

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Αυγούστου 1986

Αρ. Φύλλου 1228/987

NAYTIKA XPONIKA

With
English
supplement

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Αθήνα: Λεωφ. Αμαλίας 28, τηλ. 323.6333 & 323.6412

Πειραιά: Μέγαρο Ε.Η.Σ., τηλ. 411.5611 & 417.6602

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

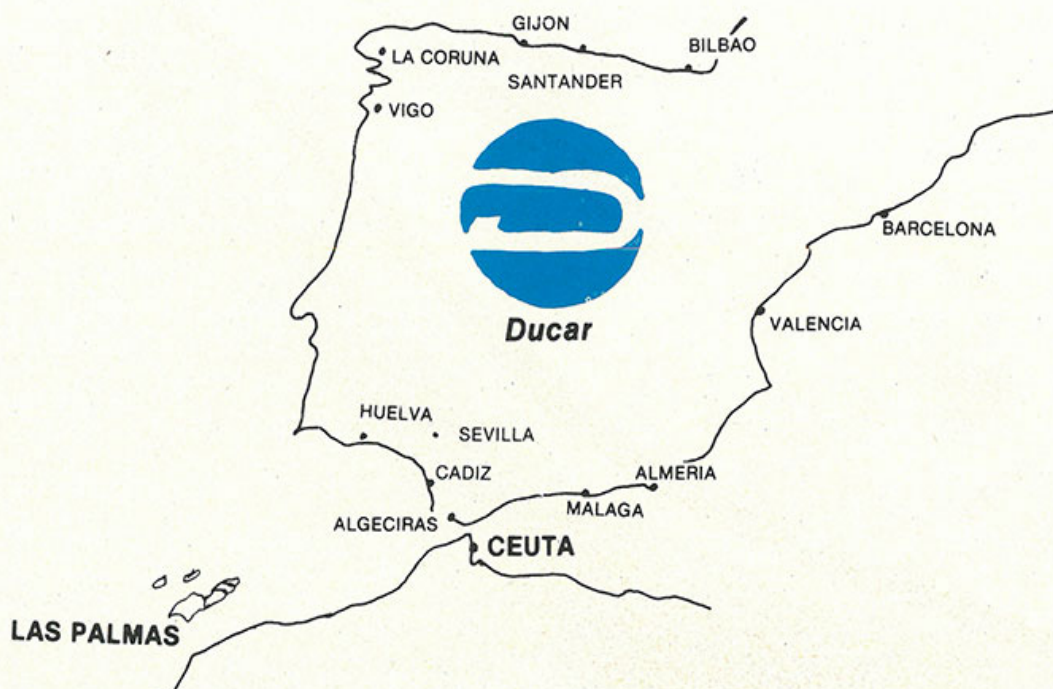
CEUTA ~ LAS PALMAS

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

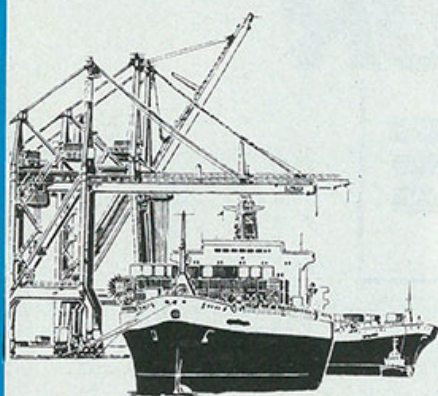
6, Skouze Street, Piraeus, GREECE

Tel: (01) 4180 641 (5 lines)

and (01) 8951 533 24 hours all week service

Telex: 21 3035

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

1 Αυγούστου 1986
ΝΕ΄ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β΄)-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1228/987

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
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. 1228/987/August 1st, 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

Άναγκαία ή κρατική παρέμβαση στις μεταφορές όταν ο ιδιωτικός τομέας απουσιάζει

- 13 Ό κ. Ε. Ζαφείρης αντικρούει τα επιχειρήματα του κ. Β. Κούτση σχετικά με την αναγκαιότητα δημιουργίας μιάς κρατικής εταιρίας με σκοπό τη δρομολόγηση πλοίων Ro/ro στη γραμμή Τεργέστης — Ήγουμενίτσας και Βόλου — Κύπρου — Συρίας.

Φόρος Προστιθεμένης Αξίας και Ναυτιλία

- 15 Τα «Ναυτικά Χρονικά» εξετάζουν τις επιπτώσεις στη Ναυτιλία από τη καθιέρωση από 1 Ιανουαρίου 1987 στην Ελλάδα του Φόρου Προστιθεμένης Αξίας και επισημαίνουν ότι ο σχετικός Νόμος ψηφίσθηκε χωρίς να δοθεί η δυνατότητα στις Έφοπλιστικές Ένώσεις και τό ΝΕΕ να διατυπώσουν τις απόψεις τους.

Κρουαζιέρες με φορτηγά

- 17 Τα ταξίδια επιβατών με φορτηγά πλοία ξανάρχονται στη μόδα. Συνοπτική παρουσίαση των δρομολογίων που προσφέρονται κυρίως από τις διεθνείς τακτικές γραμμές.

Όργάνωση και σύγχρονα προβλήματα στον Λιμενικό Τομέα

- 20 Το δεύτερο μέρος της ενδιαφέρουσας μελέτης του πλοιάρχου Λ.Σ. κ. Παν. Αποστολοπούλου για τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα τα λιμενικά συγκροτήματα της χώρας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑ
10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
12 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
25 ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
27 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
30 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
34 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
35 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
38 ENGLISH SUPPLEMENT
41 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

the international name for cargo access equipment is



The MacGregor-Navire Organisation is the only proven designer and supplier for the full range of Cargo Access Equipment and is able to offer an unequalled worldwide capability for Newbuilding and Servicing.

Additionally, MacGregor-Navire is the sole Organisation able to call upon the combined MacGregor and Navire experience and knowledge stretching back to the origins of the two Companies some 35 years ago.

MacGregor-Navire is the only legitimate successor to the original MacGregor and Navire Organisations and as such has total and unrestricted access to all original specifications, drawings and spare parts documentation.

The reference list of MacGregor-Navire incorporates some 25,000 ships equipped with either MacGregor or Navire Cargo Access Equipment; the servicing of these vessels is the accepted responsibility of the MacGregor-Navire Organisation.

The Servicing ability of the Organisation is unsurpassed. Our own highly skilled and MacGregor-Navire trained engineers, all totally conversant with Cargo Access Equipment which has been designed by MacGregor and Navire, are based at 52 Service Stations worldwide. All spare parts used are original and, as with our Service work, carry the International MacGregor-Navire Worldwide Guarantee.

MacGregor-Navire (F) S.A.

Greek Office

4-6 Efplias Street - 185 37 Piraeus

Tel: 4521469, 4510822 - Tlx: 213945 MGN GR

‘Η μοναδική λύση

Ο ύπουργός Έμπορικῆς Ναυτιλίας δὴλωσε στὶς 24 Ἰουλίου ὅτι ὁ διάλογος YEN καὶ Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν πού ἀφορᾶ τὰ προβλήματα τὰ ὁποῖα ἀντιμετωπίζει τὸ ἑλληνικό πλοῖο καὶ γενικότερα ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία βρίσκεται στὴν τελευταία φάση του. Καὶ ἡ σχετικὴ εἰδησεογραφία προσέθετε ὅτι ὁ YEN δὲν ἔδωσε ἄλλες διευκρινίσεις ἢ λεπτομέρειες γιὰ τὰ θέματα στὰ ὁποῖα ὑπάρχει ταυτότητα ἀντιλήψεων καὶ γιὰ ἐκεῖνα πού ἀποτελοῦν ἀκόμη σημεῖα τριβῆς, πράγμα πού κατὰ τὴν ἀντίληψή μας δὲν ἔχει καμμιά σημασία. Γιατί τὸ κυρίαρχο πρόβλημα πού ἀνακύπτει ἀπὸ τὴ συνεχιζόμενη τρομακτικὴ συρρίκνωση τοῦ ἐθνικοῦ μας νηολογίου — τὸ ὁποῖο ὑπῆρχε καὶ κατὰ τὴν ἀνάληψη τῶν καθηκόντων πρὶν ἀπὸ δώδεκα μῆνες ἀπὸ τὸν σημερινὸ ὑπουργό E.N. καὶ κατέστη ἐντονότατο καὶ ὀξυτάτο τὸς τελευταίους μῆνες τῆς ὑπουργίας του — δὲν ἦταν καὶ δὲν εἶναι τί θέλουν ἡ Ἐνωση Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἢ οἱ ὁργανώσεις τῶν ναυτῶν, ἀλλὰ τί θέλει ἡ Πολιτεία.

Ἐμεῖς δὲν ἀμφισβητοῦμε ὅτι ἡ Πολιτεία θέλει τὴ Ναυτιλία ἐπειδὴ ἀπλούστατα ἀπὸ τὸν τομέα αὐτὸν τῆς ἐθνικῆς οικονομίας, πού προσφέρει χωρὶς νὰ ζητεῖ τίποτε, ἐξασφαλίζει πόρους σὲ συνάλλαγμα πού δὲν ἀπαιτοῦν ἐκταμίευση καὶ ταυτόχρονα ἀπασχόληση σὲ σημαντικὸτατο ἀριθμὸ Ἑλλήνων — πρὶν ἀπὸ λίγα μόλις χρόνια ἀπὸ τὴ Ναυτιλία ἀποζοῦσε ἄμεσα ἢ ἔμμεσα τὸ ἕνα ὄγδοο σχεδὸν τῶν Ἑλλήνων. Ἀλλὰ ὅσοτε ἡ ἀντίληψη γιὰ τὴ χρησιμότητα τῆς Ναυτιλίας ἔχει ἐκφρασθεῖ τόσο ἀπὸ τὸν Πρόεδρο τῆς Δημοκρατίας ὅσο καὶ ἀπὸ τὸν ἴδιο τὸν Πρωθυπουργό καὶ αὐτὸ ἀκριβῶς εἶναι ἐκεῖνο πού δημιουργεῖ ἐρωτηματικά γιὰ τὸ τί φταίει, γιατί δὲν ἐλήφθησαν ἐγκαίρως τὰ μέτρα πού ἔπρεπε νὰ ληφθοῦν γιὰ νὰ σταματήσει ἡ συρρίκνωση καὶ νὰ ἀρχίσει ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων, γιατί συνεχίζονται οἱ ἀτέρμονες συζητήσεις καὶ ἀναζητήσεις, ἐνῶ ὁ δρόμος πού ἔπρεπε νὰ ἀκολουθηθεῖ ἦταν ὁρατός δὲν γυμνοῦ ὀφθαλμοῦ καὶ δὲν χρειαζόταν οὔτε μικροσκοπία, οὔτε καὶ τίς γνώσεις εἰδικῶν γιὰ νὰ ἐντοπισθεῖ, ἀλλὰ ἀπλῶς κοινὸ μυαλό.

Δυστυχῶς, τὸ κοινὸ μυαλό ἔλειψε τοὺς τελευταίους δώ-

δεκα μῆνες στὸ ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ ὁποῖο καταπατίσθηκε μὲ ἕνα σωρὸ ζητήματα ἡσσονος κυρίως σημασίας — χωρὶς μάλιστα νὰ ὁλοκληρώσει καὶ πολλὰ — ἀντὶ νὰ ἀσχολεῖται νυχθημερόν μὲ τὸ μοναδικὸ θέμα πού ἔπρεπε νὰ τὸ ἀπασχολεῖ, μὲ τὸ καίριο καὶ φλέγον γιὰ πολλοὺς καὶ ποικίλους λόγους πρόβλημα τῆς διατηρήσεως τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου, μὲ πρώτη ἐπιδίωξη τὴν ἀνακοπὴ τῆς φυγῆς καὶ τὸν ἐπαναπατρισμό, σὲ δεῦτερο στάδιο, ὄλων τῶν ἑλληνόκτητων πλοίων — καὶ ἐκείνων πού ἔχουν φύγει καὶ ἐξακολουθοῦν νὰ τελοῦν ὑπὸ ἑλληνικὴ διαχείριση, καὶ ἐκείνων πού ἀπὸ τὴν πρόσκτησή τους ἀκολούθησαν ἄλλες λύσεις γιὰ νὰ ἐπιζήσουν στὴ διάρκεια τῶν σκληρότατων συνθηκῶν πού ἔχει δημιουργήσει ἡ συνεχιζόμενη ναυτιλιακὴ κρίση.

Τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε τρομακτικό. Καὶ θὰ μπορούσε νὰ πει κανένας ὅτι τὸ ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ψάχνοντας γιὰ τὸ δέντρο ἔχασε τὸ δάσος. Δὲν εἶναι σχῆμα λόγου: τοὺς τελευταίους δώδεκα μῆνες, κατὰ τὴ διάρκεια, δηλαδή, τῆς θητείας τοῦ σημερινοῦ ὑπουργοῦ, ὁ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία στόλος μειώθηκε κατὰ 255 ἀκόμη πλοῖα καὶ κατὰ 2.100.000 τόν. γκρὸς σὲ χωρητικότητα (στὸ τέλος Ἰουλίου ἡ δύναμη τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία στόλου ἦταν 2.276 περίπου πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητας 27.200.000 τόν. γκρὸς ἐναντὶ 2.576 πλοίων συνολικῆς χωρητικότητας 29.343.386 τόν. γκρὸς στὸ τέλος Ἰουλίου 1985, ὅταν ἀνέλαβε δηλαδὴ τὰ καθήκοντά του ὁ κ. Ἀλεξανδρής), ἐνῶ στὴ διάρκεια τοῦ Ἰουλίου ἡ συρρίκνωση ξεπέρασε τὸ ἕνα πλοῖο τὴν ἡμέρα καὶ ὅλα δείχνουν θὰ συνεχισθεῖ ἀκάθεκτη μέχρι τὸν μηδενισμό ἂν δὲν δοθεῖ ἡ μοναδικὴ λύση πού ὑπάρχει: Νὰ ἐξασφαλισθοῦν στὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία πλοῖο ὅλα ἐκεῖνα πού ἔχουν πετύχει τὰ ὑπὸ ξένες σημαίες ἑλληνόκτητα πλοῖα καὶ εἶναι αὐτὰ πού τοὺς ἐπιτρέπουν νὰ κινούνται — καὶ κατὰ συνέπεια νὰ ὑπάρχουν — ἀκόμη.

Αὐτὴ τὴ λύση ἄλλωστε ἀναζητοῦν καὶ δίνουν μὲ διάφορους τρόπους καὶ κυρίως μὲ τὴ δημιουργία εἰδικῶν νηολογίων πού ἐξυπηρετοῦν τὴν κάθε μιά οἱ ἄλλες ναυτιλιακές χώρες γιὰ νὰ διατηρήσουν τὸν ἐμπορικὸ τους στόλο.

Η ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΟΥ YEN

Πρόσφατα γεγονότα ἐπιβεβαίωσαν καὶ πάλι τὴν ἀποψη πού ὑποστήριξαν συχνὰ ἀπὸ αὐτὴ τὴ θέση τὰ «Ναυτικά Χρονικά», σχετικὰ μὲ τὴν ἀξιοπιστία τοῦ YEN τὸ ὁποῖο δὲν λαμβάνεται ὑπ’ ὄψιν οὔτε ἀπὸ τὰ ἄλλα ὑπουργεῖα.

Κατὰ τὴ συζήτηση τοῦ νομοσχεδίου γιὰ τὴ καθιέρωση καὶ στὴν Ἑλλάδα τοῦ Φόρου Προστιθεμένης Ἀξίας, ἡ ὁποία πραγματοποιήθηκε στὴ Βουλὴ κατὰ τὸ διαρρεῦσαν δεκαπενθήμερο, προέκυψε δυστυχῶς ὅτι ἡ τελευταία ἐπικοινωνία τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν μὲ τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας σχετικὰ μὲ τὴ καθιέρωση ἀπὸ 1 Ἰανουαρίου 1987 τοῦ ΦΠΑ, ἐγινε πρὶν ἀπὸ 23 μῆνες!!! καὶ τότε γιὰ νὰ διαβιβασε, ἀπλῶς μὴ ὀδηγία τῆς ΕΟΚ πού εἶχε ἀπόψεις καὶ θέσεις πάνω στὸ ΦΠΑ ἐνῶ ἐπίσης τὸ ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν δὲν ἔλαβε καν τὸν κόπο νὰ καλέσει τίς ἐφοπλιστικὲς ἐνώσεις καὶ τὸ Ναυτικὸ Ἐπιμελητήριο καὶ νὰ ζητήσει τίς ἀπόψεις τους ἐπὶ ἐνός τόσο σημαντικοῦ Φορολογικοῦ Νόμου, τοῦ ὁποίου τίς ἐπιπτώσεις ἐφαρμογῆς ἀναλύουμε σὲ ἄλλες σελίδες τοῦ σημερινοῦ τεύχους. Τὸ YEN βρίσκεται στὸ περιθώριο.

ΑΠΟΡΙΕΣ

Ο ὑπουργός Ναυτιλίας ἀνακοίνωσε τὴν

Τετάρτη ὅτι χθὲς τὸ πρωὶ ἐπρόκειτο νὰ συνέλθει ἡ Ἐπιτροπὴ Τιμῶν καὶ Εἰσοδημάτων τοῦ ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας γιὰ νὰ ἐξετάσει τὸ θέμα τῆς ἐξαιρέσεως τῶν ναυτικῶν ἀπὸ τὴν Πράξη Νομοθετικοῦ Περιεχομένου καὶ ὅλοι στὴν Ἀκτὴ Μισοῦλη διερωτῶνται γιατί ἔπρεπε νὰ ἐξαγγελθεῖ ἡ ἀπεργία τῆς ΠΝΟ γιὰ τίς 13 καὶ 14 Αὐγούστου γιὰ νὰ εἰσαχθεῖ τὸ θέμα στὴν Ἐπιτροπὴ Τιμῶν καὶ Εἰσοδημάτων.

Στὸ μεταξύ ἐπῆλθε συμφωνία μεταξὺ τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν Ἐπιβατηγῶν Πλοίων καὶ τῆς ΠΝΟ βάσει τῆς ὁποίας, ἐφ’ ὅσον ξεπερασθεῖ τὸ ἐμπόδιο τῆς πράξεως Νομοθετικοῦ Περιεχομένου, οἱ ἀποδοχὲς ἀνω τῶν 50.000 δρχ. τῶν ὑπηρετούντων στὰ μεσογειὰ ἐπιβατηγὰ καὶ κρουαζιερόπλοια θὰ αὐξηθοῦν κατὰ 12% καὶ κατὰ 14% οἱ κάτω τῶν 50.000 δρχ. Μὲ τὴν ἴδια συμφωνία ἀναγνωρίζεται ὡς δίκαιο τὸ αἶτημα γιὰ τὸ χαρακτηρισμὸ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ὡς βαρέος καὶ ἀνθυγιεινοῦ, ἔγινε δεκτὸ ἡ ἐξόφληση νὰ γίνεται κάθε μῆνα καὶ συμφωνήθηκε νὰ συσταθεῖ ἐπιτροπὴ ἡ ὁποία θὰ ἐξετάσει τὸν τρόπο πληρωμῆς τῶν ὑπερωρῶν καὶ τῶν ἀργῶν. Μετὰ τὴ συμφωνία αὕτῃ δὲν πρόκειται νὰ γίνῃ ἀπεργιακὴ ἐκδήλωση στὰ μεσογειὰ ἐπιβατηγὰ καὶ κρουαζιερόπλοια στὶς 13 καὶ 14 Αὐγούστου, ἐνῶ ἡ ΠΝΟ γιὰ νὰ νομιμοποιήσει τίς ἀπεργιακὲς ἐκδηλώσεις στὶς ἄλλες κατηγορίες πλοίων ἔστειλε ἐξώ-

δικες δηλώσεις στὶς οἰκείες ἐφοπλιστικὲς ἐνώσεις μὲ τίς ὁποῖες τίς καλεῖ νὰ ὀρίσουν συναντήσεις γιὰ τὴν ὑπογραφή νέων συλλογικῶν συμβάσεων.

ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΘΕΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Συζητώντας τὸν τελευταῖο καιρὸ αὐτὸ ἀκριβῶς τὸ θέμα μὲ ὑπηρεσιακοὺς παράγοντες τοῦ YEN διαπιστώσαμε τόσο σὲ ὑψηλὰ, ὅσο καὶ σὲ χαμηλότερα κλιμάκια, μὴ ἀντίληψη ἡ ὁποία δὲν μπορεῖ νὰ δικαιολογηθεῖ. Μὰς ἐλέγχθη, δηλαδὴ, ὅτι ἐάν ἐξασφαλίσουμε στὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴ σημαία πλοῖο ὅσα ἔχουν ἐπιτύχει τὰ ὑπὸ ξένες σημαίες ἑλληνόκτητα πλοῖα θὰ καταστήσουμε τὴν Ἑλληνικὴ σημαία εὐκαιρίας.

Ἀλλὰ ἐμεῖς δὲν ἐπιδιώκομε νὰ προσελκύσουμε στὸ ἐθνικὸ μας νηολόγιο πλοῖα ξένων συμφερόντων, ἐκεῖνα πού θέλομε νὰ προσελκύσουμε εἶναι μόνο τὰ ἑλληνόκτητα πλοῖα τὰ ὁποῖα νέμονται σήμερα ἄλλες χώρες γιατί ἐμεῖς δὲν μπορέσαμε νὰ προσαρμολογήσουμε στὶς ἀπαιτήσεις τῶν καιρῶν — ἡ Ἑλληνικὴ σὲ καμμιά περίπτωση δὲν μπορεῖ νὰ χαρακτηριστεῖ σημαία εὐκαιρίας ἐπειδὴ ἡ Ἑλληνικὴ Πολιτεία θὰ θελήσει νὰ προσελκύσει στὸ ἐθνικὸ νηολόγιο μόνο ἑλληνόκτητα πλοῖα καὶ ἀσφαλῶς οὔτε θὰ μπορούσε νὰ χαρακτηριστεῖ σημαία εὐκαιρίας ἢ παναμαϊ-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τάνκερς 1.000 τον. γκρός και άνω έκαστον, υπάρχουν ανά τον κόσμο 1.475 όλικης χωρητικότητας 9.195.052 τον. γκρός, έξ αυτών δέ τά 372 χωρητικότητος 2.314.052 είναι Άγγλικά, 388 τον. γκρός 2.489.725 ανήκουν είς τάς Ήνωμ. Πολιτείας και 229 τον. γκρός 1.657.782 είναι Νορβηγικά.

— Πληροφορία έκ Γκόττεμπουργκ άναφέρουν ότι τά Σουηδικά ναυπηγεία Gotaverken έλαβον παρά του έφοπλιστου κ. Άριστ. Σ. Ήνάση σοβαράν παραγγελίαν, άφορώσαν τήν ναυπήγησιν ένός δεζελοκινήτου δεξαμενοπλοίου, χωρητικότητος 15.200 τόννων φορτίου.

— Τό α/π «Γεώργιος Μάντακας» κατέπλευσε είς Τρόμσο κενόν έκ Σπιτσεβέργης μέ θραυσμένον τόν πρωάριον αυτού ιστόν. Ήρχισαν αί έργασίαι διά τήν άντικατάστασίν του.

— Διεβιβάσθη πρός τό Ύφυπουργείον τών Ναυτικών παράκλησις τής Αίγυπτιακής Κυβερνήδεως όπως άποσταλούν είς Αίγυπτον άρκετοί πλοίαρχοι α' τάξεως του Ε.Ν. κατέχοντες διπλώματα ισότιμα πρός τά τών Άγγλων ίνα αναλάβουν τήν πλοιαρχίαν μεγάλων ρυμουλκών έργαζομένων είς Σουέζ και Πόρτ-Σουδάν.

— Μέ γοργόν ρυθμόν έκινήθη ή διεθνής ναυλαγορά καθ' όλον τό παρελθόν δεκαπενθήμερον. Ή ζήτησις χωρητικότητας διά μεταφορά γεννημάτων, κατόπιν τής δυσμενούς έσοδείας τής Β. Άμερικής, εύρυτάτας προσέλαβε διαστάσεις. Ής ήτο έπόμενον τό κυριώτερον ένδιαφέρον συνεκέντρωσεν ή άγορά του Πλεϊτ.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 135/1-8-1936)

κή ή ή λιβεριανή άν κάλυπτε μόνο τά πραγματικά παναμαϊκά ή λιβεριανά πλοία, αντίστοιχα.

ΔΕΝ ΚΑΤΕΤΕΘΗ ΑΚΟΜΗ

Τό νομοσχέδιο γιά τό ΝΑΤ, γιά τό όποιο πρό διμήνου και πλέον ό ύπουργός Ναυτιλίας είχε δηλώσει ότι επρόκειτο νά κατατεθεί στη Βουλή γιά ψήφιση «τίς άμέσως προσεχείς ήμέρες» δέν έχει κατατεθεί άκόμη και ούτε είναι γνωστό εάν τελικά θά κατατεθεί, γεγονός πού δικαιολογεί τίς ύποψίες ότι όλος ό θόρυβος γιά τό νομοσχέδιο αυτό δημιουργήθηκε γιά νά εκδοθεί ή μή σύννομη ύπουργική άπόφαση γιά τήν αύξηση τών εισφορών άπό τήν όποία πάλι δέν επιλύονται άλλα ούτε και αντιμετωπίζονται τά οικονομικά προβλήματα του Ταμείου.

Στό μεταξύ αύξήθηκαν σέ 18% και 11% αντίστοιχα οι εισφορές έφοπλιστών και ναυτικών γιά τά συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ πλοία μέ ξένες σημαίες και αύτή τή στιγμή δέν μπορεί νά προσδιορισθεί άν θά ύπάρξουν επιπτώσεις στόν αριθμό τών πλοίων πού θά παραμείνουν συμβεβλημένα, όπως φοβούνται άρκετοί στην Άκτή Μιαούλη, έκ προοιμίου όμως μπορεί νά λεχθεί ότι ή διαχείριση τών συμβεβλημένων πλοίων επιβαρύνεται μέ τήν αύξηση τών εισφορών πού άποφασίσθηκε.

ΝΑ ΤΟΥΣ ΣΕΒΟΝΤΑΙ

Φίλος έφοπλιστής, ό όποιος παρακολουθήσε τίς διαδικασίες τελωνειακού έλέγχου τών ναυτικών πού αποβιβάσθηκαν άπό πλοίο του τό όποιο πέρασε άπό έλληνικό λιμάνι γιά άνεφοδιασμό και άντικατάσταση πληρώματος μάς έλεγε ότι γιά νά εξασφαλισθεί ό σεβασμός πού επιβάλλεται πρός τούς ναυτικούς μας πρέπει οι τελωνειακοί νά ταξιδέψουν έκ περιτροπής μέ τά έμπορικά πλοία. Γιατί μόνο έτσι θά δούν μέ τά ίδια τους τά μάτια πόσο πικρό είναι τό ψωμί τών ναυτικών μας και μέ πόσο μόχθο και μέ ποιούς κινδύνους αποκτούν τό εισόδημά τους μέ τό όποιο ένισχύονται τά πενιχρά, άλ-

λωστε, συναλλαγματικά άποθέματα τής χώρας και οι ίδιοι αγοράζουν τά διάφορα είδη πού φέρνουν στίς οικογένειές τους χωρίς νά επιβαρύνουν τό κράτος γιά τήν εισαγωγή τών ειδών αυτών.

Επειδή θεωρούμε ότι ή πρόταση αύτή δέν μπορεί νά ύλοποιηθεί εύκολα, συνιστούμε στό ύπουργείο Οικονομικών νά συστήσει μέ τή σειρά του στην Τελωνειακή Ύπηρεσία νά επιδεικνύεται τουλάχιστον σεβασμός πρός τούς ναυτικούς μας πού επιτρέφουν στην πατρίδα κουβαλώντας ένα φουστάνι γιά τή γυναίκα τους και ένα δώρο γιά τό παιδί τους.

Τόν σεβασμό αυτόν θά μπορούσε βεβαίως νά αξιώσει τό άρμόδιο ύπουργείο πού έν προκειμένω είναι τό ύπουργείο Ναυτιλίας, τό ΥΕΝ όμως άσχολεϊται μέ πολύ σοβαρότερα, κατά τήν αντίληψη του, θέματα και δέν του μένει χρόνος γιά τέτοια φιλοπράγματα.

Ανεξάρτητα άπό αύτή τήν όλιγωρία του ΥΕΝ, πρέπει νά αντίληφθούν όλοι ότι οι ναυτικοί μας δέν είναι λαθρέμποροι αλλά τίμιοι βιοπαλαιστές πού προσφέρουν πολλά στόν τόπο και κατά συνέπεια πρέπει νά αντιμετωπίζονται μέ σεβασμό άπό όλους και κυρίως άπό τούς τελωνειακούς.

ΤΑ ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Όμολογουμένως ή επιδίωξη όπως προσδιοριστεί νομοθετικά ή ταυτότητα του Λιμενικού Σώματος στό χώρο τής Δημόσιας Διοικήσεως και ή σχέση του μέ τίς Ένοπλες Δυνάμεις και τά Σώματα Ασφαλείας, είναι μία επιδίωξη όχι μόνο σωστή αλλά και πρωταρχικής σημασίας. Καί άπό τήν άποψη αύτή τό νομοσχέδιο γιά τήν όργάνωση και λειτουργία του Λ.Σ. δέν είναι δυνατό νά συναντά άντιρρήσεις.

Από τίς δημοσιευθείσες όμως περιληπτικά διατάξεις του, πολύ φοβούμεθα πώς οι επιδιωκόμενοι στόχοι πολύ λίγο προσεγγίζονται. Χρήσιμη άσφαλώς ή αύξηση τής όργανικής δυνάμεως και ή καθιέρωση τής Νομαρχιακής Λιμενικής Έπιτροπής. Ή είσοδος γυναικών — άξιωματικών στό Σώμα και ή κατάργηση τής άδειας γάμου ή ή άρση τής έντοπιότητας, είναι ίσως μέτρα άναγκαία αλλά δέν λύνουν τά πάγια προβλήματα. Επίσης ή ρύθμιση τών ύπηρεσιακών έκκρεμοτήτων πού άφορούν τούς λιμενοφύλακες και ύπαξιωματικούς είναι ίσως μέτρα δίκαια αλλά έχουν τή βαρύτητα μάλλον μεταβατικών διατάξεων.

Διερωτώμεθα λοιπόν πού είναι τά μεγάλα, τά άποφασιστικά μέτρα πού θά προσαρμόσουν τό Σώμα στίς σύγχρονες απαιτήσεις και θά σταματήσει ή άνά πενταετία συζήτηση τής ύπάρξεως του; Ή εξέδίκευση και επιμόρφωση τών στελεχών στους βασικούς κλάδους τής ναυτιλίας κατά τήν είσοδο τους στην «άνώτερη» βαθμίδα τής Ιεραρχίας τους. Ή άνάμρφωση τών συστημάτων τοποθετήσεως γιά τήν άρση τών έτήσιων ύπηρεσιακών χορών και τής διαιωνίσεως τής άνεύθυνης παντογνωσίας. Ή προώθηση τών ναυτικών και έπιστημονικών προσόντων τών έκ του Έμπ. Ναυτικού προερχομένων στελεχών. Καί πολλά άλλα συναφή πού ούτε μνημονεύονται ούτε συζητούνται.

ΕΙΝΑΙ ΑΛΗΘΕΙΑ;

Λέγεται ότι σέ έλληνικό πλοίο πού ξεφορτώνει στη Θεσσαλονίκη φορτίο πού προορίζεται γιά τή Γιουγκοσλαβία διατίθεται ένας μόνο άπό τούς τέσσερις γερανούς πού ύ-

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 (4 lines) 03777

Telex: 710080 CHIOS I — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

πάρχουν στην προβλήτα στην οποία έχει παραβληθεί το πλοίο με απώτερο στόχο να υποχρεωθούν οι παραλήπτες να πληρώσουν υπερωρίες για να επιταχυνθεί η εκφόρτωση που γίνεται τώρα με ρυθμό 500 τον. την ημέρα. Με το ρυθμό αυτό η εκφόρτωση του πλοίου θα διαρκέσει 15 περίπου ημέρες, ενώ το ίδιο πλοίο, με το ίδιο φορτίο, εκφόρτωσε σε γιουγκοσλαβικό λιμάνι σε δύο μόνο ημέρες.

Λέγεται επίσης ότι οι αρμόδιοι υποστηρίζουν ότι οι άλλοι τρεις γερανοί που βρίσκονται στην προβλήτα δεν χρησιμοποιούνται γιατί συντηρούνται ή επισκευάζονται, εν πάση δε περίπτωση εμείς θεωρούμε ότι τα έσοδα αυξάνονται με την παραγωγικότητα και όχι με τις υπερωρίες και, όπως είναι γνωστό, στην παραγωγικότητα συμβάλει και η σωστή χρησιμοποίηση των διατεθειμένων μέσων, ενώ οι όποιες ατέλειες επιβαρύνουν που γίνονται άνευ εύλογης αιτίας αποβαίνουν τελικά σε βάρος εκείνου που τις επιβάλλει, γιατί έτσι χάνει δουλειές.

ΝΕΑ ΕΚΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΙΝΤΕΡΚΑΡΓΚΟ

Νέα εκκλήση απηύθυνε στα μέλη της η «Ιντερκάργκο», αυτή τη φορά σχετικά με τους απαράδεκτα χαμηλούς ναύλους που προσφέρονται στην αγορά μεταφορών ξηρού φορτίου, ζητώντας από τα μέλη της και γενικότερα από τους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες σκαφών μεταφοράς ξηρών φορτίων να μην αποδέχονται τη ναύλωσή τους στα σημερινά προσφερόμενα χαμηλότατα επίπεδα.

Πολύ όρθα, η «Ιντερκάργκο» επισημαίνει ότι η αποδοχή τόσο χαμηλών ναύλων παρατείνει τη κρίση και αυξάνει τις υποχρεώσεις των εφοπλιστών, αλλά από την άλλη πλευρά τίθεται το ερώτημα πόσοι είναι οι ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες που έχουν σήμερα την άντοχή να πείνουν όχι στους προσφερόμενους ναύλους, ιδίως εάν έχει προηγηθεί, όπως συχνά συμβαίνει τους τελευταίους μήνες, μία πολυήμερη παραμονή εις άγραν φορτίου.

Μήπως είναι ανάγκη αυτή τη φορά να λειτουργήσει κάποιο σχέδιο έθελοντικού παρο-

πλισμού με πρωταγωνιστές τους Έλληνες, τους Νορβηγούς και τους υπόλοιπους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες της Άπω Ανατολής;

Κάτι τέτοιο βέβαια ξέρομε και από το παρελθόν πόσο δύσκολο είναι να επιτευχθεί, δεν είναι όμως τραγικό να παραταθεί η σημερινή τραγική κατάσταση που θα οδηγήσει χωρίς άλλο στην ανάπτυξη των επιδοτούμενων κρατικών ναυτιλιακών εταιριών, οι οποίες θα διαδεχθούν τις καταποντιζόμενες ιδιωτικές ναυτιλιακές εταιρίες;

ΟΙ ΙΑΠΩΝΕΣ

Σύμφωνα με νέες εξακριβωμένες πληροφορίες, οι Ιάπωνες ναυλωτές αποφεύγουν συστηματικά τις ναυλώσεις ελληνικών πλοίων και ήδη συγκεντρώνονται στοιχεία από τα οποία αποδεικνύεται η συστηματική διάκριση σημαίας στην οποία επιδιόχονται.

Στο μεταξύ μία άλλη διάσταση των όσων κάνουν οι Ιάπωνες για να διασώσουν τη ναυτιλία τους και να διατηρήσουν το ναυτεργατικό τους δυναμικό ώστε να υπάρχει για τις καλύτερες ημέρες όταν αυτές έρθουν, δίνει ένα τολμηρό σχέδιο των Ιαπώνων πλοιοκτητών και εφοπλιστών για την απασχόληση του πλεονάζοντος (αυτή τη στιγμή) ναυτεργατικού τους δυναμικού.

Το σχέδιο αφορά την εξεύρεση εργασίας για τους ναυτικούς που θα απολύονται από τις ιαπωνικές ναυτιλιακές εταιρίες. Οι ναυτικοί αυτοί που είναι δύσκολο να βρουν απασχόληση στην ξηρά, πρόκειται να επιδοτηθούν με μία αυξημένη σύνταξη και κατόπιν θα προσληφθούν σε μία νέα εταιρία που θα σχηματισθεί. Η εταιρία αυτή θα έχει προορισμό την παροχή πληρωμάτων σε πλοία με ξένη σημαία, τα οποία θα προσφέρουν μέν χαμηλότερες εργασιακές συνθήκες από τα πλοία με ιαπωνική σημαία, οι εργαζόμενοι ναυτικοί όμως σε αυτά θα συνεχίζουν τουλάχιστον να απασχολούνται.

Στό σχέδιο αυτό συμμετέχουν 52 ιαπωνικές εταιρίες, συμπεριλαμβανομένων και των έξι μεγάλων της ιαπωνικής ναυτιλίας, καθώς και η Πανναυτική Ιαπωνική Ένωση.

Αν τελικά το σχέδιο τεθεί σε εφαρμογή,

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Όπως ξέρετε από τις 29 Μαΐου η Ευρωπαϊκή Κοινότητα απέκτησε τη δική της σημαία. Σε ανοικτό γαλάζιο φόντο 12 χρυσαφένια αστέρια απεικονίζουν τις δώδεκα χώρες μέλη της. Η καινούργια σημαία κυματίζει ήδη σε όλα τα κτίρια της ΕΟΚ, ενώ οι Αρχές των χωρών - μελών έχουν το δικαίωμα — όχι την υποχρέωση — να την υψώνουν στα δημόσια κτίρια δίπλα στην εθνική τους σημαία.

Απομένει να δούμε αν θα μπορούσε το νέο ευρωπαϊκό σύμβολο να υψωθεί και στις πρύμνες των εμπορικών πλοίων. Διερωτώμεθα πράγματι τί θα συνέβαινε αν κάποιος εύφανταστος ευρωπαίος επιχειρηματίας ζητούσε επίσημα να κινεί το πλοίο του υπό την Κοινοτική σημαία.

Τό ζήτημα δεν είναι καινοφανές. Είχε παρουσιασθεί και πρό 30ετίας περίπου, όταν τό φορτηγό «Σιδιρά Άσπρίς» είχε εισέλθει στο λιμάνι του Λόνγκ Μπής φέροντας τη σημαία του ΟΗΕ. Αρμόδιος εκπρόσωπος του Όργανισμού είχε τότε δηλώσει ότι ο ΟΗΕ από νομική άποψη θα μπορούσε να νηολογεί πλοία, αλλά τό απέφυγε για ... διαδικαστικούς λόγους.

Πάντως η ΕΟΚ, ως υποκείμενο διεθνούς δικαίου, δεν αποκλείει τη νηολόγηση πλοίων. Καθώς μάλιστα διαθέτει πολλές έδρες θα μπορούσε να διαθέτει και πολλά νηολόγια. Με προτίμηση ίσως προς τό στεριανό Λουξεμβούργο, που χάρη στην καινούργια γαλανή άστερόεσσα θα διεκδικήσει σοβαρά τό μονοπώλιο της Έλβετικής Βασιλείας. Άς μή ξεχνούμε ότι η νέα διεθνής σύμβαση του δικαίου της θάλασσας ρητά προβλέπει ότι «κάθε κράτος, ανεξάρτητα αν είναι παράκτιο ή ήπειρωτικό, έχει τό δικαίωμα να διακινεί πλοία που φέρουν τη σημαία του στην άνοικτη θάλασσα».



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

θά επιφέρει οικονομίες στην ναυτιλιακή βιομηχανία ύψους 210 εκατομ. δολλαρίων το χρόνο. Σύμφωνα με την Ένωση Έφοπλιστών της Ιαπωνίας περίπου 10.000 ναυτικοί θά πρέπει να απολυθούν μέχρι το τέλος της δεκαετίας.

ΠΑΡΗΓΟΡΙΑ

Ίσως για να αυτοπαρηγορηθούν οι Γάλλοι που άνοιξαν το αποικιακό νηολόγιο της Ανταρκτικής ή ίσως για να απαλύνουν την εντύπωση στη διεθνή κοινή γνώμη, τονίζουν ιδιαίτερα το γεγονός ότι η Γαλλία δεν είναι ούτε η μόνη ούτε η πρώτη χώρα που παίρνει μέτρα για την επιβίωση της εθνικής της σημαίας στις διεθνείς μεταφορές.

Δεν έχετε, λένε, παρά να ρίξετε μία ματιά στις σημαίες των πλοίων που επισκέπτονται τώρα τελευταία τα άγκυροβόλια του Φός και Λαβέρ, για να διαπιστώσετε του λόγου τό αληθές: Ένα Δανικό πλοίο χημικών προϊόντων που φέρει υπερήφανα τη σημαία των Φερρών νήσων, τα πολλά βρετανικά που έχουν την εύχρηστη επιλογή σημαίων από τις Μπαχάμες μέχρι τα νησιά Καϊμάν ή τέλος τα Ολλανδικά που προτιμούν τα εθνικά σύμβολα των άλλων Ολλανδικών Αντιλλών από την Αρούμπα μέχρι το Κιουρασάο.

ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΟΦΟΡΑ

Διότανται οι απόψεις για το μέλλον και τις προοπτικές της διά θαλάσσης μεταφοράς καινούργιων αυτοκινήτων. Ός γνωστόν οι Νορβηγοί έφοπλιστάι πραγματοποιήσαν μεγάλες επενδύσεις στη ναυπήγηση σημαντικού αριθμού πλοίων χωρητικότητας 4—5.000 αυτοκινήτων. Μεταξύ αυτών των έφοπλιστών άλλοι περιμένουν ότι η αγορά θά καμφθεί σύντομα, ενώ άλλοι πιστεύουν ότι η ζήτηση του ειδικού αυτού τοννάζ θά διαρκέσει.

Γενικώς αναγνωρίζεται ότι οι παραγγελίες όχηματοφόρων πλοίων είναι πράγματι ανώτερες από τις υπάρχουσες ανάγκες. Η διαπίστωση όμως αυτή έξασθενεί από το γεγονός ότι ο στόλος των πλοίων μεταφοράς αυτοκινήτων περιλαμβάνει σήμερα και τα διάφορα μπάλκερς που δέχονται όχηματα και τα όποια πολύ σύντομα θά έκτοπισθούν ως παλαιά και άπληχαιμένα από τα ειδικά και άποδοτικά όχηματοφόρα που θά παραδοθούν εντός του έτους.

Πάντως δύο άλλα σημεία που δέν πρέπει

έπί του προκειμένου να παραβλέπονται είναι πρώτον μέν ότι ό άμερικανικός έφοπλισμός περιμένει να έχει και αυτός τό μερίδιό του στις μεταφορές είσαγωγής Ιαπωνικών αυτοκινήτων στις ΗΠΑ και δεύτερον ότι ή Ν. Κορέα έχει περιλάβει στό ναυπηγικό της πρόγραμμα την κατασκευή πολλών τέτοιων νέων μονάδων.

