

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Δεκεμβρίου 1989

Αρ. Φύλλου 1308/1066

# NAYTIKA XPONIKA

With  
English  
Supplement

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1308/1066  
1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1989  
ΔΡΧ. 300





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

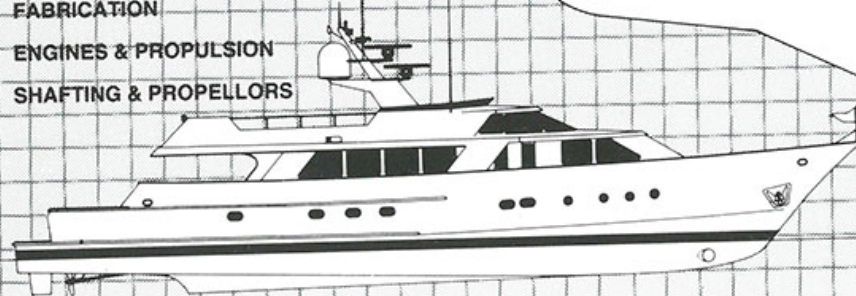
## ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- SCHIFFFAHRTSKONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, W. GERMANY
- L. DEWULF · CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
- YAKA — INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIP. AGENCY, IZMIR, TURKEY



# This plaque certifies your boat was designed, surveyed and built to ABS standards

HULL STRUCTURE  
KEEL ATTACHMENT  
RUDDERS & STEERING GEAR  
DECKS  
DECKHOUSES  
TANKS  
WATERTIGHT BULKHEADS  
BULWARKS, RAILS & PORTS  
HATCHES, WINDOWS  
& PORTLIGHTS  
MATERIALS  
FABRICATION  
ENGINES & PROPULSION  
SHAFTING & PROPELLORS



PUMPS & PIPING SYSTEMS  
ELECTRICAL INSTALLATION  
VENTILATORS  
FIRE EXTINGUISHERS

**W**hen you see this plaque on a boat, you know the builder followed ABS-reviewed plans, ABS-developed rules and standards for yachts, and was certified by an exclusive ABS surveyor. Look for the ABS plaque which signifies quality construction of sailing and motor yachts. It means that ABS acted as an independent third party to assure quality construction from design to trials and that your boat is classed ABS + A1.

# ABS GROUP

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING & AFFILIATED COMPANIES

Offices in 164 Major Ports

World Headquarters: 45 Eisenhower Drive, Paramus, NJ 07653-0910 USA

Telephone: 201-368-9100 Cable: RECORD Telex: ITT 421966 Telex: RCA 232099

Telex: MCI 620353 FAX: 201-368-0255

MEDITERRANEAN REGIONAL OFFICE, PIRAEUS

Akti Miaouli and Filellinon St., No. 1-3 P.O. Box 80139 GR185 10 Piraeus, Greece

Tel: (30-1) 452-7611 / 12 / 13 / 15-452-5997 Cable: Record Telex: 212494 Fax: (30-1) 452-7614





## INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

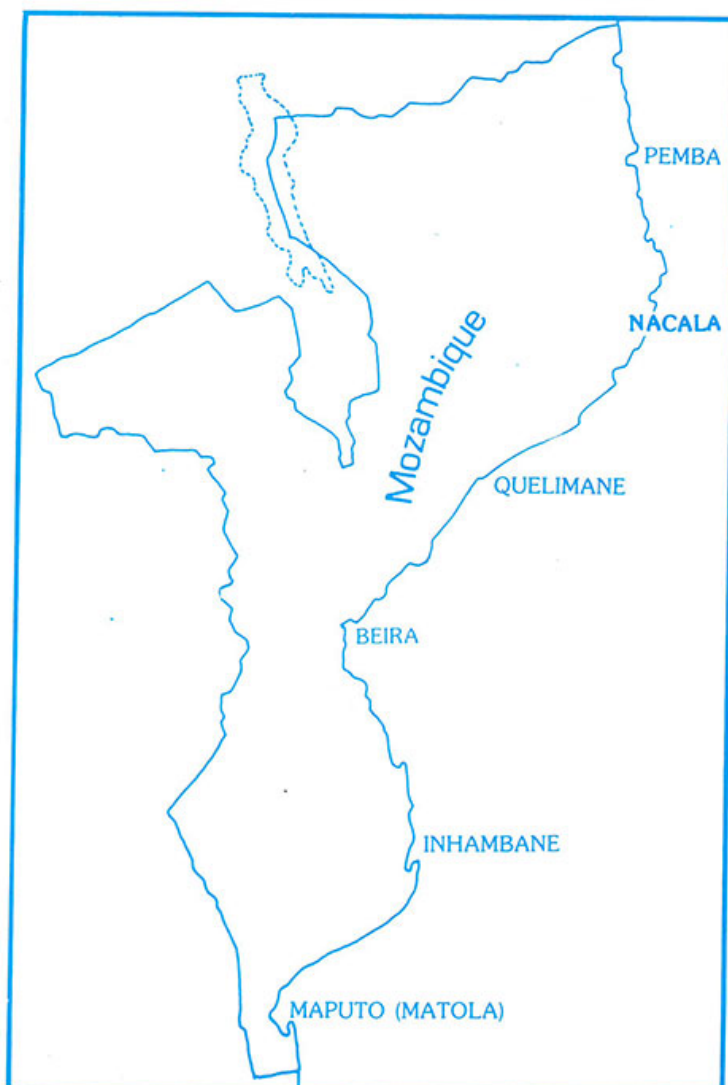
PRODUCTS AVAILABLE : 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

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.

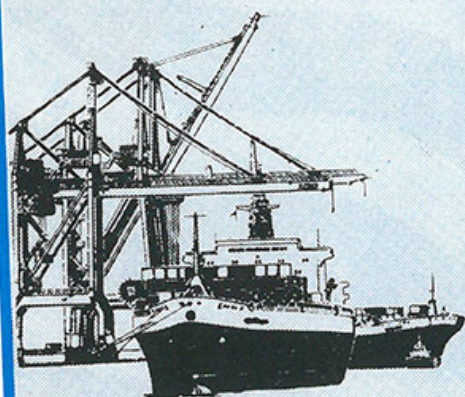


### INTERMARINE LTD

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 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1989  
ΝΟ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1308/1066

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ  
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:  
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιώς  
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69  
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιώς

**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 και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00  
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00  
Απω Ανατολή  
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00  
**ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)**  
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500  
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**  
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

58th Year  
Issue No. 1308/1066 December 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

- 18 **Επιλεκτική Ροή Χρηματοδοτήσεων στη Ναυτιλία.**  
Τό κύριο συμπέρασμα της 7ης ετήσιας Διεθνούς Συνάντησης του Πειραιώς.
- 20 **Διεθνοποίηση και Ναυτιλιακή Έπένδυση.**  
Η εισήγηση του καθηγητή Κώστα Γραμμένου στη Διεθνή Συνάντηση.
- 23 **Οι αγορές κεφαλαίου και οι ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις.**
- 27 **Ναυτιλιακές Αγορές — Συνθήκες και προοπτικές της αγοράς μεταφορών ξηρού φορτίου και των δεξαμενοπλοίων.**
- 31 **Τό Νηολόγιο των Βερμούδων.**  
Διπλασιασμός της δυνάμεώς του σε 18 μήνες.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 12 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 16 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 33 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 35 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 39 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 41 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 43 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 44 ENGLISH SUPPLEMENT
- 47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ





Για τη μεγάλη μας ναυτιλία  
σ' ολό τον κόσμο

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ  
ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

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



## ‘Ακόμη μία χαμένη ευκαιρία;

‘Η νέα πραγματικότητα που δημιουργήσε ή σιγκρότηση της οικονομικής Κυβερνήσεως Ζολώτα σε συνδυασμό με τον κύριο στόχο της που είναι η διάσωση και η ανόρθωση της εθνικής οικονομίας μας είχε οδηγήσει στην ψευδαίσθηση ότι θα μπορούσε να υπάρξει και μία νέα εποχή και για την ‘Ελληνική Ναυτιλία αλλά και για τον τόπο. ‘Η ψευδαίσθηση αυτή είχε ενισχυθεί και από την συναίνεση που είχε επιδειχθεί στο θέμα της καθιερώσεως του νέου συστήματος της Ναυτικής ‘Εκπαίδευσης από τα δύο κόμματα που είχαν στηρίξει την Κυβέρνηση Τζαννετάκη, τη Νέα Δημοκρατία δηλαδή και το Κομμουνιστικό Κόμμα ‘Ελλάδος.

Δυστυχώς όμως οι προγραμματικές δηλώσεις της νέας Κυβερνήσεως διέλυσαν την ψευδαίσθησή μας αυτή. Δεν είδαμε εκείνα που περιμέναμε από μία Κυβέρνηση της οποίας ο κυριότερος και διακηρυγμένος κατά τον πλέον επίσημο τρόπο στόχος της είναι η μεγιστοποίηση του εθνικού προϊόντος, δεν είδαμε τη νέα αντίληψη που πρέπει να υπάρ-

ξει, τη νέα αντίληψη που είναι απαραίτητη για να επιτευχθεί ο επαναπατρισμός όλων των ελληνοκτετητων πλοίων και για να μεγιστοποιηθεί έτσι στο έπακρο η συνεισφορά της Ναυτιλίας προς τον τόπο και κατ’ ακολουθίαν να μεγαλώσει ακόμη περισσότερο το εθνικό προϊόν.

Θά αφήσουμε, λοιπόν, μία ακόμη ευκαιρία και μάλιστα μία ευκαιρία σαν αυτή που προσφέρει ή τόσο πολύτιμη για τον τόπο πολιτική συναίνεση που υπήρξε με τη συγκρότηση της Κυβερνήσεως Ζολώτα να πάει χαμένη;

Τό ερώτημα είναι γενικό. Τα «Ναυτικά Χρονικά» από την πλευρά τους θά κάνουν ό,τι είναι δυνατόν για να υπάρξει αυτή ή νέα αντίληψη, ή οποία είναι ή μόνη που μπορεί να μας δώσει τη δυνατότητα να αποκομίζουμε πρωτίστως εμείς, ο τόπος δηλαδή, τα περισσότερα από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των ‘Ελλήνων και να μην έπωφελούνται μόνο οι άλλοι, οι ξένοι, όπως εξακολουθεί να γίνεται και σήμερα.

### ΤΕΡΜΑ ΣΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΟΥΣ

Είμαστε στην ευχάριστη θέση να αναγγείλουμε στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα ότι ευρέθη ήδη ή φόρμουλα για να αποτρέπεται ή δημιουργία προβλημάτων από τους Φιλιππινέζους ναυτικούς στα αμερικανικά λιμάνια αλλά και αλλού. Είναι αυτόνομο ότι ή φόρμουλα δεν αναφέρεται στην ανάγκη που είχαν επισημάνει σε προηγούμενο τεύχος τα «Ναυτικά Χρονικά» για την πρόσληψη των Φιλιππινέζων μέσω επιχειρήσεων ή γραφείων που διαθέτουν ήλεγμένα πληρώματα, σχετικές δέ πληροφορίες για τη φόρμουλα παρέχονται στους ενδιαφερομένους από τα «Ναυτικά Χρονικά».

Για την ιστορία μόνον αναφέρουμε ότι όπως έχει διαπιστωθεί από έπισταμένη έρευνα των «Ναυτικών Χρονικών», οι Φιλιππινέζοι που δημιούργησαν μέχρι τώρα προβλήματα είχαν υποκινηθεί από συγκεκριμένους και γνωστούς πλέον δικηγόρους με διασυνδέσεις και στον Πειραιά και στο Λονδίνο και από παραθηρησκευτικές οργανώσεις που συνεργάζονται στενά με τους εν λόγω δικηγόρους και κατά τα φαινόμενα μοιράζονται τη μερίδα του λέοντος από εκείνα που εξασφαλίζονται με την υποκίνηση των Φιλιππινέζων.

### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΤ

Κακώς, κατά την αντίληψή μας, έχουν καταγορευθεί οι συνταξιούχοι από τα τελευταία δημοσιεύματα περί αδυναμίας του ΝΑΤ να εξέρει τα χρήματα που χρειάζονται για την καταβολή των συντάξεων.

Δεν αμφισβητούμε ότι μπορεί να υπάρχουν όρισμένες — τεχνικές θά τις λέγαμε — δυσκολίες στην εξέυρεση των χρημάτων που απαιτούνται κάθε φορά. Πιστεύουμε όμως ακράδαντα ότι οι συντάξεις του ΝΑΤ θά καταβάλλονται ανέλλιπώς εφ’ όσον υπάρχει ελληνικό κράτος. ‘Επ’ αυτού είναι χαρακτηριστική ή δήλωση του ‘Υπουργού κ. Νίκου Παππά κατά την έπίσκεψή του την Τρίτη στην ΠΝΟ: Τό θέμα της εξασφαλίσεως των χρημάτων που χρειάζεται τό ΝΑΤ για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών του, είπε ο κ. Παππάς, τό χειρίζεται προσωπικά ο Πρωθυπουργός κ. Ξεν. Ζολώτας.

‘Αλλωστε, δεν μπορούσε να γίνει διαφο-

ρετικά: ‘Αφού ή ‘Ελληνική Πολιτεία λεηλάτησε, κυριολεκτικά, τό Ταμείο των ναυτικών μας, είτε για να ασκήσει κοινωνική πολιτική με πόρους, είτε για να καλύψει τις δικές της ανάγκες — όρα και χρησιμοποίηση των συναλλαγματικών διαθεσίμων του ΝΑΤ — είναι υποχρεωμένη τώρα να καταβάλει ή ίδια τις συντάξεις. Και οι συντάξεις θά καταβάλλονται ανέλλιπώς, εφ’ όσον, επαναλαμβάνομε, θά υπάρχει ελληνικό κράτος — στο κάτω κάτω της γραφής δεν μπορούν να άφεθούν στο έλεος του Θεού 47.000 οικογένειες.

Πρέπει να προσθέσουμε ότι ή ανώτερη αντίληψη των «Ναυτικών Χρονικών» έπιβεβαιώθηκε και από τον πρόεδρο του ΝΑΤ κ. Γρ. Τιμαγένη, ό οποίος σε συνέντευξη τύπου προχθές Τρίτη διαβεβαίωσε τους συνταξιούχους ότι οι συντάξεις τους είναι εξασφαλισμένες από την Πολιτεία και ότι συνεπώς δεν πρέπει να άνησυχούν. Στην ίδια συνέντευξη τύπου ό κ. Τιμαγένης είπε ότι τό έλλειμμα του ΝΑΤ στο τέλος του λήγοντος έτους θά φθάσει τα 108 δισεκ. δραχμές ενώ για τό τέλος του 1990 υπολογίζεται σε 152 δισ. δραχμές και οι δανειακές υποχρεώσεις στο τέλος του λήγοντος έτους θά είναι 173 δισ. δραχμές. Συνεπώς, υπογράμμισε ό κ. Τιμαγένης, ή μόνη έφικτή λύση για να άρχισει ή έξυγιάνση του ΝΑΤ είναι ή ένταξή του στον κρατικό προϋπολογισμό — για την κατάσταση του Ταμείου έχουν ήδη ένημερωθεί ή Κυβέρνηση και οι άρχηγοί των κομμάτων.

### ΣΥΝΕΧΙΖΕΙ Ο Κ. ΠΑΠΠΑΣ

Είναι ιδιαίτερα ευχάριστο ότι στην οικουμενική κυβέρνηση που σχηματίστηκε υπό τον καθηγητή κ Ξεν. Ζολώτα για την αντιμετώπιση κυρίως των οικονομικών προβλημάτων της χώρας διατηρήθηκε στη θέση του ‘Υπουργού Ναυτιλίας ό μέχρι της όρκωμοσίας της νέας κυβερνήσεως υπηρεσιακός ‘Υπουργός ναύαρχος κ. Νίκος Παππάς, ό οποίος έχει ήδη μία γεύση από τον τομέα που έκλήθη να υπηρετήσει, ενώ ό οίσοδήποτε άλλος, που δεν θά είχε σχέση με τη Ναυτιλία, θά χρειαζόταν ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να ένημερωθεί αλλά μέχρι της ένημερώσεώς του θά είχε τερματισθεί ένδεχομένως και ό βίος της οικουμενικής Κυβερνήσεως.

‘Ηδη ό κ. Παππάς έχει άρχισει έπαφές με

τους διάφορους ναυτιλιακούς οργανισμούς και οργανώσεις με στόχο την αντιμετώπιση όρισμένων προβλημάτων στο περιορισμένο, δυστυχώς, πλαίσιο των κυβερνητικών επιδιώξεων στο χώρο της Ναυτιλίας που διατυπώθηκε με τις προγραμματικές δηλώσεις. ‘Ενδεχομένως αυτό να όφείλεται και στο γεγονός ότι στο πλαίσιο άρχων και μέτρων που είχαν διατυπώσει τα τρία κόμματα που στηρίζουν την Κυβέρνηση Ζολώτα δεν υπήρχε ή παραμικρή αναφορά για τη Ναυτιλία. ‘Ενδεχομένως...

‘Εν πάση περιπτώσει, οι επιδιώξεις της Κυβερνήσεως Ζολώτα στη Ναυτιλία, όπως προσδιορίζονται στις προγραμματικές δηλώσεις με 46 λέξεις, είναι:

«‘Η διαμόρφωση του κατάλληλου επιχειρηματικού κλίματος, ή προστασία της κοινωνικής πρόνοιας και ό έκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης θά αποτελέσουν βασικά σημεία της ναυτιλιακής πολιτικής. Στόχος θά είναι ή αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας και θά υποστηριχθεί, μεταξύ άλλων, και με την προσέλκυση διεθνών επένδυτικών κεφαλαίων».

Πέρα όμως από την περιορισμένη αναφορά της Ναυτιλίας στις προγραμματικές δηλώσεις υπάρχει και κάτι ακόμη που δείχνει υποβαθμισμένο τό ενδιαφέρον για τον κλάδο αυτόν που αν τον αξιοποιούσαμε κατά τον ίδιο λόγο που τον έχουν άξιοποιήσει οι ξένοι — μιλάμε, φυσικά, πάντοτε για την ‘Ελληνική Ναυτιλία και όχι για τις Ναυτιλίες των άλλων χωρών — θά μπορούσαμε να είχαμε λύσει τό οικονομικό πρόβλημα της χώρας: Αυτό τό «κάτι ακόμη» είναι ή διατήρηση του καθ’ ύλην άρμοδίου ‘Υπουργείου στην τελευταία θέση στη συγκρότηση της Κυβερνήσεως ή όποια διαθέτει 21 ‘Υπουργεία και είναι χαρακτηριστικό ότι τό ‘Υπουργείο Τουρισμού, λόγω χάρη, κατέχει την 13η θέση και τό ΥΕΝ την 21!

‘Εν κατακλείδι όφείλομε να αναφέρουμε μία σκέψη του κ. Παππά που διατύπωσε σε συνέντευξη προς αθηναϊκή έφημερίδα: Οι μεταθέσεις των λιμενικών θά γίνονται μόνον τό καλοκαίρι και έπί πλέον οι μετατιθέμενοι θά ένημερώνονται πριν από δύο έως τρεις μήνες ώστε να μπορούν να προγραμματίζουν τις ένέργειες και τη ζωή τους, μία σκέψη που επικροτείται ιδιαίτερα γιατί κανένας δημόσιος λειτουργός δεν πρέπει να άφηνι διάζεται, όπως έγινε με άρκετές από τις πρό-



σφατες μεταθέσεις. 'Ακόμη επικροτείται η πρόθεση του κ. Παππά να επανεξετάσει όλες τις μεταθέσεις λιμενικών που έγιναν το τελευταίο εξάμηνο.

### ΟΙ ΒΡΕΤΑΝΝΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Ο Βρεταννός πρεσβευτής σέρ Ντέιβιντ Μάιερς φαίνεται ότι εξακολουθεί να ζει σε άλλη εποχή.

'Αλλιώς δεν εξηγείται το γεγονός ότι στη σημερινή εποχή προσπαθεί να μας πείσει ότι αυτός ξέρει καλύτερα από μας ποιο είναι το πραγματικό μας συμφέρον.

Δέν είναι υπερβολή: Μιλώντας στη Ναυτιλιακή Λέσχη κατά το διήμερο σεμινάριο για την παγκόσμια οικονομία και τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση είπε ότι η 'Ελλάδα θα μπορούσε να προστατέψει καλύτερα τα πραγματικά της συμφέροντα στην άκτοπλοία με μία συμφωνημένη (με τους Βρεταννούς, φυσικά) λύση του προβλήματος του καμποτάζ! Καί ζήτησε να λυθούν οι ελληνοβρετανικές διαφορές που υπάρχουν στο θέμα αυτό ώστε οι 'Ελληνες και οι Βρεταννοί να μπορέσουν συνεργαζόμενοι να πετύχουν μία κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική που εξυπηρετείτά συμπεφέροντά τους!

Μάλιστα, αυτά είπε ο Βρεταννός πρεσβευτής, όπως προκύπτει και από σχετική ανακοίνωση του γραφείου τύπου της Βρεταννικής πρεσβείας στην 'Αθήνα. Με λίγα και απλά λόγια, κατά την αντίληψη του πρεσβευτή, η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία θα ξεπεράσει τη δύσκολη θέση στην οποία βρίσκεται σήμερα εάν απλουστευθούν τα θέματα και ικανοποιηθούν αιτήματα που αποβλέπουν αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση μεμονωμένων επιχειρηματικών συμφερόντων.

• Το θέμα του καμποτάζ θα συζητηθεί μεταξύ άλλων και πάλι κατά τη νέα σύνοδο των Υπουργών Μεταφορών της ΕΟΚ στην οποία θα μετέσχει και ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Νίκος Παππάς, ο οποίος αναχωρεί τη Δευτέρα για τις Βρυξέλλες.

### ΤΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ;

Τίς τελευταίες ημέρες υπήρξαν όρισμένα δημοσιεύματα (σε αθηναϊκές εφημερίδες) τα οποία έχουν προκαλέσει αναταραχή και ένα αίσθημα ανασφάλειας στον κόσμο της Ναυτιλίας. 'Εγγραφή συγκεκριμένα, χωρίς όμως να υπάρχει ή παραμικρή σχετική ένδειξη, ότι ο έφοπλισμός θα κληθεί να καταβάλει την έκτακτη εισφορά 5% που θα επιβληθεί για την αντιμετώπιση των ελλειμμάτων του Δημοσίου και ταυτόχρονα έγινε και αναφορά για ενδεχόμενη επιβολή πρόσθετης φορολογίας στα πλοία. Καί αυτά τη στιγμή που υπάρχει ήδη η γνωστή νομολογία του Διοικη-

τικού Δικαστηρίου που λέγει ξεκάθαρα ότι δεν είναι δυνατή η επιβολή οποιασδήποτε έκτακτης εισφοράς αλλά και η αύξημένη συνταγματική ισχύ του νόμου που καθορίζει τα της φορολογίας των πλοίων και συνεπώς δεν μπορεί να επιβληθεί οποιαδήποτε εισφορά ή φόρος.

### ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

'Ανεβλήθη για αύριο Παρασκευή η συνάντηση εκπροσώπων της Ε.Ε.Ε. και της ΠΝΟ για τη συνέχιση των διαπραγματεύσεων προς σύναψη νέας συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων για το 1990 ή οποία επρόκειτο να πραγματοποιηθεί σήμερα.

Όπως έχει γίνει ήδη γνωστό, οι εκπρόσωποι του έφοπλισμού έχουν προσφέρει αύξηση 15% που ελπίζεται ότι τελικά θα γίνει αποδεκτή και από την ΠΝΟ ώστε να υπογραφεί επί τέλους και μία φορά πριν από την έναρξη της ισχύος της ή νέα σύμβαση.

Υπενθυμίζουμε ότι η Ένωση Πλοιάρχων έχει ήδη υπογράψει σύμβαση για τους πλοιάρχους των ποντοπόρων πλοίων, η οποία εκτός από τις άλλες ρυθμίσεις, προβλέπει αύξηση των αποδοχών κατά 15%.

### ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΘΕΣΗ

Έκφραζει το σύνολο της Ναυτιλίας η κατηγορηματική αντίθεση του Ναυτικού Έπιμελητηρίου 'Ελλάδος σε οποιαδήποτε αύξηση των τιμολογίων των 'Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης που φημολογείται. Καί ολόκληρη η Ναυτιλία συμμερίζεται απόλυτα την αντίληψη του Ν.Ε.Ε. σύμφωνα με την οποία δεν υπάρχει σήμερα οποιοσδήποτε λόγος, που να δικαιολογεί αύξηση και μάλιστα αιφνιδιαστική των παραπάνω τιμολογίων, αλλά και αν ακόμα υπήρχε πρόβλημα ρευστότητας στους 'Οργανισμούς αυτούς, η λύση θα έπρεπε να αναζητηθεί στην τροποποίηση της νομοθεσίας, που τους δίδει έτσι ώστε να μειωθούν τα όρια της υποχρεωτικής αποθεματοποίησης των εσόδων τους, που είναι σήμερα ειδικά για το λιμάνι του Πειραιά εξαιρετικά ύψηλα.

Σε σχετική ανακοίνωση επισημαίνεται επίσης ότι οι δύο 'Οργανισμοί δεν παρουσιάζουν οικονομικά ελλείμματα, αλλά χρηματοδοτούν οι ίδιοι τις ανάγκες για την ανάπτυξη τους επενδύσεις. Από την άλλη μεριά, η μετακύληση στην κατανάλωση των αυξησών των τιμολογίων για λιμενικές και παραλιμενικές υπηρεσίες θα οδηγήσει με βεβαιότητα όχι μόνο σε αύξηση του δείκτη τιμών κατανάλωτης, αλλά και σε μείωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών προϊόντων που διακινούνται από τα λιμάνια της χώρας.

### ΣΥΜΠΤΩΜΑΤΙΚΟ

Τό δεύτερο 15ήμερο του Νοεμβρίου (συγκεκριμένα μέχρι 28/11) δεν υπήρξε καμιά αίτηση στο ΥΕΝ για την εγγραφή πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13, και αυτό παρά το γεγονός ότι το συγκεκριμένο 15ήμερο σημειώθηκαν, ως συνήθως και άλλες αγορές εκ μέρους των 'Ελλήνων. 'Οφείλομε να διευκρινίσουμε ότι παρόμοιο φαινόμενο (της ανυπαρξίας, δηλαδή αίτησεων εγγραφής πλοίων στο έθνικό νηολόγιο) έχει παρατηρηθεί και όρισμένες άλλες φορές και φυσικά για 15ήμερα χρονικά διαστήματα, όποτε επίσης είχαν υπάρξει αγορές εκ μέρους των 'Ελλήνων. 'Ως εκ τούτου θεωρείται ότι πρόκειται για συμπτωματικό γεγονός — μπορεί ή ροή πλοίων προς τό έθνικό νηολόγιο να μειούται σταθερά, όπως δείχνουν τα στατιστικά στοιχεία, δεν πρόκειται όμως να διακοπεί έντελώς σε καμιά περίπτωση.

### Η ΠΩΛΗΣΗ ΤΗΣ ΡΟΓΙΑΛ ΚΡΟΥΪΖ ΛΑΪΝ

'Ανάμικτα συναισθήματα προκάλεσε στους ελληνικούς ναυτιλιακούς κύκλους η ξαφνική πώληση του συνόλου του ένεργητικού της Ρόγιαλ ΚρουΪζ Λαΐν στο Νορβηγικό Συγκρότημα Kloster.

Από τη μία πλευρά, την επιχειρηματική, η πώληση της 'Εταιρίας και των δύο πλοίων της «Κράουν Όντισου», 1.052 έπιβατών και «Γκόλντεν Όντισου», 472 έπιβατών, είναι μία άκρας έπιτυχημένη κίνηση καθώς τό συνολικό τίμημα κυμαίνεται περί τά 270 εκατ. δολάρια.

Από την άλλη πλευρά όμως, η απώλεια δύο από τις πλέον αξιόλογες μονάδες του ελληνικού έπιβατηγού στόλου, οι οποίες σε συνδυασμό με τό ύψηλό επίπεδο υπηρεσιών της 'Εταιρίας αποτελούσαν τον πρεσβευτή της 'Ελληνικής έπιβατηγού Ναυτιλίας σε όλη την ύδρόγειο, δημιούργησε δικαιολογημένα αισθήματα θλίψης μιά και η αντικατάστασή τους κρίνεται ως μάλλον άπιθανή στό όρατό μέλλον.

Πρέπει πάντως να σημειωθεί ότι ο κ. Περικλής Παναγόπουλος, πρόεδρος και κύριος μέτοχος της πωληθείσης εταιρίας, παραμένει στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας που διατηρεί την ίδια έπωνυμία και θα συνεχίσει να λειτουργεί μέσω των ύφισταμένων γραφείων της στον Πειραιά και Σάν Φρανσίσκο. Πρέπει ακόμη να τονισθεί ότι προς τους 700 'Ελληνες που στελεχώνουν τό δύο πλοία της εταιρίας έγινε πρόταση για αύξηση των αποδοχών κατά τό ποσόν που χρειάζεται για να καταβάλουν τίς προς ΝΑΤ εισφορές έργοδότης και έργαζομένου ώστε να συνεχισθεί η ασφάλισή τους παρά τό γε-

**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





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



# ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η υπό της Κοινής Διευθύνσεως των ατμοπλοϊκών συγκοινωνιών απόφασι-σθείσα καθιέρωσις της γραμμής Μαύρης Θαλάσσης — Ανατολικής Μεσογείου, αν δέν ολοκληρώνει το δίκτυον των εξωτερικών γραμμών, έρχεται πάντως να πληρώσει ένα ύφιστάμενον κενόν.

— Αποπλέει κατ' αὐτάς διά τὸ πρῶτον αὐτοῦ ταξίδιον τὸ εἰδικόν διά τὰς μεταφορὰς ὀπωρῶν φορτηγόν «Αργώ» τοῦ κ. Εὐγενίδη, τὸ μοναδικόν fruit-carrier πού κέκτηται ἡ ναυτιλία μας.

— Εἰς προσφάτως ἐκδοθεῖσαν μελέτην του, ὁ ἀσφαλιστὴς κ. Σ. Μακρμιχάλης, ἀσχολεῖται μέ τήν διακρίνουσαν αὐτόν ἐμβρίθειαν περί τῆς «Νομικῆς θέσεως τοῦ Λόυδς ἐν τῷ Ἀγγλικῷ δικαίῳ καί παρ' ἡμῖν». Τό θέμα εἶναι πράγματι ἐνδιαφέρον δεδομένου μάλιστα ὅτι συγκεχυμένην ἔχον ἐν Ἑλλάδι ἀντίληψιν τί εἶναι πράγματι ὁ θεσμός καί ἡ ὀργάνωσις τοῦ Λόυδς.

— Συνιστᾶται ἐν Ἀθήναις αὐτοτελὴς ὀργανισμός ἀποτελῶν νομικόν πρόσωπον δημοσίου δικαίου, ὑπὸ τὸν τίτλον Ἀσφαλιστικὸς Ὀργανισμός Κινδύνων Πολέμου (ΑΟΚΠ) σκοπός τοῦ ὁποίου ὀρίζεται ἡ κατὰ κινδύνων πολέμου ἀσφάλις τῶν πληρωμάτων τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν ατμοπλοίων.

— Τὴν νύκτα τῆς 14 Νοεμβρίου τὸ φορτηγόν «Γεώργιος» 2.215 τόν. γκρός (τοῦ 1910) τοῦ κ. Ν. Λαγούτη, κατευθυνόμενον ἐκ Δυτικῆς Μεσογείου εἰς Ἀγγλικόν λιμένα μέ φορτίον χόρτου, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ναυαγίου τοῦ βυθισθέντος ἐκ νάρκης Δανικοῦ ὑπερωκεανίου «Canada» ὑποστάν σοβαρὰ ρήγματα εἰς τὴν πῶραν. Ἐξ ἄλλου τὸ ἐλληνικόν φορτηγόν «Ἐλενα Ρ» 4.576 τόν. γκρός (τοῦ 1977) τοῦ κ. Ἀντ. Ρούσσου, ἀποπλεῦσαν ἐξ Ἀργεντινῆς μέ φορτίον γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν καί κατευθυνόμενον πρὸς Ἀγγλικόν λιμένα διὰ νὰ ὑποστῇ τὸν ἐλεγχον τοῦ φορτίου του προσέκρουσεν ἐπὶ νάρκης καί ἐβυθίσθη διασωθέντος, εὐτυχῶς, ὁλοκληροῦ τοῦ πληρώματός του.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 215/1.12.1939)

γονός ὅτι στὴς 28 Νοεμβρίου τὰ δύο πλοῖα ὑπέστειλαν τὴν Ἑλληνικὴ καὶ ὑψωσαν σημαία Μπαχάμας.

Πρέπει τέλος νὰ σημειωθεῖ ὅτι τὸ μούδιασμα πού προκάλεσε στὴ ναυτικὴ μας οἰκογένεια ἡ ἀναγγελία τῆς πωλήσεως τῆς εταιρίας στοὺς Νορβηγούς καί ἡ ἀγωνία πού ἐπικράτησε ἀρχικὰ ὡς πρὸς τὴν τύχη τῶν ναυτικῶν πού ἐπανδρῶνουν τὰ δύο πλοῖα δείχνει πόσο ἀνοηταίνουσι ὅλοι ἐκεῖνοι πού κατὰ καιροὺς ἐξαπολύουσιν συνθήματα καί γιὰ τὴν ἀπομάκρυνση τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀπὸ τὸν Πειραιᾶ.

## ΤΑ ΔΙΠΥΘΜΕΝΑ ΚΑΙ ΠΑΛΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

Μετά τὸ πρόσφατο ναυάγιο τοῦ ὑπερδεξαμενοπλοίου «Εκχορ Valdez» καί τίς προεκτάσεις πού προκάλεσε ἡ ρύπανση τῆς θάλασσας ἀπὸ τὸ διαρρεῦσαν πετρέλαιο, ὅσοι ἀπὸ τοὺς πλοιοκτῆτες βρίσκονται σὲ στάδιο διαπραγματεύσεων γιὰ νέες ναυπηγήσεις τάνκερς ἐξετάζουν μέ ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον καί παρόλη τὴ σημαντικὴ ἐπιβάρυνση νὰ ἐφοδιάσουν τὰ νέα πλοῖα τοὺς μέ διπύθμενα.

Χαρακτηριστικὴ περίπτωση ἡ νέα παραγγελία τῆς Σουηδικῆς εταιρίας Nynaes Petroleum ἡ ὁποία παράγγειλε στὰ νοτιοκορεατικὰ ναυπηγεῖα Νταέγου ἓνα Suezmax τάνκερ τῶν 153.000 τόν. d.w. ἐφοδιασμένο μέ διπύθμενα ἐναντι τιμῆς 68 ἐκατ. δολларίων.

Κύκλοι τῆς ἀγορᾶς ἐπισημαίνουν ὅτι οἱ τρέχουσες τιμές τῶν ναυπηγείων τῆς Ἀπὼ Ἀνατολῆς γιὰ δεξαμενόπλοια αὐτῆς τῆς τάξεως μεγέθους κυμαίνονται σήμερα περί τὰ 55 ἐκατ. δολларία καί ἡ ἀξιοσημείωτη διαφορὰ πού ἀποδέχθηκε νὰ καταβάλει ἡ Σουηδικὴ ἐταιρία ἀντικατοπτρίζει τὴν αὐξησὶν τοῦ κόστους γιὰ διπλὸ ἐνισχυμένο πυθμένα, ἱκανὸ νὰ συγκρατήσῃ τὴ διαρροή τοῦ πετρελαίου στὴς περιπτώσεις προσάραξης ἢ πρόσκρουσις.

Ἄξιζει ἀκόμη νὰ σημειωθεῖ ἡ πρόσφατη πολιτικὴ ἀπόφαση τῆς Φινλανδίας, σύμφωνα μέ τὴν ὁποία τὰ πλοῖα πού προσεγγίζουν στὰ λιμάνια τῆς καί ἔχουν διπύθμενα χάρουν ἐκπτώσεως μέχρι καί 75% στὰ λιμενικὰ τέλη.

## ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΞΑΜΗΝΟΥ

Περί τὰ μέσα τοῦ 1989 τελοῦσαν ὑπὸ ναυπήγηση σὲ ὅλον τὸν κόσμον 1.307 πλοῖα 12,3 ἐκατομ. τόν. γκρός (αὐξησὶν 9,7%) ἐνῶ ἄλλα 1.048 πλοῖα 15 ἐκατομ. τόν. γκρός ὑπῆρχαν ὑπὸ παραγγελία (αὐξησὶν 6,6%). Ἔτσι ἓνα σύνολο 2.355 πλοίων 27,3 ἐκατομ. τόν. γκρός καί χωρητικότητας πλέον τῶν 40 ἐκατομ. τόν. d.w. ἐτοιμάζεται νὰ προστεθεῖ στὸν

παγκόσμιον στόλο, ἀπὸ τὰ ὅποια τὸ 80% πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1990.

Τὶς σημαντικότερες αὐξήσεις στὰ ναυπηγικά τοὺς καρνὲ γνώρισαν τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ταϊβάν καί τῆς Ἰσπανίας (κατὰ 37%) καί τῆς Ἰαπωνίας (κατὰ 30%). Ἀντίθετα μείωσις τῶν καρνὲ γνώρισαν τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ἰταλίας καί Φινλανδίας κατὰ (13%) καί τῆς Δανίας (κατὰ 10%).

Ἀπὸ ἀποψη χωρητικότητος 42 ἀπὸ τὰ ὑπὸ ναυπήγηση καί παραγγελία πλοῖα ὑπερβαίνουν τοὺς 100.000 τόν. γκρός. Ἀπὸ αὐτὰ 15 εἶναι τῆς τάξεως τῶν 100 - 125.000 τόν. γκρός, 17 μεταξὺ 125-150.000 καί 10 ἀνω τῶν 150.000 τόν. γκρός. Ὡς πρὸς τὴ μεταφορικὴ ἱκανότητα 16 πλοῖα εἶναι τῆς τάξεως τῶν 200-250.000 τόν. d.w. καί 21 μεταξὺ 250 - 300.000 τόνων. Ἀπὸ τὰ παραπάνω μεγάλα σκάφη τὰ 22 ναυπηγοῦνται στὴν Ν. Κορέα, τὰ 19 στὴν Ἰαπωνία καί ἓνα μόνο στὴν Ἰταλία.

Μιλώντας γιὰ μεγάλα πλοῖα, τὸ ρεκόρ τῆς πρώτης εξαμηνίας τοῦ 1989 κρατεῖ τὸ πετρελαιοφόρο «World Prime», 143.941 τόν. γκρός καί 276.052 τόν. d.w., πού παραδόθηκε ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Daewoo στὴν World Shipping τοῦ Χόγκ Κόγκ. Στὰ μπάλκ κάρριερς τὸ «Dahlia» 106.000 τόν. γκρός καί 207.000 τόν. d.w., πού ναυπηγήθηκε ἀπὸ τὴν Χιουντάι γιὰ τὴν Korea Line τῆς Σεούλ. Τέλος στὰ ὀχηματαγωγὰ τὸ «Casanova» τῶν 2.600 ἐπιβατῶν καί 600 αὐτοκινήτων πού παραδόθηκε ἀπὸ τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Ἀτλαντικοῦ στὴ Γαλλικὴ ἐταιρία SNEM.

Ἐξάλλου τὸ μεγαλύτερο σκάφος πού ναυπηγήθηκε ποτὲ στὴ Ρουμανία ἦταν τὸ μπάλκερ «Comanesti», 171.875 τόν. d.w. πού παραδόθηκε ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Κωνσταντίνης στὴν κρατικὴ Ρουμανικὴ ἐταιρία Navrom.

## BIS, FOC ΚΑΙ ITF

Ἀναμφισβήτητα ἡ πιὸ ἀποφασιστικὴ ἐξέλιξη στὸ θέμα τῶν ἐλευθέρων νηολογίων καί οὐσιαστικὰ στὸ θέμα τοῦ δεσμοῦ πλοιοκτησίας καί σημαίας, θεωρεῖται σήμερα ἡ δημιουργία τῶν λεγομένων «θυγατρικῶν νηολογίων» (bis), μέ ἐπικεφαλὴς τὸ Νορβηγικὸ Διεθνὲς Νηολόγιο (NIS). Πράγματι τὸ νηολόγιο αὐτὸ κατέκτησε εὐθύς ἐξαρχῆς τοὺς Νορβηγούς ἐφοπλιστὰς, οἱ περισσότεροι τῶν ὁποίων ἐγκατέλειψαν τὸ κανονικὸ ἐθνικὸ νηολόγιο μέ ἀποτέλεσμα νὰ συγκεντρώσῃ τὸ NIS πάνω ἀπὸ 100 πλοῖα τὶς πρώτες βδομάδες ἀπὸ τὴν ἰδρυσὶν του (Ἰούνιος 1987) καί νὰ ἀριθμεῖ στὰ μέσα τοῦ 1989 τὰ ὑπερπεντακόσια πλοῖα 12,6 ἐκατομ. τόνων.

Δεδομένης τῆς διεθνούς φύσεως τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἦταν

# CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

**OUR EXCLUSIVE BROKERS:  
FLOTTAKO S.A.**

**2, AFENTOU LI STR.  
PIRAEUS**

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



αδιανόητο να μη βρεί μιμητάς τό Νορβηγικό παράδειγμα. Πράγμα που δημιουργήσε προβλήματα όχι μόνο στις εκ παραδόσεως σημαίες ευκαιρίας αλλά και στη Διεθνή Οργάνωση Μεταφορών, τη γνωστή ΔΟΜ (ITF), η οποία από 40ετίας ηγείται του αγώνος εναντίον των Flags of Convenience (FoC). τό κύριο πρόβλημα συνίσταται στο ότι ο αγών της ΔΟΜ στηρίζεται στην επιδίωξη εγκαθιδρύσεως ενός γνησίου δεσμού μεταξύ του πλοιοκτήτου και της σημαίας του πλοίου του. Η νέα όμως έσοδεία των bis νηολογίων ενώ προσφέρει πολλά από τά πλεονεκτήματα των σημαίων ευκαιρίας και κυρίως πρόσβαση στη χαμηλόμισθη εργασία, δέν διακινδυνεύει να στιγματισθεί ως FoC, δεδομένου ότι οι πλοιοκτήτες που έγγράφουν τά πλοία τους στο NIS, DIS κλπ. έχουν πράγματι γνήσιο δεσμό μέ τό νηολόγιο της χώρας τους. Άπλως δέν είναι υποχρεωμένοι να τηρούν τούς νόμους της σημαίας του πλοίου σέ ότι αφορά τά επίπεδα των μισθών και τούς όρους της εργασίας.

Σημειωτέον ότι πολλές από τίς ναυτεργατικές ενώσεις που ανήκουν στη δύναμη της ΔΟΜ υπεστήριξαν ότι τά θυγατρικά νηολόγια της χώρας τους είναι προτιμότερα από την πλήρη εκδίωξη των έθνικων πλοίων από την έθνική τους σημαία. Καί ακόμα ότι τουλάχιστον ένας άριθμός ναυτικών της χώρας θά βρίσκουν εργασία σ' αυτά τά πλοία, τά όποία τέλος από άποψη ασφαλείας δέν συγκρίνονται μέ τά πλοία των FoC. Καί ή ΔΟΜ προβληματίζεται.

#### ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ

Τό ασφαλιστικό γεγονός που συγκλόνισε κατά κάποιο τρόπο τούς διεθνείς έφοπλιστικούς κύκλους είναι ή εκ μέρους των περισσότερων άλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών (Clubs) άπαίτηση καταβολής υπό των μελών τους σημαντικών συμπληρωματικών εισφορών γιά τίς χρήσεις 1986, 1987 και 1988 γιά την κάλυψη των έλλειμμάτων που παρουςίασαν τά έν λόγω Clubs. Ένα μάλιστα από τά μεγάλα Clubs ζήτησε από τά μέλη του να καταβάλουν πλέον του 100% των εισφορών που είχαν ήδη καταβληθεί γιά τίς χρήσεις 1986-1988.

Φυσικά άφου πρόκειται γιά άλληλασφάλιση, δίκαιο είναι να πληρώνεις όταν υπάρχουν μεγάλα άτυχήματα και να γλυτώνεις όταν τά άτυχήματα είναι περιορισμένα. Πάντως επί πολλά χρόνια τά Clubs είχαν συνθηθεί τά μέλη τους σέ μία άξιοσημείωτη σταθερότητα των εισφορών. Γι' αυτό και αποτέλεσε δυσάρεστη έκπληξη γιά τούς έφοπλιστάς μέλη των Clubs οι όποιοι δέν είχαν καν υπολογίσει τό ένδεχόμενο συμπληρωματικών εισφορών.

Σημειώνεται ότι στους κύκλους των άμοιβαίων άλληλασφαλιστικών Οργανισμών του Λονδίνου, γίνονται πολλοί και διάφοροι υπολογισμοί γιά την πρόβλεψη των άπαιτήσεων που θά έμφανίσει τό άλλα ή βήτα Club τόσο γιά τίς προηγούμενες χρήσεις που δέν έχουν κλείσει ακόμη, όσο και γιά τόν έπόμενο χρόνο. Γιά όρισμένα οι προοπτικές είναι εύνοϊκότερες, μολοντί άναγνωρίζεται ότι στον τομέα των άμοιβαίων καλύψεων μη

κερδοσκοπικού χαρακτήρα δέν πρέπει να νανένονται θαύματα. Έξάλλου οι έφοπλισται μπορούν έν μέρει να παρηγορηθούν τόσο από την ως τώρα γενική σταθερότητα των «calls» όσο και από την ίσονομία, την ευθύτητα και τη δίκαιη κατανομή που χαρακτηρίζει τό όλο σύστημα.

#### ΦΙΕΣΤΑ ΚΑΙ ΦΑΝΤΑΣΙΑ

Γιά να άντιμετωπίσουν τόν συναγωνισμό των γιγαντιαίων φέρρις που ή Ρ and Ο δρομολόγησε στη Μάγχη, ή βρεταννική British Ferries του συγκροτήματος Sealink άγόρασε δύο μεγάλα όχηματαγωγά τά όποία μετασκευάζει ήδη στη Δυτική Γερμανία γιά να τά θέσει στη γραμή Ντόμπερ — Καλαί από τίς άρχές του έπόμενου έτους.

Τά σκάφη αυτά, έκτός από την ασφάλεια θά προσφέρουν στον επιβάτη μία άνευ προηγουμένου πολυτέλεια στην ιστορία του διάπλου της Μάγχης. Τρείς φορές μεγαλύτερα από τά ήδη χρησιμοποιούμενα, θά άπορροφήσουν γιά τη διασκευή τους τεράστια ποσά, ώστε ν' ανταποκριθούν επιτυχώς στον καινούργιο τους ρόλο. Ίδιαίτερα τονίζεται ότι οι συνθήκες ασφαλείας τους θά είναι πολύ άνώτερες των επιβαλλομένων από τούς ισχύοντες κανονισμούς. Την μετασκευή τους έχουν αναλάβει Δυτικογερμανικά ναυπηγεία και ειδικότερα του μέν ενός τό ναυπηγείο Lloyd Werft, του δέ άλλου τό ναυπηγείο Bremen Vulkan.

Μέ τά έντυπωσιακά τουριστικά όνόματα Fiesta και Fantasia, τά δύο σκάφη θά είναι έτοιμα τόν Ιανουάριο και τόν Μάρτιο του 1990. Τό καθένα θά μπορεί να μεταφέρει 1800 επιβάτες και 650 αυτοκίνητα. Τη διακόσμηση τους έχει αναλάβει μία ειδική άμερικανική εταιρία ή όποία έγγγυάται ότι «κανένα άλλο υπάρχον όχηματαγωγό δέν θά μπορέσει να τά συναγωνισθεί».

#### ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΠΡΟΚΛΗΣΗ

Σέ ένα πρόσφατο συνέδριο γιά τίς μικτές μεταφορές, ο διευθυντής του γνωστού συγκροτήματος Sea-Land, συμβούλεψε τίς άμερικανικές ναυτιλιακές εταιρίες να άναπτύξουν νέες μορφές συνεργασίας μέ τίς εταιρίες της Εύρωπαϊκής Κοινότητας, ούτως ώστε να επιτευχθεί ή άναγκαία προσαρμογή στα δεδομένα της Κοινής Εύρωπαϊκής Άγοράς.

Έπεξηγώντας την πρότασή του υπενθύμισε ότι ή Κοινή Άγορά είναι ίσως τό μόνο φαινόμενο των τελευταίων δεκαετιών στο όποίο τά άμερικανικά συμφέροντα δέν διαδραματίζουν πρωτεύοντα ρόλο, παρά τη μεγάλη οικονομική σημασία του. Μία άγορά 324 εκατομμυρίων καταναλωτών, συγκρίσιμη μέ την άγορά των Η.Π.Α. σέ όρους καθαρού έθνικού εισοδήματος και πιό ενδιαφέρουσα από την Ιαπωνική, δέν είναι δυνατό να αφήσει άδιάφορες τίς άμερικανικές ναυτιλιακές εταιρίες. Οι όποίες έπομένως οφείλουν να προσαρμόσουν τούς όρους της εργασίας τους κατά τέτοιο τρόπο ώστε να πετύχουν στην Εύρώπη την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που προσφέρονται μέσω της συνεργα-

## ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Θά άπορούσε κανείς σέ τί ειδικά ένδιαφέρει τη ναυτιλία ή πρόσφατη όμαδική διαφυγή των Άνατολικογερμανών προς τη Δύση. Καί όμως, έκτός των άλλων, ή μη άναμενόμενη αυτή έξοδος δημιούργησε προβλήματα ύποδοχής στην Όμοσπονδιακή Δυτική Γερμανία, ή όποία και δέχτηκε τό πρώτο κύμα των μέσω Αυστρίας και Ούγγαρίας διαφευγόντων.

Όπως ήταν φυσικό ή κοσμοπλημμύρα αυτή προκάλεσε ζητήματα στέγης και διαμονής. Γιατί ή Όμοσπονδιακή κυβέρνηση άπεφάσισε να καταλείψει τούς πρόσφυγες στα διάφορα κρατίδια της. Έτσι και τό Άμβούργο έπρεπε να δεχθεί την άναλογία του. Καί γιά να άντιμετωπίσει τό πρόβλημα ήλθε σέ συνεννόηση μέ τούς ιδιοκτήτες του Ίρλανδικού όχηματαγωγού «Saint Patrick II», τό όποιο μπορεί να δεχθεί 1.000 άτομα και μεγάλο άριθμό όχημάτων. Η ύπόθεση δέν κλείσθηκε άμέσως γιατί ή Δημοτική Άρχη βρήκε πολύ ύψηλό τόν ζητούμενο ναύλο, αλλά οι διαπραγματεύσεις συνεχίζονται, ένώ παράλληλα διεξάγονται και άλλες μέ Σκανδιναυούς και Βρεταννούς πλοιοκτήτες.

Αυτά γιά τούς σχετικά λίγους λαθραίους ή σχεδόν λαθραίους πρόσφυγες των πρώτων ήμερών. Τώρα όμως που τό «τείχος του άίσχους» κατέρρευσε και ή διαρροή μεταβλήθηκε σέ πάνδημη έξοδος, φανταζόμαστε ότι τό στεγαστικό πρόβλημα της Δυτ. Γερμανίας θά ένταθεί. Καί άν ή πρώτη έγκατάσταση σέ πλοία κριθεί σάν πρόσφορη λύση, δέν άποκλείεται ή έμφάνιση μιάς άναπάντεχης ζήτησης καταλλήλου τοννάζ. Γιά να άποδειχθεί άλλη μία φορά ότι όσο άπεχθή και εύρηπτα είναι τά πέτρινα και σιδηρά τείχη, τόσο άσφαλότερα και φιλόξενα μπορεί να άποβούν τά «ξύλινα τείχη».

σίας, των έξωτερικών συναλλαγών και του συνεταιρισμού.

Κατά την άποψη του Άμερικανικού τεχνοκράτη, ή άμερικανική επιχειρηματική δραστηριότητα μπορεί να στραφεί προς δύο κυρίως χωριστές κατευθύνσεις: Πρώτον προς την επέκταση της ένδοχώρας των εύρωπαϊκών λιμένων μέ δοκιμασμένες μεθόδους μικτών μεταφορών έμποροκιβωτίων και δεύτερον προς τη γενναία συμμετοχή στις ένδο-ευρωπαϊκές συγκοινωνιακές επιχειρήσεις, άσχέτως του ειδικού τρόπου μεταφοράς. Στα πλαίσια αυτά, είναι επιβεβλημένη ή στενώτερη δυνατή συνεργασία των ναυτικών εταιριών μέ επιχειρήσεις σιδηροδρόμων, φέρρις, όδικών μεταφορών, διαμετακομιστικού έμπορίου, ακόμα δέ και άεροπορικών μεταφορών.



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

**Furness-Houlder (Greece) Inc.**

International Marine Insurance Brokers & Claims Consultants

98B Filonou Str. 185 38 Piraeus-Greece Tel./Fax: 418 1815 Telex: 2 1934 FUHO GR

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



# **BALKANFRACHT**

---

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ**

‘Ο ‘Ελληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος  
μέ τήν 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





**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



## Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η κίνηση για μία ένωμένη Ευρώπη, στα πλαίσια της Κοινής Αγοράς τουλάχιστον στον οικονομικά τομέα προωθείται ιδιαίτερα από την Δυτ. Γερμανία. 'Ενάντια σ' αυτό τό σχέδιο τάσσεται η κ. Θάτσερ, η οποία θα συμφωνήσει, μόνο όταν ο πληθωρισμός στην Βρετανία υποχωρήσει προς τό μέσο Κοινοτικό επίπεδο, κι' όταν άρθρουν οι συναλλαγματοί έλεγχοι στις 12 χώρες της ΕΟΚ.

Κατά τόν ΟΟΣΑ ή οικονομική ανάπτυξη των βιομηχανικών χωρών, κινείται περί τό 4% τό 1989, όπως και τό 1988, αλλά προβλέπεται μείωση σέ 3% για τό 1990.

Η έκθεση του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου σχετική μέ τά αποθεματικά κεφάλαια των Κεντρικών Τραπεζών, αναφέρει μιά άνοδο των αποθεμάτων σέ Γερμανικά μάρκα στό 16,2%, ενώ τά εϊς δολάρια, παρ' όλο πού παραμένουν ύψηλά, μειώθηκαν στό 63,3%. Αύξηση επίσης παρουσιάζουν τ' αποθέματα εϊς γιέν (7,2%), ενώ μειώθηκαν τ' αποθέματα σέ λίρες Άγγλίας, φράγκα Έλβετίας και στά άλλα νομίσματα.

### Δολλάριο ΗΠΑ

Μέ πτωτική τάση κινήθηκε τό δολλάριο τόν Νοέμβριο, και κυμάνθηκε μεταξύ 1.8675 Γερμ. μάρκα άνώτατο (10.11.89) και 1.8045 κατώτατο (23.11.89) άφού για λίγο έπεσε και κάτω από 1.80 μάρκα. Η διαφορά μεταξύ άνωτάτης και κατωτάτης τιμής 6.5 φένιγκ ή 3.3%, σέ 23 ήμέρες, είναι ύψηλή και δέν δικαιολογείται άπά στοιχεία τίς Άμερικανικής οικονομίας.

Σέ αντίθετη κατεύθυνση κινήθηκε τό χρηματιστήριο Νέας Υόρκης, όπου ό δείκτης Dow Jones έπαιξε μεταξύ 2582.0 κατωτάτης τιμής (3.11.89) και 2670.8 άνωτάτης (23.11.89).

Στίς 4 Νοεμβρίου ή Άμερικανική κυβέρνηση έλαβε μέτρα για νά άμβλύνει τίς σοβαρές διακυμάνσεις των χρηματιστηριακών τιμών:

— 15 λεπτά καθυστέρηση στίς διαπραγματεύσεις όταν ό δείκτης Dow Jones (30 βιομηχανικών μετοχών) υποχωρεί κατά 30 μονάδες και 30 λεπτών καθυστέρηση όταν υποχωρεί κατά 75 μονάδες.

— 15 λεπτά καθυστέρηση όταν ό δείκτης Standard and Poor (500 άξίες) παρουσιάζει πτώση 12 μονάδων.

Η άσάθθεια του δολλαρίου και ή πτωτική τάση δέν συμβαδίζει μέ τό χαμηλό έλλειμμα του Έμπορικού Ίσοζυγίου, πού έπεσε τόν Σεπτέμβριο σέ 7.9 δισεκ. δολάρια (τό χαμηλότερο έλλειμμα από τόν Δεκέμβριο του 1984), έναντι 10.1 δισεκ. δολλ. τόν Αύγουστο. Οι έξαγωγές του Σεπτεμβρίου αύξήθηκαν κατά 1.9% και έφθασαν τά 31 δισεκ. δολάρια ενώ οι εισαγωγές έπесαν κατά 5% σέ 39 δισεκ. δολάρια. Κατόπιν αυτού, προβλέπεται ότι τό έλλειμμα για τό 1989 θά πέσει στά 107 δισεκ. δολλ. έναντι 118.5 δισεκ. τό 1988.

