

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Οκτωβρίου 1986

Αρ. Φύλλου 1233/992

55
XPONIA
1931-1986

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

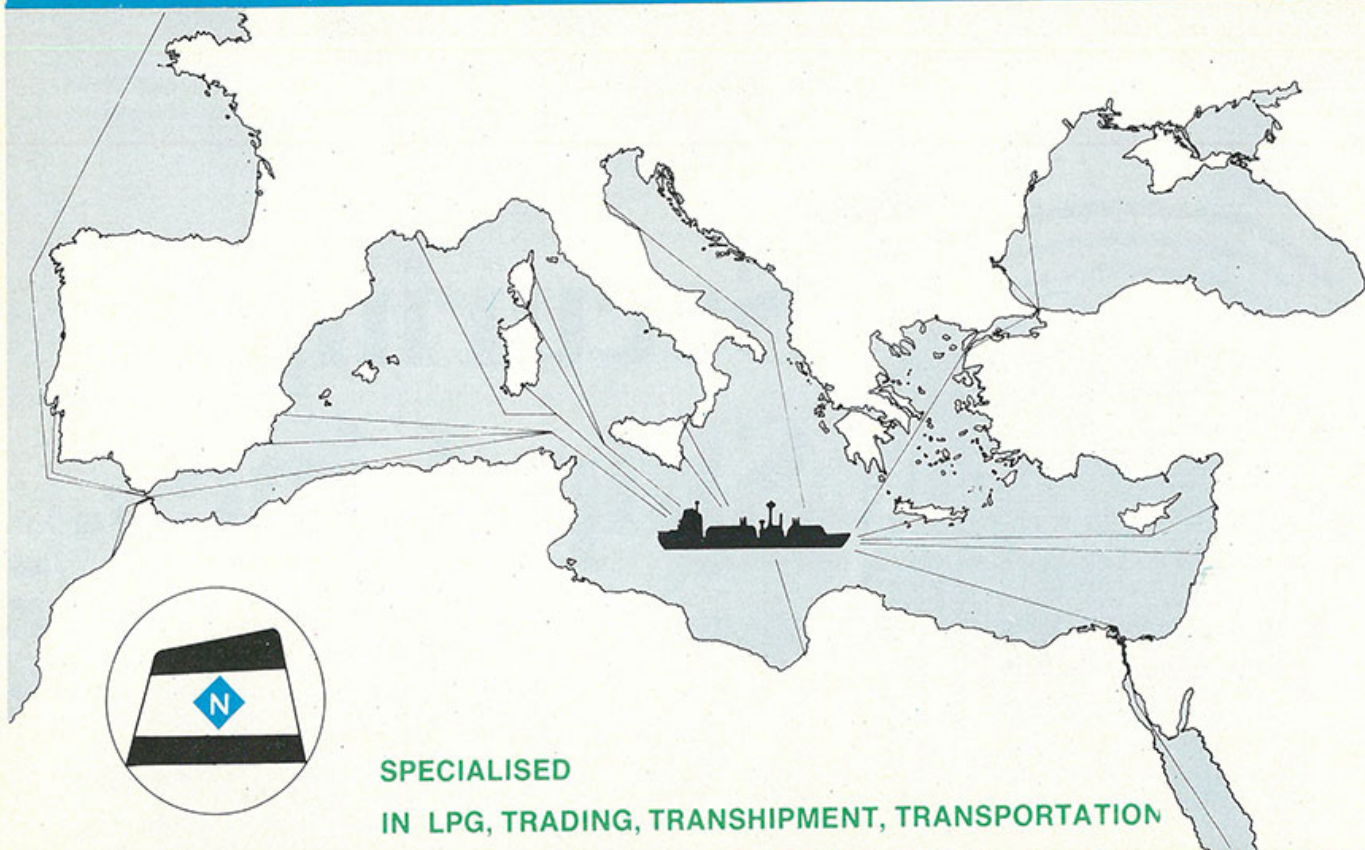
PIΘ. 1233/992
ΤΩΒΡΙΟΥ 1986
ΔΡΧ. 150



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

Π Ρ Α Κ Τ Ο Ρ Ε Σ

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



SPECIALISED
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION

NAFTOMAR

BUSINESS CENTER
252/254 KIFISSIAS AVENUE
HALANDRI - ATHENS
TL. SWITCHBOARD: 6472041-5
OPERATION: 6472046-8
TX. 218541 / 218222
CB. NAFTOMAR ATHENS

NAFTOMAR

SHIPPING & TRADING Co LTD
ALASSIA BUILDING, 2ND FLOOR,
II MERARCHIAS 13, PIRAEUS
TEL.: 4114910 (5 LINES)
TLX.: 213077, 211605 "NAFT GR"
CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.

114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES
75008 - PARIS
TL. 35.91.433 - 35.91.434
TX. 640641 - 640695

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
30, VIA G. FARA - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465



Securing Ship Lines.

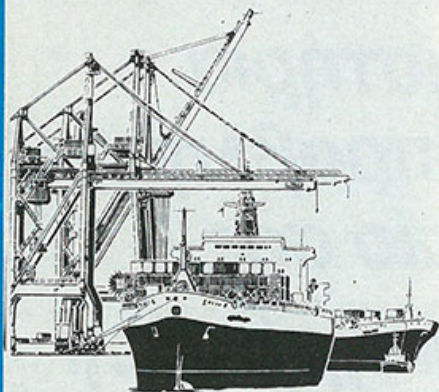
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1986
ΝΕ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1233/992

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ.

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ:

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
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
Issue No. 1233/992, October 15th, 1986

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: "CHRONIKA" Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 12 **Δημιουργία Χρηματιστηρίου Ναυτιλιακών Αξιών**
Ο κ. Βασίλης Κούτσης προτείνει μία νέα διέξοδο που μπορεί να πολλαπλασιάσει τις χρηματοδοτικές δυνατότητες της Έλληνικής Ναυτιλίας.

- 13 **Ό,τι πιο επίκαιρο**
Ο συνεργάτης μας κ. Γ. Μπάνος σχολιάζει αν βρισκόμαστε, πράγματι έμπρός σε ανάκαμψη;

- 14 **To European Scrapping Fund**
Οι διάφορες θέσεις των Ευρωπαϊκών Χωρών, οι οποίες θα συμπεριληφθούν στο νέο μνημόνιο των μελών του τμήματος ναυτιλιακής πολιτικής της CAACE.

- 17 **Η 4η Διεθνής συνάντηση του Πειραιώς**
Παρουσίαση των εισηγήσεων και των απόψεων που εξέφρασαν γνωστοί Οικονομολόγοι, Τραπεζίτες και ναυτιλιακοί παράγοντες κατά το διήμερο σεμινάριο για τη Διεθνή Οικονομία και Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση που πραγματοποιήθηκε στη Ναυτιλιακή Λέσχη.

- 25 **Μέτρα για τη πρόληψη παρανόμων πράξεων**
Τό δεύτερο μέρος των μέτρων που υιοθέτησε η Έπιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας του IMO για την πρόληψη παρανόμων πράξεων κατά επιβατών και πληρωμάτων στα πλοία.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
22 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΕΒΕΠ
23 Η ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΣΤΗ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
32 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
34 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
37 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
42 ENGLISH SUPPLEMENT
46 ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
50 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Μια μεγάλη εταιρία όπως η ΕΚΟ είναι μεγάλη και στην εξυπηρέτηση. Η ΕΚΟ σε συνεργασία με την ΕΧΧΟΝ έχει το μεγαλύτερο δίκτυο ανεφοδιασμού σε

κάυσιμα και λιπαντικά σ' όλο τον κόσμο.

Μ' άλλα λόγια φέρνει τα διυλιστήρια στην προβλήτα που έχετε το πλοίο σας.



ΕΚΟ ΑΒΕΕ
ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ
ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ
Ναυτιλιακές Πωλήσεις
Ακτή Μισούλη 87, 185 38 ΠΕΙΡΑΙΑΣ.
Τηλ.: (01) 4527235-8, Telex: 213513 EM GR
Λεωφ. Νίκης 3, 546 28 ΘΕΣ/ΝΙΚΗ,
Τηλ.: (031) 220557

**Φέρνουμε τα διυλιστήρια
στην προβλήτα
που βρίσκεται το πλοίο σας.
Αυτό είναι εξυπηρέτηση!**



Οι κρίσιμες μέρες δέν πέρασαν

Οι κρίσιμες μέρες συνεχίζονται. Καί όλα όσα άφορούν τό μέλλον καί τήν ύπόσταση τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας κρέμονται από μία κλωστή. Πού άν σπάσει θά πέσουμε όλοι στό βάραθρο — ό τόπος πού θά χάσει όλα αυτά πού προσφέρει ή Ναυτιλία χωρίς νά τού ζητάει τό παραμικρό σέ μία εποχή μάλιστα ιδιαίτερα δύσκολη, οι ναυτικοί μας πού θά τρέχουν νά βρουν άπασχόληση είτε στά ξένα πλοία σάν τούς Φιλιππινέζους, τούς Κορεάτες καί τούς Πολωνούς, είτε σέ άλλα επαγγέλματα, ενώ θά έχουν τήν ίδια τύχη καί θά άντιμετωπίζουν τό ίδιο πρόβλημα, τό πρόβλημα τής άπασχολήσεως καί όλοι οι άλλοι πού άποζούν άμεσα καί έμμεσα από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα των 'Ελλήνων καί όλα, τέλος, τά ταμεία των ναυτικών μας θά διαλυθούν στά έξών συνετέθησαν.

Αυτές τίς πολύ δύσκολες μέρες, τά «Ναυτικά Χρονικά» διατηρούν τήν έλπίδα ότι οι σημερινοί εκπρόσωποι των ναυτικών καί οι σημερινοί ένοικοι του YEN δέν θά θελήσουν νά γίνουν οι νεκροθάφτες τής Ναυτιλίας μας. Λόγω τής κρισιμότητας τής καταστάσεως δέν προσθέτομε άλλη άποψη καί περιοριζόμαστε στήν καταγραφή μόνο των εξέλιξεων πού σημειώθηκαν τό τελευταίο 15θήμερο καί μέχρι τήν Τρίτη 14 'Οκτωβρίου:

• Στή συνάντηση των διοικήσεων τής Ε.Ε.Ε. καί τής ΠΝΟ τής 8ης 'Οκτωβρίου έγιναν δεκτά από τήν έφοπλιστική πλευρά τά αίτήματα γιά τήν εξόφληση των άποδοχών κατά μήνα, τήν άμεση ένεργοποίηση τής επιτροπής γιά τόν καθορισμό των υπερωριών του Σαββάτου καί των άργιών καί τόν προσδιορισμό του σημείου άποδοχής ή άρνήσεως του ναυτικού νά εισέλθει στον Περσικό. Δέν επήλθε όμως συμφωνία γιά τό θέμα τής ύπογραφής νέας συλλογικής συμβάσεως καί από τήν έφοπλιστική πλευρά (κ. Γουρδομιχάλης) ύπογραμμίσθηκε ότι κατά τήν αντίληψη τής Ε.Ε.Ε. ό τομέας τής Ναυτιλίας δέν εξαίρεται από τήν πράξη νομοθετικού περιεχομένου καί ότι εάν ύπάρξουν δυναμικές κινητοποιήσεις ή ευθύνη γιά τό τέλος τής Ναυτιλίας θά βαρύνει άποκλειστικά τήν ΠΝΟ, τά σωματεία τής όποίας θά καταντήσουν «σωματεία σφραγίδες» όπως άλλωστε καί ή Ε.Ε.Ε. Στή συνάντηση επίσης άνεγνώσθη τηλεγράφημα του κ. Χατζηπατέρας στό όποιο ύπογραμμίζονταν ότι τό Δ.Σ. του Κομμιτέθ θεωρεί ότι παρά τίς όποιεσδήποτε καλές διαθέσεις δέν ύπάρχουν δυνατότητες γιά τήν παροχή αύξήσεων — τό ελληνικό πλοίο, άνεφέρετο, δέν άντέχει καί τήν ελάχιστη αύξηση, ενώ από τήν κίνηση των πλοίων ό-

φελούνται μόνο οι ναυτικοί μας καί συνεπώς δέν πρέπει νά οδηγηθούν καί όσα πλοία ταξιδεύουν σέ παροπλισμό ή σέ άλλες σημαίες. Τέλος προσετίθετο ότι σέ περίπτωση πού ή νομοθεσία επιβάλλει τήν χορήγηση τής ΑΤΑ δέν θά έπρεπε νά ύπάρξει άναδρομική επιβολή γιάτί ή πλοιοκτησία δέν μπορεί νά τήν άντέξει. Περαιτών ό κ. Γουρδομιχάλης ζήτησε νά ύπάρξει νέα συνάντηση στις 21 'Οκτωβρίου αλλά τά περισσότερα μέλη τής 'Εκτελεστικής 'Επιτροπής τής ΠΝΟ πού παραβρίσκονταν στή συνάντηση — μέ εξαίρεση τούς εκπροσώπους των 'Ενώσεων Πλοιάρχων καί Μηχανικών 'Εσωτερικής Καύσεως — άπέρριψαν τήν πρόταση καί ή συνάντηση τής 8ης 'Οκτωβρίου διελύθη. 'Εν τούτοις, κατά τή σύνοδο τής 'Εκτελεστικής 'Επιτροπής τής ΠΝΟ τής περασμένης Δευτέρας (13.10) οι εκπρόσωποι των ναυτεργατικών όργανώσεων δέχθηκαν κατά πλειοψηφία τή συνέχιση του διαλόγου (άντιτάχθηκαν οι εκπρόσωποι των 'Ενώσεων Μηχανικών, Ναυτών καί Θερμαστών καθώς καί του Συνδέσμου 'Ασυρματιστών πού πρότειναν τήν κήρυξη 48ης άπεργίας) καί έξουσιοδότησαν τόν γεν. γραμματέα τής ΠΝΟ νά βολιδοσκοπήσει τήν έφοπλιστική πλευρά γιά νά διαπιστώσει άν είναι διατεθειμένη νά χορηγήσει αύξήσεις, μέ τή διευκρίνιση ότι άν από τίς βολιδοσκοπήσεις αυτές προκύψει ότι δέν ύπάρχει διάθεση γιά αύξηση των άποδοχών νά εκδηλωθούν δυναμικές κινητοποιήσεις. 'Επίσης στήν ίδια συνεδρίαση τής Ε.Ε. τής ΠΝΟ άποφασίσθηκε νά ζητηθεί συνάντηση μέ τόν ύπουργό Ναυτιλίας γιά νά διευκρινισθούν οι θέσεις του YEN γύρω από τά μέτρα γιά τή βελτίωση τής άνταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου καί ειδικότερα γιά τίς διμερείς συμβάσεις καί τή μέση τής συνθέσεως — ή συνάντηση αυτή είχε προσδιορισθεί γιά τό μεσημέρι τής Τετάρτης 15 'Οκτωβρίου.

• Τήν μεθεπομένη — δηλαδή τήν Παρασκευή 10 'Οκτωβρίου — πραγματοποιήθηκε συνάντηση τής διοικήσεως τής ΠΝΟ καί τής 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, οι εκπρόσωποι τής όποίας δήλωσαν ότι οι πλοιοκτήτες τής κατηγορίας αυτής βρίσκονται σέ πλήρη άδυναμία νά αύξήσουν τίς άποδοχές των πληρωμάτων. Δέν μπορούμε νά δώσουμε τίποτε, ύπογραμμίσθηκε, γιάτί άν δώσουμε αύξήσεις θά αύξήσουμε ακόμη περισσότερο τό ήδη άρνητικό κόστος εκμεταλλεύσεως των πλοίων καί κατά συνέπεια οι πλοιοκτήτριες εταιρίες δέν θά μπορούν νά εκπληρώσουν τίς ύποχρεώσεις τους καί θά πάψουν νά λειτουργούν, γεγονός πού θά έχει δυσμενείς επιπτώσεις στήν άπασχόληση των ναυτικών.

Στή διάρκεια του 15θήμερου πού πέρασε ύπήρξε καί μία άλλη εξέλιξη γιά τήν όποία όμως κρίνομε ότι δέν πρέπει πρός τό παρόν νά άναφέρουμε τό παραμικρό.

ΜΟΝΟ ΘΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

'Η προσαρμογή τής συνθέσεως των ελληνικών πλοίων στά σημερινά δεδομένα θά οδηγήσει σέ αύξηση τής άπασχολήσεως των ναυτικών μας — ακόμη καί εκείνων εκ των κατωτέρων πληρωμάτων πού είναι πραγματικοί ναυτικοί — καί όχι σέ μείωση, όπως ύποστηρίζουν οι εκπρόσωποι όρισμένων ναυτεργατικών όργανώσεων, οι όποιοι γιά λόγους πού εκείνοι γνωρίζουν δέν θέλουν νά δούν μακρύτερα από τή μύτη τους.

Μπορεί, βέβαια, αυτό νά φαίνεται εκ πρώτης όψεως όξύμωρο: Πραγματικά άν ληφθεί ύπ' όψη ό αριθμός των 850 - 860 πλοίων μέ 'Ελληνική σημαία άνω των 3.000 τον. γκρός πού είναι έν ένεργεία σήμερα, μέ τή ζητούμενη μείωση τής συνθέσεως (ή όποία, σημειωτέον, είχε καθορισθεί στό άπώτερο παρελθόν μέ καθαρά κοινωνικά κριτήρια) ώστε νά προσρμοσθεί στό ισχύοντα αυτή τή στιγμή διεθνώς θά ύπάρξει μείωση τής άπασχολήσεως των ναυτικών. Τό μέτρο όμως αυτό μαζί μέ τά άλλα (διμερείς συμβάσεις κλπ.) λαμβάνεται κυρίως γιά νά παραμείνουν στό έθνικό νηολόγιο τά πλοία πού έχουν άπομείνει καί ταυτόχρονα νά προσελευσθούν καί τά ελληνόκτητα πού τελούν σήμερα υπό ξένες σημαίες.

Μέ τή μείωση, λοιπόν, τής συνθέσεως κα-
τά τά τρία ή καί τέσσερα ακόμη άτομα θά χα-

θούν άσφαλώς ισάριθμες θέσεις άπασχολήσεως κατά τό πλοίο πού παραμένει στό έθνικό νηολόγιο, θά διατηρηθούν όμως οι ύπόλοιπες 17 καί 18, πού θά άπολεσθούν καί αυτές εάν καί τό πλοίο αυτό άναγκασθεί — όπως χιλιάδες άλλα — νά καταφύγει σέ άλλες λύσεις, τίς όποιες κανένας, άλλωστε, δέν μπορεί νά έμποδίσει.

Μέ τή μείωση τής συνθέσεως, τίς διμερείς συμβάσεις καί όσα άλλα μέτρα κριθούν άναγκαία δέν θά επιτευχθεί μόνο ή διατήρηση αυτών των 850 - 860 πλοίων στό έθνικό νηολόγιο, αλλά θά ύπάρξει καί προσέλκυση ελληνόκτητων πού τελούν υπό ξένες σημαίες, ή όποία, όπως προκύπτει από συγκλίνομενες πληροφορίες, θά είναι θεαματική καί συνεπώς θά ύπάρξει άμεση αύξηση των θέσεων άπασχολήσεως των ναυτικών μας — έπαναλαμβάνομε καί εκείνων εκ των κατωτέρων πληρωμάτων πού είναι πραγματικοί καί όχι εύκαιριακοί ναυτικοί σάν αυτούς πού καταφεύγουν στά πλοία σάν ύστατη λύση όταν δέν βρίσκουν άπασχόληση στήν ξηρά, ή ακόμη γιά νά αγοράσουν μία «Γιαμάχα» ή μία «Χόντα», όπως είχαν επισημάνει παλαιότερα τά «Ναυτικά Χρονικά».

'Εμείς τό έχουμε πει έπανειλημμένα, παρ' όλα αυτά όμως θά τό έπαναλαμβάνομε σέ κάθε εύκαιρία: 'Η λύση γιά τόν τόπο, γιά τούς ναυτικούς μας, γιά τό NAT καί γενικά γιά όσους άπασχολούνται μέ όποιοδήποτε

τρόπο, άμεσο ή έμμεσο στό ναυτιλιακό χώρο δέν είναι τά λίγα πλοία αλλά τά πολλά πλοία — στά πλοία άλλωστε στηρίχθηκε πάντοτε, από τούς άρχαίους χρόνους μέχρι σήμερα ή φτωχή μας χώρα.

ΝΑ ΜΗΝ ΑΝΗΣΥΧΟΥΝ

Πολλοί συνταξιούχοι, μέ άφορμή τά όσα έγράφησαν στό προηγούμενο τεύχος σ' αυτές άκριβώς τίς στήλες γιά τή διάχυτη πλέον αντίληψη περί ύπαγωγής του NAT στό ΙΚΑ, εξέφρασαν πρός τά «Ναυτικά Χρονικά» (μέ τηλεφωνήματα, κυρίως, αλλά καί μέ έπιστολές) άνησυχίες γιά τό μέλλον.

Σέ όλους αυτούς τούς φίλους καί γενικότερα σέ όλους τούς συνταξιούχους ναυτικούς μας, πού μαζί μέ τίς άνησυχίες τους διαδηλώνουν ότι θεωρούν τά «Ναυτικά Χρονικά» τόν κυριότερο συμπαραστάτη τους στά δύσκολα χρόνια τής άπομαχίας, έπαναλαμβάνομε εκείνο πού είχαμε ύπογραμμίσει όταν είχαμε γνωσθεί τά προβλήματα του NAT: Οι συντάξεις, δ.τι καί νά γίνει, θά καταβάλλονται καί ταυτόχρονα θά παρέχεται καί ή άπαιτούμενη περίθαλψη (ιατροφαρμακευτική καί νοσοκομειακή). Στό σημείο πού έχουν φθάσει τά πράγματα γιά τό NAT, ή ύπαγωγή στό ΙΚΑ είναι αυτή τή στιγμή ή λύση πού θά εξασφαλίσει τήν καταβολή των συντάξεων σέ εκείνους από τούς συνταξιού-

χους του Ταμείου που τίς έχουν ακριβοπληρώσει με την πολυετή θητεία τους στο τραχύτερο των επαγγελματιών και με εισφορές που αντιπροσωπεύουν μιά ολόκληρη περυσία — βέβαια ή όρθη και όριστική ταυτόχρονα λύση είναι τά πολλά εισφέροντα πλοία αλλά, δυστυχώς, αυτή τή λύση δέν τήν επιζητούμε παρά τό γεγονός ότι συμφέρει σέ όλους, δηλαδή και στήν Πολιτεία και στό NAT και στους ναυτικούς μας.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Η γαλλική κυβέρνηση κατέστρωσε και θά θέσει σύντομα σέ εφαρμογή ένα τολμηρό διετές πρόγραμμα γιά νά στηρίξει τόν γαλλικό έμπορικό στόλο και όπως διευκρινίσθηκε πολλά από τά μέτρα πού προβλέπονται στοχεύουν στήν εξέλιξη των ρυθμιστικών δεσμεύσεων στον τομέα τής λειτουργίας των γαλλικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων πού μείωναν ή παρακώλυαν τήν ανταγωνιστική τους ικανότητα.

Τό πρόγραμμα αυτό πού αποτελείται από 23 σημεία προήλθε από μιά συμφωνία των άλλων έφοπλιστών και των ναυτικών ενώσεων πού υπογράμμιζε τήν ανάγκη χαράξεως μιάς συγκεκριμένης πολιτικής και λήψεως συγκεκριμένων μέτρων γιά νά σταματήσει ή σταθερή μείωση του γαλλικού έμπορικού στόλου πού είχε παρατηρηθεί τά τελευταία χρόνια. Είναι δέ χαρακτηριστικό ότι τό πρόγραμμα αυτό τό παρουσίασε σέ ειδική συνέντευξη τύπου ο ίδιος ο πρωθυπουργός τής Γαλλίας κ. Ζάκ Σιράκ, ό οποίος υπογράμμισε ότι τό σχέδιο είναι ιδιαίτερα τολμηρό και απαιτείται θάρρος και ύπομονή γιά νά επιτευχθεί ή ανακοπή τής μειώσεως του γαλλικού στόλου, στόχος στον οποίο είχαν αποτύχει τά προηγούμενα προγράμματα των έτών 1969, 1974, 1979 και 1984.

Τά περισσότερα από τά μέτρα του προ-

γράμματος, γιά τό οποίο μέσα στή διετία θά διατεθούν από τή γαλλική κυβέρνηση γύρω στά 350 εκατ. δολάρια, αποβλέπουν στήν ενίσχυση του γαλλικού πλοίου με τήν παροχή δομικής βοήθειας πού περιλαμβάνει κίνητρα γιά επενδύσεις, μείωση τής φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων (κατά 66%) και του πλεονάζοντος διοικητικού τους προσωπικού, μείωση τής συνθέσεως, κατάργηση του ραδιοτηλεγραφητού στα πλοία πού διαθέτουν σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας, περιορισμό από τέσσερις σέ ένα μήνα του χρόνου προστασίας των άσθενούντων ναυτικών, διευκολύνσεις γιά νηολόγηση πλοίων στα νησιά KERGUELEN, διάθεση νέου εξοπλισμού στις ναυτικές σχολές γιά τήν καλύτερη εκπαίδευση των Γάλλων αξιωματικών έμπορικού ναυτικού, παροχή τής δυνατότητας επιθεωρήσεως των γαλλικών πλοίων από ξένους επιθεωρητές στο έξωτερικό κλπ. Επίσης τό πρόγραμμα περιλαμβάνει και σημαντικά μέτρα γιά τούς Γάλλους ναυτικούς, όπως είναι ή διευκόλυνσή τους γιά εργασία σέ πλοία με ξένη σημαία με πλήρη ασφαλιστική κάλυψη από τό γαλλικό ναυτικό απομαχικό ταμείο, ή χορήγηση συντάξεων με ύπηρεσία μικρότερη τής 15ετίας επί πλέον τής επιδοτούμενης προώρου συνταξιοδοτήσεως πού έχει θεσπισθεί κλπ.

Ενώ αυτά συμβαίνουν στή Γαλλία τή στιγμή πού έμεις έμμενομε σέ σχέματα του άπώτατου παρελθόντος, στή Νορβηγία υπογραμίζεται ότι ή αύξηση τής συναγωνιστικότητας του νορβηγικού πλοίου σέ σχέση με τά πλοία των ξένων σημαίων, προϋποθέτει τή μείωση του κόστους τής επανδρώσεώς του. Η μείωση αυτού του κόστους προϋποθέτει τήν από μέρους των ναυτικών αποδοχή χαμηλότερου μισθολογίου. Καί τέλος ή αποδοχή αυτή προϋποθέτει με τή σειρά τής τήν κατόπιν κάποιο άλλο τρόπο οικονομική ενίσχυση των ναυτικών.

Με τήν άλυσσίδωτή αυτή συλλογιστική ό νορβηγικός έφοπλισμός, ζητά από τήν Κυβέρνηση νά απαλλάξει τούς ναυτικούς από τό φόρο εισοδήματος. Συγχρόνως δέ, ζητά νά έπιτραπεί ή ναυτολόγηση ξένων ναυτικών σέ θέσεις πληρώματος με παράλληλη διατήρηση των Νορβηγών στις υπεύθυνες θέσεις του πλοίου.

Σήμερα ένα νορβηγικό πλοίο επανδρωμένο με νορβηγούς ναυτικούς κοστίζει περί τά 4 εκατ. κορωνών περισσότερο από ένα όμοιο σκάφος επανδρωμένο με φθηνότερα εργατικά χέρια, όπως είναι των Φιλιππινέζων, των Κινέζων ή των Ισπανών. Η τεράστια αυτή διαφορά έχει οδηγήσει στή συνεχή άπομείωση του έθνικού νηολογίου, τό οποίο έχασε περί τούς 3 εκατ. τόννους στή διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του έτους. Με τό ρυθμό αυτό υπολογίζεται ότι μέχρι τό 1990 δέν θά άπομείνουν παρά 300 μόνον πλοία, με παράλληλη συρρίκνωση τής ναυτεργατικής τάξεως τής χώρας σέ 10.000 άτομα.

Αντίθετα με τήν ζητούμενη φοροαπαλλαγή και τή μικτή ναυτολόγηση υπάρχει έλπίς νά περιοσωθούν οι θέσεις άπασχολήσεως του ναυτικού στοιχείου τής χώρας πού άλλως κινδυνεύουν νά χαθούν όριστικά.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΕΝ ΗΞΕΡΕ;

Όσοι παρακολουθούν και ύποτυπωδώς άκόμη τά οικονομικά μας πράγματα γνώριζαν από πολύ καιρό ότι τό 1987 θά είναι έτος αίχμης γιά τήν έξόφληση ληξιπρόθεσμων δανείων, έσωτερικού και έξωτερικού, πού έχουν συναφθεί γιά τήν αντιμετώπιση των άναγκών τής χώρας. Καί πολύ σωστά τό έπισημάνε πρό ήμερών ο Πρωθυπουργός ύπογραμμίζοντας ότι «αυτός ο χρόνος — τό 1987 δηλαδή — είναι πού πρέπει νά πληρώσουμε γιά έξόφληση των δανείων έσωτερικού και έξωτερικού πολύ περισσότερα από

Ship operators! reduce operating costs!!!

From Softline Computer Solutions, the Shipping computer specialists,

comes the PROTIME SHIPPING PACKAGE, which provides unparalleled control of ships accounts coupled with fully automated operational procedures providing efficiency and responsiveness necessary for survival in today's market.

From an extensive SHIPS ACCOUNTING AND INFORMATION SYSTEM through a sophisticated VOYAGE ESTIMATION module, CREW FILES, INVENTORIES, to a fully automated electronic TELEX application, the Protime Package will fulfil its promises at a level of cost you will be unable to resist.

Και στα Ελληνικά επίσης!

For full details, including a chance to view an installation near you, contact:

SOFTLINE
COMPUTER SOLUTIONS

253 Syngrou Ave., 171 22 Athens - Tel.: 9430136/7

ό,τι στο παρελθόν. Είναι (δηλαδή) ένα έτος αιχμής».

Αυτό όμως που εγνώριζαν οι πάντες και επισημάνει ο Πρωθυπουργός φαίνεται ότι τό άγνοούσαν εκείνοι που από τη θέση τους μπορούσαν να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για να αυξηθεί ή εισροή συναλλαγματικών πόρων που δέν απαιτούν έκταμείωση και είναι τόσο απαραίτητοι για την έξυπνέτηση των δανειακών υποχρεώσεων της χώρας. Ένας από αυτούς είναι ο σημερινός ύπουργός Ναυτιλίας ό οποίος όχι μόνο δέν μερίμνησε για την αύξηση του αριθμού των ελληνικών πλοίων για να υπάρξει ταυτόχρονα και ή ανάλογη αύξηση της συναλλαγματικής συνεισφοράς της Ναυτιλίας προς τη χώρα, αλλά μέ την άβελτηρία του, την άτολμία του και τις παραλείψεις συνετέλεσε στη μείωση του υπό Έλληνική σημαία στόλου κατά 255 πλοία στο πρώτο δωδεκάμηνο διάστημα της θητεία του στο ύπουργείο Ναυτιλίας και στην απώλεια άλλων 150 περίπου πλοίων που στην ίδια χρονική περίοδο προσκτήθηκαν από Έλληνες αλλά άκολουθήσαν λύσεις έκτός του εθνικού νηολογίου: Μέ δύο λόγια, ό σημερινός — και υπό έλάχιστη άκόμη προθεσμία, έλπίζομε — ύπουργός Ναυτιλίας βαρύνεται μέ την απώλεια τουλάχιστον 200 έκστ. δολλαρίων έτησίως, χωρίς να λογαριάζομε τις άλλες πολλαπλές δυσμενείς συνέπειες και επιπτώσεις που έπφερε ή απώλεια των πλοίων αυτών από τό έθνικό μας νηολόγιο και χωρίς έπίσης να λογαριάζομε πόσα θά είχε κερδίσει συνολικά ή χώρα εάν είχαμε αύξηση (και όχι μείωση) του αριθμού των πλοίων.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΣ ΙΤΑΛΙΑ

Αυτό που συμβαίνει κάθε καλοκαίρι στη γραμμή Ιταλίας σέ βάρος των πλοίων μέ Έλληνική σημαία και των συμβεβλημένων μέ τό NAT από τά πλοία που «λεηλατούν» τη γραμμή τούς άποδοτικούς μήνες και έπειτα άποσύρονται πρέπει να σταματήσει. Και ό μόνος τρόπος για να σταματήσει είναι να έξασφαλισθεί και στα υπό Έλληνική σημαία πλοία τό κόστος που έχουν πετύχει τά πλοία αυτά μέ τόν περιορισμό της συνθέσεώς τους στα άπολύτως άπαραίτητα όρια για την άσφάλεια της ναυσιπλοΐας και την έξυπνέτηση των έπιβατών.

Θεωρούμε άυτόνοητο ότι αυτή τη λύση πρέπει να επιδιώξουν πρωτίστως οι ναυτικοί μας για να έχουν αυτοί άπασχόληση και όχι οι Πολωνοί ό όποιοι επανδρώνουν πλοία μέ έζένες σημαίες που «μπαίνουν» εύκαιριακά

κάθε καλοκαίρι στη γραμμή. "Αν όμως παρ' έλπίδα δέν την επιδιώξουν οι ναυτικοί μας πρέπει να την επιβάλλει ή Πολιτεία, άν φυσικά θέλει να υπάρχουν πλοία μέ Έλληνική σημαία.

ΜΕ ΠΑΡΗΣΙΑ

Οί στήλες αυτές αισθάνονται ύποχρεωμένες να εύχαριστήσουν και δημόσια όλους εκείνους τούς πλοίαρχους που έσπευσαν να έκφράσουν τά συγχαρητήριά τους για τό σχόλιο μέ τόν τίτλο «Πλοιαρχομάχοι» τό όποίο δημοσιεύθηκε στο τεύχος της 15ης Σεπτεμβρίου, ύπογραμμίζοντας ταυτόχρονα ό τι θεωρούν την παρησία των «Ναυτικών Χρονικών» και τη δύναμή τους να έκφράζονται έλεύθερα προς κάθε κατεύθυνση και προς κάθε πλευρά τό κυριότερο στήριγμα της Έλληνικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων της στις δύσκολες μέρες που έξακολουθούν να διέρχονται λόγω της συνεχιζόμενης ναυτιλιακής κρίσεως.

Πρέπει να προσθέσουμε ότι τά συγχαρητήρια και οι διαπιστώσεις των πλοίαρχων αυτών οι όποιοι για εύνοήτους λόγους έπιθυμούν να διατηρήσουν την άνωνυμία τους μάς ένθαρρύνουν να συνεχίσουμε τόν αγώνα και την προσπάθεια που άποβλέπει σέ ένα και μόνο: Στη διατήρηση της Έλληνικής Ναυτιλίας. Διότι εάν υπάρχει Έλληνική Ναυτιλία, όλα τά άλλα θά βρεθούν μέ τό πλήρωμα του χρόνου είτε τό θέλομε, είτε όχι, γιατί θά μάς παρασύρει ή δυναμική των πραγμάτων στην όποια τίποτε δέν θά μπορεί να άντισταθεί.

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΑΜΕΣΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΤΟΥ

Πληροφορίες από πολλές πλευρές συγκλίνουν στο ότι τό πλοίο και οι ναυτικοί μας βρίσκουν στη Σιγκαπούρη άμεση και ταχύτατη έξυπνέτηση από τόν εκεί προξενικό μας λιμενάρχη, ό όποιος, όπως λέγεται, δέν λογαριάζει ούτε κόπους, ούτε ήμέρες της έβδομάδος αλλά ούτε και ώρες στην προσπάθεια να βοηθήσει και να έξυπηρετήσει για να μήν υπάρχουν άσκοπες καθυστερήσεις ή άκόμη και άσκοπες έπιβαρύνσεις των ελληνικών πλοίων.

Οί στήλες αυτές δέν άπονέμουν μόνο τόν έπαινο σ' αυτόν τόν λιμενικό αξιωματικό αλλά ζητούν τό παράδειγμά του να τό μιμηθούν και όσοι νομίζουν ότι οι θέσεις των προξενικών λιμεναρχών έχουν θεσπισθεί άπλώς για να καταλαμβάνονται από αυτούς:

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Έξ έγκύρου πηγής πληροφορούμεθα ότι αι προτάσεις Άμπατιέλου, παρά την υπό των ένδιαφερομένων έπιχειρηματιών έπιδεικνυόμενην σπουδήν, τελούν εισέτι υπό την έξουχιστικήν της Κυβερνήσεως βάσανον.

— Έπανειλημμένως έντονίσθη από των στηλών αυτών ή ανάγκη της καθιερώσεως και παρ' ήμιν του θεσμού των ναυτικών διακαστηρίων. Κατά τό 1931 ή υπό την προεδρείαν του κ. Μιχαλακοπούλου έπιτροπή διά την μελέτην των ναυτιλιακών ζητημάτων είχε προτείνει όπως όρισθι παρ ά τώ Πρωτοδικείω Πειραιώς ίδιον τμήμα διά τας ναυτικές ύποθέσεις.

— Τάς πρώτας ήμέρας του Όκτωβρίου έγένετο μία δοκιμαστική έκφόρτωσις γεννημάτων εις τας νέας σιταποθήκας του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς, προς εξακρίβωσιν της όμαλής λειτουργίας των «σιλό» και της ώριαίας αυτών δυναμικότητος.

— Εις τόν διαγωνισμόν διά την εισαγωγήν εις την Σχολήν Ναυτικών Δοκίμων προς ένιαιύσιον έκπαιδευσιν έννέα δοκίμων - λιμενικών έπέτυχον κατά σειρά οι κ.κ. Ξεν. Άντωνιάδης, Δημ. Άλουπογιάννης, Ζ. Παλυβός, Νικ. Μιχαλιτσιάνος, Βασ. Γράβαρης, Παν. Ταμπούρλος, Ίω. Μειμάρης, Αίας Ματαράγκας και Βασ. Λεωνιδάκης.