Η ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Σέ 35-40 εκατ. τόννους ύπολογίζει ή ΕΟΚ τό έλλειμμα της Σοβιετικής παραγωγής σιτηρών λόγω της καταστροφής που προκάλεσε τό πυρηνικό άτύχημα του Τερνόμιν, ενώ θά ύπάρξει σοβαρό έλλειμμα στα γαλακτομικά προϊόντα της τάξεως του 15% που μεταφράζεται σε 9 εκατομ. τον. γάλακτος και 2 εκατομ. τον. ζαχαρώς.

Σύμφωνα με τά Κοινοτικά στοιχεία οι περιοχές της Σοβ. Ένωσης που ρυπάνθηκαν με ύψηλά επίπεδα ραδιενέργειας, παράγουν τό 25% περίπου της γεωργικής παραγωγής. Συγκεκριμένα στην Ουκρανία παράγονται έναντι του συνόλου της ΕΣΣΔ σιτηρά 20%, σιτάρια 21%, ζαχαρότευτλα 58%, ήλιόσπορος 48%, πατάτες 27%, λαχανικά 25%, φρούτα 32%, κρέας 22%, γάλα 23%, αυγά 21%.

Η γεωργική καλλιεργούμενη έκταση 322 εκατ. στρεμμάτων (15,2%) μοιράζεται σε 150 εκ. στρεμμάτων για σιτηρά, 39 εκατομ. στρεμμάτων για ζαχαρότευτλα, 23 εκ. στρεμμάτων για πατάτες και 110 εκατομ. στρεμμάτων για κτηνοτροφικά φυτά. Οι περιοχές που θεωρούνται ότι είναι βεβαρημένες με ύψηλά επίπεδα ραδιενέργειας και συνεπώς έκτος γεωργικής παραγωγής είναι ή Ουκρανία και ή Βαλτική.

ΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΟ ΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ

Δικαιολογημένα διαμαρτύρεται ό άλλοογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Έλλάδος για την άρνηση (μέχρι τή στιγμή τουλάχιστον) του ύπουργείου Έθνικής Άμύνης να χρησιμοποιήσει τις ύπηρεσίες των Έλλήνων διπλωματούχων ναυπηγών στό κατασκευαστικό πρόγραμμα του ύπουργείου και κυρίως στην κατάρτιση των μελετών και τη σχεδίαση των νέων μονάδων του Πολεμικού Ναυτικού που πρόκειται να ναυπηγηθούν σε έλληνικές ναυπηγικές μονάδες. Καί θέλομε να έλπίζουμε ότι τελικά δέν πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ξένοι, έφ' όσον προσφέρονται Έλληνες διπλωματούχοι

ναυπηγοί μηχανικοί, τά έπιτεύγματα των όποιων είναι άνεγνωρισμένα και από τό ίδιο τό ύπουργείο Έθνικής Άμύνης.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ KNOW HOW

Τό Άραβικό ναυπηγικό και έπισκευαστικό κέντρο Arab Shipbuilding and Repair Yard (ASRY) περιμένει ούσιαστική βελτίωση της παραγωγικότητάς του ύστερα από την τοποθέτηση του δρ. Άντ. Άντωνίου ως έπικεφαλής του τομέα παραγωγής.

Ό κ. Άντωνίου, με εύρεία τεχνική και διοικητική πείρα, στην όποια περιλαμβάνεται και ή έπταετής ύπηρεσία του ως προϊστάμενου του Γραφείου Σχεδίασεως των Έλληνικών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, πιστεύεται ότι θά φανεί ιδιαίτερα χρήσιμο στό ASRY, ενώ σοβαρό πρόσθετο πλεονέκτημα συνιστούν οι σχέσεις του με την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, δεδομένου ότι ό ελληνικός έφοπλισμός αποτελεί σοβαρότατο παράγοντα στον πίνακα των πελατών του Άραβικού ναυπηγείου.

Στό διάστημα του πρώτου τετραμήνου του 1986 τό ASRY πέτυχε 90% πληρότητα, παρά την πτώση της έπισκευαστικής άγοράς, πράγμα που ίκανοποίησε ιδιαίτερα τη διεύθυνση του ναυπηγείου, τό όποιο είχε να δει τέτοιο αποτέλεσμα από τό 1983. Άς σημειωθεί ότι μόνο κατά τό Φεβρουάριο είχε υπό έπισκευή έξι μεγάλα πλοία με συνολικό τοννάζ 2 εκατ. τον. d.w.

Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

Με την έγκαινίαση της νέας Πτέρυγας 1.000 τετραγωνικών μέτρων του Μουσείου Μοντέρνας Τέχνης συνεχίζεται ή προσφορά του Βασιλή και της Έλίζας Γουλανδρή προς την Άνδρο, τό νησί των έφοπλιστών και των καπεταναίων που έγινε πλέον ένα ίδανικό κέντρο για την σύγχρονη τέχνη.

Άπό τό 1979 τό Μουσείο, που βρίσκεται στην χώρα της Άνδρου, στεγάσει τό σύνολο σχεδόν της έργασίας του φημισμένου Άντριώτη γλύπτη Μιχάλη Τόμπρου και πολλές δημιουργίες άλλων σημαντικών Έλλήνων καλλιτεχνών. Τώρα στην νέα πτέρυγα φιλοξενούνται έκθέσεις και όρισμένα μόνιμα έκθέματα, όπως τό πελώριο έργο του γλύπτη Κ. Κουλεντιανού, τό πιο θαλασσινό από τά πολλά έργα του τά έμπνευσμένα από τη θάλασσα, καθώς αποτελείται από λαμαρίνες διαλυμένων καραβιών με σαφή τά ίχνη των ταξιδιών τους.

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





ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

Χρηματοοικονομικές εξελίξεις

Η Ιαπωνία και η Δυτ. Γερμανία με τα σημαντικά πλεονάσματα στο ισοζύγιο πληρωμών, τον σχεδόν ανύπαρκτο πληθωρισμό και τη σχετικώς χαμηλή ανεργία καλούνται να πάρουν τη σκυτάλη από τις Ήνωμένες Πολιτείες και να πρωταγωνιστήσουν στην προσπάθεια ανόρθωσης της παγκόσμιας οικονομίας.

Δολλάριο ΗΠΑ

Οι γνώμες είναι διχασμένες όσον αφορά την Αμερικανική οικονομία. Άλλοι προβλέπουν ένα ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης για το δεύτερο τετράμηνο ανώτερο του 2% και άλλοι, ότι ο ρυθμός αυτός μόλις θα ξεπεράσει το 1% για να δώσει ένα μέσο όρο 2.1% για το πρώτο εξάμηνο. Οι γνώμες και για το δεύτερο εξάμηνο είναι εξ ίσου διχασμένες από 2.8% για τους αισιόδοξους έως 1.5% για τους απαισιόδοξους. Βάσει των δεδομένων ορισμένοι χρηματιστηριακοί κύκλοι προβλέπουν μία νέα μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου κάτω του 6%.

Η ήδη ελπιζόμενη μείωση της τιμής του δολαρίου (ήδη 40% κάτω από τις τιμές του Φεβρουαρίου 1985) που αποφασίστηκε από τους πέντε μεγάλους πριν έννεα μήνες, δεν απέφερε ακόμη τις αναμενόμενες ευεργετικές επιπτώσεις στην βιομηχανία και στις τιμές και τον όγκο εξαγωγών των γεωργικών προϊόντων. Έτσι το ισοζύγιο εξωτερικού εμπορίου παραμένει έλλειμματικό (ξεπερνά τα 130 δισεκ. δολάρια σε έτησια βάση).

Στό μεταξύ ο δείκτης βιομηχανικών μετοχών Dow Jones πλησίασε το επίπεδο ρεκόρ 1907,5 την 1 Ιουλίου και έκτοτε παρουσιάζει κάμψη, μάλλον ανάπαυλα, καθώς στις 17 Ιουλίου είχε πέσει στα 1765.

Την ίδια ημερομηνία το δολλάριο έφθανε στο χαμηλότερο φεινικό επίπεδο, δηλαδή 156 γιέν, 2,13 Γερμ. μάρκα, 1,725 Έλβ. Φράγκα και 6.89 Γαλλ. Φράγκα. Οι τιμές αυτές θα ήταν χαμηλότερες εάν δεν υπήρχε ο φόβος παρέμβασης των Κεντρικών Τραπεζών.

Νέα μείωση του προεξοφλητικού επιτοκίου (η τελευταία από 6,50% σε 6% έγινε στις 10.7.86) δεν αποκλείεται εάν θεωρηθεί σκόπιμο. Αυτό δήλωσε ο κ. Βόλκερ στο Κογκρέσσο και πρόσθετε ότι οι ΗΠΑ δεν μπορούν να είναι ο μοναδικός τροφοδότης της ανάκαμψης.

Λίρα Άγγλιας

Η μη ικανοποιητική εμφάνιση του συντηρητικού κόμματος στις τελευταίες εκλογές, η πτώση των τιμών του πετρελαίου κάτω από τα 10 δολάρια και η άβεσθαιότητα όσον αφορά τις προοπτικές της οικονομίας προσφέρουν έδαφος στη διεθνή κερδοσκοπία πιέζοντας την ισοτιμία της στερλίνας που στηρίζει η Τράπεζα της Άγγλιας.

Έτσι στις 15 Ιουλίου, η λίρα ύστερα από καιρό πέφτει στα 1.48 δολάρια και αν λάβουμε υπ' όψη και το κατρακύλισμα του δολαρίου κατά 40% περίπου κάτω από τα περσινά επίπεδα, μπορεί να σχηματίσουμε μία ι-

δέα της καθίζησης της λίρας.

Θεωρείται βέβαιο ότι η κυβέρνηση Θάτσερ θα συνεχίσει τα υψηλά επιτόκια (5-6 ποσοστιαίες μονάδες άνω των επιτοκίων Δ. Γερμανίας και Έλβετίας και 2-3 μονάδες άνω των επιτοκίων ΗΠΑ και Γαλλίας).

Γιέν

Η νίκη του πρωθυπουργού κ. Νακασόνε στις Βουλευτικές εκλογές και η άνετη πλειοψηφία του στην βουλή προέβλεπε νέο (αναμενόμενο) άλμα τόσο στο γιέν όσο και στο χρηματιστήριο αξιών του Τόκιο.

Μόλις αναγγέλθηκαν τα αποτελέσματα των εκλογών το γιέν για πρώτη φορά στις 9 Ιουλίου έσπασε το φράγμα των 160 γιέν το δολλάριο, ενώ υπάρχει σκέψη περαιτέρω μειώσεως του προεξοφλητικού επιτοκίου που είχε προβλεφθεί εάν το δολλάριο έπεφτε κάτω από τα 160 γιέν.

Κύκλοι στην Έλβετία βλέπουν το γιέν να ανεβαίνει σύντομα στα 150 δολ. και αυτό παρά την ενδεχόμενη μείωση του επιτοκίου και τις παρεμβάσεις της Τράπεζας της Ιαπωνίας.

Η αύξηση του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος για το 1986, που εκτιμάται στα 4% στις αρχές του έτους, μετά την κατακόρυφη άνοδο της τιμής του γιέν υπολογίζεται να φθάσει τα 2.5%.

Μάρκο Γερμανίας

Παρά την άνοδο του μάρκου κατά 38% έναντι του δολαρίου από τον Φεβρουάριο του 1985 και κατά 10% έναντι των 14 κυρίων νομισμάτων, προβλέπεται για το 1986 ένα πλεόνασμα στο εμπορικό ισοζύγιο της τάξεως των 115 δισεκ. μάρκων και ένα πλεόνασμα 60 δισεκ. μάρκων στο ισοζύγιο πληρωμών.

Ακόμη προβλέπεται ρυθμός ανάπτυξης της οικονομίας μεταξύ 3 - 3,5% για το 1986 και το ίδιο για το 1987. Επίσης προβλέπεται έλλειμμα στον κρατικό προϋπολογισμό κάτω από 1.5% του α.ε.π., ενώ οι δαπάνες για το 1987 δεν προβλέπεται να παρουσιάσουν αύξηση πέραν του 3%.

Εν τώ μεταξύ, η πτώση των τιμών του πετρελαίου και η άνοδος της τιμής του μάρκου θα οδηγήσουν σε μηδέν πληθωρισμό το 1986 και 0.2 το 1987. Όσον αφορά την ανεργία, ελπίζεται ότι θα μειωθεί στο 7.9% στο 1986 και στο 7.3% το 1987 (8.3% το 1985).

Τό Φράγκο Γαλλίας

Παρά την σύγκρουση Σιράκ - Μιττεράν, σχετικώς με την αποεθνικοποίηση 67 Τραπεζικών και Βιομηχανικών επιχειρήσεων, οι προοπτικές της Γαλλικής οικονομίας διαγράφονται ικανοποιητικές.

Έτσι προβλέπεται το ακαθάριστο εθνικό προϊόν να ανέλθει κατά 2.8% έναντι 1.4% το 1985, ενώ προβλέπεται επίσης πλεόνασμα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών. Έξ άλλου η πολιτική του κ. Σιράκ προκαλεί την

είσοδο ξένου (και Γαλλικού) κεφαλαίου προς επένδυση και έχομε τιμές ρεκόρ στο χρηματιστήριο των Παρισίων. Υπολογίζεται ότι περισσότερα από 5 δισεκ. δολάρια εισέρευσαν προς επένδυση.

Παρά ταύτα, η ανεργία όπως στην Βρετανία και τη Γερμανία, είναι το άμεσο πρόβλημα που απασχολεί τις αρχές και ίσως κρίνει την μελλοντική επιτυχία ή μη της νέας κυβερνήσεως.

Η δραχμή

Η συνεχής πτώση του δολαρίου, που για διάφορους λόγους δεν μπορούσε ή δεν έπρεπε να παρακολουθήσει η δραχμή, έφερε το δολλάριο στις 21 Ιουλίου στις 137 δρχ. δηλαδή 16% κάτω από τις 155 που ήταν η τιμή της δραχμής μετά την υποτίμηση του Οκτωβρίου 1985 και περίπου στο επίπεδο προ της υποτιμήσεως.

Η διαφορά της τιμής με τα άλλα νομίσματα μετά την υποτίμηση, είναι μεγάλη, και ήταν αναγκαία για να αποφευχθούν ΑΡΒΙΤΡΑΓΕ μεταξύ δολαρίου και άλλων νομισμάτων.

Στόν πίνακα 3 παρατηρούμε άνοδο έναντι της στερλίνας της τάξεως του 10% και 1,3% έναντι του δολαρίου, με αντίστοιχη πτώση έναντι των άλλων νομισμάτων και ιδιαίτερα του Έλβετικού Φράγκου (4.3%).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολαρίου (Χρηματιστήριο Ν. Υόρκης)

	26.6.86	25.7.86	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	2.2230	2.1520	- 3.2
Φρ. Έλβ.	1.8270	1.7345	- 5.1
Λίρα Άγγλ.	1.5170	1.4780	+ 2.6
Φρ. Γαλλ.	7.0880	6.9600	- 1.8
Γιέν Ιαπων.	165.90	158.30	- 4.6
Λίρα Ιταλίας	1524.00	1476.00	- 3.1

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Επιτόκια Εϋρωνομισμάτων

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	6 5/8	6 5/8	6 5/8
Μάρκο Γερμ.	4 5/8	4 5/8	4 5/8
Λίρα Άγγλ.	9 5/8	9 5/8	9 1/2
Φρ. Έλβ.	5 3/8	5 1/8	4 7/8
Φρ. Γαλλ.	7 3/8	7 3/8	7 7/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Δραχμή - Τιμές FIXING (Τράπεζα Ελλάδος)

	25.6.86	25.7.86	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	140.390	138.590	+ 1.3
Μάρκο Γερμ.	63.172	64.518	- 2.1
Φρ. Έλβ.	76.554	80.010	- 4.3
Λίρα Άγγλ.	211.930	192.100	+ 10.3
Φρ. Γαλλ.	19.820	19.971	- 0.8
Λίρα Ιταλ. (100)	9.2125	9.3950	- 2.0
Γιέν Ιαπ. (100)	84.532	87.788	- 3.7

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟ-ΠΛΟΙΟ

'Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Με πολύ ενδιαφέρον διάβασα τό μέ πολύ προσοχή γραμμένο άρθρο του κ. Φ. Καβουνίδη εἰς τά Ν.Χ. τῆς 15ης τ.μ. καί ὁμολογῶ ὅτι ἦταν μιά καλή ἀνάλυσις τοῦ ὅλου θέματος «Κρουαζιέρες».

Δυστυχῶς εἰς τήν ἀρχή τοῦ ἄρθρου ὑπάρχει ἓνα ἱστορικό λάθος τό ὁποῖο βεβαίως ὀφείλεται εἰς τόν νέον τῆς ἡλικίας τοῦ κ. Καβουνίδη.

Πρό τοῦ πολέμου εἰς τήν Μεσόγειο ἐκτελοῦσε κρουαζιέρες ναυλωμένο ἀπό ξένους καί 'Ελληνικούς Τουριστικούς ὀργανισμούς τό α/π «ΕΛΛΑΣ» πρώην «ΗΡΑ Μ.» τῆς 'Ακτοπλοίας τῆς 'Ελλάδος (ΑΚΤΕΛ) ἡ ὁποία μετονομάσθη ἀργότερα τό 1938 ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ (ΕΛΜΕΣ).

Αὐτό δέ ἦτο καί τό πρῶτο ἀληθινό κρουαζιερόπλοιο τῆς Μεσογείου καί τοῦτο ἀπό τό 1932.

Τό γραφεῖο πού ὀργάνωσε τίς κρουαζιέρες ἦταν τοῦ Κ. 'Αθανασούλα πάντοτε ὅπως καί ἡ ΑΚΤΕΛ - ΕΛΜΕΣ πρωτοπόροι στόν Τουρισμό. Πλοίαρχοι ἦταν καί οἱ Νέστωρ Γιώκας καί Ν. Βότσης, πρῶτος μηχανικός ὁ Π. Κόπελλας, ἀρχιθαλαμηπόλος ὁ κ. 'Εμμ. Μαργαρίτης ὁ ὁποῖος ἀκόμη καί σήμερα εὐρίσκεται ἐν ἐνεργείᾳ ὡς ὑπεύθυνος τοῦ ξενοδοχειακοῦ τμήματος τῆς ΕΛΜΕΣ.

'Επί πλέον στό πλοῖο τοῦτο ἄρχισαν τήν σταδιοδρομίαν των εἰς τό τουριστικόν ἐπάγγελμα ὡς διευθυνταί κρουαζιερώων οἱ σημερινοί γνωστότατοι καί τόσο ἐπιτυχημένοι ἐπιχειρηματίαι Κύριοι Φώτης Πουλίδης καί Χρήστος Κουλουβάτος.

'Εκτός τοῦ «ΕΛΛΑΣ», τό «ΛΕΥΚΑΣ» τῆς ΑΚΤΕΛ ἀπό τό 1936 ἔκαμε τουριστικές μονοήμερες κρουαζιέρες εἰς τόν 'Αργοσαρωνικό. Τό 1955 ὁ ΕΟΤ ναύλωσε τό «ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ» τῆς 'Ηπειρωτικῆς 'Ατμοπλοίας καί ἔτσι συνεχίσθη τό ἔργον τῆς ΑΚΤΕΛ - ΕΛΜΕΣ μέ ἀποτέλεσμα τήν ἀνάπτυξιν τοῦ σημερινοῦ 'Ελληνικοῦ στόλου κρουαζιερόπλοιων.

Πιστεύω λοιπόν ὅτι μιά μικρή ἐπανάρθωσις ἀπό ἓναν προπολεμικόν, καθόλου δέν μειώνει τό κατά τά ἄλλα σημαντικόν καί κα-

λομελετημένο ἄρθρο τοῦ κυρίου Καβουνίδη.

Φιλικότατα,
ΚΩΝ/ΝΟΣ ΡΙΓΓΑΣ

Πειραιᾶς, 21 'Ιουλίου 1986

Σημ. Συντ.: 'Ο φίλτατος ἐπιστολογράφος εἶχε τήν καλωσύνη νά μᾶς στείλει ἀντίγραφα δύο ἐπιστολῶν, ἡ πρώτη ἀπό τίς ἐντυπώσεις τοῦ δημοσιογράφου Ν. Καμπέρ ἀπό τό ταξίδι τοῦ μέ τό ΗΡΑ Μ. μέ ἡμερομηνία 4/8/32 καί ἡ δευτέρα ἐνός ἐπιβάτου πού ταξίδευσσε μέ τό πλοῖο ὅταν μετωνομάσθηκε σέ «ΕΛΛΑΣ» μέ ἡμερομηνία 25/9/37, οἱ ὁποῖες ἐκδήλα μαρτυροῦν τήν ὑπαρξή ἐνός ἀρτίου κρουαζιερόπλοιου ἐκεῖνη τήν ἐποχή.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ Κ. ΕΥΓΕΝΙΟΥ ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΥ

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Εἰς τό τεῦχος τῆς 1ης 'Ιουνίου 1986 καί ἄρθρον σας «'Εργα Εὐποιᾶς» ἀναφέρετε τάς συνεισφοράς τῶν φορέων τῆς ναυτιλίας πρὸς τό κοινωνικόν σύνολον τῆς πατρίδος μας.

Εἰς τό τεῦχος σας τῆς 15ης 'Ιουνίου ἐδημοσιεύσατε ἐπιστολήν τοῦ κ. Σταύρου Βαφιά, τέως δημάρχου 'Ερμουπόλεως, Σύρου, εἰς τήν ὁποίαν σᾶς ὑποδεικνύεται ἡ παράλειψις τοῦ ὀνόματος τοῦ μακαρίτου Νικολάου Ρεθύμνη, τήν ὁποίαν διορθώνετε διά σημειώματός σας εἰς τό τέλος τῆς ἐπιστολῆς.

'Αντιλαμβάνομαι πλήρως ὅτι δέν εἶναι δυνατόν νά συμπεριλάβετε τά ὀνόματα ὅλων ἐκ τοῦ κύκλου τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες συνεισέφεραν κατά καιρούς, πλην ὅμως θεωρῶ μεγίστην παράλειψιν τήν μὴ μνεία τοῦ ὀνόματος τοῦ κ. Εὐγενίου Παναγοπούλου, γνωστοτάτου μέλους τῆς 'Ελληνικῆς παροικίας Νέας 'Υόρκης, ἐφοπλιστοῦ καί ναυπηγού.

'Από τοῦ 1970 μέχρι σήμερον, σύμφωνα μέ πολλαπλά δημοσιεύματα τοῦ 'Ελληνικοῦ τύπου, μεταξὺ τῶν ὁποίων καί τῶν «Ν.Χ.» καί σχόλια τῆς τηλεοράσεως, ὁ κ. Εὐγένιος Παναγόπουλος ἔκαμε τίς ἀκόλουθες δω-

ρεές στήν 'Ελλάδα:

1. 'Εχρηματοδότησε καί προσέφερε τήν προσωπικήν του ἐργασία διά τήν ἐκτέλεσιν τῶν ἀνασκαφῶν καί οἰκοδόμησιν τοῦ μουσείου τοῦ Μαραθῶνος. 'Επίσης διά τήν προστασίαν τῶν εὐρημάτων, ὅπως τῶν τάφων τῶν Πλαταιέων Μαραθωνομάχων, διαφόρων πρωτο - 'Ελλαδικῶν, Μυκηναϊκῶν καί κλασσικῶν τάφων κ.α. εὐρημάτων. 'Επιπλέον κατεσκεύασε τήν ἀσφαλτοστρωμένην ὁδόν πρὸς τά εὐρήματα ταῦτα καί πρὸς τό μουσεῖον.

2. 'Ο ἴδιος ἐσχέδιασε καί ναυπήγησε, δι' ἐξόδων του, τρία πολεμικά σκάφη καινοφανοῦς τύπου, εἰδους τορπιλλακάτων, τά ὁποῖα ἐδώρησεν εἰς τό πολεμικόν Ναυτικόν πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ στόλου μας καί κυρίως διά τήν προστασίαν τῶν νησιῶν μας. Σᾶς ἐσωκλείω ἀντίτυπον σελίδος ἐκ τοῦ Janes Fighting Ships, ὅπου καταγράφονται αὐτά τά πλοῖα ὡς ἐπίσης καί τά δύο δωρηθέντα ὑπὸ τῶν ἀδελφῶν Γουλανδρῆ καί ναυπηγηθέντα εἰς τό Νέωριον Σύρου.

Καί οἱ ἀδελφοί Γουλανδρῆ δέν ἀναφέρονται εἰς τό ἄρθρον σας.

'Άλλες, μικροτέρας ἐκτάσεως δωρεές τοῦ κ. Παναγοπούλου εἶναι:

α) 'Η προστασία τοῦ ἀπολιθωμένου δᾶσους Λέσβου.

β) 'Η συντήρησις τοῦ παλαιοῦ τουρκικοῦ νεκροταφείου Χίου, ὅπου εἶναι θαμμένοι ὁ Καρα - 'Αλῆς καί οἱ ἀξιωματικοί του, τοὺς ὁποῖους «ἐξαπέστειλε» ὁ Κανάρης (γιά νά θυμίζουν στοὺς πάντας ὅτι ὁ δαυλός τοῦ Κανάρη δέν ἔχει σβῆσει ἀκόμα)

γ) 'Η Διακόσμησις τῆς κρύπτης καί καταγραφῆς σέ ὀρειχάλκινες πλάκες τῶν ὀνομάτων τῶν θυμάτων τῆς σφαγῆς τῶν Καλαβρύτων τό 1943, καθὼς καί ἓνας μεγάλος ἀριθμός ἄλλων δωρεῶν πού παραμένουν ἀγνωστες στό πολύ κοινόν.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τοῦ τύπου καί τηλεοράσεως οἱ συνεισφορές αὐτές τοῦ κ. Ε. Παναγοπούλου ξεπερνοῦν κατά πολύ τά πέντε ἑκατομμύρια δολλάρια.

'Η πατρίς καί ἡ 'Ακαδημία 'Αθηνῶν ἔχουν τιμῆσει τόν κ. Παναγόπουλον μέ τιμητικές διακρίσεις καί παράσημα διά τήν πατριωτικήν του δράσιν.

'Επίσης ἔχει πολλαπλῶς τιμηθῆ καί διά τίς ὑπηρεσίας του κατά τόν Β' Παγκόσμιον Πόλεμον, ὡς ἐβελοντής ἐφεδρος ἀξιωματικός τοῦ Πολεμικοῦ ναυτικοῦ, πάντοτε στήν πρώτη γραμμή τοῦ μετώπου.

Μετά τιμῆς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ
'Αρχιπλοίαρχος

Νέα 'Υόρκη, 23 'Ιουλίου 1986

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

Τό λιμάνι του Πειραιά

Ο ΟΛΠ προωθεί διάταξη που ανατρέπει τη σειρά προτεραιότητας στην φορτοεκφόρτωση

Δυναμιζούνται οι σχέσεις του Όργανου Λιμένος Πειραιώς και ναυτιλιακών εταιριών, των οποίων πλοία προσεγγίζουν στον Πειραιά, εξ αιτίας μίας θεσμικής διατάξεως, που προτίθεται να προωθήσει ο Όργανισμός και που αφορά τη σειρά προτεραιότητας στην φορτοεκφόρτωση διαμετακομιζομένων (IN-TRANSIT) κοντέινερς στο σταθμό Νέου Ίκονιου.

Οι ναυτιλιακές εταιρίες προετοιμάζονται, έφ' όσον ο ΟΛΠ επιμένει στη διάταξη αυτή, για μία σειρά μέτρων, που οι επιπτώσεις τους θα είναι λίαν δυσμενείς στην εθνική μας οικονομία, χωρίς να αποκλείεται και ο κίνδυνος να αποβεί «μπούμερανγκ» για το λιμάνι του Πειραιά.

Με την εισαγωγή αυτής της διατάξεως καταργείται η σειρά προτεραιότητας, που καθοριζόταν με τον κατάπλου του πλοίου, προκειμένου για τη φορτοεκφόρτωση τράνζιτ εμπορευματοκιβωτίων στο Νέο Ίκονιο και θεσπίζεται ως λόγος προτιμήσεως των πλοίων για πλεύριση και εργασία στη μοναδική γερανογέφυρα του Νέου Ίκονιου ο αριθμός των μεταφερομένων από το εξωτερικό εμπορευματοκιβωτίων.

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση από την αρχή διατύπωσε τις αντιρρήσεις της στην τροποποίηση των καθεστώτος της σειράς προτεραιότητας και με έγγραφό της προς τον ύπουργό Ναυτιλίας ζητεί, πριν από οποιαδήποτε απόφαση, να δεχθεί τη διοίκηση για ανάπτυξη των απόψεων της επί του σοβαρού αυτού θέματος.

Η Δ.Ν.Ε. επισημαίνει το δυσμενή αντίκτυπο, που θα έχει το μέτρο που σχεδιάζει να πάρει ο ΟΛΠ, τόσο στις εξαγωγές ελληνικών προϊόντων, όσο και στις 50 σοβαρές διεθνείς εταιρίες μεταφοράς κοντέινερς, των οποίων πλοία προσεγγίζουν στον Πειραιά.

«Ο τρόπος με τον οποίο επιδιώκεται η προσέλκυση φορτίων κοντέινερς, το

νίζει ή Δ.Ν.Ε., ανεξάρτητα από την αμφισβητούμενη έκτασως προσφορά της μοναδικής εταιρίας που το ζήτησε, δεν είναι ο ενδεχόμενος και πρέπει πρώτα να βελτιωθούν οι εγκαταστάσεις και τα μηχανήματα του ΟΛΠ και μετά να γίνει οποιαδήποτε προνομιακή μεταχείριση οποιασδήποτε εταιρίας κοντέινερς».

Από την πλευρά του ο ΟΛΠ υποστηρίζει ότι με την προωθούμενη διάταξη θα διαμορφωθεί πιά εύνοϊκό καθεστώς για τα υπό διαμετακόμιση κοντέινερς και θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις εκείνες γά την προσέλκυση μεγαλύτερης διαμετακομιστικής κινήσεως.

Τό επιχείρημα αυτό είναι πολύ αδύνατο και δεν αντέχει στην υποστήριξη του, όταν και σήμερα ακόμη, παρατηρούνται μεγάλες καθυστερήσεις στην εξυπηρέτησή των κοντέινερς. Πού σημαίνει ότι τό πρόβλημα είναι έγγενές του ΟΛΠ, τό όποιο δέν μπορεί νά μεταφερθεί στις πλάτες των ναυτιλιακών εταιριών και σέ τελευταία ανάλυση στις πλάτες των Έλλήνων και σέ βάρος της εθνικής μας οικονομίας.

Η Δ.Ν.Ε. υποστηρίζει ότι ο Όργανισμός δέν έξηγει γιατί αποκλείονται φορτία που έχουν προέλευση τόν Εύξεινο Πόντο και τή Μεσόγειο, άφού και κοντέινερς από τίς περιοχές αυτές θά πληρώσουν τό ίδιο τιμολόγιο γά τήν κατάληψη χώρου του λιμένος.

Ο Όργανισμός πρέπει νά προετοιμάσει και νά εξοπλίσει τό Νέο Ίκονιο μέ μηχανήματα και εγκαταστάσεις και μετά νά προχωρήσει σέ τέτοιο μέτρο, από τό όποιο θίγονται όλες οι άλλες εταιρίες διακινήσεως κοντέινερς και επιπλέον και οι ελληνικές εξαγωγές άν τύχει τό πλοίο, που θά χάσει τή σειρά του, νά είναι προγραμματισμένο νά φορτώσει π.χ. ελληνικά καπνά γά εξαγωγή.

Η διάταξη

Η επίμαχη διάταξη που θέλει νά προωθήσει ο ΟΛΠ έχει ως έξης:

«Πλοίο εξωτερικού, που αποκλειστικά μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια (container ship) προτιμάται των λοιπών πλοίων γά πλεύριση και εργασία στη

γερανογέφυρα Ίκονιου, έφ' όσον:

1. Τουλάχιστον ποσοστόν 60% του συνόλου των εμπορευματοκιβωτίων που θά εκφορτώσει στον Πειραιά κατά δρομολόγιο είναι γά διεθνή διαμετακόμιση (Transit από και προς τό εξωτερικό).

1. Τό φορτίο αυτό (transit) προέρχεται από λιμάνια εκτός Μεσογείου και Εύξεινου Πόντου.

3. Φορτώσει ή εκφορτώσει τουλάχιστον 100 εμπορευματοκιβώτια κατά δρομολόγιο.

4. Ανήκει σέ εταιρίες που χρησιμοποιούν μόνιμα τόν Πειραιά σάν διαμετακομιστικό κέντρο και τά πλοία τους μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια γά διεθνή διαμετακόμιση (Transit).

5. Έχει καταπλεύσει στό λιμάνι κατά τήν ώρα έναρξης της φυλακής εργασίας γά τήν όποία έχει προγραμματιστεί.

6. Σέ εταιρίες που απολαμβάνουν των προνομίων της προτεραιότητας, ή χορηγούμενη έκπτωση επί των διακινουμένων Transit containers θά είναι 35% ανεξάρτητα αριθμού διαμετακομιζομένων εμπορευματοκιβωτίων (τιμολ. 11, παρ. 3Α του ΚΤΕΦΜ).

Ειδικό ένσημο του ΟΛΠ

Ειδικό ένσημο πρόκειται νά καθιερωθεί, τό όποιο και θά επικολλάται στά εισιτήρια των διακινουμένων μέ πλοία από τό λιμάνι του Πειραιά.

Τό ένσημο αυτό θά είναι του ΟΛΠ και ή αξία του θά αντιπροσωπεύει τά δικαιώματα του Όργανισμού επί των εισιτηρίων.

Στή λύση αυτή οδηγείται ο ΟΛΠ μετά από τή διαπίστωση ότι δύο ναυτιλιακές εταιρίας λαϊκής βάσεως, δέν απέδιδαν τά εισπραττόμενα γά λογαριασμό του Όργανισμού δικαιώματα από τήν έκδοση εισιτηρίων.

Αρχικά τό αρμόδιο ύπουργείο ήταν αντίθετο μέ τήν καθιέρωση ενός ένσημου μέ αυτό τόν προορισμό, αλλά όπως δήλωσαν κατά τή συνέντευξη τύπου στις 22 Ιουλίου, οι δύο επικεφαλής του Όργανισμού κ.κ. Γ. Πρασιανάκης και Γ. Κλαυδιανός τό θέμα της καθιέρωσης ειδικού ένσημου είναι όριστικό.

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

ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΟΤΑΝ Ο ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΑΠΟΥΣΙΑΖΕΙ

Τού κ. Ε. Ι. ΖΑΦΕΙΡΗ, Διευθύνοντος Συμβούλου της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ Α.Ε.

Στά δύο προηγούμενα τεύχη των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» (1 & 15/7/86) καταχωρήθηκαν δύο άρθρα, όπου στο πρώτο από έναν υπεύθυνο μιάς Κρατικής Ναυτιλιακής Έταιρίας, της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ Α.Ε., γινόταν μία σύντομη ανάπτυξη ενός επιχειρηματικού σχεδίου της Έταιρίας και φυσικά με σκοπό την υποστήριξη της αναγκαιότητας και της σωστής επιλογής του στόχου και στο δεύτερο, στη συνέχεια, η απάντηση από τον κ. Β. Κούτση, μέλους του Δ.Σ. του Ν.Ε.Ε., ο οποίος αντέκρουε τα προηγούμενα επιχειρήματα με προφανή σκοπό να αποδείξει το άστοχο της παρέμβασης της ΕΤΒΑ και κατ' επέκταση του Κράτους στο συγκεκριμένο θέμα.

Αφορμή είναι η προσπάθεια της «ΕΛΛΗΝΟΚΥΠΡΙΑΚΕΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ» Α.Ε. να δρομολογήσει πλοία Ro/Ro σε μόνιμη και τακτική γραμμή μεταξύ Τεργέστης - Ήγουμενίτσας και Βόλου — Κύπρου — Συρίας. Δηλαδή να δημιουργήσει σε μόνιμη και σταθερή βάση έναν μεταφορικό άξονα που να συνδέει το φυσικό λιμάνι της Κεντρικής Ευρώπης, γιατί έτσι πρέπει να δει κανείς την Τεργέστη, μέσω Έλλάδας με την Κύπρο και τον Αραβικό Κόσμο. Η μονιμότητα της Γραμμής θα εξασφαλισθεί περισσότερο από ότι έγινε μέχρι σήμερα, γιατί η ενδιαφερόμενη εταιρία είναι ΕΛΛΗΝΙΚΗ, έστω και κρατική μη υπάρχουσας άλλης εναλλακτικής λύσης από την ιδιωτική πρωτοβουλία για το συγκεκριμένο σχέδιο.

Η Ανώνυμος Έταιρία που δημιουργήθηκε γι' αυτό το σκοπό, η «ΕΛΛΗΝΟΚΥΠΡΙΑΚΕΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ» Α.Ε. ανήκει κατά 70% στην «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ» Α.Ε. που είναι κρατικών συμφερόντων εταιρία και κατά 30% στην ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ που είναι μία Κυπριακή Κρατική Τράπεζα. Σίγουρα λοιπόν η όλη επενδυτική προσπάθεια είναι υπό διπλή Κρατική κάλυψη.

Ο κ. Κούτσης προβάλλει τα παρακάτω βασικά επιχειρήματα που θα προσπαθήσουμε και εμείς με τη σειρά μας να τα αντικρούσουμε.

Το πρώτο επιχείρημα στο άρθρο είναι ότι «η Έλληνική Ναυτιλιακή Πολιτική ποτέ δεν επηρεαζόταν από την Γεωγραφική μας θέση». Τουτό είναι απόλυτα σωστό γιατί η Ναυτιλία μας, η πρώτη στον κόσμο, δεν ήταν δυνατόν να τροποποιηθεί και να συντηρηθεί από το ελάχιστο εθνικό μας μεταφορικό έργο, ούτε ο Πειραιάς βρίσκεται κοντά σε αναπτυγμένα βιομηχανικά ή γενικότερα παραγωγικά κέντρα (π.χ. Σιγκαπούρη,



Αμστερνταμ κλπ.) για να είναι δυνατή η Κρατική επίδραση στη Ναυτιλιακή Πολιτική.

Όμως ο στόχος του πρώτου άρθρου, που προβάλλει την ανάγκη αξιοποίησης της Γεωγραφικής θέσης της Έλλάδας στις μεταφορές, αφορά συγκεκριμένα τις μεταφορές της Ευρώπης, της ΕΟΚ, προς έναν πολύ καλό πελάτη, τον Αραβικό κόσμο. Έδώ πράγματι είναι απαραίτητο να εκμεταλλευθούμε τη θέση μας, σαν το Νοτιοανατολικό άκρο της Ευρώπης, το πιο κοντινό προς τον Αραβικό Χώρο και με κάθε τρόπο, έστω και με Κρατική παρέμβαση να μη αφήσουμε το μεταφορικό έργο να περνάει μόνο μέσω Γιουγκοσλαβίας, Βουλγαρίας και Τουρκίας.

Δεύτερο επιχείρημα, συγγενές με το προηγούμενο είναι ότι «ο ανταγωνισμός με την Κρατική Βουλγαρική Έταιρία δεν μας αφήνει μεγάλα περιθώρια αίσιοδοξίας». Κατ' αρχήν η ίδια αυτή εταιρία, με τα ίδια πλοία ήταν μέχρι το 1984 στη Γραμμή Βόλου — Συρίας και την εγκατέλειψε (όπως έκανε στη συνέχεια και η Σουηδική STENA) γιατί δημιουργήθηκαν από Τούρκους και Βουλγάρους, συστηματικά και με πρόγραμμα όλες οι προϋποθέσεις της μετατόπισης του μεταφορικού έργου από την πλευρά της Βουλγαρίας και της Τουρκίας. Έπειδή αφ' ενός ακριβώς αυτό το γεγονός πρέπει να το περιορίσουμε και αφ' ετέρου μόλις ανακοινώθηκε από την Έλληνική πλευρά η πρόθεση να μπει Έλληνικό πλοίο στη Γραμμή, αμέ-

σως η Βουλγαρική Έταιρία έτρεξε να «περάσει» το πλοίο της από το Βόλο, συμπεραίνουμε τό πόσο σημαντικά συμφέροντα εξαρτώνται απ' αυτή τη γραμμή. Όσο για το δρομολόγιο του Βουλγαρικού πλοίου που είναι Βουλγαρία, Βόλος, Συρία, Πειραιάς, Μασσαλία, Βουλγαρία είναι αρκετά «προβληματικό» για να προσελκύσει τά φορτηγά.

Ο κύριος όγκος των φορτίων προέρχεται από την Κεντρική Ευρώπη (Αυστρία, Ολλανδία, Γερμανία κλπ.) και η Τεργέστη είναι τό φυσικό της λιμάνι στη Μεσόγειο. Ο άξονας ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ (Τεργέστη) — ΕΛΛΑΔΑ (Ήγουμενίτσα — Βόλος) — ΚΥΠΡΟΣ — ΣΥΡΙΑ είναι ο πιο σημαντικός και λογικός σύνδεσμος μεταξύ ΕΟΚ και Αραβικού χώρου. Η Έλλάδα βρίσκεται στο μέσον του, τον ελέγχει, άρα πρέπει να τον εκμεταλλευθεί. Αυτό προσπαθεί να κάνει η ΕΛΛΗΝΟΚΥΠΡΙΑΚΕΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε. και τό επιχειρεί η ΕΤΒΑ γιατί η ιδιωτική πρωτοβουλία την τελευταία πενταετία, που η χώρα μας είναι και ισότιμο μέλος της ΕΟΚ, δεν έκανε καμία ουσιαστική κίνηση. Τέλος φάνηκε από τις επαφές μας με τις Ευρωπαϊκές Μεταφορικές Έταιρίες, ότι οι Μεταφορείς της Ευρώπης (Δυτικής και Ανατολικής) θά στηρίξουν τη Γραμμή Τεργέστης — Έλλάδας — Κύπρου — Συρίας γιατί θά είναι γι' αυτούς η εναλλακτική λύση στον μοναδικό άξονα Γιουγκοσλαβίας — Βουλγαρίας — Τουρκίας (Κράτη εκτός ΕΟΚ) με όλα τα μειονεκτήματα της οδικής μεταφοράς (κακής ποιότητας οδικό δίκτυο, άδεια διέλευσης κλπ.).

Τέλος για να μειώσει ακόμη περισσότερο τό περιθώρια αίσιοδοξίας της όλης προσπάθειας ο κ. Κούτσης ισχυρίζεται «Στό χώρο της Ακτοπλοΐας, η ΕΤΒΑ με την εύκολη λύση της άντλησης των Κεφαλαίων από τό Κράτος, προχώρησε άπρογραμμάτιστα στην δημιουργία της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ Α.Ε., χωρίς κανένα αποτέλεσμα ενώ αντιθέτως έχουμε σπατάλη εκατομμυ-

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

ρίων». Έδω όμως η απάντηση είναι εύκολη γιατί τη δίνουν οι αριθμοί.

