

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουλίου 1986

Αρ. Φύλλου 1227/986

55
PONIA
1931-1986

NAYTIKA XPONIIKA

With
English
Supplement

PIΘ. 1227/986
IOYΛIOY 1986
ΔPX. 150



KENTRIKA ΓPAΦEIA : Δ. ΓΟΥΝΑΦΗ 2 · ΠΕΙPAIEYΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓPAΜΜAI)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

ΠPAKTOPEΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRITSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRITSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - ISKON GMBH, DUSSELDORF, W. GERMANY
 - FRED OLSEN LTD, FELIXSTOWE (U.K.)
 - GELLATLY SHIPPING U.K., LONDON (U.K.)
 - PANALPINA WORLDTRANSPORT LTD., BASEL, SWITZERLAND
 - SALIMAR, MADRID, SPAIN
 - BERGE Y CIA S.A., BILBAO, AVILES, GIJON, SPAIN
 - NAKUFREIGHT LIMITED, NICOSIA, CYPRUS
 - SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY
-



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΕ

«ΙΟΝΙΣ» - «ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ» - «ΙΚΑΡΟΣ»
«ΝΑΞΟΣ» - «ΠΑΡΟΣ» - «ΣΑΜΑΙΝΑ»



Η Ε.Α. είναι μια Ανώνυμη Εταιρία, θυγατρική της ΕΤΒΑ που είναι Κρατική Τράπεζα, επομένως μια εταιρία ελεγχόμενη από το κράτος.

Οι σκοποί της είναι:

α) Να δημιουργήσει μια ΠΡΟΤΥΠΗ Ακτοπλοϊκή Εταιρία, που θ' αποτελεί υπόδειγμα για παρόμοιες εταιρίες.

β) Να εκμεταλλευθεί πλοία κατασχεμένα και παροπλισμένα που είναι ιδιοκτησία δημοσίων φορέων (Τραπέζες κ.λπ.) και «σκουριάζουν» στα διάφορα αγυροβόλια (π.χ. ΙΟΝΙΣ, ΤΑΎΓΕΤΟΣ κ.λπ.).

γ) Να επέμβει για να εξυγιάνει και να στηρίξει τις προβληματικές Ε.Λ.Β. στα πλαίσια κοινής συμφωνίας μαζί τους, με σκοπό αφ' ενός να πάρει τη διαχείριση των πλοίων τους και αφ' ετέρου να ικανοποιήσει τους πρώτους μετόχους των εταιριών αυτών.

και δ) Να μελετήσει το Ακτοπλοϊκό πρόβλημα σε Εθνική κλίμακα, να προτείνει λύσεις και να γίνει ο σύμβουλος του κράτους σ' αυτόν τον τομέα.

Γραφεία: Ακτή Ποσειδώνος 12, τηλ. 4110.948-4119.285-4131.027-4131.056
Telex: 21-1567 NAXO GR

Κρατήσεις θέσεων: τηλ. 4114.107, 4114.181, 4126.709

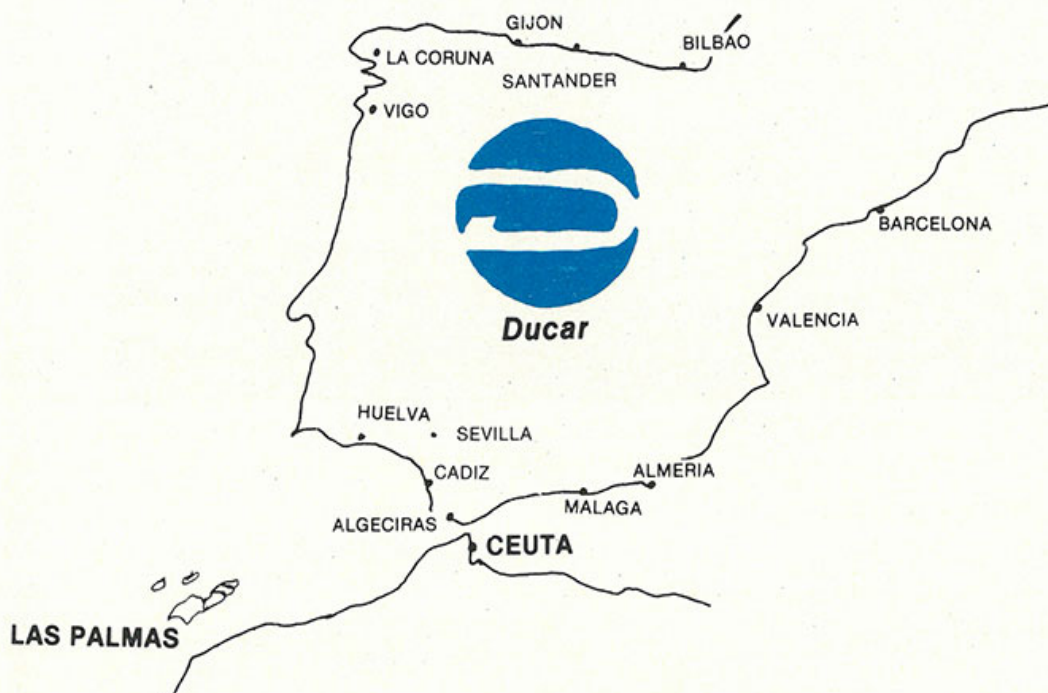
CEUTA ~ LAS PALMAS

AND

ALSO FOR ALL SPANISH MAINLAND PORTS

the right ports in
the right place for
the right Bunker Oil Suppliers

YOU CAN RELY ON:

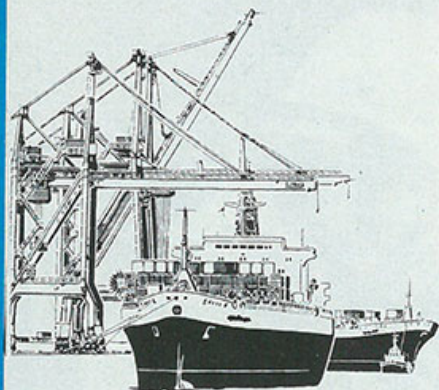


For bunker delivery coordination, general information
and quotations, please contact:

INTERBUNKERING EPE

6, Skouze Street, Piraeus, GREECE
Tel: (01) 4180 641 (5 lines)
and (01) 8951 533 24 hours all week service
Telex: 21 3035

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

15 Ιουλίου 1986
ΝΕ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1227/986

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Άντωνιάδης
Γεώργ. Α. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ:

Έσωτερικού..... Δρχ. 5.000
Κύπρου..... Λίρες 40,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου... Λίρες 45,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική. Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 80,00
Άπω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

Issue No. 1227/986/July 15th, 1986

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 13 **Η Γεωγραφική θέση της Ελλάδος και η Ναυτιλιακή Πολιτική**
Οι απόψεις του κ. Β. Κούτση, μέλους του Δ.Σ. του Ναυτικού
Επιμελητηρίου, σχετικά με την επέκταση Έλληνικής κρατικής
ναυτιλιακής εταιρίας σε διεθνείς μεταφορές.

- Κρουαζιέρες: Παρελθόν, παρόν και μέλλον.**
Ο κ. Φιλ. Καβουνίδης αναλύει με πληρότητα την αγορά των
διεθνών θαλάσσιων περιηγήσεων, τις διαφορές της Αμερικανι-
κής και Ευρωπαϊκής αγοράς και προτείνει την ένοποίηση των
προσπαθειών προσέλκυσης επιβατών στη Μεσόγειο.

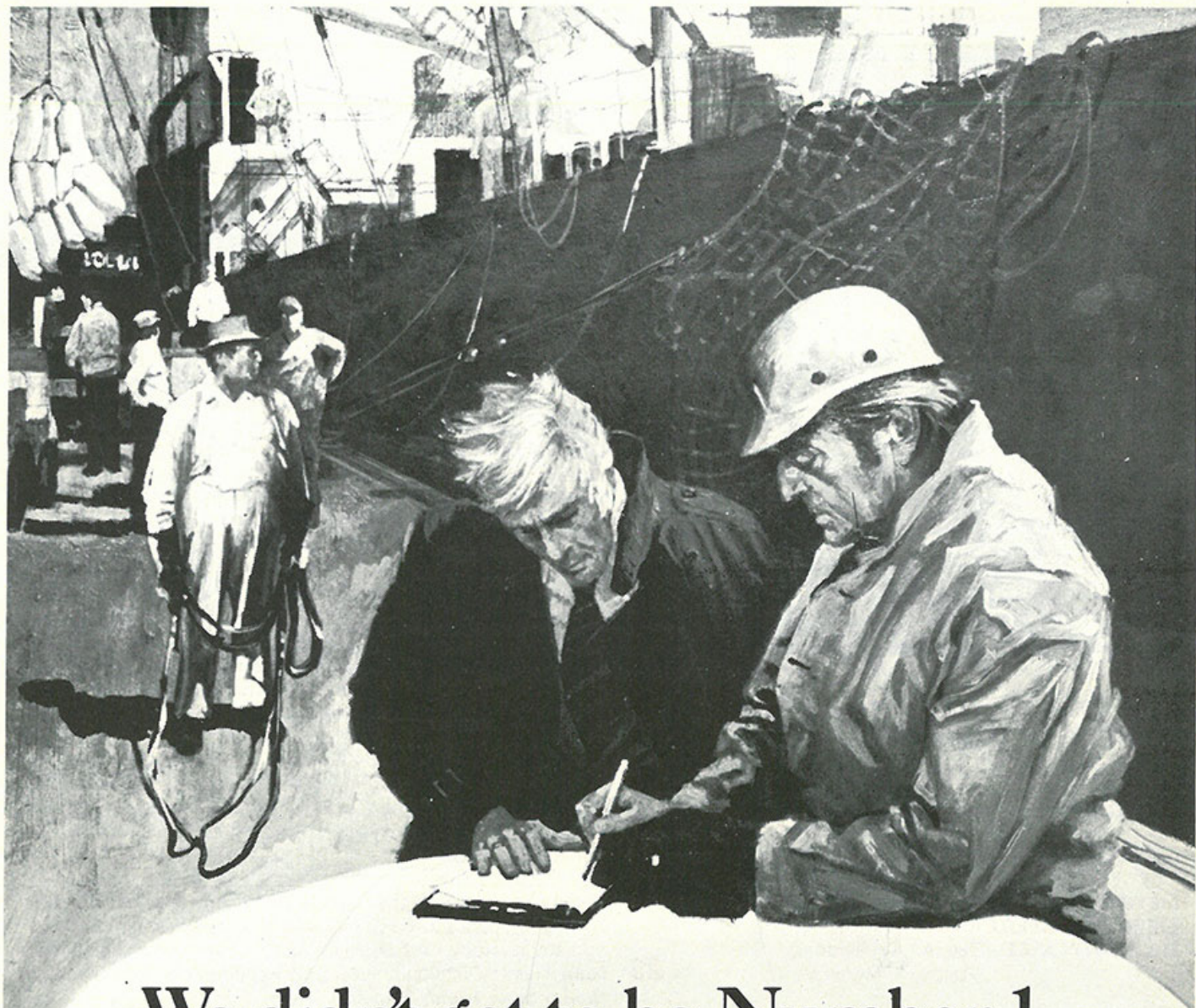
- Seadocks**
20 Ένα ηλεκτρονικό κέντρο υψηλής ασφαλείας, εγκατεστημένο
στο Λονδίνο, προσφέρει την εναλλακτική λύση στο πρόβλημα
της ασφαλούς διακινήσεως φορτωτικών.

- Τα λιμάνια του Άραβικού Κόλπου.**
22 Παρουσίαση μιας πρότασης για τη καθιέρωση ορισμένων βασι-
κών λιμανιών υποδοχής των μεγάλων πλοίων στον Άραβικό
Κόλπο με διαμετακόμιση των φορτίων προς τους λοιπούς βο-
ηθικούς λιμένες.

- Όργάνωση και σύγχρονα προβλήματα στον Λιμενικό Τομέα.**
23 Τό πρώτο μέρος της ενδιαφέρουσας διαλέξεως που δόθηκε
από τον πλοίαρχο Λ.Σ. κ. Παν. Αποστολόπουλο στο σεμινάριο
Ναυτιλιακής Οικονομίας που οργάνωσε πρόσφατα η Ανωτάτη
Βιομηχανική Σχολή Πειραιώς.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑ
10 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
27 Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΟ ΑΙΓΑΙΟ
29 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
39 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
40 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
43 ENGLISH SUPPLEMENT



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

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

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

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

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



Τό YEN είναι διστακτικό και αναποφάσιστο άλλά ή κυβέρνηση τί κάνει επιτέλους;

Η επισημάνση του προέδρου της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών ότι τό YEN διακατέχεται από αδικαιολόγητους δισταγμούς και αναποφασιστικότητα στη λήψη των μέτρων που θα αποβλέπουν στην άμεση βελτίωση της χαμηλής ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου για να ανακοπεί ή διαρροή και να προσελκυσθούν στο εθνικό νηολόγιο όλα τα ελληνόκτητα πλοία θα έπρεπε να είχε συγκεντρώσει τη γενική προσοχή και να είχε γίνει το «πρώτο θέμα» μέχρις ότου υπάρξουν οι επιβαλλόμενες ρυθμίσεις. Αυτό βεβαίως θα μπορούσε να συμβεί εάν βρισκόμασταν σε κάποια άλλη χώρα, εν τούτοις όμως εμείς πιστεύουμε ότι ή επισημάνση του προέδρου της Ε.Ε.Ε. έπρεπε να είχε προσελκύσει την προσοχή της κυβερνήσεως αλλά και της πλειοψηφίας του πολιτικού κόσμου που γνωρίζει ή οφείλει να γνωρίζει:

Πρώτο, ότι ή διαρροή από τό εθνικό νηολόγιο που τό τελευταίο εξάμηνο και κυρίως τό τελευταίο δίμηνο έχει προσλάβει τρομακτικές διαστάσεις και μπορεί να παρομοιασθεί πολύ εύκολα με φυγή οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στην μεγάλη μείωση της ανταγωνιστικότητας του υπό Έλληνική σημαία πλοίου — τά πλοία που φεύγουν από τό εθνικό νηολόγιο και εξακολουθούν να τελούν υπό ελληνική διαχείριση αναζητούν απλά τη σωτηρία και τίποτε άλλο και για τόν ίδιο λόγο άλλωστε, δηλαδή για να μπορέσουν να επιζήσουν, αναζητούν λύσεις εκτός του εθνικού νηολογίου και τά περισσότερα πλοία που αγοράζονται από τούς Έλληνες με δάνεια των ξένων Τραπεζών που εκτιμούν ιδιαίτερα τη διαχειριστική τους ικανότητα.

ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΕ ΑΚΟΜΗ ΕΠΕΜΒΑΣΗ ΣΤΟ ΝΑΤ

Ός τη στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές δεν είχε γίνει (ή τουλάχιστον δεν είχε γνωσθεί) καμιά παρέμβαση στο ΝΑΤ, ούτε από τις έφοπλιστικές ενώσεις, ούτε και από τις οργανώσεις των ναυτικών, εν ενεργεία και συνταξιούχων, παρέμβαση, ή οποία όπως σημειώσαμε στο προηγούμενο τεύχος, επιβάλλεται από όσα ακούστηκαν στη γενική συνέλευση των μελών του Συλλόγου Έπαλλήλων ΝΑΤ και που προκαλούν φρίκη σε κάθε καλόπιστο άνθρωπο, αλλά και για να διασωθεί, τι είναι δυνατόν να διασωθεί.

Οι στήλες αυτές θεωρούν την άμεση παρέμβαση στο ΝΑΤ όλων των έφοπλιστικών ενώσεων και όλων των οργανώσεων των ναυτικών εκ των οικών άνευ. Και σημειώνουν ότι εάν δεν υπάρξει αυτή ή παρέμβαση, ότι θα λεχθεί ή θα γίνει στο μέλλον αναφορικά με τό ΝΑΤ θα αποβλέπει σε άλλους στόχους και όχι στη σωτηρία του Ταμείου — ξεκάθαρα πράγματα.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Με πρόσφατο Διάταγμα, ό Υπουργός Θαλάσσης της Γαλλίας άνοιξε τό νηολόγιο του Πόρτο-Φρανσαί, λιμένας των νησιών Κεργουελέν, που αποτελούν μιά απομακρυσμένη γαλλική αποικία στον Νότιο Ίνδικό ώκεανό. Στο νηολόγιο αυτό επιτρέπεται ή έγγραφη πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, εξαιρέσει των μεταφερόμενων άργό πετρέλαιο, για τά όποια ή ισχύουσα νομοθεσία προβλέπει ειδική προστασία.

Κατά τις δηλώσεις του, ό Υπουργός υπέγραμμισε ότι τά έγγραφόμενα στο νέο νηολόγιο πλοία θα εξακολουθούν να φέρουν τη γαλλική σημαία, αλλά τυγχάνουν των εύερ-

γετημάτων του Διατάγματος και συγκεκριμένα της εύχερείας προσλήψεως άλλοδα-που πληρώματος μέχρι και 75% της όργανικής συνθέσεως. Μόνο τό 25% θα είναι υποχρεωτικά Γάλλοι ναυτικοί και μεταξύ αυτών τέσσερις τουλάχιστον άξιωματικοί. Αυτή άλλωστε ήταν και ή αίτία της δημιουργίας του νέου νηολογίου. Υπολογίζεται ότι ένα μπάκ κάρριερ 140.000 τόννων d.w. με σύνθεση 24 άνδρων έξ ών μόνο 6 Γάλλοι (4 άξιωματικοί και 2 ναύτες) θα έχει κόστος επανδρώσεως 2.100 δολάρια ήμερησίως, έναντι των 4.000 που θα είχε με πλήρη γαλλική σύνθεση (και έναντι των 1.200 δολλαρίων με πληρωμα έξ όλοκληρου άλλοδαπου).

Σημειώνοντας τις αντίδράσεις των συνδικαλιστικών οργανώσεων, ό Γάλλος Υπουργός παραδέχθηκε ότι ή κατάσταση αυτή δεν είναι εύχάριστη αλλά έγινε για να αντιμετωπισθεί ό διεθνής έντατικός ανταγωνισμός. Χωρίς τη λύση αυτή, κατέληξε, τό γαλλικό τοννάζ των χύδην φορτίων θα κινδύνευε να εξαφανισθεί, μεταφερόμενο υπό ξένες σημαίες.

Αυτά βεβαίως συμβαίνουν εις τάς Εύρώπας όπου οι «κουτόφραγκοι» για να διατηρήσουν τόν έμπορικό τους στόλο — για να προστατεύσουν, δηλαδή, τά εθνικά τους συμφέροντα — προσαρμόζονται στις απαιτήσεις των καιρών, ενώ εμείς έμμένουμε σθεναρώς στη βλακεία που μάς δένει και παρακολουθούμε μακαρίως την πλήρη εξαφάνιση του εθνικού μας νηολογίου, ή όποια έπέρχεται με μαθηματική ακρίβεια, επειδή ακριβώς δεν μπορούμε να προχωρήσουμε στις απαιτούμενες προσαρμογές.

ΕΥΜΕΝΗΣ ΑΠΗΧΗΣΗ

Η παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας κ. Χρ. Σαρτζετάκη και τά όσα περί της

Δεύτερο, ότι προσεγγίζουν πλέον τις 2.000 τά ελληνόκτητα πλοία τά όποια τελούν υπό ξένες σημαίες και για τά όποια έρίζουν — με στόχο ποιός να κερδίσει τά περισσότερα — όλοι οι άλλοι εκτός από μάς. Δύο χιλιάδες ελληνόκτητα πλοία από δικές μας παραλείψεις αλλά και ένέργειες εισφέρουν σήμερα σε άλλες χώρες και εμείς περιφέρομε τό δίσκο της έπαιτειας για να εξασφαλίσουμε ένα δάνειο 140 εκατ. δολλαρίων, όπως έκανε πρό ήμερών ή Τράπεζα της Ελλάδος, για την αντιμετώπιση έπειγουσών αναγκών.

Τό έχομε πεί επανειλημμένα από τις στήλες αυτές αλλά θα τό επαναλάβουμε και πάλι: Με τά πλοία αυτά, που είναι εύκολο να τά επαναφέρουμε στο εθνικό νηολόγιο ό τόπος μπορεί να επιλύσει τό μόνιμο πρόβλημα του ίσοζυγίου πληρωμών και ταυτόχρονα να εξασφαλίσει άποδοτική άπασχόληση σε σημαντικό αριθμό Έλλήνων.

Τό σπουδαίο σε όλη αυτή την υπόθεση είναι ότι τό YEN αναγκάζει ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα για να σταματήσει ή διαρροή και για να προσελκυσθούν στο εθνικό νηολόγιο όλα αυτά τά πλοία, γι' αυτό άλλωστε διεξάγει από πολύν καιρό συνομιλίες με την Ε.Ε.Ε. αλλά «διακατέχεται από αδικαιολόγητους δισταγμούς και αναποφασιστικότητα», όπως έπισημάνε ό κ. Γουρδομιχάλης.

Τό δικό μας έρώτημα που τίθεται ταυτόχρονα και από την Άκτιή Μισούλη είναι: Τό YEN μπορεί να εμφανίζεται διστακτικό και αναποφάσιστο, ή κυβέρνηση όμως τί κάνει επιτέ-

Ναυτιλίας είπε κατά τη διάρκεια έκδηλώσεων που έγιναν με την εύκαιρία των «Ποσειδωνίων» είχαν εύμενστατη άπτήχηση στους ξένους επισήμους και ναυτιλιακούς παράγοντες που βρίσκονταν στην Ελλάδα εκείνες τις ήμέρες λόγω της έκθέσεως. Καί όπως υπογράμμισε ό πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλης στη συνέντευξη τύπου που έδωσε στις άρχές του μηνός, ή παρουσία και οι λόγοι του Προέδρου της Δημοκρατίας άφησαν σε όλους την εντύπωση ότι υπάρχει ή απαιτούμενη εθνική κάλυψη της Ναυτιλίας.

Παρόμοια «καλά λόγια» για τη Ναυτιλία άκούστηκαν από τόν Πρόεδρο της Δημοκρατίας και κατά τη τελετή επιθεωρήσεως του στόλου, με την όποια συμπληρώθηκαν οι έκδηλώσεις της φετινής Ναυτικής Έβδομάδας, και έλπίζομε οι διαπιστώσεις του Προέδρου για τη σημασία της να τύχουν της δέουσας προσοχής και από τούς «έντός των τειχών».

ΤΑ ΧΑΛΙΑ ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

Στό προηγούμενο τεύχος, με άφορμή τά περί ανακαμπέσεως της Ναυτιλίας που είχε άναφέρει ό κ. Άλεξανδρής στη Βουλή, είχαμε σημειώσει ότι στο πρώτο εξάμηνο του τρέχοντος έτους ό υπό Έλληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 150 πλοία περίπου. Ήδη από τά διαθέσιμα πλέον στατιστικά στοιχεία προκύπτει ότι από τις 2 Ίανουαρίου μέχρι τις 2 Ίουλίου 1986 ό υπό Έλληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 137 πλοία και κατά 1.032.214 τον. γκρός σε χωρητικότητα και αυτό παρά τό γεγονός ότι στο έν λόγω χρονικό διάστημα μεσολάβησε και ή έγγραφη των τεσσάρων υπερδεξαμενοπλοίων του κ. Λάτση, μεταξύ των όποιων ήταν και τό «Ελλάς Φώς» για τό όποιο έγιναν τά γνωστά πα-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Διά προκηρύξεως του κ. Ύφυπουργού των Ναυτικών επαναλαμβάνεται την 25ην τρέχοντος ο δημόσιος διαγωνισμός διά την εξυπηρέτησιν υπό ελληνικών σκαφών της συγκοινωνίας Ελλάδος — Βορ. Αμερικής.

— Ανακινείται και πάλιν το ζήτημα της πλωτής δεξαμενής δια τον λιμένα Πειραιώς. Ειδική σύσκεψις προεκληθή πρό ημερών από τον Πρόεδρον του ΟΛΠ, εξ όσων δέ πληροφοριών κατέχουμε φαίνεται ότι ο ΟΛΠ επιδεικνύει εξαιρετικήν σπουδήν διά την αγοράν και εγκατάστασιν της πλωτής δεξαμενής εις ένα των έγγυς του κυρίου λιμένος όρμων ή υπήνεμον τινά ακτήν.

— Αι εξέτασεις διά την εισαγωγήν μαθητών εις την εν "Υδρα σχολήν της Έμπορικης Ναυτιλίας ώρίσθησαν διά την 3ην Σεπτεμβρίου. Ο αριθμός των εισακτέων μαθητών εις την α' τάξιν ώρίσθη εις δέκα. Ούτοι δέον να είναι ηλικίας μέχρι 16 ετών, άπογεγραμμένοι εργάται θαλάσσης και να έχουν ένδεικτικόν α' τάξεως έξαταξίου γυμνασίου.

— Παρά του κ. Ύφυπουργού των Ναυτικών υπεγράφη απόφασις περί προκηρύξεως διά την 7ην Σεπτεμβρίου διαγωνισμού πρός κατάταξιν έννέα λιμενικών δοκίμων. Εις τόν διαγωνισμόν γίνονται δεκτοί πτυχιούχοι άνωτάτης σχολής νομικών ή πολιτικών επιστημών και άνωτάτων έμπορικών σχολών.

— Τό φορτηγόν «Αττικός» του κ. Άγγ. Λούζη, 4.078 τόν. γκρός του 1906 έπωλήθη εις Άγγλους έφοπλιστάς πρός διάλυσιν άντί τιμής 8.000 λιρών. Τούτο είχε άγορασθή έν δημοπρασία τόν Δεκέμβριον του 1931 άντί 3.600 λιρών.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 134/15.7.1936)

νηγύρια μέ την παρουσία τόσο του Πρωθυπουργού όσο και του Άρχηγού της Άξιωματικής Άντιπολιτεύσεως και έλέχθησαν τά δα υπερβολικά έλέχθησαν.

Στόν πίνακα πού ακολουθεί διαφαίνονται άνάγλυφα τά χάλια του έθνικού μας νηολογίου:

	ΕΓΓΡΑΦΕΣ		ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	
	ΠΛΟΙΑ	GRT	ΠΛΟΙΑ	GRT
2.1.86 - 29.1.86	14	359.458	28	298.233
30.1.86 - 27.2.86	17	211.945	39	499.993
1.3.86 - 2.4.86	11	110.261	39	578.450
3.4.86 - 30.4.86	13	671.216	31	488.813
1.5.86 - 28.5.86	4	94.808	30	569.591
29.5.86 - 25.6.86	4	280.382	33	456.471
26.6.86 - 2.7.86	6	211.577	6	80.310
Σύνολο	69	1.939.647	206	2.971.070

ΔΙΩΧΝΟΥΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Λιμενικοί και τελωνειακοί κάνουν ό,τι περνάει από τό χέρι τους — οί πρώτοι χρησιμοποιώντας μέσα ή κίνηση των όποιων επιβαρύνει τόν ληστευόμενο φορολογικώς έλληνικό λαό και οί δεύτεροι επικαλούμενοι νομοθεσία του σωτηρίου έτους 1918 — για να αναγκάζουν τά πλοία να μήν περνούν από τά έλληνικά λιμάνια για έφοδιασμό.

Γιά τούς λιμενικούς χαρακτηριστική είναι ή έπιστολή πλοίαρχου πού δημοσιεύθηκε στό προηγούμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» και για την όποια εκφράζουμε μιá άμυδρή έλπίδα ότι θα υπάρξει κάποιος έλεγχος και κυρίως για εκείνον πού μιλούσε άπρεπώς στόν Έλληνα πλοίαρχο από τό ραδιοτηλέφωνο και άρνήθηκε επιπλέον να δώσει τά στοιχεία του όταν ζητήθηκαν από τόν θιγέντα από τή συμπεριφορά του αξιωματικό του έμπορικού μας ναυτικού.

Γιά τούς τελωνειακούς χαρακτηριστική είναι ή περίπτωση του τελώνη της Πύλου ό όποιος λέγει ότι αισθάνεται άνασφαλής όταν βρίσκονται πλοία στό λιμάνι και έτσι, κάνοντας χρήση των διατάξεων του άρθρου του Ν. 1165 του σωτηρίου έτους 1918 «περί Τελωνειακού Κώδικος» πού προέβλεπε την άπαγόρευση κάθε φορτοεκφορτώσεως έμπορευμάτων κατά τή διάρκεια της νύκτας — μι-

σή ώρα μετά τή δύση του ήλιου και μισή πριν από την άνατολή — άπαγορεύει κάθε σχετική έργασία στή διάρκεια της νύκτας. Και έπειδή τά πλοία δέν κινούνται σήμερα βάσει των αντίληψεων όποιουδήποτε τελώνη και όποιουδήποτε νόμου του 1918, ή κίνηση πλοίων στό λιμάνι της Πύλου παρουσίασε την ακόλουθη πτωτική εικόνα κατά τό πρώτο έξάμηνο του τρέχοντος έτους έναντι της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1985:

	1986	1985
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	36	41
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	24	32
ΜΑΡΤΙΟΣ	34	57
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	33	37
ΜΑΪΟΣ	20	39
ΙΟΥΝΙΟΣ	23	27

Ο πίνακας δείχνει ιδιαίτερα άνάγλυφα ότι όχι μόνο δέν προστατεύονται και προάγονται τά συμφέροντα του Έλληνικού Δημόσιου και του έλληνικού λαού στην Πύλο αλλά παραβλάπονται. Καί αν σκεφθεί κανένας ότι ή άξία των έφοδίων πού παραλαμβάνει κάθε πλοίο πού προσεγγίζει σέ έλληνικό λιμάνι για άνεφοδιασμό κυμαίνεται από 5.000 μέχρι 50.000 δολάρια καταβαλλόμενα σέ αύτούσιο συνάλλαγμα καταβαλίνει πόση ζημία προκαλεί ή εύθυνοφοβία ενός υπαλλήλου

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΧΡΙΣΤΟΥΔΙΑ

Σε συνεργασία με τους Ελλαδίτες συνεργάτες μας «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ» εκθετούμε στην Αθήνα τα τελευταία μοντέλα Βίντεο, και Μούβι κάμερες, Τηλεοράσεων, Στερεοφωνικών συγκροτημάτων, Κομπακτ Ντίσκ και αυτοκινήτων, Οικοσκευές, Ψυγεία, Κουζίνες, πλυντήρια, Φούρνοι μικροκυμάτων, σκουπιδοφάγους καθώς και μεγάλην συλλογήν μικροσυσκευών και δεκάδων άλλων προϊόντων, ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ ΓΝΩΣΤΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ, αυθεντικά και πρώτης διαλογής, τα πιο πολλά με Διεθνή εγγύηση.

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ ή εντός 3 - 4 ημερών ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ.

Εκθεσιακό κέντρο Λεωφ. Βουλιαγμένης (3ος όροφος) έναντι τροχαίας ΓΛΥΦΑΔΑ

Τηλ: 8942516/7/8, Τέλεξ: 222329 ή Κύπρος 2040

Ανοικτό κάθε μέρα 09.00 — 21.00 — Σάββατο 09.00 — 14.30

άλλα και η έμμενη της Πολιτείας και της τε-
λωνειακής υπηρεσίας σ' έναν νόμο του 1918
για να αντιμετωπισθούν προβλήματα του
1986.

Για τη λύση του προβλήματος θα ζητήσου-
με ακόμη μία φορά την παρέμβαση του φί-
λου υπουργού Έμπορίου κ. Γιώργου Κατσι-
φάρα, ο οποίος όπως είναι γνωστό είχε υιο-
θετήσει την πρόταση του Διευθυντού Συντά-
ξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Τσα-
παλή και είχε προχωρήσει στην απλούστευ-
ση των διαδικασιών για τα διερχόμενα με τό
καθεστώς τράνζιτ πλοία και ο οποίος κάνει
τώρα τεράστια προσπάθεια για την αύξηση
των ελληνικών εξαγωγών: Η παρέμβασή
του προς τα υπουργεία Ναυτιλίας και Οικο-
νομικών είναι απαραίτητη για να σταματήσει
άμεσως κάθε ενέργεια που άπωθει τα πλοία
να προσεγγίζουν σε ελληνικά λιμάνια για ά-
νεφοδιασμό. Και την περιμένουμε γιατί με τις
προσεγγίσεις για άνεφοδιασμό ώφελονται
και η εθνική οικονομία αλλά και τα πλοία τα
οποία αποφεύγουν έτσι τις τεράστιες διαπά-
νες αντικαταστάσεως των πληρωμάτων.

Η ΑΠΕΡΓΙΑ

Η πλήρης αποτυχία της 24ωρης απεργίας
πού είχαν κηρύξει στα άκτοπλοϊκά στις 11
Ιουλίου οι Ένώσεις Μηχανικών, Ναυτών και
Θερμαστών θέλω να επισημάνω ότι θα οδη-
γήσει στη συναγωγή των αναγκαίων συμπε-
ρασμάτων για να μην υπάρχουν βεβαιωμέ-
νες κινήσεις που σε τελευταία ανάλυση βλά-
πτουν τα συμφέροντα πρωτίστως των ναυτι-
κών. Οι εντάσεις και οι αναστατώσεις στο
χώρο της Ναυτιλίας σε κάθε περίπτωση ζη-
μιώνουν και τις δύο πλευρές και τα πλοία και
τους εργαζομένους, ζημιώνουν όμως πολύ
περισσότερο όταν όφειλονται ή προκαλούν-
ται από άλλες αιτίες.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν ευθύ-
νονται βεβαίως οι πλοιοκτήτες για την άδυ-
ναμία συνάψεως νέων συλλογικών συμβάσε-
ων με ρυθμίσεις πέραν εκείνων που προβλέ-
πονται από την εισοδηματική πολιτική, αλλά
η κυβέρνηση που την καθόρισε στα πλαίσια
της προσπάθειας για τη διάσωση της οικονο-
μίας και για να μην βρεθούμε υπό τόν έλεγ-
χο του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου που
όλοι επιθυμούμε να τον αποφύγουμε αλλά ο-
λοι κάνουμε όλα εκείνα που οδηγούν με ακρί-
βεια φυσικού φαινομένου μόνον εκεί.

ΟΙ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ

Χωρίς κανένα σχόλιο δημοσιεύουμε εν συ-
νεχεία ανακοίνωση της διοικήσεως της ΠΝΟ
με ημερομηνία 8 Ιουλίου και με την προσθή-
κη ότι ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Στ. Γουρδομι-
χάλης, απαντώντας σε σχετική ερώτηση κα-
τά συνέντευξη τύπου που έδωσε στις 2 Ιου-
λίου είπε ότι ο έφοπλισμός αδυνατεί, λόγω
της καταστάσεως που επικρατεί στη Ναυτι-
λία, να δώσει ακόμη και τις αυξήσεις που
προβλέπει η κυβερνητική εισοδηματική πο-
λιτική.

Η προαναφερθείσα ανακοίνωση της διοι-
κήσεως της ΠΝΟ έχει ως εξής:

«Σχετικά με την έκκρεμότητα που εξακο-
λουθεί να υπάρχει στο θέμα των Συλλογι-
κών Συμβάσεων Ναυτικής Έργασίας του
1986, η διοίκηση της ΠΝΟ θεωρεί αναγκαίο
για την ενημέρωση των ναυτεργατών και
του κοινού ν' ανακοινώσει ότι, από το περα-
σμένο Δεκέμβριο και μέχρι σήμερα δεν παρέ-
λειψε καμία προσπάθεια και ενέργεια για

να δοθεί μία σωστή λύση στο καυτό αυτό
πρόβλημα.

Προσέφυγε με υπομνήματα και προσωπι-
κές παραστάσεις στα αρμόδια υπουργεία Έ-
θνικής Οικονομίας και Έμπορικής Ναυτιλίας
και ανέπτυξε τους λόγους για τους οποίους
επιβάλλεται η μη εφαρμογή του θεσμού της
Α.Τ.Α. στο τομέα της ναυτικής εργασίας και
η υπογραφή Σ.Σ.Ε. μετά από ελεύθερες δια-
πραγματεύσεις όπως τουτο έγινε και στα
χρόνια 1982, 1983, 1984 και 1985.

Η εξαίρεση των ναυτεργατών από την
ΑΤΑ που επί τόσα χρόνια αναγνωρίστηκε α-
πό τη κυβέρνηση ως σωστή και αναγκαία α-
πό τα πράγματα λύση κρίθηκε από τη πολιτι-
κή ηγεσία του ΥΕΝ ότι πρέπει να συνεχιστεί
αφού αυτή εκτός από τους ναυτεργάτες ω-
φελεί και την εθνική οικονομία.

Στην επιδίωξή μας να δοθεί το γρηγορώ-
τερο λύση στην εμπλοκή που δημιουργήθη-
κε με τις γνωστές πράξεις νομοθετικού πε-
ριορισμένου που κυρώθηκαν με το νόμο
1584/1986 πραγματοποιήθηκε στις 21.3.1986
πανναυτική άπεργία η οποία όμως κυρήχθη-
κε από τα δικαστήρια κατά τη διαδικασία των
ασφαλιστικών μέτρων σαν παράνομη ή δε
κύρια άγωγή των έφοπλιστικών οργανώσε-
ων προσδιορίστηκε να εκδικασθεί στις
23.9.86.

Μετά από αυτές τις δικαστικές εξελίξεις
πού μας έφεραν σε αδιέξοδο προσπάθησαμε
να επαναλάβουμε το διάλογο με την εργοδο-
σία χωρίς όμως ουσιαστικό αποτέλεσμα για-
τί όλες οι έφοπλιστικές οργανώσεις μας δή-
λωσαν ότι οποιαδήποτε διαπραγμάτευση ή
συμφωνία πρέπει να κινηθεί μέσα στα πλαι-
σια της εισοδηματικής πολιτικής της κυβέρ-
νησης που εκφράζεται με την εφαρμογή της
ΑΤΑ.

Επειδή όμως εξαρχής είμαστε αντίθετοι
με την επέκταση της ΑΤΑ στο τομέα της ναυ-
τικής εργασίας επανήλθαμε προς τα αρμό-
δια υπουργεία και ζητήσαμε να υιοθετήσουν
τους λόγους για τους οποίους κατά τρόπο
πλήρως θεμελιωμένο ζητάμε ελεύθερες δια-
πραγματεύσεις.

Από τη χθερινή συνάντηση ολόκληρης
της Διοικήσεως της ΠΝΟ με τον υπουργό και
τό Γεν. Γραμματέα του ΥΕΝ διαπιστώθηκε ο-
τι η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου συνη-
γορεί στο αίτημά μας αφού δε μέσα σε λίγες
μέρες ολοκληρώσει τις αναγκαίες διεργα-
σίες είναι αποφασισμένη να θέσει το θέμα
στο πρόεδρο της κυβέρνησης για οριστική έ-
πίλυση.

Μετά από τα παραπάνω θέλουμε να πι-
στεύουμε ότι μέσα σ' αυτό το μήνα θα έχει
ξεκαθαριστεί το θέμα. Η θα προχωρήσουμε
σε ελεύθερες διαπραγματεύσεις για τη σύ-
ναψη Σ.Σ.Ε. ή στην αντίθετη περίπτωση η
διοίκηση της ΠΝΟ θα λάβει τις αποφάσεις
της για τον τρόπο με τον οποίο θ' αντιμετω-
πίσει το καυτό αυτό πρόβλημα με γνώμονα
πάντοτε τη προστασία των συμφερόντων
των ναυτεργατών».

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ;

Ο Υπουργός κ. Άλεξανδρής είχε δηλώ-
σει στις 2 Ιουλίου ότι το νομοσχέδιο για το
ΝΑΤ έπρόκειτο να κατατεθεί τη μεθεπομένη,
δηλαδή στις 4 Ιουλίου, στη Βουλή, αλλά ως
το τέλος σχεδόν της περασμένης εβδομά-
δας το νομοσχέδιο δεν είχε κατατεθεί και
κανένας δεν γνώριζε πότε τελικά έπρόκειτο
ή πρόκειται να κατατεθεί.

Δέν είναι η μοναδική φορά που ο Υπουρ-
γός Έμπορικής Ναυτιλίας αυτοδιαψεύδεται
με αυτό το περιβόητο πλέον νομοσχέδιο. Υ-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Διαβάζουμε στο ναυτιλιακό τύπο ότι
τέσσερις νορβηγικές εταιρίες επένδυ-
σαν ένα σεβαστό ποσό στη ναυπήγηση
ειδικού όχηματαγωγού πλοίου το οποίο
θα χρησιμοποιήσουν σαν πλωτό έμπορι-
κό κέντρο κατά μήκος των Κινεζικών ά-
κτων. Δυστυχώς η πληροφορία δεν διευ-
κρινίζει περισσότερο τί ακριβώς θα κάνει
τό έν λόγω πλοίο. Δικαιούμεθα όμως να
υποθέσουμε ότι, έφοδιασμένο με προϊόν-
τα της νορβηγικής τεχνολογίας, θα προ-
σεγγίζει στους παράλιους οικισμούς της
Κίνας και θα εκθέτει το έμπορεύμα του
προσελκύοντας τους Κινέζους να αγορά-
ζουν ή να παραγγέλνουν. Έτσι θα συμ-
βάλλει στην ανάπτυξη των μεταξύ των
δύο χωρών συναλλαγών και ιδίως των
προς την Κίνα εξαγωγών της Νορβηγίας.

Απομένει βέβαια το πρόβλημα της συ-
νενοήσεως. Γι' αυτό και — με πολύ φαν-
τασία — η υπόθεση μας θυμίζει το πα-
νάρχαιο «βωβόν έμποριον» των Φοινί-
κων. Όπως μας διηγείται ο Ηρόδοτος,
οι Καρχηδόνιοι, οδηγούμενοι άπ' τό έμ-
πορικό τους δαιμόνιο, προσήγγιζαν με τα
πλοία τους στις άκτές της Λιβύης για να
διαθέσουν τα έμπορεύματά τους στις
διάφορες φυλές, με τις οποίες όμως ή συ-
νενοήση, λόγω γλώσσας και ήθους, ήταν
δύσκολη. Έβγαζαν λοιπόν τό έμπορεύ-
μα στην παραλία, άναβαν εκεί κοντά μία
φωτιά και ξαναγύριζαν στα πλοία τους.
Οι ιθαγενείς, είδοποιημένοι άπ' τόν κα-
πνό της φωτιάς πλησιάζαν, εξέταζαν τά
έκθέματα, διάλεγαν ότι τους άρεσε, άφη-
ναν πλάι του άνάλογη ποσότητα χρυσού
και εξαφανίζονταν. Όπότε επανέρχον-
ταν οι Καρχηδόνιοι και μάζευαν τό χρυ-
σίον. Λέγεται μάλιστα ότι άν τό τίμημα
δέν τους ικανοποιούσε δέν τό έπαιρναν
άλλά άποσύρονταν στα πλοία για να γυ-
ρίσουν οι ιθαγενείς να τό συμπληρώσουν
μέχρι να μείνουν και οι δύο ικανοποιημέ-
νοι.

Δέν Εξορουμε βέβαια άν παρόμοιο σύ-
στημα θα εφαρμόσουν οι Κινέζοι με τους
Νορβηγούς. Άν τό εφαρμόσουν πάντως
πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι τό παι-
χνίδι δέν άδικοüse κανέναν «Άδικέιν δέ
ουδέτερος» καταλήγει ο Ηρόδοτος
«ούτε γάρ αυτούς του χρυσού άπτεσθαι
πρίν άν σφοί άπισωθί ή άξία των φορ-
τίων, ούτ' εκείνους των φορτίων άπτε-
σθαι πρῶτον ή αυτοί τῷ χρυσῷ λάβωσι».

πενθυμίζουμε ότι ο κ. Άλεξανδρής είχε δηλώ-
σει πρό καιρού ότι «τό νομοσχέδιο για τό
ΝΑΤ κατατίθεται έντός των άμέσως προσε-
χών ημερών στη Βουλή» και βεβαίως και έ-
κείνη ή δήλωσή του είχε διαψευσθεί έκ των
πραγμάτων — τό νομοσχέδιο, επαναλαμβά-
νομε, δέν είχε κατατεθεί ακόμη στη Βουλή
στό τέλος της περασμένης εβδομάδος, πα-
ρά τη ρητή δήλωσή «Άλεξανδρή ότι θα κατε-
τίθετο στις 4 Ιουλίου».

Άπό όλη αυτή την ιστορία προκύπτει ότι
δύο τινά μπορεί να συμβαίνουν: Η ότι ο Υ-
πουργός είναι άναξιόπιστος, ή ότι είναι θύμα
άνακριβών είσηγήσεων ή και άνακριβής ένη-

μερώσεως, πού είναι και τό πιθανότερο — ό κ. 'Αλεξανδρής αγνόησε επιδεικτικά τήν επανειλημμένη σύσταση των στηλών αυτών νά παραμερίσει τήν αίτια πού είχε προκαλέσει τήν παραίτηση τού πρώην αρχηγού τού Λιμενικού Σώματος κ. Κων. Προκόπη και είχε εμποδίσει τήν επάνοδό του στό Σώμα, παρά τό γεγονός ότι είχε γίνει και ειδική νομοθετική ρύθμιση γιά τό σκοπό αυτό, μέ αποτέλεσμα νά υπάρξει τελικά ή λανθασμένη, κατά τή δική μας αντίληψη επιλογή Παπανδρέου. 'Ετσι ή άλλως, πάντως, έκείνος πού εκτίθεται από όλη αυτή τήν υπόθεση είναι ό ίδιος και κατά συνέπεια δική του είναι ή ευθύνη νά διαπιστώσει τί συμβαίνει.

ΑΓΝΟΙΑ

Στή διάρκεια συνεντεύξεως τύπου πρό μήνους περίπου ή διοίκηση τής 'Ενώσεως Ναυτών υποστήριξε ότι και γιά τά υπό 'Ελληνική σημαία πλοία εισφορές πρός τό ΝΑΤ καταβάλλονται μόνο γιά τούς 'Ελληνες ναυτικούς πού υπηρετούν σ' αυτά και όταν έγινε παρατήρηση ότι οι εισφορές καταβάλλονται επί τής οργανικής συνθέσεως, ανεξάρτητα αν όρισμένες θέσεις κατέχονται από άλλοδαπους, έδειξε πραγματική έκπληξη και δήλωσε ότι θά διερευνήσει τό θέμα.

Θέλομε νά ελπίζομε ότι ήδη έχει διαπιστώσει ότι πραγματικά καταβάλλονται εισφορές επί όλόκληρου τής συνθέσεως και ότι τīs εισφορές των άλλοδαπων καταβάλλουν οι πλοιοκτήτες. Πέρα όμως από αυτό είναι άνάγκη νά επισημανθεί ή άγνοια πού επικρατεί γενικά στό χώρο γύρω από πασίγνωστα πράγματα άφου και ή διοίκηση άκόμη μιάς ναυτεργατικής οργανώσεως άγνοούσε κάτι γιά τό όποιο δέν χωρεί καμμία άμφιβολία από τήν κειμένη νομοθεσία.

ΕΥΤΥΧΩΣ

Ό Πλοίαρχος τού Σοβιετικού κρουαζιεροπλοίου «Φεντόρ Σαλιάπιν», κατά τή ρυμούλκηση τού όποιου πρό έβδομάδων στόν Πειραιά άνατράπηκε και βυθίστηκε τό ρυμουλκό «'Αρμαδόρες», επισκέφθηκε τά γραφεία τής 'Ενώσεως Πλοίαρχων και εύχαρίστησε τή διοίκησή τής γιά τīs ένέργειες στίς όποιες είχε προβεί υπέρ αυτού μετά τό άτύχημα.

Εύτυχώς, δηλαδή, πού υπήρξε ή 'Ενωση Πλοίαρχων και έδωσε τή σωστή διάσταση σ' αυτό τό περιστατικό πού στοίχισε τή ζωή ένός ανθρώπου και όπωσδήποτε τά μέλη τής ΠΕΠΕΝ πού έχουν αντιμετώπισει παρόμοιες καταστάσεις σάν αυτή τού Σοβιετικού πλοίαρχου θά σπεύσουν νά συγχάρουν τήν επαγγελματική τους όργάνωση γιά τήν όρθή, τήν όρθότατη στάση τής.

Εύτυχώς επίσης πού υπήρξε στό λιμεναρχείο Πειραιώς ένας άξιωματικός σάν τόν κ. Πελοποννήσιο και έτσι ό Σοβιετικός πλοίαρχος δέν είχε καθόλου τήν αίσθηση κρατουμένου μέχρις ότου διεκπεραιωθεί ή προανάκριση πού έγινε γιά τό άτύχημα — αυτό τό έπίσήμανε και ό ίδιος ό Σοβιετικός πλοίαρχος πού μίλησε γιά άριστη συμπεριφορά στό λιμεναρχείο Πειραιώς.

ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΙΝΤΕΡΚΑΡΓΚΟ

Μέσα σέ κλίμα δικαιολογημένης κατήφειας και έντονου προβληματισμού, πραγματοποιήθηκε στό Λονδίνο στίς 30 'Ιουνίου ή έξαμηνιαία συνέλευση τής έκτελεστικής επιτροπής τής «'Ιντερκάργκο», καθώς ή ναυλαγορά ξηρού φορτίου σέ όλους τούς τομείς

τής δραστηριότητας έφθασε σέ ιστορικά χαμηλότατα επίπεδα.

Μιλώντας στους συνέδρους, ό πρόεδρος κ. 'Αριστομένης Καραγεώργης κάλεσε κάθε ανεξάρτητο πλοιοκτήτη καθώς και όλες τīs κρατικές εταιρίες νά άπόσχουν από νέες ναυπηγήσεις, ενώ ταυτόχρονα νά συνεχίσουν τήν άθρόα διάλυση των παλαιών πλοίων, πράγμα πού σημειώνομε έμεις, κινείται μέ ικανοποιητικό ρυθμό.

Ό κ. Καραγεώργης τόνισε άκόμη ότι τά ναυπηγεία πρέπει νά ζήσουν πλέον μέ τήν ιδέα τής μειωμένης παραγωγής, όσο επώδυνο και άν είναι αυτό και κάλεσε τīs Τράπεζες και τούς χρηματοδοτικούς όργανισμούς νά άποφύγουν χρηματοδοτήσεις ή έπιδοτήσεις πού τό μόνο πού επιτυγχάνουν είναι παράταση τής κρίσεως.

Παρήγορο στοιχείο από τά διαμειφθέντα στή συνέλευση, ή δήλωση τού αντιπροέδρου κ. Μόρτεν Βέρρινγκ ότι ή 'Ενωση των Ευρωπαίων 'Εφοπλιστών (CAACE) ζήτησε από τήν ΕΟΚ νά υιοθετήσει μία έκστρατεία γιά τήν μείωση τού τοννάζ και τήν ταχύτερη διάλυση των υπερήλικων πλοίων, ενώ παράλληλα ό πρόεδρος τού Μπώλτικ ζήτησε από τīs Τράπεζες τή διακοπή των πιστώσεων πού προορίζονται γιά νέες, έν πολλοίς εύκαιριακές ναυπηγήσεις.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ

Έστω και χωρίς τήν εύφορία τού 1982, τά Ποσειδώνια ήταν και φέτος μία καλή εύκαιρία νά θυμηθούν οι ξένοι τή ναυτιλία τής χώρας μας. 'Ιδού πώς σκιαγραφεί τήν εικόνα αυτή ή άπεσταλμένος στό Ποσειδώνια τής γαλλικής συναδέλφου Journal de la Marine Marchande.