— Εις όλους σχεδόν τούς τομείς της διεθνούς ναυλαγοράς μέ την αυτήν έντασιν έσυνεχίσθη ή ζήτησις χωρητικότητος και μέ την χαρακτηριστικήν της τελευταίας περιόδου εύχέρειαν αι τιμαί των ναύλων άνήρχοντο εις ύψηλότερα όλοέν έπίπεδα.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 140/15-10-1936)

ΤΟΛΜΗΡΗ ΕΞΟΡΜΗΣΗ

Στοιχηματίζοντας πώς ό μαρσμός που έπληξε τη ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων από τό 1974, έχει όριστικά τελειώσει, τό συγκρότημα άμερικανικών συμφερόντων Loews Corporation, άφού άγόρασε ήδη ένα ισχυρό στόλο έξι VLCC και ένός ULCC, έτοιμάζεται

I n J a p a n

A. DERTILIS

MARINE CONSULTANT ENGINEER

AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS
AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN
PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR

PHONE: YOKOHAMA (045) 845-7211
TELEX: 3822561 USSYOK J
TELEFAX: (045) 775-0070

24-16, 1 CHOME, MORIGAOKA
ISOGO - KU, YOKOHAMA (235)
JAPAN

τώρα να εξορμήσει στο χρηματιστήριο για μετοχές ύψους 60 εκατομ. δολλαρίων που αποπελούν το ένα τρίτο περίπου του κεφαλαίου της νεοιδρυθείσας εταιρείας Majestic Shipping.

Είναι η πρώτη φορά που μία νεοιδρυθείσα ναυτιλιακή εταιρεία απευθύνεται στα ιδιωτικά κεφάλαια καλώντας τα να ρισκάρουν σε μία τόσο απρόβλεπτη αγορά όπως η αγορά της θαλάσσιας μεταφοράς του πετρελαίου. Έξάλλου με μία ειλικρίνεια που την τιμά, η εταιρεία ειδοποίησε τους ενδεχόμενους επενδυτές ότι δεν αποκλείεται να χάσουν τα λεφτά της συμμετοχής τους στην επιχείρηση.

Η διαχείριση του στόλου της εταιρείας ανατέθηκε στην Hellenic Steamship Corp. που διευθύνει με επιτυχία ο φίλτατος κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης από το Λονδίνο.

Στό διόστημα των τριών τελευταίων ετών το συγκρότημα Loews προέβη στην αγορά παρπλισμένων τάνκερς σε πολύ χαμηλές τιμές και μπόρεσε να διπλασιάσει το κεφάλαιο του. Για παράδειγμα αναφέρεται ένα εξαμενόπλοιο των 250.000 τόν. d.w. που αγοράστηκε κάτω των 5 εκατ. δολλαρίων και σήμερα έχει τουλάχιστον 9 εκατομμύρια.

Τό ημισυ περίπου του στόλου του νέου συγκροτήματος τελεί προς το παρόν σε παρπλισμό με σημαντικά έξοδα συντηρήσεως, αλλά οι υπεύθυνοι του συγκροτήματος Loews εν πλήρει γνώσει του προβλήματος της υπερπροσφοράς πετρελαιοφόρου τονάζ, πιστεύουν σε μία ανάκαμψη της καταστάσεως, ταχεία και διαρκή.

ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΠΕΠΕΝ

Οι αρχιπλοίαρχοι ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον Πειραιά οι οποίοι αναζητούν αξιωματικούς γέφυρας (καθώς και ναυτικούς άλλων ειδικοτήτων) μέσω των διαφόρων πρακτόρων του είδους, είναι ανάγκη να κατανοήσουν ότι η εξασφάλιση της απασχολήσεως των πλοίαρχων πρέπει να γίνεται μόνο

μέσω της οικείας ενώσεως, δηλαδή μέσω της ΠΕΠΕΝ. Η τάξη των πλοίαρχων έχει πληρώσει βαρύτατο τίμημα στη διάρκεια αυτής της μακρόχρονης ναυτιλιακής κρίσεως και είναι εκτός πάσης αμφισβήτησεως ότι όλοι έχουμε υποχρέωση να βοηθήσουμε για να προστατεύσουμε ταυτόχρονα την αξιοπρέπεια και το κύρος των πλοίαρχων που καταρρακώνεται όταν τους αναγκάζουμε να αναζητούν εργασία μέσω των διαφόρων πρακτόρων με τους γνωστούς στην Ακτή Μιαούλη δρους.

Θελομε να ελπίζουμε ότι η ανάγκη αυτή θα κατανοηθεί από όλους και ότι δεν θα χρειασθεί να επανέλθουμε.

Με την ευκαιρία πρέπει να σημειώσουμε ότι πολλοί αρχιπλοίαρχοι από πολύ καιρό ζητούν από την ΠΕΠΕΝ τους αξιωματικούς που θέλουν να ναυτολογηθούν σε πλοία της εταιρείας στην οποία εργάζονται. Οι αρχιπλοίαρχοι αυτοί υπογραμμίζουν ότι όσες φορές απευθύνθηκαν στην Ένωση Πλοίαρχων βρήκαν τους αξιωματικούς που χρειάζονταν για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, η διοίκηση της ΠΕΠΕΝ που καταβάλλει μία συστηματική οργανωτική προσπάθεια θα καταχωρεί πολύ σύντομα στον ηλεκτρονικό υπολογιστή που έχει εγκαταστήσει όλους τους πλοίαρχους που θα ζητούν εργασία κατά κατηγορία ειδικεύσεως, γεγονός που θα διευκολύνει και τους ίδιους αλλά και τις ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές εταιρείες, δεδομένου ότι κάθε στιγμή θα είναι γνωστό πόσοι και ποιοί προσφέρονται για εργασία σε δεξαμενόπλοια, φορτηγά κλπ.

ΑΝΑΓΚΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

Ένα μέλος της σημερινής κυβερνήσεως, ο υπουργός Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων κ. Γιώργος Γεννηματάς, συμφωνεί με την ανάγκη υπάρξεως ενός εθνικού διαλόγου για τη Ναυτιλία στον οποίο

θεωρεί αναγκαία τη συμμετοχή, όπως υπογραμμίζει ο ίδιος, «όλων όσων αγαπούν και ασχολούνται με τη θάλασσα».

Ο κ. Γεννηματάς, ο οποίος έχει αποδείξει ότι είναι ένας βαθύτατα προβληματιζόμενος άνθρωπος και πολιτικός, εκφράζει την αποψη αυτή σε επιστολή του προς την εταιρεία «ΕΥΠΛΟΙΑ» η οποία του είχε κοινοποιήσει το άρθρο του καπετάν Λέοντα Χρ. Λεμού με τον τίτλο «Θάλαττα - Θάλαττα» που είχε δημοσιευθεί στην ειδική έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» της 15ης Ιανουαρίου 1986. Το άρθρο αυτό είχε ανατυπωθεί και είχε σταλεί από την εταιρεία ΕΥΠΛΟΙΑ σε όλους τους παρόντες της πολιτικής και οικονομικής ζωής του τόπου. Στο σχετικό συνοδευτικό κείμενο υπογραμμίζονταν τα εξής:

«Κατόπιν οδηγίων του καπετάν Λέοντος Χρ. Λεμού, διευθύνοντος συμβούλου της εταιρείας μας, έχουμε την τιμή να σας αποστείλλουμε συνημμένο ανέκδοτο άρθρο του που δημοσιεύθηκε στα «Ναυτικά Χρονικά», τεύχος 1215/974-15 Ιανουαρίου 1986 με τίτλο «Θάλαττα-Θάλαττα».

Νομίζουμε ότι θα αφιερώσετε λίγο από τον πολύτιμο χρόνο σας να διαβάσετε το άρθρο αυτό που αναφέρεται μεταξύ των άλλων, στο επάγγελμα του Έλληνα ναυτικού, στις οικονομικές, πολιτικές, στρατιωτικές και ήθικες προσφορές της Ναυτιλίας στο κράτος, εξηγεί γιατί το Έθνος πρέπει να αποδυθεί σε Πανελλήνια έκστρατεια υπέρ της Ναυτιλίας.

Η Ναυτιλία πρέπει να είναι Έλληνική καθότι είναι υπόθεση Εθνική και όχι κρατική, υπόθεση του Έλληνισμού με την οικονομική του.

Μιά κραυγή της θάλασσας, μιά ανησυχία για την Έμπορική μας Ναυτιλία.

Τό χρέος μας Έλληνικά για όσους προβληματίζονται».

Απαντώντας στην ανωτέρω επιστολή, ο κ. Γεννηματάς έγραψε στην εταιρεία ΕΥΠΛΟΙΑ:

Τό άρθρο του κ. Λέοντα Λεμού εμπερικλείει τη σοφία του ανθρώπου που ασχολήθηκε και αγάπησε τη θάλασσα. Τη σοφία του Έλληνα ναυτικού δηλ. του ελληνικού έθνους από τη γέννησή του μέχρι σήμερα. Ο κ. Λεμός δεν έχει άδικο να ταυτίζει τη θάλασσα με την Ελλάδα και τον ελληνισμό, με την ίδια την ιστορία του Έθνους.

Τέλος θα ήθελα να συμφωνήσω με την ανάγκη ενός εθνικού διαλόγου για τη ναυτιλία με τη συμμετοχή όλων όσων αγαπούν και ασχολούνται με τη θάλασσα.

Θεωρώ ότι η προώθηση της πρότασης του κ. Λέοντα Λεμού θα βρει θετική ανταπόκριση.

Σήμερα που έχει αρχίσει μία συστηματική προσπάθεια για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας ένας νέος δυναμισμός στην ελληνική ναυτιλία θα έκανε περισσότερο όρατο το στόχο της οικονομικής ανάπτυξης.

Ο Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΕΝΝΗΜΑΤΑΣ

Η εύχη των «Ναυτικών Χρονικών» είναι αυτή την άποψη να την ενστερνισθούν όλοι οι παράγοντες της πολιτικής και οικονομικής ζωής του τόπου ώστε η Ναυτιλία μας να γιγαντωθεί πάλι και να προσφέρει πολύ περισσότερα στη χώρα για να ξεπεραστούν όλα τα σημερινά προβλήματα.

ROTTERDAM

Ketting-Muilwijk B.V.

Wilhelminakade 68
NL 3072 AR Rotterdam

Tel. 010 84.60.33 Tx. 28780 kegac

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

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

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

ΑΠΑΡΧΑΪΝΤ

Από όλες τις διαφωνίες που φέρνουν συχνά σε αντιπαράθεση το Δυτικό κόσμο, καμιά ίσως δεν στάθηκε τόσο επικίνδυνη όσο η Νοτιοαφρικανική πρόκληση της επίμονης και σκληρής πολιτικής του "Απαρτχάιντ". Καί την ώρα που οι χώρες της ΕΟΚ απειλούν ή καταρτίζουν τους καταλόγους των κυρώσεων, το μεγάλο πρόβλημα που τίθεται είναι αν οι κυρώσεις αυτές θα έχουν ουσιαστικές συνέπειες στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Με διάφορους υπολογισμούς οι κύκλοι των ναυτιλιακών εμπειρογνομόνων καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι στα χύδην ξηρά φορτία ή επίπτωση θα είναι μάλλον άσημαντη. Στους γαιάνθρακες που αποτελούν το κύριο εξαγωγικό προϊόν της Ν. Αφρικής, οι αντικαταστάτες - προμηθευτές θα εμφανισθούν κυρίως από την Κολομβία και κατά δεύτερο λόγο από τις ΗΠΑ και την Αυστραλία. Επίσης στα σιδηρομεταλλεύματα η Εύρωπη και η Ιαπωνία, σε περίπτωση νοτιοαφρικανικού αποκλεισμού δεν θα έχουν μεγάλες δυσκολίες να αυξήσουν τις προμηθειές τους από την Αυστραλία και τη Βραζιλία. Οι δύο αυτές χώρες εξάλλου μπορούν να υποκαταστήσουν τη Ν. Αφρική στις εξαγωγές μαγγανέζας, στις οποίες κατέχει την τρίτη θέση διεθνώς. Σοβαρότερο πρόβλημα στις θαλάσσιες μεταφορές θα παρουσιάσει η διακοπή των εξαγωγών χρωμίου, στο οποίο η Ν. Αφρική διαθέτει το 80% των αποθεμάτων και εξάγει περίπου το ήμισυ των δια θαλάσσης μεταφερομένων ποσοτήτων. Ωστόσο η προσφυγή των χωρών στα στρατηγικά τους αποθεματικά ή σε άλλες παραγωγικές χώρες (Αλβανία, ΕΣΣΔ, Φιλιππίνες) μπορεί να απαλύνει σημαντικά το πρόβλημα. Τέλος το τυχόν μπλοκάρισμα των άλλων νοτιοαφρικανικών προϊόντων (άραβόσιτος, μαλλιά, λιπάσματα, χημικά) δεν προβλέπεται να έχει καμιά σχεδόν επίδραση στην παγκόσμια αγορά, την οποία είναι πρόθυμοι να ικανοποιήσουν οι άλλοι πραγματικοί ή ενδεχόμενοι προμηθευτές.

Εκεί όμως όπου οι επιπτώσεις εκτιμώνται ως σχεδόν καταστροφικές είναι ο τομέας των εγκλωβισμένων φορτίων, όπου ήδη οι εξαγωγές της Ν. Αφρικής έχουν σημειώσει σοβαρή κάμψη. Ιδιαίτερα στα φρούτα, στα οποία η ΕΟΚ είναι η κυριώτερη καταναλωτρια με 26 εκατ. κιβώτια το 1985, το πλήγμα θα είναι μεγάλο και ειδικότερα ακόμη στα λεγόμενα αντιεποχιακά και κυρίως στα πορτοκάλια που αποτελούν πιά μόνιμη παράδοση στην Εύρωπη. Παράλληλα πλήγμα θα αποτελέσει η απαγόρευση των ευρωπαϊκών μεταφορών με πλοία - κοντέινερ προς τη Ν. Αφρική, δεδομένου ότι το 1985 η χώρα αυτή υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους πελάτες για τις χώρες της ΕΟΚ, που της πούλησαν εγκλωβισμένα προϊόντα 5.543 εκατομ. ECUS.

Μπούμεραγκ

Θεωρείται πάντως βέβαιο ότι αν ο Δυτικός κόσμος ήθελε να επιφέρει ένα αληθινό πλήγμα στη νοτιοαφρικανική οικονομία, δεν είχε παρά να προκαλέσει την κατάρρευση της τιμής του χρυσού σε παγκόσμιο επίπεδο. Τς αποθέματα που διαθέτει το 20% επιτρέπουν. Δεδομένου δέ ότι ο χρυσός αντιπροσωπεύει σε αξία πλέον του 45% των εξαγωγών της, η Νοτιοαφρικανική Ένωση, αν στερηθεί της βασικής αυτής πηγής, θα έχει

ν' αντιμετωπίσει σοβαρότατα προβλήματα, όπως η κατάρρευση του ισοζυγίου πληρωμών, η κάθετη πτώση του εξωτερικού χρέους της, κ.λπ.

Αυτή όμως η τελευταία αδυναμία, είναι εξίσου βέβαιο ότι αποτελεί δίκαιο μαχαίρι και θα λειτουργήσει ως μπούμεραγκ εναντίον των διεθνών τραπεζικών οργανισμών και συνεπώς εναντίον της οικονομίας της Δύσεως. Εκτός δέ από τη γενική αυτή επίπτωση, φαίνεται ότι δεν είναι λιγώτερο υπολογίσιμες και οι ειδικότερες κατά χώρες συνέπειες. Έτσι η Μ. Βρετανία έχει να σκεφθεί τη διακινδύνευση των μεγάλων συμφερόντων της που διατηρεί με μία χώρα στην οποία προμηθεύει πετρέλαιο και βιομηχανικά αγαθά και από την οποία προμηθεύεται τα σπάνια μέταλλα και πολλά προϊόντα που τροφοδοτούν πολλές από τις μεταποιητικές βιομηχανίες της. Και είναι γνωστό επίσης, υπό το φως όρισμένων πολύ πρόσφατων περιπτώσεων, ότι το μπούμεραγκ μπορεί να λειτουργήσει όπως στις απαγορεύσεις που έπληξαν τον διά θαλάσσης ανεφοδιασμό αυτής ή εκείνης της χώρας, χωρίς στην ουσία να επιτευχθεί ο αληθινός αποκλεισμός των τιμωρηθέντων λιμένων.

ΤΑ ΝΕΑ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Κυκλοφόρησε η έτησια έπετηρίδα (Yearbook) 1985-86 της Comité Maritime International. Το τεύχος σε αγγλική και γαλλική γλώσσα, περιέχει στην αρχή το καταστατικό της CMI και τα Διοικητικά Συμβούλια των 44 εθνικών Ένσεων Ναυτικού Δικαίου που αποτελούν μέλη της CMI. Στη συνέχεια σε τρεις λεπτομερείς πολυσέλιδους πίνακες δίνεται η σημερινή κατάσταση από άποψη επικυρώσεων και προσχωρήσεων α) των συμβάσεων Βρυξελλών διεθνούς ναυτικού δικαίου, β) των διεθνών συμβάσεων του IMO στο πεδίο του ιδιωτικού δικαίου και γ) των λοιπών διεθνών συμβάσεων ιδιωτικού ναυτικού δικαίου.

Κυκλοφόρησε επίσης το φυλλάδιο του θέρους 1986 της τρίμηνιας έκδοσης της CMI «Νιούς Λέττερ» με τις τελευταίες πληροφορίες για την πορεία των διαφόρων διεθνών ναυτικών συμβάσεων. Εξάλλου στο τέλος του έτους θα κυκλοφορήσει η νέα έκδοση του τεύχους της CMI περί των διεθνών συμβάσεων ναυτικού δικαίου.

Η τελική πράξη της Σύμβασης των Ήν. Εθνών περί νηολογήσεως πλοίων υπεγράφη από 86 κράτη στις 7/2/1986. Η σύμβαση

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η πρωτοπόρος στη χρήση της αιολικής προώσεως εταιρία Wingsail βρίσκεται δυστυχώς σε πολύ δύσκολη οικονομική κατάσταση. Τόσο, που ο διευθυντής της κάλεσε τους 15 υπαλλήλους της εταιρίας και τους ανήγγειλε μετά λύπης ότι πρόκειται να τους απολύσει, ελλείψει χρημάτων. Μολονότι δέ οι υπάλληλοι αυτοί δήλωσαν πως είναι διατεθειμένοι να εργασθούν άμισθι, φαίνεται πως αυτό και μόνο δεν αρκεί να σώσει την κατάσταση. Όπως δεν άρκεσε και το ποσό των 350 χιλιάδων λιρών που πρόσφεραν όρισμένοι ιδιώτες υποστηρικτές, δεδομένου ότι το κεφάλαιο που χρειάζεται για να μπορέσει να συνεχίσει η εταιρία φθάνει περίπου τα 2 εκατομ. δολλαρίων. Και είναι κρίμα πράγματι, γιατί το υποδειγματικό ιστιοφόρο μπάλκερ των 9.000 τόννων «Ashington» έδωσε πολύ ικανοποιητικά αποτελέσματα τόσο στην εξοικονόμηση καυσίμων όσο και στους εντός λιμένος χειρισμούς. Πράγμα που επέτρεψε στον διευθυντή της Wingsail να δηλώσει στον αποχαιρετιστήριο λόγο του ότι «η τεχνολογία είναι αθάνατη και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι μία μέρα τα περισσότερα πλοία θα χρησιμοποιούν αιολική πρόωση». Προσέθεσε όμως με αρκετή δόση πικρίας ότι δυστυχώς ο ίδιος είναι θνητός και δεν έχει καμιά επιθυμία να άρκεσθαι στη μεταθανάτια δόξα...

Θα τεθεί σε ισχύ έφ' όσον επικυρωθεί από 40 κράτη αντιπροσωπεύοντα το 25% του νηολογημένου παγκόσμιου τοννάζ ολικής χωρητικότητας. Εξάλλου στις 6 Νοεμβρίου 1986 τίθεται σε ισχύ η Σύμβαση περί Κώδικος συμπεριφοράς των Κόνφερανς τακτικών γραμμών, δεδομένου ότι τον Νοέμβριο του 1985 συγκέντρωσε τον προβλεπόμενο αναγκαίο αριθμό επικυρώσεων.

Στις 30 Σεπτεμβρίου συνήλθε στο Λονδίνο η διεθνής Υποεπιτροπή για το θέμα των ζημιών και αποζημιώσεων εκ συγκρούσεως πλοίων, ενώ τέλος στις 1 Δεκεμβρίου θα συνέλθει η μικτή διακυβερνητική ομάδα ειδικών για το θέμα των υποθηκών και ναυτικών προνομίων.

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

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

BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.

Phones: 3116163, 3114200, 3111304, 3113397, 3110483.

3119400 OR 3121843, 3129735, 3121616

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

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

CABLES: HELLASMAR BAIRE

Έλληνική εισήγηση στο Συμβούλιο της Εύρωπης να συμπεριληφθεί η ναυταπάτη στα άποτρόπαια εγκλήματα

Τό Συμβούλιο της Εύρωπης δέχθηκε ομόφωνα τροπολογία που κατέθεσε ο βουλευτής Πειραιώς κ. Παύλος Σαρλής να περιληφθεί τό εγκλημα της ναυταπάτης στον πίνακα των άποτρόπαιων διεθνών εγκλημάτων.

Είναι ή πρώτη φορά που ή ολόμελεια του Συμβουλίου της Εύρωπης άσχολήθηκε με τίς ναυταπάτες. Μέχρι τώρα με τό θέμα αυτό είχε άσχοληθεί ή UNCTAD ή όποία συγκεκριμένα έχει συστήσει μία ομάδα εργασίας που πρόκειται να εκθέσει τά πορίσματα της στην επιτροπή ναυτιλίας (Shipping Committee) της UNCTAD τόν προσεχή μήνα.

Ήδη τό Συμβούλιο της Εύρωπης με πρόταση προς τούς Εύρωπαίους ύπουργούς σχετικά με τά διεθνή εγκλήματα εισηγείται διάφορα προληπτικά καί κατασταλτικά μέτρα καταπολέμησής των τά όποία σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες θα υιοθετηθούν όπωσδήποτε από τήν σύνοδο των Εύρωπαίων ύπουργών που συγκαλείται τόν Νοέμβριο παράλληλα με τά μέτρα κατά της

διεθνούς τρομοκρατίας.

Στήν άγόρευση του ό κ. Σαρλής, ύποστηρίζοντας τήν τροπολογία τόνισε με ταξύ των άλλων ότι από τή τέλεση των ναυταπατών έχουν χάσει τή ζωή τους πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν ύποστει τεράστιες ύλικές ζημιές.

Παρ' όλα αυτά, οί Έλληνες ναυτικοί καί οί πλοιοκτήτες άπετέλεσαν άντικείμενο κακόβουλης άστήρικτης καί άδικης επίθεσης από τήν Εύρωπαϊκή τηλεόραση καί τόν Εύρωπαϊκό Τύπο.

Γι' αυτό ή Έλληνική κοινή γνώμη αισθάνεται ιδιαίτερα ευάισθητη σέ θέματα που άφορούν τήν άποτελεσματική καταδίωξη των ναυταπατών καί γι' αυτό, κατέληξε ό κ. Σαρλής, πρέπει τό Συμβούλιο της Εύρωπης να κάνει δεκτή τήν τροπολογία να περιληφθούν καί οί ναυταπάτες στα άποτρόπαια διεθνή εγκλήματα, πράγμα που σημαίνει καλύτερη καταπολέμηση, καλύτερη πρόληψη καί καλύτερες συνθήκες έξασκήσεως του ναυτικού επαγγέλματος.

πάρχουν ντόπιοι ναυτικοί περιοχής Καλαμάτας που προσφέρονται άνευ άμοιβής άλλα με άπομαχικά του κράτους, ή καί παίρνοντας τίς οικογένειές τους στο πλοίο να τά επανδρώσουν; Έπίσης παρόμοια προσφορά έστω παραμονής τους ανά μήνα να μπορούσε να γίνει από τά σωματεία ή από μεμονωμένους ναυτικούς.

7. **Τροφοδοσία:** Ένας τροφοδότης ανά τρία - τέσσερα πλοία που θα μπορεί να καλύπτει με τίς άποθήκες ενός πλοίου, τά άλλα καί π.χ. αν τυχόν περισσεύουν φρούτα ή κρέας στο ένα να καλύπτονται αυτόματα οί τυχόν έλλείψεις των άλλων πλοίων δίχως περιττά έξοδα.

8. **Ήλεκτροδότηση Β:** Στα πλευρισμένα πλοία να γίνει τέτοια διάταξη που οί ήλεκτρομηχανές του ενός (αν δεν είναι μεγάλα τά φορτία) να τροφοδοτούν καί τά άλλα πλοία όποτε έχουμε μικρότερη σύνθεση μηχανικών, ήλεκτρολόγων καί θερμοστολαδών.

Αυτά είναι τά βασικά καί ή συντονιστική επιτροπή με κάλυψη καί προτεραιότητα από τά ύπουργεία μπορεί να βρει πολλές παρόμοιες λύσεις ώστε να μειωθεί τό κόστος στο έλάχιστο καί έτσι να έπισπευθεί εν όψει του χειμώνα ή δυνατότητα να ύλοποιηθεί αυτό του είδους ή σημαντική βοήθεια στους σεισμοπαθείς. Έπιπρόσθετα νομίζω ότι τά σαλόνια των πλοίων είναι πολύ πιθανόν να καλύψουν τίς ανάγκες λόγω άκαταληψότητας των σχολικών κτιρίων, δημοσίων όργανισμών κλπ. κι αυτά πριν τά μικρά καί μεγάλα χρηματικά ποσά που διατίθενται από διάφορες πηγές έξανεμισθούν σε άσκοπες δαπάνες αντί σε συγκεκριμένες καί με περίσκεψη.

Εύχαριστώ για τήν φιλοξενία
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ ΧΑΤΖΗΘΑΝΑΣΙΟΥ
Μέλος Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακών
Έπιχειρήσεων

Πειραιάς, 1.10.1986

ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΕΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΝ

Κύριε Διευθυντά,

Τριακόσιοι έβδομηντα άσυρματιστές σάς στέλνουν τίς θερμές τους εύχαριστίες για τήν δημοσίευση καί προβολή του ύπομνήματος άναφορικά με τό συνταξιοδοτικό μας, τόσο στο έγκριτο περιοδικό σας, όσο καί στο BBC.

Παρά τό ότι μάς είχαν αναθέσει, σάν συνδικαλιστική κίνηση, οί ταξιθεύοντες συνάδελφοί μας τήν προώθηση του ύπομνήματος στους φορείς που άπευθύνετο, εν τούτοις καταβάλλαμε κάθε προσπάθεια ώστε να γίνει όσο τό δυνατό λιγότερο αισθητή ή παρουσία μας καί νομίζουμε ότι τό κατορθώσαμε. Πρόθεσή μας ήταν καί είναι ή περαιτέρω γνωστοποίηση του ύπομνήματος, που όπως είδατε καί γνωρίζετε είναι λογικό, δίκαιο καί από όλους άναγνωρισμένο χωρίς να πραγματοποιείται.

Οί εύχαριστίες μας έπεκτείνονται καί στο έργο που προσφέρετε τόσο χρόνια για τήν ναυτιλία, τόν ναυτεργάτη καί τήν πατρίδα μας.

Διατελούμε μετά τιμής
Δ.Ε./Α.Α.Σ.Κ.Α.Ν.

ΚΑΤΣΑΚΟΥΛΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
΄Ασυρματιστής Α΄

Πειραιάς, 7.9.1986

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΕΓΑΣΗ ΤΩΝ ΣΕΙΣΜΟΠΑΘΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Πληροφορούμεθα ότι είναι άθρόα ή προσφορά (έκτός δύο δωρεάν μέχρι στιγμής που γνωρίζουμε) των πολλών επί μισθώσει ΕΙΓ Άκτοπλοϊκών για χρήση των ταλαιπωρημένων από τήν mania του έγκέλαδου κατοίκων της Καλαμάτας.

Ή προσφορά ανά κρεβάτι καί τροφοδοσία νομίζουμε ότι μπορεί να διακυμανθεί σημαντικά χαμηλότερα αν τάχιστα τά άρμόδια, συναρμόδια ύπουργεία καί οί διάφορες ύπηρεσίες, συγκροτήσουν μία συντονιστική επιτροπή δωρεάν από έμπειρογνώμονες από όλους τούς ιδιωτικούς τομείς για επίλυση τω κάτωθι προβλημάτων που είναι συνάρτηση του κόστους ναυλώσεως.

1. **Μήκος προβλητών:** Πόσα μέτρα προβλήτες διαθέτουν. Τό βάθος αυτών καί πόσα πλοία από τά προσφερόμενα δύνανται να πλευρίσουν ή να πρυμνοδετήσουν (Έκπτωση στα λιμενικά).

2. **Απόβλητα:** Έχουν τά προσφερόμενα

πλοία δυνατότητες να συγκεντρώσουν τά λύματα, ύπάρχουν εύκολιες που θα τά παραλαμβάνουν (σε τακτά χρονικά διαστήματα), ύπάρχει ή δυνατότητα να τά δώσουν στο άποχετευτικό δίκτυο της πόλης καί είναι σε θέση να τά δεχτεί;

3. **Πετρέλεια:** Είναι διατεθειμένο τό κράτος να πριμοδοτήσει έστω μέσω του στρατού ώστε τό κόστος ήλεκτροδοτήσεως για θέρμανση — φωτισμό — άερισμό ίσως πληντρία κλπ. να είναι σημαντικά χαμηλότερο;

4. **Ήλεκτροδότηση:** ΄Υπάρχει ή δυνατότητα να χορηγηθούν αυτά τά φορτία από τό δίκτυο της πόλης;

5. **Υδροδότηση:** ΄Υπάρχει ή δυνατότητα από βυτία ή άπ' εύθείας από τό δίκτυο της πόλης σε τιμή κόστους να άντιμετωπισθεί ή δαπάνη δεδομένου ότι θα χρειάζονται περί τούς 60-120 τόννοι ανά πλοίο περίπου των 400 ατόμων;

6. **Πλήρωμα:** Έδώ χρειάζεται ειδική σύνθεση με έγκριση του κ. ΄Υπουργού καί ύποχώρηση των σωματείων (που δεν είναι δυνατόν να μην ύπάρξει) προκειμένου να τά επανδρώσουν οί πλέον άναγκαίοι. Μήπως ύ-

" SACORAFOS "

SPECIFICATION/CLAIMS

ANSAPHONE 86.27.469

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

ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΑΞΙΩΝ

Του κ. ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ

Πρίν περίπου τρεις μήνες οι αρμόδιοι της έκπομπής «Άνοικτα θέματα» της ΕΡΤ 2 ζήτησαν την γνώμη αρμοδίων για διάφορα θέματα που απασχολούν την Έλληνική Ναυτιλία. Είχα την ευκαιρία να συνομιλήσω με τον δημοσιογράφο κ. Άθ. Παπανδρόπουλο μπροστά στην κινηματογραφική μηχανή για ένα από τα θέματα που κατά την γνώμη μου απασχολεί αυτή την στιγμή την Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία.

Τώρα που η έκπομπή έχει καταχωρηθεί στα αρχεία της ΕΡΤ-2 θεωρώ καθήκον μου να ενημερώσω όσους κάνουν τον κόπο να διαβάσουν αυτές τις λίγες γραμμές για όσα η έκπομπή **δεν** είπε.

Τό θέμα της χρηματοδότησης της Έμπορικής Ναυτιλίας μας είναι μέχρι σήμερα δημόσια συζητημένο από θεωρητικής πλευράς. Ίσως κατά καιρούς να έχουμε ακούσει και όρισμένες λεπτομέρειες, αλλά δυστυχώς πάντα αυτού του είδους οι πληροφορίες είναι κατά κάποιον τρόπο κάτι που ό κάθε πλοιοκτήτης θεωρεί απόρρητο επιχειρηματικό τομέα και γι' αυτό η ανάπτυξη των διαφόρων λεπτομερειών δημοσίως είναι περιορισμένη.

Η μεγάλη κρίση της ναυτιλίας μας φόρτωσε με έμπειρία, δυστυχώς πολύ κακή και η πορεία μας προς τό μέλλον μας βάζει σε σκέψεις, οι οποίες αναγκαστικά αναζητούν πλατύτερη βάση για να θεμελιώσουν τα αναγκαία στοιχεία της παραπέρα ανάπτυξης που εμείς οι νεώτεροι ωφείλουμε προς τους μεγαλύτερους μας και χρεωστούμε στους επερχομένους.

Έτσι εγώ πρότεινα στην έκπομπή την δημιουργία **Τώρα άμεσα** ενός σύγχρονου Χρηματιστηρίου Ναυτιλιακών Άξιων.

Μέσα από μία τέτοια προσπάθεια, η οποία σε καμμία περίπτωση **δεν** ανατρέπει υπάρχουσες μεθόδους και ούτε επιβάλλει κανένα νέο υποχρεωτικά ακολουθητέο σύστημα, θά ανοίξουμε ακό-

μη μία διέξοδο για να πολλαπλασιάσουμε τις δυνατότητες της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Τό μέχρι σήμερα ακολουθούμενο σύστημα έχει δημιουργήσει προβλήματα τόσο στους δανειστάς όσο και στους δανειζόμενους. Υποχρεώνει και τις δύο πλευρές να χρησιμοποιούν πλέον την γλώσσα της αλήθειας, η οποία δυστυχώς έχει πολύ λιγότερες ευγενικές λέξεις από ότι στο παρελθόν.

— Η δημιουργία του θεσμού αυτού **δεν** πρόκειται να αποσυνδέσει τον πλοιοκτήτη από την προσωπική παρακολούθηση και διοίκηση της εταιρίας που αυτός δημιούργησε, **αντίθετα** θά του δώσει την ικανοποίηση ότι άπλοι άνθρωποι από άλλους επιχειρηματικούς κλάδους θά επιβραβεύσουν την επιτυχία του επενδύοντας τα κεφάλαια ή τις οικονομίες τους στην εταιρία του.

— Η προώθηση του χρηματιστηρίου Ναυτιλιακών Άξιων **δεν** θά αποκλείσει σε κανένα την παραπέρα ανάπτυξη των σχέσεων του με τις Έμπορικές Τράπεζες που συνεργάζεται σήμερα.

Αντίθετα θά του δώσει την δυνατότητα να απευθυνθεί προς τους νεαρούς υπαλλήλους των Τραπεζών αυτών με τό ανάλογο κύρος ενός πλατύτερα αναγνωρισμένου επιχειρηματίου όχι με σκοπό να τους μειώσει, αλλά να τους προστατεύσει από τά λάθη των προκατόχων τους.

— Η ανάπτυξη του Χρηματιστηριακού Θεσμού **δεν** πρόκειται να δώσει καμμία ευκαιρία παρεμβατισμού στο Έλληνικό δημόσιο από καμμία πλευρά διότι τό κέρδος στην περίπτωση αυτή **δεν** πρέπει να κατεύθυνθεί προς την Έλληνική Κυβέρνηση, αλλά την Ελλάδα. Υπάρχουν σήμερα πολλές ανάγκες για κεφάλαια, τά οποία **δεν** διατίθενται μέσω δανείων ή και εάν ακόμη εξασφαλισθούν κατά τον γνωστό τρόπο **δεν** εξυπηρετούν την επένδυση.

— Η προσφορά ενός χρηματιστη-

ρίου Ναυτιλιακών Άξιων στην Εύρώπη των Δώδεκα από την Πρώτη Εύρωπαϊκή Ναυτιλιακή δύναμη είναι κάτι που τό περιμένουν και **δεν** πρέπει να τους απογοητεύσουμε.

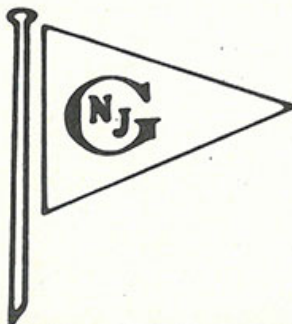
— Μέσα από αυτό τό θεσμό θά βρεί και η Άκτοπλοΐα μας τά απαιτούμενα κεφάλαια για την ανανέωση του στόλου της.

— **Δέν** είναι στόχος άπραγματοποίητος ή προσέλκυση κεφαλαίου από την Εύρώπη για Ναυτιλιακές αξίες μέσα από τον θεσμό του χρηματιστηρίου.

Όλα τά σημεία αυτά **δεν** ακούσθηκαν από την έκπομπή, η οποία δυστυχώς καταναλώθηκε σε διατυπώσεις απόψεων, οι οποίες άφησαν τους τηλεθεατές αδιάφορους ή με ακόμη μεγαλύτερη αγωνία για τό μέλλον της ναυτιλίας μας. Ο πιο αντιπροσωπευτικός φορέας της Ναυτιλίας μας, τό Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος έχει εγκαιρα μελετήσει και έχει υποβάλλει απόψεις τόσο για τό χρηματοδοτικό, όσο και για την ένοποίηση των διαφόρων ταμίων του ΝΑΤ. Βεβαίως ό διάλογος είναι σχεδόν άνυπαρκτος και η προβολή των απόψεων αδύνατος. Παράδειγμα ή πρόσφατη έκπομπή της ΕΡΤ-2. **Αντίθετα** βλέπουμε οι ξένες τηλεοράσεις να εκπέμπουν ήμώρες έκπομπές λαοπολογίας και συκοφαντιών για την Έλληνική Ναυτιλία, ενώ η έκπομπή του YEN στην ΕΡΤ έχει φθάσει στα έσχατα όρια αναίτιας σπατάλης του δημοσίου χρήματος.

Τά συμβαίνουν σήμερα στο YEN **δεν** θά πρέπει να μάς απογοητεύσουν. **Αντίθετα** θά πρέπει να διαπιστώσουμε ότι έφ' όσον η ναυτιλία άντέχει ακόμα **δεν** θά πέσει ποτέ. Έτσι από καθήκον έγραψα τά παραπάνω και με βαθύ αίσθημα ευθύνης καλώ έφ' ενός την πολιτική ήγεσία του YEN να εγκαταλείψει την κομματική απομόνωσή της και να έργασθεί για την ναυτιλία.