Οι πέντε (5) 'Ακτοπλοϊκές 'Εταιρίες Λαϊκής Βάσεως (Ε.Λ.Β.), τα επτά (7) πλοία των οποίων διαχειρίζεται σήμερα η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ Α.Ε., δημιουργήθηκαν όλες από το 1975-1979, επί της προηγούμενης πολιτικής καταστάσεως και καλά έκαναν και δημιουργήθηκαν διότι με τα πλοία τους έλυσαν συγκεκριμένα ακτοπλοϊκά προβλήματα. 'Αλλωστε σήμερα το 75-80% του 'Ακτοπλοϊκού στόλου ανήκει σε 'Εταιρίες Λαϊκής Βάσεως. 'Η άντληση Κεφαλαίων από Κρατικές κυρίως Τράπεζες (Ε.Τ.Ε., Ε.Τ.Β.Α.) για την δανειοδότηση των παραπάνω Ε.Λ.Β. τότε που δημιουργήθηκαν πού δέν νομίζω να πιστεύει κανείς ότι διέθεταν όλες εκείνες τις έγγυήσεις πού ζητά κάθε Τράπεζα για δανειοδότηση ήταν ένας έμμεσος τρόπος Κρατικού παρεμβαισμού στην 'Ακτοπλοΐα. Δέν είχαν στοιχειώδεις οικονομοτεχνικές μελέτες, άνυπαρξία Management, άνυπαρξία ιδίων Κεφαλαίων, δάνεια σε συνάλλαγμα ενώ αντίθετως προβλεπόμενες εισπράξεις σε δραχμές, πλοία χωρίς προοπτικές, άδειες σκοπιμότητας για γραμμές καθαρά έποχιακές και παρ' όλα αυτά δανειοδοτήθηκαν κατά την ίδρυσή τους με εκατοντάδες εκατομμυρίων γιατί άκριβώς έπρεπε να λυθεί κάποιο 'Ακτοπλοϊκό συγκοινωνιακό πρόβλημα πού η ιδιωτική πρωτοβουλία δέν ήταν διατεθειμένη να λύσει.

Φθάνοντας το 1984 μετά από μελέτη ειδικής ομάδας υπό την έποπτεία του Διοικητή της ΕΤΒΑ κ. Κ. Σοφούλη παρουσιάζεται στην Κυβέρνηση η λύση

της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ Α.Ε. Διατίθενται 1,5 δισεκ. δραχμές για την πλήρη οικονομική έξυγνωση των εταιριών και με τό ποσό αυτό ελέγχονται κατά πλειοψηφία (άνω των 51%) επτά (7) Ε/Γ - Ο/Γ πλοία με τις άδειες σκοπιμότητάς τους, η αξία των οποίων είναι τουλάχιστον διπλάσια. 'Απ' αυτή λοιπόν τη σκοπιά η ΕΤΒΑ έκανε μία σωστή επιχειρηματική πράξη.

'Η διαχείριση των πλοίων από την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ Α.Ε., έγινε χωρίς καμμία επιδότηση ή άλλη ιδιαίτερη μεταχείριση, χωρίς δάνεια ή άλλα κεφάλαια κινήσεως και ό παρακάτω πίνακας δίνει τά αποτελέσματα του 1985 (1ος 'Ισολογισμός) σε σύγκριση με τό 1984 πού τά αντίστοιχα πλοία διαχειρίζονταν οι ίδιες οι Ε.Λ.Β.

ΣΥΝΟΛΑ	1984 ΕΤΑΙΡ. ΛΑΪΚΗΣ ΒΑΣΗΣ	1985 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ Α.Ε.	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΥΞΗΣΗΣ
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	356.923	445.262	24%
Ι.Χ.	21.380	27.861	30%
ΦΟΡΤΗΓΑ	17.665	20.609	16%
ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ	578.655.682	874.349.585	51%
ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ)	— (681.186.679)	138.690.171 —	— —

'Ο πίνακας δείχνει τελείως ψυχρά και λογιστικά ότι στήθηκε μία εταιρία, ύγιής και με θετικές προοπτικές πού έχει σκοπό να λειτουργήσει ισότιμα μέσα στις άλλες δμοιες της. 'Επίσης 7 Ε/Γ-Ο/Γ πλοία πού θά πήγαιναν να δέσουν και να σκουριάσουν σε κάποια άγκυροβόλια (Πέραμα κλπ.) σήμερα ταξειδεύουν και έξυπηρετούν ενώ οι 15.000 (περίπου) αρχικοί μέτοχοι των Ε.Λ.Β. τώρα για πρώτη φορά μετά από 10 χρόνια θά πάρουν κάποιο μέρος από τά ένοίκια πού πληρώνει η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ Α.Ε. για τά πλοία τους.

'Ανακεφαλαιώνοντας, όλα τά παραπάνω, μπορούμε να πούμε ότι η ΕΛΛΗΝΙ-

ΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ Α.Ε. άσχολήθηκε με τις τακτικές έξωτερικές Γραμμές και ειδικότερα με την Γραμμή Βόλου — Κύπρου — Συρίας μόνο και μόνο για να καλύψει τό κενό πού άφησε ό ιδιωτικός τομέας με την άπουσία από τη Γραμμή την τόσο σημαντική για την 'Εθνική μας Οικονομία.

Πιστεύουμε ότι είναι αναγκαία ή παρέμβαση του Κράτους σ' όλους τους τομείς πού για διάφορους λόγους δέν ενδιαφέρουν την ιδιωτική πρωτοβουλία, είναι όμως άπαραίτητοι για την έθνική πρόοδο.

Ε.Ι. ΖΑΦΕΙΡΗΣ

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

Διά πληροφορίας άποτεινεσθε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους έν Λονδίνω άντιπροσώπους των.

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-293 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

Φόρος Προστιθεμένης 'Αξίας καί Ναυτιλία

Από την 1 'Ιανουαρίου του 1987 καθιερώνεται καί στην 'Ελλάδα ο Φόρος Προστιθεμένης 'Αξίας (ΦΠΑ) μέ τον όποιο επιχειρείται ή άπλοποίηση των πολύπλοκων, γραφειοκρατικών καί αναχρονιστικών φορολογικών διαδικασιών πού ισχύουν στη χώρα μας, ένω ταυτόχρονα ελπίζεται ότι θά συμβάλει στην αναθέρμανση της οικονομίας καί στην πάταξη της φοροδιαφυγής.

Ο ΦΠΑ είναι ένας έμμεσος γενικός καί ουδέτερος φόρος καταναλώσεως, πού επιβάλλεται μέ προκαθορισμένους καί ενιαίους γιά όλη τή χώρα φορολογικούς συντελεστές, επί της αξίας των αγαθών καί των υπηρεσιών σέ όλα τά στάδια παραγωγής καί έμπορίας αυτών, χωρίς νά γίνεται διάκριση έναν οι πωλήσεις γίνονται χονδρικός ή λιανικός καί ανεξάρτητα άν τά προσφερόμενα αγαθά ή υπηρεσίες είναι ένχώρια ή εισαγόμενα.

Προστιθεμένη αξία είναι ή διαφορά πού προκύπτει άνάμεσα στην αξία πού καταβλήθηκε γιά την άγορά του προϊόντος ή της πρώτης ύλης καί στην αξία της πώλησής του προϊόντος αυτού ή της υπηρεσίας στην επόμενη φάση. Έμμεσος φόρος είναι αυτός πού εισπράττεται μαζί μέ τή πώληση του προϊόντος ή της υπηρεσίας από τον κάθε έπαγγελματία ή από κάθε άλλο πρόσωπο πού διακινεί τά προϊόντα καί οι οποίοι έχουν τήν ευθύνη νά τον αποδώσουν στό δημόσιο. Ο ΦΠΑ είναι γενικός φόρος καί επιβαρύνει χωρίς καμμία εξαίρεση όλα τά αγαθά καί τίς υπηρεσίες σέ όλη τή χώρα, μέ αποτέλεσμα νά φορολογούνται όλοι άνάλογα μέ τή κατανάλωση πού έχουν.

Τέλος, είναι ένας ουδέτερος φόρος, πού υπολογίζεται μόνο μία φορά πάνω στην αξία πού έχει τό αγαθό στό στάδιο της τελικής καταναλώσεως, χωρίς νά επηρεάζεται από τήν διαδικασία παραγωγής ή τό τόπο καί τά μέσα παραγωγής.

Επιπτώσεις στη Ναυτιλία

Έρχομαστε τώρα νά εξετάσουμε τίς επιπτώσεις από τή καθιέρωση του ΦΠΑ στην Ναυτιλία, ελπίζοντας ότι έστω καί

τή τελευταία στιγμή θά τροποποιηθούν καί θά συμπληρωθούν οι σχετικές διατάξεις του Νομοσχεδίου, ώστε νά μήν θιγεί τό φορολογικό καθεστώς της Ναυτιλίας πού προβλέπεται από τίς ένγκριτικές πράξεις καί τό άρθρο 107 του Συντάγματος.

Σύμφωνα μέ τό άρθρο 22 του Νόμου τό όποιο αναφέρεται στίς ειδικές απαλλαγές από τό ΦΠΑ, όρίζεται ότι **απαλλάσσονται από τό φόρο:**

— 'Η παράδοση καί ή εισαγωγή πλοίων καί πλωτών μέσων πού προορίζονται γιά τήν έμπορική ναυσιπλοία, τήν άλιεία, ή άλλη έκμετάλλευσή τους ή γιά διάλυση ή γιά χρήση από τίς ένοπλες δυνάμεις καί τό δημόσιο γενικά, καθώς καί αντικειμένων καί υλικών έφόσον προορίζονται νά ένσωματωθούν ή νά χρησιμοποιηθούν σ' αυτά.

Εξαιρούνται τά σκάφη ιδιωτικής χρήσης πού προορίζονται γιά άναψυχή ή άθλητισμό.

— 'Η ναύλωση πλοίων, πλωτών μέσων καί ή μίσθωση άεροσκαφών, μέ εξαίρεση τά σκάφη καί άεροσκάφη ιδιωτικής χρήσης πού προορίζονται γιά άναψυχή ή άθλητισμό, πλην των έπαγγελματικών

Απαλλάσσονται επίσης οι έργασίες κατασκευής, μετατροπής, έπισκευής καί συντήρησης των μέσων αυτών, γιά τά όποια προβλέπεται άπαλλαγή, καθώς καί των αντικειμένων πού είναι ένσωματωμένα σ' αυτά ή χρησιμοποιούνται γιά τήν έκμετάλλευσή τους.

— ή παροχή υπηρεσιών γιά τήν έξυπνότητα των άμέσων άναγκών των πλοίων, πλωτών μέσων καί άεροσκαφών, γιά τά όποια προβλέπεται άπαλλαγή παραπάνω, όπως ή ρυμούλκηση, ή πλοήγηση, ή πρόσδεση, ή διάσωση, ή πραγματογνωμοσύνη, ή χρήση λιμανιών καί άεροδρομίων. 'Η άπαλλαγή επεκτείνεται καί στην παροχή υπηρεσιών έξυπνότητας του φορτίου των μεταφορικών αυτών μέσων.

— Οι άεροπορικές, σιδηροδρομικές καί θαλάσσιες μεταφορές προσώπων από τό έσωτερικό της χώρας στό έξωτερικό καί αντίστροφα, καθώς καί οι στε-

νά συνδεόμενες μέ αυτές βοηθητικές υπηρεσίες.

— 'Η παράδοση καί ή εισαγωγή καυσίμων, λιπαντικών καί τροφοεφοδίων καί λοιπών αγαθών πού προορίζονται γιά τον έφοδιασμό των πλοίων, πλωτών μέσων καί άεροσκαφών ως άνω. Προκειμένου γιά πλοία καί πλωτά μέσα της έμπορικής ναυσιπλοίας έσωτερικού, ή άλλης έκμετάλλευσής έσωτερικού καθώς καί γιά άλιευτικά σκάφη πού άλιεύουν στό έλληνικά χωρικά ύδατα, ή άπαλλαγή περιορίζεται στό καύσιμα καί τά λιπαντικά.

Ο Νόμος όμως στό Παράρτημα II, παράγραφος Β, όρίζει ρητά ότι **υπόκειται** σέ φορολογικό συντελεστή ή μεταφορά προσώπων καί πραγμάτων μέ όποιαδήποτε μεταφορικό μέσο.

Από τά παραπάνω σύμπερασματικά προκύπτουν τά εξής:

— **Απαλλάσσεται του ΦΠΑ** ή ναυπήγηση, μετασκευή καί έπισκευή πλοίων καθώς καί ή άγορά πλοίων από τό έξωτερικό γιά έκμετάλλευσή ή διάλυση.

— 'Η εισαγωγή αντικειμένων καί υλικών πού προορίζονται νά ένσωματωθούν στό πλοία εξαίρουμένων των σκαφών άναψυχής καί άθλητισμού.

— 'Η άγορά καυσίμων καί λιπαντικών γιά όλα τά πλοία καί τά τροφοεφόδια καί λοιπά αγαθά γιά τά πλοία του έξωτερικού

— 'Η ναύλωση πλοίων πλην των σκαφών άναψυχής καί άθλητισμού.

— 'Η παροχή υπηρεσιών γιά τήν έξυπνότητα άμέσων άναγκών των πλοίων όπως ρυμούλκηση, διάσωση, πρόσδεση, χρήση λιμένων, πλοήγηση καί πραγματογνωμοσύνη.

— 'Η άπαλλαγή από τον ΦΠΑ επεκτείνεται καί στη παροχή υπηρεσιών έξυπνότητας φορτίων των έμπορικών πλοίων, μόνον όμως όταν έξυπηρετούνται «άμεσες» άνάγκες του φορτίου.

Δέν απαλλάσσεται του ΦΠΑ:

— 'Η έκδοση φορτωτικής.

— 'Η μεταφορά επιβατηγών καί φορτηγών αυτοκινήτων στό έσωτερικό καί τό έξωτερικό.

— 'Η μεταφορά επιβατών σέ βάση κυκλικού ταξιδιού (κρουαζιέρα).



**K & K MARITIME
EMBASSIES LTD.**

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



— Η χορήγηση δανείου, πλὴν τῶν τραπεζικῶν, μέ ἐμπράγματη ἀσφάλεια γιὰ τὴν ἀγορά π.χ. ἐμπορικῶν πλοίων μεταξύ δύο ἐφοπλιστῶν.

— Ἡ προμήθεια τῶν μεσιτῶν ἀπὸ ἀγοραπωλησιῶν πλοίων.

— Ἡ εἰσαγωγή ἀγαθῶν καὶ ἐξοπλισμοῦ γιὰ τὴν ἐγκατάσταση καὶ λειτουργία γραφείου, βάσει τοῦ Νόμου 89.

Ἀκόμη ὑπάρχει ἀσάφεια γιὰ πράξεις τοῦ θαλάσσιου ἐμπορίου οἱ ὁποῖες δὲν περιλαμβάνονται στὸν νέο Νόμο οἱ ὁποῖες αὐτὴ τὴ στιγμή δὲν ὑπόκεινται σὲ ἀμειψή ἢ ἐμμεση φορολογία καὶ ἡ τυχόν ἀνατροπὴ τοῦ πλαισίου αὐτοῦ θὰ ἐπιφέρει ἕνα ἀκόμη βαρὺ πλῆγμα στὴ χειμαζομένη φορτηγὴ καὶ ἐπιβατηγὴ ἐλληνική ναυτιλία.

Ἐνδεικτικὸ τῆς προχειρότητας μέ τὴν ὁποία ἀντιμετώπισαν τὸ κλάδο τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τὰ ὑπουργεῖα Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτιλίας εἶναι τὸ τέλος πού ἀπέστειλε στίς 14 Ἰουλίου ἡ Ἐνῶσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν πρὸς τὸν ὑπουργὸ Ναυτιλίας κ. Ἀλεξανδρή, στὸ ὁποῖο ἀναφέρονται τὰ ἑξῆς:

«Κύριε Ὑπουργέ,

Ἐπληροφορήθημεν ἐκ τοῦ τύπου ὅτι κατετέθη καὶ συζητεῖται εἰς τὴν βουλὴν σχέδιον Νόμου περὶ φόρου προστιθεμένης ἀξίας.

Λυπούμεθα διότι τὸ σχετικὸ Νομοσχέδιον δὲν μᾶς ἀπεστάλη πρὸς μελέτην καὶ διατύπωσιν ἀπόψεων ὅπως ἐγίνε με ἄλλες παραγωγικὰς τάξεις.

Ἐν ὅψει τῆς σοβαρότητος τοῦ θέματος ἐφιστῶμεν τὴν προσοχὴν σας ἐπὶ τῶν ἰδιαιτεροτήτων πού ἰσχύουν σήμερον διὰ τὴν ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἡ ὁποία δυνάμει ἐδικῶν διατάξεων εἶναι ἀπηλλαγμένη σὲ ὀρισμένες περιπτώσεις ἀπὸ τὴν ἐπιβολὴ καὶ εἰσπραξὴ ἐμμέσων φό-

ρων. Τίς διατάξεις αὐτὲς θὰ πρέπει νὰ λάβῃ ὑπ' ὄψιν ὁ εἰσηγητὴς τοῦ Νόμου ὥστε νὰ ἀποφευχθοῦν ἀνωμαλίες καὶ δημιουργία ἀλληλοσυγκρουόμενων διατάξεων.

Ὡς ἐκ τούτου παρακαλοῦμεν κύριε ὑπουργέ, ὅπως παρέμβητε καὶ δοθῇ ἡ δυνατότης εἰς τὴν Ε.Ε.Ε. νὰ διατυπώσῃ ἑγκαιρὰ τίς ἀπόψεις τῆς διὰ νὰ ἀποφευχθοῦν σοβαρὲς συνέπειες εἰς βάρος τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὡς καὶ ἡ διατάραξις τοῦ ὑφισταμένου σήμερον δι' αὐτὴν καθεστῶτος.

Εὐχαριστοῦμεν
ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Στὴ συνέχεια ἡ ΕΕΕ καὶ χωρὶς νὰ ὑπάρξῃ κάποια ἀντίδραση ἀπὸ τὸ ΥΕΝ μέ δεῦτερο τέλος τῆς πρὸς τὸν ὑπουργὸ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνέφερε τὰ ἑξῆς:

«Ἐν συνεχείᾳ τέλος μας ὑπ' ἀριθ. 349/14.7.1986 περὶ τοῦ Νομοσχεδίου περὶ Φόρου Προστιθεμένης Ἀξίας ἔχομε τὴν τιμὴν νὰ παραθέσωμε κατωτέρω τίς ἀπόψεις μας ἐπὶ τοῦ ἀρθροῦ 22 τοῦ Νομοσχεδίου. Προτείνουμε εἰς τὴν παράγραφο 1 τοῦ ἀρθροῦ 22 νὰ προστεθῇ ἐδάφιον Θ' μέ τὸ κατωτέρω κείμενο:

Οἱ ἰσχύουσες φορολογικὲς ἀπαλλαγές γιὰ τὰ πλοῖα, τίς πλοιοκτῆτριες ἐταιρίες, τίς διαχειρίστριες ἐταιρίες τίς ἐν Ἑλλάδι ἐγκατεστημένες ἀλλοδαπὲς ναυτιλιακὲς ἐταιρίες τίς μετοχές καὶ τοὺς μετόχους αὐτῶν τίς φορτωτικές καὶ ναυλώσεις τῶν πλοίων, τὰ χορηγούμενα δάνεια γιὰ τὰ πλοῖα καὶ γενικὰ κάθε ἀπαλλαγὴ πού ἰσχύει γιὰ τὴ διακίνηση, ναύλωση καὶ ἐκμετάλλευση τοῦ πλοίου ἐξακολουθοῦν νὰ ἰσχύουν καὶ δὲν θίγονται ἀπὸ τίς διατάξεις τοῦ πα-

ρόντος».

Τέλος, τροπολογία στὸ ἀρθρο 22 τοῦ Σχεδίου Νόμου ἐφαρμογῆς τοῦ ΦΠΑ κατέθεσε στίς 15 Ἰουλίου ὁμάδα Βουλευτῶν τῆς Νέας Δημοκρατίας μέ ἐπικεφαλὴς τὸν κ. Παῦλο Σαρλῆ.

Στὴν εἰσήγησή του, ὁ κ. Σαρλῆς τονίζει ὅτι ὑπάρχουν πολλές πράξεις τοῦ θαλάσσιου ἐμπορίου οἱ ὁποῖες δὲν μνημονεύονται στὸ ἐπίμαχο ἀρθρο καὶ ἡ κατατεθεῖσα τροπολογία του, ἡ ὁποία καθότι πληροφοροῦμεθα δὲν ἐγίνε δεκτὴ, ἀνέφερε τὴν ἐξῆς προσθήκη:

ΠΡΟΣΘΗΚΗ:

1. Στὸ ἀρθρο 22 προστίθεται νέα παράγραφος ἔχουσα ὡς ἑξῆς:

«Οἱ ἰσχύουσες φορολογικὲς ἀπαλλαγές γιὰ τὰ πλοῖα, τίς πλοιοκτῆτριες ἐταιρίες, τίς διαχειρίστριες ἐταιρίες τίς ἐν Ἑλλάδι ἐγκατεστημένες ἀλλοδαπὲς ναυτιλιακὲς ἐταιρίες τίς μετοχές καὶ τοὺς μετόχους αὐτῶν τίς φορτωτικές καὶ ναυλώσεις τῶν πλοίων, τὰ χορηγούμενα δάνεια γιὰ τὰ πλοῖα καὶ γενικὰ κάθε ἀπαλλαγὴ πού ἰσχύει γιὰ τὴ διακίνηση, ναύλωση καὶ ἐκμετάλλευση τοῦ πλοίου ἐξακολουθοῦν νὰ ἰσχύουν καὶ δὲν θίγονται ἀπὸ τίς διατάξεις τοῦ παρόντος».

2. Τὸ ἐδάφιο η) τῆς παρ. 1 τοῦ ἀρθροῦ 22 ἀντικαθίσταται ὡς ἑξῆς:

η) Οἱ ἀεροπορικὲς, σιδηροδρομικὲς καὶ θαλάσσιες μεταφορὲς προσώπων ἀπὸ τὸ ἐσωτερικὸ τῆς χώρας στὸ ἐξωτερικὸ καὶ ἀντίστροφα, τὰ κυκλικὰ περιηγητικὰ ταξίδια ἀπὸ τουριστικὰ πλοῖα, πού ἔχουν ἀφετηρίαν ἐλληνικοὺς λιμένες καθὼς καὶ οἱ στενὰ συνδεόμενες, μέ τίς μεταφορὲς αὐτὲς καὶ τὰ ταξίδια αὐτὰ βοηθητικὲς ὑπηρεσίες.

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

Phones: 4134007/4125297
Telex: 212801 (MARL GR.)

Κρουαζιέρες μέ φορτηγά

Μιά σοβαρή καινούργια ναυτική είδηση είναι, ότι τα ταξίδια επιβατών μέ φορτηγά πλοία ξανάρχονται πάλι στη μόδα. Δεν μιλάμε φυσικά για κάποια βρώμικα φορτηγά, ατμοκίνητα, μ' έναν κακορίζικο καπετάνιο σαν αυτόν που υποδύθηκε στον κινηματογράφο ο Έντουαρτ Ρόμπινσον. Μιλάμε για τα σύγχρονα δηζελοκίνητα εμπορικά μέ τα υπέροχα διαμερίσματα, τήν περίφημη κουζίνα καί τήν ανάλογη εξυπηρέτηση. Καί επιπλέον μιλάμε για κάποιο ταξίδι, για τό όποιο δέν θά χρειασθεί νά ξεδώσει κανείς τήν περιουσία του. Σήμερα μία κρουαζιέρα μέ φορτηγό στοιχίζει από 40 ως 100 δολάρια τήν ημέρα, έναντι των 200 τουλάχιστον δολλαρίων πού κοστίζει τό κανονικό κρουαζιερόπλοιο. (Μιά καμπίνα πρώτης θέσεως μέ τό «Queen Elizabeth» στοιχίζει 750 δολάρια). Καί στά 40 αυτά δολάρια του φορτηγού περιλαμβάνονται όλα, φαγητό, κρασί, περιποίηση, ποτά στη τιμή του πλοίου καί καθημερινό γεύμα στό τραπέζι του πλοιάρχου.

Αν ρωτήσετε από πού προέρχεται ή καινούργια αυτή είδηση, είναι ζήτημα αν μπορεί κανείς νά σάς απαντήσει. Δεν υπάρχουν διεθνείς διαφημιστικές αγγελίες ούτε πολύχρωμα πολυτελή έννημερωτικά φυλλάδια. Μόνο από στόμα σέ στόμα ή από κάποια ειδική δημοσίευση θά τύχει νά τό μάθετε, σαν κι' αυτές πού διαθέτει ένα από τά λίγα ειδικά πρακτορεία, όπως είναι τό Freighters - World Cruise πού έδρεύει στην Πασαντένα της Καλιφόρνιας. Όπως εξομολογείται ο πρόεδρος του, μόνο τό 1% των φορτηγών δέχονται επιβάτες καί προς τό παρόν ή συνεργασία περιορίζεται μόνο μέ καμμία δεκαπενταριά τακτικές γραμμές. Άλλά τό πράγμα συνεχώς διευρύνεται καί μπορούμε νά πούμε ότι σήμερα διακινούνται μέ φορτηγά περί τούς

1.000 επιβάτες ετησίως. Τά περισσότερα φορτηγά πού έπαιρναν άλλοτε επιβάτες (σύμφωνα μέ τό νόμο κάθε φορτηγό δικαιούται νά παραλάβει μέχρι 12 τό πολύ επιβάτες) εγκατέλειψαν τήν τακτική αυτή όταν μετατράπηκαν σέ πλοία - κοντέινερ, μέ σύντομες προσεγγίσεις στά λιμάνια, γιατί νόμιζαν πως δέν αξίζει πιά τόν κόπο. Σήμερα όμως μέ τήν παγκόσμια κρίση, οι ναύλοι των φορτηγών έπεσαν πολύ καί ο αριθμός των αξιωματικών περιορίστηκε αρκετά, αφήνοντας ελεύθερες πολλές καμπίνες. Έτσι πολλές εταιρίες πλοίων γραμμής, όπως ή γερμανική Columbus Line καί οι βρετανικές Blue Star καί Booth Lines ξανάρχισαν νά δέχονται επιβάτες, αποκομίζοντας ένα συμπληρωματικό εισόδημα. Όστόσο ή προσφορά χωρητικότητας δέν καλύπτει ακόμα τή ζήτηση καί για όρισμένα ταξίδια υπάρχουν προς τό παρόν «πίνακες αναμονής» για ένα χρόνο καί πλέον.

Οι άνθρωποι πού ενδιαφέρονται ν' απολαύσουν ένα ταξίδι μέ φορτηγό, είναι συνήθως ανεξάρτητοι τύποι καί άτομα χωρίς πολλές απαιτήσεις. Άλλωστε υπάρχει χώρος για όλους. Γιατί σήμερα στό φορτηγό μπορείς νά έχεις δική σου ανεξάρτητη έξωτερική καμπίνα μέ ιδιαίτερο λουτρό καί στην ουσία νά έχεις δικό σου ολόκληρο τό πλοίο. Έκείνο δέ πού απολαμβάνουν κυρίως οι φορτηγοεπιβάτες είναι ή έλλειψη τυπικοτήτων καί ή έμπειρία της συμμετοχής στη ζωή ενός πλοίου πού εργάζεται. Οι εταιρίες προτιμούν τούς επιβάτες πού επιθυμούν ένα κυκλικό ταξίδι 30-40 ημερών. Άλλά καί οι απλές διαδρομές, μολονότι δυσκολότερες, δέν αποκλείονται. Έτσι μπορεί κανείς νά πάει από τό Σάν Φραντσκο στο Χόγκ Κόγκ, ταξιδεύοντας μέ τήν Lykes Line 17 ημέρες μέ κόστος 2.000 δολλαρίων, ή νά πάει από τή Νέα

Όρλεάνη στο Ρότερνταμ ρυθμίζοντας μόνος του τά της επιστροφής.

Στό Λονδίνο υπάρχει ειδικό πρακτορείο πού ειδικεύεται περισσότερο στις απλές διαδρομές. Ένα ταξίδι έπτά εβδομάδων από τό Τίλμπουρι της ΝΑ Άγγλίας ως τήν Αυστραλία μέ τήν εταιρία Polish Ocean Lines στοιχίζει περίπου 1.700 δολάρια. Σημειωτέον ότι οι Πολωνοί προσφέρουν μεγάλη ποικιλία τέτοιων κρουαζιερών καί μάλιστα μέ τις καλύτερες τιμές. Ένα άλλο μονής διαδρομής ταξίδι προσφέρει ή Blue Star Line για δύο επιβάτες από τό Felixtowe για Λός Άντζελες (μέσω Παναμά) Όκλαντ, Σηάτλ καί Βανκούβερ. Τό ταξίδι διαρκεί περί τις 30 μέρες καί κοστίζει περί τά 2.000 δολάρια. Η ίδια εταιρία πού για πρώτη φορά μπήκε στό σύστημα των φορτηγοεπιβατών, διαθέτει επίσης τό πολυτελές πλοίο «Churchill» 22.000 τόννων, μέ θαυμάσια ένδιαίτηματα για 12 επιβάτες, για ταξίδια στην ανατολική ακτή της Ν. Αμερικής. Τό δρομολόγιο περιλαμβάνει προσεγγίσεις στό Τίλμπουρι - Βρέμη - Άμβούργο - Άμβέρσα - Σαλβαντόρ - Σάντος - Μοντεβιδέο - Ρίο Γκράντε καί επιστροφή μέσω Σάντος - Σαλβαντόρ - Ρότερνταμ - Τίλμπουρι. Στό ταξίδι αυτό δίνεται στον επιβάτη ή ευκαιρία νά εξερευνησει, αν θέλει τή Βραζιλία, άνάμεσα στις δυο προσεγγίσεις στό Σάντος. Κοστίζει 3.700 δολάρια καί διαρκεί 49 ημέρες. Εξάλλου ή Booth Line προσφέρει κρουαζιέρα από τό Λίβερπουλ ή τό Δουβλίνο, τόν Ιούνιο, Ιούλιο καί Αύγουστο, προς τις Δυτικές Ινδίες μέ ανάπλου του Άμαζώνιου μέχρι τό Manaus της Βραζιλίας. Τό κυκλικό ταξίδι κοστίζει 2.680 δολάρια, ενώ ή απλή διαδρομή προς Τρινιτάντ ή Μπαρμπάντος κοστίζει μόνο 700 δολάρια.

Μιά άλλη δημοφιλής κρουαζιέρα εί-

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

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

**2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 - 4515388 - 4518088
TLX: 21 1339 FLOT GR.**

ναυαυγία που κάνει η βρετανική Geest Line πρίς τις «Προσήμερες Νήσους» της Καραϊβικής για μπανάνες. Τα πλοία φεύγουν από το Barry της Ουαλλίας κάθε Πέμπτη και προσεγγίζουν στα νησιά Μπαρμπάντος, Σάντα Λουσία, Άγιο Βικέντιο και Γρενάδα, ανάλογα με την ετοιμότητα της μπανανικής σοδειάς. Η παραμονή στα νησιά διαρκεί πέντε ημέρες και η όλη κρουαζιέρα 23 ημέρες, έναντι κόστους 2.200 δολλαρίων. Αν όμως κανείς προτιμά τις Γαλλικές Δυτ. Ινδίες, η εταιρία Compagnie Generale Maritime έχει πλοία που φεύγουν από τη Χαβάη για τη Γουαδελούπη και τη Μαρτινίκα κάθε βδομάδα. Το κυκλικό ταξίδι διαρκεί 24 ημέρες και στοιχίζει 1.400 δολάρια, γίνεται όμως και απλή διαδρομή μεταβάσεως, πολύ φθηνότερη, όποτε ο επιβάτης μπορεί να γυρίσει στην Ευρώπη αεροπορικώς από το Μαϊάμι.

Μιά από τις λίγες γραμμές με την οποία μπορεί κανείς να επισκεφθεί τη Νότιο Αφρική διαθέτει η βρετανική St. Helena Shipping, της οποίας το γηραιό αλλά άνετο πλοίο «St. Elena» φεύγει από το Avonmouth κοντά στο Μπρίστολ, για το Κέιπ Τάουν μέσω του νησιού της

Άγιας Ελένης (μιά απ' τις τελευταίες βρετανικές αποικίες) όπου ο Ναπολέων πέρασε τις μέρες της τελευταίας του εξορίας. Ενδιαφέρον είναι και το ταξίδι της επιστροφής. Διαρκεί 24 μέρες και κοστίζει 1.400 δολάρια. Αν πάλι έχει κανείς τον καιρό και τη διάθεση να επισκεφθεί την Ινδία μπορεί να χρησιμοποιήσει την γερμανική Columbus Line από το Άμβουργο. Το κυκλικό ταξίδι κρατάει 75 μέρες και περιλαμβάνει προσεγγίσεις στο Ρόττερταμ — Άμβερσα — Σαβάνα — Μαντράς — Κολόμπο — Βομβάη μέσω της διώρυγας του Σουέζ, κοστίζει δε περί τις 4.000 δολάρια. Από τις Ηνωμ. Πολιτείες μπορείς να πάρεις πλοίο της Columbus από το Λόνγκ Μπίτς για Αυστραλία — Ν. Ζηλανδία και επιστροφή μέσω Χονολουλού προς Τακόμα - Ουάσινγκτον με διάρκεια ταξιδιού 65-80 μέρες.

Εκείνο που πρέπει να έχουν υπόψη τους οι επιβάτες των φορτηγών είναι ότι καμιά γραμμή δεν έγγυαται ακριβείς ημέρες αναχωρήσεως ή επιστροφής και πολλές φορές δεν είναι βέβαιο σε ποιά από τα αναφερόμενα λιμάνια θα προσεγγίσει τελικά το πλοίο και με ποιά σειρά. Αυτό ίσως δεν ισχύει για τα

πλοία κοντέϊνερς των οποίων τα δρομολόγια είναι πολύ πιο τακτικά, όπως π.χ. της αμερικανικής εταιρίας Lykes Lines, η οποία έχει εβδομαδιαίες αναχωρήσεις από Σάν Φραντζίσκο για 38ήμερο ταξίδι προς Ιαπωνία — Οκινάουα — Ταϊβάν — Χόγκ Κόγκ — Χονολουλού και επιστροφή στο Λόνγκ Μπίτς, όπου οι αλλαγές ή οι καθυστερήσεις είναι σπάνιες.

Η πεμπτουσία πάντως της φορτηγίας κρουαζιέρας πραγματοποιείται από τη γνωστή αμερικανική εταιρία President Lines. Τιτλοφορείται «Περιπλάνηση» και ξεκινάει από το Σηάτλ για την Ανατολή. Μόνο δυο ή τρεις το πολύ βδομάδες νωρίτερα μπορεί να ξέρεις πού θα πās και για πόσον καιρό. Πληρώνεις 7.200 δολάρια για βασικό ταξίδι 80 ημερών. Αν η κρουαζιέρα συντομευθεί γίνεται ανάλογη επιστροφή χρημάτων ενώ αν επιμηκυνθεί δεν υπάρχει πρόσθετη επιβάρυνση. Καμιά φορά φθάνει μέχρι την Αιθιοπία και συνεχίζει το γύρο του κόσμου. Είναι από τα πιο δημοφιλή ταξίδια και γι' αυτό ο «πίνακας αναμονής» ισχύει περίπου για δύο χρόνια.

Ε.Σ.

Seatrader Maritime Inc.

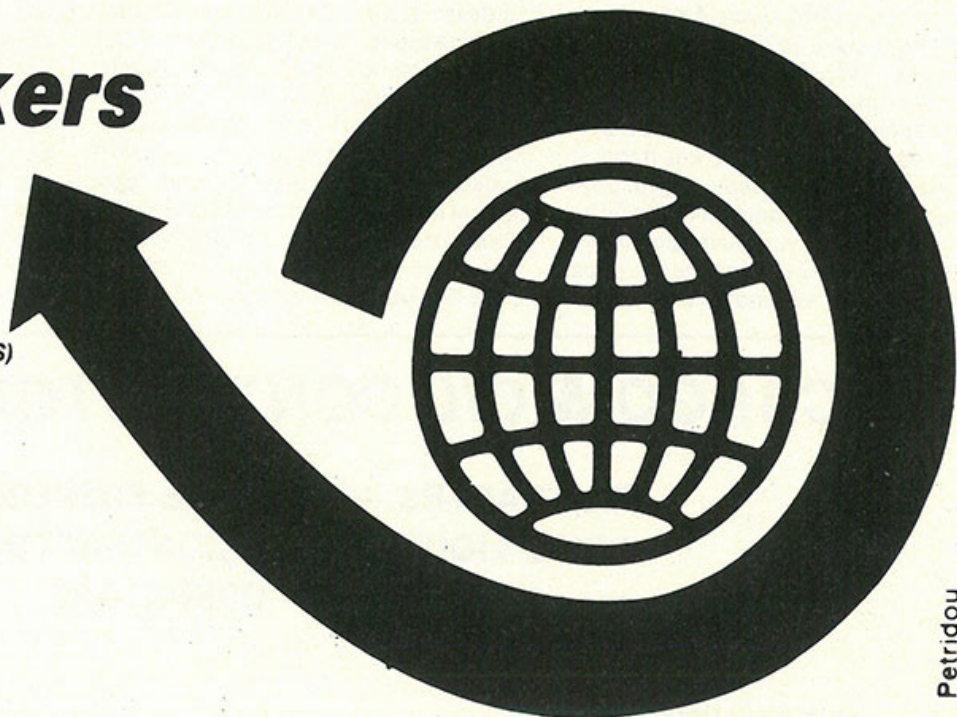
Shipbrokers

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



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΕ

«ΙΟΝΙΣ»

«ΝΑΞΟΣ

«ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ»

«ΣΑΜΑΙΝΑ»

«ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ»

«ΙΚΑΡΟΣ»

«ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ»

«ΠΑΡΟΣ»



ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 12 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ (185 31)

ΤΗΛ. 4131.056 - 4131.027 - 4110.948 - 4119.285

TLX : 21 1567 NAXO GR.

Όργάνωση καί σύγχρονα προβλήματα στόν Λιμενικό Τομέα

Τού Πλοιάρχου Α.Σ. κ. ΠΑΝΑΓ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ

ΜΕΡΟΣ Β'

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ

Τά μειονεκτήματα πού παρουσιάζουν σήμερα τά Έλληνικά λιμάνια, πού είναι καί φαινόμενο λιγότερο ή περισσότερο παγκόσμιο περιγράφουν καί τά σύγχρονα προβλήματα πού τά βαρύνουν καί τά καταπονούν.

Από τά σοβαρότερα προβλήματα διακρίνουμε:

- Τήν συμφόρηση τών λιμανιών,
- Τίς κλοπές τών φορτίων,
- Τήν Λιμενεργασία,
- Τούς επαγγελματικούς κινδύνους,
- Τήν μόλυνση του περιβάλλοντος,
- Τήν υιοθέτηση σύγχρονου εξοπλισμού

3) Τήν μετατροπή συμβατικών λιμανιών σέ σταθμούς έμπορευματοκιβωτίων.

4) Τήν τήρηση στατιστικών στοιχείων καί άλλα.

I. Έ Συμφόρηση τών Λιμανιών

Πρωταρχικός παράγοντας γιά τήν συμφόρηση ενός λιμανιού είναι ή άνεπαρκεία τής χωρητικότητάς του. Στήν περίπτωση αυτή ή διακίνηση καί ροή τών φορτίων ανακόπτεται μέ αποτέλεσμα τά πλοία νά καθυστερούν τό δέ έμποριο αρχίζει είτε νά έλαττώνεται είτε νά έκτρέπεται σέ άλλα λιμάνια μέ πολύ δυσμενείς συνέπειες γιά τό έξωτερικό έμποριο μιās χώρας.

Έτσι ή συμφόρηση τών λιμανιών άποτελεί πραγματική συμφορά γιά τό πλοίο τό λιμάνι καί τήν έθνική οικονομία γενικότερα.

Μέ τό πλοίο άγκυροβολημένο άκίνητοποιούνται τεράστια κεφάλαια πού άφορούν τό ίδιο σάν οικονομική μεταφο-

ρική μονάδα καί τό φορτίο πού είναι στοιβαγμένο στό άμπάρια του. Άκόμη ή άκίνησία του καραβιού καταστρέφει τό ήθικό τών πληρωμάτων καί προκαλεί ζημιές στό πλοίο από τήν διάβρωση.

Από τήν άλλη πλευρά χάνονται τεράστια ποσά από τήν άποσύνθεση τών έμπορευμάτων στό κρηπιδώματα πού άναμένουν φόρτωση. Τό ίδιο καταστροφικές είναι οι έπιπτώσεις καί γιά τό λιμάνι άφού ή συμφόρηση προκαλεί άνάσχεση στήν έπισκευή καί συντήρησή του καθώς καί άνατροπή στήν έφαρμογή μακροχρόνιων σχεδίων άνάπτυξης.

Έπιπλέον ή ύποχρέωση γιά άδιάκοπη έργασία καταστρέφει τό μηχανολογικό έξοπλισμό του λιμανιού από τήν έλλειψη χρόνου γιά συντήρηση καί τήν ληστρική έκμετάλλευση.

Έξαιτίας τής συμφόρησης τών λιμανιών οι φορτωτές άποστολές τών φορτίων πού προορίζονται σέ λιμάνια πού παρουσιάζουν τό φαινόμενο αυτό καί γιά όσο χρόνο διαρκεί ή δυσάρεστη αυτή κατάσταση, ύποχρεώνονται νά καταβάλλουν στους πλοιοκτήτες έφοπιστές πρόσθετες δαπάνες πού προστίθενται στό ναύλο (έπίναυλος) γιά τήν κάλυψη τών ζημιών πού ύφίσταται τό πλοίο από τίς καθυστερήσεις. Σήμερα τό φαινόμενο τής συμφόρησης πού είναι κατάσταση τόσο παλιά όσο ή ναυτιλία φαίνεται ότι έχει ύποχωρήσει σημαντικά. Τό γεγονός αυτό όφείλεται:

α) Στήν μείωση τής έμπορικής κίνησης συνεπεία τής παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης.

β) Στήν ύπερπροσφορά χωρητικότητας από τίς νέες ναυπηγήσεις, κατάσταση πού διατηρεί τούς ναύλους άλλα καί τίς πρόσθετες έπιβαρύνσεις σέ χαμηλά επίπεδα καί

γ) Στήν σύγχρονη τάση τών άνεπτυγμένων χωρών νά διακινούν τά φορτία

σέ έμπορευματοκιβώτια πράγμα πού άποτελεί αίτία δημιουργία νέων σταθμών γιά τήν έξυπηρέτησή τους. Στά πρώτα στάδια λειτουργίας του καινούργιου αυτού συστήματος διακίνησης φορτίων στό λιμάνια είναι φυσικό νά δημιουργεί ίκανή καί πλεονάζουσα χωρητικότητα γιά τήν ύποδοχή τών έμπορευματοκιβωτίων.