Στά πλαίσια αυτά οι οικονομικοί παρατηρητές της Ζυρίχης βλέπουν τό δολλάριο νά παραμένει στά σημερινά του χαμηλά επίπεδα έναντι του μάρκου (1.81 — 1.85), αλλά σέ ύψηλά επίπεδα έναντι του Γιέν (142 — 144), άνατρέποντας τίς προβλέψεις πού μιλούσαν για 120-130 γιέν στό δολλάριο.

### Τό Μάρκο Γερμανίας

Τό μάρκο άποτελεί σήμερα τό μέτρο μετρήσεως των λοιπών νομισμάτων και συμμετέχει μέ τό μεγαλύτερο ποσοστό στον προσδιορισμό της τιμής του ECU (30%).

Τούς τελευταίους μήνες παρουσιάζει συνεχείς τάσεις άνόδου, ή οποία αντικατοπτρίζεται σέ πτώση των άλλων νομισμάτων.

Τό ΑΕΠ για τό τρίτο τρίμηνο παρουσιάζει

άνοδο 3.5% και για όλο τό έτος 1989 ύπολογίζεται νά φθάσει τό 4% (έπιπτώσεις εισροής των προσφύγων από την Άν. Γερμανία) ενώ ό ΟΟΣΑ προβλέπει για τό 1990 άνοδο της τάξεως του 3.4%. Υπενθυμίζουμε ότι τό πρώτο εξάμηνο του 1989 ή άνοδος έφθασε τό 4.6% (ή ύψηλότερη άνοδος των τελευταίων 13 έτών).

Οι έξαγωγές τό πρώτο έπτάμηνο του έτους αύξήθηκαν κατά 18% και άποτελούν τό 1/3 του ΑΕΠ, και τό έμπορικό πλεόνασμα για τό 1989 προβλέπεται νά ξεπεράσει τά 73 δισεκ. δολάρια (68 δισεκ. τό 1988).

Στά πλαίσια αυτά ό δείκτης άξιών του χρηματιστηρίου Φραγκφούρτης DAX παρουσίασε άνοδο 60 μονάδων από 1477 στην άρχή του μήνα στίς 1535 μονάδες στίς 23 Νοεμβρίου, πού είναι όμως μακριά άκόμη από τό ρεκόρ των 1640 μονάδων πού έφθασε στίς 9 Οκτωβρίου.

### Τό Γιέν Ίαπωνίας

Παρά τά θετικά δεδομένα της Ίαπωνικής οικονομίας, τό γιέν παρουσιάζει άδικαιολόγητη άδυναμία, τόσο έναντι του Γερμ. μάρκου, όσο και του δολλαρίου πού και τό ίδιο παρουσιάζει πτώση έναντι των άλλων νομισμάτων. Έτσι έναντι του δολλαρίου τό γιέν κινήθηκε μεταξύ 142.82 τό άνώτερο (8.11) και 144.0 τό κατώτατο (15.11) δηλαδή κινήθηκε στά πλαίσια 1%. Μέ τό ECU ως μέτρο, έχομε 159.30 γιέν στην άρχή του μήνα και 162.435 στίς 24 Νοεμβρίου, δηλαδή πτώση 2%.

Τουναντίον ό δείκτης τιμών του χρηματιστηρίου του Τόκιο Nikkei, άντανακλώντας τά έπιτεύγματα των Ίαπωνικών εταιριών, σπάζοντας καθημερινά όλα τά προηγούμενα ρεκόρ έφθασε στίς 23 Νοεμβρίου τίς 36485 μονάδες, έναντι 35565 στην άρχή του μηνός, (άνοδος 920 μονάδων ή 2.6%).

### Λίρα Άγγλίας

Η άλλαγή του κ. Λόουζον στίς 28 Οκτωβρίου. (μετά 6 χρόνια). στό ύπουργείο Οίκο-

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: TAINARON

## ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ · ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ · ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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



νομικών, στην κυβέρνηση Θάτσερ, δέν σημείωσε καμμία βελτίωση στα δεδομένα της Βρετανικής οικονομίας.

Η λίρα στις 23 Νοεμβρίου βρισκόταν στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 3 ετών, (2.8195 μάρκα και 1.5640 δολάρια), κι αυτό παρά τις συχνές παρεμβάσεις της Τράπεζας της 'Αγγλίας. Τουναντίον ο δείκτης Financial Times του χρηματιστηρίου αξιών του Λονδίνου παρουσίασε σημαντική βελτίωση από 2160 μονάδες στην αρχή του μήνα στα 2222 στις 23 Νοεμβρίου (άνοδος 2.8%).

Υπενθυμίζουμε ότι για το 1988 οι εξαγωγές ξεπέρασαν τα 145.0 δισεκ. λίρες και οι εισαγωγές τα 189.4 δισεκ. λίρες, ενώ το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών έπεφτε στα 26 δισεκ. λίρες. Για το 1989 αναμένεται το έλλειμμα να μειωθεί στα 17 δισεκ. και για το 1990 στα 12 δισεκ. λίρες.

Ο Προϋπολογισμός παρουσιάζει πλεόνασμα 14 δισεκ. λίρες για το έτος 1989/90 και η ανεργία μειώθηκε στα 6.4% και προβλέπεται να περιοριστεί στα 6.0% το 1990, (έναντι 11.1% το 1986 από τα υψηλότερα τότε, της Εύρωπης).

#### Η Δραχμή

Όπως προκύπτει από τον Πίνακα 3, η δραχμή όπως και τα άλλα Εύρωπαϊκά νομίσματα παρουσίασε σοβαρή πτώση 3.9% έναντι του Γερμ. μάρκου και 1.4% έναντι του ECU (πτώση 6.7% από την αρχή του έτους).

Η άνοδος κατά 0.4% έναντι του Έλβετ. φράγκου, 0.5% έναντι της λίρας και 0.9% έναντι του γιέν, οφείλεται στην άνοδο του

δολλαρίου έναντι αυτών των νομισμάτων (πίνακας 1) και την μηδενική άνοδο του δολλαρίου έναντι της δραχμής.

Οι δηλώσεις του πρωθυπουργού και άλλοτε διοικητού της Τράπεζας της Ελλάδος κ. Ξεν. Ζολώτα, ότι δέν πρόκειται να υποτιμηθεί, έφ' άπαξ ή δραχμή, αλλά άπλως θά συνεχισθεί ή διολίσθησή της, έστήριξαν κάπως τις τιμές της δραχμής σ' αυτή την δύσκολη πολιτική και οικονομική περίοδο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1  
Τιμή Δολλαρίου — Ν. Ύόρκης

|              | 31.10.89 | 24.11.89 | Διαφ. |
|--------------|----------|----------|-------|
| Μάρ. Γερμ.   | 1.8280   | 1.8045   | - 1.3 |
| Λίρ. 'Αγγλ.  | 1.5800   | 1.5640   | + 1.0 |
| Φρ. Έλβ.     | 1.5990   | 1.6130   | + 0.9 |
| Φρ. Γαλλ.    | 6.2140   | 6.1560   | - 0.9 |
| Λίρ. 'Ιταλ.  | 1346.0   | 1330.0   | - 1.2 |
| Γιέν 'Ιαπων. | 141.55   | 143.50   | + 1.4 |

ΠΙΝΑΚΑΣ 2  
Έπιτόκια Καταθέσεων — Λονδίνου 24.11.89

| Μήνες       | 1       | 3       | 6       | 8        |
|-------------|---------|---------|---------|----------|
| Δολλ. ΗΠΑ   | 8 13/16 | 8 3/16  | 8 1/4   | 8 1/4    |
| Μαρ. Γερμ.  | 7 3/4   | 8 1/8   | 15 1/8  | 14 3/4   |
| Λίρ. 'Αγγλ. | 15      | 15 1/8  | 7 11/16 | 7 11/16  |
| Φρ. Έλβετ.  | 7 1/4   | 10 9/16 | 10 1/2  | 10 11/16 |
| Φρ. Γαλλ.   | 10 3/8  | 10 5/8  |         |          |
| ECU         | 10 3/8  | 10 5/8  |         |          |

ΠΙΝΑΚΑΣ 3  
Τιμές Fixing — Τράπεζα Έλλάδος

|              | 31.10.89 | 24.11.89 | Διαφ. % |
|--------------|----------|----------|---------|
| Δολ. ΗΠΑ     | 164.205  | 164.220  | - 0.0   |
| Μάρ. Γερμ.   | 87.800   | 91.184   | - 3.9   |
| Φρ. Έλβετ.   | 102.350  | 101.938  | + 0.4   |
| Λίρ. 'Αγγλ.  | 258.100  | 256.800  | + 0.5   |
| Φρ. Γαλλ.    | 26.375   | 26.736   | - 1.3   |
| Λίρ. 'Ιταλ.  |          |          |         |
| (100)        | 12.190   | 12.358   | - 1.4   |
| Γιέν 'Ιαπων. |          |          |         |
| (100)        | 115.580  | 114.510  | + 0.9   |
| ECU          | 182.964  | 185.640  | - 1.4   |

ΠΙΝΑΚΑΣ 4  
Δέκτες Χρηματιστηρίων

|                      | 31.10.89 | 23.11.89 | Διαφ. % |
|----------------------|----------|----------|---------|
| Dow Jones (N. Ύόρκη) | 2600     | 2680     | + 3.1   |
| Fin. Times (Λονδίνo) | 2112     | 2221     | + 5.2   |
| DAX (Φραγκ.)         | 1466     | 1535     | + 4.7   |
| CAC (Παρίσι)         | 503      | 518      | + 3.0   |
| Nikkei (Τόκιο)       | 35417    | 36485    | + 3.0   |
| Zurich (Ζυρίχη)      | 646      | 651      | + 0.8   |
| 'Αθηνών              | 496      | 488      | - 0.2   |

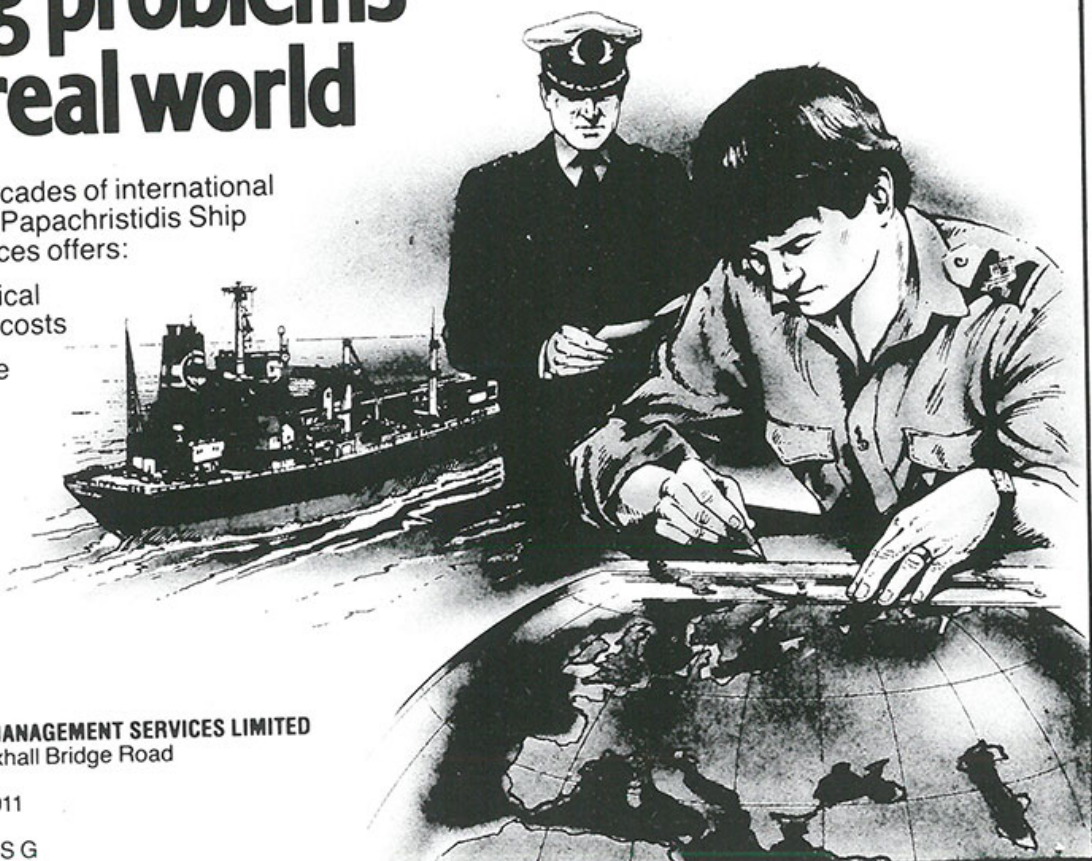
# Solving problems in the real world

Founded on four decades of international shipping expertise, Papachristidis Ship Management Services offers:

- Highly economical vessel running costs
- No compromise on safety and performance



**PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LIMITED**  
"Tradewinds" 190 Vauxhall Bridge Road  
London SW1V 1DX  
Telephone: (01) 828 9911  
Fax: (01) 828 9179  
Telex: 8956714 FRIXOS G





---

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

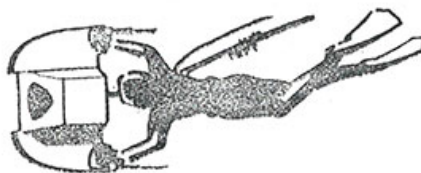


**HELLENIC MEDITERRANEAN LINES**  
F E R R I E S

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



# 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

## Η ΨΗΦΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Οι δύο έκλογικές άναμετρήσεις που έγιναν μέσα στο 1989 στη χώρα μας, έφεραν στην επικαιρότητα ένα μεγάλο θέμα όχι μόνο του ναυτικού κόσμου, αλλά κι αυτής ταύτης της Ναυτιλίας μας, τη ψηφο των ναυτικών και ειδικότερα το πρόβλημα, μπορούμε να πούμε, όχι απλώς ζήτημα, της ψηφοφορίας αυτών που ταξιδεύουν, που είναι πάνω στα ποντοπόρα ιδίως πλοία, μακριά από τον τόπο τους. Το θέμα δεν είναι περιστασιακό, γι' αυτό δεν ξεκινάμε σωστά πιστεύοντας πως απλώς το θέμα είναι επίκαιρο' το ζήτημα είναι βαθύτατο γιατί εδώ συμβαίνει αυτό το σοβαρό πράγμα να αποφασίζονται θέματα της χώρας και της Ναυτιλίας της συνεπώς να έχουν συμμετάσχει, να έχουν κρίνει, να έχουν θέση οι ναυτιλλόμενοι, οι άμεσως ενδιαφερόμενοι.

Εδώ το θέμα είναι και οξύ: έχουμε (και πρέπει να έχουμε) ναυτικά, ναυτεργατικά, επαγγελματικά σωματεία. Πώς διοικούνται αυτά, ποιός εκλέγει τα διοικητικά συμβούλια, τας διοικήσεις των; Αι γενικαί συνελεύσεις γίνονται εις τον Πειραιά, οι των Διοικητικών συμβουλίων συνήθως ζούν στον Πειραιά, τουλάχιστον αυτοί που ταξιδεύουν, που πλέουν, που είναι εν ενεργεία ναυτικοί, μπόρεσαν να τους ψηφίσουν, να τους εκλέξουν;

Νά, γιατί πρέπει να συνδεθούν αυτά τα θέματα, το μεγάλο θέμα άφ' ενός των γενικών, των εθνικών εκλογών (βουλευτικών ιδίως και τυχόν δημοψηφισμάτων) και άφ' ετέρου και έξ' ισου σημαντικό των άρχαιρεσιών, των εκλογών διοικήσεων των ναυτικών σωματείων. "Όσοι εύρεθούν στον Πειραιά και αυτοί κατά κανόνα είναι οι «ξέμπαρκοι», οι εκτός ύπηρεσίας, οι εκτός των πλοίων, αυτοί ψηφίζουν, έστω ψηφίζουν και αυτοί που τα πλοία τους βρίσκονται στον Πειραιά ή σ' 'Ελληνικούς λιμένες και μπο-

ρουν να παρουσιασθούν στη γενική συνέλευση, μπορούν να συμμετάσχουν. Αυτά όμως δεν είναι λύση, γιατί αυτοί που ταξιδεύουν στα πλοία, αυτοί ξέρουν τα προβλήματα της Ναυτιλίας μας κατά τρόπο άμεσο, τα ζούν, τους πονούν και αυτοί δεν αντιπροσωπεύονται, δεν μπόρεσαν να ψηφίσουν, να εκφράσουν τη θέλησή τους.

Τό ίδιο θα πούμε για τους ναυτικούς των πλοίων, τους άειναύτας που έλεγαν οι άρχαίοι, για τίς εθνικές εκλογές.

Αυτοί οι ναυτικοί που άγωνίζονται, που παλαίουν που θαλασσοπνίγονται, αυτοί δεν θα ψηφίζουν, δεν θα αποφασίζουν για την τύχη του έθνους τους; "Όλα αυτά είναι έξωφθαλμα, τό δίκιο των ναυτικών προφανές, αλλά εκεί που σκοντάφτουμε είναι ο τρόπος που θα πραγματοποιηθεί αυτό τό ιερό δικαίωμα της ψηφου των ναυτικών.

Υπάρχει ο τρόπος της αντιπροσωπείας, της πληρεξουσίου. Κάνεις ένα πληρεξούσιο έγγραφο, ιδιωτικό ή επίσημο και δίνεις έξουσιοδότηση σ' έναν άλλο πολίτη που θά βρίσκεται στην 'Ελλάδα την ήμερα της ψηφοφορίας και ο πληρεξούσιος ψηφίζει για σένα. Έντελώς άδόκιμο και επικίνδυνο σύστημα, ιδίως στην ώραία μας χώρα. Νά μή τό συζητήσουμε κάν. "Ο έξουσιοδοτών δεν γνωρίζει άπολύτως τίποτα για τό τί έκανε ο πληρεξούσιός του, ο αντιπρόσωπος. Άφήστε που θά υπάρχουν και οι «άσσοι» των πληρεξουσίων, ένας νά έχει πέντε, δέκα, έκάτο πληρεξούσια και ποιός ξέρει τί πληρεξούσια είναι αυτά.

Πρέπει, λοιπόν, ο ναυτικός (των ποντοπόρων ιδίως πλοίων) νά ψηφίζει ο ίδιος. Πρέπει νά υπάρχει και γι' αυτόν μέσα εις τό ταξίδι του έκλογικό τμήμα και νά ψηφίζει, νά δίνει την ψηφο του και για βουλευτά και για αυτούς που θά διοικήσουν τό σωματείο του, την επαγγελματική του ναυτική όργάνωση, που θά τον εκπροσωπήσουν. Άν ή ψηφοφορία εύρεθεί τρόπος και είναι την ίδια ήμερα και έκλογή εθνική (βουλευτική τουλάχιστον) και άρχαιρεσίες του ναυτικού σωματείου που άνήκει ο ναυτικός, τόσo τό καλλίτερο, είναι εύχης έργον που έλεγαν οι παλιότεροι. Άλλά οι εθνικές εκλογές γίνονται κάθε τετραετία όπως όρίζει τό Σύνταγμα, οι επαγγελματικές κάθε χρόνο ή διετία, οι εθνικές γίνονται και ένωρίτερα ή συχνότερα (όπως έφέτος), όλα αυτά, βέβαια, θέλουν μία ρύθμιση προς κάθε κατεύθυνση, αλλά τό πρώτο και σπουδαιότερο ζήτημα είναι τό του έκλογικού τμήματος, του τόπου όπου θά ψηφίσουν οι ναυτικοί που τό καράβια τους βρίσκονται ή και πλέουν μακριά από την 'Ελληνική στεριά.

Βέβαια, αυτά τά θέματα τά έχουν αντιμετώπισει και συζητήσει λίγο ή πολύ και άλλα ναυτικά κράτη και τά μέτρα τους πρέπει νά μελετηθούν και νά προσαρμοσθούν στις δικές μας ανάγκες και τοποθετήσεις. Υπάρχει και μία άκόμη δυσκολία: δεν άποκλείεται ένα ή περισσότερα κράτη ξένα ν' άρνοούνται τό δικαίωμα νά γίνουν εκλογές έξου κράτους (του δικού μας) στον τόπο τους έστω κα μέσα στά προξενεία μας. "Όλα πρέπει νά μελετηθούν. Θά γίνουν οι εκλογές στα προξενεία; Μά πάλιν μέ τον τρόπο αυτό δεν έξυπηρετείται παρά μόνο ένας ώρισμένος, μικρός άριθμός ναυτιλλομένων, δηλαδή όσων τά πλοία βρίσκονται στη λιμενική ζώνη της περιφέρειας του συγκεκριμένου προξενείου.

Μπορεί νά υπάρξει και τό σύστημα νά καλούνται οι ναυτικοί ψηφοφόροι σ' ένα μόνο 'Ελληνικό πλοίο που θά εύρεθεί σέ μίαν μεγάλη ράδα, ένα κόλπο (τόν Περσικό λ.χ.), νά ξεκινούν από τά άλλα πλοία και νά πηγαίνουν σ' αυτό και νά ψηφίζουν την ήμερα βεβαίως της εκλογής (ώρισμένη ώρα, τό μεσημέρι π.χ.). Κι αυτό τό σύστημα μπορεί νά γίνει, αλλά τί θά συμβεί σ' ένα ποντοπόρο πλοίο 'Ελληνικό που βρίσκεται στην άνοικτή θάλασσα, ταξιδεύει μακριά από κάθε στεριά;

Τό δικαιότερο σύστημα είναι νά ψηφίζουν οι ναυτικοί κάθε πλοίου τους στο καράβι τους. Έξαίρεση πρέπει νά γίνει για τους ναυτικούς που τά πλοία θά βρεθούν στον Πειραιά (άπό Λαύριο έως 'Ισθμό Κορίνθου αυτοί πρέπει νά πάνε σέ έκλογικά τμήματα της στεριάς και μάλιστα στον Πειραιά). Γενικώτερα ψηφοδέλτια είναι τό πιό σωστό νά υπάρχουν μόνο του Πρωτοδικείου Πειραιώς, ύποψηφίων και συνδυασμών μόνον

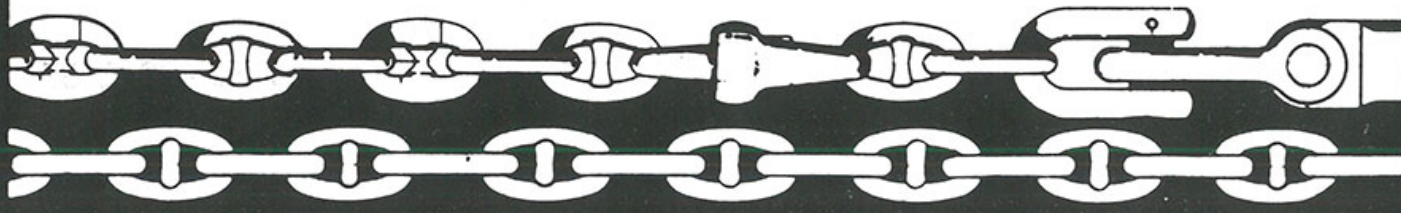
ANCHOR CHAINCABLES  
AND FITTINGS



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.





του Πειραιά. Με ψηφοδέλτια από την όλη την Ελλάδα γίνεται λαβύρινθος, είναι μέτρον που αποκρούεται από κάθε σκέψη. Είναι άρκετο που ο ναυτικός θα εκφράσει τη θέλησή του για το ποιο κόμμα ή ανεξάρτητο υποψήφιο θέλει να κυβερνηθεί. Το ζήτημα των σταυρών προτιμήσεως περιπλέκει την υπόθεση. Επίσης δεν χρειάζεται να κάνουμε υποθέσεις για δημοτικές και κοινοτικές εκλογές. Πρόκειται να μπουέ σε ένα δύσκολο θέμα, ως μη τό επιβαρύνουμε και τό περιπλέξουμε.

Εδώ, σ' αυτό τό κείμενο, εκφράζονται γενικές, βασικές σκέψεις (και πρόχειρες). Με τη μελέτη, με τη συζήτηση είναι φυσικό να προκύψει κάτι καλλίτερο και πιό συστηματικό, πάντως κάπου εκεί να κινηθεί αυτή η προοπτική, είτε ψηφος στά προξενεία, είτε σ' ένα μόνο σκάφος κατά περιφέρειες είτε σε κάθε πλοίο χωριστά. Στην τελευταία αυτή περίπτωση θα υπάρχει βέβαια μία έφορευτική επιτροπή (πλοίαρχος, ναύκληρος, ένας αξιωματικός), θα γίνει ή ψηφοφορία μία ώρισμένη ώρα περί τό μεσημέρι, θα γίνουν καταστάσεις, πρωτόκολλα, όλα αυτά πρέπει να προβλεφθούν και τό σχετικό υλικό να σταλεί από τό 'Υπουργείο έγκαίρως και τέλος, μαζί με τό φάκελλο των ψηφων σφραγισμένα πρέπει ό εκλογικός συνολικός φάκελλος να σφραγισθεί και να σταλεί να φθάσει τό ένωρίτερο στό Πρωτοδικείο Πειραιώς, έτσι πρέπει να λειτουργήσει όπως δήποτε ένα χωριστό εκλογικό τμήμα των ναυτικών.

Πρέπει να ληφθεί κάθε φροντίδα, ώστε να μην επέλθει καθυστέρηση, δεν επιτρέπεται

ή ψηφοφορία των ναυτικών να φέρει άνυπερβλητες δυσχέρειες στην ψηφοφορία των άλλων εκλογέων της στεριάς. Σήμερα με την άνεπτυγμένη σ' όλο τόν κόσμο άεροπορική συγκοινωνία, ό φάκελλος μπορεί να φθάσει γρήγορα στην Ελλάδα, νομίζω πως μέσα σε διάστημα 15-20 ήμερών μπορούν να συγκεντρωθούν οι φάκελλοι και να έχουμε τό αποτελέσματα.

Είπαμε στην αρχή πως τό θέμα της ψηφου των ναυτικών μας δεν ενδιαφέρει μόνο τόν ναυτικό κόσμο, αλλά και τη Ναυτιλία μας. Θα προσθέσουμε και τό γενικό αποτέλεσμα των εκλογών. Πρώτα πρώτα, ψηφίζουν οι πρώτοι πραγματικοί, έν ενεργεία οι καθ' έαυτο ναυτικοί, αυτοί που δουλεύουν στά πλοία, όχι οι άκτοπλοοι μόνο και οι ξέμπαρκοι. Ψηφίζουν εργαζόμενοι άνθρωποι, από πλοίαρχο μέχρι ναύτη, μία μεγάλη δέ αριθμητικώς (και ποιοτικώς) μερίδα του 'Ελληνικού λαού. Όλα αυτά συγκλίνουν να προωθήσουμε επί τέλους την ψήφο των ναυτικών, να την κάνουμε πραγματικότητα. Είναι ή δικαία και ένθικώς συμφέρουσα λύση.

K.N. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Πάτρα, 21 Νοεμβρίου 1989

# ΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΗΣ METALOCK INTERNATIONAL

Άγαπητοί κύριοι,

Στό τεύχος σας της 1ης Νοεμβρίου, στη

σελίδα 14, υπάρχει διαφημιστική καταχώριση των εταιριών Metalock International Πορτογαλίας και Metalock Do Brazil Ltda, όπου έμφανιζόμαστε σαν εκπρόσωποί τους. Στό ίδιο τεύχος, στη σελίδα 30, στην συνέντευξη του κ. Ντένη Βερνάρδου ανακοινώνεται ότι οι παραπάνω εταιρίες εκπροσωπούνται στην Ελλάδα από την εταιρία του.

Γιά τη σωστή και ακριβή έννημέρωση των αναγνωστών σας, σας δηλώνουμε ότι αυτές οι εταιρίες εκπροσωπούνται αποκλειστικά από την S.S.R.S. Ltd.

Παρακαλούμε να δημοσιεύσετε αυτό τό γράμμα στό επόμενο τεύχος σας, όπως άλλωστε επιβάλλει ή δημοσιογραφική δεοντολογία.

Είμαστε στη διάθεσή σας για την λεπτομερή έννημέρωσή σας στό θέμα.

Φιλικώτατα

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΡΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

Διευθύνων Σύμβουλος της S.S.R.S. Ltd.

Πειραιάς, 16 Νοεμβρίου, 1989

Σημ. Συντ.: Σύμφωνα με στοιχεία που βρίσκονται στην κατοχή των «Ν.Χ.», ό κ. Ντένης Βερνάρδος όταν μιλούσε για τις δραστηριότητές του διατηρούσε ακόμη τις έπαφές του με τόν έν λόγω Οίκο του έξωτερικού.



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



# Επιλεκτική Ροή Χρηματοδοτήσεων στή Ναυτιλία

ΤΟ ΚΥΡΙΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΤΗΣ 7ΗΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



Με ιδιαίτερη επιτυχία και με τη συμμετοχή περί των 120 προσωπικοτήτων από τον Άκαδημαϊκό, τραπεζικό, έφοπλιστικό και νομικό χώρο πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις της Ναυτιλιακής Λέσχης στις 16 και 17 Νοεμβρίου, η έβδομη κατά σειρά ετήσια Διεθνής Συνάντηση με θέμα «Διεθνής Οικονομία και Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση».

Όπως είναι γνωστό η Συνάντηση οργανώνεται από την Ναυτιλιακή Λέσχη και το Διεθνές Κέντρο Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδότησης του City University Business School του Λονδίνου και βέβαια με τη προσωπική και ουσιαστική συμβολή του φίλτατου Καθηγητή Κώστα Γραμμένου, ιδρυτή του Κέντρου που γνωρίζει πλέον μιά διεθνή ακτινοβολία.

Στην φετινή Διεθνή Συνάντηση προήδρευσε ο κ. Μιχάλης Περατικός, αντιπρόεδρος του Κομμιτέη και γραμματέας της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και παρέστησαν ως εισηγητές ή πάνελιστς οι κ.κ.:

Juan Kelly, διευθυντής της Σέλλ Μαρίν Ίντερνάλιναλ, Eric Sawyer, πρόεδρος των Γκίμπσον Σιμπρόκερς, John Wheeler, διευθυντής των Κλάρκσονς του Λονδίνου, Paul Wilde, διευθυντής

της Νέντσιπ Μπάνκ του Ρότερνταμ, Richard Teiman, πάρτνερ της δικηγορικής εταιρίας Cole & Diets της Νέας Υόρκης, Rex Harrington, διευθυντής ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων της Ρόγιαλ Μπάνκ όφ Σκότλαντ, Christian Frigast, αντιπρόεδρος της Πριβάτμπανκεν, Nicholas Bornozis, πρόεδρος της Τράπεζας CCF International Νέας Υόρκης, Alan Brauner, διευθυντής της Μίντλαντ Μπάνκ Λονδίνου, James Fairbairn, διευθυντής της Μέρριλ Λύντς Λονδίνου, Stephen Drury, πάρτνερ της δικηγορικής εταιρίας Holman, Fenwick and Willan του Λονδίνου και ο Maurice Dheere, οικονομικός αναλυτής του Κέντρου Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδότησης.

Τις εργασίες της διήμερης Συνάντησης κήρυξε ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Νίκος Παππάς, ο οποίος αναφερόμενος στους οργανωτές ανέφερε μεταξύ άλλων και τα εξής:

Τό Σεμινάριο που αρχίζει σήμερα οργανώνεται, όπως γνωρίζετε, από το Διεθνές Κέντρο για τη ναυτιλία τό εμπόριο και την οικονομία, που ιδρύθηκε τό 1984 από τό City University Business School του Λονδίνου, σε συνεργασία με τη Ναυτιλιακή Λέσχη και δέν μπορεί παρά

νά είναι σημαντικό και τιμητικό γιά μās τό γεγονός ότι ή διοργάνωση αυτή πραγματοποιείται επί σειρά ετών στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στον Πειραιά τό κέντρο της Έλληνικής ναυτοσύνης.

Στό σημείο αυτό θά ήθελα, νά αναφερθώ στην προσφορά του Διεθνούς αυτού κέντρου γιά τη ναυτιλία τό εμπόριο και την οικονομία στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές. Η προσφορά αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική αν λάβουμε υπόψη τις εξειδικευμένες γνώσεις που παρέχει τό Κέντρο σε ζωτικούς γιά τη ναυτιλία τομείς, τις διοργανώσεις όπως τη σημερινή που πραγματοποιεί τό Κέντρο καθώς και τό γεγονός ότι αποτελεί ένα διεθνές forum όπου συζητούνται τά σημαντικά προβλήματα της παγκόσμιας ναυτιλίας και ανταλλάσσονται πολύτιμες γνώσεις, γνώμες και εμπειρίες. Η συμβολή αυτή του Κέντρου στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές καθίσταται ιδιαίτερα αξιοσημείωτη σήμερα που όπως όλοι αντιλαμβάνεσθε ή διεθνής ναυτιλιακή σκηνή αλλάζει. Νέες μορφές συνεργασίας δημιουργούνται, νέες μορφές μεταφορών καθιερώνονται και νέες μορφές χρηματοδότησης αναπτύσσονται. Τά λιμάνια εξοπλίζονται με στόχο την υποδοχή μοντέρνων εξειδικευμένης τεχνολογίας πλοίων, ενώ υπάρχει όλο και μεγαλύτερη σχέση μεταξύ της θαλάσσιας μεταφοράς και του χερσαίου σκέλους. Τέλος παλιές δοκιμασμένες μέθοδοι μεταφοράς σιγασιγά εγκαταλείπονται. Μέσα σ' αυτό τό περιβάλλον ο έφοπλιστής καλείται νά κάνει τις σωστές επιλογές γιά τις μελλοντικές του επενδύσεις. Περισσότερο από ποτέ άλλοτε ο έφοπλιστής δέν αρκεί νά ξέρει πολύ καλά τη δουλειά του αλλά απαιτείται νά έχει άγρυπνο μάτι στις παγκόσμιες οικονομικές εξελίξεις. Τό ίδιο, είναι περιττό νά τό πώ, ισχύει και γιά τά στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων».

Τους συμμετέχοντες στη Συνάντηση χαιρέτησαν επίσης ο πρόεδρος της Συνάντησης κ. Μιχάλης Πειρατικός, ο αν-



## LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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



τιπρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης κ. 'Αλέκος 'Αλεξανδράκης, ο Βρεταννός πρέσβης στην 'Αθήνα Σέρ Ντέιβιντ Μάϊερς και ο Δρ. 'Αντριαν Σέβιλλ του City University Business School.

Στήν εισηγητική του ομιλία ο κ. Περαιτικός ανέφερε τά εξής:



Είναι μεγάλο προνόμιο και τιμή να σας καλωσορίσω σ' αυτήν την Διεθνή Συνάντηση, την 7η από την σειρά των συναντήσεων που έχουν γίνει πιά μεγάλο παραδοσιακό διεθνές γεγονός για τις οικονομικές, ναυτιλιακές και νομικές κοινότητες αυτού του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας. Σας καλωσορίζω τόσο σαν Γραμματέας της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών όσο και σαν Πειραιώτης. 'Επιτρέψτε μου να σας ευχηθώ κάθε επιτυχία στις προσεχείς επιδιώξεις σας στις επόμενες δύο ημέρες αυτής της συνάντησης.

Οι 'Ελληνες έχουν την άρμύρα στο αίμα τους κι αυτό θα πρέπει να είναι άρκετός λόγος για την επιτυχία τους στη ναυτιλία τα τελευταία 4000 χρόνια. Και τό λέω αυτό λόγω του τελευταίου εύρηματος λίγο πιά μακριά από τό νησάκι Δοκός, πού βρίσκεται κοντά στην 'Υδρα, του ναυαγίου ενός αρχαίου σκάφους πού χρονολογείται από τό 2300 - 2400 π.Χ. Είχα την τύχη να μου επιτρέψουν να παρακολουθήσω την αργή και πολύ προσεκτική δουλειά των ναυαγιαρετών και να μου δείξουν κομμάτια από τις ύδριες, τό φορτίου του πλοίου (θα

μπορούσαμε να τό πούμε πλοίο κοντέινερ) καθώς επίσης τις δύο πέτρινες άγκυρες πού βρέθηκαν σέ απόσταση 40 μέτρων από τό ναυάγιο. Αυτό αποδεικνύει τό σχόλιο πού έκανα. Δέν είναι σύμπτωση τό ότι ή 'Ελληνική Ναυτιλία έχει επιβιώσει μέσα από τούς αιώνες στο σημείο όπου τό 1850 είχαμε 5000 ιστιοπλοικά σκάφη και μέχρι τό 1875 άλλα 50 ατμόπλοια. 'Η μοναδική δομή και περιέργη φύση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας είναι αυτό πού συμβάλλει στην επιβίωση και την επιτυχία. Αυτό συμβαίνει επειδή δέν είναι αριστοκρατική, μέ την έννοια της κληρονομικής συνέχειας, αλλά αντίθετα αξιοκρατική, μέ νέο αίμα και νέες ιδέες πού εμπλουτίζουν αυτή την ελεύθερη υπερεθνική βιομηχανία. Οί νεοφερμένοι προέρχονται από την ομάδα των αξιωματικών των πλοίων μας και στελέχη των ναυτιλιακών γραφείων καθώς και από νέους επιχειρηματίες άλλων κλάδων. Οί παλιές οικογένειες δέν διαρκούν για πολύ, μένουν στην κορυφή μόνο για λίγες γενεές και έπειτα δυστυχώς πέφτουν πάλι. Αυτό εξασφαλίζει την αξιοκρατική συνέχεια του κλάδου έτσι πού τό φαινόμενο συνεχίζεται για πολλούς αιώνες όπως δείχνει τό ναυάγιο πού ανέφερα προηγουμένως. Τη στιγμή αυτή, σέ μία από τις πιά ενδιαφέρουσες μεταβατικές περιόδους της ναυτιλίας, βρισκόμαστε να ψάχνουμε ξανά και να εξερευνούμε νέα σύνορα της τεχνολογίας, των έπιστημών και των ύψηλης ποιότητας γνώσεων όπως εκπροσωπούνται από τούς διακεκριμένους όμιλητές μας, έλπίζοντας να πάρουμε τις άπαντήσεις και να φτάσουμε σέ πρακτικές λύσεις για τά πολλά προβλήματα πού περιβάλλουν τον κλάδο μας:

— Πώς ανανεώνουμε τον στόλο μας, πού, μέσα στα τελευταία χρόνια ο μέσος όρος ηλικίας του έχει αύξηθει, για να μην πούμε ότι γέρασε:

— Πώς χρηματοδοτούμε τό νέο ή παλιό τοννάζ μας;

Πώς αναπτυσσόμαστε — μέ φορτηγά Tramp και πλοία ξηρού και ύγρου φορ-

τίου μόνο — ή αρχίζουμε (όπως μερικοί 'Ελληνες έχουν ήδη κάνει) να ειδικοποι-μαστε;

— Τί πολιτική ακολουθούμε; Την πολιτική πού ύπαγορεύει ο χαρακτήρας μας, δηλαδή ατομικιστική, επιθετική και ύψηλου κινδύνου, ή αυτή πού ύπαγορεύει ή λογική μας, δηλαδή συλλογική προσπάθεια, πιά συντηρητική σκέψη και ένέργεια, μέ κοινά ίσως έγχειρήματα;

Αυτά είναι μερικά από τά έρωτήματα πού έρχονται στο νοῦ και στα όποια έλπίζουμε να πάρουμε μερικές άπαντήσεις. Μην ξεχνάτε ότι ο 'Ερμης είναι πάντα εκεί, και μας προστατεύει μαζί μέ τον Ποσειδώνα. Μερικοί από εμάς άνα-βουμε κι ένα κερί στον 'Αγιο Νικόλαο για την ευλογία του.

Οί εισηγήσεις των βασικών όμιλητών της Συνάντησης και οί συζητήσεις πού έπακολούθησαν μέ τη συμμετοχή των πάνελιστς και του άκροατηρίου περιεστράφησαν γύρω από τις ακόλουθες τρεις ένότητες:

— Παγκόσμια Οικονομία και Διεθνείς 'Επενδύσεις και δυνατότης άντλησης κεφαλαίων από τις διεθνείς άγορές για τη χρηματοδότηση ναυτιλιακών επενδύσεων.

— Τραπεζική χρηματοδότηση της Ναυτιλίας. Τί μπορούν να προσδοκούν οί πλοιοκτήτες.

— 'Εξελίξεις των ναυτιλιακών άγορών. 'Αξίες, ναῦλοι και άντικατάσταση του υπερχηλικού τοννάζ.

Στις σελίδες πού ακολουθούν τά «Ναυτικά Χρονικά» παρουσιάζουν επιλεκτικά τμήματα των βασικών εισηγήσεων πού δίνουν μία πλήρη εικόνα του προβληματισμού και των συμπερασμάτων πού προέκυψαν κατά τις διήμερες εργασίες τις επιτυχημένης Συνάντησης, πού έχει πλέον καθιερωθεί σαν μία από τις πλέον χρήσιμες ετήσιες έκδηλώσεις διεθνούς κύρους πού πραγματοποιούνται στον Πειραιά και βοηθούν ουσιαστικά στη προβολή της πόλεως μας σαν διεθνές οικονομικό και ναυτιλιακό κέντρο.



**GEORGE**

**STAMATIOU**

CABLES: STAMATIOU  
TELEX: 18080 STAM AR

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

*Import-Export & Shipchandler*

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES  
PERU 1182/88  
1066 ARGENTINA

BAHIA BLANCA  
ANGEL BRUNEL 565  
8000 BAHIA BLANCA



**ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ****Διεθνοποίηση και Ναυτιλιακή Έπένδυση**

Του Καθηγητή ΚΩΣΤΑ Θ. ΓΡΑΜΜΕΝΟΥ

Η παρουσίαση του θέματός μου στηρίζεται στους δύο πίνακες που ακολουθούν και εμφανίζουν την κατανομή των επενδυτικών κεφαλαίων σε παγκόσμια κλίμακα.

Ο πρώτος δείχνει την κατανομή των άμεσων έκροων ξένων επενδυτικών κεφαλαίων, κατά χώρα, κατά την περίοδο 1975-1985.

Αυτό που παρατηρούμε είναι μία ταχεία άνοδος του ρόλου της Εύρωπης και της Ιαπωνίας ως διεθνών επενδυτών. (Παρατηρείστε πώς το ποσοστό 36.6% της Εύρωπης το 1975 γίνεται 50.4% το 1985 και πώς η συμμετοχή της Ιαπωνίας στις άμεσες ξένες επενδύσεις αυξάνεται από 6.5% το 1975 σε 10.7% το 1985, αφού προηγουμένως διπλασιάστηκε το 1984).

Εξίσου έντυπωσιακή είναι και η πτώση της συμμετοχής των ΗΠΑ στις άμεσες εξωτερικές επενδύσεις, η οποία υποδιπλασιάστηκε φθάνοντας το 25.4% το 1985 από 50.4% που ήταν το 1975.

Ας βρούμε τώρα ποιοί ήταν οι αποδέκτες των επενδύσεων αυτών, χρησιμοποιώντας τον δεύτερο πίνακα ο οποίος δείχνει την κατανομή των άμεσων εισροών ξένων επενδύσεων, κατά περιοχή, από το 1975 έως το 1985.

Η πρώτη παρατήρηση είναι ότι υπάρχει μία αύξηση, από 70.6% το 1975 σε



76.6% το 1985, των κεφαλαίων που επενδύθηκαν άμεσα σε ανεπτυγμένες οικονομίες, ενώ παράλληλα υπήρξε μία αντίστοιχη πτώση εισροών επενδυτικών κεφαλαίων στις αναπτυσσόμενες χώρες (από 29.3% το 1975 σε 23.3% το 1985). Αυτή η τάση ωστόσο αναστρέφεται στην περίπτωση των Πρόσφατα Έκβιομηχανισμένων Χωρών (NICs). (Στόν πίνακα βρίσκονται κάτω από τον τίτλο άλλες Άσιατικές Χώρες και Ωκεανία και αυξήθηκε από 7.4% το 1975 σε 9.1% το 1985).

Η άλλη παρατήρηση είναι ότι ενώ οι ΗΠΑ είχαν απορροφήσει το 12.1% των

ξένων επενδυτικών κεφαλαίων, το ποσοστό αυτό αυξήθηκε σε 38,5% το 1985.

Συνεχίζουμε τώρα με επιπλέον σχόλια πάνω στις δύο προαναφερθείσες παρατηρήσεις:

Για να μπορέσει μία οικονομία να προσελκύει κεφάλαια από ξένους επενδυτές, θα πρέπει να πληρούνται όρισμένες βασικές προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων και οι εξής δύο:

— Σταθερή αύξηση της οικονομίας ή όποια πρόκειται να απορροφήσει τα κεφάλαια.

— Δημιουργία της κατάλληλης υποδομής.

Άλλες προϋποθέσεις είναι για παράδειγμα: η κατάργηση των συναλλαγματικών ελέγχων, η πλήρης μετατρεψιμότητα του εγχώριου νομίσματος, το κατάλληλο φορολογικό και νομικό καθεστώς.

Η έλλειψη των προϋποθέσεων αυτών στις περισσότερες αναπτυσσόμενες χώρες, σε συνδυασμό με τις αρνητικές επιδράσεις που είχε στο ρυθμό της οικονομικής τους ανάπτυξης το πρόβλημα του χρέους των Χωρών του Τρίτου Κόσμου, συνετέλεσε στο να μειωθούν οι άμεσες επενδύσεις (δηλ. διενθεις επενδύσεις) των ανεπτυγμένων χωρών στις αναπτυσσόμενες χώρες.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1**  
**ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΚΡΟΩΝ ΞΕΝΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ**  
**ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1975-95 (ΠΟΣΟΣΤΟ 100%)**

|                            | 1975        | 1980        | 1981        | 1982        | 1983        | 1984        | 1985       | Μέσος όρος<br>1975- 80 | 1981- 85    |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------------------|-------------|
| <b>Αναπτυγμένες χώρες:</b> | <b>98.9</b> | <b>98.1</b> | <b>99.4</b> | <b>96.6</b> | <b>97.3</b> | <b>98.0</b> |            | <b>98.8</b>            | <b>98.0</b> |
| Δυτική Εύρωπη              | 36.6        | 47.2        | 53.6        | 59.0        | 60.5        | 59.2        | 50.4       | 44.4                   | 55.6        |
| Γαλλία                     | 4.7         | 5.4         | 8.3         | 8.6         | 4.7         | 4.9         | 3.7        | 4.5                    | 5.5         |
| Δυτική Γερμανία            | 7.2         | 7.3         | 7.6         | 8.6         | 8.8         | 10.0        | 8.2        | 7.7                    | 8.6         |
| Ιταλία                     | 1.1         | 1.2         | 2.6         | 3.1         | 5.8         | 4.6         | 3.0        | 1.0                    | 3.8         |
| Όλλανδία                   | 8.3         | 10.4        | 8.7         | 10.1        | 10.1        | 11.6        | 5.3        | 9.4                    | 8.8         |
| Ελβετία                    | —           | —           | —           | —           | 1.4         | 2.6         | 6.0        | —                      | —           |
| Μεγάλη Βρεταννία           | 10.9        | 19.8        | 22.6        | 22.0        | 22.5        | 18.8        | 18.7       | 17.4                   | 20.8        |
| Ιαπωνία                    | 6.5         | 4.2         | 9.1         | 13.8        | 9.9         | 13.7        | 10.7       | 5.5                    | 11.0        |
| ΗΠΑ                        | 51.4        | 38.0        | 22.9        | 19.0        | 9.9         | 13.2        | 25.4       | 42.4                   | 19.0        |
| <b>Υπό ανάπτυξη χώρες</b>  | <b>1.1</b>  | <b>1.9</b>  | <b>0.6</b>  | <b>3.4</b>  | <b>2.7</b>  | <b>1.4</b>  | <b>2.0</b> | <b>1.2</b>             | <b>1.8</b>  |
| <b>Συνολικό ποσοστό</b>    | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  |            | <b>100</b>             | <b>100</b>  |
| Ποσά σε δισεκ. δολλ. ΗΠΑ   | 27.6        | 57.6        | 54.1        | 32.7        | 36.5        | 43.1        | 59.9       | 40.3                   | 45.3        |

Πηγή: Ένωση Έθνη, Κέντρο Διεθνών Συναλλαγών και Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.





(A Member of GMMOS Group)

- **MARINE STEEL REPAIRS**
- **MARINE MECHANICAL REPAIRS**
- **MARINE ELECTRICAL REPAIRS**
- **VOYAGE REPAIRS**

**COMPANY IS MANAGED BY GREEKS EXPERIENCED IN SHIPPING,  
AND UNDERSTAND YOUR NEEDS**

**ALL ENQUIRES PLEASE CONTACT:**

**GMMOSTECH INC.**

**P.O.BOX 4613 DUBAI U.A.E.**

**Tlx: 47454 GMMOSEM — FAX: 375397**

**Tel.: 370433 (24 HOURS SERVICE)**



Αντίθετα, οι εξελίξεις στις NICs ήταν ευνοϊκές και λειτούργησαν ως κίνητρο για την είσοδο διεθνών κεφαλαίων. Ένα επιπλέον γεγονός που απέβη εις βάρος των περισσότερων αναπτυσσόμενων οικονομιών είναι το ότι τόσο ευρωπαϊκές όσο και ιαπωνικές πολυεθνικές αύξησαν τις επενδύσεις τους στην αγορά των ΗΠΑ και πάλι, εξηγεί πληρέστερα γιατί οι διεθνείς επενδύσεις ατόνισαν στις αναπτυσσόμενες χώρες, ενώ έπαιξαν σημαντικό ρόλο στις ανεπτυγμένες.

Η τεχνολογική επάρκεια και καινοτομία, όχι μόνο στις ΗΠΑ αλλά και σε άλλες βιομηχανικές χώρες, επέτρεψε τη μετάθεση βιομηχανικών μονάδων από αναπτυσσόμενες σε ανεπτυγμένες οικονομίες. Παρά το γεγονός ότι η εργασία παραμένει δαπανηρή στις ανεπτυγμένες χώρες (σε αντίθεση με τη φθηνή εργασία που υπάρχει άφθονη στις αναπτυσσόμενες), το λειτουργικό κόστος παραγωγής μειώθηκε, χάρις σε αυτήν ακριβώς την τεχνολογική πρόοδο.

Στην περίπτωση των ΗΠΑ ειδικότερα, μια σειρά από πρόσθετους ευνοϊκούς παράγοντες επέδρασε αποφασιστικά στο να γίνει έλκυστική ή επένδυση κεφαλαίων στη εσωτερική αγορά των ΗΠΑ. Οι παράγοντες αυτοί ήταν:

- Ύψηλη άνοδος της οικονομίας,
- Προστασία της εγχώριας αγοράς από τα εισαγόμενα αγαθά,
- Χαμηλή συναλλαγματική ισοτιμία του αμερικανικού δολλαρίου,
- Διαθεσιμότητα αμερικανικών χρηματιστηριακών τίτλων σε χαμηλές τιμές μετά τη Χρηματιστηριακή Κρίση του 1987.

Εκτός από την ενδιαφέρουσα εξέλι-

ξη των τάσεων για ξένες επενδύσεις στην αμερικανική αγορά, είναι επίσης αξιοσημείωτο το γεγονός ότι τόσο οι αμερικανικές όσο και οι ιαπωνικές πολυεθνικές συνέχισαν την επενδυτική τους δραστηριότητα στον ευρωπαϊκό χώρο, ενώ παράλληλα εκδηλώθηκε ενδιαφέρον για επενδύσεις στο εξωτερικό από αναπτυσσόμενες χώρες, όπως για παράδειγμα η Νότιος Κορέα.

Ένα γεγονός ακόμα πιο εξαιρετικό, που έχει προκαλέσει την κατάπληξη της διεθνούς κοινότητας, είναι οι ραγδαίες εξελίξεις οι οποίες λαμβάνουν χώρα αυτή τη στιγμή στην Ανατολική Ευρώπη και το άνοιγμα στη Κίνα.

Οι επικείμενες αλλαγές μπορεί να δημιουργήσουν νέες επενδυτικές ευκαιρίες και να ωθήσουν ακόμα περισσότερο την διαδικασία της «διεθνοποίησης» (transnationalisation), αφού η ομάδα αυτή των κρατών φαίνεται να υιοθετεί μια πιο θετική στάση απέναντι στις διάφορες μορφές συνεργασίας με τον Δυτικό κόσμο.

Τό συμπέρασμα, που μπορεί να βγάλει κανείς από την παραπάνω συζήτηση, είναι ότι η κατεύθυνση της ροής των ξένων επενδυτικών κεφαλαίων επιδρά σημαντικά στον τρόπο κατά τον οποίο αναπτύσσεται η παγκόσμια οικονομία.

Καθώς η βιομηχανία και οι υπηρεσίες αναπτύσσονται και εξαπλώνονται πέρα από τα εθνικά σύνορα της οποιασδήποτε χώρας, τα ακόλουθα συμβαίνουν:

- μεταφορά τεχνολογίας και κεφαλαίων,
- μετατόπιση της παραγωγής μέσω:
- άμεσων επενδύσεων
- δημιουργίας μικτών επιχειρήσεων με συμμετοχή εταίρων διαφόρων εθνι-

κοτήτων (joint ventures)

— ανάθεσης μέρους της παραγωγής σε εταιρία του εξωτερικού (sub-contracting)

— παροχής αδειών εκμετάλλευσης (licensing)

— άλλων μορφών συνεργασίας

— προώθησης της διαδικασίας μετατροπής των αναπτυσσόμενων κρατών από εξαγωγείς πρώτων ύλων σε εξαγωγείς βιομηχανικών προϊόντων,

— αύξηση της παραγωγικότητας μέσω της μείωσης του κόστους παραγωγής,

— εκμετάλλευση νέων αγορών,

— διαμερισμός των κινδύνων που συνεπάγεται η ανάληψη μιάς επιχειρηματικής δραστηριότητας (risk diversification).

Ανακεφαλαιώνοντας όλα τα παραπάνω, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η διεθνοποίηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας ενεργοποιεί τη διαδικασία διαρθρωτικής αναπροσαρμογής της διεθνούς οικονομίας.

Αυτό που θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη, ωστόσο, είναι ότι η διεθνοποίηση δεν είναι ένα αυθύπαρκτο ή αυτοσυντηρούμενο φαινόμενο. Η βασική προϋπόθεση για να είναι αποτελεσματική αυτή η διεργασία είναι η ύπαρξη μιάς υγιούς και σταθερά ανερχόμενης παγκόσμιας οικονομίας.

Ο λόγος για τον οποίο επέμεινα στο ρόλο της διεθνοποίησης είναι ότι μπορεί να επηρεάσει σημαντικά τη ναυτιλία. Όπως ελέχθη παραπάνω, το κύριο αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας είναι οι διαρθρωτικές ρυθμίσεις που μπορεί να επιφέρει στο διεθνές εμπόριο, μέσω:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2**  
**ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΞΕΝΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 1975-85**  
(ΠΟΣΟΣΤΟ 100%)

|                               | 1975        | 1980        | 1981        | 1982        | 1983        | 1984        | 1985        | Μέσος<br>1975-<br>1980 | όρος<br>1981-<br>1985 |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------------|-----------------------|
| <b>Αναπτυγμένες χώρες:</b>    | <b>70.6</b> | <b>80.5</b> | <b>73.6</b> | <b>69.8</b> | <b>76.8</b> | <b>78.5</b> | <b>76.7</b> | <b>76.6</b>            | <b>75.2</b>           |
| ΗΠΑ                           | 12.1        | 32.4        | 44.7        | 31.1        | 27.0        | 51.7        | 38.9        | 24.6                   | 39.2                  |
| Δυτ. Ευρώπη                   | 47.0        | 41.0        | 29.7        | 32.9        | 37.0        | 19.8        | 33.7        | 43.3                   | 30.4                  |
| Ίαπωνία                       | 0.9         | 0.6         | 0.4         | 0.9         | 0.9         | —           | 1.2         | 0.3                    | 0.6                   |
| Λοιπές χώρες                  | 10.2        | 6.7         | 1.2         | 4.5         | 11.6        | 6.7         | 2.8         | 8.4                    | 4.5                   |
| <br>                          |             |             |             |             |             |             |             |                        |                       |
| Αφρική                        | 2.3         | 0.4         | 3.2         | 3.8         | 3.6         | 3.1         | 3.4         | 2.5                    | 3.3                   |
| Λατινική Αμερική              | 15.3        | 11.9        | 13.6        | 14.4        | 7.7         | 7.0         | 9.1         | 12.5                   | 10.5                  |
| Δυτική Ασία                   | 3.3         | 0.6         | —           | 0.7         | 0.7         | 1.2         | 1.0         | 1.9                    | 0.8                   |
| Υπολ. Ασία & Ωκεανία          | 7.4         | 6.1         | 9.3         | 10.8        | 10.7        | 9.6         | 9.1         | 6.2                    | 9.9                   |
| Νότιος Ευρώπη                 | 0.9         | 0.2         | 0.4         | 0.2         | 0.2         | 0.4         | 0.4         | 0.3                    | 0.4                   |
| <br>                          |             |             |             |             |             |             |             |                        |                       |
| <b>Υπό ανάπτυξη χώρες:</b>    | <b>29.3</b> | <b>19.3</b> | <b>26.4</b> | <b>30.2</b> | <b>23.2</b> | <b>21.3</b> | <b>23.3</b> | <b>23.4</b>            | <b>24.8</b>           |
| <br>                          |             |             |             |             |             |             |             |                        |                       |
| <b>Συνολικό ποσοστό</b>       | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>  | <b>100</b>             | <b>100</b>            |
| <br>                          |             |             |             |             |             |             |             |                        |                       |
| <b>Ποσά σε δισ. δολλ. ΗΠΑ</b> | <b>21.5</b> | <b>42.2</b> | <b>56.8</b> | <b>44.5</b> | <b>44.1</b> | <b>49.0</b> | <b>49.3</b> | <b>32.1</b>            | <b>48.7</b>           |



— γεωγραφικών μετατοπίσεων των τόπων παραγωγής,  
— αλλαγές στις ροές των πρώτων υλών και των βιομηχανικών αγαθών,  
— επαναπροσαρμογές στα εθνικά εμπορικά ισοζύγια.