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

“Ο,τι πιά επίκαιρο

Του κ. Γ. ΜΠΑΝΟΥ

Θεωρώ αναγκαίο να επανέλθω επί του θέματος του άρθρου μου που δημοσιεύθηκε στο τελευταίο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» («Ενώπιον της τεκμαρτής ανάκαμψης») προκειμένου να επαναλάβω με έμφαση το σκόπιμο επιδείξεως άκρας ψυχραιμίας εκ μέρους του ναυτιλιακού μας κόσμου κατά τις κρίσιμες ημέρες που ζούμε, ημέρες που μπορεί να έγκυμονούν ουσιαστική μεταβολή των πραγμάτων που συνιστούν την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

Αφορμή τὰ ποικίλα σχόλια που διατυπώθηκαν επί του περιεχομένου του άρθρου και, ιδίως, η αλήθεια ή όχι της βασικής προϋπόθεσης επί της οποίας στηρίζεται και από την οποία άντλει ουσιαστικό νόημα τό περιεχόμενο: Βρισκόμαστε, πράγματι, εμπρός σε ανάκαμψη;

Η επέλευση μιάς σημαντικής μεταβολής σε ένα φαινόμενο της ευρύτητας και ρευστότητας της παγκόσμιας ναυλαγοράς, που διέπεται από τους νόμους της αγοράς και από πλήθος άσταθμίων παραγόντων που μπορούν να εκδηλώνονται ανά πάσα στιγμή και για όποια διάρκεια, δεν είναι, βέβαια, κάτι που αναγγέλλεται με τυμπανοκρουσίες. Απλώς και μόνο, γίνεται αισθητή από τὰ αποτελέσματα. Και τὰ αποτελέσματα εκείνα, εν προκειμένω, που επιτρέπουν μιά πρώτη διαπίστωση και έντονης σχολιασμό είναι τὰ επίπεδα των ναύλων και η μεταβολή των αξιών.

Και όσον αφορά στα πρώτα, σκοπιμότερο θά ήταν να αναφερθούμε στο δελτίο της ναυλαγοράς που, καλύτερα από οποιαδήποτε άλλη στήλη, εγγίζει την επικαιρότητα. Η ψηλάφηση, άλλωστε, των τεκταινομένων μικρή έχει σημασία αφού οποιαδήποτε απόφαση περί ναυλώσεως μέσα στις λίγες προσεχείς ημέρες δεν μπορεί να ληφθεί παρά υπό τό φώς των τρεχουσών εξελίξεων που άσφαλώς ή έκδοση του παρόντος φύλλου δεν θά αποκρυσταλλώσει. Στις μέρες που έρχονται, ή αγορά θά ζήσει πολλές συγκινήσεις. “Ας ελπίσουμε ευχάριστες...

Αυτό που επείγει να εξετάσουμε είναι ή ακόλουθη τέτα πολιτική κάτω από την επίδραση της μεταβολής των αξιών των πλοίων, πράγμα που θίξαμε, βέβαια, στο προηγούμενο τεύχος, όχι όμως σε όση έκταση και βάθος οί περιστάσεις απαιτούν.

Ζούμε αυτές τις ημέρες και καθημερινά διαπιστώνουμε άνοδο των αξιών των πλοίων ξηρού φορτίου, τουλάχιστον των μονάδων εκείνων που τύπος και ηλικία τους επιτρέπουν μιά έπωφελη εκμετάλλευση στα πλαίσια της τεκμαιρο-

μένης υπό ανάκαμψη ναυλαγοράς. Γεγονός άναμφισβήτητο είναι ότι τούτο συμβαίνει σε βαθμό και χρόνο που έλάχιστα οί εξελίξεις στη ναυλαγορά μπορεί να δικαιολογήσουν. Γιατί, λοιπόν;

Πολλοί τείνουν να εξηγήσουν αυτό τό φαινόμενο της βεβαισμένης άνόδου αξιών και, έπομένως, τιμών, αποδίδοντας την εκδήλωσή του άποκλειστικά και μόνο στην άδημονία του πλοιοκτητικού κόσμου “να κάνει κάτι”, να προβεί σε πράξεις που διασφαλίζουν την ύπαρξη και την επιβίωση, έστω και σε μεσοπρόθεσμη βάση. Έξήγηση ή όποια και άναγεται στον λεγόμενο “ψυχολογικό παράγοντα”, όπως συνηθίζουμε να τόν άποκαλούμε σε στιγμές στοχασμού ή “δαιμόνιο” όταν θριαμβολογούμε.

Μού φαίνεται πολύ στενή, άνεπαρκής εξήγηση. Νομίζω ότι ό “Έλληνικός Έφοπλισμός — και όχι μόνο ό “παραδοσιακός” — έχει ξεπεράσει πιά τό στάδιο εκείνο της επιχειρηματικής δράσης που βασιζόταν στη διαίσθηση — στο feeling, άν ή παράθεση μιάς ξενόγλωσσας έννοιας προσθέτει πράγματι κάτι στο νόημα — και πλέει πιά σε πιά σίγουρες ρότες, εκεί όπου ό όρθολογισμός έχει πάρει τή θέση του.

Πιστεύω ότι κάτω από μιά όχι άπόλυτα συνειδητή αλλά όπωσδήποτε όρθή άνάλυση των δεδομένων οικονομικών παραμέτρων συγκεκριμένες αντίληψεις έχουν πιά διαμορφωθεί σε βαθμό καθαρότητας τέτοιο, που να επιτρέπει την έφαρμογή στην πράξη. “Ας εξετάσουμε μερικές.

Η συνείδηση του μεγέθους της ανθρώπινης παρουσίας επάνω στον πλανήτη μας και οί μέχρι τώρα εξελίξεις παρέχουν μαθηματική σχεδόν βεβαιότητα περί της περαιτέρω αύξησης του πληθυσμού της γής. Εύθέως άνάλογη πρός την παραπάνω αντίληψη είναι και ή βεβαιότητα περί αύξησης των άναγκών του ανθρώπου, τόσο λόγω αύξησης του άριθμού όσο και λόγω της βελτίωσης του βιοτικού του επιπέδου. Έξ ου και ή προδιαγραφόμενη αύξηση των διά θαλάσσης μεταφορών.

Η διαπίστωση της ύπαρξης μικρού σχετικά άριθμού πλοίων που παρέχουν τή δυνατότητα έπιτυχούς εκμεταλλεύσεως μέσα στα επόμενα χρόνια από άποψη οικονομίας, άσφαλείας και έμπορικης εύελιξίας προκαλεί δικαιολογη-

μένη πράγματι άνησυχία σε όσους δεν έχουν άμεση προνομιακή πρόσβαση στις πηγές της κατασκευής τέτοιων — ή ακόμα καλύτερων — πλοίων.

Αλλά και άν ακόμα λάβουμε ύπ’ όψη την ύπάρχουσα, ή “δυνάμει λανθάνουσα” δυνατότητα της παγκόσμιας ναυπηγοβιομηχανίας να έφοδιάζει τή ναυτιλία με τόν άριθμό, τόν τύπο και τόν όγκο των άπαιτουμένων πλοίων, πάλι ή διαπίστωση της πρόφανους άνάντιστοιχίας μεταξύ ναυπηγικού - βιομηχανικού κόστους και προσδοκώμενης άπόδοσης είναι τέτοια που, σάν μαθηματική σχέση αλλά και έκφρασμένη σε άπόλυτες τιμές, καθιστά άμφίβολη τή δυνατότητα συμμετοχής του μέσου ελεύθερου πλοιοκτήτη στις μελλοντικές διαδικασίες.

Παράλληλα, ή έλπιδα γιά μονιμότερη επίλυση των διεθνών οικονομικών προβλημάτων (προστατευτισμός, συναλλαγματικές ίσοτιμίες, χρέη ύπαναπτύκτων), ή προσμονή τερματισμού του παράλογου πολέμου στον Περσικό Κόλπο, ή προοπτική μιάς ειλικρινούς προσέγγισης των Έπερδυνάμεων γύρω από τό τραπέζι της ειρήνης και ή εύρυθμη λειτουργία της παγκόσμιας οικονομίας και, έπομένως, και των θαλασσιών μεταφορών, όλα αυτά κάνουν την ιδέα της άπουσίας πραγματικά άφόρητη.

Βέβαια, ό “σοφός επιχειρηματικός νοός”, σοφότερος από όσους ύποτίθεται ότι τόν διαφεντεύουν και από τόν γράφοντα, έχει από μακρού ήδη εισέλθει στη διαδικασία της ανανέωσης. Μέ άργό, βασανιστικό τρόπο, μέσα από τις θύελλες της μακράς και βαθειάς κρίσεως, ή αντικατάσταση των παρηλίκων πλοίων, ή προσπάθεια διατηρήσεως της πρότερης ισχύος, τείνουν να όλοκληρωθούν. Κάτω από πλήθος σημείων και χρωμάτων πληρώματος, ή “Έλληνική Ναυτιλία βρίσκεται εκεί, έτοιμη να επανακάμψει.

“Ο,τι γίνεται τώρα, είναι ένα καθυστέρημένο στάδιο συμπλήρωσης του έργου. Και είναι σημαντικό διότι θά σφραγίσει την ταυτότητα της Έλληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας γιά άρκετά χρόνια. Η σύσταση, έπομένως, δεν ήταν ΑΠΟΧΗ. Ήταν ψύχραιμη αντιμετώπιση, προσοχή στην ποιότητα και τόν τύπο, άποφυγή αλόγιστου ανταγωνισμού και, κυρίως, όχι πιά ύπερβολικά ποσοστά δανεισμού επί ύπερόγκων τιμών.

“Αλλως, πέρα από τις ναυπηγικές παραγγελίες που είναι ύπόθεση των όλίγων, ή “Έλληνική Ναυτιλία γεννήθηκε, άνδρώθηκε, μεγαλούργησε μέσα από τή μέθοδο πρόσκτησης σκαφών από δεύτερο χέρι...

ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ 5-7 ΠΕΡΑΙΕΥΣ

TO EUROPEAN SCRAPPING FUND

Θά διατυπωθεί νέο μνημόνιο από τα μέλη της CAACE

Τό European Scrapping Fund ήταν τό κυριώτερο θέμα συζητήσεως του τμήματος ναυτιλιακής πολιτικής της CAACE πού συνήλθε στις αρχές Σεπτεμβρίου στις Βρυξέλλες υπό την προεδρία του κ. Schmidt, ό όποιος παρουσιάζων σέ γενικές γραμμές τό σχετικό σχέδιο της CAACE δήλωσε ότι τουτο προετοιμάσθηκε από τή γραμματεία σέ συνεργασία μαζί του και ανέφερε ότι τό προτεινόμενο σχέδιο δέν άποτελεί δόγμα και ότι θά πρέπει ν' αντιμετωπισθεί σάν ένα ένδεικτικό παράδειγμα.

Κατά τήν διεξαχθείσα γενική ανταλλαγή άπόψεων ελέχθησαν τά εξής:

- Οί Βρεταννοί είπαν ότι προτιμούν τήν μορφήν μνημονίου άντί του σχεδίου νομοθετικού κειμένου, έν προκειμένω 'Οδηγίας (Directive) και ότι τό preamble τούς ένοχλεί γιατί τό σκεπτικό δέν εκφράζει σαφώς τήν έφοπλιστική άποψη. Επίσης ότι αν δέν κάνουν scrapping και οι εκτός ΕΟΚ στόλοι, τό ποσοστό συμμετοχής των Κοινοτικών στόλων στό παγκόσμιο σύνολο θά μειωθεί περαιτέρω.

- Οί Δανοί έτάχθησαν υπέρ της μορφής μνημονίου και όχι draft directive και έθεσαν τό βασικό έρώτημα σέ τί στοχεύει ή πρόταση.

- Οί Ιταλοί είπαν ότι θά πρέπει νά τεθεί έξ αρχής ό όρος νά εφαρμοσθεί παρόμοιο σύστημα και από τρίτες χώρες πριν ένεργοποιηθεί έντός της ΕΟΚ.

- Οί Βέλγοι και οι 'Ολλανδοί υπεστήριξαν τό σχέδιο υπό μορφήν μνημονίου, αλλά οι 'Ολλανδοί έδήλωσαν ότι πρέπει νά υιοθετηθεί από άλλες χώρες πριν. Οί Βέλγοι είπαν ότι ό Πρόεδρος της CAACE κ. Saverys θά μετάσχει της καμπάνιας του I.M.I.F. προς τό Far East και συνεπώς επείγει ή λήψη σχετικής αποφάσεως από τήν CAACE:

- Οί Γάλλοι υπεστήριξαν τό σχέδιο ακόμη και υπό μορφήν 'Οδηγίας, αλλά έναλλακτικά είπαν ότι μπορούν νά δεχθούν και τήν πρόταση της Ε.Ε.Ε. ως διατυπωθή κατωτέρω.

- Οί 'Ισπανοί έτάχθησαν αρχικά υπέρ του σχεδίου και διένειμαν τό πρόσφατο ισπανικό scrap and build scheme χαρακτηρίζοντάς το ως «παράδειγμα προς άποφυγή», αλλά θά ήθελαν ένα ευρύτερο μνημόνιο πού νά καλύπτει θέματα έναρμονίσεως του scrapping.

- Οί Πορτογάλοι δέν επήραν θέση.

- Η κ. Μπρεδήμα εκ μέρους της Ε.Ε.Ε. αρχικά ζήτησε διευκρινίσεις πώς αντιλαμβάνεται ό κ. Schmidt τό σχέδιο από πλευράς άφ' ενός εισφορών και άφ' έτέρου δικαιούχων, δηλ. τά πλοία σημαίας κράτους μέλους πού ανήκουν σέ εταιρία εκτός ΕΟΚ θά υπολογίζονται στον προσδιορισμό της εισφοράς ενώ δέν θά είναι δικαιούχοι του scheme. Επίσης, τά πλοία άνω των 15 έτών θά υπολογίζονται στον προσδιορισμό της εισφοράς, ενώ δέν θά είναι δικαιούχοι του scheme. Στην περίπτωση αυτή ή 'Ελλάς θά φέρει τό μεγαλύτερο βάρος εκ του scheme χωρίς νά έχει κανένα όφελος, άρα είναι ουτοπία νά πιστεύουμε ότι θά δεχθεί τό scheme. Έν τέλει, τό σχέδιο είναι νομικώς έσφαλμένο διότι, ακόμα και άν επρόκειτο νά συστηθεί κάποιο νέο Fund τουτο δέν θά μπορούσε νά υιοθετηθεί 'Οδηγίας, αλλά διά κανονισμού (Regulation) όπως όλα τά αντίστοιχα Funds της ΕΟΚ (Γεωργικό/Feoga, Περιφερειακό Κοινωνικό Ταμείο). Έν πάσει περιπτώσει, προτιμάτε, διδήποτε προκύψει νά λάβει τήν μορφή μνημονίου διότι έχει ευελιξία και θά εξαχθούν σαφώς οι στόχοι.

Ο κ. Schmidt παρεδέχθη ότι τό draft έχει άτέλειες, ότι τά αναγραφόμενα ποσοστά και κριτήρια είναι έντελώς ένδεικτικά και είπε ότι δέν είχε τήν πρόθεση νά αφήσει τον ελληνικό στόλο εκτός των beneficiaries.

Ο κ. Τζώννος είπε ότι δέν πρέπει νά λησμονείται ότι ό βασικός στόχος κάθε σχεδίου scrapping είναι ή μείωση της υπερβάλλουσας χωρητικότητας κι ότι αυτό μέ τά σημερινά δεδομένα μπορεί νά επιτευχθεί μόνο μέ μία αύξηση της

παγκόσμιας δυναμικότητας των διαλυτηρίων, όπως υποστηριζόταν σωστά στό αρχικό γαλλικό μνημόνιο του Φεβρουαρίου 1986. Αντίθετα, τό σύστημα πού προτείνεται μέ τό draft directive από μόνο του δέν θά επιτύχει παρά τή μεταβίβαση των επιδοτήσεων στα διαλυτήρια. Η καλύτερη λύση θά είναι νά χρησιμοποιηθεί μέρος από τους υπάρχοντες πόρους, πού διατίθενται για τή διατήρηση των ναυπηγείων στην ΕΟΚ, για τή δημιουργία διαλυτηρίων. Εφόσον τώρα ή επιδότηση των ναυπηγείων μέ έθνικούς πόρους των κρατών μελών γίνεται υπό τήν έποπτεία της Επιτροπής ΕΟΚ, θά μπορούσαμε νά ζητήσουμε οι έγκρίσεις για τις έθνικές ένισχύσεις των ναυπηγείων πού θά δοθούν από τό 1987 και μετά νά συνδέονται μέ τέτοιας μορφής αναδιάρθρωση. Οί έθνικοί πόροι των χωρών μελών θά μπορούν νά συμπληρωθούν μέ μία προσφυγή προς τά υπάρχοντα Κοινοτικά Ταμεία (Περιφερειακό, Μ.Ο.Π. και Κοινωνικό). Επίσης ή Επιτροπή θά μπορούσε νά βοηθήσει στη δημιουργία διαλυτηρίων σέ τρίτες χώρες (π.χ. Δυτική Αφρική) μέ τή διοχέτευση ενός τμήματος της κοινοτικής βοήθειας προς τήν κατεύθυνση αυτή, άντί σέ άλλα έργα άμφιβόλου άποδοτικότητας (π.χ. στα πλαίσια της συμβάσεως της Lome).

Ο Δανός κ. Bzerregaard υιοθέτησε άμέσως μέ θερμά λόγια τήν άποψη αυτή και έδωσε στους εκπροσώπους της ΕΕΕ μνημόνιο μέ παρόμοιο σκεπτικό πού είχε προετοιμάσει ή Ένωση Δανών Έφοπλιστών. Επίσης έδήλωσε ότι ή Δανία δέν θέλει τήν δημιουργία νέου Fund διότι δέν θά έπωφεληθεί από αυτό και ότι ούτως ή άλλως τό προτεινόμενο Fund είναι μικρό και δέν θά έχει καμία θετική επίδραση επί της ναυλαγοράς.

Ο 'Ισπανός εκπρόσωπος κ. Vidal δευτερολογών υποστήριξε τήν πρόταση του κ. Τζώννου.

Μετά από διεξοδική συζήτηση, ό κ. Schmidt συνοψίζοντας τις γενικές τά-

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

σεις πού προέκυψαν είπε ότι πρέπει να συμβάλλουν όλοι οι παρόντες στην διατύπωση ενός νέου μνημονίου εξαρχής το οποίο συνετάγη και θα περιλαμβάνει τα εξής κεφάλαια:

Α. Εισαγωγή:

Δέν θα γίνεται αναφορά στο πώς θα χρηματοδοτηθεί το σύστημα. "Αρα δέν θα περιλαμβάνεται το άρθρο 1 παρ. 1-2 του αρχικού κειμένου. "Επίσης δέν θα περιλαμβάνεται ούτε το preamble, ούτε το explanatory note του αρχικού κειμένου.

Τό άρθρο 1 παρ. 4 τροποποιείται και, αντί των αναφερομένων πηλίκων μεταξύ tankers/dry bulk carriers/general cargo/ passenger vessels, θα γίνεται κατανομή σύμφωνα με την πλεονάζουσα χωρητικότητα διαφόρων κατηγοριών πλοίων κατόπιν διαβουλεύσεως περί αυτού μεταξύ της "Επιτροπής.

Β. Κίνητρα για τους έφοπλιστές προς διάλυση πλοίων αντί πωλήσεως αυτών - Στόχοι:

"Εδώ βασικά θα περιλαμβάνονται τα άρθρα 2-3 του αρχικού κειμένου και τό άρθρο 4 με **εναλλακτικά** κριτήρια σημαίας/εταιρείας. "Η ηλικία θα είναι 20 έτη, με δυνατότητα χορηγήσεως και σε

άνω των 20 ετών πλοίων σε περίπτωση πού έχει γίνει modernisation. Τό Fund θα πρέπει να καλύπτει την διαφορά μεταξύ αγοραίας αξίας του πλοίου και υποθηκευμένης αξίας, ώστε να ελευθερώνεται τό πλοίο από mortgage για να δοθεί προς διάλυση.

Γ. Τρόποι αύξησεως της παγκόσμιας δυναμικότητας διαλυτηρίων:

Τά ανωτέρω υπό Β δέν θα έχουν επιτυχία έκτός εάν ληφθούν μέτρα προς αύξηση της δυναμικότητας των διαλυτηρίων εντός και έκτός ΕΟΚ. "Εντός ΕΟΚ, προτείνεται ή αναδιάρθρωση των ύφισταμένων συστημάτων εθνικών ενισχύσεων προς τά ναυπηγεία για την δημιουργία διαλυτηρίων, με συμπληρωματική χρησιμοποίηση ποσών εκ των ύφισταμένων πόρων του Κοινωνικού Ταμείου, του Περιφερειακού Ταμείου και των Μ.Ο.Π. (Μεσογειακών "Ολοκληρωτικών Προγραμμάτων). "Εκτός ΕΟΚ προτείνεται ή χρησιμοποίηση μέρους της οικονομικής βοήθειας στα πλαίσια της Συμβάσεως Lome και άλλων συμβάσεων της ΕΟΚ με Τρίτες Χώρες για την δημιουργία διαλυτηρίων.

Δ. Αίτημα προς την "Επιτροπή να αναλάβει επείγοντως διαπραγματεύσεις

με Τρίτες χώρες ("Απω "Ανατολή) προς μείωση της δυναμικότητας των ναυπηγείων και αύξηση της δυναμικότητας των διαλυτηρίων:

Τό νέο μνημόνιο θα αποσταλεί προς τις εθνικές έφοπλιστικές "Ενώσεις της CAACE προκειμένου να υποβληθεί στους "Επιτρόπους Μεταφορών, Βιομηχανίας, "Εξωτερικών Σχέσεων και Σχέσεων με "Αναπτυσσόμενες Χώρες. "Ελαβε χαρακτήρα επείγοντος, διότι τό ύφιστάμενο σύστημα εθνικών ενισχύσεων στα ναυπηγεία λήγει την 31/12/86.

"Εν τέλει εξετάσθηκαν τά άλλα μέτρα περί ανταγωνιστικότητας βάσει του προσφάτου bluebook της CAACE και άπεφασίσθηκαν οι διάφοροι ύποτομείς (π.χ. manning, home credit scheme) πού μνημονεύονται σε αυτό να ανατεθούν για λεπτομερέστερη έπεξεργασία στίς κατ' ιδίαν έφοπλιστικές ενώσεις ανά δύο ή στο social affairs committee ή τό technical committee της CAACE κατά περίπτωση.

Στήν Ε.Ε.Ε. άνετέθη να έπεξεργασθεί με την "Ενωση Γερμανών "Εφοπλιστών τά σχετικά με τις διαφορές φορολογικών συστημάτων της ναυτιλίας μεταξύ κρατών μελών της ΕΟΚ.

Seatrader Maritime Inc.

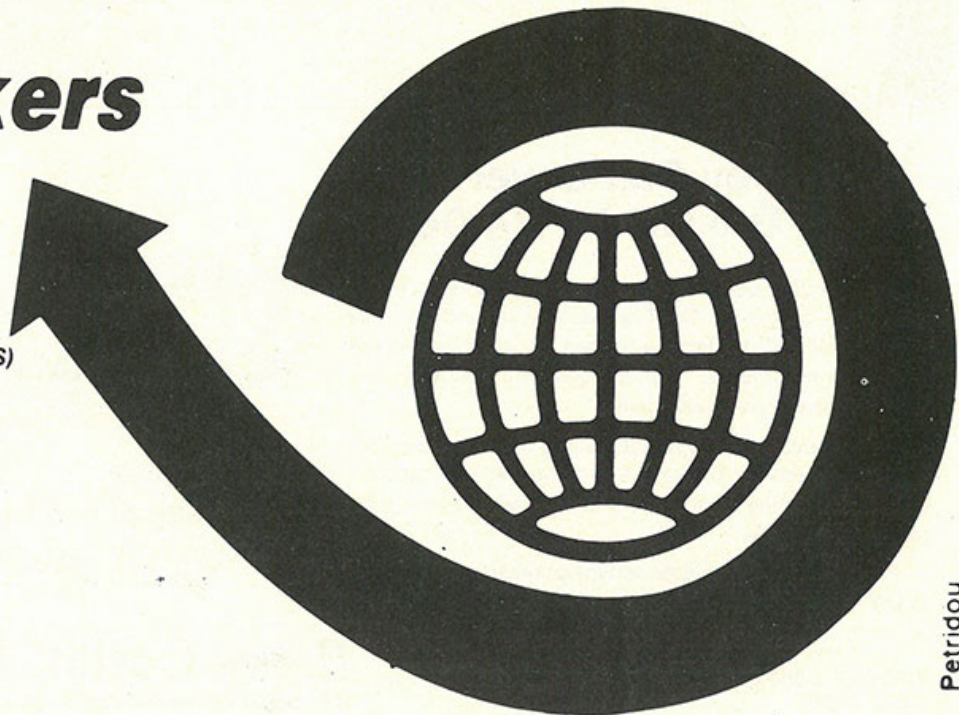
Shipbrokers

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

It's A Small World After All...



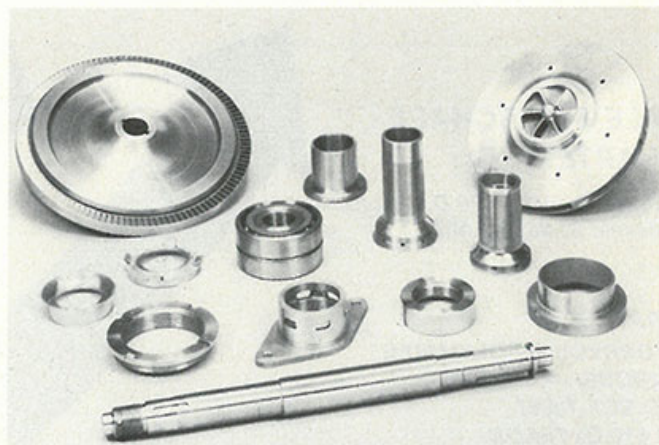
When You Can Cover As Much Ground As We Do!

Whether your steam-driven vessel is docked in Reykjavik, Rotterdam, Singapore, San Francisco, or somewhere in between, OEM Coffin® factory-trained service personnel can be there in no time flat. Our authorized marine agents are located at major ports worldwide.

We'll inspect your boiler feed pump operation for parts renewal and service, then make whatever repairs that are needed. Anything from a minor control adjustment to a complete overhaul.

For a competitive bid on service or repair parts, call us today.

Phone: 363188 Rotterdam
Telex: 23533



Coffin® Turbo Pump Parts

FMC Coffin® Marine Agent

Marship Co. Ltd.

Parklaan 30
P.O. Box 23127
Rotterdam, Netherlands



‘Η 4η ετήσια Διεθνής συνάντηση του Πειραιώς

ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Με την παρουσία του Βρεταννού πρέσβη κ. Τζ. Τόμας, του αρχηγού του Λ.Σ. κ. Α. Παπανδρέου και του προέδρου της ΕΕΕ κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, εγκαινιάσθηκαν την περασμένη Πέμπτη 9 Οκτωβρίου οι διήμερες εργασίες του Διεθνούς Συνεδρίου για την παγκόσμια οικονομία και τις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις που οργάνωσε με επιτυχία η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς με τη συνεργασία του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδότησης του City University Business School του Λονδίνου.

Στό συνέδριο που οργανώνεται για τέταρτη συνεχή χρονιά μετείχαν περίπου 100 εκπρόσωποι ναυτιλιακών εταιριών, Τραπεζών και Χρηματοδοτικών Οργανισμών και αρκετοί Έλληνες που βρίσκονται στο στάδιο μεταπτυχιακής φοιτήσεως σε ναυτιλιακά θέματα.

Σύντομο χαιρετισμό στους συνέδρους απήλυσε ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης κ. Ν. Κοτζιάς και ο Βρεταννός πρεσβευτής κ. Τόμας, ο οποίος αναφέρθηκε στην μακρά παράδοση της έλληνο-βρετανικής συνεργασίας στον ναυτιλιακό τομέα και στην ανάγκη ανάπτυξεως κοινής πολιτικής στη ναυτιλία στα πλαίσια των δυνατοτήτων της ΕΟΚ.

Έν συνεχεία μίλησε ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Γουρδομιχάλης ο οποίος έθεσε προς τους συνέδρους τρία χρήσιμα θέματα προς συζήτηση κατά τη διάρκεια του συνεδρίου, όπως η σημασία της σωστής ήθικης και επιχειρηματικής συμπεριφοράς στο χώρο της ναυτιλίας, η ανάγκη διεθνοποίησης της ναυτιλίας και η πρωταρχική σημασία που πρέπει να αποδοθεί από τις κυβερνήσεις και τους διεθνείς οργανισμούς για την περυστολή του προστατευτισμού και της διαφυλάξεως φορτίων για τους εθνικούς στόλους.

Τις εργασίες της διήμερης συνάντησης εγκαινιάσε ο πρόεδρος του συνεδρίου κ. Λουκάς Χατζηγιάννου, πρόεδρος της εταιρίας Troodos Shipping, ο οποίος επισήμανε στους συνέδρους την

ανάμενουμε να δούμε τη στάση που θα ακολουθήσουν οι κυβερνήσεις των ναυπηγικών χωρών, ή οποία θα επηρεάσει άμεσα τις τιμές των νέων ναυπηγήσεων.



ανάγκη άποχης από νέες ναυπηγήσεις τόσο στα δεξαμενόπλοια όσο και στις λοιπές κατηγορίες πλοίων.

Χαρακτηριστικά ο κ. Χατζηγιάννου ανέφερε ότι το 1978, το 92% των τάνκερς είχε ηλικία κάτω από τα 11 χρόνια. Αυτό το γεγονός δημιούργησε εξαιρίες ευκαιρίες για επένδυση στην αγορά μεταχειρισμένων σκαφών. Η σημερινή κατάσταση, είναι σχεδόν αντίστροφη καθώς η συντριπτική πλειοψηφία των δεξαμενοπλοίων είναι υπερήλικα γεγονός που δεν επιτρέπει σε πολλούς να κάνουν σωστές μακροχρόνιες επενδύσεις. Για τους λόγους αυτούς πρέπει να

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Αύξηση των ιδίων κεφαλαίων των πλοιοκτητών και περισσότερο μακροπρόθεσμη θέωρηση από τις Τράπεζες, ζήτησε στην εισαγωγική του ομιλία ο καθηγητής κ. Κώστας Γραμμένος, διευθυντής του Κέντρου Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδοτήσεων και του City University Business School.

Πιο αναλυτικά ο κ. Γραμμένος υποστήριξε τα εξής:

“Ένα πρόσφατο δυσάρεστο φαινόμε-

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

THE STRIKE CLUB

MANAGERS
John Laing
(Strike Club Management) Ltd
ADMINISTRATIVE OFFICE:
29 Boulevard Princesse Charlotte
MC 98000
Monaco

Telephone: 93 50 02 45

Fax: 93 25 53 18

Telex: 469266 LAING MC

Provides cover for Shipowners, Charterers, Rig and Tug Operators against loss of daily running costs or charter hire when delayed by strike, lockout, stoppage or restraint of labour

Please send me a copy of 'The Strike Club' 1985/86 Annual Report and Accounts and current Rules

Name _____

Company _____

Address _____

To: John Laing (Strike Club Correspondents) Ltd
Fountain House, 130 Fenchurch Street,
London EC3M 5DJ
Telephone: 01-626 3083
Telex: 888259 STRIKE G Fax: 01-929 1164

νο τό όποιο θά πρέπει όλοι μας νά πά-
ρουμε σοβαρά, είναι ή άπομάκρυνση ό-
ρισμένων τραπεζών από τό χώρο τής
ναυτιλίας, ένας μεγάλος άριθμός τρα-
πεζών πού στό παρελθόν χορηγοΰσαν
ναυτιλιακά δάνεια έν άφθονία, έχουν
σήμερα άποσυρθεί έντελώς. Τό φαινό-
μενο αυτό έχει ήδη δημιουργήσει και
στό μέλλον θά δημιουργήσει κι άλλα
προβλήματα στην όμαλή χρηματοδότ-
ηση τής ναυτιλίας, πού είναι τομέας πού
άπαιτεί τήν διάθεση μεγάλων κεφα-
λαίων, ούσιαστικά περιορίζοντας τά
διαθέσιμα κεφάλαια γιά τόν μελλοντικό
έκσυγχρονισμό ή επέκταση της ναυτι-
λίας.

Θά συνεχίσουν οι Τράπεζες νά χρημα- τοδοτούν τήν Ναυτιλία;

Έδω υπάρχουν δύο έρωτήματα. Θά
είναι οι τράπεζες στό μέλλον μία ισχυ-
ρή πηγή χρηματοδότησης γιά τήν ναυτι-
λία; 'Υπάρχει άλλος ύποκατάστατος
τρόπος χρηματοδότησης, πού μερικώς
ή όλικώς θά πάρει τήν θέση των τραπε-
ζικών κεφαλαίων; Αυτό είναι τό είδος
των έρωτήσεων πού πρέπει νά έχουμε
κατά νου όταν θά άκούσουμε τίς αναλύ-
σεις τής παγκόσμιας οικονομίας, των
ναυτιλιακών άγορών και τής ναυτιλια-
κής χρηματοδότησεως πού θά άκολου-
θήσουν.

Παρ' όλα αυτά, πρέπει νά γίνει κατα-
νοητό ότι ή ναυτιλία δέν είναι μία δύου-
σα βιομηχανία. 'Εφ' όσον ύπάρχει οίκο-
νομική ανάπτυξη, θά ύπάρχει και άνά-
πτυξη στό έμπόριο και ή ναυτιλία είναι
συγχρόνως και ό φθηνότερος αλλά και
ό δημοφιλέστερος τρόπος μεταφοράς
προϊόντων. 'Η θάλασσα πάντα θά προ-
σφέρει όλο και πιό οικονομικές μεθό-
δους γιά τήν μεταφορά προϊόντων. Μέ
λίγα λόγια, έφ' όσον ύπάρχει μέλλον
γιά τήν παγκόσμια οικονομία, θά ύπάρ-
χει μέλλον και γιά τήν ναυτιλία.

Τό θέμα είναι τώρα άν θά συνεχίσουν
οι τράπεζες νά χρηματοδοτούν τήν ναυ-

τιλία. Προσωπικά πιστεύω πώς θά συνε-
χίσουν. Σέ τελική άνάλυση, ό ρόλος
τους είναι νά γονιμοποιούν τίς διάφο-
ρες οικονομικές μονάδες μέ τό νά μετα-
φέρουν κεφάλαια από τούς πλεονασμα-
τικούς τομείς στους έλειμματικούς.
Παρ' όλα αυτά ό ρόλος τους θά είναι έ-
πιτυχής μόνο κάτω από όρισμένες συν-
θήκες. 'Οπωσδήποτε, μακροπρόθεσμη
ναύλωση των πλοίων και καλύτερη χρη-
ματοοικονομική ύποδομή στίς ναυτιλια-
κές εταιρίες, θά βελτιώσουν τίς προο-
πτικές γιά επιτυχία.

'Απαραίτητες 'Αλλαγές:

Είναι βέβαιο, πώς οι ναυτιλιακές κοι-
νοπραξίες μεταξύ πλοιοκτητών και ιδιο-
κτητών φορτίων, παρέχουν μια πιό στα-
θερή και πιό μακροπρόθεσμη άπασχό-
ληση των πλοίων, δίνοντας τήν δυνατό-
τητα στό πλοίο νά είναι ναυλωμένο και
νά κερδίζει κατά τό μεγαλύτερο μέρος
τής οικονομικής του ζωής. Οι τράπεζες,
θά πρέπει νά μπορούν νά ενεργούν σάν
μεσάζοντες μέ τό νά φέρνουν σέ έπαφή
τούς πλοιοκτήτες μέ τούς ιδιοκτήτες
φορτίων πού είναι πελάτες τους. Τό με-
γαλύτερο έμπόδιο, έκτός από τήν έλλει-
ψη μιας λειτουργικής ύποδομής, είμαι ή
έπικοινωνία μεταξύ των δύο πλευρών.
Ειδικά όταν ύπάρχουν και μεγάλες πο-
λιτιστικές διαφορές, είναι πολύ δύσκο-
λο νά ξεπεράσει κανείς τό χάσμα τής ά-
μοιβαίας καχυποψίας. Είναι πολύ ση-
μαντικό, νά δημιουργηθεί ένας άνεξάρ-
τητος οργανισμός γιά τήν κοινοπραξία,
πού θά λειτουργεί γιά τό καλό τής κοι-
νοπραξίας και όχι γιά τά πολλές φορές
άντικρουόμενα συμφέροντα των συμμε-
τεχόντων μονάδων.

'Εάν είναι επιθυμητή ή μακροπρόθε-
σμη ναύλωση των πλοίων, τότε όπωσ-
δήποτε είναι επιθυμητή και ή μακρά
διάρκεια έξοφλήσεως των δανείων. 'Η
χρονική διάρκεια έξοφλήσεως των δα-
νείων πρέπει νά έπιμηκυνθεί κατά τέ-
τοιο τρόπο ώστε νά πλησιάζει τό μέγε-

θος τής χρονικής διάρκειας τής οίκο-
μικής ζωής του πλοίου. Αυτό θά δώσει
στην έπιχείρηση περισσότερες πιθανό-
τητες νά έπιβιώσει κατά τή διάρκεια
προσωρινών κρίσεων χωρίς νά πτωχεύ-
σει. 'Ακόμη, θά πρέπει νά ύπάρχει ή
διάθεση και ή άποφασιστικότητα από
τίς πλευρές των ιδιοκτητών και των
τραπεζιτών νά συνεργαστούν πάνω σέ
μία μακροπρόθεσμη βάση και όχι νά
διακόψουν τήν συνεργασία τους μέ τά
πρώτα προβλήματα πού τυχόν παρου-
σιαστούν.