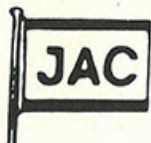
Παράλληλα έξασφαλίζει τήν άνεώτερη διακίνηση τών φορτίων στίς συμβατικές λιμενικές έγκαταστάσεις γιατί μέ τήν άπορρόφηση μέρους τών φορτίων τά άνακουφίζει από τήν πίεση καί τήν συμφόρηση πού παρατηρείται.

Η εύνοική όμως αυτή κατάσταση πού ύπάρχει θεωρείται περιστασιακή καί δέν φαίνεται ότι είναι δυνατόν νά έξαλείψει τό φάσμα του κινδύνου τής συμφόρησης στό μέλλον άφού αυτή βρίσκει σέ στενή σχέση καί συνάρτηση μέ τίς τακτικές διακυμάνσεις τής διεθνούς οικονομίας, όπου τήν διεθνή οικονομική ύφεση ακολουθεί καί διαδέχεται ή οικονομική άνάκαμψη. Γιά τό λόγο αυτό οι λύσεις πού άπαιτούνται γιά τόν περιορισμό καί τήν έξάλειψη τών συμφορήσεων καί τών δυσμενών τους συνεπειών πρέπει νά είναι ουσιαστικές καί σοβαρές καί νά άναζητούνται στό πλαίσιο ενός ειδικού, είκαπτου καί μακρόπνου σχεδιασμού άνάπτυξης καί όργάνωσης, παράλληλα είναι άναγκαία καί έπιβεβλημένη ή συνέχιση τών προσπάθειών γιά τήν άντιμετώπισή της μέ συνεργασία σέ διεθνή βάση.

II. Οι κλοπές φορτίων

Οι κλοπές τών φορτίων από τά λιμάνια είναι ένα διεθνές φαινόμενο μέ ένδημικό χαρακτήρα.

Οι λεπτομέρειες καί ή θεραπεία του ποικίλλουν άνάλογα μέ τίς ειδικές συν-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

θήκες που επικρατούν στο κάθε λιμάνι και την συγκεκριμένη περιοχή του.

Οι παράγοντες που ευνουούν τις κλοπές είναι συνήθως:

α) 'Η κακή συσκευασία των εμπορευμάτων.

β) Τά χαρακτηριστικά των εισαγωγών στα κιβώτια.

γ) 'Η έντονη διαφήμιση των προϊόντων.

δ) Οι ανεπαρκείς οδηγίες για τόν ασφαλή χειρισμό των φορτίων.

ε) 'Η μέ λεπτομέρεια περιγραφή του περιεχομένου των εμπορευμάτων.

στ) 'Η έλλειψη κατάλληλων φυσικών εμποδίων κλπ.

Οι κλοπές διακρίνονται σε μικροκλοπές και μεγάλες κλοπές ανάλογα με την ποσότητα ή την κατηγορία του εμπορεύματος.

Για την αντιμετώπισή τους είναι αναγκαία η συνεργασία των φορτωτών των μεταφορέων και των λιμενικών 'Αρχών, όπως λιμενικών φορέων τελωνειακών και λιμενικών αστυνομικών αρχών. Στην προκειμένη περίπτωση είναι χρήσιμη η τήρηση στατιστικών στοιχείων για το ύψος των κλοπών και των περιοχών όπου διαπράττονται για τόν καταμερισμό της ευθύνης, την επιβολή κυρώσεων και τη λήψη μέτρων για την αποθάρρυνση των κλεφτών. Τά μέτρα που λαμβάνονται στις περιπτώσεις αυτές είναι ποικίλλα και εκτείνονται από την περιφράξη και επιτήρηση της λιμενικής περιοχής μέχρι την χρησιμοποίηση ηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας. Πάντως ένα κατάλληλο και μοναδικό σύστημα ασφαλείας για όλες τις περιπτώσεις δεν υπάρχει και η δαπάνη για τά συστήματα ασφαλείας αυξάνει όσο αυξάνονται τά κρούσματα των κλοπών λαμβανομένου υπόψη ότι εξέισου ικανοποιητικά χρησιμοποιούν και οι κλέφτες τά ηλεκτρονικά μέσα.

Τόσο η λήψη μέτρων ασφαλείας όσο και οι κλοπές συνεπάγονται αντίστοιχα επένδυση κεφαλαίων και αύξηση των δαπανών ασφάλισης. 'Ακόμη έχει σά συνέπεια την απώλεια εκπτώσεων από τά ασφάλιστρα, απώλεια εργασίας στους μεταφορείς, αποκλεισμό έμπο-

ρευμάτων, αύξηση της τιμής των ναύλων κλπ. 'Επειδή ως αναφέρθηκε τό φαινόμενο αυτό είναι παγκόσμιο έχει γίνει αντικείμενο μελέτης για την αντιμετώπισή του από διεθνείς οργανισμούς όπως την τεχνική συμβουλευτική υποεπιτροπή του ICHCA.

III. 'Η Λιμενεργασία ή τό Λιμενικό Πρόβλημα

'Η εργασία στα λιμάνια από τη φύση της είναι ειδική και ιδιόρρυθμη και διαφέρει από τις υπόλοιπες εργασίες της ξηράς, όπως επίσης διαφέρει και από λιμάνι σε λιμάνι. 'Η διαφορά αυτή έγκειται μεταξύ των άλλων στην έντονη παρουσία του ξένου κεφαλαίου (πλοίου).

Οι παράγοντες που την επηρεάζουν είναι πολλοί και διάφοροι και εκτείνονται από τις καιρικές συνθήκες και την συμπτωματική ή έκτακτη απασχόληση μέχρι τις πολιτικές αλλαγές και διεθνείς οικονομικές διακυμάνσεις και ανακατατάξεις. Οι συνθήκες εργασίας είναι απαιτητικές, δύσκολες και σκληρές ενώ οι εργάσιμες ημέρες δεν είναι πάντα όμοιες, τόσο από άποψη κατηγορίας φορτίων όσο και απασχόλησης.

Τά συστήματα άμοιβής στη λιμενεργασία επίσης ποικίλλουν και περιλαμβάνουν άμοιβές με ήμερομίσθιο ή ώρομίσθιο και άμοιβές κατά τεμάχιο ή μέ άπόδοση παραγωγής. Τό βασικό πρόβλημα της λιμενεργασίας έγκειται στο γεγονός ότι ό εργάτης μισθοδοτείται από τόν εργοδότη του παρά την ελαστικότητα της εργασίας που υπάρχει συνεπεία των παραγόντων που αναφέρθηκαν.

Σήμερα με την είσβολή της μηχανοποίησης και της τυποποίησης στον τόμέ της λιμενεργασίας επήλθε αληθινή έκρηξη στην άποδοτικότητα, αλλά δημιουργήθηκαν ταυτόχρονα και εργατικά προβλήματα που αναφέρονται στην εξασφάλιση της εργασίας και των πάσης φύσεως κεκτημένων που άπορρέουν από αυτήν.

Λαμβανομένου υπόψη ότι ό εργατικός παράγων είναι ό σημαντικότερος για την ασφάλη, γρήγορη και οικονομική λειτουργία ενός λιμανιού γίνεται αντι-

ληπτό τί σημασία άποδίδεται από τις εκάστοτε διοικήσεις εργοδοτών και εργαζομένων για την επίτευξη άρμονικής συνεργασίας, όμαλών εργασιακών σχέσεων και εργασιακής ειρήνης γεγονός που άποβαίνει σε όφελος όλων δηλαδή του λιμανιού σάν οικονομικής μονάδας, των εργαζομένων που άπασχολούνται σ' αυτή και της εθνικής οικονομίας γενικότερα. 'Εξάλλου ή ύποκατάσταση της περιστασιακής εργασίας από την μονιμότητα σε συνδιασμό με την εκπαίδευση επέφερε πλήρη άξιοποίηση των δυνατοτήτων του εργατικού δυναμικού που άπασχολείται με τις φορτοεκφορτώσεις, τις άποθηκεύσεις και τις διαρρυθμίσεις και ανακατατάξεις των φορτίων.

IV. Οι 'Επαγγελματικοί κίνδυνοι.

Σε στενή έπαφή με τις εργασιακές σχέσεις βρίσκεται τό θέμα των επαγγελματικών κινδύνων και της ασφάλειας της λιμενεργασίας.

'Η λιμενεργασία είναι επικίνδυνη όσον άφορά τη σωματική άκραιότητα και τη συχνότητα των άτυχημάτων και διαφέρει σημαντικά από τά προβλήματα υγιεινής και ασφάλειας εργασίας άλλων κλάδων οικονομικής δραστηριότητας. Αυτό όφείλεται στο γεγονός ότι τά λιμάνια αλλά και τά πλοία συνεχώς βελτιώνονται ανανεώνονται και εκσυγχρονίζονται. Στά πλαίσια αυτά των σύγχρονων τάσεων ύιοθετούνται νέα μέσα και καινούργιες μέθοδοι χειρισμού των φορτίων που επιβάλλουν ειδικευση, μετεκπαίδευση και λήψη πρόσθετων προφυλακτικών μέτρων διαφορετικά ένέχουν κινδύνους.

Για την αντιμετώπισή τους οι λιμενικοί φορείς μεριμνούν για την παρακολούθηση και έφαρμογή των μέτρων αυτών και λαμβάνουν μέτρα για την διατήρηση της καλής υγείας του εργατικού τους δυναμικού άφου αυτό άποτελεί ουσιώδη μεταβλητή για την ύψηλή παραγωγικότητα. 'Η παλαιά αντίληψη ότι ή υγεία των εργαζομένων είναι προσωπική τους ύπόθεση έγκαταλείφθηκε γιατί άποδείχθηκε λανθασμένη. Οι κίνδυνοι

ADAMSON PHIL. INC.

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ



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

ALEXANDROS ATHANASIOU ADAMOPOYLOS
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Tel.: 816-2316, 816-2300
TX 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PH
Cable Address: "ADAMOPOULOS"

πού παρουσιάζονται στους χώρους των λιμανιών είναι διαφόρων ειδών και εξαρτώνται από τον τόπο εργασίας, πλοίο, κρηπίδωμα, αποθήκη, τα μέσα φορτοεκφόρτωσης, τα είδη των φορτίων, τοξικά, έκρηκτικά κλπ.

Τις καιρικές συνθήκες, την εκπαίδευση, την τήρηση και εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας, την χρησιμοποίηση προστατευτικών μέσων, την πάσης φύσεως συντήρηση των χώρων, των υλικών και του εξοπλισμού, τον φωτισμό, την πρόβλεψη μέσων παροχής πρώτων βοηθειών κλπ.

Έτσι σήμερα μία από τις επιδιώξεις του προγράμματος δράσης ενός λιμενικού φορέα πρέπει να είναι η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και η διατήρηση ενός καλού επιπέδου υγείας των εργαζομένων.

Για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας σε διεθνές επίπεδο καταβάλλονται παράλληλες προσπάθειες από την Διεθνή 'Οργάνωση 'Εργασίας.

V. 'Η Ρύπανση και Μόλυνση του Περιβάλλοντος

Η προστασία του περιβάλλοντος από τη ρύπανση και τη μόλυνση αποτελεί πρωταρχικό παράγοντα για την διατήρηση της οικολογικής ισορροπίας.

Στις βιομηχανικές χώρες η έννοια της προστασίας αυτής είναι ουσιαστικότερη αφού τα λιμάνια στις περισσότερες περιπτώσεις βρίσκονται σε πυκνοκατοικημένες περιοχές με έντονο βιομηχανικό χαρακτήρα όπου οι ελεύθεροι χώροι είναι σπάνιοι και ασφυκτικά πνιγμένοι από τον πολεοδομικό ιστό. Τα λιμάνια με την κατάληψη τμήματος ξηράς και θάλασσας για την εξυπηρέτηση του σκοπού τους δημιουργούν κυκλοφορία και με τη συσσώρευση πληθυσμού προκαλούν την ρύπανση και τη μόλυνση στη θάλασσα τον αέρα και την ξηρά.

Η εμπειρία έχει αποδείξει, ιδιαίτερα στην Εύρωπη, τό πόσο δύσκολη και πολυέξοδη είναι η αποκατάσταση του υποβαθμισμένου ή καταστραμμένου περιβάλλοντος και σ' αυτή την περίπτωση πόσο σοφό είναι τό να προβλέπεται η διατήρηση του από την έκ των υστέρων προσπάθεια ανάπλασης. 'Ακόμη η προστασία του περιβάλλοντος δέν είναι πάντα υπόθεση απορρόφησης σημαντικών χρηματικών επενδύσεων. Έτσι είναι αναγκαίο η προστασία να αποτελεί πάγια θέση των αρμοδίων οργάνων για

τά λιμάνια σε κάθε διαδικασία λήψης αποφάσεων με γνώμονα πάντα ότι οι απαιτούμενες προληπτικές δαπάνες είναι πολύ μικρότερες σε σχέση με τό συνολικό κόστος των οποιονδήποτε λιμενικών έργων ή οιασδήποτε κατασταλτικής προσπάθειας.

Ένας ενδιαφέρων και ουσιαστικός προληπτικός τρόπος προστασίας του περιβάλλοντος σε περιπτώσεις υλοποίησης αναπτυξιακών λιμενικών προγραμμάτων είναι η καθιέρωση εκπόνησης προηγούμενων μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Προς την κατεύθυνση αυτή τείνει σήμερα η πολιτική των περισσότερων χωρών της Εύρωπης, σάν προέκταση εκείνης που ακολουθείται στις ΗΠΑ.

VI. Τό πρόβλημα της υιοθέτησης σύγχρονου εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης

Στά λιμάνια η μεταβολή από τά χειροκίνητα μέσα φορτοεκφόρτωσης στά μηχανοκίνητα άρχισε να εμφανίζεται στη δεκαετία 1930-1940. Οι προσπάθειες αυτές για μηχανοποίηση των φορτοεκφορτώσεων είχαν σά βασική επιδίωξη τη μείωση της δαπανηρής χρησιμοποίησης του εργατικού δυναμικού, και την συμπίεση του μεταφορικού κόστους άπο την γρήγορη διακίνηση των αγαθών.

Αποτέλεσμα των προσπαθειών αυτών υπήρξε η επινόηση ποικιλίας μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης και μεταφοράς. Τήν αύξηση της αποδοτικότητας υποβοήθησε επίσης η τυποποίηση εξαρτημάτων της φορτοεκφόρτωσης όπως οι παλλέτες, άρτάνες κλπ. καθώς και η ένοποίηση ή μοναδοποίηση των φορτίων σε έμπορευματοκιβώτια. Σήμερα η έκλογή ενός μηχανήματος από ένα λιμενικό φορέα δέν είναι εύκολη υπόθεση που θά στηριζόταν σε μία άπλη γνώμη τουναντίον αλλά αποτελεί αντικείμενο μιάς ολόκληρης διαδικασίας αξιολόγησης που στηρίζεται πάνω σε συγκριμένες άρχές που διευκολύνουν την σύγκριση, γιατί ένα φορτοεκφορτωτικό μηχανήμα είναι καλλίτερο και άποδοτικότερο από ένα άλλο. Για να παρθεί μιά τέτοια σοβαρή απόφαση μεταξύ των άλλων είναι αναγκαία η γνώση του κόστους κάθε φορτοεκφορτωτικής εργασίας, άλλιώς είναι άδύνατη η σύγκριση μεταξύ των διαφόρων συστημάτων που υπάρχουν. Καί η γνώση του κόστους αυτού είναι δύσκολη υπόθεση ιδιαίτερα

στή χώρα μας. Τό αντικείμενο συνεπώς έξοπλισμού ενός λιμανιού με μηχανήματα άποτελεί ένα εξειδικευμένο και πολύ σοβαρό πρόβλημα για τήν οικονομία του.

VII. 'Η μετατροπή συμβατικών λιμανιών σε σταθμούς έμπορευματοκιβωτίων

Τό θέμα αυτό άποτελεί ένα σύγχρονο και σοβαρό πρόβλημα που άπασχολεί τη λιμενική πολιτική και τούς λιμενικούς φορείς των αναπτυσσόμενων χωρών, κατά κύριο λόγο. 'Επιδίωξη ή αντιμετώπιση κατά τον όρθολογικότερο τρόπο της καθημερινά αύξανόμενης τάσης γενίκευσης της χρήσης έμπορευματοκιβωτίων στις θαλάσσιες μεταφορές, άφου με τό μέσο αυτό εξασφαλίζεται γρήγορη ασφαλής και οικονομική μεταφορά. Παρουσιάζεται όμως σάν δίλημμα έπειδή είναι καθαρά αναπτυξιακό και συνδέεται άμεσα με τήν εξεύρεση και διάθεση τεράστιων κεφαλαίων για τη δημιουργία της απαιτούμενης ύποδομής, άνωδομής και του κατάλλου έξοπλισμού που είναι αναγκαίος για τήν ίκανοποίηση της νέας αυτής άνάγκης.

Στήν αντιμετώπισή της η προσπάθεια αυτή έμπλέκεται με τις αντίστοιχες επιδιώξεις λιμένων έτέρων χωρών που φιλοδοξούν έφαρμόζοντας παρόμοια προγράμματα να εξασφαλίσουν μερίδα από τήν κίνηση μέσα στο χώρο αυτό της άγοράς των μεταφορών. Τό ανταγωνιστικό αυτό στοιχείο που αναφύεται μεταξύ αντίπαλων λιμένων προσδίδει στήν υπόθεση αυτή έκτός από τον διεθνή χαρακτήρα και τήν μορφή του έπειγοντος. 'Ιδιαίτερα έντονη και όξεία εμφανίζεται η κατάσταση μεταξύ λιμένων γειτονικών χωρών όπως εκείνων της Μεσογείου. Τό γεγονός αυτό προβληματίζει ιδιαίτερα τά κέντρα αποφάσεων διά τη δημιουργία, βελτίωση και άνάπτυξη των λιμένων.

Κάτω από τις συνθήκες αυτές στήν πράξη σε πολλούς λιμένες έπισπεύθηκε η μετατροπή της παλαιάς ύποδομής σε σύγχρονες έγκαταστάσεις ύποδοχής και εξυπηρέτησης έμπορευματοκιβωτίων για να μή περιορισθεί ό ρόλος τους. 'Η λύση όμως αυτή δέν άποδείχτηκε και πρακτικά άξιόλογη έπειδή δημιούργησε προβλήματα και δαπάνες. 'Αντίθετα σε άλλες περιπτώσεις ακολουθήθηκε η όρθόδοξη μέθοδος δημιουργίας από τήν άρχή νέων σταθμών

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

έμπορευματοκιβωτίων. Έδω ό χαρακτήρας του επείγοντος ήλθε σέ δεύτερη μοίρα άφού προκρίθηκε ή λύση ίδρυσης άπευθείας σύγχρονης ύποδομής. Στο μεταξύ ή αντιμετώπιση των παρουσιαζομένων αναγκών φαίνεται ότι ήκανοποιήθηκε μέ προσωρινές και έκ των ένόντων λύσεις. Στην προκειμένη περίπτωση γίνεται γενικά άποδεκτό ότι οι άναπτυσσόμενες χώρες πού παρακολουθούν τήν μεταβολή αυτή πού πραγματοποιείται στην εξέλιξη της βιομηχανίας των μεταφορών θά έπωφεληθούν άπό τήν πείρα πού έχει άποκτηθεί και θά άποφύγουν σοβαρές περιττές δαπάνες πρός όφελος της οικονομίας τους.

VIII. 'Η τήρηση και άξιοποίηση στατιστικών στοιχείων στους λιμένες

'Η χρησιμότητα των λιμενικών στατιστικών είναι άναμφισβήτητη τήν σημερινή έποχή, περισσότερο παρά ποτέ, άφού άποτελούν τό έπιστημονικό έκείνο εργαλείο μέ τό όποίο μεθοδεύεται ή έρευνα των οικονομικών φαινομένων ένός λιμένος πού στην ουσία του άποτελεί έπιχειρηματική μονάδα.

Στά πλαίσια αυτά έπεξεργάζονται, άναλύονται και έρμηνεύονται τά στοιχεία πού επιλέγονται γιά συλλογή και τά άποτελέσματα χρησιμοποιούνται γιά άξιοποίηση στον προγραμματισμό της μελλοντικής δραστηριότητα πρός έπίτευξη ύψηλών ρυθμών ανάπτυξης. Τά στοιχεία πού συλλέγονται αναφέρονται στις τρεις βασικές λειτουργίες των λιμένων. Τήν ναυτιλιακή κίνηση τήν έμπορευματική δραστηριότητα και τήν έξυπηρέτηση των έπιβατών. Παράλληλα χρησιμοποιούνται οι στατιστικές και γιά τις έσωτερικές λειτουργίες ένός λιμένος, έπειδή συνδράμουν τό έργο γιά τόν καλύτερο σχεδιασμό των δραστηριοτήτων τους λ.χ. τόν άναγκαίο αριθμό γερανών, τόν άπαραίτητο αριθμό εργατικών ομάδων κλπ. Μία άλλη σημαντική προσφορά της στατιστικής των λιμένων είναι ή χρησιμοποίησή της γιά τή δημιουργία ένός μηχανισμού έπιστημονικού σχεδιασμού και προγραμματισμού γιά τήν ύποστήριξη διαμόρφωσης ένιαίας ένικης και όρθολογικής λιμενικής πολιτικής. Στην περίπτωση αυτή γιά νά αντιμετωπισθεί μακροπρόθεσμα όποιοδήποτε αξιόλογο αναπτυξιακό έργο μέσα σέ ένα πολυάριθμο λιμενικό δυναμικό, όπως στη χώρα μας, αλλά και κάθε τοπικό λιμενικό πρόβλημα, ή στατιστική καθοδηγεί γιά τήν άναγκαία έσορρόπηση μέ εύστοχες ύποδείξεις μέσα στη διαρκή διαδικασία ένός σχεδιασμού. 'Αλλά και στην άνταλλαγή στοιχείων μεταξύ λιμένων φαίνεται ότι τελικά θά έξυπηρετήσει ή στατιστική άφού οι τελευταίοι θά πρέπει νά συνεργαστούν γιά τήν ταχύτερη διεξαγωγή της μεταφοράς μετά τήν καθιέρωση των νέων τάσεων έγκιβωτισμού των αγαθών. Βασική πάντως προϋπόθεση γιά τήν έ-

πιτυχία όλων των έπιδιωκομένων σκοπών πού αναφέρθηκαν είναι ή έπιλογή και καθιέρωση ένός ένιαίου και άποδεκτού συστήματος συλλογής και έπεξεργασίας στοιχείων τό όποίο θά άνταποκρίνεται στις συγκεκριμένες έκάστοτε ανάγκες και θά έφαρμόζεται άπό όλους τους ένδιαφερομένους. Κατ' αυτό τό τρόπο θά έπιτευχθεί ή άπαραίτητη άξιοπιστία και πρόσδος στον τομέα αυτόν χωρίς άνακρίβειες και διαρροές. Συμπερασματικά ή συλλογή και ή παρουσίαση των λιμενικών στατιστικών στοιχείων κατά τρόπο άκριβή θά άποβεί πολύτιμος οδηγός γιά τήν πρόσδο των λιμένων του έμπορίου και της οικονομίας. Σήμερα όμως ή έπίτευξη αυτού του σκοπού όχι μόνο σέ έπίπεδο διεθνούς συνεργασίας αλλά και στο έσωτερικό μιάς χώρας έξακολουθεί νά παραμένει ένα λίγο πολύ άλυτο πρόβλημα και μία όχι τόσο άξιοποιημένη πηγή προσόδου.

IX. 'Η συνεργασία και ό συντονισμός των τελωνειακών ύπηρεσιών μέ τήν δραστηριότητα των λιμένων

Στήν οργάνωση και έκμετάλλευση των λιμένων συμβάλλουν σημαντικά οι τελωνειακές ύπηρεσίες.

'Η έξασφάλιση της ύπαρξης μιάς καλά οργανωμένης και άποτελεσματικής τελωνειακής ύπηρεσίας άποτελεί σπουδαίο παράγοντα γιά τήν όμαλή, άποδοτική, άξιόπιστη και άνταγωνιστική λειτουργία ένός λιμένα. 'Η παρακολούθηση και προσαρμογή της τελωνειακής ύπηρεσίας στους ρυθμούς έκμετάλλευσης και παραγωγικότητας των λιμενικών φορέων, πού έπιτυγχάνεται μέ τήν γρήγορη και άσφαλή έξυπηρέτηση της μεταφοράς και ό συντονισμός και ή προσαρμογή των εργασιών της πρός τό λειτουργικό αυτό καθεστώς, χωρίς νά παραγνωρίζεται ή άξία και ή ιδιομορφία της λιμενικής λειτουργίας, συνιστά άπόδειξη ύψηλης ποιότητας παρεχομένης ύπηρεσίας. 'Η έπίδωξη αυτή του σύγχρονου κράτους προσδιορίζεται άπο δύο χαρακτηριστικά στοιχεία: Τήν ύπαρξη του κοινού σκοπού, δηλ. της άποτελεσματικής έξυπηρέτησης του φορτίου, και τήν συντονισμένη προσπάθεια των λιμενικών φορέων και της τελωνειακής άρχής.

Αυτό σημαίνει άλληλοσυσχέτηση και σύνδεση της εργασίας των δύο αυτών φορέων στο χώρο του λιμένα, συνδυασμό όλων των διατιθεμένων υλικών μέσων πού υπάρχουν, έναρμόνιση των προσπάθειών όλόκληρου του ανθρώπινου δυναμικού, κατά τρόπο πού νά έξασφαλίζεται ή σταθερή τήρηση της πορείας των εργασιών τους μέ όσο τό δυνατό λιγότερες προστριβές και δυσάρεσκες και μέ τήν καλύτερη ήκανοποίηση των στόχων του λιμενικού φορέα, της τελωνειακής άρχής και των στελεχών τους, πού άπασχολούνται σ' αυτούς.

'Απαραίτητος συνεπώς όρος στην έπιτυχημένη οργάνωση της μεταφορικής διαδικασίας είναι ή στενή συνεργασία άνάμεσα στα λιμάνια και στις τελωνειακές άρχές.

Βασικές προϋποθέσεις γιά τήν πραγματοποίηση του στόχου αυτού άποτελούν: 'Η ύπαρξη ένός ρεαλιστικού και σύγχρονου θεσμικού πλαισίου πού νά ρυθμίζει τις τελωνειακές διαδικασίες γιά τήν διευκόλυνση των συνθηκών λειτουργίας του έμπορίου.

'Η έφαρμογή της νομοθεσίας αυτής κατά τρόπο διαφανή άντικειμενικό και γρήγορο σέ συνάρτηση μέ τήν άποδοτικότητα πού έπιτυγχάνουν οι λιμενικοί φορείς.

'Η άποφυγή έπιβάρυνσης των διακινουμένων στους λιμένες έμπορευμάτων άπό τις ύπηρεσίες αυτές μέ άφανή και ύπόγεια οικονομικά βάρη πού άποτελούν άνασχετικό παράγοντα έπειδή έπιβαρύνουν τό κόστος παραγωγής και τήν κατανάλωση και περιορίζουν τήν άνταγωνιστικότητα των έμπορευμάτων και του λιμένα. Γιά τήν ήκανοποίηση των βασικών αυτών προϋποθέσεων οι κανόνες οργάνωσης των λιμενικών φορέων σέ παγκόσμια κλίμακα έχουν καθιερώσει στις διοικήσεις τους νά συμμετέχει άπαραίτητα και έκπρόσωπος της τελωνειακής ύπηρεσίας πού έδρεύει στο λιμένα. Μέ τήν άμεση αυτή έκπροσώπηση στα διοικητικά συμβούλια των λιμένων κρίθηκε ότι λύνονται πολλά άπό τά προβλήματα, συνήθως λειτουργικά, πού προκύπτουν άπό τήν συνύπαρξη και τήν άναγκαία συνεργασία των δύο αυτών ύπηρεσιών στο χώρο του λιμένα. Αυτό πραγματοποιείται άφ' ένός μέ τήν έκταση άρμοδιότητας πού έχει περιβληθεί άπό τήν ύπηρεσία του και άφ' έτέρου μέ τις προτάσεις, εισηγήσεις, άπόψεις πού περιέχονται στις περιοδικές έκθέσεις πού συντάσσει πρός τήν κεντρική τελωνειακή ύπηρεσία ό έκπρόσωπος αυτός, γιά τήν έπίλυση γενικότερων προβλημάτων.

'Η ριζική όμως αντιμετώπιση της καταςτάσεως έξαρτάται άπό άλλους παράγοντες πού βρίσκονται έξω άπό τις άρμοδιότητες του έκπροσώπου αυτού της τελωνειακής ύπηρεσίας στα διοικητικά συμβούλια των λιμένων. Οι παράγοντες αυτοί έντάσσονται στα πλαίσια της γενικότερης έμπορικής λιμενικής και τελωνειακής πολιτικής και της άπαιτούμενης στενής συνεργασίας και έναρμόνισης των άντιστοιχών προγραμμάτων ανάπτυξης των τομέων αυτών, γιά τήν έπίτευξη του έπιδιωκόμενου σκοπού.

Στους παράγοντες αυτούς συνήθως περιλαμβάνονται ή νοοτροπία και ή παράδοση πού ύπάρχει, ό βαθμός οργάνωσης, τό έπίπεδο μόρφωσης και ή στάθμη έκπαίδευσης, ή παρακολούθηση και ή προσαρμογή στις διεθνείς έξελίξεις και ή έξειδίκευση των στελεχών της τελωνειακής ύπηρεσίας στους διά-

φορους τομείς λειτουργίας των λιμένων.

Οι τομείς αυτοί ένδεικτικά διακρίνονται σε εκείνους των επιβατών, των γενικών εμπορευμάτων (συνηθισμένων και βαρυτελών), των εύπαθων προϊόντων, των καυσίμων κλπ. Ειδικές κατηγορίες που απαιτούν εξειδικευμένη οργάνωση, γνώσεις, εμπειρία και εκπαίδευση είναι η ύπαρξη και λειτουργία ελεύθερων λιμένων, ελεύθερων εμπορευματικών ζωνών και η ίδρυση ελεύθερων βιομηχανικών συγκροτημάτων.

Σημαντική βοήθεια εκτός από τους παράγοντες αυτούς προσφέρουν ακόμη.

α) Η συστηματική και διαρκής προσπάθεια για την άπλοποίηση των τελωνειακών διαδικασιών, που διευκολύνεται συνήθως από μία ομαδοποιημένη, απλή κατανοητή και εύκολη κατάταξη των υποκειμένων σε τέλη εμπορευμάτων.

β) Η έπαρκής επάνδρωση της τελωνειακής υπηρεσίας και

γ) Τα ωράρια λειτουργίας της που διευκολύνουν την διακίνηση των εμπορευμάτων ακόμη και τις νυχτερινές ώρες και αναδεικνύουν το λιμένα πολύ αξιόπιστο και ανταγωνιστικό.

Τους παράγοντες όμως αυτούς επηρεάζουν σήμερα και οι ακόλουθες παράμετροι:

α) Η ένοπιση των εμπορευμάτων και η διακίνησή τους με τα εμπορευματοκιβώτια, β) η εφαρμογή της πληροφορικής στην περίπτωση της διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων, γ) η συνεργασία ανάμεσα στους λιμένες της ΕΟΚ με την ανταλλαγή πληροφοριών και στατιστικών στοιχείων, δ) η επιδίωξη για την υιοθέτηση από τους λιμένες τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού παρόμοιων μέσων πληροφορικής και προγραμμάτων για την διευκόλυν-

ση της διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων, ε) η προσπάθεια για την άπλοποίηση και την τυποποίηση των τελωνειακών διατυπώσεων και διαδικασιών που έχει αναληφθεί σε διεθνές επίπεδο.

Από την άλλη πλευρά οι αδυναμίες που υπάρχουν στις δομές ενός τελωνειακού καθεστώτος που όφειλονται κύρια στην έλλειψη εμπορικής παράδοσης έχουν συνέπεια για τους λιμένες και τις χώρες που λειτουργούν την καθυστέρηση προώθησης των εμπορευμάτων γεγονός που δημιουργεί δυσκολίες, σοβαρά προβλήματα, αλυσισιωτές αντιδράσεις και οικονομικές επιπτώσεις αφού έχουν σαν αποτέλεσμα και την έκτροπή πλοίων και φορτίων προς άλλους λιμένες συνήθως γειτονικών χωρών.

Πάνω στην απλή αυτή κατεύθυνση που συνδυάζεται με μία αρμονική επίσης συνύπαρξη και ανάπτυξη των χερσαίων, ποτάμων και αεροπορικών μεταφορών στηρίζεται το εμπορικό οικοδόμημα που φέρνει τον τίτλο διαμετακόμιση, διαμετακομιστικό εμπόριο, Διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο.

Υπάρχει βέβαια και η αντίθετη άποψη που υποστηρίζει ότι οι θαλάσσιες συγκοινωνίες υποβιβάζονται απλά και μόνο το εμπόριο χωρίς να το προκαλούν. Αυτό συμβαίνει γιατί δέχονται ότι είναι δύσκολη η διαπίστωση του μεγέθους της αλληλοεπίδρασης των συγκοινωνιακών μέσων και του εμπορίου.

Η άποψη αυτή δεν είναι εκείνη που έχει επικρατήσει. Από κανένα όμως δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι, ο περιορισμός των δυσχερειών που αναφέρονται στην διεκπεραίωση των υποθέσεων δασμολογικής φύσης στους λιμένες από την διακίνηση των εμπορευμάτων, πρέπει να αποτελεί διαρκή και συστηματικό στόχο όλων των προσπαθειών, για την επιτυχία των λιμενικών λειτουργιών την

παραγωγικότητα του λιμένα και την υποβοήθηση του εμπορίου.

Επίλογος

Με την ευκαιρία αυτή θεωρείται χρήσιμο αλλά και σκόπιμο να επισημανθεί ότι το αντικείμενο του λιμενικού τομέα, παρά το γεγονός ότι αποτελεί για την χώρα μας ένα πολύ σημαντικό πεδίο δράσης πρακτικό και θεωρητικό δεν έχει τύχει της δέουσας συστηματικής έρευνας, μελέτης και προσοχής και για το λόγο αυτό διατηρείται έξω από τα πλαίσια οιασδήποτε ακαδημαϊκής διδασκαλίας. Βρίσκονται όμως άνθρωποι φωτισμένοι οι οποίοι αναγνωρίζοντας τη σημασία που έχει ο τομέας αυτός για την ανάπτυξη της οικονομίας και ιδιαίτερα εκείνης των θαλασσιών μεταφορών, καλλιεργούν το κατάλληλο κλίμα για την υποβοήθηση και ανάπτυξη του. Έτσι ελπίζεται ότι το κενό αυτό που υπάρχει στη χώρα μας σύντομα θα καλυφθεί με την δημιουργία του κατάλληλου εκείνου υπόβαθρου για την ικανοποίηση των θεωρητικών και πρακτικών απαιτήσεων του ζωτικού αυτού τομέα ανάπτυξης της Εθνικής Οικονομίας.

Σήμερα στην Ελλάδα σχετικά με το θέμα αυτό βρίσκει κανείς διάφορες μονογραφίες διάσπαρτες στον τύπο και σε διάφορα περιοδικά. Αντίθετα η διεθνής βιβλιογραφία και ιδιαίτερα η Ευρωπαϊκή και Αμερικανική είναι πλούσια και εξειδικευμένη και περιλαμβάνει ένα εύρύ κύκλο λιμενικών θεμάτων όπως οικονομικά, λειτουργικά, τεχνικά αναπτυξιακά κ.ά.

Υ.Γ. Γνώμες διατυπούμενες στο παρόν άρθρο προσωπικές απόψεις και θέσεις του συγγραφέα που ενδέχεται να μην άπχουν τίς για το θέμα αυτό θέσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΠΑΝ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

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



Dircción telegráfica CORMORAN - BAIRE

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

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Εξελίξεις στην τεχνολογία τών ώθουμένων φορηγίδων

Πολλές φορές στην μεταφορά φορτίων με φορηγίδες, σημαντική οικονομία μπορεί να επιτευχθεί με το σύστημα ώθουμένων φορηγίδων. Στο σύστημα αυτό ειδικά σχεδιασμένο ρυμουλκό συνδέεται στην πρύμνη της φορηγίδας και την ώθει προς τόν προορισμό της με ασφάλεια.

Στά μέσα της δεκαετίας του '70 η φινλανδική εταιρία «WARTSILA» σχεδίασε και ανέπτυξε ένα τέτοιο ολοκληρωμένο σύστημα ώθουμένων φορηγίδων με κύρια πλεονεκτήματα:

α) απλότητα και οικονομία κατασκευής των επί μέρους συστημάτων (φορηγίδων και ρυμουλκού) καθώς και του συνδετικού συστήματος.

β) ένα άκαμπτο συνδετικό σύστημα που επιτρέπει στο ρυμουλκό να συνδέεται με την φορηγίδα ανεξαρτήτως του βυθίσματος της τελευταίας.

γ) απόλυτη αξιοπιστία του συστήματος σε όλες τις θαλάσσιες καιρικές συνθήκες.

Οι έρευνες της εταιρίας κατέληξαν στο σύστημα «WARTSILA MARINE LOCOMOTIVE» που επιτρέπει απεριόριστη λειτουργία στην ανοικτή θαλάσσια, ή πρώτη δε έφαρμογή έγινε, σε συνεργασία με την «FINNLINES» για την ανάπτυξη ενός συστήματος αποτελούμενου από δύο ρυμουλκά και πέντε φορηγίδες. Το σύστημα θα χρησιμοποιηθεί για την μεταφορά χύδην φορτίων στην Βαλτική Θάλασσα.

Η δυνατότητα του συστήματος για διαχωρισμένη λειτουργία του ρυμουλκού και της φορηγίδας προσφέρει τα εξής πλεονεκτήματα:

— Κατά την διάρκεια των φορτοεκφορτωτικών εργασιών, μόνο η φορηγίδα παραμένει στο λιμάνι, ενώ το ρυμουλκό μπορεί να συνδεθεί με άλλη φορηγίδα για την μετακίνησή της.

— Γίνεται καλύτερη εκμετάλλευση του χρόνου απασχόλησης του πληρώματος του ρυμουλκού.

— Κατά την παραμονή στο λιμάνι, μόνο της φορηγίδας, τα έξοδα (λιμενικά τέλη) είναι μειωμένα λόγω της χρήσεως απλούστερων μεθόδων φορτοεκφόρτωσης.

— Το ίδιο ρυμουλκό μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την ώθηση φορηγίδων διαφορετικού μεγέθους.

Ειδικά το ρυμουλκό του συστήματος της «WARTSILA» έχει σχεδιασθεί έτσι ώστε λόγω του μικρού μεγέθους του να επιτυγχάνει τις μικρότερες δυνάμεις συνδέσεως με τη φορηγίδα. Με μηχανές διαφορετικής ισχύος, ανάλογα με το μέγεθος των φορηγίδων, το ρυμουλκό προσφέρει ταχύτητα από 13 έως 15 κόμβους.

Το ρυμουλκό είναι πλήρως αυτοματοποιημένο, με σύγχρονα ναυτιλιακά όργανα πλοήγησης. Το μηχανοστάσιο είναι σχεδιασμένο για ανεπάνδρωτη λειτουργία, ενώ υπάρχει τηλεχειρισμός για το σύστημα σύνδεσης του ρυμουλκού με την φορηγίδα και για τόν έλεγχο της φορηγίδας κατά τό ταξίδι στη θάλασσα. Όλες οι καμπίνες του 9μελούς πληρώματος είναι στην υπερκατασκευή ενώ υπάρχουν επιπλέον καμπίνες για τα μέλη επισκευαστικών ομάδων και έναν επιθεωρητή φορτίου.

Οι φορηγίδες του συστήματος μπορούν να έχουν μέγεθος από μερικές χιλιάδες τόνους μέχρι μέγεθος πάναμαξ, μπορούν δε να κατασκευασθούν για εξειδικευμένη μεταφορά ή για διάφορα φορτία και μεθόδους φόρτωσης. Με την ολοκληρωμένη σύνδεση ρυμουλκού και φορηγίδας επιτυγχάνεται υδροδυναμικό σχήμα, όμοιο με αυτό ενός σύγχρονου φορηγοῦ, όταν δε η φορηγίδα ει-

ναι έμφορτη, οι τιμές της υδροδυναμικής αντίστασης και έξοικονόμησης καυσίμων είναι οι καλύτερες δυνατές. Σύμφωνα με στοιχεία της εταιρίας η λειτουργία του συστήματος τών ώθουμένων φορηγίδων είναι μεταξύ 68-79% μικρότερη του κόστους χρήσεως ενός συμβατικού σκάφους.

Συγχρόνως η WARTSILA προσαρμόζει το σύστημα για χρήση στην Άρκτική και ειδικά στην μεταφορά φορτίων μέσω παγοκαλυμένων περιοχών. Το Άρκτικό Ρυμουλκό μπορεί να προσφέρει τις υπηρεσίες του είτε σαν τυπικό ρυμουλκό ώθησης φορηγίδων είτε σαν παγοθραυστικό. Διαθέτει χώρο για την μεταφορά προσωπικού πλωτών εξέδρων, επίσης εγκαταστάσεις γερανών και χειρισμού άγκυρών και πίστα προσγείωσης έλικοπτέρου και ανάλογα με τις ανάγκες του πλοιοκτήτη μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την κατάσβεση πυρκαϊών, την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοκηλίδες, γεωσεισμικές έρευνες κλπ. Συνδεόμενο με μία ειδικά κατασκευασμένη φορηγίδα το ρυμουλκό μπορεί να μεταμορφωθεί σε ένα πανίσχυρο παγοθραυστικό. Η ειδική αυτή φορηγίδα μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σε μία ποικιλία άλλων εργασιών όπως μεταφορές και καθήκοντα ασφάλειας και έρευνας.

Τεχνικά στοιχεία του συστήματος ώθουμένων - φορηγίδων:

Ρυμουλκό: μήκος 41,7 μ., πλάτος 15,5 μ., βύθισμα 6,5 μ.

Φορηγίδα: μήκος 159,1 μ., πλάτος 27,2 μ., βύθισμα 6,5 μ., όλικό βάρος 12.650 τ. d.w. επιφάνεια φορτίου 2.650 τετρ. μ. Συνδυασμός ρυμουλκού - φορηγίδας: Μήκος 166,6 μ., ταχύτητα 14 κόμβοι.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

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

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Αναδιάρθρωση χρεών

Με τη βοήθεια της Τράπεζας First Boston Corp. αναδιάρθρωθηκαν χρέη ύψους 1 δισεκ. δολλαρίων τα οποία ήταν απαιτητά μετά τη ζημιογόνο χρήση που παρουσίασε το 1985 η US Lines.