«Τριγυρισμένη από τή θάλασσα, γεμάτη χερσόνησους και άναρρίθμητα νησιά, ή 'Ελλάδα συνεχίζει τό ναυτικό όρόμο της. 'Η γεωγραφική θέση της, ή άνάγκη συνδέσεως των νησιών και όλόκληρη ή ιστορία της, τήν έκαμαν μία άπ' τīs μεγαλύτερες ναυτικές χώρες τού κόσμου. Αυτό μπορεί κανείς νά τό κρίνει από τόν μακρό κατάλλογο των ναυτικών εταιριών πού μόνο στόν Πειραιά ξεπερνούν τīs 366 και από τούς 80 περίπου εφοπλιστές πού κατέχουν 10 τουλάχιστον πλοία. 'Ο στόλος της καλύπτει τό 7,5% τού παγκόσμιου τοννάζ έναντι τού 19,3% πού καλύπτει όλόκληρη ή Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Στή Δυτική Ευρώπη σέ κάθε τρία πλοία τό ένα είναι έλληνικό. Και άκόμα τά έλληνικά συμφέροντα πού στεγάζονται υπό ξένες σημαίες καλύπτουν άλλα 1.135 μεγάλα πλοία. Δέν είναι λοιπόν παράξενο πού στόν κοσμοπολίτικο Πειραιά μπορείς, τριγυρίζοντας στους εξακουστούς δρόμους του, στήν ακτή Μιαούλη και στίς όδους Κολοκοτρώνη και Φίλωνος, νά συναντάς τούς περισσότερους από τούς ανθρώπους αυτούς μέ τούς έντυπωσιακούς εφοπλιστικούς τίτλους πού ζυγιάζονται μέ τόν αριθμό των καραβιών πού κατέχουν».

ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟ 1985

'Ενδιαφέρουσα, όπως πάντα ή ναυπηγική άνασκόπηση τού παρελθόντος έτους στό ειδικό έτήσιο Δελτίο τού Λούδς Ρέτζιστερ.

Σέ 1.964 άνήλθαν τά πλοία πού ναυπηγήθηκαν κατά τό 1985, συνολικού τοννάζ 18.156.526 τον. γκρός. Πρώτη φυσικά ναυπηγική χώρα ή 'Ιαπωνία, πού υπερκάλυψε τό ήμισυ τού συνόλου μέ 817 πλοία 9.502.831 τον. γκρός. Μεταξύ αυτών ήταν 16 πλοία άνω των 100.000 τον. d.w. και τά δύο μεγάλύ-

τερα τάνκερς πού ναυπηγήθηκαν κατά τό έτος αυτό σ' όλον τόν κόσμο, τό «Idemitsu Maru» 258.090 τον. d.w. και τό «Tagawa Maru» 239.781 τον. d.w. Δεύτερη ή Ν. Κορέα μέ συνολικό ναυπηγηθέν τοννάζ 2.620.470 τον. γκρός, ήτοι υπερδιπλάσιο τού περσινού. 'Εξ αυτών τό 87,3% προορίζεται γιά ξένους παραγγελλείς ανήκοντες σέ 19 διάφορες χώρες. Τό μεγαλύτερο σκάφος ήταν τό μπάλκερ «Hyundai Giant», 259.598 τον. d.w. πού ήταν και τό μεγαλύτερο πού ναυπηγήθηκε ως τώρα στήν Κορέα.

Μετά τīs δύο πρωτοπόρες ναυπηγικές χώρες τής 'Ανατολής, ακολουθούν μέ ναυπηγηθέν τοννάζ γύρω στό μισό έκατομύριο τόνων γκρός ή κάθε μία, ή Βραζιλία, Δ. Γερμανία, 'Ισπανία και Δανία. Και έπονται μέ μικρότερο τοννάζ ή Κίνα, Πολωνία, 'Ανατολ. Γερμανία και Γιουγκοσλαβία.

Ός πρός τīs χώρες γιά τīs όποιες προορίζονται τά νεοναυπηγηθέντα πλοία, προηγείται ό Παναμάς μέ 280 πλοία, 4.023.013 τον. γκρός και ακολουθούν ή 'Ιαπωνία μέ 398 πλοία, 2.754.643 τον. γκρός, ή Λιβερία μέ 62 πλοία, 1.532.516 τον. γκρός, ή ΕΣΣΔ μέ 201 πλοία, 863.294 τον. γκρός, ή Κίνα (συμπεριλαμβανομένης τής Φορμόζας) μέ 74 πλοία 817.579 τον. γκρός, οι ΗΠΑ μέ 61 πλοία 706.999 τον. γκρός και ή 'Ελλάς μέ 36 πλοία 699.085 τον. γκρός. Φυσικά οι αριθμοί αυτοί δέν άνταποκρίνονται άπόλυτα πρός τήν έθνικότητα των παραγγελλένων, γιατί πολλοί από αυτούς νηολογούν άργότερα τά πλοία τους στίς σημαίες τού Παναμά και τής Λιβερίας.

ΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ — ΔΕΞΑΜΕΝΗ

Θεωρείται βέβαιο ότι τό κοντέινερ - δεξαμενή αποτελεί ένα από τά ελάχιστα προϊόντα τής σύγχρονης τεχνολογίας πού γνώρισαν μέσα στήν τελευταία δεκαετία ρυθμό αύξησής άνωτερο τού 15% έτησίως. Πρόκειται γιά τά έμποροκιβώτια πού περιέχουν ένθυλακωμένη μεταλλική φιάλη ή δεξαμενή γιά μεταφοράν ύγρων. Τό 1974 μόλις 1.500 τέτοια κατασκευάσματα κυκλοφορούσαν στριμωγμένα ανάμεσα στό κοινό έμποροκιβώτια πού είχαν αρχίσει νά κατακτούν τόν κόσμο μας. Τό 1986 αυτές οι έγκιβωτισμένες μπάλες έφθασαν τīs 35.000 και μεταφέρουν περί τά 4-6 έκατομ. τόννους ρευστών φορτίων, αέριων και διάφορων άλλων ύγρων.

'Υπάρχουν σήμερα στό έμπόριο πέντε κύριες οικογένειες έγκιβωτισμένων δεξαμενών. Είναι πρώτα οι άπλοί τύποι πού προορίζονται γιά τή μεταφορά ακίνδυνων ύγρων, χημικών ή ειδών διατροφής. Κατασκευάζονται μέ τήν ίδια βασική τεχνική των κοντέινερς και δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στό έσωτερικό τελείωμα και στή θερμική προστασία των μεταφερομένων ειδών διατροφής (γάλα, μπύρα, κρασί κλπ.). 'Υστερα είναι οι διάφορες κατηγορίες των φιαλών τύπου IMO 1-5 πού χρησιμοποιούνται γιά μεταφορά λίγο ή πολύ επικίνδυνων ύγρων (τοξικά, διαβρωτικά, εύφλεκτα) και κατασκευάζονται συνήθως από άνοξειδωτό χάλυβα μέ περιεκτικότητα 23.000 λίτρων. 'Ακολουθούν τά δεξαμενόκοντέινερς γιά τή μεταφορά αέριων (φρόν, βουτάνιο, χλώριο) πού κατασκευάζονται από μαύρο χάλυβα, τά παρόμοια γιά κατεψυγμένα άέρια και κρυογόνά προϊόντα (ύγρό όξυγόνο, άργόν) και τέλος τά προοριζόμενα γιά μεταφορά κόνεων ή κονιορτωδών προϊόντων.

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11, MERARCHIAS STREET No 12
AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127
185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



T.T. KLELIA — CY FLAG — DWT 392966 M.T

LONDON

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

SHIPPING AGENCIES (USA) INC
880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

Τό λιμάνι του Πειραιά

Αύξημένη ή κίνηση του λιμένα τόν περασμένο Φεβρουάριο

Αύξημένη ήταν η κίνηση του λιμένα Πειραιώς τόν περασμένο Φεβρουάριο, σε σύγκριση με εκείνη του ίδιου μήνα του 1985.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία η κίνηση του λιμένα κατά τό μήνα Φεβρουάριο τών ετών 1986 καί 1985 έμφανίζεται ως εξής:

— Κατέπλευσαν 1.076 πλοία, καθαράς χωρητικότητας 2.412.014 κόρων, έναντι 1.104 πλοίων, καθαράς χωρητικότητας 2.395.842 κόρων, ήτοι τά καταπλεύσαντα πλοία ήταν λιγότερα κατά 2,54%, ή δέ χωρητικότητά τους ήταν μεγαλύτερη κατά 0,68%.

Από τά παραπάνω πλοία τά 348 κατέπλευσαν από τό έξωτερικό καί τά 728 από τό έσωτερικό.

— Φορτοεκφορτώθηκαν έμπορεύματα 601.033 τόννων έναντι 553.798 τόννων, ήτοι ήταν αύξημένα κατά 8,53%. Επί πλέον εκφορτώθηκαν στά διύλιση πετρελαιοειδή καί άλλα έφόδια πλοίων 368.057 τόννων, έναντι 17.411 τόννων.

Από τά παραπάνω έμπορεύματα του περασμένου Φεβρουαρίου 154.461 τόν-

νοι διακινήθηκαν σε 13.072 έμπορευματοκιβώτια (κοντέινερς), έναντι 126.644 τόννων του Φεβρουαρίου 1985, που διακινήθηκαν σε 10.315 μονάδες κοντέινερς. Ήτοι τά φορτοεκφορτωθέντα κοντέινερς ήταν αύξημένα κατά 26,73%.

Η έμπορευματική κίνηση τό δίμηνο Ιανουαρίου — Φεβρουαρίου 1986 έμφανίζεται αύξημένη κατά 13,05% έναντι εκείνης του αντίστοιχου διμήνου του 1985, ήτοι φορτοεκφορτώθηκαν συνολικά 1.244.976 τόννοι έναντι 1.101.299 τόννων τό 1985.

— Οι διακινήθέντες τό Φεβρουάριο έπιβάτες από τό λιμάνι του Πειραιά έφθασαν τούς 113.823, έναντι 107.963 έπιβατών του Φεβρουαρίου 1985.

Από τούς άνωτέρω έπιβάτες οι 107.337 ήταν έσωτερικού καί οι 6.486 έξωτερικού, έναντι 101.722 καί 6.241 αντίστοιχα του Φεβρουαρίου 1985.

— Τά δεξαμενισθέντα στίς τέσσερις δεξαμενές του ΟΛΠ πλοία έφθασαν τά 31, όλικής χωρητικότητας 74.588 κόρων, έναντι 41 πλοίων, χωρητικότητας 210.996 κόρων περίπου. Η μεγάλη πλωτή δεξαμενή δέν λειτουργήσε, ενώ οι άλλες τρεις άπασχολήθηκαν επί 63 ήμέρες.

— Τά έπισκευασθέντα στή λιμενική περιοχή πλοία ήταν 56, όλικής χωρητικότητας 341.871 κόρων, ενώ τό Φεβρουάριο του 1985 έπισκευάστηκαν 41

πλοία, όλικής χωρητικότητας 420.481 κόρων.

Καθορισμός έπισκευαστικών θέσεων

Από τόν Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς εγκρίθηκε ή διάθεση του μεταξύ τών δεσμών 43-45 τμήματος του κρηπιδώματος Γ-Ε στό λιμένα Ήρακλέους γιά τήν έξυπρέτηση έλλιμενιζομένων βενζινακάτων (λαντζών) μεταφοράς προσώπων καί έφοδίων πλοίων.

Επίσης εγκρίθηκε ή διάθεση του μεταξύ τών δεσμών 93-98 τμήματος του κρηπιδώματος Ν-Ο στό λιμένα Ήρακλέους, γιά τήν παραμονή πετρελαιοφόρων (σλεπίων), εκτελούντων διάφορες έργασίες εντός της λιμενικής περιοχής του ΟΛΠ, σε πλήρη έτοιμότητα, τά όποια δύνανται νά παραβάλλουν καί σε θέση «έξωθεν έτέρου» μέχρι τρία τό πολύ σκάφη.

Έξ άλλου όρίζεται ότι «έκτάκτως καί όταν τό έπιτρέπουν οι άνάγκες της φορτοεκφορτώσεως δύνανται νά διατίθενται έμπορικά κρηπιδώματα του λιμένος Ήρακλέους, μεταξύ τών σημείων Ε—Ζ καί Μ—Ν, γιά παραβολή ή πρυμνοδέτηση πλοίων — πλωτών ναυπηγημάτων, όλικού μήκους μέχρι 80 μέτρων, έπιτρεπόμενης καί της «έξωθεν έτέρου» παραβολής αναλόγου αριθμού πλοίων».

Don't have your Seamen hanging around — use our complete Maritime Service.



SAS
MARITIME
SERVICE

Cut your expenses by using convenient flights to COPENHAGEN with SAS connections to:

- ASIA
- NORTH AMERICA (both East and West Coast)
- SOUTH AMERICA

Your Travel Agent or SAS, Sina 6/Vis-sarionos 9, 106 72 Athens, Tel. 363 4444, can tell you more about SAS Maritime Service.

SAS

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΝΑ ΜΗΝ ΧΑΣΟΥΜΕ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλώ επιτρέψτε μου μέσω της επιστολής μου αυτής και με άφορμή την εισήγηση από το YEN, του μέτρου «ποινικοποίηση εργασίας συνταξιούχων ναυτικών», να κάνω όρισμένες χρήσιμες ίσως επισημάνσεις και να διατυπώσω τις απόψεις μου.

Σύμφωνα λοιπόν με την επίσημη από τον τύπο διατύπωση του πιο πάνω μέτρου, φαίνεται καθαρά, ότι πρόθεση — σκεπτικό του εισηγητή είναι η μείωση της ανεργίας των εν ενεργεία συναδέλφων. Πιο συγκεκριμένα επιχειρείται η απελευθέρωση ενός όρισμένου εργασιακού χώρου, που χαρακτηρίζεται ως ελληνόκτητο πλοίο με ξένη σημαία και δη μη συμβεβλημένο με το ΝΑΤ. Αυτή η επισήμανση πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερα υπόψη, αφού ως γνωστό όλοι σχεδόν οι «παράνομοι» εργαζόμενοι συνταξιούχοι Α' Αξιωματικοί Ε.Ν. ναυτολογούνται στα προαναφερθέντα πλοία. Και αυτό εύσυνεידητα το κάνουν, γιατί ξέρουν ότι δεν ανακαλύπτονται. Στο Έλληνικό πλοίο θα φανούν στο ναυτολόγιο, στο συμβεβλημένο στο «CREW LIST», ενώ στο ανασφάλιστρο μένουν στο σκοτάδι. Ξεειδικεύοντας ακόμη περισσότερο το θέμα για τον κλάδο των Αξιωματικών Γεφύρας, σημειώνω ότι, συνάδελφοι συνταξιούχοι Α' Πλοίαρχοι, καλύπτουν σε πρώτη ζήτηση θέσεις υποπλοιάρχων και άνθυποπλοίαρχων και πιο σπάνια πλοιάρχων στη πιο πάνω κατηγορία πλοίων. Με την εφαρμογή τώρα του εισηγμένου μέτρου, ενώ φαίνεται από πρώτη άποψη ότι απελευθερώνεται ο συγκεκριμένος εργασιακός χώρος και προσφέρεται εργασία στους εν ενεργεία συναδέλφους Αξιωματικούς Ε.Ν. πάσης τάξης, στην ουσία αυτοί που επωφελοούνται είναι μόνο οι Α' πλοίαρχοι και Α' μηχανικοί. Την άποψή μου αυτή τεκμηριώνω με τα παρακάτω:

Κάθε Αξιωματικός Ε.Ν., που εργάζεται σε Έλληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, εκτός ΝΑΤ μπορεί μέχρι σήμερα, κάτω από όρισμένες προϋποθέσεις και γνωστές διαδικασίες να εξαγοράσει τη θαλάσσια υπηρεσία που αποκτήθηκε επί αυτών των πλοίων, και να την προσμετρήσει ως συντάξιμη. Δεν μπορεί όμως, και εδώ είναι το παράδοξο, της αναχρονιστικής αυτής νομοθεσίας, την ίδια αυτή θαλάσσια υπηρεσία να προσμετρήσει ως προαγωγική, για την απόκτηση του επομένου Διπλώματος. Έτσι το γεγονός αυτό μπαίνει φραγμός στην περαιτέρω εξέλιξή του. Και έτσι εάν μέν είναι φτασμένος Αξιωματικός Α' τάξης, μπορεί άνετα να δουλέψει στο ανασφάλιστο πλοίο, αφού καλύπτεται συνταξιοδοτικά, και δεν έχει να ρισκάρει εξέλιξη και σταδιοδρομία. Στην περίπτωση όμως των λοιπών αξιωματικών τάξεων τα πράγματα περιπλέκονται επικίνδυνα, αφού έχουν να διαλέξουν μεταξύ εργασίας και επαγγελματικής εξέλιξης.

Η αδυναμία λοιπόν του συγκεκριμένου μέτρου, μετά την εφαρμογή του, να προσφέρει «επί ίσοις όροις» ευκαιρίες εργασίας στους Αξιωματικούς πάσης τάξης, το καθιστά άχρηστο και αποτυχημένο. Και το λέω αυτό με κάθε βεβαιότητα, αφού π.χ. οι 1.000 άνεργοι Α' πλοίαρχοι δεν επαρκούν για να καλύψουν τις θέσεις Αξιωματικών καταστρώματος που θα κενωθούν και όταν ακόμη δεχτούν όλοι απ' αυτούς να ναυτολογηθούν σε θέσεις κατώτερες από το δίπλωμα τους. Έτσι εδώ θα πρέπει να αναρωτηθούμε, και να πούμε έξω από τα δόντια, εάν με τη συγκατάθεση των διαφόρων παραγόντων προς το μέτρο, μεταξύ των οποίων και η Ε.Ε.Ε. όπως είπε ο YEN επιχειρείται ή πιο εύρεση χρήση ξένων Αξιωματικών από τα Έλληνόκτητα πλοία, ή εάν πράγματι ελπίζεται η αντικατάσταση του συντα-

ξιούχου Αξιωματικού με Έλληνα εν ενεργεία συναδέλφου.

Εάν μέν επιδιώκεται το πρώτο, η εφαρμογή του μέτρου, που προαναφέραμε, ανοίγει το δρόμο για την πλήρη επικράτηση των ξένων Αξιωματικών Ε.Ν. Εάν όμως η επιλογή τους είναι το δεύτερο, τότε δεν χρειάζεται η ποινικοποίηση της εργασίας των συνταξιούχων ναυτικών.

Τά πράγματα είναι πολύ πιο απλά. Χρειάζεται κατάργηση της νομοθεσίας που ανέλυσα προηγουμένως και η οποία θεσπίστηκε σε μία άλλη εποχή, τότε που τα πλοία με Έλληνική σημαία ήταν υπερδιπλάσια των σημερινών και έπρεπε να εξασφαλιστεί ο ανάλογος αριθμός Ελλήνων Αξιωματικών κατ' ειδικότητα και βαθμούς. Τα δεδομένα όμως αυτή τη στιγμή είναι τελείως διαφορετικά:

1) Ο στόλος υπό Έλληνική σημαία μειώθηκε φέτος στα 2.000 πλοία από 3.900 πλοία (43 εκατομμυρίων τόνων γκρός) που ήταν το 1981.

2) Καταργήθηκε η ανακύκλωση εργασίας για όλες τις ειδικότητες πληρωμάτων.

3) Αύξημένος παρουσιάζεται φέτος ο αριθμός των προσφερομένων για εργασία ναυτικών, που ανήλθε στο τέλος του 1985 σε 5.093 έναντι 4.775 το 1984.

4) Συνεχίζεται η μείωση του υπό Έλληνική σημαία στόλου με ρυθμό ένα πλοίο την ημέρα.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω δεδομένα, που παρουσιάζουν ανάγλυφα την σημερινή κατάσταση της ελληνικής ναυτιλίας, νομίζω ότι η κατάργηση της αναχρονιστικής και αντίσυνταγματικής νομοθεσίας, που προανέφερα γίνεται πλέον ανάγκη επιτακτική.

Το κέρδος από την κατάργηση αυτή είναι πολλαπλό, γιατί:

1) Ξανακερδίζεται κατ' ειδικότητα και βαθμούς ο Έλληνας Αξιωματικός, που είναι καταξιωμένος επαγγελματικά και διακρίνεται για το φιλότιμο και τη ναυτοσύνη του.

2) Η χρησιμοποίηση Ελλήνων Αξιωματικών πάσης τάξης στα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία θα αποδείξει πλέον και εμπράκτως ότι δεν αποτελεί τη μοναδική πανάκεια για μείωση της ανεργίας και τη σωτηρία του ΝΑΤ, ή επιστροφή των ελληνόκτητων πλοίων στην Έλληνική σημαία. Και αυτό γιατί ο μεγάλος αριθμός πλέον των εργαζομέ-

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

νων 'Αξιωματικών Β' και Γ' τάξης, θά εξαγοράζει την θαλάσσια υπηρεσία του μέσω NAT αφού εκτός από τό δικαίωμα της συνταξιοδότησης, θά του δίνει και τό δικαίωμα της περαιτέρω επαγγελματικής εξέλιξης. "Ετσι πολύ απλά και άμεσα επιτυγχάνεται τό τρίπτυχο: Μείωση της άνεργίας 'Αξιωματικών Ε.Ν. — Αύξηση εσόδων του NAT — Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του έλληνόκτητου πλοίου.

Στή συνέχεια θά προβάλλω τούς λόγους, γιά τούς όποιους μπορεί νά ζητηθή ή κατάργηση της νομοθεσίας στην όποία προαναφέρθηκα. Οί κυριότεροι άπ' αὐτούς είναι:

1) 'Ο **άντισυνταγματικός χαρακτήρας της**, αφού καταργεί «τήν επί ίσοις όροις παροχή εύκαιριών εργασίας».

2) 'Ο **άντιοικονομικός χαρακτήρας της**, γιατί άφ' ενός μέν συντελεῖ στή μείωση του εισερχομένου ναυτιλιακού συναλλάγματος, άφ' έτέρου δημιουργεί πρόσθετα βάρη στό κράτος μέ τήν αύξηση του αριθμού των άνέργων ναυτικών και στερεῖ τό ήδη χρεωμένο NAT από τούς πόρους της εξαγοράς της θαλάσσιας υπηρεσίας των πιό πάνω τάξεων 'Αξιωματικών

3) 'Ο **άντικειμενικός χαρακτήρας της**, αφού καθλώνει γιά πολλούς μη-

νες ή και χρόνια άκόμη, τούς έν εξέλιξει 'Αξιωματικούς στή στεριά μέ άποτέλεσμα νά τούς άπομακρύνει από τό φυσικό περιβάλλον εξάσκησης και έφαρμογής των γνώσεών τους, μέ συνέπεια τήν πτώση της επαγγελματικής τους στάθμης.

Τέλος πρέπει νά τονισθῇ ό έντονα **άντικοινωνικός χαρακτήρας της**, αφού συντελεῖ άμεσα στήν αύξηση της άνεργίας και τόν παροπλισμό των εξελισσόμενων 'Αξιωματικών Ε.Ν.

Τό κοινωνικό πρόβλημα πού δημιουργεῖται είναι τεράστιο. Νέοι στό σύνολό τους 'Αξιωματικοί αναγκάζονται πολύ γρήγορα, άπογοητευμένοι άπό τά έμπόδια και τούς φραγμούς πού μπαίνουν στήν όμαλή εξέλιξη της καριέρας τους, νά εγκαταλείψουν αὐτό πού κάποτε ξεκίνησαν μέ μεράκι, και άγάπη. "Ετσι δημιουργείται μιá ιδιόζουσα μορφῆς τάξη άνέργων, των ειδικευμένων άνειδίκευτων πρώην 'Αξιωματικών Ε.Ν., ή όποία ψάχνει στηρίγματα γιά μιá καινούργια επαγγελματική διέξοδο.

Κλείνω τήν επιστολή μου μέ τήν έλπίδα ότι θά προσεχθῇ δεόντως, ώστε ή κενυμένη θέση από τούς συνταξιούχους συναδέλφους στό έλληνόκτητο πλοίο νά μή καταληφθῇ από άλλοδαπούς και σπάση έτσι και ό τελευταῖος κρίκος του δεσμού μεταξύ έλληνόκτητου πλοίου

(μέ ξένη σημαία) και της πατρίδας μας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΜΠΟΥΡΑΣ

'Ανθυποπλοίαρχος Ε.Ν.

Μέλος Συλλόγου 'Αποφοίτων ΔΣΕΝ/ 'Ασπρούργου

Σημ. Συντ.: Πολύ ένδιαφέρουσες οί σκέψεις και οί προτάσεις του νέου αὐτοῦ αξιωματικού, δείχνουν επί πλέον και τόν προβληματισμό των νέων μας αξιωματικών. Και μέ άλλη εύκαιρία τά «Ναυτικά Χρονικά» είχαν σημειώσει ότι δέν πρέπει νά χάσουμε, μαζί μέ τά πλοία μέ 'Ελληνική σημαία, και τούς αξιωματικούς μας — ή αντίληψη μας αὐτή παραμένει άναλλοίωτη, όπως άναλλοίωτη παραμένει και ή αντίληψη μας ότι ή προσέλκυση όλων των 'Ελληνόκτητων πλοίων στό έθνικό νηολόγιο άποτελεῖ πανάκεια και γιά τήν άποδοτική άπασχόληση όλων των ναυτικών μας, άκόμη και των συνταξιούχων πού θά θέλουν νά εργασθούν γιά νά συμπληρώσουν τίς πενιχρές συντάξεις πού δίνει τό NAT σήμερα και γιά τήν όριστική σωτηρία του NAT (γιά κάθε πλοίο μέ 'Ελληνική σημαία καταβάλλονται εισφορές επί της συνθέσεως άνεξάρτητα από τόν αριθμό των 'Ελλήνων ναυτικών πού είναι ναυτολογημένοι ένώ μέ τήν εξαγορά της ύπηρεσίας σέ έλληνόκτητο πλοίο μέ ξένες σημαίες πού δέν είναι συμβεβλημένα καταβάλλονται μόνο οί εισφορές εκείνων πού θά εξαγοράζουν τήν ύπηρεσία τους σ' αὐτό), και γιά τήν έθνική οίκονομία. 'Η προσωρινή άπασχόληση δέν λύνει τό πρόβλημα ούδένως, γι' αὐτό τά «Ναυτικά Χρονικά» άγωνίζονται μέ πείσμα και μέ πάθος γιά τόν επαναπατρισμό όλων των έλληνόκτητων πλοίων στό έθνικό νηολόγιο και σ' αὐτήν τήν προσπάθεια πρέπει νά πρωτοστατήσουν οί αξιωματικοί (όταν μιλάμε σήμερα γιά ναυτικούς της ποντοπόρου ναυτιλίας έννοούμε τούς αξιωματικούς) οί όποιοι όφείλουν νά αξιώσουν από τήν Πολιτεία τή λήψη όλων εκείνων των μέτρων πού θά προσελκύσουν στό έθνικό νηολόγιο όλα τά έλληνόκτητα πλοία.

BROSTROMS

*Always at
your service*



B R O S T R O M S

TELEGRAMS: "BROLIN"

GOTHENBURG

EXPRESS CONTAINER RO-RO SERVICE

MEDITERRANEAN / ENGLAND / SCANDINAVIA

and vice versa

BROSTROMS

General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel.: 4521 111

Telex: 21 2558

21 2559

Η ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Του κ. ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ, Μέλους του Δ.Σ. του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου

Η Ναυτιλιακή Ιστορία της χώρας μας αποτελεί ένα κεφάλαιο στην ζωή του Έθνους μεγάλης σπουδαιότητας σ' όλη τη διαδρομή των αιώνων που πέρασαν και μ' όλες τις διαφορετικές συνθήκες στο πέρασμα του χρόνου ή ιδιωτική πρωτοβουλία ήταν αυτή που κράτησε και ανέπτυξε τον Έλληνικό στόλο στην πρώτη θέση της παγκοσμίου χωρητικότητας.

Η δραστηριότητα σ' όλους τους τομείς των ναυτιλιακών μεταφορών υπήρξε έντονη και επιτυχής έτσι δεν παρατηρήθηκε κανένα κενό εις την προσφορά υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές. Η ποιότητα των προσφερθεισών υπηρεσιών αναμφισβήτητη είναι μεγάλη και ανεγνωρίστη από την διεθνή κοινότητα εμπρακτα με την προτίμηση προς το ελληνικό πλοίο. Η προσφορά της Ναυτιλίας μας προς την πατρίδα και τον λαό της είναι επίσης αναμφισβήτητη και έχει αναγνωρισθεί από όλους τους παράγοντες του δημόσιου βίου.

Ιστορικά λοιπόν διακρίνουμε ότι η λειτουργία της ναυτιλίας μας στον διεθνή χώρο υπήρξε σαφέστατα το υπόβαθρο για την διαμόρφωση της Ναυτιλιακής πολιτικής. Η ελευθερία στην διακίνηση του θαλασσίου εμπορίου και η αποφυγή ως και η άρση κάθε προστατευτισμού ήταν πάντα ο κύριος στόχος των Έλληνικών επιδιώξεων. Δεν υπήρξε καμμία ευκαιρία διεθνώς που να έμεινε ανεκμετάλλευτη προς επίτευξη του στόχου μας. Πολλές φορές ήλθαμε σε αντίθεση με σοβαρά συμφέροντα άλλων μεγάλων ναυτιλιακών δυνάμεων και με σθεναρότητα και αποφασιστικότητα προσηλώσαμε με επιτυχία την βελτίωση των συνθηκών στην διεθνή ναυτιλιακή αγορά.

Η Έλληνική ναυτιλιακή πολιτική υπήρξε ο μοχλός βασικών τροποποιήσεων στο σύστημα των Conferences Τακτικών Γραμμών και Διεθνών επιβατηγών δρομολογίων. Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική μέχρι σήμερα βοήθησε την αποφυγή πλήρους προστατευτισμού από πλευράς των αναπτυσσομέ-



νων χωρών στο θαλάσσιο εμπόριό τους και εις την διεθνή κοινότητα έμπεδωσαμε την πεποίθηση ότι αγωνιζόμαστε για ένα δίκαιο και κοινωφελή σκοπό, ο οποίος σαν αποτέλεσμα έχει την βελτίωση των όρων μεταφοράς, την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, την βοήθεια ανάπτυξης των οικονομικών των αναπτυσσομένων χωρών και το όφελος προς τους λαούς σ' ότι αφορά ένα χαμηλό κόστος μεταφοράς κάτω από τις επικρατούσες εκάστοτε οικονομικές συνθήκες. Η Έλληνική Ναυτιλιακή πολιτική έτσι όπως εν συντομία περιέγραψα ήταν πάντα μία προσπάθεια ή οποία ποτέ δεν έπηρεάζετο από την Γεωγραφική μας θέση. Η Γεωγραφική θέση της Ελλάδας υπαγορεύει σε πολλά θέματα λεπτούς χειρισμούς και την διατήρηση ικανοποιητικών σχέσεων με όλες τις χώρες. Η ίδια πολιτική είναι απαραίτητη για την προώθηση των Ναυτιλιακών συμφερόντων και μάλιστα ότι αυτό αφορά εις τις σχέσεις μας με γειτονικές χώρες.

Η Βουλγαρία μία χώρα διαφορετι-

κού οικονομικού συστήματος διατηρεί Ναυτιλία κρατική και παρ' ότι δεν έχει προς το παρόν μεγάλο στόλο, εν τούτοις εξυπηρετεί το μεγαλύτερο ποσοστό του εξωτερικού εμπορίου της με την Μέση Ανατολή, Ευρώπη και Αφρικανικές χώρες, έτσι ώστε η συμμετοχή πλοίων άλλων σημαίων να είναι μικρή. Βεβαίως η διακίνηση των φορτίων δεν είναι ποτέ δυνατόν να εξασφαλίσουν συνεχή απασχόληση και έτσι πολλές φορές προσφέρονται βουλγαρικής σημαίας πλοία με αντιεμπορικούς ναύλους στην διεθνή ναυλαγορά.

Όλοι γνωρίζουμε σήμερα το πρόβλημα του αθέμιτου ανταγωνισμού που υφίσταται η Ναυτιλία μας από τα πλοία κρατικής πλοιοκτησίας των χωρών του Ανατολικού συνασπισμού. Από την άλλη πλευρά η Τουρκία χρησιμοποιεί ήδη από το καλοκαίρι του 1985 την μέθοδο επιλογής πλοίων για την μεταφορά των εμπορευμάτων της εις βάρος του Έλληνικού πλοίου, όχι μόνον με κριτήριο την σημαία, αλλά ακόμη και το πλήρωμα ή και την έδρα της διαχείρισης. Αυτό το σύστημα είναι μία μέθοδος αρκετά επικίνδυνη διότι ενώ είναι άμεσα αισθητή στην αγορά αποδεικνύεται πολύ δύσκολα και έτσι η καταγγελία στον ΟΟΣΑ καθίσταται δύσκολη αν όχι αδύνατη. Παράλληλα η Τουρκική Κυβέρνηση εφαρμόζει μία αρκετά ενδιαφέρουσα πολιτική διά την προσέλκυση πλοίων υπό Τουρκική σημαία και δίδει κίνητρα ναυπηγήσεως πλοίων μέχρι 10.000 dwt. στα Τουρκικά ναυπηγεία.

Η Ελλάδα κατά την ίδια περίοδο αντιμετωπίζει κρίση σ' όλους τους τομείς της Ναυτιλίας και η Κυβέρνηση διατάζει και πελαγοδορεί με την ναυτική έννοια της λέξεως. Κανένα μέτρο τα τελευταία πέντε χρόνια δεν ελήφθη που να μπορέσει να σταθί αντάξιο των περιστάσεων και να έχει δυναμική τοποθέτηση ανάμεσα στα προβλήματα, ώστε να στηρίξει τον Έλληνικό Έμπορικό και Έπιβατηγό στόλο.

Τά μέτρα της Κυβερνήσεως είναι μό-

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 453700/3, Telex: 21-3110 HSC GR
Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY
Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS C
Cables: FRIXOS LONDON EC1

νον ό νόμος περί ανακυκλώσεως, ό ό-
ποιος ήδη κατηργήθη άρα περιττεύει
καί ή επανάληψις τής κριτικής γι' αυτόν,
ή συνεχής αλλά άναποτελεσματική ά-
ναθεώρηση τών όρων τής ναυτικής έκ-
παίδευσης καί ή αύξηση τών εισφορών
του ΝΑΤ, άφού πρώτα τά οικονομικά
του έφθασαν σέ σημείο πέραν κάθε έν-
νοίας χρεωκοπίας.

Βεβαίως δέν πρέπει νά ξεχάσουμε ό-
τι στόν τομέα τής 'Ακτοπλοΐας όχι μόνο
δέν έγινε τίποτα, αλλά έδω έχουμε τήν
σπατάλη εκατοντάδων εκατομμυρίων
χωρίς κανένα άποτέλεσμα, αλλά μάλ-
λον μέ προοπτικές οικονομικά δυσμε-
νείς. Τό κακό όμως τής διαθέσεως τών
κεφαλαίων τής ΕΤΒΑ σέ απογραμμάτι-
στες επιχειρηματικές περιπέτειες δη-
μιούργησαν καί άλλο κακό νά έχουμε
σήμερα μία 'Ελληνική Κρατική εταιρία ή
όποία ένώ δέν έλυσε κανένα πρόβλημα
του τομέα γιά τόν όποιο δημιουργήθηκε
νά βρίσκεται ήδη είς τόν δρόμο τής έπε-
κτάσεως σέ διεθνείς αγορές προσφο-
ράς ύπηρεσιών εκεί όπου μέχρι σήμερα
ιδιωτικά ναυτιλιακά συγκροτήματα
προσφέρουν τίς ύπηρεσίες τους. "Ας

μήν σπεύση κανείς νά βγάλη συμπερά-
σματα ή νά καταφύγη σέ κριτική μέ ύ-
φος ύπεροπτικό, τό όποιο δέν προσφέ-
ρει καμία λύση, αλλά άς προβληματι-
σθούμε όλοι επί τών έξής σημείων.

'Η άντληση κεφαλαίων από τό κρά-
τος είναι μία εύκολη λύση, ή όποία μέ-
χρι σήμερα δέν είχε κανένα θετικό άπο-
τέλεσμα όπου χρησιμοποιήθηκε ιδιαίτε-
ρα στην Ναυτιλία όπου ή επιχείρηση ά-
ποδίδει μόνο κάτω από μία εύέλκτική καί
άποφασιστική διοίκηση ένός προσώ-
που, ή άναγκαστικά πολυπρόσωπη καί
συλλογική διοίκηση μιās κρατικής έται-
ρίας είναι πρόκριμα άποτυχίας.

'Ο άνταγωνισμός μέ μία κρατική έται-
ρία όπως ή Βουλγαρική όταν μάλιστα ό
κύριος όγκος τών φορτίων βρίσκεται
κάτω από τόν έλεγχο τής ίδιας χώρας
δέν αφήνει μεγάλα περιθώρια αίσιοδο-
ξίας. Θέλω επίσης νά παρατηρήσω ότι ό
άνταγωνισμός καθίσταται ακόμη δυ-
σκολώτερος δεδομένου ότι ή Βουλγαρι-
κή εταιρία προσφέρει άπ' εύθείας σύν-
δεση τής 'Ελλάδας στό πρόσ άνατολάς
δρομολόγιο μέ τήν Συρία καί θά έπανα-

φέρη τά φορτηγά πολύ πιό κοντά στην
καρδιά τής Εύρώπης κατά τό πρόσ δυ-
σμάς σκέλος του δρομολογίου. Άρα ή
διαμόρφωση του συνολικού ναύλου θά
είναι ακόμα δυσκολώτερο νά άντιμετω-
πισθεί από τήν 'Ελληνική πλευρά.

Τέλος δέν πρέπει νά παραβλέψουμε
τόν επηρεασμό τής Ναυτιλιακής Πολιτι-
κής λόγω άκριβώς τής κυβερνητικής
μέριμνας γιά τήν Κρατική εταιρία.

Ποίος άμφιβάλλει ότι γιά πολλούς
λόγους θά νοθεύση ή Κυβέρνηση τήν
μέχρι σήμερα ναυτιλιακή πολιτική πρόσ
χάριν ύποστηρίξεως τών δικών της ά-
ποφάσεων γιά τήν δημιουργία ακόμη
μιās κρατικής εταιρίας. Αύτή ή προοπτι-
κή είναι ή άρνητικώτερη εξέλιξη στόν
Ναυτιλιακό χώρο μέ άπρόβλεπτα δυ-
σμενείς επιπτώσεις σ' όλους τούς κλά-
δους τής Ναυτιλίας καί θά πρέπει όσο
είναι ακόμη καιρός νά επιδιωχθώ άναθε-
ώρηση τών διαφόρων επιλογών μέ άντι-
κειμενικά κριτήρια άποφεύγοντας ύπε-
ραπλούστευση του θέματος γιά νά έξυ-
πηρετήσουμε πρόσκαιρες σκοπιμότη-
τες.



**YES! IN ITALY YOU CAN TRUST IN
"MEDOV"**



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

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
• **GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS** • **MANNING WITH ITALIAN CREW** •
SHIP MANAGEMENT • **REPAIR SUPERINTENDENCE** • **BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS** •
OIL AND BUNKER SUPPLIERS • **TRAVEL AND TOUR OPERATORS**

CENTRO CROCIERE S.r.l.,
Cruise Operators
Telex: 271480

HEAD OFFICE:
29, Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA
Phones: (010) 541361 - 268532 Cables: MEDOV Telex: (010) 541361
Telexes: 270046 (Management) - 270070 - 213836 (OPR) - 270346 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ: Παρελθόν, παρόν και μέλλον

Του κ. ΦΙΛΙΠΠΟΥ ΧΡ. ΚΑΒΟΥΝΙΔΗ

Ο όρισμός της λέξης «κρουαζιέρα» σύμφωνα με το λεξικό του Πανεπιστημίου της Οξφόρδης είναι: «τό αρμένισμα σε κάποιο μέρος της θάλασσας σε αναζήτηση άλλων πλοίων για την προστασία του εμπορίου, για πειρατεία ή για ευχαρίστηση/διασκέδαση».

Στην συγκεκριμένη περίπτωση δεν θα κουβεντιάσουμε τον όρισμό του εμπορίου διότι αφορά μόνο το παρελθόν, συγκεκριμένα τα εμπορικά Ιστιοφόρα του 18ου αιώνα. Όπωςδήποτε πρέπει να αποφύγουμε τον όρισμό πειρατεία για εμφανείς αιτίες και θα συγκεντρωθούμε στον όρισμό ευχαρίστηση/ διασκέδαση που είναι όπωςδήποτε ή έννοια που μας έρχεται στο νου στις μέρες μας όταν ακούμε την λέξη κρουαζιέρα.

Ο άμεσος σκοπός μου είναι να σας εκθέσω ορισμένες σκέψεις (θεωρίες) που αφορούν την αγορά της κρουαζιέρας από την πλευρά του Marketing.

Η έννοια της κρουαζιέρας και οι κρουαζιέρες είναι άμεσα συνδεδεμένες με τα τελευταία χρόνια και συγκεκριμένα με τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Παρ' όλα αυτά αν γυρίσουμε στους αρχαίους καιρούς θα δούμε ότι υπήρχε κάποια μορφή κρουαζιέρας, έστω κι' αν δεν ήταν όπως τις ξέρουμε σήμερα. Για παράδειγμα τί άλλο ήταν τα ταξίδια του Τουτανχαμών ή της Κλεοπάτρας όταν ταξίδευαν με τις φελοῦκες τους συνοδεία των σκλάβων πάνω κάτω στο Νείλο, αν όχι κρουαζιέρες; Η τί θα ονόμαζε κανείς τα ταξίδια του Ηροδότου ή του Θαλή του Μηλίσσιου, και τόσων άλλων που τους όφειλουμε τόσα πολλά από τις σύγχρονες γνώσεις μας για τους αρχαίους καιρούς, όταν επισκεφτόντουσαν τις διάφορες πόλεις και αξιοθέατα της Ανατολικής Μεσογείου, αν όχι κρουαζιέρες;

Η ακόμη οι βόλτες στον Τάμεση του Βασιλιά Γεωργίου του πρώτου όταν διασκεδάσε τους αυλικούς του στην βασιλική θαλαμηγό ακούγοντας τό πολύ ωραίο κομμάτι του Χαίντελ «Μουσική των νερών». Δεν ήταν όλα αυτά ταξίδια



αναψυχής; Δεν ήταν αυτά ταξίδια για να δουν, να μελετήσουν και να μάθουν τά ἤθη και τά ἔθιμα τῶν γειτονικῶν πόλεων και χωρῶν;

Οι κρουαζιέρες λοιπόν, έχουν την προέλευσή τους από τόσο παλιά όταν ο άνθρωπος είχε εδραιώσει την ζωή του στη γη και είχε καιρό να εξετάσει τον κόσμο γύρω του μ' ένα πιο άνετο τρόπο. Είναι μία από τις πιο παλιές μεθόδους που ξέρουμε για να ευχαριστηθεί κανείς και να διασκεδάσει τους καλεσμένους του. Παρ' όλα αυτά ο καθένας συνδυάζει τις κρουαζιέρες με την ξαφνική εμφάνιση των προγραμμάτων στην Αμερικανική αγορά στα τέλη της δεκαετίας του '60 για κρουαζιέρες στην Καραϊβική.

Πάλι λάθος!! Οι κρουαζιέρες όπως τις ξέρουμε σήμερα πρωτοοργανώθηκαν στην Ελλάδα στις αρχές της δεκαετίας του '50. Ήταν τότε που μαζί με τον ΕΟΤ δύο ναυτιλιακές εταιρίες ή μία μετά την άλλη — και επιτρέψτε μου να καυχηθώ λίγο σ' αυτό τό σημείο γιατί η εταιρία Καβουνίδου ήταν η πρώτη — οργανώσανε μερικές κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά. Αυτή η προσπάθεια ἤ-

ταν ἡ σπίθα και ὁ πυρήνας ἀπ' ὅπου ξεκίνησε και ἀνδρώθηκε ἡ Ἑλληνική κρουαζιέρα κι' ἔφτασε στό σημερινό της μέγεθος. Οἱ ἐπιβάτες τότε — τί ἄλλο, τουρίστες κυρίως ἀπό τήν Εὐρώπη πού ἐφθάναν στήν Ἑλλάδα μέ πλοῖα ἀπό τήν Ἰταλία — συνήθως ἀπό τήν Βενετία, και μερικοί μέ τραῖνα. Τό ἀεροπλάνο δέν εἶχε ἀκόμη τήν σημερινή του ἀνάπτυξη.

Ἀλλά ἐπίσης πρέπει νά τονίσω ὅτι ἀκόμη και τό πρῶτο μισό τοῦ αἵωνα μας ὑπῆρξαν ἄνθρωποι πού ἀπό τήν δίψα τους γιά ταξίδια ἀναψυχῆς στή θάλασσα, μετέτρεψαν ταξίδια συγκοινωνίας ἐταιριῶν ὅπως ἡ ORIENT LINES και ἡ UNION CASTLE σε κρουαζιέρες.

Παρ' όλα αυτά την μεγαλύτερη επίδραση στις κρουαζιέρες και ως εκ τούτου εκτοτε θεωρείται τό ξεκίνημα τοῦ τομέα, ἦταν στό τέλος τῆς δεκαετίας τοῦ '60/ἀρχές '70 ὅταν ἡ ἀγορά τῆς κρουαζιέρας στή Καραϊβική ἔκανε τό ἀνθηρό ξεκίνημά της. Πρέπει νά υπογραμμισθεῖ ἐδῶ ὅτι παρ' ὅλο πού τό ἀεροπλάνο θεωρεῖται ἀπό μᾶς τούς ἀνθρώπους τῶν ἐπιβατικῶν πλοίων σάν ὁ κύριος ἐχθρός μας μᾶς και ἦταν ἡ αἰτία τῆς ἀπότομης πτώσης τῆς κίνησης τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων εἰδικά τῶν ὑπεραντλαντικῶν ταξιδιῶν, τό ἀεροπλάνο ἀπό τήν ἄλλη μεριά εἶναι ἔμμεσα ἡ αἰτία γιά τήν μεγάλη ὠθηση τῆς ἀγορᾶς τῶν κρουαζιερῶν.

Ἡ πτώση τῆς κινήσεως ἐπιβατῶν στίς παραδοσιακές γραμμές εἶχε σοβαρό ἀντίκτυπο στούς ἐφοπλιστές πού ἦταν πιά ἀναγκασμένοι νά ψάξουν γιά ἐναλλακτικές λύσεις. Ἡ πιό ἀρμόζουσα ἦταν νά κάνουν κάτι παρόμοιο μ' αὐτό πού εἶχαν τόσο καιρό συνηθίσει: νά μεταφέρουν ἐπιβάτες ἀπό τό ἕνα μέρος στό ἄλλο. Ἡ μόνη διαφορά ἦταν ὅτι ἔφερναν τούς ἴδιους ἐπιβάτες πίσω στό λιμάνι τῆς ἀρχικῆς ἐπιβίβασης. Κι' ἐτσι ξεκίνησαν οἱ κρουαζιέρες στήν Καραϊβική.

Ἡ κρουαζιέρα πού ξεκίνησε τότε και εἶναι ἀκόμη σήμερα δημοφιλῆς ἦταν ἡ ἐπταήμερη. Ἡ ἔμφαση πού δόθηκε ἡ-

TEL: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

ταν στόν ήλιο, τήν ξεκούραση και τή διασκέδαση. 'Η ιδέα έπιασε πολύ γρήγορα στην 'Αμερική και ή αγορά γνώρισε μία μεγάλη άνθηση σέ πολύ μικρό διάστημα. 'Η πώση της αγοράς των έπιβατικών πλοίων συνεχίστηκε στή δεκαετία του έβδομήντα και υπήρξε απότομη, γρήγορη και δραματική. Παράλληλα ή αύξηση του αριθμού κρουαζιεροπλοίων στην Καραϊβική ήταν έξ ίσου απότομη, γρήγορη και δραματική.

Οι δύο αγορές της κρουαζιέρας αναπτύχθηκαν σημαντικά στην επόμενη δεκαετία και ιδιαίτερα στό πρώτο μισό. Οι διοργανωτές (operators) βλέποντας τά πρώτα προγράμματα νά γεμίζουν γρήγορα άρχισαν νά ψάχνουν γιά έναλλακτικές λύσεις κι έτσι καινούργιες γραμμές ξεκίνησαν όπως κρουαζιέρες «γύρος του κόσμου», 'Αλάσκα, Δυτική 'Ακτή 'Αμερικής, 'Ινδονησία κλπ. Παρ' όλο τό άνοιγμα σέ άλλες χώρες οι κύριες αγορές παρέμειναν οι πρώτες δύο: 'Η Εύρώπη και οι κρουαζιέρες από 'Αμερική (Καραϊβική και άλλες). 'Η Εύρωπαϊκή αγορά είναι κυρίως συγκεντρωμένη στην Μεσόγειο και ειδικά στην 'Ανατολική.

Αυτές οι δύο βασικές αγορές έχουν μερικά θεμελιωδώς διαφορετικά χαρακτηριστικά τά όποια γίνονται όλο και πιο έμφανή μέ τό πέρασμα των χρόνων. Ποιές είναι αυτές οι διαφορές; Πώς συνέβησαν; Δέν υπάρχει δυσκολία νά ξεχωρίσουμε τίς διαφορές τους, άν κοιτάξει κανείς προσεκτικά. 'Αρκεί νά προσέξει κανείς τά περιεχόμενα των δρομολογίων και τά προγράμματα των κρουαζιερών γιά νά καταλάβει πού δίνεται ή έμφαση σ' αυτές τίς δύο κατηγορίες. 'Από τή μία μεριά έχουμε τίς 'Α-

μερικάνικες κρουαζιέρες: Λίγα λιμάνια και πιο πολύς χρόνος έν πλώ. Πιο πολύς χρόνος γιά νά χαρεί κανείς τή ζωή του καραβιού, τή διασκέδαση, τόν ήλιο, τό φαγητό, τό καζίνο, τόν χορό και τίς τόσες άλλες έκδηλώσεις πού προσφέρονται. 'Η έμφαση είναι στή διασκέδαση, τό γλέντι. Γι' αυτό είναι αναγκαίο τά καράβια νά έχουν μεγαλύτερους κοινόχρηστους χώρους και σχετικά μικρότερες καμπίνες και τά νέα πλοία έχουν φτιαχτεί έτσι πού νά καλύπτουν αυτές τίς ανάγκες. 'Από τήν άλλη μεριά έχουμε τίς Εύρωπαϊκές και ως επί τό πλείστον Μεσογειακές κρουαζιέρες. Πολλά λιμάνια, συχνά και δύο τήν ίδια μέρα. Τό καθημερινό πρόγραμμα είναι γεμάτο από ένδιαφέρουσες έκδρομές σέ μυθικά και ιστορικά μέρη γεμάτα από ένδιαφέρον όχι μόνο γιά ιστορικούς και ειδικούς αλλά γιά τόν καθένα. Κανείς δέν πρέπει νά ξεχνά ότι είμαστε στή περιοχή όπου γεννήθηκαν και αναπτύχθηκαν οι περισσότεροι από τους σπουδαίους πολιτισμούς του κόσμου. 'Αναφερόμεθα στην περιοχή όπου συναντώνται οι τρείς θρησκείες... Και από διασκέδαση τί γίνεται; 'Αφθονη βεβαίως, αλλά έρχεται μετά, τά βράδια όταν ή ζωή στό πλοίο σφύζει μέ όλα τά συναφή όπως τό καλό φαγητό, τά προγράμματα Cabaret, τόν χορό, τό καζίνο κλπ.

'Η έμφαση είναι στά ένδιαφέροντα μέρη πού επισκεπτόμαστε. 'Ως έκ τούτου δέν είναι παράξενο ότι στίς ΗΠΑ τοννάζ (μέγεθος) αύξηθηκε κατά μέσο όρο γιά κάθε πλοίο πολύ γρηγορότερα άπ' ότι τό ανάλογο τοννάζ (μέγεθος) στην Εύρώπη. Οι οικονομίες μεγέθους έχουν δημιουργήσει ένα έντελώς διαφορετικό τεχνο-οικονομικό πλαίσιο άπ'

αυτό της Εύρώπης. Σ' αυτό συνέβαλε σημαντικά ή διαφορά της έμφασης των κρουαζιερών. Μέσα άπ' αυτές τίς εξελίξεις σέ αριθμούς, μεγέθη και έκτασης της διεθνούς αγοράς κρουαζιερών φθάσαμε στην δεκαετία του '80 και ή 'Αμερικάνικη αγορά μεγαλώνει μέρα μέ τή μέρα ξεπερνώντας τή χωρητικότητα των κρουαζιεροπλοίων κι έτσι χρησιμοποιώντας όλο και πιο νέα πλοία κρατάει τήν πρώτη θέση στην παγκόσμια αγορά. Παράλληλα αναπτύσσεται ή Εύρωπαϊκή αγορά χρησιμοποιώντας νέα και ποικίλα προγράμματα, ένω άλλες περιοχές εξελίσσονται ραγδαία και συναγωνίζονται γιά τή δεύτερη θέση.