Εφόσον η ναυτιλία είναι το βασικό μέσο μεταφοράς αγαθών, τυχόν αλλαγές στη διάρθρωση του διεθνούς εμπορίου αναμένεται να επηρεάσουν τόσο το σύνολο του κλάδου όσο και επιμέρους τμήματα αυτού. Από την ανάλυση του τύπου, του όγκου και της κατεύθυνσης της ροής των αγαθών που μεταφέρονται διά θαλάσσης, μπορεί να αντληθεί επενδυτική πληροφόρηση σχετικά με τον τύπο, τον αριθμό και τα τονομέ-

λια των πλοίων.

Κατά το παρελθόν ήταν συνήθης η μονομερής ανάλυση της ναυτιλιακής αγοράς, ειδικότερα όσον αφορά τους ναύλους και τις τιμές των πλοίων. Συγκεκριμένα, μόνο η πλευρά της προσφοράς ετύγχανε ιδιαίτερης εξέτασης.

Αντίθετα, οι μεταβλητές που καθορίζουν τη ζήτηση και ιδιαίτερα η εξέλιξη της παγκόσμιας οικονομίας, έχουν συχνά — κατά την γνώμη μου — παραβλεφθεί ή υποτιμηθεί, όπως όταν, για παράδειγμα, αναλύονται οι ναυτιλιακές κρίσεις των δεκαετιών 70 και 80.

Μεταβλητές, όπως ο ρυθμός ανάπτυξης, τα τραπεζικά επιτόκια, οι συναλλαγματικές ισοτιμίες, ο προστατευτι-

σμός, το χρέος των χωρών του Τρίτου Κόσμου, οι τιμές των πρώτων υλών, και οι εναλλαγές των σταδίων οικονομικής ανάπτυξεως μίας χώρας, μπορούν να επιδράσουν σημαντικά στην παγκόσμια οικονομία και κατά συνέπεια στο διεθνές εμπόριο και τη ναυτιλία, και γι' αυτό το λόγο θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη στη διαδικασία της ναυτιλιακής επενδύσεως.

Ο σκοπός της σημερινής παρουσιάσεώς μου ήταν να τονίσω τη σπουδαιότητα της διεθνοποίησης για την ανάπτυξη της διεθνούς οικονομίας και κατά συνέπεια για την πραγματοποίηση της ναυτιλιακής επενδύσεως.

## ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

# Πώς μιά ξένη εταιρία μπορεί να βρει πόρους στις αγορές κεφαλαίου των ΗΠΑ

Του κ. ΝΙΚ. Κ. ΜΠΟΡΝΩΖΗ

Οι αγορές κεφαλαίων των ΗΠΑ διακινούν τεράστια ποσά. Η πρώτη κύρια ομάδα κεφαλαίων, που υπολογίζεται σε 3 τρισεκατομμύρια δολάρια το 1989, περιλαμβάνει ιδιωτικά και δημόσια συνταξιοδοτικά κεφάλαια. Αυτά είναι περιουσιακά στοιχεία απαλλαγμένα φορολογίας γιατί το εισόδημα από αυτά δεν φορολογείται μέχρι να τό αποσύρουν οι συνταξιούχοι. Η δεύτερη μεγάλη ομάδα, τα φορολογούμενα κεφάλαια, που υπολογίζονται σε 16 τρισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, περιλαμβάνουν αμοιβαία κεφάλαια, τα γενικά περιουσιακά στοιχεία των ασφαλιστικών εταιρειών και τραπεζών και κεφάλαια ιδιωτών.

Τα επενδυτικά ιδρύματα παραδοσιακά έχουν παίξει σημαντικό ρόλο στην εξασφάλιση κεφαλαίων για τις αμερικανικές εταιρίες. Στις μέρες μας η χρηματοδότηση εξασφαλίζεται κυρίως μέσα από τεχνικές τραπεζών επενδύσεων και από την εξάρτηση από τις αγορές κεφαλαίου αντί από τραπεζικό δανεισμό. Οι κύριες εμπορικές τράπεζες στρέφουν την στρατηγική τους προς τραπεζικές επενδύσεις στην προσπάθειά τους να αποκτήσουν άμεση πρόσβαση στα κεφάλαια των ιδρυμάτων. Οι πρόσφατοι κανόνες επάρκειας κεφαλαίου θα κάνουν ακριβότερο τον τραπεζικό δανεισμό και οι τράπεζες θα αναγκαστούν να επιλέξουν πού θα δανείσουν μέσα από όλο και μεγαλύτερο αριθμό εναλλακτικών προτάσεων.

Τό μίγμα περιουσιακών στοιχείων των επενδυτικών ιδρυμάτων υπαγορεύεται κυρίως από τους αντικειμενικούς τους σκοπούς και την στρατηγική των επενδύσεων τους. Επηρεάζεται επίσης σε διάφορους βαθμούς από τους ισχύ-



οντες κανονισμούς. Γενικά, τα συνταξιοδοτικά κεφάλαια ψάχνουν για μακροπρόθεσμη ανάπτυξη κεφαλαίου και επενδύουν κυρίως σε μετοχές και κατά δεύτερο λόγο σε όμολογίες. Από την άλλη πλευρά, οι ασφαλιστικές εταιρίες ψάχνουν για τρέχον εισόδημα και επενδύουν κατά κύριο λόγο σε όμολογίες. Τα αμοιβαία κεφάλαια επενδύουν τόσο σε μετοχές όσο και σε όμολογίες με βάση τον αντικειμενικό σκοπό του κάθε κεφαλαίου. Τα περιουσιακά στοιχεία τα χειρίζονται ανεξάρτητοι μανάτζερς επενδύσεων, ασφαλιστικές εταιρίες και οι τράπεζες.

Μία ξένη εταιρία μπορεί να αντλήσει από τις αγορές κεφαλαίου των ΗΠΑ εκδίδοντας μετοχές, ή δανεισμό μέσα από δημόσια προσφορά ή ιδιωτική τοποθέτηση (μέ άμεση διαπραγμάτευση). Οι δημόσιες προσφορές καταχωρούνται στην Securities and Exchange Commission (SEC) και μπορούν συνεπώς να διανεμηθούν και σε τελικούς επενδυτές

και σε επενδυτικά ιδρύματα. Επίσης δεν υπάρχουν περιορισμοί σχετικά με την μεταπώληση των χρεωγράφων που εκδίδονται στις δευτερεύουσες αγορές. Οι ιδιωτικές τοποθετήσεις δεν απαιτούν καταχώρηση στην SEC και συνεπώς περιορίζονται για τοποθέτηση μόνο σε επενδυτικά ιδρύματα και έχουν μικρότερη ρευστότητα δευτερεύουσας αγοράς.

Μετά το κράχ του Οκτωβρίου 1987, η αγορά για νέες εκδόσεις μετοχών δεν επεκτάθηκε. Οι ξένοι εκδότες αντιπροσωπεύουν μόνο 4% του συνολικού ετήσιου όγκου των εκδόσεων. Οι κύριοι επενδυτές σε μετοχές είναι τα αμοιβαία κεφάλαια, τα συνταξιοδοτικά κεφάλαια και οι μανάτζερς επενδύσεων. Έχουν κατά μέσο όρο επενδυτικό όριζοντα τριών ετών και αναζητούν πρώτα πιδ μακροπρόθεσμη ανάπτυξη του κεφαλαίου και κατά δεύτερο λόγο ύψηλότερα μερίσματα. Ανάμεσα στα κριτήρια πού χρησιμοποιούν, μπορούμε να αναφέρουμε τα καλά βασικά στοιχεία της εταιρίας, ισχυρή ροή μετρητών, επαναλαμβανόμενες πηγές κέρδους και λογικό ρυθμό ανάπτυξης κερδών. Επίσης σοβαρό θέμα είναι η ρευστότητα πού επιτυγχάνεται μέσα από το μεγαλύτερο όγκο εκδόσεων (πάνω από 50 εκατομμύρια δολάρια) και η εισαγωγή στις δημόσιες αγορές. Συνεπώς, μόνο μεγάλες ξένες εταιρίες με καλό ιστορικό μπορούν να ταιριάξουν στο προφίλ αυτό. Η ιδιωτική τοποθέτηση σε μετοχές είναι αρκετά ασυνήθιστη σε ξένες εταιρίες.

Η πρόσβαση στην δημόσια αγορά όμολογιών είναι επίσης δύσκολη για τις περισσότερες ξένες εταιρίες. Οι επενδυτές σε όμολογίες πού διακινούνται



δημόσια κοιτούν την πιστοληπτική ποιότητα του εκδότη και περιμένουν ρευστότητα. Συνεπώς είναι ουσιαστικό να αποκτήσουν μία αξιολόγηση από ανεξάρτητη εταιρία και να προχωρήσουν σε έκδοση σεβαστού μεγέθους (50-100 εκατομμύρια δολάρια).

Από την άλλη πλευρά, οι ιδιωτικές τοποθετήσεις όμολογιών μπορεί να είναι προσιτές για ξένη εταιρία. Αυτό που θα επενδύσουν σε τέτοιες όμολογίες, βασικά οι ασφαλιστικές εταιρίες, περιμένουν μεγαλύτερες αποδόσεις για να αντισταθμίσουν την απώλεια ρευστότητας και τό χαμηλότερο πιστωτικό προφίλ του εκδότη. Συνεπώς, ένας ξένος εκδότης μετρίου μεγέθους και λιγότερο γνωστός μπορεί να έχει λογικές ευκαιρίες να επιτύχει τέτοια χρηματοδότηση ιδιαίτερα αν είναι πρόθυμος να εκχωρήσει ένα μέρος των μετοχών στους επενδυτές με την έκδοση μετατρέψιμων όμολογιών ή δικαιωμάτων.

Η αγορά ιδιωτικών τοποθετήσεων έχει αναπτυχθεί σημαντικά στις ΗΠΑ στα τελευταία χρόνια, κυρίως σαν απο-

τέλεσμα της έντονης δραστηριότητας συγχωνεύσεων και εξαγορών. Μέχρι το 1988 σχεδόν 43% των συνολικών χρηματοδοτήσεων των εταιριών είχε γίνει μέσα από την αγορά ιδιωτικών τοποθετήσεων. Η αγορά αυτή συσχετίστηκε με δανειζόμενους μικρότερου μεγέθους και χαμηλότερης ποιότητας αλλά πρόσφατα άρχισε να προσελκύει και μεγάλους εκδότες.

Γενικά, τα επενδυτικά ιδρύματα της Αμερικής γίνονται πιο διεθνή. Μέχρι το 1989 μόνο 4% των συνταξιοδοτικών κεφαλαίων έχουν επενδυθεί στο εξωτερικό. Τό ποσοστό αναμένεται να αυξηθεί σε 9% μέχρι το 1992.

Ταυτόχρονα, η SEC μελετά (κανονισμός 144A) να επιτρέψει στα μεγαλύτερα επενδυτικά ιδρύματα των ΗΠΑ να αγοράζουν και να πουλούν ελεύθερα χρεώγραφα ξένων εκδοτών μέσα από την αγορά ιδιωτικών τοποθετήσεων. Όταν ισχύσει αυτό, τό Αμερικάνικο Χρηματιστήριο Άξιών και τό NASDAW σχεδιάζουν να λειτουργήσουν συστήματα χρηματιστηριακών αγορών που

θα διευκολύνουν την καθιέρωση ρευστής δευτερεύουσας αγοράς. Προς τό παρόν τό όλο θέμα βρίσκεται υπό μελέτη και θά χρειαστεί χρόνος πρίν ληφθεί κάποια απόφαση.

Ένα βασικό γεγονός στις αγορές κεφαλαίου των ΗΠΑ σχετίζεται με την κρίση στις όμολογίες ύψηλης απόδοσης. Οι όμολογίες αυτές, από τις οποίες έκκρεμούσαν 183 δισεκ. δολάρια στό τέλος του 1988, είχαν έκδοθεί από δανειζόμενους χαμηλότερου πιστωτικού προφίλ που πλήρωναν ύψηλότερα επιτόκια και συχνά έδιναν κίνητρα μετοχών στους δανειστές. Οι όμολογίες αυτές ήταν τό αποτέλεσμα της αυξημένης δραστηριότητας συγχωνεύσεων και εξαγορών και αναδιαρθρώσεων των εταιριών. Η κρίση στην αγορά προήλθε όταν αυξήθηκε ή αθέτηση υποχρεώσεων τέτοιων εκδοτών και οι επενδυτές δέν ήταν πρόθυμοι να συζητήσουν νέες συναλλαγές που είχαν αντίκτυπο στην ρευστότητα της αγοράς. Οι επενδυτές που είχαν στά χέρια τους όμολογίες ύψηλης απόδοσης έδειξαν μεγαλύτερη

## INTERKAT A. E. B. E.

### ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία

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



άνοχη στις πιό επικίνδυνες επενδύσεις, πιό μακροπρόθεσμη προσέγγιση και έπιτηδειότητα στην ανάλυση πολυπλόκων συναλλαγών. Οι επενδυτές αυτοί θά πρέπει νά βρουν νέες επενδύσεις καλύτερης ποιότητας πού ταυτόχρονα θά μπορούν νά φέρουν ύψηλές αποδόσεις. Αυτό μπορεί νά αποτελέσει εύκαιρία γιά ξένους δανειζόμενους εύλογης ποιότητας.

Οι αγορές κεφαλαίου στις ΗΠΑ έχουν πρόσφατα δείξει σημαντική αστάθεια αλλά χωρίς συγκεκριμένη τάση και κατεύθυνση. Γίνονται έντονες συζητήσεις αν ή οικονομία βρίσκεται σέ περίοδο όμαλης προσγείωσης ή στην αρχή μιās ύφεσης. Όπως οι πηγές πού μπορεί νά δημιουργήσουν νέα επιχειρηματική δραστηριότητα είναι άβέβαιες, έτσι είναι και ή προοπτική νέων εκδόσεων μετοχών στο έγγυς μέλλον. Όσο οι συνθήκες τής αγοράς δέν είναι δυσμενείς, ή κατάσταση αυτή μπορεί νά δώσει στους ξένους εκδότες μία εύκαιρία νά τραβήξουν τήν παροχή άδρανών κεφαλαίων επενδυτικών ιδρυμάτων πού ψάχνουν γιά επενδύσεις.

Μέ δεδομένη τήν αστάθεια τής αγοράς και τής ανησυχίας των επενδυτών γιά ποιότητα, οι λιγότερο έλκυστικές εκδόσεις δημοσίων μετοχών θά είναι εκείνες πού θά ξεκινήσουν «τυφλό POOL» μετοχών ή συναλλαγές αυτόματης ρευστοποίησης πού βασίζονται σέ παιχνίδια περιουσιακών στοιχείων. Οι επενδυτές μπορεί νά ενδιαφερθούν γιά τό ξεκίνημα POOL μετοχών όπου ό ανάδοχος είναι γνωστός και διατηρεί λογικά ίδια κεφάλαια ή ακόμα καλύτερα αν ό ανάδοχος εισάγει στό χρηματιστήριο τήν εταιρία του ή κάποιο τμήμα της.

Ο εκδότης πρέπει νά είναι μεγάλη εταιρία μέ τεκμηριωμένο ιστορικό πού λειτουργεί σέ επικερδή και αναπτυσσόμενη μερίδα αγοράς. Οι εκδόσεις μεταξύ 50 και 100 εκατομμυρίων δολλαρίων θά προκαλέσουν αρκετή ρευστότητα τής δευτερεύουσας αγοράς. Η έμφαση γιά τς νέες εκδόσεις θά είναι στή ροή μετρητών και τά επαναλαμβανόμενα κέρδη από τήν εκμετάλλευση αντί στά κεφαλαιουχικά κέρδη από επαναχρησιμοποίηση των περιουσιακών στοιχείων.

Μετά από μία έκδοση μετοχών, τό επόμενο βήμα θά είναι νά αποσπάσουν δανειακή αξιολόγηση από κάποια από τς ανεξάρτητες εταιρίες και νά άντλήσουν κεφάλαια από τή δημόσια δανειακή αγορά.

Τέλος, ή αγορά ιδιωτικών τοποθετήσεων όμολογιών θά μπορούσε επίσης νά είναι έναλλακτική λύση γιά μία ξένη εταιρία. Οι συναλλαγές πού θά παρουσιαστούν πρέπει πάλι νά έστιαστούν στή ροή μετρητών και νά έχουν χαμηλότερο LEVERAGE. Λογικά κίνητρα μετοχοποίησης πού προσαρτώνται σέ εκδόσεις όμολογιών θά κάνουν τήν τοποθέτηση πιό έλκυστική. Η αγορά ιδιω-

τικών τοποθετήσεων μπορεί νά είναι τό πρώτο βήμα γιά μία ξένη εταιρία πρίν νά κάνει έκκληση στις δημόσιες αγορές των ΗΠΑ. Η έπιλογή του σωστού οικονομικού μεσάζοντα θά είναι ζωτική γιά τήν έπιτυχία μιās τέτοιας τοποθέτησης.

## PAUL H.P. WILDE: Χρηματοδότηση Πλοίων: Τί μπορούν νά προσδοκούν οι πλοιοκτήτες

Ένα Ναυτιλιακό Συνέδριο σήμερα, στο όποιο δέν δίδεται προσοχή στην χρηματοδότηση πλοίων δέν αξίζει πραγματικά τόν κόπο. Περιμένουμε από τους τραπεζίτες νά δώσουν στους πλοιοκτήτες απαντήσεις σέ έρωτήσεις πού είναι πολύ δύσκολες ακόμα και γιά οικονομολόγους και γιά αυτούς πού ξέρουν καλά τόν κλάδο τής ναυτιλίας. Η πείρα επίσης λέει ότι οι πλοιοκτήτες, στις επαγγελματικές τους σχέσεις μέ τς Τράπεζές τους, ζητούν περισσότερα από όσα μπορεί νά περιμένει κανείς. Είναι λοιπόν σημαντικό, ό επαγγελματίας τραπεζίτης τής ναυτιλίας νά δώσει τή γνώμη του γιά τό τί μπορεί νά περιμένει ένας πλοιοκτήτης από τόν τραπεζίτη του τώρα και στο μέλλον.

Είναι φανερό ότι ό πλοιοκτήτης περιμένει από τόν τραπεζίτη του δάνειο. Οι απαιτήσεις του πλοιοκτήτη όσον αφορά τό ύψος και τή διάρκεια του δανείου όμως είναι συχνά διαφορετικές από αυτές του τραπεζίτη. Όταν καθορίζονται τά θέματα αυτά, ή ναυτιλιακή αγορά και τό μέλλον της, ή αξία, ή ηλικία και ή α-

Μία τράπεζα επενδύσεων ή μία έμπορική τράπεζα μπορεί νά χειριστεί σέ ένα πακέτο τήν τοποθέτηση διαφόρων μορφών δανείων σέ έμπορικούς δανειστές και μακροπρόθεσμους επενδυτές καθώς και τοποθέτηση μετοχών.

πασχόληση του σκάφους, καθώς και ή πείρα του πλοιοκτήτη παίζουν σημαντικό ρόλο. Αν ή έπιχείρηση του πλοιοκτήτη έχει κάποια ανάγκη από μετοχικό κεφάλαιο, ό πλοιοκτήτης μπορεί σέ όρισμένες συνθήκες νά περιμένει συνεισφορά από τόν τραπεζίτη, αν και πρέπει νά αποφευχθεί όποιαδήποτε έπίπτωση από τυχόν σύγκρουση συμφερόντων του τραπεζίτη.

Όπως υπάρχουν ιδιότητες του τραπεζίτη πού στή σχέση του μέ τόν πλοιοκτήτη είναι πιό σημαντικές από τό ύψος και τή διάρκεια του δανείου ή τή συνεισφορά του στο μετοχικό κεφάλαιο. Γνώση τής αγοράς, γρήγορες ένέργειες και βαθειά ριζωμένη και αδιάκοπη δέσμευση έντιμης συνεργασίας στοιχεία στον ναυτιλιακό κλάδο ίσως είναι πολύ πιό ουσιαστικά.

Μολονότι δέν είναι έγγυηση γιά τήν αποφυγή κακών αποτελεσμάτων, οι πλοιοκτήτες πού εργάζονται μέ τους σωστούς τραπεζίτες θά τά καταφέρουν καλύτερα και στις καλές και στις κακές μέρες.

## ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

ΝΟΤΑΡΑ 50 (2ος ΟΡΟΦΟΣ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ  
ΤΗΛ. 4119239 - 4117838 - 9840444

**ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ  
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ και ΟΙΚΟΣΚΕΥΩΝ  
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ  
ΣΩΣΤΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ**



## WORLD SEAS SHIPS AGENCIES

P.O. Box 4613, Dubai - U.A.E.

Tel: 370433 377215 Tlx: 47454 47456 Fax: 377582 375397

**Shipping Agents  
Ship Chartering  
Clearing & Forwarding Agents  
Ship Supply Service**



## REX HARRINGTON: Ναυτιλιακή χρηματοδότηση. 'Η άποψη του έμπορικού τραπεζίτη

Είναι γνωστή σε όλους εδώ ή κυκλική φύση του κλάδου της ναυτιλίας και οι κίνδυνοι που υπάρχουν όταν η χρηματοδότηση παρέχεται στο πάνω άκρο της αγοράς.

Εμείς στην Royal Bank of Scotland τολμώ να πω ότι κάνουμε την χρηματοδότηση πλοίων μία επικερδή και αδιάκοπη δραστηριότητα πιστεύοντας στο Relationship Banking και συζητούμε κάθε αξιόλογη πρόταση και στή καλή και στην κακή αγορά.

Διατηρούμε ισχυρούς δεσμούς με τους Έλληνες έφοπλιστές επί μία 50ετία και θεωρούμε πρωταρχικής σημασίας την γενικότερη ρευστότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης που καλούμεθα να χρηματοδοτούμε και δεν στηριζόμαστε μόνο στο συγκεκριμένο πλοίο που χρηματοδοτούμε, γιαυτό και δεν πιστεύουμε πολύ στις Νορβηγικές συνεταιριστικές ναυτιλιακές εταιρίες



(K/S Partnerships), οι οποίες έχουν περιορισμένη ρευστότητα και θα αντιμετώπισουν πρώτες σοβαρά προβλήματα αν πέσει ή αγορά.

Αναφερόμενος στο πρόβλημα χρηματοδότησης της ανανέωσης του παγκόσμιου στόλου που γηράσκει, κατά την επόμενη δεκαετία, συνοψίζω με συντομία τις επιλογές που υπάρχουν.

Οι επιλογές περιλαμβάνουν κεφαλαιαγορές όπου η δυνατότητα εξεύρεσης κεφαλαίων θα εξαρτηθεί κατά πολύ από την ικανότητα του κλάδου να διαβεβαιώσει σοβαρούς μακροπρόθεσμους επενδυτές ότι η απόδοση από τον κλάδο θα είναι λιγότερο άσταθής απ' ό,τι ήταν στο παρελθόν, μισθώσεις, χώρος που είναι ήδη επιτυχημένος στο πρόγραμμα ανασυγκρότησης της βιομηχανίας αεροσκαφών και τέλος, μπορούμε να αναμένουμε κάποια μορφή μακρόχρονων πιστώσεων από τη ναυπηγική βιομηχανία, πιθανώς κάτω από ένα σχήμα φορολογικών απαλλαγών, αν και τα προβλήματα του παρελθόντος κάνουν τη τρίτη αυτή επιλογή μία πολύ δύσκολη υπόθεση.

## CARSTEN ESPHAVN JENSEN: 'Εξελίξεις στα έπιτόκια και στις συναλλαγματικές ισοτιμίες

Συνοπτικά, πιστεύω ότι η εξέλιξη των βασικών παραμέτρων φαίνεται να δείχνει προς την κατεύθυνση περαιτέρω υποτίμησης του δολλαρίου ΗΠΑ έναντι του ιαπωνικού γιέν και του γερμανικού μάρκου. Η ύφεση της οικονομικής ανάπτυξης στις ΗΠΑ απαιτεί μικρή μείωση στα έπιτόκια, ιδιαίτερα έπειδή φαίνεται ότι ο πληθωρισμός έχει φτάσει στην κο-

ρυφή και μειώνεται. Έτσι η εξέλιξη των έπιτοκίων μπορεί να προκαλέσει κι άλλη υποτίμηση του δολλαρίου ΗΠΑ στο έγγυς μέλλον. Πιστεύω ότι τον επόμενο χρόνο το ιαπωνικό γιέν θα παραμείνει σχετικά σταθερό έναντι του γερμανικού μάρκου. Τόσο η ελληνική δραχμή όσο και η βρετανική λίρα (στερλίνα) είναι πιθανό να πέσουν σε σχέση με το γερ-

μανικό μάρκο αλλά θα ενισχυθούν ως προς το δολλάρια ΗΠΑ.

Μέσα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα η θέση της οικονομίας της Δυτικής Γερμανίας είναι τόσο ισχυρή που θα απαιτήσει επανεκτίμηση του γερμανικού μάρκου τον επόμενο χρόνο. Ακολουθώντας το πιο αδύνατο δολλάρια ΗΠΑ, και ίσως μία πιο αδύνατη στερλίνα, η νορβηγική κορώνα, ή σουηδική κορώνα και το φινλανδικό μάρκο αναμένεται να υποτιμηθούν ελαφρά έναντι των νομισμάτων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

# 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 ΚΑΛΥΠΤΕΡΑ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΑ ΠΟΥ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Για περισσότερες πληροφορίες παρακαλούμε επικοινωνήσατε με:

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



## ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

### JOHN WHEELER: 'Η αγορά μεταφορών ξηρού φορτίου και προθεσμιακοί ναύλοι

Από τα μέσα του 1986, παρουσιάζεται μία σταθερή αύξηση στην αγορά μεταφορών ξηρού φορτίου χύδην.

Η στενή ισορροπία προσφοράς/ ζήτησης που αναπτύχθηκε στις αρχές του έτους αυτού, βοηθούμενη από περιορισμούς στην προσφορά φορτίου και από την συμφόρηση στη μεγάλη ποικιλία χώρων εκφόρτωσης, έφερε στο δεύτερο τρίμηνο του έτους τις τιμές, γενικά, στα υψηλότερα επίπεδά τους από το 1980.

Η προοπτική για το σκέλος της προσφοράς στην ισορροπία της αγοράς παραμένει κάτω από τον έλεγχο σχετικά μικρών παραγγελιών παρά την αύξηση συμβολαίων κατά το πρώτο εξάμηνο του 1989. Μέ 16,5 εκατομμύρια τόνους, οι παραγγελίες αντιπροσωπεύουν μόνο 8,5% της προσφοράς φορτηγών πλοίων και σκαφών μεταφοράς μεταλλευμάτων. Δεδομένου ότι τα ναυπηγεία είναι κατά μεγάλο βαθμό κλεισμένα μέχρι το 1991, μία αύξηση στις παραγγελίες για παραδόσεις μέσα στο διάστημα των προβλέψεών μας, δηλαδή το 1992, φαίνεται μάλλον απίθανη. Αν ο ρυθμός διάλυσης πλοίων παραμείνει στο σημερινό χαμηλό του επίπεδο, η μέγιστη αύξηση που μπορούμε να περιμένουμε στην προσφορά τοννάζ μπάλκ κάρριερς στο διάστημα μέχρι το τέλος του 1991 είναι 6,5%, δηλαδή λίγο παραπάνω από 2,5% το χρόνο. Περιμένουμε ότι η αύξηση θα είναι μικρότερη από αυτό και ότι πάνω από το μισό της καθαρής αύξησης θα λάβει χώρα στους επόμενους δώδεκα μήνες.

Στο σκέλος της ζήτησης στην ισορροπία της αγοράς είναι πιθανό το 1989 να δει το κορύφωμα της παρούσας κυκλικής ανοδικής τάσης που ξεκίνησε γύρω στα μέσα του 1986. Η ύφεση της



οικονομικής ανάπτυξης γενικά και της βιομηχανικής παραγωγής ειδικά προμηνύουν πτώση στο εμπόριο βιομηχανικών πρώτων ύλων που αποτελούν την κύρια πηγή ζήτησης για τη μεταφορά ξηρών χύδην φορτίων. Συγκεκριμένα, ο τωρινός κύκλος ανάπτυξης στον κλάδο του χάλυβα φαίνεται να έχει σχεδόν εξαντλήσει την πορεία του. Οι επιπτώσεις είναι μερικές μέτριες μειώσεις στον όγκο εμπορίας σιδηρομεταλλεύματος και κώκ για το διάστημα των προβλέψεών μας. Αντίθετα, η αγορά του κάρβουνου για άτμο φαίνεται να συνεχίζει την αύξησή της στα επόμενα χρόνια. Η ζήτηση για τοννάζ στα δημητριακά επίσης θα αυξηθεί βραχυπρόθεσμα, αλλά, περισσότερο επειδή το σχήμα της εμπορίας αναπροσαρμόζεται, παρά λόγω αύξησης στον όγκο της εμπορίας. Η μείωση των αγροτικών αποθεμάτων και η καλύτερη ισορροπία ανάμεσα σε παραγωγή και κατανάλωση επίσης θα ωφελήσει και σχετικές άλλες εμπορίες όπως είναι τα λιπάσματα. Η προοπτική

για ζήτηση τοννάζ λοιπόν είναι μία πολύ μέτρια αύξηση στο διάστημα που κά- νουνε προβλέψεις ή όποια ανέρχεται συνολικά σε όχι περισσότερο από περί- που 2,0%.

Συνεπώς, θα υπάρξει μία όριακή απο- δυνάμωση στην ισορροπία του τοννάζ αλλά το πλεόνασμα που θα προκύψει θα παραμείνει σε πολύ στενά όρια, ίσως όχι πολύ πάνω από το 10%, το οποίο σε πρακτικούς όρους υποδηλώνει ισορρο- πημένη αγορά. Το αν αυτό αποδειχθεί σημαντικό όσον αφορά την αγορά, θα το δούμε. Ίσως εξαρτάται περισσότερο από εξελίξεις στα συναισθήματα της ά- γορας παρά από κάποια αλλαγή στα βα- σικά στοιχεία προσφοράς/ζήτησης, μία στοιχειώδη προοπτική που μέ κανένα τρό- πο δεν είναι αποθαρρυντική αν την δού- με από την άποψη του πλοιοκτήτη.

#### Προθεσμιακοί Ναύλοι

Ο BIFFEX εξελίσσεται σαν όλο και πιο σημαντικό παρεπόμενο της αγοράς μεταφοράς ξηρών φορτίων.

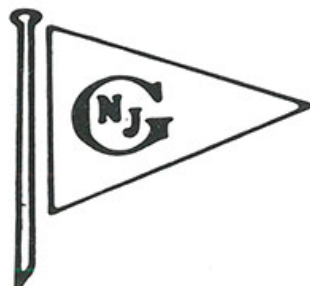
Η υποστήριξη έρχεται τώρα κυρίως από πλοιοκτήτες και χειριστές, ενώ πριν οι ηγέτες της αγοράς ήταν οι οίκοι δημητριακών. Η κάλυψη του στόλου γίνεται όλο και πιο συχνή παρά την αργή γενική ανάπτυξη στον όγκο των συναλ- λαγών.

Η βάση των πελατών αυξάνει αλλά είναι ακόμα πολύ στενή όσο η Ιαπωνική και η Αμερικανική εμπορία περιορίζον- ται από τους κανονισμούς. Όταν εξα- σφαλιστεί η υποστήριξη από τους χώ- ρους αυτούς, ο BIFFEX θα καθιερωθεί πλήρως και θα προσελκύσει χρηματο- δότηση πέρα από τις δουλειές από με- ταφορά και από τα συμφέροντα στα έμ- πορεύματα.

Γίνεται τώρα μία εξέταση του BFI και στο Χρηματιστήριο Ναυλώσεων του Λονδίνου (Baltic Exchange) όπου σέ- πτονται να εφαρμόσουν μερικές βελ- τιώσεις καθώς και να περιλάβουν ξέ- νους μεσίτες σαν μέλη της ομάδας.

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

THE ADELPHI  
JOHN ADAM STREET  
LONDON WC2N 6AP  
ENGLAND

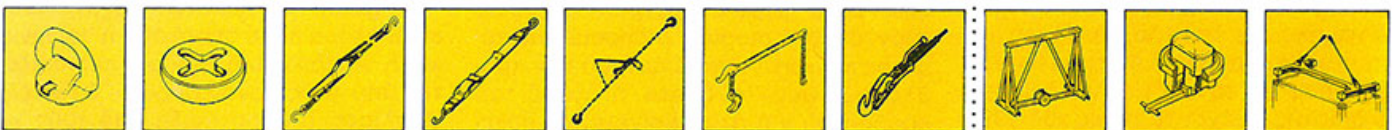
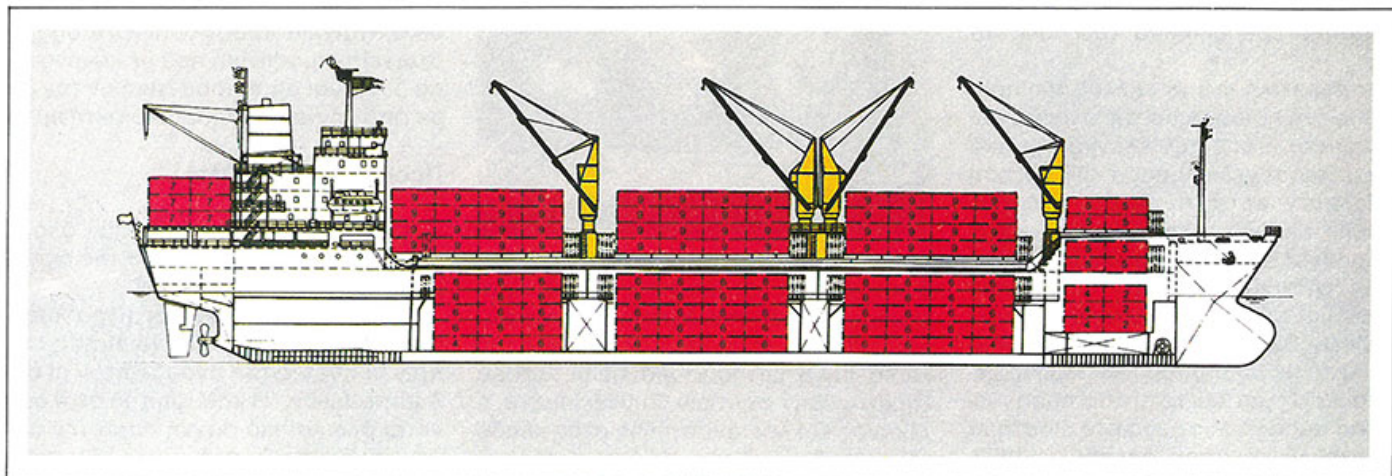


TEL.: 01-9301277  
TELEX: 883157  
TELEGRAMS: LANFALL  
LONDON WC2



# Peck & Hale

## Container securing systems



• A full range of securing systems and products to meet specific cargo application requirements.

Container Liners  
Ro-Ro Vessels  
Cargo Barges  
Timber Carriers

Bulk/Container Ships  
Multi-purpose Ships  
Car Carriers  
Military Warships

**When planning to convert your bulk carrier to carry containers, consider the PECK & HALE System and Product Design which offers**

- ☒ maximum stowing capacity and stack weights with minimal lashings
- ☒ fast stowing/unstowing of containers
- ☒ very simple handling: few and uniform fittings above and below deck
- ☒ safety: full compliance with rules of all major classification societies
- ☒ full compatibility with other cargoes
- ☒ low installation costs
- ☒ production facilities and engineering services next to major repair centers
- ☒ spares available world wide
- ☒ very low operational costs

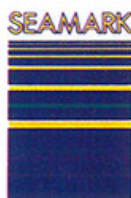
**The Peck & Hale System can make the difference when you are marketing your ship for charter. That is why when converting think of**

**THE WORLD LEADERS IN CONTAINER SECURING SYSTEMS**

World Headquarters:

**PECK & HALE INC.**

180 Division Avenue  
West Sayville, N.Y. 11796, U.S.A.  
Telephone: (516) 589-2510  
Telex: 685-2128 PECK HAL  
Fax: (516) 589-2925



Greek agent:

**SEAMARK LTD**  
Marine Systems

AKTI KONDYLI & AITOLIKOU 2  
185 45 PIRAEUS  
GREECE  
TEL: 4176605 (4 LINES)  
4122382 - 4122569  
TLX: 211882 MARK GR  
FAX: 4118300



## E.F. SHAWYER: 'Η αγορά τῶν τάνκερς στό παρελθόν, τό παρόν καί τό μέλλον

Θά ξεκινήσουμε ἐξετάζοντας τί συνέβει στήν αγορά τῶν τάνκερς κατά τήν προηγούμενη δεκαετία, πού συμπίπτει μέ τήν δεκαετία πού ἡ κ. Θάτσερ εἶναι στήν ἐξουσία, διάστημα κατά τό ὁποῖο πολλοί ἄλλοι κλάδοι τῆς βιομηχανίας ἔχουν χαρεῖ συνθήκες ἀνθησης, ἐνῶ ἡ ἀγορά τῶν τάνκερς ἀντιμετώπισε βασικά κρίση, ἐκτός ἀπό ἓνα ἢ δύο σημεία αἰχμῆς.

Τό 1979 ξεκίνησε μέ ἀνοδο τοῦ κλάδου τῶν τάνκερς μετά ἀπό χρόνια ὑφേശῆς πού ἀρχισε τό 1973. Οἱ πλοιοκτῆτες ἀρχισαν νά πιστεύουν ὅτι ἡ βελτίωση θά ἦταν μόνιμη καί ἀρχισαν νά παραγγέλνουν ναυπηγήσεις περιμένοντας ἀνοδο. Οἱ ἐλπίδες τους δέν εἶχαν βασιστεῖ ἀπλῶς σέ διαίσθηση ἀφοῦ ὑπῆρχαν μερικά συγκεκριμένα σημάδια πού ἔδειχναν ὅτι ἡ βελτίωση μποροῦσε νά διατηρηθεῖ. Οἱ κύριοι λόγοι ἦταν ὅτι ὑπῆρχε πάλι ζήτηση γιά τό ἀργό πετρέλαιο τοῦ ΟΠΕΚ, πού εἶχε ἀρχίσει νά συνέρχεται μετά ἀπό χρόνια στασιμότητος. Ἡ ποσότητα τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου πού μεταφερόταν ἀπό τήν θάλασσα αὐξανόταν ἐνῶ οἱ μικρές διαδρομές του δέν ἀποτελοῦσαν πιά ἀπειλή. Δυστυχῶς, οἱ ὑποθέσεις πού ἐγίναν μέ βάση αὐτά τά σημάδια ἦταν λανθασμένες. Οἱ παραγγελίες νέων ναυπηγήσεων ξεκίνησαν πρόωρα, προκλήθηκαν ἀπό τόν πειρασμό τῶν ναυπηγείων πού πρόσφεραν χαμηλές τιμές μαζί μέ τήν ἔλλειψη δυνατότητας μακρόχρονων ναυλώσεων καί συχνά ἀγοράστηκαν σκάφη λανθασμένους μεγέθους, ἀκατάλληλα γιά τήν δουλειά γιά τήν ὁποία προορίζονταν.

Τό 1979 οἱ στόλοι τῶν ἐταιρειῶν πετρελαιοειδῶν ἐξακολουθοῦσαν νά εἶναι ὑπερβολικά μεγάλοι, μέ τέσσερις μεγάλες ἐταιρίες νά ἔχουν τήν πλειονότητα, οἱ ὁποῖες δέν εἶχαν ἀκόμη ἀρχίσει νά μειώσουν τούς στόλους τους.

Ὑπῆρχαν ἀκόμη πολλοί πλοιοκτῆτες μέ μεγάλους στόλους πού συνέχιζαν νά μφελοῦνται ἀπό τίς μακροχρόνιες ναυλώσεις πού εἶχαν κλείσει νωρίτερα μολοντί μερικοί εἶχαν πιά ἐξαφανιστεῖ γιατί δέν μπόρεσαν νά ἐπιβιώσουν στήν ὑφεση, καθῶς δέν εἶχαν μακροχρόνια κάλυψη καί εἶχαν πολλές ὑποχρεώσεις



ἀπό νέες ναυπηγήσεις.

Δυστυχῶς ἡ ἀνθησις αὐτή δέν κράτησε πολύ, ἀντίθετα εἶχε πολύ σύντομη διάρκεια πού προκλήθηκε ἀπό:

— Μειώσεις στίς ἀνάγκες γιά φορτίο

— Ἀναμισθώσεις πλοίων τῶν ἐταιρειῶν πετρελαίου

— Ἀποκλεισμοί ἀπό τίς παραγωγούς χώρες γιά πολιτικούς λόγους.

— Ὑπερβολικό τοννάζ στίς περισσότερες κατηγορίες μεγεθῶν.

Συνεπῶς, στίς ἀρχές τῆς δεκαετίας τοῦ 80, ἡ πρώτη καί πιό ἐπείγουσα ἀνάγκη τῶν πλοιοκτητῶν ἦταν νά ἀπαλλαγοῦν ἀπό ὅσο τό δυνατόν περισσότερο τοννάζ καί νά μειώσουν τίς ὑπερπενδύσεις πού δέν χρειάζονταν πιά.

Ἐνας ἀπό τούς πιό ἀποτελεσματικούς τρόπους νά γίνει αὐτό ἦταν νά παροπλίσουν τοννάζ πού ἔφτασε περίπου στά 55 ἑκατομμύρια τόννους συνολικοῦ φορτίου τό 1983 — ὁ ἀριθμός αὐτός περιλάμβανε καί πολλά πλοῖα τῶν ἐταιρειῶν πετρελαίου πού ὑπερέβαιναν τίς ἀνάγκες τους.

Ἄλλος ἀποτελεσματικός τρόπος νά μειώσουν τήν ὑπεραφθονία τοῦ τοννάζ ἦταν νά στείλουν τά πλοῖα γιά διάλυση καί ἡ λύση αὕτη, ἐπειδή ἦταν τελειωτική, εἶχε πιό μακροχρόνιο ἀποτέλεσμα ἀπό τόν παροπλισμό. Μέσα σέ ἓνα μόνο χρόνο, τό 1985, διαλύθηκαν κάπου 30 ἑκατομμύρια τόννοι.

Αὐτό ἦταν ἀπαραίτητο ἐπειδή:

— Οἱ ναῦλοι ἦταν χαμηλοί

— Ἡ ζήτηση ἦταν μικρή  
— Πολλοί πλοιοκτῆτες δέν μποροῦσαν νά παραμείνουν στή δουλειά αὐτή λόγω ζημιῶν

— Ἡ ἀγορά τεμαχίστηκε  
— Οἱ ἔμποροι πῆραν τήν δουλειά ἀπό τούς μεγάλους τεμαχίζοντας τήν ἀγορά καί δέν ἐνδιαφέρονταν γιά μακροχρόνια ἀπασχόληση.

Τί ἐπιφύλασσε λοιπόν τό μέλλον γιά τούς πλοιοκτῆτες;

Ἄλλη μία ψεύτικη αὐγή πού διαρκεῖ μῆνες ἀντί γιά χρόνια;

Ἡ μήπως τό φάρμακο τοῦ παροπλισμοῦ καί τῆς διάλυσης ἀρχισε νά ἐνεργεῖ γιά νά διορθώσει τήν ἀνισορροπία τοῦ τοννάζ;

Ἐπιτέλους οἱ πλοιοκτῆτες ἀρχισαν νά κάνουν κάτι μέ τό παραφουσκωμένο κόστος λειτουργίας;

Μείωσαν τά ἐπίπεδα προσωπικοῦ καί μεγάλωσαν τά διαστήματα ἀνάμεσα σέ δεξαμενισμούς;

Ἐκαναν λιγότερο ἐκτεταμένη συντήρηση καί

ἀξιοποίησαν τήν εὐκαιρία νά ἀναζητήσουν σημαίες σέ νέους νηογνώμονες ὅπως τῆς Νορβηγίας καί τῆς Δανίας.

Ἀπέκτησαν τή δυνατότητα νά θέσουν τά σκάφη τους κάτω ἀπό σημαίες ὅπως τοῦ Isle of Man, γιά νά ξεφύγουν ἀπό τό ὑψηλό κόστος.

Τά ἐρωτήματα αὐτή τήν φορά ἦσαν:

— Νά μείνουν στήν ἀγορά καί νά ἀγωνιστοῦν;

— Νά ἀγοράσουν τοννάζ στίς τότε πολύ χαμηλές τιμές, πού ἦταν λίγο πῖο πάνω ἀπό τίς ἀξίες διάλυσης, ὅπως ἡ ἐταιρία Loews;

— Νά περιμένουν τήν «πάνω βόλτα»;

— Νά μὴν κάνουν τίποτα, ἢ νά ἔχουν τήν ἐξυπνάδα νά φύγουν ἀπό τόν κλάδο αὐτό ὅσο διατηροῦν ἀκόμη τή λογική τους;

Ἀξίζει ἐδῶ νά λεχθεῖ ὅτι σχεδόν πάντα οἱ βελτιώσεις στά ἐπίπεδα τιμῶν στόν κλάδο τῶν τάνκερς προῆλθαν ἀπό γεγονότα ἔξω ἀπό τόν ἐλεγχό τους καί ὄχι ἀπό πραγματική ἀνάπτυξη.

Οἱ περιπτώσεις αὐτές περιλαμβάνουν:

— Τόν πόλεμο τῆς Κορέας

— Τό πρῶτο καί δεύτερο κλείσιμο τοῦ Σουέζ

— Ἀποκλεισμούς πετρελαίου ἀπό τίς παραγωγούς χώρες

# Efploia Shipping Co. S.A.

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

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

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



— Τόν πόλεμο του Ιράκ/Ιράν που κορυφώθηκε σε πόλεμο των τάνκερς, προκαλώντας και άλλες απώλειες με την καταστροφή τους

— Ύψηλούς ναύλους που πέτυχαν οι πλοιοκτήτες εκείνοι που ήταν πρόθυμοι να αναλάβουν τον κίνδυνο να φορτώσουν πετρέλαιο από το Νησί Κάργκ στο Ιράν.

Σήμερα όμως οι συνθήκες είναι διαφορετικές και υποστηρίζω ότι τα παρακάτω μπορούν να είναι λόγος για να ελπίζουμε:

Ο παγκόσμιος στόλος μειώθηκε γενικά από 320 εκατομμύρια τόννους το 1979 σε 275 εκατομμύρια τόννους το 1989.

Δέν είναι υπερβολικά πολλά τα σκάφη υπό κατασκευή, κάπου 22 εκατομμύρια τόννοι, και λίγα είναι για λογαριασμό μεγάλων εταιριών πετρελαιοειδών. Ποιός μπορεί να πληρώσει τις τιμές που ζητούν σήμερα, 75 εκατομμύρια δολάρια για ένα VLCC 50 εκατομμύρια δολάρια για τάνκερ ενός εκατομμυρίου βαρελιών και 38-40 εκατομμύρια για ένα πλοίο μεταφοράς προϊόντων. Μόνο πλοιοκτήτες όπως η A.P. Moller, η Y.K. Rao και αρκετές αμερικανικές εταιρίες που χρηματοδοτούνται από κεφάλαια συγκεντρωμένα στην Αμερική και εταιρίες K/S στην Σκανδιναβία μπορούν να σκεφτούν κάτι τέτοιο. Λίγοι θα δοκίμαζαν κάτι τέτοιο χωρίς πρώτα να εξασφαλίσουν μακροχρόνια κάλυψη με ναύλους αρκετά μεγάλους για να κάνουν την ναυπήγηση συμφέρουσα, πράγμα που δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή. Αυτό το πολύ υψηλό κόστος ναυπήγησης είναι εκείνο που ανεβάζει τόσο ψηλά τις τιμές των μεταχειρισμένων στα σημερινά επίπεδα που δεν έχουν προηγουμένως.

Η αδυναμία των ναυπηγείων του κόσμου να ανανεώσουν τον παγκόσμιο στόλο των τάνκερς τόσο γρήγορα όσο μπορούσαν στο παρελθόν. Η Ιαπωνία έχασε την πρωτοκαθεδρία και πολλές από τις παλιές ναυπηγικές χώρες αντικαταστάθηκαν από χώρες του τρίτου κόσμου, οι οποίες στην αρχή ήταν πρόθυμες να δεχθούν παραγγελίες με οποιαδήποτε τιμή για να δημιουργήσουν πελατεία αλλά τώρα βλέπουν ότι πρέπει να αυξήσουν τις τιμές τους αν δεν θέλουν να χρεωκοπήσουν μετά την αύξηση του κόστους εργασίας.

Στό μεταξύ, οι στόλοι των εταιριών πετρελαίου έχουν μειωθεί δραστικά. Όμως, οι μεγάλες αμερικανικές εταιρίες έχουν διατηρήσει μεγάλους στόλους σε σύγκριση με άλλες εταιρίες πε-

τρελαίου, και αυτό θα είναι μεγάλο πλεονέκτημα αν και όταν οι αυξημένες εισαγωγές στις ΗΠΑ κάνουν αναγκαίο περισσότερο τοννάζ για μακρινές διαδρομές. Παρόμοια, σε πολλές περιπτώσεις, ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες έχουν μειώσει τους στόλους τους, κι επίσης έχει εμφανιστεί στα τελευταία δέκα χρόνια μία τελείως νέα ομάδα πλοιοκτητών που χρηματοδοτούνται από Αμερικανικά κεφάλαια, εταιρίες K/S, που δημιουργήθηκαν για τα φορολογικά τους πλεονεκτήματα αλλά μακροχρόνια δεν είναι καλές για τον κλάδο γιατί είναι παιχνίδι μετοχών και όχι μακροχρόνια πλοιοκτησία.

Τό 1988 η αγορά γνώρισε μία βραχύχρονη άνθηση αλλά αυτή τη φορά είχε αρκετή ενέργεια για να δώσει τη δυνατότητα σε μερικούς πλοιοκτήτες να κάνουν πολλά κέρδη.

Ερχόμενος τώρα στο μέλλον, τίθεται το ερώτημα: Θά υπάρξει σταθερή πρόοδος στην επόμενη δεκαετία;

Υπάρχουν πολλά σημάδια που ενθαρρύνουν την υπόθεση αυτή αν και είναι πολύ νωρίς ακόμα για να την θεωρήσουμε σίγουρη. Ο κόσμος πρέπει να χρειάζεται και ο ΟΠΕΚ να παράγει περίπου 25 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα για να απορροφήσει όλο το στόλο που υπάρχει, να δώσει την δυνατότητα στους ναύλους να φτάσουν αρκετά υψηλά για να αποσβέσουν το σκάφος και να δώσουν κέρδος. Όσο οι ναύλοι των χρονοναυλώσεων παραμένουν εκτός

εϋθυγράμμισης με τους ναύλους ενός ταξιδιού με επιστροφή, εξακολουθούν να είναι τελείως ανεπαρκείς για να δικαιολογήσουν ναυπηγήσεις στις τρέχουσες τιμές. Η πεποίθηση ότι τα τοννο-μύλια θα αυξηθούν στα μέσα της δεκαετίας του 90 λόγω της αυξημένης ζήτησης στις ΗΠΑ, ενθαρρύνει πολλούς να πιστεύουν ότι η κατάσταση αυτή θα βελτιώσει τις πιθανότητες των πλοιοκτητών να αυξήσουν τα κέρδη τους.

Η λύση «ΠΡΟΣΩ ΟΛΟΤΑΧΩΣ» για την δεκαετία του '90 ενισχύεται από ένα τρίτο, πιο σημαντικό, σημείο που είναι η ηλικία του σημερινού στόλου, του οποίου το 75% είναι τώρα σκάφη άνω των 10 ετών. Δεν είμαι από εκείνους που δέχονται πρόθυμα ότι μπορεί κανείς να μεταμορφώσει ένα σκάφος 20 ετών σε σκάφος 5 ετών, παρά την εργασία που θα γίνει. Μπορώ να δεχθώ ότι τα σκάφη που έχουν συντηρηθεί καλά στο διάστημα αυτό μπορούν να πάρουν μία παράταση ζωής, αλλά είναι πολύ άπιαστο να μπορέσετε να κάνετε το ίδιο με σκάφος που δεν έχει συντηρηθεί καλά πριν.

Τό συμπέρασμα λοιπόν είναι ότι η δεκαετία του '90 θα είναι περίοδος ανασυγκρότησης για τον κλάδο των τάνκερς, αλλά πιστεύω ότι η αγορά αυτή τη στιγμή είναι υπερθερμασμένη και ότι πρέπει να κρατήσουμε μία πιο ισορροπημένη προσέγγιση αν θέλουμε να εκπληρωθούν οι προσδοκίες μας.

## **JUAN KELLY: 'Ανάγκη 300 νέων υπερδεξαμενοπλοίων μέσα στην επόμενη δεκαετία**

Μετά από μία μακρά περίοδο κρίσης και άβεβαιότητας η σημερινή αγορά των δεξαμενοπλοίων έχει ουσιαστικά βελτιωθεί μετά τη διάλυση πολλών παλαιών πλοίων και τό πολύ περιορισμένο αριθμό των νέων ναυπηγήσεων.

Οι άμεσες μεταφορικές ανάγκες της πετρελαϊκής βιομηχανίας μπορούν να εξυπηρετηθούν με τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια, τα οποία εφόσον συντηρούνται σωστά μπορούν κάλλιστα να επιμηκύνουν την ενεργό ζωή τους και πάνω από τα 20 χρόνια.

Βέβαια από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 προβλέπεται να υπάρξει μία σαφής ανάγκη για νέο τοννάζ και κατά τις προβλέψεις μου μέχρι το 1998 η αγορά των μεγάλων τάνκερς θα μπορέσει να απασχολήσει 300 νέα VLCC.

Θεωρώ φυσικό επακόλουθο να δούμε

στο μέλλον μία ουσιαστική άνοδο των ναύλων, σε επίπεδα ικανά να καλύψουν την επένδυση της τάξεως των 90-100 εκατ. δολαρίων που συζητούν πλέον τα ναυπηγεία για τα VLCC που μπορούν να παραδώσουν μετά το 1992. Κατά την γνώμη μου, τις ανάγκες για νέο τοννάζ την επόμενη δεκαετία θα καλύψουν κατά 50% οι μεγάλες εταιρίες πετρελαίου και τό υπόλοιπο 50% θα καλυφθεί από τους ιδιώτες - έφοπλιστές οι οποίοι θα αναζητήσουν και πιθανότατα θα επιτύχουν και πάλι μακρόχρονα συμβόλαια μεταφοράς πετρελαίου. Εκείνο που πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα είναι η ροή των νέων παραδόσεων να είναι εναρμονισμένη με τη σταδιακή άνοδο των προς μεταφορά διά θαλάσσης ποσοτήτων πετρελαίων.

# **ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.**

**116 KOLOKOTRONI STREET  
PIRAEUS**

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



# ΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΤΩΝ ΒΕΡΜΟΥΔΩΝ

Ο στόλος των Βερμούδων. Η δύναμή του διπλασιάστηκε σε 18 μήνες. Οι λόγοι της επιτυχίας του. Τα χαμηλά τέλη και η προστασία του Βρετανικού Ναυτικού. Το πρόβλημα της εθνικότητας των αξιωματικών των πλοίων. Οι μεγάλες εταιρίες πετρελαίου. Τα εισοδήματα του νηολογίου.

Τό νηολόγιο του αρχιπελάγους των Βερμούδων — και για συντομία της Βερμούδας — διπλασιάστηκε μέσα στους 18 τελευταίους μήνες και έφθασε τον Ιούλιο του 1989 τα 120 πλοία 4,26 εκατ. τον. γκρό. Η σημαντική αυτή αύξηση έγινε δυνατή χάρη στις προσπάθειες της Κυβερνήσεως να συνδυάσει την καλή φήμη της σημαίας με τη συναγωνιστικότητα της σε σχέση με τα άλλα ελεύθερα νηολόγια.

Ιδιαίτερης σημασίας είναι το γεγονός ότι η Βερμούδα πέτυχε την υποστήριξη της Μ. Βρεταννίας, επικυρώνοντας και τις έξι μεγάλες ναυτικές διεθνείς συμβάσεις. Παράλληλα το νησιωτικό αυτό αρχιπέλαγος είναι ένα από τα δύο βρετανικά έδαφικά διαμερίσματα (territories) που έλαβε την έγκριση της εντάξεως στο αυστηρό νηολογιακό σύστημα της Μ. Βρεταννίας που τέθηκε σε ισχύ από τις αρχές του έτους. Πράγματι τό νηολόγιο της Βερμούδας κατετάγη στην κατηγορία 1Α χωρίς περιορισμούς ως προς τον τύπο και τό μέγεθος των υπό νηολόγηση πλοίων.