Είναι επίσης βασικό ή βάση μετοχι-
κού κεφαλαίου τής ναυτιλίας, πού είναι
και ό οικονομικός της προφυλακτήρας,
νά διερευνηθεί. 'Η παρατεταμένη ναυτι-
λιακή κρίση έλάττωσε σημαντικά τά ά-
ποθέματα των πλοιοκτητών. Πρόσφατα
γεγονότα άπέδειξαν ότι ό ύψηλός δα-
νεισμός μπορεί νά οδηγήσει σέ σοβαρά
προβλήματα ρευστότητας, ειδικά στην
ναυτιλία πού τά κέρδη άυξομειώνονται
σέ τόσο μεγάλο βαθμό. 'Η ύπόθεση ότι
ή ναυτιλία είναι έξ' όρισμού μία ύψηλά
δανειζόμενη βιομηχανία δέν είναι άπα-
ραίτητα σωστή. Οι έπιτυχημένοι 'Ελλη-
νες στίς περισσότερες περιπτώσεις ά-
κολούθησαν τόν κανόνα του νά δανεί-
ζονται όσο τό δυνατόν λιγότερα από τό
κόστος των πλοίων τους, περιορίζον-
τας κατ' αυτόν τόν τρόπο τήν πίεση
στην ρευστότητα τής έπιχειρήσεως κα-
τά τήν άρχική διάρκεια τής ωφέλιμης
ζωής του πλοίου.

Κάτω άπ' αυτές τίς συνθήκες, όρισμέ-
νες τράπεζες και ίσως και οι μετρίως με-
γέθους χρηματοδοτικοί οργανισμοί, πά-
ρουν ένα μετοχικό ρόλο από τήν άρχική
φάση μιας ναυτιλιακής επενδύσεως.

Τό χρηματιστήριο μπορεί νά προσφέ-
ρει σέ όρισμένους ιδιοκτήτες μία πολύ
σημαντική πηγή νέου μετοχικού κεφα-
λαίου. Αυτό το είδος ή χρηματοδό-
τηση, έχει κατά κάποιο τρόπο παραμε-
ληθεί, κυρίως λόγω τής αντίδρασης
των πλοιοκτητών στό νά δίνουν στό κοι-
νό πληροφορίες σχετικές μέ τήν εται-

**PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNILOUDIS**

**CABLE ADDRESS:
"SMYRNILOUDI" BALTIMORE**

JAMES SMYRNILOUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ρία και την συγκεκριμένη επιχείρηση, της επιθυμίας τους να είναι οι μοναδικοί ιδιοκτήτες της εταιρίας αλλά και λόγω των άσταθων εισοδημάτων στις ναυτιλιακές αγορές. Παρ' όλα αυτά, για να επιβιώσουν πρέπει τώρα οι πλοιοκτήτες να είναι προετοιμασμένοι να διευθύνουν τις εταιρίες τους με ένα πιο παραδοσιακό τρόπο, πού θα τους κάνει πιο αξιόπιστους στο εύρύ κοινό. Οι πλοιοκτήτες, πρέπει να προσπαθήσουν να προσφέρουν πιο σταθερά κέρδη είτε μέσω των κοινοπραγιών, είτε με το να εξαπλώσουν τις δραστηριότητές τους σε άλλους τομείς (όπως αγοραπωλησίες ακινήτων). Οι ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να μπορέσουν να προσφέρουν ένα πιο ασφαλές χαρτοφυλάκιο.

Πλούσιοι άνθρωποι οι ομάδες ανθρώπων (συνδικάτα) ενδιαφέρονται πολλές φορές για ιδιωτικές επενδύσεις σε ναυτιλιακές εταιρίες. Για άλλη μία φορά, σωστή πληροφόρηση και αξιοπιστία παίζουν σημαντικό ρόλο. Παρ' όλα αυτά, αυτού του είδους οι επενδύσεις ίσως να μην είναι ιδιαίτερα επιθυμητές στις ΗΠΑ, ύστερα από τις φορολογικές μεταρρυθμίσεις της 1ης Ιανουαρίου 1987 εκτός και αν η επιχείρηση είναι καθ' έαυτο επιτυχής.

Η Νοοτροπία πρέπει να αλλάξει

Οι πλοιοκτήτες και οι χρηματοδότες πρέπει να αποκτήσουν μία πιο μακροπρόθεσμη αντίληψη της αγοράς — τό σύνδρομο «κρήση ή ανάκαμψη» δεν μπορεί να προσφέρει ασφάλεια ή αξιοπιστία σε κανένα ενδιαφερόμενο.

Δέν υπάρχει αμφιβολία ότι η ναυτιλία περνάει αυτή την στιγμή ένα μεταβατικό στάδιο. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να πάψουν να είναι τόσο μυστικοπαθείς και να γίνουν πιο προσιτοί.

Τραπεζίτες και πλοιοκτήτες πρέπει να αποκτήσουν μία πιο αναλυτική και εύρεια αντίληψη του ναυτιλιακού κόσμου, όταν πρόκειται να πάρουν αποφάσεις για επενδύσεις. Η νοοτροπία της μάζας μπορεί να οδηγήσει με τον ίδιο ακριβώς τρόπο είτε σε επιτυχία είτε σε αποτυχία. Πιο λογικές αποφάσεις είναι απαραίτητες, και για να γίνει αυτό, πε-

ρισσότερο προσεχτική ανάλυση των ναυτιλιακών αγορών είναι απαραίτητη.

ΑΙΣΙΟΔΟΞΗ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Ο καθηγητής κ. Michael Beenstock, Dean του City University Business School, σε συνεντεύξεις με τον κ. Ανδρέα Βεργωτή, παρουσίασαν μία αισιόδοξη εξέλιξη της αγοράς ξηρού φορτίου κατά την ερχόμενη δεκαετία χρησιμοποιώντας ένα πρόσφατο οικονομικό μοντέλο του City University Business School.

Τό μοντέλο αυτό χρησιμοποιεί τις ακόλουθες υποθέσεις:

— Η ανάπτυξη της ζήτησης στην αγορά ξηρού φορτίου θα είναι περίπου ανάλογη της ανάπτυξης πού προβλέπεται για την παγκόσμια οικονομία.

— Η πραγματική αξία του πετρελαίου θα κυμαίνεται περί τα δολ. 14 το βαρέλι.

— Η τιμές του σκράπ θα έχουν πτωτική τάση ακολουθώντας τις τιμές των μετάλλων.

— Τά επιτόκια αυξάνονται και ο μέσος όρος του πληθωρισμού φθάνει στο 6% και τέλος, οι τιμές των δεξαμενοπλοίων αυξάνονται κατά τα επόμενα χρόνια.

Σύμφωνα με τις παραπάνω υποθέσεις οι κ.κ. Beenstock και Βεργωτής έπλησαν τα ακόλουθα πού παρουσιάζονται αναλυτικά στον πίνακα πού ακολουθεί:

«Οι προβλέψεις μας είναι αισιόδοξες, δηλαδή αναμένουμε ελλοτούμενα επίπεδα παροπλισμού, αυξανόμενους ναύλους και σημαντική βελτίωση στις τιμές των πλοίων. Οι εκτιμήσεις μας για τό μέλλον δίνονται λεπτομερώς στον πίνακα. Ο κύριος λόγος της αισιόδοξίας είναι η άνοδος του ρυθμού ανάπτυξης του εμπορίου μαζί με την πτώση στις τιμές καυσίμων. Αυτοί οι παράγοντες θα αυξήσουν τη ζήτηση και ταυτοχρόνως θα ελαττώσουν τό κόστος ταξιδιού με αποτέλεσμα να αυξηθεί τό κέρδος.

Αρχικά ο στόλος αυξάνεται με βραδυ ρυθμό αντανάκλυντας τό πρόσφατο χαμηλό επίπεδο παραγγελιών. Όμως, η αύξηση των τιμών των πλοίων θα προκαλέσει αύξηση στην κατασκευή πλοίων και θα ελαττώσει τό ρυθμό διαλύσεως πλοίων προκαλώντας αύξηση του ρυθμού μεταβολής του στόλου. Γενικώς, ο ρυθμός ανάπτυξης του στόλου θα ισορροπηθεί στο ίδιο επίπεδο με τό ρυθμό ανάπτυξης του παγκοσμίου εμπορίου.

Αναμένουμε ότι έως τό 1990 οι ναύλοι θα έχουν διπλασιαστεί ενώ οι τιμές θα έχουν

τριπλασιαστεί.

Επιπλέον, μέχρι τό 1989 τό πρόσφατο πλεόνασμα φορτηγών πλοίων στην ναυλαγορά θα έχει εξαφανιστεί».

ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΙ ΕΠΙΤΟΚΙΑ

Σε μία γενική θεώρηση των αγορών συναλλαγμάτων και επιτοκίων, ο κ. Κρίστιαν Φρίγκαστ, διευθύνων σύμβουλος της Privatbanken στο Λονδίνο, διετύπωσε τις ακόλουθες απόψεις:

«Όσον αφορά τις τάσεις στις αγορές συναλλαγμάτων, δύο σημαντικά ερωτήματα είναι τά εξής: Θα συνεχίσει τό δολλάριο την ελεύθερη πτώση του κατά την διάρκεια του επόμενου χρόνου; Θα παραμείνει η Αγγλική λίρα στά σημερινά της επίπεδα; Έχει γίνει πλέον ή σταθερότης στο Ευρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα ένα γεγονός του παρελθόντος; Από τόν Φεβρουάριο του 1985 πού τό δολλάριο έφτασε στην ύψηλότερη τιμή του, η διεθνής αξία του έχει ελαττωθεί κατά 25% περίπου.

Κατά την γνώμη μου, υπάρχει ο κίνδυνος μιάς συνεχιζόμενης πτώσης της τιμής του δολλαρίου. Παρ' όλα αυτά, μπορεί να δούμε μία σταθεροποίηση στην τιμή του δολλαρίου, συνδυαζόμενη με μία αύξηση στα μέτρα προστασίας του εμπορίου.

Ένας λόγος για τόν οποίο η υποτίμηση του δολλαρίου δεν αύξησε τις Αμερικανικές εξαγωγές, είναι ότι οι Αμερικανικές εξαγωγικές εταιρίες μεταφέρθηκαν στις εξαγωγικές αγορές.

Άλλος ένας λόγος πού καμμία ουσιαστική διαφορά δεν πραγματοποιήθηκε στο εμπόριο, είναι ότι ένα σημαντικό μέρος του Αμερικανικού διεθνούς εμπορίου κατευθύνεται αντίθετα και σε συναγωνισμό με χώρες των οποίων τά νομίσματα δεν ανέβηκαν τόσο πολύ σε σχέση με τό δολλάριο, όπως τό γιέν και τό μάρκο. Αυτό ισχύει για την Λατινική Αμερική, την Άπω Ανατολή και τόν Καναδά.

Προσωπικά πιστεύω ότι κατά τά προσεχή χρόνια τά πραγματικά επιτόκια θα μειωθούν, αλλά αυτό θα οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση του πληθωρισμού. Άλλη περαιτέρω πτώση στα ονομαστικά επιτόκια είναι σχεδόν αδύνατη, καθώς έχουμε ήδη φθάσει σχεδόν στα κατώτερα όρια.

Πιστεύω πώς περαιτέρω πτώση του δολλαρίου θα δημιουργήσει σοβαράτα προβλήματα στην σταθερότητα του Ευρωπαϊκού Νομισματικού Συστήματος, ενώ ήδη η πτώ-

Έτήσια αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου (ποσοστό %)	Παγκόσμιος Στόλος Ξηρού φορτίου	Δείκτης Ναύλου (1980 = 100)	Δείκτης Χρονοναυ- λώσεως	Παροπλισμένο Τοννάζ (ποσοστό %)	Τιμές Πλοίων (1980 = 100)	Διαλύσεις (ποσοστό %)	Νέα Πλοία σε έκ.ατ. τον. d.w.
1985	0.7	326.3	35.1	108	2.8	30.8	2.3
1986	5	336	25.1	104	2.3	56	1.9
1987	4	347.7	28.2	169	2.2	77	1.3
1988	8	363.4	41.8	166	0.9	78	0.7
1989	5	380.4	40.7	186	1.1	84	0.5
1990	4.5	397.7	44.1	197	0.9	88	0.5
1991	4.5	416.1	45.6	209	0.9	93	0.5
1992	4.5	436.6	47	213	0.8	96	0.5
1993	4.5	460.1	46.5	215	0.9	102	0.5
1994	4.5	486.1	45.5	217	0.9	107	0.6
1995	4.5	513.4	46.6	219	1.0	113	0.8

ση του δολλαρίου είναι επιβλαβής για όλες τις χώρες, ενώ ένα συνεχές πλεονασματικό έμπορικό ισοζύγιο κάνει την Δυτική Γερμανία τον πιο πιθανό υποψήφιο για ανατίμηση του μάρκου μέσα στο 1987.

"Όσον αφορά τη λίρα Άγγλιας, πιστεύω ότι θα παραμείνει αδύνατη και τα επιτόκια στη

Βρετανία θα πρέπει να διατηρηθούν υψηλά.

Τέλος, δεν θα εκπλαγώ καθόλου αν η σχέση δολλαρίου/μάρκου και δολλαρίου/γιέν βρεθούν σε ένα κατώτατο σημείο κατά την διάρκεια του επόμενου χρόνου, δηλαδή αν η σχέση δολλαρίου μάρκου πέσει στο 1.70 και η σχέση δολλαρίου/γιέν πέσει στο 1.40.



Ακολούθησαν οι ενδιαφέρουσες εισηγήσεις των κ.κ. Fergus Dymock, διευθυντού της Hambros Bank, Paul Slater, προέδρου του First International Capital Group, Μάρκου Σκούφαλλου, προέδρου της Union Commercial Steamship και Thomas Harahan, διευθυντού του οικονομικού τμήματος της General Electric Credit Corporation.

Κοινά σημεία αναφοράς των εισηγήσεων τους που κατά τη γνώμη μας συνοψίζουν και τις απόψεις των περισσοτέρων συνέδρων είναι τα ακόλουθα:

— Η ναυτική βιομηχανία έχει ανάγκη από περισσότερο μακροπρόθεσμη

θεώρηση των δυνατοτήτων της τόσο από τους χρηματοδότες όσο και από τους επιχειρηματίες. "Όσοι πιστεύουν πλέον σε ένα γρήγορο κέρδος είναι εκείνοι που πρώτοι θα εισπράξουν τις ζημιές.

— Είναι ανάγκη να αλλάξει η εικόνα που έχει πλασματικά δημιουργηθεί, ότι η ναυτιλία μοιάζει με «πλωτό καζίνο», έτσι ώστε να ενθαρρυνθούν να επενδύσουν κεφάλαια και οι αποταμιευτές εκείνοι που δρουν στα διεθνή χρηματιστήρια και αποβλέπουν σε πιο σταθερά κέρδη.

— Οί πλοιοκτήτες πρέπει να αυξήσουν το ποσοστό των ιδίων κεφαλαίων

που επενδύουν σε νέες αγορές πλοίων ώστε ο δανεισμός να περιορίζεται σε έκταση που να επιτρέπει την όμαφλή εξόφληση και σε περιόδους όπως η σύγχρονη ναυτιλιακή κρίση.

— Δεν χωρεί πλέον αμφιβολία ότι η ενάσκηση του ναυτιλιακού επαγγέλματος απαιτεί σύγχρονη οργάνωση, υψηλό επίπεδο τεχνικών γνώσεων και εμπειρίας στη διαχείριση.

— Η δημιουργία κοινών ναυτιλιακών επιχειρήσεων μεταξύ έφοπλιστών των ανεπτυγμένων χωρών και μεταφορέων φορτίων από τις υπό ανάπτυξη χώρες με τη διαμεσολάβηση Τραπεζών, μπορεί να προσφέρει τη λύση μακροπρόθεσμης απασχολήσεως που τόσο έχει σήμερα ανάγκη ο ναυτιλιακός τομέας.

— Έναλλακτικά, η δημιουργία κοινοπρακτικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων μπορεί να αποδώσει περισσότερο στην αναγκαία περικοπή των δαπανών διαχείρισεως, ενώ ταυτόχρονα σε περιόδους ναυτιλιακής κρίσεως ή κοινοπρακτική εκμετάλλευση των πλοίων μπορεί να αυξήσει την απόδοσή τους μέχρι και 40%.

Τέλος, σημαντική υπήρξε η διαπίστωση ότι η ναυτιλία βρίσκεται και πάλι στο κατώφλι μιας νέας περιόδου πραγματικής ανάπτυξεως και νέων ευκαιριών και επισημάνθηκε ότι οι αγορές κεφαλαίων έχουν σημαντικά αποθέματα που μπορούν να επενδυθούν στη ναυτιλία υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις.

Εκτός από τους προαναφερθέντες βασικούς όμιλητές στο συνέδριο, συμμετείχαν στο πάνελ και διηύθυναν τις επιμέρους συζητήσεις οι κ.κ. Γιάννης Μπιλιμάσης, πρόεδρος της Μόμπιλ "Οϊλ Έλλάς, Γιάννης Κ. Λύρας, διευθυντής της Granikos Shipping, Paul V. ogt του Baltic Exchange και Richard Teiman εκπρόσωπος της Έπιτροπής Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων του US Maritime Law Association.

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



CREDIT
COMMERCIAL
DE FRANCE

CREDIT COMMERCIAL DE FRANCE S.A. ΑΜΑΛΙΑΣ 20, 105 57 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ. 324.1831-8 ΤΕΛΕΞ (21) 6714CCFG (21) 8840CCFG

ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΕΒΕΠ

Άρκετά συχνά τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν αναφερθεί στις γραφειοκρατικές αντιξοότητες που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και ασχολούνται με παραναυτιλιακές και κατ'έξοχην εξαγωγικές δραστηριότητες, με αποτέλεσμα να διαφεύγει ένα μεγάλο μέρος εργασιών προς τις ανταγωνιστικές επιχειρήσεις του εξωτερικού.

Σε πρόσφατη επαφή μας με παράγοντα μιας από τις πλέον δραστήριες κατασκευαστικές εταιρίες, μάς έτεθη η πρόταση να δημιουργηθεί στο Έμπορικό και Βιομηχανικό Έπιμελητήριο Πειραιώς ένα Ναυτιλιακό Τμήμα, στο οποίο θα εκπροσωπηθούν όλες οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με παραναυτιλιακές δραστηριότητες για τη προβολή, προώθηση και υλοποίηση όλων των αναγκαίων διοικητικών και νομοθετικών μέτρων που θα τους επιτρέψουν να αναπτυχθούν και να αυξήσουν τις πωλήσεις τους, καλύπτοντας όσο το δυνατό μεγαλύτερο όγκο προμηθειών προς την Έλληνική Ναυτιλία.

Προσυπογράφουμε την προσπάθεια αυτή και επισημαίνουμε τους παρακάτω λόγους που συνηγορούν προς το υπουργείο Έμπορίου να επιτρέψει τη δημιουργία ειδικού ναυτιλιακού τμήματος στο ΕΒΕΠ:

— Έπισημαίνεται πρώτο το γεγονός ότι η ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας του Πειραιά, επηρεάζεται σε σημαντικό βαθμό από τη κίνηση του λιμένος του, αφού όχι μόνο οι κυρίως ναυτιλιακές, αλλά και οι σχετικές παραναυτιλιακές δραστηριότητες στην περιοχή αυτή συγκροτούν ένα ζωντανό και αξιόλογο επιχειρηματικό κλάδο, η διάρθρωση του οποίου δεν έναρμονίζεται με τις τυπικές μορφές του εμπορίου και της βιομηχανίας. Οι παραναυτιλιακές αυτές επιχειρήσεις στο σύνολό τους σχεδόν, δεν έχουν αυτοτελή έμπορική ή βιομηχανική ή εξαγωγική

χαρακτήρα, αλλά συνήθως οι δραστηριότητες αυτές εμπλέκονται με άλλους βασικούς τομείς της οικονομίας, ασκώντας παράλληλα με το έμπόριο και παραγωγικές εργασίες (κατασκευές, επισκευές, μετασκευές, μεταποιήσεις κ.λπ.), που κατευθύνονται στο σύνολό τους σχεδόν σε εξαγωγές.

— Για τους λόγους αυτούς τα θέματα προστασίας και ανάπτυξης των επιχειρήσεων αυτών, απαιτούν ειδικότερη αντιμετώπιση και προβολή, που με τη σημερινή διάρθρωση των τμημάτων του διοικητικού συμβουλίου του ΕΒΕΠ, δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί. Τα λειτουργούν τρία τμήματα, Έμπορικό, Βιομηχανικό και Έξαγωγικό, εξυπηρετούν κατά βάση τις ανάγκες των αντίστοιχων επιχειρήσεων, με τις οποίες όπως προείπαμε δεν ταυτίζονται οι στόχοι και προοπτικές όλων των παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων στον Πειραιά.

— Η αυτοτελής εκπροσώπηση των επιχειρήσεων αυτών στο ΕΒΕΠ είναι αναγκαία και απαραίτητη, γιατί έχουν σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα, γιατί δεν αντιμετωπίζονται ως σύνθετες επιχειρηματικές μονάδες, όπως προσδιορίζονται από τη φύση και τον χαρακτήρα των εργασιών τους, αλλά εντάσσονται είτε στο έμπορικό, είτε στο βιομηχανικό, είτε στον επαγγελματιοβιοτεχνικό κλάδο, χωρίς κανένα βασικό και χαρακτηριστικό κριτήριο, απλώς και μόνο για να καλύπτονται από κάποια μορφή εκπροσώπησης, γιαυτό και ένας σημαντικός αριθμός τέτοιων επιχειρήσεων δεν εκπροσωπείται από κανένα έπιμελητήριο.

— Οι παραναυτιλιακές αυτές οικονομικές μονάδες εμφανίζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το κράτος καθώς τα διατιθέμενα προϊόντα τους (ιδίως παραγωγικής ή εμπορικής προέλευσης) καθώς και οι προσφερόμενες υπηρεσίες τους, είναι πλούσιες συναλλαγοφόρες πηγές, συναγωνιζόμενες τις κανονικές εξαγωγικές δραστηριότητες. Η πε-

ραιτέρω δε ανάπτυξη τους, ύστερα από μία ριζική και αποτελεσματική αναδιάρθρωσή τους και την παράλληλη κρατική ενίσχυση και προστασία της ανταγωνιστικότητάς τους, πρέπει να είναι πρώτης προτεραιότητας στόχος και πρόοπτική, ένωση των ποικίλων οικονομικών επιπτώσεων στην εθνική μας οικονομία.

— Η σημερινή οργάνωση και λειτουργία των οικονομικών αυτών μονάδων, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί υποδειγματική για ένα σημαντικό ποσοστό και δεν προωθώνει ευοίωνη εξέλιξη και πρόοδο. Γιαυτό το λόγο και το Κράτος τις μεταχειρίζεται με υπερβολική δισπιστία και επιφυλακτικότητα, με συνέπεια να υποβαθμίζεται συνεχώς ο ρόλος και η άποσολή τους.

Ενόψει των αναγνωρισμένων οικονομικών ωφελημάτων από τις επιχειρηματικές αυτές δραστηριότητες, επιβάλλεται όπως τη κρατική αδιαφορία και εγκατάλειψη διαδεχθεί η μέριμνα και φροντίδα με σταθερά αναπτυξιακά οικονομικά προγράμματα, για τη ριζική αναδιοργάνωση και εκσυγχρονισμό τους, ώστε να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν επιτυχώς τον διεξαγόμενο σε βάρος τους συνεχώς διεθνή ανταγωνισμό, που περισφίγγει συνεχώς ιδιαίτερα από τις κοντινές γειτονικές χώρες.

— Είναι συνεπώς ανάγκη το Έπιμελητήριο Πειραιώς, ανταποκρινόμενο στις ανταγωνιζόμενες από την έπιμελητηριακή νομοθεσία αρμοδιότητες (άρθρο 1 Νόμου 1089/80) να εξαντλήσει όλα τα μέσα για τη προστασία και ανάπτυξη του συνόλου των επιχειρηματικών μονάδων που ασχολούνται με παραναυτιλιακές δραστηριότητες και στα πλαίσια αυτών των μέτρων περιλαμβάνονται κατά πρώτο λόγο η κατοχύρωση της επώνυμης προσφοράς των διατιθέμενων προϊόντων και των προσφερόμενων υπηρεσιών, για τη διασφάλιση του κύρους και της φερεγγυότητας αυτών των επιχειρήσεων.

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΧΡΙΣΤΟΥΔΙΑ

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

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ ή εντός 3 - 4 ημερών ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ.

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

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

Ανοικτό κάθε μέρα 09.00 — 21.00 — Σάββατο 09.00 — 14.30

Η ΤΡΑΓΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

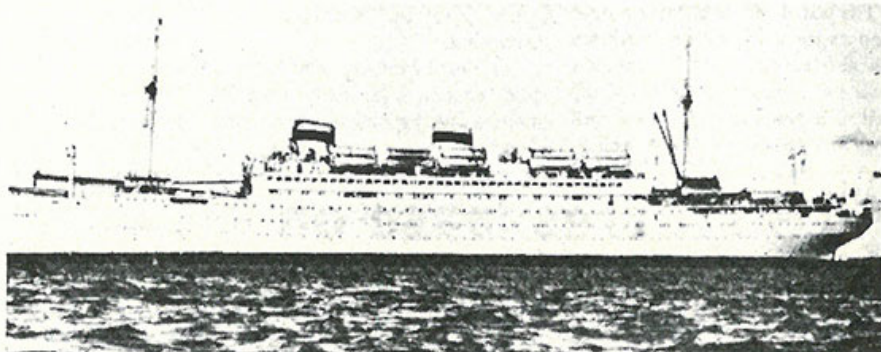
Στις 31 Αυγούστου στις 11 και τέταρτο τό βράδυ, οκτώ μίλια από τό Νοβοροσίσκ μέ καλό καιρό, τό σοβιετικό υπερωκεάνιο «Ναύαρχος Νακίμωφ», μέ 1.234 έπιβάτες συγκρούσθηκε μέ τό επίσης Σοβιετικό φορτηγό «Πέτρ Βάσεφ» καί βυθίστηκε. Μετά μία εβδομάδα έγνώσθη ό τραγικός απολογισμός τών άπωλειών: 116 νεκροί, 282 άγνοούμενοι, 836 διασωθέντες. Όλοι έπιβάτες καί πλήρωμα τού υπερωκεανίου.

Τά δύο πλοία βρίσκονταν σέ έπαφή ραντάρ καί τό φορτηγό ύπολογίζοντας ότι είχε άρκετή θέση γιά νά περάσει δέν άλλαξε πορεία, παρά τίς έπικλήσεις από τή γέφυρα τού υπερωκεανίου, όπου καί είχαν άντιληφθεί τόν κίνδυνο. Τό υπερωκεάνιο, έστω κι άν είχε προτεραιότητα κατά τούς διεθνείς κανονισμούς, δέν άλλαξε κι αυτό τήν πορεία του όταν βεβαιώθηκε γιά τόν άπειλούμενο κίνδυνο. Σημειώτεον ότι ό Κανονισμός τού 1972 γιά τήν άποφυγή συγκρούσεων στή θάλασσα άποδίδει ευθύνη καί στο πλοίο πού είχε προτεραιότητα άν δέν κατέβαλε κάθε προσπάθεια γιά ν' άποφύγει τή σύγκρουση.

Τό πλοίο πού προκάλεσε τή σύγκρουση ήταν τό φορτηγό «Πέτρ Βάσεφ» (πρ. Carriana Orchia) ναυπηγημένο στήν Ίαπωνία τό 1981, πού άγοράσθηκε τό 1985 από τούς Σοβιετικούς από τήν έταιρία Grand Marine Holdings τού Χόγκ Κόγκ. Είχε μεταφορική ικανότητα 32.961 τόν. d.w. καί ήταν φορτωμένο μέ στάρι. Μετά τή σύγκρουση μπόρεσε νά φθάσει στο Νοβοροσίσκ μέ τά δικά του μέσα, παρά τίς ζημιές πού είχε ύποστεί στήν πλώρη, ενώ από τό πλήρωμά του δέν φαίνεται νά ύπήρξαν τραυματίες.

Τό υπερωκεάνιο κυριολεκτικά έμβολίστηκε στή δεξιά πλευρά μεταξύ μηχανοστασίου καί λεβητοστασίου. Βυθίστηκε μέσα σέ 15 λεπτά, γεγονός πού δέν έδωσε καιρό στο πλήρωμά του νά ρίξει στή θάλασσα τίς σωσίβιες λέμβους. Όλοι οί έπιζήσαντες σώθηκαν χάρη στις πνευστές σκεδίες πού τούς επέτρεψαν νά κρατηθούν μέχρι τήν — ταχεία όμολογουμένως — άφιξη τών μέσων βοήθειας. Πρέπει νά σημειωθεί ότι ή θάλασσα ήταν σχετικά ζεστή, πράγμα πού επέτρεψε νά βρεθούν έπιζώντες 24 ώρες μετά τό ναύαγιο, οί όποιοι έκτός από τό μαρτύριο τής μεγάλης παραμονής στο νερό είχαν καί τήν άτυχία νά βρεθούν μέσα σέ μία μεγάλη κηλίδα από μπογιές καί άκάθαρτο πετρέλαιο πού ξεχύθηκαν από τό βυθισθέν πλοίο. Τό υπερωκεάνιο βυθίστηκε σέ βάθος 43 μέτρων, όπου συνεργείο 25 δυτών μέ τή βοήθεια μέσων από άέρος καί θαλάσσης τό έξερεύνησαν επί πολλές μέρες γιά τήν άνεύρεση τυχόν έπιζώντων.

Τό υπερωκεάνιο «Ναύαρχος Νακίμωφ» (πρ. Berlin), είχε ναυπηγηθεί τό 1935 στο γερμανικό ναυπηγείο Μπρέμερ Βάλκν καί τώρα τελευταία ήταν δρομολογημένο σέ τακτικές όλιγοήμερες κρουαζιέρες μεταξύ Όδησσού καί Μπατούμι — κοντά στά τουρκικά σύνορα — γιά σοβιετικούς έπιβάτες. Στή διάρκεια τού Δευτέρου παγκοσμίου πολέμου είχε έπιταχθεί από τό Γερμανικό Πολε-



μικό Ναυτικό καί βυθίστηκε τό 1945. Σύμφωνα μέ όρισμένες πληροφορίες, ενώ χρησιμοποιόταν ως πλωτό νοσοκομείο χτυπήθηκε από νάρκη τό 1945 στή Μαύρη Θάλασσα, από όπου άνεγκύσθηκε τό 1949 από τούς Σοβιετικούς. Σύμφωνα όμως μέ άλλες, άληθοφανέστερες πληροφορίες, τό πλοίο ήταν μεταγωγικό καί βυθίστηκε τό 1945 φεύγοντας από τό Δάντσιχ ύστερα από έκούσια προσάραξη στήν είσοδο τής διώρυγας τού Κιέλου. Κατελήφθη από τούς Σοβιετικούς οί όποιοι τό άνακατασκεύασαν τό 1947 στο άνατολικογερμανικό ναυπηγείο Warkow αύξάνοντας τή χωρητικότητά του από 15.266 σέ 17.053 τόννους γκρός. Τό όνομά του σφείλεται στον ένδοξο Ρώσο ναύαρχο Παύλο Νακίμωφ πού τό 1853 συνέντριψε τούς Τούρκους στή ναυμαχία τής Σινώπης καί έπese τό 1855 στή μάχη τής Σεβαστοπόλης.

Γιά τό ποσοστό τής ευθύνης πού ένδέχεται νά δημιούργησε ή ηλικία τού σκάφους στήν ύπόθεση τού ναυαγίου, κυκλοφορούν πολλές καί διάφορες άπόψεις καί σόγια. Κατά τίς πιό ένημερωμένες πηγές, τό σκάφος, ένισχυμένο γιά ταξίδια στους πάγους, ήταν ακόμα άρκετά ισχυρό. Είναι βέβαιο όμως ότι δέν ανταποκρινόταν στά σημερινά Δυτικά έπίπεδα ασφαλείας όσον άφορά τά στεγανά διαφράγματα καί τήν άναγκαία ευστάθια σέ περίπτωση μερικής κατακλύσεως. Πάνω σ' αυτό μάλιστα γίνεται σαφής διακρίση άνάμεσα στά σοβιετικά πλοία πού ένεργούν «διεθνείς» πλόες, τά όποια ανταποκρίνονται στά πιό ύψηλά έπίπεδα ασφαλείας καί είναι συχνά ασφαλισμένα στήν ασφαλιστική αγορά τού Λονδίνου καί στά πλοία πού προορίζονται γιά έσωτερικές μεταφορές, τά όποια, όπως καί στήν περίπτωση τού «Ναύαρχος Νακίμωφ» παρουσιάζουν πολλές φορές διάφορα μειονεκτήματα.

Πάντως οί ναυτικοί κύκλοι διευκρινίζουν στήν παρούσα περίπτωση, ότι πρός τό πα-

ρόν δέν μπορούν παρά νά συμφωνήσουν μέ τήν άνακοίνωση τού Σοβιετικού Υπουργείου Ναυτιλίας κατά τήν όποία «κανένα σκάφος, άσχετως ηλικίας, δέν ήταν δυνατό ν' άντέξει σέ παρόμοιο χτύπημα» καί ότι καμία στεγανή ύποδιαίρεση καί κανένα σύστημα αυτόματου έρματισμού δέν θά μπορούσε ύπό τίς συνθήκες αυτές νά έπιβραδύνει τή βύθιση τού σκάφους, πού ή ρωγή τήν όποία ύπέστη ύπολογίζεται σέ 90 τετρ. μέτρα.

Η διαδικασία τής έρευνας καί έλέγχου τού τραγικού άτυχήματος άρχισε μέ τή δικαστική άνακριτική άντιπαράσταση τών δύο πλοιάρχων, οί όποιοι καί κρατούνται, ενώ φημολογείται ότι ή άποπομπή τού σοβιετικού ύπουργού Ναυτιλίας Τιμοθέϊ Γκουζένκο, ένα μήνα μετά τή θανατηφόρα βύθιση τού κρουαζιεροπλοίου, δέν είναι τυχαία.

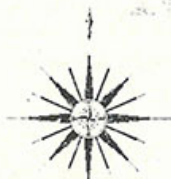
Τό άτύχημα άποδόθηκε τελικά στήν άμέλεια τού πλοιάρχου τού σοβιετικού κρουαζιεροπλοίου όσο καί τού πλοιάρχου τού σοβιετικού φορτηγού μέ τό όποιο συγκρούσθηκε, λέγεται όμως χωρίς αυτό νά μπορεί νά έπιβεβαιωθεί ότι ή σύγκρουση τών δύο πλοίων όφείλεται περισσότερο στις προβλέψεις τού σχετικού σοβιετικού κανονισμού πού όρίζει ότι ή πορεία ενός πλοίου δέν μπορεί νά αλλάξει άκόμη καί άν ύπάρχει προφανής κίνδυνος εάν δέν βρίσκεται στή γέφυρα ό πλοίαρχος!

Πάντως, οί σοβιετικές έφημερίδες όπως καί οί ραδιοφωνικές έκπομπές τής Μόσχας κατηνίασαν τήν «έγληματική άμέλεια τών δύο πλοιάρχων, πού στάθηκε ό καιριος λόγος πού προκάλεσαν τή σύγκρουση». Η «Ισβέστια» μάλιστα, πού είναι τό έπίσημο όργανο τού Κόμματος, δημοσίευσε μερικές ήμέρες μετά τό άτύχημα ένα καυστικό άρθρο γιά τήν κακή συνήθεια τής οίνοποσίας πού κατέχει τούς σοβιετικούς πολίτες μεταξύ τών όποιων συγκαταλέγονται φυσικά καί οί ναυτικοί καί οί πλοίαρχοι.