Οι κρουαζιέρες της 'Ανατολικής άκτής της 'Αμερικής και της 'Αλάσκας έχουν γίνει πολύ δημοφιλείς. 'Η Καλιφόρνια εξελίχθηκε ίσως σέ νούμερο ένα παραγωγό έπιβατών γιά τίς κρουαζιέρες. 'Η διαφορά στό μέγεθος παραγωγής έπιβατών μεταξύ των ΗΠΑ και των άλλων αγορών μεγαλώνει επίσης χρόνο μέ χρόνο κι' έχει φθάσει σήμερα σέ μία αναλογία 1 πρós 2 1/2 υπέρ της 'Αμερικάνικης όσον άφορά έπιβάτες και διανυκτερεύσεις στά πλοία. Παράλληλα ή Αυστραλιανή και ή της 'Απω 'Ανατολής αγορά έχει επίσης εξελιχθεί στην τρίτη σέ μέγεθος περιοχή κρουαζιέρας του κόσμου. Σέ μέσο όρο οι 7ήμερες κρουαζιέρες παραμένουν οι πιο δημοφιλείς παρ' όλο πού οι 3ήμερες και οι 4ήμερες αναπτύσσονται ραγδαία τό τελευταίο καιρό. Στην Εύρώπη ή μονοήμερη κρουαζιέρα - φέρρυ έλκύει ένα μεγάλο αριθμό έπιβατών ό όποιος ξεπερνάει τό σύνολο όλων των άλλων αγορών.

Πιστεύω ότι αξίζει νά άφιερώσουμε λίγο χρόνο γιά νά εξετάσουμε τίς αιτίες οι όποιες όδήγησαν τήν εύρυνση του χάσματος μεταξύ των αγορών κρουαζιέρας 'Αμερικής — Εύρώπης. Θά μπορούσαμε έτσι νά βγάλουμε χρήσιμα συμπεράσματα τά όποια θά μάς βοηθήσουν νά συνοψίσουμε τό τί θά είναι οι προσδοκίες μας στό μέλλον. Ποιές είναι λοιπόν οι αιτίες πού κάνουν τήν Εύρωπαϊκή αγορά ν' αναπτύσσεται σέ άργότερο ρυθμό από τήν 'Αμερικάνικη; Ποιές είναι οι τάσεις πού συνέβαλαν σ' αυτό τό αποτέλεσμα;

Πρώτον θά ήθελα νά υπογραμμίσω ότι ή Εύρωπαϊκή αγορά δέν είναι μικρότερη άπο τήν 'Αμερικανική. 'Η βασική διαφορά όμως είναι ότι ένω ή Εύρωπαϊκή αγορά είναι ποικιλόμορφη ή 'Αμερικανική είναι μία συμπαγής όμοιογενής αγορά. Τί σημαίνει λοιπόν αυτό σέ καθημερινούς όρους; 'Ο τεμαχισμός της Εύρωπαϊκής αγοράς σέ μεγάλο βαθμό (λόγω διαφορών κρατών) δημιουργεί πολλά προβλήματα και περαιτέρω έξοδα. 'Η αγορά είναι τεμαχισμένη ποικιλοτρόπως, κοινωνικο-οικονομικά, μέ γλωσσική και πολιτική διαφορά. Τά διαφοροποιημένα κομμάτια της αγοράς έχουν και διαφορετικές ανάγκες, διαφο-

ROTTERDAM

Ketting-Muilwijk B.V.

Wilhelminakade 68
NL 3072 AR Rotterdam

Tel. 010 84.60.33 Tx. 28780 kegac

**DECK AND ENGINE REPAIRS
ELECTRICAL REPAIRS, PIPE WORK,
HYDRAYLIC, REFRIGERATION,
FIRE FIGHTING**

PLEASE CONTACT
CHRIS MARINE
C. PAPATHEODOROU
M.Sc. (MUNICH), C. ENG. FIMARE, MRINA

12, PLATONOS, 185 10 PIRAEUS
TEL: 4178181 — TEL: 9810439 (A.O.H.)
TX: 24 1015 CRIS GR

ρετικά κομμάτια της αγοράς έχουν και διαφορετικές ανάγκες, διαφορετικές αντιμετώπισεις του κάθε προϊόντος, διαφορετικές αξίες για κάθε συνθετικό. "Ετσι οι εταιρίες χάνουν τα ευεργετήματα μιάς ενιαίας κλίμακας γενικής προβολής. "Όλα τα υλικά πρέπει να ξαναδουλεψτούν σε διαφορετικές γλώσσες. Διαφημιστικές ιδέες, σλόγκανς κλπ. πρέπει να μελετηθούν ξεχωριστά για κάθε χώρα μιάς και μιά επιτυχημένη διαφημιστική καμπάνια μιάς χώρας δεν είναι απαραίτητως καλή για μιά άλλη. "Ός εκ τούτου το κόστος του να πησιάζεις μιά πιθανή αγορά, συγκρινόμενο με το αποτέλεσμα της προβολής γίνεται πολύ μεγαλύτερο.

Δεύτερο: "Από την άποψη του προμηθευτή οι Ευρωπαϊκές εταιρίες πρέπει να παρουσιάζουν όλο το υλικό του πλοίου και γενικά όλες τις δημοσιεύσεις — από μπροσούρα, περιοδικό του πλοίου στα ήμερησια προγράμματα και ανακινώσεις σε περισσότερες από τέσσερις γλώσσες. Για τον ίδιο σκοπό στις ΗΠΑ μιά και μόνη γλώσσα αρκεί. "Ετσι φαίνεται απλό αλλά πιστέψτε με ότι τα επί πλέον έξοδα είναι τεράστια, όχι μόνο στην παραγωγή αλλά πιά πολύ στην πολυσύνθεση της οργάνωσης που πρέπει να κρατηθεί και να διοικείται σωστά.

Τρίτο: Μιά άλλη πρωταρχική διαφορά είναι στο κόστος της κρουαζιέρας σε σύγκριση με το εισόδημα του Ευρωπαίου. Μιά κρουαζιέρα σε λογική τιμή — και αναφέρομαι στις πολυήμερες κρουαζιέρες αγορασμένη στην "Αγγλία από ένα ζευγάρι αντιπροσωπεύει κέρδη 3 εβδομάδων ενός ανώτερου υπάλληλου. Στην Δ. Γερμανία αντιπροσωπεύει 2 1/2 εβδομάδες. Στις ΗΠΑ όμως είναι κέρδη 1 1/2 εβδομάδων και μόνο.

Τέταρτο: Οι κρουαζιέρες που είναι διακοπές όπου οι επιβάτες περιμένουν να περάσουν ήρεμα και να διασκεδάσουν επηρεάζονται πάντα αρνητικά από πολιτικές αστάθειες, εξεγέρσεις και φασαρίες. "Η "Ανατολική Μεσόγειος υπήρξε πάντα ειδικά μετά το Β. Παγκόσμιο κέντρο τέτοιων ασταθειών π.χ. ο πόλεμος των 7 ημερών, Λίβανος, Κύπρος και τώρα ακόμη περισσότερο οι τρομοκρατικές επιθέσεις. Οι κρουαζιέρες σ' αυτή τη περιοχή συχνά αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα. "Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα είναι ότι φέτος

το καλοκαίρι τη στιγμή που αναμένεται ή τουριστική κίνηση των ΗΠΑ προς Ευρώπη να έχει πτώση 50% στην "Ανατολική Μεσόγειο όπου οι κρουαζιέρες βασίζονται κυρίως στους "Αμερικανούς επιβάτες ή πτώση υπολογίζεται πάνω του 90%. Στις ΗΠΑ δεν έχουν εμφανιστεί τέτοια περιστατικά.

Πέμπτο: Τελικά, για να δημιουργήσει ένα ικανοποιητικό Ευρωπαϊκό προϊόν εν περιλήψει είναι πιά δύσκολο γιατί δεν αρκεί μόνο να έχεις ένα ωραίο καράβι καλής ποιότητας ή το να σερβίρεις καλό φαγητό και να προσφέρεις καλό πρόγραμμα διασκέδασης αλλά πρέπει να δημιουργήσεις ένα κοινωνικό κλίμα μέσα στο οποίο οι επιβάτες — που προέρχονται από διαφορετικούς κοινωνικούς κύκλους και πολιτισμούς — να μπορούν να διασκεδάσουν. Για να είναι κανείς επιτυχημένος στην Ευρώπη, πρέπει να προσελκύσει κάθε Ευρωπαϊκή αγορά και ταυτόχρονα πρέπει να μπορείς με το ίδιο προϊόν και την ίδια ατμόσφαιρα να προσελκύσεις και τους "Αμερικανούς πελάτες — που έχουν μάθει σε μιά και μόνο γλώσσα, μιά κουλτούρα και έναν ειδικό τρόπο ζωής του πλοίου. Και πρέπει να κάνεις όλα αυτά συνοπτικά. "Ο Θεός να βάλει το χέρι του σε βοήθεια του πράκτορα που έχει το group της μειονότητας σ' ένα κρουαζιερόπλοιο γεμάτο από κάποια άλλη εθνικότητα. "Όχι γιατί το φαγητό ή η διασκέδαση θα τους απογοητεύσει αλλά με το να μη είναι σε θέση να επικοινωνήσουν με την πλειοψηφία των επιβατών θα τους κάνει να αισθανθούν δυσάρεστα και επιβάτες που δεν αισθάνονται άνετα μπορούν να κάνουν την κρουαζιέρα δυσάρεστη για όλους.

"Ετσι στην Ευρώπη αντιμετωπίζουμε μιά πλούσια αλλά τεμαχισμένη αγορά. "Από την άλλη μεριά οι "Αμερικάνικες κρουαζιέρες ή μεγαλύτερη αναμφισβήτητη αγορά, έχουν τα πλεονεκτήματα μιάς ενιαίας γλώσσας, ίδιων εθίμων και κοινωνικής προέλευσης και έξοδα παραγωγής για κάθε πλοίο ή για κάθε υποψήφιο πελάτη πολύ χαμηλά.

Στην "Αμερικάνικη αγορά ισχύουν ακριβώς τ' αντίθετα. Δεν θα μπώ σε λεπτομέρειες για να εξηγήσω το λόγο γιατί είναι εμφανής. "Αλλά θα σας δείξω ότι ένας απ' τους κύριους παράγοντες σύν τους άλλους είναι ότι για τον "Αμερικανό τα πάντα είναι δίπλα του.

Τό κόστος γι' αυτόν μιάς Ευρωπαϊκής κρουαζιέρας είναι το λιγότερο πέντε φορές μεγαλύτερο από το να μπει σε μιά "Αμερικανική κρουαζιέρα, με αποτέλεσμα παρ' όλο που η αγορά των ΗΠΑ ξεκίνησε το λιγότερο 10 χρόνια μετά την Ευρωπαϊκή σήμερα μονοπωλεί πάνω από το 70% της κίνησης.

"Όσον αφορά τους επιβάτες, υπερτερούν ακόμη τα παντρεμένα ζευγάρια αλλά και ο αριθμός των ανύπανδρων αυξάνεται ειδικά στις μέρες μας με τα "Single Clubs». Πολλοί έρχονται με την έλπιδα να μην είναι μόνοι τους στο τέλος του ταξιδιού. Ποιός δεν άκουσε για το πλοίο της αγάπης; Και πιστέψτε με υπάρχουν πολλά τέτοια στη διάθεσή μας. Παρατηρείται επίσης αυξημένη συμμετοχή οικογενειών με τα παιδιά τους.

Στο παρελθόν στην πλειοψηφία οι επιβάτες ήταν οικονομικά ανεξάρτητοι (πλούσιοι) μιάς κάποιες προχωρημένης ηλικίας. "Όχι πιά, αν κι αυτό εξακολουθεί να ισχύει για τις μακρινές και ακριβές κρουαζιέρες. Σχεδόν οι μισοί από τους επιβάτες είναι κάτω των 45 ετών και κερδίζουν ετήσια λιγότερο από 25.000 δολάρια ή το ανάλογο ποσό σε άλλα νομίσματα.

Οι κρουαζιέρες δεν είναι το αποκλειστικό προνόμιο των πλουσίων. Σήμερα ακόμη και άτομα μεσαίας εισοδηματικής τάξης μπορούν να επωμισθούν τα έξοδα μιάς κρουαζιέρας και αυτό όπως θα δούμε αργότερα είναι ένα από τα πιά σπουδαία μηνύματα που έμεις οι άνθρωποι των κρουαζιερών πρέπει να δώσουμε να καταλάβει το κοινό!!

Ποιές οι προοπτικές μας για το μέλλον; "Η τεχνολογία εξελίσσεται ραγδαία και μαζί της τα σχέδια των πλοίων, το μέγεθος, ή σωστή χρησιμοποίηση των χώρων κλπ., κλπ. Πλοία ναυπηγούνται ολοένα και πιά μεγαλύτερα με αποκορύφωμα οι πρωτοπόροι που δεν οραματίζονται σήμερα κρουαζιερόπλοια όπως τα ξέρουμε αλλά γιγαντιαία πλωτά θέρετρα που μπορούν να εξυπηρετήσουν πάνω από 5.000 άτομα. Πλοία που έχουν όλες τις ανέσεις και προδιαγραφές ενός θέρετρου διακοπών με ποικιλία εστιατορίων, θεάτρων, κινηματογράφων, καταστημάτων και τόσων άλλων.

Φανταστείτε ένα τεράστιο σε είδος και σχήμα catamaran με μιά τεράστια



**K & K MARITIME
EMBASSIES LTD.**

35, KARAOULI & DEMETRIOU, P.O. BOX 80252 - 185 31 PIRAEUS - GREECE
TEL. 4129.210 - 4129.246 TELEX: 211211 SKYT - CABLES: PERFECTION



πλατφόρμα που θα είναι τό κυρίως κα-
τάστρωμα επάνω στο οποίο βρίσκονται
τρεις ούρανοξυστές με 5.000 κρεβά-
τια ξενοδοχείου και φανταστείτε στον
ανοιχτό χώρο όλα τα σχετικά, καταστή-
ματα, boutiques, κινηματογράφους, έ-
στιατόρια, Mac Donalds, γήπεδα κλπ.

Φαντασθείτε ... αυτό τό τέρας νά
πλέει σιγά σιγά ανοιχτές θάλασσες μέ
ειδικά πλεούμενα νά αποεπιβιβάζουν
πελάτες και επισκέπτες ανάμεσα στους
τεράστιους πυλώνες και νά τούς φέρ-
νουν σέ μέρη όπως... ή Βενετία.

Φαντασθείτε τεράστια συγκροτήμα-
τα μέ πισίνες μέ όλα τά θαλάσσια
σπόρ!! Τί μπορούμε πιά νά περιμένου-
με παραπάνω; Ίσως μιά διαστημική
κρουαζιέρα στό Φεγγάρι!!!

Σάν μηχανικός πού είμαι αισθάνομαι
τεράστια πρόκληση από τέτοια σχέδια.
Έχω αδυναμία σέ τέτοιες έμπνεύσεις
και κατασκευές. Παρ' όλα αυτά έχω τό
προαίσθημα ότι μέ τέτοιου είδους κα-
τασκευές — έγχειρήματα θά χάσει ή
κρουαζιέρα τήν αίγλη της, θά χάσει τήν
ρομαντική ατμόσφαιρα και τίς στενές
σχέσεις και ζωή πού μόνο σέ μιά
κρουαζιέρα βρίσκει κανείς.

Αναμφισβήτητα όμως τέτοια έγχει-
ρήματα θά πρέπει νά μειώσουν τό κό-
στος ανά επιβάτη και αυτή είναι μιά πο-
λύ σημαντική προοπτική. Αλλά πέρα
απ' αυτές τίς φανταστικές τεχνολογι-
κές αλλαγές που προβλέπονται γιά τό
όχι και τόσο άπώτερο μέλλον, μπορεί
κανείς νά όραματισθεί πολλές αλλαγές
στό άμεσο μέλλον. Ήδη λειτουργούν
κρουαζιερόπλοια 2.000 επιβατών και
άλλα είναι ήδη υπό παραγγελία. Ή αυ-
ξηση σέ μέγεθος όποσδήποτε φέρνει
αλλαγές συγκεκριμένα στίς επί του
πλοίου δραστηριότητες πού γίνονται
πιό άπρόσωπες και όγκώδεις και χά-
νουν τήν άμεσότητα, τήν ζεστασιά και
τήν ευχάριστη ατμόσφαιρα των μικρότε-
ρων πλοίων. Παρ' όλα αυτά ή αγορά εί-
ναι αρκετά μεγάλη και γιά τίς δύο περι-
πτώσεις. Αυτό τό βλέπουμε κυρίως

στήν Καραϊβική όπου τά θηρία των
2.000 επιβατών ταξιδεύουν δίπλα στά
κρουαζιερόπλοια χωρητικότητας 300-
400 ή και μικρότερης, μέ τήν ίδια έπιτυ-
χία. Κρουαζιέρες μέ Ιστιοφόρα έχουν
γίνει τής μόδας και υπάρχουν προοπτι-
κές ότι υπάρχει μεγάλο δυναμικό σ' αυ-
τό τόν τομέα. Ή ποικιλία στό μέγεθος,
μορφή και έξυπνητέτη αυξάνεται κά-
θε χρόνο. Μέ τόν ρυθμό μέ τόν όποιο
ναυπηγούνται τά κρουαζιερόπλοια ό-
λων των μεγεθών και μορφών τά τελευ-
ταία 3 ή 4 χρόνια και πού θά συνεχί-
σουν κατά τά άμέσως επόμενα ύπολογί-
ζει κανείς ότι θά έχει σάν αποτέλεσμα
στό νά αυξηθεί ή χωρητικότητα των
κρουαζιερόπλοιων πάνω από 35% στά
επόμενα χρόνια.

Στήν Αμερική ύπολογίζεται ακόμα
πιό θεαματική αύξηση. Πολλοί πιστεύ-
ουν ότι Ίσως από τώρα στην Εύρώπη ύ-
πάρχει πληθώρα κρεβατιών σέ κρουα-
ζιερόπλοια. Θά άνέβει και ή ζήτηση τής
αγοράς μέ τήν ίδια ταχύτητα; Από πού
θά έλθουν οι επιβάτες πού χρειάζονται
γιά αυτές τίς τολμηρές έπιχειρήσεις;

Πολλοί πιστεύουν ότι σύντομα θά ύ-
πάρξει μιά κρίση — δέν θά υπάρχουν
άρκετοι επιβάτες γιά νά γεμίσουν σέ Ι-
κανοποιητικό βαθμό τά καράβια. Πα-
ράλληλα πολλοί πιστεύουν ότι ή αγορά
θά αναπτυχθεί μαζί μέ τόν αριθμό των
πλοίων. Ή γνώμη μου είναι ότι και οι
μέν και οι δε έχουν δίκιο και κάνουν λά-
θος ταυτόχρονα. Είναι σωστό ότι ή άγο-
ρά θά μεγαλώσει μέ τόν αριθμό των
πλοίων αλλά αυτή ή αύξηση δέν θά εί-
ναι ανάλογη ούτε καν άρκετή άν έπανα-
παυθούμε ότι θά γίνει αυτόματα.

Διάφορες στατιστικές και ύπολογι-
σμοί δείχνουν ότι στίς ΗΠΑ ούτε καν τό
5% τής πιθανής αγοράς γιά κρουαζιέ-
ρες δέν έχει κάνει ακόμα κρουαζιέρα.
Βασισμένος σ' αυτούς τούς ύπολογι-
σμούς μπορεί κανείς νά πεί ότι όποια κι
άν είναι ή αύξηση του τοννάζ ύπάρχει
ανάλογο και τό δυναμικό τής αγοράς.

Δέν πρέπει όμως κανείς νά βασιστεί

μόνο στίς στατιστικές. Τό γεγονός ότι
95% μιās πιθανής αγοράς έχει μείνει
άνεμετάλλευτο κυρίως λόγω έλλει-
ψης του προϊόντος δέν σημαίνει άπα-
ραιτήτως ότι μιās κι άποκτήσουμε τό
προϊόν τότε αυτόματα και ή αγορά θά
προσαρμοσθεί στή νέα προσφορά.

Ή αδυναμία του νά προσδιορισθεί ή
άκριβής αγορά τής κρουαζιέρας είναι ό
τομέας τόν όποιο πρέπει πρωτίτως ν'
άσχοληθεί ό κλάδος του Marketing. Και
ή Αμερικανική και ή Εύρωπαϊκή αγορά
άντιμετωπίζουν μείωση επιβατών και
καταφεύγουν σέ έκπτώσεις και άλλα
διαφημιστικά κόλπα γιά νά γεμίσουν τά
κρουαζιερόπλοια. Παρ' όλα αυτά νέο
και αυξημένο τοννάζ προορίζεται και
γιά τίς δύο περιοχές και οι παρούσες
ένδειξεις λένε ότι τό πρόβλημα θά με-
γαλώσει άν δέν λάβουμε τά μέτρα μας.
Όπως άνέφερα προηγουμένως αυτό
τό νέο τοννάζ από μόνο του δέν φαίνε-
ται νά φθάνει στό νά ευρύνει τήν αγορά
σέ μόνιμη βάση, τουλάχιστον όχι πρόσ
τό παρόν. Τό δυναμικό τής αγοράς πάν-
τως και στή Αμερική και στην Εύρώπη
παραμένει ευρύ και σχετικά άνεξερεύ-
νητο.

Χρειαζόμαστε μιά καθαρή εικόνα των
στόχων μας και σωστή σκιαγράφηση
των επιβατών. Χρειαζόμαστε στοιχεία
έρευνας αγοράς ώστε νά αυξήσουμε
τήν αποτελεσματικότητα των πωλήσε-
ων. Τά κύρια κίνητρα βεβαίως παραμέ-
νουν άναλλοίωτα. Χρήμα, χρόνος και ή
προβολή τής κρουαζιέρας σάν άσυνή-
θιστη μόδα. Τά δύο πρώτα κίνητρα εί-
ναι άμεσα συνδεδεμένα όσον άφορά
τίς σημαντικές αγορές τής κρουαζιέ-
ρας και στην περίπτωση του μοντέρνου
πλοίου ή σωστή και μελετημένη προβο-
λή τής εταιρίας μπορεί νά δημιουργή-
σει μιά εικόνα τής κρουαζιέρας σάν κά-
τι τό μοντέρνο και νεωτεριστικό.

Έν όλίγοις ό σκοπός αυτού του έπι-
χειρήματος είναι νά αποφύγουμε τό νά
φτάσουμε στό στάδιο πού όλο τό βάρος
του Marketing νά βρίσκεται στίς τιμές

in Buenos Aires FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3289/3214/8383

A.O.H. 7852337/1179 KTISTAKIS
221984 TSOKALIS

Telexes: 23887 OR 21817 FAROS - AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 888, 8th Floor,
1057 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4132888 - 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

ώστε όλοι νά τρέξουν νά αγοράσουν κρουαζιέρες γιατί είναι τόσο φτηνές!! Μείωση τών τιμών μπορεί άμεσα νά είναι ένας τρόπος γιά νά γεμίσει κανείς τίς άδειες καμπίνες αλλά μακροπρόθεσμα είναι μαθηματικά σίγουρο ότι θά οδηγήσει στην καταστροφή.

Αυτό πού πρέπει νά κάνουμε είναι νά ευρύνουμε τήν αγορά αντί νά προσπαθούμε ό ένας νά τραβήξει επιβάτες από τόν άλλον. Αυτό είναι πολύ σοβαρό είδικά στις μέρες πού περνάμε σήμερα καί δέν γίνεται από τήν μιά μέρα στην άλλη. Χρειάζεται επιμονή καί σκληρή εργασία. Πρέπει νά βρούμε τρόπους νά έχουν καλλίτερα άποτέλεσμα οι προσπάθειες προσέλκυσης επιβατών. Πρέπει νά απευθυνθούμε σέ αγορές καί περιοχές πού δέν μπορέσαμε νά πλησιάσουμε μέχρι σήμερα. 'Η σύγκριση τών τιμών τής κρουαζιέρας συγκρινόμενη μέ τίς τιμές άλλων τουριστικών προϊόντων μάς δίνουν τήν εύκαιρία καί τό δυναμικό ν' αναταπεξέλθουμε. Φαίνεται όμως ότι ό τρόπος γιά νά πετύχουμε σίγουρα δέν βρίσκεται στό μέσα καί τίς μεθόδους πού χρησιμοποιούμε σήμερα.

Βέβαια τό δυναμικό υπάρχει! 'Αλλά πρέπει νά βρούμε τρόπους καί μέσα νά φθάσουμε σ' αυτό τό δυναμικό καί πρέπει όπωσδήποτε νά φθάσουμε γιά νά μπορέσουμε νά επιβιώσουμε. 'Η σημαντική έρώτηση όμως είναι μπορούμε νά τό φθάσουμε; 'Η ακόμα καλύτερα μέ

πιό τρόπο μπορούμε νά τό φτάσουμε; Τό κύριο καί πρώτιστο αντίκειμενο είναι νά μεγαλώσουμε τό μερίδιό μας τής αγοράς. Ξοδεύουμε περιουσίες σ' αυτή-τήν προσπάθεια καί αν κάποιος ύπολόγιζε τό χρήμα πού ξοδεύεται γι αυτό τό σκοπό απ' όλες μαζί τίς εταιρίες κρουαζιερών τό ποσό είναι άστρονομικό.

Ξοδεύουμε χρήμα στό νά παράγουμε προϊόν στις δημόσιες σχέσεις, στη διαφήμιση προσπαθώντας νά τραβήξουμε τούς πελάτες στις δικές μας κρουαζιέρες, προσπαθούμε νά τούς πείσουμε ότι πρέπει νά διαλέξουν τή δική μας κρουαζιέρα καί όχι κάποιου άλλου. 'Αλλά όλοι, λίγο πολύ, δίνουμε στους πελάτες μας τίς ίδιες υπηρεσίες, σχετικά παρόμοια ποιότητα καί σέ πολλές περιπτώσεις οι τουριστικοί πράκτορες είναι ίδιοι.

'Ενωμένοι θά μπορούσαμε νά έχουμε πολύ καλλίτερα άποτέλεσμα από τήν καμπάνια προβολής απ' ότι έχουμε μέ τό νά κάνει ό καθένας ξεχωριστή προσπάθεια. Σάν άποτέλεσμα έχουμε τό κοινό κυρίως σέ άγνοια του είδους καί του σκοπού του προϊόντός μας καί οι τουριστικές επιχειρήσεις κρατάνε μιά παθητική ή μάλλον άπαθή στάση στην τακτική τών πωλήσεων τους είτε από άγνοια τών ευεργετημάτων τής κρουαζιέρας ή επειδή τά έχουν χάσει από τήν ποικιλομορφία του Marketing πού χρη-

σιμοποιούν οι εταιρίες κρουαζιερών. Λόγω αυτής τής τακτικής φθάσαμε στό σημείο πού παρ' όλο του ότι ή κρουαζιέρα είναι πολύ προσιτή γιά τούς περισσότερους ή άναγνώριση του προϊόντος από τό κοινό καί ή γνώση του πόσο αξίζει τά λεφτά πού στοιχίζει είναι σχεδόν άνύπαρκτη. Τό κοινό ακόμη πιστεύει ότι γιά νά πάει κανείς κρουαζιέρα πρέπει πρώτα νά κερδίσει τό λαχείο!! Καί έμεις είμαστε υπεύθυνοι γι αυτή τήν έντύπωση του κοινού.

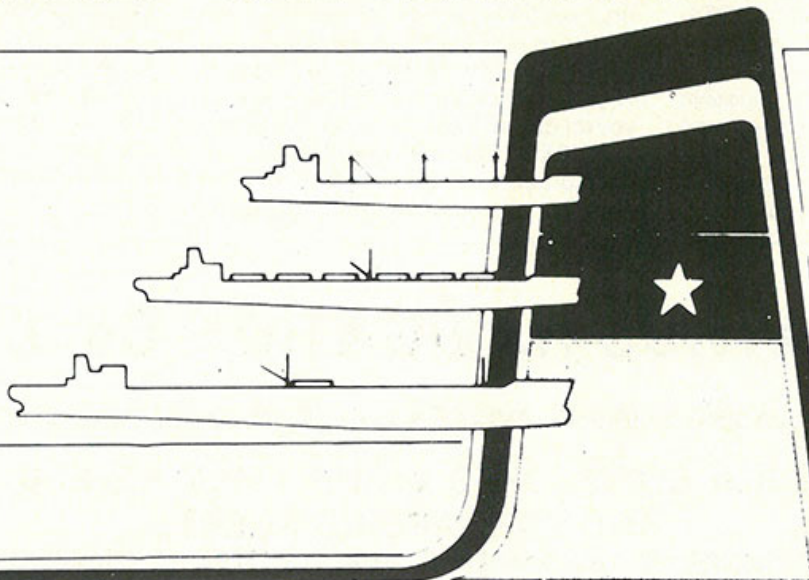
Λοιπόν πώς θά μπορούσαμε νά τά αντιμετωπίσουμε! 'Αντί νά ξεκινάμε αυτούς τούς πανάκριβους πολέμους Marketing καί τιμών δέν θά έπρεπε όλοι μαζί νά δουλέψουμε γι αυτή τήν ίδια προβολή τής κρουαζιέρας; 'Αντί νά προσπαθούμε νά μεγαλώσουμε τήν αγορά μας μ' ένα κομμάτι ενός άλλου γιατί νά μήν μεγαλώσουμε τήν αγορά στό σύνολό της; 'Ετσι ώστε νά κάνουμε τίς προσπάθειές μας στό νά κρατήσουμε πάση θυσία τό αγοραστικό μας κοινό πιό επικερδείς καί γιά όλους μαζί.

Ό μεγάλος μας ανταγωνιστής δέν είναι ή άλλη εταιρία κρουαζιέρες αλλά τά διάφορα είδη διακοπών πού υπάρχουν στην αγορά στη διάθεση του κοινού. Αυτό είναι πού πρέπει νά καταλάβουμε καί νά παλέψουμε ένωμένοι.

'Αν τό καταφέρουμε τό μέλλον τής κρουαζιέρας προμηνύεται λαμπρό.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΚΑΒΟΥΝΙΔΗΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

SEADOCKS: 'Η Λύση στο πρόβλημα διακίνησης φορτωτικών

Στή μακρόχρονη ιστορία της ναυτιλίας έχει αποδειχθεί ότι η έλλειψη ακριβούς πληροφόρησης μεταξύ μεταφορέων και των εμπόρων/φορτωτών, σε συνδυασμό με έλλειψη έλεγχου της διακίνησης των φορτωτικών εγγράφων είναι οι βασικότεροι παράγοντες που επιτρέπουν να πραγματοποιούνται παράνομες πωλήσεις φορτίων ή παραδόσεις φορτίων σε μη νόμιμους παραλήπτες.

Ιδιαίτερα στις μεταφορές αργού πετρελαίου, όπου το μέγεθος των πραγματοποιούμενων καθημερινά φορτώσεων έχει αυξηθεί σημαντικά και όπου ως γνωστόν τα φορτία αλλάζουν συχνά πολλούς ιδιοκτήτες -μέχρι την άφιξη του πλοίου στο τελικό λιμάνι προορισμού, ή ασφαλούς διακίνησης των φορτωτικών είναι ένα καίριο πρόβλημα καθώς η αξία των φορτίων συχνά ανέρχεται σε δεκάδες εκατομ. δολάρια.

Η εταιρία SEADOCKS που δημιουργήθηκε το 1981 με την υποστήριξη της Τράπεζας Chase Manhattan και υπό την αιγίδα της Intertanko, πιθανότατα θα αποδειχθεί η λύση στο πρόβλημα της ασφαλούς διακίνησης φορτωτικών, μειώνοντας τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν όσοι ασχολούνται με τη αγορά και μεταφορά φορτίων αργού πετρελαίου.

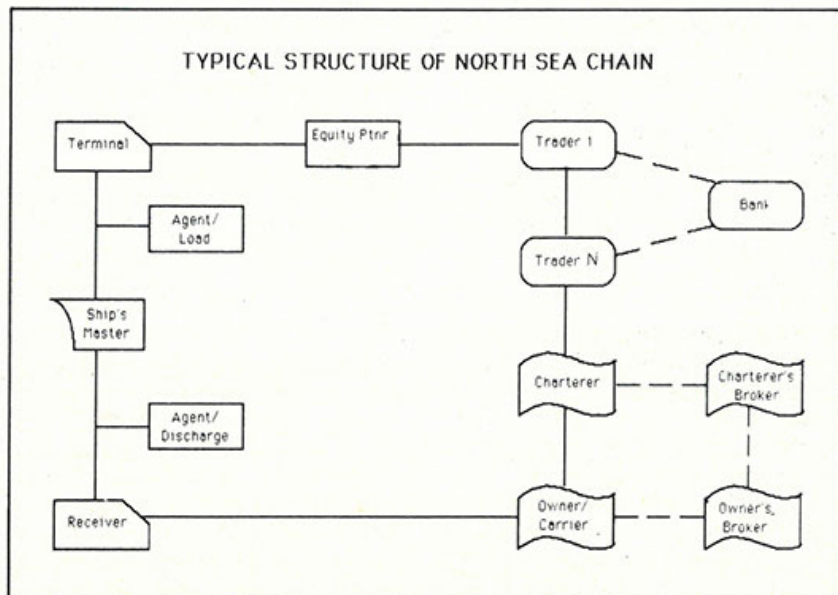
Μέ έδρα το Λονδίνο, η SEADOCKS προσφέρει ένα πλήρες ηλεκτρονικό κέντρο υψηλής ασφαλείας, όπου θα καταχωρούνται και θα φυλάσσονται τα πρωτότυπα των φορτωτικών εγγράφων, αφού ελεγχθεί η γνησιότητά τους σύμφωνα με τα στοιχεία που θα αναφέρεται στο κέντρο το κάθε μέλος της SEADOCKS. Η κεντρική αυτή υπηρεσία, που σήμερα σε πρώτο στάδιο απασχολεί 25 άτομα, μπορεί με την σύμφωνη γνώμη των συμβαλλομένων μερών σε κάθε διακίνηση φορτίου αργού να τροποποιεί αντίστοιχα τα πρωτότυπα φορτωτικά έγγραφα και να εξασφαλίζει ότι

το φορτίο θα παραδοθεί τελικά στον νόμιμο παραλήπτη.

Οι κανόνες λειτουργίας της SEADOCKS είναι σύμφωνοι με τις ισχύουσες νομολογίες και τις διεθνείς συνθη-

φορτώσεων της «Phillips Petroleum», θα δοκιμασθούν απόλυτα:

- η σωστή διακίνηση των χρησιμοποιούμενων εγγράφων
- η παράλληλη χρήση των μηνυμά-



Διάγραμμα που απεικονίζει τις συνήθεις διαδικασίες επικοινωνίας που περιλαμβάνονται σε μία φόρτωση αργού από τέρμιναλ της Βορ. Θάλασσας.

κες όπως της Χάγης και UCP, με αποτέλεσμα να μην απαιτείται οποιαδήποτε αλλαγή στο ισχύον νομικό καθεστώς που θα επέφερε τυχόν καθυστερήσεις στη διακίνηση των φορτωτικών εγγράφων.

Ηδη σήμερα το σύστημα κεντρικής παρακολούθησης των φορτωτικών που προτείνει η SEADOCKS δοκιμάζεται για φορτία αργού πετρελαίου του Έκοφισκ της Βορ. Θάλασσας, τα οποία φορτώνονται από το Teeside της Βορ. Βρετανίας. Ελπίζεται ότι κατά το δοκιμαστικό στάδιο που πραγματοποιείται και κατά το οποίο χρησιμοποιείται το τέρμιναλ

των, τέλεξ κτλ.

— η καθημερινή λειτουργικότητα του συστήματος της τηρήσεως των φορτωτικών από τη κεντρική υπηρεσία της SEADOCKS στο Λονδίνο.

Η οικονομική επιβάρυνση για χρήση των υπηρεσιών της SEADOCKS υπολογίζεται σε δολ. ΗΠΑ 400-500 για τους εμπόρους φορτίων αργού, δολ. ΗΠΑ 200-250 για τις Τράπεζες που ενέχονται στη σχετική αγορά και περί τα δολ. ΗΠΑ 100, για τον μεταφορέα του φορτίου, ενώ η συνδρομή μέλους στη SEADOCKS ανέρχεται σε δολ. 1.000 ετησίως.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS
OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS



FRIO CARIBIC and FRIO OLYMPIC, two of our Reefers serving Fishing Fleets on High Seas.

WE SERVE OUR CLIENTS
IN THE TRANSPORT
OF REEFER CARGOES
THROUGHOUT THE WORLD



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

WE ALSO SUPPLY
BUNKERS TO TRAWLERS
AT HIGH SEAS WITH OUR
SPECIALISED SHIPS

- WE SPECIALIZE IN HIGH SEAS TRANSHIPMENTS ● OUR VESSELS ARE EQUIPPED WITH OCEAN FENDERS ● STEVEDORING BY OUR VESSELS CREWS ● HIGH LOADING RATES UNDER ANY WEATHER CONDITIONS
- MORE THAN 100,000 TONS OF FROZEN FISH TRANSHIPPED EVERY YEAR AT HIGH SEAS.

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE
57-60 ALDGATE HIGH STR.
LONDON EC3N 1AL
TEL: 4882171/4 TELEX: 889378 TRANS G

LAS PALMAS OFFICE

LAVINIA CORPORATION C/O ITALMAR SL
6 LUIS MOROTE STR.-LAS PALMAS
CANARY ISLANDS - SPAIN
TEL: 265804/265812
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ASHA LAS PALMAS

PIRAEUS HEAD OFFICE

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

91, AKTI MIAOULI - 185 38 PIRAEUS - GREECE
TEL: 4182551-7, 7 LINES
TELEX: 211650/213876 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS

HAMBURG OFFICE

FSC FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
2000 HAMBURG 50
WEST GERMANY
TEL: 391433/7
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΑΡΑΒΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ**(ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΜΙΑΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ)**

Τού κ. Γ. ΜΠΑΝΟΥ

Στό έγκριτο «Middle East Shipping & Transport» του Μπαχρέιν, που έχει εύρυτατη κυκλοφορία στον Άραβικό Κόλπο και στην Ελλάδα, διαβάσαμε και σημειώσαμε ένα πολύ ενδιαφέρον άρθρο, σχετικό με τα λιμάνια του Άραβικού Κόλπου, γραμμένο από την Δρα Ίμπραϊμ Μάκκι, Γενικό Διευθυντή της Δημοσίας Αρχής Λιμένων του Κουβέϊτ.

Ο διακεκριμένος άρθρογράφος αναφέρεται στον αριθμό των εμπορικών λιμανιών που υπάρχουν ή έχουν πρόσφατα κατασκευασθεί στον Άραβικό Κόλπο και, αφού παρέχει όρισμένα στοιχεία μεγεθών και δυναμικού των εν λόγω λιμανιών, προχωρεί σε ανάλυση και κριτική της λιμενικής πολιτικής που ακολουθήθηκε τα τελευταία χρόνια από τα Άραβικά Κράτη της περιοχής και καταλήγει σε όριμένες διαπιστώσεις που σάν "Έλληνες, αξίζει τον κόπο να γνωρίσουμε.

Εντυπωσιακά, πράγματι, τα στοιχεία μεγεθών. Με 15 εμπορικά λιμάνια (έκτός των σταθμών φορτώσεως πετρελαίου και ειδικών βιομηχανικών εγκαταστάσεων φορτοεκφορτώσεως), ο Κόλπος της Αραβίας φαίνεται σήμερα να παρέχει λιμενικές διευκολύνσεις πέρα από τις πραγματικές ανάγκες της περιοχής. Με 285 αποβάθρες (199 για γενικά φορτία, 40 για χύδην 60 χιλιομέτρων, πλήρη εξοπλισμό σε μέσα φορτοεκφορτώσεως και μεγάλα βάθη που επιτρέπουν άνετη προσέγγιση, υπερκαλύπτουν μόνον τις ανάγκες αλλά δεν εκπληρούν εκείνα τα οικονομοτεχνικά κριτήρια που θα δικαιολογούσαν τα τεράστια ποσά επενδύσεων που έγιναν για την κατασκευή τους. Συγκρίσεις

πρός αντίστοιχες επενδύσεις στον Ευρωπαϊκό χώρο φέρνουν τον τελευταίο να υπερτερεί τουλάχιστον κατά 100%.

Μία διαπίστωση που προδίδει ιδιαίτερη οξύνοια και έμβραθυνη στο θέμα είναι εκείνη που φέρει τους ξένους να θεωρούν τον Άραβικό Κόλπο σάν **ένα μοναδικό προορισμό**, ένα λιμάνι.

Γεονός που σχεδόν εξαφανίζει την αναγκαιότητα υπάρξεως ποικιλίας λιμένων, αφού οι μεταξύ τους αποστάσεις είναι αμελητέες και αφού η φύση των φορτίων που χειρίζονται είναι σχεδόν πανομοιότυπη για όλους.

Με ιδιαίτερη ευγένεια ύφους, ο άρθρογράφος ξεπερνά την έρευνα των αιτίων που όδηγησαν στην σημερινή κατάσταση με ένα αδιόρατο υπαινιγμό περί στενά εθνικιστικού ή, μάλλον, τοπικιστικού πνεύματος και επισημαίνει ότι, τελικά, **όλοι ανήκουν σε ένα έθνος**.

Από εκεί ακριβώς ξεκινά και η πρότασή του για την καθιέρωση λίγων βασικών λιμανιών υποδοχής των μεγάλων πλοίων με διαμετακόμιση προς τους λοιπούς — βοηθητικούς λιμένες διά της αναπτύξεως εθνικού στόλου άκτοπλοίας. Οι βασικές συστάσεις στήνονται στην πρόβλεψη — ιδέα ότι η ανάπτυξη του εμπορίου της περιοχής θα επιτελεσθεί διά του εμπορευματοκιβωτίου (container), ή χρήση του οποίου θα επεκταθεί στο προσεχές μέλλον.

Σειρά ωφελημάτων μπορεί κανείς λογικά να περιμένει από την προτεινόμενη αναδιοργάνωση.

Ο άρθρογράφος απαριθμεί μερικά: — Ανάπτυξη ένιαιου συστήματος στην περιοχή.

— Σύσφιξη των εμπορικών σχέσεων

μεταξύ των Κρατών της περιοχής, τόσο σε διακρατικό επίπεδο όσο και στη βάση της επιχειρηματικής συνεργασίας μεταξύ ιδιωτών.

— Έλαχιστοποίηση της μόλυνσεως της θάλασσας.

— Έκλογίκευση των διαδικασιών στις διάφορες φάσεις της μεταφοράς και αποφυγή συνωστισμού.

— Μείωση των δαπανών για καύσιμα.

— Ανάπτυξη εντόπιας άκτοπλοϊκής ναυτιλίας και ενθάρρυνση στροφής εντοπίων προς το ναυτικό επάγγελμα.

— Τουριστική ανάπτυξη.

Τέλος, ο άρθρογράφος προτρέπει σε άμεση έναρξη των σχετικών διαβουλεύσεων προς πραγματοποίηση των στόχων.

Κι έμεις; Προς τί ή αναφορά;

Δέν νομίζω ότι τό θέμα πρέπει να μάς αφήνει αδιάφορους. 'Ανάμεσα σε πολλούς, διακρίνω δύο βασικούς λόγους: Πρώτον, ή υπό σκέψη αναδιοργάνωση ασφαλώς θά απαιτήσει πρόσθετα τεχνικά έργα για τά όποια οι 'Ελληνικές τεχνικές εταιρίες αναμφίβολα ενδιαφέρονται. Δεύτερον, ή δημιουργία εθνικού στόλου άκτοπλοίας μπορεί στά πρώτα της στάδια να προσκρούει σε έλλειψη πείρας ή και κατάλληλου προσωπικού. Ποιοί είναι καλύτεροι από τούς "Έλληνες για να συμβάλουν στην αντιμετώπιση τέτοιων έμποδίων προς άμοιβαίο όφελος;

Ο 'Αραβικός Κόσμος είναι φίλος. Τούς φίλους πρέπει πρώτα κανείς να βοηθά και από τούς φίλους προσμένει.

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962

4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



'Οργάνωση καί σύγχρονα προβλήματα στόν Λιμενικό Τομέα

Του Πλοίαρχου Λ.Σ. κ. ΠΑΝΑΓ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ

MEPON 1ov

Μέσα στους συντελεστές της σημερινής παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης σημαντική θέση κατέχουν οι μεταφορές με την παραγωγή τυποποιημένων υπηρεσιών. Είναι γενικά παραδεκτό ότι η βελτίωση της τεχνολογίας των μεταφορών αύξησε τη σωματική άνεση, μείωσε τη διανοητική κόπωση, ώδηγησε σε μεταφορές πληθυσμών, προκάλεσε την ανακατανομή των συντελεστών της παραγωγής, αξιοποιώντας νέες πλουτοπαραγωγικές πηγές, μεταμόρφωσε οικιστικούς σχηματισμούς, έρημωσε περιοχές, προώθησε την πολεοδομική συγκέντρωση, ώδηγησε στην ανάπτυξη διαφορετικών πρότυπων συμπεριφοράς και συνέβαλε όσο κανένας άλλος παράγον στην δημιουργία και ανάπτυξη της σύγχρονης συναλλακτικής οικονομίας.

Γενικά η εξέλιξη των μεταφορών επηρεάζει την όλη πολιτικοκοινωνική κατάσταση που υπάρχει, οι επιπτώσεις της οποίας θα βαρύνουν το μέλλον.

Ακόμη είναι γνωστό σε όλους ότι στο πλαίσιο των μεταφορών την δεσπόζουσα θέση καταλαμβάνουν οι θαλάσσιες μεταφορές, αφού το πίο μεγάλο μέρος από τις διεθνείς διακινήσεις διεξάγεται από τη θάλασσα. Καί αυτό συμβαίνει γιατί μόνο στο νερό είναι δυνατή τεχνικά και οικονομικά η μεταφορά αγαθών σε μεγάλες ποσότητες κυρίως φορτίων χύμα, καυσίμων, πρώτων ύλων κλπ.

Παραμένοντας λοιπόν το πλοίο σαν το φθηνότερο μέσο μεταφοράς είχε σά συνέπεια την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.

Θεωρείται έτσι φυσικό επακόλουθο τό ενδιαφέρον της οικονομικής επιστήμης νά διερευνήσει συστηματικά όλους εκείνους τούς παράγοντες που προβληματίζουν την παραπέρα ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών.

Μέσα στους παράγοντες αυτούς συγκαταλέγονται καί τά λιμάνια αφού τό πλοίο δέν βρίσκεται μόνο στό πέλαγος, αλλά σέ κάποιο λιμάνι όπου δαπανά ένα σημαντικό χρονικό διάστημα μέχρις ό-

του ολοκληρωθεί ή μεταφορική διαδικασία.

Τό λιμάνι συνεπώς σάν φαινόμενο δέν είναι ανεξάρτητο, ούτε μεμονωμένο στή θαλάσσια μεταφορά, αλλά τμήμα άναπόσπαστο καί συνάρτηση μιάς όλόκληρης διαδικασίας ανάπτυξης καί ένας μηχανισμός γιά τήν άκώλυτη καί διαρκή διεξαγωγή της. 'Η έπιστήμη καί ή πρακτική έπιβεβαιώνουν ότι τά λιμάνια δημιουργούνται, δραστηριοποιούνται, βελτιώνονται καί αναπτύσσονται άπό κοινού καί παράλληλα μέ τήν εξέλιξη του πλοίου μέ άδιάκοπο έπηρεασμό καί άλληλοεξάρτηση καί γιά τό λόγο αυτό συμβαδίζουν καί συνυπάρχουν.

Η κατάσταση αυτή άπόλυτου δεσμού καί άμοιβαιότητας που ύπάρχει διευκολύνει τήν ανάπτυξη του θαλάσσιου έμπορίου, γιατί κατ' αυτό τό τρόπο επιτρέπει τήν διαμόρφωση σέ χαμηλά επίπεδα του κόστους παραγωγής που όπως είναι γνωστό ολοκληρώνεται μέ τήν κατάληξη του άγαθού στό χέρια του καταναλωτή.

Ο ρόλος των λιμανιών είναι λοιπόν θεμελιακός στή σοβαρή αυτή ύπόθεση που έχει χαρακτηριστεί έπιγραμματικά μέ τό σύνθετο σύγχρονο όρο «βιομηχανία των θαλάσσιων Μεταφορών», ύπονοώντας μία όργανωμένη καί σέ εύρεία κλίμακα παροχή υπηρεσιών στόν μεταφορικό τομέα.

Έξαιτίας της σοβαρής επίδρασης των λιμανιών στην οικονομία καί της άπαίτησης ιδιαίτερα μεγάλου χρόνου καί τεράστιων κεφαλαίων γιά τή δημιουργία τους άποτελούν αυτά κρατική ύπόθεση καί όργανο έθνικής οικονομικής πολιτικής. Σύμφωνα μέ τήν καθιερωμένη σέ διεθνές επίπεδο πρακτική τά περισσότερα κράτη στό πλαίσιο πενταετών οικονομικών προγραμμάτων κατασκευάζουν, εξοπλίζουν, συντηρούν καί εκμεταλλεύονται τά λιμάνια.

Τούς οικονομικούς πόρους γιά τίς επενδύσεις αυτής της κατηγορίας άντλούν συνήθως είτε άπό τούς δημόσιους προϋπολογισμούς είτε άπό έσω-

τερικούς δανεισμούς είτε ακόμη μέ προσφυγή στή διεθνή χρηματαγορά.

Στήν Ελλάδα ή καθιερωμένη κύρια πηγή άντλησης οικονομικών πόρων γιά τήν δημιουργία ανάπτυξη καί βελτίωση του λιμενικού δυναμικού είναι τό πρόγραμμα Δημοσίων Έπενδύσεων. Δευτερεύουσα πηγή άποτελεί ό δανεισμός άπό κρατικά ιδρύματα. Όμως λιμενικά έργα μικρής έκτασης καί σημασίας καθώς καί εργασίες συντήρησης άναλαμβάνονται άπό ίδιους πόρους των λιμανιών.

Σέ αντίσθάνμιση των οικονομικών αυτών θυσιών επιβάλλονται καί εισπράττονται διάφοροι φόροι, τέλη καί δικαιώματα που περιέχονται στους λιμενικούς φορείς γιά τή χρήση των εγκαταστάσεων, του έξοπλισμού καί των έξυπηρετήσεων που παρέχουν καί που άποτελούν τήν κυριώτερη πηγή έσόδων.

Οι επιβαρύνσεις αυτές συνήθως βαρύνουν τό πλοίο, τό φορτίο καί τόν έπιβάτη. Χώρες μέ πολυάριθμο λιμενικό δυναμικό είναι ύποχρεωμένες νά μεριμνούν γιά τή συντονισμένη ανάπτυξη του μέ τήν έφαρμογή ιδιαίτερου προγραμματισμού στό πλαίσιο μιάς ενιαίας λιμενικής πολιτικής, αφού οι σύγχρονες εξέλιξεις μεταβάλλουν μέ γρήγορο ρυθμό τό κομμάτι αυτό που έξυπηρετεί τίς θαλάσσιες μεταφορές. Έπιδίωξη καί στόχος της πολιτικής αυτής είναι συνήθως ή ύποταγή των τοπικών συμφερόντων στις έθνικές έπιταγές σύμφωνα μέ τίς γενικότερες επιδιώξεις της έξωτερικής έμπορικής πολιτικής, καθώς καί ό σχεδιασμός της λειτουργίας τους μέσα στό συνολικό κύκλωμα των έθνικών μεταφορών χωρίς έπαναλήψεις, ύπερεξοπλισμούς καί άνταγωνισμούς.

Ακόμη μέ ειδικά νομοθετικά μέτρα καταβάλλονται προσπάθειες γιά τήν κατάλληλη διακυβέρνησή τους, ώστε τά λιμάνια σάν μικροοικονομικές μονάδες νά λειτουργούν μέ τό μικρότερο δυνατόν οικονομικό κόστος, συνδυάζοντας μέ έπιτυχία τους συντελεστές της παραγωγής μέ τελικό σκοπό τήν γρήγο-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

ρη και ασφαλή διακίνηση των αγαθών.