Η πρόσφατη επιτυχία του νηολογίου της Βερμούδας αποτελεί τή συνέχιση της αλματώδους αυξήσεώς του κατά τα τελευταία χρόνια. Οι γενικοί λόγοι που δικαιολογούν την ανάπτυξη του είναι πολλοί. Οι κυριώτεροι μεταξύ αυτών είναι ή έλλειψη φόρου εισοδήματος στην άποικία, οι εύεργετικές διατάξεις περί πλοιοκτησίας και πάνω απ' όλα τα συνδυασμένα αποτελέσματα τόσο της μείωσης των ναυτιλιακών τελών όσο και της προστασίας των υπό τή σημαία της πλοίων από τό Βρετανικό Πολεμικό Ναυτικό στον Περσικό Κόλπο κατά τον πόλεμο Ιράν-Ιράκ. Θετική επίδρα-

ση επίσης είχαν οι δύο διεθνείς συμβάσεις της Ασφαλείας ζωής εν θαλάσση (SOLAS) του 1974 και της προστασίας κατά της ρυπάνσεως (MARPOL) του 1973, οι οποίες τέθηκαν σε εφαρμογή στις Βερμούδες από τις 23/6/1988. Έξάλλου μέ την από 1/1/1989 εφαρμογή της διεθνούς συμβάσεως περί έκπαιδεύσεως, διπλωμάτων και ανδρών φυλακής του 1978, θεωρείται ότι ό έκσυγχρονισμός από άποψη ασφαλείας και κοινωνικής προνοίας κατέστη πλήρης. Τήν επικύρωση των συμβάσεων αυτών ή Κυβέρνηση των Βερμούδων επεδίωκε από καιρό σε συνεχείς διαπραγματεύσεις με τή Βρεταννική κυβέρνηση. Κατά τις διαπραγματεύσεις αυτές ή Βερμούδα απέδεχθη τό προσωπικό των επιθεωρητών πλοίων για τήν έμπέδωση της ασφαλείας τους καθώς και νά χρησιμοποιήσει επιθεωρητές χρησιμοποιούμενους από τις Βρεταννικές υπηρεσίες.

Ένα πρόβλημα που δέν φαίνεται εύκολο νά λυθεί στό άμεσο μέλλον είναι ή απαίτηση όπως ό πλοίαρχος, ό υποπλοίαρχος και ό πρώτος μηχανικός των υπό τή σημαία της Βερμούδας πλοίων, κατέχουν διπλώματα Βρεταννικά, Ιρλανδικά ή όρισμένων χωρών της Κοινοπολιτείας. Η Βερμούδα είχε ζητήσει νά άτονίσουν οι διατάξεις αυτές ώστε νά προσελκύσει περισσότερα πλοία στό νηολόγιό της αλλά τό αίτημα δέν προχώρησε, μολοντί ανάλογη αίτηση έκανε και τό Βρεταννικό Γεν. Συμβούλιο που έκπροσωπεί τους Βρεταννούς έφοπλιστές. Οι άρμόδιοι κύκλοι της Βερμούδας πιστεύουν ότι ή ανάπτυξη του νηολογίου της εξαρτάται πολύ από τό θέμα των κατωτέρων αξιωματικών και για τό λόγο αυτό επιμένει στην άρση

των διατάξεων περί εθνικότητας. Ειδικότερα έχει ζητήσει τήν άποδοχή κατωτέρων αξιωματικών χωρών της ΕΟΚ και θεωρεί βέβαιο ότι από φέτος θά μπορεί νά δέχεται αξιωματικούς χωρών της ΕΟΚ και ίσως και της Νορβηγίας σε βαθμούς έκτός του πλοίαρχου, υποπλοίαρχου και πρώτου μηχανικού.

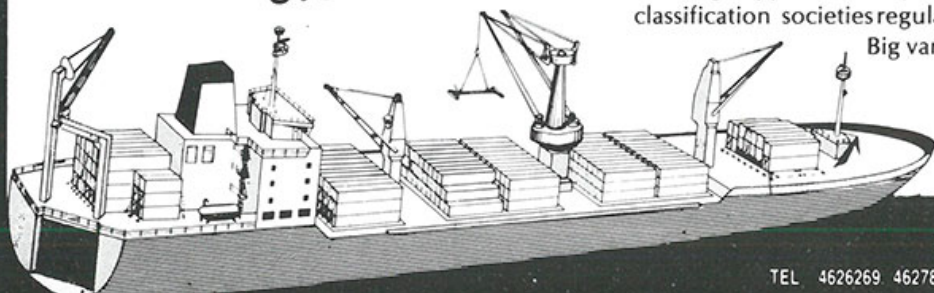
Στόν έφοπλιστικό κόσμο ή δημοτικότητα του νηολογίου της Βερμούδας σε σύγκριση με τα άλλα ελεύθερα νηολόγια, καλλιεργείται τόν τελευταίο καιρό λόγω της αναζητήσεως μεθόδων περιορισμού του κόστους έκμεταλλεύσεως σε συνδυασμό με τή διατήρηση ύψηλων επιπέδων ασφαλείας και πίστεως. Σ' αυτό ή Βερμούδα ύπήρξε ιδιαίτερα επιτυχής, δεδομένου ότι τό νηολόγιό της εξακολουθεί νά είναι μέρος του Βρεταννικού νηολογίου τό οποίο περιλαμβάνει προς τό παρόν τό 'Ην. Βασίλειο, τήν Isle of Man και μερικά άκόμα Βρεταννικά έδαφικά διαμερίσματα και έξαρτημένες περιοχές. Έπομένως τά νηολογούμενα έκεί πλοία φέρουν τή Βρεταννική σημαία και δικαιούνται της προστασίας του Βρεταννικού Πολεμικού Ναυτικού, που όπως είπαμε έπαιξε σημαντικό ρόλο στόν πόλεμο του Περσικού.

Τά τελευταία δύο χρόνια μεγάλα πετρελαιικά συγκροτήματα, όπως ή Chevron, ή Exxon και ή Mobil, νηολόγησαν πλοία τους στη Βερμούδα. Για μερικές άπ' αυτές τις εταιρίες, ή πολεμική προστασία αποτέλεσε σοβαρό κίνητρο στην προτίμησή τους, ενώ για τις άλλες τά κίνητρα ήταν περισσότερα και μεταξύ αυτών ή μείωση των τελών στάθηκε βασικός παράγων προσελκύσεως των μεγάλων πετρελαιοφόρων. Άλλωστε και οι τρεις άνωτέρω φίρμες διατηρού-



**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. 186 48 PIRAEUS

TEL 4626269 4627800 TELEX 212503 212880 NIKA GR. FAX 4626268



σαν από παλαιά δικά τους γραφεία στις Βερμούδες.

Η Βρεταννική Κυβέρνηση διακρίνεται ευμένως στην μεταφορά πλοίων στο νηολόγιο της Βερμούδας και στη διάρκεια των ετών 1985-86 πολλά πλοία γνωστών Βρεταννών εφοπλιστών μεταφέρθηκαν εκεί. Οι ναυτιλιακοί κύκλοι πιστεύουν ότι η Κυβέρνηση του Η.Β. αντιμετωπίζοντας την παρακμή της εμπορικής ναυτιλίας της, προτιμά να διαρρέουν τα πλοία της προς ένα νηολόγιο όπως της Βερμούδας, από το οποίο θα είναι διαθέσιμα για τη χώρα σε καιρό πολέμου.

Από την πλευρά της Βερμούδας, τα πλεονεκτήματα ενός πλούσιου νηολογίου είναι προφανή. Πρώτον για τα σημαντικά εισοδήματα που της προσφέρει. Πράγματι τα εκ της ναυτιλίας εισοδήματά της, που περιλαμβάνουν τα τέλη εγγραφής, τα ετήσια τέλη χωρητικότητας, τα τέλη επιθεωρήσεων και διάφορα άλλα σχετικά, ενώ το 1981-82 ανήρχοντο σε 248.000 δολάρια, έφθασαν το 1987-88 σε ποσό 1.172.569 δολαρίων με προοπτική για το 1988-89 να υπερβούν το 1.200.000. Δεύτερο πλεονέκτημα είναι η ευεργετική επίδραση σε πολλούς άλλους τομείς της οικονομίας της, δεδομένου ότι πολλά πλοία της ανήκουν σε εταιρίες εδρεύουσες στη νήσο οι οποίες, όπως είναι φυσικό, έχουν ανάγκη ενός ευρύτερου κύκλου επαγγελματικών υπηρεσιών, νομικών, λογιστικών και διαχειριστικών.

Για την ιστορία του θέματος πρέπει ν

αναφέρουμε ότι το αρχιπέλαγος των Βερμούδων κείται 1000 χμ. ΝΑ του ακρωτηρίου Χατέρας των ΗΠΑ και απαρτίζεται από 36 κοραλιογενείς νησίδες από τις οποίες μόνον 20 είναι κατοικημένες. Η πρωτεύουσα Χάμιλτον βρίσκεται στο μεγαλύτερο από τα νησιά που ονομάζεται Μεγάλη Βερμούδα. Άνεκαλύφθη το 1502 από τον Ισπανό Ζουάν Βερμούδεζ από τον οποίο και πήρε το όνομά του. Το 1612 έγινε Βρεταννική κτήση. Είναι αξιοσημείωτο ότι το νηολόγιο των Βερμούδων υπάρχει συνεχώς ως Βρεταννικό νηολόγιο από το 1786 όποτε συστήθηκε επί της βασιλείας του Γεωργίου του ΙΙΙ με ένα νόμο σχετικό με την ανάπτυξη της Βρεταννικής ναυτιλίας.

Από το 1982 συνεχώς αναβαθμίζεται και το 1987 κατείχε 2 εκατ. τον. γκρός. Το 1987-88 νηολογήθηκε εκεί ένας μεγάλος αριθμός δεξαμενοπλοίων VLCC τα οποία και ανέβασαν τη δύναμή του στα 4,25 εκατ. τον. γκρός. Έξάλλου πολλά υπό ναυπήγηση πλοία προορίζονται να νηολογηθούν στη Βερμούδα. Όπως πιστεύουν οι διευθύνοντες τη ναυτιλιακή υπηρεσία της νήσου, ύστερα από δέκα χρόνια κρίσεως της παγκόσμιας ναυτιλίας, η αγορά δείχνει τώρα σημεία ανακάμψεως με προβλέψεις εύρυστου ναυπηγικού προγράμματος στο προσεχές μέλλον. Σε αυτή την αγορά η Βερμούδα μπορεί να εκμεταλλευθεί τις ευνόικες συνθήκες και πρέπει επομένως να αποτελεί ένα ελκυστικό καταφύγιο για τον σοβαρό διεθνή εφοπι-

σμό.

Παράλληλα με τους άλλους ευνοϊκούς παράγοντες, το κύριο δέλεαρ θα είναι η μικρή οικονομική επιβάρυνση των πλοίων. Σήμερα η επιβάρυνση αυτή συνίσταται σε ένα αρχικό δικαίωμα εγγραφής και σε ένα ετήσιο τέλος. Τόσο η εγγραφή όσο και το ετήσιο τέλος είναι ανάλογα της χωρητικότητας του σκάφους. Τα σχετικά μικρά αυτά τέλη γίνονται ελκυστικότερα αν ληφθεί υπόψη ότι βαίνουν μειούμενα όσο η χωρητικότης αυξάνει, πράγμα που ευννοεί ιδιαίτερα τα μεγάλα πλοία. Μία πρόσθετη σοβαρή έκπτωση προβλέπεται στην περίπτωση που ο ίδιος πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής νηολογεί δεύτερο ή τρίτο πλοίο εντός 12 μηνών από της νηολογήσεως του πρώτου.

Κατά τα επίσημα στατιστικά στοιχεία του Λόυδς Ρέτζιστερ, στο τέλος του 1988 ο εμπορικός στόλος της Βερμούδας περιελάμβανε 116 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.774.298 τον. γκρός ή συνολικής μεταφορικής ικανότητας 6.874.182 τον. d.w. Αναλυτικότερα περιελάμβανε 30 πετρελαιοφόρα 2.835.940 τον. γκρός, 11 ύγραεριοφόρα 343.771 τον. γκρός, 13 μικτά O/O και OBO 293.572 τον. γκρός, 32 φορτηγά 193.068 τον. γκρός, δύο πλοία - κοντέινερ 32.416 τον. γκρός και 28 διάφορα άλλα πλοία (επιβατηγά και σκάφη βοηθητικής ναυτιλίας) συνολικής χωρητικότητας 76.531 τον. γκρός καθώς και ένα μεγάλο αριθμό θαλαμηγών και ψυχαγωγικών σκαφών.



# 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 •



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



## ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Την ανάληψη της ναυπηγείας ενός επιβατηγού για λογαριασμό Σουηδών πλοιοκτητών φαίνεται να προσελκύει το ναυπηγείο Meyer Werft, μετά την πρόσφατη παραγγελία του Οίκου Χανδρή για την ναυπήγηση δύο κρουαζιεροπλοίων και την μετασκευή ενός τρίτου, με συνολικό κόστος που θα υπερβεί τα 400 εκατ. δολάρια. Η νέα παραγγελία αφορά την ναυπήγηση ενός οχηματαγωγού αξίας 245 εκατ. δολλαρίων που πιθανώς θα δρομολογηθεί στη γραμμή σύνδεσης της Σουηδίας με την Φινλανδία. 'Ακόμα το ναυπηγείο που ανήκει σε οικογενειακή επιχείρηση έχει αναλάβει την ναυπήγηση σειράς υγραεριοφόρων των 15.000 κυβικών μέτρων για τη Σοβιετική Ένωση, την επιμήκυνση του επιβατηγού «Westerdam» και την μετατροπή του πλοίου μεταφοράς οχημάτων «Mediterranean Highway» σε πλοίο μεταφοράς ζώντων ζώων.

Τό ναυπηγείο έχει την πλήρη υποστήριξη της τοπικής κυβέρνησης του ομόσπονδου κρατιδίου της Κάτω Σαξονίας, η οποία είναι πιθανόν να επιδοτήσει τις ναυπηγήσεις με εγγυήσεις ύψους 170 εκατ. μάρκων.

## ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

### Ο έμπορικός στόλος

Την 1 'Απριλίου 1989 ο ποντοπόρος αμερικανικός στόλος περιελάμβανε 677 πλοία 25.588.000 τόν. d.w., από τα οποία 429 ανήκαν σε ιδιωτικά συμφέροντα. Κατά το 'Υ-

πουργείο Μεταφορών ο κρατικός στόλος απαρτιζόταν από 248 πλοία 2.967.000 τόν. γκρός ή 3.753.000 τόν. d.w., ενώ ο ιδιωτικός στόλος των πλοίων των Μεγάλων Λιμένων απαρτιζόταν από 78 μονάδες. Τέλος την ήμερομηνία αυτή κανένα μεγάλο πλοίο δεν τελούσε υπό παραγγελία ή κατασκευή στα αμερικανικά ναυπηγεία.

Οι επίσημες στατιστικές του 'Υπουργείου Μεταφορών περιλαμβάνουν αναλυτικότερα δύο μεγάλες κατηγορίες: Τα πλοία εν ενεργεία και τα εν παροπλισμό. Στην κατηγορία των εν ενεργεία πλοίων 391 πλοία (383 είναι ιδιωτικά) 11.964.000 τόν. γκρός (18.526.000 τόν. d.w.) και όκτώ είναι κρατικά 76.000 τόν. γκρός (72.000 τόν. d.w.).

## ΙΤΑΛΙΑ

### Η πρόοδος της Λούδ Τριεστίν

Ο στόλος της Λούδ Τριεστίν συνεχίζει να διογκούται. Στις 7 'Οκτωβρίου παρέλαβε το πλοίο «Nuova Eurora» που κατεσκευάστηκε στα ναυπηγεία της Φινκαντιέρι στη Νάπολι. Πρόκειται για πλοίο-κοντέινερ των 27.000 τόν. d.w. και 1555 EVP, 500 από τα οποία είναι κιβώτια-ψυγεία διαφόρων θερμοκρασιών. Η όριστική παράδοσή του θα γίνει τον προσεχή Φεβρουάριο.

Τό δίδυμο του ανωτέρω πλοίου, με τό όνομα «Nuova Africa» κατεσκευάστηκε τόν περασμένο 'Απρίλιο από τό ίδιο ναυπηγείο και τίθεται τώρα σε υπηρεσία.

Αμφότερα τα πλοία αυτά θα δρομολογηθούν σε τακτική γραμμή στα πλαίσια του κονσόρσιου SAECS ('Υπηρεσία κοντέινερ

Εύρωπης — Νοτίου 'Αφρικής). Είναι τεχνολογικά προηγμένα, με πλήρωμα μόνο 18 ανδρών και κινούνται με εξακύλινδρη Σούλτζερ με ταχύτητα 17,5 κόμβων.

Δύο μέρες αργότερα, δηλαδή στις 9 'Οκτωβρίου η Λούδ Τριεστίν παρέλαβε στη Γένοβα τό πλοίο κοντέινερ «Nuova Piane» των 928 EVP που τελικά κατευθύνθηκε στην Δυτική 'Αφρική όπου και θα τό ακολουθήσει και τό δίδυμό του «Nuova Rosandra».

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Οι Ναυτασφάλειες

Παρά την αύξηση του κόστους της ασφάλισης, τό ασφάλιστρα των πλοίων παραμένουν στίς ίδια επίπεδα και κατά τόν πρόεδρο του 'Ινστιτούτου των 'Ασφαλιστών του Λονδίνου, αυτό όφείλεται στή μεγάλη παγκόσμια προσφορά.

Κατά τή διάρκειά της έτήσιας συνόδου της Διεθνούς Ένώσεως Ναυτικής 'Ασφαλείας που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στήν 'Αμβέρσα, δηλώθηκε επίσημα ότι οι καταστροφές που συνέβησαν στόν τομέα της ενεργείας κατά τό 1988, κόστισαν 2,5 δισεκ. λίρες περισσότερο από όσο είχε προβλεφθεί. Φυσική συνέπεια αυτού θα ήταν ή αύξηση των ασφαλιστρών. 'Ωστόσο μία άμεση και δραστική αντίδραση θα ήταν άδύνατο και αντιεπαγγελματική. Γι' αυτό και τό θέμα άφέθηκε νά ωριμάσει περισσότερο και σήμερα εκτιμάται ότι τό κλίμα είναι άρκετά ώριμο για μία αλλαγή, ή όποία όσο γρηγορότερα γίνει τόσο τό καλύτερο.

Κατά την άνωτέρω σύνοδο συζητήθηκαν και άλλα ασφαλιστικά προβλήματα και ειδικότερα ή στάση των ασφαλιστών άπέναντι στίς πυρηνικές καταστροφές, ή αντίδραση του Λονδίνου και των άλλων ασφαλιστικών άγορών στήν άναθεώρηση της ρήτηρας ταξινόμησης των σκαφών, οι συνέπειες μολύνσεων της 'Αλάσκας από τό πετρελαιοφόρο «Exxon Valdez» και οι συνέπειες του ναυαγίου του ψυχαγωγικού πλοίου Marchioness στόν Άάμεση.

Σημειώνουμε ότι τό 'Ινστιτούτο των 'Ασφαλιστών του Λονδίνου εκπροσωπεί 110 ασφαλιστές που ασχολούνται με ναυτασφάλειες.



## 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 FAR EAST  
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



## ΠΟΛΩΝΙΑ

### Μετοχοποίηση ναυτιλιακής εταιρίας

Μία ναυπηγοεπισκευαστική εταιρία ανοίγει την νέα εποχή της φιλελεύθερης οικονομίας στην Πολωνία με την εισαγωγή μετοχών της στο υπό ίδρυση χρηματιστήριο της χώρας. Η ναυτιλιακή εταιρία *Durainsul*, που εκμεταλλεύεται τμήμα των ναυπηγείων του Γκντάνσκ, έχει εξασφαλίσει ήδη την κυβερνητική άδεια για πώληση μετοχών της με σκοπό την συγκέντρωση κεφαλαίου ύψους 100 εκατομμυρίων δολλαρίων, ενώ παράλληλα ανέλαβε παραγγελία της κρατικής ναυτιλιακής εταιρίας *Polish Steamship* για την ναυπήγηση μίας σειράς επτά μπάλκερς ξηρού φορτίου των 25.800 τόν. d.w. Σημειώνεται ακόμη ότι ναυτιλιακά συμφέροντα της Δυτικής Γερμανίας έχουν εκφράσει το ενδιαφέρον τους για μελλοντική συνεργασία ενώ διενεργούνται επαφές με Σοβιετικές εταιρίες για τον εκσυγχρονισμό της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης στην Όδησσό.

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

### Οι παραγγελίες στο εξωτερικό

Η Σοβιετική Ένωση συνεχίζει τις παραγγελίες πλοίων στο εξωτερικό και παράλληλα σχεδιάζει την αγορά ίκονου αριθμού μεταχειρισμένων.

Ειδικότερα το Πορτογαλικό ναυπηγείο *Viana do Castelo* δέχθηκε παραγγελία για τή

ναυπήγηση δύο πολλαπλής χρήσεως φορτηγών παραδοτέων το 1992, ενώ θεωρείται βέβαιο ότι θα ακολουθήσει συμπληρωματική παραγγελία άλλων δέκα μονάδων. Σημειωτέον ότι στο ίδιο ναυπηγείο κατασκευάζεται για λογαριασμό της ΕΣΣΔ μία σειρά οκτώ συμβατικών φορτηγών.

Τά τουρκικά ναυπηγεία, τα οποία τον περασμένο χρόνο δέχτηκαν παραγγελία της ΕΣΣΔ για 12 πλοία μεταφοράς ξυλείας των 4.000 τόν. d.w., παραδοτέων το 1992, πέτυχαν μία όμοια παραγγελία φέτος τον Μάιο και συνεχίζουν τις διαπραγματεύσεις για έξι επιπλέον μονάδες.

Τόν Σεπτέμβριο η ΕΣΣΔ παρήγγειλε 10 πλοία-κοντέινερ των 2.660 EVP αντί τιμής 1,2 δισεκ. μάρκων στα Δυτικογερμανικά ναυπηγεία *Howaldtwerke* και *Bremer Vulkan*.

Λίγο αργότερα η ΕΣΣΔ υπέγραψε συμβόλαιο με τα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία *Hyundai* για τη ναυπήγηση έξι μπάλκερς κάρριερς των 41.400 τόν. d.w. και τέλος απόκτησε με αγορά από τον οίκο *Eletson* αντί 130 εκατομ. δολλαρίων πέντε δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων των 29.990 τόν. d.w. τα οποία είχαν ναυπηγηθεί πρό τριετίας σε Ίαπωνικά ναυπηγεία.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

### Παραγγελία τάνκερς από την Argonaut

Συνεχίζει τον εκσυγχρονισμό της ή Σουηδική ναυτιλιακή εταιρία *Argonaut* με την ναυπήγηση στα ναυπηγεία της Νταέγου-ε

νός υπερδεξαμενοπλοίου των 280.000 τόν. d.w. Το νέο πλοίο θα έχει μεταφορική ικανότητα δύο εκατ. βαρελιών και βύθισμα 20,8 μέτρων, είναι το πέμπτο σειράς υπερδεξαμενοπλοίων που ναυπηγεί η νοτιοκορεατική εταιρία για την *Argonaut* και το κόστος ναυπήγησης του αναμένεται να μην υπερβεί τα 80 εκατ. δολάρια. Η ναυπήγηση των πλοίων αυτών είχε καθυστερήσει λόγω των προβλημάτων της Νταέγου, αλλά μετά την διάσωση των νοτιοκορεατικών ναυπηγείων, το πρώτο σκάφος θα παραδοθεί τον Φεβρουάριο και τα υπόλοιπα θα ακολουθήσουν εντός του 1990. Ένα από τα νέα υπερδεξαμενόπλοια της *Argonaut* θα μεταπωληθεί σε θυγατρική εταιρία με βάση τις ΗΠΑ, μαζί με δύο παλαιότερα δεξαμενόπλοια των 128.000 τόν. d.w. ναυπηγήσεως του 1977. Ο στόλος της Σουηδικής εταιρίας περιλαμβάνει ήδη δέκα τάνκερς αργού πετρελαίου, ένα πρόντακτ κάρριερ και πέντε μπάλκερς.

## ΤΟΥΡΚΙΑ

### Ναυπηγική δραστηριότητα

Παρά την μακρά ναυπηγική παράδοση, η ναυπηγοβιομηχανία της Τουρκίας ήταν μέχρι πρότινος μετριώτατη και κατεσπαρμένη σε πολλά μικρά ναυπηγεία κυρίως στον Κεράτιο στην περιοχή της Ίσταμπούλ. Τα τελευταία όμως χρόνια δυο σοβαρά γεγονότα άλλαξαν την εικόνα: Ο σχηματισμός αρκετών ναυπηγικών μονάδων υπό τη σκέπη της Κρατικής εταιρίας «Τουρκική ναυπηγική βιομηχανία» και η συμπλήρωση ενός μεγάλου και σύγχρονου ναυπηγείου στο *Pendik*.

Κατά τη δήλωση του γεν. διευθυντή του κρατικού συγκροτήματος οι σημερινοί στόχοι του αποβλέπουν στην ίδρυση νέων ναυπηγείων και τη βελτίωση των υφισταμένων για τη ναυπήγηση, την επισκευή και τον δεξαμενισμό πλοίων. Παράλληλα ενεργοποιούν τον τομέα της κατασκευής και επισκευής ναυτικών μηχανών και μηχανημάτων, ενώ δέν άμελουν να συνάψουν εταιρικούς δεσμούς με ξένα ναυπηγεία. Σήμερα το συγκρότημα, το οποίο υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών, περιλαμβάνει πέντε ναυπηγικές μονάδες.

## ΦΟΡΜΟΖΑ

### Αύξηση του στόλου

Χάρη στην έντονη ανάπτυξη του εμπορίου της και χάρη στη νέα πολιτική του ανοίγματος προς όρισμένες κομμουνιστικές χώρες ή Φορμόζα διαθέτει πλέον ένα σημαντικά άνεπτυγμένο εμπορικό στόλο.

Σύμφωνα με δηλώσεις του αρμοδίου Υπουργού Μεταφορών, ο αριθμός των υπό την έθνική σημαία πλοίων αύξηθηκε από 254 μονάδες 7,7 εκατομ. τόν. d.w. σε 260 μονάδες 8 και πλέον εκατ. τόν. d.w.

Η άνοδος οφείλεται στη συμφωνία της Κυβερνήσεως για την απ' ευθείας εξυπηρέτηση χωρών κρατικής ναυτιλίας, γεγονός που επέτρεψε στις ναυτιλιακές εταιρίες τη δημιουργία νέων γραμμών και συνδέσεων. Η τάση αυτή θα συνεχισθεί και στο προσεχές μέλλον. Υπολογίζεται δε ότι μέχρι τέλους Δεκεμβρίου τα υπό έθνική σημαία πλοία θα μεταφέρουν το 26% του συνολικού εμπορίου της Φορμόζας.

# SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING  
LINER AGENTS  
FREIGHT & SHIPBROKERS

# JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE : 2208622  
TELEX : RS 20000  
TELEFAX : 2257870  
CABLES : JAYMANNERS  
ADDRESS : 11-51 ANSON CENTRE  
51 ANSON ROAD  
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: SYDNEY  
HONG KONG  
TOKYO  
SUB AGENTS: MALAYSIA  
THAILAND

DIRECTORS: Mrs. N. MAVROLEON (HELENE)  
J. HARRISON A.O.H. 7323271  
OPERATIONS: P.N. LIRISTIS - A.O.H. 2208682  
GEORGE TOPAKAS A.O.H. 7467762



# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



## 20 χρόνια Ναυτιλιακή Λέσχη

Με τη συμμετοχή πολλών εκατοντάδων από τα μέλη της, η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς γιόρτασε το απόγευμα της 28 Νοεμβρίου την επέτειο των 20 χρόνων από την ίδρυσή της.

Με την ευκαιρία αυτή ο πρόεδρος της κ. Μακάριος Σκούφαλος και το διοικητικό συμβούλιο πρόσφεραν αναμνηστικές πλακέτες στα ιδρυτικά μέλη της Λέσχης για τη πολύτιμη βοήθειά τους στα πρώτα βήματα ιδρύσεως και συντηρήσεως της Λέσχης μέχρι του καθιερωθεί στη ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα.

Το συμβούλιο της Λέσχης απένειμε επίσης αναμνηστικές πλακέτες στα κατά και

ρούς διατελέσαντα μέλη του διοικητικού της συμβουλίου.

Από τα ιδρυτικά μέλη βραβεύθηκαν οι κ.κ.: 'Αθανασίου 'Αθαν., Γρηγοριάδης Νικ., Δρακόπουλος Γεώργ., Δρακόπουλος Κωνστ., Καλδής Χ., Καπελές Χαρ., Κάπαρης 'Αμπρ., Καραγιώργης 'Αριστ., Κομινός 'Αχιλ., Κοτζιάς Νικ., Κροντηράς Δημ., Κωστάκης Κωνστ., Λαγωνίκας 'Ιω., Μαλαβάκης Νικ., Μπρισιμτζάκης Κωνστ., Ξένος Κωνστ., Παπαγεωργίου 'Απ., Παπαγγελόπουλος Θεοδ., Παπαπαύλου 'Αναστ., Shortell Thomas, Σκούφαλος Μακ., Τσεσμελής 'Ανδρ., Φραγκούλης 'Ιω., White Albert.

### Ίαπωνία και Ταϊβάν μέλη της FONASBA

Η Ίαπωνία και η Ταϊβάν έγιναν μέλη της FONASBA — της 'Ομοσπονδίας των 'Εθνικών Συνδέσμων Ναυλομεσιτών και Πρακτόρων.

Η αίτηση των δύο χωρών εγκρίθηκε στο πρόσφατο φθινοπωρινό συνέδριο της FONASBA, που πραγματοποιήθηκε στη Σιγκαπούρη από 23-27 'Οκτωβρίου.

Ο αριθμός των αντιπροσώπων οι οποίοι έλαβαν μέρος — πάνω από εκατό από 25 χώρες μέλη της FONASBA — εφθασε σε επίπεδα ρεκόρ.

Υπό την προεδρία του κ. Νίκου Ι.Κοτζιά το Συνέδριο ασχολήθηκε με ένα φάσμα θεμάτων τα οποία αφορούν την προσπάθεια της FONASBA να προωθήσει και να προστατεύσει τα συμφέροντα των Ναυλομεσιτών και Ναυτικών Πρακτόρων ανά τον κόσμο.

Ο 'Υπουργός 'Επικοινωνιών, 'Εμπορίου και Βιομηχανίας της Σιγκαπούρης κ. Mah τόνισε την ευνοϊκή διάθεση της πόλης της Σιγκαπούρης για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και εξέλαβε το συμπόσιο της FONASBA στην Σιγκαπούρη σαν μία εξαιρετική ευκαιρία για τους τοπικούς Ναυλομεσιτές και Ναυτικούς Πράκτορες να επεκτείνουν τις γνωριμιές τους.

Στα πλαίσια του Συνεδρίου η FONASBA διοργάνωσε και ένα σεμινάριο με όμιλητές τους δύο ειδικούς στις ναυτικές πρακτορεύσεις κ.κ. — Jean Lebret and John Besman — οι οποίοι ανέλυσαν πρόσφατες δικαστικές αποφάσεις και τα βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποτελέσματά τους στις συναλλαγές.

Το επόμενο Συνέδριο της FONASBA για το 1990 θα γίνει στην Στοκχόλμη τον επόμενο Σεπτέμβριο.

### Σύνοδος της 'Επιτροπής για τον έλεγχο των πλοίων

Στις 29 και 30 Νοεμβρίου πραγματοποιήθηκε στην Στοκχόλμη η 15η Σύνοδος της 'Επιτροπής του Μνημονίου για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια στην οποία επρόκειτο να συζητηθεί η μορφή συνεργασίας των χωρών μελών του Μνημονίου με την Σοβιετική Ένωση, η ανάγκη καθορισμού γεωγραφικών ορίων ή άλλων κριτηρίων και οι συνέπειές του για ένδεχόμενη επιθυμία προσχώρησης και άλλων χωρών και η προοπτική χρησιμοποίησης του Μνημονίου σαν οργάνου ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ. Στην ίδια επρόκειτο να γίνουν και προτάσεις για τη βελτίωση του συστήματος πληροφόρησης του Μνημονίου.

### 'Αγοραπωλησίες

Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «'Εντερπράϊζ» 37.696 τόν. d.w., 22.208 τόν. γκρός, ναυπηγή-

σεως 1985, έναντι τιμής περί των 18 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων επωλήθη το πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «'Αδέλφι Στάρ» 61.495 τόν. d.w. 30.450 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού 10 εκατομμ. δολλαρίων.

— 'Ελληνες αγόρασαν το ισπανικό μπάλκ κάρριερ «Εα» 49.114 τόν. d.w., 25.232 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί των 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Καρρέρα» 15.210 τόν. d.w., 9.296 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— 'Ελληνες είναι οι αγοραστές του υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκ κάρριερ «Marble» 39.641 τόν. d.w., 19.552 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1983, έναντι τιμής περί των 14,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Νορβηγούς επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Σαίντ Δημήτριος» 27.765 τόν. d.w. 16.735 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 8,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σε 'Ελληνες επωλήθη το υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Sea Monica» 41.093 τόν. d.w., 23.186 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1984, έναντι τιμής περί των 18,3 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων φέρεται πωληθέν το μπάλκ κάρριερ «Νίκος Καρβαδίας» 33.311 τόν. d.w. 19.162 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής 5,8 εκατ. δολλαρίων.

— 'Ελληνες επίσης αγόρασαν το υπό σημαία Λιβερίας πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Pacific Brilliance» 64.919 τόν. d.w. 37.562 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, έναντι τιμής περί των 18,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Νορβηγούς επωλήθη το υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Πρωτάγκονιστ» 29.750 τόν. d.w., 17.722 τόν. γκρός, όλλανδικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 6,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σε 'Ελληνες περιήλθε το υπό σημαία Βραζιλίας μπάλκ κάρριερ «Fotaleste» 25.231 τόν. d.w., 13.849 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής 1,3 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε 'Ελληνες επωλήθη το υπό σημαία Παναμά μπάλκ κάρριερ «Baltic Sea» 54.600 τόν. d.w., 33.042 τόν. γκρός, πολωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 8,5 εκατ. δολλαρίων.

### Τά πρότυπα εκπαίδευσης

Στο Λονδίνο θα πραγματοποιηθεί από 8 έως 12 'Ιανουαρίου 1990 η 21η Σύνοδος της 'Υποεπιτροπής περί Προτύπων 'Εκπαίδευσε-

Στο κατάστημα **HEREND HOUSE, ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ «ΠΥΡΓΟΣ» ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ 19 — ΚΗΦΙΣΙΑ**, συγκεντρωμένες μοντέρνες, αλλά οπωσδήποτε

αναγνωρισμένες διεθνείς φίρμες. Από τα περίφημα κρύσταλλα **LALIQUE** και τις χειροποίητες ουγγαρέζικες πορσελάνες **HEREND** έως τη μοντέρνα δυναμική γραμμή **ORRERFORS** και τα παγκοσμίως περιζήτητα επάργυρα **LAMBIDIS**.

Επίσης μεγάλη συλλογή από εκλεκτά κομμάτια και ειδική σειρά επιχειρησιακών δώρων ποιότητας.

Κασσαβέτη 19 Κηφισιά Τηλεφ.: 8014780







Τόν περασμένο Οκτώβριο τα ναυπηγεία Secren της Μαδαγασκάρης και η ναυπηγοεπισκευαστική εταιρία Sud Marine της Μασσαλίας παρέθεσαν δεξίωση στη Ναυτιλιακή Λέσχη με την ευκαιρία της αναλήψεως του μάντζμεντ των ναυπηγείων της Μαδαγασκάρης από την Sud Marine, η οποία κατέχει πλέον μία από τις κορυφαίες θέσεις της Γαλλικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, έχοντας αποκτήσει τον έλεγχο της ACMP Industrial Division και των ναυπηγείων Paoli.

Σημειώνεται ότι τα ναυπηγεία Secren της Μαδαγασκάρης έχουν τη δυνατότητα δεξαμενισμού πλοίων χωρητικότητας έως 30.000 τόν. d.w. Στη φωτογραφία διακρίνονται από αριστερά οι κ.κ. C. Miquet, γεν. διευθυντής της Sud Marine, George Spyr, έμπορικός διευθυντής της ίδιας εταιρίας, Acram Mohajy διευθυντής της Secren Shipyards και ο κ. Χρ. Παπαθεοδώρου της Chris Marine που αντιπροσωπεύει και τα δύο συγκροτήματα στην Ελλάδα.

ως και τήρησης φυλακών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Όργανισμού στην οποία θα συζητηθούν διάφορα θέματα.

### **Τό «Μακεδών» κατέπλευσε στη Θεσσαλονίκη**

Κατέπλευσε στη Θεσσαλονίκη το ρυμουλκό ανοικτής θαλάσσης που αγόρασε πρόσφατα ο Οίκος Γκιγκιλίνη και το οποίο, όπως έχουν σημειώσει ήδη τα «Ναυτικά Χρονικά», είναι το μεγαλύτερο ρυμουλκό που έχει αγοράσει από Βορειοελλαδίτες έφοπλιστές και από τα μεγαλύτερα που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στο εθνικό νηολόγιο.

Τό νέο ρυμουλκό που ονομάστηκε «Μακε-

δών» — άλλωστε, άλλο όνομα δεν θα ήταν δυνατόν να του δώσουν οι Μακεδόνες πλοιοκτήτες του — υφίσταται ορισμένες επισκευές και μετασκευές και εντός ολίγου θα αρχίσει τη δραστηριότητά του εντός και εκτός των ελληνικών υδάτων αφού προηγουμένως εγγραφεί στο νηολόγιο της Θεσσαλονίκης.

### **Πώληση επιβατηγού**

Στην Κυπριακή εταιρία Louis Cruise Lines περιήλθε μετά από πλειστηριασμό το επιβατηγό-κρουαζιερόπλοιο «Γαλαξίας» 4.858 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1957.

Τό πλοίο έχει δυναμικότητα μεταφοράς περί των 360 επιβατών και τό πληρωθέν τι-

μημα για την αγορά του υπολογίζεται σε 1,8 εκατ. δολάρια.

### **Σύστημα ναυτιλιακών τηλεπικοινωνιών της BIMCO**

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Όργανισμός BIMCO πρόκειται σύντομα να λειτουργήσει ένα νέο σύστημα τηλεπικοινωνιών για την αποκλειστική σύνδεση μεταξύ των μελών του. Τό τηλεπικοινωνιακό αυτό σύστημα με την ονομασία BIMCOM, θα διαθέτει αρχικά 26 κεντρικά σημεία υποστήριξης των τηλεπικοινωνιών και αναμένεται να λειτουργήσει από τους πρώτους μήνες του 1990. Τό σύστημα θα εκμεταλλεύεται ανεξάρτητη επιχείρηση στην οποία τα μέλη της BIMCO θα έχουν την δυνατότητα συμμετοχής με μετοχές αξίας μέχρι 10.000 δολαρίων. Εκτός από την άμεση επικοινωνία μεταξύ των μελών, τό δίκτυο θα προσφέρει και πλήρη σειρά υπηρεσιών τηλεπληροφόρησης. Κύριος ανάδοχος του έργου θα είναι η εταιρία Digital Equipment Corp. και η τεχνολογική ανάπτυξη θα γίνει από την Science Applications International, ενώ θα αναπτυχθούν ειδικευμένα προγράμματα για τους χρήστες από την εταιρία Data Access Corp, σε συνεργασία με την BIMCO.

### **Σε 1,7 δισ τό κεφάλαιο της Πειραιϊκής Α.Ν.Ε.**

Συγκαλείται για τις 14 Δεκεμβρίου ημέρα Πέμπτης έκτακτη γενική συνέλευση των μελών της Πειραιϊκής Α.Ν.Ε. με μοναδικό θέμα την αύξηση του εταιρικού κεφαλαίου της εταιρίας κατά 1.700.000.000 δραχμές.

Τή σύγκληση της συνέλευσης αποφάσισε τό Δ.Σ. της εταιρίας τό οποίο σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες έχει ταχθεί ήδη υπέρ της προσκτήσεως αρχικώς δύο φορτηγών πλοίων.

### **Η Κοινοτική Λιμενική Πολιτική**

Με την επιχορήγηση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων τό Σπίτι της Εύρωπης της Θεσσαλονίκης, τό οποίο είναι μέλος της Διεθνούς Όμοσπονδίας των Σπιτιών της Εύρωπης, διοργανώνει στην Θεσσαλονίκη τό Γ' Διεθνές Συνέδριο με θέμα την Κοινοτική Λιμενική Πολιτική. Τό συνέδριο που διοργανώνεται στό Κέντρο Μουσικής του Δήμου Θεσσαλονίκης θα διεξαχθεί από 30 Νοεμβρίου έως 4 Δεκεμβρίου, συγχρόνως δέ θα παρουσιαστεί έκθεση με τόν ίδιο τίτλο των Θ. Αυγερινού και Αδάμ Τσολακοπούλου. Οι σύνεδροι θα επισκεφθούν τό λιμάνι της Θεσσαλονίκης όπου θα ενημερωθούν για τήν μόλυνση και τήν οργανωτική δομή του χώρου καθώς και τό λιμάνι του Βόλου. Εισηγητές θα αναφερθούν σε όμιλίες τους στην σημα-

## **ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ**

**ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ**

**ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ**

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

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

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

**ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR**



σία της Λιμενικής Πολιτικής ως μοχλό ανάπτυξης για την οικονομία και το εμπόριο, τις προοπτικές της Έλληνικής Ακτοπλοΐας στα πλαίσια της ΕΟΚ, στη ρύπανση της θάλασσας, στην ιστορία των Ελληνικών λιμένων και στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Ακόμα σε ειδική εκδήλωση θα τιμηθεί ο Ευρωπαΐστης συγγραφέας και λογοτέχνης κ. Γιώργος Ζωγραφάκης.

### Τό «Αργώ II»

Στις 23 Νοεμβρίου απέπλευσε για τα αλιευτικά πεδία της Σενεγάλης όπου πρόκειται να δραστηριοποιηθεί κατά την παρούσα φάση το νέο αλιευτικό «Αργώ II» πλοιοκτησίας του κ. Κυριάκου Κρητικού (και όχι Μανώλη, όπως έκ παραδρομής ανεγράφη στο προηγούμενο τεύχος).

### Προαγωγές λιμενικών

Με Προεδρικά Διατάγματα προήχθησαν στο βαθμό του αντιπλοίαρχου ο πλωτάρχης Στυλιανός Κανέλλης, στο βαθμό του πλωτάρχη ο υποπλοίαρχος Γιώργος Κουμανάκος και στο βαθμό του υποπλοίαρχου ο ανθυποπλοίαρχος Ιωάννης Φιλικάκης.

### Νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου εκδόθηκαν τον Οκτώβριο 300 νέα ναυτικά φυλλάδια.

### Εγκαινιάσθηκε το Ώνάσειο Κέντρο Έλληνικών Σπουδών στο Πανεπιστήμιο Νέας Υόρκης

Ενας ακόμη σταθμός στους πολιτιστικούς στόχους του Κοινωφελούς Ίδρυματος «Αλέξανδρος Σ. Ώνάσης» ολοκληρώθηκε με τα επίσημα εγκαινία του κτιρίου που θα στεγάσει το Ώνάσειο Κέντρο Έλληνικών Σπουδών, το οποίο υπάγεται στη Σχολή Τεχνών και Επιστήμης του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης. Της τελετής των εγκαινίων, που έγιναν τη Δευτέρα 13 Νοεμβρίου, προηγήθηκε Άγιασμός από τον Αρχιεπίσκοπο Βορείου και Νοτίου Αμερικής κ. Ιάκωβο. Στη συνέχεια ο πρόεδρος του Ίδρυματος Ώνάσης ακαδημαϊκός - καθηγητής κ. Ιωάννης Γεωργιάδης εκανε έναν σύντομο χαιρετισμό. Από το Διοικητικό Συμβούλιο του ιδρύματος παρέστησαν οι κ. Στέλ. Παπαδημητρίου, Νικ. Κοκκίνης, Παύλος Ίωννίδης, Απόστ. Ζαμπέλας, Θεόδ. Γαβριηλίδης, Παρασκ. Ίωαννίδης και Άντ. Ματζαβίνος. Επίσης, ο πρόεδρος του Πανεπιστημίου Νέας Υόρκης κ. Τζών Μπραδής, ο διευθυντής του Ώνάσειου Κέντρου καθηγητής κ. Σπύρος Βρυώνης, ο Έλληνας πρέσβης στην Ουάσινγκτον



Στιγμιότυπο από τη δεξίωση που παρέθεσαν στις 16 Νοεμβρίου στο Ίντερκοντινένταλ των Αθηνών, οι διοργανωτές της 7ης ετήσιας Διεθνούς Συνάντησης προς τιμήν των ξένων εμπειρογνώμων και εισηγητών καθώς και των Ελλήνων που παρακολούθησαν τις εργασίες της. Στη φωτογραφία διακρίνονται από αριστερά ο επίτιμος πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Άριστ. Καραγιώργης, ο διευθυντής της Σέλλ Μαρίν Ίντερνέτιοναλ κ. Ζουάν Κέλλου, ο κ. Έρικ Σώγιερ, πρόεδρος της Κλάρκσον Σιμπρόκερς και ο κ. Άποστ. Δούκας, διευθυντής των επιχειρήσεων του όμιλου Σ. Λιβανός.

### Wake Equalising Duct, τό φθηνότερο σύστημα εξοικονομήσεως καυσίμων στα πλοία

Πρό καιρού είχαμε παρουσιάσει από τις στήλες των «Ναυτικών Χρονικών» τό ανώτερο σύστημα και είχαμε αναλύσει τά πλεονεκτηματά του που είναι:

- Οικονομία στα καύσιμα μέχρι και 10%.
- Χαμηλό κόστος δεδομένου ότι αποσβένεται σε 200 περίπου πλεύσιμες ημέρες.
- Ευκόλη τοποθέτηση κατά την διάρκεια ενός ετήσιου δεξαμενισμού.

Σύμφωνα με νεώτερες σχετικές πληροφορίες, τό εν λόγω σύστημα έχει τοποθετηθεί τά τελευταία πέντε χρόνια σε περισσότερα από τετρακόσια πλοία κάθε μεγέθους, από 500 μέχρι 350.000 τον. d.w. (δεξαμενόπλοια, φορτηγά, πλοία χύδην φορτίων, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, Ro-Ro κλπ.) και κάθε ηλικίας (νεοκατασκευαζόμενα και ήδη υπάρχοντα μέσης ηλικίας, όπως είναι τό μεγαλύτερο μέρος του ελληνόκτητου στόλου).

Τό ανώτερο σύστημα έχουν ήδη τοποθετήσει στα πλοία τους οι μεγαλύτερες εταιρίες, όπως ή Shell σε 45 πλοία, ή Exxon σε 25, ή Mobil σε 15, ή Bergesen σε 25, ή Stolt σε 20 κλπ.

Παράλληλα όμως και εταιρίες ελληνικών συμφερόντων άρχισαν να εξοπλίζουν τά

πλοία τους με τό σύστημα αυτό που τά καθιστά ασφαλώς ανταγωνιστικότερα. Ήδη τό σύστημα έχουν τοποθετήσει:

• Ο Όμιλος Αγγελικούση στο δεξαμενόπλοιο «Marianna II» 87.000 τον. d.w.

• Ο Όμιλος Κυριάκου στο δεξαμενόπλοιο «Athenian Charm», 30.000 τον.d.w., τό οποίο είναι τό πρώτο μιάς σειράς οκτώ αδελφών πλοίων.

• Ο Όμιλος Κουμάνταρου στο τύπου πάναμαξ μπάλκερ «Bulk Venture» 64.000 τον. d.w.

• Ο Όμιλος Βαρδινογιάννη στο πλοίο «Kriti Filoxenia» τό οποίο είναι δεξαμενόπλοιο και τό πρώτο μιάς σειράς τεσσάρων αδελφών πλοίων 45.000 τον. d.w. (θά τοποθετηθεί τον επόμενο μήνα).

Σύμφωνα με πληροφορίες που παρεσχέθηκαν στο «Ναυτικά Χρονικά», και άλλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες διαπραγματεύονται την τοποθέτηση του συστήματος σε πλοία που διαχειρίζονται.

Τό σύστημα Wake Equalising Duct αντιπροσέυει στην Έλλάδα ο μηχανολόγος και οικονομολόγος κ. Γεώργ. Μπούγιας, Ακτή Μιαούλη 67, τηλ. 452.1130.

## NIPPON YUSEN KAISHA (N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ Ίαπωνίας και τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως  
μέ προσεγγίσεις και εις έτέρους λιμένας Άπω Άνατολής.  
«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΊΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111



**Οι εξεταστικές περιόδους του 1990**

Από το Υπουργείο καθορίστηκαν ως εξής οι εξεταστικές περιόδους του έτους 1990 για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας:

• Πλοίαρχοι Γ': Για την πρώτη εξεταστική περίοδο ή υποβολή δικαιολογητικών μέχρι 23 Φεβρουαρίου 1990, και υγειονομική εξέταση μέχρι 9 Μαρτίου. Οι εξετάσεις θα αρχίσουν στις 23 Μαρτίου.

Για τη δεύτερη εξεταστική περίοδο οιήμερομηνίες είναι 17/8, 3/9 και 17/9 αντίστοιχα.

• Πρακτικοί Πλοίαρχοι: Για την Α' εξεταστική περίοδο οι προθεσμίες είναι 23/4, 8/5, 21/5 και για την Β' 5/11, 20/11, 3/12, αντίστοιχα.

• Μηχανικοί Γ': Για την Α' εξεταστική περίοδο 23/3, 9/4, 23/4 και για την Β' 3/9, 18/9, 2/10.

• Πρακτικοί Μηχανικοί: 22/1, 7/2, 20/2 και 25/6, 10/7, 23/7.

• Μηχανοδηγοί Α': 23/3, 9/4, 23/4 και 3/9, 18/9, 2/10.

• Ηλεκτρολόγοι: 15/2, 2/3, 15/3 και 5/10, 22/10, 5/11.

• Ραδιοτηλεγραφητές Β': 5/1, 22/1, 5/2 και 5/6, 19/6, 2/7.

• Οικονομικοί Α': Μία εξεταστική περίοδος: Τα δικαιολογητικά μέχρι 27 Δεκεμβρίου 1989, υγειονομική εξέταση μέχρι 11/1 και εναρξη εξετάσεων στις 24 Ιανουαρίου 1990.

• Οικονομικοί Β': 12/2, 27/2, 12/3 και 22/10, 6/11, 20/11.

• Φροντιστές και Πρακτικοί Φροντιστές: Μία εξεταστική περίοδος. Τα δικαιολογητικά μέχρι 19/1, υγειονομική εξέταση μέχρι 5/2 και η εναρξη εξετάσεων στις 19/2.

• Κυβερνήτες Α' - Β' Ρυμουλκών - Ναυκληροί: 7/2, 22/2, 7/3 και 10/8, 27/8, 10/9.

• Κυβερνήτες Τουριστικών θαλαμηγών: Μία εξεταστική περίοδος. Τα δικαιολογητικά μέχρι 7/2, υγειονομική εξέταση μέχρι 22/2 και η εναρξη εξετάσεων 7/3.

• Αρχιθαλαμηπόλοι: 1/2, 16/2, 1/3 και 1/10, 15/10, 29/10.

• Αρχιμάγειροι και μάγειροι Α' - Β': 1/2, 16/2, 1/3 και 1/10, 15/10, 29/10.

ρητικότητα που υπερβαίνει τους 100 τον. γκρόν. Κάθε καταχώριση περιλαμβάνει το όνομα του πλοίου, τα διεθνή διακριτικά του σήματα, τις τηλεπικοινωνιακές του δυνατότητες, προηγούμενα ονόματα και τίτλους των πλοιοκτητριών εταιριών, της διαχειρίστριας εταιρίας και τον λιμένα νηολόγησης, την χωρητικότητα του και την κλάση ταξινόμησης του, στοιχεία για το σκάφος, τα κύτη και τις υπερκατασκευές, για τις εγκαταστάσεις φορτο-εκφόρτωσης και πλήρη στοιχεία για τις μηχανές του πλοίου.

### Χριστουγεννιάτικες κάρτες του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Τό 'Ελληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας εξέδωσε και για φέτος Χριστουγεννιάτικες κάρτες οι οποίες έχουν ως θέμα ελληνικά πλοία.

Η θεματολογία των καρτών υπογραμμίζει τη ναυτική παράδοση της χώρας και τιμά την 'Ελληνική Ναυτιλία, τα έσοδα δέ που θα προκύψουν θα διατεθούν για το έπιμορφωτικό και ενημερωτικό πρόγραμμα του «ΕΛΙΝΤ».

**ΠΕΝΘΗ****ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΒΑΛΣΑΜΑΚΗΣ**

Στις 11 Νοεμβρίου πέθανε σε ηλικία 86 ετών ο συνταξιούχος δικηγόρος του Πειραιά Θεμιστοκλής Βαλσαμάκης, διαπρεπής και εξέχον νομικός με μακρά επιτυχή ένασχόληση με το Ναυτικό Δίκαιο.

Ο έκλιπών πλέον της διακεκριμένης δικηγορικής του δράσεως ανέπτυξε αξιόλογη δραστηριότητα σε έθνοφελή έργα και σκοπούς και διέθεσε μεταξύ άλλων την σημαντική του περιουσία στο «Ίδρυμα Αντιμετώπισης του Δημογραφικού Προβλήματος» της χώρας μας και συνέστησε για αυτό Ίδρυμα Υποτροφιών το οποίο φέρει το όνομά του, με την βοήθεια του οποίου αρκετοί νέοι επισημίοντες σπουδάζουν ήδη εδώ και στο εξωτερικό.

κ. Χρήστος Ζαχαράκης, ο γεροισιαστής Πάλ Σαρμπάνης και άλλες προσωπικότητες από την ελληνική ομογένεια, τον άκαδημαϊκό κόσμο των ΗΠΑ και τους Έλληνες διπλωμάτες.

Τό κτίριο, που αγοράστηκε για να στεγάσει τό Κέντρο 'Ελληνικών Σπουδών, από τό Ίδρυμα 'Ονάση, βρίσκεται στην περιοχή Πανεπιστημίου. Είναι ιστορικό κτίριο του 1980 που αναπαλαιώθηκε και διαμορφώθηκε έσωτερικά ώστε να ανταποκριθεί στις λειτουργικές ανάγκες του 'Ονάσειου Κέντρου.

**'Αποπλέει τό «'Αργώ II»**

Έντός των άμέσως προσεχών ήμερών πρόκειται να αναλάβει ύπηρεσία τό νέο άλιευτικό «'Αργώ II» του κ. Μανώλη Κρητικού τό όποιο ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία ΓΕΩ.ΜΑΡ.

**ΕΚΔΟΣΕΙΣ****Ο ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ LLOYD'S**

Κυκλοφόρησε και για τη νέα περίοδο 1989/90 ό νέος τρίτομος γενικός κατάλογος πλοίων που εκδίδει ό γνωστός ναυτιλιακός οργανισμός των Αλούδς. Τό έργο, υπό τόν τίτλο «Lloyd's Register Book», διανέμεται μόνο μέσω συνδρομής και περιλαμβάνει χρησιμότητα στοιχεία κάθε πλοίου του παγκόσμιου έμπορικού στόλου. Συνολικά άπαριθμούνται περί τις 76.000 πλοία μεταξύ των οποίων όλα τά παρακολουθούμενα άπο τόν άσφαλιστικό οργανισμό Αλούδς καθώς και όλα τά υπόλοιπα που είναι έγγεγραμμένα σε άλλους άσφαλιστικούς οργανισμούς με χω-



**PARALIA CORPORATION**  
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

825 BEACON STREET, NEWTON, MA 02159 (U.S.A.)

PHONE: (617) 527-5880

FAX: (617) 527-8249

TELEX: 940656

CABLE: PARALIA BSN

Our AGENCY attendance is superior and unparalleled in efficiency and economy. However, our charges are parallel to and LESS than those of our competitors. We not only work for you, but we work with you when we represent your vessels' interest.

We specialize in handling vessels with the following cargoes:

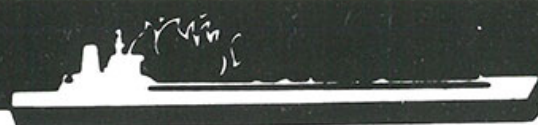
In Boston, Mass.  
In Portsmouth N.H.  
In Portland ME.  
In Providence R.I.  
In Sandwich Mass.  
In BraytonPoint Mass.  
In Salem Mass.  
In Newport R.I.