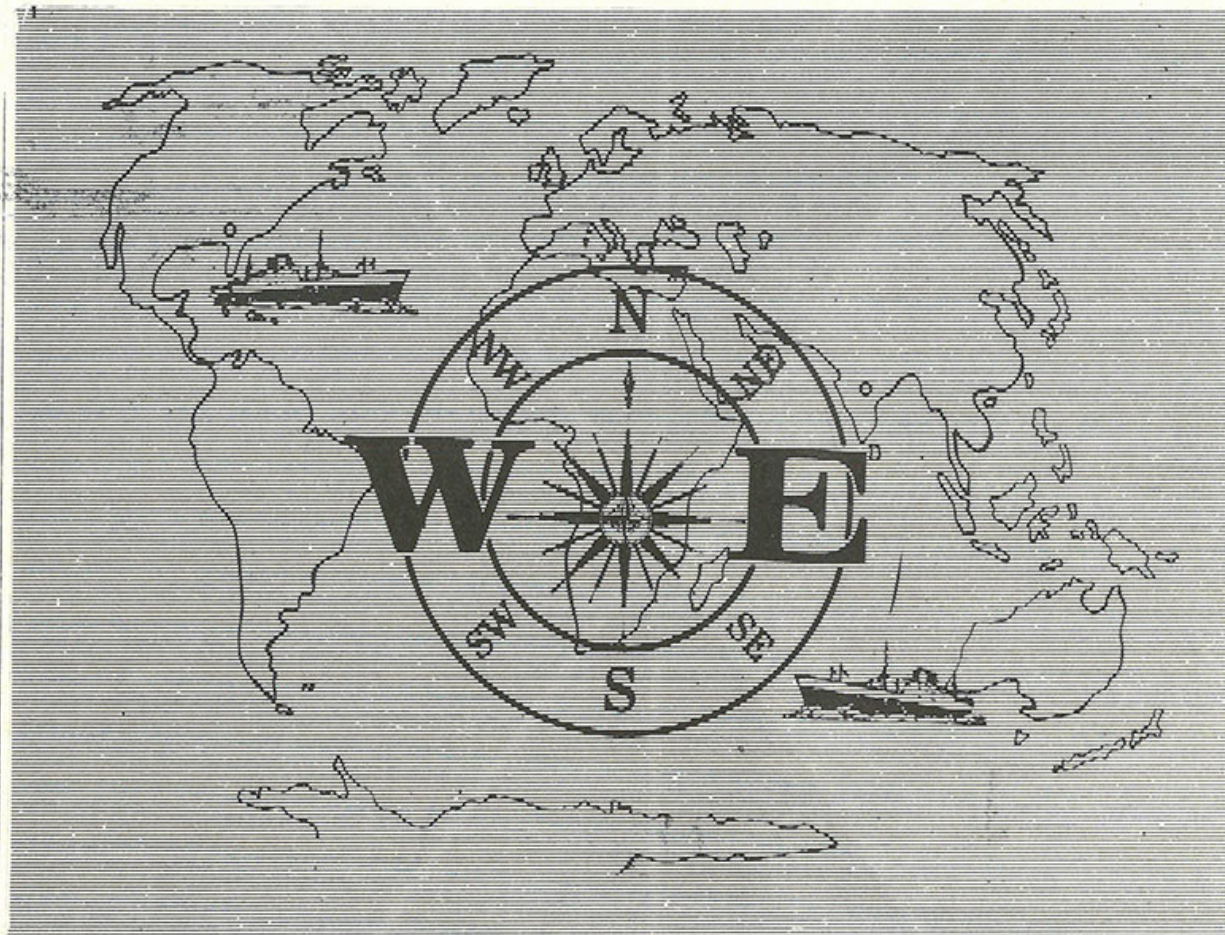
COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples



HELLARABIA Bunkers



10 YEARS

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

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

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

Μέτρα για την πρόληψη παρανόμων πράξεων κατά επιβατών και πληρωμάτων στα πλοία

Τό δεύτερο μέρος των μέτρων που υιοθετήθηκαν στην 53η σύνοδο της Έπιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του IMO (που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο μεταξύ 8-17 Σεπτεμβρίου) για την πρόληψη παρανόμων πράξεων κατά επιβατών και πληρωμάτων στα πλοία, τα οποία εφαρμόζονται ήδη από την Ελλάδα, καθώς και τις Ήνωμένες Πολιτείες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Γενικά

1.1 Για να καταρτισθούν τα σχέδια ασφαλείας πρέπει να γίνει αρχική πλήρης επιθεώρηση ασφαλείας, ώστε να εκτιμηθεί ή αποτελεσματικότητα των μέτρων ασφαλείας και διαδικασιών για την πρόληψη παρανόμων πράξεων και να προσδιορισθεί το εύρος προβλημάτων της εύκολιας λιμένος ή του πλοίου ή και των δύο, σε τέτοιες πράξεις.

1.2 Τα αποτελέσματα της επιθεώρησης ασφαλείας, πρέπει να χρησιμοποιούνται για να προσδιορισθούν τα μέτρα ασφαλείας που είναι αναγκαία για την αντιμετώπιση της απειλής και εύκολιας λιμένος και στα πλοία, λαμβανομένων υπόψη των τοπικών συνθηκών.

1.3 Το επίπεδο ασφαλείας μπορεί να ποικίλει από λιμένα σε λιμένα, από πλοίο σε πλοίο και από εποχή σε εποχή. Ο σύνδεσμος μεταξύ αξιωματικών ασφαλείας είναι σημαντικός για να εξασφαλισθεί η καλύτερη χρήση των μέσων του πλοίου και της ξηράς.

1.4 Η επιθεώρηση πρέπει να προσδιορίζει τι χρειάζεται να προστατευθεί, ποια μέτρα έχουν ήδη τεθεί σ' εφαρμογή και ποια πρόσθετα μέτρα ασφαλείας και διαδικασίας απαιτούνται.

1.5 Η επιθεώρηση ασφαλείας πρέπει να επαυλαμπάνεται περιοδικά και τα σχέδια ασφαλείας να ενημερώνονται όπως απαιτείται.

2. Επιθεώρηση ασφαλείας εύκολιας λιμένος

2.1 Η επιθεώρηση ασφαλείας εύκολιας λιμένος μπορεί να διακριθεί σε δύο τμήματα, την αρχική προκαταρκτική εκτίμηση και την επιτόπια επιθεώρηση ασφαλείας.

2.1.1 Προκαταρκτική εκτίμηση

2.1.1.1 Πρίν αρχίσει την επιθεώρηση, ο αξιωματικός ασφαλείας της εύκολιας λιμένος πρέπει ν' αντλήσει πρόσφατες πληροφορίες για την εκτίμηση της απειλής για την περιοχή και να είναι γνώστης της εύκολιας λιμένος και του τύπου των πλοίων που προσεγγίζουν στο λιμάνι. Πρέπει να μελετήσει προηγούμενες αναφορές για παρόμοιες ανάγκες ασφαλείας και να γνωρίζει τη γενική διάταξη και φύση των επιχειρήσεων που έγιναν.

2.1.1.2 Ο αξιωματικός ασφαλείας λιμένος πρέπει να συναντηθεί με κατάλληλους αντιπροσώπους της εύκολιας λιμένος του έφο-

πλιστού ή και τους δύο, για να συζητήσει το σκοπό και τη μεθοδολογία της επιθεώρησης.

2.1.1.3 Ο αξιωματικός ασφαλείας, λιμένος πρέπει ν' αντλήσει και καταγράψει τις πληροφορίες που χρειάζεται για να διενεργήσει με εκτίμηση του εύλατου περιλαμβανομένων:

1. γενική διάταξη της εύκολιας λιμένος και του σταθμού περιλαμβανομένων τοπογραφίας, τοποθεσίας, κτιρίων κ.λπ.

2. περιοχών και κατασκευών στην περιοχή της εύκολιας λιμένος όπως, αποθήκες καυσίμων, γέφυρες, λεκάνες κ.λπ.

3. του βαθμού εξάρτησης στοιχειωδών υπηρεσιών, όπως ηλεκτρικής ενέργειας, επικοινωνιών κ.λπ.

4. του σταθμού ετοιμότητας εξοπλισμού, για να εξασφαλισθεί η συνέχιση στοιχειωδών υπηρεσιών,

5. της τοποθεσίας και ρόλου κάθε πραγματικού ή πιθανού σημείου πρόσβασης

6. την αριθμητική δύναμη αξιοπιστίας και ρόλου του προσωπικού, μονίμων εργατών και εποχιακού εργατικού δυναμικού

7. των λεπτομερειών των όχημάτων μέσων ασφαλείας και διαδικασιών, περιλαμβανομένων διαδικασιών επιθεώρησης ελέγχου και παρακολούθησης ταυτοτήτων, διαδικασιών ελέγχου εισόδου, περιφράξη, φωτισμού, κινδύνων πυρκαγιάς, αποχετεύσεων, καταιγίδων κ.λπ.

8. του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για την προστασία επιβατών, πληρωμάτων και προσωπικού εύκολιας λιμένος.

9. την κυκλοφορία των οχημάτων ή υπηρεσιών που εισέρχονται στην εύκολια λιμένος και

10. της διάθεσης άλλου προσωπικού σε κατάσταση ανάγκης.

2.1.2 Επιτόπια επιθεώρηση ασφαλείας

2.1.2.1 Ο αξιωματικός ασφαλείας εύκολιας λιμένος πρέπει να εξετάζει και αξιολογεί τις μεθόδους και διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο εισόδου στα πλοία και απαγορευμένες περιοχές στην εύκολια λιμένος, περιλαμβανομένων:

1. έρευνας, ελέγχου και παρακολούθησης προσώπων και μεταφερομένων αντικειμένων

2. έρευνας, ελέγχου και παρακολούθησης φορτίου, εφοδίων πλοίου και αποσκευών, και

3. ασφαλοῦς φύλαξης του φορτίου, των εφοδίων πλοίου και αποσκευών που αποθηκεύονται μέσα στην εύκολια λιμένος.

2.1.2.2 Ο αξιωματικός ασφαλείας της εύκολιας λιμένος πρέπει να εξετάσει κάθε προσδιορισμένο σημείο εισόδου στα πλοία και απαγορευμένες περιοχές στην εύκολια λιμένος και να εκτιμήσει τη δυνατότητα χρήσης τους από άτομα που μπορεί να είναι αναμειγμένα σε παράνομες πράξεις. Αυτή η δυνατότητα περιλαμβάνει πρόσωπα που έχουν νόμιμη πρόσβαση καθώς και εκείνα που επιδιώκουν να επιτύχουν είσοδο χωρίς άδεια.

2.1.2.3 Ο αξιωματικός ασφαλείας εύκολιας λιμένος πρέπει να εξετάζει και αξιολογεί υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας, διαδικασίες και επιχειρήσεις υπό συνθήκες ανάγκης και συνθήκες ρουτίνας, περιλαμβανομένων:

1. καθιερωμένων διαδικασιών ασφαλείας

2. απαγορεύσεων ή περιορισμών εισόδου οχημάτων στην εύκολια λιμένος

3. προσβάσεων πυροσβεστικών οχημάτων και οχημάτων κατάστασης ανάγκης σε απαγορευμένες περιοχές και τη διάθεση περιοχών στάθμευσης και τοποθέτησης

4. του επιπέδου επίβλεψης προσωπικού

5. τη συχνότητα και αποτελεσματικότητα περιπολιών από προσωπικό ασφαλείας

6. της ασφαλείας του βασικού συστήματος ασφαλείας

7. των επικοινωνιών ασφαλείας, συστημάτων και διαδικασιών και

8. των φραγμάτων και φωτισμού ασφαλείας

3. Επιθεώρηση ασφαλείας πλοίου

3.1 Η επιθεώρηση ασφαλείας πλοίου μπορεί να διαιρεθεί σε δύο μέρη, την αρχική προκαταρκτική εκτίμηση και την επιτόπια επιθεώρηση ασφαλείας.

3.1.1 Προκαταρκτική εκτίμηση

3.1.1.1 Πρίν αρχίσει την επιθεώρηση ασφαλείας πλοίου ο αξιωματικός ασφαλείας του υπεύθυνου του πλοίου, πρέπει να επωφεληθεί όλων πληροφοριών του παρέχονται για την εκτίμηση απειλής στα λιμάνια που το πλοίο προσεγγίζει τακτικά ή επιβιβάζει ή αποβιβάζει επιβάτες και για τις εύκολιας λιμένος και τα κέντρα ασφαλείας τους. Πρέπει να μελετήσει προηγούμενες αναφορές για παρόμοιες ανάγκες ασφαλείας.

3.1.1.2 Όπου είναι εφικτό, ο αξιωματικός ασφαλείας του υπεύθυνου του πλοίου πρέπει να συναντηθεί με κατάλληλα πρόσωπα στο πλοίο και στις εύκολιας λιμένος για να συζητήσει το σκοπό και μεθοδολογία της επιθεώρησης.

3.1.1.3 Ο αξιωματικός ασφαλείας του υπεύθυνου του πλοίου πρέπει ν' αντλήει και καταγράφει τις πληροφορίες που απαιτούνται για να διενεργηθεί η εκτίμηση του εύλατου, περιλαμβανομένων:

1. τη γενική διάταξη του πλοίου

2. των τοποθεσιών των περιοχών που πρέπει να έχουν απαγόρευση πρόσβασης, όπως τό μηχανοστάσιο, ή γέφυρα, τό διαμέρισμα άσυρμάτου κ.λπ.

3. των τοποθεσιών και ρόλου κάθε πραγματικού ή πιθανού σημείου πρόσβασης στο πλοίο

4. των διατάξεων του άνοικτου καταστρώματος περιλαμβανομένου του ύψους του καταστρώματος από τό νερό

5. του εξοπλισμού ανάγκης και ετοιμότητας που διατίθεται για την διάκριση των στοιχειωδών υπηρεσιών

6. την αριθμητική δύναμη, αξιοπιστία και καθικόντων ασφαλείας του πληρώματος πλοίου.

7 του υπάρχοντος εξοπλισμού ασφαλείας και πυροπροστασίας για την προστασία των επιβατών και πληρώματος και

8 των υπάρχοντων μέτρων ασφαλείας και διαδικασιών που ισχύουν περιλαμβανομένων εξοπλισμού, έρευνας και παρακολούθησης ταυτοτήτων και επικοινωνιών προσωπικού, συναγερμών φωτισμού, ελέγχου πρόσβασης και άλλων καταλλήλων συστημάτων.

1.2 Έπιτόπια επιθεώρηση ασφαλείας

3.1.2.1 Ο αξιωματικός ασφαλείας του υπεύθυνου του πλοίου πρέπει να εξετάζει και αξιολογεί τη μεθόδευση και διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για να ελέγχεται η πρόσβαση στα πλοία, περιλαμβανομένων:

1 έρευνας, ελέγχου και παρακολούθησης προσώπων και μεταφερομένων αντικειμένων και

2 έρευνας ελέγχου και παρακολούθησης του φορτίου, εφοδίων πλοίου και άποσκευών.

3.1.2.1 Ο αξιωματικός ασφαλείας του υπεύθυνου του πλοίου πρέπει να εξετάζει κάθε προσδιορισμένο σημείο πρόσβασης, περιλαμβανομένων ανοικτών ανωτάτων καταστρωμάτων και να αξιολογεί τη πιθανή χρήση του από άτομα που μπορεί να είναι άναμειγμένα σε παράνομες πράξεις. Αυτή η δυνατότητα περιλαμβάνει πρόσωπα που έχουν νόμιμη πρόσβαση καθώς και εκείνα που επιδιώκουν να επιτύχουν είσοδο χωρίς άδεια.

3.1.2.13 Ο αξιωματικός ασφαλείας του υπεύθυνου του πλοίου πρέπει να εξετάζει και αξιολογεί υπάρχοντα μέτρα ασφαλείας, διαδικασίες και επιχειρήσεις υπό συνθήκες ανάγκης και ρουτίνας, περιλαμβανομένων:

1 των καθιερωμένων διαδικασιών ασφαλείας

2 των διαδικασιών αντιμετώπισης πυρκαγιάς και άλλων συνθηκών ανάγκης

3 του επιπέδου επίβλεψης του πληρώματος του πλοίου, πολιτών, τεχνικών έπισκευών, έργων λιμένος κ.λπ.

4 της συχνότητας και αποτελεσματικότητας περιπολιών ασφαλείας

5 της ασφαλείας του βασικού συστήματος ασφαλείας

6 των συστημάτων επικοινωνιών ασφαλείας και διαδικασιών και

7 θυρών ασφαλείας, φραγμάτων και φωτισμού

4. Περιοδικοί έλεγχοι ασφαλείας

Οι περιοδικοί έλεγχοι ασφαλείας πρέπει να γίνονται σε περιοδική βάση για να επιτρέπεται η αναθεώρηση και εκσυγχρονισμός της αρχικής πλήρους επιθεώρησης ασφαλείας και δυνατές τροποποιήσεις στα σχέδια ασφαλείας εύκολιας λιμένος και πλοίου.

5. Άναφορά

5.1 Από τις πληροφορίες που λαμβάνονται κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης εκτίμησης και του ελέγχου, ο αξιωματικός ασφαλείας πρέπει να εκτιμά το εύλογο της εύκολιας λιμένος, του πλοίου ή και των δύο.

5.2 Η άναφορά πρέπει να περιέχει, καθ' όσον απαιτείται, σύσταση για νέα ή αναπεπραγμένα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας.

5.3 Η άναφορά θ' αποτελέσει τη βάση για την ανάπτυξη ή αναθεώρηση σχεδίων ασφαλείας, πρέπει να είναι έμπιστευτική και περιορισμένη κυκλοφορία

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Γενικά

1.1 Τα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας λιμένος και τα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας πλοίου πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τις συστάσεις που περιέχονται στην άναφορά που περιγράφεται στην παράγρ. Γ του παραρτήματος 1.

2. Ασφάλεια εύκολιας λιμένος

2.1 Τα μέτρα και διαδικασίες ασφαλείας μειώνουν το εύλογο της εύκολιας λιμένος. Αύξημένα επίπεδα απειλής θά έχουν σημαντική επίδραση στον αριθμό και τύπο των μέτρων ασφαλείας που χρησιμοποιούνται και το βαθμό των μέτρων και διαδικασιών που υιοθετούνται.

2.2 Τα ακόλουθα έπιτόπια μέτρα πρέπει να εξετάζονται

- 1 απαγορευμένες περιοχές
- 2 φράγματα ασφαλείας
- 3 φωτισμός ασφαλείας
- 4 συναγερμός ασφαλείας και συστήματα επικοινωνίας και
- 5 έλεγχος πρόσβασης και αναγνώριση.

2.2.1 Άπαγορευμένες περιοχές

Η καθιέρωση απαγορευμένων περιοχών βοηθά στον έλεγχο και διαδρόμηση πρόσβασης, βελτιώνει την ασφάλεια και αυξάνει την αποτελεσματικότητα με το να παρέχει βαθμούς ασφαλείας που να ταιριάζουν με τις λειτουργικές απαιτήσεις της εύκολιας λιμένος. Οι απαγορευμένες περιοχές μπορούν να υποδιαιρεθούν περαιτέρω ανάλογα με το βαθμό απαγόρευσης ή ελέγχου που απαιτείται για να προληφθεί πρόσβαση χωρίς άδεια.

2.2.2 Φράγματα ασφαλείας

2.2.2.1 Τα όρια μεταξύ απαγορευμένων και μη ελεγχόμενων περιοχών πρέπει να καθορίζονται εύκρινα. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί με φράγματα ασφαλείας που παρεμποδίζουν την πρόσβαση εκτός σε σημεία κατάπιν άδειας. Όπου χρειάζονται μόνιμα φράγματα ασφαλείας οι φράκτες ασφαλείας έχουν αποδειχθεί αποτελεσματικοί!

2.2.2.2 Ο σκοπός των φραγμών ασφαλείας είναι:

- 1 να διαχωρίζουν τη περιοχή που πρέπει να προστατευθεί
- 2 να δημιουργήσει φυσικό και ψυχολογικό πρόβλημα για πρόσωπα που επιχειρούν είσοδο χωρίς άδεια
- 3 να καθυστερήσει την παρείσδυση ώστε να μπορέσει το προσωπικό υπηρεσίας και οι φρουροί ασφαλείας να εντοπίσουν και αν είναι αναγκαίο, να συλλάβουν τούς παρεισδυσαντες και
- 4 να παρέχουν καθορισμένες και εύκολα αναγνωρισμένες περιοχές εισόδου προσωπικού και οχημάτων σε περιοχές όπου απαγορεύεται η πρόσβαση

2.2.2. Τα ανοίγματα των φραγμάτων ασφαλείας πρέπει να τηρούνται στο ελάχιστο και να ασφαλίζονται όταν δεν χρησιμοποιούνται.

2.2.2.4 Οι φράκτες ασφαλείας και άλλα φράγματα πρέπει να τοποθετούνται και κατασκευάζονται κατά τρόπο που να παρεμποδίζει την είσοδο επικίνδυνων ουσιών ή συσκευών και πρέπει να είναι επαρκούς ύψους και άντοχής για να αποτρέψει δίοδο χωρίς άδεια.

2.2.2.5 Οι γραμμές των φρακτών ασφαλείας πρέπει να τηρούνται καθαρές από όλα τα εμπόδια.



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3160 BUEN GR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

2.2.2.6 Η αποτελεσματικότητα των φρακτών ασφαλείας έναντι διείδουσης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη μέθοδο κατασκευής.

Τό συνολικό ύψος του φράκτη ασφαλείας δέν πρέπει νά είναι μικρότερο από 2,50 μ.

2.2.2.7 Φυσικά φράγματα όπως νερό, φράγγια κ.λπ. μπορούν μερικές φορές νά χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικά σε τμήμα των όριων ελέγχου. Όμως, αυτά μπορεί νά χρειάζονται υποβοηθητική ασφάλεια (π.χ. φράκτες, περίπολοι ασφάλειας, επιτήρηση, συσκευές γιά τη διείδουση, φωτισμός/είδικα κατά τις περιόδους τις μεγάλες απειλής).

2.2.2.8 Οί όροφές των κτιρίων μπορούν ε-πίσης νά παρέχουν δυνατή δίοδο γιά πρόσβαση χωρίς άδεια σε απαγορευμένες περιοχές.

Πρέπει νά εξασφαλίζεται ή παρεμπόδιση ώστε ν' αποτραπεί τέτοια πρόσβαση από αυτές τις διόδους.

2.2.2.9 Απαγορευμένες περιοχές περι-κλειόμενες μερικά από νερό μπορεί νά χρειάζονται φράγματα ασφαλείας πού νά αποτελούνται από επαρκή φωτισμό κατά τη διάρκεια της νύκτας και αν τά νερά δέν είναι πλεύσιμα νερά από επαρκείς και άπρογραμ-ματίστες περιπολίες μέ σκάφη ή από ξηρά πεζή ή και μέ τά δύο.

Ο φωτισμός σ' αυτές τις περιοχές πρέπει νά είναι τέτοιου τύπου και έτσι τοποθετημέ-νος πού νά μή παρενοχλεί την ασφαλή ναυ-σιπλοία.

2.2. Φωτισμός ασφαλείας

2.2.3.1 Φωτισμός ασφαλείας μέ μή διακο-πόμενη παροχή ενέργειας είναι σημαντικό στοιχείο γιά ένα πρόγραμμα ασφαλείας.

2.2.3.2 Τό πρωταρχικό σύστημα πρέπει ν' αποτελεστεί από σειρά φωτών τοποθετημέ-νων γιά νά φωτίζουν μία όρισμένη περιοχή συνέχειας κατά τη διάρκεια των ώρων σκό-τους ή περιορισμένης όρατότητας. Σε μερι-κές περιστάσεις μπορεί νά είναι προτιμότε-ρο νά χρησιμοποιούνται τέτοια συστήματα φωτισμού μόνο σε αντίδραση σε συναγερμό.

2.2.3.4 Προβολείς μπορούν νά χρησιμο-ποιηθούν γιά συμπλήρωση του πρωταρχικού συστήματος και μπορούν νά είναι φορητοί ή μόνιμοι.

Οί προβολείς όταν χρησιμοποιούνται πρέ-πει νά έχουν επαρκή εύκαμψία γιά νά επιτρέ-πουν εξέταση του φράγματος πού είναι υπό επιτήρηση και των γειτονικών αφώτιστων περιοχών.

2.2.3.4 Μπορούν νά χρησιμοποιούνται πολλαπλά κυκλώματα σάν πλεονεκτήματα του συστήματος φωτισμού ασφαλείας. Τά κυκλώματα πρέπει νά είναι έτσι ρυθμισμένα ώστε βλάβη όποιουδήποτε λαμπτήρα νά μή επηρεάζει σειρά άλλων λαμπτήρων.

2.2.3.5 Οί πίνακες και διακόπτες του φωτι-σμού ασφαλείας πρέπει νά προστατεύονται κατά πάντα χρόνο.

2.2.3.6 Όπου φράκτες και άλλα φράγματα πρόκειται νά φωτισθούν είναι σημαντικό νά εξασφαλισθεί ότι ή ένταση του φωτισμού εί-ναι επαρκή γιά τό σκοπό αυτό.

2.2.4 Συναγερμός και συστήματα επικοινωνίας ασφαλείας

2.2.4.1 Συστήματα έντοπισμού παρείδου-σης και συσκευές συναγερμού μπορεί νά εί-ναι κατάλληλα σάν συμπλήρωμα των φρου-ρών και περιπολιών κατά τις περιόδους αυ-ξημένης απειλής.

2.2.4.2 Η ικανότητα άμεσης αντίδρασης ά-πό φρουρούς σε ένα συναγερμό από σύστη-μα ή συσκευή έντοπισμού διείδουσης είναι σημαντική αν πρόκειται νά είναι αποτελε-σματική ή χρήση τους. Οί συναγερμοί μπο-ρεί νά είναι τοπικοί, π.χ. στην τοποθεσία της παρείδουσης νά τοποθετούνται σε κεντρική θέση ή σταθμό ή συνδυασμός και των δύο.

2.2.4.3 Υπάρχει γιά δυνατή χρήση μία εύ-ρεία ποικιλία συστημάτων και συσκευών έν-τοπισμού παρείδουσης. Τά συστήματα αυτά περιλαμβάνουν εκείνα πού είναι ευαίσθητα σε:

1. διακοπή ήλεκτρικού κυκλώματος
2. διακοπή φωτεινής ακτίνας
3. ήχο
4. δόνηση
5. κίνηση ή
6. μεταβολή χωρητικότητας ήλεκτρικού πεδίου

2.2.4.4 Λόγω του εύρους πεδίου των τεχνι-κών θεμάτων πού πρέπει νά λαμβάνονται ύ-πόψη γιά νά αποφασισθεί ποιά συσκευή ή σύστημα είναι κατάλληλο γιά εφαρμογή σε κάθε περιβάλλον και γιά κάθε καθήκον, είναι φρόνιμο νά ζητείται ή συμβουλή ειδικευμέ-νου έμπειρογνώμονα πρίν ληφθεί απόφαση γιά τό σύστημα ή συσκευή πού θά χρησιμο-ποιηθεί.

2.2.4.5 Πρέπει νά υπάρχει μέσο γιά την με-τάδοση διακριτικών ή καλυμμένων σημάτων μέ ραδιοηλέγραφο, έγκατάστασης ευθείας γραμμής ή άλλα παρόμοια αξιόπιστα μέσα, σε κάθε σημείο εισόδου γιά χρήση από τό προσωπικό έλέγχου και παρακολούθησης γιά επαφή μέ άστυνομία, κέντρο έλέγχου ά-σφαλείας ή κέντρο έπιχειρήσεων κατάστα-ση ανάγκης σε περίπτωση πού απαιτείται βοήθεια. Ένα πρόσθετο δημόσιο ή άπροκά-λυπτο σύστημα επικοινωνίας μπορεί νά είναι χρήσιμο γιά τη λήψη πληροφορίας ή συμ-βουλή σε θέματα ρουτίνας.

2.2.5 Έλεγχος πρόσβασης και έκδοση ταυ-τοτήτων

2.2.5.1 Πρόσωπα και πράγματα, πρίν έπι-τραπεί νά συνεχίσουν πέραν από τά σημεία έλέγχου, πρέπει νά υπόκεινται σε έρευνες ρουτίνας ή έλέγχους και παρακολούθηση ή και τά δύο.

2.2.5.2 Σινιστάται οί εργαζόμενοι στην ευ-κολία λιμένος, πωλητές, πράκτορες, προσω-πικό εκμεταλλευτών, αξιωματικοί στους ό-ποιους έχουν άνατεθεί καθήκοντα έφαρμο-γής των νόμων και άλλοι, πού τά έπίσημα κα-θήκοντά τους απαιτούν νά περνούν μέσα ά-πό τά σημεία εισόδου, νά έπιδεικνύουν έμ-φανώς ταυτότητα άνθεκτική στην παραποίηση-ση. Η διαδικασία αυτή πρέπει νά παρακο-λουθείται στενά και νά εφαρμόζεται άυστη-ρά γιά νά διατηρηθεί ή άκεραιότητα την στα-δίων έρευνας, έλέγχου και παρακολούθη-σης και ή ασφάλεια των έπιβατηγών σταθ-μών και πλοίων. Τά έγκεκριμένα μέσα γιά την χορήγηση ταυτοτήτων και οί διαδικασίες πού πρέπει ν' ακολουθούνται πρέπει νά προ-βλέπονται είδικά στό σχέδιο ασφαλείας.

2.2.5.3 Αποτελεσματικό μέσο ταυτότητας είναι μία κάρτα στην όποία ένσωματώνεται φωτογραφία του άτόμου σάν άναπόσπαστο μέρος. Οί ταυτότητες πρέπει νά άναφέρουν τις σχετικές λεπτομέρειες του κατόχου, π.χ. όνομα, περιγραφή ή άλλα σχετικά στοιχεία. Η έπικόλληση φωτογραφίας συνιστάται γιά ν' άποφευχθεί ή κακή χρήση της κάρτας από μη έξουσιοδοτημένα άτομα.

2.2.5.4 Γιά νά άποφευχθεί ή άντικατάστα-ση της φωτογραφίας και στη συνέχεια παρά-νομη χρήση της, όλόκληρη ή κάρτα πρέπει νά σφραγίζεται σε πλαστικό περίβλημα κατά προτίμηση τύπου πού θά καταστρέψει τη φωτογραφία και την κάρτα αν έπιχειρηθεί ή παραποίηση της.

2.2.5.5 Ο άριθμός και οί τύποι των διαφό-ρων σχεδίων ταυτότητας γιά τη περιοχή λι-μένος πρέπει νά είναι περιορισμένος γιά ν' άποφεύγονται προβλήματα έλέγχου στό προσωπικό ασφαλείας και στην διεύθυνση του προγράμματος χορήγησης ταυτοτήτων.

2.2.5.6 Οί ταυτότητες πρέπει νά εκδίδον-ται από μία κατάλληλη άρχή έλέγχου, όπως ή άρχή λιμένος ή ό πράκτορας του πλοίου. Πρέπει θά καθιερώνονται και διατηρούνται άυστηρές διαδικασίες έλέγχου και χρήση των καρτών.

2.2.5.7 Στά άτομα πού άρνούνται νά ύπο-βληθούν σε έλεγχο ασφαλείας σε σημείο εί-σόδου, πρέπει ν' άπαγορεύεται ή είσοδος.

2.2.5.8 Άτομα στα όποία δέν έπιτρέπηκε ή είσοδος λόγω άρνησης νά ύποβληθούν σε έ-λεγχο ασφαλείας ή γιά άλλους λόγους ά-σφαλείας πρέπει, αν είναι δυνατό, ν' άνα-γνωρίζονται και ν' άναφέρονται στό κατάλ-ληλο προσωπικό ασφαλείας.

2.2.5.9 Συμβουλευτείται νά ύπάρχει θάλα-μος ή άλλη περιοχή στην όποία μπορεί νά γί-ναι σημαντική έρευνα. Τά σημεία εισόδου πρέπει, όπου απαιτείται νά είναι έφοδιασμέ-να μέ άνιχνευτές μετάλλων γιά νά έπισπεύ-δεται ό έλεγχος ασφαλείας των ανθρώπων.

2.2.5.10 Όλα τά άντικείμενα πρέπει νά ύ-ποβάλλονται σε έρευνα άνάλογα μέ τόν κίνδυνο των παρανομών πράξεων πρίν νά τοποθετηθούν στό πλοίο. Τέτοιες μέθοδοι έ-ρευνας μπορεί νά περιλαμβάνουν έρευνα μέ

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

τά χέρια, ηλεκτρονική ακτινοσκόπηση, τη χρήση σκυλιών ή άλλα μέσα.

2.2.5.11 Στα κατάλληλα σημεία εισόδου πρέπει να υπάρχουν τραπέζια στα οποία μπορούν να ελεγχθούν οι άποσκευές. Τέτοια τραπέζια πρέπει να είναι αρκετά ψηλά για να επιτρέπουν έρευνα χωρίς να απαιτείται ο έλεγκτης να σκύβει. Πρέπει επίσης να είναι αρκετά πλατιά για να παρέχουν κάποιο βαθμό διαχωρισμού των άποσκευών από τον επιβάτη. Ο τελευταίος πρέπει να μπορεί να παρίσταται κατά την εξέταση αλλά δεν πρέπει να είναι σε θέση να παρενοχλήσει τον έλεγκτή.

3. Ασφάλεια πλοίου

3.1 Η παραδοσιακή εξουσία του πλοιάρχου για θέματα ασφαλείας παραμένει αμετάβλητη. Η διατήρηση της ασφαλείας του πλοίου είναι συνεχιζόμενο καθήκον. Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας πρέπει να εφαρμόζονται για να αντιμετωπίζεται αυξημένος κίνδυνος, όταν επιβάλλεται.

3.2 Η ασφάλεια του πλοίου πρέπει να επεκτείνεται συνέχεια από τον αξιωματικό ασφαλείας πλοίου. Ένα καλώς εκπαιδευμένο πλήρωμα είναι από μόνο του ισχυρό αποτρεπτικό στο να γίνει μία παράνομη πράξη.

3.3 Πρέπει να διατηρείται επικοινωνία και συνεργασία με την εύκολια λιμένος για θέματα ασφαλείας.

3.4 Τα ακόλουθα μέτρα ασφαλείας επί του πλοίου πρέπει να εξετάζονται.

1. απαγορευμένες περιοχές
2. φωτισμός καταστρώματος και πλευρών του πλοίου
3. έλεγχος εισόδου και ταυτότητας
4. συναγερμοί ασφαλείας και συστήματα επικοινωνίας

3.4.1 Απαγορευμένες περιοχές

3.4.1.1 Συνιστάται η καθιέρωση απαγορευμένων περιοχών στα πλοία (π.χ. γέφυρα, μηχανοστάσια, διαμέρισμα άσφυρτου).

3.4.1.2 Η χρήση, αριθμός και διανομή των γενικών κλειδιών στα πλοία πρέπει να ελέγχεται από τον πλοίαρχο.

3.4.1.2 Το σχέδιο ασφαλείας πλοίου πρέπει να προβλέπει άμεσες ενέργειες σε περίπτωση που επηρεασθεί η ασφάλεια από πιθανή κακή χρήση ή απώλεια κλειδιών.

3.4.2 Φωτισμός καταστρώματος και πλευρών πλοίου

3.4.2.1 Κατά την παραμονή στο λιμάνι, στο άγκυροβόλιο ή εν πλώ το κατάστρωμα και οι πλευρές του πλοίου πρέπει να φωτίζονται κατά τις περιόδους σκότους και περιορισμέ-

νης ορατότητας αλλά όχι τόσο όσο να παρεμβάλλονται με τους όρους ναυσιπλοΐας και την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

3.4.3 Έλεγχος εισόδου και ταυτότητας

3.4.3.1 Τα μέλη του πληρώματος θα φέρουν κατά πάντα χρόνο ταυτότητα με τη φωτογραφία τους.

3.4.3.2 Όταν επιτρέπονται επισκέπτες στο πλοίο πρέπει να ελέγχεται στενά η επιβίβαση και η αποβίβαση τους.

3.4.3.3 Όλοι οι πωλητές πρέπει να έχουν έγγραφη ταυτότητα πριν επιβιβαστούν στο πλοίο και πρέπει να συνοδεύονται κατά πάντα χρόνο επί του πλοίου.

3.4.4. Συναγερμός ασφαλείας και συστήματος επικοινωνίας

3.4.4.1 Συστήματα έντοπισμού παρείσδεισης και συσκευές συναγερμού μπορεί να αρμόζουν σε απαγορευμένες περιοχές και σε σημεία εισόδου στο πλοίο, εάν συμπληρωματών φρουρών και περιπόλων. Άμεση αρμόζουσα αντίδραση σε συναγερμό είναι σημαντική για να είναι αποτελεσματικά τα συστήματα και συσκευές συναγερμού.

3.4.4.2 Λόγω του εύρους πεδίου των τεχνικών θεμάτων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για να αποφασισθεί ποιά συσκευή ή σύστημα είναι πιο κατάλληλο για εφαρμογή σε κάθε περιβάλλον, είναι φρόνιμο να ζητείται ή συμβουλή ειδικευμένου εμπειρογνώμονα πριν ληφθεί απόφαση για το σύστημα ή συσκευή που θα χρησιμοποιηθεί.

3.4.4.2 Πρέπει να υπάρχει μέσο για τη μετάδοση διακριτικών ή καλυμμένων σημάτων με ραδιοηλέφωνο, εγκατάσταση ευθείας γραμμής ή άλλα αξιόπιστα μέσα για κάθε απαγορευμένη ζώνη και σε κάθε σημείο εισόδου για χρήση από το προσωπικό ασφαλείας ή υπαλλήλικο για να ελθεί σε επαφή με τον αξιωματικό ασφαλείας σε περίπτωση που χρειάζεται βοήθεια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Γενικά

Τα μέτρα που λαμβάνονται πρέπει να υποστηρίζονται από ένα συνεχές και λεπτομερές εκπαιδευτικό πρόγραμμα για να διασφαλισθεί η ασφάλεια των επιβατών και πληρωμάτων στα πλοία. Βασικές οδηγίες για τη κατάρτιση εκπαίδευσης και μόρφωσης ασφαλείας δίνονται στις ακόλουθες παραγράφους.

2. Κριτήριο

Η εκπαίδευση ασφαλείας πρέπει να ανταποκρίνεται στα ακόλουθα κριτήρια:

- 1 να είναι πλήρης
- 2 να έχει επαρκή αριθμό ειδικευμένων εκπαιδευτικών
- 3 να έχει αποτελεσματικό σύστημα παρουσίας
- 4 να χρησιμοποιεί επαρκή εκπαιδευτικό εξοπλισμό και βοηθήματα και
- 5 να έχει σαφώς καθορισμένο αντικείμενο, π.χ. την απόκτηση καθιερωμένου ελαχίστου επιπέδου ειδίκευσης, γνώσης και διεξοτεχνίας που πρέπει να αποδεικνύεται από κάθε άτομο.