Τό γεγονός ότι τα λιμάνια αποτελούν κρατική υπόθεση από τη μία πλευρά με την παρατηρούμενη άνοδο της οργανωμένης εργατικής δύναμης από την άλλη, καθώς επίσης η κοινωνική διαίρεση της εργασίας, η αντικατάσταση του ατόμου από ομάδες και τεχνολογικά μέσα είχαν σαν αποτέλεσμα την απόλυτη σχεδόν ανάληψη των δραστηριοτήτων των λιμανιών από το κράτος με κύρια παρέμβαση στην ίδια τη διοίκηση, με την ανάθεση των ποικίλων υποθέσεων κατά το μεγαλύτερο ποσοστό σε εκπροσώπους του ώστε να διατηρούν τον έλεγχό τους.

Ο ΘΕΣΜΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Χαρακτηριστικό παράδειγμα κρατικής υποταγής των λιμανιών αποτελεί ο θεσμός οργάνωσης, διοίκησης και λειτουργίας των λιμανιών στην Ελλάδα, όπου τα τελευταία είναι οργανωμένα κατά τα πρότυπα της Δημόσιας Υπηρεσίας. Τόσο οι Λιμενικοί Όργανισμοί όσο και τα Λιμενικά Ταμεία που έχουν συσταθεί είναι Νομικά πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου που επιδιώκουν καθαρά κρατικούς σκοπούς.

Αυτό έχει την έννοια ότι εάν οι σκοποί αυτοί δεν είχαν άναυτο ο' αυτά, θα επιδιώκονταν από το ίδιο το κράτος με μία από τις υπηρεσίες του. Τα Νομικά αυτά πρόσωπα είναι αυτοδιοικούμενα καθύλην, γιατί τους έχει άναυτο κατά αποκλειστικότητα η διοίκηση των υποθέσεων του κάθε λιμανιού που άσκειται με ιδιαίτερα όργανα και οικονομικά μέσα.

Ταυτόχρονα είναι αυτοδιοικούμενα κατά τόπο, γιατί ο κύκλος της δράσης τους συνδέεται με συγκεκριμένο έδαφος ή χώρο.

Από οικονομική άποψη τα Έλληνικά Λιμάνια είναι θεσμός μονοπωλιακής μορφής έντασης κεφαλαίου με χαρακτηριστική την έκδηλωση της συμμετοχής του κράτους στην παραγωγή, ώστε

νά ενεργεί σε μέσο έπηρεασμού στην κατανομή των έθνικών οικονομικών πόρων.

Οι Λιμενικές Υπηρεσίες σαν Ν.Π.Δ.Δ. διαφέρουν χαρακτηριστικά από τις Δημόσιες Έπιχειρήσεις. Οι τελευταίες άσκούν τις δραστηριότητες τους σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας χάριν του δημοσίου συμφέροντος, ενώ τα λιμάνια διέπονται από την νομοθεσία που ρυθμίζει την λειτουργία των υπηρεσιών του ίδιου του κράτους.

Κοινά χαρακτηριστικά των δύο αυτών θεσμικών περιπτώσεων μπορούν να άναφερθούν σε γενικές γραμμές: α) Η κοινότητα των σκοπών δηλ. η επιδίωξη του Δημοσίου συμφέροντος β) η άυτονομία δηλ. δέν συγχέονται με τις υπηρεσίες του ίδιου του κράτους, γ) ο διορισμός των διοικήσεων τους από την κυβέρνηση και δ) η στρατηγική θέση που κατέχουν στην Έθνική Οικονομία, έπειδή συνδέονται με όλες τις άλλες παραγωγικές δραστηριότητες.

Οι λόγοι που συνηγόρησαν στην δημιουργία των υπόψη Ν.Π.Δ.Δ. μπορούν να συνοψιστούν στους παρακάτω:

α) Ο διοικητικός, γιατί τα όργανά τους άπασχολούνται αποκλειστικά με την άρμοδιότητα αυτή και έχουν άμεση αντίληψη των ειδικών συνθηκών τους. Έτσι διοικούν με μεγαλύτερη έπιτυχία τις υποθέσεις τους.

β) Ο οικονομικός, γιατί η οικονομική άυτοτέλεια παρέχει τη δυνατότητα έπιτυχέστερης οικονομικής διοίκησης ενώ παράλληλα είναι δυνατόν να προσελκύσει άωρεές και κληροδοτήματα.

γ) Ο δημοσιονομικός, γιατί οι φόροι τά τέλη ή τά δικαιώματα καταβάλλονται εύχερέστερα όταν πρόκειται για ειδικό σκοπό παρά άόριστα για τό κράτος.

δ) Ο πρακτικός, γιατί η άνάθεσή τους άρχικά στους δήμους δέν εύδοκίμησε.

Οι λιμενικοί φορείς στην χώρα μας άκολουθώντας τά διεθνή παραδεκτά διοικούνται άπο συλλογικά όργανα που φέρνουν την όνομασία διοικητικά συμβούλια, ή λιμενικές έπιτροπές άνάλογα με τό άν άναφέρονται σε λιμενικούς όργανισμούς ή λιμενικά ταμεία αντίστοι-

χα.

Στά συλλογικά αυτά όργανα συμμετέχουν εκπρόσωποι του κράτους, ύπηρεσιακοί παράγοντες, άντιπρόσωποι των παραγωγικών και έπαγγελματικών οργανώσεων, εκπρόσωποι των εργαζομένων και της τοπικής άυτοδιοίκησης, ειδικοί έπιστήμονες κλπ.

Οι παράγοντες αυτοί με τις γνώσεις και την έμπειρία που διαθέτουν μαζί με τά ενδιαφέροντά τους για όμαλή και άπρόσκοπτη λειτουργία συντελούν στην έκπληρωση του σκοπού για τόν όποιον έχουν συσταθεί οι ύπηρεσίες αυτές. Παράλληλα λειτουργεί όμαλά ο θεσμός της νομαρχιακής άποκέντρωσης γιατί οι άποφάσεις των περιφερειακών από αυτές ύπηρεσιών έγκρίνονται από τους κατά τόπους νομάρχες.

ΦΟΡΕΙΣ ΑΡΜΟΔΙΟΙ ΓΙΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Έπειδή όλοι οι λιμενικοί φορείς άνήκουν στην εύρύτερη διοικητικά έννοια της δημόσιας ύπηρεσίας στά πλαίσια της λειτουργίας τους συμπλέκονται με την καθύλην άρμοδιότητα πολλών ύπουργείων.

Τό γεγονός αυτό έπηρεάζει ουσιαστικά και καίρια την λειτουργία, τις δραστηριότητες και την άνάπτυξη των λιμανιών, πράγμα που άποβαίνει σε βάρος της όλης λειτουργίας του θεσμού.

Θέματα που άποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτής της έμπλοκής είναι π.χ. η επάνδρωση των λιμενικών ύπηρεσιών με προσωπικό, ή δημιουργία βιομηχανικών ζωνών, ή εγκατάσταση βιομηχανιών σε παραθαλάσσιες περιοχές με ιδιωτικές ή δημόσιες επενδύσεις και ή παράλληλη ίδρυση λιμενικών εύκολιών για την έξυπνέυσή τους, ή ίδρυση έλεύθερων έμπορευματικών ζωνών, ή έπίλυση εργατικών θεμάτων, ή θέση της τοπικής άυτοδιοίκησης έναντι των λιμενικών φορέων κλπ. Η έμπλοκή αυτή στη σύγχρονη όργάνωση του κράτους και την άνάπτυξη της οικονομίας είναι φυσιολογική και άναπόφευκτη, τά προβλήματα όμως που δημιουργούνται πρέπει να υποθέσουμε ότι όφείλονται μάλλον στην έλλειψη

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1 JJ
TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G.

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

συντονισμού και της απαραίτητης συνεργασίας μεταξύ των φορέων που είναι αποτέλεσμα του γεγονότος ότι η νομοθεσία δεν ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις προγραμματισμού και ευρύτερου συντονισμού της δράσης της κρατικής μηχανής που έχει διογκωθεί. Φορέας έποπτείας των λιμενικών φορέων στα πλαίσια της διοικητικής οργάνωσης του λιμενικού συστήματος είναι το Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας. Το τελευταίο ασκεί διοικητική και οικονομική έποπτεία και είναι αρμόδιο για το Γενικό Σχεδιασμό ανάπτυξης του Λιμενικού δυναμικού και τη διαμόρφωση της ασκούμενης Λιμενικής Πολιτικής.

Την ευθύνη για την σύνταξη τεχνικοοικονομικών μελετών και εκτέλεση λιμενικών έργων της χώρας έχει το Υπουργείο Δημοσίων Έργων.

Αξιοσημείωτο στην προκειμένη περίπτωση είναι ότι εκτός από την απαίτηση υψηλού κόστους επένδυσης για τα λιμενικά έργα και ό χρόνος κατασκευής των λιμενικών έργων καλύπτει έκτεταμένα χρονικά διαστήματα.

Τό γεγονός αυτό οφείλεται σε δύο κυρίως λόγους:

α) Στην έποχικότητα κατασκευής λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών και

β) Στην αδυναμία απορρόφησης κονδυλίων από έλλειψη μέσων.

Με την ανάπτυξη όμως και κατασκευή λιμανιών είναι αρμόδιοι και άλλοι φορείς όπως:

α) Ο Έλληνικός Όργανισμός Τουρισμού που σχεδιάζει και κατασκευάζει έργα υποδομής και εξοπλισμού για την εξυπηρέτηση σκαφών άναυσης (μαρίνες).

β) Το Υπουργείο Γεωργίας που είναι υπεύθυνο για την προστασία και ανάπτυξη της αλιείας και για το σκοπό αυτό προγραμματίζει και κατασκευάζει αλιευτικά καταφύγια και ιχθυόσκαλες.

γ) Οι δημόσιες επιχειρήσεις όπως η ΔΕΗ για την εξυπηρέτηση των αναγκών της κυρίως σε καύσιμα. Για το λόγο αυτό κατασκευάζει ιδιόκτητα λιμενικά έργα.

δ) Οι ιδιωτικές βιομηχανικές επιχειρήσεις για την εξυπηρέτηση των αναγκών σε πρώτες ύλες και έτοιμα προϊόντα.

Από την ανωτέρω παράθεση προκύπτει μία πολύ σοβαρή διαπίστωση.

Για τα θέματα της ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας έχουν συναρμοδιότητα εύαριθμοι φορείς. Για την όρθολογική λοιπόν λειτουργία του όλου αυτού διοικητικού σχήματος είναι τελείως απαραίτητη η στενή συνεργασία και συντονισμός των υπηρεσιών αυτών με ειδική θεσμική ρύθμιση για την υιοθέτηση και εφαρμογή των αναπτυξιακών προγραμμάτων, ώστε αυτά να είναι έναρμονισμένα μέσα στο σύνολο του λιμενικού δυναμικού για να μη δημιουργούνται επικαλύψεις, δυσμενείς αλληλεπιδράσεις και περιττές δαπάνες αφού τα έργα αυτά χαρακτηρίζονται από μεγάλη διάρκεια ζωής και είναι πολυδάπανα.

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ

Στα πλαίσια της λειτουργίας των λιμανιών περιλαμβάνεται όπως είναι φυσικό και ο τομέας των φορτοεκφορτώσεων. Την ευθύνη για αυτές στα λιμάνια που είναι οργανισμοί την έχουν οι υπηρεσίες τους και το εργατικό δυναμικό αποτελεί μόνιμο προσωπικό.

Αντίθετα στα Λιμενικά Ταμεία την ευθύνη την έχουν οι κατά τόπους επιτροπές ρύθμισης φορτοεκφορτώσεων που είναι αποκεντρωμένες υπηρεσίες του Υπουργείου Έργων και επεξεύονται από αυτό διά των Νομαρχιών.

ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Αναφερόμενοι στο ιστορικό μέρος της δημιουργίας και ανάπτυξης των λιμανιών της χώρας διαπιστώνεται ότι επιδίωξη του κράτους ήταν η εξυπηρέτηση των πολυάριθμων και άμεσων αναγκών που ήταν ζωτικές και πιεστικές. Η έκταση και το μέγεθος των αναγκών αυτών και η έλλειψη μακροπροθέσμων προοπτικών για το μέλλον, σε συσχετισμό με την έλλειψη οικονομικών μέσων από τις πολυάριθμες ιστορικές περιπτώσεις ήταν οι καθοριστικοί παράγοντες ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού.

Για τους λόγους αυτούς παρουσιάζει

σήμερα ικανά μειονεκτήματα που συνοπτικά εκτίθενται παρακάτω:

α) Ασφυκτικός κλοιός των λιμανιών από τις πόλεις στα πλαίσια των οποίων αναπτύχθηκαν.

β) Ανεπαρκείς χερσαίες προσπελάσεις προς τα λιμάνια.

γ) Περιορισμένοι χερσαίοι λιμενικοί χώροι στεγασμένοι και ελεύθεροι για αποθήκευση.

δ) Φτωχός ή έλλιπής μηχανολογικός εξοπλισμός.

ε) Μεγάλος αριθμός λιμανιών με περιορισμένες δυνατότητες όπωςδήποτε μεγαλύτερος του αναγκαίου.

στ) Νηπιακή και έλλιπής οργάνωση του μεγαλύτερου αριθμού των λιμενικών υπηρεσιών.

ζ) Άπουσία αναγκαίων οικονομικών πόρων.

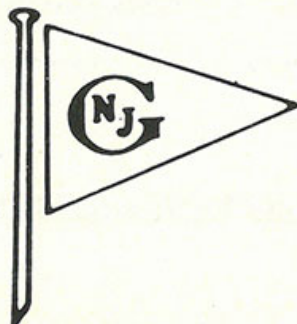
η) Ανεπαρκής πραγματικών ελεύθερων έμπορευματικών και βιομηχανικών ζωνών στα πλαίσια της λειτουργίας των λιμανιών για την δημιουργία, υποβοήθηση και ανάπτυξη του έμπορου και της βιομηχανίας.

θ) Αδυναμία του υφιστάμενου λιμενικού δυναμικού να ικανοποιήσει τις ανάγκες των ιδρυομένων βιομηχανιών ή να υποβοηθήσει το πρόβλημα εγκαταστάσεώς τους για την όρθολογική αντιμετώπιση των μεταφορικών απαιτήσεων.

Η ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Τό πρόβλημα έπομένων της παραπέρα ανάπτυξης των Έλληνικών λιμανιών στα πλαίσια μιας ένιας λιμενικής πολιτικής είναι σοβαρό, πολύ δύσκολο, εξειδικευμένο και επείγον αν λάβει κανείς υπόψη του όλα τα παραπάνω στοιχεία που σε τόσο άδρες γραμμές αναφέρθηκαν. Υποστηρίζεται στην προκειμένη περίπτωση ότι τό έργο αυτό θά ήταν πολύ απλούστερο και εύκολοτερο σε χώρα με πλήρη έλλειψη λιμενικής υποδομής. Η κατάσταση όμως που υπάρχει είναι μία πραγματικότητα που δεν επιδέχεται υποθέσεις αυτής της μορφής.

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

ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Ανεξάρτητα από το πρόβλημα της διαμόρφωσης και εφαρμογής ένιαίας λιμενικής πολιτικής για την ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής που υπάρχει στο σύνολό της με τη λήψη μέτρων οργανωτικών, διοικητικών, λειτουργικών, κοινωνικών, οικονομικών κλπ. στα πλαίσια ενός βραχυπρόθεσμου, μεσοπρόθεσμου ή μακροπρόθεσμου σχεδιασμού, υπάρχουν και οι στόχοι τους οποίους όφείλει να επιδιώκει ένας λιμενικός φορέας στα πλαίσια εκπλήρωσης της αποστολής του, ώστε σάν κλάδος της εθνικής οικονομικής ζωής που είναι να συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη.

Αυτοί οι στόχοι μπορεί να αναφέρονται:

α) Στόν όγκο και την ποιότητα των λιμενικών εξυπηρετήσεων.

β) Στό ύψος και την δομή των τιμολογίων.

γ) Στό μέγεθος των επενδύσεων.

δ) Στήν αποδοτικότητα των απασχολούμενων κεφαλαίων και την αυτοχρηματοδότηση

ε) Στήν επιλογή, εκπαίδευση και βελτίωση του υπαλληλικού και εργατοεχνικού προσωπικού.

Στά πλαίσια της γενικότερης λιμενικής πολιτικής του κράτους οι στόχοι αυτοί πρέπει να είναι έναρμονισμένοι και συντονισμένοι με τις ευρύτερες επιδιώξεις αυτού του τομέα της οικονομίας, αλλά και εκείνων της εμπορικής, βιομηχανικής και συγκοινωνιακής πολιτικής

για την μεγιστοποίηση των ωφελημάτων της Εθνικής οικονομίας.

Μέσα στο κύκλο των δραστηριοτήτων ενός λιμανιού τα συστατικά στοιχεία του κόστους λειτουργίας του είναι ένα θέμα πολύ σημαντικό και ταυτόχρονα πολύ δύσκολο για να αποτιμηθεί γιατί το αντικείμενο λιμάνι είναι για τη χώρα μας καθαρά κρατική υπόθεση, στην οποία εκτός από τα οικονομικά κριτήρια υπεισέρχονται και πολύ άλλοι παράγοντες με σπουδαιότερο τόν κοινωνικό, που κάνουν πολυδιάστατη την όλη υπόθεση. Γενικά πάντως μπορούμε να απαριθμήσουμε ώρισμένες από τις σημαντικότερες δαπάνες που συνιστούν το λειτουργικό κόστος, όπως:

α) Δαπάνες προσωπικού πάσης φύσεως και κατηγορίας

β) Δαπάνες για καύσιμα, υλικά και λοιπά αγαθά

γ) Γενικές διοικητικές δαπάνες όπως ενοίκια, μεταφορικά κλπ.

δ) Οί πάσης φύσεως τόκοι

ε) Τά ασφάλιστρα

στ) Οί πάσης φύσεως έμμεσοι φόροι

ζ) Τό κόστος του μηχανικού εξοπλισμού και του πάγιου κεφαλαίου.

η) Τό κόστος του χρόνου του παραβλημένου πλοίου κλπ.

ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ

Απέναντι στους παράγοντες αυτούς που συνιστούν τό λιμενικό κόστος υπάρχουν τά αύστηρά νομοθετημένα έσοδα των λιμανιών που προέρχονται ά-

πό ρητά αναφερόμενες εισπράξεις πέρα από τις όποιες κανένα άλλο βάρος δεν μπορεί να επιβληθεί από τούς λιμενικούς φορείς, γιατί θά θεωρηθεί ότι βρίσκεται έξω από τις κοινωνικές επιδιώξεις του κράτους και τις αρχές του διεθνούς ανταγωνισμού. Παρά τόν ικανό αριθμό των πηγών εισοδήματος που υπάρχει, τά έσοδα των περισσότερων λιμενικών φορέων της χώρας είναι πενιχρά και δεν επαρκούν για την στοιχειώδη κάλυψη των αναγκών τους. Τό γεγονός αυτό αποτελεί και τό κυριότερο μειονέκτημα του θεσμού.

Πάντως τά λιμάνια σάν επιχειρήσεις που είναι στην ουσία τους είναι υποχρεωμένα από τό προνόμιό που τούς έχει παραχωρηθεί από τό κράτος να εξυπηρετούν μονοπωλιακά τις θαλάσσιες μεταφορές και να παρέχουν: α) Τίς υπηρεσίες τους στους πελάτες τους κανονικά ικανοποιώντας οποιαδήποτε ζήτηση με καθορισμένα γνωστά τιμολόγια (τιμές).

β) Νά έγγυώνται την κανονική προφορά των υπηρεσιών τους απαλλασσόμενα μόνο σέ πολύ εξαιρετικές περιπτώσεις, τίς όποιες όφείλουν να δικαιολογούν απόλυτα στόν φορέα που τά έποπτεύει.

γ) Νά μή προβαίνουν σέ διακρίσεις μεταξύ των πελατών τους που παρουσιάζουν τά ίδια χαρακτηριστικά και συμπεριφορά.

(συνεχίζεται)

Υ.Γ. Οί διατυπούμενες γνώμες αποτελούν προσωπικές απόψεις του συγγραφέα, που ενδέχεται να μην άπνηχούν τίς απόψεις του Υπουργείου Έμπορ. Ναυτιλίας.

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

Phones: 4134007/125297
Telex: 212801 (MARL GR.)

Μιά αξιόπαινη έκδοση του κ. Μ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ

«Η κρίση στο Αιγαίο»

Δέν θά μπορούσε νά διαλέξει μιά πρό επίκαιρη στιγμή από τή σημερινή, μέ τή γνωστή ένταση μεταξύ τών έλληνο-τουρκικών σχέσεων, γιά τή παρουσίαση του βιβλίου του μέ τόν παραπάνω καυτό τίτλο ο φίλος, έφοπλιστής κ. Μίνως Κυριακού.

Στή κατάμεστη από "Έλληνες καί ξένους δημοσιογράφους αίθουσα τής «Μεγάλης Βρεταννίας» καί μέ τή παρουσία του άρχηγού τής 'Αξιωματικής 'Αντιπολιτεύσεως κ. Κων. Μητσotάκη, βουλευτών καί διπλωματών, ο κ. Κυριακού παρουσίασε στίς 8 'Ιουλίου τήν ελληνική έκδοση τής πρώτης του συγγραφικής εργασίας 218 σελίδων, ή όποία δίνει ένα έθνικό στίγμα στήν έλληνοτουρκική κρίση καί κωδικοποιεί όλες τς παραμέτρους καί τς πτυχές τής κρίσεως στο Αιγαίο.

Παρών στήν εκδήλωση καί ένας παλιός φίλος τής 'Ελλάδος καί δραστήριο μέλος του «Γκρήκ Λόμπυ», ο Εύγένιος Ρωσσίδης, πρώην ύφυπουργός Οικονομικών τών 'Ηνωμένων Πολιτειών καί πρόεδρος τώρα του «'Αμερικαν 'Ελλένικ 'Ινστιτιούτ».

Πάρα πολλά έχουν λεχθεί τά τελευταία χρόνια γιά τά αίτια πού όδήγησαν στή σημερινή κρίση στο Αιγαίο, τήν όποία κλιμακώνει επικίνδυνα ή Τουρκική επιθετικότητα, αλλά σχεδόν τίποτε δέν έχει γραφεί.

Η πρωτοτυπία καί ή σπουδαιότης του βιβλίου του κ. Κυριακού, ό όποιος έχει ρίζες καταγωγής από τήν Κωνσταντινούπολη, έγκειται μεταξύ άλλων λοιπόν στο γεγονός ότι περιέχονται σ' αύ-



τό εκείνα τά στοιχεία πού έπισημαίνουν όλες τς πτυχές του προβλήματος καί βεβαίως οι απόψεις του συγγραφέα στο μεγαλύτερο πρόβλημα πού αντιμετώπιζει ή σύγχρονη 'Ελλάδα. Γραμμένο σέ γλαφυρό ύφος, ώστε νά διαβάζεται εύχάριστα, μέ πλούσια εικονογράφηση, τό πόνημα αποδεικνύει ότι ο συγγραφέας έντρύφησε γιά μεγάλο χρονικό διάστημα σέ μιά πλούσια βιβλιογραφία γιά νά πετύχει τό σκοπό του.

Τήν ενδιαφέρουσα έκδοση παρουσιάζει ο κυπριακής καταγωγής κ. Ρωσσίδης, λέγοντας ότι τήν θεωρεί «πολύ σημαντική γιά τήν ενημέρωση τών 'Ελληνοαμερικανών καί τών 'Αμερικανών σχετικά μέ τήν ιστορία του Αιγαίου. 'Ακόμη ο εύγλωττος κ. Ρωσσίδης υπογράμμισε ότι τό «βιβλίο αποτελεί μία απόδειξη του τί μπορεί νά κάνει ένας άνθρωπος μόνος του καί ή ιδιωτική πρω-

τοβουλία γιά ένα τέτοιο έθνικό θέμα όπως ή κρίση στο Αιγαίο», καί δήλωσε ότι θά φροντίσει τό βιβλίο νά φθάσει σέ κάθε σημείο τής 'Ομογένειας.

Ο κ. Ρωσσίδης, πού κινεί μιά έκστρατεία ενημέρωσης τής αμερικανικής κοινής γνώμης στα θέματα του Αιγαίου καί τής Κύπρου, υποστήριξε ότι στήν 'Αμερική ελάχιστα γνωρίζουν τί ακριβώς συμβαίνει στίς έλληνοτουρκικές σχέσεις καί πολύ περισσότερο άγνοούν ότι οι "Έλληνες έχουν δίκαιο. 'Υποστήριξε ακόμα ότι πρέπει νά υπάρξει μιά πλατιά ενημέρωση στα τέσσερα κέντρα, τό Κογκρέσσο, τήν κυβέρνηση, τά μαζικά μέσα ενημέρωσης καί τήν ακαδημαϊκή κοινότητα τών ΗΠΑ, γιά νά μπορεί νά ληφθεί μιά πολιτική απόφαση εύνοϊκή γιά τήν 'Ελλάδα.

Η άγγλική έκδοση του βιβλίου του κ. Κυριακού παρουσιάσθηκε πρό εβδομάδων στο Κληρικολαϊκό Συνέδριο τό όποιο πραγματοποιήθηκε στο Ντάλλας, Τέξας υπό τήν προεδρία του 'Αρχιεπισκόπου 'Ιακώβου, ό όποιος προώθησε ένα αντίγραφο στο γραφείο του 'Αμερικανού ύπουργού 'Εξωτερικών κ. Σούλτζ.

Κλείνοντας, συχαίρουμε τόν συγγραφέα γιά τήν πολύ αξιόλογη εργασία του αλλά καί γιά τήν ευρωπαϊκή παρουσίασή της, ή όποία συμπληρώθηκε μέ τή δεξίωση πού παρέθεσε τήν έπομένη στα ίδια σαλόνια τής «Μεγάλης Βρεταννίας, όπου παραβρέθηκαν ακαδημαϊκοί, καθηγητές, βουλευτές, πρέσβεις καί πολλοί επιχειρηματίες καί ναυτιλιακοί παράγοντες.

NIPPON YUSEN KAISHA

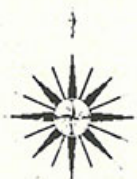
(N.Y.K. LINE - TOKYO)

Τακτική Γραμμή έξ 'Ιαπωνίας καί τανάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
μέ προσεγγίσεις καί είς έτέρους λιμένας "Απω 'Ανατολής.

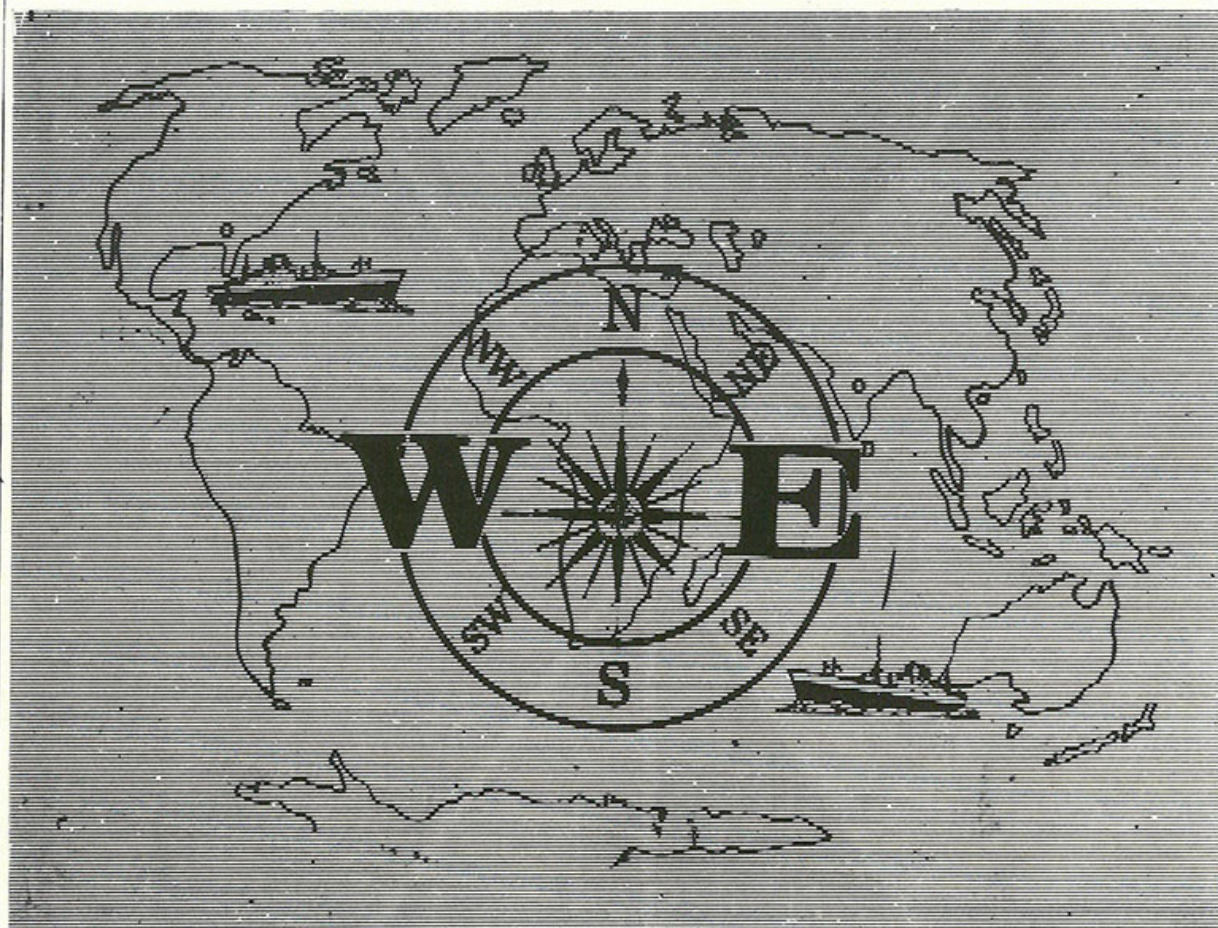
Γενικοί Πράκτορες δι' όλην τήν 'Ελλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥ'Ι'ΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

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



HELLARABIA Bunkers



10 YEARS

OF CONTINUOUS SERVICE IN THE BUNKERING
WORLD, ALWAYS GUARANTYING TOP QUALITY
EFFICIENCY, PROMPTNESS

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A.
Marine Building
1, Skouze Str.,
Piraeus 185 35

Tel: 4183875-6/4514664
Tlx: 21-1775 Mare Gr
21-3621 Anko Gr

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

‘Ολοκληρωμένα ηλεκτρονικά προγράμματα πλοίου

‘Η τοποθέτηση σήμερα τόσων πολλών ηλεκτρονικών μηχανημάτων, ακόμη και στα μικρότερα μοντέρνα πλοία, άφηνει κατάπληκτο το μέγεθός των πραγμάτων της Ναυτιλίας. Παρ’ όλα αυτά, σε πολλά τέτοια είδη μηχανημάτων που εκπληρούν ειδικούς ρόλους δεν γίνεται πλήρης χρήση των δυνατοτήτων τους, λόγω βλάβης ή και αδυναμίας του προσωπικού να εκμεταλλευθεί την πληρή απόδοσή τους. Έρωτάται λοιπόν ποιος είναι ο καλλίτερος τρόπος να αποστραγγίσουμε τη μεγίστη χρησιμότητα των ηλεκτρονικών μηχανημάτων του πλοίου; ‘Η απάντηση ίσως να βρίσκεται στον όρο «Όλοκληρωση», που προβάλλεται σήμερα γύρω μας πολύ συχνά, από τους κατασκευαστές ναυτιλιακών ηλεκτρονικών μηχανημάτων, αλλά και από τους οικονομολόγους.

Δύο εταιρίες πολυεθνικές, βρίσκονται σήμερα στη πρώτη γραμμή μάχης αυτής της ιδέας και προσπάθειας και είναι η ‘Αγγλική «Racal Marine systems» και η Γερμανική «Krupp Atlas Elektronik».

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ RACAL

‘Η εταιρία Racal παρουσιάζει ένα αριθμό ολοκληρωμένων ηλεκτρονικών συστημάτων, κάτω από το όνομα - όμπρέλα ISES από τα αρχικά των ‘Αγγλικών λέξεων integrated ship electronic systems. Τό ISES είναι μία οικογένεια συστημάτων σχεδιασμένων να συντονίζουν επιχειρησιακά κέντρα πλοίου όπως, γέφυρα — μηχανοστάσιο — χώρο χειρισμού φορτίων και άλλες διοικητικές λειτουργίες πλοίου. Τα άτομα συστήματα π.χ. μόνο γέφυρας ή μηχανοστασίου, κλπ. μπορούν να σταθούν και μόνα τους ή μπορούν να συνδεθούν μεταξύ τους. Σύμφωνα με τη Racal, τα ολοκληρωμένα συστήματα μπορούν να ελαττώσουν το κόστος λειτουργίας. Παρέχουν εύκολα αντιληπτές πληροφορίες στο πλήρωμα και μάλιστα εγκαίρως και με ακρίβεια. Τα συστήματα αυτά, είναι εύελικτα και εύκολα στην εγκατάσταση και στη συντήρηση.

Γέφυρα:

Τό πιο βασικό ολοκληρωμένο σύστη-

μα γέφυρας της Racal, είναι τό «IBES» από τα αρχικά των αγγλικών λέξεων integrated bridge electronic system. Αυτό τό σύστημα συνδέει ένα ραντάρ τύπου Agra με μία μονάδα MNS-2000 που είναι πολλαπλής ευαισθησίας ναυτιλιακός δέκτης, με διαδικασία επεξεργασίας σε σειρά πολλών πληροφοριών και προγραμμάτων. Ένας αυτόματος πιλότος και αυτόματος ηλεκτρονικός χάρτης μπορούν να προστεθούν στο σύστημα.

Στή καρδιά του συστήματος «IBES-100», είναι ή μονάδα MNS-2000, της εταιρίας Racal - Decca που βασικά λειτουργεί σαν ναυτιλιακός δέκτης γήινων και διαστημικών προγραμμάτων. Δίνει τό στίγμα του πλοίου χρησιμοποιώντας είτε γήινα ηλεκτρονικά δίκτυα, είτε διαστημικά, δηλαδή Decca ή Loran-C ή Omega ή Satnav. Βασικά ή μονάδα είναι συνδεδεμένη και με τά τέσσερα αυτά συστήματα. Τό καλλίτερο και πιο εξυπηρετικό σύστημα, ανάλογα με τη περίπτωση διαλέγεται αυτόμάτως από τη συσκευή, ανάλογα με τό στίγμα του πλοίου στην επιφάνεια της Γης. ‘Η μονάδα MNS-2000 συνδέεται με τήν όθόνη Agra της εταιρίας Racal - Decca της σειράς Master 1690. ‘Ο ναυτίλος χειριστής μπορεί να βλέπει μία εμφάνιση εικόνας video σε οποιαδήποτε κλίμακα μεταξύ 3 και 24 ν.μ. όπου φαίνεται ή θέση του πλοίου σε συσχέτισμό με τήν ακολουθούμενη πορεία.

‘Η μονάδα MNS - 2000 μπορεί επίσης να συνδεθεί με τόν αυτόματο πιλότο, φυσικά και πάλιν της Racal - Decca, ώστε να παρέχει στο ναυτίλο αυτόματη υποτίπωση στίγματος. ‘Όταν γίνει ή πλήρης εγκατάσταση όλων των ολοκληρωμένων ηλεκτρονικών συστημάτων τότε ό προαιρετικός αυτόματος ηλεκτρονικός χάρτης δείχνει τό στίγμα του πλοίου συνεχώς, προβάλλοντας μία δέσμη φωτός επάνω σε ένα κανονικό υδρογραφικό χάρτη.

‘Η μονάδα MNS-2000 μπορεί επίσης να συνδεθεί με τό δορυφορικό ναυτιλιακό δέκτη του πλοίου. Για μεγάλα πλοία, ή εταιρία Racal - Decca προσφέρει ή μονάδα IBES - 1000 ή οποία παρέχει περισσότερες λειτουργικές πληροφορίες, δηλαδή λειτουργικές πληροφορίες διοικητικής και οικονομικής φύσεως παράλληλα με τίς ναυτιλιακές λειτουργίες.

Μηχανοστάσιο:

‘Η μονάδα ISIS-450 από τά αρχικά των αγγλικών λέξεων integrated ship instrumentation system παρέχει πλήρη ικανότητα για πλοία άνεπάνδρωτου μηχανοστασίου, πλήρως αυτοματοποιημένα στο μηχανοστάσιο, χωρίς προσωπικό, για μηχανές ντήζελ ή για ατμοτουρμπίνες και για ηλεκτρογεννήτριες ντήζελ ή ατμοκίνητες με τουρμπίνα.

Τό ολοκληρωμένο αυτό ηλεκτρονικό πρόγραμμα είναι ένα διακλαδωμένο συντονιστικό σύστημα. ‘Όλες οι καταχωρήσεις πληροφοριών από τά διάφορα μηχανήματα προς τό κεντρικό σύστημα συνδέονται με νοήμονα ηλεκτρονική συσκευή, με τοπικό περιστρεφόμενο σύστημα ανακλαστήρος, διά του οποίου επιτυγχάνεται ή λήψη ηλεκτρονικών ραδιοκυμάτων από κάθε κατεύθυνση και με μονάδες έλέγχου.

Αυτή ή νοήμων ηλεκτρονική συσκευή ονομάζεται LSCU από τά αρχικά των ‘Αγγλικών λέξεων Local scanner control unit και τοποθετείται σε πολλούς και διαφόρους χώρους του μηχανοστασίου για παρακολούθηση όλων των βοηθ. μηχανημάτων. ‘Η μονάδα LSCU δρᾷ σαν τοπικός διερευνητής σε πολλά κουτιά συνδεσμολογίας. Σήματα προς και από τά αισθητήρα συστήματα του όλου πλάνου των μηχανών καταχωρούνται μέσα στα διάφορα κουτιά (junction boxes) της μονάδας LSCU.

‘Η πληροφορία από κάθε μηχανήμα, αναλύεται από τόν ηλεκτρονικό έγκέφαλο, γίνεται ψηφιακός αριθμός και μετατρέπεται σε μονάδες κατάλληλες για να διαβαστούν από μηχανικούς, προβάλλονται δε σε τοπική όθόνη έγκατεστημένη στο γραφείο του α’ Μηχανικού, ό οποίος έτσι τηρείται ένήμερος της όλης λειτουργικότητας του χώρου του μηχανοστασίου.

Χώρος φορτίου:

‘Η μονάδα ICES από τά αρχικά των αγγλικών λέξεων integrated cargo electronic system, επιβλέπει υπολογισμούς κοπώσεων και ευσταθείας σκάφους, έλέγχει φορτίο και έρμα, έλέγχει έργασίες και κίνηση συστήματος έλέγχου φορτοεκφορτώσεων, καθώς και ή στοιβασία του φορτίου, έλέγχει ήμερολόγια σχετικά με τά φορτία, σχέδια στοιβα-

σίας, σχέδια λειτουργίας, μέτρα ασφαλείας και μεθόδους συντήρησης μηχανισμού φορτοεκφορτώσεων.

Διοίκηση:

Η μονάδα IMAS (πάντα της εταιρείας Racal), από τα αρχικά των αγγλικών λέξεων integrated management administration system, μπορεί να εκτελέσει όλους τους διοικητικούς στόχους του πλοίου, καλύπτοντας προσωπικά αρχεία, λογαριασμούς μισθοδοσίας - τροφοδοσίας, αποθέματα υλικών και εφοδίων, προγραμματισμούς συντήρησης, κλπ. Η μονάδα αυτή αποτελείται από τον κεντρικό εγκέφαλο, σταθμό εργασιών, μεθόδευση πληροφοριών, πληροφορίες απογραφής και αποθήκευσης υλικών, ισχυρό εκτυπωτή, κλπ.

Η εταιρεία Racal μπορεί να εγγυηθεί την αρμονική συνεργασία με τα ναυπηγεία και με τις βιομηχανίες ηλεκτρονικού υλικού, που ήδη είναι σε χρήση στα άλλα πλοία στο στόλο ή στα γραφεία των ναυτιλιακών και άλλων εταιριών.

Όλα αυτά τα συστήματα Racal, όπως τα IBES, ISIS, ICES, ISES, και IMAS, μπορούν να αγοράσθούν ανεξάρτητα, ή μπορούν να συνδυασθούν μέσα σε ένα πλήρες σύστημα Racal - ISES

Εφαρμογή σε γιγαντιαίο μπάλκερ

Μία μονάδα τύπου RACAL - ISES θα τοποθετηθεί σε ένα μπάλκερ κάρριερ 220.000 DWT που ναυπηγείται τώρα στα ναυπηγεία της Ν. Κορέας. Το πλοίο αυτό θα χρησιμοποιήσει συστήματα τύπου IBES και ISIS. Σε αυτή την εγκατάσταση, η μονάδα IBES που ως γνωστόν είναι σύστημα γεφύρας, συνδέει μία μονάδα τύπου Racal MNS -2000 που είναι ναυτιλιακός δέκτης πολλαπλής ευαισθησίας, με ένα ραντάρ Arpa Racal και με ένα αυτόματο πιλότο μοντέλο Racal DP 780.

Η μονάδα MNS-2000 τροφοδοτεί τον αυτόματο πιλότο με τις απαιτούμενες εντολές, ανάλογα για τη σωστή πηδαιούχηση. Αυτό καθιστά το πλοίο ικανό

νά προχωρεί από ένα σημείο σε ένα άλλο σημείο ακριβέστατα και με τις εκάστοτε αναγκαίες διορθώσεις πορείας ανάλογα με την επίδραση των στοιχείων της φύσης.

Κατά τον ίδιο χρόνο, το ραντάρ Arpa γραφικά εμφανίζει τα μετρηθέντα σφάλματα ναυσιπλοΐας και τη διορθωμένη πορεία όπως αυτή προσδιορίζεται από τα στίγματα επάνω στον ν. χάρτη των δύο σημείων.

Τό σύστημα ISIS συντονίζει πάνω από 1200 σημεία στους χώρους μηχανοστασίου και φορτίου του μπάλκερ κάρριερ. Περιλαμβάνει πέντε κύριες εγχρωμες οθόνες όπου εμφανίζονται γραφικώς τα αποτελέσματα λειτουργίας όλων των μηχανημάτων, κυρίως και βοηθητικών, καθώς και τέσσερις δευτερεύοντες τελικοί σταθμοί.

Τό σύστημα αυτό επάνω στο μπάλκερ περιλαμβάνει ένα δίκτυο έξι προσωπικών ηλεκτρονικών υπολογιστών της IBM. Είναι δυνατόν να εκπέμψει πληροφορίες προς τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας μέσω δορυφορικών τηλεπικοινωνιών.

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ KRUPP-ATLAS

Η Γερμανική εταιρεία Krupp - Atlas συνεισφέρει σε μεγάλο ποσοστό στην ηλεκτρονική Τεχνολογία της Ναυτιλίας. Στην έκθεση EUROPORT στο Άμστερνταμ της Ολλανδίας, έδωσε μεγάλη εμφαση στο πακέτο των ολοκληρωμένων ηλεκτρονικών συστημάτων - προγραμμάτων για τη ναυτιλία. Η εταιρεία Krupp - Atlas διαθέτει το πλοίο έρευνών «Meteor» το οποίο ναυπηγήθηκε στα γερμανικά ναυπηγεία Schlichting για λογαριασμό του Γερμανικού Όμοσπονδιακού Υπουργείου Έρευνας και Τεχνολογίας. Τό σύστημα της Krupp - Atlas περιλαμβάνει μονάδες τέτοιες που εκτός από τις ναυτιλιακές ανάγκες του πλοίου, ασχολούνται και με έρευνες υδρογραφικών και υδροακουστικών προβλημάτων των βυθών.

Συστήματα ναυσιπλοΐας:

Τό σύστημα ναυσιπλοΐας της Atlas, μοντέλο Nacos-30 που τοποθετήθηκε στο πλοίο «Meteor», είναι εφοδιασμένο με συστήματα ραντάρ που έχουν «μπάντες» Χ & S που περιλαμβάνουν σχεδιασμούς και μελέτες ναυσιπλοΐας και υδρογραφικά συστήματα χαρτογράφησης της Krupp - Atlas.

Η μονάδα Dolog-20 της Atlas που περιέχεται στο σύστημα, είναι μία ηλεκτρονική συσκευή που ενεργεί σαν ηλεκτρονικό δορυφόρο τύπου Sonar-Doppler που μετρά τη ταχύτητα του πλοίου μέχρι βάθους θαλάσσης 600 μέτρων.

Τό όλο σύστημα υποστηρίζεται και από βυθομετρική μονάδα της Atlas μοντέλο Hydrosweeper για έντοπισμό υποβρυχίων σε πολεμική περίοδο.

Τό ολοκληρωμένο αυτό σύστημα «δένεται» με ραντάρ Arpa μοντέλο Atlas Arcap -200 αυτόματο και με αυτόματο πιλότο της Atlas, είναι δηλαδή ένα ολοκληρωμένο σύστημα με πρόγραμμα ναυσιπλοΐας τύπου γεφύρας σαν τα περιγραφέντα πιο πάνω της εταιρείας Racal.

Ένα σύστημα έλέγχου, μοντέλο Atlas NPL-1300, με πρόγραμμα ναυσιπλοΐας και ελέγχων, παρέχει εγχρωμα γραφικά διαγράμματα των άκτων, γραμμές ναυσιπλοΐας, γραμμές θέσεως, κλπ.

Υδρογραφικά συστήματα:

Τό σύστημα υδρογραφίας και χαρτογράφησης, μοντέλο Atlas Hydromap, με ηλεκτρονικό τρόπο τελειοποιεί και απλοποιεί τό όλο δύσκολο και πολύπλοκο έργο της υδρογραφικής υπηρεσίας, τυπώνοντας ναυτιλιακούς χάρτες αυτόματα με όλες τις δυνατές χρήσιμες ναυτιλιακές πληροφορίες, που μέχρι σήμερα απαιτούσαν πολύπλοκο έργο και πολύ προσωπικό εξειδικευμένο, τόσο για τη συγκέντρωση πληροφοριών όσο και για την εκτύπωση του χάρτη. Η Υδρογραφική υπηρεσία κάθε ναυτικού κράτους, σοφό θα ήταν να εφοδιασθεί με αυτά τα σύγχρονα ολοκληρωμένα ηλεκτρονικά συστήματα για επιτάχυνση και απλούστευση του όλου πολύπλοκου έργου της που βασικά προορίζεται για τη παγκόσμια ναυτιλία. Οι ιδιωτικές μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αφού άντελήφθησαν τό χρήσιμο έργο που προσφέρουν τό ολοκληρωμένα ηλεκτρονικά συστήματα, άρχισαν ήδη την εγκατάσταση επί των πλοίων τους μονάδων αυτού του είδους που υποβοηθούν τον πλοιοκτήτη στη τέλεια διαχείριση του στόλου του, με προφανή αποτελέσματα οικονομίας.

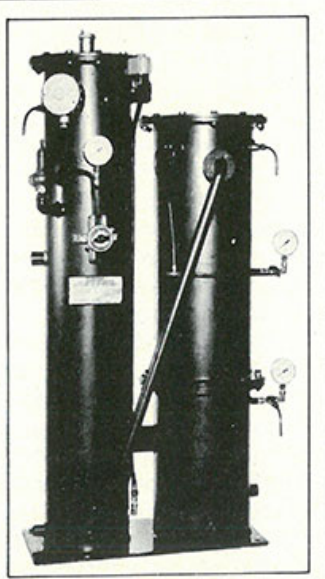
ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΡΥΠΑΙΟΣ

Purity under 5 PPM
15 PPM - IMO approved
under Res. A393 X

POSEIDON

Oily water separator acc. to MARPOL 73/78 for your vessels from 0,1m³ 5m³/HR. Compact size, low cost, easy to install, simple to maintain, immediate deliveries, 200 references.

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING
88, VAS. KONSTANTINOU AV. 185.36 PIRAEUS GREECE
TEL. 41.30.027 - 45.29.292 TLX : 21 1363 POLY GR





ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Σιτάρι για την ΕΣΣΔ

Σύμφωνα με τη σύμβαση που υπέγραψε η Σοβιετική Ένωση με την Αυστραλιανή Υπηρεσία Σίτου, η ΕΣΣΔ θα αγοράσει 2,5 εκατομμύρια τόννους σιταριού αξίας 500 περίπου εκατομμυρίων Αυστραλιανών Δολαρίων. Βάσει της συμφωνίας αυτής, ύστερα από τις αποστολές των 50.000 τόννων του Σίδνεϊ και των 21.500 τόννων του Νιουκάστλ, φορτώθηκαν τελευταία άλλοι 60.000 τόννοι. Παρ' όλα αυτά οι Αυστραλιανοί παραγωγοί παραπονούνται ότι σε μερικές διεθνείς αγορές και ιδίως στη Μέση Ανατολή είναι εκτεθειμένοι όχι μόνο για το σιτάρι, αλλά και για άλλα δημητριακά, όπως το κριθάρι, στις αμερικανικές εξαγωγές που απολαμβάνουν επιχορήγησης οι οποίες μπορεί να φθάσουν μέχρι δύο δολάρια ανά τόννο.

Η Αυστραλία παράγει ετησίως περί τα 16 εκατομμύρια τόννους σιταριού, έναντι των 60 εκατομμυρίων των ΗΠΑ και των 70 εκατομμυρίων της Ευρώπης. Όπως δήλωσε ο Διευθυντής της αρμόδιας υπηρεσίας της Νέας Ουαλλίας, για το μήνα Ιούνιο είναι προγραμματισμένη η φόρτωση 150.000 τόννων σιταριού επί 13 πλοίων με διάφορο προορισμό. Έλπιζεται επομένως ότι κατά το 1986 θα πραγματοποιηθεί η υπολογισθείσα εξαγωγή 6 εκατομμυρίων τόννων.

ΔΑΝΙΑ

Αποκλείονται οι λιμένες της Ν. Αφρικής

Παρά τις ελλείδες των Δανών έφοπλιστών, το Κοινοβούλιο της χώρας τους βρήκε τον καιρό πριν τις θερινές διακοπές να ψηφίσει το νομοσχέδιο που απαγορεύει στα δανικά πετρελαιοφόρα να προσεγγίζουν στα νοτιοαφρικανικά ύδατα. Οι Δανοί έφοπλιστές υποχρεούνται τώρα να περιλαμβάνουν στα ναυλοσύμφωνά τους ρήτρα προβλέπουσα ειδικώς ότι το πλοίο δεν πρόκειται να προσεγγίσει σε νοτιοαφρικανικά λιμένα.

Μολονότι το νομοσχέδιο που ψηφίστηκε είναι πιο απλό από το αρχικό που προέβλεπε γενικό μπουκοτάζ από όλα τα δανικά πλοία, οι έφοπλιστές ανησυχούν ότι αφήνεται ελεύθερο το πεδίο στους ανταγωνιστές τους και ιδίως στα άλλοτε πλοία - φυγεία του Σαλέν. Ιδιαίτερως μάλιστα θα υποφέρουν οι εταιρίες, όπως του Λόριτζεν, που είχαν ειδικευθεί στις μεταφορές νοτιοαφρικανικών φρούτων.

Έτσι ενώ το Κοινοβούλιο πιστεύει ότι ικανοποίησε εν μέρει τον έφοπλισμό της χώρας, οι εκπρόσωποί τους διαμαρτύρονται δι-

τι ο νέος νόμος θα άμαυρώσει σημαντικά την εικόνα της διεθνούς αξιοπιστίας τους.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Περικοπές στη ναυπηγική ικανότητα

Οδηγίες για νέα μείωση της ναυπηγικής παραγωγής των μεγάλων μονάδων εξέδωσε το Ιαπωνικό Συμβούλιο για την Αντιδράθρωση της Ναυτιλίας (CRSS), με στόχο την περικοπή στις δυνατότητες των ναυπηγείων κατά 20%. Δύο από τις μεγάλες ναυπηγικές εταιρίες, η Μισοού και η ΝΚΚ άφασαν να συνεργαστούν μειώνοντας αντίστοιχα τις εγκαταστάσεις τους. Σύμφωνα με ένα σχέδιο που είναι υπό μελέτη, η Μισοού θα κλείσει ένα ναυπηγείο στο Ταμάνο και η ΝΚΚ μία μονάδα στο Σιμίζου. Μία άλλη πρόταση περιλαμβάνει την συνένωση των επιχειρήσεων των δύο συγκροτημάτων στο Τσουρούμι και το Ταμάνο. Η Μισοού ελπίζει να επιτύχει συνολική μείωση της παραγωγής της από 477.000 τόννους σε 382.600 μείωση κατά 19,8%, ενώ συγχρόνως οι δυνατότητες της ΝΚΚ θα μειωθούν κατά 19,5%, από τους 362.000 στους 291.000 τόννους.