Tankers, Salt, Cement, Passengers, Scrap iron.  
Coal, Tankers, Scrap, Salt.  
Tankers, Scrap.  
Tankers, Cement, Salt.  
Tankers only.  
Tankers, Coal.  
Coal, Tankers.  
Tankers, Passengers.

TRY US! We can prove that in «PARALIA» you will find the most accurate, prompt and timely responses in all matters concerning your vessel's attendance.



# ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



| Όνομα                                | Σημαία                           | Τ.Γκρός                    | Έτος Ναυπηγ.         | Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος                                                                                                                                               |
|--------------------------------------|----------------------------------|----------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ΦΟΡΤΗΓΑ:</b>                      |                                  |                            |                      |                                                                                                                                                                             |
| ΑΡΑΣΤΟΥ                              | Κυπριακή                         | 12.774                     | 1978                 | Υπέστη βλάβη σέ γερανό καταστρώματος στο Ταϊτσούγκ στις 11/11.                                                                                                              |
| ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ ΒΡΑΧΟΣ                  | Κυπριακή<br>Όνδουριανή           | 8.766<br>9.284             | 1968<br>1972         | Προσάραξε στο Μπούτσερ Αϊλαντ στις 13/11.<br>Ανέφερε βλάβη στον μηχανισμό του πηδαλίου, στον Πειραιά, στις 13/11.                                                           |
| ΔΕΣΠΩ                                | Αγ. Βικεντίου                    | 1.456                      | 1970                 | Υπέστη βλάβη στη μηχανή και κλίση σέ θέση 37.00 Β, 19.05 Α στις 20/11. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε σώω τό πλοίο πού βυθίσθηκε στις 22/11.                                        |
| ΕΛΠΙΣ ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ                    | Έλληνική<br>Έλληνική             | 9.885<br>8.106             | 1971<br>1970         | Προσάραξε στο Έλμποου Κέϋ στις 10/11.<br>Κατά τό ταξίδι Χιούστον γιά Ίαπωνία, προσάραξε στο Σαίντ Μάθιου Αϊλαντ, στις 15/11 και υπέστη είσορή ύδάτων στο μηχανοστάσιο.      |
| ΝΕΜΕΑ                                | Έλληνική                         | 10.993                     | 1979                 | Κατά τό ταξίδι Μπαγκόγκ γιά Καζαμπλάνκα υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 14/10. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στη Λισαβώνα.                                                     |
| ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ                       | Κυπριακή                         | 1.573                      | 1969                 | Υπέστη σοβαρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας στον Κόλπο τής Ταϋλάνδης, στις 3-5/11. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στην Σιγκαπούρη.                                                |
| ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ                            | Όνδουριανή                       | 2.144                      | 1976                 | Κατά τό ταξίδι Χουέλα γιά Βαρκελώνη υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 8-10/11. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.                                                                   |
| ΣΗ ΛΑΙΔΗ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:             | Έλληνική                         | 9.767                      | 1971                 | Υπέστη ζημιές λόγω πρόσκρουσης στο Λάγος στις 3/11. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στη Λάς Πάλμας.                                                                           |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΊΖΟΝ                     | Έλληνική                         | 15.378                     | 1977                 | Κατά τόν απόπλου από τό Κρίστομπαλ, στις 15/11, συγκρούστηκε μέ τό πλοίο μεταφοράς ξυλείας «Forest Duke» και υπέστη σοβαρές έλασματοουργικές ζημιές και ρήγμα στο κύτος.    |
| ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ ΕΞΠΛΟΡΕΡ ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΊΒ | Κυπριακή<br>Έλληνική<br>Κυπριακή | 15.683<br>22.208<br>15.933 | 1973<br>1984<br>1986 | Προσάραξε στη Σαβόνα, στις 7/11.<br>Υπέστη έκρηξη άνοικτά του Μεξικού στις 20/10.<br>Υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή στις 9/11. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στη Σιγκαπούρη. |
| ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ                     | Έλληνική                         | 15.547                     | 1971                 | Κατά τό ταξίδι πρós Πασίρ Γκουντάγκ συγκρούστηκε μέ τό τάνκερ «Taramaria» άνοικτά τής Σιγκαπούρης, στις 14/11.                                                              |
| ΜΕΡΑΚΛΗΣ                             | Έλληνική                         | 28.082                     | 1975                 | Κατά τό ταξίδι Ρίο Γκράντε γιά Λένιγκραντ υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 11/10.                                                                                              |
| ΜΠΡΑΊΤ ΣΤΑΡ                          | Κυπριακή                         | 13.193                     | 1971                 | Υπέστη βλάβη στη μηχανή σέ θέση 30.25 Β, 27.22 Δ, στις 15/11. Ρυμουλκήθηκε πρós Λάς Πάλμας.                                                                                 |
| ΠΗΓΑΣΟΣ                              | Φιλιππίνων                       | 16.205                     | 1972                 | Υπέστη βλάβη τής κυρίας μηχανής άνοικτά τής Αιγύπτου, στις 13/11 και ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά.                                                                             |
| ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΥΡΥ                      | Έλληνική                         | 35.713                     | 1977                 | Συγκρούστηκε μέ τήν φορτηγίδα «Alianza G1» στο Μπουένος Άϊρες, στις 11/11.                                                                                                  |
| <b>ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:</b>                |                                  |                            |                      |                                                                                                                                                                             |
| ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ                 | Λιβεριανή                        | 21.164                     | 1981                 | Συγκρούστηκε στο Ρίο Ίανέιρο μέ τό κοντεινερόπλοιο «Almaris» στις 8/11. Αναλήφθηκαν πρόχειρες έπισκευές.                                                                    |
| ΣΚΑΎΛΑΊΝ                             | Μάλτας                           | 17.466                     | 1973                 | Προσάραξε στο Άμπου Ντάμπι στις 20/11, λόγω κακοκαιρίας και υπέστη ρήγμα στο κύτος.                                                                                         |
| ΦΑΣΣΑ                                | Λιβεριανή                        | 67.202                     | 1974                 | Επιθεωρήθηκε στο Ντέλαγουερ Μπαϊή συνεπεία βλάβης στη μηχανή πού υπέστη στις 15/11.                                                                                         |

## 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



Εἰς Μνήμην  
τοῦ ἀγαπητοῦ Φίλου, Διευθυντοῦ  
καί στενοῦ Συνεργάτη

**ΜΙΧΑΗΛ Ν. ΜΑΥΡΟΛΕΩΝ**

πού ἀπεβίωσε εἰρηνικά στὴν Ἀθήνα τὴν νύκτα τῆς 8ης Νοεμβρίου 1989,  
ἀφήνοντας πίσω του τὴν λατρευτὴ σύζυγο καὶ κόρη

**ΝΙΤΣΑ & ΣΟΦΙΑ ΜΑΥΡΟΛΕΩΝ**

πρὸς τίς ὁποῖες διαβιβάζουμε βαθύτατη θλίψη καὶ ἀμέριστη συμπάθεια.

Ἡ μακρόχρονη συνεργασία μαζί του καὶ οἱ πολύτιμες συμβουλές του θὰ λείψουν σέ ὅλους ἐμᾶς πού εἴχαμε τό προνόμιο νά συνεργασθοῦμε μαζί του.

Ἡ Διεύθυνση καὶ τό Προσωπικό τῆς  
**JOHN MANNERS & CO. (MALAYA) PTE, LTD.**  
**SINGAPORE**

Ἡ Ἑταιρία

**JOHN MANNERS & CO. (MALAYA) PTE. LTD.**  
**SINGAPORE**

Ἀνακοινώνει μέ ἰδιαίτερη ευχαρίστηση ὅτι

ἡ Κυρία **ΝΙΤΣΑ ΜΑΥΡΟΛΕΩΝ**

χήρα τοῦ ἀποβιώσαντα μακρόχρονου Συνεργάτη  
καὶ Μετόχου τῆς Ἑταιρίας

**ΜΙΧΑΗΛ Ν. ΜΑΥΡΟΛΕΩΝ**

Ἐξελέγη μέλος του Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἑταιρίας  
καὶ θὰ συνεχίσει νά ἐκπροσωπεῖ τά συμφέροντα τοῦ ἐκλιπόντα συζύγου της.

**ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**



# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις και σε ήρεμους τόνους η ναυλαγορά του δεύτερου δεκαπενθήμερου του Νοεμβρίου διατήρησε το σφρίγος της και σε όρισμένες περιπτώσεις έδειξε σημεία περαιτέρω άνοδου από τα ήδη αρκετά ικανοποιητικά επίπεδα που διαμορφώθηκαν από τις αρχές Νοεμβρίου.

Η παρουσία των Σοβιετικών, αν και περισσότερο διακριτική, συνεχίστηκε στην αγορά του Ατλαντικού, ενώ ζωηρότερη υπήρξε η ζήτηση στον Ειρηνικό, όπου αρκετοί ναυλωτές αντιμετώπισαν προβλήματα στη κάλυψη φορτίων από Βορ. Ειρηνικό και τη Δυτική ακτή ΗΠΑ προς την Απω Ανατολή.

Κύριο γνώρισμα της περιόδου η κάλυψη του μεγαλύτερου όγκου της ναυλωτικής δραστηριότητας με χρονοναυλώσεις, όπου σαφής υπήρξε η βελτίωση των όρων απασχόλησης των handy και handymax μπάλκ κάρριερς.

Στά βασικά φορτία και στις κλασσικές διαδρομές οι παρακάτω συμφωνίες πιστεύουμε ότι υποδηλώνουν σταθερότητα, αν όχι κάποια περαιτέρω βελτίωση:

- 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τουμπαρό για Ιαπωνία, δολ. 14,50.
- 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Πόρτ Χέντλαντ για Κασιούγκ, δολ. 6,90.
- 105.000 τον. γαιάνθρακες Νοτ. Αφρική για Κασιούγκ, δολ. 11.
- 100.000 τον. γαιάνθρακες Χάμπτον Ρόντς για Τάραντο, δολ. 8.
- 60.000 τον. σιτηρά Μισισσιππί για Ολλανδία, δολ. 16,75 φίο.
- 57.000 τον. σιτηρά Αμερ. Κόλπο για Κόντινεντ, δολ. 15,625 φίο.
- 55.000 τον. σιτηρά Αυστραλία για Κουβέιτ, δολ. 17,60.
- 50.000 τον. σιτηρά Αμερ. Κόλπο για Ιαπωνία, δολ. 28 φίο.

Στά μικρότερα φορτία, δραστήρια η αγορά των Μεγ. Λιμνών με αρκετά φορτία σε υπηλότερους ναύλους, ενώ η απεργία στα λιμάνια της Βραζιλίας έχει δημιουργήσει προβλήματα καθυστέρησης στη φόρτωση άρκετων πλοίων.

Κάποιο περιορισμό της δραστηριότητας σημείωσε η αγορά της Νοτ. Αφρικής χωρίς όμως αυτό να σημάνει ουσιαστική μείωση των επιπέδων των ναύλων.

## ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Όπως προαναφέραμε, το μεγαλύτερο μέρος της ναυλωτικής δραστηριότητας καλύφθηκε με χρονοναυλώσεις και παρά τις γνωστές άργιες που μεσολάβησαν στην Ιαπωνία και στις Ηνωμένες Πολιτείες η αγορά κρατήθηκε στα γνωστά ικανοποιητικά επίπεδα, με ιδιαίτερη ζωηρότητα στην πλευρά του Ειρηνικού.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες που δείχνουν τα επίπεδα των μισθωμάτων:

- 68.600 τον. d.w. παράδοση Ιμμγκχαμ, ταξίδι μέσω Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 18.000 την ημέρα.
- 65.100 τον. d.w. παράδοση Νοτ. Κορέα, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Αυστραλία 14.000 την ημέρα.
- 65.000 τον. d.w. παράδοση Κόντινεντ, ταξίδι Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκω/Πάσσερο, δολ. 13.500 την ημέρα.
- 60.500 τον. d.w. παράδοση Φιλιππίνες, ταξίδι μέσω Νοτ. Αφρικής με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 14.000 την ημέρα.

Τά παρακάτω κλεισίματα σκαφών τύπου handy/handymax υποδηλώνουν μία σαφή άνοδο των μισθωμάτων της κατηγορίας αυτής:

- 45.260 τον. d.w. παράδοση Μπρέικ, ταξίδι μέσω Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Απω Ανατολή, δολ. 13.750.
- 41.800 τον. d.w. παράδοση Πάσσερο, ταξίδι μέσω Κπέμε με λιπάσματα για Φιλιππίνες, δολ. 14.100 την ημέρα.
- 39.500 τον. d.w. από Κόντινεντ δύο κυκλικά ταξίδια Ινδίας, δολ. 12.150 την ημέρα.
- 28.000 τον. d.w. από Κόντινεντ χρονοναύλωση περιόδου 12 μηνών, δολ. 8.300 την ημέρα.
- 22.600 τον. d.w. παράδοση Ταραγκόνα, Ανατολ. ακτής ΗΠΑ και Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 8.000 την ημέρα.

## ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Εν όψει της συνόδου του ΟΠΕΚ που πραγματοποιήθηκε στις 28 Νοεμβρίου, οι ναύλοι των μεγάλων δεξαμενοπλοίων παρουσίασαν ουσιαστική πτώση και από τα επίπεδα των WS 90/100 κάμφθηκαν γύρω στα WS 60.

Τελικά η απόφαση των πετρελαιοπαραγωγών χωρών - μελών να διατηρήσουν το ύψος της παραγωγής τους στα 22 εκατ. βαρέλια πρέπει να διατηρήσει την αγορά σε ζωηρότητα και τους ναύλους σε ικανοποιητικά επίπεδα, πράγμα που θα διαφανεί τις επόμενες ημέρες. Άλλωστε Βρεταννοί παρατηρητές της αγοράς απέδιδαν τη μείωση των ναύλων στα VLCC στην απουσία των μεγάλων Αμερικανών ναυλωτών τις τελευταίες ημέρες του μήνα.

Περιορισμένη η δραστηριότητα τις τελευταίες ημέρες και στις λοιπές βασικές αγορές αν και οι προοπτικές για το άμεσο μέλλον στη Μεσόγειο εμφανίζονται αρκετά ευνοϊκές.

Οι παρακάτω ναυλώσεις εμφανίζουν τάση σημερινά (29/11) επίπεδα της αγοράς των πετρελαιοφόρων:

- 250.000 τον. από Αραβικό Κόλπο για Ιαπωνία, WS 66.
- 245.000 τον. από Ερυθρά Θάλασσα για Ταϊβάν, WS 61,75.
- 134.000 τον. από Τουρκία για Ιταλία, WS 112,5.
- 130.000 τον. από Νιγηρία για Κόλπο ΗΠΑ, WS 95.
- 118.000 τον. από Αγκόλα για Γαλλία, WS 107,5.
- 78.000 τον. από Βορ. Θάλασσα για Βρεταννία, WS 102,5.
- 77.000 τον. από Βενεζουέλα για Μεσόγειο, WS 85.
- 76.000 τον. από Μεξικό για Κόλπο ΗΠΑ, WS 125.

## Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ: Πόρτ Καρτιέ 25.000 τον. σιτηρά Αλγερία, δολ. 24 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Νοεμβρίου 24-28.

ΚΥΜΩ: Πόρτ Καρτιέ 120.000 τον. περίπου Τάραντο, δολ. 7,25 φίο, 6 ημέρες, Δεκεμβρίου 10-20.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Ρόμπερτ Μπόνκ 105.000 τον. περίπου γαιάνθρακες Κασιούγκ, δολ. 11,

35.000/28.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Δεκεμβρίου 10-20.

ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΙΡΙΓΚ: Τουμποράο 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 14,50, φόρτωση κλίμακα/ 35.000 τον. εκφόρτωση, Δεκεμβρίου 15-30.



**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



## ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Κόντινεντ τέλη Νοεμβρίου, δύο κυκλικά ταξίδια 'Ινδίας, δολ. 12.150 την ημέρα.

ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 37.990 τόν. d.w. του 1978, παράδοση στον πιλότο Λόριεντ Νοεμβρίου 18-25, ταξίδι μέσω Ρουέν και Βαλτικής με επαναπαράδοση διερχόμενο Σκώ, δολ. 10.975 την ημέρα.

ΑΡΟΣΑ: 30.500 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Νοεμβρίου 25-30, επαναπαράδοση 'Ιμμιγχαμ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ: 37.528 τόν. d.w. του 1977, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ Νοεμβρίου 20-30, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Α-πω 'Ανατολή, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΖΑΡΝΑΤΑ: 137.586 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας και Κωνσταντίας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 21.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.688 τόν. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία άρχες Δεκεμβρίου, κυκλικό ταξίδι Λόγκ Μπής, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ: 58.248 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Νοτ. Κορέα Νοεμβρίου 28 — Δεκεμβρίου 4, κυκλικό ταξίδι Βοστόν με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 60.700 τόν. d.w. του 1978, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ Δεκεμβρίου 15, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 15.750 την ημέρα.

ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ: 65.163 τόν. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 15, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 13.500 την ημέρα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.100 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Σκώ άμεση, ταξίδι 'Ανατολ. άκτής Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 16.000 την ημέρα.

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ: 78.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Δουκέρκη Νοεμβρίου 15, ταξίδι μέσω 'Α-μερ. Κόλπου με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 17.000 την ημέρα.

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ: 38.911 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Βραζιλία τέλη Νοεμβρίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έργο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ: 27.400 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ουλσάν Νοεμβρίου 12-18, κυκλικό ταξίδι Βοστόν, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΡΙΖΑΛ: 71.700 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Βορ. 'Ισπανία Νοεμβρίου 18-22, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 15.000 την ημέρα.

ΣΕΙΡΗΝΑ: 26.430 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Βορ. Ευρώπη άμεση, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Σκώ, δολ. 9.075 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΝΑ: 61.757 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Μουσκάτ έως Δεκεμβρίου 12, ταξίδι μέσω Ρί-τσαρντ Μπαϊ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 15.500 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣΣ: 66.900 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Νοτ. Κορέα Νοέμβριο, κυκλικό ταξίδι 'Αλάσκας, δολ. 13.900 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ: 64.368 τόν. d.w. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 20-25, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Αραβικό Κόλπο, δολ. 13.250 την ημέρα.

ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: 65.117 τόν. d.w. του 1986, παράδοση Νοτ. Κορέα Δεκεμβρίου 9-12, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΒΙΝΤΑ: 16.583 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ έως Δεκεμβρίου 4, επαναπαράδοση Καράτσι/Καλκούτα, δολ. 7.900 την ημέρα.

ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ: 26.532 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμένων και Τζέντας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 8.350 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ: 64.235 τόν. d.w. του 1987, παράδοση 'Απω 'Ανατολή Δεκεμβρίου 5-15, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 13.750 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ: 64.200 τόν. d.w. του 1987, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Δυτι-

κής άκτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 11.750 την ημέρα.

ΝΙΜΠΟΝΤ: 72.539 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Μοντουάρ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 14.250 την ημέρα.

ΑΡΧΩΝ: 26.000 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Ντάρμπαν τέλη Νοεμβρίου, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Λιβύη, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ: 28.500 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Κίνα Νοεμβρίου 20-28, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.850 την ημέρα.

ΑΠΜΑΝ II: 18.200 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Σουηδία έως Νοεμβρίου 18, επαναπαράδοση Σινγκπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 7.900 την ημέρα.

ΕΛΛΗ: 16.900 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία Νοεμβρίου 12-15, επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΝΑΕΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ: 16.600 τόν. d.w. του 1973, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο άμεση, επαναπαράδοση 'Ερυθρά, δολ. 8.400 την ημέρα.

ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ: 16.400 τόν. d.w. του 1982, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο άμεση, κυκλικό ταξίδι Βορ. 'Ακτής Νότιας 'Αμερικής, δολ. 7.500 την ημέρα.

## ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ: 77.780 τόν. d.w. του 1971, παράδοση 'Ατλαντικό συνέχεια προηγούμενης ναύλωσης, ταξίδια 12 μηνών, δολ. 12.750 την ημέρα.

## ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΙΡΗΝΗ Λ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τόν. ΗΠΑ, WS 100, Δεκεμβρίου 9.

ΣΙΕΝΝΑ: Περισκό Κόλπο 55.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 175, τέλη Δεκεμβρίου.

ΝΙΚ. ΚΑΖΑΝΤΑΚΗΣ: Ράς Τανούρα 87.000 τόν. Σριράχα, WS 127,5, Δεκεμβρίου 3.



## TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS T. J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

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

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



## 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



ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Κεύχαν 134.000 τον. Σαβόνα και Λαβέρου, WS 117,5, Δεκεμβρίου 4.  
ΟΡΕΜΠΑΕ: Άλγερία 80.000 τον. Φόρ, WS 117,5, Νοεμβρίου 26.  
ΠΑΡΙΣ II: Ές Σιντέρ 80.000 τον. Ίταλία, WS 112,5, Νοεμβρίου 24.  
ΕΝΡΙΕΤΤΑ II: Σιντί Κερύ 260.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 90, τέλη Νοεμβρίου.  
ΙΛΛΙΝΟΪΣ: Περσικό Κόλπο 280.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 75, Νοεμβρίου.  
ΜΕΤΕΩΡΑ: Άνατολ. ακτή Μεξικού 76.000 τον. μέρος φορτίου, Άμερ. Κόλπο, WS 122,5, Νοεμβρίου 20.  
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: Βορ. Άφρική 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 125, Νοεμβρίου 27.  
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: Στούρε 80.000 τον. μέρος φορτίου Λαβέρου, WS 97,5, Δεκεμβρίου 2.  
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Κιουρασάο 50.000 τον. Μανζανίλο, WS 175, Νοεμβρίου 22.  
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Κιουρασάο 50.000 τον. Μανζανίλο, WS 175, Νοεμβρίου 22.  
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. Δυτικές όψιόν, Νοεμβρίου 23.  
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ: Πριόλο 30.000 τον. καθαρά Τάμεση, WS 237,5, Νοέμβριο.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ: Σκίντα 25.000 τον. καθαρά Λειξόε, WS 247,5, Νοέμβριο.  
ΑΣΠΙΛΟΣ: Βορ. Άφρική 80.000 τον. Ίταλία, WS 137,5, Νοεμβρίου 21.  
ΑΡΙΣΤ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Κουά Ίμπόε και Μπόννυ 265.000 τον. Λουϊσιάννα Όφσορ Πόρτ, WS 90, Δεκεμβρίου 1.  
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Βραζιλία 49.000 τον. καθαρά διάφορες όψιόν, WS 150, Δεκεμβρίου 18.  
ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Δυτ. Άφρική 118.500 τον. Γαλλία, WS 107,5, Δεκεμβρίου 5.  
ΣΗ ΚΙΝΓΚ: Σιντί Κερύ 65.000 τον. Ίταλία, WS 135, Νοεμβρίου 27.  
ΣΗΓΚΡΕΪΣ: Ζουετίνα 80.000 τον. Μεσόγειο, WS 125, όψιόν Ίταλικό νησιό WS 130, Νοεμβρίου 28.  
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπετζάι 85.000 τον. Σαβόνα, ναύλοις έμπιστευτικός, Δεκεμβρίου.  
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Ράε Τανούρα 240.000 τον. Ταϊβάν, WS 85,5, Δεκεμβρίου 2.  
ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Πουέρτο Λό Κρούζ 28.000 τον. καθαρά Σηγουόρεν, WS 255, Δεκεμβρίου 12.  
ΣΤΡΕΣΑ: Κύρκ Άϊλαντ 235.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 75, Νοεμβρίου 27.  
ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Μινά όλ Άχμαντί 245.000 τον. Ταϊβάν, WS 72, Δεκεμβρίου 6.

δολ. 5.800.000 Έλληνες.  
— M/V SAINT DIMITRIOS (27.765/1977) δολ. 8.300.000 Νορβηγοί.  
Στά σκάφη γενικού φορτίου οι παρακάτω πράξεις άφορούν πωλήσεις παλαιότερων πλοίων που άνηκαν σε Έλληνες:  
— M/V NISSOS KEFALONIA (15.180/1970) δολ. 2.450.000.  
— M/V FANELI (10.190/1975) δολ. 3.075.000.  
— M/V ERMIONI (9.144/1966) δολ. 1.470.000.

#### ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό βασικώτερο νέο της περιόδου, ή μάλλον ή μόνη ένδιαφέρουσα είδηση επί μακρόν στο χώρο των διαλύσεων, ή δυναμική επανεμφάνιση των Ίνδων διαλυτών έφοδιασμένων με σκληρό συνάλλαγμα, τό όποίο έξευρέθη από αδιάθετα συναλλαγματικά άποθέματα τά όποια είχαν διατεθεί από την Ίνδική κυβέρνηση σε άλλες βιομηχανικές δραστηριότητες και τά όποια έμεναν άνεκμετάλλευτα.

Ή επαναδραστηριοποίηση των Ίνδων διαλυτών περιέλαβε ήδη έξι άγορές πλοίων διαφόρων τύπων, χωρητικότητας φορτίου έως 15.000 τον. d.w. σε τιμές που ποικίλουν άνάλογα με τόν τύπο του πλοίου μεταξύ δολ. 220 - 275 άνά τόννο βάρους.

Άπό τίς λοιπές χώρες έλάχιστη ή γνωστή δραστηριότητα με πλέον χαρακτηριστική τή πώληση σε διαλυτές του Μπαγκλαντές έπιβατηγού πλοίου 2.826 τον. βάρους άντί δολ. 230 άνά τόννο.

#### ΟΙ ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Σύμφωνα με έξακριβωμένες πληροφορίες τά Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία της Νταέγου συμφώνησαν νά ναυπηγήσουν ένα VLCC τών 280.000 τον. d.w. στά δολ. 78.000.000 για λογαριασμό της Σουηδικής εταιρίας Argonaut.

Πρόκειται για πλοίο ικανό νά μεταφέρει 2 έκατ. βαρέλια πετρέλαιο, με βύθισμα 20,8 μέτρων και θά παραδοθεί πιθανότατα έντός τών 1991.

Στήν Ίαπωνία, Νορβηγοί συζητούν για σκάφη τύπου Aframax σε έπίπεδα τιμών 5,7/5,8 δισεκ. γιέν, δηλαδή άνω τών δολ. 40.000.000 με παραδόσεις τή περίοδο 1991-92.

## Οι αγοραπωλησίες

Παρά τήν ίκανοποιητική πορεία της ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων, λίγες ύπηρεξαν οι διαπραγματεύσεις που όδήγησαν σε συμφωνία, με προεξάρχουσα τή πώληση έξι VLCC's από τόν Όμιλο του κ. Λούντβιχ στην Σουηδική εταιρία Concordia Maritime.

Πρόκειται για στροβιλοκίνητα σκάφη, χωρητικότητας 254-270.000 τον. d.w., που ναυπηγήθηκαν περί τά μέσα της δεκαετίας του 1970 και αλλάζουν ιδιοκτήτη έναντι συνολικής τιμής 200 έκατομ. δολларίων.

Στά μικρότερα μεγέθη άξια μνείας είναι ή πώληση μεταξύ Νορβηγών του μικτού πλοίου OBO JAHRE PEARL (78.079/1976) έναντι δολ. 18.000.000.

Στή κατηγορία των πρόντακτ κάρριερς άναφέρεται ή πώληση έπίσης σε Νορβηγούς του πρόντακτ/κέμικαλ κάρριερ PROTANK TRADER (40.250/1983) σε τιμή δολ. 22.900.000 καθώς και του M/T YUYO BREEZE (37.660/1985) έναντι τιμής δολ. 25.500.000.

Στά μπάλκ κάρριερς ή σταθερή άγορά και ή βελτίωση των συνθηκών άπασχόλησης των μικρότερων σε μέγεθος μπάλκ κάρριερς

και των φορτηγών πλοίων έχει στρέψει πρόσ τά εκεί τό ένδιαφέρον των άγοραστών που ένδιαφέρθηκαν άρκετά και για πλοία άνω της 15ετίας.

Άντίθετα μικρή ή δραστηριότητα στις άγοραπωλησίες πλοίων τύπου πάναμαξ, όπου πιστεύεται ότι οι τιμές των σύγχρονων πλοίων είναι πολύ ύψηλές άκόμη και για τήν σημερινή ίκανοποιητική άγορά.

Μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις:

— M/V PROSPERITY C (133.685/1976) δολ. 12.500.000 με χρονοναύλωση του πλοίου (Ore Carrier) μέχρι τόν Ίανουάριο 1992 στά δολ. 1.655 άνά τον. d.w.

— M/V BAROCK (127.283/1973) δολ. 14.200.000 στήν Atlantic Maritime Νέας Υόρκης.

— M/V SEA MONICA (41.093/1984) δολ. 18.300.000 Έλληνες.

— M/V MARBLE (39.641/1983) δολ. 14.175.000 Έλληνες.

— M/V OCEAN FAITH (35.900/1976) δολ. 7.900.000 Νορβηγοί.

— M/V NIKOS KAVADIAS (33.300/1972)

## 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.

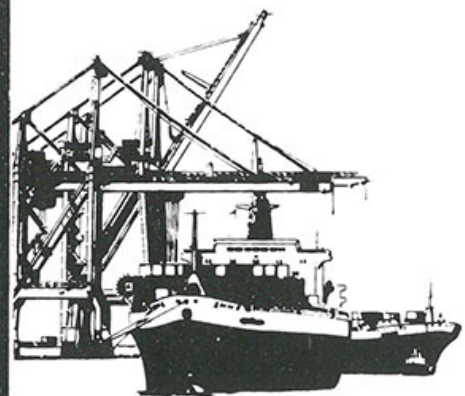
«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177 502 Tlx. 21 2868 GN GR

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

Tel. 225.4627 8. Tlx. RS 29292 ERMIONI. CABLE - SARGEORGE SINGAPORE



# NAFTIKA CHRONIKA



## BIS, FOC AND THE ITF

Undoubtedly the most decisive development in the field of free registries has been the creation of the so-called «second registries» (bis) with Norway's NIS in the lead. Indeed, this registry caught on at once with Norwegian owners, most of whom abandoned the national register, as a result of which more than 100 ships were transferred to NIS during the first weeks following its establishment in June 1987. By mid-1989, NIS has signed on more than 500 ships of 12.6 million tons.

It was inevitable that NIS should inspire imitators, a development which created problems both for the traditional flags of convenience (FoC) and for the International Transport Federation (ITF), which has been fighting FoC for the last forty years.

The main problem lies in the fact that the ITF's struggle is based on the desire for a genuine link between a ship's flag and its owners. The new bis registries cannot become targets for the ITF in this respect because they do maintain a genuine link between flag and owner and differ from the national flag only with respect to wage scales and working conditions.

It is to be noted, also, that many of the maritime unions affiliated to the ITF consider the second registries to be preferable alternative to FoC since a proportion of the crew has to be composed of the country's nationals and as far as safety is concerned, they are not to be compared with FoC ships. The ITF, therefore, finds it hard to take a stance.

## PIRAEUS HOSTS ANOTHER SUCCESSFUL INTERNATIONAL SEMINAR

Age restraints can lead to vessel shortage as well as an amount of 80 billion dollars will be needed to fund the replacement of the ageing world fleet.

Above remarks belong to speakers and panelists which attended the seventh annual international seminar on the world economy and ship finance, titled «What Price Longevity?» which was once again successfully held at the Piraeus Marine Club and organised jointly by the Club and the International Centre for Shipping, Trade and Finance of the City University Business School of London.

The seminar was also addressed by Messrs Michael Peratikos vice-chair-

man of the Greek Shipping Cooperation Committee, London, Nicos Pappas, Minister of Mercantile Marine, Sir David Miers, British Ambassador to Greece, Dr. Adrian Seville, Registrar of the City University, London and Professor Costas Grammenos, Director of the International Centre for Shipping, Trade and Finance.

In the greek pages of the present edition «Naftika Chronika» present the views expressed by the unique assembly of distinguished persons from the fields of international Shipping, Banking, Insurance, Law and the Academia on the prospects of the world economy and ship finance.

In addition to its meetings, FONASBA held a seminar addressed by two experts on port agency and chartering — Jean Leuret and John Besman — who highlighted recent legal decisions and their effects, present and future upon trading.

FONASBA's 1990 Annual Meeting will be held in Stockholm next September.

## BIMCO APPROVES NEW COMMUNICATIONS NETWORK

The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) has agreed during the recent council's executive meeting in Paris to go ahead with Bimcom, a global communications network for the maritime industry.

Bimcom will be a separate commercial enterprise to BIMCO and members will be offered subscriber shares at \$ 10,000 each. A share prospectus will be distributed to BIMCO members before the end of the year together with an invitation to participate in the equity.

The concept, with BIMCO members as sole owners and shareholders, was first aired publicly in May at the general meeting in Hamburg. Bimcom aims to provide a fully comprehensive global network with a wide range of information services.

## JAPAN AND TAIWAN JOIN FONASBA

Japan and Taiwan have joined FONASBA — the Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents.

Their applications for membership were confirmed at FONASBA's regular autumn series of meetings, held this year in Singapore between October 23-27, the first time this worldwide shipping organisation has met in Asia.

A record number of delegates — over 100 from 25 of FONASBA's member countries together with two P and I Club members — attended. Their hosts were the Singapore National Shipping Association, whose Vice-President, Mr. A. R. Jumabhoy, acted as chief delegate from Singapore.

Under the presidency of Nico J. Cotzias, of Greece, the meetings dealt with a range of topics affecting FONASBA's function of promoting and protecting the interests of Shipbrokers and Agents throughout the World.

## EXTRA PREMIUS

The insurance event of the year which created not a little concern in shipping circles was the demand from most P & I associations (Clubs) for payment of extra premium by members to cover deficits incurred in 1986, 1987 and 1988. One of the larger Clubs asked its members to pay more than 100% of the premium they had already paid for 1986-88.

Naturally, since these are mutual assurance associations, members will have to make these payments gracefully. The fact is that over the years, the Clubs have been very skilful in maintaining stability in the matter of premium, which is why the demand for extra payment came as an unpleasant surprise.

## SHIPBUILDING ACTIVITY

At the beginning of the second half of 1989, there were 1,307 ships under construction throughout the world totalling 12.3 million grt. (an increase of 9.7%) with another 1,048 ships of 15 million grt. on order (an increase of 6.6%). Thus, a total of 2,355 ships of 27.3 million grt. or more than 40 million dwt. is to be added to the world fleet, 81% of it before the end of 1990.

The largest additions to their order books, to the tune of 37%, were marked by the shipyards of Taiwan and Spain. Japan followed with an increase of 30%. Italian and Finnish yards, on the other hand, marked a decline of 13% in orders and Denmark 10%.



Of the ships on order, 42 are above the 100,000 grt. range. Of these, 15 are in the 100-125,000 grt. range, 17 between 125 and 150,000 and 10 of more than 150,000 grt. In deadweight terms, 16 ships are in the 200-250,000 dwt. range and 21 in the 250-300,000 dwt. range. Of these large vessels, 22 are being built in South Korea, 19 in Japan and one in Italy.

Records for the first half of 1989 are the following: For tankers, the «World Prime» of 143,941 grt. and 276,052 dwt. delivered by the Daewoo yards to World Shipping of Hong Kong. For bulk carriers, the «Dahglia» of 106,000 grt. and 207,00 dwt., built by Hyundai for Korea Line of Seoul. Finally, the record for car ferries was the «Casanova» with a capacity of 2,600 passengers and 600 cars delivered by the Chantiers de L'Atlantique to France's SNCM.

The largest ship ever to be built in Rumania was the bulk carrier «Comanesti» of 171,875 dwt. delivered by the Costanza yards to the Rumanian state company Navtom.

#### THE BERLIN WALL AND SHIPPING

One might wonder at what connection there could be between the recent mass exodus of East Germans to the West and shipping. And yet, this vast influx of people into West Germany has created an acute shortage of accommodation despite the fact that the West German government has done its best to distribute the newcomers throughout the country.

In Hamburg, the town fathers tried to solve the problem by resorting to a car ferry, the Irish-owned «Patrick II», which can accommodate 1,000 persons. The deal was not concluded because the price was too high, but negotiations contin-

ue, not only with the owners of the Irish ship, but with Scandinavian and British owners too.

If the flight to the West continues, it may well be that the demand for suitable tonnage will increase, proving once more that when stone walls collapse, «wooden walls» (i.e. ships) can save the day.

#### AN AMERICAN CHALLENGE

At a congress of mixed transport companies, the director of Sea-Land advised American shipping companies to develop new forms of cooperation with EC companies in order to adapt themselves to conditions within the Community.

He reminded his listeners that the Common Market was perhaps the sole phenomenon in the past decade in which American interests had not played a predominant role. A market of 324 million consumers, comparable to the U.S. market in terms of net national income and more interesting than the Japanese market, could not be ignored.

American shipping companies should therefore adapt their operating conditions in such a way as to seize opportunities being offered in Europe through cooperation and partnership.

He believed American business activity could concentrate in penetrating the European hinterland beyond ports-of-call with participation in mixed transport enterprises handling containers and participation in intra-European communications enterprises regardless of the mode of transport. In this respect, the American shipping companies should seek closer cooperation with road, rail and ferry companies, transit companies and even airlines.

#### «FIESTA» AND «FANTASIA»

In order to compete with P & O's giant cross-channel ferries, British Ferries, owned by the Sealink group, have bought two large ferries now being converted in Germany, for the Dover-Calais run. They will go into service at the beginning of the new year.

These ships will be the most luxurious vessels ever to ply the Channel. Besides being three times larger than those now in use, they will have increased safety features, over and above legal requirements. They are being converted at the Lloyd Werft and the Bremen Vulkan yards.

They will be named «Fiesta» and «Fantasia» and are scheduled to enter service in January and March 1990 respectively. Each will carry 1,800 passengers and 650 cars. They are being decorated by an American firm which claims that «no other ferry can compete with them».

#### SULZER ZA40S ENGINES FOR BELGIAN FERRY

Another cross-Channel ferry is to be propelled by Sulzer ZA40S diesel engines. Regie des Transports Maritimes (RTM), the Belgian maritime transport authority, has ordered a new jumbo-sized ferry at the Temse shipyard of Boelwerf SA. She will have four Sulzer 8ZA40S medium-speed diesel engines with a combined maximum continuous output of 21 120kW (28 715bhp) at 510 rev/min.

The engines will be supplied by MBS Diesel Engines Ltd of Winterthur, Switzerland, who will be the main contractor providing engineering support for the

## 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 - 4523.446 - 4510.318 - 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



engine installation and after-sales services.

The new ferry is for service on the O-stand — dover route across the English Channel. She will be 160m long with a breadth of 27m, and be able to carry a-

bout 120 trucks or 700 motor cars, or some combination of both, on two main vehicle decks with a total lane length of 1750m. She will have capacity for some 1200 day passengers, and will also have 300 passenger cabin berth.

## NORSKE VERITAS CELEBRATES 15TH ANNIVERSARY

With a press conference organised at the Yacht Club on November 24th and a large reception given at the evening of the same day at the Athens Intercontinental Hotel, Det Norske Veritas celebrated its 125th anniversary.

Speaking to the press Mr. S. Ullring, president and chief executive officer of DnV, said that for 125 years, the role of Det norske Veritas has been to identify the risk and manage it. First in the survey and classification of ships, in more recent years in offshore projects and for landbased industry worldwide. The watchword for DnV throughout has been to help maximise the return on the clients' investment.

In a business world constantly challenged by technology and nature, DnV offers high-quality, cost-effective services that address the problems of introducing new technology while safeguarding life, equipment and, the environment around us.

Today, 125 years after its founding in 1864, Det norske Veritas is one of the world's leading maritime classification societies, with a proven commitment to research and development. As an independent foundation, it meets the demands for tailor-made services in a wide variety of industries through a group of wholly-owned limited companies.

DnV has successfully helped meet the technical challenge of winning oil from beneath the stormy waters of the North Sea. It can also help ensure quality in maritime transport, in offshore construction and operation, in land-based processing and manufacturing, and in aviation and space activities.

Further Mr. Ullring said that the management and appraisal of technical risk, which is main mission of DnV, has

been enhanced by the long involvement of DnV with the support of shipping. The experience thus gained can be easily utilised on the land based industry. The extensive network of DnV offices world wide, comprised of about 170 offices is an additional asset to this effect.

According to Mr. S. Verle, president of DnV Classification, the most important challenge which shipping is presently facing, is the subject the ageing ships. By this term, ships of more than 15 years old are referred to, and it is concerned with mainly larger sizes of oil tankers and combination carriers. This matter has arisen due to the fact that the normal time horizon for such ships as a design requirement is between 15 and 20 years. Nevertheless and for reasons related to the level of freight rates, these ships may continue trading for quite longer time. For example a hot subject at present is the way of extending operational life of VLCC's (Very Large Crude Carriers) for more than 20 or even 25 years. At present the VLCC fleet is comprised from about 410 ships, out of which about 300 have been constructed in the beginning up to the mid 70's thus they are between 15-20 years old.

At this point, Mr. Verle, commented that the role of classification societies is very critical, as they are invited to survey and thus determine, based on their decision, the future of these ships. The underwriters have already raised criticism against the class societies as being flexible in this role. On the contrary to this, Mr. Verle, said, that the class societies have already offered substantial services to the promotion of ships' safety, as well as, to the development of marine technology.

Recently DnV classed fleet has passed the milestone of the 50 Million GRT. Today the total DnV classed fleet is 53.3 Mill. GRT and 4240 ships, which corresponds to about 12.3% of the world merchant fleet, as well as 100 drilling and service rigs. The share of DnV in newbuilding contracts placed so far is even higher, standing at 16%. While much of the fleet growth is attributed to the heavy Norwegian second hand tonnage purchases, the internationalisation of its fleet makes DnV more attractive to the international owners.

The Greek owned fleet comprises the second in importance and size fleet classed by DnV and it is approximately 16% of the total DnV classed fleet.

### 50 YEARS AGO

— The establishment of a Black Sea - Eastern Mediterranean line does not complete the desired network of external lines but does fill an existing gap.

— Greek shipping's one and only fruit carrier, the «Argo», owned by Mr. Eugene Eugenides, starts on her maiden voyage within the next few days.

— In a recently published study, Mr. S. Makrymichalos deals with the «Legal position of Lloyds in British and Greek law». The subject is indeed an interesting one since there is a great deal of confusion in Greece with regard to the status of Lloyds.

— A War Risks Insurance Organization has been set up in Athens in order to insure the crews of Greek merchant ships against war risks.

— On the night of November 14, the cargo ship «Georgios» of 2,215 grt. built in 1910 and owned by Mr. N. Lagoutis, hit the wreck of the Danish liner «Canada» sunk by a mine, and suffered serious bow damage. The Greek cargo ship «Elena R.» of 4,576 grt. built in 1917 and owned by Mr. A. Roussos, sailing from the Argentine with a cargo of grain for Antwerp and heading for a British port to undergo cargo inspection, hit a mine and sank, fortunately with no casualties.

(Naftika Chronika No. 215, 1.12.1939)

PHONES: 675.4321, 321.7588  
TELEX: 87517

# JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIODIS" BALTIMORE





# Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ αεροσκάφους - δ. = δηλαδή - ε. = έφθασε)  
(δ.) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν)

|                               |    |        |                              |                             |    |        |                          |
|-------------------------------|----|--------|------------------------------|-----------------------------|----|--------|--------------------------|
| ABIN O' I' A TREINTER (δ.)... | 68 | 51073  | δ. Π. Σαΐδ 8/9               | ANAMELI...                  | 77 | 14584  | δ. Σουέζ 21/9            |
| AGAMEMNON...                  | 83 | 13800  | α. Κιτιμάτ 12/9              | ANASTASIA...                | 80 | 15688  | ε. Αμβούργο 23/9         |
| AGGELIKH...                   | 65 | 8374   | α. Γένοβα 19/9               | ANASTASIS (δ.)...           | 75 | 69222  | πρόσ. Φορκόντο 21/8      |
| AGIA GALLHNH...               | 73 | 8243   | μεσογειακές μεταφορές        | ANAFH...                    | 85 | 34400  | ε. Ν. Ορλεάνη 12/9       |
| AGIA EYΘYMI...                | 69 | 9099   | α. Πειραιά 16/9              | ANDREAS...                  | 77 | 15592  | δ. Σουέζ 19/9            |
| AGIA SOΦIA...                 | 85 | 24500  | α. Κασσιούγκ 10/9            | ANDRIOTHS...                | 71 | 18634  | δ. Σουέζ 4/9             |
| AGIASOS...                    | 82 | 36000  | α. Γουκαμάτσου 14/9          | ANDROMACHH...               | 69 | 40316  | α. Χόμπτον 16/9          |
| AGIOS MAKAPIOΣ...             | 68 | 25003  | α. Χόγκ Κόγκ 17/9            | ANDROMEDA (δ.)...           | 84 | 38500  | πρόσ. Ιαπωνία 6/9        |
| AGIOS PANAYIOTIS...           | 69 | 14029  | επωλήθη Νορβηγούς            | ANDROS...                   | 85 | 34500  | πρόσ. Ιαπωνία 4/9        |
| AETOS...                      | 72 | 3065   | α. Μαρίνα ντί Καράρα 15/9    | ANDROS APIS (μ.)...         | 72 | 119505 | πρόσ. Ρίτσιντ 28/8       |
| AΘHNAI...                     | 67 | 9443   | α. Βαρκελώνη 19/9            | ANDROS ATLAS (μ.)...        | 72 | 119505 | πρόσ. Τόρυντο 5/9        |
| AΘΛΟΣ (δ.)...                 | 69 | 2671   | δ. Δαρδανέλλια 17/9          | ANDROS GEORGIOS (δ.)...     | 76 | 115461 | δ. Σουέζ 13/9            |
| A' I' BALI...                 | 70 | 8898   | δ. Σουέζ 5/9                 | ANDROS MELETEMI...          | 73 | 32781  | α. Ν. Ορλεάνη 19/9       |
| AIGAION...                    | 77 | 14274  | δ. Σουέζ 1/9                 | ANDROS OKEANIA...           | 77 | 20676  | α. Κολούμπια ρίβερ 9/9   |
| A' I' LANT SKA Y...           | 76 | 11084  | ETA Πασαγιός 23/9            |                             |    |        |                          |
| A' I' LANT SKIPER...          | 84 | 16800  | δ. Παναμά 31/8               |                             |    |        |                          |
| A' I' LANT TSEM...            | 85 | 16800  | α. Ασταμπούλα 18/9           |                             |    |        |                          |
| A' I' RHNS EMERANT...         | 77 | 9136   | ε. Μαρίνα ντί Καράρα 19/9    | ANEMOS...                   | 76 | 8376   | επωλήθη Έλληνες          |
| A' I' RHNS NTESTINY...        | 71 | 78021  | ε. Σεπετίμα 11/9             | ANEMONH...                  | 79 | 10996  | α. Φουτζέιρο 24/7        |
| A' I' RHNS SAPHIR...          | 77 | 9136   | δ. Σουέζ 8/9                 | ANOHIPPI H...               | 76 | 16646  | ε. Βομβόη 26/8           |
| AITZIAN GUY I NT...           | 83 | 20960  | α. Καζομπλάνκο 30/8          | ANIPAR...                   | 72 | 10527  | α. Βομβόη 8/9            |
| AITZIAN LA I ON...            | 77 | 38484  | πρόσ. Σιγκαπούρη 29/8        | ANNA (δ.)...                | 69 | 46389  | α. Βενετία 8/9           |
| AITZIAN NTOΛΦIN...            | 73 | 8224   | α. Βαρκελώνη 18/9            | ANNA A...                   | 79 | 12214  | δ. Παναμά 13/9           |
| AITZIAN NTOΛΦIN...            | 83 | 35000  | πρόσ. Κουβέιτ 29/8           | ANNITSA A...                | 83 | 35808  | α. Γκνάνσκ 26/8          |
| AITZIAN SH...                 | 73 | 53964  | δ. Πόρτ Σαΐδ 9/9             | ANNOYAA...                  | 71 | 9826   | ε. Φλόσιονγκ 13/9        |
| AITOLLOS (δ.)...              | 69 | 1599   | μεσογειακές μεταφορές        | ANTZELIK GKRENS...          | 71 | 30193  | α. Βενετία 31/8          |
| AKMH...                       | 77 | 16080  | α. ΧΑ 14/9                   | ANTZELIK PAOYEP...          | 87 | 25169  | α. Ρότερντομ 23/9        |
| AKPITAS...                    | 78 | 13889  | α. Σιγκαπούρη 18/9           | ANTZELIK PROTEKTOP...       | 77 | 34130  | α. Σιγκαπούρη 16/9       |
| AKROPOLIS (δ.)...             | 78 | 198764 | στην Πάχη (άποθήκη)          | ANTZELIK SPIRIT...          | 84 | 36353  | ε. Ρότερντομ 22/9        |
| AKROPOLIS...                  | 72 | 13638  | α. Λός Αντζέλες 3/9          | ANTZELIK FAIHO...           | 84 | 36353  | α. ΓΚλάντσοουν 10/9      |
| AKTIA...                      | 75 | 23785  | α. Πρίνς Ρούπερτ 9/9         | ANTZELIK XOOPY...           | 85 | 25300  | δ. Παναμά 17/9           |
| ALBORADA...                   | 77 | 5868   | αργεί Πειραιά                | ANTZOYLETTA...              | 78 | 24941  | α. Ναγκόνο 15/9          |
| ALEXANDRA...                  | 74 | 10058  | πρόσ. Κούβα 11/8             | ANTONHNS I. AGGELIKOY...    | 81 | 30622  | α. Φιλαδέλφεια 12/9      |
| ALEXANDREIA...                | 75 | 22575  | ε. Μπουότο 3/8               |                             |    |        |                          |
| ALEXANDREIA...                | 81 | 14641  | α. Μπαντόρ Άμπας 10/8        | SHS...                      | 89 | 70000  | α. Λονδίνο 20/9          |
| ALEXANDROS II...              | 77 | 1598   | ε. Πειραιά 8/8               | AOYOPAPA PERA...            | 76 | 6051   | μετ. «Κετ»               |
| ALEXANDROS III...             | 77 | 1584   | ε. Πειραιά 4/5               | APHE...                     | 73 | 16397  | α. Φιλαδέλφεια 18/9      |
| ALEXANTER...                  | 57 | 4365   | αργεί Χαλκίδα                | APHLIOTHS...                | 75 | 35716  | ε. Πειραιά 19/9          |
| ALEXION XOOPY...              | 68 | 9084   | α. Σάντος 16/9               | APHOIA...                   | 75 | 34409  | ε. Ρίο Γκρόντε 25/8      |
| ALΘAIA...                     | 74 | 23757  | ε. Ρότερντομ 22/9            | APAKON...                   | 73 | 10713  | α. Τέξας Σίτυ 15/8       |
| ALIKRATOP...                  | 83 | 15857  | α. Δακάρ 22/8                | ARAMIS (δ.)...              | 77 | 75124  | δ. Παναμά 18/9           |
| ALINE...                      | 63 | 10383  | ε. Σιγκαπούρη 14/9           | ARAMPELAA...                | 82 | 13800  | α. Τέξας Σίτυ 15/8       |
| ALINTA...                     | 73 | 23218  | α. Ντάρμαν 1/9               | ARGONAUTHS (δ.)...          | 78 | 75588  | α. Πόρτ Άρθουρ 7/9       |
| ALKAIOS...                    | 77 | 11213  | α. Ρίο Τανέιρο 6/9           | ARGO EEPLOPER...            | 78 | 20328  | α. Νταμπέρ 7/9           |
| ALKIMOS...                    | 85 | 24700  | α. Αμβέρσα 9/9               | ARGO TRE I NTER...          | 78 | 20328  |                          |
| ALKMHNH...                    | 79 | 10996  | α. Λίβερπουλ 23/9            |                             |    |        |                          |
| ALKYONIS...                   | 73 | 13631  | α. Αμβέρσα 21/9              | ARETH...                    | 73 | 13631  | δ. Σουέζ 4/9             |
| ALMA...                       | 80 | 11584  | ε. Φουτζέιρο 2/9             | ARETHOYSA II...             | 72 | 20239  | δ. Σουέζ 6/9             |
| ALMA II...                    | 72 | 9709   | πρόσ. Κασσιούγκ 26/8         | ARIANA...                   | 73 | 23134  | α. Κολόμπο 18/9          |
| ALMPERTA...                   | 84 | 17882  | α. Πειραιά 23/9              | ARIEL...                    | 70 | 7571   | α. Ουμέα 21/9            |
| ALONHOS (δ.)...               | 72 | 17355  | δ. Μάλτα 15/9                | ARISTOTELHS...              | 85 | 13600  | α. Χακόντα 14/9          |
| ALFA SH (δ.)...               | 68 | 35450  | δ. Παναμά 14/9               | ARION...                    | 73 | 13633  | πρόσ. Δακάρ 27/8         |
| ALFA TZOYPIYTER...            | 85 | 14400  | ε. Κασσιούγκ 13/9            | ARK MINOS...                | 76 | 5999   | α. Βερμούδα 12/9         |
| ALFA TΣAΛΛENTZ...             | 85 | 10511  | α. Πορταγόνα 5/9             | ARKADI...                   | 83 | 4097   | αργεί Πειραιά            |
| ALFA FE I O...                | 84 | 22000  | δ. Σουέζ 12/9                | ARKADIA (δ.)...             | 82 | 30042  | δ. Παναμά 13/9           |
| ALFA ΦΛΕ I M...               | 82 | 32320  |                              | ARKADIA...                  | 84 | 20494  | ε. Ντιλσκέλεσι 14/9      |
|                               |    |        |                              | ARKAZ...                    | 88 | 36309  | α. Ν. Ορλεάνη 3/9        |
| AMAZONIA...                   | 77 | 9328   | ε. Μπαντόρ Σαχίντ Ρεζαΐ 19/8 | ARMENISTHS...               | 81 | 16300  | α. Βοστώνη 19/9          |
| AMARYALIS...                  | 83 | 13600  | α. Ν. Υόρκη 15/9             | ARMONIA...                  | 73 | 23144  | α. Βανκούβερ 3/9         |
| AMILLA...                     | 72 | 13631  | πρόσ. Ντάρμαν 29/8           | ARMPELAA...                 | 75 | 22575  | α. Ντάρμαν 9/9           |
| AMORGOS...                    | 83 | 34000  | δ. Πόρτ Σαΐδ 19/9            | ARTEMIS...                  | 87 | 36648  | πρόσ. Βραζιλία 28/8      |
| AMFION...                     | 78 | 11173  | α. Λός Αντζέλες 18/9         | ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)...        | 77 | 66259  | επισκευές Λισσαβώνα 25/8 |
| ANAGGEL APOLLON...            | 79 | 10996  | πρόσ. Νέμροουτ Μπαϊή 23/8    | APXAGGELOS...               | 84 | 22172  | πρόσ. Λός Αντζέλες 31/8  |
| ANAGGEL APHKONOT...           | 81 | 36061  | δ. Σουέζ 10/9                | APXAGGELOS...               | 76 | 30149  | πρόσ. Ματάντζας 6/7      |
| ANAGGEL ARHS...               | 80 | 10996  | α. Μονίλο 15/8               | APXHGETHS...                | 76 | 19633  | α. Σιγκαπούρη 15/9       |
| ANAGGEL ATLAS...              | 84 | 10000  | α. Σιγκαπούρη 8/9            | APXIMHNHS...                | 84 | 25063  | α. Ρότερντομ 12/9        |
| ANAGGEL BENTZOYR...           | 89 | 36781  | α. Πειραιά 12/9              | APXIMHNHS...                | 85 | 13600  | α. Βοστώνη 19/9          |
| ANAGGEL BIKTOPY...            | 79 | 10996  | α. Αλγκεθόρος 15/9           | ASZKONA...                  | 66 | 35001  | α. Βανκούβερ 3/9         |
| ANAGGEL GKΛOPY...             | 74 | 13633  | ε. Μίνο 21/8                 | ASZLE Y...                  | 81 | 30500  | α. Ντάρμαν 9/9           |
| ANAGGEL GΟΥ' I ΣNTOM...       | 74 | 13348  | α. Κεμπέκ 8/9                | ASZPILOZ (δ.)...            | 85 | 45065  | πρόσ. Βραζιλία 28/8      |
| ANAGGEL ENTHBOP...            | 78 | 13889  | α. Ρότερντομ 13/9            | ASZTHP...                   | 74 | 13633  | α. Βαρκελώνη 13/9        |
| ANAGGEL EEPPEZ...             | 82 | 29487  | α. Σιγκαπούρη 16/9           | ASZTYPALAIA (δ.)...         | 70 | 17485  | α. Πόρτ ντί Μπουκ 18/9   |
| ANAGGEL HKAL...               | 83 | 20432  | δ. Σουέζ 16/9                | ASZΦAANT TRE I NTER (δ.)... | 62 | 18033  | α. Μόρεχεϊν Σίτυ 12/9    |
| ANAGGEL INTEAΛITZENΣ...       | 82 | 24655  | ε. Ρίο Τανέιρο 1/9           | ATENI (δ.)...               | 76 | 28059  | δ. Μπρίεχου 17/9         |
| ANAGGEL ANHTER...             | 85 | 14400  | α. Πειραιά 11/9              | ATANTIKA (μ.)...            | 81 | 14582  | ε. Σετουμπάλ 15/9        |
| ANAGGEL AIMPETY...            | 76 | 13633  |                              |                             |    |        |                          |
| ANAGGEL MA I T...             | 78 | 13889  | α. Ν. Υόρκη 15/9             | ATANTIK EMPEROP (δ.)...     | 74 | 128399 | πρόσ. Σάο Σεμπεστίο 27/8 |
| ANAGGEL NTEΓKNITY...          | 84 | 24643  | πρόσ. Ντάρμαν 29/8           | ATANTIK SAN (δ.)...         | 78 | 35315  | ε. Φιλαδέλφεια 18/9      |
| ANAGGEL ONISYTY...            | 83 | 18641  | δ. Πόρτ Σαΐδ 19/9            | ATANTIK SENBOP...           | 83 | 37452  | ε. Λός Αντζέλες 2/9      |
| ANAGGEL PAOYEP...             | 82 | 19343  | α. Λός Αντζέλες 18/9         | ATANTIK SE I OP...          | 77 | 37456  | α. Λός Αντζέλες 17/9     |
| ANAGGEL ΠI I Σ...             | 74 | 13631  | πρόσ. Νέμροουτ Μπαϊή 23/8    | ATANTIK STEHTZMAN...        | 81 | 35840  | δ. Σκώ 17/9              |
| ANAGGEL PROΓKPEΣ...           | 89 | 36781  | α. Μονίλο 15/8               | ATANTIS (δ.)...             | 75 | 44601  | α. Γέλο 7/9              |
| ANAGGEL PROΣPERITY...         | 76 | 13633  | α. Σιγκαπούρη 8/9            | ATLAS...                    | 77 | 11804  | α. Λονδίνο 15/9          |
| ANAGGEL ΣAEEΣ...              | 84 | 24643  | α. Πειραιά 12/9              | AYLIS...                    | 72 | 16402  | πρόσ. Σαγκάη 20/7        |
| ANAGGEL SKA Y...              | 79 | 10993  | α. Αλγκεθόρος 15/9           | AYLIS...                    | 79 | 10993  | α. Κολούμπια ρίβερ 14/9  |
| ANAGGEL SPIRIT...             | 78 | 13889  | ε. Μίνο 21/8                 | AFRIKAN GKΛOPY...           | 77 | 6096   | α. Σέτε 13/9             |
| ANAGGEL TRA I OMΦ...          | 76 | 13633  | α. Κεμπέκ 8/9                | AFPOΣ...                    | 70 | 18328  | α. Σφώε 16/9             |
| ANAGGEL TΣAMPION...           | 71 | 9229   | α. Ρότερντομ 13/9            |                             |    |        |                          |
| ANAGGEL ΦINTEAITY...          | 79 | 13883  | α. Ρότερντομ 22/9            |                             |    |        |                          |
| ANAGGEL ΦOPTCIOYH...          | 74 | 13633  | α. Νταμπέρ 16/9              | BAΛH ΠEPO...                | 63 | 8406   | α. Τσάρλεστον 10/9       |
| ANAGGEL XAΠΠINEΣ...           | 73 | 13631  | α. Σιγκαπούρη 16/9           | BAPEHBEΛΣ...                | 76 | 11802  | δ. Πόρτ Σαΐδ 18/9        |
| ANAGGEL XONOP...              | 76 | 13633  | ε. Βομβόη 25/8               | BAΣIΛEIOΣ X (δ.)...         | 65 | 1423   | α. Πειραιά 4/9           |
| ANAGGEL XOOPY...              | 74 | 13633  | α. Χόγκ Κ-ονκ 1/9            | BAΣIΛEIOΣ XI (δ.)...        | 59 | 1599   | α. Πειραιά 9/9           |
| ANAGGEL XOPAI ZON...          | 77 | 15378  | α. Τερνέστη 21/9             | BAYAPIA...                  | 86 | 12963  | επωλήθη αλλοδαπούς       |
|                               |    |        | ε. Σαγκάη 4/9                |                             |    |        |                          |