3. Εκπαίδευση προσωπικού ασφαλείας εύκολιας λιμένος

3.1 Αξιωματικός ασφαλείας και κατάλληλο προσωπικό:

Ο αξιωματικός ασφαλείας της εύκολιας λιμένος και το κατάλληλο προσωπικό εύκολιας λιμένος πρέπει να γνωρίζουν και καθ' όσον είναι αναγκαίο, να εκπαιδεύονται μερικοί ή όλοι από τα ακόλουθα, όπως αρμόζει:

- 1 διεύθυνση ασφαλείας
- 2 σχετικές διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και συστάσεις
- 3 ευθύνες και αρμοδιότητες άλλων εκπαιδευμένων οργανισμών
- 4 σχετική νομοθεσία και κανονισμός της κυβέρνησης
- 5 εκτίμηση κινδύνου, απειλής και εύάλωτου
- 6 έρευνες και επιθεωρήσεις ασφαλείας
- 7 μέτρα ασφαλείας πλοίου
- 8 εκπαίδευση και μόρφωση ασφαλείας
- 9 αναγνώριση χαρακτηριστικών και τρόποι συμπεριφοράς ατόμων που πιθανόν να διαπράξουν παράνομες πράξεις
- 10 τεχνικές έρευνες, έλεγχου και παρακολούθησης
- 11 τεχνικές που χρησιμοποιούνται για να παρακολουθούν τα μέτρα ασφαλείας
- 12 επικίνδυνες ουσίες και συσκευές και πώς αναγνωρίζονται
- 13 συστήματα και συσκευές ασφαλείας

3.2 Έρευνα, έλεγχος και παρακολούθηση

Η διδασκαλία και όπου αρμόζει η εκπαίδευση προσώπων που τους έχει ανατεθεί έλεγχος και παρακολούθηση σε εύκολια λιμένος πρέπει να λάβει υπόψη της, όπως αρμόζει τα ακόλουθα:

- 1 καθήκοντα σύμφωνα με το σχέδιο ασφαλείας εύκολιας λιμένος ή το σχέδιο α-

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

σφαλείας του πλοίου

- .2 κανονισμοί έρευνας, έλέγχου και παρακολούθησης ή πολιτικοί και σχετικοί νόμοι
- .3 έντοπισμό και αναγνώριση πιστολιών, όπλων και άλλων επικινδύνων ύλων και συσκευών
- .4 λειτουργία και δοκιμές εξοπλισμού ασφαλείας
- .5 μέθοδοι έρευνας με τα χέρια ατόμων, αποσκευών, φορτίου και έφοδιών του πλοίου
- .6 διαδικασίες ανάγκης
- .7 αναγνώριση χαρακτηριστικών και τρόπων συμπεριφοράς ατόμων που πιθανόν να διαπράξουν παράνομες πράξεις
- .8 τεχνικές ανθρώπινων σχέσεων
- .9 τεχνικές που χρησιμοποιούνται για να καταρτίζουν μέτρα ασφαλείας

3.3 Φρουροί

Οι φρουροί εύκολίας λιμένος που τούς έχει ανατεθεί καθήκον σε ειδική μόνιμη θέση ή σε περιπολίες για τό σκοπό πρόληψης εισόδου χωρίς άδεια σε περιοχές πρέπει να έχουν γενικής ενημέρωσης για τα εκπαιδευτικά θέματα που συνιστώνται για τόν αξιωματικό ασφαλείας της εύκολίας λιμένος. Η αρχική και μετέπειτα εκπαίδευση πρέπει να δίδει έμφαση σε τεχνική για:

- .1 έλεγχο εισόδου
- .2 περιπολίες, παρατηρήσεις και επικοινωνίες
- .3 έρευνα, αναγνώριση και αναφορά
- .4 έρευνες προσώπου, κτιρίων και όχηματος
- .5 σύλληψη ύποπτων
- .6 αυτοάμυνα
- .7 αναγνώριση επικινδύνων ούσιων και συσκευών
- .8 ανθρώπινες σχέσεις και
- .9 πρώτες βοήθειες

4. Έκπαίδευση προσωπικού ασφαλείας πλοίου

4.1 Αξιωματικός ασφαλείας πράκτορα/έκμεταλλευτού και κατάλληλο προσωπικό:

Ο αξιωματικός ασφαλείας του πράκτορα

έκμεταλλευτού και τό κατάλληλο προσωπικό πρέπει καθ' όσον είναι αναγκαίο να εκπαιδεύεται σε μερικά ή όλα από τα ακόλουθα, όπως αρμόζει:

- .1 διευθύνση ασφαλείας
- .2 σχετικές διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και συστάσεις
- .3 ευθύνες και αρμοδιότητες άλλων εκπαιδευμένων οργανισμών
- .4 σχετική νομοθεσία και κανονισμός της κυβέρνησης
- .5 εκτίμηση κινδύνου, απειλής και εύάλωτου
- .6 έρευνες και επιθεωρήσεις ασφαλείας
- .7 μέτρα ασφαλείας πλοίου
- .8 μόρφωση και εκπαίδευση ασφαλείας
- .9 αναγνώριση χαρακτηριστικών και τρόπων συμπεριφοράς προσώπων που είναι πιθανό να διαπράξουν παράνομες πράξεις
- .10 τεχνικές έρευνας, έλέγχου και παρακολούθησης
- .11 τεχνικές που χρησιμοποιούνται για να παρακολουθούνται μέτρα ασφαλείας
- .12 επικινδύνες ούσιες και συσκευές και πώς αναγνωρίζονται
- .13 συνθήκες και λειτουργίες του πλοίου και τοπικές και
- .14 συστήματα και συσκευές ασφαλείας

4.2 Αξιωματικός ασφαλείας πλοίου

Ο αξιωματικός ασφαλείας πλοίου πρέπει να έχει έπαρκή γνώση και έφ' όσον είναι αναγκαίο, εκπαίδευση στα ακόλουθα, όπως αρμόζει:

- .1 του σχεδίου ασφαλείας πλοίου και των σχετικών διαδικασιών ανάγκης.
- .2 της γενικής διατάξης του πλοίου
- .3 της εκτίμησης του κινδύνου, απειλής και εύάλωτου
- .4 μεθόδων διενέργειας έρευνών ασφαλείας
- .5 τεχνικών που χρησιμοποιούνται για να παρακολουθούνται τα μέτρα ασφαλείας
- .6 λειτουργίας τεχνικών βοηθημάτων ασφαλείας, αν χρησιμοποιούνται
- .7 αναγνώρισης χαρακτηριστικών και τρόπων συμπεριφοράς προσώπων που είναι πιθανό να διαπράξουν παράνομες πράξεις

.8 έντοπισμού και αναγνώρισης επικινδύνων ούσιων και συσκευών

.9 λειτουργιών λιμένος και πλοίου

.10 μεθόδων φυσικής έρευνας προσώπων και αποσκευών τους

4.3 Προσωπικό έρευνας, έλέγχου και παρακολούθησης

Η διαδικασία και εκπαίδευση, όπως αρμόζει, προσώπων που τούς έχει ανατεθεί ή διενέργεια έρευνας, έλέγχου και παρακολούθησης στο πλοίο, πρέπει να λάβει υπόψη της, όπως αρμόζει, τα ακόλουθα:

- .1 καθήκοντα σύμφωνα με τό σχέδιο ασφαλείας εύκολίας πλοίου ή λιμένος
- .2 κανονισμοί έρευνας, έλέγχου και παρακολούθησης ή πολιτικούς και σχετικούς νόμους
- .3 έντοπισμό και αναγνώριση πιστολιών, όπλων και άλλων επικινδύνων ούσιων και συσκευών
- .4 λειτουργία και δοκιμή εξοπλισμού ασφαλείας, αν χρησιμοποιείται
- .5 μέθοδος φυσικής έρευνας ατόμων, αποσκευών, φορτίου και έφοδιών πλοίου
- .6 διαδικασίες ανάγκης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4 ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

.1 Η ταχεία και συνεχής διασπορά και ανταλλαγή πληροφοριών θα βοηθήσει στη διατήρηση αποτελεσματικών διαδικασιών ασφαλείας λιμένος και πλοίου και θα βοηθήσει χώρες, εύκολίες λιμένος, έκμεταλλευτές και πλοιάρχους να ρυθμίσουν τις διαδικασίες τους για αντιμετώπιση συνθηκών που άλλαξαν και ειδικής ή γενικής απειλής.

.2 Η αποτελεσματική ασφάλεια λιμένα και πλοίου κατά ικανοποιητικές αμφίδρομες επικοινωνίες για την ανταλλαγή πληροφοριών σε όλα τα επίπεδα τόσο έσωτερικά όσο και σε κυβερνήσεις και οργανισμούς που ενδιαφέρονται. Η ταχεία, σαφής και κανονική διασπορά, τέτοιων πληροφοριών είναι ζωτική για την επιτυχία του προγράμματος ασφαλείας.

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 - BAIREs

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

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



... σε ανθρώπινη γλώσσα

Ελάτε να σας παρουσιάσουμε σε απλή, ανθρώπινη και κατανοητή γλώσσα τον ηλεκτρονικό υπολογιστή Macintosh Plus της Apple.

Τον μοναδικό ηλεκτρονικό υπολογιστή που συνεννοείται μαζί σας στη γλώσσα που καταλαβαίνετε, στη γλώσσα που χρησιμοποιείτε για να συνεννοηθείτε με άλλους ανθρώπους.

Τηλεφωνείστε μας για ραντεβού, ή περάστε από τα καταστήματά μας στην Αθήνα και τον Πειραιά, για να σας παρουσιάσουμε - χωρίς καμία υποχρέωση και τελείως δωρεάν - τον «Ανθρώπινο Υπολογιστή» της Apple.

- Πλήρης σειρά Ηλεκτρονικών Υπολογιστών Apple
- Πλήρης σειρά εφαρμογών και προγραμμάτων
- Συστήματα δικτύων και περιφερειακά

Apple 

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ
ΚΕΝΤΡΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ APPLE

**data
management**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ:
Αφεντούλη 2 & Βασ. Κωνσταντίνου 99
ΤΗΛ.: 4517786 - 4535002
TELEX: 21/2932 - 21/3374 - FAX: 4125608
ΑΘΗΝΑ:
Στουρνάρα 21 ΤΗΛ.: 3635200



MACGREGOR FAR EAST LTD.

TOKYO, JAPAN

THE WORLD'S NO.1 MANUFACTURER OF HATCH COVERS AND RO/RO EQUIPMENT



MACGREGOR FAR EAST LTD.

**Greek Office
93, Akti Miaouli
GR-185 38 Piraeus
Greece**

Telephones	: (01) 4510338/4523321/4532720
Telex	: 212793 MGFE GR
Telefax	: (01) 4532703 COPIX 6350 G3

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Ρυθμίσεις στα τέλη της Διώρυγας

Νέο κοστολόγιο για τα τέλη διελεύσεως ανακοίνωσε ο Όργανισμός της Διώρυγας 'οὐ Σουέζ. Με το νέο τρόπο υπολογισμού τῶν διοδίων, πού θά τεθεῖ σέ ἐφαρμογή ἀπό τήν 1η Ἰανουαρίου τοῦ νέου ἔτους, θά σημειωθεί αὐξηση τῶν τελῶν γιά τὰ κοντεῖνερ-ρόπλοια καί μείωση γιά τὰ μεγάλα μπάλκερς.

Τά πλοῖα πού διαπλέουν τήν διώρυγα τοῦ Σουέζ πληρώνουν τέλη διαλεύσεως ἀνάλογα μέ τόν τύπο καί τήν χωρητικότητα τοῦ σκάφους. Οἱ πρόσφατες αὐξήσεις θά ἀνεβάσουν τό κόστος τῆς διέλευσης κατά 7,4% γιά ὅλα τὰ πλοῖα.

Εἰδικά τὰ διόδια γιά τὰ κοντεῖνερρόπλοια πού μεταφέρουν ἑως πέντε σειρές κιβωτίων τά τέλη αὐξάνονται κατά 9%, ἐνῶ γιά τὰ μεγαλύτερα κοντεῖνερρόπλοια τά τέλη αὐξάνονται κατά 10%. Παράλληλα ὅμως τά τέλη μειώνονται γιά τὰ μπάλκ κάρριερς καί τὰ μικτά σκάφη πού μεταφέρουν ξηρά φορτία ἐνῶ μεγαλύτερες ἐκπτώσεις θά παρέχονται στά μεγαλύτερα σκάφη καθώς καί τὰ δεξαμενόπλοια.

Τό Διεθνές Ναυτικό Ἐπιμελητήριο ἔκανε γνωστή τήν ἀντίθεσή του μέ τὰ νέα μέτρα καί ζητά διευκρινήσεις ἀπό τίς Αἰγυπτιακές ἀρχές. Οἱ αὐξήσεις θά πλῆξουν περισσότερο τὰ κοντεῖνερρόπλοια καί τὰ μικρότερα πλοῖα, καθώς γιά ἕνα κοντεῖνερρόπλοιο 35.000 SCNT ἡ αὐξηση στά διόδια θά φτάσει τὰ 19.000 δολάρια. Ἀντίθετα γιά τὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερς οἱ νέες ρυθμίσεις ἐπιφέρουν μείωση στά τέλη διελεύσεως κατά 3.000 δολάρια περίπου, πρᾶγμα πού ὁ Όργανισμός τῆς Διώρυγας ἐλπίζει ὅτι θά προσελκύσει περισσότερα πλοῖα νά χρησιμοποιοῦν τή Διώρυγα, καθώς σήμερα πολλά πλοῖα ταξιδεύουν μέσω τοῦ Ἀκρωτηρίου ἐ-

κμεταλλεύμενα τίς χαμηλές τιμές τῶν καυσίμων.

Κατά τό 1985 ὁ Όργανισμός τῆς Διώρυγας τοῦ Σουέζ σημείωσε κέρδη τῆς τάξεως τοῦ ἑνός δισεκατ. δολλαρίων.

ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Στόν INMARSAT

Ἡ Ἀνατολική Γερμανία ἔγινε πρόσφατα τό 47ο μέλος τοῦ Διεθνούς Όργανισμοῦ ναυτιλιακῶν δορυφόρων INMARSAT ὑπογράφοντας τή σχετική συνθήκη στά γραφεῖα τοῦ IMO στό Λονδίνο.

Ὁ στόλος τῆς Λαοκρατικῆς Γερμανίας περιλαμβάνει μόνο ἑπτὰ πλοῖα ἐφοδιασμένα μέ σύστημα δορυφορικῶν ἐπικοινωνιῶν μέσω τοῦ INMARSAT, ἐνῶ στό νηολόγιό της ὑπάρχουν συνολικά 286 σκάφη χωρητικότητας ἄνω τῶν 500 τόν. γκρός. Ἀκόμα ἡ Ἀνατολική Γερμανία ἔδειξε ἐνδιαφέρον γιά τήν χρησιμοποίηση τῶν δορυφόρων τοῦ INMARSAT γιά τίς τηλεπικοινωνίες τοῦ στόλου τῆς ἀεροπορικῆς τῆς ἐταιρίας «Interflug».

ΙΑΠΩΝΙΑ

Οἱ ναυπηγήσεις

Τό ὑπουργεῖο Μεταφορῶν τῆς Ἰαπωνίας ἀνακοίνωσε τὰ ἐπίσημα στοιχεία γιά τήν πορεία τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας κατά τόν Σεπτέμβριο τοῦ 1986. Συγκρινόμενες μέ τίς ἀντίστοιχες τοῦ Αὐγούστου, οἱ παραγγελίες παρουσίασαν πτώση κατά 28,4%, ἐνῶ συγκριτικά μέ τήν ἴδια περίοδο τοῦ περασμένου ἔτους παρουσίασαν πτώση κατά 29,2%.

Κατά τό πρῶτο ἑξάμηνο τοῦ 1986 οἱ παραγγελίες παρουσίασαν πτώση κατά 26,4% σέ σύγκριση μέ τό ἀντίστοιχο τοῦ 1985.

Τά στοιχεία ἀναφέρονται σέ παραγγελίες πλοίων ἀπό Ἰάπωνες καί ξένους ἐφοπλιστές καί γιά πλοῖα χωρητικότητας μεγαλύτερης τῶν 2.500 τόν. γκρός.

ΙΤΑΛΙΑ

Ἡ διάλυση πλοίων

Ἐνας Ἰταλός βουλευτής ζήτησε ἀπό τόν ὑπουργό Ναυτιλίας νά ἀνασταλεῖ ἡ πώληση ἰταλικῶν πλοίων γιά διάλυση στό ἐξωτερικό. Ὁ βουλευτής ὑπέμνησε στή Βουλὴ ὅτι ἔχει ψηφίσει ἀρκετούς νόμους γιά τήν ἐνίσχυση τῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας καί τῆς βιομηχανίας τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν καί ἐπισκευῶν. Παράλληλα ὅμως παραχωρεῖται συνέχεια τό δικαίωμα σέ ξένα ναυπηγεῖα νά διαλύουν ἰταλικά πλοῖα. Γιά παράδειγμα ἀναφέρεται ὅτι μέσα στόν Ἰούνιο πωλήθηκαν γιά διάλυση τέσσερα μεγάλα σκάφη (χωρητικότητας πλεον τῶν 110.000 τόν. d.w.) καί ὁ Ἰταλός βουλευτής κατέληξε μέ τό ἐρώτημα ἐάν ὁ ὑπουργός Ναυτιλίας ἔχει λησμονήσει ὅτι ἡ ἐξαγωγή τῶν ἰταλικῶν πλοίων γιά διάλυση πρέπει νά ρυθμίζεται μέ αὐστηροῦς κανόνες, δεδομένου ὅτι ὅλα αὐτά τὰ πλοῖα ἔχουν ἐν μέρει ναυπηγηθεῖ μέ χρήματα τῶν φορολογουμένων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τό μεγαλύτερο μετά τό QE-2

Στίς 9 Σεπτεμβρίου τό ναυπηγεῖο Γκόβαν τῆς Γλασκώβης καθέλκυσε τό φέρρυ «Nor-sea» μέ ἀνάδοχο τή βασιλομήτορα. Πρόκειται γιά τό μεγαλύτερο ἐπιβατικό σκάφος πού ναυπηγήθηκε στό Ἡν. Βασίλειο μετά τό ὑπερκεάνιο «Βασίλισσα Ἐλισάβετ 2». Ἐχει χωρητικότητα 31.000 τόν. γκρός καί μήκος 179 μέτρων. Μπορεῖ νά παραλαμβάνει 1.250 ἐπιβάτες καί 850 αὐτοκίνητα καθώς καί 180 ἡμιρυμουλκούμενα ὀχήματα. Ἡ ἐπιβίβαση θά γίνεται ἀπό πρυμναία ράμπα μήκους 9,95 καί πλάτους 9 μέτρων.

Ἐνα ἀδελφό σκάφος, ὀνόματι «Norsun» ναυπηγεῖται ἤδη στό Ἰαπωνικό ναυπηγεῖο τῆς Νίππον Κόκαν. Ἀμφότερα τὰ πλοῖα θά παραδοθῶν ἐντός τοῦ προσεχοῦς Ἀπριλίου καί Μαΐου στήν Ρ and O γιά νά δρομολογηθῶν ὡς φέρρυς κρουαζιέρας μεταξύ Χάλλ καί Ρόττερταμ. Ἐνα μοναδικό χαρακτηριστικό τῶν σκαφῶν αὐτῶν εἶναι ὅτι διαθέτουν ἀνά δύο πειθαρχεῖα γιά τήν περίπτωση περιορισμοῦ ἐξαγριωμένων φιλάθλων, πού ἐπιστρέφουν ἀπό ποδοσφαιρικούς ἀγῶνες.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 304.5612, 394.3992
304.3991, 304.3548

Direct Line: (54) 1112580

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3110632 - Capt. G. Logothetis
444600 - Mr. E. Andresen

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

Τό ναυπηγείο Γκόβαν έλπιζει ότι τό σύμβολαιο ναυπηγήσεως του «Norsea», αξίας 40 εκατομ. λιρών σήμανε τό τέλος των «ίσχων άγελάδων» και θά του επιτρέψει νά ξαναρχίσει την παλιά του παράδοση ως ναυπηγείου ειδικευμένου στην κατασκευή επιβατικών πλοίων. Προς τό παρόν πάντως, μετά την παράδοση του πλοίου αυτού τόν προσεχή Μάιο, τό πιθανότερο είναι ότι θά μείνει χωρίς εργασία.

Περί ναυτιλιακών εταιριών

Η βρετανική εταιρία οικονομικών και στατιστικών μελετών ECS Marine του Άμπιγκτον, παρέδωσε στη δημοσιότητα τις τελευταίες αναφορές της για την οικονομική κατάσταση διαφόρων μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών που δραστηριοποιούνται διεθνώς. Συνολικά 12 αναφορές για ισάριθμες εταιρίες εξετάζουν αναλυτικά όλα τα χαρακτηριστικά κάθε εταιρίας, την οργάνωση της και τη σημερινή οικονομική της θέση.

Στις εταιρίες που εξετάζονται στις αναφορές περιλαμβάνονται οι εταιρίες: Evergreen Marine Corporation, Hong Kong Island Shipping, Leif Hoegh, Neptune Orient Lines, Scindia Steam Navigation, Sealand Service Inc., Stolt Tankers & Terminals, Transportation Maritima Mexicana, US Lines/Maclean Industries, Wah Kwong Shipping και η Wilh. Wilhelmsen.

Η ECS έχει παρουσιάσει επίσης τρεις αναφορές που αναλύουν την οικονομική δύναμη της εθνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας της Γιουγκοσλαβίας, της Πολωνίας και της Βουλγαρίας και προσφέρουν συμβουλές για τόν χειρισμό εμπορικών θεμάτων σε αυτές τις χώρες.

ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Ρυμουλκήθηκε τό ρυμουλκό

Άτυχο στάθηκε τό νεοναυπήγητο ρυμουλκό «Purau» που προοριζόταν για την εξυπηρέτηση του λιμένος Λίττλετον. Κατά τη διάρκεια του παρθενικού του ταξιδιού από τό ναυπηγείο Ναγκασάκι που τό είχε κατασκευάσει προς τη Νέα Ζηλανδία, προσέκρουσε σε κοραλιογενή ύφαλο ΒΔ της Νέας Καληδονίας και υπέστη ζημιές στη γάστρα επί μήκους 15 μ. καθώς και σοβαρή βλάβη και στις δύο έλικες που θά πρέπει νά αντικατασταθούν. Κατόπιν αυτού αναγκάστηκε νά ρυμουλκηθεί πίσω στο Ναγκασάκι για επανόρθωση.

Τώρα μεταξύ του ναυπηγείου και των Λιμενικών Άρχων του Λίττλετον υπάρχει θέμα για τό ποιός έφερε την ευθύνη του σκάφους κατά τό χρόνο της προσαράξεως και ποιός επομένως είναι υπεύθυνος για την αποκατάσταση των ζημιών.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Δρυός πεσούσης

Έξι πλοία ψυγεία τύπου «γούντερ» της Σουηδικής εταιρίας Zenit Shipping θά πουληθούν σε Νορβηγούς επενδυτές που θά τά παραδώσουν για εκμετάλλευση στην εταιρία Cool Carriers της Στοκχόλμης. Η υπόθεση αυτή χαρακτηρίστηκε ως ναυταπάτη από τόν πρώην διευθυντή της Cool κ. M. Rune, ο οποίος πρό ημερών απηλλάγη των καθηκόντων του.

Ο κ. Rune είχε προτείνει σε χρηματοδοτικούς οργανισμούς της Νορβηγίας όπως αυτός και οι συνεταιίροι του κρατήσουν τό 25% της δημιουργηθείσας εταιρίας και σε αντάλλαγμα η εταιρία θά έπωφελείτο της χρονοναυλώσεως και των έξι πλοίων που η Zenit θά της παραχωρούσε σε χαμηλή τιμή. Οι όροι αυτοί θεωρήθηκαν απαράδεκτοι τόσο από τους Νορβηγούς όσο και από τους μετόχους της Cool Carriers (μεταξύ των οποίων και οι άδελφοί Σαλέν) οι οποίοι και απήλλαξαν των καθηκόντων του τόν κ. Rune.

Η Cool Carriers είναι μία από τις πολλές εταιρίες που δημιουργήθηκαν τό 1984 ύστερα από την πτώχευση της εταιρίας Σαλέν για την εκμετάλλευση των πλοίων-ψυγείων και διαχειρίζεται σήμερα περί τά 70-80 πλοία.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Σημαντικές παραγγελίες

Τά ναυπηγεία της Χιουντάι από τόν περασμένο Άπρίλιο μέχρι σήμερα ανέλαβαν παραγγελίες για τη ναυπήγηση 10 πλοίων, με όψιόν για άλλα έννέα. Πρόκειται ειδικότερα για δύο VLCC (με τρία επιπλέον όψιόν), δύο πετρελαιοφόρα του μεγαλύτερου τονάζ που μπορούν νά διέλθουν τό Σουέζ (με δύο επιπλέον όψιόν), δύο μεγάλα μάλκερς των 110.000 τόν. d.w. (με δύο επιπλέον όψιόν), δύο δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων των 40.000 τόν. d.w. (με δύο επιπλέον όψιόν) και τέλος δύο πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων των 31.000 τόν. d.w. για λογαριασμό της Obex Trading του Λονδίνου.

Εξάλλου τά ναυπηγεία Νταέγου και της Κορέα Σιμπιλντινγκ διαπραγματεύονται τη ναυπήγηση τριών πλοίων των 140.000 τόν. d.w. και ενός χημικών προϊόντων των 38.000 τόν. d.w. Επίσης στο τελικό στάδιο διαπραγματεύσεων βρίσκονται τέσσερα πλοία χημικών προϊόντων για λογαριασμό της Malaysian International Shipping, τά οποία θά παραγγελθούν όπωςσδήποτε σε Κορεατικά ναυπηγεία.

Τέλος, από καλώς πληροφορημένες πηγές έγινεσθη ότι περί τό τέλος του έτους τά Κορεατικά ναυπηγεία θά αναγγείλουν και άλλες σημαντικές παραγγελίες οι οποίες τελούν ακόμα υπό διαπραγμάτευση.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Νέου τύπου ναυαγοσωστικά

Ναυαγοσωστικά που θά έχουν επίσης ικανότητα ρυμουλκής και μεταφοράς έφο-

δίων σε πλωτές εξέδρες θά παραλάβει από τις αρχές του νέου έτους η Smit Lloyd. Τό πρώτο από τά τρία άδελφά σκάφη που θά ναυπηγηθούν στα ναυπηγεία του Ρότερνταμ θά παραδοθεί τόν Μάρτιο του 1987. Τό σκάφος θά χρησιμοποιηθεί με διετές συμβόλαιο από τη NAM, παρέχοντας υπηρεσίες στις εγκαταστάσεις της Ολλανδικής ύφαλοκρηπίδας.

Τό ναυαγοσωστικό που είναι ειδικά σχεδιασμένο από τη Smit, εφοδιάζεται με δύο μηχανές ισχύος 1.500 ίππων και δύο των 1.100 ίππων που θά παρέχουν ισχύ σε δύο προπέλλες κατασκευής της φινλανδικής Βάρτσια. Η συνολική ισχύς των μηχανών θά προσδίδει στα σκάφη έλκτική ισχύ 70 τόννων.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Έπεκτείνεται η ASEA

Η σουηδική εταιρία Hagglund & Sonss, που ανήκει στο συγκρότημα της Asea ήλθε σε συμφωνία με άμερικανικά συμφέροντα της Βοστώνης, για την εξαγορά των μετοχών της εταιρίας παραγωγής υδραυλικών μηχανών «Denison».

Η «Denison» είναι από τις μεγαλύτερες εταιρίες παραγωγής υδραυλικών μηχανημάτων στον κόσμο με έτησια κέρδη της τάξεως των 85 εκατομ. δολλαρίων με εργοστάσια παραγωγής και αντιπροσωπείας στα περισσότερα εύρωπαϊκά κράτη.

Τά προϊόντα της συμπληρώνουν αυτά της Hagglunds έτσι ώστε η τελευταία νά έχει τη δυνατότητα νά προσφέρει στους πελάτες της μία πλήρη σειρά υδραυλικού εξοπλισμού. Στά προϊόντα της Denison περιλαμβάνονται υδραυλικές αντλίες και κινητήρες, βαλβίδες έλέγχου ροής και πίεσης κλπ, είναι δε συμβατά για συνεργασία με εξελιγμένα συστήματα ηλεκτρονικού έλέγχου.

Με τη σειρά της η Hagglunds είναι από τις μεγαλύτερες θυγατρικές εταιρίες της Asea και άπασχολεί προσωπικό 3.000 ατόμων και πραγματοποιεί έτησια κέρδη της τάξεως των 230 εκατ. δολλαρίων. Στά προϊόντα της περιλαμβάνονται υδροστατικοί κινητήρες, ηλεκτρουδραυλικοί γερανοί, βαρούλκα και συστήματα φορτοεκφόρτωσης για τη ναυτιλία, την πετρελαϊκή βιομηχανία και για στρατιωτικές χρήσεις.

Τό Συγκρότημα Asea είναι από τά δέκα μεγαλύτερα στον κόσμο στην ηλεκτρική και ηλεκτρονική βιομηχανία και περιλαμβάνει 300 θυγατρικές εταιρίες σε 100 χώρες με σύνολο εργαζομένων 64.500 άτομα. Τό 1985 οι πωλήσεις του συγκροτήματος υπερέβησαν τά 5,7 δισεκ. δολλαρίων.

For all your shipping requirements

and problems in Italy, apply to

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5

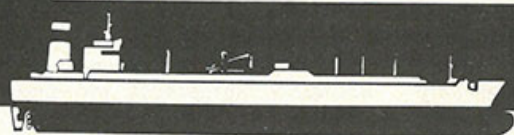
80133 Naples

Phones: 325194 PBX (4 lines) 03777

Telex: 710080 CHIOS I — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Οί ένισχύσεις πρὸς τούς σεισμοπαθείς

Ἡ Ἑνωση Ἑλλήνων Ἐφοπιστῶν γνωστοποίησε στὰ μέλη της τὰ ἐξῆς σχετικά μέ τή διάθεση ποσῶν ὑπὲρ τῶν σεισμοπλήκτων τῆς Καλαμάτας:

● Κατὰ τὴν κατάθεση μετρητῶν στὸν ὑπ' ἀριθ. 5141588003 λογαριασμὸ τῆς CITIBANK, νά σημειώνεται στὸ δελτίο καταθέσεων ὁ τίτλος τῆς εταιρείας καὶ τὸ ὄνομα τοῦ καταθέτου.

Γιὰ ὁποιαδήποτε κατάθεση ἡ ὁποία, θά γίνεταί στοὺς λογαριασμοὺς 5141588003 τῆς CITIBANK σὲ δραχμὲς καὶ 0141588036 τῆς CITIBANK σὲ δολλάρια πρέπει νά ἐνημερώνεται τὸ λογιστήριο τῆς Ἑνώσεως.

Γιὰ τὶς καταθέσεις οἱ ὁποῖες ἔχουν ἤδη πραγματοποιηθεῖ στὸν λογαριασμὸ 5141588003 τῆς CITIBANK σὲ δραχμὲς καὶ στὸ ἀντίγραφο τοῦ δελτίου καταθέσεων τῆς Τραπεζῆς τὸ ὁποῖο βρίσκεται στὰ χεῖρα τῶν μελῶν δὲν ἀναγράφεται ὁ τίτλος τῆς εταιρείας ἢ τὸ ὄνομα τοῦ καταθέτου. Πρέπει ἐπίσης νά ἐνημερωθεῖ τὸ γογιστήριον τῆς Z.E.E.

Ἐξ ἄλλου ἡ Ἐφεξία Ναυτικῶν ἀνακοίνωσε ὅτι τὸ διοικητικὸ τῆς συμβούλιο ἀποφάσισε νά μὴν μοιράσει θεατρικὰ εἰσιτήρια τῆ χειμερινῆς περιόδου 1986-87 καὶ τὸ ποσὸ πού θά δαπανοῦσε γιὰ τὸ σκοπὸ αὐτό, ὕψους 15 ἑκατ. δραχμῶν νά διατεθεῖ γιὰ ἀντιμετώπιση βιοποριστικῶν ἀναγκῶν τῶν ναυτικῶν πού ἐπλήγησαν ἀπὸ τοὺς σεισμοὺς τῆς Καλαμάτας, μόνιμους κάτοικους τῆς περιοχῆς.

Ὑπὸ τὴν κυανόλευκο

Στὸ ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑποβλήθηκαν αἰτήσεις γιὰ ἐγγραφή στὸ ἐλληνικὸ νηολόγιο, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν παρκατῶν τριῶν πλοίων:

— «Γκούντ Στρέιτ», μπάλκ κάρριερ, πρῶην «Torres Strait», ὑπὸ σημαία Σιγκαπούρης, ναυπηγήσεως τοῦ 1976, 14.592 τόν. γκρός πού ἀνήκει στὴν ἐταιρία «ARBURG MARITIME INC.» (κ. Δημ. Ρήγος).

— «Παράπολα», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Νο. 290, 18.000 τόν. γκρός, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρία «PARAPOLA SHIPPING CORPORATION» (κ. Ἰωάν. Καρασταμάτης).

— «Δέσποινα», μπάλκ κάρριερ, πρῶην «Troja», ὑπὸ βρετανικὴ σημαία, ναυπηγήσεως τοῦ 1977, 64.785 τόν. γκρός, πού ἀνήκει στὴν ἐταιρία «COMMODORE NAVIGATION INC.» (κ. Κων. Φαφαλιός).

Ἀγοραπωλησίες

— Ἑλληνες ἀγόρασαν ἀπὸ τὴν ἐνυπόθηκο δανειστρία Τράπεζα τὸ μπάλκ κάρριερ «Melissa Mary» 37.528 τόν. d.w., 19.253 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στὸ Σκαρμαγκὰ τὸ 1977, ἐναντὶ ποσοῦ περὶ τῶν 2,8 ἑκατ. δολλαρίων.

— Σὲ Ἑλληνες φέρεται πωληθέν τὸ ὑπερδεξαμενόπλοιο «Harmony Venture» 231.000 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1973, ἐναντὶ ποσοῦ περὶ τῶν 8,5 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες ἀγόρασαν τὸ μεγάλο μπάλκ κάρριερ «Troja» 123.000 τόν. d.w., 64.692 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στὴ Σκανδιναβία τὸ 1977, ἐναντὶ τιμῆς ἄνω τῶν 8 ἑκατ. δολλαρίων.

— Ἑλληνες τέλος εἶναι οἱ ἀγοραστές τῶν «πάναμαξ» μπάλκερ «Osage» 62.322 τόν. d.w., 32.508 τόν. γκρός, ἰαπωνικῆς ναυπηγήσεως 1977, ἐναντὶ ποσοῦ περὶ τῶν 4,7 ἑκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτὲς τῆς Τουρκίας ἀγόρασαν τὸ ἐλληνικὸ δεξαμενόπλοιο «Ἀφροέσσα» 17.259 τόν. γκρός, 8.539 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1956, ἀντὶ δολ. 80 ἀνὰ τόννο βάρους.

— Σὲ διαλυτὲς τῆς Φορμόζας ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸ «Τζὼν Πέρο» 9.951 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, ἀντὶ δολ. 113,5 ἀνὰ τόννο ἐλ. ἐκτοπίσματος.

Νέα παράταση

Μὲ νέα ἀπόφαση τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας παρατάθηκε μέχρι τὶς 30 Νοεμβρίου ἡ ἰσχὺς

τῶν πιστοποιητικῶν ἀσφαλοῦς συνθέσεως τῶν κλασικῶν ποντοπόρων πλοίων 3.000 τόν. γκρός καὶ ἄνω ὅπως εἶχαν ἐκδοθεῖ σὲ ἐφαρμογὴ τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων τοῦ Νόμου 1376/83.

Εἰδικὰ κίνητρα παροχῆς ιατρικῶν ὁδηγιῶν στὰ πλοῖα

Ὁ Ἑλληνικὸς Ἐρυθρὸς Σταυρὸς σὲ συνεργασία μὲ τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας προωθεῖ τὴν ἱδρυση στὴν Ἑλλάδα εἰδικῶν κέντρου παροχῆς ἱατρικῶν ὁδηγιῶν στὰ πλοῖα πού θά χρηματοδοτηθεῖ ἀπὸ τὸ Κοινωνικὸ Ταμεῖο τῆς Ε.Ο.Κ. Ἀνάλογα κέντρα ἔχουν χρηματοδοτηθεῖ ἀπὸ τὴν Ε.Ο.Κ. καὶ λειτουργοῦν ἤδη στὴν Γαλλία, Ἰταλία καὶ Ἰσπανία.

Προσοχὴ στὸ Σουέζ

Ὑπενθυμίζεται ὅτι οἱ πλοίαρχοι τῶν πλοίων πού διαπλέουν τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ, πρέπει νά ἀποφεύγουν τὴν ἀπόρριψη πετρελαϊκῶν λυμμάτων κατὰ τὴν προσέγγιση στὸ Πόρτ Σάϊδ, τὸ Σουέζ καὶ τὶς Πικρὲς Λίμνες καὶ κατὰ τὴν παραμονὴ τους στὶς ράδες ἀναμονῆς.

Οἱ περιοχές αὐτὲς τελοῦν ὑπὸ διαρκὴ ἐνέργεια παρακολούθησης καὶ σὲ περίπτωση παραπτώματος ἐπιβάλλονται ἀπὸ τὶς αἰγυπτιακές ἀρχὲς ὕψηλὰ πρόστιμα.

Ἡ ἐξυπηρέτηση σὲ συριακὰ λιμάνια

Παρά τὴν ἐθνικοποίηση τῶν συριακῶν λιμένων καὶ τὴν πρόσφατη ὑποχρεωτικὴ παροχὴ ὑπηρεσιῶν στὰ πλοῖα ἀπὸ τὴν κρατικὴ ἐταιρία SHIPCO, ἡ ἐταιρία «Roumar Marine Enterprises» τοῦ πλοιάρχου Γ. Πουλίδα ἔχει τὴ δυνατότητα παροχῆς ὑπηρεσιῶν πρὸς ἐλληνικά πλοῖα στὰ συριακὰ λιμάνια, σὲ ἀνεπίσημη βάση.

Νέο δίκτυο VHF

Ἐνα νέο δίκτυο VHF μεγάλης ἐμβελείας πού λειτουργεῖ μὲ ἀναμεταδότες στὸ διεθνὲς δίκτυο 18 δημιουργήσε τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας στὰ πλαίσια τῆς προσπάθειας νά ἐξασφαλίσει πλήρη τηλεπικοινωνιακὴ κάλυψη σὲ ὁλόκληρο τὸ ἐλληνικὸ θαλάσσιο χώρο ὥστε νά διευκολύνεται ἡ ἐρευνα, ἡ διάσωση, ἡ ἀσφάλεια τῆς ναυσιπλοΐας, ἡ ἀστυνόμευση τοῦ θαλασσίου χώρου καθὼς καὶ ἡ μεταφορὰ ἀσθενῶν καὶ ταυτόχρονα νά ἐξυπηρετεῖται καὶ ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία.