Οι τελευταίες μεγάλες περικοπές στην ναυπηγική παραγωγή της Ιαπωνίας έγιναν το 1979, όταν οι ναυπηγικές εσχάρες που ήταν ικανές για ναυπήγηση πλοίων χωρητικότητας άνω των 5.000 τόν. γκρός μειώθηκαν από 138 σε 73 και η συνολική χωρητικότητα σε 6,2 εκατ. τόννους.

Δείγμα της κρίσεως που πλήττει την ιαπωνική ναυπηγική παραγωγή είναι η ανάθεση μόνο τεσσάρων νέων παραγγελιών κατά τον τελευταίο μήνα, με αποτέλεσμα το συνολικό καρνέ των παραγγελιών των ναυπηγείων της χώρας να διαθέτει λιγότερους από 6 εκατομμύρια τόννους, για πρώτη φορά τα τελευταία έξι χρόνια.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Υφυπουργείο Θαλάσσης

Πρό του τέλους του έτους η Ισπανική Κυβέρνηση θα πρέπει να έχει δημιουργήσει χωριστό Υπουργικό φορέα υπό τον οποίο θα ανασυγκροτήσει όλες τις ναυτιλιακές υπηρεσίες και συγκεκριμένα τη Γενική Διεύθυνση Έμπορικης Ναυτιλίας, τη Γενική Γραμματεία Αλιείας, τη Γενική Διεύθυνση Λιμένων και Ακτών και το Ίδρυμα Κοινωνικής Ασφάλισης της Ναυτιλίας. Ο νέος Οργανισμός πιστεύεται ότι θα τεθεί σε ιεραρχική πολιτική τάξη Υφυπουργείου.

Με το νέο σύστημα θα τεθεί τέρμα στην στρατιωτική εξάρτηση της έμπορικης ναυτιλίας η οποία είχε επιβληθεί από 40ετίας. Η διυπουργική Επιτροπή η οποία έχει επιφορτισθεί με μελέτη και επεξεργασία του αναμορφωτικού αυτού νομοσχεδίου, πιστεύει ότι το νέο σύστημα εξασφαλίζει ένα διπλό πλεονέκτημα: Αφενός μείνουν την αποστρατικοποίηση των λιμενικών αρχών και αφετέρου τη δημιουργία ενός πολιτικού υποπουργικού φορέας που θα ενσωματώσει όλους τους τομείς του ναυτικού κύκλου, εξαιρουμένων μόνο των προβλημάτων εθνικής ασφαλείας.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Έντονη δραστηριότητα στα Βρεταννικά λιμάνια

Τα παραθαλάσσια λιμάνια στη Βρεταννία πέρυσιν διατήρησαν το επίπεδο δραστηριότητας - ρεκόρ που είχε επιτευχθεί το 1984 αφού μέσα απ' αυτά διακινήθηκαν φορτία συνολικού βάρους 446 εκατομμυρίων τόννων. Τα προσωρινά στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύτηκαν στις 22 Μαΐου από κοινού από το Βρεταννικό Υπουργείο Μεταφορών και από τον Σύνδεσμο Βρεταννικών Λιμένων, αποκαλύπτουν ότι οι συναλλαγές με άλλες χώρες αυξήθηκαν περισσότερο από 1% και έφτασαν τους 289 εκατ. τόννους. Οι εξαγωγές αυξήθηκαν κατά 8% εκατομμύρια τόννους ενώ οι εισαγωγές μειώθηκαν κατά δύο εκατομμύρια.

Η εσωτερική διακίνηση προϊόντων - το 75% της οποίας αποδίδεται στη διακίνηση καυσίμων χύδην - μειώθηκε κατά 2% και έφτασε τους 157 εκατομμύρια τόννους. Η διακίνηση πετρελαίου (που αφορούσε κυρίως πετρέλαιο για σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής) μειώθηκε κατά 4 εκατομμύρια τόννους. Η διακίνηση όμως του άνθρακα τριπλασιάστηκε και ξεπέρασε τους 10 εκατομμύρια τόννους.

SINGING BAMBOO

KINEZIKO ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ & ΦΙΛΩΝΟΣ 133α

(1ος όροφος) — ΠΕΙΡΑΙΑΣ

TEL. 45 26 358

CHINESE RESTAURANT

FILELLINON & FILONOS 133a (1st floor) PIRAEUS

Η συνολική διακίνηση καυσίμων χωρίς έντονες διακυμάνσεις έναντι του 1984, έφθασε τους 280 εκατομ. τόννους. Οι εισαγωγές των προϊόντων πετρελαίου μειώθηκαν κατά το ένα τρίτο και έφτασαν τους 20 εκατομ. τόννους, ενώ οι εξαγωγές άργου και διυλισμένου πετρελαίου αύξηθηκαν κατά 4 εκατομ. τόννους. Οι εισαγωγές άνθρακα αυξήθηκαν και έφτασαν τους 13 εκατομ. τόννους, ενώ οι εξαγωγές άνθρακα διπλασιάστηκαν από 2 σε 4 εκατομ. τόννους.

Τά έμπορεύματα που διακινήθηκαν από πλοία κοντεϊνερς και ρόλ-όν καθώς και τά έμπορεύματα άλλων τύπων ανήλθαν σε 57 εκατομ. τόννους, δηλαδή σημείωσαν αύξηση κατά δύο εκατομ. τόννους.

Η κίνηση με την ΕΟΚ

Από τό διεθνές έμπόριο της Βρεταννίας του οποίου ή διακίνηση γίνεται με θαλάσσια μεταφορικά μέσα, οι συναλλαγές με άλλες χώρες της Εύρωπαϊκής Κοινότητας έφτασαν τό 46% του συνόλου από πλευράς βάρους και τό 52% ως προς την αξία. Άλλες βασικές περιοχές συναλλαγών ήσαν οι Σκανδιναβικές χώρες, ή Βαλτική και ή Βόρειος Αμερική.

Κρούουν τόν κώδωνα

Η συνεχιζόμενη μείωση του αριθμού των υπό βρεταννική σημαία πλοίων και ή μεταφορά πολλών νέων μονάδων υπό ξένες σημαίες, θέτει αναγκαστικά τό έρώτημα αν ή Μ. Βρεταννία θά είναι σε θέση νά εξασφαλίσει τις βασικές της μεταφορές σε περίπτωση συγκρούσεως.

Επί τή αναλήψει των καθηκόντων του ό νέος Πρόεδρος του Βρεταννικού Ναυτιλιακού Συμβουλίου εξέφρασε την ανησυχία του για τό ναυτικό μέλλον της χώρας. Κατά την άποψη του ή μεταφορά υπό ξένη σημαία αποτελεί τις περισσότερες φορές τή μόνη λύση για τόν έφοπλιστή πριν από τήν έκποίηση του πλοίου του. Σήμερα ό βρεταννικός στόλος δέν αριθμεί παρά μόνο 600 πλοία μεταφορικής ικανότητας 15 εκατ. τόννων, ήτοι μόλις τό 3% του παγκοσμίου τοννάζ. Έν τούτοις ό στόλος που έλέγχεται από βρεταννικά συμφέροντα και τελεί υπό ξένες σημαίες περιλαμβάνει σήμερα τουλάχιστον 250 πλοία 6,5 εκατ. τόν. d.w. Ένα άλλο άνησυχτικό φαινόμενο είναι ή σχεδόν παντελής άπουσία παραγγελιών για νέα πλοία και ή συνεχής αύξηση της μέσης ηλικίας του βρεταννικού στόλου. Υπάρχουν βέβαια

παραγγελίες βρεταννών έφοπλιστών για καινούργιο τοννάζ της τάξεως των 250.000 τόννων, αλλά από αυτό μόνο 27.000 τόννοι έχουν παραγγελθεί στά έθνικά ναυπηγεία.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Κλοπές πετρελαίου

Η νορβηγική άστυνομία διεξάγει έρευνες για περιπτώσεις κλοπών από τό φορτίο, σε δεξαμενόπλοια που μετέφεραν πετρέλαιο από τόν Περσικό Κόλπο. Ήδη 13 Νορβηγοί έχουν συλληφθεί και ανακρίνονται, μεταξύ των οποίων ένας από τους μετόχους και πέντε άξιωματικοί σε δεξαμενόπλοια της «Marine Management A/S» που έδρεύει στό Όσλο. Οι κατηγορίες άφορούν τήν παράνομη χρήση μέρους του φορτίου σαν καύσιμα και στήν υπόθεση ενέχονται συνολικά 11 πλοία τά όποια δέν κατονομάστηκαν. Η πλοιοκτήτρια εταιρία μετά τήν ανακοίνωση της κατηγορίας διεξήγαγε έκτεταμένη ανασκόπηση στό άνώτερο διευθυντικό προσωπικό της.

Συνεργασία με την Κίνα

Η εταιρία Nordenfjelsek Shipping, που έλέγχεται από τή γνωστή έφοπλιστική εταιρία Kosmos υπέγραψε συμφωνία με τήν Κινεζική ναυτιλιακή εταιρία Cosco, για συνεργασία στήν τεχνική εκμετάλλευση των πλοίων της. Ήδη ή νορβηγική εταιρία έκπονη τό σχέδιο συστήματος συντηρήσεως των πλοίων - κοντεϊνερς που ή Cosco έχει παραγγείλει σε ναυπηγεία του Μπρεμενχάβεν. Για τήν προμήθεια των αναγκαίων ειδών έξοπλισμού ή νορβηγική εταιρία έχει άποταθεί σε διάφορους τεχνικούς οίκους της χώρας.

Η Cosco που γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη κατά τά τελευταία χρόνια, αύξάνοντας τά πλοία της από τά 25 του 1961 σε 614 τό 1985, προσανατολίζεται νά επεκτείνει τή συνεργασία της με τή Νορβηγία για τήν παροχή υπηρεσιών αυτού του είδους.

Πωλήσεις προς την ΕΣΣΔ

Έγινωσθη εξέταλλο ότι ή εταιρία Kosmos επώλησε προς τή Σοβιετική Ένωση τρία πετρελαιοφόρα των 55.000 τόν. d.w. αντί 30 εκατομ. δολλαρίων. Τά έν λόγω σκάφη είχαν ναυπηγηθεί στά ναυπηγεία Horten Verft για λογαριασμό του Νορβηγού έφοπλιστή της Σγκαπούρης Jan Roed, ό οποίος δέν μπόρεσε νά άνταπεξέλθει στις οικονομικές υποχρεώσεις του και έτσι τά αγόρασε ή Kosmos

πρό ενός έτους περίπου και τά έθεσε υπό παναμαϊκή σημαία.

Άθρόες άγορές τάνκερς

Και αυτούς τούς Έλληνες ξεπέρασαν τούς τελευταίους μήνες οι Νορβηγοί στις άγορές δεξαμενοπλοίων, με ιδιαίτερη προτίμηση προς τά υπερμεγέθη πλοία.

Χαρακτηριστική ή άπόκτηση δύο ULCC, του τουρκικού «Buyuk Selcuklu» 423.639 τόν. d.w. του 1976 και του «Empress» 425.000 τόν. d.w., επίσης ναυπηγήσεως 1976, τό όποιο είχε συμφωνηθεί νά καταλήξει σε διαλυτήρια της Φορμόζας και τήν τελευταία στιγμή στόν νορβηγικό οίκο Norman International.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Συγχωνεύσεις

Οι Φινλανδικές εταιρίες Valmet και Wartsila υπέγραψαν προκαταρκτική συμφωνία για τή δημιουργία δύο νέων ειδικευμένων εταιριών, μιάς ναυπηγικής και μιάς κατασκευής μηχανών έπεξεργασίας χάρτου. Οι δύο μητρικές εταιρίες θά συγχωνευθούν για τόν σχηματισμό των νέων. Στή νέα ναυπηγική εταιρία ή μέν Wartsila θά μετέχει κατά 70% και ή Valmet κατά 30%, ενώ στήν εταιρία κατασκευής μηχανών χάρτου ή Valmet θά μετέχει κατά 65% και ή Wartsila κατά 35%. Τό γεγονός ότι οι δύο μητρικές εταιρίες θεωρούνται από τις πρώτες του κόσμου στό είδος τους πιστεύεται ότι θά συμβάλει σημαντικά στήν ένίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους.

Η εταιρία χάρτου έπικεφαλής της όποίας θά βρίσκεται ή Valmet θά συγκροτηθεί από τά εργοστάσια που κατέχει στή Φινλανδία, στή Σουηδία, στόν Καναδά και στις ΗΠΑ. Έπίσης ή νέα ναυπηγική εταιρία έπικεφαλής της όποίας θά βρίσκεται ή Wartsila θά συγκροτηθεί από τις ναυπηγικές εγκαταστάσεις που κατέχει στή Φινλανδία, στις ΗΠΑ και στή Δυτ. Γερμανία. Τά δύο ναυπηγεία που έχει στή Φινλανδία και θεωρούνται από τά πιό εξειδικευμένα στό είδος τους θά τά άνασυγκροτήσει ώστε νά συνδυάσει τις εργασίες τους για καλύτερη οργάνωση και αύξηση της συναγωνιστικότητάς τους στόν τομέα των παγοθραυστικών, των υπερωκεανικών κρουαζιεροπλοίων και άλλων ειδικών σκαφών.



Cormoran S.A.



de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

Capt. EDWARD MIRKOS, Eng. ANDREAS GOUNARIS & Eng. JOHN FILIPPELIS

Bartolomé Mitre 226 — Piso 7 — (1036) BUENOS AIRES. Republica Argentina

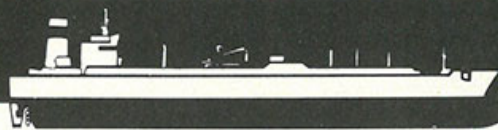
Diracción telegráfica CORMORAN - BAIREs

Teléfonos: 30 - 7527/7675, 33-1610/2862/4879 — Telex: (012) 17565 CORMO - AR/ 17392 RODES AR

A.O.H. 8559486 Capt. E. MIRKOS



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Τό νομοσχέδιο για τό Λιμενικό Σώμα

Μέ τό νομοσχέδιο για τήν οργάνωση καί λειτουργία του Λιμενικού Σώματος πού δόθηκε πρό ήμερών στή δημοσιότητα επιδιώκεται, όπως ανακοίνωσε τό υπουργείο Ναυτιλίας, ό προσδιορισμός τής ταυτότητας του Λιμενικού Σώματος στόν εύρύτερο χώρο τής δημόσιας διοίκησης καί οι σχέσεις του ενόπλες δυνάμεις καί τά σώματα ασφαλείας, ή καλύτερη οργάνωση των υπηρεσιών του, ή ποιοτική βελτίωση των σχέσεων των υπηρεσιών μέ τόν πολίτη καί ή ικανοποίηση σειράς δίκαιων αιτημάτων του προσωπικού Α.Σ. πού έκκρεμοῦσαν για πολλά χρόνια.

Τό σχέδιο αποτελείται από 27 άρθρα καί οι βασικότερες ρυθμίσεις του είναι:

- Η καθιέρωση του θεσμού των περιφερειακών επιθεωρητών Α.Σ. καί ή καθιέρωση τής Νομαρχιακής Λιμενικής Έπιτροπής πού θα άποφασίζει πλέον για τά μέτρα πού θα λαμβάνονται σε σοβαρές περιπτώσεις ή έκτακτες ανάγκες.
- Η άποδέσμευση τής προαγωγής των αξιωματικών Α.Σ. (Ε.Υ.) από τήν προαγωγή των αντίστοιχων όμοιοβάθμων τους αξιωματικών Α.Σ. (Γ.Υ.)
- Η δυνατότητα κατατάξεως στο Α.Σ. καί γυναικών αξιωματικών, ώστε να άρθεί ή διάκριση πού υπάρχει σε βάρος τους παρά τη ρητή επιταγή του Συντάγματος.
- Η αύξηση τής οργανικής δυνάμεως του προσωπικού Α.Σ. κατά 350 θέσεις, πού κατανέμονται σε όλους τους βαθμούς.
- Η σύντμηση του χρόνου προαγωγής των λιμενοφυλάκων σε ύπαξιωματικούς έτσι ώστε στα 16 χρόνια να γίνονται άρχικελευστές καί στα 22 άνθυλασπιστές καί να άποστρατεύονται σημαιοφόροι.
- Η δυνατότητα μεταβάσεως για ύπηρεσία σε προξενικά λιμεναρχεία στελεχών Α.Σ. όλων των βαθμών καί ανάλογα μέ τις ανάγκες τους.
- Η δυνατότητα τελέσεως γάμου, χωρίς άδεια τής ύπηρεσίας για όλο τό προσωπικό του Α.Σ.
- Η δυνατότητα εξόδου από τήν ύπηρεσία

αξιωματικών Α.Σ. (ΕΥ), έφόσον έχουν συμπληρώσει 33 χρόνια πραγματικής ύπηρεσίας.

- Η δυνατότητα εξέλιξεως των τεχνικών αξιωματικών Α.Σ. μέχρι καί του βαθμού του άρχιπλοίαρχου, ώστε να άποστρατεύονται ύποναύαρχοι, καθώς καί ή δυνατότητα εξέλιξεως των αξιωματικών Α.Σ. έκτός οργανικών θέσεων, μέχρι τό βαθμό του πλοίαρχου Α.Σ.
- Η θέσπιση ύποχρεωτικής διетуός ύπηρεσίας σε πλωτά περιπολικά σκάφη των αξιωματικών Α.Σ. (Γ.Υ.) σάν άπαραίτητο προσόν για να προαχθούν σε πλωτάρχη.
- Η κατάργηση του θεσμού τής έντοπιότητας για όλο τό προσωπικό Α.Σ.
- Η θεσμοθέτηση τής προελεύσεως των ύπαξιωματικών Α.Σ. άποκλειστικά από λιμενοφυλάκες έφόσον έχουν τά άπαιτούμενα προσόντα.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αίτήσεις για έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13 των παρακάτω δύο πλοίων:

- «Έτζίαν Ντόλφιν», έπιβατηγό, πρώην «Άλκυών», ναυπηγήσεως του 1973, 11.256 τον. γκρός πού ανήκει στην εταιρία «DOLPHIN EΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Άνάργ. Άγγελόπουλος).
- «Λία», μπάλκερ, πρώην «Μάουντ Πήλιον» υπό λιβεριανή σημαία, ναυπηγήσεως του 1978, 33.191 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «BONPORT SHIPPING CORPORATION» (κ. Γεώργ. Μητσάκος).

Τά συμβεβλημένα

Τόν Μάιο ύπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις για τήν άσφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω έξι πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

- «Φλάγκ Μαρίνα», παναμαϊκό, 20.513 τον. γκρός, από 30.12.85, εκπρόσωπος κ. Έμμ. Μούνδρος.

— «Καλλιόπη II», κυπριακό, 14.947 τον. γκρός, από 18.12.85, εκπρόσωπος κ. Γεώργιο Σαζακλής.

«Σή Ρόουζ», κυπριακό, 10.313 τον. γκρός, από 1.11.85, εκπρόσωπος κ. Καλλ. Συμιακάκη.

— «Μαρία Διαμάντω», κυπριακό, 9.860 τον. γκρός, από 20.2.86, εκπρόσωπος κ. Καλ. Συμιακάκη.

— «Δώρικ Άρμωρ» σημαία Μπαχάμας 34.620 τον. γκρός, από 25.5.86, εκπρόσωπος κ. Ίάσ. Εύαγγελόπουλος.

— «Όλύμπικ Στάρ» παναμαϊκό, 51.647 τον. γκρός από 27.2.86, εκπρόσωπος κ. Ζ. Χιμπόπουλος.

Οί διαγραφές

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

- «Ευριδίκη», κυπριακό, 10.313 τον. γκρός, από 3.12.85, λόγω πωλήσεως.
- «Γουέστ Γουίντ», κυπριακό, 498 τον. γκρός, από 30.9.84, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.
- «Άργώ», κυπριακό, 11.010 τον. γκρός, από 9.5.86, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.
- «Καπάλ», κυπριακό, 1.599 τον. γκρός, από 31.5.86, λόγω πωλήσεως.
- «Καλλιφήμος», κυπριακό, 4.228 τον. γκρός, από 3.2.86, λόγω πωλήσεως.
- «Καλλίστρατος», κυπριακό, 4.228 τον. γκρός, από 2.11.85, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.
- «Καλλιόπη Ε.», λιβεριανό, 43.981 τον. γκρός, από 22.7.85, λόγω πωλήσεως.
- «Σένιορ Σπύρο Β», κυπριακό, 3.238 τον. γκρός, από 19.6.86, λόγω λήξεως τής συμβάσεως.
- «Τρέιντ Κουέστ», λιβεριανό, 27.237 τον. γκρός, από 11.1.86, λόγω πωλήσεως.
- Στίς 30.5.86 τά συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοία άνέρχονταν σε 308, συνολικής χωρητικότητας 5.478.377 τον. γκρός.

Ο κανονισμός για τήν άσφαλή πετρέλωση των πλοίων

Στάλθηκε στην Προεδρία τής Δημοκρατίας για ύπογραφή τό Π.Δ. μέ τό όποιο τίθεται σε έφαρμογή ό κανονισμός για τήν άσφαλή πετρέλωση των πλοίων, μέ τόν όποιο επιδιώκεται ή βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας κατά τη διάρκεια του άνεφοδιασμού των πλοίων μέ καύσιμα, ώστε καί ό άνεφοδιασμός να είναι άσφαλής αλλά καί τό πλοίο να διευκολύνεται.

Γιά τή σύνταξη του Κανονισμού λήφθηκαν ύπ' όψη όδηγίες πού ύπάρχουν σε έγκυκλίους καί Κώδικες του IMO καί σε όδηγούς πού έχει εκδώσει τό Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο (I.C.S.).

Ειδικότερα στόν Κανονισμό προβλέπονται τά μέτρα πού πρέπει να παίρνονται από



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

τόν κατάπλου του πλοίου για άνεφοδιασμό μέ καύσιμα, μέχρι την ολοκλήρωσή του και αντιμετώπιζονται ιδιαίτερα οι περιπτώσεις των δεξαμενοπλοίων, των επιβατηγών πλοίων, των αφόρτων ύγραριοφόρων και των πλοίων που μεταφέρουν εκρηκτικές ύλες.

Τά δύο πρόντακτ κάρριερς των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά

Επιτεύχθηκε τελικά συμβιβαστική λύση μεταξύ του Όμιλου Νιάρχου και της νέας διοικήσεως των Έλληνικών Ναυπηγείων του Σκαρμαγκά για τα δύο πρόντακτ κάρριερς των 29.900 τόν. d.w. που κατασκευάζονταν βάσει παραγγελίας του κ. Νιάρχου.

Όπως πληροφορούμεθα τα δύο δεξαμενόπλοια θα παραδοθούν τις προσεχείς ημέρες στον Έλληνα μεγαλοεφοπλιστή έναντι τιμήματος περί των 11 εκατ. δολλαρίων ανά πλοίο.

Ναυτιλιακή οδηγία προς τους πλοιάρχους των επιβατηγών πλοίων

Για δεύτερη συνεχή χρονιά η Διεύθυνση Έλέγχου Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ, σε συνεργασία με την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, τύπωσαν και έστειλαν για διανομή τη «Ναυτιλιακή Οδηγία» η οποία προορίζεται για τους Πλοιάρχους των επιβατηγών πλοίων και περιέχει πληροφορίες και συμβουλές για θέματα ασφαλείας, υγιεινής, καθαριότητας και εμφάνισης των πλοίων.

Εξάλλου ειδικά κλιμάκια επιθεωρητών διενεργούν αιφνιδιαστικούς ελέγχους σε άκτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία, τόσο σε λιμάνια όσο και εν πλώ που άφορούν την ένδειαση, τη σύνθεση του πληρώματος και την παρουσία όλων των ναυτολογημένων στα πλοία, τη νομότυπη έκδοση των εισιτηρίων (θεώρη-

ση εφορίας, αναγραφή κανονικού αντιτίμου εισιτηρίου, των διαφόρων τελών και την επικόλληση των ενσήμων του ΝΑΤ για την ασφάλιση των επιβατών), καθώς επίσης και θέματα κανονικής λειτουργίας των κυλινδρών.

Όπως ανακοινώθηκε από το ΥΕΝ, η μέχρι στιγμής εικόνα που προέκυψε από τους αιφνιδιαστικούς ελέγχους είναι ικανοποιητική.

Δημοσίευση νέων Π.Δ.

Στάλθηκαν για δημοσίευση τα Προεδρικά Διατάγματα που άφορούν την «Τροποποίηση του Π.Δ. 61/1984 — Κανονισμός πυρίμαχης προστασίας επιβατηγών πλοίων που εκτελούν πλόες έσωτερικού» και τον «Κανονισμό για την ασφαλή χρήση παρασιτοκτόνων στα πλοία».

Έπενδύσεις του Τ.Α.Λ.Σ.

Έγκρίθηκε από τον ύπουργό Ναυτιλίας απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταμείου Αρωγής Λιμενικού Σώματος (ΤΑΛΣ) να επενδύσει ποσό 150 εκατ. δρχ. από τα διαθέσιμα κεφάλαιά του σε έντοκα γραμμάτια του Έλληνικού Δημοσίου.

Διαγωνισμός για μίσθωση αγώνων γραμμών

Στο ύπουργείο Ναυτιλίας θα γίνει αύριο 16 Ιουλίου ο διαγωνισμός για τη μίσθωση 29 κύριων αγώνων άκτοπλοϊκών γραμμών και 20 αγώνων ταχυδρομικών γραμμών.

Οι κύριες άγονες άκτοπλοϊκές γραμμές είναι οι εξής:

Πειραιώς — Πελοποννήσου — Καστελλίου, Καβάλας — Ν. Αιγαίου — Δωδεκανήσου, Πειραιώς — Αστυπάλαιας — Καστελλόριζου, Πειραιώς — Άν. Κυκλάδων Α' (Α' δρομολόγιο), Πειραιώς — Άν. Κυκλάδων Β' (Α' δρομολόγιο), Πειραιώς — Άν. Κυκλάδων

Β' (Β' δρομολόγιο), Πειραιώς — Αστυπάλαιας — Δωδεκανήσου, Άγ. Κων/νου — Βόρ. Έλλάδας — Μυτιλήνης, Κύμης — Βόρ. Έλλάδας — Μυτιλήνης — Μήλου — Κρήτης — Δωδεκανήσου, τοπικού συμπλέγματος Δωδεκανήσου, Σύρου — Άν. Κυκλάδων Β', Πειραιώς — Δυτ. Κυκλάδων, Γυθείου — Καστελλίου, Κρήτης — Δωδεκανήσου, Χίου — Σάμου, Χίου — Ψαρών, Χίου — Οίνουσσων, Έλαφονήσου — Πλατιάς Άμμου, Παξών — Μούρτου (Θεσπρωτίας), Καρύστου — Παρ. Καφρέως, Κέρκυρας — Διαποριών Νήσων, Φούρνων — Χρυσομηλιάς — Καρλοβασιού, Άγ. Κηρύκου, Έριτσού — Άγίου Όρους, Ρόδου — Καρπάθου — Κάσου και Πυθαγορείου — Άγαθονήσου.

Οι άγονες ταχυδρομικές γραμμές είναι:

Λήμνου — Άγίου Ευστρατίου, Λέρου — Φαρμακονησίου, Χάλκης — Καμειρού, Κέρκυρας ή Σιδαρίου — Οϊθωνών Κέρκυρας ή Σιδαρίου — Μαθράκης, Κέρκυρας ή Σιδαρίου — Έρεϊκούσας, Καλάμου — Κάσσου, Καλύμνου — Ψαριμίου, Νισύρου — Κώ, Δάφνης — Έρεας Μονής Μεγίστης Λαύρας, Κυθήρων — Άντικυθήρων, Βολισσού — Ψαρών, Παλαιοχώρας — Γαύδου, Σκοπέλου — Άλονήσου, Θήρας — Άνάφης, Καλύμνου — Αστυπάλαιας, Καλύμνου — Μαστιχαρίου (Κώ), Κάσου — Διαφανίου (Καρπάθου), Καρδαμίνης (Κώ) — Νισύρου και Μήλου — Κιμώλου.

Λιμενάρχης Καβάλας

Κεντρικός Λιμενάρχης Καβάλας τοποθετήθηκε ο αντιπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Μιχάλης Μηνασής.

Η επιθεώρηση μικρών τουριστικών σκαφών

Από τη Διεύθυνση Έλέγχου Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ ολοκληρώθηκε η διαδικασία για την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος με το οποίο τροποποιείται ο κανονισμός «περί επιθεωρήσεως τουριστικών πλοίων μεταφορικής ικανότητας μέχρι 25 επιβατών, που ισχύει σήμερα.

Η τροποποίηση άφορά την επιμήκυνση των χρονικών διαστημάτων των περιοδικών επιθεωρήσεων επαγγελματικών τουριστικών πλοίων που μεταφέρουν μέχρι 12 επιβάτες από ένα σε δύο χρόνια και των σκαφών άναυσης άπο δύο σε τέσσερα χρόνια.

Τό ΥΕΝ, όπως ανακοινώθηκε, έκρινε σκόπιμη την τροποποίηση γιατί διαπιστώθηκε ότι όρισμένες διατάξεις του κανονισμού που ίσχυε σήμερα, ενώ δημιουργούν πρόσθετο έργο και οικονομική και γραφειοκρατική επιβάρυνση, δεν συνεισφέρουν ούσιαστικά στην άσφάλεια και άξιοπλοία των πλοίων αυτών.

Οι κατασκηνώσεις του Οίκου Ναύτου

Άλλαγές, όφειλόμενες σε τεχνικούς λόγους, των κατασκηνωτικών περιόδων από τον Οίκο Ναύτου ανακοινώθηκαν. Έτσι οι κατασκηνώσεις του στόν Άγιο Άνδρέα θα λειτουργήσουν τελικά ως εξής: Η πρώτη μέχρι 25 Ιουλίου, η δεύτερη από 25 Ιουλίου μέχρι 11 Αυγούστου και η τρίτη από 11 Αυγούστου μέχρι 1 Σεπτεμβρίου.

Μετά από απόφαση του Δ.Σ. του Οίκου Ναύτου θα φιλοξενηθούν έφέτος στις κατασκηνώσεις του Άγίου Άνδρέου 50 παιδιά (25 άγόρια και 25 κορίτσια) Κυπρίων ναυτικών και 40 παιδιά (20 άγόρια και 20 κορίτσια) Έλλήνων ναυτικών θα φιλοξενηθούν στις παιδικές έξοχές της Δημοκρατικής Έργατικής Όμοσπονδίας της Κύπρου.

World Marine

Services in Egypt

● SUEZ CANAL TRANSITS

● HUSBANDRY AND CONTRACTING

● CARGO OPERATIONS AND REPRESENTATION

● MARINE SUPPLIES

● BUNKERS - Competitive prices

Piraeus:	Tlx: 241600/1/2 WMAR GR	Tel.: (1) 4135024
Port Said:	Tlx: 63134 WMAR UN	Tel.: (66) 34186
Alexandria:	Tlx: 55419 WORLD UN	Tel.: (3) 805591

Our man in Piraeus is Costas Arnocouras

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του στροβιλοκίνητου υπερδεξαμενόπλοιου «Shien Maru» 256.263 τόν. d.w., ιαπωνικής κατασκευής 1971, έναντι ποσού περί των 6,2 εκατ. δολλαρίων, με παράδοση στην Ήλιω τον Αύγουστο.

— Σέ Έλληνες περιήλθε το στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Texaco Darien» 79.183 τόν. d.w., 41.187 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1967, έναντι ποσού περί των 2,2 εκατομμ. δολλαρίων.

— Σέ Νορβηγικά συμφέροντα έπωλήθη το όπερδεξαμενόπλοιο «Φρήσιπ Λ.» 286.170 τόν. d.w., 140.277 τόν. γκρό, ναυπηγήθέν στην Νορβηγία τό 1974, έναντι ποσού περί των 9,6 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Γιάννης Κ» 28.640 τόν. d.w., 15.825 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1981, έναντι ποσού 2,7 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό τουρντέκερ «Λέσβος» 15.241 τόν. d.w., 8.915 τόν. γκρό, βρετανικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού πλέον των 700.000 δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Κρήτη Σαμαριά» 25.000 τόν. d.w., 14.923 τόν. γκρό, σουηδικής κατασκευής 1971, έναντι ποσού περί των 2,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Carabel Star» 26.901 τόν. d.w. 13.302 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 950.000 δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό τουρντέκερ «Σάντο Παϊονήρ» 14.841 τόν. d.w., 9.773 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής 1,5 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Σάντο Βίκτωρ» 16.940 τόν. d.w., 9.983 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού 450.000 δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μικτού πλοίου «Obo Trader» 114.058 τόν. d.w. 54.687 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Λιμπερέιτορ» 155.505 τόν. d.w., 75.134 τόν. γκρό, COW/IGS/Coils, έναντι τιμής περί των 8,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του όλανδικού δεξαμενοπλοίου «Ασμάα» 19.195 τόν. d.w., 12.222 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1959, έναντι τιμής περί των 1,1 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό SD-14 «Ακαρνανία» 15.139 τόν. d.w., 9.044 τόν. γκρό, βρετανικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 550.000 δολλαρίων με παράδοση ως έχει στην Ελλάδα.

— Έλληνες αγόρασαν τό στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Umm Al Negeh» 253.994 τόν. d.w., 113.780 τόν. γκρό, δυτικογερμανικής ναυπηγήσεως 1972, IGS/COW, έναντι ποσού περί των 6,5 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Magic Star» 30.786 τόν. d.w., 17.135 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγικής 1974, έναντι ποσού περί των 1,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα Μέσης Ανατολής έπωλήθη τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Αμαζών Βέντσιουρ» 66.500 τόν. d.w., 31.963 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι

ποσού περί των 7,2 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό δεξαμενόπλοιο «Άλεξία Β» 21.104 τόν. d.w., 12.994 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1969, έναντι ποσού 2,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Zenko Maru» 53.521 τόν. d.w. 31.263 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί των 2,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Αλερρο» 37.800 τόν. d.w., 22.997 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί των 2,5 εκατ. δολλαρίων, συμπερ. χρονοναυλώσεις δύο έτών πρός δολ. 4.500 τήν ήμέρα.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Sagr Yanbu» 34.194 τόν. d.w. 21.743 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού 1.050.000 δολλαρίων.

Συνεχίζεται ή μείωση τής άργούσης χωρητικότητας

Κατά τό διάστημα μεταξύ 28 Μαΐου και 9 Ιουλίου 1986, ή άργούσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 298.883 τόν. γκρό, ενώ αντίθετα ό αριθμός των παροπλισμένων πλοίων, στα άγκυροβόλια του έσωτερικού, αύξήθηκε κατά όκτώ μονάδες. Αυτό όφείλεται στά άπόπλου όρισμένων μεγάλων δεξαμενοπλοίων και τήν αύξηση των παροπλισμένων φορτηγών κυρίως.

Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα άνέρχονταν στις 9 Ιουλίου σέ 279, συνολικής χωρητικότητας 3.449.069 τόν. γκρό, έναντι 271, συνολικής χωρητικότητας 3.747.952 τόν. γκρό στις 28 Μαΐου.

Από αυτά, 26 πλοία συνολικής χωρητικότητας 855.632 τόν. γκρό ήταν δεξαμενόπλοια, 236 συνολικής χωρητικότητας 2.482.587 τόν. γκρό ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων και 17 συνολικής χωρητικότητας 110.850 τόν. γκρό έπιβατηγά.

Από τά πλοία αυτά 228 συνολικής χωρητικότητας 2.280.697 τόν. γκρό (19 δεξαμενόπλοια 345.224 τόν. γκρό, 196 φορτηγά 1.841.249 τόν. γκρό και 13 έπιβατηγά 94.224 τόν. γκρό) ήταν με έλληνική σημαία και 51 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.168.372 τόν. γκρό (7 δεξαμενόπλοια 510.408 τόν. γκρό, 40 φορτηγά 641.338 και 4 έπιβατηγά 16.626 τόν. γκρό) με ξένες σημαίες.

Οι άπόπλοι

Μεταξύ 28 Μαΐου και 11 Ιουλίου άπέπλευσαν τά έξι πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται ή ήμερομηνία άπόπλου):

• Έλευσίνα, θέση Α: τό δεξαμενόπλοιο «Ολύμπικ Μπρήζ» (25.6.86) και τό μικτό «Πασιθέα» (9.6.86).

• Έλευσίνα, θέση Β: τό δεξαμενόπλοιο «Χαττάν» (16.6.86) και τά φορτηγά «Τρέιντ Μάστερ» (5.6.86), «Πετρολαγκάζ 2» (28.5.86) και «Νικόλας Γ. Παπαλιός» (10.6.86).

• Έλευσίνα, θέση Γ: τό φορτηγά «Κλειώ» (13.6.86), «Ευτέρπη» (7.6.86), «Ουαντάν» (19.6.86), «Λιμπεπέρς» (19.6.86), «Λιμπε-

— Σέ μή κατανομοαζόμενους αγοραστές περιήλθε τό δηζελοκίνητο «Έλίτ» 123.699 τόν. d.w. 60.670 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1975, IGS/COW/SBT, έναντι ποσού πού ξεπερνά τά 8 εκατομμ. δολλάρια.

— Σέ Κυπριακά συμφέροντα φέρεται πωληθέν τό μπάλκ κάρριερ «Caroline J» 139.854 τόν. d.w., 74.512 τόν. γκρό, δυτικογερμανικής κατασκευής 1971, σέ άγνωστη τιμή.

— Μεταξύ δύο κυπριακών εταιριών έπωλήθη τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Volege» 254.891 τόν. d.w., 126.469 τόν. γκρό, ιταλικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 7 εκατ. δολλαρίων. Σημειώνεται ότι τό πλοίο θά παραδοθεί ως έχει με ζημίες.

Διαλύσεις

— Σέ διαλυτές τής Ταϊβάν έπωλήθη τό έλληνικό δεξαμενόπλοιο «Ελευθέρος» 48.748 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1966, άντί δολ. 125 άνά τόνο.

πόρτ» (10.6.86), «Άγιος Νικόλαος III» (30.5.86), «Κάσσια» (26.6.86) και «Κόμex II» (16.6.86), τά δεξαμενόπλοια «Δημοσθένης Β» (18.6.86), «Σιρτάρ» (30.5.86) και τό έπιβατηγό «Ζεύς» (7.6.86).

Οι παροπλισμοί

Τό ίδιο χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν στά κατωτέρω άγκυροβόλια τά έξι πλοία (έντός παρενθέσεως άναγράφεται ή ήμερομηνία παροπλισμού).

• Έλευσίνα, θέση Β: τά φορτηγά «Κάθριν Λ.» (28.5.86), «Κορώνια» (27.5.86), «Παντοκράτωρ» (10.6.86), «Κλαίρη Α.» (10.6.86), «Κύθνος» (12.6.86), «Μαϊστρος» (13.6.86), «Ειρήνη Σ. Λαιμού» (19.6.86), «Μαριλούλα» (25.5.86), «Τατιάνα Λ.» (20.6.86), «Μαριχαντρίς» (27.6.86), «Φλάγκ Έπος» (4.7.86) και «Σάμπορο Όλύμπικς» (4.7.86).

• Έλευσίνα, θέση Γ: τά φορτηγά «Χίος Φαίηθ» (29.5.86), «Έλλάς Ίν Έτέρνιτς» (21.5.86), «Άργοναύτης» 619.5.86), «Όλύμπια Λίμπερτυ» (16.5.86), «Ατλάντικ Προσπέριτυ» (16.5.86), «Σίλβερ Μπαίη» (16.5.86), «Λέων» 616.5.86), «Ακαρνανία» (15.5.86), «Όλύμπικ Φοίνις» (13.5.86), «Μπουγκαινβίλ» (3.6.86), «Όλύμπικ Πρόμις» (5.6.86), «Χίος Κλίπερ» (5.6.86), «Άλκα» (30.5.86), «Κρατίλαος» (30.5.86), «Καλομοίρα Β.» (30.5.86), «Φρόστου» (30.5.86), «Πατρίσια» (26.5.86), «Κρατίνος II» (27.5.86), «Παπαφώτης» (27.5.86), «Κόμex II» (23.5.86), «Γεωργία Φ.» (28.5.86), «Φριμάρ» (7.6.86), «Κένταυρος» (8.6.86), «Άντζελμάρ» (10.6.86), «Κέϊπ Σούνιο» (11.6.86), «Μπαλμάρ» (18.6.86), «Ρήτζεντ Σκάυ» (20.6.86), «Στέφανος» (26.6.86), «Ρήτζεντ Σάν» (26.6.86) και «Τσίλλυ» (3.7.86), τά έπιβατηγά «Άφροδίτη» (22.5.86), «Ζεύς» (20.5.86), «Σάν Μπόατ» (26.5.86) και «Νεπούνια» (27.6.86), τό δεξαμενόπλοιο «Κίσσαμος» (6.6.86) και τό πλοίο ρό-ρό «Μασάλα» (12.6.86).

• Χαλκίδα: τό φορτηγό «Κάπ Ίτέα» (21.6.86).

ΑΠΟΘΗΚΗ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΙΔΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΗ ΚΟΤΤΕΡΩΝ

ΥΙΟΙ Α. & Χ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ & ΣΙΑ Ο.Ε.
ΛΕΩΧΑΡΟΥΣ 9 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΤΗΛ. 4178847 · 4119398 · 4119282

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

Οί τιμές τῶν μπῶνκερς ὅπως διαμορφώθηκαν τήν 10 Ἰουλίου. Τιμή σέ Δολ./ΗΠΑ. Πηγή KRISTENONS PETROLEUM, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	69/70	77/78	160/161
Βοστώνης	70/76	74/80.25	135/145
N. Ὑόρκης	65.50/70	69/74.25	150/154
Φιλαδέλφειας	65/72	69/76	130/150
Βαλτιμόρης	70/72	74/76	150/151
Νόρφολκ	66.50/72	69/76	140/150
Σαβάννας	68/69	71/73	145/147
Τζάνκσονβιλ	66/67	73/74	147/148
Π. Ἐβεργκλέιτς	74/75	79/80	140/141
Τάμπα	67/70	71/73	135/138
Μόμπιλ	61/66	64/68	145/146
N. Ὁρλεάνης	57.50/61	60/69	140/149
Μπωμόντ/Π. Ἀρθουρ	64/65	67/68	145/146
Χιούστον	58/60	60/62	140/145
Κόρπους Κρίστι	63/64	65/66	128/130
Λός Ἀντζελες	52/55	55/59	135/170
Σάν Φραντζίσκο	54/55	56/59	135/155
Κολούμπια ρ./Πόρτλαντ	49/52	50/54	145/150
Σηάτλ	46/50	50/53	135/145
Βανκούβερ	74/80	81/85	179/185
Ἀγ. Εὐσταθίου	75/76	79/80	155/160
Φρήπορτ/Μπαχάμας	70/71	74/75	155/156
Τρίνινταντ	125	137	208
Κρίστομαλ/Μπαλμπόας	64.50/67	67.50/70	160/165
Σαίν Κρουά	12.35	12.45	24.10BBL
Βενεζουέλας	11.53	12.18	21.67BBL
Βραζιλίας	69	72	270
Ἀμβέρσας	45/46	48/49	90/91
Ρόττερνταμ	45.50/46.50	48/49	90/91
Ἀμβούργου	43/44	46/47	92/93
B. Γαλλίας	53/55	60/61	115/118MTW
N. Γαλλίας	51/53	58/59	110/113MTW
Ἰσπανίας	59/60	61.50/64	120/124MTW
Θέουτας	—	63/64	120/124MTW
Γένοβας	60/61	65/66	115/120
Αὐγούστας	60/61	63/64	115/120
Πειραιῶς	55/56	60/62	114/116
Σουέζ Κανάλ	64.50/65	64.50/65	159.50/160
Τζέντας	—	48/50	210/226.50
Νταμμάμ	—	49/50	210/220
Ράς Τανούρα	—	50	220
Κουβέιτ	100	105	230
Ντῶρμπαν	—	48/51	249/253MTW
Σιγκαπούρης	50.50/51	53.50/54	108/110
Ἰαπωνίας	69/72	72/75	168/171

Ἑλληνικό δικηγορικό γραφεῖο στό Λονδίνο

Οἱ γνωστοί δικηγόροι τοῦ Πειραιῶς κ.κ. Βασίλης Πάτκος καί Παναγ. Γαλάτης ἀνακοίνωσαν τήν ἐναρξη λειτουργίας δικηγορικοῦ γραφείου τῆς στό Λονδίνο γιά τήν καλύτερη ἐξυπηρέτηση ὑποθέσεων πού ἐκδικάζονται στή βρετανική πρωτεύουσα.

Ἡ διεύθυνση τοῦ νέου γραφείου εἶναι Patkos & Galatis Law Officers, Prince Rupert House, 9/10 College Hill, London EC4R 1 AS. Phone: 4891834 — Telex: 8956800 — Fax: 2362243

Πρόστιμα

Μέ ἀπόφαση τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας ἐπιβλήθηκε πρόστιμο 2.000.000 δρχ. στόν πλοίαρχο τοῦ φορτηγοῦ «RABUNION III» μέ σημαία Λιβάνου, γιά πρόκληση ρυπάνσεως μέ πετρελαιοειδή στή θαλάσσια περιοχή Ἑρεσσού Λέσβου.

Ἐπίσης πρόστιμο 300.000 δρχ. ἐπιβλήθηκε στόν πλοίαρχο τοῦ ἐπιβατηγοῦ - ὀχηματογῶγο «ΝΑΞΟΣ» γιά ρύπανση μέ πετρελαιοειδή θαλάσσιας περιοχῆς δυτικά - νοτιοδυτικά τῆς νήσου Κέας καί πρόστιμο 150.000 δρχ. στόν πλοίαρχο τοῦ παναμαϊκοῦ φορτηγοῦ «MARIAN» γιάτι βρέθηκε ὑπερφορτωμένο κατά δύο μίση Ἴντσες.

Σύνοδος τοῦ IMO

Στίς 7 Ἰουλίου ἀρχισαν στό Λονδίνο οἱ ἐργασίες τῆς 23ης συνόδου τῆς Ἐπιτροπῆς Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος τοῦ IMO, στήν ὁποία ἐπρόκειτο νά ἐξετασθοῦν θέματα σχετικά μέ τήν ἐφαρμογή τῆς Διεθνούς Συμβάσεως MARPOL 73/78 καί ἰδιαίτερα μέ τήν ἐφαρμογή τοῦ Παραρτήματος II πού περιλαμβάνει κανονισμούς γιά τήν πρόληψη τῆς ρυπάνσεως τῆς θάλασσας ἀπό τήν λειτουργία τῶν δεξαμενοπλοίων πού μεταφέρουν ὑγρές ἐπιβλαβεῖς χημικές οὐσίες χύμα.

Στήν Ἑλληνική ἀντιπροσωπεία μετέχουν ἐκπρόσωποι τοῦ YEN, τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος, τοῦ Τεχνικοῦ Ἐπιμελητηρίου Ἑλλάδος, τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καί τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονα.

Τά ἐκπαιδευτικά ταξίδια τοῦ «Εὐγένιος Εὐγενίδης»

Ἐννέα ἐκπαιδευτικά ταξίδια μέ σπουδαίες τῶν ἀνώτερων δημόσιων σχολῶν ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ θά πραγματοποιηθοῦν ἐφέτος μέ τό ἐκπαιδευτικό πλοῖο «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ» πού ἀρχισε τά ταξίδια του στίς 2 Ἰουλίου καί πραγματοποιήσε προσεγγίσεις στή Χίο — Ρόδο — Κῶ — Σύρο.

Τό δεύτερο ταξίδι πού ἀρχισε στίς 12 Ἰουλίου καί θά τελειώσει στίς 20 τρέχοντος προβλέπει προσεγγίσεις στη Χαλκίδα — Ἀλιβερί — Σύρο — Μονεμβασιά, τό τρίτο ταξίδι θά γίνει ἀπό 22 μέχρι 30 Ἰουλίου μέ προσεγγίσεις στό Γύθειο — Καλαμάτα — Πάτρα, τό τέταρτο ἀπό 2 ἕως 10 Αὐγούστου μέ προσεγγίσεις στόν Πόρο — Καλαμάτα — Σάμη — Πάτρα — Ἰτέα, τό πέμπτο ἀπό 12 ἕως 20 Αὐγούστου μέ προσεγγίσεις στήν Πάργα — Κέρκυρα — Πάργα — Ἰτέα, τό ἕκτο ἀπό 22 ἕως 30 Αὐγούστου μέ προσεγγίσεις στό Αἴγιο — Πάτρα — Ἀργοστόλι — Ναύπακτο, τό ἕβδομο ἀπό 1 ἕως 10 Σεπτεμβρίου μέ προσεγγίσεις στή Θεσσαλονίκη — Βόλο — Αἰδηψό — Ὠρεοί, τό ὄγδοο ἀπό 12 ἕως 20 Σεπτεμβρίου μέ προσεγγίσεις στήν Κόρινθο — Πάτρα — Πύλο — Ἰτέα καί τό ἕνατο ἀπό 22 ἕως 30 Σεπτεμβρίου μέ προσεγγίσεις στή Μήλο — Ἡράκλειο — Σούδα — Πόρος.

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)

BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,

3119400 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222063

Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIRE

Ο Έλληνικός Νηογνώμων θά παρακολουθήσει τήν κατασκευή τών πέντε άρματαγωγών του Π.Ν.

Μέ άφορμή τήν συμφωνία συνεργασίας μεταξύ του Έλληνικού Νηογνώμονα και του Πολεμικού Ναυτικού γιά τήν παρακολούθηση τής κατασκευής πέντε άρματαγωγών και άλλων μικροτέρων κατασκευών μέ τήν επίβλεψη του Ε.Ν. και λόγω τής ιδιαίτερης σημασίας που έχει αυτή ή συμφωνία άφου γιά πρώτη φορά έπιχειρείται στή χώρα μας ένα τόσο σημαντικό έργο, ή διοίκηση του Ε.Ν. δεξιώθηκε τήν πολιτική και τήν στρατιωτική ύγεια του ύπουργείου Έθνικης Άμυνας, σέ κεντρικό ξενοδοχείο όπου και έγινε παρουσίαση του έπιτελούμενου έργου στον Ε.Ν.

Ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Ε.Ν. κ. Τριαντ. Λυσιμάχου απήρτησε ένα σύντομο χαιρετισμό τονίζοντας μεταξύ άλλων ότι σήμερα ο Ε.Ν. είναι ένας αξιόλογος τεχνολογικός Όργανισμός που λειτουργώντας μέ ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια είναι σέ θέση νά προσφέρει σωστή, γρήγορη και οικονομική έξυπνότητα στό Έλληνόκτητο πλοίο και στον κατασκευαστή.

Στά τρία χρόνια που πέρασαν έγιναν πολλά και σήμερα ο Ε.Ν. άντιβεί μέ αισιοδοξία τό μέλλον, ένα μέλλον που περνά από τήν συνεχή κατάκτηση τής τεχνολογίας στον τόπο μας.

Η άνάθεση τόσο μεγάλων και σημαντικών έργων στον Ε.Ν. άποτελεί ένδειξη του πόσο γρήγορα προχώρησε και ή άνάθεση του Πολεμικού Ναυτικού έπιβεβαιώνει αυτή τήν πορεία.

Έξάλλου ο Γεν. Τεχνικός Διευθυντής του Ε.Ν. κ. Διον. Μελισσηνός τόνισε ότι ο Έλληνικός Νηογνώμων φιλοδοξεί νά διαδραματίσει ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα τής ναυτικής τεχνολογίας προσφέροντας τίς υπηρεσίες του και τήν τεχνολογική του ύποδομή προς όλους όσους τήν έχουν άνάγκη.