|                     |    |       |                       |
|---------------------|----|-------|-----------------------|
| ΒΕΝΕΤΙΚΟ            | 78 | 12238 | πρός Σιγκαπούρη 26/8  |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)      | 66 | 39580 | α. Γουρμπούρ 29/8     |
| ΒΕΡΓΩ (μ.)          | 72 | 57527 | α. Ν. Όρλεάνη 18/9    |
| ΒΙΒΗ Μ.             | 78 | 1600  | α. Άμβέρσο 9/9        |
| ΒΙΚΤΟΡΥ ΡΗΦΕΡ       | 69 | 4787  | α. Πειραιά 13/7       |
| ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ          | 78 | 14568 | α. Κασσιούγκ 8/9      |
| ΒΟΛΑΝΤ Ι.           | 58 | 10340 | μεσογειακές μεταφορές |
| ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ | 59 | 9374  | α. Πειραιά 17/9       |
| ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)      | 67 | 35041 | πρός Χιούστον 30/8    |

|                    |    |       |                         |
|--------------------|----|-------|-------------------------|
| ΓΑΛΗΝΗ             | 58 | 1584  | μεσογειακές μεταφορές   |
| ΓΑΛΗΝΗ             | 77 | 39236 | α. Λός Άντζελες 11/9    |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)   | 61 | 18796 | μεταφορές Φουτζέιρα     |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.        | 72 | 12204 | πρός Μπέρμινγχαμ 21/8   |
| ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)   | 75 | 16489 | α. Λός Πάρις 17/9       |
| ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ    | 69 | 12836 | α. Λέ Χάβρη 11/9        |
| ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ Υ        | 74 | 19702 | πρός Μπιντάρ Αμπάς 16/8 |
| ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.) | 65 | 2986  | διάλυση Έλλάδα          |
| ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)     | 65 | 3998  | διάλυση Έλλάδα          |
| ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.) | 66 | 2475  | α. Σουέζ 20/9           |
| ΓΚΑΣ ΣΟΥΕΖ (δ.)    | 65 | 1598  | α. Σουέζ 16/9           |

|                         |    |        |                        |
|-------------------------|----|--------|------------------------|
| ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ Ι ΝΤ.         | 83 | 21200  | α. Πειραιά 19/9        |
| ΓΚΙΚΑΣ                  | 80 | 10991  | α. Χιρόχου 16/9        |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ           | 74 | 59995  | α. Ίμινγκχαμ 31/8      |
| ΓΚΛΟΡΙΑ                 | 88 | 4050   | α. Σιγκαπούρη 2/9      |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ Ι Ρ.       | 76 | 16014  | α. Ν. Όρλεάνη 19/9     |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ        | 73 | 16439  | α. Ν. Όρλεάνη 14/9     |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ            | 76 | 13036  | α. Ν. Όρλεάνη 14/9     |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ             | 77 | 11733  | α. Ν. Όρλεάνη 14/9     |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ           | 74 | 16439  | μετ. «Nips (Μπχ.)      |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ         | 77 | 16275  | α. Μπρέικ 19/9         |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ        | 78 | 13005  | α. Κριστοπόλ 10/9      |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΟΡΝΤ         | 72 | 12919  | α. Ν. Όρλεάνη 16/9     |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ            | 72 | 12919  | α. Κόρπου, Κρίστι 24/8 |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ Ι ΝΤΕΡ      | 79 | 14530  | α. Σιγκαπούρη 9/9      |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ Ι Σ         | 74 | 13036  | α. Ν. Όρλεάνη 15/9     |
| ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ         | 72 | 13179  | α. Ρότερνταμ 14/9      |
| ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ           | 73 | 32624  | α. Τόρντο 16/9         |
| ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)       | 74 | 109693 | α. Κιόδι 18/9          |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ           | 76 | 14592  | α. Σιγκαπούρη 7/9      |
| ΓΚΡΕ Ι Σ Λ              | 71 | 16306  | α. Σουέζ 10/9          |
| ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)            | 58 | 12732  | α. Πειραιά 15/9        |
| ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ      | 72 | 19960  | α. Πειραιά 10/9        |
| ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ         | 74 | 23010  | α. Σίν Νικόλας 16/9    |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ      | 76 | 19264  | α. Μονίλα 3/9          |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ         | 79 | 19264  | α. Μονίλα 25/8         |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ         | 75 | 19264  | πρός Βιτόρια 25/8      |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ         | 79 | 19267  | α. Ντοβέρ 21/9         |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ          | 72 | 19426  | α. Σέτε 20/9           |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ       | 76 | 19264  | α. Σουέζ 21/9          |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ        | 73 | 19451  | α. Σύντο 9/9           |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ           | 74 | 19264  | α. Ιντσόν 12/9         |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ        | 77 | 19265  | α. Σουέζ 16/9          |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ     | 75 | 19451  | α. Φιλανδελφεία 17/9   |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ          | 73 | 19451  | α. Μπινγκουά 6/9       |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)  | 85 | 17199  | α. Λός Πάρις 20/9      |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.) | 84 | 17199  | α. Πειραιά 19/9        |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)  | 86 | 17199  | α. Σουέζ 19/9          |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)    | 84 | 17199  | α. Πόρτ ντε Μπουκ 18/9 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ      | 74 | 18204  | α. Φιλανδελφεία 19/9   |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)    | 86 | 17199  | α. Φό. 16/9            |

|                   |    |       |                         |
|-------------------|----|-------|-------------------------|
| ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)     | 75 | 19752 | α. Φό. 16/9             |
| ΔΑΙΔΑΛΟΣ          | 73 | 7323  | πρ. «View of Nagasaki   |
| ΔΑΦΝΗ (δ.)        | 70 | 48473 | α. Ντόν, Αϊλντ 6/9      |
| ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ       | 58 | 10586 | α. Ρότερνταμ 22/9       |
| ΔΗΛΟΣ (δ.)        | 71 | 17957 | α. Κωνσταντινούπολη 7/9 |
| ΔΗΛΟΣ             | 70 | 8825  | α. Ν. Υόρκη 14/9        |
| ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)      | 82 | 31000 | πρός Τόκιο 7/8          |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.       | 83 | 35911 | α. Σιγκαπούρη 17/9      |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ         | 76 | 62565 | πρός Ακρόπο 16/9        |
| ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ        | 68 | 15090 | α. Πειραιά 29/8         |
| ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)   | 68 | 46687 | μεσογειακές μεταφορές   |
| ΔΥΣΤΟΣ            | 72 | 3847  | α. Πειραιά 17/9         |
| ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ      | 86 | 34620 | α. Λονδίνο 21/9         |
| ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ     | 69 | 12705 | α. Γιβραλτάρ 13/9       |
| ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ Ι ΝΤΕΝΤ | 85 | 21300 | α. Βιστόρια 7/9         |

|                       |    |        |                      |
|-----------------------|----|--------|----------------------|
| ΕΒΙΑ                  | 61 | 10029  | α. Ντάρμπαχ 7/9      |
| ΕΒΜΑΡ                 | 76 | 16398  | α. Ζίρκου Αϊλντ 20/9 |
| ΕΘΝΙΚ (δ.)            | 75 | 125947 | πρός Φλάσσιγκ 14/8   |
| ΕΘΝΟΣ                 | 77 | 16726  | α. Ντάρμπαχ 13/9     |
| ΕΙΡΗΝΗ                | 85 | 12811  | πρός Φό. 6/8         |
| ΕΙΡΗΝΗ Α.             | 82 | 90747  | α. Χιρόχου 20/9      |
| ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ           | 89 | 36800  | α. Πόρτ Σαϊδ 2/9     |
| ΕΛΕΝ                  | 82 | 37811  | α. Βουβόνη 14/9      |
| ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)         | 64 | 1927   | α. Πειραιά 1/9       |
| ΕΛΙΣ (δ.)             | 69 | 1553   | α. Πειραιά 1/9       |
| ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)        | 79 | 254076 | α. Κασσιούγκ 9/9     |
| ΕΛΛΗΝ                 | 76 | 11282  | πρ. «Kin Ip          |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ       | 84 | 22315  | α. Τζόκκι 19/9       |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ         | 84 | 22135  | α. Γιβραλτάρ 17/9    |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ      | 79 | 36237  | α. Νταμπέρ 18/9      |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.) | 76 | 47344  | α. Σιγκαπούρη 4/9    |
| ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)          | 69 | 41478  | α. Πειραιά 17/9      |
| ΕΛΠΙΔΑ                | 63 | 1554   | α. Τελκχουάιν 8/9    |
| ΕΜΕΡΑΛΔ               | 85 | 28000  | α. Πειραιά 18/9      |
| ΕΜΠΡΕΣ                | 65 | 8187   | α. Ίκόνιο 17/9       |
| ΕΜΠΡΟΣ                | 78 | 8890   | πρός Όζόκι 26/8      |
| ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)    | 72 | 1596   | α. Γκρήνκ 20/9       |
| ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)  | 65 | 12079  |                      |
| ΕΝΑΡΕΙΣ               | 79 | 10985  |                      |
| ΕΝΤΕΒΟΡ               | 84 | 22208  |                      |
| ΕΝΤΕΡΠΑ Ι Ζ           | 85 | 22208  |                      |

|                 |    |        |                     |
|-----------------|----|--------|---------------------|
| ΕΞΠΛΟΡΕΡ        | 84 | 22208  | α. Φρημόντλ 7/9     |
| ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ       | 70 | 10006  | α. Βουβόνη 13/8     |
| ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.) | 72 | 126140 | α. Πειραιά 13/8     |
| ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ       | 76 | 12557  | α. Τσιτσάκι 6/9     |
| ΕΡΙΜΟΝΗ         | 66 | 4508   | α. Άμβούργο 23/9    |
| ΕΣΠΕΡΟΣ         | 77 | 31329  | α. Άμβούργο 6/9     |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.    | 76 | 16844  | α. Σιγκαπούρη 4/9   |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.      | 78 | 16935  | α. Τόρντο 17/9      |
| ΕΥΗΜΕΡΙΑ        | 73 | 13631  | πρός Κασσιούγκ 26/8 |
| ΕΥΘΥΤΗΣ         | 73 | 10006  | πρός Τσιτσάκι 24/8  |
| ΕΥΡΟΣ (δ.)      | 84 | 24310  | α. Γκούμας 2/9      |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ        | 71 | 16379  | πρ. «Ατρώπος        |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ        | 71 | 16379  | πρ. «Sturia         |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ        | 71 | 16379  | α. Πόρτ Κέλογκ 13/9 |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ        | 71 | 16379  | α. Φρημόντλ 7/9     |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ        | 71 | 16379  | α. Φό. 22/8         |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ        | 71 | 16379  | πρ. «Ορίων          |

|               |    |       |                            |
|---------------|----|-------|----------------------------|
| ΖΑΝΕΤ         | 66 | 4503  | α. Άμβούργο 13/9           |
| ΖΑΝΝΗΣ        | 81 | 22857 | α. Ρίο Τανέρο 15/9         |
| ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ   | 68 | 8035  | α. Πειραιά 10/7            |
| ΖΕΥΣ          | 71 | 87667 | α. Τόρντο 19/9             |
| ΖΗΝΟΒΙΑ       | 68 | 15841 | α. Ν. Όρλεάνη 15/9         |
| ΖΗΝΟ          | 81 | 23100 | πρός ΗΠΑ 27/8              |
| ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ   | 78 | 13941 | α. Πειραιά 20/9            |
| ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ | 78 | 13977 | α. Μπιντάρ Αμπάς 19/9      |
| ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ    | 78 | 13941 | α. Πόρτ Σαϊδ 23/9          |
| ΖΙΜ ΚΑΟΖΙΟΥΓΚ | 72 | 15952 | α. Όζόκι 13/9              |
| ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ     | 79 | 13941 | α. Μπιντάρ Αμπάς 20/9      |
| ΖΙΜ ΜΕΛΠΟΥΡΝ  | 72 | 15455 | α. Σουέζ 13/9              |
| ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ     | 78 | 13941 | α. Εϊλντ 17/9              |
| ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ    | 76 | 32465 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 76 | 11348 | α. Κονσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 77 | 34035 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 81 | 16700 | α. Πυονγκ 2/9              |
| ΖΙΝΙ          | 83 | 45025 | α. Γουρμπούρ 22/9          |
| ΖΙΝΙ          | 81 | 58397 | πρός Ρίτσοντ, Μπιντάρ 29/8 |
| ΖΙΝΙ          | 81 | 58397 | α. Φιλανδελφεία 8/9        |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 15/9            |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Σιγκαπούρη 20/9         |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Τόρντο 18/9             |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Κωνσταντινούπολη 15/9   |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Μπιντάρ Αμπάς 15/9      |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρότερνταμ 23/9          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Ρίο Πλέιτ 15/8          |
| ΖΙΝΙ          | 82 | 33374 | α. Πειραιά 1               |



|                         |    |       |                         |
|-------------------------|----|-------|-------------------------|
| ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ             | 72 | 40720 | ε. Χάμπτον 13/9         |
| ΚΡΑΝΤΩΡ                 | 71 | 8630  | α. Ν. Ορλεάνη 12/9      |
| ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)   | 74 | 18744 | α. Πειραιά 9/9          |
| ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)         | 86 | 24900 | δ. Γιβραλτάρ 3/9        |
| ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)          | 86 | 24900 | δ. Σουέζ 7/9            |
| ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)       | 68 | 14923 | ε. Βαλλέττα 19/9        |
| ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΔΙΝΒ (δ.)      | 74 | 42470 | α. Πειραιά 18/9         |
| ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)     | 67 | 14926 | ε. Βενετία 20/9         |
| ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)        | 86 | 26874 | δ. Σουέζ 23/9           |
| ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)         | 73 | 42470 | ε. Τζέντα 6/9           |
| ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)         | 86 | 24000 | δ. Παναμά 7/9           |
| ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)        | 86 | 24900 | δ. Κων/πολη 18/9        |
| ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)           | 74 | 61054 | δ. Μπριέζαμ 17/9        |
| ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)       | 73 | 61054 | ε. Πειραιά 27/8         |
| ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)         | 73 | 42470 | α. Τεργέστη 15/9        |
| ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)     | 86 | 24000 | δ. Θερντέν' Αϊλαντ 20/9 |
| ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)    | 86 | 24000 | ε. Τζέντα 6/9           |
| ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)      | 86 | 24900 | ντουπηγ. Ναγκασάκι      |
| ΚΡΙΟΣ                   | 71 | 11101 | ε. Αμβέρσα 21/9         |
| ΚΡΙΤΙΑΣ                 | 67 | 9549  | πρόξ. Κοβάλια 25/8      |
| ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.) | 80 | 19882 | πρόξ. Γιοκοχάμα 31/8    |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ              | 78 | 21194 | α. Ντάρμπαν 17/9        |
| ΚΥΔΩΝ (δ.)              | 71 | 15522 | δ. Σουέζ 1/9            |
| ΚΥΘΝΟΣ (δ.)             | 71 | 17355 | δ. Σκω 16/9             |
| ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ       | 81 | 29710 | α. Λισαβώνα 12/9        |
| ΛΑΖΑΡΟΣ                 | 63 | 7062  | ε. Πειραιά 2/6          |
| ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)          | 77 | 18658 | ε. Πειραιά 29/8         |
| ΛΑΚΩΝ                   | 69 | 8825  | α. Μπωμόντ 15/8         |
| ΛΑΜΥΡΑ                  | 83 | 36000 | α. Σακάι 12/9           |
| ΛΑΡΑ Σ.                 | 72 | 8848  | α. Βικτόρια 6/9         |
| ΛΑΡΡΥ Α.                | 70 | 16306 | ε. Βερακρούζ 22/8       |
| ΛΑΤΩ                    | 68 | 18737 | ε. Παράναγούα 5/9       |
| ΛΕΟΝΟΡ                  | 88 | 9100  | επωλήθη                 |
| ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)            | 74 | 52830 | ε. Πειραιά 5/9          |
| ΛΕΩΝ (δ.)               | 70 | 7286  | πρόξ. Αμπιζύν 10/8      |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)           | 66 | 29287 | στη Φορταλέζα (όποθηκε) |
| ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ               | 72 | 14212 | α. Νάπολη 18/9          |
| ΛΗΤΩ                    | 76 | 18104 | ε. Νταμμόμ 19/9         |
| ΛΗΤΩ                    | 77 | 11264 | ε. Γένοβα 16/9          |
| ΛΙΑ (μ.)                | 78 | 33191 | α. Λός 'Αντζελες 8/9    |
| ΛΙΚΑ                    | 76 | 61615 | α. Φουκουγιόμ 7/9       |
| ΛΙΣΜΠΟΡ                 | 71 | 2557  | επισκευές Πειραιά 13/3  |
| ΛΟΓΓΙΑΛΥ                | 69 | 9045  | στη Βασόρα              |
| ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)           | 75 | 24408 | δ. Κων/πολη 16/9        |
| ΛΟΚΡΙΣ                  | 72 | 16402 | α. Λός 'Αντζελες 30/8   |
| ΛΟΥΣΙΟΣ                 | 73 | 63287 | ε. Τοίμπα 18/9          |
| ΛΥΔΙ                    | 70 | 14878 | πρόξ. Βομβόη 18/8       |
| ΛΥΔΙΑ II.               | 74 | 8740  | α. Σινγκπούρ 18/9       |
| ΜΑΓΔΑ Π.                | 74 | 21755 | α. Γκουαγιακούα 13/9    |
| ΜΑΖΑΛ II (δ.)           | 65 | 2676  | πρόξ. Ίμπέρια 15/9      |
| ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)            | 70 | 17485 | δ. Ντόβερ 20/9          |
| ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)          | 81 | 23000 | α. Τζάκνοσβιλ 17/9      |
| ΜΑΙΡΗ                   | 68 | 22391 | ε. Γόνα 10/9            |
| ΜΑΙΡΗ                   | 84 | 14103 | πρ. Χοεγκχ Μοίρη        |
| ΜΑΙΡΗ Α.                | 74 | 22246 | α. Ν. Υόρκη 15/9        |
| ΜΑΙΡΗ Μ.                | 75 | 22577 | πρόξ. Ίρον 25/8         |
| ΜΑΙΡΗ Ν.                | 76 | 22297 | α. Φουτζέιρα 18/9       |
| ΜΑΙΡΗΝΗ                 | 72 | 20713 | πρόξ. Ν. Αμερική 12/8   |
| ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ              | 69 | 18923 | α. Τοϊβιταβέτοια 14/9   |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ               | 73 | 31427 | α. Χάμπτον 1/9          |
| ΜΑΚΣΠΗΝΤ                | 69 | 11700 | επωλήθη                 |
| ΜΑΚΣΤΟΡΜ                | 69 | 11700 | υψώσε κυπριακή          |
| ΜΑΝΑ                    | 77 | 30263 | ε. Τζέντα 2/9           |
| ΜΑΝΕΣΙ                  | 70 | 11256 | δ. Ντόβερ 17/9          |
| ΜΑΝΘΟΣ                  | 77 | 5874  | α. Τορόντο 19/9         |
| ΜΑΝΤΕΛΕΝ                | 70 | 9169  | α. Πειραιά 14/9         |
| ΜΑΝΤΩ V.                | 72 | 17432 | πρόξ. Ρόττερνταμ 31/8   |
| ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ          | 80 | 33500 | πρόξ. Σεπτιμίνα 29/8    |
| ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ       | 78 | 10994 | ε. Χόμπιτ 17/9          |
| ΜΑΡΙΑ                   | 81 | 29761 | ε. Βουκούβερ 16/9       |
| ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.              | 74 | 15938 | α. Μπουένος Αϊρες 1/9   |
| ΜΑΡΙΑ Ι.Α.              | 84 | 19800 | α. Γκηλόγκ 8/9          |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)           | 70 | 51602 | α. Φός 19/9             |
| ΜΑΡΙΑ Σ.                | 70 | 1592  | δ. Σουέζ 23/9           |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)           | 73 | 17432 | ε. Φός 17/9             |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)       | 75 | 68411 | ε. Πειραιά 7/9          |
| ΜΑΡΙΓΓΟ                 | 72 | 9824  | πρόξ. Μπαγκκόκ 17/8     |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ                | 65 | 8344  | α. Χάιφα 1/9            |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)        | 81 | 26938 | πρ. «St. Petri»         |
| ΜΑΡΙΝΑ (δ.)             | 80 | 40000 | α. Σάο Σεμπεστιάο 11/9  |
| ΜΑΡΙΝΑ Α.               | 88 | 30831 | α. Χιούστον 7/9         |
| ΜΑΡΙΝΟΣ II.             | 80 | 14398 | δ. Π. Σάϊντ 22/9        |
| ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ               | 73 | 30077 | α. Ν. Ορλεάνη 17/9      |
| ΜΑΡΚΑ Α.                | 75 | 14785 | α. Μουτσούρε 10/9       |
| ΜΑΡΚΙΣ                  | 75 | 28082 | ε. Ριγέκι 12/9          |
| ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ            | 83 | 21000 | α. Ντάρμπαν 5/9         |
| ΜΑΡΟΥΔΙΩ                | 78 | 19974 | πρόξ. Μελιόκπι-πιν 19/8 |
| ΜΑΡΩ Α.                 | 85 | 25000 | ε. Μπίτουγκ 7/9         |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ           | 69 | 22391 | δ. Ελκινόρη 10/9        |
| ΜΕΙ'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ         | 78 | 15688 | ε. Οζέκι 16/9           |
| ΜΕΛΕΤΗ                  | 75 | 35516 | α. Χιού Πόιντ 14/9      |
| ΜΕΝΑΛΟΝ                 | 76 | 34715 | α. Γιοκοχάμα 20/9       |
| ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ        | 62 | 14483 | α. Λονδίνο 22/9         |
| ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ      | 62 | 11940 | α. Χάμπτον 14/9         |
| ΜΕΡΑΚΛΗΣ                | 75 | 28082 | α. Ριο Γκρίντε 17/9     |
| ΜΕΡΑΛΟΣ                 | 84 | 28100 | ε. Τζέντα 7/9           |
| ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ             | 70 | 8106  | πρόξ. Νιγκόνη 19/8      |
| ΜΙΛΕΝΑΚΙ                | 70 | 15345 | ε. Κοζιν 6/8            |
| ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ            | 70 | 1591  | α. Ν. Ορλεάνη           |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ           | 71 | 15998 | α. Ν. Ορλεάνη           |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ          | 72 | 1563  | α. Ν. Ορλεάνη 16/9      |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ             | 70 | 1585  | α. Ν. Ορλεάνη           |
| ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ               | 70 | 1591  | α. Χιούστον 12/9        |
| ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ               | 69 | 1569  | α. Ν. Ορλεάνη           |
| ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ               | 70 | 1592  | ε. Γκλαβέστον 12/9      |
| ΜΙΝΙ ΛΑΠ                | 70 | 1592  | δ. Παναμά 4/9           |

|                       |    |        |                           |
|-----------------------|----|--------|---------------------------|
| ΜΙΝΙ ΛΑΣ              | 70 | 1592   | α. Ν. Ορλεάνη             |
| ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ           | 70 | 1591   | α. Μπρίτζ 11/9            |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ        | 71 | 1563   | α. Ν. Ορλεάνη             |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ           | 69 | 1570   | α. Ν. Ορλεάνη             |
| ΜΙΝΙ ΛΗ.              | 71 | 1557   | α. Ν. Ορλεάνη             |
| ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ             | 70 | 1592   | α. Γκουαγιακούα 13/9      |
| ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ          | 74 | 1588   | α. Ν. Ορλεάνη 10/9        |
| ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ          | 72 | 1562   | α. Σαβόν 6/9              |
| ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ           | 70 | 1592   | α. Ν. Ορλεάνη 11/9        |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ             | 71 | 1592   | α. Μουσαλί 16/9           |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ             | 70 | 1592   | α. Ν. Ορλεάνη             |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ             | 71 | 1563   | α. Χιούστον 17/9          |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ            | 71 | 1598   | α. Τζιμπό 1/9             |
| ΜΙΝΙ ΛΟΤ              | 71 | 1584   | α. Μπρεσνέια 8/9          |
| ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ           | 70 | 1587   | α. Δεμπερ 8/9             |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ             | 74 | 1577   | α. Ν. Ορλεάνη 9/8         |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ           | 70 | 1592   | α. Δεμπερ 12/9            |
| ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ             | 75 | 1587   | α. Χιούστον 17/9          |
| ΜΙΝΙ ΛΩ               | 71 | 1594   | α. Ν. Ορλεάνη             |
| ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ             | 70 | 1592   | α. Δεμπερ 1/8             |
| ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ          | 70 | 1580   | α. Τζιμπό 15/9            |
| ΜΙΝΟΣ                 | 75 | 28082  | α. Ριο Γκρίντε 7/9        |
| ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ          | 66 | 22217  | δ. Σκω 13/9               |
| ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ         | 74 | 28082  | πρόξ. Ίνδονη 16/8         |
| ΜΙΧΑΗΛ (δ.)           | 76 | 51977  | πρόξ. Κιμιντό 27/8        |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ             | 68 | 23067  | ε. Παναμά 29/8            |
| ΜΙΧΑΛΗΣ Β.            | 72 | 20715  | στην Παναμά 18/9          |
| ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ         | 78 | 16726  | α. Βενκούβερ 20/8         |
| ΜΟΝΤΑΝΑ               | 73 | 19818  | δ. Κων/πολη 9/9           |
| ΜΟΡΙΑΣ                | 77 | 13357  | α. Νιούπορτ 21/9          |
| ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ      | 83 | 31500  | δ. Σουέζ 5/9              |
| ΜΠΑΛΜΑΡ               | 72 | 6680   | δ. Πόρτ Σάϊντ 21/9        |
| ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ           | 66 | 3881   | δ. Κων/πολη 13/9          |
| ΜΠΑΤΗΣ                | 73 | 78373  | α. Σινγκπούρ 7/9          |
| ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ           | 71 | 4077   | μετ'επισκευές Πειραιά     |
| ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ          | 72 | 5580   | δ. Ντόβερ 17/9            |
| ΜΠΟΕΜ                 | 72 | 17728  | α. Ν. Ορλεάνη 18/9        |
| ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)          | 69 | 63357  | α. Λε Χάρφ 20/9           |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.) | 81 | 29910  | α. Ριό Τενούρ 15/9        |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.) | 82 | 34000  | α. Γιοκοχάμα 4/9          |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ      | 79 | 16935  | α. Κοτόν 15/9             |
| ΜΠΡΗΜ                 | 85 | 25227  | α. Φιλιδέλφει 15/9        |
| ΜΥΚΗΝΟΣ               | 67 | 12277  | α. Σιντό 13/9             |
| ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)          | 69 | 51705  | α. Τζιμπό 1 Ντιν 17/9     |
| ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ            | 77 | 35233  | α. Ντιν 16/8              |
| ΝΑ'Ι'ΑΝΤ              | 75 | 35561  | α. Νιούκαστλ 5/9          |
| ΝΑΞΟΣ                 | 70 | 9865   | πρόξ. Σορ 29/8            |
| ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ           | 71 | 6738   | δ. Σουέζ 9/9              |
| ΝΑΤΑ                  | 77 | 9359   | α. Ν. Ορλεάνη 15/9        |
| ΝΑΤΑΣΣΑ II.           | 78 | 9862   | επωλήθη                   |
| ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)        | 75 | 115207 | α. Τζουέρ, Τερμιν' Α 26/7 |
| ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)          | 60 | 1598   | α. Πειραιά 18/9           |
| ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ             | 78 | 16478  | πρόξ. Σινγκπούρ 22/8      |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ              | 78 | 16478  | πρόξ. Ίνδονη 28/8         |
| ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)         | 81 | 29700  | α. Παναμά 4/9             |
| ΝΕΜΕΑ                 | 79 | 10993  | α. Πενάγκ 10/9            |
| ΝΕΝΑ                  | 74 | 39866  | α. Νταλόν 26/8            |
| ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ         | 67 | 1598   | α. Βερκελάνη 19/9         |
| ΝΕΣΤΟΡ                | 82 | 37000  | α. Τοίμπα 20/9            |
| ΝΕΦΕΛΗ                | 83 | 39773  | πρόξ. Ουόλντ 4/9          |
| ΝΗΡΕΥΣ                | 56 | 9942   | στη Δομιάττα (όποθηκε)    |
| ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)    | 75 | 44605  | α. Πειραιά 2/9            |
| ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)       | 78 | 29972  | α. Κωνσταντίνα 19/9       |
| ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)        | 73 | 18494  | δ. Πόρτ Σάϊντ 21/9        |
| ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)     | 76 | 44689  | α. Χιούστον 14/9          |
| ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)      | 75 | 44601  | α. Νάπολη 18/9            |
| ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)  | 80 | 33769  | α. Χουέλα 18/9            |
| ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)    | 83 | 38240  | δ. Κων/πολη 19/9          |
| ΝΙΚΑΙΑ                | 73 | 19831  | α. Σομαρίντο 4/9          |
| ΝΙΚΗ                  | 75 | 65459  | μετ. «Νικί (κ.)           |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.           | 77 | 11159  | α. Ντάρμπαν 3/9           |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)          | 74 | 56960  | α. Ν. Ορλεάνη 11/8        |
| ΝΙΚΟΣ ΚΑΒΑΔΙΑΣ        | 72 | 19162  | επωλήθη Ελληνες           |
| ΝΙΜΡΟΝΤ               | 76 | 39004  | πρόξ. Γιοκοχάμα 26/8      |
| ΝΙΝΗ                  | 75 | 16629  | α. Νιούπορτ 17/9          |
| ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ            | 65 | 4507   | α. Κότκα 17/9             |
| ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ   | 83 | 40300  | α. Γκλαντστούν 9/9        |
| ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ          | 87 | 36543  | α. Λός 'Αντζελες 7/9      |
| ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ       | 84 | 36300  | α. Γάνδη 10/9             |
| ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ          | 85 | 35854  | α. Κασίμπα 18/9           |
| ΝΤΕΒΟΝ                | 81 | 10076  | δ. Πόρτ Σάϊντ 13/9        |
| ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ        | 80 | 17100  | πρόξ. Ελλάδα 25/8         |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ         | 72 | 9710   | επισκευές Πειραιά 14/7    |
| ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ             | 71 | 8813   | α. Κοτόν 1/9              |
| ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.        | 71 | 9049   | α. Βιζοκαπτανόμ 13/9      |
| ΝΤΟΒΕΡ                | 81 | 13598  | πρόξ. Σορ 7/9             |
| ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)    | 71 | 17744  | δ. Γιβραλτάρ 18/9         |
| ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ           | 78 | 15229  | α. Βαλέντοια 16/9         |
| ΝΤΟΡΑ (δ.)            | 62 | 2201   | α. Μπέρ 28/7              |
| ΝΤΟΦΙΝ (δ.)           | 68 | 999    | πρόξ. Σουρομπόγια 17/8    |
| ΟΘΟΝΗ (δ.)            | 71 | 17355  | α. Αλγκεθόρ 2/9           |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ            | 86 | 35600  | δ. Πόρτ Σάϊντ 4/9         |
| ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ         | 86 | 35600  | α. Λός 'Αντζελες 13/9     |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ      | 86 | 35600  | α. Ακωμπα 28/8            |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ      | 86 | 35600  | δ. Παναμά 7/9             |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ   | 86 | 35600  | α. Γκντάνσκ 15/9          |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ      | 86 | 35600  | μεσοσημικά μεταφορές      |
| ΟΛΥΜΠΙΑ               | 66 | 3400   | ΕΤΑ Αρούμα 5/8            |
| ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)        | 75 | 68931  | στο Μπιντόρ Χομπί 17/8    |
| ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ        | 71 | 9709   | α. Αίν Σούκνα 17/7        |
| ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)  | 76 | 178808 | α. Αμμούργκο 14/9         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞ (μ.)   | 82 | 35417  | α. Πόρτ Σάϊντ 16/9        |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞ        | 80 | 29710  | α. Αμμούργκο 15/9         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ        | 77 | 14722  | α. Κουσίονγκ 10/9         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ       | 84 | 17879  | α. Λός 'Αντζελες 14/9     |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ        | 84 | 17879  | πρόξ. Βερκελρούς 25/8     |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ     | 84 | 17879  | α. Μόντρεαλ 6/9           |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ        | 77 | 14644  | α. Τζι 16/9               |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.) | 76 | 66259  | α. Θεούτα 19/9            |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ       | 80 | 29710  |                           |



|                            |    |        |                             |
|----------------------------|----|--------|-----------------------------|
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ             | 77 | 14638  | ε. Μπ. Αϊρε, 3/9            |
| ΟΛΥΜΠΟΣ                    | 77 | 14318  | ε. Σύν Φροντιστικό 16/9     |
| ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.        | 87 | 59859  | δ. Κων/πολη 12/9            |
| ΟΡΑΜΑ (δ.)                 | 73 | 20768  | δ. Κων/πολη 15/9            |
| ΟΡΦΕΥΣ (δ.)                | 71 | 29749  | πρ. «Lauotank Friubi        |
| ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ Ι ΝΤ             | 83 | 20669  | πρ. Λιζέρο Κων/πολη, 20/8   |
| ΟΥΑ Ι Τ ΣΤΟΥΝ              | 70 | 5438   | π. Ν. πολη 18/9             |
| ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)             | 65 | 28133  | π. Ν. πολη 18/9             |
| Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ                | 77 | 16505  | α. Τσάρλεστον 19/9          |
| ΠΑΛ ΜΠΑΙΝ                  | 82 | 8911   | πρ. «Ατλάντικ IV            |
| ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ               | 77 | 8784   | πρ. «Ατλάντικ I             |
| ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ                 | 80 | 9835   | α. Λίβερπουλ 9/9            |
| ΠΑΛΛΑΣ                     | 71 | 7890   | α. Δαρδανέλλια 15/9         |
| ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)          | 76 | 81106  | α. Γιουροπόρτ 7/9           |
| ΠΑΛΟΜΑ                     | 77 | 29491  | ε. Σάντος 16/9              |
| ΠΑΜΙΣΟΣ                    | 77 | 16237  | πρ. «Αμπίλινζον 29/8        |
| ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ           | 73 | 8953   | πρ. «Αγκόλο 10/6            |
| ΠΑΝΑΓΙΑ                    | 68 | 4400   | αργεί Πειραιά               |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.              | 82 | 35127  | α. Ν. «Ορλεάνη 14/9         |
| ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ         | 72 | 39219  | ε. Χάμπτον 13/9             |
| ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ           | 70 | 23693  | ε. Ν. «Ορλεάνη 19/9         |
| ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ                  | 72 | 64355  | α. Γιοκοχάμα 16/9           |
| ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)              | 74 | 20784  | α. Σάντ Τζων 11/9           |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ                   | 72 | 10104  | α. Μαπούτο 1/9              |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.                | 82 | 35127  | ε. Π. Καμπέλλο 30/8         |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ         | 81 | 75545  | α. Πόρτ Κέμπλα 20/9         |
| ΠΑΣΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)   | 87 | 27333  | δ. Παναμά 2/9               |
| ΠΑΡΗΣ II (δ.)              | 80 | 42236  | α. Κουχόν 16/9              |
| ΠΑΡΘΕΝΟΝ (δ.)              | 78 | 198163 | ε. Πειραιά 20/7             |
| ΠΑΡΙΣ (δ.)                 | 78 | 198163 | επισκευές Πειραιά 5/6       |
| ΠΑΡΜΕΝΙΟΝ                  | 73 | 11783  | ε. Μπόρρο 14/9              |
| ΠΑΡΟΣ (δ.)                 | 73 | 17355  | α. Γκρέιντζμουςθ 12/9       |
| ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)              | 67 | 45127  | α. Ρός Τανούρα 2/9          |
| ΠΑΣΙΘΕΑ                    | 71 | 80225  | α. Ντομπέρ 11/9             |
| ΠΑΤΡΑΣ                     | 81 | 31006  | πρ. «Philippine Samraquita  |
| ΠΑΤΜΟΣ (δ.)                | 69 | 3585   | ε. Πειραιά 8/9              |
| ΠΑΤΜΟΣ                     | 72 | 16406  | α. Ν. «Ορλεάνη 7/8          |
| ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ               | 73 | 10094  | επισκευές Μπαρέμερχαβν 21/9 |
| ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)             | 77 | 125947 | α. Σιγκαπούρη 16/9          |
| ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.                | 71 | 16304  | ε. Πειραιά 4/9              |
| ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)             | 58 | 12297  | πρ. «Ελλάδα 13/9            |
| ΠΕΛΑΓΟΣ                    | 76 | 8376   | επωλήθη Ελληνες             |
| ΠΕΛΑΑ                      | 79 | 10993  | α. Γκότενμπουργκ 11/9       |
| ΠΕΛΑΑ                      | 71 | 1594   | ε. Τζιότζια 14/9            |
| ΠΕΛΑΗΝΗ                    | 64 | 1476   | μεσογειακές μεταφορές       |
| ΠΕΛΤΕΡ Ι ΝΤΕΡ              | 78 | 1270   | ε. Πειραιά 14/9             |
| ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ                 | 78 | 2815   | ε. Πειραιά 20/9             |
| ΠΕΛΦΑΑ Ι ΕΡ                | 82 | 2477   | α. Πειραιά 20/9             |
| ΠΕΝΤΕΛΗ                    | 72 | 57807  | α. Ν. «Ορλεάνη 15/8         |
| ΠΕΠΠΥ                      | 67 | 118    | ε. Χονφλέρ 15/9             |
| ΠΕΡΣΕΥΣ                    | 72 | 9742   | α. Μοντεβιδέο 26/8          |
| ΠΕΤΡΑ                      | 81 | 35921  | πρ. «Αντώνης Σ. Λεμός       |
| ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)              | 81 | 31624  | α. Πόρτο Βέσμε 5/9          |
| ΠΕΤΡΙΝΑ                    | 77 | 31368  | α. Κουίνχουαγκντς 30/8      |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 30                 | 56 | 2796   | αργεί Πειραιά               |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)            | 66 | 43399  | ε. Πειραιά 11/9             |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 40                 | 58 | 1781   | αργεί Πειραιά               |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 80                 | 71 | 1599   | ε. Πειραιά 27/2             |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 142                | 44 | 1594   | αργεί Πειραιά               |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 143                | 44 | 1594   | αργεί Πειραιά               |
| ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ (δ.)           | 77 | 45755  | α. Σάντος 7/9               |
| ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ                 | 78 | 31368  | α. Μαυρίκιος 15/9           |
| ΠΗΓΑΣΟΣ                    | 73 | 9749   | ε. Μπαντάρ Χομείνι 14/8     |
| ΠΗΓΑΣΟΣ                    | 75 | 13275  | α. Πειραιά 18/9             |
| ΠΗΤΕΡ Α.                   | 84 | 35808  | α. Σακάι 9/9                |
| ΠΙ Ι Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)   | 87 | 27333  | α. Καράτσι 19/9             |
| ΠΙΣΤΙΣ                     | 73 | 13631  | ε. Ντόρμπτον 21/9           |
| ΠΙΣΤΙΣ                     | 55 | 3768   | στό Λομπό                   |
| ΠΛΑΤΩΝ                     | 77 | 9674   | υπέστειλε Λιβεριανή         |
| ΠΟΛΙΚΟΣ                    | 73 | 4737   | α. Βενετία 18/9             |
| ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)              | 65 | 31768  | α. Τέμα 9/9                 |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ                | 71 | 80194  | ε. Φός 17/9                 |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ                 | 74 | 15976  | α. Φάμουθ Μπαϊ 15/9         |
| ΠΟΠΗ                       | 67 | 11002  | ε. Νάολη 20/9               |
| ΠΟΠΗ                       | 73 | 19554  | πρ. «Κεμπέκ 26/8            |
| ΠΟΠΗ Π.                    | 77 | 10558  | ε. Γιοκοχάμα 28/8           |
| ΠΟΡΤΑ Ι ΤΙΣΣΑ              | 61 | 963    | ε. «Εξμουςθ 21/9            |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ                 | 55 | 5033   | αργεί Χολκίδα               |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ                   | 68 | 10691  | α. Χιούστον 9/9             |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ                   | 63 | 3292   | πρ. Βόλο 4/8                |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8                 | 58 | 11048  | στό Σουέζ (άποθήκη)         |
| ΠΡΑ Ι ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.) | 87 | 27333  | ε. Ουλσάν 23/8              |
| ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ                  | 73 | 18025  | πρ. Σμύρνη 3/9              |
| ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)    | 87 | 27333  | ε. Αλγούστα 8/9             |
| ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)             | 71 | 60929  | πρ. Ουμ Σάιντ 30/7          |
| ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ                 | 70 | 9865   | δ. Σουέζ 2/9                |
| ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)  | 87 | 27333  | πρ. Ουλσάν 27/8             |
| ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)            | 74 | 124724 | α. Σό Σαμποσιτάο 11/9       |
| ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ                 | 72 | 3166   | α. Φός 14/9                 |
| ΠΥΡΓΟΣ                     | 78 | 1592   | α. Τσιότζια 16/9            |
| ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)             | 57 | 12875  | ε. Πειραιά 20/9             |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ Υ (δ.)         | 77 | 18325  | δ. Κων/πολη 18/9            |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ Υ 2 (μ.)       | 79 | 32023  | α. Πειραιά 16/9             |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ Υ 3 (δ.)       | 78 | 69016  | α. Λέ Χόβρη 21/9            |
| ΡΕΑ ΣΑΝ                    | 69 | 1999   | πρ. Γουάρι 29/8             |
| ΡΕΑ ΣΗ                     | 69 | 2995   | πρ. Νιγηρία 23/7            |
| ΡΕΑ ΣΤΑΡ                   | 77 | 1573   | α. Πειραιά 16/9             |
| ΡΕΝΕΣΙ                     | 70 | 11716  | α. Λονδίνο 13/9             |
| ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ                  | 67 | 3999   | α. Σαξέ 12/9                |
| ΡΗΑ Ι ΑΝΤ                  | 77 | 9774   | ε. Χιούστον 17/9            |
| ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ              | 65 | 8021   | επισκευές Πειραιά 7/7       |
| ΡΟΔΑΝΘΗ                    | 69 | 16588  | ε. Φουτζέιρα 10/9           |
| ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ             | 73 | 11160  | ε. Καμπάνα 21/8             |
| ΡΟΛΛΟΝ                     | 73 | 38611  | α. Γιουροπόρτ 20/9          |
| ΡΟΣΑΝΑ                     | 78 | 11348  | α. Ντομπέρ 14/9             |
| ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ                | 74 | 13633  | πρ. Σάντος 30/8             |

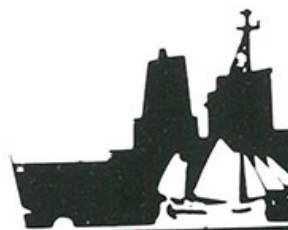
|                         |    |        |                             |
|-------------------------|----|--------|-----------------------------|
| ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ         | 71 | 9644   | δ. Πόρτ Σαϊδ 23/8           |
| ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)          | 88 | 25000  | θέρση 53.24 Β. 04.11 Δ 16/9 |
| ΣΑΜΙΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ        | 85 | 35490  | ε. Λός «Αντίλες 16/9        |
| ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)            | 77 | 19742  | πρ. «Ελλάδα 19/8            |
| ΣΑΝ Π.                  | 81 | 35522  | πρ. «Ευρώπη 21/8            |
| ΣΑΝΝΥ                   | 77 | 3482   | α. Σάνταβαλλ 8/9            |
| ΣΑΝΤΒΙΚ                 | 76 | 1598   | δ. Κων/πολη 17/9            |
| ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ        | 72 | 16402  | μετ. «Palma (κ.)            |
| ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ              | 72 | 1583   | ε. Βρέμη 21/9               |
| ΣΕΝ ΤΖΟΝ                | 77 | 11168  | ε. Ταραγκόνα 18/9           |
| ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ         | 73 | 9619   | ε. Βομβή 21/9               |
| ΣΕΡ ΤΖΟΝ                | 78 | 10995  | α. Πειραιά 13/9             |
| ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)           | 76 | 81458  | α. Πειραιά 14/9             |
| ΣΕΡΦΟΣ                  | 67 | 12228  | πρ. «Ελλάδα 18/8            |
| ΣΕΡΦΟΣ (δ.)             | 67 | 988    | α. Πειραιά 20/9             |
| ΣΗ ΚΑΣΤΑ                | 76 | 4839   | πρ. «Hokkaido Maru          |
| ΣΗ ΚΕΣ                  | 75 | 15223  | α. Ντομπέρ 19/9             |
| ΣΗ ΛΑΙΔΗ                | 71 | 9767   | α. Ν. «Ορλεάνη 17/9         |
| ΣΗ ΤΑ Ι Τ ΚΕΡ           | 73 | 13630  | πρ. Βομβή 24/8              |
| ΣΗ ΚΑΟΥΡ (δ.)           | 74 | 17724  | ε. Πειραιά 19/9             |
| ΣΗ ΓΟΥΕΝΒ               | 65 | 1503   | α. Πειραιά 13/9             |
| ΣΗΜΠΕΡΝΤ                | 74 | 36465  | α. Βαρκελώνη 15/9           |
| ΣΙΑΒΕΡ Α Ι ΜΠΕΞ         | 76 | 11866  | ε. Χαδία 23/8               |
| ΣΙΑΒΕΡ ΔΗΝΤΕΡ           | 84 | 16800  | α. Γιβραλτάρ 13/9           |
| ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ         | 84 | 13911  | α. Μοντεβιδέο 19/9          |
| ΣΙΜΟΣ (δ.)              | 71 | 1523   | δ. Γιβραλτάρ 12/9           |
| ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ               | 76 | 9123   | πρ. «Pacific Arrow          |
| ΣΙΦΟΣ                   | 66 | 10665  | δ. Γιβραλτάρ 14/9           |
| ΣΚΑΠΙΟΥΝΤ               | 63 | 998    | ε. Λόρνακα 21/9             |
| ΣΚΑΠΙΟΥΝΤ Ι ΝΤ          | 70 | 9077   | ε. Λόρνακα 21/9             |
| ΣΚΑΦΟΣ ΡΗΦΕΡ            | 70 | 6707   | πρ. Κεπτάουν 31/8           |
| ΣΚΟΦΙΑ Κ                | 78 | 15364  | α. Φιλαδέλφεια 15/9         |
| ΣΟΦΟΥΛΑ                 | 76 | 3814   | α. Μονρόβια 1/9             |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.)             | 65 | 31296  | πρ. Μεθούλ 10/7             |
| ΣΤΑΔΙΟΝ                 | 75 | 18701  | ε. Γιοκοχάμα 19/9           |
| ΣΤΑΔΟ 2                 | 68 | 22118  | πρ. «Ελλάδα 5/8             |
| ΣΤΑΜΟΣ                  | 85 | 35835  | ε. Χιούστον 18/9            |
| ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΣΙΟΥΡ (μ.) | 73 | 32510  | δ. Ντόβερ 1/9               |
| ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ       | 72 | 11334  | α. Μομπάι 10/9              |
| ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ           | 77 | 19886  | ε. «Ουαχάμα 5/9             |
| ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II            | 71 | 1584   | δ. Ντόβερ 20/9              |
| ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)       | 76 | 163810 | δ. Σουέζ 22/9               |
| ΣΤΕΛΛΑ                  | 74 | 13036  | ε. Τυμπόκο 7/8              |
| ΣΤΕΦΑΝΟΣ                | 78 | 9837   | δ. Παναμά 11/9              |
| ΣΥΝΕΤΟΣ                 | 67 | 72576  | πρ. Τζέμπελ Ντόννο 15/8     |
| ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)           | 66 | 32260  | στη Λά Λιμπερτάνι (άποθήκη) |
| ΤΑΤΙΑΝΑ Α.              | 75 | 14785  | ε. Βερκρούζ 21/8            |
| ΤΑ Υ ΓΕΤΟΣ              | 77 | 14607  | ε. Μπουσάν 4/9              |
| ΤΕΙΕΝ                   | 85 | 25000  | δ. Ντόβερ 21/9              |
| ΤΕΙΕΝ ΜΠΑΙΝ             | 72 | 9081   | πρ. «Ινδία 27/8             |
| ΤΕΙΕΝ II (δ.)           | 62 | 1591   | μεσογειακές μεταφορές       |
| ΤΕΙΕΝ II                | 69 | 16229  | α. Μπανζούλ 16/9            |
| ΤΕΙΕΝ Υ                 | 76 | 10801  | α. Βαλπαράϊσο 9/9           |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ (δ.)        | 63 | 9143   | ε. Γκόλβεστον 6/9           |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 75 | 14786  | ε. Βερκρούζ 21/8            |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 77 | 11348  | πρ. Σίνου Μπαϊ 17/8         |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 73 | 67904  | α. Σιγκαπούρη 18/9          |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 76 | 163810 | α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/9    |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 71 | 51281  | στό Γκιζόν (άποθήκη)        |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 69 | 53829  | ε. Σιγκαπούρη 19/9          |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 78 | 19211  | ε. Ν. «Ορλεάνη 15/9         |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 85 | 28000  | δ. Πόρτ Σαϊδ 1/9            |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 76 | 36204  | ε. Τσιτσόουν 27/8           |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 88 | 9100   | α. «Αμβέρσο 9/9             |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 84 | 17210  | πρ. Κων/πολη 31/8           |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 84 | 17210  | ε. Σιδνεϊ 19/9              |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 68 | 2760   | ε. Πειραιά 14/8             |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 81 | 16500  | πρ. Κουτσακόλκοι 15/8       |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 74 | 13639  | ε. Κασσιόγκ 9/9             |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 76 | 13663  | α. Κολούμπο ρίβερ 17/9      |
| ΤΕΙΕΝ Υ ΑΡΑ             | 77 | 13663  | α. Χακότα 16/9              |
| ΤΥΧΗ                    | 70 | 10886  | α. Πόιντ Νουάρ 8/9          |
| ΥΠΕΡΙΟΝ                 | 64 | 2167   | α. Πειραιά 17/9             |
| ΦΑΙΔΡΑ (δ.)             | 71 | 73503  | δ. Σουέζ 18/9               |
| ΦΑΙΔΡΑ                  | 74 | 12519  | μεσογειακές μεταφορές       |
| ΦΑΙΔΡΑ ΑΝΝΑ             | 73 | 15162  | α. Ν. «Ορλεάνη 31/8         |
| ΦΑΙΔΡΑ Υ Α. (δ.)        | 74 | 23123  | α. Ν. «Υόρκη 7/9            |
| ΦΑΙΔΡΑ Υ Α. (δ.)        | 75 | 138255 | α. Τζουέμα Τέρμιναλ 4/9     |
| ΦΑΙΔΡΑ Υ Α. (δ.)        | 73 | 19747  | ε. «Αμβέρσο 23/9            |
| ΦΑΙΔΡΑ Υ Α. (δ.)        | 84 | 31411  | ε. Τζουμπόια 12/9           |
| ΦΑΙΔΡΑ Υ Α. (δ.)        | 74 | 118215 | α. Γιοκοχάμα 19/9           |
| ΦΑΙΔΡΑ Υ Α. (δ.)        | 54 | 2174   | μεσογειακές μεταφορές       |
| ΦΑΙΔΡΑ Υ Α. (δ.)        | 87 | 25000  | α. Πόρτ Κέλαγκ 21/9         |
| ΦΕ Υ ΡΟΥΖ I             | 83 | 17217  | α. Πόρτ Κέμπλα 7/9          |
| ΦΕ Υ ΡΟΥΖ II            | 84 | 19049  | πρ. Βενεζουέλα 28/8         |
| ΦΕ Υ ΡΟΥΖ III           | 84 | 19049  | δ. Σουέζ 8/9                |
| ΦΕ Υ ΡΟΥΖ IV            | 84 | 19049  | α. Γιοκοχάμα 12/9           |
| ΦΙΛΙΑ                   | 71 | 7201   | ε. Μπαρντ 19/9              |
| ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)         | 76 | 41330  | α. Μπαρντ 24/8              |
| ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)            | 68 | 48682  | α. Τζουμπόια 8/9            |
| ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)           | 75 | 24614  | πρ. Σ. Τζών 4/9             |
| ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)       | 83 | 31321  | α. Ν. «Υόρκη 3/9            |
| ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ           | 68 | 11364  | ε. Βαλτιμόρη 4/9            |
| ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ Ι ΛΙΑΜΣ       | 62 | 19974  | α. Πόρτ Κονάβεργα 16/9      |
| ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ              | 66 | 21374  | α. Πασαγκούλα 9/9           |
| ΦΛΑΓΚ ΘΕΟΦΑΝΩ           | 70 | 2818   | ε. Σαουθάμπτον 21/9         |
| ΦΛΑΓΚ ΔΗΝΤΕΡ            | 72 | 20713  | πρ. Χόγκ Κόγκ 8/8           |
| ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ             | 70 | 14786  | δ. Σουέζ 12/9               |
| ΦΛΩΡΑ                   | 81 | 8831   | α. Πειραιά 20/9             |
| ΦΛΩΡΑ Κ.                | 78 | 15364  | α. «Οσκάρσο 9/9             |
| ΦΟΙΝΙΞ                  | 77 | 64971  | πρ. Μπελίου 27/8            |