Μὲ τὸ δίκτυο αὐτὸ πού λειτουργεῖ τώρα πειραματικὰ καὶ καλύπτει τὶς περιοχές μετὰ τοῦ Πειραιῶς, τῶν ἀνατολικῶν ἀκτῶν τῆς Πελοποννήσου, τῶν Κυθῶν, τῶν βορείων καὶ βορειοδυτικῶν ἀκτῶν τῆς Κρήτης καὶ τμήματος τῶν Κυκλάδων θά ἐξυπηρετοῦνται ὅλα τὰ πλοῖα, ἐλληνικά καὶ ξένα, πού θά πλέουν στὶς περιοχές αὐτὲς καὶ θά εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ συσκευὲς VHF.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

Εξάλλου ή Ελλάδα θα μετάσχει με άλλες έπτά χώρες στίς προλειτουργικές δοκιμές δορυφορικών ραδιοφάρων ένδειξέως θέσεων EPIRBS του διεθνούς δορυφορικού συστήματος INMARSAT πού θα άρχίσουν στά τέλη του λήγοντος έτους (οί άλλες χώρες είναι ή Ισπανία, Ήνωμένες Πολιτείες, Γερμανία, Άγγλία, Δανία, Νορβηγία καί Βουλγαρία). Ή όλη προσπάθεια άποβλέπει στήν εξέταση τών δυνατότήτων του συστήματος γιά τόν άμεσο έντοπισμό κινδυνεύοντος πλοίου καί τή διάσωση ναυαγών.

Έπανεξελέγησαν στή πρώτη ψηφοφορία

Κατά τήν πρώτη ψηφοφορία τών Δημοτικών έκλογών ό κ. Άντώνης Λαιμός επανεξελέγη δήμαρχος Οίνουσσών καί ό καπτάν Κώστας Σπανός δήμαρχος Καρδαμύλλων. Σημειώνουμε ότι οί πρώτοι δύο σύμβουλοι του συνδυασμού του Δημάρχου Σπανού είναι οί πλοίαρχοι κ.κ. Ευάγγελος Μαδιάς καί Μάρκος Ξυλάς.

Συνεργασία του κ. Γ. Μπάνου με τόν Οίκο G. Moundreas & Co

Με ευχαρίστηση άνακοινώνουμε ότι ό φίλτατος Πειραιώτης μεσίτης άγοραπωλησιών πλοίων καί ειδικός συνεργάτης τών «Ναυτικών Χρονικών» κ. Γεώργιος Μπάνος, έγκαινίασε συνεργασία με τόν μεγάλο ναυτιλιακό - μεσιτικό οίκο του Πειραιώς GEORGE MOUNDEAS AND COMPANY S.A.

Άπό τήν μόλις άναληφθείσα θέση του, ό κ. Μπάνος θα χειρίζεται θέματα του τομέως άγοραπωλησιών καί ναυπηγήσεων πλοίων, στά όποία τόσο γνωστή τυγχάνει ή επίδοση της εταιρίας του κ. Γεωργίου Μουνδρέα.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» του εϋχονται κάθε επιτυχία.

Σύμβουλος επί οικονομικών θεμάτων

Ο κ. Μ. Άγγελάκης άντιπροσωπεύει τό συγκρότημα εταιριών «Imperial Life» στό Σαουθάμπτον καί τό Λονδίνο.

Ο κ. Άγγελάκης παρέχει τίς υπηρεσίες του σάν σύμβουλος επί οικονομικών θεμάτων σέ άτομα (ύποθήκες, ασφάλειες ζωής κλπ.) καί εταιρίες (φόροι, συντάξεις προσωπικού, οικονομική πολιτική, δάνεια καί ασφάλεια επιχειρήσεων).

Προαγωγές λιμενικών

Προήχθησαν στό βαθμό του πλοίαρχου Λιμενικού Σώματος ό άντιπλοίαρχος Νικ. Φορτούνας καί στό βαθμό του άντιπλοίαρχου ό πλωτάρχης Ίωάν. Ζουμπούλης.

● Προήχθησαν στό βαθμό του άνθυποπλοίαρχου Λιμενικού Σώματος οί σημαιοφόροι ειδικών υπηρεσιών Γεώργ. Ζησιμόπουλος καί Άνάργ. Τζάθας καί στό βαθμό του σημαιοφόρου οί άνθυπασπιστές Γεώργ. Τσούμος, Δημ. Φτούλης, Έμμ. Μενέγης, Νικ. Πουλημενάς καί Δημ. Παπατζίκος.

Έπαναπατρισμός πλοίαρχου

Έπέστρεψε στήν Ελλάδα άπό τήν Ύεμένη όπου έκρατειτο άπό τίς 4 Φεβρουαρίου ό πλοίαρχος του έλληνικού φορτηγού «Θαλασσινή Αύγή» κ. Γεώργ. Λύρας.

Όπως είναι γνωστό, μετά άπό πυρκαγιά πού σημειώθηκε στό πλοίο τόν περασμένο

Φεβρουάριο, ένώ ξεφόρτωνε στό λιμάνι του Άντεν, είχε κρατηθεί άπό τίς άρχές της Νότιας Ύεμένης όλόκληρο τό πλήρωμα του φορτηγού, τό όποίο είχε άφθεθεί τμηματικά έλεύθερο καί είχε κρατηθεί μόνο ό πλοίαρχος πού άφέθηκε καί αυτός έλεύθερος πρό ήμερών καί επαναπατρίσθηκε.

Παραλαβή άσθενούς σοβιετικού πλοίαρχου

Περιπολικό του λιμεναρχείου της Ρόδου παρέλαβε άπό τό σοβιετικό δεξαμενόπλοιο

«Βέρα Μαρέσκαγια» τόν πλοίαρχο του σκάφους Βαλντιμίρ Ντερκάς, 49 έτών, ό όποίος είχε πάθε καρδιακή προσβολή ένώ τό πλοίο έπλεε βόρεια άπό τή Ρόδο καί τόν μετέφερε στό νοσοκομείο του νησιού όπου νοσηλεύεται, ένώ τό σοβιετικό σκάφος συνέχισε τό ταξίδι του προς τό Πόρτ Σάϊδ, όπου κατευθυνόταν.

Τραυματισμός ναυτικού

Κάταγμα στό δεξί του πόδι έπαθε ό ναύτης Γεώργ. Κουτσαντάς, ένώ έργαζόταν στό κατάστρωμα του φορτηγού «Σπύρος» ένώ τό

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στίς 10 Οκτωβρίου 1986. Τιμές σέ δολάρια ΗΠΑ. Πηγή: KRISTENSONS' PETROLEUM, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	70/71	74/75	146/147
Βοστώνης	82/83	85/86	155/156
N. Υόρκης	77/81	79/84	140/142
Φιλαδέλφειας	77/81	80/84	135/142
Βαλτιμόρης	79/80	81/82	140/142
Νόρφολκ	78/81	81/84	135/140
Σαβάννας	81,50/82	84,50/85	140/145
Τζάκσονβιλ	76/77	77,50/78,50	135/136
Π. Έβεργκλεϊτς	85,50/86,50	90/91	144/145
Τάμπας	80/81	82/83	132/140
Μόμπιλ	74/77	76,50/80	140/145
N. Όρλεάνης	72,50/77	75,50/78	140/143
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	74,50/78,50	77/81	140/142
Χιούστον	72,50/75	75,50/79	140/144
Κόρπους Κρίστι	80/81	82/83	145/146
Λός Άντζελες	74/76	77/82	145/146
Σάν Φραντζίσκο	75/76	77/79	145/150
Κολούμπια Ρίβερ/Πόρτλαντ	71/72	73/74	160/161
Σηάττλ	69/75,50	74/77	140/145
Άγ. Εύσταθίου	77/78	79/80	150/155
Φρήπορτ/Μπαχάμας	79/80	83/84	150/155
Τρίνιταντ	81,70	92,45	153
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	78,50/81	81/84	155/156
Σαϊντ Κρουά	12,85	12,90	21,35BBL
Βενεζουέλας	12,50	12,88	20,17BBL
Βραζιλίας	83	86	270
Άμβέρσας	72/73	76/77	115/116
Ρόττερταμ	72/74	75/77	110/112
Άμβούργου	72/73	76/77	116/117
B. Γαλλίας	81/83	88/90	132/135MTW
N. Γαλλίας	71/75	78/82	125/129MTW
Ισπανίας	75/76	78/80	138/140MTW
Θέουτας	—	75/76	129/135MTW
Γένοβας	80/82	86/87	130/135
Αύγουστας	75/77	78/80	130/135
Πειραιώς	76/77	78/79	128/130
Σουέζ Κανάλ	81,50/82	81,50/82	174,50/175
Τζέντας	—	73/75	147/150
Νταμμάμ	—	73/75	147/150
Ράς Τανούρα	—	75	150
Κουβέϊτ	71/76	75/78	140
Ντάρμπαμ	—	76,50/77	245/250MTW
Σιγκαπούρης	69,50/73	72,50/74	108,50/110
Ίαπωνίας	90/91	93/97	150/157

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (TRAINING MANUAL)

Έκδόθηκε καί διατίθεται άπό τά «Ναυτικά Χρονικά», τό «Έγχειρίδιο Έκπαίδευσης» υπό κ. Γ. Μαρκογιάννη, τό όποίο είναι σύμφωνο με τίς τροποποιήσεις 1983 της SOLAS '74 καί με τό όποίο πρέπει νά είναι έφοδιασμένα τά έμπορικά πλοία με τρία άντίτυπα άπό 1/10/86.

Πρόκειται γιά τήν πρώτη έκδοση στήν Έλληνική γλώσσα, ή όποία καί εγκρίθηκε άπό τήν Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων.

σκάφος βρισκόταν άγκυροβολημένο στο Steen Bank Anchorage της Όλλανδίας. Ο τραυματίας μεταφέρθηκε με ελικόπτερο σε όλλανδικό νοσοκομείο.

Ο χαρακτήρισμός σκαφών ως τουριστικών επαγγελματικών

Με απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας και μετά από σύμφωνη γνώμη του νομικού συμβούλου του ΥΕΝ ένα σκάφος μπορεί να χαρακτηριστεί σαν τουριστικό επαγγελματικό (Ν. 438/76) αν ή δυναμικότητα μεταφοράς επιβατών δέν υπερβαίνει τά 25 άτομα, γιά πλώδες οποιασδήποτε κατηγορίας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Οι Δορυφόροι στη Ναυτιλία

Ο Διεθνής Όργανισμός Ναυτιλιακών Δορυφόρων, γνωστός με τά αρχικά INMARSAT άναπτύσσει πλέον τήν δεύτερη γενιά των τηλεπικοινωνιακών δορυφόρων του πού θά τεθούν σε λειτουργία τό 1988 και θά έχουν τριπλάσια χωρητικότητα διαύλων επικοινωνίας από τούς σημερινούς δορυφόρους. Τό δεύτερο σημαντικό σκέλος του συστήματος INMARSAT είναι οί 16 Έπίγειοι Σταθμοί, άνάμεσα στους οποίους και ό Δορυφορικός Σταθμός των Θερμοπύλων, οί όποιοι συνδέουν τά πλοία, μέσω των δορυφόρων με τό επίγειο τηλεπικοινωνιακό σύστημα.

Ο Όργανισμός άποτελείται από τρία σώματα. Η Συνέλευση άπαρτίζεται από τά Μέλη του Όργανισμού και συνεδριάζει κάθε δύο χρόνια. Τό Συμβούλιο άποτελείται από αντιπροσώπους των Μελών με τήν μεγαλύτερη συμμετοχή στά έξοδα του οργανισμού και διοικεί τόν INMARSAT μέσω του Διευθυντηρίου πού άποτελείται από 200 υπαλλή-

λους από 31 εθνικότητες πού άσχολούνται με τήν καθημερινή εργασία του Όργανισμού.

Ο INMARSAT χρηματοδοτείται από τούς οργανισμούς τηλεπικοινωνίας των χώρων - μελών άνάλογα με τή ιδιαίτερη χρήση του συστήματος από κάθε χώρα. Σήμερα στόν INMARSAT μετέχουν 47 χώρες - μέλη.

Τό Ναυτικό Βραβείο Shephard

Όπως ανακοίνωσε ό Έαμερικανικός Νηογνώμονας άρχισαν νά γίνονται δεκτές υποβολές υποψηφιοτήτων γιά τήν άπονομή του Βραβείου Ναυτικής Άσφάλειας Shephard γιά τό 1986.

Τό βραβείο καθιερώθηκε πρós τιμή του ναύαρχου Halert C. Shephard ό όποιος υπέρετρε στην Έαμερικανική Άκτοφυλακή ως άρχηγός του Γραφείου Ναυτικής Άσφάλειας και έγινε παγκόσμια γνωστός γιά τήν εργασία του στόν τομέα της ναυτικής άσφάλειας.

Τό βραβείο άπονέμεται κάθε χρόνο από τόν Έαμερικανικό Νηογνώμονα σε πρόσωπα ή οργανισμούς πού συμβάλλουν στην άσφάλεια της ναυσιπλοΐας και υποψήφιοι μπορεί νά είναι πλοιοκτήτες, ναυπηγοί, μηχανικοί, έπισκευαστές πλοίων και κρατικές ή έμπορικές ναυτιλιακές έπιχειρήσεις και οργανισμοί.

Δέχονται νά κατασκευάσουν περιπολικά γιά τήν Κένυα

Δύο έλληνικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες — τά Έλληνικά Ναυπηγεία του Σκαρμαγκά και ή Έλληνική Έταιρία Γενικών Έπιχειρήσεων — δέχονται νά κατα-

σκευάσουν περιπολικά σκάφη γιά τήν άκτοφυλακή της Κένυα, στά πλαίσια της συνεργασίας πού ζητεί ή χώρα αύτή με τήν Έλλάδα στό ναυτικό τομέα.

Ένδιαφέρον γιά συνεργασία στόν ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα και γιά τή ναυπήγηση περιπολικών σκαφών γιά τίς άνάγκες της άκτοφυλακής της είχε εκδηλώσει ή Κένυα τόν περασμένο Φεβρουάριο κατά τήν επίσκεψη πού είχε πραγματοποιήσει τότε στό Ναϊρόμπι ό ύπουργός Έξωτερικών κ. Παπούλιας.

Παρακολούθηση των ανταλλακτικών με Έλεκτρονικό Έπολογιστή

Ο έλεγχος των διαφόρων εξαρτημάτων και έφοδίων του πλοίου, ή αντικατάσταση, τά έξοδα άποστολής και οί καθυστερήσεις πού ύφίστανται τά πλοία είναι από τά σημαντικότερα προβλήματα στην διαχείριση των ναυτιλιακών εταιριών. Έπίσης τό κόστος των ταξιδιών έπιβαρύνεται και ή όλη εργασία άπαιτεί έξουθενωτική άπασχόληση από τό προσωπικό.

Έτσι, από τούς πρώτους τομείς πού έφαρμόστηκε ή πληροφορική ήταν ή παρακολούθηση των ανταλλακτικών και ήδη κυκλοφορούν άρκετά προγράμματα.

Η ούσιαστική όμως λύση του προβλήματος σπάνια έπιτυγχάνεται λόγω της πολυτυπίας των πλοίων κάθε εταιρίας και συνεπώς του τεράστιου αριθμού εξαρτημάτων πού πρέπει νά έλέγχονται σε συνδυασμό με τήν έλλειψη έννημέρωση των κεντρικών γραφείων από τά πλοία.

Φιλοδοξώντας νά δώση λύση στά προβλήματα αύτά, ή ΕΛΕΑ ΕΠΕ παρουσιάζει τό πρόγραμμα «spares - 2.000» σε συνεργασία με τήν άμερικανική εταιρία VESON INC.

World Marine Services in Egypt

- SUEZ CANAL TRANSITS
- HUSBANDRY AND CONTRACTING
- CARGO OPERATIONS AND LINER COs REPRESENTATION
- MARINE SUPPLIES
- BUNKER SUPPLIES
- PANAMA BUREAU OF SHIPPING AGENTS
- TECHNICAL MARINE SERVICES - SURVEYS

World Marine Corp.
Head Office - Operations

Piraeus

Tlx 241600 12 WMAR GR

Tel (1) 4135024 25 45 47

World Marine Egypt

Port Said

Tlx 63134 WMAR UN

Tel (66) 34186

Representation

Alexandria

Tlx 55419 WORLD UN

Tel (3) 805985

Person offices

Suez

Tlx 66094 WOMAR UN

Tel (62) 26114

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	Λιβερτιανή	8.868	1970	Ρίο Γκράντε για Βεγγάζη, έμφορτο σόγιας, προσάραξε στη Βεγγάζη στις 26/9. Αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών και κατέπλευσε στη Βεγγάζη.
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	Έλληνική	11.272	1977	Κατά την προσέγγιση, στον π. Σχέλντ, στις 8/10, συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Ksar Chellala» χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΡΜΟΝΙΑ	Έλληνική	23.144	1873	Κατά την άγκυροβόληση στον Τάραντα στις 3/9 συγκρούστηκε με το ρυμουλκό «Vengador».
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν.	Κυπριακή	17.161	1976	Κατά την φόρτωση στο Πασαγιές, στις 1/10, συγκρούστηκε με το πλοίο «Argus» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές. Έπισκευές αναβλήθηκαν.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	Έλληνική	12.919	1972	Ανέφερε ζημιές συνεπεία προσάραξης στο Μπουένος Άϊρες στις 14/5 και ζήτησε επιθεώρηση. Αναλήφθηκε ύδροδεξαμενισμός και επισκευές στη Γένοβα.
ΖΗΝΩ	Έλληνική	23.100	1981	Συγκρούστηκε στο Σάντος, στις 24/9 με το φορτηγό «Gretke Oldendorff» και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΛΕΩΝ ΟΥΑΝ	Κυπριακή	10.194	1972	Ανέφερε βλάβη της ηλεκτρογεννήτριας στον Πειραιά, στις 7/10.
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	Έλληνική	18.876	1972	Συγκρούστηκε στις 3/10 με το μπάλκερ «Tozan» και υπέστη σοβαρές ελασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές στο Κελάγκ.
ΩΓΚΟΥΣΤ ΣΤΑΡ	Λιβερτιανή	14.334	1972	Υπέστη ζημιές στο μηχανοστάσιο, κλίση και εισροή υδάτων στο Ντουμπάι, στις 9/10. Ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκών.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΝΤΖΕΛ	Κυπριακή	115.871	1971	Έβλήθη υπό ιρακινού βλήματος στον Περσικό στις 1/10 και υπέστη πυρκαϊά, η οποία κατασβέσθηκε από το πλήρωμα.
ΠΟΛΙΚΟΝ	Κυπριακή	118.460	1973	Κατά τη διάρκεια επισκευών στο Μπαχρέιν, υπέστη πυρκαϊά, στις 18/9 χωρίς να σημειωθούν τραυματισμοί. Συνεχίζονται οι επισκευές.
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ.	Έλληνική	138.255	1975	Κατά τον απόπλου από το Κάργκ στις 6/10, υπέστη επίθεση από ιρακινά αεροσκάφη. Τρεις ναυτικοί τραυματίστηκαν αλλά το σκάφος δεν υπέστη σοβαρές ζημιές και συνέχισε το ταξίδι του.
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ.	Έλληνική	146.309	1975	Έβλήθη υπό ιρακινού πυραύλου, στο Κάργκ, στις 11/10 και υπέστη ζημιές. Ρυμουλκήθηκε σε Περσικό λιμάνι.
ΜΙΚΤΑ:				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	Λιβερτιανή	114.933	1973	Κατά την άγκυροβόληση στο Γιούροπορτ, στις 19/9, προσέκρουσε στην αποβάθρα χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	Έλληνική	80.194	1971	Ανέφερε απώλεια της άγκυρας και αλυσίδας στο Λάϊσεκιλ, στις 3/10.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
PIRAEUS

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



**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: 271460

HEAD OFFICE:

29, Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA

Phones: (010) 541361 - 268532 Cables: MEDOV Telefax: (010) 541361

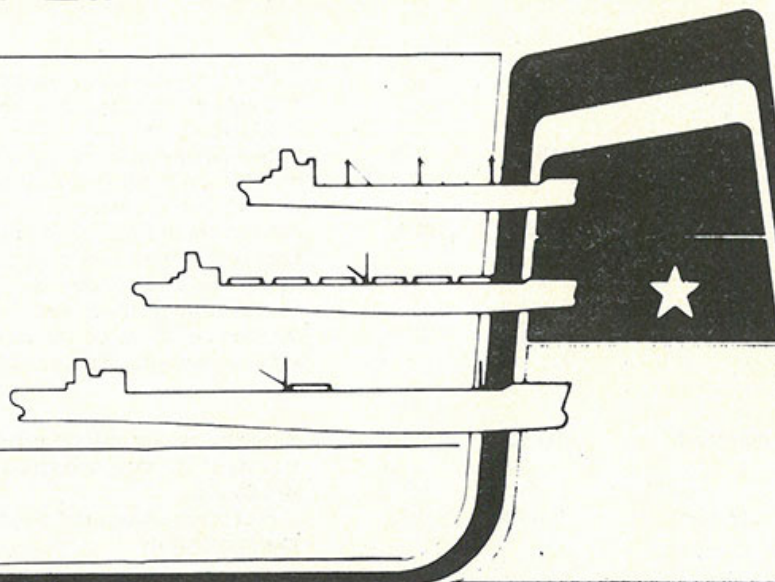
Telexes: 270046 (Management) - 270070 - 213836 (OPR) - 270346 - 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

**ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 - UTRD GR

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Δύσκολοι οι σημερινοί καιροί για τον σχολαστή της παγκόσμιας ναυλαγοράς που πρέπει να ατενίζει κάθε φαινόμενο και κάθε διαφαινόμενη τάση με άκρα επιφύλαξη την όποια... ανεπιφύλακτα συνιστά και σε κάθε αναγνώστη, το ενδιαφέρον του όποιου σχετίζεται με την επιχειρηματική δράση.

Πράγματι, το έρωτημα «πού βρισκόμαστε και πού πάμε;» δύσκολα βρίσκει την απάντησή του και ενώ δεν χωρεί αμφιβολία ότι τα πράγματα σήμερα είναι καλύτερα από χθές, τίποτα δεν βεβαιώνει ότι πρόκειται για στιγμιαίο εποχιακό φαινόμενο.

Όπωςδήποτε, τα σιτηρά, ο νευραλγικός αυτός τομέας της ναυλαγοράς, έδειξαν μία αξιοσημείωτη σταθερότητα πού, στους βασικούς τουλάχιστον τομείς, περιείχε τα χαρακτηριστικά της απολίθωσης της κατάστασης του προηγούμενου δεκαπενθημέρου. Τά δολ. 12.25 και δολ. 6.75/7.00 από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία και Κόντινεντ, αντίστοιχα επιβεβαιώνουν την παραπάνω παρατήρηση, ενώ οι Μεγάλες Λίμνες έδειξαν μία άσυνήθιστη ζήτηση πού ενίσχυσε το πλοίο handy size. Η συντριπτική πλειονότητα των φορτίων είχε προέλευση τις δύο παραπάνω περιοχές ενώ σποραδικά φορτία σημειώσαμε από Βόρειο Ειρηνικό, Νότια Αμερική και Βόρεια Ευρώπη.

Ζωηρή ή ζήτηση στον γαϊάνθρακα, απασχόλησε τα μεγάλα κυρίως μεγέθη

60/100.000 τόννων) με φορτώσεις τόσο από τον Αμερικανικό χώρο (Κόλπο και Χάμπτον Ρόουιντς όσο και από Αυστραλία, Νότια Αφρική και Κόντινεντ. Αξιοσημείωτη η παρουσία της Ταϊβάν πού κάλυψε σεβαστό αριθμό πλοίων της τάξεως των 60.000 τόννων από Κόλπο ΗΠΑ στά δολ. 10.30 (περίπου) ενώ από Ν. Αφρική τα δολ. 5.75 φίο πληρώνονταν για 110.000 τόννους, όλα για εκφόρτωση Ταϊβάν.

Εξίσου σημαντική η παρουσία των σιδηρομεταλλευμάτων από Νότια Βραζιλία, Ν. Αφρική και Αυστραλία, κυρίως προς Ιαπωνία ή Ευρώπη σε μεγάλα μεγέθη.

Στοιχειώδης ή παρουσία των λιπασμάτων, καλύφθηκε από τις πράξεις της Ινδικής κυβέρνησης και μικρό αριθμό σποραδικών ναυλώσεων για άλλες περιοχές σε ελαφρώς ανυψωμένους ναύλους.

Η ζάχαρη, τέλος, κινήθηκε περισσότερο στις χώρες της Ανατολής, ενώ αισθητή ήταν και η παρουσία των ΗΠΑ σάν αγοραστού ιδίως στην Ακτή Ατλαντικού.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Με βάση τον αισιόδοξο τόνο πού έφερε η αναπάντεχη ζήτηση, η αγορά των χρονοναυλώσεων έζησε σαφώς καλύτερες στιγμές όπου τα δολ. 5.500 ήταν διαθέσιμα σε πάναμαξ για κυκλικό Ειρηνικού ενώ δολ. 3.800

4.000 πληρώνονταν σε πλοία των 30.000 TDW για παράδοση Απώ Ανατολή.

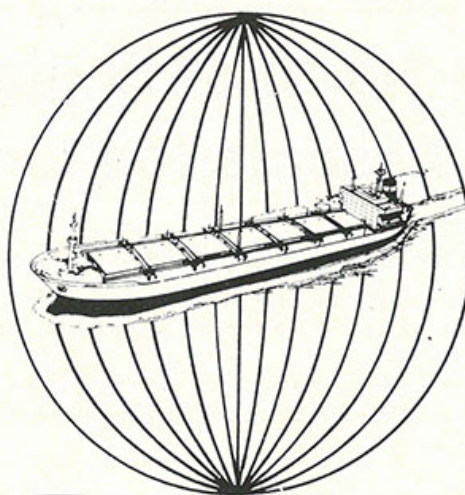
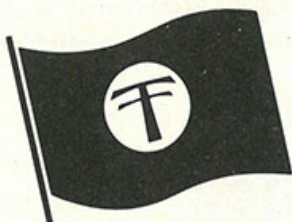
Τά ίδια περίπου χρήματα πλήρωνε και ο Κόλπος ΗΠΑ για επαναπαράδοση Απώ Ανατολή (πλέον ballast bonus) ενώ ίδια ήσαν περίπου τά επίπεδα για 25/30.000 TDW με παράδοση Κόντινεντ ή Ην. Βασίλειο ή Λίμνες για Ν.Α. Ασία.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η κατάσταση πού δημιουργήθηκε μετά τη θέση σε εφαρμογή των κωστας της 1/9/86 και η αναμονή των νέων αποφάσεων των Υπουργών Πετρελαίου του ΟΡΕC οδήγησαν εν τέλει την αγορά σε καθοδική πορεία πού τείνει να δημιουργήσει νέα αδιέξοδα στην πλοιοκτησία.

Πράγματι, ενώ τό φάσμα μίας νέας συσώρευσης χωρητικότητας στην περιοχή του Περσικού Κόλπου πλανάται στην αγορά, οι ναύλοι βαθμυδόν συρρικνώνονται. Χαρακτηριστικά, ένα VLCC για Ανατολή πληρωνόταν μόλις WS 25 (αντίστοιχο προς Δυτικά WS 23 περίπου) και WS 28 ήταν ο ναύλος για τοπική μεταφορά. Οι αριθμοί συγκρινόμενοι προς εκείνους του Αυγούστου ασφαλώς προκαλούν κατάθλιψη Σε αντίστοιχα επίπεδα κινήθηκαν και οι ναύλοι μικροτέρων μονάδων με τούς 130.000 τόννους στά WS 32-35, αναλόγως προορισμού.

Trade and Transport Inc. Ships Managers-Operators



quick and safe
operations worldwide



TRADE AND TRANSPORT INC.

PIRAEUS 61-65 Filonors Str GR 185 35 P.O. Box 80 104 GR 185 10 Phone 41190 41-8 Telex 21-2627 21-1279 21-1772
Cables Searun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED 7 Stratton Street London W1X 5FD Telex 893356/266311
Phone 01-491-7014 Cables Tatuk LONDON

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp 90 Broad Str New York N.Y. 10004 PPhone (212) 42 53 730
Cables Searunner Codes New Boe Code Telex ITT 710-581-3866 RCA 222211 WWT 620053

ARABIAN GULF AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UAE) LIMITED P.O. Box 6698 Sharjah U.A.E. Phone 971-6-593358 Telex 68757

Τίς αυτές πτωτικές τάσεις σημειώσαμε στη δυτική 'Αφρική από όπου VLCC ναυλωτόταν για 'Απω 'Ανατολή στα WS 20.5 ενώ συγκεχυμένη ήταν η κατάσταση στη Μεσόγειο με πλήθος αντιφάσεων. Οι 65.000 τόννοι για ΗΠΑ πλήρωναν τα WS 65 ενώ, για ενδομεσογειακή μεταφορά, οι 115.000 τόννοι WS 43.

Σημειώσαμε σεβαστό αριθμό ναυλώσεων

από Βόρεια Θάλασσα σε μάλλον χαμηλούς ναύλους και προορισμό Μεσόγειο, ΗΠΑ και λιμάνια της περιοχής.

Συγκρατημένη ή ζήτηση στην Καραϊβική όπου οι 70.000 τόννοι για τοπική μεταφορά πλήρωναν WS 53.

Σαφώς ζωηρότερη η αγορά των καθαρών φορτίων, κράτησε τους ναύλους σταθερούς με σποραδικές βελτιώσεις.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΛΑΡΑ Σ.: 'Αμερ. Κόλπο 12.000 τόν. σιτηρά Κόρκ, δολ. 14 φίο, 3 ημέρες/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 1-3.

ΘΕΚΟΣ: Σάν Πέδρο 14.000 τόν. περίπου ελαιόσπορος Ταμπίκο, δολ. 23,75, φόρτωση 2.000 Centron/800 τόν. έλ. εκφόρτωση, 'Οκτ. 5-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ: Βορ. Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπουένος 'Αϊρες 20.000 τόν. 10% γεννήματα για άνατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 15, 2.000 Centron/1.250 τόν. έλ. εκφόρτωση, 'Οκτ. 10-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Βορ. Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπουένος 'Αϊρες 20.000 τόν. 10% γεννήματα άνατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 15, 2.000 τόν. Centron/1.250 τόν. έλ. εκφόρτωση, 'Οκτ. 10-15.

ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ: Τολέδο 16.000 τόν. γεννήματα 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 17 φίο, 7 ημέρες, 'Οκτωβρ. 5-15.

ΠΕΤΑΛΟΝ: 'Αμερ. Κόλπο 55.000 τόν. γεννήματα 'Ολλανδία/ Βέλγιο, δολ. 7,10 φίο, 10 ημέρες, 'Οκτωβρ. 15-20.

ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα Λισσαβώνα, δολ. 10,50 φίο, 4 ημέρες/6.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 8-12.

ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ: 'Αμερ. Κόλπο 6.500 τόν. σιτηρά Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 1,50 φίο, 2 ημέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΗΓΙΣ: Ντουλούθ 25.000 τόν. γεννήματα 'Ιταλία, δολ. 22 φίο, 4 ημέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Οκτωβρίου.

ΥΒΟΝΝΗ: Βανκούβερ 20.000 τόν. κριθής Χαβάη, δολ. 11 φίο, 4.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτ. 31 - Νοέμβρ. 3.

ΑΚΡΟΝ: 'Αμερ. Κόλπο 80.000 τόν. σιτηρά 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 7 φίο, 13 ημέρες, 'Οκτωβρ. 1-13.

κτωβρίου 22-30.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. γεννήματα Νοτ. Κορέα, δολ. 12 φίο, 10.000/6.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 13-17.

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 12,25 φίο, 9.000/9.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 27 - Νοεμβρίου 5.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.: Ποταμό Μισισσιππή 55.000 τόν. φορτίου σιτηρών Λισσαβώνα, δολ. 410.000 κατ' άποκοπή φίο, 15 ημέρες, 'Οκτωβρίου 18-20.

ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 14.000 τόν. σιτηρά Λισσαβώνα/ 'Αμβούργο, δολ. 175.000 κατ' άποκοπή φίο, 6 ημέρες, άμεση.

ΒΕΝΗ II: Τολέδο με συμπλήρωση Σαϊντ Λόρενς 18.000 τόν. (5%) με συμπλήρωση 27.000 τόν. (5%) σιτηρά 'Ιαπωνία, δολ. 23,50 Τολέδο, δολ. 16,50 Σαϊντ Λόρενς φίο, 5 ημέρες/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 17-22.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΝΝΟΥΛΑ: Ρουέν 22.000 τόν. σιτηρά 10%, 'Ιταλία δολ. 7,20 φίο, 5.000/3.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 6-10.

ΕΠΟΣ: 'Ακαμπα 12.000 τόν. φωσφάτα δυτ. ακτή 'Ινδίας, δολ. 9,25 φίο, 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 1-7.

ΜΙΛΕΝΑΚΗ: Χάβρη/ 'Αμστερνταμ 21.000 τόν. λιπάσματα χύδην δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 21 φίο, 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 12-22.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΛΕΝΗ: 27.223 τόν. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο άμεση, έπαναπαράδοση άνατολ. Μεσόγειο, δολ. 5.350 τήν ήμερα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 29.000 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Περού 'Οκτ. 8-15, έπαναπαράδοση

Βρέμη/Ροστόκ δολ. 3.600 τήν ήμερα, πλέον δολ. 38.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΤΛΑΣ Α.Σ.: 37.635 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Ρότερνταμ άρχές 'Οκτωβρίου, ταξίδι με έπαναπαράδοση άνατολ. ακτή ΗΠΑ δολ. 3.500 τήν ήμερα, όψιόν ένα κυκλικό ταξίδι, δολ. 4.650 τήν ήμερα.

ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗ: 20.242 τόν. d.w. του 1974, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο 'Οκτ. 6-7, έπαναπαράδοση άνατολ. ακτή Μεξικού δολ. 3.960 τήν ήμερα.

ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: 21.652 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Φλάσινγκ άμεση, ταξίδι με παράδοση Βανκούβερ, δολ. 3.250 τήν ήμερα.

ΑΣΛΕ'Υ': 21.939 τόν. d.w. του 1970, παράδοση Τσαναράλ Χιλής 'Οκτ. 18-22, έπαναπαράδοση δυτική ακτή 'Ιταλίας, δολ. 3.500 τήν ήμερα, πλέον δολ. 39.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ: 29.366 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Σάουθεντ Πάσσατς 'Οκτ. 5, έπαναπαράδοση 'Αλεξάνδρεια δολ. 6.000 τήν ήμερα, πλέον δολ. 10.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΔΡΟΣ: 64.843 τόν. d.w. του 1974, παράδοση 'Ιαπωνία άρχές 'Οκτωβρίου, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.500 τήν ήμερα.

ΤΟΝ ΧΙΛΛ: 33.670 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο άμεση, έπαναπαράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία, δολ. 5.700 τήν ήμερα.

ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ: 53.489 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊν 'Οκτ. 10-20, έπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 5.750 τήν ήμερα.

ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ: 16.673 τόν. d.w. 1977, παράδοση στόν πιλότο 'Αμβούργο άμεση, έπαναπαράδοση βόρεια ακτή Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 3.750 τήν ήμερα, όψιόν ένα κυκλικό ταξίδι, δολ. 3.600 τήν ήμερα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ: 23.130 τόν. d.w. του 1978, παράδοση στόν πιλότο Τασμανία 'Οκτ. 10-23, ταξίδι με έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα/Νοτ. 'Ιαπωνία συμπεριλ. Ταϊβάν δολ. 3.000 τήν ήμερα, πλέον δολ. 37.500 για πλού υπό έρμα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ: 21.793 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Μαρίνα ντί Καρέρα 'Οκτωβρ. 5, ταξίδι μέσω νοτιοανατολικής 'Αμερικής με έπαναπαράδοση 'Αμβούργο/Κέιπ Πάσσερο, δολ. 4.100 τήν ήμερα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ: 25.529 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Ρότερνταμ 'Οκτ. 1-6, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγαλ. Λίμνες με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 3.000 τήν ήμερα.

ΝΑΥΤΙΛΟΣ: 29.018 τόν. d.w. του 1971, παράδοση 'Ιμμινγκχαμ 'Οκτ. 5-10, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμένων με έπαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 3.500 τήν ήμερα.

ΑΡΜΟΝΙΑ: 41.052 τόν. d.w. του 1973, παράδοση

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.)

διερχόμενο Βοστώνη 'Οκτ. 8 ένα ταξίδι μέσω Νόρφολκ και μεσογειακές ακτές Αιγύπτου με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 6.950 την ημέρα.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 22.631 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Νιούπορτ Γκέντ Σεπτ. 30, ταξίδι με επαναπαράδοση όχι ανατολικότερα 'Ελλάδος, δολ. 4.500 την ημέρα

ΜΙΛΗΤΟΣ: 65.862 τόν. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία μέσα 'Οκτωβρίου, ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.475 την ημέρα.

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ: 28.265 τόν. d.w. του 1982, παράδοση διερχόμενο Ουσάντ 'Οκτώβριο 22-23, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. - Λιμένων με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο με όψιόν ανατολ. ακτή ΗΠΑ/δυτική ακτή ΗΠΑ/Απω 'Ανατολή, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 38.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 115, 'Οκτ. 4.

ΔΗΜΗΤΡΑ: 'Εκουαντόρ 50.000 τόν. μέρος φορτίου Πάλερνο WS 81,5, άμεση.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: 'Εκουαντόρ 50.000 τόν. μέρος φορτίου, Πουέρτο Ρίκο WS 93,5 άμεση.