Στους δύσκολους καιρούς που περνάμε, είπε, είναι σημαντικό και αίσθάνομαι υπερέφανος που μέ ελληνική τεχνολογία και ελληνικά χέρια, κτίζει ή πατρίδα μας ένα αύριο πίο σίγουρο γιά όλους μας.

Η άνεξαρτησία και ή έδαφική άκεραιότητα μιάς χώρας δέν στηρίζεται μόνο στις ένοπλες δυνάμεις της, αλλά και στον βαθμό που ή ίδια είναι λιγώτερο ή περισσότερο έξαρτημένη στους διάφορους τομείς τής οικονομίας και τής τεχνολογίας της.

Έμεις του Ε.Ν. στελέχη και διοίκηση, συνέχισε ο κ. Μελισσηνός, χαράξαμε μιά πολιτική προσεγγίσεως μέ όλους εκείνους τούς φορείς που έχουν τήν δυνατότητα νά συνεισφέρουν σέ μιά από κοινού προσπάθεια γιά τήν άνάπτυξη τής ναυτικής τεχνολογίας και ύποδομής στον τόπο μας.

Έχουμε συνεργασία μέ μιά σειρά από Ίνστιτούτα και διεθνή έρευνητικά Κέντρα και έπιζητούμε νά διευρύνουμε τήν ύφιστάμενη συνεργασία μας μέ τό Έθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο.

Πρόσφατα από τήν ύφυπουργό κ. Βάσω Παπανδρέου, εξαγγέλλθηκε ή ίδρυση τής Έταιρίας Άνάπτυξης Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΑΝΤ), μέ έδρα τόν Πειραιά όπου συμμετέχουμε μέ μεγάλο ποσοστό στό εταιρικό κεφάλαιο.

Ο κ. Μελισσηνός τελειώνοντας τόνισε:

“Αν κανείς μέ ρωτούσε τί σημαίνει γιά τήν χώρα μας ο Ε.Ν. θά του έλεγα ότι σημαίνει ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ και ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ, θά έλεγα ότι σημαίνει είσοδή συναλλάγματος ή άποφυγή

έκροής και θά προσέθετα ότι σήμερα που οι καιροί είναι δύσκολοι σημαίνει χτύπημα στην ύποαπασχόληση και στην άνεργία και περαιτέρω άξιοποίηση έμπειρων στελεχών που μέ τήν πείρα τους θά συμβάλλουν στην άνάπτυξη μας.

Στή δεξίωση παραβρέθηκαν ο ύφυπουργός Υ.Ε.Α. κ. Στάθης, ο άρχηγός του Πολεμικού Ναυτικού κ. Παππάς, ο άρχηγός και ύπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ.κ. Παπανδρέου και Ντούνης, ο καθηγητής του Ε.Μ.Π. και πρόεδρος τών Έλληνικών Ναυπηγείων κ. Κανάραχος, ο διευθύνων σύμβουλος τών Ναυπηγείων Έλευσίνας κ. Ζαφειρόπουλος, ο καθηγητής του Ε.Μ.Π. κ. Λουκάκης, καθώς έπίσης και πλήθος άνωτατοι και άνώτεροι αξιωματικοί του Πολεμικού μας Ναυτικού και στελέχη τών δύο μεγάλων Ναυπηγείων, καθώς και στελέχη του Έλληνικού Νηογνώμονα.

Λιμενικός Σταθμός στην Κυπαρισσία

Μέ άπόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας ιδρύεται λιμενικός σταθμός στην Κυπαρισσία γιά νά έπιτευχθεί καλύτερη άστυνόμευση τών άκτών και τής θάλασσας στην άνωτέρω περιοχή.

Νέα άφίσσα τής HELMEPA

Γιά τό φετινό καλοκαίρι, ή Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, έχει κυκλοφορήσει δύο νέα αυτοκόλλητα μέ τό φίλο μας τό γλάρο, που τόν ξαναβρίσκουμε στις άφίσσες και στα κινούμενα σχέδια του τηλεοπτικού σπότ, που προβάλλεται από τήν ΕΡΤ 2.

Τά άτυχήματα του 1984

Από τήν Διεύθυνση Έλέγχου Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ κυκλοφόρησε τό δελτίο στατιστικής ναυτικών άτυχημάτων έτους 1984. Τά δελτία αυτά καταρτίζονται από τήν Έθνική Στατιστική Υπηρεσία μέ μέριμνα του ΥΕΝ και μέ βάση τά στοιχεία που συγκεντρώνονται από τίς Λιμενικές άρχές, από τή Διεύ-

θυνση Έλέγχου Ναυσιπλοΐας και από τό Κέντρο Θαλάσσιας Έρευνας και Διάσωσεως.

Η NAT WEST άναλαμβάνει τίς έξυπνότητες τής CONTINENTAL στην Έλλάδα

Η διοίκηση τής Τράπεζας National Westminster άνακοίνωσε τή συμφωνία της μέ τήν Τράπεζα Continental Illinois γιά τήν έξαγορά σημαντικού μέρους τών δραστηριοτήτων τής Τράπεζας Κοντινένταλ στην Άθήνα και τή Θεσσαλονίκη. Η Nat West θά διατηρήσει τά καταστήματα τής Κοντινένταλ στις δύο πόλεις. Μέ τή συμφωνία αυτή ή Nat West διευρύνει σημαντικά τήν παρουσία της σέ όλους τούς κλάδους τής τραπεζικής δραστηριότητας στην Έλλάδα.

Η συμφωνία, ή όποια ύπόκειται στην έγκριση τών άρμοδίων ελληνικών άρχών, προβλέπεται νά ολοκληρωθεί ως τίς 31 Ίουλίου, όποτε ή National Westminster, ή όποια έχει ήδη ένα κατάστημα στον Πειραιά, θά αναλάβει τή λειτουργία τών καταστημάτων Άθήνας και Θεσσαλονίκης τής Continental.

Η Mercantes άθλοθετεί τό 23ο Ράλλυ Αιγαίου

100 χρόνια συμπλήρωσε φέτος ή αυτοκινητοβιομηχανία Daimler-Benz και μέ άφορμή τή σημαντική αυτή έπέτειο ή Μερσέντες Έλλάς άποφάσισε νά τήν γιορτάσει στην Έλλάδα, συνδέοντας τό γεγονός μέ ένα στοιχείο από τόν ελληνικό χώρο, που παράλληλα όμως θά είχε και κάποια πρωτοτυπία. Σάν ελληνικό στοιχείο διάλεξε τήν θάλασσα και σάν εκδήλωση τήν ύποστήριξη τής 23ης Διεθνούς Ίστιοπλοϊκής Έβδομάδας Αιγαίου, γνωστής και σάν 23ο Ράλλυ Αιγαίου, που διοργανώνεται από τόν Πανελλήνιο Όμιλο Ίστιοπλοΐας Άνοικτής Θαλάσσης.

Η Μερσέντες Έλλάς θά άθλοθετήσει τά κύπελλα τών τριών νικητών τής 23ης Διεθνούς Ίστιοπλοϊκής Έβδομάδας Αιγαίου και θά είναι παρούσα στους τρεις ένδιάμεσους σταθμούς και τόν τερματισμό μέ ειδικά πτερύρα κατάλληλα επανδρωμένα και έξοπλισμένα γιά νά έξυπηρετούν τούς άγωνιζόμενους.

For all your shipping requirements
and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines) 03777

Telex: 710080 CHIOS I — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

IF YOU ARE ASKING FOR
THE MOON, TAKE THE SUN



3-4-7- DAY CRUISES TO THE FASCINATING
GREEK ISLANDS, TURKEY AND
WESTERN MEDITERRANEAN

WITH

STELLA OCEANIS
STELLA SOLARIS
STELLA MARIS II

Ἡ ἀντιμετώπιση ληστροκῶν ἐπιθέσεων σέ βάρος ἐλληνικῶν πλοίων στή Βραζιλία

Μετά ἀπό ἐπανεξιλημμένα ἐλληνικά διαβήματα οἱ βραζιλιανέες ἀρχές ἐνίσχυσαν τά μέτρα ἀστυνομεύσεως στά λιμάνια τους γιά τήν καταπολέμηση τῶν ληστροκῶν ἐπιθέσεων ἐναντίον τῶν πλοίων, παράλληλα ὁμως ἀπευθύνουν συγκεκριμένες συστάσεις πρός τοὺς πλοιοάρχους γιά μέτρα πού πρέπει νά λαμβάνονται ἀπό τοὺς ἴδιους κατά τήν παρα-

μονή τῶν πλοίων στά λιμάνια τῆς Βραζιλίας καί γιά τή συνεργασία τους μέ τίς ὑπηρεσίες ἀσφαλείας ὥστε νά καταστεί ἀποτελεσματικότερη ἡ προστασία τῶν πλοίων καί τῶν πληρωμάτων τους.

Εἰδικότερα, οἱ βραζιλιανέες ἀρχές συνιστοῦν:

1. Νά φυλάτε τό πλοῖο καί τό φορτίο.
2. Νά φωτίζεται τό πλοῖο καί τά πλευρά αὐτοῦ.
3. Ἐγκαταστήσατε ἐπικοινωνία γιά ἐξωτερική βοήθεια.

4. Ἐλέγχεται τίς προσβάσεις στοὺς χώρους πού κατοικοῦνται.

5. Διατηρεῖται τά φινιστρίνια κλειστά.

6. Μὴν ἀφήνεται ἐκτεθειμένα πολύτιμα ἀντικείμενα.

7. Διατηρεῖτε τίς σκάλες μαζεμένες.

8. Σέ περίπτωση ληστείας θέσατε σέ λειτουργία τό συναγερμό.

9. Οἱ συμβαλλόμενοι φύλακες νά παραμένουν ὑπὸ τὸν ἐλεγχό τοῦ ἐν ὑπηρεσία ἀξιωματικοῦ.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ἀτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	Κυπριακή	9.118	1974	Ἀνέφερε ζημία στήν ἠλεκτρογεννήτρια στό Ρίο Ἰανέιρο, στίς 2/7.
ΝΕΟΤΗΣ	Ἑλληνική	9.082	1971	Ὑπέστη κλίση στή Ντουάλα, στίς 6/6.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΠΙΣΤΙΣ	Ἑλληνική	13.631	1973	Μαλαισία γιά Ὀλλανδία, ἐμφορτο ξυλείας, ὑπέστη βλάβη στή μηχανή στό Σουέζ στίς 2/7.
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Λιβερτιανή	16.576	1977	Συγκρούσθηκε στό Χάνκο, στίς 28/6 μέ τό φορτηγό «Stellan» καί ὑπέστη ἐλασματοουργικές ζημιές.
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	Ἑλληνική	19.166	1977	Συγκρούστηκε στό Ταλκαχουάνο τῆς Χιλῆς, στίς 3/7 μέ τό πλοῖο «Western Friend» καί ὑπέστη σοβαρές ἐλασματοουργικές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΘΑΛΙΑ	Κυπριακή	31.097	1964	Ὑπέστη πυρκαϊά, στό Λαράκ Ἀϊλαντ, στίς 2/7.
ΛΟΪΝΤΑ	Ἑλληνική	24.408	1975	Κατά τήν ἐκφόρτωση στό Κίγκστον στίς 3/7, ὑπέστη ζημιές στήν προπέλλα καί τό πηδάλιο καί σημειώθηκε διαρροή πετρελαίου.

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



61 - 65 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
TELEX: 241548 LERO GR
PH: 4117357 - 4117304 - 4119853
CABLES: LEROSHIP PIRAEUS

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ένω ήδη βρισκόμαστε στην καρδιά του καλοκαιριού είναι πλέον φανερό ότι όλες οι συγκυρίες συγκλίνουν προς τα ιστορικά χαμηλότερα επίπεδα της διεθνούς ναυλαγοράς σε όλους τους τομείς της δραστηριότητας των θαλασσιών μεταφορών ξηρού φορτίου. Πριν εισέλθουμε σε σύντομη (πώς θα μπορούσε, άλλωστε, να είναι και έκτακτα μένη;) επισκόπηση των επί μέρους τομέων, αρκεί η γενική παρατήρηση περί συρρικνώσεως της ζήτησης και της αντίστοιχης συμπίεσεως των ναύλων εκ μέρους των ναυλωτών για να έχουμε ολοκληρωμένη εικόνα των τεκταινομένων.

Μετά από αύξομειώσεις που έφτασαν το ναύλο Κόλπου ΗΠΑ για 'Ιαπωνία με 52.000 τόννους στα χαμηλότερα δολ. 7.75, η αγορά φαίνεται να σταθεροποιείται στο επίσης χαμηλό δολ. 8.20/8.25, ενώ καθοδικές πιέσεις εξακολουθούν να ασκούνται. Στην αντίστοιχη προς Κόντινεντ μεταφορά τα δολ. 4.75 είναι μία εμφανής όσο και σκληρή πραγματικότητα. Μικρή ή επίδραση των Μεγάλων Λιμένων στη νδιαμόρφωση της αγοράς, με ελάχιστα φορτία. Λίγες και οι ελεύθερες φορτώσεις από 'Αργεντινή όπου οι 30.000 τόννοι για Μαύρη Θάλασσα πλήρως δολ. 14.50 με φόρτωση Πλέϊτ και συμπλήρωση Μπουένος 'Αίρες.

Ελάχιστα και τα ελεύθερα φορτία γαιανθράκων.

Χαρακτηριστικά τα δολ. 6.50 για 55.000 τόννους από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία. Από την ίδια περιοχή αριθμός φορτίων για Ταϊβάν (περί τα 25) με ποσότητες κυμαινόμενες μεταξύ 50-60.000 τόννων πλήρως δολ. 7.35-7.90 ανά τόννο.

Περιορισμένος αριθμός ναυλώσεων για μεταλλεύματα με προεξάρχουσες περιοχές φορτώσεως την Αυστραλία και τη Βραζιλία. Από την πρώτη, οι 110.000 τόννοι για Κόντινεντ πλήρως δολ. 5.58 και οι 60.000 τόννοι για 'Ιαπωνία δολ. 3.25 δολ. 2.75 ήταν ο ναύλος για 120.000 τόννους από Βραζιλία για Κόντινεντ.

Κατεσπαρμένα γεωγραφικά και σε μικρές ανά περίπτωση ποσότητες τα φορτία ζάχαρης, δεν εκαναν αισθητή παρουσία στο στερέωμα της ναυλαγοράς.

Δύο φορτία των 14.000 τόννων από ΒΑ Αυστραλία προς Κίνα και Σιγκαπούρη πλήρως δολ. 13.50 και 11.50, αντίστοιχα. Σε πτώ-

ση ο ναύλος - δείκτης του 'Αγ. Μαυρικίου για Λονδίνο με τους 16.500 τόννους σε λιρ. 13.50 ανά τόννο.

Τα λιπάσματα, τέλος, ακολούθησαν τις γενικότερες τάσεις της αγοράς με λίγες εντολές και λιγότερες ναυλώσεις.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Με εξαίρεση την περιοχή της 'Απω 'Ανατολής όπου η ζήτηση κάπως υφίσταται και τη Νότια 'Αφρική όπου ευκαιριακά τα μισθώματα είναι κόσμια, η αγορά των χρονοναυλώσεων μπορεί να περιγραφεί σαν ανύπαρκτη μέχρι καταστροφική.

Στό χώρο του 'Ατλαντικού, τα δολ. 1.750 σαν ημερήσιο μίσθωμα ενός μπαλκάρριερ των 27.000 TDW για κυκλικό 'Ατλαντικού φθάνουν για να δώσουν την εικόνα της αγοράς. 'Αντίστοιχο μίσθωμα στην 'Απω 'Ανατολή δολ. 2.700-3.000.

Πάναμαξ από Β. Ειρηνικό για 'Ινδικό πληρώνονταν περίπου δολ. 2.900 ενώ από τη 'δυτική' Νότια 'Αφρική 35.000 TDW για 'Απω 'Ανατολή έπαιναν δολ. 4.500.

Στά πολύ μεγάλα πλοία σημειώσαμε τους 140.000 TDW από Κόντινεντ για 'Απω 'Ανατολή στα δολ. 6.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η προσμονή χαμηλότερων τιμών του προϊόντος, αφ' ενός, και η πίεση εκ της υπέρξεως παροπλισμένης χωρητικότητας αφ' ετέρου, συγκράτησαν τη ναυλαγορά του δεκαπενθήμερου και προκάλεσαν οριστικά μικρές απώλειες.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ.: Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπουένος 'Αίρες 26.500 τόν. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 16,25 φίο, 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 1-4.

ΣΤΕΛΛΑ: Βορ. Ειρηνικό 27.000 τόν. περίπου γεννήματα Ταϊβάν δολ. 9.50 φίο, 5 ημέρες/1.500 τόν., 'Ιουλίου 21-26.

NEMEA: 'Αμερ. Κόλπο 15.00 τόν. λιπάσματα Βομβάν, δολ. 21 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 5-15.

Στόν Περσικό Κόλπο παρατηρήθηκε μικρή σχετικά κάμψη που άγγισε και αυτά τα VLCC. Οι προς δυτικές όψιόν ναυλώσεις κλείνονταν, αναλόγως ποσότητας, στα εξής περίπου επίπεδα:

280.000 τ. WS 44

260.000 τ. WS 45

130.000 τ. WS 60

80.000 τ. WS 70

Μικρή κάμψη και στο χώρο της Μεσογείου με μέση ποσοστιαία κάμψη των ναύλων σε σχέση με το προηγούμενο δεκαπενθήμερο της τάξεως του 5%. Σε ενδομεσογειακές μεταφορές, οι 130.000 τόννοι πλήρως WS 70 και οι 20.000 τόν. WS 75.

Καμμία ουσιαστική μεταβολή στη Δυτική 'Αφρική ενώ σημεία ισχυροποίησης της ζήτησης ήταν φανερά στη Βόρεια Θάλασσα. Οι 80.000 τόννοι για ΗΠΑ ('Ατλ.) πλήρως WS 68.

'Υπερβολική ή συγκέντρωση μεγάλων πλοίων στην Καραϊβική και 'Αν. Μεξικό με αντίστοιχη πτώση ναύλων. Οι 125.000 τόννοι για Γαλλία πλήρως WS 23. 'Αντίθετα, το λεγόμενο handy size σε ζήτηση, διατήρησε τη θέση του. Οι 50.000 τόννοι για ΗΠΑ ('Ατλ.) πλήρως WS 85.

'Ας σημειώσουμε, τέλος, και μερικές ναυλώσεις για προϊόντα άργου, που γενικά κράτησαν ύψηλά τη ζήτηση:

— 30.000 τ. Περσικό/Μπαγκλαντές

WS 190

— 24.000 τ. Μαύρη Θάλασσα/Κόντινεντ WS 200

— 28.000 τ. Σιγκαπούρη/Αυστραλία WS 175

— 30.000 τ. Καραϊβική/ΗΠΑ WS 140

ση, 'Ιουλίου 5-15.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II: 'Αμερ. Κόλπο 16.500 όρυζης σε σάκκους 'Ισκεντερού, δολ. 18,50 φίο, 1.200/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΚΤΕΑ: Σαίντ Λόρενς 37.500 - 39.000 τόν. σιτηρά Τίλπουρι/'Αμστερνταμ/ Ρότερνταμ /'Αμβέρσα, δολ. 6 για Τίλπουρι, δολ. 5,50 'Αμστερνταμ/ Ρότερνταμ/ 'Αμβέρσα φίο, 6 ημέρες/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 12-17.

ΛΕΡΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ: Βορείως Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπουένος 'Αίρες 25.000 τόν. γεννήματα Πορτογαλία δολ. 11,50, 2.000/5.000 τόν. έλευθ. έκ-

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

φόρτωση, 'Ιουλίου 8-15.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ: 'Αμερ. Κόλπο 18.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 13,00 φίο, 4 1/2 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 12-19.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II: Δυτική ακτή Γουατεμάλας 6.700 τον. ζάχαρη χύδην 'Αμερ. Κόλπο δολ. 14, 0,5 φίο/1.500 τον. ζάχαρη χύδην 'Αμερ. Κόλπο δολ. 17, 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΙΡΗΝΗ ΣΑΠΦΑΙ'ΑΡ: 'Ακαζούτλα 14.000 τον. ζάχαρη χύδην, 'Αμερ. Κόλπο δολ. 11,50 φίο, 0,5 φίο/1.500 τον. ζάχαρη χύδην 'Αμερ. Κόλπο δολ. 12,50 φίο, 750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 13.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 12, 2.000 τον. φόρτωση/5.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 25 - Αύγουστου 6.

ΣΦΙΝΞ: Ρίβελ Πλέιτ 12-13.000 τον. πέλλετς Τυνησία, δολ. 18,25, 2.000/700 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 25-30.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλλο δολ. 9,50, 6.000/800 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 1-12.

ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΕΝΒ: Ρίβερ Πλέιτ 15.000 τον. γεννήματα Λιβύη, δολ. 24, 2.000 τον. φόρτωση/500 τον. έλ. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 18-28.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Ντάρμπαν 21.000 τον. κριθής 'Ιαπωνία, δολ. 13,50, τρία λιμάνια εκφόρτωσης 2.000/2.500 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 18-28.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ: Θεσσαλονίκη 10.000 τον. σιτηρά Μανφρεντόνια/Νάπολη δολ. 5 φίο, 2.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΣΟΥΝΙΟΝ: Μπορντώ 15/16.500 τον. γεννήματα λιμάνι 'Αδριατικής, δολ. 6 φίο, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 11-15.

ΘΕΜΙΣ: Νότιο 'Αφρική 116.500 τον. γαιάνθρακες, 'Ιαπωνία, δολ. 6, 8 ημέρες, Αύγουστου 1-15.

ΜΑΡΚΟΣ Ν.: Κπέμε 15.000 τον. λιπάσματα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 18, φόρτωση κλίμακος/1.000 τον. έλ. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 10-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ: 13.715 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ρίο ντε Τζανέιρο 'Ιουλίου 10-15, επαναπαράδοση δυτική ακτή Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 3.750 τήν ημέρα, 0,5 φίο/1.000 τον. κυκλικό ταξίδι, δολ. 3.200 τήν ημέρα.

ΚΑΡΙΝΑ: 27.963 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ρεκαλάδα 'Ιουλίου 8, επαναπαράδοση Περού, δολ. 4.100 τήν ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΟΝΠΟΛΙΣ: Κωνσταντίνα 60.000 τον. μέρος φορτίου ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 145, 'Ιούλιο.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Μπιάο Γκράντε 37.000 τον. ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 175, 'Ιουλίου 11.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Καμπίντα 96.000 τον. 'Ισπανία, WS 62,5, 'Ιουλίου 9.

ΓΚΛΟΡΥ: Τζεμπέλ Ντάννα 100.000 τον. μέρος φορτίου Τσιταγκόγκ WS 87,5, 'Ιούλιο.

ΣΗΜΑΤΖΙΚ: Τυνησία 55.000 τον. Φός, WS 105, 'Ιουλίου 11.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Ζουετίνα 60.000 τον. Πριόλο, WS 135, 'Ιουλίου 7.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Σκίντα 29.000 τον. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 145, 0,5 φίο/1.500 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 155, 'Ιουλίου 11.

ΓΟΥΕΛΚΑΜΕΡ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τον. Λίβανο WS 265, 0,5 φίο/1.500 τον. μέρος φορτίου ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Γέμπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Μοχαμέντια WS 65, 'Ιουλίου 15.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Μπαχάμας WS 97,5, 0,5 φίο/1.500 τον. μέρος φορτίου 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 102,5, 'Ιουλίου 12.

ΑΜΑΖΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Πούντα Καρντόν 61.000 τον. Σάντγουϊτς WS 80, 'Ιουλίου 7.

ΑΞΙΟΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 140, 'Ιουλίου 3.

ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 150, 'Ιουνίου 30.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Μεσόγειο 80.000 τον. μέρος φορτίου

Μπιλμπάο WS 67,5, άμεση.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Περισκό Κόλπο 270.000 τον. μέρος φορτίου, Βραζιλία WS 44,8, 'Ιούλιο.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Ρας Τανούρα 62.000 τον. μέρος φορτίου, Πόρτ Ντίκσον WS 85, 'Ιούλιο.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Τζεμπέλ Ντάννα 50.000 τον. μέρος φορτίου, Μομπάσα WS 110, 'Ιούλιο.

ΑΡΤΕΜΗΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗΣ: Περισκό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου, Γαλλία, WS 70, 'Ιούλιο.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Μίνα άλ Φαχάλ 50.000 τον. μέρος φορτίου, Σριράχα WS 65, 'Ιούλιο.

ΣΑΞΕΣΣ: Μεσόγειο 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 175, 'Ιούλιο.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 40.000 τον. μέρος φορτίου, Μόντρεαλ WS 120, 'Ιουλίου 5.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ: Μπετζάια 80.000 τον. μέρος φορτίου, WS 85, 'Ιουλίου 10.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: 'Ανατλ. ακτή Μεξικού 125.000 τον. Γαλλία WS 23, 'Ιουλίου 17.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 67,5, 0,5 φίο/1.500 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 65, 'Ιουλίου 13.

ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ: Ές Σάιντερ 100.000 τον. Γένοβα WS 57,5, 'Ιουλίου 9.

Οι αγοραπωλησίες

Οι ευνόικες εξελίξεις στη ναυλαγορά πετρελαίου συγκράτησαν και έπαύσαν τη ζήτηση πετρελαιοφόρων με αποτέλεσμα την ύψωση των αξιών.

Σε βασιτικό αριθμός πλοίων αναφέρεται στα σχετικά δελτία των μεσιτών. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε:

— T/T W. EAGLE (35.500/77) δολ. 14.000.000

— T/T FREESHIP L (290.700/74) δολ. 9.600.000

— T/T AMUR MARU (25.700/74) δολ. 8.500.000

— M/T LIBERATOR (155.500/76) δολ. 8.300.000

— T/T TEXACO DARIEN (78.100/67) δολ. 2.150.000

— M/T AMAZON VENTURE (66.500/74) δολ. 7.200.000

— M/T SANTAMAR (55.500/77) δολ. 6.500.000

— M/T ALEXIA V (21.100/69) δολ. 2.600.000

Στό μεταξύ, αναφερόταν και η μεταπώληση τεσσάρων νεοεφύκτων πλοίων παραγωγών (P/C) από τα Κορεατικά ναυπηγεία Hyundai αντί δολ. 13.000.000 ανά μονάδα.

Στά μπαλκάριερς επικρατούσε ο καιροσκοπισμός, ένηθαρυνόμενος από τις πολύ χαμηλές αξίες:

M/V MOUNT PYLION (68.300/78) δολ. 3.300.000

— M/V NORMAN MAAS (64.000/83) δολ. 7.400.000

— M/V ZENKO MARU (53.500/77) δολ. 2.300.000

— M/V SAQR YANBU (34.200/72) δολ. 1.050.000

ΑΔΑΜΑΣ: 'Αρζού 50.000 τον. μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 115, 'Ιουλίου 12.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Ρας Λανούφ 80.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 62,5, 0,5 φίο/1.500 τον. μέρος φορτίου 'Ιουλίου 9.

ΣΚΥΡΟΝ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 110.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ισπανία WS 27, 'Ιουλίου 12.

ΑΚΟΗ: 'Εσκράβος 115.000 τον. Πέμπρουκ WS 62,5, 'Ιουλίου 9.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τον. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 57,5, 0,5 φίο/1.500 τον. μέρος φορτίου 'Ιουλίου 16.

ΤΟΛΜΗΡΟΣ: Περισκό Κόλπο 92.000 τον. Στανβάκ, WS 52,5, 'Ιούλιο.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Κάγιο ντε 'Αρκας 65.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 85, 'Ιουλίου 17.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Καμπίντα 100.000 τον. μέρος φορτίου, Μιλμπάο WS 60, 'Ιουλίου 23.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Δυτ. 'Αφρική 110.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 60, 0,5 φίο/1.500 τον. μέρος φορτίου 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 62,5, 0,5 φίο/1.500 τον. μέρος φορτίου 'Ιουλίου 17.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Καραϊβική 72.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 76, 'Ιουλίου 15.

— M/V YANNIS C (28.600/81) δολ. 2.700.000

— M/V MOUNT ETNA (27.916/80) δολ. 2.400.000

— M/V SANTO VICTOR (16.900/72) δολ. 450.000

Μικρή ή ζήτηση και η αντίστοιχη κίνηση στα πλοία γενικού φορτίου. Σημειώσαμε τό M/V "SANTO RIONEER" (14.840/77) στά δολ. 1.500.000.

Τέλος, τό μικτό «OBO TRADER» (114.000/71), ήλθε σέ 'Ελληνικά χέρια αντί δολ. 3.500.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η άπουσία ίκανού αριθμού δεξαμενοπλοίων από την αγορά σέ συνδυασμό με τον μεγάλο αριθμό πλοίων που αναμένουν τη σειρά τους προς διάλυση σέ Ταϊβάν και, σέ μικρότερο βαθμό στή Νότια Κορέα προκαλούν πτώση τής δραστηριότητας, πού προς τό παρόν περιορίζεται σέ μικρότερα πλοία ξηρού φορτίου.

Τά δολ. 106-108 πληρώνονταν στήν Ταϊβάν γιά πλοία 4.800-5.000 τόννων.

Ίδια περίπου τά επίπεδα τιμών και στήν Κίνα, ένν δέν άκούστηκαν πράξεις στή Νότια Κορέα.

Μετά τίς λίγες πρόσφατες άγορές, ή 'Ινδία εξακολουθούσε νά ένδιαφέρεται γιά πλοία 4.500-6.500 τόννων με παράδοση Δυτική 'Ακτή ('Αλάνγκ) με ίδες δολ. 100-104.

Πρώτο σημάδι άναζωπυρώσεως του ένδιαφέροντος στό Πακιστάν με προσφορά σέ πλοίο 4.500 τόννων έκ μέρους traders στά δολ. 95.

Τίποτε τό ουσιαστικό στό Μεσογειακό χώρο δέν άνεφέρθη.

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

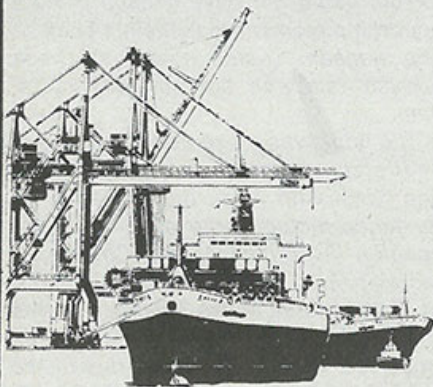
Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

82 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

NAFTIKA CHRONIKA



AKTI MIAOULI

Even without the euphoria of 1982, the Posidonia Exhibition was once again a good opportunity this year of reminding the world that Greece is still a major maritime nation. This is how the correspondent of the "Journal de la Marine Marchande" describes it:

"Surrounded by the sea, full of penin sulas and numberless islands, Greece continues on her maritime way. Her geographical position, the need to link the islands and its entire history have made Greece one of the greatest maritime countries in the world. This can be judged by the number of shipping firms listed in Piraeus which is in excess of 366, and by the 80 or so shipowners who own at least ten ships each. Greece's fleet accounts for 7.5% of world tonnage compared to 19.3% covered by the entire EEC. In Western Europe, every one out of every three ships is Greek. Also, Greek interests control another 1,135 ships which fly foreign flags. It is not strange, therefore, in cosmopolitan Piraeus, to wander along the Akti Miaouli, Kolokotroni and Philonios Streets and to meet most of these eminent people who are rated by the number of ships they own".

TANKER OWNERS SHOW A CAUTIOUSLY OPTIMISTIC ATTITUDE

Tanker owners, who have witnessed a number of false improvements of market conditions in recent years, are cautiously optimistic hoping that the renewed price competitiveness of oil will create a real demand for crude oil.

OPEC's oil production is now reported to be close to 19 mill. barrels a day with the largest increases coming from the Middle East. This is substantially higher than in the past year when the average production was estimated to be about 15.9 mill. barrels a day with a steep increase in demand for large ships. According to figures released recently by P.F. Bassoe shipbrokers in Oslo, there were just under 300 ships of 79.3 mill. tdw in employment in the middle of 1985, either in normal tanker trading or as storage vessels. Corresponding

figures today are abt. 322 ships of abt 90 mill. tdw. However, it should be remembered that within these figures there is an important element of increased use of vessels. A year ago the economic speed was around 10 knots, while today, with cheap bunkers and high rates the equivalent figure must be closer to 13/14 knots.

On the other hand lay up figures, have been more than halved the past year, from more than 150 vessels in the middle of 1985 to an estimated current figure of about 70 vessels, of which it should be added that around 10 are currently under reactivation. Of these 70 ships are owned by oil companies.

The sailing VIULCC fleet has in fact been reduced from 451 units a year ago, to some 392 ships today.

THE MISSING BILL OF LADING PROBLEM - THE SEADOCKS REGISTRY SOLUTION

SEADOCKS Registry Limited, a subsidiary of the Chase Manhattan Corporation, has successfully completed the first phase of the pilot project to test the bill of lading registry concept initiated by the company. The test is being carried out on cargoes originating at Philips Petroleum's Teeside terminal, which handles oil from the Norwegian sector of the North Sea.

The SeaDocks Project started in 1981 at the behest of the independent tanker owners, under the auspices of Intertanko. Many other parties, such as the oil producing and trading companies, are seeking new ways of reducing the legal risks and administrative costs inherent to their business.

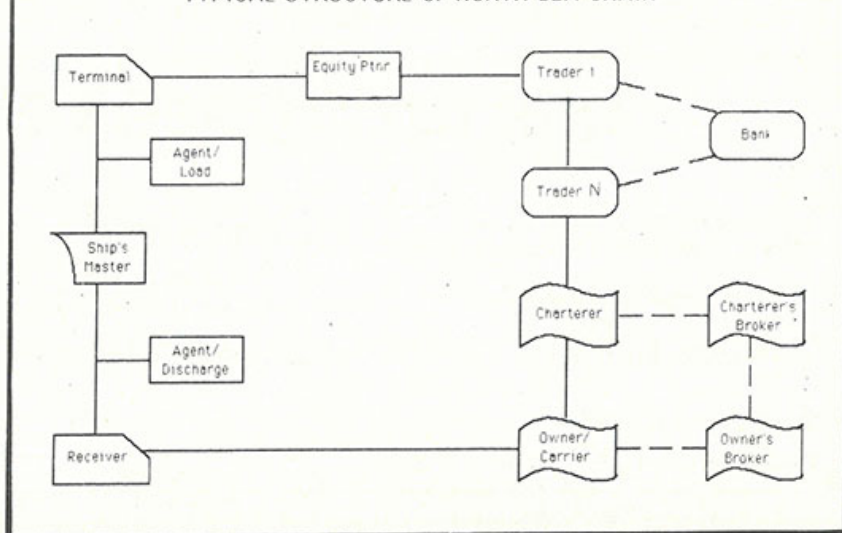
A custom is growing up where letters of indemnity are being issued to cover

the financial and discharge risks. In addition, the significant growth of complex oil transactions, evidenced by the ever-lengthening "daisy chains", make it even more difficult to ensure that proper documentation follows each cargo. Similarly, the traders and the banks involved in the financing aspects are increasingly faced with administrative constraints and difficult credit decisions in order to complete these transactions on time, with all the consequences for error, and possibly for fraud, that have been known to occur in the past.

Seadocks promises a highly secure, fully computerised central registry of documents and information associated with sea transportation of crude oil.

At a recent presentation held at the auditorium of Eletson Corporation in Pi-

TYPICAL STRUCTURE OF NORTH SEA CHAIN



raeus, Seadocks's marketing director Mr. Tony Albert addressed an audience of Greek tanker owners and maritime lawyers explaining the benefits on a centralised Bill of Lading registry aimed to minimise the risks run by shipowners and traders of crude oil.

SHIPBUILDING IN 1985

Lloyd's Register's annual review of shipbuilding lists 1,946 ships built in 1985 totalling 9,502,831 grt. Japan leads the field with 817 ships. Among them were 16 100,000 tonners and above plus the two largest tankers built anywhere in the world in 1985, the "Idemitsu Maru" of 258,000 dwt. and the "Tagawa Maru" of 239,781 dwt. South Korea came second with a total of 2,620,470 grt. which was double that of the previous year. 87.3% of this tonnage was for account of foreign clients from 19 different countries. The largest vessel was the bulk carrier "Hyundai Giant" of 259,598 dwt. which was also the largest ever to be built in Korea.

Following these two Far Eastern shipbuilders came Brazil, West Germany, Spain and Denmark with about half a million grt. each and then came China, Poland, East Germany and Yugoslavia with smaller figures.

Of the ships built, 280 were registered in Panama (4,023,103 grt.), 398 in Japan (2,754,643 grt.), 82 in Liberia (1,532,516), 201 in the Soviet Union (863,294 grt.), 74 in both Chinas (817,579), 61 in the USA (6706,999 grt.) and 36 in Greece (699,085 grt.).

Naturally, the figures per flag do not correspond to the nationalities of the buyers because many of them have transferred their ships later to the Panamanian and Liberian registries.

KERGUELEN REGISTRY

The French Minister of the Sea has issued a decree by which ships can be registered at Port aux français in the Kerguelen Islands of the South Indian Ocean

an which belong to Franch. Bulk carriers can be registered there but no crude oil carriers which are specially protected by law.

The Minister said ships registered at Port aux continue to fly the French flag but would enjoy the advantages contained in the decree, i.e. permission of sign on up to 75% foreign crews. Only 25% should be French seamen with a minimum of four French officers. It is to be noted that a 140,000 ton bulk carrier with a crew of 24 of whom only six men (four officers and two crewmen) are French will have crew costs of only \$ 2.100 per day instead of \$ 4.000 with an entirely French crew and \$ 1.200 per day with an entirely foreign crew.

Noting the protests of the maritime unions, the minister admitted that he had not been keen on the idea but that the step had been taken to make French ships more competitive. Without this measure, French bulk cargoes ran the risk of being monopolised by foreign flag ships.

TANK CONTAINERS

Tank containers are one of the few products of modern technology that have marked a growth rate of more than 15% per annum during the past decade. In 1986 there were 35,000 of them capable of carrying four to six million tons of liquid cargoes and gases.

There are today five types of tank containers. First there is the simple type for carrying non-dangerous liquid cargoes, chemicals or foodstuffs such as milk, beer, wine, etc. and are specially treated to protect such cargoes from the transport of toxic, corrosive or inflammable liquids. These are usually made of stainless steel with a capacity of 23,000 litres. Then there are containers for the transport of gases such as butane, freon, chlorine, which are made of black steel similar to those which carry liquid oxygen and argon. Finally, there are those which carry powders or powdered products.

Experts predict that in the next few years the increase in this type of containers will be in the order of 3,500 to 4,000 units per annum with improvements in their manufacture and new applications.

"THE AEGEAN CRISIS"

Our friend and shipowner, Minos Kyriakou, could not have chosen a more opportune moment to issue his book "The Aegean Crisis" now that Greek Turkish relations are smouldering again.

The book was presented to the Greek and foreign press at the Grande Bretagne Hotel with many dignitaries in attendance, including the leader of the opposition in parliament, Mr. Costas Mitsotakis. Also present was an old friend of Greece and active member of the Greek lobby in Washington, Mr. Eugen Rossides, former undersecretary of the US Treasury and now president of the American — Hellenic Institute.

Mr. Kyriakou's 281 page work goes into all the intricate phase of the Aegean problem with a full historical background of the events that have led to the current crisis. It is an important book and will do much to inform non-Greeks on the history of the Aegean.

BUREAU VERITAS COUNCIL MEETS IN PARIS

The annual meeting of the Council of the General Committee of Bureau Veritas took place in Paris, on the 10th of June 1986, under the chairmanship of Mr. H. Laurin, Chairman of the Society, with the participation of Members from 16 countries.

Mr. J. Jegou, Managing Director of the Society's Marine Branch, presented to the 40 participants a summary of the Society's marine activities throughout the world during 1985.

At the end of 1985, the total tonnage of ships classed with Bureau Veritas a-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3601, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - Capt. G. Logothetis
444600 - Mr. E. Andresen

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

Piraeus Agents
Medlink Ltd.

72, Kolokotroni Str.
Tlx: 21-1440 MDL GR
Tel: 4135279 - 4137057

mounted to over 30 million grt for 7,230 ships.

Bureau Veritas has under its classification good percentages of world tonnage of dredgers (one third of the world fleet), chemical carriers (16.5%), liquefied gas carriers (13.7%), passenger ships (11%).

The Society has continued improving its organization throughout the world and is represented in 108 countries with a total staff of about 2,800 operating from 370 offices.

GREEK LAW OFFICE ESTABLISHED IN LONDON

The well known Piraeus maritime lawyers Messrs. B. Patkos and P. Galatis have established their office in London in order to better serve the needs of their clients in the City of London.

Talking to us, Mr. Patkos added that the new Law office will give direct access and efficiency to his clients, while it will be of assistance to British lawyers handling maritime cases involving Greek companies.

He added, on another matter of concern to the industry as a whole, that "Intercargo is fully behing those who have spoken up against indiscriminate attacks on merchant ships. The problem is a major one for all shipowners, although to date it is the tanker sector which has borne the brunt. Governments must find a solution. It is scandalous that one of the sea's basic freedoms is so abused and the innocent seafarers are at risk, to say nothing of the damage to property".

INTERCARGO MEETS WHILE DRY CARGO RATES AT ALL TIME LOW

Intercargo's Executive Committee met in London on June 30th at a time when the market was at an all time low and still falling. "The answer", said Chairman Menis Karageorgis, "lies in all parties keeping the crisis in the forefront of their minds and each making their own contribution to an eventual solution. For shipowners this means ultimate restraint in ordering and a real thrust towards disposing of ships for scrapping. For shipyards, a true realisation, however difficult and unpalatable, that there is little current demand or need for new dry bulk ships. And for financial institutions, banks and governments, a full acceptance that easy money, soft credits and subsidies only make things worse and provide no long term solution".

Commenting, Morten Werring, one of Intercargo's Vice Chairman, said that "whilst there are no signs of any upturn in the market, leaders in the maritime world are getting the message about ov-

ersupply. There are various pointers. In the EEC there are proposals to rationalise and rethink the whole question of subsidies to shipyards and their future. Individual governments are also taking steps. In Greece there is approval in principle to convert shipyards for scrapping and Japan has agreed to a twenty percent cut back in shipyard capacity, coupled with increased scrapping. Additionally, the EEC Shipowners Association (CASCE) has called for the Community to lead a crusade towards tonnage reduction and speedier scrapping and the Chairman of the Baltic Exchange has urged tighter lending controls and an end to speculative building".

Bruce Farthing, Intercargo's Consultant Director, explained that whilst the market crisis dominated the meeting, "we have concluded our initial studies on declining charterers standards and will be discussing possible remedial steps with other like minded bodies".

50 YEARS AGO

— The call for tenders for the Greece-North American line will be repeated on the 25th of this month according to an announcement by the Undersecretary for Merchant Marine.

— The matter of a floating dock for the port of Piraeus has come up again at a meeting called by the president of the Piraeus Port Authority and the installation of such a dock at a sheltered spot near the main harbour is cosidered a matter of urgency.

— Examinations for entry into the Hydra School will be held on September 3rd. There are openings for ten cadets up to the age of 16.

— Another exam will be held on 7th September for the appointment of nine coastguard cadets.

— The cargo ship "Atticos" owned by Mr. A. Louzis of 4,078 grt. built in 1906 was sold to British buyers for scrapping at a price of 8.000 pounds. It has been bought in 1931 for 3.600 pounds.

(Naftika Chronika No. 134-15/7/1936)



Link Maritime Enterprises S.A.

- **chartering**
- **contracting**
- **sale & purchase**

91, Akti Miaouli - Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR



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

TELEX No. 6-20129 SA ★
CABLE ADDRESS: ★
"HERMES" DURBAN ★

ΕΡΜΗΣ

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

Directors: A. TSELENTIS C. TSELENTIS G. PAPAS P. ROUSSOS G. KATSAROS

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10489
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25432
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047

ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΜΕΝΤ	68	9710
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153

ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ II	76	12376
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277

α. Μπιλμπάο 13/5
α. Παναμά 12/4
στη Β. Γαλλία 30/6
ε. Λονδίνο 21/6
προς Κούβα
α. Μοντεβιδέο 10/5
άρχει Πειραιά
ε. Τζέντα 8/5
πρ. «Ζέα»
άρχει Πειραιά
δ. Παναμά 12/5
ε. Άμστερνταμ 15/5
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 4/5
στο Ρότερνταμ
δ. Παναμά 18/6
άρχει Πειραιά
ε. Π. Καμπέλο 16/4
ε. Πειραιά 9/5
ύψωσε παναμαϊκή
ε. Βρέμη 26/6
α. Ταϊτσούνγκ 29/4
άρχει Πειραιά
άρχει Έλευσίνα
ε. Πειραιά 16/5
ε. Γάνδη 3/5
άρχει Έλευσίνα
προς Άνναμπα
α. Ρίο Ιανέιρο 24/4
ε. Βενετία 9/5
προς Βικτωρία
στην Ταρτούς 1/6
άρχει 18άκη
προς Άλεξάνδρεια 26/4
προς Πειραιά 30/4

α. Μόντρεαλ 13/5
προς Γιοκχάμα
ε. Ρουέν 12/5
στο Ρότερνταμ 1/6
ε. Άγγλια 7/6
επωλήθη Έλληνες
άρχει Χαλκίδα
ε. Πόρτ Λίνκολν 30/4
α. Σιγκαπούρη 7/5
α. Χιούστον 7/5
ε. Βενετία 12/5
α. Άδελαΐδα 22/4
δ. Σουέζ 30/4
ε. Θεσσαλονίκη 30/4
ε. Σάφι 6/5
ε. Μομπίλ 30/4
α. Ν. Όρλεάν 2/5
δ. Γιβραλτάρ 10/5
ε. Πόρτο Λά Κρούαζ 5/4
α. Ν. Όρλεάν 8/5

α. Χιούστον 30/4
ε. Γκιζόν 27/4
προς Καναδά 4/6
προς Ρωσία 21/4
προς Ίταλία 23/4
α. Λός Άντζελες 14/5
ε. Πειραιά 9/5
προς Βραζιλία 6/5
ε. Σάν Φραντζίσκο 25/6
α. Ν. Υόρκη 8/5
προς Κίνα 6/5
ΕΤΑ Τουρκία 22/6
α. Βαρκελώνη 12/5
ε. Έλευσίνα 7/6
ε. Πειραιά 21/4
ΕΤΑ Βέλγιο 30/6
ολική απώλεια
α. Σουέζ 9/4
άρχει Πειραιά
ε. Ρότερνταμ 9/5
στην Κορέα 15/5
άρχει Έλευσίνα
άρχει Χαλκίδα
α. Κοτονού 30/5
έγκαταλείφθηκε
άρχει Έλευσίνα
α. Βοστώνη 20/5
δ. Παναμά 5/6
ε. Γάνδη 4/6
ε. Λεμεσό 14/6
α. Κέμπε 26/5
α. Διαμάντε 12/6
ε. Ίταλία 15/6
α. Άμβερσα 20/6
α. Φουκουγιάμα 9/6
ναυπηγ. Τόκυο
α. Ν. Τουρκία 13/6
α. Μόντρεαλ 11/6
άρχει Έλευσίνα
ύψωσε παναμαϊκή

ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΘΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	64	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ	76	18646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΙΜΑΡ	76	16438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΕΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ Ν.	86	23300
ΑΝΤΕΛΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000

α. Μ. Καμπούς 19/6
άρχει Πειραιά
ε. Βενετία 16/6
ε. Ρότερνταμ 12/6
ε. Άδελαΐδα 22/6
ε. Σιγκαπούρη 16/6
ε. Άμστερνταμ 10/6
ε. Άκαμπα 17/6
ΕΤΑ Ντάρμπαν 6/7
υπό ναυπήγηση
ε. Ρότερνταμ 21/6
δ. Π. Σαΐδ 17/6
ΕΤΑ Σιγκαπούρη 24/6
ε. Ν. Όρλεάν 14/6

δ. Σουέζ 16/6
α. Άντεν 28/5
α. Σιμονοέκι 13/6
στο Λάγος 7/6
α. Βουλώνη 2/6
ανάμενι Γιβραλτάρ 31/5
ΕΤΑ Ρότερνταμ 2/7
α. Φός 3/6
α. Άμστερνταμ 31/5
άρχει Έλευσίνα
στο Άσσάμ 28/5
ΕΤΑ Σιγκαπούρη 14/6
α. Χαραχόλμεν 14/6
δ. Σουέζ 29/6
α. Καράτσι 26/5
ΕΤΑ Ρεσίφ 12/6
α. Πενσάκολα 5/6
α. Λονδίνο 2/6
ε. Λίβερπουλ 7/6
ΕΤΑ Καναδά 15/6
ε. Σανκλή 25/5
α. Όιτα 19/6
α. Γιοκχάμα 27/5
ε. Κολούμπια 1/6
ε. Σουέζ 14/6
α. Κολόμπο 8/6
ε. Ναβάμπο 16/6
προς Μπαγκκόκ 22/6
α. Ντάρμπαν 16/4
α. Τερνέστη 16/6
ε. Λεμεσό 16/6
ε. Μπανγιούλ 5/6
ε. Ρουέν 18/6
α. Μπ. Άϊρες 3/6
ε. Λορέ 9/6
ε. Ντάρμπαν 15/6
ε. Βανκούβερ 6/6
α. Φιλαδέλφεια 31/5
μεσογειακές μεταφορές
α. Γιοκχάμα 13/6
άρχει Άμβούργο
δ. Παναμά 7/6
ε. Άμβερσα 24/6
ε. Τζουμπάιλ 16/6
α. Γιοκχάμα 31/5
στο Καράτσι 10/6
ε. Ίταλία 27/6
ε. Τάραντα 9/6
άρχει Πειραιά
δ. Ντόβερ 13/6
ε. Σιγκαπούρη 10/6

ε. Βενετία 24/6
α. Ντάρμπαν 13/6
άρχει Έλευσίνα
α. Σιγκαπούρη 25/5
ανάμενι Γιβραλτάρ 12/6
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πασαγιές 4/6
ε. Όζάκα 11/6
επωλήθη αλλοδαπούς
ε. Πειραιά 8/67
άρχει Πειραιά
ΕΤΑ Ντάρμπαν 18/6
ε. Σανκλή 2/6
άρχει Πειραιά
ΕΤΑ Σιγκαπούρη 12/6
άρχει Πόρτσμουπου
προς Βραζιλία 7/6
ε. Ν. Όρλεάν 11/6
α. Σάν Λορέντζο 8/6
α. Λός Άντζελες 16/6
ναυπηγ. Σασέμπο
δ. Σουέζ 12/6
ε. Πειραιά 10/6
ε. Νταμμάμ 7/6
ε. Σακόντε 8/6
ε. Γένοβα 11/6
προς Φλόρουνγκ 28/5
υπό ναυπήγηση