|                             |    |       |                             |
|-----------------------------|----|-------|-----------------------------|
| δ. Πόρτ Σαϊδ 23/9           | 71 | 9644  | δ. Πόρτ Σαϊδ 23/9           |
| θέρση 53.24 Β, 04.11 Δ 16/9 | 88 | 25000 | θέρση 53.24 Β, 04.11 Δ 16/9 |
| ε. Λός «Αντίλες 16/9        | 85 | 35490 | ε. Λός «Αντίλες 16/9        |
| πρ. «Ελλάδα 19/8            | 77 | 19742 | πρ. «Ελλάδα 19/8            |
| πρ. «Ευρώπη 21/8            | 81 | 35522 | πρ. «Ευρώπη 21/8            |
| α. Σάνταβαλλ 8/9            | 77 | 3482  | α. Σάνταβαλλ 8/9            |
| δ. Κων/πολη 17/9            | 76 | 1598  | δ. Κων/πολη 17/9            |
| μετ. «Palma (κ.)            | 72 | 16402 | μετ. «Palma (κ.)            |
| ε. Βρέμη 21/9               | 72 | 1583  | ε. Βρέμη 21/9               |
| ε. Ταραγκόνα 18/9           | 77 | 11168 | ε. Ταραγκόνα 18/9           |
| ε. Βομβή 21/9               | 73 | 9619  | ε. Βομβή 21/9               |
| α. Πειραιά 13/9             | 78 | 10995 | α. Πειραιά 13/9             |
| α. Πειραιά 14/9             | 76 | 81458 | α. Πειραιά 14/9             |
| πρ. «Ελλάδα 18/8            | 67 | 12228 | πρ. «Ελλάδα 18/8            |
| α. Πειραιά 20/9             | 67 | 988   | α. Πειραιά 20/9             |
| πρ. «Hokkaido Maru          | 76 | 4839  | πρ. «Hokkaido Maru          |
| α. Ντομπέρ 19/9             | 75 | 15223 | α. Ντομπέρ 19/9             |
| α. Ν. «Ορλεάνη 17/9         | 71 | 9767  | α. Ν. «Ορλεάνη 17/9         |
| πρ. Βομβή 24/8              | 73 | 13630 | πρ. Βομβή 24/8              |
| ε. Πειραιά 19/9             | 74 | 10995 | ε. Πειραιά 19/9             |
| α. Πειραιά 13/9             | 78 | 10995 | α. Πειραιά 13/9             |
| α. Βαρκελώνη 15/9           | 78 | 10995 | α. Βαρκελώνη 15/9           |
|                             |    |       |                             |
| ε. Χαδία 23/8               | 71 | 9644  | ε. Χαδία 23/8               |
| α. Γιβραλτάρ 13/9           | 71 | 9644  | α. Γιβραλτάρ 13/9           |
| α. Μοντεβιδέο 19/9          | 71 | 9644  | α. Μοντεβιδέο 19/9          |
| δ. Γιβραλτάρ 12/9           | 71 | 9644  | δ. Γιβραλτάρ 12/9           |
| πρ. «Pacific Arrow          | 71 | 9644  | πρ. «Pacific Arrow          |
| δ. Γιβραλτάρ 14/9           | 71 | 9644  | δ. Γιβραλτάρ 14/9           |
| ε. Λάρνακα 1/9              | 71 | 9644  | ε. Λάρνακα 1/9              |
| ε. Λάρνακα 21/9             | 71 | 9644  | ε. Λάρνακα 21/9             |
| πρ. «Κεληπίτσου 31/8        | 71 | 9644  | πρ. «Κεληπίτσου 31/8        |
| ε. Φιλοδέλφεια 15/9         | 71 | 9644  | ε. Φιλοδέλφεια 15/9         |
| α. Μονρόβια 1/9             | 71 | 9644  | α. Μονρόβια 1/9             |
| πρ. Μεθάλ 10/7              | 71 | 9644  | πρ. Μεθάλ 10/7              |
| ε. Γιοκοχάμα 19/9           | 71 | 9644  | ε. Γιοκοχάμα 19/9           |
| πρ. «Ελλάδα 5/8             | 71 | 9644  | πρ. «Ελλάδα 5/8             |
| ε. Χιόσστον 18/9            | 71 | 9644  | ε. Χιόσστον 18/9            |
| δ. Ντόβερ 1/9               | 71 | 9644  | δ. Ντόβερ 1/9               |
| α. Μομπίλ 10/9              | 71 | 9644  | α. Μομπίλ 10/9              |
| ε. Όναχάμο 5/9              | 71 | 9644  | ε. Όναχάμο 5/9              |
| δ. Ντόβερ 20/9              | 71 | 9644  | δ. Ντόβερ 20/9              |
| δ. Σουέζ 22/9               | 71 | 9644  | δ. Σουέζ 22/9               |
| ε. Τομπίκο 7/8              | 71 | 9644  | ε. Τομπίκο 7/8              |
| δ. Παναμά 11/9              | 71 | 9644  | δ. Παναμά 11/9              |
| πρ. Τζέμπελ Ντόννα 15/8     | 71 | 9644  | πρ. Τζέμπελ Ντόννα 15/8     |
| στη Λά Λιμπερτάντ (άποθήκη) | 71 | 9644  | στη Λά Λιμπερτάντ (άποθήκη) |
| ε. Βερκορούς 21/8           | 71 | 9644  | ε. Βερκορούς 21/8           |
| ε. Μπουσάν 4/9              | 71 | 9644  | ε. Μπουσάν 4/9              |
| δ. Ντόβερ 21/9              | 71 | 9644  | δ. Ντόβερ 21/9              |
| πρ. «Ινδία 27/8             | 71 | 9644  | πρ. «Ινδία 27/8             |
| μεσογειακές, μεταφορές,     | 71 | 9644  | μεσογειακές, μεταφορές,     |
| α. Μπανζούλ 16/9            | 71 | 9644  | α. Μπανζούλ 16/9            |
| α. Βαλπαράισο 6/9           | 71 | 9644  | α. Βαλπαράισο 6/9           |
| ε. Γκάλβεστον 9/9           | 71 | 9644  | ε. Γκάλβεστον 9/9           |
| ε. Βερκορούς 21/8           | 71 | 9644  | ε. Βερκορούς 21/8           |
| πρ. Σίνου Μπαϊ 17/8         | 71 | 9644  | πρ. Σίνου Μπαϊ 17/8         |
| α. Σιγκαπούρη 18/9          | 71 | 9644  | α. Σιγκαπούρη 18/9          |
| α. Τζουέμπα Τέρμιναλ 12/9   | 71 | 9644  | α. Τζουέμπα Τέρμιναλ 12/9   |
| στο Γκιζών (άποθήκη)        | 71 | 9644  | στο Γκιζών (άποθήκη)        |
| α. Σιγκαπούρη 19/9          | 71 | 9644  | α. Σιγκαπούρη 19/9          |
| ε. Ν. «Ορλεάνη 15/9         | 71 | 9644  | ε. Ν. «Ορλεάνη 15/9         |
| δ. Πόρτ Σαϊδ 1/9            | 71 | 9644  | δ. Πόρτ Σαϊδ 1/9            |
| ε. Ταϊτσούνγκ 27/8          | 71 | 9644  | ε. Ταϊτσούνγκ 27/8          |
| α. Άμβέρσα 9/9              | 71 | 9644  | α. Άμβέρσα 9/9              |
| πρ. Κων/πολη 31/8           | 71 | 9644  | πρ. Κων/πολη 31/8           |
| ε. Σίδνεϊ 19/9              | 71 | 9644  | ε. Σίδνεϊ 19/9              |
| ε. Πειραιά 14/8             | 71 | 9644  | ε. Πειραιά 14/8             |
| πρ. Κατζακούλκοι, 15/8      | 71 | 9644  | πρ. Κατζακούλκοι, 15/8      |
| ε. Κοσσόβιο 9/9             | 71 | 9644  | ε. Κοσσόβιο 9/9             |
| α. Κολούμπιο ρίβερ 17/9     | 71 | 9644  | α. Κολούμπιο ρίβερ 17/9     |
| α. Χακάτο 16/9              | 71 | 9644  | α. Χακάτο 16/9              |
|                             |    |       |                             |
| α. Πόιντ Νουάρ 8/9          | 71 | 9644  | α. Πόιντ Νουάρ 8/9          |
| α. Πειραιά 17/9             | 71 | 9644  | α. Πειραιά 17/9             |
| δ. Σουέζ 18/9               | 71 | 9644  | δ. Σουέζ 18/9               |
| μεσογειακές, μεταφορές,     | 71 | 9644  | μεσογειακές, μεταφορές,     |
| α. Ν. «Ορλεάνη 31/8         | 71 | 9644  | α. Ν. «Ορλεάνη 31/8         |
| α. Ν. «Υόρκη 7/9            | 71 | 9644  | α. Ν. «Υόρκη 7/9            |
| α. Τζουέμπα Τέρμιναλ 4/9    | 71 | 9644  | α. Τζουέμπα Τέρμιναλ 4/9    |
| ε. Άμστρονγκ 23/9           | 71 | 9644  | ε. Άμστρονγκ 23/9           |
| ε. Τζουμπάιλ 12/9           | 71 | 9644  | ε. Τζουμπάιλ 12/9           |
| α. Γιοκοχάμα 19/9           | 71 | 9644  | α. Γιοκοχάμα 19/9           |
| μεσογειακές, μεταφορές,     | 71 | 9644  | μεσογειακές, μεταφορές,     |
| α. Πόρτ Κέλαγκ 21/9         | 71 | 9644  | α. Πόρτ Κέλαγκ 21/9         |
| α. Πόρτ Κέμπλα 7/9          | 71 | 9644  | α. Πόρτ Κέμπλα 7/9          |
| πρ. Βενεζουέλα 28/8         | 71 | 9644  | πρ. Βενεζουέλα 28/8         |
| δ. Σουέζ 8/9                | 71 | 9644  | δ. Σουέζ 8/9                |
| α. Γιοκοχάμα 12/9           | 71 | 9644  | α. Γιοκοχάμα 12/9           |
| ε. Μπορντό 19/9             | 71 | 9644  | ε. Μπορντό 19/9             |
| α. Μπωμόν 24/8              | 71 | 9644  | α. Μπωμόν 24/8              |
| α. Τζουμπάιλ 8/9            | 71 | 9644  | α. Τζουμπάιλ 8/9            |
| πρ. Σ. Τζών 4/9             | 71 | 9644  | πρ. Σ. Τζών 4/9             |
| α. Ν. «Υόρκη 3/9            | 71 | 9644  | α. Ν. «Υόρκη 3/9            |
| ε. Βαλτιμόρη 4/9            | 71 | 9644  | ε. Βαλτιμόρη 4/9            |
| α. Πόρτ Κονάβεργα 16/9      | 71 | 9644  | α. Πόρτ Κονάβεργα 16/9      |
| α. Πασκουάουλα 9/9          | 71 | 9644  | α. Πασκουάουλα 9/9          |
| ε. Σαουθάμπτον 21/9         | 71 | 9644  | ε. Σαουθάμπτον 21/9         |
| πρ. Χόγκ Κόγκ 8/8           | 71 | 9644  | πρ. Χόγκ Κόγκ 8/8           |
| δ. Σουέζ 12/9               | 71 | 9644  | δ. Σουέζ 12/9               |
| α. Πειραιά 20/9             | 71 | 9644  | α. Πειραιά 20/9             |
| α. Όσκαρσνμ 9/9             | 71 | 9644  | α. Όσκαρσνμ 9/9             |
| α. Μπρίστολ 27/8            | 71 | 9644  | α. Μπρίστολ 27/8            |



|                      |    |        |                        |
|----------------------|----|--------|------------------------|
| ΦΟΡΟΥΜ Α ΓΙΑΝΤ       | 76 | 18933  | α. Σουθμπτον 22/9      |
| ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ       | 77 | 35713  | ε. Κόμπε 20/9          |
| ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ       | 72 | 40568  | επισκευές Πειραιά 23/9 |
| ΦΟΡΤΙΣΙΟΥΝΣΙΠ Α (δ.) | 75 | 118216 | προς Πόρτ Κέλαγκ 5/7   |
| ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.      | 84 | 22000  | δ. Πόρτ Σαϊντ 22/9     |
| ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)   | 87 | 25000  | α. Αμβέρσα 15/9        |
| ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)     | 76 | 122945 | προς Ισπανία 31/8      |
| ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΝΒ.         | 79 | 9418   | α. Πόρογκκρουν 16/9    |
| ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)   | 75 | 146304 | α. Λούπ Τέρμιναλ 26/7  |
| ΦΡΙΝΤΟΝ              | 78 | 14584  | α. Νταμόμ 20/9         |
| ΦΡΟΝΗΣΙΣ             | 71 | 9885   | δ. Σουέζ 7/9           |
| ΦΡΟΤΕΙΝΗ Φ.          | 68 | 2928   | α. Πειραιά 20/9        |
| ΧΙΟΣ (δ.)            | 81 | 23000  | α. Φιλαδέλφεια 12/9    |
| ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΙΣ          | 69 | 8064   | ε. Πειραιά 7/7         |

|                   |    |       |                    |
|-------------------|----|-------|--------------------|
| ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ      | 73 | 6680  | ε. Αμβέρσα 19/6    |
| ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ    | 69 | 8064  | ε. Αμβέρσα 20/5    |
| ΧΙΟΣ ΠΡΑΙΝΤ       | 72 | 6671  | α. Ζημπραγκ 7/9    |
| ΧΙΟΣ ΦΑΙΘΟ        | 68 | 5527  | ε. Αμβέρσα 20/7    |
| ΧΛΟΗ              | 82 | 36202 | προς Εύρωπη 27/8   |
| ΧΟΕΓΚΑ ΑΜΑΛΙΑ     | 84 | 14103 | α. Χιούστον 7/9    |
| ΧΟΕΓΚΑ ΔΑΝΑΟΣ     | 84 | 14103 | α. Κολόμπο 8/9     |
| ΧΟΛΚΑΝ ΡΕΙΝ       | 69 | 12840 | α. Φελίξτοου 23/9  |
| ΧΡΥΣΙΝΑ Κ.        | 78 | 16935 | α. Κοζομπλάνκα 9/9 |
| ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)     | 61 | 13360 | μεταφορές Περισκοί |
| ΨΑΡΑ (δ.)         | 89 | 27500 | στη Βουβάη 22/8    |
| ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. | 86 | 59850 | α. Μπιλμπο 8/9     |
| ΩΡΟΡΑ ΠΕΡΑ        | 76 | 6051  | πρ. «Yeong Ta      |



## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

|                           |    |        |                         |
|---------------------------|----|--------|-------------------------|
| ΑΒΑΝΤΙ (π.)               | 71 | 9132   | ε. Μπ. Αίρες 24/7       |
| ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)       | 76 | 22685  | α. Ντάρμπαν 7/10        |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)          | 71 | 11069  | επισκευές Χαλκίδα 26/9  |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)        | 70 | 17180  | α. Γκντόνκ 10/10        |
| ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)           | 68 | 9031   | στην Ίμπιτούμα 23/10    |
| ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)           | 78 | 15825  | προς Ματάνζας 23/8      |
| ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)        | 72 | 14777  | ε. Κουίνγκντ 2/10       |
| ΑΓΙΟΝ ΟΡΟΣ (Βρ.)          | 57 | 1147   | σημαία Αγίου Βικεντίου  |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)   | 73 | 17355  | α. Ρίο Ιανέριο 15/10    |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (π.)       | 75 | 1985   | στη Μάλτα 12/10         |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)       | 76 | 11281  | προς Μπαντάρ Αμπάς 18/9 |
| ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)     | 73 | 15478  | ε. Πόρτ Σαϊντ 17/10     |
| ΑΔΑΜΑΣ                    | 83 | 45300  | ε. Πιομπίνο 13/10       |
| ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)            | 75 | 16191  | ε. Ντάρμπαν 16/10       |
| ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)          | 73 | 30450  | ε. Τζέντα 25/9          |
| ΑΔΩΝΙΣ (π.)               | 77 | 9833   | ε. Μπαντάρ Αμπάς 29/9   |
| ΑΕΛΛΩ                     | 78 | 36548  | α. Φουτζέιρα 21/9       |
| ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)              | 76 | 9077   | πρ. «Tenacious»         |
| ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)          | 69 | 11621  | ε. Μπαρντ 14/10         |
| ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)            | 76 | 9325   | α. Αλγέρι 9/10          |
| ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)          | 69 | 10373  | α. Ντελφύλ 17/10        |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)         | 67 | 4507   | α. Κων/πολη 6/10        |
| ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)         | 69 | 6326   | ύψωσε ελληνική          |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)    | 81 | 18495  | α. Μαντράς 8/10         |
| ΑΘΗΝΙΑΝ                   |    |        |                         |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)           | 82 | 18500  | προς Σάν Χουάν 27/9     |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)     | 83 | 18509  | α. Ρότερνταμ 20/10      |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)    | 81 | 18500  | α. Σιγκαπούρη 19/10     |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)   | 80 | 18495  | ε. Ντάρμπαν 18/10       |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)      | 83 | 18509  | α. Μπαχραϊν 13/10       |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)  | 85 | 18350  | α. Σουέζ 13/10          |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)    | 70 | 17485  | δ. Κων/πολη 15/10       |
| ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)           | 77 | 1400   | α. Ρουέν 18/10          |
| ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)          | 75 | 15491  | α. Ντουλούθ 12/10       |
| ΑΙΑΣ (δ.κ.)               | 72 | 122936 | μεταφορές Περισκοί      |
| ΑΙΤ'ΒΟΡΥ (κ.)             | 71 | 19477  | προς Βασιλά 28/9        |
| ΑΙΤ'ΓΛΑΣ ΓΚΑΛΠΑΓΚΟΣ (μ.)  | 82 | 1051   | ΕΤΑ Πειραιά 18/10       |
| ΑΙΤ'ΛΣΑ                   | 72 | 16235  | ε. Ντάρμπαν 1/10        |
| ΑΙΤ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)        | 72 | 12376  | ε. Αμστερνταμ 17/10     |
| ΑΙΤ'ΝΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (π.)      | 63 | 22181  | α. Αμβέρσα 2/10         |
| ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι ΑΜΟΝΤ (κ.) | 72 | 43479  | δ. Πόρτ Σαϊντ 6/10      |
| ΑΙΤ'ΖΗΑΝ ΣΑΝ (δ.)         | 81 | 10720  | ε. Πειραιά 28/9         |
| ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)         | 74 | 60930  | επισκευές Βρέστη 23/10  |
| ΑΚΟΗ                      | 69 | 5694   | α. Φιλαδέλφεια 5/10     |
| ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)           | 72 | 68596  | στο Μπαντάρ Αμπάς 28/8  |
| ΑΚΟΥΡ II (κ.)             | 73 | 9943   | προς Μπαγκόκ 28/9       |
| ΑΚΡΟΝ *                   | 72 | 8824   | προς Μπαγκόκ 12/10      |
| ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)           | 73 | 62701  | ε. Τάιν 16/10           |
| ΑΚΤΗ                      | 77 | 14765  | α. Ντάρμπαν 19/19       |
| ΑΚΤΗ (κ.)                 | 74 | 14998  | α. Αμβέρσα 13/10        |
| ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)            | 75 | 15756  | στο Χορμουζ             |
| ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)           | 75 | 109567 | α. Τζακάρτα 3/10        |
| ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)           | 72 | 18724  | προς Ρότερνταμ 27/9     |
| ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)        | 75 | 93108  | ε. Λιβερούλ 14/10       |
| ΑΛΓΚΑ (Μ.)                | 72 | 16134  | α. Λονδίνο 13/10        |
| ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)              | 75 | 8896   | α. Πόρτ Έμπεδοκλε 9/10  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)       | 69 | 1434   | α. Τόροντο 4/10         |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)          | 76 | 9784   | ε. Σάλλομ Βόε 21/10     |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)      | 75 | 40633  |                         |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.             |    |        |                         |
| ΩΝΑΣΗΣ (δ.)               | 77 | 126621 | α. Λούπ Τέρμιναλ 30/9   |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)            | 72 | 9964   | α. Όζόκα 8/10           |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)    | 77 | 16356  | α. Μπαμμόντ 14/10       |
| ΑΛΕΞΗΣ (κ.)               | 74 | 15205  | α. Ν. Όρλεάν 24/9       |
| ΑΛΘΕΑ (κ.)                | 71 | 20045  | προς Κέυ Γουόστ 3/9     |
| ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)         | 77 | 9875   | α. Χάρμπτον 8/10        |
| ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)           | 65 | 29196  | ε. Σάο Σεμπασιτιό 7/10  |
| ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)               | 71 | 19375  | δ. Σουέζ 7/10           |

|                                |    |        |                          |
|--------------------------------|----|--------|--------------------------|
| ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)                  | 76 | 30277  | α. Γιουροπόρτ 7/10       |
| ΑΛΟΗ (κ.)                      | 70 | 1599   | α. Λά Νουβέλ 165/10      |
| ΑΛΠΙΝ (π.)                     | 65 | 5060   | ε. Μπαγιόν 25/9          |
| ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)               | 72 | 113287 | α. Πόρτ Χέτλαντ 17/10    |
| ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)                 | 78 | 12598  | προς Ναμίμπ 27/8         |
| ΑΛΦΑ (κ.)                      | 74 | 28640  | προς Δαμιάτα 1/10        |
| ΑΛΦΕΙΟΣ                        | 81 | 30747  | α. Λός Αντζελες 11/10    |
| ΑΛΦΕΙΟΣ                        | 84 | 35209  | δ. Παναμά 15/10          |
| ΑΜΑΘΕΙΑ (δ. Ονδ.)              | 69 | 2521   | προς Ιταλία 18/4         |
| ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)                 | 62 | 43253  | δ. Κων/πολη 18/10        |
| ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)       | 13 | 25649  | μετ. «Δημοσθένης V» (π.) |
| ΑΝΑΛΕΕ (Μπχ.)                  | 75 | 20879  | α. Πόρτ Κέλαγκ 13/10     |
| ΑΝΑΞ (δ.κ.)                    | 72 | 122936 | α. Τζέμπελ Ντάνα 17/10   |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)              | 77 | 4713   | α. Ν. Όρλεάν 14/10       |
| ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)                   | 89 | 16681  | ναυπηγεία Σχέζον         |
| ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)                  | 69 | 14446  | πρ. «Ανατολία I»         |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)                | 77 | 17001  | α. Πράια Μόλε 4/10       |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.) | 69 | 3826   | μεσογειακές μεταφορές    |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)            | 73 | 115135 | α. Σεπετίμπα 11/10       |
| ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)              | 74 | 129796 | α. Τζουμά Τέρμιναλ 29/9  |
| ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)                   | 77 | 6597   | προς Κίνα 28/8           |
| ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)                  | 78 | 9485   | α. Ουμ Σαϊντ 1/10        |
| ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)            | 78 | 1123   | πρ. «Ανθόν»              |
| ΑΝΘΙΑ (κ.)                     | 73 | 14364  | προς Πόρτ Κέλαγκ 5/7     |
| ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)                   | 79 | 10996  | υπέστειλε ελληνική       |
| ΑΝΝΑ (κ.)                      | 76 | 15111  | δ. Ντόβερ 15/10          |
| ΑΝΝΑ Χ. (μ.)                   | 71 | 1594   | α. Νήπ Χάους 18/10       |
| ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)                 | 60 | 5911   | μετ. «A. Marie» (AB)     |
| ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)               | 71 | 7402   | α. Πειραιά 15/10         |
| ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)                   | 74 | 14671  | ε. Ρεσίφ 27/9            |
| ΑΝΤΕΛ (μ.)                     | 71 | 17975  | προς Μπαγκλαντές 27/9    |
| ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)                  | 70 | 3201   | προς Αλεξανδρούπολη 12/9 |
| ΑΝΤΕΛΙΚΑ (π.)                  | 75 | 10036  | α. Τσίμπα 17/10          |
| ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ Ν. (κ.)     | 86 | 22273  | α. Χόγκ Κόνκ 16/10       |
| ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.)                | 72 | 6680   | ε. Πειραιά 11/9          |
| ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)             | 76 | 23715  | επωλήθη Έλληνες          |
| ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)                | 70 | 16258  | α. Σιγκαπούρη 8/10       |
| ΑΝΤΙΟΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)         | 76 | 15934  | α. Κασσιούκ 7/10         |
| ΑΙΘΙΟΝ ΣΤΙΝ (κ.)               | 73 | 16997  | προς Κίνα 14/9           |
| ΑΞΩΝ (δ.)                      | 72 | 98905  | α. Σιγκαπούρη 7/10       |
| ΑΠΙΑ (Μπχ.)                    | 74 | 16006  | α. Ντάρμπαν 8/10         |
| ΑΠΜΑΝ 2 (π.)                   | 77 | 11559  | α. Σιγκαπούρη 7/10       |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)        | 78 | 2491   | ε. Πειραιά 10/10         |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΤΥ (μ.)        | 77 | 3827   | δ. Ντόβερ 17/10          |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΙΤΕΡ (κ.)          | 77 | 1599   | α. Αμβέρσα 6/10          |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)     | 82 | 24597  | α. Σιγκαπούρη 13/10      |
| ΑΠΤΕΡΑ (κ.)                    | 70 | 23597  | α. Αμβέρσα 12/10         |
| ΑΡΑΜΗΣ (κ.)                    | 88 | 22000  | α. Καρότσι 1/10          |
| ΑΡΑΜΗΣ (π.)                    | 68 | 15907  | προς Κονακρί 8/9         |
| ΑΡΑΜΗΣ (δ.)                    | 77 | 75124  | ύψωσε ελληνική           |
| ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)        | 82 | 21164  | α. Ρίο Γκρόντε 14/10     |
| ΑΡΑΜΠΙΑΝ                       |    |        |                          |
| ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)               | 81 | 21164  | α. Φώλεϋ 17/10           |
| ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)                   | 78 | 12774  | α. Βαλπαράϊζο 19/8       |
| ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)                 | 70 | 71080  | στο Χορμουζ              |
| ΑΡΓΟΛΙΣ                        | 82 | 32224  | δ. Πονομά 8/10           |
| ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)                 | 70 | 10899  | ε. Χόγκ Κόνκ 21/9        |



|                      |    |        |                          |
|----------------------|----|--------|--------------------------|
| ΑΡΓΟΣ (δ.)           | 74 | 98905  | α. Σιγκαπούρη 29/9       |
| ΑΡΓΟ (κ.)            | 70 | 11041  | δ. Κων/πολη 16/10        |
| ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)        | 73 | 13265  | α. Χουάνγκου 28/9        |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.       |    |        |                          |
| ΩΝΑΣΗΣ (δ.)          | 76 | 125465 | α. Ρός Τανούρα 29/9      |
| ΑΡΙΩΝ Ι (μ.)         | 64 | 1221   | στο Λάος 23/10           |
| ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)       | 73 | 12834  | ε. Ίμινγκχαμ 16/10       |
| ΑΡΚΤΟΣ (κ.)          | 77 | 11559  | ε. Καλκούτα 7/10         |
| ΑΡΜΑ (Μ.)            | 81 | 9387   | ε. Βρέμη 20/10           |
| ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)       | 66 | 30647  | α. Τραμαντάι 10/10       |
| ΑΡΟ (κ.)             | 68 | 2571   | α. Πόρτ Σάι 12/10        |
| ΑΡΟΣΑ (κ.)           | 75 | 17355  | ε. Βιζκαπατνάμ 16/9      |
| ΑΡΤΕΜΙΣ (Μηχ.)       | 71 | 9466   | δ. Ντόντρεχτ 18/10       |
| ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)         | 77 | 1598   | ε. Θεσσαλονίκη 30/9      |
| ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)       | 72 | 3908   | ε. Ταϊμπα 13/10          |
| ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)    | 79 | 23193  | α. Σιγκαπούρη 2/10       |
| ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)      | 77 | 11989  | ε. Σιγκαπούρη 2/10       |
| ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)      | 69 | 15874  | ε. Σιγκαπούρη 19/10      |
| ΑΡΧΩΝ (κ.)           | 73 | 16349  | ε. Φέλιξτουν 20/10       |
| ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)     | 82 | 20537  | α. Ίμινγκχαμ 19/10       |
| ΑΣΠΙΣ (κ.)           | 75 | 16378  | μεταφορές Περισκοίου     |
| ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)      | 68 | 14993  | α. Λός Αντίελες 14/10    |
| ΑΣΤΟΡ (κ.)           | 77 | 29871  | α. Φέλιξτουν 20/10       |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)        | 68 | 1804   | μετ. «Πάλ Ντράγκον» (ε.) |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ Ι (π.)      | 77 | 9786   | ε. Πάλ Ντράγκον (ε.)     |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙΙΙ (π.)    | 82 | 9282   | ε. Πάλ Ντράγκον (ε.)     |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΙV (π.)     | 82 | 9282   | α. Σιγκαπούρη 4/10       |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)   | 77 | 11159  | α. Γιβραλτάρ 17/10       |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ      | 78 | 38467  | ε. Σιγκαπούρη 18/10      |
| ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)     | 75 | 9195   | προς Χιούστον 30/9       |
| ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)    | 81 | 14644  | α. Τέμα 10/10            |
| ΑΤΛΑΣ (κ.)           | 82 | 14644  | α. Πόρτ Κέλαγκ 2/10      |
| ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)   | 82 | 22587  | μετ. «Ευροστάρ» (ε.)     |
| ΑΤΡΩΠΟΣ (κ.)         | 71 | 16379  | ε. Σιγκαπούρη 19/10      |
| ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)         | 61 | 1354   | α. Ρίο Γκράντε 12/10     |
| ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)         | 76 | 16366  | ε. Μπ. Άμπας 3/10        |
| ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)       | 67 | 10973  | δ. Κων/πολη 1/10         |
| ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)         | 69 | 38780  | ε. Μόνγκλα 3/10          |
| ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.) | 70 | 10618  | αργεί Πειραιά            |
| ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)        | 66 | 2335   | α. Γιβραλτάρ 6/10        |
| ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)        | 66 | 36522  |                          |

|                             |    |        |                         |
|-----------------------------|----|--------|-------------------------|
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΥΠ 1 (π.)       | 77 | 14531  | α. Φιλαδέλφεια 15/10    |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)     | 75 | 13036  | ε. Τζέντα 15/10         |
| ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)             | 77 | 21737  | α. Λός Αντίελες 28/9    |
| ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (π.)        | 70 | 5470   | α. Χόγκ Κόνγκ 12/10     |
| ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)         | 74 | 60399  | προς Νιγηρία 22/9       |
| ΓΟΥΔΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)        | 81 | 11503  | ε. Κάδιξ 15/10          |
| ΓΟΥΑΙΜΕΑ                    | 84 | 34253  | μετ. «Γουίμλε» (ε.)     |
| ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)           | 68 | 9067   | στη Βομβάη 27/8         |
| ΓΟΥΕΞΤΑΜ (κ.)               | 79 | 12214  | ε. Πόρτ όφ Σπαίν 11/10  |
| ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)               | 75 | 16421  | προς Π. Καμπέλλο 21/9   |
| ΓΟΥΪΝΤΟΡΟΣΤ (μ.)            | 70 | 1982   | ε. Βίγκο 18/7           |
| ΓΟΥΪΝΤΟΦΛΑ (κ.)             | 70 | 3971   | α. Ράντες 26/9          |
| ΓΟΥΪΝΤΟΦΛΑ (δ.κ.)           | 72 | 106266 | προς Μπαχραϊν 3/8       |
| ΓΟΥΪΤΑΕΪ ΜΠΑΪΥ (κ.)         | 70 | 9907   | προς Μεξικό 9/9         |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΙΤΥ         | 83 | 24500  | προς Βραζιλία 28/9      |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ             | 83 | 28268  | α. Μόρρο Ρεντόντο 1/10  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)         | 77 | 20604  | προς ΗΠΑ 27/9           |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)        | 80 | 40551  | α. Τζέμπελ Ντάννα 12/10 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)        | 81 | 40357  | α. Παλάου Μπακόμ 18/10  |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (δ.κ.) | 73 | 2219   | α. Ρότερνταμ 4/10       |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)    | 70 | 56799  | προς Όιτα 11/9          |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)       | 71 | 56800  | α. Τουμπάρδο 22/9       |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)      | 73 | 114933 | α. Τουμπάρδο 17/10      |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)          | 78 | 126261 | προς Γουόσο 25/9        |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)        | 79 | 126260 | α. Τζέμπελ Ντάννα 8/10  |
| ΓΟΥΟΡΟΥ (δ.κ.)              | 66 | 39042  | ε. Πειραιά 14/10        |
| ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)             | 76 | 23938  | στο Μπαντόρ Άμπας 19/9  |
| ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ                   | 71 | 37115  | ε. Τζέντα 4/10          |
| ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)                 | 69 | 16229  | α. Πειραιά 14/10        |
| ΔΑΜΩΝ                       | 74 | 20712  | προς Βομβάη 13/9        |
| ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)          | 75 | 8884   | στο Ντάρμπαμ 19/10      |
| ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)               | 59 | 11841  | προς Όκρια 9/6          |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)               | 70 | 32758  | α. Γκάνδη 18510         |
| ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)             | 69 | 16619  | ε. Κακινόδα 21/8        |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)            | 59 | 1226   | μεσογειακές μεταφορές   |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)          | 68 | 19644  | προς Βομβάη 20/9        |
| ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)               | 77 | 12590  | προς Λάος 29/9          |
| ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)          | 59 | 6785   | α. Ντάρμπαμ 4/9         |
| ΔΟΛΙΧΙ (κ.)                 | 75 | 1599   | δ. Ντόβερ 15/10         |
| ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)         | 86 | 34620  | ύψωσε ελληνική          |

|                           |    |       |                        |
|---------------------------|----|-------|------------------------|
| ΒΑΪΝ (δ.π.)               | 65 | 13408 | στη Βαλέττα 21/10      |
| ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)            | 72 | 3822  | μεταφορές Πάτρας       |
| ΒΑΛΗ Π. (κ.)              | 74 | 8925  | πρ. «Μαρί»             |
| ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)       | 85 | 16623 | δ. Παναμά 11/10        |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)          | 70 | 14671 | προς Τυνησία 13/9      |
| ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)            | 76 | 65917 | προς Φογκάντος 26/8    |
| ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)           | 81 | 42048 | α. Πόρτ Άρθουρ 8/10    |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ                 | 67 | 37722 | προς Αυστραλία 8/9     |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)        | 72 | 17890 | προς Όκρια 2/10        |
| ΒΕΡΜΑ (κ.)                | 75 | 9632  | α. Άμβέρσα 9/10        |
| ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)          | 73 | 15683 | προς Ντάρμπαμ 17/9     |
| ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)              | 72 | 16334 | α. Κακινόδα 6/10       |
| ΒΗΤΑΤΣΟΥΪ (κ.)            | 71 | 16917 | προς Τσιταγκόνγκ 30/9  |
| ΒΙΓΚΟΡ (κ.)               | 76 | 11321 | προς Κουανγκάμ 14/9    |
| ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)      | 76 | 17161 | προς Μπαγκόνγκ 12/9    |
| ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)              | 78 | 10411 | προς Ίνδία 22/9        |
| ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)              | 76 | 9833  | προς Νοβοροσίσκ 29/8   |
| ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)            | 77 | 9767  | α. Φλάσινγκ 12/10      |
| ΒΛΑΔΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)       | 69 | 12360 | α. Σ. Μάικλς 10/10     |
| ΒΟΜΑΡ                     | 71 | 15759 | ε. Κων/πολη 5/10       |
| ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)             | 75 | 10136 | α. Σκίοντα 23/9        |
| ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)              | 75 | 15113 | ε. Πειραιά 28/9        |
| ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)              | 72 | 9284  | α. Ρουέν 7/10          |
| ΒΡΥΣΗ (κ.)                | 74 | 8915  | ε. Άμβούργο 18/10      |
| Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)        | 76 | 15599 | α. Λίβερπουλ 21/10     |
| ΓΑΡΜΠΗΣ                   | 72 | 41164 | α. Μπιλμπάο 29/9       |
| ΓΕΡΟΣ (κ.)                | 73 | 30067 | δ. Κων/πολη 18/10      |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)          | 77 | 9178  | α. Άμβούργο 7/10       |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.               | 70 | 8868  | ε. Κοσσιούγκ 12/10     |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)          | 71 | 18170 | προς Τσιταγκόνγκ 10/10 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)          | 70 | 15599 | α. Λεμεσό 18/10        |
| ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)              | 76 | 11049 | προς Μπείρα 13/9       |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)         | 74 | 9059  | προς Άγκολα 30/8       |
| ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)              | 73 | 11541 | α. Ρότερνταμ 16/10     |
| ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)              | 81 | 1064  | α. Ντόβερ 3/10         |
| ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)           | 73 | 58821 | προς Ποχόνγκ 10/9      |
| ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΥ (κ.)        | 74 | 15855 | ε. Βανκούβερ 17/10     |
| ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ             | 72 | 14315 | ε. Μπαντόρ Άμπας 20/9  |
| ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)         | 71 | 12256 | δ. Κων/πολη 17/10      |
| ΓΙΟΥΡΟΠΑ                  | 71 | 54610 | α. Σιγκαπούρη 14/10    |
| ΓΚΑΖ ΔΑΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)      | 70 | 1973  | α. Λάρνακα 16/10       |
| ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)       | 82 | 8096  | ε. Τής 21/10           |
| ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)         | 80 | 3040  | δ. Πόρτ Σάι 15/10      |
| ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)          | 81 | 3040  | α. Λάρνακα 17/10       |
| ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.π.)        | 66 | 7992  | ε. Τζέμπελ Άλι 18/10   |
| ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)        | 87 | 8903  | ε. Φουτζέιρα 16/10     |
| ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)     | 81 | 2.635 | ε. Λά Γκουλέτ 18/10    |
| ΓΚΑΙΝΤΣΧΕΝΤ (μ.)          | 68 | 16616 | α. Ν. Υόρκη 8/10       |
| ΓΚΑΛΛ (κ.)                | 70 | 15302 | α. Χιούστον 8/10       |
| ΓΚΑΛΑΝΤ                   | 65 | 1222  | μεσογειακές μεταφορές  |
| ΓΚΑΛ'ΝΤΕΡ (κ.)            | 72 | 20654 | προς Μασάν 16/8        |
| ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)            | 70 | 54134 | ε. Φατέχ τερμινάλ 3/10 |
| ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)         | 77 | 10460 | ε. Άβονμουθ 15/10      |
| ΓΚΟΛΑΝΤ (Βρ.)             | 65 | 4482  | σημαία Αγίου Βικεντίου |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)     | 83 | 24843 | ε. Ν. Όρλεάνη 15/10    |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)     | 71 | 12959 | α. Φιλαδέλφεια 6/10    |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)  | 84 | 24850 | α. Μπ. Άίρες 30/9      |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)    | 76 | 13027 | δ. Σουέζ 15/10         |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)      | 84 | 21193 | προς Γιβραλτάρ 19/9    |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)    | 76 | 13024 | δ. Παναμά 10/10        |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)       | 75 | 13036 | α. Σ. Τζών 9/10        |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)       | 75 | 17355 | α. Μπαρντ 3/10         |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)    | 68 | 9417  | προς Πειραιά 25/9      |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)     | 77 | 14531 | προς Μπουότα 16/9      |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)    | 85 | 21193 | α. Ν. Όρλεάνη 27/9     |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (π.) | 79 | 13005 | ε. Τακόμα 6/10         |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)    | 72 | 12959 | α. Άντοφαγκάστα 7/10   |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ Ι (π.)   | 83 | 24843 | α. Σιγκαπούρη 2/10     |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)  | 77 | 11733 | α. Ν. Όρλεάνη 7/10     |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΥΠ (κ.)       | 77 | 9130  | προς Μπρισμπαϊν 23/9   |

|                             |    |        |                              |
|-----------------------------|----|--------|------------------------------|
| ΕΒΕΛΥΝ (π.)                 | 74 | 9112   | έγκαταλείφθηκε               |
| ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)               | 69 | 10625  | πρός Μπουότα 23/9            |
| ΕΚΤΟΡ (κ.)                  | 74 | 19166  | δ. Μπρουνομπουέτ 7/10        |
| ΕΛΕΝΑ V (π.)                | 73 | 20713  | α. Κολόμπο 6/10              |
| ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)               | 70 | 19344  | ε. Μπουσίρ 7/10              |
| ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)                | 75 | 11441  | πρός Ν. Όρλεάνη 16/8         |
| ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)           | 76 | 11804  | στο Καρατί 12/10             |
| ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)           | 72 | 17510  | πρός Κούβα 19/9              |
| ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)           | 72 | 8936   | ε. Βομβάη 2/8                |
| ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)               | 80 | 16106  | πρ. «Bailey»                 |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)     | 72 | 54889  | α. Τζιμπουτί 4/10            |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)       | 76 | 59353  | α. Πόρτ όφ Σπαίν 19/10       |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)      | 67 | 47344  | πρός Χιούστον 19/9           |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)        | 75 | 45000  | α. Σιγκαπούρη 15/10          |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.) | 75 | 42813  | α. Ν. Όρλεάνη 16/10          |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)       | 76 | 39995  | α. Παλάου Μπακόμ 6/10        |
| ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)       | 73 | 53321  | έπισκευές Λισαβώνα 9/9       |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.)     | 74 | 43441  | ε. Ν. Υόρκη 11/10            |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΟ (δ.)        | 68 | 41965  | α. Κόρτσις Κρίστι 8/10       |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΟΥ (δ.)        | 74 | 51501  | πρός Κάργκ Άιλαντ 17/9       |
| ΕΛΛΗ (μ.)                   | 69 | 22915  | δ. Παναμά 7/10               |
| ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)             | 77 | 14274  | πρ. «Γιουροσά»               |
| ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV                 | 76 | 23980  | α. Ν. Όρλεάνη 10/10          |
| ΕΛΟΥΝΤΑ ΚΟΑΣΤ (π.)          | 70 | 9030   | ε. Ρεσίφ 10/10               |
| ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪΥ (π.)          | 71 | 15119  | ε. Ντιλσκέλσν 85/10          |
| ΕΛΠΙΔΑ (π.)                 | 71 | 15723  | α. Ν. Όρλεάνη 12/10          |
| ΕΛΠΙΣ (κ.)                  | 83 | 7363   | ε. Καλκούτα 6/10             |
| ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)              | 73 | 104150 | πρός Περισκοί 19/9           |
| ΕΜΠΛΣ. (κ.)                 | 75 | 9438   | πρός Λουάντα 29/9            |
| ΕΜΠΟΥΝΥ Ι. (δ.π.)           | 68 | 15252  | πρός Σαλίνα Κρούς 28/9       |
| ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ Ι (π.)           | 74 | 13687  | α. Πόρτ Κορτέχ 16/10         |
| ΕΣΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)             | 74 | 10250  | ε. Σιγκάγκ 26/9              |
| ΕΠΟΣ (κ.)                   | 75 | 16247  | α. Ρότερνταμ 8/9             |
| ΕΠΤΑ (κ.)                   | 81 | 14699  | α. Ν. Όρλεάνη 8/10           |
| ΕΡΑΤΑΛΟΦΟΣ                  | 78 | 39814  | α. Τσάρλεστον 85/10          |
| ΕΡΑΤΟΥ (δ.κ.)               | 74 | 44608  | μετ. «Ελλεσποντ Άρροου» (Λ.) |
| ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (π.)        | 86 | 15952  | πρός Μανίλα 28/9             |
| ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)               | 68 | 19044  | ε. Νάντη 15/10               |
| ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)               | 74 | 6042   | ε. Πόρτ Άρθουρ 20/9          |
| ΕΣΚΟΥΑΤ'Ρ (κ.)              | 68 | 11434  | πρός Ρίο Άνιόρο 29/9         |
| ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π.)          | 84 | 22629  | πρός Ντάρμπαμ 20/9           |
| ΕΣΠΡΙΤ (κ.)                 | 69 | 9985   | α. Ουσίμπα 4/10              |
| ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)        | 67 | 1199   | πρός Κουελιμάνε 14/9         |
| ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)             | 72 | 129216 | ε. Τζέμπελ Άλι 4/10          |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)            | 73 | 1598   | δ. Κων/πολη 2/10             |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)           | 76 | 1595   | ε. Όριότάνο 25/9             |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)      | 78 | 11850  | ε. Μπ. Άίρες 11/10           |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)          | 73 | 10058  | α. Ντόντρεχτ 21/9            |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)           | 76 | 17308  | πρός Βομβάη 29/8             |
| ΕΥΒΟΪΚΟΣ (δ.κ.)             | 77 | 80824  | πρ. «Edinburgh Tall»         |
| ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)                | 67 | 1220   | στον Πειραιά 26/9            |
| ΕΥΛΙΜΕΝΗ*                   | 79 | 29875  | ε. Τσιτσούγκ 5/10            |
| ΕΥΝΙΚΗ                      | 77 | 29875  | ε. Ναγκόγια 16/10            |
| ΕΥΡΟ ΑΓΕΟΣ (π.)             | 80 | 13035  | α. Τής 6/10                  |
| ΕΥΡΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)            | 76 | 9651   | δ. Παναμά 17/10              |
| ΕΥΡΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)            | 77 | 15356  | ε. Βρέμη 16/10               |
| ΕΥΡΟ ΑΓΚΣΑ (π.)             | 77 | 15355  | α. Σακάι 4/10                |
| ΕΥΡΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)         | 79 | 9016   | α. Άμβέρσα 7/10              |
| ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.)               | 72 | 30930  | α. Ν. Όρλεάνη 17/10          |
| ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)               | 76 | 20546  | α. Σαουθάμπτον 20/10         |
| ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)                | 70 | 18734  | ε. Ναυάκι 7/10               |
| ΕΥΡΑ (κ.)                   | 77 | 16366  | α. Πειραιά 13/10             |
| ΕΥΡΝΑΤΑ*                    | 77 | 69338  | πρός Νιγηρία 28/9            |
| ΕΥΑΕΙΡΙ (δ.κ.)              | 75 | 176008 | στη Σεμάγκα (άποθήκη)        |
| ΕΥΣ Ι (π.)                  | 60 | 17447  | στη Σαφάγκα (άποθήκη)        |
| ΕΥΡΟΥΣ ΙΙ                   | 77 | 18838  | α. Μπ. Άίρες 12/10           |
| ΕΛΙ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)            | 76 | 32465  | ύψιστη ελληνική              |



|                          |    |        |                          |
|--------------------------|----|--------|--------------------------|
| ZIM ΠΟΥΣΑΝ (κ.)          | 76 | 32465  | ύψωσε ελληνική           |
| ZOH X. (π.)              | 68 | 10182  | ε. Λισσαβόνα 14/10       |
| HBH                      | 79 | 16379  | δ. Γιβραλτάρ 17/10       |
| HRA                      | 79 | 16390  | α. Κολόμπο 16/10         |
| ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)             | 57 | 2875   | ε. Λεμεσό 13/10          |
| HRQ                      | 76 | 17129  | δ. Παναμά 85/10          |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)      | 85 | 25076  | ε. Γένοβα 17/10          |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)      | 84 | 25063  | α. Τάμπα 4/10            |
| ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ           | 78 | 11003  | στη Βασόρα               |
| ΘΑΛΙΑ (π.)               | 76 | 16873  | ε. Κολούμπια ρίβερ 12/10 |
| ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)        | 76 | 19855  | α. Σ. Τζών 14/10         |
| ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)            | 74 | 35540  | δ. Παναμά 95/10          |
| ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)        | 66 | 1588   | πρ. «Αθλος IV            |
| ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)        | 72 | 28021  | ε. Βρέστη 9/10           |
| ΘΕΙΩΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)      | 81 | 34447  | πρ. «Αστερις»            |
| ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)         | 75 | 65055  | α. Αμβέρσα 14/10         |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)         | 64 | 1579   | δ. Σουέζ 16/10           |
| ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)      | 70 | 1467   | ε. Ρότερνταμ 19/10       |
| ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)          | 70 | 55032  | α. Μονρόβια 12/10        |
| ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.) | 72 | 2934   | ε. Αιγύπτου 17/10        |
| ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)       | 77 | 995    | ε. Μάλαγα 16/10          |
| ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)        | 77 | 997    | ε. Πειραιά 2/10          |
| ΘΗΤΑ ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)       | 74 | 1954   | πρ. «Blue Ocean»         |
| ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)            | 65 | 1000   | επισκευές Πειραιά 12/6   |
| ΙΛΙΟΝ (κ.)               | 72 | 8016   | α. Ν. Ορλεάνη 3/10       |
| ΙΛΛΙΝΙΟΣ (δ.)            | 75 | 137854 | ΕΤΑ Αίν Σούκνα 15/9      |
| ΙΝΑΧΟΣ                   | 73 | 25045  | ε. Ντάρμπαν 18/10        |
| ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)         | 77 | 140277 | α. Πούντα Αρένας 6/10    |
| ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)          | 74 | 9192   | α. Ρίο Τανέιρο 85/10     |
| ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)      | 80 | 19256  | ε. Ντάρμπαν 8/10         |
| ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)       | 78 | 29991  | α. Ίμνινγκχαμ 10/10      |
| ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)     | 78 | 20436  | α. Χάτινχοξ 25/9         |
| ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.π.)       | 82 | 4796   | α. Πόρτ Κέλαγκ 2/10      |
| ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)        | 77 | 11488  | ε. Πειραιά 27/9          |
| ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)    | 77 | 6901   | α. Σιγκαπούρη 8/10       |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΤΛΟΡ (π.)       | 77 | 11884  | ε. Γιοκοχάμα 15/10       |
| ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)      | 67 | 5293   | α. Ανκόνα 25/9           |
| ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.)        | 69 | 9333   | ε. Τζέντα 9/10           |
| ΙΡΙΣ (κ.)                | 70 | 5278   | α. Λόγος 7/10            |
| ΙΣΜΕΝΙΟΣ                 | 72 | 25035  | ε. Παρανάγουα 20/9       |
| ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)            | 76 | 8372   | α. Καράτι 11/10          |
| ΙΣΤΡΙΑ                   | 81 | 31000  | α. Λός Αντζελες 11/10    |
| ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)           | 76 | 15608  | πρ. Σαγκούντο 24/9       |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)          | 77 | 12772  | δ. Σουέζ 17/10 *         |

|                            |    |       |                         |
|----------------------------|----|-------|-------------------------|
| ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)              | 72 | 11171 | πρ. Κωνσταντίνος 19/9   |
| ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)             | 70 | 17485 | πρ. Γκρέιντζμαουθ 6/9   |
| ΚΑΛΛΙΩ (κ.)                | 69 | 9079  | α. Γάνδη 4/10           |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)           | 75 | 35827 | δ. Παναμά 10/10         |
| ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)              | 65 | 3801  | μεταφορές Μπρίντιζι     |
| ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)               | 73 | 19476 | πρ. Κωνσταντίνος 21/9   |
| ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)               | 77 | 21667 | α. Λός Αντζελες 16/10   |
| ΚΑΝΤΙΑ (κ.)                | 72 | 21743 | ε. Βαλέττια 185/10      |
| ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (Βρ.)            | 77 | 10688 | σημαία Αγιού Βικεντίου  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)    | 67 | 16098 | α. Σουαίμπα 95/10       |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)    | 76 | 16037 | ε. Μπείρα 26/8          |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)   | 73 | 63218 | α. Φός 17/10            |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)     | 73 | 62317 | α. Φλάσσινγκ 13/10      |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)            | 68 | 26290 | πρ. Ουλσάν 10/6         |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)       | 69 | 34613 | ε. Σάο Φραντίσκο 12/10  |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)      | 69 | 10650 | ε. Μπαλμπόα 15/8        |
| ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)        | 76 | 10430 | ε. Ναγκόνια 16/10       |
| ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)             | 73 | 11954 | ε. Πειραιά 11/8         |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)          | 68 | 10239 | δ. Ντόβερ 18/10         |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)      | 67 | 15472 | πρ. Σουάο 6/10          |
| ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)  | 77 | 9941  | α. Λός Πάλμας 13/10     |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)    | 77 | 14349 | α. Ντόρ ές Σαλαάμ 10/10 |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΟΥΚΑΣ III (δ.π.)  | 80 | 4397  | α. Αιγύπτου 13/10       |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)       | 68 | 13532 | ε. Ντεμεράρα 30/9       |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)      | 68 | 8978  | στών Πειραιά 21/10      |
| ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.) | 81 | 1800  | ε. Λεμεσό 19/10         |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)        | 74 | 17135 | α. Τσίμπα 8/10 *        |

|                       |    |       |                       |
|-----------------------|----|-------|-----------------------|
| ΚΑΡΙΝΑ                | 74 | 34103 | α. Σιγκαπούρη 19/10   |
| ΚΑΡΙΝΑ (κ.)           | 72 | 11954 | ε. Πειραιά 20/7       |
| ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)    | 74 | 5379  | ε. Πειραιά 2/8        |
| ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)  | 65 | 1219  | πρ. Ισπανία 28/9      |
| ΚΑΣΗ (κ.)             | 75 | 76873 | α. Πόρτ Γουάσκοτ 5/10 |
| ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)       | 77 | 19166 | πρ. Αιγύπτου 29/9     |
| ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)         | 77 | 19459 | δ. Σουέζ 12/10        |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)      | 74 | 17218 | α. Κόπερ 15/10        |
| ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)     | 76 | 10805 | πρ. Μπαγκόκ 15/8      |
| ΚΕΪ Π ΚΕΝΕΝΤΥ         | 71 | 9842  | δ. Πόρτ Σαϊν 85/10    |
| ΚΕΪ Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)     | 77 | 9942  | α. Λός Πάλμας 10/10   |
| ΚΕΪ Π ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)   | 71 | 9826  | α. Ρεϊνιόν 6/10       |
| ΚΕΪ Π ΡΙΟΝ            | 72 | 9542  | α. Αμβέρσα 20/10      |
| ΚΕΪ Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)  | 74 | 8896  | ε. Ήμσχαβεν 7/10      |
| ΚΕΪ Π ΣΥΡΟΣ (κ.)      | 78 | 8898  | α. Μασσαλία 17/10     |
| ΚΕΪ Τ (μ.)            | 64 | 999   | δ. Δαρδανέλλια 14/10  |
| ΚΕΛΛΑ (κ.)            | 69 | 16229 | πρ. Βόρρι 18/9        |
| ΚΕΝ ΑΪΛΑΝΤ            | 81 | 9909  | επ. Βόρρι 18/9        |
| ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ            | 78 | 11686 | στη Μανίλα 28/8       |
| ΚΕΝ ΣΚΑΪ (π.)         | 73 | 22126 | δ. Κων/πολη 17/10     |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.) | 74 | 7557  | ε. Λισσαβόνα 10/10    |
| ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.) | 69 | 46690 | πρ. Σιντι Κερίρ 17/9  |
| ΚΙΚΑ (κ.)             | 76 | 19451 | α. Κινούρα 12/10      |
| ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)      | 66 | 6995  | α. Ρίο Γκράντε 7/10   |
| ΚΙΦΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)    | 84 | 4509  | ε. Γένοβα 19/10       |
| ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)     | 69 | 1572  | μεταφορές Ν. Γουινέας |
| ΚΙΤΣΑ (κ.)            | 76 | 24800 | α. Ντάρμπαν 14/10     |
| ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)         | 76 | 15756 | πρ. Αλεξάνδρεια 10/9  |
| ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)          | 68 | 40626 | α. Μελλίλι 10/10      |
| ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)        | 74 | 8915  | α. Βομβάη 15/10       |

|                      |    |        |                        |
|----------------------|----|--------|------------------------|
| ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)  | 83 | 10520  | ε. Κινούρα 15/10       |
| ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)       | 84 | 3793   | α. Ν. Υόρκη 16/10      |
| ΚΟΝΠΟΛΙΣ             | 78 | 39814  | α. Υόρκη 10/10         |
| ΚΟΡΑΛ (κ.)           | 81 | 15178  | α. Ίκάνιο 14/10        |
| ΚΟΡΑΛ ΚΕΪ Π (δ.κ.)   | 74 | 112825 | στο Καράτι 6/10        |
| ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ            | 74 | 35014  | πρ. Σιγκαπούρη 30/8    |
| ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)         | 75 | 17175  | πρ. Μπαγκόκ 25/9       |
| ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)        | 77 | 14186  | δ. Γιβραλτάρ 11/10     |
| ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)       | 77 | 15389  | πρ. «Κόνμαν II»        |
| ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)     | 74 | 15994  | α. Ρίο Γκράντε 14/10   |
| ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)    | 75 | 16221  | α. Ν. Πλουμουθ 13/10   |
| ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)      | 75 | 16221  | α. Νέλσον 14/10        |
| ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)       | 81 | 10524  | δ. Παναμά 12/10        |
| ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)     | 71 | 52519  | δ. Σουέζ 15/10         |
| ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)      | 76 | 88886  | πρ. Περσικό 20/9       |
| ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)      | 79 | 7599   | α. Σάντος 75/10        |
| ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)     | 64 | 26621  | ε. Φουτζέιρα 13/10     |
| ΚΡΙΣΣΑ (π.)          | 79 | 12784  | πρ. Νιούκαστλ 4/10     |
| ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβ.)       | 68 | 15809  | ε. Βιζοκαπαντάμ 24/9   |
| ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)         | 77 | 9634   | α. Καζομπλάνκο 9/10    |
| ΚΥΗΡΑ (κ.)           | 68 | 1599   | μετ. «Rania» (μ.)      |
| ΚΥΜΑΔΕΣ (κ.)         | 68 | 10313  | ε. Ρεσιό 14/8          |
| ΚΥΛΩ (π.)            | 74 | 65685  | πρ. Νιγηρία 9/9        |
| ΚΥΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.) | 75 | 17875  | πρ. Παλάου Σαμπού 29/9 |
| ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)         | 71 | 15951  | α. Χιούστον 6/10       |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ         | 72 | 51403  | δ. Κων/πολη 19/10      |
| ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)       | 70 | 9981   | ε. Βομβάη 21/8         |
| ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)     | 66 | 2990   | ε. Νακάλα 25/8         |
| ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)   | 76 | 2834   | δ. Κων/πολη 19/10      |
| ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)    | 76 | 1575   | α. Ρουέν 3/10          |
| ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΪ (κ.)      | 72 | 83714  | ε. Ίμουιντεν 18/10     |
| ΛΑΙΛΑΨ (κ.)          | 76 | 12166  | ε. Π. Λίζας 17/9       |
| ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)         | 75 | 18763  | πρ. Όναχάμα 30/9       |
| ΛΑΚΥ (Μπχ.)          | 68 | 8135   | α. Θέουτα 13/10        |
| ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)         | 80 | 16225  | δ. Έσκούμινς 12/10     |
| ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)    | 78 | 10698  | α. Λίβερπουλ 10/10     |