Η εταιρία αποφάσισε τη συνέχιση λειτουργίας και των 12 μεγάλων κοντεϊνερ-πλοίων της παρά τους χαμηλούς ναύλους, για τα οποία δαπάνησε πρόσφατα πλέον των 600 εκατ. για την απόκτησή τους.

Τά υπερωκεάνια

Επί τέσσερα χρόνια τώρα επανέρχεται στην ημερήσια διάταξη της Ειδικής Επιτροπής της Γερουσίας η πρόταση για την υπό όρισμένους όρους εξουσιοδότηση υπερωκεανίων ναυπηγημένων στο εξωτερικό να φέρουν την αμερικανική σημαία. Η εξουσιοδότηση αυτή θα τους επέτρεπε να απαλλαγούν από την υποχρέωση να αποβιβάζουν την πελατεία τους στον λιμένα επιβίβασης. Γιατί κατά την αμερικανική νομολογία στην περίπτωση αυτή υπάρχει μεταφορά μεταξύ δύο αμερικανικών λιμένων, η οποία επιφυλάσσεται υπέρ των υπό εθνική σημαία πλοίων κατ' εφαρμογή του Jones Act του 1916.

Η πρόταση προς το παρόν αφορά 12 υποψήφια πλοία που ανταποκρίνονται στους σχετικούς όρους και μεταξύ αυτών τα υπερωκεάνια «Cunard Princess» και «Cunard Countess», τα οποία και κατά κάποιο τρόπο είναι εκείνα που ανέκριναν το ζήτημα από διετίας. Δεν λείπουν φυσικά και οι αντιθέσεις. Υπάρχουν εκείνοι που πάνε ακόμα πιο μακριά επεκτείνοντας την ίδια αρχή και στα εμπορεύματα καθώς και εκείνοι που πιστεύουν ότι φθάνουμε στο ίδιο αποτέλεσμα αυ-

ξάνοντας τον αριθμό των αμερικανικών υπερωκεανίων, εφ' όσον επιτραπεί να γίνονται στο εξωτερικό οι μετασκευές των υπό εθνική σημαία επιβατηγών πλοίων.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Οι περικοπές στη ναυπηγική παραγωγή

Σύμφωνα με τελευταίες πληροφορίες, οι μεγάλες περικοπές στην παραγωγική ικανότητα των ναυπηγείων που έχουν μία ναυπηγική εσχάρα και σήμερα ανέρχονται σε 41 θα μειωθούν σε 30, ενώ τα μεγαλύτερα θα μειώσουν την παραγωγή τους κατά 20% μέχρι τον Μάρτιο του 1988.

Με τη διακοπή των εργασιών των μικρότερων μονάδων θα υπάρξει πρόβλημα απασχολήσεως 26.000 εργατοτεχνικών και οι αποζημιώσεις για το προσωπικό και τις εγκαταστάσεις θα κοστίσουν στην κυβέρνηση περί τα 65 εκατ. δολάρια.

Στο πρόγραμμα περιλαμβάνονται επίσης στρόφι της απασχολήσεως των μονάδων σε άλλα είδη κατασκευών, υποστήριξη των διαλύσεων και των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, εφαρμογή νέας τεχνολογίας, ανάπτυξη διεθνούς συνεργασίας και δημιουργία νέων αγορών για ναυπηγήσεις.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Συνεργασία με Ιάπωνες

Τα γνωστά ναυπηγεία Αστάνο υπέγραψαν συμφωνία επεκτάσεως του συμβολαίου συνεργασίας που έχουν από το 1985 με τα Ιαπωνικά ναυπηγεία της Μιτσουμπίσι.

Με τις συμφωνίες αυτές η Μιτσουμπίσι

θα παράσχει τεχνική βοήθεια για το σχεδιασμό της πλωτής εξέδρας που τα ναυπηγεία Αστάνο οφείλουν να παραδώσουν στην Drilmar. Εξάλλου Ιάπωνες τεχνικοί θα μεταβούν στην Ισπανία για να συμπαρασταθούν στους Ισπανούς μηχανικούς επί 26 μηνες στη σχεδίαση, την κατασκευή, τη σωλήνωση, τις μηχανές και τον ηλεκτρικό εξοπλισμό.

Η συμφωνία, της οποίας το ύψος ανέρχεται σε μισό εκατομμύριο δολάρια, προβλέπει επίσης τη μετάβαση τεχνικών των Ισπανικών ναυπηγείων στην Ιαπωνία για την επί τόπου μελέτη των Ιαπωνικών μεθόδων. Τελικώς δηλαδή στόχος είναι να καταστούν ικανά τα Ισπανικά ναυπηγεία για την κατασκευή πλωτών εξεδρών, ώστε να εισέλθουν στην αγορά αυτή, σύμφωνα με το πρόγραμμα ανασυγκροτήσεως που καταρτίσθηκε σε συνεργασία με το Κράτος και τα συνδικάτα.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Υπό Κινεζικό έλεγχο

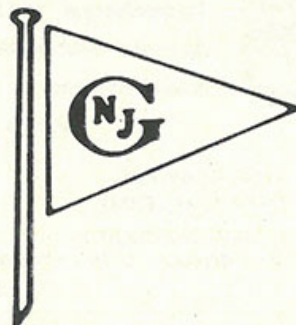
Ός ένα είδος σκανδάλου θεωρείται από τους έφοπλιστικούς κύκλους της Μ. Βρετανίας το ένδεχομένο να περιέλθει μία παλαιά και σπουδαία βρετανική εταιρία υπό τον έλεγχο Ασιατικής επιχειρήσεως. Πρόκειται για τη γνωστή εταιρία Furness Withy την οποία πρό έτών εξαγόρασε το συγκρότημα Τούγκ του Χόγκ Κόγκ αντί 112 εκατομμυρίων στερλινών. Επίμονες όμως φήμες φέρουν ότι τον έλεγχο της εν λόγω εταιρίας κατέχει η Κινεζική Κυβέρνηση με συμμετοχή 100 εκατομ. στερλινών στο συγκρότημα Τούγκ, το οποίο περνά δύσκολες ώρες με έλλειμμα 2.8 δισεκατ. δολλαρίων και την άρνηση παραλαβής των τεσσάρων πλοίων κοντεϊνερς που ναυπήγησε στην Ιαπωνία.

Υπενθυμίζεται ότι στο δχι και τόσο άπώτερο παρελθόν η Furness Withy είχε γνωρίσει ημέρες δόξας όταν το 1954 έθεσε σε υπηρεσία το υπερωκεάνιο «Saouthern Cross» και το 1961 παρέλαβε το «Northern Star» με ανάδοχο τη Βασίλισσα Ελισάβετ.

Νέοι φωτεινοί σηματοδότες

Στη Βρετανία τελειοποιήθηκαν κόκκινοι, πράσινοι και λευκοί φωτεινοί σηματοδότες μεγάλης ισχύος που είναι ορατοί από απόσταση μέχρι και 8 χιλιομέτρων (5 μιλίων) στο φως της ημέρας και 40 χιλιομέτρων (25 μιλίων) στο σκοτάδι. Σκοπός αυτών των σηματοδοτών είναι ο έλεγχος της κίνησης των

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

πλοίων στα μεγάλα λιμάνια και σε άλλες περιοχές, όπου οι μικρές αποστάσεις μεταξύ των πλοίων απαιτούν υψηλά επίπεδα ελέγχου.

Ο κάθε σηματοδότης αποτελείται από μία ορθογώνια θήκη μεγάλης άντοχής στις αντίθετες καιρικές συνθήκες, οι διαστάσεις της οποίας είναι περίπου 100 X 32 X 25 εκατοστά και η οποία περιλαμβάνει δύο σωληνοειδείς λάμπες χαλαζία ισχύος μέχρι 1.500 βάττ ή καθεμία, τοποθετημένες άκρο με άκρο στο κέντρο ενός παραβολικού ανακλαστήρα ενός επιπέδου. Η διάταξη αυτή παρέχει ένταση φωτός 830.000 κηρίων από ρεύμα ισχύος μόλις 3 κιλοβάττ. Χρησιμοποιούνται κόκκινα και πράσινα φίλτρα με δυνατότητα χρήσης και κίτρινου φίλτρου αντί του λευκού αν χρειάζεται. Η διάρκεια ζωής των λαμπτήρων είναι 2.000 ώρες και στην περίπτωση που καεί μία λάμπα μία αυτόματη συσκευή αλλαγής των λαμπτήρων θέτει σε λειτουργία εφεδρικό σέτ.

Παραγγελίες από Δανούς και Κινέζους

Στό καρνέ της Βρεταννικής ναυπηγικής βιομηχανίας προστέθηκε μία μεγάλη παραγγελία 24 πλοίων για λογαριασμό Δανών πλοιοκτητών, αξίας 135 εκατ. δολλαρίων. Τις ναυπηγήσεις θα αναλάβουν τα ναυπηγεία "Osting & Πίκερσκιλ και Σάντερλαντ Σιμπιλντερς. Παρά την ανάληψη των νέων παραγγελιών, η αναδιάρθρωση της εταιρείας που ανακοινώθηκε πριν από δύο μήνες και περιλαμβάνει μείωση του προσωπικού κατά 3.500 άτομα θα συνεχισθεί με στόχο την ολοκλήρωση μέχρι τον επόμενο Μάρτιο.

Κάθε ναυπηγείο θα ναυπηγήσει από 12 όχηματαγωγά σκάφη των 1.350 τόννων με περίοδο παραδόσεως 3,5 ετών και με προσχεδιασμένη παράδοση του τελευταίου πλοίου τον Δεκέμβριο του 1989. Τα πλοία θα ναυπηγηθούν σε δύο εκδόσεις του τύπου "Superflex" και θα έχουν δυνατότητα μεταφοράς 24 φορτηγών των 40 τόννων, 40 αυτοκινήτων και 253 ήμερσιων επιβατών, ενώ τα υπόλοιπα θα έχουν δυνατότητα μεταφοράς 293 επιβατών, 90 αυτοκινήτων και 16 φορτηγών.

Εξάλλου είναι πολύ πιθανή η ανάληψη νέας παραγγελίας για λογαριασμό της Κίνας, πέντε κοντεϊνερπλοίων αξίας τουλάχιστον 40 εκατομ. λιρών. Τα πλοία θα είναι τα μεγαλύτερα κοντεϊνερπλοία του κινεζικού εμπορικού στόλου, χωρητικότητας 2.000 TEU's. Τα δύο πρώτα πλοία θα ναυπηγηθούν στα ναυπηγεία του Γκόβαν, τα δε υπόλοιπα από τους Νόρβ "Οστ Σιμπιλντερς.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Η πολιτική της χώρας

Η Κυβέρνηση της χώρας επιδιώκει τη μεγαλύτερη ανάπτυξη των κοινών επιχειρήσεων με τη Δυτ. Γερμανία, σύμφωνα με τις δηλώσεις του Σαουδάραβα υπουργού των Οικονομικών, ύστερα από τις σχετικές συνομιλίες με το Δυτικογερμανικό συνάδελφό του. Η Βόνη αποτελεί ήδη έναν από τους καλύτερους συνεργάτες του Ριάντ. Περισσότεροι από 300 δυτικογερμανοί ειδικοί και 130 εταιρίες απασχολούνται σήμερα στη Σαουδική Αραβία, περιλαμβανομένων και 117 κοινών επιχειρήσεων.

Εξάλλου, κατά τις δηλώσεις του υπουργού Σχεδιασμού, η χώρα βρίσκεται στο κατώφλι μίας νέας οικονομικής εποχής την οποία θα χαρακτηρίζει η μειωμένη εξάρτηση της οικονομίας από τα πετρελαϊκά εισοδήματα. Ο Υπουργός, ο οποίος εκάλυψε τον κόσμο για μία ορθολογικότερη κατανάλωση στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα, δήλωσε ότι επί 15 και πλέον χρόνια ακολουθείται μία πολιτική αποβλέπουσα στη μείωση εξαρτήσεως από το πετρέλαιό ως σπονδυλικής στήλης της εθνικής οικονομίας. Κατά τη περίοδο αυτή δαπανήθηκαν 520 δισεκ. δολάρια για την εθνική ανάπτυξη, από τα οποία το 30% για οικονομικούς πόρους, το 29% για υποδομή και το 41% για εκπαίδευση. Το κράτος θα συνεχίσει τα έργα κοινωνικής πρόνοιας και θα βελτιώσει το βιωτικό επίπεδο. Κατηγόρησε όμως όρισμένους «ξένους κύκλους» για τη σημερινή κατάσταση της παγκόσμιας αγοράς που προκάλεσε την πτώση της πετρελαϊκής παραγωγής από τα 6,5 εκατ. βαρέλια ημερησίως του 1982, στα 3,2 εκατ. του 1985.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Νέο όχηματοφόρο

Η γνωστή εταιρεία Wallenius Lines που ειδικεύεται στις μεταφορές αυτοκινήτων, παρέλαβε το νεοαναμνηγμένο πλοίο της «Φάουστ» που μπορεί να μεταφέρει πάνω από 6.000 αυτοκίνητα.

Το «Φάουστ» θα εκτελεί γραμμή μεταξύ Σκανδιναβίας και Βορ. Ευρώπης, Μεσο-

γείου και Μέσης Ανατολής, με προεγγυήσεις στο Μπαχρέϊν και άλλα λιμάνια του Περσικού κόλπου, για τη μεταφορά αυτοκινήτων Μερσεντές, BMW, Βόλβο, Σάμπα, Φολκσβάγκεν και Αουντι.

Το «Φάουστ» είναι το δέκατο τρίτο νέο πλοίο που η εταιρεία Wallenius έθεσε σε υπηρεσία από το 1981. Οι διαστάσεις του είναι 199 μ. μήκος και ύψος 31 μέτρα μέχρι το ανώτερο κατάστρωμα, που του δίνει την εμφάνιση ενός τεράστιου πολυώροφου σταθμού αυτοκινήτων με 13 πατώματα.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Σωτήριο δάνειο στον Όμιλο Τούγκ

Μία όμας Τραπεζών αποφάσισε να στηρίξει το σοβαρώς κλυδωνιζόμενο γκρουπ του κ. Τούγκ δανειζόντας το με το σεβαστό ποσό των 275 εκατ. δολλαρίων, με το οποίο θα χρηματοδοτηθεί η παραλαβή 12 κοντεϊνερπλοίων του όμιλου, τα οποία θεωρούνται και το κλειδί για τη διάσωσή του. Στο γκρουπ των χρηματοδοτούσων Τραπεζών μετέχουν η Bank of China, Bank of Tokyo και η Hong Kong & Shanghai Bank οι οποίες προσφέρουν περί τα 30 εκατομ. δολάρια η καθεμία.

Το υπόλοιπο ποσό θα προέλθει από δύο αμερικανικές Τράπεζες και χρηματοδοτικούς οργανισμούς που έχουν ήδη χρηματοδοτήσει τις επιχειρηματικές δραστηριότητες του δαίμονου κ. Τούγκ, του οποίου οι όφειλές σήμερα υπολογίζονται σε 2,8 δισεκ. δολάρια.

PROMPT — PERFECT — MOST EFFICIENT

BÖTTCHER & GRÖNING



Rethwisch 15 · D · 2000 Hamburg 11 · Phones: 040/78518-0 — Telex: 2 163 364 bug d

YOUR REPAIR SHOP IN HAMBURG

Repair and Spare Part Service Contractors for:

Borsing — Fiat Diesel Motors — A.S. Bergens Motortechnik
Vorkstedter — Bergen Diesel Generating Sets — Normo
Diesel Propulsion Plants — Norwinch Hydraulic Deck
Machinery — Burmeister & Wain Marine Services — Sabroe
Ship Refrigerating — Rollumit Filters - France — Mitsubishi
Kakoki Kaisha Purifiers — Mitsubishi Exhaust -
Turbocharger "MET" — Mitsubishi UE Diesel Engines —
Akesaka - Mitsubishi Diesel Engines — Kobe - Mitsubishi
Diesel Engines — Kamome Pitch Propellers + Bow Thrusters — Yanmar Diesel Engines

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.





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 FSQ D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

Στό υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για έγγραφη στά έλληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των παρκατάω πλοίων:

— «Γουόρλντ Πρόντιζ», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο NO. 1131, 17.199 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «BALLARD SHIP-PING COMPANY» (κ. Παντ. Δράκαρης).

— «Γουόρλντ Πρόφειτ», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο NO. 1130, 17.199 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «BALHAM SHIP-PING COMPANY» (κ. Παντ. Δράκαρης).

— «Στάνταρντ Βέρτσιου», μπάκ κάρριερ, πρώην «Florence Virginia», υπό λιβεριανή σημαία, ναυπηγήσεως του 1973, 32.511 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «ONDA DEL MORTE SHIPPING COMPANY» (κ. Γεώργ. Γράτσος).

— «Βελοπούλα», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο είς Καβαχίρι, 18.000 τόν. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «ELETSON CORPORATION».

Αγοραπωλησίες

— Σέ ελληνικά συμφέροντα φέρεται πωληθέν τό στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Chevron Brussels» 259.355 τόν. d.w., 122.811 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί των 6,3 εκατ. δολλαρίων. Τό σκάφος παρέμενε παροπλισμένο τούς τελευταίους 18 μήνες.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάκ κάρριερ «Μάουντ Πύλιον» 68.350 τόν. d.w., 33.191 τόν. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής του 1978, έναντι ποσού περί των 3,3 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάκ κάρριερ «Μάουντ Όλυμπος»

26.900 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, έναντι ποσού περί των 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό μικτό μπάκ κερ «Chili» 145.015 τόν. d.w., 79.257 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 5,2 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό νηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Σκόπελος» 123.449 τόν. d.w., 56.988 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, σέ άγνωστη τιμή.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθησαν τά τρία φορτηγά τύπου SD-14 «Αθέρας» 15.241 τόν. d.w., του 1969, «Μύρτος» 15.317 τόν. d.w. του 1970 καί «Βαρδιάνοι» 15.180 τόν. d.w. του 1970, έναντι τιμής εν bloc περί του 1 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Μέ προορισμό τή διάλυση στην Ταϊβάν, έπωλήθη τό στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Χαβάη» 176.052 τόν. γκρός του 1974, αντί δολ. 107 ανά τόννο βάρους μέ παράδοση ως έχει μέ ζημίες στό Ντουμπάι.

— Επίσης μέ προορισμό τή διάλυση στην Φορμόζα έπωλήθη σέ Όλλανδούς τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Έλλεσποντ Έντερπράιζ» 319.226 τόν. d.w., 150.517 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, αντί δολ. 107 ανά τόννο μέ παράδοση Ντουμπάι, μέ έκτεταμένες ζημίες από πύραυλο.

— Στην Φορμόζα κατέληξε επίσης τό ελληνικό φορτηγό «Όκεανίς» 9.952 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, μέ ζημία στην κυρ. μηχανή, αντί δολ. 104 ανά τόννο βάρους.

— Τέλος, επίσης στην Φορμόζα έπωλήθη μέ τή διαμεσολάβηση Όλλανδών τό υπερδεξαμενόπλοιο «Σουπήριον» 134.011 τόν.

γκρός, 41.000 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1973, αντί δολ. 106 - 107 μέ παράδοση ως έχει στό Ντουμπάι.

Μετονομασίες

— Σέ «Νικόλας» μετονομάσθηκε τό δεξαμενόπλοιο «Σκόπελος» 56.988 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1974.

Υπό την κυανόλευκο τά νέα κρουαζιερόπλοια της Royal Cruise Line

Η εταιρία Royal Cruise Line γνωστοποίησε στό υπουργείο Ναυτιλίας ότι τά δύο νέα κρουαζιερόπλοια της πού ναυπηγούνται στην Δυτική Γερμανία θά ύψώσουν την Έλληνική σημαία. Επίσης ή εταιρία ευχαρίστησε τό YEN γιά τήν ταχύτητα μέ τήν όποία οι ύπηρεσίες του υπουργείου αντιμετώπισαν αίτημά της πού άφορούσε τήν έγκριση έγκαταστάσεως συστήματος «μεταβαλίου» έρματισμού στό έν λόγω πλοία της.

Η είσπραξη λιμενικών τελών

Μέ έγκύκλιο του YEN πός όλα τά λιμενικά Ταμεία γίνεται ύπενθύμιση όλων των διατάξεων πού ισχύουν γιά τό σύστημα είσπραξεως καί αποδόσεως των λιμενικών τελών καί έπισημαίνεται ή ευθύνη των ύπαλλήλων των λιμενικών Ταμείων γιά τή φροντίδα πού πρέπει νά καταβάλουν γιά τήν περιφρούρηση των συμφερόντων των Ταμείων, χωρίς νά διστάζουν νά κάνουν χρήση όλων των πειθαρχικών ή διοικητικών διατάξεων πού τούς παρέχει ή ισχύουσα νομοθεσία.

Στό μεταξύ δημοσιεύθηκε ή απόφαση μέ τήν όποία έγινε κατανομή ποσού 34.720.000 δραχμών στό λιμενικά Ταμεία ανάλογα μέ τίς ανάγκες τους. Τό ποσόν αυτό συγκεντρώθηκε μέ βάση τίς διατάξεις του Ν.Δ. 357/69 «περί έπιβολής τέλους έκ των πετρελαιοειδών ύπέρ των λιμενικών Ταμείων καί άφορά μέρος του ποσού πού είσπράχθηκε κατά τή διετία 1986-87.

Ίδρυση ΑΔΣΕΝ στό Γαλαξειδί

Στάλθηκε γιά δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως Προεδρικό Διάταγμα μέ τό όποιο προβλέπεται ή ίδρυση άνώτερης δημόσιας σχολής πλοιάρχων στό Γαλαξειδί.

Νέα άκτοπλοϊκή γραμμή

Γιά τή τόνωση της κίνησης στην βορειοανατολική Πελοπόννησο αλλά καί γιά τήν καλύ-

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

τερη έξυπνη χρήση των κατοίκων της περιοχής το υπουργείο Ναυτιλίας καθιέρωσε από τις 12 Ιουλίου νέα άκτοπλοϊκή γραμμή για Αίγινα — Άγκιστρι — Επίδαυρο που εκτελείται από τα Ε/Γ — Ο/Γ της γραμμής Άργος-ρωνικού.

Όμάδες εργασίας για θέματα ασφάλειας των Δ/Ε και πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα

Συγκροτήθηκε ομάδα εργασίας από αξιωματικούς του Λ.Σ. και εκπροσώπους των υπηρεσιών Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας και ΥΠΕΧΩΔΕ, της Π.Ν.Ο., της Ε.Ε.Ε., του Ν.Ε.Ε., του Τ.Ε.Ε. και άλλων φορέων με σκοπό τη μελέτη των θεμάτων ασφαλείας των Δ/Ε και την κατάρτιση των κανονισμών και των οδηγιών που χρειάζονται για τη ρύθμισή τους.

Συγκροτήθηκε και άλλη ομάδα εργασίας από αξιωματικούς του Λ.Σ. της ΕΛΑΣ, εκπροσώπους του ΓΕΝ, ΓΕΣ, του ΥΠΕΘΟ, της ΠΥΡΚΑΛ κ.λ.π. με σκοπό την μελέτη των θεμάτων ασφαλείας τόσο των πλοίων όσο και των επιβαινόντων σ' αυτά, καθώς και των γύρω περιοχών κατά την φορτοεκφόρτωση και μεταφορά με πλοία έκρηκτικών και πυρομαχικών.

Τά δεξαμενόπλοια μεταφορᾶς χημικών

Σε καμιά περίπτωση δεν θα δοθεί παράταση, ούτε θα υπάρξει άνοχη στην συμμόρφωση των υποχρέων δεξαμενοπλοίων για την μεταφορά χημικών στις απαιτήσεις του Παραρτήματος II της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL 73/78.

Σχετική απόφαση ελήφθη κατά την διάρκεια των εργασιών της 23ης συνόδου της Επιτροπής προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΙΜΟ που έγινε στο Λονδίνο από 7 — 11 Ιουλίου.

Μεταξύ των απαιτήσεων αυτών είναι ο εξοπλισμός των ανωτέρω δεξαμενοπλοίων με τα προβλεπόμενα πιστοποιητικά, βιβλία φορτίου, έγχειρίδια προτύπων απόρριψης επιβαλίων υγρών ουσιών, κατασκευαστικές μετατροπές κ.τ.λ. και ήδη από το ΥΕΝ στάλθηκε έγγραφο προς τις λιμενικές αρχές και τις εφοπλιστικές ενώσεις προκειμένου τα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του σχετικού Παραρτήματος μέχρι τις 6 Απριλίου 1987 όποτε πρόκειται να τεθεί σε ισχύ.

Τιμητική προαγωγή στον κ. Ξεν. Άντωνιάδη

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 1339/1983 και με όμοφωνη απόφαση του οικείου Συμβουλίου προήχθη στο βαθμό του Αντιναυάρχου Λ.Σ. εν αποστρατεία, ο Υποναύάρχος κ. Ξενοφών Α. Άντωνιάδης, ο οποίος συνεχίζει να παρέχει την πολύτιμη συνεργασία του στα «Ναυτικά Χρονικά»

Τοποθετήσεις λιμενικών

Από το υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος:

- Ο πλοίαρχος Άντών. Καλούδης στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.
- Οι αντιπλοίαρχοι Σπύρος Ίωνας στο κεντρικό λιμεναρχείο Κέρκυρας, Λάζ. Λαζαρίδης στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων,

Γεώργ. Τζούλης στην Άνωτερη Δημόσια Σχολή Έμπορικού Ναυτικού Ύδρας, Βασ. Τσανάκης στην Άνωτερη Δημόσια Σχολή Έμπορικού Ναυτικού Σκαρामαγκά και Άντων. Μανωλάκος στη Γενική Επιθεώρηση.

• Οι πλωτάρχες Κωνστ. Χατζημανωλάκος στο λιμεναρχείο Χανίων, Δημ. Φωτούχος στην ΑΔΣΕΝ Ρόδου, Νικ. Περγάμαλης στο ΥΕΝ.

• Οι υποπλοίαρχοι Ίωάν. Παπαδομιχελάκης στο λιμεναρχείο Άγ. Νικολάου, Άγγ. Μαργέλης στο λιμεναρχείο Πρέβεζας και στην εκεί ΑΔΣΕΝ, Χρ. Αποστολάκης στο λιμεναρχείο Σάμου, Άθαν. Κιατίπης στο κεντρικό λιμεναρχείο Βόλου, Κωνστ. Καραφωτιάς στη Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών.

• Οι ανθυποπλοίαρχοι Κωνστ. Μαρίνος Ξάνθος στο λιμεναρχείο Ήγουμενίτσας, Νικ. Σερέτης στο Γενικό Επιτελείο Έθνικής Άμυνας, Γρηγ. Κανελλόπουλος στο λιμεναρχείο Σπετσών και Ίωάν. Καραγιάννης στο κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς

• Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως το Π.Δ. με το οποίο αποστρατεύθηκαν ως «εὐδοκίμως τερματίσαντες την σταδιοδρομία τους» οι υποναύαρχοι Λ.Σ. Έμμ. Φαρούπος, Σταύρος Πολιτάκης, Άναστ. Δημαράκης, Χρήστος Τσαρούχης και ο Νικ. Καραγιάννης.

Επίσης αποστρατεύθηκε και ο αρχιπλοίαρχος Ήλίας Πιερράκος λόγω προαγωγής νεότερου του στον ανώτερο βαθμό.

• Προήχθησαν στον βαθμό του ανθυπασπιστή οι αρχικελευστές Λ.Σ. Νικ. Παπαχατζάκης, Γεώργ. Πανταλέζος και Δημ. Χρυσίδης.

Η Ένωση των θαλαμηπόλων εύχαριστεί

Η Διοίκηση της Πανελληνίας Ένωσης Θαλαμηπόλων Ε.Ν. εύχαριστεί μέσω του ναυτιλιακού τύπου τις εταιρίες «ΜΙΝΩΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ», «ΑΝΕΚ», «ΔΑΝΕ» για την θετική ανταπόκριση τους στις προσπάθειες της Ένώσεως για ανακύκλωση ενός αριθμού θαλαμηπόλων που υπηρετούν στο πλοίο τους.

Δύο επιβατηγά με υπεράριθμους επιβάτες

Με 246 επιβάτες υπεράριθμους κατέπλευσε, στις 21 Ιουλίου στο λιμάνι του Πειραιά το επιβατηγό «ΙΟΝΙΟ»

Το σκάφος έρχόταν από Μήλο — Σίφνο — Σέριφο — Κύθνο.

Την ίδια μέρα κατέπλευσε στον Πειραιά και το «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ» εκτελώντας το δρομολόγιο Μύκονο — Τήνο — Σύρο με 173 υπεράριθμους επιβάτες.

Από την αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας κινήθηκε η διαδικασία για την επιβολή κυρώσεων.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 13.796.000 δρχ. επέβαλεν τον Ιούνιο οι λιμενικές αρχές για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από τα πρόστιμα αυτά 6.700.000 δρχ. επιβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένα, 2.790.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα 2.145.000 δρχ. για ρύπανση της θάλασσας, 1.228.000 δρχ. για παραβάσεις του Κανονισμού ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, 648.000 δρχ. για μεταφορά υπεραριθμών επιβατών, 260.000 δρχ. για οδήγηση ταχυπλόων σκαφών χωρίς τις απαραίτητες άδειες και 25.000 δρχ. για παράβαση του νόμου που αναφέρεται στις ναυλώσεις θαλαμηγών.

• Πρόστιμο 150.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Χαλκίδας στον υπεύθυνο του εργοστασίου «Λάρκο Α.Ε.», για ρύπανση του κόλπου της Λάρυμνας με απόβλητα του εργοστασίου.

Πρόστιμο 300.000 δρχ. επέβαλε το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά στον πρώτο μηχανικό του με σημαία Σιγκαπούρης φορτηγού πλοίου «Dahlia» για ρύπανση θαλάσσιας περιοχής του πειραικού λιμανιού, με την απόρριψη 150 λίτρων πετρελαίου.

439 νέα φυλλάδια

Από τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ εκδόθηκαν τον Ιούνιο 439 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Τά επιδόματα του Οίκου Ναύτου

Τό ύψος των επιδομάτων που καταβάλλει ο Οίκος Ναύτου στους ασφαλισμένους του καθορίστηκε ως εξής για τό 1986:

- Επίδομα φυσιολογικού τοκετού ή με έμβρυουλκία σέ 40.000 δρχ. έναντι 30.000 δρχ. του 1985.
- Επίδομα τοκετού με χειρουργική επέμ-

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,

3119480 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

βαση (καισαρική τομή) σέ 70.000 δρχ. έναντι 55.000 δρχ. του 1985.

• Επίδομα άσθενείας έγγάμου σέ 33.000 δρχ. έναντι 30.000 πέρυσι.

5' Επίδομα άσθενείας άγάμου σέ 25.000

δρχ. έναντι 22.000 πέρυσι.

• Τά έπιδόματα λουτροθεραπείας, κηδείας καί κηδείας βρεφών, παραμένουν στίς 15.000, 50.000 καί 25.000 δρχ. αντίστοιχα, όπως καί τό 1985.

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές τών μπώνκερς όπως διαφορώθηκαν στίς 30/7/86. Τιμές δολ. ΗΠΑ. Πηγή: KRI-STENSONS PETROLEUM, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDo
Μόντρεαλ	67/69	74/76	150/156
Βοστώνης	62/68	65/71	115/118
N. Υόρκης	56.50/59	59/64	130/136
Φιλαδέλφειας	56/58	58/62.50	112/130
Βαλτιμόρης	58/60	61/65	130/131
Νόρφολκ	57/58	58/61	114/130
Σαβάννας	57/66.50	61/71	135/136
Τζάκσονβιλ	62/63	65/66	130/131
Π. Έβεργκλεϊτς	67/68	72/73	119/120
Τάμπας	60/62	62/64	115/118
Μόμπιλ	50.50/57	53/59	125/135
N. Ορλεάνης	48/53	50/55	115/135
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	50.50/51	53.50/54	125/126
Χιούστον	48/49	50/52	125/135
K. Κρίστι	58/59.75	60/62	125/126
Λός Άντζελες	38/43	39/46	110/135
Σάν Φραντζίσκο	40/43	45.50/46	120/130
Κολούμπια ρ./Πόρτλαντ	52/54	55/57	145/150
Σιάττλ	46/53	50/54	120/140
Βανκούβερ	70/74	75/80	170/175
Άγ. Εύσταθίου	59/61	64/66	140/145
Φρήπορτ/Μπαχάμας	58.50/59	61.50/62	130/131
Τρίνινταντ	70	82	143
Κρίστιμπαλ/Μπαλμπόας	61.50/62.50	64/65	155/157
Σαίντ Κρουά	12.35	12.45	22.35BBL
Βενεζουέλας	11.53	12.18	21.67BBL
Βραζιλίας	64	67	270
Άμβέρσας	45/46	49.50/50	94/95
Ρότερνταμ	45/46	49/50	89/90
Άμβούργου	45/46	49/50	94/96
B. Γαλλίας	51/53	57/59	107/109MTW
N. Γαλλίας	49/51	53/54	102/105MTW
Ίσπανίας	56/57	59/61	115/120MTW
Θέουτας	—	56.50/59	106/115MTW
Γένοβας	53/54	55/56.50	104/107
Αύγουστας	52/53	55/56.50	104/107
Πειραιώς	48/50	51/53	100/102
Σουέζ Κανάλ	60.50/61	60.50/61	144.50/145
Τζέντας	—	45/47	208/226.50
Νταμμάμ	—	45/47	208/220
Ράς Τανούρα	—	47	220
Κουβέιτ	48	49/52	140
Ντάρμπαν	—	46/47	250/255MTW
Σιγκαπούρης	48.50/49.50	51.50/52.50	84/86
Ίαπωνίας	67.50/69	69/73	155/160

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ

«ΧΘΕΣ, ΣΗΜΕΡΑ, ΑΥΡΙΟ»

Σέ έκαιοντασέλιδο κομψό εικονογραφημένο τεύχος πού μόλις κυκλοφόρησε, ό καθηγητής κ. Στρατής Άνδρεάδης φέρνει στή δημοσιότητα τή δραματική ιστορία του Όμίλου τής Έμπορικής Τραπεζής στήν τελευταία τριακονταετία.

Τό τεύχος αρχίζει μέ πρόλογο του κ. Άνδρεάδη, ό όποιος άφού σκιαγραφεί τήν προσφορά του στήν αναπτυξιακή πορεία τής μεταπολεμικής Ελλάδος, έκφράζει τήν έλπίδα ότι, ή σημερινή κρίση θά οδηγήσει στήν αναθεώρηση των άπόψεων γιά τό ρόλο των ιδιωτικών επενδύσεων στήν ανάπτυξη καί καταλήγει μέ τή διαβεβαίωση ότι «είναι διατεθειμένος καί έτοιμος νά αναλάβει τή δραστηριότητά του στόν τόπο».

Άκολουθεί τό Πρώτο Μέρος, τό όποιο άνατρέπει στήν περίοδο πού ή κάθε επιχείρηση του Όμίλου υπήχθη στή διοίκηση του κ. Άνδρεάδη μέχρι τό έτος 1975. Έμπορική Τράπεζα, Ίονική καί Λαϊκή Τράπεζα, Τράπεζα Πειραιώς, Τράπεζα Άττικής, Τράπεζα Έπενδύσεων, Βιομηχανία Φωσφορικών Λιπασμάτων, Βιομηχανία Χυμών καί Κονσερβών, Βιομηχανία σάκκων, Ναυπηγεία Έλευσίνος, Ξενοδοχείο Χίλτον καί Άσφαλιστικές Έταιρίες (Φοίνις, Ίονική, Γενικές Άσφάλειες) άπαρτίζουν ένα τεράστιο επιχειρηματικό συγκρότημα του όποιου ή άνοδική πορεία καί ή αναπτυξιακή συνεισφορά έκτίθεται μέ ένα σύντομο ιστορικό καί μέ άδιάφευστα στατιστικά στοιχεία. Καί τό Μέρος αυτό κλείνει μέ τό Κεφάλαιο των «Άνώνων Ένεργειών» στό όποιο διεκτραγωδεύεται τό χρονικό τής διώξεως του Όμίλου καί προσωπικά του Στρατή Άνδρεάδη στή διετία 1975-1976.

Στό Δεύτερο Μέρος αναλύεται ή οικονομική κατάσταση έκάστης των άνωτέρω επιχειρήσεων στήν περίοδο 1975-1985 πού τή διαχείρισή τους ανέλαβαν διοριζόμενες διοικήσεις. Σέ στατιστικούς συγκριτικούς πίνακες δείχνεται ή δυσμενής οικονομική εξέλιξη στά διάφορα μεγέθη (μετοχές, κεφάλαια, ύπάλληλοι, έξοδα, κέρδη, μέρισμα) καί τονίζεται ή άδυναμία ούσιαστικής συμβολής τους στήν οικονομία του τόπου.

Τό τεύχος κλείνει μέ μία «Πρόκληση - πρόταση» στήν όποία ό κ. Άνδρεάδης, πιστεύοντας ότι άποτελεί γενική διαπίστωση ή άνάγκη δυναμικών καί ρηθικελεύθων μέτρων, έκφράζει τήν πεποίθηση ότι ό Όμιλος τής Έμπορικής Τραπεζής «θά μπορούσε καί πάλι νά διαδραματίσει πρωταγωνιστικό καί καθοδηγητικό ρόλο, στήν οικονομική ανάπτυξη τής Ελλάδος».

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

Av. Corrientes 538

Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel: 394.5612, 394.3992

394.3991, 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

Λειτουργεί το δίκτυο VHF/FM ΙΟΝΙΟΥ ΠΕΛΑΓΟΥΣ

Τέθηκε σε κανονική λειτουργία το ραδιο-τηλεφωνικό δίκτυο VHF/FM του υπουργείου Ναυτιλίας στο Ιόνιο Πέλαγος, το οποίο λειτουργούσε μέχρι τώρα πειραματικά. Με το δίκτυο αυτό παρέχεται η δυνατότητα στις λιμενικές αρχές του Ιονίου να επικοινωνούν και με φορητό ακόμη VHF, με πλοία που βρίσκονται μέχρι και 200 ναυτικά μίλια μακριά. 'Ακόμη, τα πλοία που πλέουν στην περιοχή θα μπορούν να επικοινωνούν μεταξύ

τους, καθώς και με τα περιπολικά σκάφη του Λ.Σ. ή με ναυαγοσωστικά - ρυμουλκά που πλέουν στην περιοχή, σε μεγάλες αποστάσεις. 'Όλες οι επικοινωνίες θα γίνονται στο διεθνή δίαυλο.

Στό μεταξύ ανακοινώθηκε από το YEN ότι με την εγκατάσταση ραδιοτηλεφωνικού - ραδιοτηλεγραφικού πομπού βραχέων κυμάτων πολύ μεγάλης έμβειας στον 'Ασπρόπυργο θα είναι δυνατή η απ' ευθείας επικοινωνία με όλα τα ελληνικά πλοία σε οποιαδήποτε περιοχή του κόσμου.

'Εγχειρίδιο εκπαίδευσης

Την 1.7.1986 τέθηκαν διεθνώς σε ισχύ οι τροποποιήσεις 1983 της SOLAS 1974. Με τις τροποποιήσεις αυτές, μεταξύ άλλων, αντικαταστάθηκε εξ ολοκλήρου το κεφάλαιο III που αναφέρεται στα Σωστικά Μέσα των πλοίων.

Τό νέο κεφάλαιο εφαρμόζεται στα «νέα πλοία», δηλαδή εκείνα που θα κατασκευασθούν μετά την 1.7.1986. Στα υπάρχοντα πλοία, δηλαδή εκείνα που κατασκευάστηκαν πριν την 1.7.1986 εφαρμόζεται το κεφάλαιο III και SOLAS 1974 και ώρισμένες διατάξεις του νέου κεφαλαίου και ειδικότερα:

1) από 1.7.1986 οι διατάξεις των κανονισμών 8, 9, 10, 18, 25 και όρισμένες του Κανονισμού 19.
2) Μέχρι 1.7.1991 οι διατάξεις των Κανονισμών 6.2.3, 6.2.4, 21.3, 21.4, 26.3, 27.2, 27.3 και 30.2.7.

Ο Κανονισμός 18 προβλέπει ότι όλα τα πλοία θα εφοδιάζονται με έγχειρίδια εκπαίδευσης που θα είναι σύμφωνα με τον κανονισμό 51. Τα έγχειρίδια αυτά θα βρίσκονται σε κάθε καπνιστήριο ή αΐθουσα ψυχαγωγίας ή και σε κάθε καμπίνα πληρώματος. Τό έγχειρίδιο μπορεί να αποτελείται από περισσότερους τόμους ενός τόμου και θα περιέχει οδηγίες και πληροφορίες για τα σωστικά μέσα των πλοίων και τη μεθόδευση επιβίωσης. 'Ορισμένες από τις πληροφορίες μπορούν να παρέχονται με οπτικοακουστικά μέσα.

Τό έγχειρίδιο δεν έχει σκοπό να εκπαιδεύσει τό πλήρωμα αλλά να τό ενημερώσει με συνοπτικές οδηγίες για τόν εξοπλισμό του πλοίου, τη χρήση, τις διαδικασίες και τις μεθόδους για τήν επιβίωση.

Όπως προβλέπει ο Κανονισμός 51 στό έγχειρίδιο επεξηγούνται λεπτομερώς τά ακόλουθα:

1. Ο τρόπος που φοριούνται οι σωσίβιες ζώνες ή οι στολές έμβαιπτισης ανάλογα με

τήν περίπτωση.

2. ή συγκέντρωση στους καθορισμένους σταθμούς.

3. ή επιβίβαση, καθαίρεση και απομάκρυνση των σωστικών σκαφών και λέμβων διάσωσης.

4. ή μέθοδος καθαίρεσης από τό έσωτερικό του σωστικού σκάφους.

5. ή απελευθέρωση από τις συσκευές καθαίρεσης.

6. οι μέθοδοι και ή χρήση διατάξεων προστασίας σε περιοχές καθαίρεσης, όπου χρειάζεται.

7. ο φωτισμός στις περιοχές καθαίρεσης.

8. ή χρήση όλου του εξοπλισμού επιβίωσης.

9. ή χρήση όλου του εξοπλισμού άνιχνευσης.

10. με τήν βοήθεια εικόνων, ή χρήση των ραδιοσυσκευών σωστικών μέσων.

11. ή χρήση των πλωτών άγκυρών.

12. ή χρήση της μηχανής και των εξαρτημάτων της.

13. ή ανάκτηση των σωστικών σκαφών και λέμβων διάσωσης περιλαμβανομένων της τοποθέτησης και στερέωσης στις θέσεις τους.

14. οι κίνδυνοι έκθεσης στις καιρικές συνθήκες και ή ανάγκη θερμού ήματισμού.

15. ή καλύτερη χρήση των μέσων του σωστικού σκάφους για τήν επιβίωση.