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Ν. Ύορκη 4/6	ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ)	60	1434	ἀργεί Στυλίδα
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	ε. Σουηδία 11/6	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	ε. Κεηπτάουν 11/6	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	α. Άμστερνταμ 16/6
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412	α. Σιγκαπούρη 10/6				
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	ε. Ντουάλα 1/6				
ΑΠΕΣ	73	16397	δ. Σουέζ 21/5	ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	α. Ροζάριο 5/6
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	α. Σ. Λορέντζο 7/6	ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Άμστερνταμ 5/6
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	ΕΤΑ Κορέα 10/6	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	ε. Νιούκαστλ 7/6
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18862	ΕΤΑ Άμστερνταμ 29/6	ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Τομπάτα 14/6
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	ΕΤΑ Βομβάη 17/6	ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Γιβραλτάρ 6/6
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο	ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592	ἀργεί Ήγουμενίτσα
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Σακάι 13/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Μπαχραϊν 31/3
ΑΡΑΝ	80	10428	ΕΤΑ Ήταλια 29/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ἀργεί Έλευσίνα
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	α. Σάλλομ Βόε 20/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Ντόρ ες Σαλάαμ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	ε. Πειραιά 20/5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Πειραιά 4/4
ΑΡΓΟΣ	69	9842	μετ. «Sunray» (Μβ)	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Πειραιά 29/5
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	ε. Πειραιά 12/5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Ν. Όρλεάνη 12/6
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	76	1578	ἀργεί Πειραιά	ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	ε. Χάβρη 19/6
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	ἀργεί Πειραιά	ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Ντάρμπαν 17/6
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	α. Πειραιά 30/12	ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	ε. Άγκρα ντό Ρέις 12/6
				ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	ε. Άμβούργο 27/5
				ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	στο Σουέζ 24/5
ΑΡΕΤΗ	73	13631	στή Σουηδία 17/6*				
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	στο Τάιν 18/6	ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	δ. Π. Σαΐδ 10/6
ΑΡΗΣ	71	15119	α. Πειραιά 17/5	ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στον Πειραιά
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	στο Φλάσσινγκ 11/6	ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Μπαχραϊν 20/6
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Ταγκουόρα 31/5	ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Σαβάννα 16/6
ΑΡΙΕΣ	60	7839	ἀργεί Ήθακη	ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	ΕΤΑ Περσικό 24/6
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	ἀργεί Πειραιά	ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Άμβούργο 17/5
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	α. Γιουροπόρτ 20/6	ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290	ε. Πειραιά 5/6
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	ἀργεί Έλευσίνα	ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ)	65	2986	ε. Πειραιά 10/6
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές	ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	ε. Φουτζέιρα 15/6
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Γουλιμγκτον 12/6				
ΑΡΙΩΝ	73	13633	μετ. «Αρχών» (κ.)				
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Ν. Ύορκη 15/6	ΓΚΑΛΛ	70	15302	ε. Γδύνια 15/6 *
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	στο Τάιν 20/6	ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	ε. Βαλτιμόρη 13/6
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	ε. Μπαλμπά 16/5	ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	ἀργεί Στυλίδα	ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Ν. Όρλεάνη 6/6
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	ἀργεί Στυλίδα	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Τσιταγκόνγκ 31/5
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	ε. Καλαμπόρ 3/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	ε. Πειραιά 27/6 *
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ΕΤΑ Βραζιλία 8/7				
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	ΕΤΑ Ήσπανία 10/7	ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 8/6 *
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Ρίο Γκράντε 15/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Χάμπτον 14/6
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Ντάρμπαν 30/5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 21/5
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Λός Άντζελες 2/4	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	δ. Κων/πολη 31/5
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	11982	α. Σιγκαπούρη 11/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Φρητάουν 25/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	ἀναμένει Ίνδονησία 31/5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Γκάλβεστον 24/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Αύγουστα 2/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	ε. Μομπίλ 12/6
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	ε. Σαγκάη 4/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ΕΤΑ Βραζιλία 2/7
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Βικτόρια 17/5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Σουηδία 30/5
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Άϊόι	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	ε. Μπούνα Βεντούρα 29/5
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΚ (μ.)	72	42253	δ. Πόρτ Σαΐδ 18/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Ν. Όρλεάνη 3/6
ΑΖΗΜΙΝΑ	66	35001	ΕΤΑ Μονρόβια 4/7	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Ούνο 29/5
ΑΖΚΟΝΑ	81	30500	α. Μπρισμπαϊν 15/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	δ. Κων/πολη 3/6
ΑΖΕ'Υ	70	13363	α. Άμβέρσα 17/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	ἀργεί Πειραιά
ΑΖΗΛΙΟΣ (δ.)	85	45065	α. Ν. Ύορκη 4/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	στο Καράτσι 9/6
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	δ. Κων/πολη 26/5	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Λός Πάλας 1/6
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Άνκόνα 17/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Σάν Άντόνιο 6/6
ΑΣΤΥΝΑΛΣ	75	38611	στήν Άμβέρσα 3/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟΥ	77	14531	α. Σιγκαπούρη 23/5
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Λέγκχορν 5/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'Ν'ΕΡ	78	14531	α. Ν. Όρλεάνη 4/6
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Χάμπτον ρόδς 14/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	ε. Χιούστον 8/6
ΑΣΦΑΛΤΟΣ	71	9466	α. Λονδίνο 11/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ε. Νταϊρέν 27/6
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Τζέντα 9/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Άργεντινή 30/5
ΑΤΑΛΑΝΤΑ (μ.)	81	14582	πρ. «Voyager»	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	ε. Μπαγκλαντές 25/6
				ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	ΕΤΑ Ραβένα 9/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ΕΤΑ Μπαχρέν 27 *	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚ	72	43479	δ. Γιβραλτάρ 13/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	στή Γαλλία 25/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Γιβραλτάρ 15/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	ἀργεί Πειραιά	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Ρίο Γκράντε 22/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5888	ἀργεί Πειραιά *	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	α. Ρίο Γκράντε 22/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	ἀργεί Πειραιά	ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Μομπίλ 2/5
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Βενετία 8/6	ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	α. Φουτζέιρα 11/6
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	α. Λονδίνο 30/5	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	πρός Τουρκία 12/6	ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Φουτζέιρα 8/6	ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	ΕΤΑ Ταϊβάν 24/5	ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	ἀργεί Άργοστόλι
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	ε. Βομβάη 10/6	ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ	81	11503	πρ. «Φάμιλυ Άντανου»
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Κολόμπο 23/5	ΓΟΥΑΙΒ (δ.)	58	12732	ἀργεί Πειραιά
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Σιγκαπούρη 9/6	ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485	πρός Γιβραλτάρ 17/6
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Άμβέρσα 17/6	ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	στον Πειραιά
				ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ΕΤΑ Άμβέρσα 18/6
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	δ. Γιβραλτάρ 16/6	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Ν. Ύορκη 13/5
ΑΦΡΙΚΑ	85	5021	ἀργεί Γάνδη	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΖ	75	19451	α. Ρότερνταμ 13/6
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	16944	ἀργεί Πειραιά	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Βοστώνη 4/6
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ΕΤΑ Ν. Όρλεάνη 10/7	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Ταρραγκόνα 2/6
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	ε. Φουτζέιρα 28/5 *	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Άμβέρσα 21/6
				ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Καουσιούγκ 12/6
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στήν Καλκούτα *	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Βιτόρια 15/5
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	α. Πειραιά 6/6	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Γιοκοχάμα 12/6
ΒΑΝΤΑ	66	13762	ἀργεί Τρινκομάλη	ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΑΛΕΣ II	75	19451	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 8/67
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	ἀργεί Άργοστόλι	ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Σουέζ 10/6
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Ήσπανία 21/6	ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	δ. Γιβραλτάρ 11/6
ΒΑΡΗ	82	22474	ε. Σετούμπάλ 5/6	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	δ. Κων/πολη 2/6
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700	στή Βενετία	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Σιγκαπούρη 14/6
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Ρότερνταμ 1/4	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ)	84	17199	δ. Σουέζ 13/6
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	πρός Ήσπανία 19/6	ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300	ναυπηγ. Σκαρμαγκά
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	ΕΤΑ Λός Άντζελες 24/6	ΓΟΥΩΤΕΡΠΙΝΤ	77	16278	ε. Ροζάριο 8/6
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	ναυπηγ. Καβαχίρι				
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Παρανάγκουα 6/6	ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	ε. Ντάρμπαν 16/5
ΒΕΝΙ II	77	16993	α. Ντάρμπαν 18/6	ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Άμβέρσα 16/6
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ε. Γερμανία 30/6	ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	δ. Μαυρίκιο 9/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Φλάσσινγκ 30/5	ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Λ. Άντζελες 16/5
ΒΕΡΑ	65	20806	ἀργεί Πειραιά	ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Φιλαδέλφεια 12/6	ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ε. Ντουκούβ 8/6
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16636	διάλυση Κίνα	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	επώληθη διάλυση
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	δ. Ντόβερ 13/6	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906	στο Μπ. Άμπας
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005	στο Λάγος 19/5	ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	στο Ίμινγκχαμ 21/6
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098	α. Λέγκχορν 17/6	ΔΗΛΟΣ	70	8825	δ. Έπτάνησα 29/5
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Φελίτσοου 15/6	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	δ. Μαμονάλ 20/5
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	ἀργεί Πειραιά	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602	ἀργεί Στυλίδα	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	α. Π. Τάουνσεντ 15/6
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	δ. Ντόβερ 12/6	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958	ναυπηγ. Τόκυο
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989					

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597	ἀναμένει Μαρόκο 14/6
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ἀργεί Γαλαξίδι
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπαλτικ»
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	πρὸς Κουβέιτ 29/5
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Λός 'Αντζελες 8/5
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	ε. 'Αντοφαγκόσα 9/1
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. 'Αμβούργο 11/6
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ε. Σιγκαπούρη 9/6
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λεμεσό 12/6
ΔΩΡΑ	67	6842	πρ. «Κόνδωρ»
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Δρέπανον 17/5
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	α. Ν. 'Υόρκη 11/6
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΓ'ΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Μαπούτο 12/5
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΓ'Μ	72	16398	α. Ντόρμπαν 4/6

ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Βασώρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Χόγκ Κόγκ 9/6
ΕΒΡΟΣ	62	20372	ἀργεί Γαλαξίδι
ΕΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	76	18080	δ. Π. Σαΐδ 22/5
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. 'Ικόνια 6/6
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Γιουροπόρτ 4/6
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Λιβύη 13/6
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	68	23814	πρὸς Γιβραλτάρ ΕΤΑ 24/6
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στὴ Σιβιταβέτσια
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ε. Κακογκάβα 12/6
ΕΚΤΩΡ	75	14523	ε. Ντόρντρεχτ 24/5
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091	ἀργεί Πειραιά
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538	ε. Νταμάμ 13/6
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Μόρεχεντ Σίτυ 9/6
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	α. Χιούστον 4/6
ΕΛΕΝΗ	75	16421	α. Θέουτα 15/6
ΕΛΕΝΗ	60	1995	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716	ΕΤΑ Βραζιλία 15/7
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Σαβόνα 14/6
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050	δ. Πειραιά 9/6
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942	δ. Γιβραλτάρ 14/6
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. Γάνδη 22/5
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111	α. Μπαχρέιν 20/6
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670	α. Λός Πάλαμας 16/5
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	πρὸς 'Ελλάδα 12/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στὶς Μπίτερ Λέικς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	12315	α. Ντόρμπαν 17/6
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Φουτζίρα 3/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Πενάγκ 5/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	ε. Κολούμπια 16/6 *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΓ'ΝΕΡ	77	36237	στὴ Βενετία 24/6 *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. 'Αμπρεά 11/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Τάραντα 9/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΖΑΝΤ	78	36237	α. Νιούκασλ 7/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	ε. Κερπιδάουν 17/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΓ'ΑΝΤ	85	16605	στὴ Νιγηρία 4/6

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642	ΕΤΑ Γένοβα 5/6
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	ε. Μομπάσα 16/6
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847	α. Μπουσάν 23/5
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	α. Σιγκαπούρη 2/6
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	δ. Σουέζ 10/6
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	στο Ντακάρ 25/6
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Γιβραλτάρ 23/4
ΕΛΠΙΣ	82	35561	πρ. «Bulk H.»
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	α. Σίδνεϊ 13/6
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	ἀργεί Πειραιά
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. 'Αμβούργο 20/6
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Σ. Τζών 15/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	α. Μπ. 'Αίρες 11/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	74	13687	α. Σιγκαπούρη 3/6
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Βανκούβερ 4/6
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Μπιζέρτα 22/5
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ἀναμένει Δανία 11/6
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Μπαρμπάδος 25/5
ΕΠΟΣ	78	6053	ἀργεί Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	ε. Πειραιά 23/2
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	πρὸς Μέγαρο
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Τόκυο 5/6
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. Χάιφα 12/6
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	ε. Ρεσίφε 12/5
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	ε. Γιβραλτάρ 18/6
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ.	81	3375	ἀναμένει 'Ισπανία 4/6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ε. Πειραιά 19/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. Γάνδη 17/6
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ	76	11321	α. 'Ακαγιούτλα 13/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Μόντρεαλ 15/6
ΕΥΗ Α.	67	14569	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Ντόρμπαν 6/6
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Γάνδη 9/6
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Μαντράς 10/6
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	ε. Γαλλία 15/6
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ἀργεί Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ἀργεί Πειραιά
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/6
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Ρίο 'Ιανέιρο 11/6
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Σάλλομ Βόε 26/5 *

ZANET	66	4503	α. 'Αμβέρσα 3/6 *
ZANNHΣ	81	22857	α. Μπ. 'Αίρες 15/5
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Λύττελτον 8/6
ZETTA	71	20516	ἀργεί Πειραιά
ZHNOBIA	68	15841	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/6
ZHNO	81	23100	α. 'Οζκάα 10/6
ZIM TRISTH	73	11856	πρ. «Κάρμεν Φορτούνα»
ZINI	76	11348	δ. Γιβραλτάρ 29/5
ZYGOΣ	76	19166	α. Λός 'Αντζελες 18/5
ZOH XPICTINA	65	34501	ἐπωλήθη
ΧΑΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719	α. Φιλαδέλφεια 13/6

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Νόρντεχαμ 5/6
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16700	ΕΤΑ Πόρτ Νουάρ 7/7
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	μετ. «'Αλκμήνη»
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ	84	16794	δ. Ντόρβερ 12/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	στο 'Αντεν
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρ. «Κερwane»
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Ντόνκαν Μπαίη 10/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	ΕΤΑ Μασσαλία 7/7
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	στὴν 'Αλγερία 4/6
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Πόρτλαντ 10/5
ΘΑΣΟΣ ΑΤ'ΛΑΝΤ	76	9444	πρὸς 'Οκλαντ 16/6
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	α. Γιβραλτάρ 19/6
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	ε. Χαμίνα 15/6
ΘΕΙΤΣΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	35131	δ. Παναμά 12/6
ΘΕΚΟΣ	78	16685	δ. Γιβραλτάρ 3/6
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	α. Χάβρη 14/6
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	ἀργεί Πειραιά

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	πρὸς Ρότερνταμ 3/6
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	α. Γένοβα 16/6
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000	ΕΤΑ 'Ιαπωνία 22/6
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Χάμπτον 12/6
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/6
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	δ. Γιβραλτάρ 7/6
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	α. Σιγκαπούρη 8/6
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895	δ. Π. Σαΐδ 23/5
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739	α. 'Αλγκεθίρας 20/5
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ἐγκαταλείφθηκε
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960	α. Φιλαδέλφεια 6/6
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Πειραιά 12/6
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387	α. Σουέζ 28/4
ΙΟΣ	85	34400	α. Βαλελέτα 17/6
ΙΡΒΙΣ	76	12498	δ. Σουέζ 23/5
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Ταλκαχουάνο 11/6
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	στὴν 'Αλεξάνδρεια
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. Πειραιά 7/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	μετ. «'Αρμενιστής»
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Ν. 'Υόρκη 5/6

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	στὴν 'Ισπανία 9/6
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	πρ. «Σή Τάιντ»
ΚΑΒΟ ΜΑΠΑΣ	77	12772	ε. Νάπολη 26/6
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Κάρτασι 25/6
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Πειραιά 28/5
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	διάλυση Κίνα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	δ. Τζαμάικα 22/5
ΚΑΛΙΡΟΝ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Ντουλούβ 2/6
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	στὴ Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ	67	38598	διάλυση Τσιβάν
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. Πειραιά 30/5
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Λός 'Αντζελες 6/6
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Πειραιά 16/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Ρότταρι 17/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	α. Πόρτ Κέμπλα 7/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Οοσιούγκ 19/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	ἀπεστάλει κυπριακή
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059	ε. Φάμουρ 31/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	στὴν 'Αλεξάνδρεια 11/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	ΕΤΑ ΗΠΑ 23/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Μπρίτσαμ 7/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ἀργεί Βομβάη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781	α. Ούνο 18/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	δ. Γιβραλτάρ 3/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 4/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ἀργεί Νουεβίτας *
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			α. Παλάου Μπακού 21/5 *
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194	α. Σιγκαπούρη 1/6 *
ΠΑΤΕΡΑΣ	61	13338	ἀργεί Πειραιά *
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	69	9116	ε. Πειραιά 5/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	66	19595	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Α.			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ	82	29281	ἀναμένει 'Αμβέρσα 15/6 *
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069	α. Μπάφ 10/6 *
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314	σημαία Μπαχάμας
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	73	13098	ε. Πειραιά 27/5
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρ. «Biscay»
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ	71	13017	μετ. «Βίλλ ντε Ζενίθ» (ε)
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	ε. Πειραιά 11/6
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	στὴν 'Αγκρα ντός Ρέις 23/6
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Πειραιά 14/6
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Σάο Φραντζίσκο
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Ναγκόγια 11/6
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	στο 'Οράν 30/6
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Ρίο Γκράντε 29/5
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ἀργεί 'Ελευσίνα 19/5
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	ε. Τζέμπελ 'Αλι 2/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Ρότερνταμ 16/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	στον Πειραιά 16/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	δ. Πειραιά 25/6
KATIE	60	10187	ἀργεί Γαλαξίδι
KATINA (δ.)	66	38878	α. Γένοβα 16/6 *

ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	ἀργεί 'Ελευσίνα *
ΚΕ'Ι'Π ΕΒΡΟΣ	72	3166	ἀργεί Πειραιά
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9882	α. Π. Σαΐδ 14/5
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	ε. Ντελφύλα 16/6
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΠΑΣ	77	10460	ΕΤΑ Μεξικό 14/6
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Πειραιά 11/6

ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΣΤΑΡ	58	3831
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΛΕΙΩ	58	8791
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	59	16875
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11570
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ	68	13870
ΚΥΘΗΡΟΣ	62	4784
ΚΥΘΗΡΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΘΗΡΟΣ	76	9784
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'	68	4350
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚ Π.	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΣΒΟΣ	74	8915
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104

στή Λισσαβώνα 29/5	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
ε. Πειραιά 8/6	
σημαία Μάλας	
ἀργεί Πειραιά	
ΕΤΑ ΗΠΑ 29/6	
ε. Πειραιά 30/6	
ε. Πειραιά 7/6	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ἐπτόνησα 3/6	
ε. Ντάρμπαν 10/6	
α. Λουλέα 14/6	
ε. Λόγκ Μπής 22/6	
α. Μίλφροντ Χάβεν 16/6	
α. Τουμπάρδο 10/5	
α. Γκουγιακούλ 2/6	
ε. Χάμπτον 15/6	
α. Ρόττερνταμ 21/6	
πρός Ν. Ἀφρική 31/5	
α. Φατέχ Τέρμινταλ 26/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ὁκλάντ 29/5	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολὴ 16/5	
στό Ντουμπάι 16/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπλάφ 19/6	
ε. Βανκούβερ 15/6	
ε. Πειραιά 26/5	
δ. Παναμά 1/6	
ε. Πειραιά 30/5	
ε. Πειραιά 27/5	
ε. Βαλέντσια 17/6	
α. Π. Στανβάκ 12/6	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
α. Σ. Κίτς 28/5	
ὕπὸ ναυπήγησης	
ὕπὸ ναυπήγησης	
ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 16/6	
α. Μομπάσα 13/6	
α. Ντουμπάι 8/6	

α. Χάλιφαξ 12/6	
α. Γιοκοχάμα 9/6	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 8/6	
ὕπὸ ναυπήγησης	
δ. Π. Σαϊδ 8/6	
ε. Χάβρη 16/6	
α. Βαλτιμόρη 5/6	
α. Σιγκαπούρη 14/6	
ὕπὸ ναυπήγησης	
ε. Φλόριδα 2/7	
ε. Χοντίντα 2/6	
ὕπὸ ναυπήγησης	
ὕπὸ ναυπήγησης	
α. Βρέμη 19/6	
στή Τζέντα 3/7	
α. Πειραιά 13/6	
δ. Π. Σαϊδ 11/6	
ναυπηγ. Σιμονσοέκι	
πρός Λιβύη 14/6	
ε. Ἰταλία 10/6	
α. Ντάρμπαν 17/6	
ὕπὸ ναυπήγησης	
ναυπηγ. Σπλίτ	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Καβάλα 7/6	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
στό Λόγος 1/6	
α. Βενετία 16/6	
στή Τζέντα	
ε. Σιγκαπούρη 17/6	
α. Λά Νουβέλ 9/6	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπαλουμφορντ 18/6	
ε. Πειραιά 14/5	
ε. Ντάρμπαν 13/6	
ἀργεί Ἀστακ	
πρός Ἀκαμπα 24/6	
ἀργεί Πειραιά	
μετ. «Sandymar 1» (λιβ.)	
α. Πειραιά 26/1	
ε. Ρόττερνταμ 21/6	
ναυπηγ. Οὐλσάν	
α. Σιγκαπούρη 12/6	
μεσογειακὲς μεταφορές	

ε. Ἰμπέρια 1/6	
ἀργεί Λευκάδα	
στή Βουλγαρία 7/6	
πρ. «Αναγία Λάκ»	
δ. Γιβραλτάρ 28/5	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Γιοκοχάμα 12/6	
ε. Μαπούτο 18/5	
α. Ἀντοφαγκάτα 10/6	
ἀργεί Ἐλευσίνα	
α. Κόμπε 11/6	
ἀργεί Γαλαξίδι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Σετουμπάλ	
ΕΤΑ Λόγος 2/7	
δ. Παναμά 30/6	
ε. Πειραιά 15/5	
ε. Θεσσαλονίκη 15/5	
ἀργεί Φορταλέζα	
α. Γάνδη 8/6	
ε. Τζωρτζτάουν 8/6	

ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΙΜΠΕΠΟΡΤ	83	19343
ΛΙΜΠΕΠΡΕΣ	82	19337
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΝΤ	76	75134
ΛΙΝΤΕΝΒΑΣ	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894
ΛΙΦ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ	64	6547
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΓΚΚΡΙΘ ΕΜΜ	81	59396
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598
ΜΕΤΑΞΙΑ	67	48106
ΜΕΤΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α' ΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592

πρ. «Kaiko Maru»
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
δ. Κων/πολὴ 24/5
δ. Σουέζ 9/6
α. Γιοκοχάμα 5/6
ὑψωσε Κυπριακή
α. Κάδιξ 2/6
α. Φουτζέιρα 12/6
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Βασώρα
α. Φιλαδέλφεια 3/6
ἀργεί Πειραιά
α. Γιουρπορότ 22/5
α. Νητρόιτ 13/6
στό Ντάρμπαν 11/6
α. Ἀμβούργο 21/6
πρ. «Jarama»

ἐπωλήθη άλλοδαπούς
δ. Γιβραλτάρ 27/5
δ. Κων/πολὴ 6/6
α. Μαλάγα 16/6
α. Σάουθεντ Ἀνκ. 18/6
ε. Σάο Σεμπαστιάο 8/6
α. Αὐγούστα 7/5
δ. Παναμά 7/6
ε. Πειραιά 13/6
δ. Ντόβερ 30/6
α. Ὁκλάντ 6/6
δ. Θέρωντὸν διλ. 10/6
ε. Ἀλγερία 8/6
πρός Ἐκουαντόρ 7/6
δ. Ντόβερ 18/6
α. Μπαχραϊν 28/
ὑψωσε Λιβερτιανή
α. Ἐμδεν 12/6
α. Χακάτα 9/6
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Σετουμπάλ
στό Ἀσάμπ 17/6
πρ. «Kerwave»
ε. Ρίο Χάινα 28/5
ε. Χόγκ Κόγκ 9/6
στον Πειραιά 2/6
ἀργεί Πειραιά
ε. Βραζιλία 8/6
ε. Λ. Τσάρλς 15/4
α. Αὐγούστα 29/5
πρός Κούβα 16/4
ΕΤΑ Ἰσπανία 30/6
α. Ν. Ὁρλεάνη 10/6
ἐπωλήθη
ε. Πασαγίδες 4/6
α. Γένοβα 11/6
πρός Χιλή 20/6
δ. Παναμά 12/6
ἀργεί Πειραιά
ε. Γέμπο 9/6
α. Ντάρμπαν 13/6
στό Νοβοροσίσ 22/6
ΕΤΑ Λόγος 25/5
ἀργεί Πειραιά
α. Σάο Σεμπαστιάο 8/6
πρός Ριτσαντὴ Μπαίρ 17/4
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
α. Ραβένα 14/5
α. Ριτσαντὴ Μπαίρ 18/5
ἀναμένει Γιβραλτάρ 24/6
ἀργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 28/6
ε. Νοουκαστότ 17/5
πρός Πειραικό 7/6
α. Μομπίλ 10/6
μεσοαντικές μεταφορές
ε. Μαντράς 31/5
α. Παρναγόκου 5/6
ε. Μπ. Ἱαίρε 9/6

MINI LINK	71	1592	ε. Βενετία 13/6
MINI LIOT	70	1582	ἀργεί Πειραιά
MINI LOOYΦ	71	1563	ε. Π. όφ Σπαίρν 12/6
MINI LOTΟΥΣ	70	1591	ε. Τζέντα 31/5
MINI LOYΜ	74	1577	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
MINI LOYΣ	71	1594	ἀργεί Πειραιά
MINI LONT	70	1592	ἀργεί Ν. Όρλεάνη
MINΩΣ	75	28082	α. Γιοκοχάμα 11/6
MIS MARIETTA	66	22217	ε. Γιουρποπόρτ 21/6
MISTEP MICHANΛ	74	28082	α. Σιγκαπούρη 14/6
MICHANΛ K. (δ.)	75	60930	α. Λός Πάλλμας 16/5
MIXALAKHΣ	68	23067	ε. Βαλένσια 29/5
MIXALHΣ (μ.)	72	55204	ἀναμένει Συρία 3/6
MIXALHΣ	69	12748	ἀργεί Πειραιά
MIXALHΣ	74	8825	πρός Μπωμόντ 22/5
MIXALHΣ B.	72	20715	ε. Μοντεβιδέο 10/6
MIXALHΣ K.	57	3178	ἀργεί Σάρζα
MIXALHΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Νόρντενχαμ 24/5
MNHMOZYNH	68	36168	ε. Τζέντα 11/6
MONEMBAΣΙΑ (δ.)	73	61172	ΕΤΑ Κόρπους Κρίστι 30/6
MONTANA	73	19818	ἀργεί Έλευσίνα
MOΣΧΑ Δ.	56	8823	στών Πειραιά 28/1
MOYΣAKH	72	35506	ε. Ρίο Γκρόντε 12/6
MΠAΛK BENTIOYPER.	83	31500	ε. ΗΠΑ 12/6
MΠAΛMAP	72	6680	ἀναμένει Κίελο 5/6
MΠAPMΠANIKOΣ	72	13686	α. Μομπάσα 4/6
MΠATHΣ	73	78373	α. Φουτζέιρα 10/5
MΠETTY	70	10495	α. Σάν Ντιέγκο 13/6
MΠIA	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
MΠIAHKA Λ.	73	9771	α. Λάγος 6/6
MΠOYCTOYHN	71	13867	μετ. «Blue Stone» (κ.)
MΠOYΓKANBIA	72	16704	ε. Πειραιά 3/6
MΠOYENA BENTOYPA (δ.)	81	29910	δ. Παναμά 9/6
MΠOYENA EMΠPECΣIA (δ.)	82	34000	ε. Άλ Ρουές 16/6
MΠOYENA ΦOPTOYNA	79	18935	α. Γκέλα 13/6
MΠPABO KATEPINA	61	6155	ἀργεί Έλευσίνα
MΠPABO CPECΣ	59	6132	ἀργεί Πειραιά
MΠPABO TZOP TZ	66	9085	ἀργεί Πειραιά
MΠPAIT ZKA Y	69	2979	ἀργεί Τζέντα
MΠPHZ	64	35082	ἀργεί Έλευσίνα
MΠPHM	85	25227	ε. Ρίο ντε Λά Πλάτα 11/6
MΠQMOHT (δ.)	75	68631	α. Τάραντα 10/6
MYKON ΓOYAIH B.	77	13382	δ. Σκά 9/6
MYKONOC	67	12277	α. Κουβέιτ 12/5
MYPTOC	70	9085	ἀργεί Άργουστόλι
MYCTPAΣ (δ.)	69	51705	δ. Γιβραλτάρ 5/6
NAITANT	75	35561	φ. Άμποτ Πόιντ 16/5
NAEOΣ	70	8825	ε. Δουνκέρκη 3/6
NAEOΣ AITANT	80	10982	α. Σιγκαπούρη 19/5
NATA	77	9359	ε. Χόγκ Κόγκ 11/6
NATAΛI K.	53	3577	ἀργεί Κενίτρα
NAYKPA TIC (δ.)	75	115207	ἀναμένει Σιγκαπούρη
NAYCIKA III	61	5584	ἀργεί Χαλκίδα
NAYTIOΣ	70	16224	ε. Γκουγιακουίλ 2/6
NAYTIOΣ	71	16246	στήν Άλεξάνδρεια 1/7
NEA EΛΠIC	78	16478	α. Βίγκο 19/6
NEA TYXH	78	16478	ἀργεί Έλευσίνα
NEAΠOΛIC (δ.)	81	29700	α. Π. Άρθρουρ 9/6
NEITBY ΠPOΓKPECΣ	71	1997	ἀργεί Έλευσίνα
NEAΛ	66	12259	ἀργεί Έλευσίνα
NEMEA	79	10993	α. Παραμαρίμπο 1/6
NENA	74	39866	α. Βρέμη 14/6
NEOTHΣ	71	9082	στή Ντουάλα 18/6
NECTOP	82	37000	α. Άλ Ρουές 16/6
NECTPO ZKA	72	9606	α. Ντόρμπαν 26/5
NEΦEΛH	70	14096	ἀναμένει Λονδίνο 2/6
NHPEYΣ	56	9942	στο Έλ Χάκλ (ἀποθήκη)
NHCOΣ AMOPΓOC (δ.)	75	44605	ΕΤΑ Άγγλία 18/6
NHCOΣ ΔHΛOC (δ.)	76	64631	α. Κεϋχάν 29/5
NHCOΣ ΘHPA (δ.)	78	29972	α. Χάβρη 12/6
NHCOΣ IOC (δ.)	73	18494	ε. Πειραιά 15/6
NHCOΣ KYΘHC (δ.)	76	44689	στό Σίντι Κερρίρ 7/6
NHCOΣ ΠAPOC (δ.)	75	44601	ΕΤΑ Άμβέρσα 24/6
NHCOΣ ZANTOPINH (δ.)	80	33769	δ. Σουέζ 16/6
NHCOΣ ZEPHOC (δ.)	74	44699	στή Γένοβα 14/6
NHCOΣ ZKIAΘOC	70	6702	πρ. «Antarctic»
NHCOΣ ZKOΠEΛOC	69	6691	πρ. «Alaska»
NIKAIA	73	19831	ἀργεί Πειραιά
NIKHΤAZ Φ.	64	6163	ἀργεί Πειραιά
NIKHΦOPOC	72	5990	ε. Πειραιά 10/6
NIKOΛAOΣ Σ. EMΠEIPIKOC	72	19162	α. Λός Πάλλμας 21/5
NIKOΣ B. (δ.)	49	15980	ἀργεί Πειραιά
N.I. BAPΔINOΓIANNHC (δ.)	71	65347	ἀργεί Άλιβέρι
NIKY	73	14667	α. Βομβάη 13/6
NIMΠAΛ	71	2994	ἀργεί Πειραιά
NIMPONT	76	39004	ε. Μπάχια Μπλάνκα 12/6
NOPΘ BAITZKAOYNTECΣ	83	40300	α. Νταμπιέρ 26/5
NOPΘ ΓOYAIH B.	54	7701	ἀργεί Άλεξάνδρεια
NOPΘ MAPTICHC	84	36300	α. Σακάι 11/6
NOPΘ NTATCΣ	85	35854	α. Χόγκ Κόγκ 2/6
NTAYMONT MOYH	70	4800	α. Γάνδη 21/5
NTAYMONT ZAN	70	4797	πρός Λιβύη 17/4
NTEZEP ΓOYINT	74	14523	α. Μαρινάλ 18/5
NTEZEP KIK	77	15320	ε. Ν. Όρλεάνη 5/6
NTEZEP KOYHN	77	15320	α. Χάμπτον 27/5
NTEZEP ΠINΣ	77	15320	α. Σαβάννα 28/5
NTEZEP ΦAΛKON	80	17100	α. Λάγος 28/5
NTKA KOKOPNT	68	13553	ἀργεί Πειραιά
NTEΦIK PHΦEP	72	9710	ε. Όκλαντ 12/6
NTENIC M.	59	6134	ἀργεί Λευκάδα
NTERPMPY	75	35764	α. Ροζάριο 6/6
NTIATINZENC Π.	71	9049	πρ. «Ανναγκελ Ντιλιντζενς»
NTONA OYPAHIA (δ.)	71	17744	α. Ν. Υόρκη 8/6
NTONA ZOΦIA	78	15229	α. Λός Πάλλμας 5/6
NTOPIC (δ.)	76	68567	α. Φιλαδέλφεια 25/5
NYAΛA	62	12392	ἀργεί Πειραιά
OAYCCEAZ (δ.)	75	74382	α. Φιλαδέλφεια 5/6

OINOYCCIAN ΓIOYNTITY	86	24253	οινοϋςσιαν
OINOYCCIAN	86	35600	οινοϋςσιαν
NABIGKEITOP	86	35600	οινοϋςσιαν
OINOYCCIAN ΠPAITNT	86	24253	οινοϋςσιαν
OINOYCCIAN ΠPOYNTENC	86	24253	οινοϋςσιαν
OINOYCCIAN CΗMAN	86	35600	οινοϋςσιαν
OINOYCCIAN CKA Y	86	35600	οινοϋςσιαν
OINOYCCIAN CTPEHΓKΘ	86	35600	οινοϋςσιαν
OINOYCCIAN ΦAΔEP	86	35600	οινοϋςσιαν
OINOYCCIAN ΦAITEP	86	24253	οινοϋςσιαν
OΛYMPIA	72	4999	οινοϋςσιαν
OΛYMPIAN PHΦEP	71	9709	οινοϋςσιαν
OΛYMPIAN CΠIPIT (δ.)	76	178808	οινοϋςσιαν
OΛYMPIK ΓKAAEY (μ.)	82	35417	οινοϋςσιαν
OΛYMPIK MEΛONTY	84	17879	οινοϋςσιαν
OΛYMPIK NTPHM (δ.)	74	18204	οινοϋςσιαν
OΛYMPIK ΠPOΓKPEC	69	15688	οινοϋςσιαν
OΛYMPIK PEITNHMOOY (δ)	75	43744	οινοϋςσιαν
OΛYMPIK CΠAHTOP (δ.)	76	66259	οινοϋςσιαν
OΛYMPIK XICTOPY	72	15498	οινοϋςσιαν
OΛYMPIK XOOYH	73	15478	οινοϋςσιαν
OΛYMHΘIA	72	11946	οινοϋςσιαν
OMEP	58	2556	οινοϋςσιαν
OMEPIK NTOOYH	71	17187	οινοϋςσιαν
ONHICIOC	63	24892	οινοϋςσιαν
OPAITON	85	3034	οινοϋςσιαν
OPAITON VI	75	9111	οινοϋςσιαν
OPETIA	72	11946	οινοϋςσιαν
OPEAHHC (δ.)	75	76142	οινοϋςσιαν
OCEAN ΓOYINT	83	20689	οινοϋςσιαν
OCEAN KIK	83	20487	οινοϋςσιαν
OYAIT ZAPK	52	1592	οινοϋςσιαν
OYANTAN	70	1519	οινοϋςσιαν
OYANTPEC (δ.)	70	17485	οινοϋςσιαν
OYMPAPANA (δ.)	65	28133	οινοϋςσιαν
OYPAHIA	70	8967	οινοϋςσιαν
OYPAHIO TOEO	53	2605	οινοϋςσιαν
OYPAHIOΠOΛIC	49	1597	οινοϋςσιαν
Π.C. ΠAΛHOC	63	18430	οινοϋςσιαν
ΠAΛΛAZ AΘHHA (δ.)	76	81106	οινοϋςσιαν
ΠAΛOMA	77	29491	οινοϋςσιαν
ΠAMICOC	77	16237	οινοϋςσιαν
ΠANAΓHC BEPΓΩTHC	73	8953	οινοϋςσιαν
ΠANAΓIA	68	4400	οινοϋςσιαν
ΠANAΓIA ΛOYPIQN	56	10523	οινοϋςσιαν
ΠANAΓIA Π.	68	8718	οινοϋςσιαν
ΠANAΓICTHΔ A.	82	35127	οινοϋςσιαν
ΠANOPMOΣ	72	10410	οινοϋςσιαν
ΠANTAZHC A.	82	35127	οινοϋςσιαν
ΠANTEAHC A. ΛAIMOC	84	16794	οινοϋςσιαν
ΠANTOKPATOP	80	30639	οινοϋςσιαν
ΠAΠAMAPKOC	70	2912	οινοϋςσιαν
ΠAΠANACTHC	70	2902	οινοϋςσιαν
ΠAΠAΦOTHC	73	16840	οινοϋςσιαν
ΠAPABAΛOC	82	30851	οινοϋςσιαν
ΠAPAKOΠH	77	16380	οινοϋςσιαν
ΠAPAZKEYH	75	8960	οινοϋςσιαν
ΠAPΘENQN (δ.)	78	198163	οινοϋςσιαν
ΠAPIC (δ.)	78	198163	οινοϋςσιαν
ΠAPMENOH	73	11783	οινοϋςσιαν
ΠAPOC (δ.)	73	17355	οινοϋςσιαν
ΠAZAΔENA (δ.)	67	45127	οινοϋςσιαν
ΠAZIΘEA	71	80225	οινοϋςσιαν
ΠATMOΣ	71	8813	οινοϋςσιαν
ΠATPIOTHC	85	25000	οινοϋςσιαν
ΠATPIOTIK (δ.)	77	125947	οινοϋςσιαν
ΠATPITCIA	70	14724	οινοϋςσιαν
ΠATPITCIA A.	71	18306	οινοϋςσιαν
ΠAYΛOC B. (δ.)	58	18297	οινοϋςσιαν
ΠEΛAΓOC	76	8376	οινοϋςσιαν
ΠEΛAZΓOC	62	1012	οινοϋςσιαν
ΠEΛIAZ	67	1183	οινοϋςσιαν
ΠEΛA	79	10993	οινοϋςσιαν
ΠEΛA	71	1594	οινοϋςσιαν
ΠEΛAHHH	69	1476	οινοϋςσιαν
ΠEPΓAMOC	72	10410	οινοϋςσιαν
ΠEPIKAHC Γ.K.	74	36914	οινοϋςσιαν
ΠEPINΘOC	68	44842	οινοϋςσιαν
ΠEPA MΠAI Y	71	9623	οινοϋςσιαν
ΠEPCEYC	72	9742	οινοϋςσιαν
ΠETPA	76	23149	οινοϋςσιαν
ΠETPIANA (μ.)	81	31624	οινοϋςσιαν
ΠETPOΛA 30	56	2796	οινοϋςσιαν
ΠETPOΛA 31 (δ.)	66	43399	οινοϋςσιαν
ΠETPOΛA 40	58	1781	οινοϋςσιαν
ΠETPOΛA 80	71	1599	οινοϋςσιαν
ΠETPOΛA 141	44	1593	οινοϋςσιαν
ΠETPOΛA 142	44	1594	οινοϋςσιαν
ΠETPOΛA 143	44	1594	οινοϋςσιαν
ΠETPOΛA 144	44	1594	οινοϋςσιαν
ΠETPOΛA 145	45	1594	οινοϋςσιαν
ΠETPOΛAΓKAZ 2 (δ.)	77	45755	οινοϋςσιαν
ΠETPOΠOΛIC	77	15552	οινοϋςσιαν
ΠHΓAZOC	73	9749	οινοϋςσιαν
ΠHΓAZOC	75	13275	οινοϋςσιαν
ΠHΓAZOC (δ.)	81	24021	οινοϋςσιαν
ΠHΛEYC	66	23076	οινοϋςσιαν
ΠHΛEAC	69	10016	οινοϋςσιαν
ΠHNEOΠH	62	6299	οινοϋςσιαν
ΠHNAAP	72	20045	οινοϋςσιαν
ΠHNAPOC	63	10817	οινοϋςσιαν
ΠICTIC	73	13631	οινοϋςσιαν
ΠICTIC	55	3768	οινοϋςσιαν
ΠAANET	78	9884	οινοϋςσιαν
ΠALOYTO	78	8845	οινοϋςσιαν
ΠAOTINOΣ	65	10679	οινοϋςσιαν
ΠOΛYΔEYKHΣ	70	17179	οινοϋςσιαν
ΠOΛYTPH	68	36365	οινοϋςσιαν
ΠOΛYXPOHHC	77	16014	οινοϋςσιαν

ναυπηγείται Ουλσάν	ναυπηγείται Ουλσάν
ε. Τσάνα 12/6	ε. Τσάνα 12/6
ναυπηγείται Ουλσάν	ναυπηγείται Ουλσάν
ναυπηγείται Ουλσάν	ναυπηγείται Ουλσάν
ναυπηγείται Ουλσάν	ναυπηγείται Ουλσάν
ναυπηγείται Ουλσάν	ναυπηγείται Ουλσάν
α. Άμβούργο 13/6	α. Άμβούργο 13/6
ε. Μοντεβιδέο 19/6	ε. Μοντεβιδέο 19/6
α. Τζουέμα 25/5	α. Τζουέμα 25/5
πρ. «Ikan Bawal»	πρ. «Ikan Bawal»
α. Φουτζέιρα 29/5	α. Φουτζέιρα 29/5
ε. Ράσλανοφ 29/6	ε. Ράσλανοφ 29/6
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
α. Σάλλοι Βόε 20/6	α. Σάλλοι Βόε 20/6
α. Λός Πάλλμας 6/5	α. Λός Πάλλμας 6/5
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Έλευσίνα	ἀργεί Έλευσίνα
ε. Μπαρναγκούλα 24/5	ε. Μπαρναγκούλα 24/5
μεσογειακές μεταφορές	μεσογειακές μεταφορές
στην Κωνσταντίνα 20/5	στην Κωνσταντίνα 20/5
μεταφορές Νιγηρίας	μεταφορές Νιγηρίας
στή Ρουέν 16/3	στή Ρουέν 16/3
ὕψωσε παναμαϊκή	ὕψωσε παναμαϊκή
δ. Παναμά 8/6	δ. Παναμά 8/6
μετ. «Φοινί»	μετ. «Φοινί»
α. Μπαρλέτα 12/6	α. Μπαρλέτα 12/6
α. Ρίο Άνιέιρο 11/6	α. Ρίο Άνιέιρο 11/6
μεσογειακές μεταφορές	μεσογειακές μεταφορές
α. Σιγκαπούρη 27/5	α. Σιγκαπούρη 27/5
στο Νάτλ (ἀποθήκη)	στο Νάτλ (ἀποθήκη)
δ. Δαρβανάλια 21/5	δ. Δαρβανάλια 21/5
στο Λάγος	στο Λάγος
ἀργεί Γκρέικ Μπίτερ	ἀργεί Γκρέικ Μπίτερ
ἀργεί Έλευσίνα	ἀργεί Έλευσίνα
πρ. «Μαρκω»	πρ. «Μαρκω»
πρός Σιγκαπούρη 26/4	πρός Σιγκαπούρη 26/4
πρός Άλμνες Καναδά 19/6	πρός Άλμνες Καναδά 19/6
α. Άμβέρσα 21/6	α. Άμβέρσα 21/6
ἀργεί Έλευσίνα	ἀργεί Έλευσίνα
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
α. Π. Άντζελος 14/6	α. Π. Άντζελος 14/6
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
ε. Άμστερνταμ 15/6	ε. Άμστερνταμ 15/6
ε. Πειραιά 9/6	ε. Πειραιά 9/6
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 27/5	ε. Πειραιά 27/5
στή Βαλλέτα 6/6	στή Βαλλέτα 6/6
α. Χιούστον 31/5	α. Χιούστον 31/5
α. Σιγκαπούρη 30/5	α. Σιγκαπούρη 30/5
πρός Πειραιά 10/6	πρός Πειραιά 10/6
ε. Τζουέμα 29/5	ε. Τζουέμα 29/5
ε. Σάντος 15/6	ε. Σάντος 15/6
α. Άμβέρσα 24/6	α. Άμβέρσα 24/6
δ. Γιβαρλντάρ 14/5	δ. Γιβαρλντάρ 14/5
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 15/6	α. Σιγκαπούρη 15/6
ε. Τζέινα 30/5	ε. Τζέινα 30/5
πρός Σιγκαπούρη 30/5	πρός Σιγκαπούρη 30/5
ε. Πειραιά 26/5	ε. Πειραιά 26/5
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
α. Ίκόνιο 5/6	α. Ίκόνιο 5/6
α. Άνκόνια 18/6	α. Άνκόνια 18/6
μεσογειακές μεταφορές	μεσογειακές μεταφορές
α. Π. Σαΐδ 4/6	α. Π. Σαΐδ 4/6
α. Ρουέν 19/6	α. Ρουέν 19/6
ε. Θεσσαλονίκη 11/6	ε. Θεσσαλονίκη 11/6
μεσογειακές μεταφορές	μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Έλευσίνα	ἀργεί Έλευσίνα
ἀναμένει Άλγκεθίρας 24/6	ἀναμένει Άλγκεθίρας 24/6
ε. Ροζάριο 9/6	ε. Ροζάριο 9/6
ἀργεί Έλευσίνα	ἀργεί Έλευσίνα
α. Πουίντα Άρένας 456	α. Πουίντα Άρένας 456
α. Μπαχαρλιν 6/6	α. Μπαχαρλιν 6/6
ρη. «Ikan Kerapur»	ρη. «Ikan Kerapur»
ΕΤΑ Βρέμη 18/6	ΕΤΑ Βρέμη 18/6
ε. Πειραιά 13/6	ε. Πειραιά 13/6
ε. Τζέινα 8/6	ε. Τζέινα 8/6
δ. Ντόβερ 18/6	δ. Ντόβερ 18/6
μεταφορές Τζέινας	μεταφορές Τζέινας
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
μεταφορές Τζέινας	μεταφορές Τζέινας
μεταφορές Τζέινας	μεταφορές Τζέινας
ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά
ε. Σουάμπαρ 12/6	ε. Σουάμπαρ 12/6
ἀργεί Ρίβερ Φάλ	ἀργεί Ρίβερ Φάλ
α. Ν. Γουέιμσντορ 21/5	α. Ν. Γουέιμσντορ 21/5
α. Ν. Ύορκ 14/6	α. Ν. Ύορκ 14/6
δ. Κων/πολη 9/5	δ. Κων/πολη 9/5
δ. Σουέζ 19/6	δ. Σουέζ 19/6
ἀργεί Άστανκ	ἀργεί Άστανκ
α. Λός Άντζελος 9/6	α. Λός Άντζελος 9/6
ἀργεί Γαλαξείδι	ἀργεί Γαλαξείδι
ε. Π. Κέλαγκ 9/6	ε. Π. Κέλαγκ 9/6
ἀργεί Λομπίτο	ἀργεί Λομπίτο
ε. Πιοκοχάμα 14/6	ε. Πιοκοχάμα 14/6
ε. Ρίο Γκόντες 25/5	ε. Ρίο Γκόντες 25/5
ἀργεί Γαλαξείδι	ἀργεί Γαλαξείδι
α. Τσίμπα 11/6	α. Τσίμπα 11/6
ε. Πειραιά 26/6	ε. Πειραιά 26/6
ε. Ντουόλιν 11/6	ε. Ντουόλιν 11/6

ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	ἀργεί Χαλκίδα	85	16794	α. Θεσσαλονίκη 23/5
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Μόρεχεντ Σίτυ 8/6	75	18701	α. Άσσάμπ 7/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	ἀργεί Τρινκομάλη	68	22118	πρ. «Γλυφάδα»
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Ν. Όρλεάνη 30/4	69	13942	ΕΤΑ Όλλανδία 5/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Π. Σαΐδ 12/6	67	39403	ε. Σ. Λορέντζο 15/6
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Ρίο Ίανέιρο 12/6	71	38094	α. Ροζάριο 20/5
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Περού 29/6	72	31334	ἀργεί Πειραιά
ΠΟΡΟΣ	81	13598	ε. Σανία 10/6			
ΠΟΡΟΣ Α΄ ΛΑΝΤ.	81	10520	α. Λάγος 1/6			
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἐπισκευές Πειραιά			
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18656	α. Ρίο Γκράντε 30/5			
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. Πόρτ Λιμόν 23/5			
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	ε. Πόρτο Καμπέλο 20/5			
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στο Σουέζ (ἀποθήκη)			
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	ἀργεί Πειραιά			
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	πρὸς Σκίονα 8/6			
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	δ. Ντουμπάι 18/6			
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016	ε. Π. Μαδρίμντ Μπίν Κασίμ 27/5			
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Τέμα 24/5			
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	ΕΤΑ ΗΠΑ 28/6			
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	ε. Ροζάριο 11/6			
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	ὑψωσε κυπριακή			
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	δ. Πόρτ Σαΐδ 17/6			
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Βιζακαπάνταμ 15/6			
ΠΥΛΟΣ	68	10244	α. Άμστερνταμ 13/6			
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. Χάμιλτον 13/6			
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Θεσσαλονίκη			
ΡΑΊ'ΝΑ	81	32247	στο Σάντος 8/6			
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 1 (δ.)	77	18325	α. Πειραιά 14/6			
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023	ΕΤΑ Έλευσίνα 8/7			
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Έλευσίνα 23/6			
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	ε. Μπαρμπατάκος 27/6			
ΡΑΝΙΑ	67	9919	διάλυση Ίνδια			
ΡΕΑ	71	9025	α. Ντουλούβ 23/5			
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Βενετία 9/6			
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ	77	9417	ἀργεί Πειραιά			
ΡΕΝΑ	72	14651	α. Νητρώι 12/6			
ΡΗΛΑΊ'ΑΝΤ	77	9774	στην Ίνδια 15/6			
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769	ε. Πειραιά 2/3			
ΡΙΒΑ	63	10299	μετ. «Alysia Bay» (Μ.)			
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	παραμένει στη δύναμη			
ΡΟΔΑΝΘΗ (μ.)	69	16229	πρ. «Ατλάντικ Χέριτέιτς»			
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Ακαγιούτλο 20/5			
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Σιγκαπούρη 18/5			
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ε. Ροζάριο 31/5			
ΡΟΛΑΝΑ	78	11348	ε. Άμπιτζόν 30/6			
ΡΟΥΛΑ	62	811	ἀργεί Λομβέ			
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Άμπιτζόν 29/5			
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Άλγκεθόρας 29/4			
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕΊ'	71	7013	ἐπωλήθη άλλοδαπούς			
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	ἀργεί Πειραιά			
ΣΑΜΠΙΛΕ (δ.)	65	2916	ἀργεί Πειραιά			
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	ἀργεί Πειραιά			
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Ίμουεϊντεν 19/5			
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	στη Μανίλα 30/5			
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ	72	11505	ἀργεί Πειραιά			
ΣΑΝ ΜΠΙΝ	77	19742	μετ. «Sun VII» (Ε.)			
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	διάλυση Ίαπωνία			
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	πρὸς Βομβάη 30/5			
ΣΑΝ Π.	81	35522	α. Σιγκαπούρη 30/5			
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	ε. Ν. Ύορκη 8/6			
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	ε. Π. Χάρκουριτ 2/6			
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	ε. Μπ. Άϊρες 24/3			
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	ἐπωλήθη άλλοδαπούς			
ΣΑΝΡΑΊ'Ζ	75	1999	δ. Γιβραλτάρ 8/6			
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Καστανένα 16/5			
ΣΑΝΤΟ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ	78	9773	στο Πακιστάν 31/5			
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Γκαϊμπς 7/6			
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	α. Λός Άντζελες 7/6			
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ΕΤΑ Άλεξάνδρεια 18/6			
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	ἀργεί Λομπιτό			
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948	μετ. «Calliope II» (κ.)			
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	ἀργεί Πειραιά			
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	στην Ίνδονησία 29/4			
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	ε. Ρόττερνταμ 13/6			
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	ε. Ντουμπάι 13/6			
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	δ. Σουέζ 30/6			
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	ἀργεί Πειραιά			
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	δ. Γιβραλτάρ 13/3			
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Χάμπτον 8/6			
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. Χόγκ Κόγκ 27/6			
ΣΗ ΤΑΊ'ΓΚΕΡ	71	13631	στη Τζέντα 14/5			
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ἐπωλήθη άλλοδαπούς			
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Βομβάη 11/6			
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	ἀργεί Χαλκίδα			
ΣΙΔΩΝ	66	2202				
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Άμβέρσα 27/5			
ΣΙΑΒΕΡ ΑΊ'ΜΠΕΣ	76	11866	α. Κριστοπόλ 7/6			
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Λός Άντζελες 15/6			
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	δ. Έπτάνησο 16/4			
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΊ'ΝΤ	77	11272	α. Π. Καμπέλλο 24/5			
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	α. Μπ. Άϊρες 14/5			
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	πρὸς Καναδά 7/6			
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	μετ. «Παλόμα» (ε.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ	69	9305	μετ. «Als Tour» (ε.)			
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750	πρ. «Σιάβερ Σίτυ»			
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093	μετ. «Καπετάν Άντώνης II» (κ.)			
ΣΙΤΥ	60	10631	ἀργεί Πειραιά			
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	πρὸς Αυστραλία 25/6			
ΣΙΦΝΟΣ	68	10663	α. Μπ. Άϊρες 12/6			
ΣΙΦΝΟΣ ΑΊ'ΛΑΝΤ.	85	10511	ἀργεί Χαλκίδα			
ΣΚΑΠΓΟΥΊ'ΝΤ	70	9077	ε. Κωνίπολη 30/6			
ΣΚΑΠΛΕΊ'Κ	53	3899	δ. Ντόβερ 12/6			
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980	α. Νιγηρία 4/6			
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	ε. Ρόττερνταμ 16/6			
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Ρουέν 11/6			
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Άμβέρσα 20/6			
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	ε. Παναμά 28/5			
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000				
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296				
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794				
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701				
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118				
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942				
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403				
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094				
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334				
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287				
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876				
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886				
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886				
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892				
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861				
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644				
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.	71	1584				
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810				
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472				
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678				
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432				
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517				
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953				
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229				
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520				
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576				
ΣΥΡΑ	77	16380				
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584				
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260				
ΤΑΚΤΙ (δ.)	74	105422				
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525				
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236				
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768				
ΤΑΡΕΚ	53	4097				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΊ'Ν	73	19420				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369				
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989				
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785				
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707				
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646				
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000				
ΤΖΑΚΥ	84	35209				
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569				
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ	72	9081				
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22180				
ΤΖΕΊ'ΝΤ	74	8915				
ΤΖΕΊ'ΝΤ II	80	9100				
ΤΖΕΊ'ΝΤ III	80	9100				
ΤΖΙΝΙ II	69	16229				
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569				
ΤΖΩΝ	71	13857				
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364				
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045				
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074				
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100				
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323				
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786				
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348				
ΤΗΘΥΣ	73	3717				
ΤΗΝΟΣ	68	8825				
ΤΙΓΡΙΣ (μ.)	73	67904				
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599				
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810				
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281				
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437				
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829				
ΤΟΝΥ	62	6246				
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211				
ΤΟΕΘΤΗΣ	74	19166				
ΤΟΕΘΤΗΣ	71	9082				
ΤΟΠΑΣ	85	28000				
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824				
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381				
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΓΟΥΊ'ΝΤ	81	16500				
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501				
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΊ'ΛΑΝΤ.	74	13639				
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580				
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663				
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663				
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680				
ΤΥΧΗ	70	10886				
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858				
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166				
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167				
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502				
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503				
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382				
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889				
ΦΑΜΑΛΙΑ ΑΊ'ΒΟΥΡΥ	77	9477				
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730				
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123				
ΦΑΡΟΞΙΠ Α. (δ.)	75	138255				
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747				
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411				
ΦΕΛΛΟΞΙΠ Α. (δ.)	74	118215				
ΦΕΪ'ΡΟΥΣ I.	83	17217				
ΦΕΪ'ΡΟΥΣ II.	84	19049				

ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.....	72	7201	α. Βασιλικό Μπαϊν 3/6	ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ.....	77	39366	ε. Ν. Όρλεάνη 13/6
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Λ. (δ.).....	77	159633	α. Φουτζέιρα 30/5	ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.....	69	10016	δ. Παναμά 30/4
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747	στό Κάδιξ 9/6	ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016	ε. Αννάπολη 28/3
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15384	δ. Ντόβερ 13/6	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.....	69	10016	επωλήθη Νιγηρία
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.....	58	10340	α. Βόλο 20/5	ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	ΕΤΑ Ν. Όρκη 5/7
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038	στον Πειραιά 11/4	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6880	ε. Πειραιά 4/6
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	118216	α. Παλάου Μπακόμ 4/6	ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	72	6671	ε. Άμβέρσα 30/5
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	ΕΤΑ Βραζιλία 16/7	ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.....	68	5527	ἀργεί Κάλλο
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9484	στό Χώρ άλ Ζουμπαίρ	ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594	α. Ντόβερ 4/6
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463	α. Ν. Όρκη 11/6	ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403	ε. ΗΠΑ 24/6
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.).....	76	122945	ε. Μπωναίρ 2/6	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	3831	ἀργεί Πειραιά
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418	ε. Μομπάσα 9/6	ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	70	4145	ἀργεί Πειραιά
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	ε. Κόρπους Κρίστι 8/6	ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369	ἀργεί Πειραιά
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302	α. Σχέσιν 5/5	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	ΕΤΑ ΗΠΑ 25/6
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.).....	75	132999	επωλήθη διάλυση	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ.....	69	28203	δ. Παναμά 13/6
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839	ἀναμένει Μεξικό 20/6	ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709	ΕΤΑ Κορέα 4/7	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360	ε. Φουτζέιρα 15/5
ΦΡΙΜΑΡ.....	70	3974	ΕΤΑ Πειραιά 7/6	ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.....	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ.....	68	5537	ὕψωσε παναμαϊκή				
ΦΡΙΣΙΠ Λ. (δ.).....	74	140277	δ. Καϊμάν Μπαράκ 31/5				
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	δ. Ντόβερ 19/6				
ΦΡΟΥΤΥ.....	73	6680	ε. Πειραιά 30/5				
ΦΡΟΣΩ Κ.....	70	9069	ἀργεί Έλευσίνα				
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107	ε. Ίντσόν 5/6				
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	δ. Κων/πολη 4/6				
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629	ΕΤΑ Κολομπία 11/7				
				ΨΗΛΗ.....	65	12369	επωλήθη άλλοδαπούς
				ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442	α. Ν. Όρλεάνη 5/6
				ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.).....	86	24500	ναυπηγ. Ταϊμόν
				ΩΚΕΑΝΙΣ.....	71	10024	στό Καοσιούγκ 27/5
				ΩΚΕΑΝΙΣ.....	73	3717	ἀργεί Χαλκίδα

Seatrader Maritime Inc.