|                             |    |        |                         |
|-----------------------------|----|--------|-------------------------|
| ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)             | 70 | 63519  | ε. Άντεν 5/10           |
| ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)       | 77 | 8976   | ε. Βίλα ντό Κόντε 10/10 |
| ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)               | 65 | 1600   | πρ. Μαπούτο 4/8         |
| ΛΑΠΙΣ (κ.)                  | 78 | 8980   | ε. Σαουθάμπτον 17/10    |
| ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)              | 75 | 12416  | α. Κεμπέκ 21/10         |
| ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)          | 61 | 22046  | ε. Φουτζέιρα 2/10       |
| ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)              | 68 | 22244  | α. Λόγος 12/10          |
| ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)                | 73 | 17648  | πρ. Μπαλμπόα 2/10       |
| ΛΕΒΑΝΤΕΣ                    | 77 | 70983  | α. Ίμουιντεν 16/10      |
| ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)              | 71 | 118865 | στο Κόργκ (άποθηκη)     |
| ΛΕΪΚ ΣΤΑΡ (κ.)              | 71 | 13446  | μετ. «Μπράιτ Στάρ» (κ.) |
| ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)               | 75 | 79249  | πρ. Περσικό 10/9        |
| ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.) | 74 | 18700  | πρ. Ξίμεν 15/9          |
| ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)               | 75 | 15684  | πρ. Άβονα 23/9          |
| ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪ ΤΖ (κ.)         | 72 | 17914  | πρ. Μαπούτο 11/9        |
| ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)         | 74 | 17414  | ε. Τζάκσονβιλ 3/10      |
| ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)                | 71 | 3864   | δ. Κων/πολη 11/10       |
| ΛΕΦΕΜ (Όν.)                 | 66 | 1597   | πρ. «Νιού Στάρ»         |
| ΛΕΩΝ (κ.)                   | 73 | 15382  | α. Μόνγκλα 19/10        |
| ΛΕΩΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)            | 79 | 7598   | α. Σάντος 3/10          |
| ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)              | 77 | 19373  | στο Μπ. Άμπας 22/9      |
| ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)            | 68 | 53075  | ε. Τζέντα 10/10         |
| ΛΗΤΩ II (π.)                | 72 | 6106   | α. Αμβέρσα 19/9         |
| ΛΙΑΥ Τ. (μ.7)               | 54 | 1991   | πρ. Κουεϊμάν 6/9        |
| ΛΙΜΠΕΞΕΛ (π.)               | 69 | 17872  | πρ. Άλγέρι 29/9         |
| ΛΙΝΑ (Όν.)                  | 66 | 2953   | πρ. Αλεξάνδρεια 26/9    |
| ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)           | 74 | 8931   | ε. Γένοβα 11/10         |
| ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)               | 74 | 3256   | ε. Βερκρούλ 14/10       |
| ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΥΡΥ (δ.Βρ.)     | 82 | 36865  | ε. Πασκάνγκουλα 11/10   |
| ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)       | 82 | 36865  | μετ. «Jin Shan»         |
| ΛΟΡΑ (π.)                   | 75 | 6617   | α. Χάμπτον 11/10        |
| ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ.                | 75 | 34745  | επ. Βόρρι 18/9          |
| ΜΑΙΡΗ ΓΟΡΓΙΑ (κ.)           | 76 | 15904  | ε. Ρίο Γκράντε 7/10     |
| ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)             | 74 | 30168  | επ. Βόρρι 18/9          |
| ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)               | 76 | 8731   | πρ. Περσικό 18/8        |
| ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)               | 70 | 11329  | ε. Γκουαγιακούιλ 14/10  |
| ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)              | 84 | 38259  | πρ. Ν. Κορέα 16/9       |
| ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)                | 74 | 9800   | ε. Φερρόλ 6/10          |
| ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)            | 73 | 72343  | πρ. Λουάντα 31/8        |
| ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)            | 70 | 9101   | ε. Σάο Σεμπασιάν 8/10   |
| ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)               | 71 | 9810   | ε. Βανκούβερ 6/9        |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)           | 63 | 36634  | α. Χόγκ Κόκ 12/10       |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)          | 73 | 18892  |                         |
| ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)                | 71 | 11242  |                         |

|                        |    |        |                     |
|------------------------|----|--------|---------------------|
| ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)    | 76 | 10108  | πρ. Βραζιλία 19/9   |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)          | 77 | 20502  | πρ. Ντάρμπαν 15/9   |
| ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)      | 77 | 18604  | ε. Γκουαϊμάρας 8/10 |
| ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)     | 65 | 13512  | μεταφορές Περσικού  |
| ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)           | 76 | 17324  | α. Χόγκ Κόκ 6/10    |
| ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)     | 70 | 17487  | α. Σιλικάπ 10/10    |
| ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)         | 74 | 30341  | α. Τάμπα 11/10      |
| ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)            | 70 | 18628  | ε. Τουτίκοριν 28/9  |
| ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)       | 76 | 138765 | α. Λίβερπουλ 20/10  |
| ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)    | 73 | 72336  | ΕΤΑ Κομπίντα 28/9   |
| ΜΑΡΚ ΑΪΛΑΝΤ (κ.)       | 71 | 1516   | ε. Τουλών 18/10     |
| ΜΑΡΚΕΣΑ                | 77 | 33509  | α. Πειραιά 16/10    |
| ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)         | 69 | 10708  | ε. Κοσσόβου 9/10    |
| ΜΑΡΥΛΙ (κ.)            | 74 | 15412  | ε. Νταβάο 21/7      |
| ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)         | 69 | 15520  | δ. Σουέζ 13/10      |
| ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.) | 74 | 20715  | δ. Γιβραλτάρ 17/10  |
| ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)  | 73 | 15498  | δ. Πόρτ Σαϊν 3/10   |
| ΜΑΤΕΖΣΤΙΚ (κ.)         | 79 | 10991  | ε. Γκίμπερ 27/9     |
| ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)        | 76 | 21372  | δ. Σουέζ 7/10       |
| ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)        | 71 | 16623  | ε. Ξιγκόκ 25/9      |
| ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)      | 67 | 21141  | ε. Κολόμπο 19/10    |
| ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)      | 76 | 9872   | ε. Πειραιά 11/10    |



|                      |    |        |                       |
|----------------------|----|--------|-----------------------|
| MERIT I (π.)         | 73 | 112306 | πρός Τζέντα 11/9      |
| MERIT (π.)           | 69 | 35284  | α. Σάντος 2/10        |
| MERKIOUR (π.)        | 70 | 10490  | δ. Γιβραλτάρ 4/10     |
| ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)        | 80 | 30875  | πρός Κουβέιτ 23/9     |
| ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)         | 79 | 43857  | α. Ν. Όρλεάνη 7/10    |
| ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)        | 79 | 43857  | α. Φιλαδέλφεια 15/10  |
| ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.) | 74 | 12376  | α. Αβίλ 7/10          |
| ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)         | 75 | 12498  | ε. Μπαγκόκ 4/10       |
| ΜΙΛΗΤΟΣ              | 82 | 32506  | α. Λός Άντζελες 17/10 |
| ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)    | 73 | 36330  | πρός Γένοβα 28/9      |
| ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.)       | 70 | 1781   | αργεί Ν. Όρλεάνη      |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)       | 71 | 1557   | αργεί Ν. Όρλεάνη      |

|                        |    |       |                              |
|------------------------|----|-------|------------------------------|
| ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)        | 82 | 17164 | α. Πράια Μόλε 12/10          |
| ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)        | 71 | 19061 | δ. Σουέζ 16/10               |
| ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)        | 73 | 30930 | πρός Γιοκοχάμα 28/9          |
| ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)           | 74 | 39050 | α. Χάμπτον 16/10             |
| ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)           | 75 | 6728  | α. Λίβερπουλ 22/10           |
| ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.)        | 71 | 2999  | πρ. «Sanad I.»               |
| ΜΗΝΜΟΣΥΝΗ (κ.)         | 68 | 31507 | α. Ν. Όρλεάνη 16/10          |
| ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)        | 73 | 61183 | α. Παλέρμο 14/10             |
| ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)        | 70 | 8870  | α. Μπαντάρ Άμπας 3/10        |
| ΜΟΝΤΡΟ (κ.)            | 72 | 9924  | ε. Ρίο Γκράντε 6/10          |
| ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)       | 67 | 30823 | ε. Παρανάγουα 15/9           |
| ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)           | 72 | 35506 | δ. Κων/πολη 13/10            |
| ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ              | 77 | 5509  | α. Μπότγουντ 11/10           |
| ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)       | 67 | 3987  | α. Λάρνακα 18/10             |
| ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)         | 76 | 3741  | πρός Λομπότο 14/9            |
| ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)     | 69 | 44860 | στη Σεμάγκα (άποθήκη)        |
| ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)      | 68 | 8370  | έπισκευές Πειραιά 7/6        |
| ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)    | 66 | 37625 | α. Ζέιτ Μπαϊλ Τέρμιναλ 12/10 |
| ΜΠΙΓΚ ΜΠΕΝ (βρ.)       | 62 | 6246  | σημαία Άγιου Βικεντίου       |
| ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)        | 70 | 3956  | α. Καλκούτα 6/10             |
| ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)      | 71 | 13867 | α. Βαρκελώνη 17/10           |
| ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)     | 68 | 9504  | έπισκευές Πειραιά 15/6       |
| ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)        | 81 | 10199 | δ. Ντόβερ 10/10              |
| ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)          | 73 | 16106 | ε. Σιγκαπούρη 19/10          |
| ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ            | 73 | 56273 | έπισκευές Μπαχραϊν 9/10      |
| ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ (Ονδ.)   | 66 | 9085  | ε. Μπέντι 24/9               |
| ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (λ.β.) | 73 | 31861 | ε. Ίγουακούι 6/9             |
| ΜΠΡΑΪΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)   | 68 | 6870  | πρ. «Albright Explorer»      |
| ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)      | 72 | 17980 | α. Λόγος 6/10                |
| ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)         | 67 | 41524 | πρός Βατούμ 16/9             |
| ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)           | 71 | 18748 | α. Τέμα 16/10                |
| ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)          | 82 | 32506 | δ. Παναμά 14/10              |
| ΜΥΡΙΝΙΔΗ               | 77 | 5511  | α. Λίβερπουλ 17/10           |

|                       |    |        |                             |
|-----------------------|----|--------|-----------------------------|
| ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.) | 61 | 1098   | μεσογειακές μεταφορές       |
| ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)   | 62 | 2606   | έπωληθή                     |
| ΟΜΕΡ (κ.)             | 70 | 22912  | α. Τάμπα 6/10               |
| ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)    | 71 | 16815  | έπωληθή                     |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)   | 71 | 13858  | πρός Χόνγκ Κόνγκ 9/9        |
| ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)      | 71 | 9868   | α. Ρίο Ίανέιρο 11/10        |
| ΟΡΑΪ'ΟΝ               | 73 | 18958  | μετ. «Εφεσρος» (ε.)         |
| ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)        | 75 | 39656  | δ. Μάλτα 12/10              |
| ΟΡΙΖΩΝ (κ.)           | 72 | 4503   | α. Μπορντώ 4/10             |
| ΟΡΚΑ (Α.Β.)           | 75 | 1999   | α. Άμβέρσα 21/10            |
| ΟΡΛΑΝΤΟ               | 76 | 37784  | ε. Σηγουαρντ 13/10          |
| ΟΣΕΑΝ ΒΟΪ'Σ (π.)      | 69 | 11434  | ε. Όγουέντο 29/8            |
| ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)    | 84 | 4083   | α. Νάπολη 17/10             |
| ΟΣΕΑΝ ΛΕΪ'Κ (κ.)      | 76 | 12443  | πρός Μαπούτο 7/9            |
| ΟΣΕΑΝ ΜΕΪ'ΝΤ (δ.κ.)   | 72 | 51227  | στην Άκομπα (άποθήκη)       |
| ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)       | 79 | 3818   | πρ. «Reina Navegante No. 8» |
| ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)    | 75 | 176009 | στο Χάργκ (άποθήκη)         |
| ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΥΖ           | 84 | 13852  | α. Έβερτε 11/10             |
| ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)    | 69 | 1582   | μεταφορές Κιούγκα           |
| ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)          | 69 | 9907   | πρ. «Getaldic»              |
| ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)       | 73 | 16317  | ε. Ρότερνταμ 8/10           |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΑΛΕΒΗ (κ.)   | 77 | 5215   | α. Ν. Χάβεν 7/10            |

|                         |    |        |                       |
|-------------------------|----|--------|-----------------------|
| ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- | 71 | 41961  | α. Φλάσσιγκ 8/10      |
| ΤΗΣ (κ.)                | 75 | 8826   | α. Πόρτ Χουενέμε 9/10 |
| ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)          | 82 | 35380  | ε. Νταλιάν 2/10       |
| ΠΑΝΟΗΡ (π.)             | 72 | 44140  | α. Χάμπτον 17/10      |
| ΠΑΝΟΗΡ (κ.)             | 69 | 9982   | α. Λόγος 10/10        |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)   | 72 | 11185  | ε. Βενετία 18/10      |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)     | 70 | 16128  | πρός Γιαντάι 30/8     |
| ΠΑΝΤΙΑΣ                 | 84 | 21426  | δ. Παναμά 11/10       |
| ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)        | 80 | 30639  | α. Ροζόριο 3/10       |
| ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)         | 78 | 7623   | ε. Αμβούργο 19/10     |
| ΠΑΡΝΑΣ (κ.)             | 72 | 18829  | έπωληθή               |
| ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)        | 70 | 11489  | α. Ντάρμπαν 17/10     |
| ΠΑΡΟΣ (δ.π.)            | 69 | 1971   | α. Πειραιά 7/10       |
| ΠΑΖΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ         | 84 | 22511  | ε. Λός Άντζελες 13/10 |
| ΠΑΖΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ           | 84 | 22100  | δ. Σουέζ 12/10        |
| ΠΑΖΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.) | 78 | 6298   | υψώσε ελληνική        |
| ΠΑΖΙΦΙΚΟΣ (δ.)          | 74 | 124871 | μεταφορές Περισκοῦ    |
| ΠΑΖΚΑΛ (μ.)             | 65 | 1598   | α. Παλέρμο 16/10      |
| ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)           | 74 | 16388  | ε. Δαμιάτα 16/10      |
| ΠΑΤΡΑΪ'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)      | 79 | 13251  | πρ. «E.R. Brussel»    |
| ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)            | 69 | 9907   | πρός Ίνδια 22/9       |
| ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)            | 77 | 36411  | α. Σουέμα 24/9        |
| ΠΕΛΙΑΣ (κ.)             | 76 | 19166  | ε. Λός Άντζελες 11/10 |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)          | 77 | 21666  | ε. Μαντρός 23/10      |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)      | 71 | 104253 | α. Φουτζέιρα 8/2      |
| ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)        | 66 | 41521  | δ. Σουέζ 15/10        |

|                      |    |        |                            |
|----------------------|----|--------|----------------------------|
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)        | 77 | 9783   | ε. Καρότσι 18/10           |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)   | 74 | 36914  | α. Σάντος 16/10            |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)         | 72 | 16205  | ε. Γκνάνσκ 17/10           |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)       | 69 | 10839  | πρός Μπαγκόκ 25/9          |
| ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)         | 65 | 25503  | πρός Ρίο Ίανέιρο 16/9      |
| ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)         | 75 | 109979 | α. Τζουέμα Τέρμιναλ 28/1   |
| ΠΙΟΝΑΡ (κ.)          | 69 | 6162   | δ. Μπρουκσάιτ 12/10        |
| ΠΙΤΕΟΝ (κ.)          | 69 | 9072   | ε. Παρανάγουα 19/9         |
| ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)       | 76 | 44489  | ε. Σιγκαπούρη 16/10        |
| ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)     | 75 | 105553 | δ. Ντόβερ 8/10             |
| ΠΛΑΤΩΝ               | 77 | 9674   | υψώσε ελληνική σημαία      |
| ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)  | 63 | 2603   | α. Λός Πάλας 10/10         |
| ΠΑΥΜΟΥΘ (κ.)         | 74 | 8825   | ε. Άμβέρσα 19/10           |
| ΠΟΪ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)    | 72 | 57102  | πρός Πουέρτο Όρνταζ 25/9   |
| ΠΟΛΙΚΟΣ (βρ.)        | 70 | 1437   | σημαία Άγιου Βικεντίου     |
| ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)      | 69 | 56893  | ε. Ρίο Ίανέιρο 10/10       |
| ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)     | 72 | 122812 | στο Χάργκ (άποθήκη)        |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)        | 72 | 9481   | α. Λά Σπέζια 6/10          |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)     | 76 | 60937  | πρός Νιγηρία 1/9           |
| ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)   | 72 | 16268  | α. Γκνάνσκ 14/10           |
| ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)     | 81 | 15881  | πρός Μπαθναγκάρ 16/9       |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)      | 84 | 16912  | πρός Πόρτ Όκχα 4/9         |
| ΠΟΝΤΟΣ               | 72 | 35840  | α. Άμβούργο 22/9           |
| ΠΟΡΤΑΪ'ΤΙΣΣΑ (μ.)    | 77 | 8767   | στο Καρότσι 9/10           |
| ΠΟΥΜΑ (κ.)           | 72 | 14675  | α. Πόρτ Μω. Μπν Κασίμ 4/10 |
| ΠΡΑΪ'Μ (κ.)          | 70 | 10469  | πρός Δ. Ίνδίες 22/9        |
| ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)         | 76 | 40632  | α. Σ. Άννα Μπαϊ 11/10      |
| ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)         | 45 | 5848   | αργεί Πειραιά              |
| ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)         | 70 | 30890  | ε. Παρανάγουα 15/9         |
| ΠΡΙΓΚΙΠΕΡΑ (δ.κ.)    | 77 | 15285  | πρός Κούβα 12/9            |
| ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)     | 67 | 40675  | ε. Πειραιά 11/10           |
| ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ           | 68 | 10339  | δ. Παναμά 17/10            |
| ΠΡΟΓΚΡΕΞΙΒ (π.)      | 68 | 10722  | πρός Ίνδια 28/8            |
| ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)        | 83 | 26996  | πρός Βενεζουέλα 24/9       |
| ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)       | 76 | 11768  | α. Ντάρμπαν 14/10          |
| ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)     | 77 | 10442  | α. Λός Πάλας 10/10         |
| ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)      | 73 | 11383  | έπωληθή                    |
| ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)   | 68 | 18525  | α. Άμβέρσα 3/10            |
| ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤΙΚ (κ.)  | 74 | 17722  | ε. Κακινάδα 9/10           |
| ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)         | 79 | 11243  | α. Γιβραλτάρ 4/10          |
| ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)  | 74 | 5071   | ε. Ταμπίκο 30/9            |
| ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)         | 72 | 12982  | α. Κολόμπο 13/10           |
| ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)         | 84 | 26959  | δ. Σουέζ 2/10              |
| ΠΡΩΤΟΚΛΙΤΟΣ ΙΙΙ (κ.) | 82 | 20253  | δ. Παναμά 29/9             |
| ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)        | 69 | 9677   | ε. Μανφρεντόνια 25/9       |
| ΠΡΤΟΥΑΝ Γ. (δ.κ.)    | 77 | 164062 | ΕΤΑ Φουτζέιρα 22/9         |
| ΡΑΦΟΥΝΤΥ (κ.)        | 71 | 11758  | πρ. «Puffy»                |
| ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)      | 78 | 11875  | πρός ΗΠΑ 12/9              |
| ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)         | 81 | 8352   | α. Σιγκαπούρη 10/10        |
| ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)         | 75 | 6016   | α. Μαριουπόλ 19/10         |
| ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)  | 69 | 1573   | ε. Άντεν 2/9               |
| ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)       | 64 | 7995   | ε. Πειραιά 19/9            |
| ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)    | 73 | 8405   | ε. Άλεξάνδρα 28/9          |
| ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)         | 77 | 39562  | α. Σιγκαπούρη 5/10         |
| ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ        | 77 | 10409  | α. Σιμονσέκι 16/10         |
| ΡΟΔΟΣΗ (δ.π.)        | 71 | 17805  | α. Ν. Όρλεάνη 8/10         |
| ΡΟΖΑ (κ.)            | 68 | 24893  | πρός Παρανάγουα 29/9       |
| ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)       | 71 | 71877  | α. Κακογκάβα 5/10          |
| ΡΟΥΥΖ (δ. Ονδ.)      | 70 | 1598   | στο Γκιζάν                 |
| ΡΟΥΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.) | 67 | 37625  | α. Σουέζ 7/10              |
| ΡΟΥΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)    | 64 | 4824   | α. Άμβέρσα 14/10           |
| ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)       | 73 | 22626  | α. Ρουέν 13/10             |

|                         |    |        |                              |
|-------------------------|----|--------|------------------------------|
| N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)         | 74 | 8558   | στο Μπαντάρ Άμπας 8/8        |
| ΝΑΒΙΓΚΛΟΡΥ (κ.)         | 71 | 9646   | α. Τάμπα 3/10                |
| ΝΑΪ'Α (κ.)              | 70 | 9069   | ε. Ντακάρ 21/8               |
| ΝΑΪ'Τ ΛΑΪ'Τ (Μπχ.)      | 77 | 34841  | α. Γιούροπορτ 18/10          |
| ΝΑΝΗ (κ.)               | 78 | 14651  | α. Χόνγκ Κόνγκ 13/10         |
| ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ              | 72 | 18723  | α. Τάμπα 5/10                |
| ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΪ'ΝΤ (κ.)      | 73 | 11645  | ε. Πειραιά 11/10             |
| ΝΑΡΕΪ'ΤΟΡ (κ.)          | 80 | 10982  | ε. Όζακα 13/10               |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)           | 70 | 16224  | ε. Βικτώρια 13/10            |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)      | 74 | 30340  | ε. Ν. Όρλεάνη 16/10          |
| ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)          | 74 | 39018  | πρός Άγκόλα 23/5             |
| ΝΕΟΣ (κ.)               | 71 | 9082   | δ. Πόρτ Σάϊδ 11/10           |
| ΝΕΣΣΗ (κ.)              | 72 | 60414  | ε. Σεπετίμπα 15/10           |
| ΝΕΣΤΩΡ (κ.)             | 77 | 19166  | ε. Παραντίπ 13/10            |
| ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)          | 71 | 12202  | α. Μπαμόντ 15/9              |
| ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)   | 70 | 9247   | α. Μπαντάρ Άμπας 29/9        |
| ΝΙΚΑΣ (κ.)              | 73 | 20328  | πρός Τσιβάν 21/9             |
| ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ         | 76 | 35567  | πρός Γκλάντστοουν 20/9       |
| ΝΙΚΚΙ (κ.)              | 75 | 65459  | στον Πειραιά 6/10            |
| ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)            | 75 | 11462  | α. Όριότάνο 16/10            |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)      | 75 | 61000  | α. Πειραιά 14/10             |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)     | 69 | 1473   | α. Σφάξ 14/10                |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)            | 86 | 24843  | α. Γκλάντστοουν 5/10         |
| ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)         | 69 | 5997   | ε. Χιούστον 9/10             |
| ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)          | 82 | 29700  | ε. Φιλαδέλφεια 15/10         |
| ΝΙΚΟΣ Α. (π.)           | 56 | 2163   | ε. Μανίλα 2/10               |
| ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)  | 70 | 45752  | ε. Πειραιά 6/5               |
| ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)           | 69 | 10363  | μετ. «Asean Enterprise» (μ.) |
| ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)       | 81 | 9206   | ε. Καρταγένα 26/7            |
| ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)     | 74 | 10089  | έπισκευές Βαλέττα 5/10       |
| ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)         | 72 | 13920  | ε. Μανζανίλο 20/9            |
| ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)          | 73 | 117178 | δ. Ντόβερ 16/10              |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)    | 70 | 62357  | πρός Καμερούν 26/9           |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)       | 70 | 45752  | πρός Τουμπάρδο 28/9          |
| ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (βρ.)       | 77 | 1747   | α. Μαϊάμι 10/10              |
| ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (βρ.)         | 88 | 1905   | α. Μαϊάμι 10/10              |
| ΝΟΡΘ ΣΗΛΤΣ (κ.)         | 72 | 7266   | α. Υμουίντεν 12/10           |
| ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)    | 69 | 11148  | ε. Βομβάη 14/9               |
| ΝΟΤΟΣ (δ.)              | 73 | 75049  | α. Ν. Όρλεάνη 30/9           |
| ΝΤΑΪ'ΝΑΜΙΚ (π.)         | 79 | 16432  | ε. Σάν Λορέντζο 12/10        |
| ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)       | 75 | 35764  | πρός Ρίτσαρντ Μπαϊ 18/9      |
| ΝΤΙΜΑΝ (κ.)             | 76 | 22297  | ε. Ίντσόν 4/10               |
| ΝΤΟΑΣΣΕ (δ.κ.)          | 73 | 113778 | στο Παλάου Σαμποῦ (άποθήκη)  |
| ΝΤΟΝ (Ον.)              | 63 | 10617  | δ. Σουέζ 1/10                |
| ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ             | 70 | 17355  | α. Σάο Σεμπασιτιό 6/10       |
| ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)         | 73 | 17355  | πρός Σουάπε 27/9             |
| ΝΤΟΝΑΛΝΤ (δ.κ.)         | 68 | 1209   | α. Τίς 22/10                 |
| ΝΤΟΡΙΝ (μ.)             | 68 | 9003   | α. Σιγκαπούρη 10/10          |
| ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ.π.)    | 67 | 1599   | μεταφορές Περισκοῦ           |
| ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)           | 78 | 16893  | α. Ντάρμπαν 16/10            |
| ΟΛΕΜΑΡ (κ.)             | 72 | 17399  | πρός Μπελαγούαν 17/9         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)            | 69 | 4229   | πρός Ρινγκά 22/9             |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)   | 75 | 138037 | πρός Σουέζ 29/9              |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)     | 84 | 17879  | πρός Ντάρμπαν 7/9            |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)      | 85 | 17879  | πρός Χάρ Φακάν 28/9          |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)    | 72 | 128561 | α. Λουί Τέρμιναλ 8/9         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)      | 76 | 126990 | πρός Σ. Λουτσία 31/8         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.) | 73 | 128561 | α. Άγ. Εύσταθιο 25/9         |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)       | 79 | 59882  |                              |



|                             |    |        |                            |
|-----------------------------|----|--------|----------------------------|
| Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)               | 68 | 13546  | ε. Πειραιά 11/10 *         |
| Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)              | 65 | 20002  | α. Ν. 'Ορλεάνη 3/10        |
| ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)            | 66 | 39695  | στη Τζέντα (άποθήκη)       |
| ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)               | 71 | 14925  | α. Βενετία 30/9            |
| ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)       | 71 | 128929 | στο Σίρρι (άποθήκη)        |
| ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΡΕΑΣ (κ.)          | 72 | 8987   | στο Ντάρμπαν 28/8          |
| ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)        | 77 | 16736  | ε. Μπαβναγκάρ 8/9          |
| ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ             | 77 | 16736  | ε. Μοντράς 7/10            |
| ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)           | 74 | 25765  | προς Ρας Λανούφ 19/9       |
| ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)     | 74 | 25765  | σημαία Μάλτας              |
| ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)         | 73 | 8734   | α. Δαμιέττα 24/9           |
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)        | 76 | 21619  | προς Π. Μιρόντα 26/9       |
| ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)        | 77 | 19199  | δ. Σουέζ 6/10              |
| ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)            | 76 | 2144   | έπισκευές Πειραιά 21/10    |
| ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)        | 75 | 29068  | α. Ν. 'Ορλεάνη 12/10       |
| ΣΑΝ II (π.)                 | 75 | 14523  | δ. Σουέζ 35/10             |
| ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)                | 66 | 3314   | μεσογονιακές μεταφορές     |
| ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)             | 70 | 11122  | δ. Σουέζ 15/10             |
| ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)             | 71 | 9084   | ε. Τζέντα 22/7             |
| ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)              | 71 | 13575  | προς Μανίλα 17/9           |
| ΣΑΝΣΕΤ (κ.)                 | 70 | 13907  | προς 'Ακομπα 8/9           |
| ΣΑΝΣΕΤ (μ.)                 | 67 | 1600   | σημαία 'Αραβικών 'Εμιράτων |
| ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)               | 76 | 10221  | στο Ρότερνταμ 7/10         |
| ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)              | 72 | 3137   | ε. Θεσσαλονίκη 27/9        |
| ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)               | 85 | 26959  | δ. Πόρτ Σαΐδ 13/10         |
| ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)         | 75 | 12322  | α. Σιγκαπούρη 1/10         |
| ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)         | 74 | 12498  | ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 26/9     |
| ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)           | 71 | 43867  | υψώσε πανομαϊκή            |
| ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)           | 72 | 14095  | δ. Μπρούναμπουτελ 11/10    |
| ΣΑΡΑΑ (κ.)                  | 77 | 17772  | α. Ντουμπάϊ 13/10          |
| ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ (π.)              | 74 | 8901   | ε. Γκάλφορτ 24/9           |
| ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)           | 78 | 10301  | α. 'Αμβέρσα 21/10          |
| ΣΑΧΑΡΑ (δ.)                 | 74 | 164758 | έπισκευές Ντουμπάϊ 2/5     |
| ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)        | 86 | 15933  | στη Μανίλα 22/9            |
| ΣΕ'Ι'ΛΜΑΝ (κ.)              | 80 | 17798  | α. Λός 'Αντζελες 1/10      |
| ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ. Μπχ.)          | 75 | 117143 | α. Σιγκαπούρη 8/10         |
| ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)               | 70 | 9951   | έπωληθή                    |
| ΣΕ'Ι'ΛΟΡ I. (κ.)            | 70 | 12578  | α. Σάντος 12/10            |
| ΣΕ'Ι'ΛΟΡ II (κ.)            | 70 | 12578  | α. 'Αμβέρσα 6/10           |
| ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)                | 77 | 16267  | α. Ν. 'Ορλεάνη 16/10       |
| ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)            | 75 | 7033   | έπωληθή                    |
| ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)                | 73 | 8917   | προς Μπαγκόγκ 26/8         |
| ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)     | 75 | 51898  | ε. Κόρπους Κρίστι 8/10     |
| ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)               | 79 | 14889  | ε. Ντάρμπαν 16/10          |
| ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)              | 70 | 1598   | α. Βαρκελώνη 16/10         |
| ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ                  | 69 | 43456  | α. Πειραιά 11/10           |
| ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)                | 72 | 16018  | α. Γιβραλτάρ 4/10          |
| ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)            | 82 | 19494  | στο Μπαντάρ Χομείνι 26/8   |
| ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ. Μπχ.)          | 68 | 66113  | προς Φουτζέιρα 18/8        |
| ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)               | 76 | 18174  | στο Μπαντάρ 'Αμπάς 26/9    |
| ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)             | 71 | 4713   | α. Πειραιά 10/10           |
| ΣΗ ΟΑΘ (κ.)                 | 74 | 3764   | α. Κάντλα 4/10             |
| ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)               | 76 | 16277  | δ. Κωνίπολη 12/10          |
| ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)          | 84 | 4073   | δ. Σουέζ 16/10             |
| ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)           | 70 | 12142  | προς Μπαντάρ Χομείνι 26/8  |
| ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)              | 79 | 15688  | α. Χόγκ Κόγκ 11/10         |
| ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)              | 71 | 48685  | α. Πειραιά 11/10           |
| ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)           | 71 | 14130  | α. Γιούροπορτ 22/10        |
| ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)            | 76 | 30343  | προς Νεμρούτ Μπαϊή 26/9    |
| ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.μ.)           | 77 | 40553  | δ. Κωνίπολη 11/10          |
| ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)         | 78 | 28025  | ε. Χάλιφαζ 23/10           |
| ΣΗΜΠΡΕΣ (δ.μ.)              | 77 | 40558  | α. 'Ομσάλε 16/10           |
| ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)               | 74 | 20704  | δ. Κωνίπολη 15/10          |
| ΣΗΛΑΚ III (κ.)              | 77 | 15264  | προς Μπαντάρ 'Αμπάς 26/8   |
| ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)              | 74 | 18963  | προς Κούβα 15/8            |
| ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)                | 70 | 11188  | προς Λάγος 10/9            |
| ΣΗΜΕΡΙΤ (μ.)                | 78 | 19211  | ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 2/10     |
| ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (μ.)              | 77 | 14275  | πρ. «Γιουρογιούντι»        |
| ΣΗΜΟΝΑΡΚ (μ.)               | 84 | 18173  | α. Σουαίμα 13/10           |
| ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)                | 74 | 33073  | α. 'Ασντοντ 6/10           |
| ΣΗΜΠΗ (κ.)                  | 74 | 29827  | ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 23/9     |
| ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)                | 76 | 32971  | α. Ραβέννα 6/10            |
| ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)                | 69 | 33328  | α. Ν. 'Ορλεάνη 12/10       |
| ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.)         | 73 | 17795  | α. Πειραιά 16/10           |
| ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)                | 71 | 11005  | α. Βομβάη 17/10            |
| ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)             | 82 | 18709  | στο Μπαντάρ 'Αμπάς 26/9    |
| ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)               | 77 | 15225  | ε. Δακάρ 29/8              |
| ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.μ.)        | 74 | 18631  | ε. Φός 18/10               |
| ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)           | 76 | 16432  | α. 'Ιμινγκχαμ 15/10        |
| ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)            | 77 | 30370  | α. Ν. 'Ορλεάνη 9/10        |
| ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)            | 73 | 17310  | α. Μελίλι 19/10            |
| ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)           | 79 | 19061  | ε. Σάουντα 6/10            |
| ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)             | 75 | 42619  | α. Φός 12/10               |
| ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)                | 70 | 17571  | στο Μπαντάρ Χομείνι 3/8    |
| ΣΗΣΤΑΡ II                   | 83 | 18173  | ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/10       |
| ΣΗΣΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)    | 72 | 15285  | ε. Γιούροπορτ 19/10        |
| ΣΗΣΤΑΠΙΟΝ (κ.)              | 73 | 16095  | στο Μπαντάρ 'Αμπάς 6/10    |
| ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (μ.)             | 75 | 18794  | προς 'Αβάνα 17/8           |
| ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)               | 74 | 31228  | προς Μπελέμ 25/9           |
| ΣΗΦΕΑΡΕΡ                    | 73 | 29763  | α. Μπωμόντ 18/9            |
| ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)                | 73 | 14353  | προς Κούβα 8/7             |
| ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)              | 75 | 17129  | προς Αίγυπτο 5/8           |
| ΣΙΕΝΝΑ (δ.)                 | 86 | 41766  | α. Τσίμα 17/10             |
| ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)         | 76 | 12440  | α. Μαντράς 18/10           |
| ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)   | 76 | 20654  | α. Σιγκαπούρη 11/10        |
| ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)           | 85 | 13911  | α. Ντάρ ες Σολάαμ 4/10     |
| ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΞΕΣ (Μπχ.)         | 75 | 20797  | α. Πενάγκ 18/10            |
| ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)         | 76 | 12440  | α. Χιούστον 4/10           |
| ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)         | 75 | 13835  | ε. Τόροντα 6/10            |
| ΣΙΛΙΜΝΑ *                   | 78 | 32508  | δ. Παναμά 8/10             |
| ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)           | 72 | 55878  | α. Φιλαδέλφεια 16/10       |
| ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)               | 75 | 16849  | ε. Σαλβαντόρ 12/10         |
| ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)             | 80 | 14825  | ε. Ρότερνταμ 22/10         |
| ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)      | 69 | 15688  | α. Σουαίμα 5/10            |
| ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)   | 69 | 15688  | ε. 'Αλεξάνδρεια 11/9       |
| ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)      | 70 | 24102  | ε. Σμύρνη 29/9             |
| ΣΚΑΡΟΣ (κ.)                 | 63 | 10617  | στο Μπαντάρ Χομείνι        |
| ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)         | 77 | 17466  | προς 'Αμπού Ντάμι 31/7     |
| ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)              | 73 | 11679  | ε. 'Αμβέρσα 21/10          |
| ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)      | 76 | 10804  | ε. Γιβραλτάρ 16/10         |
| ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)             | 77 | 19993  | α. Πρίνς Ρούπερτ 18/10     |
| ΣΚΥΡΩΝ (δ.)                 | 74 | 75049  | προς Μπόννυ 27/9           |
| ΣΜΥΡΝΑ (κ.)                 | 74 | 20712  | α. Βρέμη 10/10             |
| ΣΜΥΡΝΗ (κ.)                 | 77 | 8989   | α. Πόρτ 'Αρθουρ 21/9       |
| ΣΟΥΑΝ (κ.)                  | 77 | 19284  | προς 'Ινδονησία 21/9       |
| ΣΟΥΕΡΤ                      | 77 | 33408  | ε. Τακόμα 7/10             |
| ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)                | 67 | 13540  | α. Πειραιά 18/10           |
| ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)             | 73 | 20538  | α. Λός 'Αντζελες 1/10      |
| ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)            | 70 | 103508 | α. 'Αιν Σούκνα 16/8        |
| ΣΠΑΡΤΑ (π.)                 | 69 | 1595   | προς Δ. 'Αφρική 22/8       |
| ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)                | 69 | 34054  | α. Σαντάνα 6/10            |
| ΣΠΗΛΙΑΔΑ                    | 78 | 12518  | ε. Ρίο Γκράντε 6/10        |
| ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)             | 63 | 31290  | α. 'Αντεν 3/5              |
| ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)            | 71 | 17878  | α. Βαλτιμόρη 9/10          |
| ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)              | 70 | 11870  | δ. Κωνίπολη 11/10          |
| ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)               | 72 | 19276  | α. 'Αμστερνταμ 19/10       |
| ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)                | 69 | 13942  | α. Ρουέν 18/10             |
| ΣΤΑΡ (κ.)                   | 61 | 1586   | α. Σαβόνα 19/10            |
| ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)             | 74 | 24573  | ε. Χάμπτον 9/10            |
| ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)              | 84 | 20494  | ε. Ρίο 'Ιανέιρο 14/10      |
| ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)             | 77 | 22893  | δ. Πόρτ Σαΐδ 12/10         |
| ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)                | 78 | 18321  | δ. Πόρτ Κέλαγκ 17/10       |
| ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)                | 74 | 6925   | έπωληθή                    |
| ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)         | 62 | 1133   | δ. Πόρτ Σαΐδ 14/10         |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)   | 78 | 3405   | α. Πόρτ 'Αρθουρ 10/10      |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)     | 70 | 1586   | α. Σιγκαπούρη 2/10         |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)     | 71 | 2940   | α. Μπόταν Μπαϊή 18/10      |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)    | 69 | 6183   | α. 'Ικόνιο 16/10           |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)  | 69 | 1453   | α. Ρουέν 18/10             |
| ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)              | 50 | 1518   | αργεί Πειραιά              |
| ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)          | 75 | 17894  | α. Ρίο 'Ιανέιρο 12/10      |
| ΣΤΟΡΚ (κ.)                  | 70 | 15265  | δ. Πόρτ Σαΐδ 8/10          |
| ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ *                 | 76 | 31725  | α. Λός 'Αντζελες 14/10     |
| ΣΤΡΕΣΑ (δ.)                 | 75 | 111171 | προς Πόρτ Κέλαγκ 28/9      |
| ΣΦΙΝΕ (κ.)                  | 69 | 9822   | ε. Σιγκαπούρη 12/10        |
| ΣΤΡΑΤΗΣ (κ.)                | 72 | 9076   | ε. Κολόμπο 14/10           |
| ΣΤΡΑΤΗΡΑΣ (π.)              | 73 | 16317  | έπωληθή Νορβηγούς          |
| ΤΑΕΧΧΟΡΝ *                  | 70 | 18736  | προς Πακιστάν 23/9         |
| ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)             | 68 | 10964  | α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/9       |
| ΤΑΡΙΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)       | 78 | 11562  | προς Ταϊλάνδη 22/9         |
| ΤΑΡΙΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)        | 73 | 19420  | ε. Τερνούζεν 18/10         |
| ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)             | 78 | 10372  | ε. Κακινάδα 26/9           |
| ΤΕΡΝ (κ.)                   | 73 | 19735  | δ. Σουέζ 3/10              |
| ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)              | 61 | 1252   | μεσογονιακές μεταφορές     |
| ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)        | 78 | 16329  | δ. Σουέζ 17/10             |
| ΤΖΙΜΙΑΤΑ (κ.)               | 71 | 16275  | έπωληθή 'Ελληνες           |
| ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)               | 74 | 22294  | ε. 'Αμβέρσα 19/10          |
| ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)            | 74 | 18204  | προς Παρανάγουα 28/9       |
| ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)           | 66 | 18781  | α. Λέγκχορν 17/10          |
| ΤΖΙΟΒΙ (π.)                 | 75 | 3531   | προς Μομπάσα 30/9          |
| ΤΖΙΟΒΕΛ I.                  | 83 | 35762  | ε. Δαμιέττα 12/10          |
| ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)                | 81 | 3375   | προς 'Οράν 13/9            |
| ΤΖΟΥ'Υ' ('Ον.)              | 78 | 5868   | ε. Φός 18/10               |
| ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)              | 70 | 9954   | α. Κολόμπο 20/10           |
| ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)          | 73 | 9044   | προς Β. Κορέα 13/9         |
| ΤΖΩΝ Α. (κ.)                | 76 | 16023  | ε. Χάμιλτον 8/10           |
| ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)             | 78 | 15660  | ε. 'Αμβέρσα 21/10          |
| ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)               | 70 | 10197  | ε. Μπαβναγκάρ 13/9         |
| ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)              | 75 | 12376  | ε. Βρέστη 9/10             |
| ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ                | 83 | 21000  | α. Χιονάρα 17/10           |
| ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)              | 69 | 5406   | ε. 'Ακαγούτλα 9/10         |
| ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)         | 73 | 12376  | ε. Αυγούστα 13/10          |
| ΤΟΕΑ (κ.)                   | 71 | 9082   | προς 'Αβάνα 2/6            |
| ΤΟΕΟΝ II (κ.)               | 75 | 16822  | ε. Ρότερνταμ 20/10         |
| ΤΟΕΟΤΗΣ (Κεϋ.)              | 68 | 9627   | μετ. «Ronjay» (π.)         |
| ΤΟΥΛΙΠ (Βρ.)                | 69 | 9777   | μετ. «Sea Tradition» (ΑΒ)  |
| ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ                 | 71 | 20670  | α. Ζήμπρουγκ 13/10         |
| ΤΡΑΣΤ (κ.)                  | 76 | 13550  | α. 'Αμπιτζάν 12/9          |
| ΤΡΕΑΝΑ (κ.)                 | 77 | 17339  | προς Βομβάη 27/9           |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ *      | 76 | 18953  | προς Ταϊβάν 18/9           |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)         | 80 | 30502  | α. Ν. 'Ορλεάνη 13/10       |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)     | 74 | 8915   | μετ. «Ναυρίνο» (ε.)        |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ           | 73 | 50849  | προς Πουέρτο 'Ορντάζ 11/9  |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.) | 71 | 109197 | προς Φουτζέιρα 9/9         |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)       | 76 | 30746  | προς Σάντος 16/9           |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)        | 73 | 43867  | δ. Κωνίπολη 14/10          |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)        | 75 | 13567  | ε. Βομβάη 17/8             |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)        | 76 | 13547  | α. Ναοσίμα 14/10           |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ *          | 76 | 18953  | α. Ντάρμπαν 17/10          |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)        | 74 | 43867  | α. Πράια Μόλε 7/10         |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)      | 72 | 79317  | προς Σιγκαπούρη 16/10      |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)      | 74 | 25394  | α. Χιούστον 13/10          |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ          | 72 | 113950 | α. Πόρτ Γουάσκοτ 2/10      |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)       | 71 | 106776 | προς Κορέα 8/9             |
| ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ                  | 70 | 48501  | α. Τερνέστη 85/10          |
| ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)         | 72 | 12463  | α. Θεούτα 3/10             |
| ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)                | 74 | 11644  | ε. Βαλλέττα 16/10          |
| ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)            | 74 | 8826   | προς Λαυάντα 5/9           |
| ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)         | 74 | 11644  | ε. Βενετία 3/10            |
| ΤΣΑΜΠΙΟΝ                    | 70 | 52765  | ε. Δουνκέρκη 3/10          |
| ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)              | 75 | 47133  | προς Μπαντάρ 'Αμπάς 25/8   |
| ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)          | 74 | 10059  | δ. Παναμά 16/10            |
| ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)               | 82 | 15953  | ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/10 *     |
| ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)               | 72 | 15948  |                            |
| ΦΑΝΕΛΙ (κ.)                 | 75 | 5595   | ε. Φρητάουν 27/9 *         |
| ΦΑΝΗΣ (π.)                  | 77 | 15901  | ε. Τουτικορίν 2/10         |
| ΦΑΝΗΣ (κ.)                  | 77 | 20608  | προς Μπ. 'Αμπάς 12/9       |



|                        |    |        |                               |
|------------------------|----|--------|-------------------------------|
| ΦΑΣΣΑ (δ.)             | 74 | 67.202 | δ. Ντόβερ 17/10               |
| ΦΕΙ'Ο                  | 70 | 15216  | ε. 'Ικόνιο 16/10              |
| ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)        | 68 | 4080   | α. Νταμμά 13/10               |
| ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)           | 69 | 8767   | ε. 'Ιταζόι 5/10               |
| ΦΙΛΙΑ (κ.)             | 72 | 13690  | πρός Γουισιάρ 26/9            |
| ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ             | 73 | 18583  | έπωληθη 'Ελληνες              |
| ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)        | 54 | 1598   | μεσογειακές μεταφορές         |
| ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)         | 67 | 54322  | α. Σιγκαπούρη 9/10            |
| ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)           | 70 | 83168  | α. Ρας Τανούρα 8/10           |
| ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)         | 76 | 4617   | α. Ζήμπρουκ 14/10             |
| ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)         | 72 | 10194  | α. Ντουάλα 26/9               |
| ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)    | 67 | 15621  | ε. Τζάκσονβιλ 7/9             |
| ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΣΑΝΤ (π.)     | 66 | 13870  | ε. Ρουέν 1/10                 |
| ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)   | 70 | 37310  | ε. Γιοκοχάμα 15/10            |
| ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)      | 78 | 6585   | ε. Φερναντίνα 21/9            |
| ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)        | 68 | 13580  | ε. Κουνταλόρ 8/8              |
| ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)         | 74 | 20513  | πρός Τύνιδα 22/9              |
| ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)        | 70 | 16973  | α. Σιγκαπούρη 5/10            |
| ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)           | 85 | 38629  | ε. Τζέμπελ 'Αλι 2/10          |
| ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)           | 72 | 16398  | ε. Κοξίν 2/9                  |
| ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)   | 75 | 20214  | πρός Μασάν 3/8                |
| ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)  | 78 | 16885  | πρός ΗΠΑ 30/9                 |
| ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)     | 76 | 23104  | α. Πόρτ Κέλαγκ 21/10          |
| ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)      | 77 | 18745  | δ. Πόρτ Σάϊδ 10/10            |
| ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)    | 63 | 10736  | πρός Μανίλα 27/9              |
| ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)        | 73 | 17918  | α. Λός 'Αντζελες 14/10        |
| ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)         | 71 | 10586  | α. Βαρκελώνη 16/10            |
| ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)          | 63 | 26759  | α. Σάντος 11/10               |
| ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)           | 73 | 29709  | α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 16/10 |
| ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)    | 68 | 8034   | πρός Τόκο 24/9                |
| ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)       | 68 | 9342   | έπισκευές Πειραιά 11/10       |
| ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)    | 69 | 8065   | ε. Λός Πάλμας 15/10           |
| ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.) | 61 | 1652   | α. Λός Πάλμας 18/9            |
| ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)        | 75 | 8413   | έπισκευές Ρόττερταμ 19/5      |
| ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)       | 68 | 1568   | ε. Σορόκ 29/8                 |
| ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)   | 68 | 5631   | α. 'Αμβούργο 18/10            |
| ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)      | 77 | 6680   | ε. Ματαντί 29/9               |
| ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)    | 77 | 9264   | έπισκευές Κεμπτάουν 13/10     |
| ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)      | 88 | 4999   | πρός Ν. Μπένφορντ 16/9        |
| ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)       | 79 | 5045   | ε. Χόγκ Κόγκ 15/10            |
| ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)     | 89 | 4999   | α. Μπόρου 15/10               |
| ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)     | 75 | 3699   | α. Λάγος 30/9                 |
| ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)   | 68 | 2863   | ε. Λός Πάλμας 23/9            |
| ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)       | 68 | 5537   | α. Σχζέον 18/10               |
| ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)       | 68 | 5644   | ε. Λάγος 12/10                |

|                             |    |        |                           |
|-----------------------------|----|--------|---------------------------|
| ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΑ (κ.)           | 73 | 5871   | πρός Κούβα 17/9           |
| ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)           | 89 | 4999   | α. Πόρτ Κανάβεραλ 4/10    |
| ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)           | 73 | 2987   | α. Τερνέστη 14/10         |
| ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)           | 73 | 3563   | α. Λομέ 6/10              |
| ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)           | 68 | 1261   | ε. Μπουσάν 10/7           |
| ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)          | 68 | 2662   | α. Λός Πάλμας 12/10       |
| ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)       | 74 | 8279   | ε. Σιγκαπούρη 26/7        |
| ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)              | 73 | 6863   | ε. Βαλλέττα 16/10         |
| ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)       | 75 | 44698  | α. Ζίρκου 'Αϊλαντ 8/10    |
| ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)       | 75 | 44699  | α. Σιγκαπούρη 8/10        |
| ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)          | 74 | 48928  | πρός Σιγκαπούρη 10/10     |
| ΧΑΒΕΝ (δ.)                  | 73 | 109700 | έπισκευές Σιγκαπούρη      |
| ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)                | 72 | 9343   | α. Σούρις 10/10           |
| ΧΑΝΤΕΡ (κ.)                 | 74 | 18694  | ε. 'Αμβέρσα 15/10         |
| ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)            | 73 | 13687  | α. Σάντος 7/10            |
| ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)               | 76 | 30000  | δ. Σουέζ 4/10             |
| ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)          | 72 | 15498  | δ. Ντόβερ 18/10           |
| ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)              | 72 | 33267  | πρός Μπλεμ 30/9           |
| ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)              | 68 | 12348  | δ. Γιβραλτάρ 15/10        |
| ΧΑΦΝΙΑ (κ.)                 | 78 | 9918   | α. Μομπίλ 12/10           |
| ΧΕΓΚ (δ.π.)                 | 79 | 5266   | α. Σιγκαπούρη 19/10       |
| ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)         | 71 | 4697   | έπισκευές Πειραιά 18/7    |
| ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)          | 79 | 6521   | α. Αύγουστα 13/10         |
| ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)        | 78 | 6521   | α. Σιγκαπούρη 18/10       |
| ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.) | 84 | 4409   | δ. Πόρτ Σάϊδ 16/10        |
| ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)              | 75 | 19116  | πρός Γιοκοχάμα 27/9       |
| ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)           | 70 | 12363  | ε. Μπαγκόκ 4/10           |
| ΧΕΡΟΝ (κ.)                  | 72 | 19407  | ε. Μπαντόρ 'Αμπάς 30/8    |
| ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)               | 78 | 15981  | δ. Σουέζ 15/10            |
| ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)             | 71 | 6166   | α. Λάγος 3/10             |
| ΧΟΜΠΙΤ (μ.)                 | 79 | 12074  | πρ. «Cam Ilomba»          |
| ΧΟΟΥΠ II (π.)               | 71 | 15922  | μετ. «Handy Carrier» (μ.) |
| ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)               | 64 | 15404  | α. Γιβραλτάρ 15/10        |
| ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)              | 75 | 139421 | ε. Τζέμπελ 'Αλι 15/10     |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)            | 75 | 3668   | ε. Πειραιά 2/10           |
| ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.) | 71 | 1532   | ε. Μπάρσι 8/10            |
| ΧΩΚ (κ.)                    | 79 | 12598  | ε. Μοντεβιδέο 17/8        |
| ΩΡΟΡΑ (Μ.)                  | 74 | 19451  | α. Ντάρμπαν 17/10         |
| ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)            | 72 | 17674  | πρός Ντάρμπαν 22/7        |
| ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)        | 76 | 6744   | α. Λός Πάλμας 14/10       |
| ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ            | 73 | 116150 | ε. Ντός 'Αϊλαντ 5/9       |
| ΩΡΟΡΑ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (π.)         | 76 | 7049   | ε. Λομέ 15/10             |
| ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ                  | 79 | 7366   | δ. Ντόβερ 12/10           |
|                             | 76 | 7049   | α. Νουακτοτ 26/9          |

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

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά 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 μιά 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 στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τών Ἑταιριῶν στά πλοῖα τών ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 6.000.

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 7.500 (ἐναντί δρχ. 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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

Ὑποματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

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

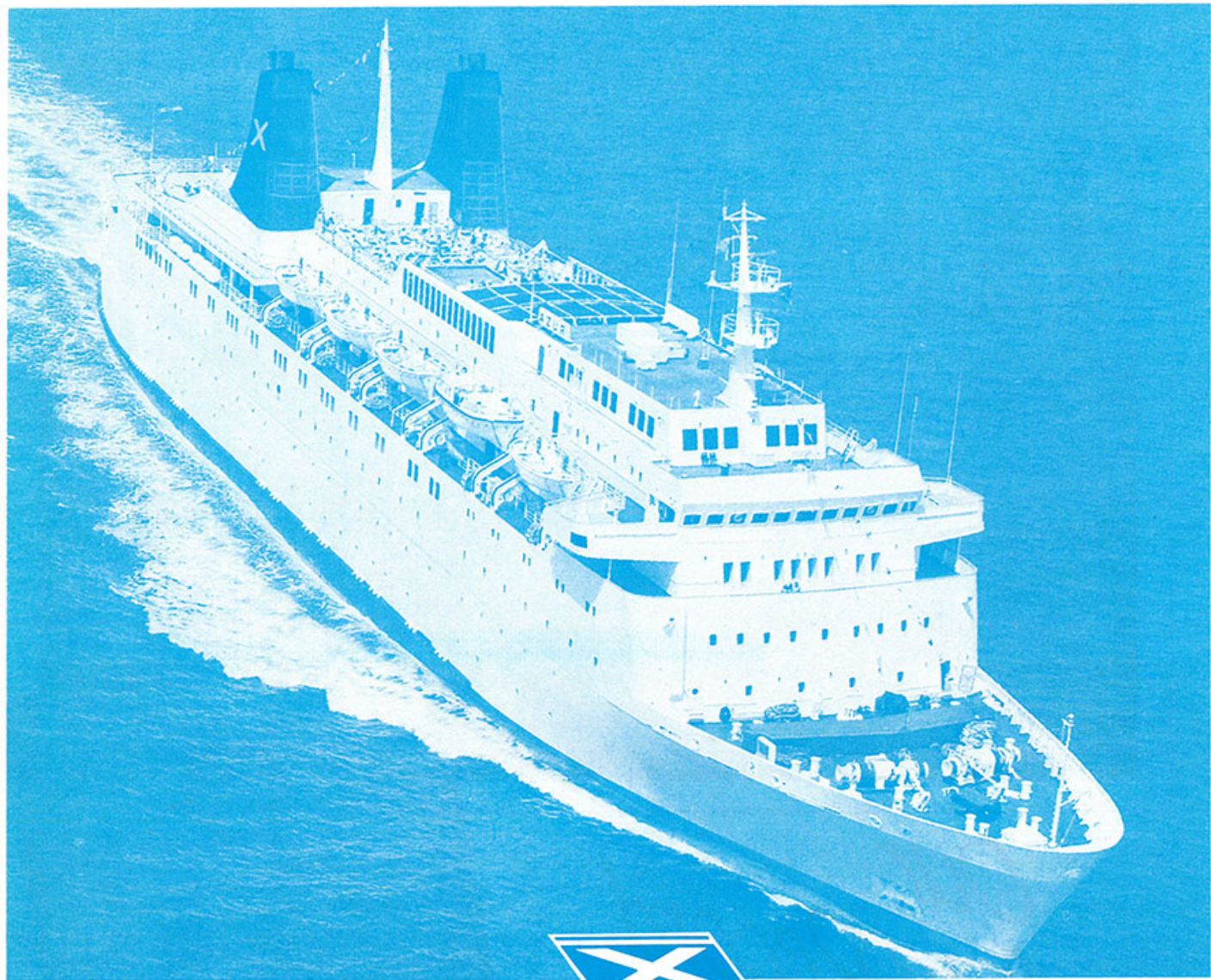
Ὑπογραφή:



# Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS  
BRITANIS  
GALILEO

  
**CHANDRIS**  
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA  
THE AZUR  
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3  
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2





TROODOS



*Our  
Safety Record  
is your  
Peace of Mind*