16. οι μέθοδοι διάσωσης, περιλαμβανομένης της χρήσης του εξοπλισμού διάσωσης ελικοπτερου (άρτανες, κάλαθοι, φορεία) των σωστικών καθισμάτων και σάκκων μεταφοράς των ατόμων στην ξηρά και των ορμιδοβόλων συσκευών του πλοίου.

17. όλες οι άλλες ενέργειες που περιέχονται στον πίνακα διαίρεσης και στις οδηγίες ανάγκης.

Σέ καλό δρόμο τά 'Ελληνικά Ναυπηγεία

Τά 'Ελληνικά Ναυπηγεία ανακοίνωσαν ότι σύμφωνα με μία πρώτη απόλογιστική έκθεση δραστηριότητας των Ναυπηγείων Σκαμαγκά, που καλύπτει τήν περίοδο από 1 'Ιανουαρίου — 31 Μαΐου 1986, έπιβεβαιώνονται οι προβλέψεις ότι τά 'Ελληνικά Ναυπηγεία, κάτω από μία συνετή διοίκηση και με εξασφαλισμένη τήν εργασιακή ειρήνη, μπορούν να αναδειχθούν σε μία δυναμική και συναλλαγματοφόρα επιχείρηση που μπορεί να προσφέρει πολλά στην εθνική μας οικονομία.

Η απόλογιστική έκθεση ή οποία συντάχθηκε με βάση τό πρόγραμμα δραστηριότη-

τας της εταιρίας για τό 1986 (που αποτελεί μέρος του δετούς προγράμματος - επιχειρηματικού σχεδίου της εταιρίας) ανάμεσα σ' άλλα, κάνει τις εξής αισιόδοξες διαπιστώσεις από τη δράση της εταιρίας μέσα στό πρώτο πεντάμηνο του 1986:

• Τά έσοδα της εταιρίας από έπισκευές έφτασαν τά 10.989.000 δολάρια και αναφέρονται σε δεξαμενισμούς και έπισκευές 74 πλοίων. Τά έσοδα είναι αύξημένα κατά 1 εκατομμύριο δολάρια από εκείνα που είχαν προϋπολογισθεί από τό επιχειρηματικό σχέδιο της εταιρίας.

• Τά έξοδα της εταιρίας εμφανίζονται μειω-

μένα κατά δύο εκατομμύρια δολάρια έναντι ενός εκατομμυρίου δολλαρίων που τό επιχειρηματικό σχέδιο έθετε ως στόχο για τό τέλος του 1986.

• Τό προσωπικό της εταιρίας στό τέλος του Μαΐου 1986 ήταν 3.951 άτομα έναντι 4.347 τήν 1η 'Ιανουαρίου. Πράγμα που αποδεικνύει ότι χωρίς να γίνει καμία άνατία απόλυση, ή πολιτική παροχής κινήτρων για έθελουσία έξοδο και ή σύναψη σε νέες προσλήψεις, θα αποδώσουν τό επιδιωκόμενο αποτέλεσμα να περιοριστεί μέχρι τό τέλος του χρόνου τό προσωπικό σε ρεαλιστικά επίπεδα άπασχόλησης που εκτιμώνται σε 3.700 άτομα (σημερινή δύναμη 3.895).

• Σημαντική βελτίωση τέλος παρουσιάζει και ό τομέας μάρκετινγκ της εταιρίας. Στην περίοδο που καλύπτει ή έκθεση ό αριθμός των προσφορών για έπισκευές έφθασε τις 226, απ' τις οποίες υλοποιήθηκαν σε παραγγελίες 48, δηλαδή ποσοστό 21%, που είναι κατά πολύ μεγαλύτερο από τό αντίστοιχο ποσοστό (8-12%) που ίσχυε τή στιγμή έκπόνησης του επιχειρηματικού σχεδίου και του προγράμματος δραστηριότητας.

Έκτός όμως από τά ένθαρρυντικά άπολογιστικά στοιχεία της έκθεσης του πρώτου πενταμήνου, υπάρχουν και μία σειρά ακόμα που καθιστούν αισιόδοξες τις προοπτικές. Συγκεκριμένα:

• Αύξήθηκε τό κεφάλαιο της εταιρίας κατά 58,3 εκατομμύρια δολάρια, πράγμα που θα βοηθήσει σημαντικά τήν άπρόσκοπτη ροή χρηματοδότησης και τη βελτίωση των εγκαταστάσεων του ναυπηγείου.

• Αρχίζει να εφαρμόζεται τό σύστημα της διπλής ειδίκτητητας των εργαζομένων και της πολλαπλής άπασχόλησης που θα συμβάλει στη μείωση του κόστους των προσφερομένων υπηρεσιών και γενικά στό νοικοκύρεμα του ναυπηγείου.

• Σύντομα αναμένεται να αποδώσει καρπούς ή εκπαίδευση των εργαζομένων, που γίνεται με χρηματοδότηση και της ΕΟΚ και άφορά τη βελτίωση της παραγωγικότητας. Στό σχετικό πρόγραμμα συμμετέχουν 1.100 εργαζόμενοι, από τους οποίους 250 νέοι, κάτω των 25 έτών. Ο προϋπολογισμός της δαπάνης για τήν εφαρμογή του προγράμματος είναι 270 εκατομμύρια δραχμές από τά όποια τά 145 αποτελούν τή συμμετοχή της ΕΟΚ.

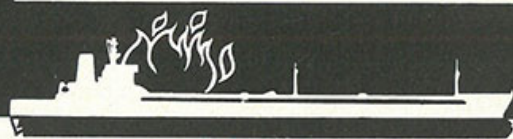
• Μέσα στον Αύγουστο υπολογίζεται να άποδοθούν σε λειτουργία οι δεξαμενές Νο. 2 και 5. Οι δεξαμενές αυτές, που βρίσκονται υπό έπισκευή, έλπίζεται ότι θα αύξήσουν τόν όγκο των έπισκευών πλοίων κατά 40%. Οι εργασίες επαναλειτουργίας των δεξαμενών έντάσσονται στό πρόγραμμα άνασυγκρότησης του ναυπηγείου που συντάχθηκε και εφαρμόζεται από τις πρώτες μέρες της επανλειτουργίας του.

• Δρομολογήθηκαν οι διαδικασίες για τήν έναρξη του προγράμματος μετασκευών και νέων κατασκευών του Πολεμικού Ναυτικού. Ήδη από τις 26 'Ιουλίου εκτελούνται έκτεταμένες έπισκευές και μετασκευή του όπλικού συστήματος στό άντιτορπικό «'Αποστόλης».

• Συνεχίζονται οι διαπραγματεύσεις για ναυπηγήσεις μιας μεγάλης σειράς άλιευτικών σκαφών, για συμπαραγωγή στη ναυπήγηση μιας άλλης σειράς πλοίων τύπου «'Ιπτάμενα», για μετασκευές έπιβατικών σε κρουαζιερόπλοια κ.ά.

Και παράλληλα συνεχίζονται ή σχεδίαση, οι δοκιμές και ή παραγγελία υλικών για τή ναυπήγηση των τεσσάρων πλοίων-ψυγείων.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΥΣΙΑ ΜΠΑΙΗ	Μάλτας	10.229	1963	Συγκρούστηκε στη Τσιταγκόγκ, στις 12/7 με το μπάλκ κάρριερ «ΜΙΤΟ».
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙΙ	Παναμαϊκή	4.713	1977	Ανέφερε βλάβη της κυρίας μηχανής στη Μπαλμπόα, στις 10/7. Αναλήφθηκαν επιτόπιες επισκευές.
ΛΙΜΝΙΑ	Κυπριακή	7.827	1969	Κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας, προσέκρουσε σε λιμενοβραχίονα, στο Τσουκζίνγκ, στις 17/6 και υπέστη έλαφρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΜΑΡΑΘΩΝ	Κυπριακή	6.034	1975	Κατά το ταξίδι Γκοσέκ για Ούντεβάλα, έμφορτο μεταλλεύματος χρωμίου, υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή, στις 10/7. Κατέπλευσε εις Πειραιά για επισκευές.
ΟΡΑΪ'ΟΝ ΙV	Παναμαϊκή	9.111	1975	Προσάραξε στη Γκόρντον Ρήφ, στο Στενό Τιράν, στις 14/7 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ	Παναμαϊκή	8.848	1973	Ανέφερε ζημία στη μηχανή, στο Κολόμπο, στις 16/7.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΣΛΕ'Υ'	Έλληνική	13.363	1970	Επιθεωρήθηκε συνεπεία ζημίας στο πηδάλιο, στο Ρίο Ιανέιρο, στις 11/6.
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	Έλληνική	22.172	1984	Προσάραξε στο Όζάμις Σίτυ, στις Φιλιππίνες, στις 23/7 και αποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων στις 25/7.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V	Κυπριακή	20.238	1973	Ανέφερε ζημιές στη μηχανή και ελασματοουργικές ζημιές συνεπεία προσαράξεως στις 25/7, στο Χάμπτον, χωρίς να γνωσθούν λεπτομέρειες.
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	Έλληνική	30.077	1973	Ροζάριο για Παρανάγουα, προσάραξε και υπέστη ρήγμα στα διπύθμενα, στον π. Παρανά, στις 14/7. Ρυμουλκήθηκε στο Σ. Νικόλας για επιθεώρηση.
ΡΟΛΛΟΝ	Έλληνική	38.611	1973	Κατά τον απόπλου από Ροζάριο δια Ρόττερνταμ, στις 12/7, απώλεσε τήν μία άγκυρα.
ΣΑΝΜΠΗΜ	Κυπριακή	16.456	1973	Προσάραξε στο Μαρακάμπο, στις 13/6 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	Έλληνική	11.442	1975	Αγκυροβολημένο στην Καζαμπλάνκα, στις 22/7, συγκρούστηκε με το μπάλκ κάρριερ «Oceanic Confidence» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΠΟΛΙΚΟΝ	Κυπριακή	118.460	1973	Εβλήθη υπό ιρακινού πυραύλου, κενό φορτίου, στο Χάργκ, στις 28/7 και υπέστη πυρκαϊά που κατεστάλη υπό του πληρώματος.
ΣΤΙΛΙΚΟΝ	Παναμαϊκή	103.176	1968	Προσάραξε έμφορτο στο Σεμάγκα Μπαίη, στις 7/6 και υπέστη ρήγμα στην πλώρη. Αποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Μπαχραϊν.

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALISTelexes: 23867 or 21017 FAROS - AR
21331 ARGO AR.Paraguay 886, 5th Floor
1957 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4132996 - 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Στά πολύ προσφάτως διαμορφωμένα χαμηλά επίπεδα ζήτησης χωρητικότητας και ναύλων κινήθηκε ή διεθνής ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά τη διάρκεια του δευτέρου δεκαπενθήμερου του Ιουλίου.

Η ζήτηση χωρητικότητας για σιτηρά, άργη κατά κανόνα με σποραδικές εκλάμψεις, σημείωσε νέες χαμηλές τιμές με τα δολ. 7.50/7.35 για τό πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία και τα δολ. 4.75 για τό αντίστοιχο προς Κόντινεντ ταξίδι.

Ανάξια λόγου ή κίνηση στις Μεγάλες Λίμνες, τό ίδιο και ή της Δυτικής Ακτής/Β. Ειρηνικού. Κάποια ζωηρότητα από Πλέιτ και Ν. Βραζιλία με τούς 50.000 τόννους για Κόντινεντ στά δολ. 8.30 φίο. Αριθμός φορτίων από Β.Ευρώπη για Μεσόγειο και Έρυθρά Θάλασσα απέιχε από τού νά στηρίξει αποφασιστικά τήν αγορά. Τέλος, σημειώσαμε κάποια εξαγωγική δραστηριότητα της Κίνας προς Ίνδονησία, ιδίως στο μέγεθος των 15.000 τόννων.

Ελάχιστα, έχει κανείς νά σημειώσει για τούς γαιάνθρακες, που ελάχιστα ακούστηκαν στην ελεύθερη αγορά, με σαφώς μειωμένους ναύλους. Οι 80.000 τόννοι από Ακτή Ατλαντικού ΗΠΑ για Νότια Ιταλία στά δολ. 2.90 περίπου και οι 30.000 τόννοι για Νότια Κορέα στά δολ. 12. Από τήν Αυστραλία, οι 140.000 τόννοι για Κόντινεντ πλήρωναν δολ. 6.

Η Αυστραλία ήταν μεταξύ των πρωταγωνιστών στις εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμερο. Από Δυτ. Αυστραλία, οι 100.000 τόννοι για Ήν. Βασίλειο και ή αυτή ποσότητα για Β. Ισπανία πλήρωναν αντίστοιχα δολ. 6.20 και 6.35 φίο. Οι 80.000 τόννοι από Δυτ. Αφρική για Κόντινεντ πλήρωναν δολ. 2.70 ανά τόννο.

Άπραξία στη ζάχαρη με ελάχιστες κυκλοφορούσες εντολές και ακόμα λιγότερες ναυλώσεις. Η κλασική μεταφορά από Άγιο Μαυρίκιο για Λονδίνο πλήρωνε λιρ. 13 για 14.000 τόννους.

Πενιχρή και ή λίστα των ναυλώσεων για

λιπάσματα με περισσότερο αριθμό πράξεων για λογαριασμό της Ίνδικης Κυβέρνησης.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ανάλογα προς τήν ναύλωση ταξιδίου ήσαν και τά φαινόμενα που κυριάρχησαν στην αγορά των χρονοναυλώσεων.

Με ελάχιστη απόκλιση από τά γενικώς χαμηλά μισθώματα, ή περιοχή της Άπω Ανατολής λειτούργησε με κάποιο ρυθμό, ιδίως στον τομέα των μέσου μεγέθου μπαλκάρριερς.

Πλοίο 40.000 TDW κλείστηκε από Ν.Α. Ασία για Δυτ. Αφρική στά δολ. 3.400 ήμερησίως, ενώ οι 45.000 TDW από Ν.Α. Αυστραλία για Ιαπωνία πληρώθηκαν δολ. 3.250 πλέον ballast (δολ. 55.000).

Δυσκολότερη ή κατάσταση στον Ατλαντικό όπου οι 35.000 TDW συμφωνούσαν τό χαμηλό δολ. 2.700 για κυκλικό Ατλαντικού. Λίγο μικρότερο πλοίο δεχόταν δολ. 3.200 από Κόλπο ΗΠΑ για Άν. Μεσόγειο.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ενώ οι τιμές του άργου πετρελαίου δέν έχουν ακόμα σταθεροποιηθεί, ζωηρό έξακολουθούσε τό ενδιαφέρον για πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια (VLCC) στην περιοχή του Περσικού Κόλπου.

Ο αριθμός όμως των διαθέσιμων μονάδων του είδους είναι πολύ μικρός, μόλις υπερβαίνει τόν αριθμό των δακτύλων των δύο χειρών για τό τέλος Ιουλίου.

Όπως δήποτε, ή όλη κατάσταση βρίσκεται μακριά από κάθε μορφή πανικού, γεγονός πού πιστοποιείται από τούς «λογικούς» ναύλους πού καταβάλλονται και πού απέ-

χουν από τά πρόσφατα επίπεδα αιχμής. Έτσι, οι 260.000 τόννοι πλήρωναν WS 31 για δυτικές όψιόν, WS 33 για ανατολικές και WS 35 για Έρυθρά Θάλασσα.

Η ζήτηση στη Μεσόγειο σαφώς όδηγεί προς κάποια ύφεση, άν και τά επίπεδα των συμφωνουμένων ναύλων είναι ακόμα αξιόλογα. Μιά ένδομοσογειακή μεταφορά 80.000 τόννων πλήρωνε WS 117 για φόρτωση περί τό τέλος του μηνός.

Εύρυθμη ή ζήτηση στη Δυτική Αφρική όπου οι 120.000 τόννοι για Κόντινεντ ή Μεσόγειο πλήρωναν WS 50.

Η κάπως δύσκολη για τούς ναυλωτές κατάσταση στον Περσικό όδήγησε πολλούς έξ αυτών στην Βόρειο Θάλασσα με αποτέλεσμα τήν αναζωπύρωση του ενδιαφέροντος στην περιοχή και τό κλείσιμο Ικανού αριθμού ναυλώσεων. Οι 80.000 τόννοι για διάφορους προορισμούς ΗΠΑ πλήρωναν WS 63-68, ενώ τοπική μεταφορά 65.000 τόννων πλήρωνε WS 95.

Κανονική, τέλος, μπορεί νά χαρακτηριστεί ή κίνηση στην Καραϊβική, όπου οι 75.000 τόννοι για ΗΠΑ (Ατλ.) πλήρωναν WS 74.

Ποικιλία φορτώσεων και προορισμών στά καθαρά φορτία, αποκλείει συνοπτική θεώρηση, δημιουργεί όμως κλίμα ενδιαφέροντος και δίνει ζωή στά αντίστοιχα πλοία.

Από τόν Περσικό, οι 55.000 τόννοι για ΗΠΑ πλήρωναν WS 105 με όψιόν Κόντινεντ αντί WS 110. Γενικά, Περσικός, Μεσόγειος, Β. Ισπανία, Άπω Ανατολή και Ν.Α. Ασία, Καραϊβική, ύπήρξαν τό θέατρο δραστηριότητας σέ ποικιλία τύπων φορτίων προς διάφορους προορισμούς.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΚΑΨ: Ποταμό Μισισσιππή 16.000

τον. σιτηρά Μαρακάϊμπο, δολ. 190.000 κατ' αποκοπή φίο, 4 ήμέρες/600 τον. φορτοεκφόρτωση, Ιουλίου 17-21.

ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ: Βορείως Ρίβερ Πλέιτ με συμ-

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

πλήρωση Μπουένος Άϊρες 25.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 16,75, 2.000/1.000 το. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 25-31.

ΠΡΩΤΑΓΚΟΝΙΣΤ: Ντουλούθ/Σουπήριος 13.000 τον. ηλίσσπορος άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 22,50 φίο 4 ημέρες/800 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 19-23.

ΑΚΡΟΝ: Τουμπαράο 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 3,30 φίο, φόρτωση κλίμακας/15.000 τον. εκφόρτωση, Αύγουστου 10-20.

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ: Άμερ. Κόλπο 14.656 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 9,50 φίο, 3 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 15-18.

ΝΤΕΡΜΠΥ: Βορ. Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Βραζιλία 50.000 τον. γεννήματα Λισαβώνα/ Άμ-βούργο, δολ. 430.000 κατ' άποκοπή, 14 ημέρες, Αύγουστου 5-12.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ: Άμερ. Κόλπο 18.000 τον. περίπου γεννήματα Άλγερία, δολ. 12,50 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Ιουλίου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΛΟΤΟΥΣ: Βρέμη καί Άμβέρσα 9.123 τον. σιτηρά Ταγγέρη, δολ. 11,75 με δύο λιμάνια εκφόρτωσης, 2.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές Αύγουστου.

ΘΕΟΚΗΤΩΡ: Ρίτσαρντς Μπαίη 110.000 τον. περίπου γαϊάνθρακες 'Ιαπωνία, δολ. 6,35, 15.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 15-25.

ΑΡΕΘΟΥΣΑ II: Γκέντ 27.000 τον. σιτηρά Τυνησία, δολ. 6,25 φίο, 4.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 17-18.

ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ: Άκαμπα 14.500 τον. λιπάσματα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 10,25 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 16-22.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.668 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 2.275 την ημέρα.

ΣΗΜΠΕΡΝΤ: 67.688 τον. d.w. του 1974, παράδο-

ση Γιβραλτάρ 'Ιουλίου 25-30, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου καί Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Σκώ, δολ. 2.500 την ημέρα.

Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ: 20.000 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη 'Ιουλίου, έπαναπαράδοση Μεγ. λίμνες, δολ. 3.600 την ημέρα.

ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ: 35.112 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαίη Αύγουστου 15-25, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ: 13.635 τον. d.w. του 1972, παράδοση Βουλώνη 'Ιουλίου 24-25, έπαναπαράδοση Άλεξάνδρεια/ Πόρτ Σάιθ, δολ. 2.650 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ: 34.800 τον. d.w. του 1982, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο 'Ιουλίου 25-29, ένα κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού με έπαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 2.700 την ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ: 39.402 τον. d.w. του 1985, παράδοση Κοσιχάνγκ/Ντονούλα Αύγουστου 4-14 έπαναπαράδοση Ντακάρ, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΠΥΡΡΟΣ: 26.670 τον. d.w. του 1977, παράδοση Καζαμπλάνκα Αύγουστου 10-15, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 2.400 την ημέρα.

ΦΑΔΕΡ: 27.573 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιμ-μινγκχα Αύγουστου 4-8, έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/ 'Ιαπωνία, δολ. 2.250 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ: 27.090 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γλασκώβη, Αύγουστου 4-6, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Ειρηνικό/ Άπω Άνατολή, δολ. 2.250 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΡΙΣΤ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Ντός Μπόκας 200.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ισπανική Μεσόγειο WS 24, Αύγουστου 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Ντζένο 87.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 75, 'Ιουλίου 24.

ΑΣΤΥΠΑΛΕΑ: Τουρκικό λιμάνι Μεσογείου 22.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 170, όψιόν Μεσόγειο WS 180, 'Ιουλίου 29.

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ: Σκίκντα 25.000 τον. νάφθας ΗΒ/Κόντινεντ WS 165, όψιόν Μεσόγειο WS 175, 'Ιούλιο.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Κοβένας 53.000 τον. μέ-

ρος φορτίου, άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 78, 'Ιουλίου 31.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Κοβένας 53.000 τον. μέρος φορτίου άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 78, 'Ιουλίου 29.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ: Κίνα 60.000 τον. μέρος φορτίου, Χαβάη WS 82,5, Αύγουστου 9.

ΠΕΝΤΕΑΗ: Μίνα άλ Φαχάλ 100.000 τον. Μοχα-μέντια, WS 70 'Ιούλιο.

ΑΞΙΟΣ: Μεσόγειο 30.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 150, όψιόν Μεσόγειο WS 170, όψιόν άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 137,5, 'Ιουλίου 25.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Καϊό ντέ Άρκας 65.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 91,5, 'Ιουλίου 24.

ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ: Σίντι Κερίρ 126.000 τον. 'Ιταλία, WS 54,5, 'Ιουλίου 23.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Μπάιο Γκράντε 38.000 τον Σαβάννα, WS 135, 'Ιουλίου 27.

ΕΘΝΙΚ: Περισκό Κόλπο 260.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 27,5, 'Ιούλιο.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περισκό Κόλπο 265.000 τον. Άϊν Σούκχνα, WS 34-36 'Ιούλιο.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Μπετζαία 60.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 75, όψιόν Μεσόγειο WS 80, 'Ιουλίου 25.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Κοβένας 53.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 75, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 80, 'Ιουλίου 27.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Έκουαντόρ 49.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 77,5, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 82,5, όψιόν Λάς Μίνας WS 90, 'Ιούλιο.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου Χάβρη, έμπιστευτικοί όροι, 'Ιουλίου 25.

ΑΛΑΝΤΙΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Άνατολ. άκτή ΗΒ 66.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδιναβία WS 80, 'Ιουλίου 19.

ΠΛΟΥΤΟ: Κόντινεντ 30.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 127,5 'Ιουλίου 23.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Ρας Τανούρα 260.000 τον. Άϊν Σούκχνα, WS 36, 'Ιούλιο.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Σιρρί Άϊλαντ 125.000 τον. μέρος



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

φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ WS 55, όψιόν Μεσόγειο WS 62, 'Ιούλιο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ: Ρας Τανούρα 88.500 τον. μέρος φορτίου Φίλιππίνες, WS 54, 'Ιούλιο.

ΡΟΔΟΣΗ: Ρότερνταμ 25.000 τον. μέρος φορτίου, Σκανδιναυία WS 180, 'Ιουλίου 25.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 130.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 23, 'Ιουλίου 20.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Γιάμπο 38.000 τον. καθαρά Μεσόγειο WS 132, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 117, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 112, 'Ιούλιο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τον. νάφθας Κόντινεντ WS 160, όψιόν Μεσόγειο WS 170, άμεση.

ΟΧΑ'Ι'Ο: Κάιο ντέ Άρκας 67.500 τον. μέρος φορτίου Σαίντ Τζέημς WS 87,5, 'Ιουλίου 18.

ΕΙΡΗΝΗ: Μπράς Ρίβερ 130.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 47,5, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 45, 'Ιουλίου 24.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ: Περιοικό Κόλπο 29.000

τον. καθαρά Τζέντα, WS 175, 'Ιούλιο.

ΛΑΡΝΑΚΑ: Τζουμπάιλ 35.000 τον. καθαρά Τζέντα, WS 150, 'Ιούλιο.

ΜΑΝΤΩ V: Σιγκαπούρη 26.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 155, Αύγουστου 5.

ΕΛΛΙΝΑ II: Λαβέρα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 162,5, τέλη 'Ιουλίου.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: Σκίνντα 28.000 τον. καθαρά άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 140, 'Ιουλίου 28.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Έσκραβος 87.000 τον. Μάρκουσ Χούκ, WS 75, όψιόν Άμερ. Κόλπο/ Καραϊβική WS 72,5, Αύγουστου 2.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Μπετζαία 45.000 τον. μέρος φορτίου, Βαντό WS 117,5, Αύγουστου 1.

ΕΛΙΤ: Δυτ. Άφρική 100.000 τον. μέρος φορτίου, Άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 75, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 70, Αύγουστου 3.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Άρζου 120.000 τον. Ρότερνταμ, WS 60, 'Ιουλίου 29.

ται τόσο χαμηλά ώστε 15.000 TDW του 1975 νά προσφέρεται στα δολ. 750.000 χωρίς νά βρίσκει αγοραστή.

Μακριά από τά μέτρα της «συμβατικής» δημοσιογραφίας, ίσως πρέπει εδώ νά έπισημάνουμε τήν αναγκαστική άπουσία πολλών «δυνάμει» αγοραστών από τά τεκταινόμενα, αγοραστών πού οί πρόσφατες τριβές τους μέ τίς διανεϊστριες Τράπεζες κρατούν μακριά από κάθε νέα πρόσκτηση πλοίων.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Παρά τήν εύλογη άπουσία ίκανού αριθμού καί όγκου δεξαμενοπλοίων πρός διάλυση, χαρακτηριστική ήταν ή έλλειψη ενδιαφέροντος έκ μέρους τών διαλυτών. Καί εις μέν τό χώρο της Άπω Άνατολής, τούτο μπορεί καί πρέπει νά αποδοθεί στην ήδη υπερβολική συγκέντρωση χωρητικότητας πού περιμένει επί σχετικά μακρό χρονικό διάστημα τή διάλυση της αυξανόντας έτσι τό κόστος για τό διαλυτή.

Τούτο αναφέρεται κυρίως στην Ταϊβάν καί, κατά δεύτερο λόγο, στην Νότια Κορέα, ένώ διαρθρωτικές μεταβολές καί συναλλαγματικά προβλήματα συγκρατούν τό αγοραστικό ενδιαφέρον της Κίνας στό επίπεδο πού κομψά αποκαλούμε «έκλεκτικό».

Άν θελήσουμε νά μιλήσουμε μέ αριθμούς τά δολ. 110-120 πληρώνονται στην Ταϊβάν για 8.000-15.000 τόννους μέ παράδοση δύο μηνών ένώ μόνο δολ. 105-107 διατίθενται για πλοίο ξηρού φορτίου 6.500 τόννων.

Η Ίνδία ήδη έκδηλώνει ενδιαφέρον μέχρι καί για 8.000 τόννους (όχι παροπλισμένα πλοία) μέ ιδέες περί τά δολ. 103-105.

Άντίθετα, τό Πακιστάν δέν έχει ακόμα διαμορφώσει τήν μετά τούς μουσώνες αγοραστική του τακτική καί σήμερα ψιθυρίζονται τά δολ. 92-98 για μέσου μεγέθους φορτηγά πλοία.

Στό Μεσογειακό χώρο, πρωταγωνιστικό ρόλο έπαιξε ή Τουρκία μέ τρεις ή τέσσερις αγορές, δεξαμενοπλοίων καί ξηρού φορτίου, της τάξεως τών 8.000-10.000 τόννων σέ τιμές κυμαινόμενες μεταξύ δολ. 70-82. Εικάζεται όμως, ότι τό ενδιαφέρον είναι παροδικό καί ότι θά ακολουθήσει νέα άνάπαυλα.

Οι αγοραπωλησίες

Ξεφεύγοντας από τήν πρόσφατη πρακτική της άπαρίθμησης καί όνομαστικής μνείας τών κυριωτέρων πράξεων της υπό εξέταση περιόδου θά προσπαθήσουμε σήμερα μέσα σέ λίγες γραμμές νά περιγράψουμε τήν εικόνα του τομέα τών αγοραπωλησιών κάτω από τίς γνωστές συνθήκες της ναυλαγοράς, τή χρηματοδοτική άσφυξία, τήν έλλειψη ή, μάλλον, τόν περιορισμένο αριθμό προσφερομένων άξιολόγων πλοίων καί, ιδίως, τήν άπουσία κάθε σοβαρής προοπτικής για τό έγγγυ ή τό μεσοπρόθεσμο μέλλον.

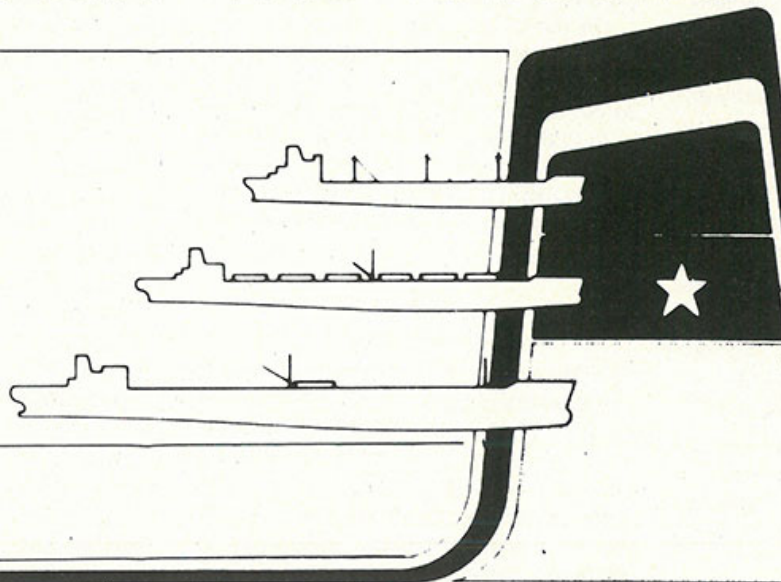
Η προσοχή μας έπικεντρώνεται στα δεξαμενόπλοια, όπου οί πρόσφατες «παχειές άγελάδες» της ναυλαγοράς χάρισαν κάποια αισιοδοξία για τό μέλλον καί έκαναν μιά τωνωτική ένωση οικονομικής εύρωστίας σέ όσους τουλάχιστον φρόντισαν, ή μπόρεσαν, νά έχουν κατάλληλα πλοία, έτοιμα τήν κατάλληλη ώρα. Έντεϋθεν καί τό αγοραστικό ενδιαφέρον πού, όπως πάντοτε, γίνεται λιγότερο «ένδιαφέρον» όταν έρχεται άργά, άπό εκεί καί ή όπότομη αύξηση τών αξιών. Τά μεγάλα καί τά μοντέρνα πλοία τράβηξαν ι-

διαίτερα τήν προσοχή τών αγοραστών, πού σέ πολλές περιπτώσεις πλήρωσαν κάποιο πρίμ για τήν άπόκτησή τους.

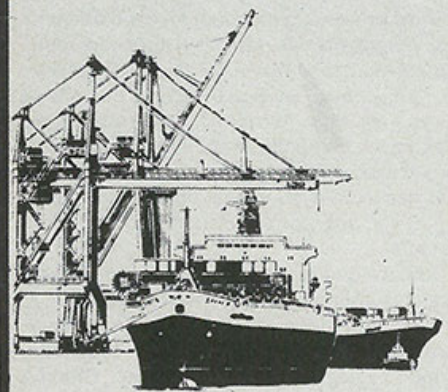
Άντίθετα, ή έλάχιστη ύποσχόμενη ναυλαγορά ξηρού φορτίου δέν ύπαγορεύει τήν σκοπιμότητα νέων προσκτήσεων πλόν τών περιπτώσεων καιρικοπισμού (έστω καί μέ τήν καλή έννοια του όρου). Έτσι, σημειώσαμε μεγάλη κίνηση σέ «άρχικές» διαπραγματεύσεις καί επιθεωρήσεις, πού βρίσκονται σέ άναντιστοιχία μέ τόν περιορισμένο αριθμό τών τελικών πράξεων, γεγονός πού έξηγείται τόσο από τήν συγκέντρωση του ενδιαφέροντος πολλών αγοραστών σέ λίγες σχετικά μονάδες όσο καί από τά χρηματοδοτικά ή άλλα κωλύματα της τελευταίας στιγμής. Μία ακόμα άναστολή, τήν όποία άξίζει νά σημειώσουμε, είναι ή προερχόμενη από τήν άναμονή μεγάλου αριθμού νέων πτωχεύσεων στό προσεχές μέλλον, πράγμα πού σημαίνει συγκράτηση τών αξιών σέ χαμηλά επίπεδα.

Σέ πλήρη σχεδόν άδράνεια καί ή κίνηση στα πλοία γενικού φορτίου (tweendeckers, multipurpose), τών όποιων οί άξίες βρίσκον-

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



NAFTIKA CHRONIKA



THE EEC FLAG

On May 29, the EEC acquired its own flag — 12 gold stars on a light blue ground, representing the Community's twelve members. The new flag has already made its appearance over EEC buildings and member countries have the right, although not the obligation, to fly the EEC flag side by side with their national flag on public buildings.

It remains to be seen whether the EEC flag will fly over the sterns of ships and we wonder what the answer would be if an imaginative shipowner made an official request to place one of his ships under the EEC flag.

The idea is not entirely an original one. It cropped up about thirty years ago when the cargo ship "Iron Shield" sailed into Long Beach harbour flying the U.N. flag. At the time, a U.N. official had said that the U.N.O. was legally entitled to register merchant ships but avoided doing so for "procedural reasons".

In any case, the EEC, under international law, is not barred from registering ships and, as it has many headquarters, it could also have many different registries. Luxembourg, although landlocked, would probably be preferred. We should not forget that the new international convention on the law of the sea provides that any state, regardless of whether it is landlocked or not, has the right to operate ships which fly its flag on the high seas.

ACCEPTING PRESENT DRYCARGO FREIGHT RATES DIMINISHES PROSPECTS FOR IMPROVEMENT OF MARKET CONDITIONS

Freight rates in the dry cargo shipping market have sunk to such absurd levels that it has become difficult to see how shipowners can justify chartering their ships at these rates. As long as there are owners willing to fix at these levels there can be no prospect whatsoever of any improvement in today's conditions.

In making an appeal to all owners, Bruce Farthing, Consultant Director of the International Association of Dry Cargo Shipowners — INTERCARGO — stated "we wish to make a very serious appeal to all owners, whether or not they are members of the Association, to thing very deeply and earnestly before fixing at these rates. We realise that the shipowning industry is largely made up of individualists and that competition is fierce. It is easy to understand, therefore, that individual owners may well be reluctant to take steps which would benefit their competitors. But these consi-

derations should now take second place in the critical situation in which the industry finds itself.

In the view of the Chairman of Inter-cargo, Menis Karageorgis, the implications of any long term continuation of the present situation are unacceptable, not just for the shipping industry, but for everybody. "Unless owners are prepared to halt the present suicidal acquiescence to market conditions" he declared "we shall be looking at the demise of independent shipowners as we know them today. State controlled subsidised fleets will become increasingly in evidence to fill the vacuum left by a bankrupt industry, with the inevitable consequence of higher costs for the trading community, coupled with less efficiency".

Think very deeply before fixing at these rates is the earnest plea from Inter-cargo. If enough owners say No, the market must improve substantially.

INCREASE IN IDLE BULKERS WHILE TANKERS CONTINUE IMPROVING

According to figures released by Lloyds of London, the total capacity of tonnage in lay up has decreased despite an increase in the number of bulk carriers who became idle due to the continuous downward trend of the drycargo market.

It is estimated that approximately 750,000 tonnes of bulk carriers have been added to the list increasing the total to 850 vessels of 9.13 m tonnes from the June 1 figure of 795 vessels of 8.17 m tonnes. The number of bulk carriers has now risen to 144 vessels of 4.05 m tonnes representing 44% of the dry total and 12% of the total idle tonnage.

On the other hand, more than 3 million tonnes of tankers have left lay up berths, bringing the total idle fleet down to 207 vessels of 24.5 tonnes compared with 226 vessels of 28.25 m tonnes last month. Included in this figure are 66 vessels over 200,000 tonnes representing 80% of the tanker total and 58% of the overall total.

CONSOLATION

The French, in an attempt to console themselves perhaps from seeking the survival of their merchant fleet by instituting registries in remote islands under their control in the south Indian Ocean and elsewhere, point out that they are not alone in this respect. "You have only to take a glance", they say, "at ships

that have recently visited our anchorages, to appreciate this fact". And they point to a Danish product carrier proudly flying the flag of the Faroe Islands, to many British ships flying the flags of the Bahamas, the Cayman Islands, and many other more obscure possessions and, finally, to Dutch ships which fly the flags of former Caribbean colonies such as Aruba and Curacao.

CAR CARRYING SHIPS

There are divergent opinions on the future of ships that have been specially built to carry new cars. Norwegian shipowners have invested a great deal of money in building a significant number of ships capable of carrying 4-5,000 cars. Among these owners, some believe the market will soon decline, while others consider there will be a continuing demand for this type of vessel. It is generally acknowledged, however, that the orders for car carriers are in excess of current requirements although one should take into account the fact that various bulkers are being presently used for this purpose and that these will be made obsolete by the new, specialised car carriers that are to be delivered within a year.

Two other factors that should be taken into account are that American shipowners are expecting their share in the number of Japanese cars imported into the USA and that South Korea is planning the construction of many new units of this type in its shipbuilding programme.

MERCHANT SHIP CRUISES

Cruises on merchant ships are once more coming into fashion. These are not conducted on a dirty old tramp steamer with an unshaven crew and a villainous captain such as *Hollywood* has often brought to the screen but on ultra-modern, diesel powered motorships with comfortable passenger accommodation and an excellent cuisine. A cruise on a such a ship could cost today anything between forty and a hundred dollars a day compared to two hundred dollars a day on a proper cruise ship. (The rate for a first class cabin on the *Queen Elizabeth* is \$ 750 a day). And the forty dollars a day on cargo ship includes three square meals a day with wine and proper service. Also, passengers can buy drinks at duty free prices and dine nightly at the captain's table.

Unfortunately, there are no fancy brochures to tout such cruises and you get to hear of them only by word of mouth advertising. But it is a growing trade and it can be safely said that some 1,000 passengers are carried on merchant ships every year.

GREEK KNOW — HOW

The Arabian shipbuilding and repair centre, Arab Shipbuilding and Repair Yard (ASRY) is expecting a marked improvement in productivity following the appointment of Dr. Anthony Antoniou as production chief. Dr. Antoniou's technical and administrative experience goes back a long way and includes seven years as head of planning at Skaramanga Yard. This should prove useful to his new job with ASRY, as will his connections with the Greek shipping community from which ASRY draws much of its custom.

During the first third of 1986, ASRY managed to work at 90% of capacity in

spite of the slump in the repair market and this was particularly pleasing to the Yard's management which had not seen such results since 1983. It is to be noted that in February alone, there were six large vessels under repair at ASRY totalling 2 million dwt.

NO INCREASE IN PANAMA CANAL TOLLS UNTIL MID 1988

According to an official announcement from the Panama Canal Commission the budget for operating the Canal until the end of September 1988 contains no increase in tolls.

The Commission's chairman stated that the canal agency has projected sufficient revenue to operate and thus, no increase in tolls will be necessary for fiscal year 1988. The last toll increase, only the fourth since the canal opened almost 72 years ago, became effective on 12th March 1983.

FALL OF INTEREST RATES PROVIDES WAYS OF FIXING FINANCE COSTS

Interest rates have fallen dramatically in the past year; it is possible that further medium term falls may be experienced, but it would be prudent to recall the upturn risks and consequent adverse effects on financing cost of ships and shipping projects.

Short term Eurodollar interest rates are currently at an attractive low of around 7 per cent per annum. That means that in the first year of a typical 5 year loan being repaid by equal semi annual instalments of principal, the interest cost (excluding margin) to the borrower will be around 33 per cent of the amount of principal to be repaid in the year. But if the loan is on a simple floating rate basis and interest rates rose to 20 per cent (remember 1981), the interest cost would rise to 95 per cent of the principal

50 YEARS AGO

— The total number of tankers of 1000 grt. and over in the whole world is 1,475 of 9,195,052 grt. of these, 372 (2,314,052 grt.) are British; 388 (2,489,725) are American and 229 (1,657,782) are Norwegian.

— We are informed from Goteborg that the Gotaverken Yards have received an order from Mr. Aristotle S. Onassis to build a 15,200 dwt. diesel powered tanker.

— The ss "Georgios Mantakas" arrived at Tromsø in ballast from Spitzbergen with a broken foremast. Repair work began immediately.

— A request had been received in Athens from the Egyptian Government for shipmasters possessed of certificates equivalent to a British master's certificate who are required to take command of large tugboats operating in Suez and Port Sudan.

— The world freight market was lively during the entire past fortnight with a strong demand for ships to carry grain cargoes from the Plate following the bad harvest in North America.

(Naftika Chronika No. 135 1/8/1936)

cost in the first year, or would increase the total finance cost of a ship (principal and interest) by nearly 50 per cent in the year. The lender's margins or spreads by comparison are insignificant in a shipowner's budget projections. How should a shipowner protect himself against such a rise in interest rates, which may do worse than destroy the profitability of his ship?

If a shipowner contracts a newbuilding, he may be able to obtain fixed rate dollar funding from the yard or its government, typically of 80 to 90 per cent of contract price, over 8 to 9 years, at an interest cost of about 8 to per cent per annum on the declining balance (plus

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

the cost of any bank guarantee he may have to provide). But the availability of fixed rate finance at 8 to 9 per cent per annum (plus any guarantee costs) no longer looks like an incentive to contract a newbuilding if there are other ways to fix finance costs or limit them to comparable levels. If you can do that the question of buying new or secondhand depends (quite properly) only on more practical criteria like price and suitability of the vessel.

Based on current Eurodollar rates, if the shipowners borrowed for repayment in one lump sum in 5 years' time, he could fix interest at something over 8%

per cent per annum. His bank would prefer some repayment meanwhile, so he could fix interest on the declining balance at a composite rate (basically an average of the rates applicable to individual tranches fixed from drawdown until their respective repayments as instalments of principal) of between 7 and 8 per cent plus the lender's margin or spread depending on the repayment schedule.

10TH ANNIVERSARY OF MARITIME SATELLITES

July 9th marked the tenth anniversary

of maritime satellite communications.