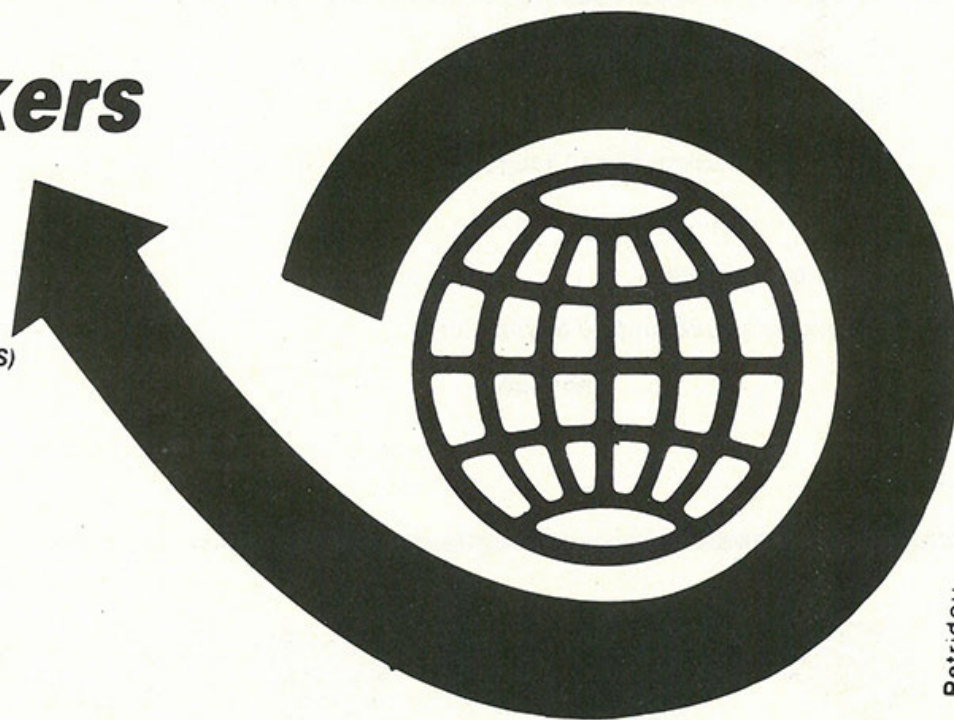
Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-0595 S.M.T.

BRANCH:

VORREOU & POLYMNIS
KABOURI — ATHENS
P.O.BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1986, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 3.000 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 3.500 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς δρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά»,
Νοταρὰ 77, 185 35 Πειραιῶς



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
A.O.H.— 99-05-64

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



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάσθηκε σέ ...
* = άνασφάλιστο στί ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ (κ.)	71	19691
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (π.)	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45330
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪ'ΚΟΝ*	71	27958
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪ'ΛΑΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	68	37670
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)	69	15850
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	80930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33081
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΤΖΟ'Υ	68	25433
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΑΝΤΙΑ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.π.)	70	54440
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	6183
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4476
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΥΣΙΑ ΜΠΑΗ (μ.)	63	10299
ΑΛΦΑ ΕΡΟΪ'Κ (π.)	74	12376
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	8054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	13863
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΥΝΑ (Όνδ.)	65	14054
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492

α. Ίταζάι 10/5
α. Μάντρε ντέ Ντέους 2/5
δ. Κωνίπολη 24/4
ε. Πειραιά 1/4
α. Λός Πάλμας 30/4
α. Σάρροχ 9/5
α. Μουτσούρε 1/5
α. Πειραιά 27/4
α. Βασιλικό Μπαί 25/4
α. Ν. Όρλεάνη 10/5
α. Τσάρλεστον 10/5
α. Χάμπτον 29/4
δ. Κωνίπολη 23/4
α. Παρανάουνα 8/5
μεσογειακές μεταφορές
δ. Μπρανσμπάτελ 29/4
δ. Άργεϊ Ν. Όρλεάνη
ε. Αμαγκασάκι 10/5
α. Μομπίλ 7/5
α. Μπαλμπόα 11/5
πρ. «Compass Carrier»
ε. Λάγος 1/5
ε. Γέινμπο 10/5
ε. Σιγκαπούρη 8/5
α. Λός Πάλμας 1/5
α. Άμστερνταμ 13/5
δ. Σουέζ 18/4
δ. Σουέζ 11/5
α. Ρότερνταμ 17/5
α. Σιγκαπούρη 28/4
α. Πειραιά 3/5
επιωλήθη
επισκευές Πειραιά
δ. Παναμά 30/3
ε. Λός Άντζελες 14/5
πρ. «Εϊ Οκτανο»
ε. Γέλα 8/5
στί Ταμπίκο
δ. Σουέζ 7/5
δ. Παναμά 28/4
α. Λός Πάλμας 23/4
α. Μίνα αλ Φαχάλ 30/4
α. Ρότερνταμ 16/5
α. Σάρζα 8/5
δ. Ντουμπάι 10/5
διάλυση Μπουσάν
ε. Μπουσάν 24/3
α. δουνκέρκη 11/5
δ. Γιβραλτάρ 14/5
ε. Βενετία 21/4
δ. Σουέζ 9/5
δ. Γιβραλτάρ 13/5
α. Κορόνβα 2/5
ε. Μονρόβια 27/4
α. Άλγκεκίρας 29/4
α. Πόρτο Έμπεδόκλε 6/5
δ. Γιβραλτάρ 23/4
ε. Ρουέν 19/4

α. Τζουέμα Τέρμιναλ 6/5
δ. Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 11/5
α. Ντάρμπαν 24/4
πρ. «Νορθχάβεν»
α. Λός Πάλμας 20/4
ε. Σάο Σεμπαστιάο 27/4
ε. Κόρπουκ Κρίστι 10/5
α. Ρότερνταμ 3/5
δ. Κωνίπολη 21/4
α. Ύμουίντεν 9/5
α. Σ. Μάικας 12/5
πρ. «Ρίβα»

επιωλήθη άλλοδαπούς
α. Μίνα Σάκρ 22/12
ε. Βανκούβερ 12/5
α. Πειραιά 10/5
α. Μιζουσίμα 19/4
ε. Νόρμπορτ 13/5
α. Μάντρε ντέ Ντέους 13/5
α. Μάντρε ντέ Ντέους 16/4
α. Βανγάρβι 11/5
ε. Σινγκάγκ 29/4
δ. Παναμά 25/4
α. Λισαβόνα 13/3
α. Νικόσια 30/4

α. Θεσσαλονίκη 5/5
ε. Σιγκαπούρη 27/3

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΝΑ (κ.)	64	1141
ΑΝΚΟ (Όνδ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΩΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΠΕΝ ΠΑ'Τ'Ν (Βρ.)	66	14383
ΑΣΠΕΝ ΦΩΛΛΣ (Βρ.)	66	14383
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪ'Λ(π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΥΡΑ ΣΗ (μ.)	68	9096
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΣΙΑΝΣ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΑ ΣΤΑΡ (μ.)	62	8967
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΑΝΑ I. (δ.κ.)	80	37660
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΤΑΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ (δ.Μα.)	63	31526
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)*	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΠΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΠΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.)	72	8987
ΠΑΧΑΡΑ (π.)	63	38322
ΠΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΠΟΥΚΟΝ I (π.)	67	11874
ΠΟΥΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΠΟΥΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.)	72	14315
ΠΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΠΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΠΩΡΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999

α. Τουμπάρσ 24/4
διάλυση Φορμόζα
ε. Σάν Λορένζο 11/5
α. Μανφαλκόνε 6/5
ε. Μπ. Άϊρες 6/5
δ. Κάντιλα 7/5
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρότερνταμ 13/5
α. Όυμε Σαΐδ 21/4
πρ. «Κάσος»
δ. Κωνίπολη 1/5
α. Βισακαπατάνα 2/5
δ. Σουέζ 10/3
ε. Ν. Όρλεάνη 12/5
α. Φρεντερίτα 24/4
α. Ντάρμπαν 13/5
στί Σουέζ 12/4
α. Όζόκα 6/5
α. Σιγκαπούρη 4/5
α. Βαλέττα 3/5
α. Λός Άντζελες 16/4
δ. Κωνίπολη 26/4
δ. Γιβραλτάρ 12/5
δ. Φιλαδέλφεια 13/5
α. Ντακάρ 3/5
ε. Σέτε 2/5
α. Μόντρεαλ 5/5
στί Ντουμπάι 15/5
α. Τζουμπάι 1/5
α. Μομπάσα 6/5
ε. Π. Σαΐδ 6/5
α. Ρίο Ίανέιρο 27/4
δ. Πειραιά
α. Λός Πάλμας 11/4
α. Πόρτο Βέσμε 2/5
δ. Π. Σαΐδ 11/5
α. Λάγος 14/4
διάλυση Κίνα
α. Τζιμπουτί 5/4
ε. Φουτζέιρα 15/5
α. Σόρεχαμε 26/4
α. Κέηπτάουν 2/5
α. Μαρίνα ντι Καράρα 13/5
ε. Πειραιά 31/5
α. Βανκούβερ 10/5
στί Ν. Ύόρκη 5/4
υπέστειλε ελληνική
στί Σύρο 17/5
ε. Πειραιά 25/2
δ. Σουέζ 19/4
α. Γιούροπουρτ 17/5
ε. Πειραιά 21/4
δ. Σουέζ 3/5

α. Προβιντένς 22/4
δ. Σουέζ 23/4
α. Θέοντα 30/4
α. Μπέλαφστ 13/5
α. Μπιντούλου 20/4
πρ. «Μαραβών Λέικ»
ε. Πειραιά 24/4
δ. Γιβραλτάρ 10/5
α. Άμστερνταμ 29/4
α. Γιούροπουρτ 15/5
α. Μορμουγκάο 12/5
α. Σάντβαλλ 12/5
στί Καράτι 26/4
α. Ρότερνταμ 15/5
α. Γάνδη 18/4
α. Λός Άντζελες 13/5
α. Ν. Όρλεάνη 21/4
ε. Ν. Όρλεάνη 14/5
α. Σαντάνα 7/5
στί Μομπάσα (άποθήκη)
ε. Πειραιά 2/4
α. Ν. Ύόρκη 6/5
στί Πειραιά 24/4
ε. Κόμπε 12/5
πρ. «Εϊ Quinto»
α. Σιγκαπούρη 5/5
α. Τζαμπίκο 23/4
ε. Πειραιά 5/3
μετ. «Advis Berty» (κ.)
ε. Ν. Όρλεάνη 20/4
α. Βαλέττα 9/5
πρ. «Piblu»
ε. Φουτζέιρα 13/5
πρ. «Al ghassani»

ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764	άγορα από Γερμανικά συμφέροντα	ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827	α. Ίτακού 6/5
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	άγορα από Γερμανικά συμφέροντα	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	α. Σφός 30/4
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	ε. Αύγουστος 8/5	ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432	πρός Κίελο
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598	πρ. «S.G. Tholstrup»	ΙΓΝΙΑ (κ.)	69	10524	ε. Θέοντα 7/5
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρ. «Ocean Frost»	ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕΪΣ (Μαλ)	58	3825	άργει Πειραιά
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	πρ. «Gaz Far East»	ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)	59	3704	άργει Πειραιά
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	α. Τζέμπλι Νάνα 1/5	ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)	58	3993	μετ. «Regulus Star»
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979	ε. Τζέντα 6/5	ΙΟΣ (π.)	70	3971	άργει Πειραιά
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222	ε. Φόου 15/5	ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	α. Μπορντώ 7/5
ΓΚΑΛΦ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	9286	στον Πειραιά	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Μιζουσίμα 1/5
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	στη Καζομπλάνκα	ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ.	71	15004	ε. Βενετία 11/5				
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134	ε. Ντάρ-ες-Σαλάμ 28/4				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	70	12253	ε. Δεμερράρα 11/5				
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	ε. Άμβέρσα 15/5	ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	ε. Γάνδη 27/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	α. Σάντος 13/5	ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	α. Χόγκ Κόγκ 7/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	α. Ρός Τανούρα 14/4	ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628	άργει Άμστερνταμ
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	α. Γκιζάν 20/4	ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (λ.)	83	17068	ε. Κιούρε 12/5
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915	α. Σιγκαπούρη 23/4	ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Μιζέρτα 30/4
ΓΟΥΑ'ΙΖ (δ.κ.)	71	17355	στο Ντουμπάι 11/3	ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	α. Σιγκαπούρη 14/4
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Μπ. Άϊρες 30/4	ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	α. Ρίο Γκράντε 28/4
ΓΟΥΕ'ΙΝΕΡ (π.)	73	13631	ε. Πειραιά 5/3	ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579	δ. Παναμά 9/5
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	άργει Πειραιά	ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	ε. Μπέιρα 2/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΛΙΤΥ	83	24500	α. Βιτόρια 27/3	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.			σωστό όνομα «Καπετάν Άλεξανδρος»
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Π. Κέλαγκ 10/5	(Μ.)	67	18098	ε. Άμβέρσα 9/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Μπαλάνο 15/4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	18037	ε. Τζέντα 27/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Γιούροπουρ 17/5	ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	στη Μπάγια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	67	23347	ε. Παράναγους 29/4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	ε. Γκιζάν 9/5
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	α. Σεπετίμπα 7/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (κ.)	78	9918	στη Βιόλα Μακάτ (άποθήκη)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347	στο Μπ. Άϊρες 2/5	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	ε. Τσαγκουαράμας 14/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Γιούροπουρ 6/5	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	δ. Π. Σαίδ 13/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Καρατί 5/5	ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	ε. Σεπετίμπα 30/4	(κ.δ.)	81	1800	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Έπτανησα 12/5				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Πόρτ Γούλκοτ 2/5	ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206	ε. Ν. Ύορκ 2/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Σιγκαπούρη 23/3	ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	66	10046	α. Μόχα 17/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ε. Σιγκαπούρη 1/5	ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	α. Π. Σαίδ 14/5
ΓΟΥΟΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Πειραιά 26/4	ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Άλ Ρουές 4/5
ΓΟΥΩΤΕΡΟΥ (κ.)	68	14342	ε. Μπουσάν 6/5	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824	ε. Ντάρμπαν 12/5
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Χαλκίδα 8/9/85	ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	άργει Σαουδική Άραβία
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	δ. Παναμά 14/5	ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ'	68	13694	άργει Ρίβερ Φώλ
				ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	α. Μερσίν 24/4
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Ν. Ύορκ 4/5	ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	α. Ν. Όρλεάνη 28/4
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562	δ. Π. Σαίδ 7/5	ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	α. Ραγκούν 8/4
ΔΑΜΩΝ	74	20712	α. Γιοκοχάμα 10/5	ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Μπαγκόγκ Μπαρ 23/3
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπλι Άλι	ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24688	α. Λός Άντζελες 21/3
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Πειραιά 30/4	ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792	άργει Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	70	3206	α. Νταμά 30/4	ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741	δ. Μπανανοπούλε 18/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784	δ. Ντόβερ 28/4	ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Κάντλα 25/3
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ρότερνταμ 5/5	ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	α. Βαλτιμόρη 12/5
				ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.)	81	1213	άγορα από Ίσπανούς
				ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969	α. Μπλιμπό 11/5
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	α. Ντάρμπαν 14/4	ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Χάβρη 24/4
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	α. Πόρτ ντε Μπουκ 25/4	ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	στο Σίורי (άποθήκη)
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	δ. Ντόβερ 10/5
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	ε. Πειραιά 9/5	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200	α. Καζαμπλάνκα 20/4
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	στο Μπαντρά Άμπας 18/4	ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	άργει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Σάν Λορένζο 30/4	ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	πρός Παλάου Σαμπού
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	ε. Αίοι 15/3	ΚΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Σούνε 10/5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	α. Άαμπενρά 25/4	ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ν. Πλύμουθ 9/5
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Λός Πάμιας 28/4	ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540	α. Όμοσάγ 28/4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38487	ε. Ν. Όρλεάνη 11/5	ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809	α. Τενερίφη 21/3
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	α. Μπουένος Άϊρες	ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087	α. Τακοράντι 7/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Ν. Όρλεάνη 15/5	ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	α. Μασσαλία 15/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ			πρός Περσικό	ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	πρ. «Άλυμδρε»
(δ.)	76	150518	υπέστειλε ελληνική	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V (κ.)	73	20328	α. Τζέντα 10/5
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000	α. Μπούλεν Μπαί 5/4				
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Τής 16/5	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-			
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965	α. Φιλαδέλφεια 22/4	ΖΟΣ (κ.)	67	11056	πρός Τσιτακόγκ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501		ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	πρός Καμπίνα
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ				ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042	πρ. «Mostak»
(κ.)	72	16207	α. Ντάρμπαν 1/4	ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	α. Άντοφαγκάστα 9/5
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	α. Λότα 24/4	ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	πρός Λός Κέιμπα
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064	ε. Ρότερνταμ 16/5	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	πρός Μπαντρά Άμπας
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150	ε. Σίρρι 22/4	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Σιγκαπούρη 24/4
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	πρ. «Mbuji Mayi»	ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150	πρός Ν. Όρλεάνη
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083	δ. Ντόβερ 8/5	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Άντεν 22/4
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Ν. Ύορκ 3/5	ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	δ. Παναμά 1/4
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	α. Ζίρκου Άϊλαντ 15/5	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρός Τζουμπάι 3/5
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	δ. Ντόβερ 14/5	ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249	α. Ρός Τανούρα 26/4
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	ε. Τζέντα 1/5	ΛΕΝΤΟΓΟΥΡΑΝΤ (κ.)	68	10618	ε. Π. Νουάρ 25/3
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	πρ. «Άγιος Δουκάς»	ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II			
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629	α. Σάντος 6/5	(κ.)	74	18700	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 12/4
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995	ε. Κωνσταντίνου 3/5	ΛΕΡΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ (κ.)	67	14720	πρ. «Βαπόρια»
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	ε. Μουτσούρε 15/5	ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982	α. Ρότερνταμ 15/5
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	α. Άμβέρσα 6/5	ΛΕΡΟΣ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Μ.)	67	27984	πρός Γιοκοχάμα 2/5
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	79	29875	στη Μιζουσίμα 17/5	ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	έπισκευές Χαλκίδα 2/5
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	δ. Ντόβερ 16/5	ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	πρός Σαγκάη
				ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	α. Λός Πάμιας 20/4
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. Ντάρμπαν 11/5	ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827	πρός Ξινγκάγκ
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	στο Καμούν Μπακ 4/5	ΛΙΝΤΑ	71	17878	πρ. «Rossana»
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Ν. Ύορκ 15/5	ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρ. «Χάπυ Μέντ»
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21380	α. Ν. Όρλεάνη 30/4	ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017	ε. Μπλιμπό 20/4
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	α. Ρίο Ίανδρό 23/4	ΛΟΥ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	ε. Λός Άντζελες 27/4
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	ε. Τζέντα 4/5	ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	76	160420	πρ. «Lyria»
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα	ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	α. Σουέζ 20/3
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	ε. Τεργέστη 9/5				
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Πρίνς Ρούπερτ 15/4	ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064	στο Μπουένος Άϊρες 15/5
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	ε. Χάτσινοχ 25/4	ΜΑΚΦΡΟΣΤ.	69	8064	α. Άμβέρσα 23/4
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485	α. Γιβραλτάρ 8/5	ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	α. Γάνδη 28/4
ΖΗΝ	79	16379	α. Σικάγο 6/5	ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498	δ. Δαρδανέλλια 2853
ΖΗΝΑ	57	2875	ε. Θεσσαλονίκη 29/4	ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167	α. Γιοκοχάμα 3/5
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	75	12969	α. Σιγκαπούρη 4/5	ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΩΝ	76	18953	ε. Ίντσον 1/5
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΗ	76	37650	α. Γκόβε 21/4	ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ	80	16650	α. Τσάρλεστον 3/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	78	11003	στη Βασώρα	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Σάντος 11/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	64	31097	α. Άντεν 22/4	ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034	δ. Ντόβερ 12/5
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	17382	δ. Ντόβερ 4/5	ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Άγκρα ντός Ρέις 6/5
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	76	16873	ε. Σιγκαπούρη 2/5	ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	α. Μπ. Άϊρες 20/4
ΘΑΛΙΑ (π.)	67	17382	δ. Ντόβερ 4/5	ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. Γιβραλτάρ 27/4
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	δ. Σουέζ 2954	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. Τουμπάρδο 12/5
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	άργει Άγ. Δομνίκο	ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	ε. Άμπου Ντάμι 13/5
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Μπ. Άϊρες 18/4	ΜΑΡΙΚΑ (Όνδ.)	65	1224	πρός Ταρτούς 23/4
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Ν. Όρλεάνη 13/5				
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276	α. Ν. Όρλεάνη 28/4				

ΜΑΡΙΚΑ Π. (η)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ)	74	30341
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ)	69	9072
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (η)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (η.δ.)	73	72336
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ ΦΙΛ.	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9850
ΜΕΣΣΑΡΙΑ (κ.)	72	10008
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΑ*	80	15552
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	35000
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ (η)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (η)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (η)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (η)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (η)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (η)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗ (η)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (η)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (η.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (η)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ (η)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ (η)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ (η)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (η)	70	1584
ΜΙΝΟΥΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	83	32129
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ)	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (η)	61	1480
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΗΛΙΦ (η)	71	9361
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16181
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	58273
ΜΠΡΑΒΟ (κ.)	71	15205
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (η)	67	38803
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	76	13036
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (η)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ(η)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ ΜΠΑΙΗ (μ.)	68	8516
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΩ Κ(κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ(δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15825
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ	74	34103
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (η)	69	5998
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (η)	69	5998
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (η)	56	2163
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΡΑ (η)	65	21966
ΝΟΡΒΟΓΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	68	22260

α. Φάουλεϋ 3/5
ε. Πειραιά 15/2
μετ. «Rigdon» (κ.)
α. Π. Σαΐδ 10/1
δ. Ντουμπάι 10/1
α. Μομπάσα 28/4
ε. Φός 13/5
α. Σιγκαπούρη 2/5
προς Περσικό 5/5
ε. Νάπολη 12/5
στο Σίρρι 'Αϊλαντ
προς Ν. 'Υόρκη 4/4
προς Τάμπο 2/4
επιπλήθη αλλοδαπούς
α. Σιγκαπούρη 27/4
ε. Ν. 'Υόρκη 7/5
προς Βενεζουέλα 9/5
α. Σιγκαπούρη 4/5
δ. Γιβραλτάρ 6/5
στο Μπόου (άποθηκη)
δ. Παναμά 4/5
α. Σιγκαπούρη 4/5
α. Σιγκαπούρη 27/4
δ. Παναμά 2/5
α. Σιγκαπούρη 4/5
δ. Παναμά 2/5
ε. Κολόμπο 25/4
α. Παναμά 2/5
ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/5
α. Βαλτιμόρη 28/4
ε. 'Ονδούρες 29/4
δ. Παναμά 27/4
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/5
α. Γκουαγιακουίλ 10/5
α. Σιγκαπούρη 10/5
δ. Παναμά 10/5
α. Σιγκαπούρη 10/5
δ. Παναμά 25/4
δ. Παναμά 14/5
α. Σιγκαπούρη 10/5
α. Σιγκαπούρη 23/4
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/4
α. Σιγκαπούρη 6/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/5
προς 'Ισπανία
προς ΗΠΑ 29/4
α. Σιγκαπούρη 10/5

α. Σιγκαπούρη 10/5
α. Σιγκαπούρη 23/4
α. Χιόστων 27/2
προς Νιουφάουντλαντ 22/4
μεταφορές 'Ινδονησίας
προς 'Ιαπωνία 14/5
προς Τρίπολη 26/4
α. Τζέντα 6/5
α. Σιγκαπούρη 22/4
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 13/5
α. Τάμπο 1/5
πρ. «Τίνα Μπ.»
α. Ρεσίφ 18/3
πρ. «Elizab Grace»
α. Ούμ Σαΐδ 20/4
στη Τσιτακόγκ 27/3
α. 'Ιντσόν 24/4
α. Μόρεχεντ 2/5
πρ. «Basei»
δ. Σουέζ 14/5
προς Μπέρινα 25/4
στο Μπουσίρ
δ. Γιβραλτάρ 10/5
προς 'Αβάννα 7/3
δ. Γιβραλτάρ 7/5
α. Κέιπ Τάουν 23/2
ε. 'Αμβούργο 15/5
α. Κεμπέκ 6/5
μεταφορές Περσικού

ε. Πειραιά 1/5
ε. Παλεμπάνα 23/4
α. Σαβάννα 25/4
πρ. «Αίρλινς Μάτζικ»
προς Τσιτακόγκ 2/5
α. Τζέντα 25/4
μεσογειακές μεταφορές
μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ε. Αύγουστα 6/5
α. Λεμεσό 9/5
α. Παρνάγουα 10/4
προς Σιγκαπούρη 8/5
προς Κούβα 19/4
ε. Τζέντα 2/5
α. Λας Πάλμας 9/5
ε. Χάβρη 10/5
προς 'Οκρίνα 3/5
α. Σιγκαπούρη 6/5
α. Κόμπε 3/5
ε. Πειραιά 9/5
προς Π. Κουεζάλ 25/4
α. Σιγκαπούρη 2/5
α. Μπωμόντ 2/5
α. Σιγκαπούρη 15/5
ε. Ντάρμπαϊν 12/5
ε. Σπέντ 7/5
ε. Λας Γκουέρα 23/3
α. Σιγκαπούρη 15/5
δ. Ντάρμπαϊν 12/5
διάρση Κίνα

ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΟΑΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΑ	76	16369
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (η)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (η)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (η)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (η)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (η)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΙΤΚΙΝΤΥ (η)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ*	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (η)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (η)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ*	73	18958
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477

ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (η)	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (η)	82	35380
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	18128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (η)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΛΑ (η)	67	38636

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΨ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΙΛΑΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΙΛΑΤΗΡ (η)	76	12376
ΠΙΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΙΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΙΛΟΝΑ (κ.)	69	6182
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΔΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (η)	70	3825
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (η)	61	3968
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (η)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΡΕ'Ι'ΖΟΡΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (η)	80	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.π.)	73	30067
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893

α. Τζέντα 24/4
α. Σαγκάη 19/4
στο Παλάου Σαμπού (άποθηκη)
α. Σάντος 13/5
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 13/4
στον Πειραιά
δ. Μπραναμπούτελ 4/5
α. Μπαχαρίν 14/5
στη Μασσαλία 6/5
ε. Σαφάγκα 22/4
α. Σουέζ 8/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/4
προς Νιγηρία 14/5
α. Σιγκαπούρη 9/5
προς Μάφροντ Χάβεν 17/4
α. Ρίο 'Ιανέιρο 6/5
α. Σιγκαπούρη 9/5
δ. Γιβραλτάρ 9/5
α. Γκρέης Χάρμπορ 9/5
προς Βοστώνη 20/4
α. 'Ανκόνα 10/5
α. Σιγκαπούρη 10/5
μεσογειακές μεταφορές
α. Σιγκαπούρη 4/5
α. Ρίο 'Ιανέιρο 28/4
θεση 31.30 Β. 69.00 Δ 15/5
πρ. «Αντιεξαρτητική»

ε. Κουνγκουαντάο 31/3
στο Τζιμπούτι
α. Κοριέντ 29/4
α. Καταγένο 10/5
α. Πράια Μόλε 23/4
δ. Σουέζ 26/4
α. 'Αμβούργο 9/4
ε. Φουκουγιμά 7/5
προς Κάκε 30/4
προς Κύπρο 9/5
α. Κασσιούγκ 28/4
α. Σιγκαπούρη 1/5
δ. Ντόμπερ 14/5
προς 'Αργεντινή 1/5
ε. Μάντρε ντε Ντέους 13/5
α. Τάραντα 10/5
προς 'Αλγερία 7/5
προς Μπουσόν 7/5
προς Γιβραλτάρ 3/5
α. Νταμάμ 5/5
α. Μπορντό 7/5
α. Θεσσαλονίκη 28/4
ε. Μπάρν 8/5
α. Βοστώνη 18/4
α. Ντάρμπαϊν 11/5
προς 'Ινδονησία 6/4
α. Σιγκαπούρη 11/5
προς Χάμπτον 16/4

μεταφορές Αιγύπτου
δ. Γιβραλτάρ 14/5
ε. Τζέντα 10/5
α. 'Αμβέρσα 11/5
προς Χοντίντα 27/4
α. Παρνάγουα 8/5
α. Λάρνακα 12/5
ε. Κάρτα 27/4
προς Βραζιλία
α. Κολόμπο 13/5
α. Δεμεράρα 8/5
α. Νταμάμ 9/4
α. Τενερίφ 30/4
πρ. «Αίγυς 'Ισπανία»
ε. Μοντεβιδέο 13/5
ε. Ντάρ-ε-Σαλάμ 16/4
ε. Τζέντα 7/5
στη Λισαβόνα 14/5
α. Σιγκαπούρη 14/5
α. Λας Πάλμας 6/5
α. Μόντρεαλ 12/5
σημαία Λιβύης
προς Χάιρα 30/4
ε. 'Αμβέρσα 15/5
α. Σιγκαπούρη 30/4
α. Ιταλία 30/4
α. Λας Πάλμας 6/5
α. Βιτόρια 11/5
ε. Ν. Μαγκαλόρ 2/5
προς Μίνα Καμπούς 7/5
α. Πόρτ Τζέφερον 14/5
α. Ντουάλα 18/4
προς Νιγηρία 26/3
ε. Παντάγκ 24/4
α. Τολέδο 15/5
ε. Καθαγένα 13/5
πρ. «Ρεα Μπ.»
α. Βάρρι 16/3
προς Τζουμάκα 7/5
προς 'Αλεξάνδρεια 17/3
δ. Π. Σαΐδ 12/5
α. Τάμπο 23/4
ε. Πειραιά 5/5
στο Ρόττερταμ 12/5
δ. Σκώ 14/5

POZITA.....	68	10397
POOYZ NTALLIA (δ.κ.).....	67	37825
POOYZ STOYUN (π.).....	64	4824
POYMPINI II (π.).....	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.).....	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.).....	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).....	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.....	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.).....	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.).....	76	21819
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.).....	68	15474
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).....	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΝΘ (κ.).....	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).....	65	1599
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.).....	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.).....	73	10630
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.κ.).....	75	11171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.).....	66	3314
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.).....	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.).....	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.).....	69	4661
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.).....	67	3861
ΣΑΝΣΕ (π.).....	62	15405
ΣΑΝΣΕΤ (π.).....	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.).....	68	10185
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.).....	67	6098
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).....	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.).....	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.).....	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.).....	67	39444
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.).....	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φ.Α.).....	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.).....	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.).....	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.).....	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.).....	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.).....	64	5807
ΣΕΜΙΙΙ (π.).....	76	12443
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.).....	76	19016
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).....	64	4975
ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.).....	75	15898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).....	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.).....	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Α.Ι.Β.).....	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Α.Ι.Β.).....	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.).....	63	5289
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.).....	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.κ.).....	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.).....	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).....	70	12142
ΣΗ ΡΟΥΖΥΣ (κ.).....	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Α.).....	70	5746
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.).....	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.).....	68	34840
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φ.Α.).....	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).....	73	16095
ΣΗΚΟΥΝΗ (κ.).....	67	31578
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.).....	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.).....	67	28528
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.).....	67	21856
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.).....	74	18963
ΣΗΜΑΝ (κ.).....	67	31578
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.).....	80	32995
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).....	74	33073
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).....	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'Ζ (κ.).....	71	11005
ΣΗΜΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.).....	79	19061
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.).....	69	12411
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.).....	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.).....	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.....	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.).....	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).....	73	14353
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.).....	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.).....	80	9015

ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.).....	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ.....	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.).....	70	17247
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ.....	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.).....	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.).....	73	7594
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.).....	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.).....	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ.....	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.).....	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ N. (κ.).....	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.).....	74	75049
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.).....	65	1599
ΣΟΝΙΑ (κ.).....	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ.....	69	9650
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.).....	67	13540
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.).....	73	134011
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.).....	77	12561
ΣΠΗΛΙΑΔΑ.....	78	12518
ΣΠΙΚΑ ΣΤΑΡ (μ.).....	63	13351
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.).....	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.).....	86	1404
ΣΤΑΜΟΣ.....	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.).....	61	1586

δ. Δαρδανέλλια 1154.....	
ε. Αύγουστα 29/4.....	
ε. Γένοβα 3/5.....	
πρός 'Αλγέρι.....	

α. Γιένμπο 1/11.....	
α. Π. Κέλανγκ 1/5.....	
ε. Λάγος 20/4.....	
πρός Φλάσσιγκ 1/5.....	
πρός Παλεμπάγκ 28/4.....	
α. Λός Πάλας 3/5.....	
δ. Ντόβερ 13/5.....	
δ. Παναμά 17/4.....	
στόν Πειραιά 8/2.....	
α. Πειραιά 30/4.....	
ε. Βαλέτα 11/5.....	
πρός Κορέα 7/4.....	
α. Φουτζέιρα 11/5.....	
διαγράφεται.....	
μεσογειακές μεταφορές.....	
α. Ρίτσαρντς Μπαίη 12/5.....	
ε. Τσιτακόγκ 15/5.....	
στό Σάντο Ντομίνγκο 17/5.....	
πρός Π. Μπαριός 11/4.....	
ε. Χουάγκου 5/3.....	
ε. Κάρντιφ 16/5.....	
α. Λομέ 11/4.....	
πρός Τουρκία 30/4.....	
α. Φός 10/5.....	
α. Χάβρη 6/5.....	
ε. Τενερίφη 10/5.....	
α. Λός 'Αντζελες 9/5.....	
α. Πειραιά 1/5.....	
πρός Τουρκία 10/5.....	
α. Παρανάγουα 4/5.....	
πρός Φουτζέιρα.....	
α. Πόρτ Λίνκολν 18/4.....	
α. Χάβρη 12/5.....	
α. Θεσσαλονίκη 28/4.....	
α. Τζέντα 24/4.....	
πρός Ν. 'Αφρική 27/4.....	
α. 'Ααλμποργκ 23/4.....	
πρός Κουβέιτ 16/4.....	
α. Γιοκοχάμα 3/4.....	
πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 3/5.....	
δ. Κων/πολή 8/4.....	
στην Κωνσταντία.....	
μεσογειακές μεταφορές.....	
πρός Κωνσταντία 10/5.....	
ε. Φιουμπαίνιο 14/5.....	
α. Λός Πάλας 5/5.....	
ε. Λάγος 25/4.....	
πρός Ντουάλα 14/4.....	
στό Λάγος.....	
ε. Τής 16/5.....	
δ. Παναμά 5/4.....	
πρός Κίνα 9/5.....	
πρός Γιοκοχάμα 27/4.....	
πρ. 'Yakumokawa Maru.....	
α. Χιούστον 11/5.....	
α. Τάμπα 16/3.....	
α. Σιγκαπούρη 7/5.....	
πρ. 'Οδησσό.....	
πρ. 'Σάμμερ Ση.....	
α. Σαουθάμπτον 1/5.....	
α. Μπραναμπούλετ 19/4.....	
στη Μπάχια Μπλάνκα 13/4.....	
ε. Γουάλα 5/5.....	
α. Φός 8/5.....	
ε. Καλκούτα 15/5.....	
δ. Σουέζ 27/4.....	
στη Βομβάη.....	
πρ. Τζάκσονβιλ 7/5.....	
ἀργεί Πειραιά.....	
ε. Νταμάμ 4/5.....	
α. Ρόττερνταμ 19/4.....	
ε. Πειραιά 5/4.....	

ε. Μαλάγα 18/4.....	
α. Ρόττερνταμ 25/4.....	
α. Ρίο Γκράντε 9/5.....	
ε. Χιούστον 15/5.....	
πρ. 'Ολλανδία 14/5.....	
πρ. Ρόττερνταμ 13/5.....	
ε. Ν. 'Υόρκη 14/5.....	
στό Μπαντάρ Χομεϊνί.....	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/5.....	
ε. Κουβέιτ 10/4.....	
πρ. Σαμαρίντα 23/4.....	
α. Σιγκαπούρη 29/4.....	
ολική απώλεια.....	
ε. Ροζάριο 14/5.....	
ἀργεί Πειραιά.....	
α. 'Αλγκεκίρας 9/4.....	
μεταφορές Περισκοφύ.....	
δ. Παναμά 3/5.....	
α. Σάν 'Αντόνιο 1/5.....	
στη Βομβάη 3/2.....	
ε. Φουτζέιρα 6/5.....	
πρ. 'Αλγέρι 26/4.....	
α. 'Αμβούργο 17/5.....	
ε. Βηρυτό 12/5.....	

ΣΤΑΡΑΛ'Ι'Τ (κ.).....	77	22893
ΣΤΑΥΡ (π.).....	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.).....	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.).....	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.).....	50	1518
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ.....	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ ('Ονδ.).....	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).....	75	11171
ΣΦΙΝΣ (κ.).....	69	9822
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.).....	74	11452
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.).....	70	5480
ΤΑΕΣΧΟΡΝ.....	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ.....	72	13631
ΤΕΛΑΜΟΝ.....	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.).....	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.).....	56	6500
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.).....	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.).....	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.).....	75	3531
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.).....	70	9954
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.π.).....	63	9143
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ.....	68	10618
ΤΖΩΝΗ (π.).....	65	17110
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000

ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.).....	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.).....	72	8987
ΤΙΤΙΣΗ (κ.).....	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.).....	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.).....	69	5135
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.).....	67	29073
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ.....	71	20670
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.).....	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.).....	74	30082
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.).....	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.).....	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.).....	74	11644
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (Μ.).....	69	1931
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.).....	74	11644
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.).....	71	12384
ΤΥΧΗ(π.).....	73	6415
ΥΜΗΤΟΣ (Α.Ι.Β.).....	69	9078
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.).....	71	4635

ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ.....	70	15768
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ.....	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.).....	71	1571
ΦΑΜΙΛΥ Κ. (π.).....	70	9194
ΦΑΞΣΑ (δ.).....	74	67.202
ΦΕ'Ι'Θ.....	70	15216
ΦΕΞΕΝΤ (κ.).....	69	8767
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.).....	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.....	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.).....	74	8889
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.).....	54	1890
ΦΙΛΘΘΕΗ (δ.κ.7.).....	67	54322
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.).....	71	9306
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.).....	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.).....	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.).....	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.).....	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.).....	78	8585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).....	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.).....	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.).....	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.).....	85	38629
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.).....	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Α.Ι.Β.).....	69	15808
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.).....	72	10219
ΦΟΡΤ (κ.).....	72	15275

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.).....	63	10736
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.).....	71	10588
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.).....	65	9628
ΦΡΗΝΤΟΜ I.....	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).....	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).....	61	1652
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.).....	68	5519
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).....	68	5527
ΧΑΒΑΝ (δ.).....	74	178053
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).....	75	44899
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.).....	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.).....	72	9343
ΧΑΡΙΣ ('Ονδ.).....	64	1148
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Α.Ι.Β.).....	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.).....	78	15981
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).....	71	15922
ΧΟΥΠ II (π.).....	64	15404
ΧΟΥΡΟΥΣ (μ.).....	82	1039
ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ Σ. (κ.).....	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.).....	79	12598
ΨΑΘΙ (κ.).....	54	1596
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.).....	68	9930

πρὸς Βόλο 13/5
 πρὸς Φρήπορτ 22/4
 α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5
 στό Ντουμπάι 3/4
 ἀργεὶ Πειραιά
 α. Λός 'Αντζελες 8/4
 πρὸς Καζαμπλάνκα 19/4
 α. Σιγκαπούρη 23/4
 πρὸς 'Αφρική 8/5
 πρὸς 'Ιράν
 ε. Γάνδη 9/5
 ε. Νικόσια 9/5
 πρὸς Μίνα Καμπούς 9/5
 ε. 'Αμβέρσα 13/5
 ἀργεὶ 'Αστακό
 ἀργεὶ 'Αστακό
 πρὸς Ρότερνταμ 1/5
 ε. Ντῶρμαν 14/5
 ε. Ντῶρμαν 3/5
 πρὸς Γιβραλτάρ 3/5
 ὕψους ἐλληνική
 α. Τζιμπουτί 7/4
 πρὸς 'Αλεξάνδρεια 4/3
 δ. Ντόβερ 14/5

ἀργεὶ 'Αστακό
 δ. Γιβραλτάρ 3/4
 α. Λός Πάλμας 2/5
 ε. Μομπάσα 28/4
 στή Ν. 'Ορλεάνη
 πρὸς Βομβάη 12/4
 πρὸς Τύνιδα 5/5
 πρὸς Γάνδη 17/5
 α. Ρίο Γκράντε 7/3
 ε. Μαυρίκι 14/5
 α. Κόρπους Κρίστι 11/5
 ἀργεὶ Χαλκίδα
 ε. Βόλο 23/4
 ε. Λέγκχορν 10/5
 ὑπέσπειλε ἐλληνική
 α. Κήλανγκ 11/5
 ε. Τάραντα 26/4
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/5
 πρ. «Υμηττός 'Ώ»
 στό Τούζαν

δ. Σουέζ 3/5
 ε. Πόρτλαντ 28/4
 ἀργεὶ Πειραιά
 πρὸς Βοληπαραίζο 10/5
 πρὸς 'Αρούμα 5/4
 πρὸς Κρήτη 6/5
 ε. Κoaτ'Ακαδόλκας 14/4
 δ. Σουέζ 6/5
 πρὸς Τάμα 18/4
 πρὸς Γιβραλτάρ 10/4
 πρὸς Γκάλατ 25/3
 πρ. 'Λνεverland'
 ε. Χιοστόν 14/5
 πρὸς 'Αλεξάνδρεια 20/3
 ε. Σαφάγκα 2/4
 ε. Τομακομπί 29/4
 ε. Βόλο 12/4
 δ. Κων/πολη 5/5
 ἀργεὶ Μπετζάκα
 δ. κων/πολη 1/5
 πρὸς Ραβέννα 9/5
 ε. Τάραντα 12/5
 α. Ρας Τανούρα 16/4
 ε. Φουτζέιρα 17/5
 πρὸς Ντῶρμαν 12/4
 ε. Λά Γκουέρα 22/4
 ε. Ρουέν 9/5

πρὸς Μανδράς 26/4
 δ. Σουέζ 2/5
 πρὸς Μπαγκόγκ 10/5
 πρὸς Πειραιά 30/4
 πρὸς Φώκλαντς 8/4
 α. Λός Πάλμας 21/4
 δ. Γιβραλτάρ 12/5
 πρὸς Μαπούτο 13/5
 ὀλική ἀπάνεια
 ε. Σιγκαπούρη 9/5
 πρὸς Κασίμα 26/4
 α. Ρας Τανούρα 27/4
 α. Λός Πάλμας 7/5
 ε. Πειραιά 4/3
 πρὸς Ζαγκάη 23/4
 πρὸς Π. Τζούρινθ 29/4
 πρὸς 'Αμπιτζάν 21/4
 πρὸς Ρουέν 5/5
 ἀγορά ἀπὸ 'Ισπαν. συμφέροντα
 πρὸς Τρίπολη 10/5

θέσις 15.56 Β, 58.54 Α. 13/5
 πρ. «Κασοκίος»
 πρὸς Σιγκαπούρη 25/4

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



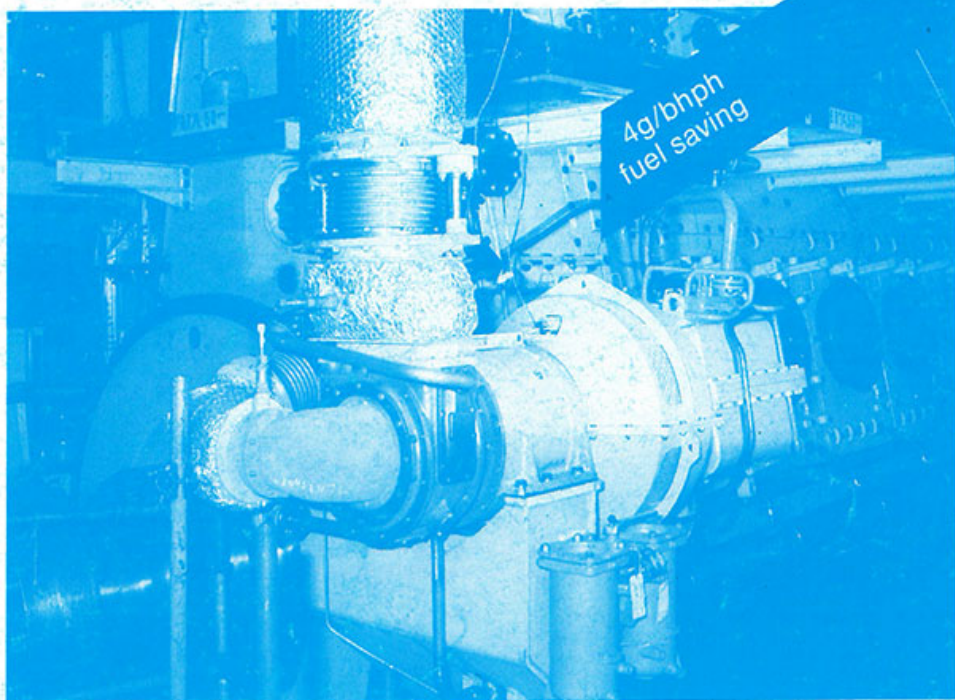
AMERIKANIS • ARIANE • BRITANIS • ELLINIS
GALILEO • ROMANZA • THE VICTORIA

95 AKTIMITAOULI GR 185-58 PIRAEUS TEL. 4126757/8/9
TELEGRAMS "CHANDRIS LINES PIRAEUS" TELEFAX 21-2337 C/P GR



RTA

Further Advance in Fuel Economy RTA+Efficiency-Booster



Efficiency-Booster on a 6 RTA 58 engine.

Leading in
Diesel Technology

Nautec O.E.
Th. G. Pappas - A.A. Halkiopoulos
18 Valaoritou Street
GR-10671 Athen

SULZER®

Sulzer Brothers Limited
CH-8401 Winterthur, Switzerland
Diesel Engine Division
Telephone 052-811122, Telex 896 060 70