The first recorded call took place on 9 July 1976 from the "Deep Sea Explorer", off Madagascar, to the United States via the coast earth station at Southbury, Connecticut, and a Marisat system satellite over the Atlantic Ocean.

The satellites of the Marisat system, owned and operated by the U.S. Comsat General Corporation, were leased by INMARSAT when it began operations in 1982.

Today, INMARSAT is an international cooperative venture with 46 member countries and has confirmed plans to launch the second of its satellites aboard an Ariane 4 launch vehicle.

Further, INMARSAT will renew leases on the three Marisat maritime communications satellites from Comsat General Corporation of the U.S.A.

The new lease arrangement was approved by the INMARSAT Council — comprising representatives of many of the international cooperative's 46 member countries — meeting in London in July just hours after the tenth anniversary of the first maritime telephone call via Marisat.

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 "Tagewa 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.

DRYDOCKS upto 100,000 TDW in a convenient location



Four drydocks and adequate repair berths with upto-date dockside and workshop facilities.

- * Annual refits to major repairs and conversions.
- * Tank cleaning and gas freeing.
- * Emergency repairs round the clock.
- * Underwater hull cleaning.

Most dynamic & modern shipyard in the region of Indian Sub-Continent.

- * Prices competitive
- * Engineers, Technicians and workmen fully trained.

*Contact us for
bunkers & other
supplies as well*



COLOMBO DOCKYARD (PTE) LTD.

P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka
Phone: 522542, 522461-5. Telex: 21269 COLDCK CE
Cable: COLDCK

In Piraeus please contact:

CHRIS MARINE, Mr. C. Papatheodorou — Tel.: 4178181, — Tlx: 24 1015 CRIS GR



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρτου - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ. = δεξαμενόπλοιο - μ) = μικτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α 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
ΑΓΙΑΞ 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	10469
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

ΑΘΛΩΝ...	79	10428
ΑΘΩΛ ΦΟΡΡΕΣΤ...	67	17418
Α'ΒΑΛΙ...	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ...	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)...	75	74878
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ...	76	12498
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ...	64	5931
Α'Ι'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ...	74	16006
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ...	76	11084
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ...	84	16800
Α'Ι'ΑΝΤ ΣΤΑΡ...	76	15947
Α'Ι'ΑΝΤ ΤΖΕΜ...	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)...	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ...	68	16715
ΑΙΟΛΟΣ...	71	9885
Α'Ι'ΡΗΝ Σ ΓΚΑΛΦ...	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ...	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΕΝΤ...	68	9710
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ...	81	10714
Α'Ι'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
ΑΚΟΥΑΦΑΙΝΘ...	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. Μπιλιμπό 13/5	
α. Παναμά 12/4	
α. Β. Γαλλία 30/6	
α. Λονδίνο 21/6	
προς Κούβα	
α. Μοντεβιδέο 10/5	
αργεί Πειραιά	
α. Τζέντα 8/5	
πρ. «Ζεα»	
αργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 12/5	
α. Άμστερνταμ 15/5	
α. Ρίτσαρντ Μπαί 4/5	
στο Ρότερνταμ	
δ. Παναμά 18/6	
αργεί Πειραιά	
α. Π. Καμπέλο 16/4	
α. Πειραιά 9/5	
ύψωσε παναμαϊκή	
α. Βρέμη 26/6	
α. Ταϊτσούνγκ 29/4	
αργεί Πειραιά	
αργεί Έλεουσίνια	
α. Πειραιά 16/5	
α. Γάνδη 3/5	
αργεί Έλεουσίνια	
προς Άνναμπα	
α. Ρίο Άντρεο 24/4	
α. Βενετία 9/5	
προς Βικτώρια	
στην Ταρτού 1/6	
αργεί 18άκη	
προς Άλεξάνδρεια 26/4	
προς Πειραιά 30/4	

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

α. Χιούστον 30/4	
α. Γκιζόν 27/4	
προς Καναδά 4/6	
προς Ρωσία 21/4	
προς Ίταλια 23/4	
α. Λός Άντζελες 14/5	
α. Πειραιά 9/5	
προς Βραζιλία 6/5	
α. Σάν Φραντίζκο 25/6	
α. Ν. Υόρκη 8/5	
προς Κίνα 6/5	
ΕΤΑ Τουρκία 22/6	
α. Βαρκελώνη 12/5	
α. Έλεουσίνια 7/6	
α. Πειραιά 21/4	
ΕΤΑ Βελγιο 30/6	
ολική απώλεια	
α. Σουέζ 9/4	
αργεί Πειραιά	
α. Ρότερνταμ 9/5	
στην Κορέα 15/5	
αργεί Έλεουσίνια	
α. Χαλκίδα	
α. Κοτόν 30/5	
εγκαταλείφθηκε	
αργεί Έλεουσίνια	
α. Βοστώνη 20/5	
δ. Παναμά 5/6	
α. Γάνδη 4/6	
α. Λεμεσό 14/6	
α. Κπέμε 26/5	
α. Διαμάντε 12/6	
α. Ίταλια 15/6	
α. Άμβέρσα 20/6	
α. Φουκουγιάμα 9/6	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Ν. Τουτίκριν 13/6	
α. Μόντρεαλ 11/6	
αργεί Έλεουσίνια	
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	20955

ΑΜΑΖΟΝΙΑ...	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ...	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ...	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ...	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΙΣ...	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ...	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ...	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ...	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ...	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 ΓΚΛΟΡΥ...	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
ΑΝΑΦΗ...	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 ΩΚΕΑΝΙΑ...	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ...	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ...	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ...	70	9981
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ...	76	16646
ΑΝΘΟΣ...	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ...	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ...	72	10527
ΑΝΝΑ...	76	16438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)...	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ...	74	8915
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ...	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ...	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ...	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I...	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ...	77	16356
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ...	67	24829
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ...	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ...	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ...	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ...	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ...	85	25300
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'Ι'Τ Ν...	86	23300
ΑΝΤΕΛΜΑΡ...	72	6866
ΑΝΤΟΥΛΕΤΤΑ...	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ...	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ...	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ...	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)...	86	18000

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

δ. Σουέζ 16/6	
α. Άντεν 28/5	
α. Σιμονοσέκι 13/6	
στο Λάγος 7/6	
α. Βουλώνη 2/6	
αναμένει Γιβραλτάρ 31/5	
ΕΤΑ Ρότερνταμ 2/7	
α. Φόρ 3/6	
α. Άμστερνταμ 31/5	
αργεί Έλεουσίνια	
στο Άσσάμπ 28/5	
ΕΤΑ Σιγκαπούρη 14/6	
α. Χαραχόλμεν 14/6	
δ. Σουέζ 29/6	
α. Καράτι 26/5	
ΕΤΑ Ρεσίφ 12/6	
α. Πενσάκολα 5/6	
α. Λονδίνο 2/6	
α. Λίβερπουλ 7/6	
ΕΤΑ Καναδά 15/6	
α. Σαγκάη 25/5	
α. Όιτα 19/6	
α. Γιοκχάμα 27/5	
α. Κολούμπια 1/6	
α. Σουέζ 14/6	
α. Κολομπο 8/6	
α. Νανάμπο 16/6	
προς Μπαγκκόχ 22/6	
α. Ντάρμπαν 16/4	
α. Τεργέστη 16/6	
α. Λεμεσό 16/6	
α. Μπανγιούλ 5/6	
α. Ρουέν 18/6	
α. Μπ. Άιρες 3/6	
α. Ντάρμπαν 15/6	
α. Βανκούβερ 6/6	
α. Φιλαδέλφεια 31/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γιοκχάμα 13/6	
αργεί Άμβούργο	
δ. Παναμά 7/6	
α. Άμβέρσα 24/6	
α. Τζουμπάιλ 16/6	
α. Γιοκχάμα 31/5	
στο Καράτι 10/6	
α. Ίταλια 27/6	
α. Τάραντα 9/6	
αργεί Πειραιά	
δ. Ντόβερ 13/6	
α. Σιγκαπούρη 10/6	

α. Βενετία 24/6	
α. Ντάρμπαν 13/6	
αργεί Έλεουσίνια	
α. Σιγκαπούρη 25/5	
αναμένει Γιβραλτάρ 12/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Παραγιός 4/6	
α. Όζακα 11/6	
έπωληθη άλλοδαπούς	
α. Πειραιά 8/67	
αργεί Πειραιά	
ΕΤΑ Ντάρμπαν 18/6	
α. Σαγκάη 2/6	
αργεί Πειραιά	
ΕΤΑ Σιγκαπούρη 12/6	
αργεί Πόρτομπουρ	
προς Βραζιλία 7/6	
α. Ν. Όρλεάν 11/6	
α. Σάν Λορέντζο 8/6	
α. Λός Άντζελες 16/6	
ναυπηγ. Σασέμπο	
δ. Σουέζ 12/6	
α. Πειραιά 10/6	
α. Νταμμάμ 7/6	
α. Σακάντε 8/6	
α. Γένοβα 11/6	
προς Φάλασινγκ 28/5	
υπό ναυπήγηση	

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19278
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	65	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38611
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341
ΑΤΑΛΑΝΤΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5888
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993

ΑΦΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18843
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16636
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098
ΒΙΛΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΖ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989

α. Ν. 'Υόρκη 4/6	
ε. Σουηδία 11/6	
ε. Κεηπτόουν 11/6	
α. Σιγκαπούρη 10/6	
ε. Ντουάλα 1/6	
δ. Σουέζ 21/5	
α. Σ. Λορέντζο 7/6	
ΕΤΑ Κορέα 10/6	
ΕΤΑ 'Αμστερνταμ 29/6	
ΕΤΑ Βομβή 17/6	
ναυπηγ. Τόκυο	
ΕΤΑ 'Ιταλία 29/6	
α. Σάλλομ Βόε 20/6	
ε. Πειραιά 20/5	
μετ. «Sunray» (Μβ)	
ε. Πειραιά 12/5	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Πειραιά 30/12	

στη Σουηδία 17/6*	
στο Τάιν 18/6	
α. Πειραιά 17/5	
στο Φλάσσιγκ 11/6	
α. Ταγκονούρα 31/5	
άρχει 'Ιθάκη	
άρχει Πειραιά	
α. Γιουροπόρτ 20/6	
άρχει 'Ελευσίνα	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γουλιμγκτον 12/6	
μετ. 'Αρχων» (κ.)	
ε. Ν. 'Υόρκη 15/6	
στο Τάιν 20/6	
ε. Μπαλμπόρα 16/5	
άρχει Στυλίδα	
άρχει Στυλίδα	
άρχει Στυλίδα	
ε. Καλαμπάρι 3/6	
ΕΤΑ Βραζιλία 8/7	
ΕΤΑ 'Ισπανία 10/7	
ε. Ρίο Γκράντε 15/6	
α. Ντάρμπαν 30/5	
α. Λός 'Αντζελες 2/4	
α. Σιγκαπούρη 11/6	
αναμένει 'Ινδονησία 31/5	
α. Αύγουστα 2/6	
ε. Σαγκάι 4/6	
α. Βικτόρια 17/5	
ναυπηγ. 'Αϊόι	
δ. Πόρτ Σάιτ 18/6	
ΕΤΑ Μονρόβια 4/7	
α. Μπρισμπίαν 15/6	
α. 'Αμβέρσα 17/6	
α. Ν. 'Υόρκη 4/6	
δ. Κωνσταντινούπολη 26/5	
α. 'Ανκόνα 17/6	
στην 'Αμβέρσα 3/6	
α. Λέγκχορν 5/6	
α. Χάμπτον ρόδες 14/6	
α. Λονδίνο 11/6	
α. Τζέντα 9/6	
πρ. «Voyager»	

ΕΤΑ Μπαχρέιν 2/7*	
στη Γαλλία 25/6	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Βενετία 8/6	
α. Λονδίνο 30/5	
πρός Τουρκία 12/6	
α. Φουτζέιρα 8/6	
ΕΤΑ Τσιβάν 24/5	
ε. Βομβή 10/6	
α. Κολόμπο 23/5	
α. Σιγκαπούρη 9/6	
ε. 'Αμβέρσα 17/6	
δ. Γιβραλτάρ 16/6	
άρχει Γάνδη	
άρχει Πειραιά	
ΕΤΑ Ν. 'Ορλεάνη 10/7	
ε. Φουτζέιρα 28/5	

στην Καλκούτα	
α. Πειραιά 6/6	
άρχει Τρινκομάλη	
άρχει 'Αργοστόλι	
ε. 'Ιαπωνία 21/6	
ε. Σετσουμπά 5/6	
στη Βενετία	
ε. Ρότερνταμ 1/4	
πρός 'Ιαπωνία 19/6	
ΕΤΑ Λός 'Αντζελες 24/6	
ναυπηγ. Καβαχίρι	
ε. Παρανάγκουρα 6/6	
α. Ντάρμπαν 18/6	
ε. Γερμανία 30/6	
α. Φλάσσιγκ 30/5	
άρχει Πειραιά	
ε. Φιλαδέλφεια 12/6	
διάλυση Κίνα	
δ. Ντόβερ 13/6	
στο Λόγος 19/5	
α. Λέγκχορν 17/6	
α. Φέλιξτσο 15/6	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
άρχει Στυλίδα	
δ. Ντόβερ 12/6	

ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783

ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΑΛΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		

ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟΥ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚ	72	43479
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ	81	11503
ΓΟΥΑΙΝ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ	77	16278

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958

άρχει Στυλίδα	
άρχει Πειραιά	
α. 'Αμστερνταμ 16/6*	
α. Ροζάριο 5/6	
α. 'Αμστερνταμ 5/6	
α. Νιούκαστλ 7/6	
α. Τομπάτα 14/6	
α. Γιβραλτάρ 6/6	
άρχει 'Ηγουμενίτσα	
α. Μπαχράιν 31/3	
άρχει 'Ελευσίνα	
στο Ντάρ ες Σαλάμ	
ε. Πειραιά 4/4	
α. Ν. 'Ορλεάνη 29/5	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/8	
ε. Χάβρη 19/6	
ε. Ντάρμπαν 17/6	
ε. 'Ανγκρα ντό Ρέις 12/6	
ε. 'Αμβούργο 27/5	
στο Σουέζ 24/5	

δ. Π. Σαίτ 10/6	
στον Πειραιά	
α. Μπαχράιν 20/6	
α. Σαβάννα 16/6	
ΕΤΑ Περαικό 24/6	
α. 'Αμβούργο 17/5	
ε. 'Ιταζάι 5/6	
ε. Πειραιά 10/6	
ε. Φουτζέιρα 15/6*	

ε. Γδύνια 15/6*	
ε. Βαλτιμόρη 13/6	
άρχει Πειραιά	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/6	
α. Τσιταγκόγκ 31/5	
ε. Πειραιά 27/6*	

α. Ν. 'Ορλεάνη 8/6*	
ε. Χάμπτον 14/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 21/5	
δ. Κωνσταντινούπολη 31/5	
ε. Φρητάν 25/5	
α. Γκάλβεστον 24/5	
ε. Μομπίλ 12/6	
ΕΤΑ Βραζιλία 2/7	
ε. Σουηδία 30/5	
ε. Μπουένια Βεντούρα 29/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/6	
α. Ούνο 29/5	
δ. Κωνσταντινούπολη 3/6	

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597	ἀναμένει Μαρόκο 14/6
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	ἀργεί Γαλαξίδι
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	πρὸς Κουβέιτ 29/5
ΔΙΑΣ	71	16379	α. Λός "Αντζελες 6/5
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166	α. Άντοφαγκάσα 9/6
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	ε. ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Άμβούργο 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. Ύορκη 11/6
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Μαπούτο 12/5
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398	α. Ντάρμπαν 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. Ίκονια 6/6
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Γιουροπόρτ 4/6
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Λιβύη 13/6
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	πρὸς Γιβραλτάρ ΕΤΑ 24/6
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στή Σιβιταδέσια
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. Νταμόρ 13/6
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Μόρεχεντ Σίτυ 9/6
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713	α. Χιούστον 4/6
ΕΛΕΝΗ	75	16421	α. Θεούτα 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	68942	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 Ἑλλάδα 12/6
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στὶς Μπίτερ Λέικς
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΫ	62	6846	ἀργεί Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	12315	α. Ντάρμπαν 17/6
ΕΛΛΗ	76	11282	α. Φουτζέιρα 3/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	α. Πενάγκ 5/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ			
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135	ε. Κολούμπια 16/6 *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237	στή Βενετία 24/6 *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΙΕΡ	78	36237	α. Άαμπρεάδ 11/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	α. Τάραντα 9/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Νιούκασλ 7/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605	ε. Κελητάνον 17/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ	85	16605	στή 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	στό Ντακόρ 25/6
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Γιβραλτάρ 23/4
ΕΛΠΙΣ	82	35561	πρ. «Bulb H.»
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	α. Σίδνεϋ 13/6
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	ἀργεί Πειραιά
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Άμβούργο 20/6
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Σ. Τζών 15/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208	α. Μπ. Άϊρες 11/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	74	13687	α. Σιγκαπούρη 3/6
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Βανκούβερ 4/6
ΕΠΛΟΡΕΡ	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 Ἰσπανία 4/6
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942	ε. Πειραιά 19/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844	α. Γάνδη 17/6
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ	76	11321	α. Άκαγιούτλα 13/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	ε. Μόντρεαλ 15/6
ΕΥΗ Λ.	67	14569	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Ντάρμπαν 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 Στιλβό
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ἀργεί Πειραιά
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Ν. Όρλεάνη 13/6
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	α. Ρίο Τανέρο 11/6
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Σάλλομ Βόε 26/5 *
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Άμβέρσα 3/6 *
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	α. Μπ. Άϊρες 15/5
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Λύττελτον 8/6
ΖΕΤΤΑ	71	20516	ἀργεί Πειραιά
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	ε. Ν. Όρλεάνη 13/6
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Όζακα 10/6
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856	πρ. «Κόρμεν Φορτούνα»
ΖΙΝΙ	76	11348	δ. Γιβραλτάρ 29/5
ΖΥΓΟΣ	76	19166	α. Λός Άντζελες 18/5
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	ε. Πωλβό
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719	α. Φιλαδέλφεια 13/6

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Νόρνεχαμ 5/6
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700	ΕΤΑ Πόρτ Νουάρ 7/7
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018	μετ. «Άλκιμνη»
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ	84	16794	δ. Ντόβερ 12/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052	στό Άντεν
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρ. «Kerwave»
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Ντάνκαν Μπαϊν 10/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	ΕΤΑ Μασσαλία 7/7
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	στήν Άλγερία 4/6
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Πόρτλαντ 10/5
ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	76	9444	πρὸς Όκλαντ 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
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ	73	69904	α. Χόβρη 14/6
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	πρὸς Ρόττερνταμ 3/6
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	α. Γένοβα 16/6
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24 000	ΕΤΑ Ἰσπανία 22/6
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Χάμπτον 12/6
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ἀργεί Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	ε. Ν. Όρλεάνη 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. Άλγκεθίρας 20/5
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390	ε. Φιλαδέλφεια 6/6
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	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. Βαλλέττα 17/6
ΙΡΒΙΣ	76	12498	δ. Σουέζ 23/5
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Ταλκαχουάνο 11/6
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	στήν Άλεξάνδρεια
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139	α. Πειραιά 7/5
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227	μετ. «Άρμενιοτής»
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Ν. Ύορκη 5/6
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	18023	στήν Ἰσπανία 9/6
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	πρ. «Σή Τάιντ»
ΚΑΒΟ ΜΑΠΑΠΑΣ	77	12772	ε. Νάπολη 26/6
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Καρατίσι 25/6
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	ε. Πειραιά 28/5
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309	διάλυση Κίνα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	δ. Τζαμάικα 22/5
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Ντουλούθ 2/6
ΚΑΛΜΑΡ	61	6199	στή Λουάντα
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ	67	38598	διάλυση Ταϊβάν
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. Πειραιά 30/5
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172	ε. Πειραιά 16/6
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Λός Άντζελες 6/6
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960	ε. Πειραιά 16/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Ροζάριο 17/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	α. Πόρτ Κέμπλα 7/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στό Ούμ Κουάρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	α. Κασσιούγκ 19/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	υπότειλε κυπριακή
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	α. Ν. Όρλεάνη 16/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059	ε. Φάμουθ 31/5
ΚΑΠΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	στήν Άλεξάνδρεια 11/6
ΚΑΠΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	ΕΤΑ ΗΠΑ 23/5
ΚΑΠΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	δ. Μπρίεχαμ 7/6
ΚΑΠΤΑΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763	ἀργεί Βομβό
ΚΑΠΤΑΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781	α. Ούνο 18/5
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241	δ. Γιβραλτάρ 3/6
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	ε. Μπαντάρ Άμπας 4/6
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ	60	9163	ἀργεί Νουέβιτας *
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			α. Παλάου Μπακόμ 21/5 *
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	α. Σιγκαπούρη 1/6 *
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338	ἀργεί Πειραιά *
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	ε. Πειραιά 5/3
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	ἀργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	ἀναμένει Άμβέρσα 15/6 *
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069	α. Μπλόφ 10/6 *
ΚΑΡΟΒΑ	75	29314	σημαία Μπαχάμας
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	73	13098	ε. Πειραιά 27/5
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρ. «Biscay»
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ	71	13017	μετ. «Βίλα ντε Ζενίθ» (ε)
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562	ε. Πειραιά 11/6
ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π.	73	13324	στήν Άγκρα ντός Ρέις 23/6
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Πειραιά 14/6
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Σάο Φραντίζκο
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Ναγκόγια 11/6
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	στό Όρν 30/6
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	α. Ρίο Γκράντε 29/5
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ἀργεί Ἑλευσίνα 19/5
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	ἀργεί Χαλκίδα
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	ε. Τζέμπελ Άλι 2/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	ἀργεί Ἑλευσίνα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Ρόττερνταμ 16/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	στόν Πειραιά 16/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Γ. (δ.)	68	2376	δ. Πειραιά 25/6
ΚΑΤΙΕ	60	10187	ἀργεί Γαλαξίδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Γένοβα 16/6 *
ΚΕΪΪΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	ἀργεί Ἑλευσίνα *
ΚΕΪΪΠ ΕΒΡΟΣ	72	3186	ἀργεί Πειραιά
ΚΕΪΪΠ ΚΟΡΦΟΥ	78	9862	α. Π. Σαΐδ 14/5
ΚΕΪΪΠ ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	ε. Ντελφζύλι 16/6
ΚΕΪΪΠ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	ΕΤΑ Μεξικό 14/6
ΚΕΪΪΠ ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ε. Πειραιά 11/6

ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	στή Λισσαβώνα 29/5
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	έπωληθη άλλοδαπούς
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059	ε. Πειραιά 8/6
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΣΤΑΡ	58	3831	σημαία Μάλτας
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	άρχει Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	ΕΤΑ ΗΠΑ 29/6
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	ε. Πειραιά 30/6
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591	άρχει Πειραιά
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	ε. Πειραιά 3/6
ΚΛΕΙΩ	58	8791	ε. Πειραιά 3/6
ΚΟΜΕΤ	72	9824	ε. Πειραιά 3/6
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Ντάρμπαν 10/6
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Λουλέα 14/6
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. Λόγκ Μπίτς 22/6
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Μίλφροντ Χάβεν 16/6
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Τουμπάρδο 10/5
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Γκουγιακούιλ 2/6
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Χάμπτον 15/6
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Ρότερνταμ 21/6
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	πρός Ν. 'Αφρική 31/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Φατέξ Τέρμιναλ 26/5
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Όκλαντ 29/5
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	δ. Κων/πολη 16/5
ΚΟΡΙΔΑΝΑ (δ.)	84	38000	στο Ντουμπάι 16/6
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	α. Μπλάφ 19/6
ΚΟΥΥΤΟΝ	75	19134	ε. Βανκούβερ 15/6
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	ε. Πειραιά 26/5
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	δ. Παναμά 1/6
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	ε. Πειραιά 30/5
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	ε. Πειραιά 27/5
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	ε. Βαλέντσια 17/6
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Π. Στανβάκ 12/6
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Σ. Κίτς 28/5
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Πόρτ ντ' Μπούκ 16/6
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Μομπάσα 13/6
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100	α. Ντουμπάι 8/6

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Χάλιφαξ 12/6
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832	α. Γιοκοχάμα 9/6
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Πόρτ ντ' Μπούκ 8/6
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	δ. Π. Σαίδη 8/6
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Χάβρη 18/6
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250	α. Βαλτιμόρη 5/6
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Σιγκαπούρη 14/6
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΑΜ (δ.)	86	24000	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Φλόριδα 2/7
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	ε. Χοντίντα 2/6
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250	α. Βρέμη 19/6
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	στή Τζέντα 3/7
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Πειραιά 11/6
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Π. Σαίδη 13/6
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	ναυπηγ. Σιμονοσέκι
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	ε. Φλόριδα 2/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός Λιβύη 14/6
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	ε. 'Ιταλία 10/6
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Ντάρμπαν 17/6
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	υπό ναυπήγηση
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΙΟΣ	59	16875	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	πρός Καβάλα 7/6
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	έπωληθη άλλοδαπούς
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	στο Λάγος 1/6
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	α. Βενετία 16/6
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	στή Τζέντα
ΚΥΩΝΙΑ	65	2025	ε. Σιγκαπούρη 17/6
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Λά Νουβέλ 9/6
ΚΥΘΟΣ	62	4784	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΟΣ (δ.)	71	17355	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΟΣ	76	9784	α. Μπαυλουμφορντ 18/6
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	ε. Πειραιά 14/5
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	ε. Ντάρμπαν 13/6
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	άρχει 'Αστακό
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	πρός 'Ακαμπα 24/6
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	μετ. «Sandygar 1» (Λιβ.)
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Πειραιά 28/1
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	ε. Ρότερνταμ 21/6
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ναυπηγ. Ούλσάν
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	α. Σιγκαπούρη 12/6

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'	68	4350	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	ε. 'Ιμπέρια 1/6
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	άρχει Λευκάδα
ΛΑΚ Π.	68	9118	στή Βουλγαρία 7/6
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485	πρ. «Αναγγλε Λάκ»
ΛΑΚΩΝ	69	8825	δ. Γιβραλτάρ 28/5
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	άρχει Πειραιά
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	ε. Γιοκοχάμα 12/6
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Μαπούτο 18/5
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	α. 'Αντοφαγκάστα 10/6
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	άρχει 'Ελευσίνα
ΛΕΔΕΑ	63	17879	α. Κόμπε 11/6
ΛΕΜΑΝ	66	2953	άρχει Γαλαξείδι
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	άρχει Πειραιά
ΛΕΣΒΟΣ	74	8915	άρχει Σετούμπάλ
ΛΕΩΝ	75	15684	ΕΤΑ Λάγος 2/7
ΛΕΩΝ	72	2311	δ. Παναμά 30/6
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Πειραιά 15/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	ε. Θεσσαλονίκη 15/5
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	άρχει Φορταλέζα
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Γάνδη 8/6

ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	ε. Τζωρτζτάουν 8/6
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ	83	19343	ε. Πειραιά 8/6
ΛΙΜΠΕΞΠΡΕΣ	82	19337	ε. Πειραιά 8/6
ΛΙΜΠΕΞΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	δ. Κων/πολη 24/5
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134	δ. Σουέζ 9/6
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Γιοκοχάμα 5/6
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	έπωλεσε Κυπριακή
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Κάδιξ 2/6
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Φουτζέιρα 12/6
ΛΙΨ	68	9650	άρχει Πειραιά
ΛΟΓΙΑΤΥ	69	9045	άρχει Βασόρα
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Φιλαδέλφεια 3/6
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	άρχει Πειραιά
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Γιουρπορτ 22/5
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ντητρόιτ 13/6
ΛΥΔΙ	70	14878	στο Ντάρμπαν 11/6
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. 'Αμμούργο 21/6
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105	πρ. «Jarama»

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168	έπωληθη άλλοδαπούς
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	δ. Γιβραλτάρ 27/5
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493	δ. Κων/πολη 6/6
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Μαλάγα 16/6
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Σάουθεντ 'Ανκ. 18/6
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Σάο Σεμπαστιάο 8/6
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Αύγουστα 7/5
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	δ. Παναμά 7/6
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	ε. Πειραιά 13/6
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	δ. Ντόβερ 30/6
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	α. Όκλαντ 6/6
ΜΑΝΣΕΙ	70	11256	δ. Θέρωντεϊλ δ.λ. 10/6
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. 'Αλγερία 8/6
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	πρός 'Εκουαντόρ 7/6
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	δ. Ντόβερ 18/6
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Μπαχραϊν 28/5
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	έπωλεσε Λιβεριακή
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. 'Εμδεν 12/6
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Χακάτα 9/6
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	άρχει Σετούμπάλ
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	στο 'Ασάμπ 17/6
ΜΑΡΓΚΡΙΘ ΕΜΜ	81	59396	πρ. «Kerwane»
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	ε. Ρίο Χάινα 28/5
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800	ε. Χόγκ Κόγκ 9/6
ΜΑΡΙ	74	8925	στον Πειραιά 2/6
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΗΡΗ	66	18569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Βραζιλία 8/6
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	ε. Λ. Τσάρλς 15/4
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗΤ	70	9555	α. Αύγουστα 29/5
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108	πρός Κούβα 16/4
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ΕΤΑ 'Ισπανία 30/6
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/6
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	έπωληθη
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	ε. Πασαγιές 4/6
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18804	α. Γένοβα 11/6
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	πρός Χιλή 20/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	δ. Παναμά 12/6
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Γέμπε 9/6
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ντάρμπαν 13/6
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	στο Νοβοροσίσκ 22/6
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	ΕΤΑ Λάγος 25/5
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Σάο Σεμπαστιάο 8/6
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	πρός Ρίτσαρντε Μπαϊ 17/4
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	έπωληθη άλλοδαπούς
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Ραβένα 14/5
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Ρίτσαρντε Μπαϊ 18/5
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	ανάμενει Γιβραλτάρ 24/6
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Πειραιά 28/6
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Νουακτοτ 17/5
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Περσικό 7/6
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	α. Μομπίλ 10/6
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Μαντράς 31/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Παράναγκουα 5/6
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΣ	70	8455	ε. Μπ. 'Αίρες 9/6

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	στο Καράτσι 16/6
ΜΕΛΕΤΗ	75	35518	α. Σίγγορντ 23/5
ΜΕΛΟΤ'	68	8887	μετ. «Parisa» (Μ.)
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	στή Νιγηρία 18/6
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Βαρκελώνη 4/6
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Σουέζ 19/6
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Κέηπ Τάουν 4/6
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	διάλυση Ταιβάν
ΜΕΤΑΞΙΑ	67	48106	α. Σιγκαπούρη 22/5
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Φιλαδέλφεια 10/5
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	ε. 'Ιντσόν 6/6
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/6
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991	

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/6
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1563	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Παναμά 23/5
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/5
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Μαρίνα ντ' Καράρα 20/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 4/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	άρχει 'Ελευσίνα

MINI LINK	71	1592	ε. Βενετία 13/6
MINI ΛΙΟΤ	70	1582	άρχει Πειραιά
MINI ΛΟΥΦ	71	1563	ε. Π. όφ Σπλήν 12/6
MINI ΛΟΥΤΣ	70	1591	ε. Τζέντα 31/5
MINI ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. Όρλεάνη
MINI ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά
MINI ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
MINQΣ	75	28082	α. Γιοκοχάμα 11/6
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	68	22217	ε. Γιουρόπορτ 21/6
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Σιγκαπούρη 14/6
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	α. Λας Πάμας 16/5
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Βαλένσια 29/5
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	αναμένει Συρία 3/6
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	άρχει Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	προς Μπωμόντ 22/5
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Μοντεβιδέο 10/6
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σάρζα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	α. Νόρντενχαμ 24/5
ΜΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	ε. Τζέντα 11/6
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	ΕΤΑ Κόρπους Κρίσι 30/6
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	άρχει Έλευσίνα
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	στον Πειραιά 28/1
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	ε. Ρίο Γκράντε 12/6
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. ΗΠΑ 12/6
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	αναμένει Κίελο 5/6
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Μουμάσα 4/6
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Φουτζέιρα 10/5
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Σάν Ντιέγκο 13/6
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	α. Λόγος 6/6
ΜΠΛΟΥΤΟΥΝ	71	13867	μετ. «Blue Stone» (κ.)
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΑ	72	16704	ε. Πειραιά 3/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	δ. Παναμά 9/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	ε. Άλ Ρουές 16/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Γκέλα 13/6
ΜΠΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Έλευσίνα
ΜΠΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΪ	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΗΖ	64	35062	άρχει Έλευσίνα
ΜΠΡΗΜ	85	25227	ε. Ρίο ντέ λα Πάτα 11/6
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68631	α. Τάραντα 10/6
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	δ. Σκώ 9/6
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	α. Κουβέιτ 12/5
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει Άργυστόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	δ. Γιβραλτάρ 5/6

ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561	α. Άμποτ Πόιντ 16/5
ΝΑΕΟΣ	70	8825	ε. Δουνκέρκη 3/6
ΝΑΕΟΣ ΑΪ'ΑΝΤ	80	10982	α. Σιγκαπούρη 19/5
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Χόγκ Κόγκ 11/6
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κεντρά
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	αναμένει Σιγκαπούρη
ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Γκουγιακουλά 2/6
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	στην Άλεξάνδρεια 1/7
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Βίγκο 19/6
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	άρχει Έλευσίνα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Π. Άρθρουρ 9/6
ΝΕΪ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	άρχει Έλευσίνα
ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει Έλευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Παραμαρίμπο 1/6
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Βρέμη 14/6
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	στη Ντουάλα 18/6
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Άλ Ρουές 16/6
ΝΕΣΤΡΩ ΣΚΑΪ	72	9606	α. Ντάρμπαν 26/5
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	αναμένει Λονδίνο 2/6
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο Ελ Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44805	ΕΤΑ Άγγλία 18/6
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631	α. Κεϋχάν 29/5
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Χάβρη 12/6
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Πειραιά 15/6
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	στο Σίντι Κερπ 7/6
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	ΕΤΑ Άμβέρσα 24/6
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	δ. Σουζέ 16/6
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	στη Γένοβα 14/6
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	πρ. «Antarctic»
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	69	6891	πρ. «Alaska»

ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	ε. Πειραιά 10/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Λας Πάμας 21/5
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άρχει Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	άρχει Άλιβερί
ΝΙΚΥ	73	14687	α. Βουβάν 13/6
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	άρχει Πειραιά
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Μπάχα Μπάνα 12/6
ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Νταμπέρ 28/5
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	άρχει Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Σακάι 11/6
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Χόγκ Κόγκ 2/6
ΝΤΑΪ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. Γάνδη 21/5
ΝΤΑΪ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	προς Λιβύη 17/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Μαμόντα 18/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Ν. Όρλεάνη 5/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Χάμπτον 27/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Σαβάννα 28/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Λόγος 28/5
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	άρχει Πειραιά
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Όκλαντ 12/6
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Ροζάριο 6/6
ΝΤΙΛΙΝΤΕΝΣ Π.	71	9049	πρ. «Άνναγκελ Ντλίλιντζενς»
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Ν. Όρκη 8/6
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Λας Πάμας 5/6
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	α. Φιλαδέλφεια 25/5
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	άρχει Πειραιά
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	α. Φιλαδέλφεια 5/6

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Άμβούργο 14/6
------------	----	-------	------------------

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	ναυπηγείται Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ	86	24253	ναυπηγείται Ουλσάν
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	35800	ε. Τσάνα 12/6
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΪ'ΝΤ	86	24253	ναυπηγείται Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	ναυπηγείται Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35800	ναυπηγείται Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35800	ναυπηγείται Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35800	ναυπηγείται Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35800	ναυπηγείται Ουλσάν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΪ'ΤΕΡ	86	24253	α. Άμβούργο 13/6
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999	ε. Μοντεβιδέο 19/6
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Τζουέμα 25/5
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178806	πρ. «Ikan Bawal»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	α. Φουτζέιρα 29/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	ε. Ράσανουρ 29/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	α. Σάλλομ Βόε 20/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪ'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Λας Πάμας 6/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	68259	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡΥ	72	15498	άρχει Έλευσίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΠΥ	73	15478	ε. Μπαρναγκουίλα 24/5
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	μεσογειακές μεταφορές
ΟΜΕΡ	58	2556	στην Κωνσταντίνα 20/5
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΥΝ	71	17187	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	στη Ρουέν 16/3
ΟΡΑΪ'ΟΝ	65	3034	ψψασε παναμαϊκή
ΟΡΑΪ'ΟΝ VI.	75	9111	δ. Παναμά 8/6
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	μετ. «Φοινίξ»
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.)	75	76142	α. Μπαρλέτα 12/6
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	α. Ρίο Ίανέιρο 11/6
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΪ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	α. Σιγκαπούρη 27/5
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στο Νατάλ (αποθήκη)
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	δ. Δαρδανέλλια 21/5
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	στο Λόγος
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	άρχει Γκρέκ Μπίτερ
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597	

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	πρ. «Μαργκα»
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	προς Σιγκαπούρη 28/4
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	προς Λίμνες Καναδά 19/6
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Άμβέρσα 21/6
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Έλευσίνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΟΝ	56	10523	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣΔ Λ.	82	35127	α. Π. Άντζελες 14/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΪΜΟΣ	84	18794	ε. Άμστερνταμ 15/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	ε. Πειραιά 9/6
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Πειραιά 27/5
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	στη Βαλλέτα 6/6
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Χιούστον 31/5
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	α. Σιγκαπούρη 30/5
ΠΑΡΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	προς Πειραιά 10/6
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ε. Τζουέμα 29/5
ΠΑΡΜΕΝΙΟΝ	73	11783	ε. Σάντος 15/6
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	ε. Άμβέρσα 24/6
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	δ. Γιβραλτάρ 14/5
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Σιγκαπούρη 15/6
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	ε. Τζέντα 30/5
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Σιγκαπούρη 30/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Πειραιά 26/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	16306	άρχει Πειραιά
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Ίκονιο 5/6

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	α. Άνκόνα 18/6
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Π. Σαϊό 4/6
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Ρουέν 19/6
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Θεσσαλονίκη 11/6
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	άρχει Έλευσίνα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	αναμένει Άλγκεθίρας 24/6
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	ε. Ροζάριο 9/6
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623	άρχει Έλευσίνα
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Πούντα Άρένας 456
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Μπαχραϊν 8/6
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρ. «Ikan Kerapu»
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ΕΤΑ Βρέμη 18/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	56	43399	ε. Πειραιά 13/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Τζέντα 8/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	δ. Ντόβερ 18/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	ε. Σουμάτρα 12/6
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	άρχει Ρίβερ Φάλ
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Ν. Γουέσμινατερ 21/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Ν. Όρκη 14/6
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	δ. Κωνίπολη 9/5
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	δ. Σουζέ 19/6
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	8299	άρχει Άστακό
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	α. Λός Άντζελες 9/6
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξείδι
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Π. Κέλαγκ 9/6
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	ε. Γιοκοχάμα 14/6
ΠΛΟΥΤΩ	78	8845	ε. Ρίο Γκράντε 25/5
ΠΛΟΥΤΙΝΟΣ	65	10679	άρχει Γαλαξείδι
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	α. Τσίμπα 11/5
ΠΟΛΥΤΩ	68	36385	α. Πειραιά 12/6
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Ντουκούθ 5/6

ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	άρχει Χαλκίδα
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Μόρεχεντ Σίτυ 8/6
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	άρχει Τρινκομάλη
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Π. Σαΐδ 12/6
ΠΟΠΗ	67	11002	α. Ρίο 'Ιανέριο 12/6
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Περού 29/6
ΠΟΡΟΣ	81	13598	ε. Σανία 10/6
ΠΟΡΟΣ Α' ΛΑΝΤ	81	10520	α. Λάγος 1/6
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	έπισκευές Πειραιά
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18856	α. Ρίο Γκράντε 23/5
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. Πόρτο Λιμόν 30/5
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	ε. Πόρτο Καμπέλο 20/5
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (άποθήκη)
ΠΟΥΝΕΤΕΣ	68	9650	άρχει Πειραιά
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	προς Σκίντα 8/6
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	δ. Ντουμπάι 18/6
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016	ε. Π. Μωάμεντ 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	ύψωσε κυπριακή
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	δ. Πόρτ Σαΐδ 17/6
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Βιζακαπατάνμ 15/6
ΠΥΛΟΣ	68	10244	α. Άμστερνταμ 13/6
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. Χάμιλτον 13/6
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	α. Θεσσαλονίκη
ΡΑ'ΙΝΑ	81	32247	στο Σάντος 8/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 1 (δ.)	77	18325	α. Πειραιά 14/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	ΕΤΑ Έλευσινά 8/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	ε. Έλευσινά 23/6
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	ε. Μπαρμπάντος 27/6
ΡΑΝΙΑ	67	9919	διάλυση 'Ινδία
ΡΕΑ	71	9025	α. Ντουλούθ 23/5
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Βενετία 9/6
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	άρχει Πειραιά
ΡΕΝΑ	72	14651	α. Ντηρόι 12/6
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	στην 'Ινδία 15/6
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769	ε. Πειραιά 2/3
ΡΙΒΑ	63	10299	μετ. «Alysia Bay» (M.)
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	παρμένει στη δύναμη
ΡΟΔΑΝΘΗ (μ.)	69	18229	πρ. «Ατλάντικ Χέριτεϊτς»
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Άκαγιούτλα 20/5
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Σιγκαπούρη 18/5
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	ε. Ροζάριο 31/5
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	ε. Άμπιτζάν 30/6
ΡΟΥΛΑ	62	811	άρχει Λομέ

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Άμπιτζάν 29/5
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Άλγκεθρας 29/4
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013	επωλήθη άλλοδαπούς
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Ίμουσιντεν 19/5
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	στη Μανίλα 30/5
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΣΑΝ ΜΠΙΝ	77	19742	μετ. «Sun Vil» (E.)
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	διάλυση 'Ιαπωνία
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	προς Βομβάη 30/5
ΣΑΝ Π.	81	35522	α. Σιγκαπούρη 30/5
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	ε. Ν. Υόρκη 8/6
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	71	9077	ε. Π. Χάρκουρι 2/6
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	ε. Μπ. Άιρες 24/3
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864	επωλήθη άλλοδαπούς
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	δ. Γιβραλτάρ 8/6
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983	α. Καρτανένια 16/5
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	στο Πακιστάν 31/5
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	ε. Γκαϊμπης 7/6
ΣΑΞΕΞΟΡ III	76	18993	α. Λός Άντζελες 7/6
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ΕΤΑ Άλεξάνδρεια 18/6
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	άρχει Λομπόι
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948	μετ. «Calliope II» (κ.)
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	άρχει Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	στην 'Ινδονησία 29/4
ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10995	ε. Ρότερνταμ 13/6
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	ε. Ντουμπάι 13/6
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	δ. Σουέζ 30/6
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	άρχει Πειραιά
ΣΗ ΚΕΝ.	75	15223	δ. Γιβραλτάρ 13/3
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Χάμπτον 8/6
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	α. Χόγκ Κόγκ 27/6
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	στη Τζέντα 14/5
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36485	επωλήθη άλλοδαπούς
ΣΗΣΣΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Βομβάη 11/6
ΣΙΓΑΝΤΟΝ Α.Σ.	73	16704	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΔΩΝ	66	2202	

ΣΙΛΒΕΡ ΘΕΝΣ	73	9948	α. Άμβέρσα 27/5
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ	76	11866	α. Κριστομπαλ 7/6
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Λός Άντζελες 15/6
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	δ. Έπτανησα 16/4
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	α. Π. Καμπέλλο 24/5
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Μπ. Άιρες 14/5
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	προς Καναδά 7/6
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	μετ. «Παλόμα» (ε.)
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Υ'	69	9305	μετ. «Als Trust» (ε.)
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750	δ. Σουέζ 10/6
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093	πρ. «Σίλβερ Σίτυ»
ΣΙΤΥ	60	10631	μετ. «Καπετάν Άντώνης II» (κ.)
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	άρχει Πειραιά
ΣΙΦΝΟΣ	68	10663	προς Αυστραλία 25/6
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	α. Μπ. Άιρες 12/6
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	άρχει Χαλκίδα
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	ε. Κων/πολη 30/6
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980	ε. Καλδέρα 9/5
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	δ. Ντόβερ 12/6
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Νιγηρία 4/6
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	ε. Ρότερνταμ 16/6
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	ε. Ρουέν 11/6
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	α. Άμβέρσα 20/6
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	ε. Παναμά 28/5

ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	α. Θεσσαλονίκη 23/5
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Άσάμπ 7/5
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρ. «Γλυφάδα»
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942	ΕΤΑ Όλλανδία 5/7
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	ε. Σ. Λορέντζο 15/6
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094	α. Ροζάριο 20/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	άρχει Πειραιά

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	δ. Π. Σαΐδ 18/6
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876	ε. Χόγκ Κόγκ 4/6
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Όναχάμα 10/6
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Λ. Άντζελες 2/6
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ΕΤΑ Λ. Άντζελες 21/5
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	άρχει Πειραιά
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Ρότερνταμ 8/5
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	αναμένει Ντακάρ
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	ε. Κουϊνκτό 23/5
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	άρχει Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	αναμένει Γιβραλτάρ 6/6
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	προσάρσε Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	60	2517	δ. Ντόβερ 18/6
ΣΤΡΥΜΩΝ	73	8953	άρχει Πειραιά
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	69	16229	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΝΕΤΟΣ	57	2520	προς Γιβραλτάρ 9/6
ΣΥΡΑ	67	72576	ΕΤΑ Άργεντινή 18/6
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	77	16380	δ. Κολόμπο 12/6
	58	8584	

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	στο Γκουγκιακούλ (άποθήκη)
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ε. Ρότερνταμ 13/6
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	προς Άλγερία
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	στο Κολόμπο 6/6
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	ε. Μαντράς 16/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Μπ. Άμιας 12/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	α. Σιγκαπούρη 3/6
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	α. Ρίο 'Ιανέριο 12/5
ΤΑΞΙΑ (δ.)	69	63989	στη Μπόου
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	δ. Γιβραλτάρ 5/6
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	στον Άμουα Μπαί 16/6
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ΕΤΑ Λισμπόνα 1/7
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Ρίο Γκράντε 6/5
ΤΖΑΚΥ	84	35209	προς 'Ιαπωνία 12/6
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14569	άρχει Πειραιά
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Υ'	72	9081	άρχει Άστακό
ΤΖΑΖΜΙΝ	71	22160	ε. Μομπίλ 16/6
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	ε. Βραζιλία 25/6
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100	στην Κωνσταντία 11/6
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100	στο Άλγέρι 7/6
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	α. Γιβραλτάρ 30/5
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14569	ε. Λ. Τσάρλς 22/4
ΤΖΟΝ	71	13857	α. Ντουλούθ 22/5
ΤΖΟΝ Κ.	78	15364	ε. Τέμα 2/6
ΤΖΟΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	άρχει Πειραιά
ΤΖΟΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	αναμένει Σουέζ 17/6
ΤΖΟΡΤΖ	79	14100	ε. Γιοκοχάμα 14/6
ΤΖΟΡΤΖ	65	4323	άρχει Έλευσινά
ΤΖΟΡΤΖ Λ.	75	14786	ε. Λ. Τσάρλς 15/4
ΤΖΟΡΤΙΝΑ	77	11348	ε. Γαλλία 3/6
ΤΗΘΥΣ	73	3717	άρχει Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	άρχει Πειραιά
ΤΙΓΡΙΣ (μ.)	73	67904	πρ. «Shngri Maru»
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	άρχει Πειραιά
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	αναμένει Ντακάρ
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	ε. Άλγέρι 13/5
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Φός 14/6
ΤΟΝΥ	62	6246	α. Τράντα 9/6
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211	ε. Σαγκάη 30/5
ΤΟΘΟΤΗΣ	74	19166	α. Λός Άντζελες 21/5
ΤΟΘΟΤΗΣ	71	9082	ε. Ικόνιο 4/6
ΤΟΠΑΖ	85	28000	δ. Γιβραλτάρ 31/5
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	στη Μιχάρα
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	διάλυση Κίνα
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Χιούστον 24/5
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ν. Όρλεάνη 4/6
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	α. Τζένταν 7/6
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Λάγος 26/5
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13683	α. Λός Πάλλας 15/6
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680	ε. Τζέντα 16/6

ΤΥΧΗ	70	10886	α. Π. Σαΐδ 18/6
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	ε. Βανκούβερ 12/6
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Βαλπαράϊζο 15/6
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Θεσσαλονίκη 23/5
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	άρχει Χαλκίδα
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	ε. Φός 16/6
ΦΑΙΔΡΟΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	ε. Χαροχόλιμ 14/6
ΦΑΜΙΛΙΑ Α'Ι'ΒΟΥΡ	77	9477	μετ. «Νεπούνια»
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	επωλήθη άλλοδαπούς
ΦΑΝΤΑΖΥ Λ. (δ.)	74	23123	α. Ν. Υόρκη 7/6
ΦΑΡΩΣΙΠ Λ. (δ.)	75	138255	προς Περσικό 26/6
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Ρότερνταμ 21/6
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	ε. Μάντρε Ντέ Ντέου 31/5
ΦΕΛΩΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	ε. Άϊν Σούκνα 11/6
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217	α. Λός Πάλλας 30/5
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049	ε. Άλεξάνδρεια 28/6
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049	δ. Π. Σαΐδ 13/6
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049	ε. Σάν Λορέντζο 9/6
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΛΙΒ	76	22297	δ. Ντόβερ 14/6
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22600	α. Ρίο Γκράντε 18/5
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	ε. Σιγκαπούρη 10/6
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682	α. Κόρπους Κρίστι 2/6
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	α. Χιούστον 12/6
ΦΙΛΩΝ	80	11730	δ. Π. Σαΐδ 4/6
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614	α. Χάμπτον 6/6
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	δ. Παναμά 11/6
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	α. Πειραιά 3/6
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374	ε. Πειραιά 9/6
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	δ. Παναμά 21/5

ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	72	7201	α. Βασιλικό Μπαϊή 3/6	ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ.....	77	39366	ε. Ν. Όρλεάνη 13/6
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.).....	77	159633	α. Φουτζέιρα 30/5	ΧΙΑΝ ΣΕΦΥΡ.....	69	10016	δ. Παναμά 30/4
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747	στό Κάδιξ 9/6	ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016	ε. Αννάπολη 28/3
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364	δ. Ντόβερ 13/6	ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ.....	69	10016	επωλήθη Νιγηρία
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.....	58	10340	α. Βόλο 20/5	ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000	ΕΤΑ Ν. Υόρκη 5/7
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038	στόν Πειραιά 11/4	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680	ε. Πειραιά 4/6
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216	α. Παλάου Μπακόμ 4/6	ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	72	6671	ε. Άμβέρσα 30/5
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000	ΕΤΑ Βραζιλία 16/7	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527	αργεί Κάλλο
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464	στό Χώρ άλ Ζουμπαίρ	ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594	α. Ντόβερ 4/6
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463	α. Ν. Υόρκη 11/6	ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403	ε. ΗΠΑ 24/6
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945	ε. Μποναίρ 2/6	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	3831	αργεί Πειραιά
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418	ε. Μομπάσα 9/6	ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	70	4145	αργεί Πειραιά
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550	ε. Κόρπους Κρίστι 8/6	ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369	αργεί Πειραιά
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302	α. Σχζέσιν 5/5	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	ΕΤΑ ΗΠΑ 25/6
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	132999	επωλήθη διάλυση	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ.....	69	28203	δ. Παναμά 13/6
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839	ανάμενει 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 ΜΕΞΙΚΟ.....	68	5537	ύψωσε παναμαϊκή				
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.).....	74	140277	δ. Καϊμάν Μπαράκ 31/5				
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885	δ. Ντόβερ 19/6				
ΦΡΟΣΤΥ.....	73	6680	ε. Πειραιά 30/5				
ΦΡΟΣΩ Κ.....	70	9069	αργεί Έλευσίνα				
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107	ε. Ίντσόν 5/6				
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928	δ. Κων/πολη 4/6				
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629	ΕΤΑ Κολούμπια 11/7				

Seatrader Maritime Inc.

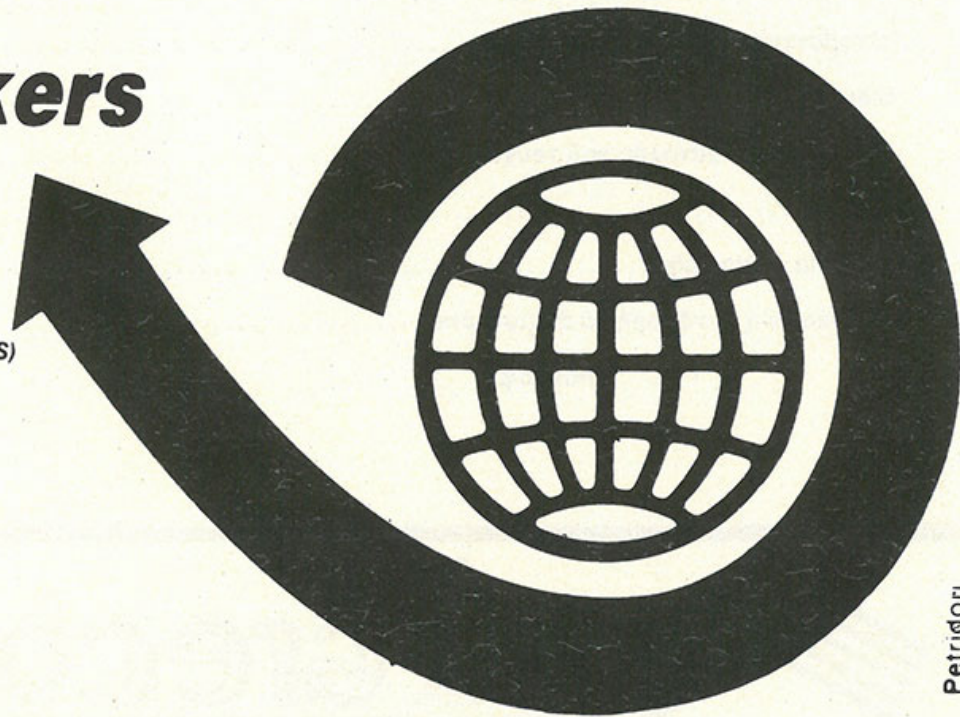
Shipbrokers

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 προσπάθειών 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»,
Νοτάρ 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 = Λιβάνου

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

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

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάσθηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο 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*	67	43450
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 ΜΠΙΟΥΤΥ (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 ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪ' ΚΟΝ*	71	27958
ΑΪ' ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪ' ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ		
(μ.)	82	1051
ΑΪ' ΛΑΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670
ΑΪ' ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪ' ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΤΖΟ Υ	68	25433
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395

ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300
ΑΔΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΔΑΝΤΙΑ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.π.)	70	54440
ΑΔΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΔΕΕ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΔΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΔΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΔΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΔΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	128621
ΑΔΕΞΗΣ	69	12252
ΑΔΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΔΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	6183
ΑΔΕΦΑΥ II (κ.)	(5)	1219
ΑΔΙΚΗ (π.)	72	9943
ΑΔΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΔΙΣ (π.)	68	9383
ΑΔΚΑ (π.)	56	4478
ΑΔΜΑ	75	17894
ΑΔΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΔΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΔΥΣΙΑ ΜΠΑΙΗ (μ.)	(3)	10299
ΑΔΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΔΦΙΟΣ	81	30747
ΑΔΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΔΑΜΑΝ	71	31584
ΑΔΑΜΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΔΑΜΑΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΔΑΜΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΔΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΔΥΝΑ (Όνδ.)	65	14054
ΑΔΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΔΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΔΑΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑ (κ.)	72	1598
ΑΔΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)*	75	16629
ΑΔΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΔΑΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826

α. Παρανάγου 16/5		
α. Μάντρε ντε Ντέους 4/6		
δ. Γιβραλτάρ 8/6		
ε. Πειραιά 1/4		
α. Λός Πάλλας 30/4		
ε. Κορούνα 19/6		
α. Ταϊτσούνγκ 24/5		
α. Πειραιά 27/4		
α. Βασιλικό Μπαϊν 28/5		
α. Άμυούργο 20/6		
α. Κόρπους Κρίστι 3/6		
α. Ν. Όρλεάνη 4/6		
δ. Κων/πολη 23/4		
ε. Σάο Σεμπασιτιό 12/6		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Μπρανσμπάτελ 1/6		
άργει Ν. Όρλεάνη		
α. Οζάκα 10/6		
α. Μομπι 7/5		
δ. Παναμά 10/6		
άργει Πειραιά		
ε. Πόρτ Τζέφερσον 10/6		
α. Άλ ρουές 7/6		
α. Μπαχραϊν 11/6		
δ. Ντόβερ 12/6		
α. Άμβέρσα 16/6		
α. Σακά 3/6		
α. Μαυρίκιο 13/6		
α. Δουνκέρκη 9/6		
α. Γιοκαίτοι 2/6		
ε. Θεσσαλονίκη 11/6		
επιωλήθη		
άργει Πειραιά		
α. Ίντσόν 17/5		
α. Βαλπαράϊζο 5/6		
ε. Σάρζα 13/6		
α. Γιβραλτάρ 26/5		
α. Τσάμπερ		
άργει Πειραιά		
πρός Ίσπωνία 13/6		
α. Χιμέι 10/6		
α. Ν. Όρλεάνη 5/6		
ε. Ράς Τανούρα 27/5		
ε. Άμβέρσα 20/6		
ε. Βρέστη 16/6		
α. Μπιλμπάο 3/6		
ε. Μπουσάν 24/3		
υπεστείλε ελληνική		
α. Ν. Όρλεάνη 6/6		
ε. Μπέλφαστ 16/6		

α. Μανφρεντιόνα 27/5		
α. Σιγκαπούρη 17/6		
α. Πειραιά 5/6		
α. Γκνάνδη 18/6		
α. Γκάνδη 16/6		
α. Άλγκεκίρας 29/4		
α. Μασσαλία 31/5		
α. Μπορντώ 11/6		
α. Ρουέν 24/5		
α. Σάουθ Ράιτινγκ Πόιντ 11/6		
άργει Πειραιά		
ξένα συμφέροντα		
α. Ντάρμπαν 24/4		
ε. Μπιά 4/6		
α. Λός Πάλλας 20/4		
ε. Σάο Σεμπασιτιό 7/6		
α. Σ. Ευστάθιο 21/5		
ε. Πειραιά 30/5		
δ. Κων/πολη 21/4		
δ. Κων/πολη 22/5		
α. Λισαβώνα 16/6		
α. Τζέντα 10/5		
πρός Καράτι		
α. Λός Άντζελες 9/6		
δ. Ντόβερ 6/6		
α. Λός Άντζελες 18/5		
ξένα συμφέροντα		
ΕΤΑ Μπελέι 16/6		
ε. Λάγος 6/6		
α. Τιμαρού 15/6		
ε. Σαγκάη 14/5		
α. Μάρεχεντ Σίτυ 9/6		
ε. Πειραιά 5/6		
πρ. "Γιδννης"		
α. Λισαβώνα 13/3		
δ. Ντόβερ 19/6		
α. Βόλο 17/5		

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
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
ΑΝΚΟ (Όνδ.)	64	1141
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΤΕΡΠ (π.)	68	9079
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΣΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΠΜΑΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
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
ΑΡΤΕΜΙΣ II (κ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
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 (Αιβ.)	74	9844

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ (π.)	68	14771
ΒΑΣΙΛΙΑΣ 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
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ (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
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (κ.)	72	8987
ΓΙΑΧΑΡΑ (π.)	83	38322
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764

δ. Π. Σαϊδ 5/6		
δ. Γιβραλτάρ 2/6		
ε. Άμυούργο 21/6		
α. Ν. Όρλεάνη 14/6		
δ. Παναμά 31/5		
άργει Πειραιά		
ε. Βοβιάη 15/6		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Γάνδη 24/5		
α. Πειραιά 4/6		
ε. Λάγος 14/5		
δ. Κων/πολη 4/6		
α. Σιγκαπούρη 14/6		
δ. Σουέζ 10/3		
α. Ν. Όρλεάνη 10/6		
ε. Πόρτ Καμπέλο 11/5		
ε. Ρότερνταμ 21/6		
στο Σουέζ 12/4		
ε. Κασσιούγκ 28/5		
α. Μπελαγουάν 16/5		
δ. Σουέζ 16/6		
α. Ν. Όρλεάνη 18/6		
δ. Κων/πολη 1/6		
α. Σάν Λορέντζο 11/6		
δ. Καυμάν Μπράκ 3/6		
μετ. * Άργολικός II* (κ.)		
α. Σέτε 7/5		
α. Θέοντα 14/6		
πρ. * Φίφθ Άβενιου*		
στο Ντουμπάι 2/6		
ε. Καζαμπλάνκα 16/6		
ε. Ρότερνταμ 1/6		
α. Πόρτ Σαϊδ 7/6		
α. Ν. Όρλη 11/6		
άργει Πειραιά		
α. Μονρόβια 10/6		
α. Φός 11/6		
α. Φλάσσινγκ 8/6		
ε. Πειραιά 9/6		
επιωλήθη διάλυση		
α. Φουτζέιρα 17/6		
δ. Παναμά 12/5		
α. Κέιπ Τάουν 2/6		
δ. Ντόβερ 13/6		
δ. Πειραιά 31/3		
α. Κασσιούγκ 7/6		
α. Ν. Όρλη 19/5		
α. Τζακάρτα 3/5		
στη Σύρο 17/5		
ε. Πειραιά 25/2		
διάλυση Πακιστάν		
δ. Γιβραλτάρ 23/5		
ε. Πειραιά 11/5		
α. Σιγκαπούρη 17/6 *		

στο Καράτι 1/6 *	
α. Φουτζέιρα 9/6	
ε. Ροζάριο 10/6	
υπέστειλε ελληνική	
α. Άμβέρσα 21/5	
α. Μπιντούλου 29/5	
α. Άντεν 15/4	
ε. Πειραιά 24/4	
α. Χιούστον 31/5	
α. Γιούροπουρτ 21/6	
ε. Σιγκαπούρη 22/3	
α. Όζακα 10/6	
α. Φλάσσινγκ 1/6	
ε. Πόρτ Μαχόμεντ Μ. Κασίμ	
α. Λός Πάλλας 13/6	
δ. Μπρανσμπάτελ 4/6	
διάλυση Ταϊβάν	
α. Παραμαρίμπο 5/6	
α. Ν. Όρλεάνη 22/5	
ε. Ρίο Ίανέιρο 9/6	
στί Μομπάσα (άποθήκη)	
α. Βαλλέτα 28/5	
α. Μπότγουντ 6/6	
δ. Κων/πολη 28/5	
α. Λός Άντζελες 31/5	
α. Ριγέκα 31/5	
ε. Σιγκαπούρη 1/6	
στο Καϊμάν Μπράκ 26/5	
δ. Γιβραλτάρ 7/6	
α. Γιουροπούρτ 31/5	
α. Ραβέννα 9/6	
φ. Π. Σαΐδ 17/6	
α. Φουτζέιρα 13/6	
α. Χάβρη 3/6	
α. Κρίστομαλ 4/6	

ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.π.)	75	109979
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΑΛΦ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	9286
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I (κ.)	68	9417
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑ'ΙΖ (δ.π.)	71	17355
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΖΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.π.)	66	39042
ΓΟΥΩΤΕΡΟΥ (κ.)	68	14342
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938

ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	70	3206
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	76	150518
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'ΙΤ (κ.)	72	16207
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.π.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (κ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ.π.)	74	44608
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875

ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.π.)	75	176008
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.π.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093
ΖΙΡΚΟΝ (δ.π.)	70	17485
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΗ	75	12969
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (δ.π.)	64	31097

ε. Πειραιά 14/6		
α. Μπρίντζι 10/6		
ε. Σουέζ 16/6		
α. Φουτζέιρα 14/6		
α. Χάβρη 31/5		
ε. Τσιτακόγκ 18/5		
ε. Ρός Τανούρα 13/6		
α. Φώλεϋ 20/5		
στον Πειραιά		
στον Πειραιά 4/6		
ε. Ν. 'Υόρκη 17/6		
α. Ντάρε-ε-Σαλάμ 28/4		
πρός Σουρινάμ 13/6		
α. Φέλιξ-ε-Σου 3/6		
α. Νταμάμ 18/6		
ε. Βίλα Κονσταντίσιον 9/6		
πρ. «Γιούλα»		
δ. Σουέζ 7/6		
ε. Σιγκαπούρη 28/5		
στο Ντουμπάι 11/6		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/6		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
α. Λός 'Αντζελες 3/6		
α. Τσίμα 11/6		
α. Μίνα αλ Φαχάλ 11/6		
δ. Σουέζ 4/6		
ε. Ρουέν 15/6		
ε. Πόρτ Μ. Μπίν Κασίμ 10/6		
στον Πειραιά 7/6		
α. Σάν Λορέντζο 7/6		
α. Ντάρμπαν 11/6		
α. 'Υμουίντεν 10/6		
α. Γιούροπορτ 11/6		
ε. Γιούροπορτ 21/6		
α. Σίρρι 'Αϊλάντ 21/4		
α. Σιγκαπούρη 13/5		
α. Λά Σκίρα 31/5		
α. Μπουσαν 25/5		
α. Χαλκίδα 8/9/85		
δ. Παναμά 14/5		

α. Πόρτ 'Αντζελες 11/6		
δ. Ντόβερ 12/6		
α. 'Εϊλάτ 12/6		
στο Τζέμπελ 'Αλι		
α. 'Αμμούργκο 20/6		
α. Ρόττερνταμ 13/6		
α. Γκνάνανκ 2/6		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 14/6		
ναυπηγ. Γιοκοχάμα		

α. Κοτονού 6/6		
α. Πασαγιές 21/5		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Πειραιά 9/5		
ε. Μπουσίρ 16/5		
α. Νικόσια 21/5		
ε. 'Αϊό 15/3		
μετ. «Οβο Τράνερ» (ε.)		
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 4/6		
α. Πειραιά 14/6		
διάλυση Κορέα		
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/5		
πρός Σίρρι 7/6		
ε. Ν. 'Υόρκη 12/6		
α. Μπουλέν Μπς 17/5		
α. Τίς 16/5		
α. Χάμπτον 16/6		
πρ. «Shinana Maru»		
α. Δαμάρ 9/5		
α. Λότα 10/6		
α. Ρόττερνταμ 22/5		
στο Σίρρι 22/4		
α. Γιοκοχάμα 14/6		
υπέστειλε ελληνική		
ε. Μπ. 'Αμπάς 3/5		
δ. Γιβραλτάρ 9/6		
α. Καράτις 16/6		
α. Μιλιγουάκη 8/6		
δ. Σουέζ 14/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/6		
ε. Μπόταν Μπαίη 6/6		
ε. Πειραιά 2/6		
α. Τακόμα 4/6		
ε. Σάντ Τόμας ντέ Καστίλα 24/5		
δ. Π. Σαϊδ 15/6		

ε. Ροζάριο 14/6		
α. Ντάρμπαν 11/5		
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/6		
α. Παρανάγουα 4/6		
α. Γκάνδη 6/6		
ε. Θηρύτ 19/5		
ε. Τζέντα 4/5		
στη Σαφάγκα (ἀποθήκη)		
α. Φός 27/5		
α. Τσάνα 1/6		
πρός Σαγκά 14/5		
α. Βομβάη 5/6		
α. Γιβραλτάρ 5/6		
α. Λός Πάλμας 14/6		
δ. Π. Σαϊδ 6/6		
ε. Κόμπε 13/6		
α. 'Αμμούργκο 14/6		
στη Βασώρα		
α. 'Αντεν 10/5		

ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΙΛΙΑΔΑ (δ.π.)	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ.)	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΣ (π.)	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Α.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	11716
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (κ.)	78	9918
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800

ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206
ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	66	10046
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΩΡ (δ.π.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ'	68	13694
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.)	81	1213
ΚΙΤΙΟΝ (δ.π.)	69	79969
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.π.)	68	40626
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.π.)	68	54540
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V (κ.)	73	20328
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-ΖΟΣ (κ.)	67	11056
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.π.)	75	115042
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΝΙ (δ.π.)	75	79249
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ (κ.)	68	10618
ΛΕΝΤΓΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700

ΛΕΡΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ (κ.)	67	14720
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982
ΛΕΡΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Μ.)	67	27984
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827
ΛΙΝΤΑ	71	17878
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	76	160420
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064
ΜΑΚΦΟΡΣΤ	69	8064

ε. Πειραιά 10/6		
α. Σιγκαπούρη 14/5		
α. Σιγκαπούρη 12/6		
ἀργεί 'Αγ. Δομνίκο		
α. Θέοντα 6/6		
ε. Σάντος 10/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4		
α. Φιλαδέλφεια 4/6		
α. Θέοντα 12/6		
α. Γιβραλτάρ 26/5		
πρ. «Jovian Lake»		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
μετ. «Regulus Star»		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ντουάλα 1/6		
α. Σιγκαπούρη 24/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Λά Παλις 10/6		

ε. Γκάνδη 27/4	
α. Σιγκαπούρη 22/5	
ἀργεί 'Αμστερνταμ	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/6	
α. Λός Πάλμας 8/6	
α. Σάντος 5/6	
δ. Ντόβερ 12/6	
πρ. «Silver Carrier»	
ε. Κάδιξ 15/6	
α. Μαπούτο 28/5	
δ. Κων/πολη 5/6	
δ. Σουέξ 30/5	
πρ. «Bulknes»	
α. Ντάρμπαν 6/6	
στη Μπαγιά	
ύψωσε ελληνική	
στη Βυόλα Μακάε (ἀποθήκη)	
α. Διεμεράρα 11/6	
α. Πειραιά 14/6	

ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	α. Γκάνδη 26/4
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498	α. Τζέντα 4/6
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167	δ. Παναμά 31/5
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	υπέστειλε ελληνική
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΩΝ	76	18953	έπωλήθη
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ	80	16650	α. Μπορντώ 13/6
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	υπέστειλε ελληνική
ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ	78	33191	υπέστειλε ελληνική
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/6
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034	α. Λά Γκουλέτ 12/6
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Ρίο Γκράντε 26/5
ΜΑΡΕ 1 (π.)	64	7995	πρ. «Αιτίαν Ρήφερ»
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	α. 'Ιντσον 8/6
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. Γιβραλτάρ 2/6
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	ε. Σάντος 14/6
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	ε. Κουβέιτ 13/6
ΜΑΡΙΚΑ ('Ονδ.)	65	1224	α. Λεμεσό 11/6
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Κόρπους Κρίστι 1/6
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	ε. Πειραιά 15/2
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	μετ. «Ρίθον» (κ.)
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.κ.)	61	30236	ε. Π. Σαϊό 6/6
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	ε. Μπιλμπάο 19/6
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687	α. Γιοκοχάμα 3/6
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Σουέζ 11/6
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	πρ. «Ατλάντικ 'Ορίζων»
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Ρεγιουνιόν 15/5
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	δ. Π. Σαϊό 23/5
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	18623	α. Λός Πάλαμας 22/5
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	στο Σίρι 23/6
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	πρ. Ν. 'Υόρκη 4/4
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	α. Ν. 'Υόρκη 7/6
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Λός 'Αντζέλες 30/5
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Λός 'Αντζέλες 11/6
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	ε. Σάν Φρανσίσκο 16/6
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638	αργεί Πειραιά
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	ε. Δακάρ 7/6
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216	α. Ρίο Γκράντε 2/6
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στο Μπόνυ (αποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522	ε. Μπουένα Βεντούρα 26/5
ΜΕΣΙΣ	69	9650	αργεί Πειραιά
ΜΕΣΣΑΡΙΑ (κ.)	72	10008	στον Πειραιά
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	αργεί Πειραιά
ΜΙΑ*	80	15552	έπωλήθη
ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	πρ. «Αίγις Λότζικ»
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000	έπωλήθη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/6
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/6
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Δεμεράρα 8/6
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/6
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/6
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/6
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	δ. Παναμά 7/6
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Μομπά 7/6
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	α. Φιλαδέλφεια 16/6
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/6
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	α. Βαρκελώνη 16/6
ΜΙΝΙ ΛΥΦΟΜ	75	1578	ε. Πόρτ οφ Σπαίην 9/6
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. 'Ορλεάνη.
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004	έπωλήθη διάλυση
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	α. Νικόσια 5/6
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	ε. Ρίτοαρντ Μπαίη 15/6
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. Χιούστον 27/2
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Κεμπέκ 6/6
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	83	32129	δ. Παναμά 14/5
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038	πρ. «Γιούρκο Μπάννερ»
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	α. Φιλαδέλφεια 11/6
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	ε. Βομβάη 15/5
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	αργεί Πειραιά
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397	δ. Γιβραλτάρ 22/5
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292	ε. Κριστομπόλ 26/4
ΜΠΕΛΑΙΤΑ (κ.)	68	8370	α. Τάμπα 28/5
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	αργεί 'Αστακό
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361	ε. Κάδιξ 27/5
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	στο Ντάρμπαρν 17/6
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	δ. Ντουμπάι 2/6
ΜΠΡΑΒΟ (κ.)	71	15205	έπωλήθη διάλυση
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	πρ. Μανίλα 24/4
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603	α. Χάμπτον 7/6
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324	α. Φιλαδέλφεια 12/6
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036	α. Μπανγκόκ 12/6
ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	δ. Ντουμπάι 17/6
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	ε. 'Αλγκεκίρας 13/6
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225	α. Μπουένος 'Αίρες 7/3
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	ε. Λάγος 4/6
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651	πρ. Λουάντα
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	Α. Σάν Λορέντζο 12/6
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Λονδίνο 19/6
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	μεταφορές Περσικού*
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)*	78	11850	α. Τάραντα 7/6*
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	α. Τζέντα 6/6
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	α. Γιοκοχάμα 14/6
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ ΜΠΑΙΗ (μ.)	68	8516	διάλυση Πακιστάν
ΝΑ'Τ'Α (κ.)	70	9069	πρ. Τσιγκαπούρη 2/6
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	πρ. Σιγκαπούρη 2/6
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477	μεταφορές μεταφορές
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	α. Φαλκούρα 12/6
ΝΕΡΑ'Τ'ΑΔ (δ.κ.)	72	50897	ε. Πειραιά 16/6
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/6
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625	α. Σιγκαπούρη 14/5
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207	ε. Γδύνια 17/6

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	ε. Τουλών 11/6
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Χάβρη 16/6
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	α. Λομέ 2/6
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	α. Λάγος 2/6
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982	ε. Ναγκόγια 16/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ	74	34103	α. Μπερμερχάβεν 17/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	α. 'Οριστάνο 11/6
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	3809	δ. Παναμά 12/6
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998	αργεί 'Αμμούργο
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	ε. Τζάκσονβιλ 11/6
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	ε. Γένοβα 14/6
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516	α. Σπέζια 4/6
ΝΟΡΑ (π.)	65	21966	μετ. «'Όρα» (π.)
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	αργεί Πειραιά
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	δ. Σουέζ 25/5
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. Μπεντί 18/5
ΝΤΕΜΠΟΥΡΚΟ (κ.)	72	9440	α. Σαγκάη 19/4
ΝΤΟΛΣΣ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Μπελέμ 12/6
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (κ.)	73	17355	α. Μοναούς 9/6
ΝΤΟΡΑ	76	16369	μετ. «Dorianne» (Λ.)
ΕΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	δ. Μπρανσμπούτελ 12/5
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	α. Μπαχραϊν 14/5
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	α. Φός 16/6
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	ε. Σαφάγκα 22/4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	αργεί 'Αστακό
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Μαπούτο 21/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	δ. Κωνσταντή 14/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	επισκευές Σιγκαπούρη 18/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (π.)	84	17879	α. Σάν Νικόλας 12/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	πρ. 'Ιμμινγκχαμ 9/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	ε. Κεϋχάν Τέρμιναλ 12/6
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	δ. Καϋχάν Μπράκ 24/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644	ε. Πειραιά 3/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 9/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	πρ. Πόρτ Μιράντα 17/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	ε. Πειραιά 13/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογεικές εμποφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	αργεί Πειραιά
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ*	73	18958	α. Πόρτ Κέλαγκ 13/6
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793	πρ. Μοναούς 28/4
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Δουνκέρκη 8/6
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	α. Βιλιαντό Κόντε 28/5
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279	έπωλήθη διάλυση
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525	στο Τζιμπουτί
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	α. Ντουάλα 2/6
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639	ε. Πειραιά 4/6
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494	α. Πόρτ Κέλαγκ 22/5
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	ε. Μπαβναγκάρ 7/5
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222	δ. Παναμά 31/5
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	α. Χόγκ Κόγκ 30/5
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΣ	84	13852	α. Ναγκόγια 3/6
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689	α. Αύγουστα 2/6
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΡΟΥ (δ.)	84	38259	α. Ρότερνταμ 19/6
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	πρ. Τζακάρα 29/5
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	α. Τάουν 21/6
ΠΑΛΜ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ (βρ.)	67	19541	πρ. «Star of Port Said»
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (βρ.)	66	22617	πρ. «Bremen»
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182	πρ. «Gabrielle Kogel»
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Ροζάριο 21/5
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792	α. Μάντερ ντε Ντέους 6/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416	δ. Κωνσταντή 28/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρ. «Αίγις Χάρβεστ»
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	στην 'Αλγερία 7/5
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Σάντος 30/5
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195	δ. Ντόβερ 9/6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	δ. Π. Σαϊό 24/5
ΠΑΡΙΦΙΚ ΓΟΥΛΙΒ	84	22511	α. Μπορντώ 7/5
ΠΑΡΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Ρίο Γκράντε 9/6
ΠΑΡΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	δ. Σουέζ 6/6
ΠΑΡΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Ν. 'Υόρκη 4/6
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	ε. Καλκούτα 7/6
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	α. 'Αντεν 8/6
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999	αργεί Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Σιγκαπούρη 23/5
ΠΕΛΑ (π.)	67	38636	ε. Ρότερνταμ 14/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	πρ. «Wildeat»
ΠΕΛΟΣ	76	9872	α. Μανφρεντόνια 9/6
ΠΕΝΤΕΑΝ (Λιβ.)	72	57802	ε. Κόρπους Κρίστι 8/6
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	ε. Ν. 'Υόρκη 13/6
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15668	α. 'Αμβέρσα 19/6
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	α. Μπρέικ 11/6
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408	α. Δουνκέρκη 20/6
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	68	1876	ε. Πόρτ Μαχ. Μπίν Κασίμ. 1/6
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (φ.)	72	16205	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 10/6
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (Λιβ.)	69	10839	α. Κολόμπο 9/6
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269	α. Περισί 16/6
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757	α. Νταμάμ 9/4
ΠΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. 'Αμπιτζάν 10/5
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376	α. Πειραιά 23/5
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. 'Αργεντινή 13/6
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102	ε. Κοτονού 4/6
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162	ε. Σεβίλλη 13/6
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/6
ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ (κ.)	49	2879	αργεί Κίμωλο
ΠΟΛΙΧΟΝ (δ.κ.)	73	118460	α. Ντουμπάι 1/5
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	πρ. Φιλαδέλφεια 13/6
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095	δ. 'Επτάνησα 13/5

ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΛΑ'ΙΤ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΡΕ'Ι'ΖΟΡΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.π.)	73	30067
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΗΝΙΩ (κ.)	71	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
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 (Μ.)	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
ΣΑΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΙΙ (π.)	76	12443
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Λιβ.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Λιβ.)	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (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 ΡΟΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.)	70	5746
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φ.Α.)	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΟΥΗΝ (κ.)	67	31578
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21656
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΡΕ'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 ΜΠΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594

ε. Φός 14/6	
α. Γιούροπουρτ 14/6	
αργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 23/5	
α. Μπ. 'Αίρες 31/5	
α. Ρίο Γκράντε 5/6	
α. Σιγκαπούρη 10/6	
α. Μίνα Καμπούς 26/5	
προς Πόιντ Τζούντιθ	
ε. Μονφολκόνε 24/5	
α. Κπέμε 5/6	
α. Γιβραλτάρ 6/6	
α. Τής 21/6	
α. Μπυλμπάο 7/6	
αργεί 'Αστακό	
α. Λας Πάλμας 31/5	
α. Λά Σκίρα 14/6	
στην 'Αλεξάνδρεια 11/6	
πρ. «Αίγλις Στόικι»	
πρ. «Αχιλ Τζοήνσον»	
προς Πάτρα 11/6	
α. Τάμπο 21/5	
δ. Κων/πολη 22/5	
μετ. Νεπτινία (Όνδ.)	
δ. Σκάω 14/5	
ε. Πειραιά 14/5	
προς Γιβραλτάρ 1/6	
α. Θέοντα 12/6	
ε. Μερσίνη 30/5	

προς Τζέντα	
α. 'Αμβούργο 21/6	
προς Καρτάγνα 6/6	
δ. Γιβραλτάρ 23/5	
ε. Τής 20/6	
δ. Μπρανσμπάτελ 1/6	
ε. Βηρυτό 12/6	
ε. 'Αμβέρσα 14/6	
επισκευές μεταφορές	
α. Λεμεσό 12/6	
α. Μονφρεντάνια 23/5	
α. 'Ιντσόν 31/5	
α. Καράτσι 16/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μαράκκιμο 16/5	
ε. Τσιτακόγκ 17/6	
στη Σάντο Ντομίνγκο 17/5	
α. Ν. 'Ορλεάν 6/6	
ε. Χουάγκου 3/3	
ε. Κων/πολη 2/6	
α. Ρίο Γκράντε 8/5	
δ. Κων/πολη 1/6	
ε. Μαλάγα 13/6	
α. Ν. 'Υόρκη 13/6	
α. Γέλα 14/6	
επωλήθη διάλυση	
α. Ρίο Γκράντε 11/6	
ε. Πειραιά 14/6	
ε. Βισκαπαπάνι 13/6	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 21/5	
α. Ν. 'Ορλεάν 14/6	
α. Λάγος 5/6	
δ. Κων/πολη 21/5	
α. Ντάρμπαν 15/6	
α. Κορούνα 18/6	
ε. Θεσσαλονίκη 10/6	
δ. Σουέζ 31/5	
α. Ντάρμπαν 27/5	
δ. Σουέζ 3/5	
α. Νάπολη 16/6	
στην Κωνσταντία	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 10/6	
α. Τής 17/6	
δ. Κων/πολη 2/6	
ε. Ροζάριο 5/6	
α. Καέν 16/6	
στο Λάγος	
πρ. «Πρωτοστάτης»	
ε. 'Αμστερνταμ 18/6	
α. Κόμπε 28/5	
α. Ούμπε 11/6	
προς Γιοκοχάμ 27/4	
δ. Μπρίεζαμ 11/6	
α. 'Αμστερνταμ 31/5	
ε. Καράτσι 18/5	
διάλυση Ξιγκάγκ	
δ. Κων/πολη 25/5	
πρ. «Σάμμερ Σή»	
α. 'Αμβούργο 17/6	
α. Ρίο Γκράντε 22/5	
α. Μπάχια Μπλάνκα 31/5	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 10/6	
ε. Ν. 'Ορλεάν 14/6	
επωλήθη διάλυση	
α. Μπουσάν 29/5	
ε. Βομβάη 14/4	
α. Γιοκοχάμ 12/6	
αργεί Πειραιά	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 17/5	
μετ. «Port Talbot» (π.)	
ε. Πειραιά 5/4	

ε. Ρίο Γκράντε 12/5	
ε. Βομβάη 7/6	
α. Νικόσια 9/6	
ε. Χιούστον 12/6	
α. Γένοβα 14/6	
δ. 'Ελσινόρκη 30/5	

ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ Ι. (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
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. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
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
ΣΤΡΕΚΑ (Όνδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
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
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492
ΤΗΜΙΟΣ 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
ΤΡΙΑΝΑ Ι (κ.)	56	3981
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 (Λιβ.)	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
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67202
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΑΡΕΣΣ (κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	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	6585
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 (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΡΙΣ (Όνδ.)	64	1148
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15861
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15822
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	79	12598
(π.)	54	1596
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930

ε. Μπωμόν 4/6	
στο Μπαντάρ Χομείνι	
α. Σιγκαπούρη 11/6	
ε. Γδύνια 17/6	
α. Μπανγκοκ 11/5	
α. Σιγκαπούρη 29/4	
ε. Σιβαταβέτια 14/6	
αργεί Πειραιά	
δ. 'Επτάνησα 12/5	
μεταφορές Περακοῦ	
α. 'Αμβέρσα 19/6	
ε. Τάιν 16/6	
επωλήθη διάλυση	
α. 'Αντέν 7/6	
ε. 'Οριστάνο 6/6	
ε. Ροζάριο 12/6	
α. Μπάρ 17/6	
α. Ρότερνταμ 13/5	
α. Ρεσίφ 29/5	
ε. Θεσσαλονίκη 25/5	
μετ. «Stillikon»	
αργεί Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 1/6	
α. Λισαβόνα 14/6	
α. Μίλφορντ 18/6	
α. Σιγκαπούρη 31/5	
ε. Μπουσί 13/5	
α. Γκάνδη 16/5	
α. Νικόσια 8/5	
α. Σιγκαπούρη 11/6	
δ. Σουέζ 8/6	
αργεί 'Αστακό	
α. Χουέλβα 31/5	
ε. 'Αμβούργο 21/6	
α. Μομπάσα 14/6	
δ. Γιβραλτάρ 15/6	
α. Τζιμπουτί 7/4	
α. Δρέπανο 10/5	
α. Σαβόνα 13/6	
αργεί 'Αστακό	
δ. Παναμά 16/5	
ε. Π. Κουετζάλ 24/5	

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H.A. SPRINGER, W. Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI S.A.**

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836, TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: "NAFSI" PIRAEUS - GREECE



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 αγκυροβόλια (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