ΕΛΜΙΝΑ: Μπαχρέιν 70.000 τόν. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη WS 67, 'Οκτώβριο.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Δυτική ακτή ΗΠΑ 30.000 τόν. καθαρά 'Απω 'Ανατολή, δολ. 475.000 κατ' αποκοπή, 'Οκτώβριο.

ΒΕΓΚΑ: Σιγκαπούρη 26.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 140, όψιόν Νοτ. Κορέα/Ταϊβάν WS 145, 'Οκτωβρ. 2.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Καρίπιτο 37.000 τόν. μέρος φορτίου, Μομπίλ WS 115, 'Οκτωβρ. 5.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: Μπόννυ 120.000 τόν. Λούπ, WS 32,5, 'Οκτώβρ. 10.

ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Γ'ΟΝΗΡ: Βραζιλία 27.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική/ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 133,75, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 150, 'Οκτ. 12.

ΣΗΜΠΟΡΝ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 140, όψιόν ΗΠΑ WS 150, 'Οκτ. 5.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Κόλπο Μέσης 'Ανατολής 129.000

τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 60, όψιόν Μεσόγειο WS 65, 'Οκτώβριο.

ΜΕΝΤ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 2,5, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 5, 'Οκτωβρ. 10.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Κεϋχάν 135.000 τόν. Λαβέρα WS 40, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 7,05 'Οκτωβρ. 5.

ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ: Χάουντ Πόιντ 67.000 τόν. Φώλεϋ, WS 75, 'Οκτωβρ. 6.

ΡΕΣΙΦΕ: Μαύρη Θάλασσα, ρωσική ακτή, 42.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 115, όψιόν Μεσόγειο WS 120, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 107,5, άμεση.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: 'Εστράβος 123.000 τόν. Τέξας Σίτυ WS 32,5 όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 35, 'Οκτωβρ. 10.

ΓΙΑΓΙΑ ΜΑΡΙΑ: Χουέλα 25.000 τόν. μέρος φορτίου Δουκέρκης WS 140, όψιόν Μεσόγειο WS 150, 'Οκτωβρ. 13.

ΑΙΗΤΙΑΝ ΣΑΝ: Καμπίντα 118.000 τόν. ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 30, όψιόν ανατολ. ακτή Καναδά/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 32,5, 'Οκτ. 15.

ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ: Σιγκαπούρη 45.000 τόν. μέρος φορτίου Πόρτ Κέλαγκ, δολ. 95.000 κατ' αποκοπή 'Οκτ. 8.

ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ: Λιβύη 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 155, όψιόν Μεσόγειο WS 160, 'Οκτωβρ. 10.

ΚΑΣΤΩΡ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 60, όψιόν Μεσόγειο WS 170, 'Οκτώβριο.

ΑΘΗΝΙΑ ΘΕΟΔΩΡΟΣ: Μπούργκας 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 160, όψιόν Μεσόγειο WS 170, 'Οκτώβριο.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Τζεμπέλ Ντάννα 100.000 τόν. μέρος φορτίου, Τσιταγκόγκ WS 56,5, 'Οκτώβριο.

ΣΕΡΙΦΟΣ: Μπόννυ 65.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο, WS 76, 'Οκτωβρίου 15.

ΒΑΤΗΣ: Κεϋχάν 135.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 35, 'Οκτώβριος 18.

ΚΥΘΝΟΣ: Ταρραγκόνα 29.000 τόν. Λισσαβώνα WS 137,5 'Οκτωβρίου 14.

σκληρός.

Στόν τομέα των δεξαμενοπλοίων λίγα θα είχε να αναφέρει κανείς υπό μορφή χαρακτηριστικών όριστικών πράξεων. Σημειώνουμε όμως με ενδιαφέρον τα πλοία παραγωγών «PETROBULK ROVER» (30.000 TDW/1982) στα δολ. 12.500.000 και το «KON-SORTIUM» (31.000/77) στα δολ. 8.500.000.

Τό παλαιό μπάλκ κάρριερ «THEOMANA» (76.000/1965) στα δολ. 1.500.000 ασφαλώς σηματοδοτεί μία περιοχή αξιών ενώ τα handy size «SUIKO MARU» (37.600/78) και «E-GLANTINE» (30.000/68) στα δολ. 2.000.000 και δολ. 800.000 αντίστοιχα, θυμίζουν τη μεγάλη απόσταση που υπάρχει με το παρελθόν. Τό μικρότερο «SALAMIS» (23.000/77) στην 'Αν. Γερμανία στα δολ. 1.900.000 εξακολουθεί να αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα των αξιών.

Τέλος, τό φρήντομ «ΚΥΤΗΝΟΣ» (15.000/76) στα δολ. 1.200.000 σημειώνει τόσο την πτώση των αξιών γενικώς αλλά και την πρόσφατη ελαφρά άνοδο.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Κύριο στήριγμα της αγοράς στην 'Απω 'Ανατολή ή Ταϊβάν, παρά τόν τυφώνα, τις επιπτώσεις από τόν αυστηρό έλεγχο για GAS FREE και τις γραφειοκρατικές διατυπώσεις, απεργόφθησε τό μέγιστο μέρος της προσφερόμενης χωρητικότητας. Τά δολ. 122 για 12.679 τόννους και δολ. 115 για 10.800 τόννους, άμφότερα ξηρού φορτίου, δέν είναι εύκαταφρόνητα έπίπεδα. Για κάπως μικρότερα μεγέθη, τά δολ. 105-108 προσφέρονται.

Συγκρατημένοι οι Κινέζοι, προέβησαν έπιλεκτικά σέ άγορές μέ μέγιστο τά δολ. 117 για 13.000 τόννους, ενώ, για τά μεσαία μεγέθη (6/9.000 τόννοι) οι τιμές κυμαίνονταν μεταξύ δολ. 103/112.

Η Νότια Κορέα δέν άκούστηκε μέ συγκεκριμένες άγορές.

Στά δολ. 105-108 κυμάνθηκαν οι τιμές στην 'Ινδία για 5/6.000 τόννους και λίγο χαμηλότερα στό Πακιστάν πού πλήρωνε έν τούτοις δολ. 106 για 10.000 τόννους.

Οι 5.000 τόννοι στό Μπαγκλαντές έπιαναν δολ. 10.

Στό Μεσογειακό χώρο άκούστηκαν οι Τούρκοι μέ δολ. 80 για 8.500 τόννους στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο.

Οι αγοραπωλησίες

Ο άπόηχος μιάς φαινομενικά βελτιωμένης ναυλαγοράς ξηρού φορτίου και μάλιστα έν όψει τού χειμώνα τού Βορείου 'Ημισφαιρίου, έχει ασφαλώς μεταστρέψει τό πνεύμα τού κινούνται μέ αισιόδοξους ρυθμούς. Καί τούτο παρά τήν άπειλή επάνοδου τής

ναυλαγοράς πετρελαίου στην άπραξία, όπως σέ άλλη στήλη γράφουμε.

Έν τώ μεταξύ, οι τιμές των τεχνικά και άπό άποψη ήλικίας άποδεκτών πλοίων έχουν σαφώς αύξηθεί ένώ ό άνταγωνισμός περι των έξασφάλιση των έν λόγω μονάδων είναι

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



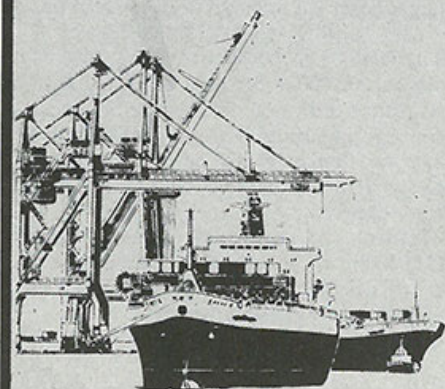
86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962
4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA
Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



NAFTIKA CHRONIKA



GONE WITH THE WIND

The Wingsail company which made the pioneering attempt to use windpower in ship propulsion is, unfortunately, in serious financial straits. So much so, in fact, that its managing director announced to the company's 15 employees that they were to be dismissed since there was no more money for their salaries. Even though the employees declared their willingness to work for a time without pay, this is not enough to save the company. The same applies to the 350,000 pounds offered by private supporters of the scheme since the capital needed for the company to continue in operation is in the vicinity of two million dollars.

This is a pity because the model sailing ship, the 9,000-ton bulk carrier "Ashington" performed very satisfactorily both in fuel saving and in manoeuvring in port. This prompted Wingsail's managing director, in his closing speech, to say: "Technology never dies and there is no doubt that one day, most ships will be using wind propulsion". But he added with regret that he himself was not immortal and has no intention of acquiring posthumous glory.

SHIPPING ON THE THRESHOLD OF A PERIOD OF REAL GROWTH AND OPPORTUNITY

For the fourth year running, the international seminar on world economy and ship finance was organised successfully last week at the Piraeus Marine Club with the cooperation of the International Centre for Shipping, Trade and Finance of the City University Business School, London.

About 100 participants had the chance to hear distinguished academic, banking shipping and transport personalities express their views on the prospects of the world economy and the dry cargo and tanker markets.

In his opening message to the two-day seminar, the president of the Union of Greek Shipowners Mr. St. Gourdomichalis, introduced the following three topics which he believed should be further explored for the benefit of the shipping industry.

Mr. Gourdomichalis underlined the need to eliminate unethical operators and timecharterers from the international transportation scene, he stressed the need of broader international cooperation in shipping in the form of shipowning groupings containing interests of different nationalities and finally urged for further joint efforts in the fight against cargo reservation practices and cargo sharing agreements which result in nothing else but jeopardise freedom in international transport.

Mr. Loucas Hajiloannou, chairman of the seminar and a well known and respected figure in the tankers field, warned of the caution necessary in ordering newbuildings. Mr. Hajiloannou underlined that in normal periods governments subsidised shipbuilding industries under strict terms and conditions, while in other periods the same governments may be willing to offer more competitive terms and conditions that can induce even the most conservative shipowner to place an order and he urged bankers worldwide to refrain from offering finance propositions for newbuildings letting the governments which are interested to show how much they are going to assist the newbuilding markets. He added, that by this the whole industry will soon know what the final newbuilding prices will be.

Ship Finance

Professor Costas Grammenos, director of the Centre, put forward a series of proposals aimed to change the structure and mentality of the shipping industry, which are necessary to achieve continued growth and opportunities

both for owners and banking institutions.

Underlining that shipping is by no means a "sunset industry", Professor Grammenos stressed that as long as there is economic growth trade will develop and shipping is both the cheapest and most popular form of commodity transport and introduced the following changes needed in his opinion for further exploration by the participants:

— Marine joint ventures between shipowning and cargo owning interests would surely provide a more stable and longer term of employment.

— If longer term employment for vessels is desirable, then certainly is longer period of loans. Loans should be stretched out to approach the length of the economic life of the ship. This will give the project more chance of surviving temporary bad times without going into default.

— It is also important that the equity base of the industry, which is its financial cushion, should be expanded. The years of freight drought have eroded the owners' reserves. Recent events have surely shown problems, especially in an industry where incomes fluctuate to such a great degree.

— The stock exchange may offer the all important source of new equity to some owners. This source has been somewhat neglected, mainly because of shipowners' reluctance to publicly disclose information about their company or the project and their desire to be the sole owners.

— Finally, shipowners and financiers must take a longer term view of the market. The "boom or bust" syndrome cannot offer security or credibility for anyone involved, thus a more analytical and broader perspective of the shipping world is needed when making investment decisions.

Optimistic forecast for the dry cargo market

Professor Michael Beenstock, a professor of finance and investment and Dean of the Centre for Shipping, Trade and Finance of the City University Business School, presented in cooperation with Mr. Andreas Vergottis an optimistic forecast for the dry cargo market using a recently established econometric model which assumes that seaborne trade is proportional to world economic activity and also procyclical.

Also assuming that oil prices in real terms will remain at about 14 dollars per

50 YEARS AGO

barrel while inflation and interest rates will rise in the years to come, the dry cargo market shows a rise in demand for freight together with lower costs.

In detail, initially the world dry cargo fleet grows slowly reflecting the behaviour of orders in the past. However, the rise in ship prices stimulates new orders and depresses scrapping which leads to a recovery in the rate of growth of the fleet. Eventually, the fleet reaches an equilibrium level and grows in line with world trade.

By 1990 freight rates are expected to double and ship prices to rise threefold, while spare capacity in the freight market disappears by 1989.

Other speakers including Messrs Th. Harahan, director of finance General Electric Co. Mark Scufalos, president Union Commercial Steamship Co., Fergus Dymock, director Hambros Bank London and Paul Slater, chairman First International Capital Corp., New York, underlined the needs of the industry to be able to take a longer term view of its assets and operations and all agreed that buying ships with borrowed money in the hope of making a fast profit is usually the way to a fast loss.

Summarizing the views expressed by most speakers and panelists of the two-day seminar we note:

— Pooling arrangements could lead to substantially greater benefits than other cost-saving methods, especially in a bad market when a pool of ships could give income up to 40% higher than that achieved in the open market.

— The shipping industry needs to shed its image as a "floating casino" and recognise the demands of potential investors and lenders for a more stable base upon which profitable opportunities can grow.

— All involved should now look to rebuilding a sound base for the future. The key to this is a strong equity base, supported by well structured debt packages. There is no shortage of capital available and the sources of debt may not come exclusively from Banks in the future.

Finally, the shipping industry is on the threshold of a period of real growth and opportunity. The capital markets have abundant resources and bringing the two together is the great challenge of the future.

GREEK PROPOSAL TO THE EEC ON SHIPPING FRAUD

Greek MP Mr. Paul Sarlis, submitted a recommendation before the Parliamentary Assembly of the Council of Europe by which the Assembly is asked to recommend to the Ministers of the EEC to include shipping frauds among the serious international crimes and propose

to member governments to spare no effort in co-ordinating effective measures through the various international organisations such as UNCTAD and OECD to be adopted against shipping fraud for the benefit of the international community.

Mr. Sarlis correctly emphasized, that the Greek Shipping community of seamen and owners have suffered considerable losses of life and material damages as a result of crimes at sea and yet at the same have been the target of adverse criticism by the international press and television networks.

This justifies the sensitivity of the Greeks about crime at sea and their eagerness for progress at an international level to combat shipping fraud.

RECOGNITION

The U.S. Coast Guard has recognised the work of the Hellenic Union for the Protection of the Environment (HELMEPA) and has asked for its cooperation to protect the sea from pollution by ships.

Two Coast Guard officials who came to Greece to attend the presentation of the new training programme by HELMEPA expressed their appreciation for the Union's work and said that according to Coast Guard statistics, no ship which is a member of the Union has ever been cited for sea pollution in the United States. They also said they would invite shipowners who are members of HELMEPA to attend a seminar to be held in the U.S. in October on the installation of slops receiving stations for ships carrying chemicals and other dangerous substances. They remarked that HELMEPA was the only voluntary organisation in the world of shipowners and crews dedicated to environmental protection.

This recognition from the U.S. Coast Guard is a fitting tribute to HELMEPA

— We are reliably informed that the Abatielos proposals are being carefully considered by the government in spite of the impatience shown by the businessmen concerned.

— We have repeatedly stressed from these columns the need for a maritime court. In 1931, the committee headed by Mr. Michalacopoulos to study shipping matters had proposed the setting up of such a court in Piraeus, attached to the Piraeus Court of First Instance.

— A trial discharge of grain cargoes was made in early October at the Piraeus Port Authority's new grain silos to test their smooth functioning and their hourly capacity.

— Successful candidates at the entrance exams to the Naval Academy's Costaguard training division were Messrs. X. Antoniadis, D. Aloupoyannis, Z. Palyvos, N. Michalitsianos, V. Gravaris, P. Tambourlos, J. Meimaris, A. Matarangas and V. Leonidakis.

— There was a demand for tonnage in all almost all sectors of the world freight market with rates rising continually to higher levels.

(Naftika Chronika No. 140, 15/10/1936)

and to its founder and leading light, Mr. George P. Livanos.

APARTHEID

Of all the disputes within the western world none, perhaps, is more dangerous than the one over South Africa's obduracy in persevering with its "apartheid" policy. And at a time when the EEC countries are threatening or setting up lists of sanctions to be applied the great problem is whether such sanctions will substantially affect sea trade and in what way.

Experts have made various calcula-

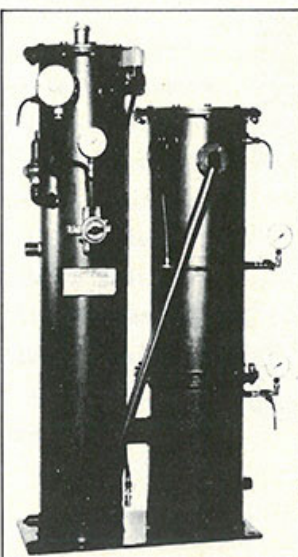
Purity under 5 PPM
15 PPM - IMO approved
under Res. A393 X

POSEIDON

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

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING

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



tions and come to the conclusion that dry bulk cargoes will not be affected. With regard to coal, which is South Africa's main export, replacement suppliers will probably appear in Colombia, the U.S. and Australia. As far as mineral ores are concerned, Europe and Japan will have no difficulty in increasing supplies from Australia and Brazil if South African supplies are cut off. These two countries could also replace South African supplies of manganese. A more serious problem will arise with respect to chrome ore, of which South Africa possesses 80% of world reserves and exports about half of it by sea. The possibility, however, of obtaining replacement supplies from other countries such as Albania, the USSR and the Philippines could alleviate this problem. Finally, the exclusion of other South African products such as maize, wool, fertilisers and chemicals is not expected to affect world markets to a serious extent.

Where the effects will be felt most is in the field of crated cargoes of which South African exports have already marked a serious decline. In fruit cargoes, particularly, of which the EEC is the main consumer with 36 million egates in 1985 the blow has been hardest. Also affected will be container traffic from Europe to South Africa which amounted to a value of 5,543 million ECU's in 1985.

A BOLD VENTURE

Betting that the slump in the freight market which dates back to 1974 will soon be over, America's Loews Corporation, which had already built up a fleet of six VLCC's and on ULCC, is now preparing to put one the market \$ 60 million worth of stock in the newly founded Majestic Shipping Company which represents about one third of equity.

This is the first time a newly founded shipping company has gone public in a field as precarious as the tanker market. With commendable honesty, the company warned investors that they might well lose all their money if they bought shares.

The company will be managed by Hellenic Steamship Corporation which has been successfully run by Mr. Vassilis Papachristides from London.

In the last three years Loews Corporation has been buying laid up tankers at very low prices and has managed to double its capital. For instance, a 250,000 dwt. tankers which was bought for less than five million dollars is today worth at least nine million.

At present, about half the new company's fleet is laid up with substantial maintenance costs but Loews executives, fully aware of the world tanker surplus, are betting on the imminent advent of a strong and lasting upturn in the tanker market.

DREDGERS

The maintenance of canals, channels at harbour entrances and navigable rivers entails constant and expensive work done by various types of machinery according to the type of work required. Where soft, muddy bottoms have to be cleared, suction dredgers are normally used. These are proper ships equipped with articulated suction pipes which reach to the bottom. The pumps suck up a slurry of mud and water which is stored in the ship's tanks. When the dredger is full the ship moves to a place, usually far from the dredging area and pumps out the slurry.

When we hear of such "auxiliary vessels" we rarely stop to think of them as expensive craft with a high degree of technology involved in their construction and operation. And yet, a modern, self propelled dredger with a capacity of 2,000 cubic metres represents today an investment of 15 to 20 million dollars. It consumes more than one million dollars' worth of fuel and 1.5 million dollars per annum in maintenance costs. Its operating cost is \$ 1,300 per hour.

For this reason, the application of modern technology began very early in dredgers. They were the first to be equipped with modern navigational and depth finding equipment and the dredging operation is controlled by sensitive electronic indicators which give accurate results and, to top everything, the latest dredgers are completely computerised.

FINANCIAL DATA ON MAJOR SHIPPING COMPANIES

US Lines, Leif Hoegh, Wilh. Wilhelmsen and Wah Kwong are some of the leading shipping names featured in the latest special reports from the Abingdon based reporting agency ECS Marine.

Over the past three months, ECS has produced a series of 12 in depth reports on major shipping interests. The reports, prepared by the ECS Consultancy Division, examine all features of company operation with particular emphasis on financial aspects.

The companies covered by the reports comprise: Evergreen Marine Corporation, Hong Kong Island Shipping Co., Leif Hoegh & Co., Neptune Orient Lines, Safmarine & Renies Holding Ltd., Scindia Steam Navigation Company, Sealand Service Inc., Stolt Tankers & Terminals, Transportation Maritime Mexicana, US Lines/Maclean Industries, Wah Kwong Shipping Group, and Wilh. Wilhelmsen.

In addition, ECS has produced three new reports in its Economic Overview series. The latest reports — dealing with Yugoslavia, Poland and Bulgaria.

PROMPT — PERFECT — MOST EFFICIENT

BÖTTCHER & GRÖNING

Rethwisch 15 · D · 2000 Hamburg 11 · Phone 040/78518-0 · Telex 2163384 bug d

YOUR REPAIR SHOP IN HAMBURG

Repair and Spare Part Service Contractors for:

**Borsing — Fiat Diesel Motors — A.S. Bergens Mekaniske
Verksteder — Bergen Diesel Generating Sets — Normo
Diesel Propulsion Plants — Norwinch Hydraulic Deck
Machinery — Burmeister & Wain Marine Services — Sabroe
Ship Refrigerating — Reillumit Filters -France — Mitsubishi
Kakoki Kalshe Purifiers — Mitsubishi Exhaust —
Turbocharger "MET" — Mitsubishi UE Diesel Engines —
Akasaka -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



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, TELÉX: 21 2708 NFI GR
PLANT PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR CABLE: NAFSI PIRAEUS - GREECE

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ Α' ΠΑΓΙΟ

Ακίνητα Οικόπεδο Κτίριο	Κ.Υ. 27.184.802 339.165.284	ΞΕΝ.	S.M.	ΕΛΟΕΝ	ΚΕΝΤΡ. ΥΠΗΡΕΣΙΑ 366.350.086	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Εγκαταστάσεις Μείον: αποσβέσεις	951.785 461.795	3.363.149 2.442.864	5.018.863 3.473.043	1.085.016 66.151	489.990	920.285	1.545.820	1.018.865	3.974.96
Έπιπλα & Σκεύη Μείον: αποσβέσεις	777.304 611.760	1.780.828 1.490.841	2.012.254 1.731.098	958.546 132.034	165.544	289.987	281.156	826.512	1.563.199
Μηχανήματα Μείον: αποσβέσεις	336.928 181.323	907.850 879.278	3.471.216 3.191.644	30.587 5.128	155.605	28.572	279.572	25.459	489.208
Μηχανές γραφείων Μείον: αποσβέσεις	198.992 188.375	39.938 32.516		147.526 53.072	10.617	7.422	1	94.454	112.494
Εργαλεία-Όργανα Μείον: αποσβέσεις	31.684 12.274	156.696 105.236		16.662 4.092	19.410	51.460		12.570	83.440
Βιβλιοθήκη Οργανι- σμού Μείον: αποσβέσεις	142.127 88.472				53.655	1			53.656
Έξοδα Ίδρυσης & Ορ- γάνωσης				1					1
Εγγυήσεις Ιματισμός Μείον: αποσβέσεις		4.455.262 2.314.587			188.331			70.000	258.331
						2.140.675			2.140.675
Είδη ψυχαγωγίας Μείον: αποσβέσεις		107.711 96.327				11.384			11.384
Μεταφορικά Μέσα Μείον: αποσβέσεις			504.701 269.173				235.528		235.528
Διαμορφώσεις χώρων Μείον: αποσβέσεις							1		1
ΣΥΝΟΛΑ:					367.433.239	3.449.786	2.342.078	2.047.860	375.272.963

Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ

Προσωρινοί χρεωστ. Λογ/σμοί				345.000		152.737	210.805		708.542
Δοσοληψίες Κλάδου Ε.Λ.Ο.Ε.Ν				4.476.005					4.476.005
Εμπορεύματα						237.997	1.903.851		2.141.848
Ηλεκτρολογικό Υλικό						69.572			69.572
Καύσιμα						172.518			172.518
Εμπορεύματα ακατάλ- ληλα							46.924		46.924
Υλικά συσκευασίας							934.420		934.420
Χρεώστες							761.270		761.270
Γραμμάτια εισπρακτέα							450.000		450.000
ΣΥΝΟΛΑ:					4.821.005	632.824	4.307.270		9.761.099

ΓΙΣΜΟΣ 1985

ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ

είο		138.555	730.084	172.116	1.040.755
αθέσεις σε Τράπεζες					
ΕΤΕ/Ναυτιλιακό	88.319.990	106.978	488.675		488.675
πεζα Κρήτης	128.835				
π. Κεντρ. Ελλάδας	202.836.751	165.892.409	291.285.576		291.285.576
πεζα Εργασίας				2.611.192	2.611.192
πεζα Ελλάδας		660.734.561		826.733.948	826.733.948
ΣΥΝΟΛΑ:		291.424.131	1.218.759	2.783.308	826.733.948 1.122.160.146

ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

ώνα		159.882.114			159.882.114
ιτ. Τροφίμων		47.279.883			47.279.883
ΣΥΝΟΛΑ:		207.161.997			207.161.997

ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

ώνα			122.871.278		122.871.278
ιτ. Τροφίμων			36.332.704		36.332.704

ΙΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	870.840.372	128.172.647	45.765.360	828.781.808	1.873.560.187
------------------	-------------	-------------	------------	-------------	---------------

ΤΑΞΙΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ

για Ν.Α.Τ. (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)	1				1
για ΠΡΑΤ. ΤΡΟΦΙΜΩΝ Ε.Ν.	1				1

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

Α' ΚΕΦΑΛΑΙΑ

	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Πόροι Κεφάλαια	867.959.716	124.234.082	45.488.109	824.305.803	1.861.987.710

Β' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Ελληνικό Δημόσιο	730.925	382.595	10.772	238.717	1.363.009
Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	1.730.861	2.431.038	3.262	582.727	4.747.888
Λειτουργική Εξυπηρέτηση	418.870	494.515	1.002	87.429	1.001.816
Προμηθευτές		630.417	109.478		739.895
Προσωρινοί Πιστ. Λογαριασμοί			152.737		152.737
Ε.Ν. Λογ/σμός Λειτ. Εξυπηρέτησης				3.567.132	3.567.132

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	870.840.372	128.172.647	45.765.360	828.781.808	1.873.560.187
------------------	-------------	-------------	------------	-------------	---------------

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ

Πάγια ΝΑΤ (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.) (χρήσης παγίων)	1				1
Πάγια ΠΡΑΤ. ΤΡΟΦ. Ε.Ν. (παρακαταθήκης Παγίων)	1				1

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1985

ΧΡΕΩΣΗ

	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Δαπάνες Λειτουργικές - Διοικητικές	3.394.218	10.228.334	238.176	2.275.403	16.136.131
Αμοιβές Δ.Σ. — Επιτροπών	700.250			428.527	1.128.777
Μισθοδοσία Τακτικού — Έκτακτου Προσωπι- κού	16.987.298	34.121.848	114.719	13.199.851	64.423.716
Αμοιβές Παροχής Υπηρεσιών	2.693.586			5.787	2.699.373
Αμοιβές Παροχής Υπηρεσιών Εκτ. Προσωπι- κού	322.569	368.135			690.704
Κρατήσεις και Εισφορές υπέρ Τρίτων	4.189.974	8.465.955	25.634	2.878.548	15.560.111
Έξοδα Συντήρησης	98.234	1.422.694		3.441	1.524.369
Δαπάνες Ψυχαγωγίας Ναυτικών	13.260.982				13.260.982
Δαπάνες Γαμηλίων Δώρων	11.573.200				11.573.200
Δαπάνες Έκτακτης Οικον. Ενίσχυσης Ναυτι- κών	576.570				576.570
Δαπάνες Παλιννόστησης Ναυτικών	8.944.523				8.944.523
Δαπάνες συμπαράστασης στις οικογ. Ναυτι- κών	340.000				340.000
Δαπάνες έκτακτης οικον. ενίσχυσης Επαγγ. Σωματείων Ναυτικών	120.000				120.000
Παροχές Τακτικού Προσωπικού		914.261		112.018	1.026.279
Εμπορεύματα αναλωθέντα - πωληθέντα		1.719.633	1.001.899		2.721.532
Ηλεκτρολογικό Υλικό		109.239			109.239
Καύσιμα		1.738.801			1.738.801
Φθορές — Απώλειες Χρήσης		81.929			81.929
Υλικά Συσκευασίας πωληθέντα			439.420		439.420
Τόκοι Χρεωστικοί			192		192
Χορήγηση Οικον. Επιδομάτων Ναυτικών				1.159.924.523	1.159.924.523
Άποσβέσεις	289.356	1.275.192	1.489.059	188.227	3.241.834
Διαφορά Εσόδων - Δαπανών Χρήσης	148.586.778	1.175.559		342.637.569	492.399.906
ΣΥΝΟΛΑ:	212.077.538	61.621.580	3.309.099	1.521.653.894	1.798.662.111

ΠΙΣΤΩΣΗ

	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Έσοδα από ΝΑΤ	151.136.961			1.438.475.247	1.589.612.208
Έκτακτα Έσοδα	24.023.020	185.802	152.800	62.914.040	87.275.662
Συναλλαγματικές Διαφορές	36.680.345			20.261.341	56.941.686
Έσοδα από λοιπές αιτίες	237.212			3.266	240.478
Έσοδα Ξενώνων		61.435.778			61.435.778
Πωλήσεις Εμπορευμάτων			991.016		991.016
Πωλήσεις Υλικών Συσκευασίας			373.508		373.508
Χαρ/μο Τιμολ. Πώλησης			1		1
Διαφορά Εσόδων - Δαπανών Χρήσης			1.791.774		1.791.774
ΣΥΝΟΛΑ:	212.077.538	61.621.580	3.309.099	1.521.653.894	1.798.662.111

Πειραιάς 17 Σεπτεμβρίου 1986

Ο Πρόεδρος Δ.Σ.
ΜΙΧ. ΖΕΝΤΕΦΥΛΛΗΣ
Γεν. Γραμματέας ΠΝΟ

Ο Διευθυντής
ΛΕΟΝ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Ο Τμηματάρχης Ο.Υ.
ΑΝΔΡ. ΚΑΤΣΑΡΟΣ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ χώρου — δ. = δειλός — ε. = έφθοσε)
(δ) = δεξιμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ABIN O'IA TREINTER (δ.)	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGAMEMNON (δ.)	74	74376
AGAPH	69	10006
AGGELIKH	78	6217
AGGELIKH	65	8374
AGGELOS PROTOSTATIS	69	9677
AGHNOY	71	9875
AGIA GALINI	73	8243
AGIA SKEPH	68	9031
AGIA ZOΦIA	85	24500
AGIAE A.S.	85	23074
AGIASOS	82	36000
AGIOI BIKTOPES	73	15412
AGIOS ANAPAS	77	10815
AGIOS GEOPGIOS III	61	8254
AGIOS GEOPGIOS	70	4795
AGIOS KYPRIANOY	70	10469
AGIOS MATΘAIOS	72	5580
AGIOS NIKOLAS	71	11857
AGIOS PANAYRIOS	69	14029
ADAMANTIOS	71	10208
ADAMAS	69	9982
ADELΦOTIS	73	30486
ADRIATIKH (δ.)	63	30648
AETOS	72	3065
AGIANNNH	77	30427
AGANASIOS	69	15474
AGERAS	69	9099
AGHNAI	62	11047
AGLON	79	10428
AΓ'BAI	70	8898
AGIAION	77	14274
AGFEAS (δ.)	75	74878
AGKATERINH	64	5931
AΓ'ANT MARINER	74	16006
AΓ'ANT SKA'Y	76	11084
AΓ'ANT SKIPER	84	16800
AΓ'ANT STAR	76	15947
AΓ'ANT TSEM	85	16800
AINIAS (δ.)	75	17833
AIOΛIAN KAPPIEP	68	16715
AIOΛOS	71	9885

AΓ'PHNS ΓKALΦ	68	9441
AΓ'PHNS EMERANT	77	9083
AΓ'PHNIS MENT	68	9710
AΓ'PHNIS NTAT'OMONT	81	10714
AΓ'PHNIS ΣΑΦΑ'P	77	10153
AITZIAN ΓΟΥ'NT	83	20960
AITZIAN ΛΑ'ON	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITZLIA	71	16018
AITZLOS (δ.)	69	1599
AKADHMOS	72	13179
AKARNANIA	73	9044
AKMH	77	16080
AKOYAMARIN	72	9784
AKOYAPPOY (δ.)	72	19889
AKPATA	75	9753
AKPITAS	78	13889
AKPOΛIΣ (δ.)	78	198764
AKPOΛIΣ	72	13638
AKTAIA	75	23785

ALBOPADA	77	5868
ALFA	73	8824
ALFANDREIA	75	22575
ALFE Γ. ΣΑΒΛIPIH	78	15688
ALFEANTER	57	4365
ALFIA	66	16048
ALFION XOYPI	68	9084
ALΘAIA	74	23757
ALIKAMPOC	68	11434
ALIKH II	76	12376
ALIKH I.P.	70	10011
ALIKPATOP	83	15857
ALINE	63	10383
ALINTA	73	23218
ALKAIOS	75	11284
ALKAIOS	77	11213
ALKIMOS	85	24700
ALKIMOS	85	10400
A Λ K M A N	77	14530
ALKMHNH	79	10996
ALKYONIA	70	11870
ALKYONIS	73	13631
ALKYON	73	8224
ALMA	80	11584
ALMAP	69	10373
ALMI SKA'Y	74	22246
ALMPERTA	72	1800
ALONHOS (δ.)	72	17355
ALS TPAST	84	13911

δ. Π. Σαϊδ 28/8	
δ. 'Επτάνορα 6/8	
δ. Σουέζ 28/8	
δ. Σουέζ 10/8	
α. Γένοβα 21/8	
α. Σάντος 19/8	
αργεί Πειραιά	
στό Ρεσιφ 23/8	
πρόξ Πάτρα 30/4	
αργεί Πειραιά	
α. Βικτώρια 15/8	
α. Μανίλα 24/8	
α. Ροζάριο 13/8	
στό Ρότερνταμ 13/8	
πρόξ Μπ. 'Αμπάς 11/7	
αργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 4/8	
δ. Σουέζ 26/8	
ε. Καρντέγεβο 19/8	
αργεί 'Ελευσίνα	
ε. Μεξικό 10/8	
πρόξ Παναμά 22/7	
αργεί 'Ελευσίνα	
ε. 'Αμστερνταμ 18/8	
ε. Σάο Σεμπασιάν 9/7	
πρόξ Μερσίνα 14/8	
δ. Πόρτ Σαϊδ 25/8	
επωλήθη άλλοδαπούς	
αργεί 'Ιθάκη	
ε. Θεσσαλονίκη 25/8	
ε. Πόρτ Κέμπλα 28/8	
δ. 'Ελαιόνη 18/8	
α. Σιγκαπούρη 15/8	
ε. Τέντεν Τέρμιναλ 28/8	
αργεί Χαλκίδα	
πρόξ 'Αδελ 29/7	
πρόξ Μαράκκιπο 24/7	
α. Ν. 'Υόρκη 13/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/7	
ε. Κισαράζου 6/8	
πρόξ Γέννηπο 29/8	
α. Σπλίτ 19/7	
σημαία Μπαχάμας	

ε. Σαβάννα 19/8	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/8	
μετ. «Μύρνα» (ε.)	
πρόξ Βενεζουέλα 24/7	
α. Σαβάννα 11/8	
α. 'Αμβέρσα 28/8	
ε. Φόξ 26/8	
ε. 'Αμβέρσα 30/8	
α. Νταμύ 12/8	
ε. Θεσσαλονίκη 16/8	
α. Σιγκαπούρη 24/8	
αργεί Πειραιά	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/7	
πρόξ 'Απώ 'Ανατολή 30/6	
α. Βοστώνη 20/8	
α. Πειραιά 11/8	
πρόξ 'Οζάκα 27/8	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/7	
ε. Πειραιά 28/7	
α. Σόντερχαμ 22/8	

αργεί Πειραιά	
ε. Σάντος 17/8	
ε. Σουέζ 27/8	
αργεί 'Ελευσίνα	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Ντάρμπαν 16/8	
στό Μπαντάρ 'Αμπάς	
αργεί 'Ελευσίνα	
α. Γιβραλτάρ 1/8	
επωλήθη	
α. Καράτσι 16/8	
α. Ρότερνταμ 21/8	
ε. Θεσσαλονίκη 7/8	
ε. Τσίμπα 13/8	
επωλήθη	
στό Μουτσούρε 19/8	
ε. Χουαγκπού 1/8	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/8	
α. Κέηπ Τάουν 11/8	
αργεί 'Ελευσίνα	
α. Μπανγκοκ 8/8	
αργεί Πειραιά	
ε. Κουίνγκντο 10/8	
ε. Κόρκ 27/8	
α. Φράνκ Μπέντος 20/8	
α. Σιγκαπούρη 3/8	
πρόξ 'Αμπιζάν 19/7	
α. Γιοκοχάμα 20/8	

ALTENBELAS	78	12598
ALTS	79	11000
ALFA ATLAS	85	19500
ALFA TZOYPIEP	85	14400
ALFA TΣALENTZ	85	10511
ALFA ΦΕ'ΙΘ	84	22000
ALYSIA	66	20959

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10966
AMALIA	84	14300
AMARANTOS	80	10996
AMARYLLIS	83	13600
AMEYIST	78	13889
AMILLA	72	13631
AMOLYNTOS	67	48344
AMORFOS	83	34000
AMYNTAS	70	9981
AMOTRITH	78	10995
AMΦIΩN	78	11173
ANAGGEL APOLLON	79	10996
ANAGGEL APΓKONOT	81	36061
ANAGGEL APHS	80	10996
ANAGGEL ATLAS	84	10000
ANAGGEL BIKTOPY	79	10996
ANAGGEL GKOPY	74	13633
ANAGGEL ΓΟΥ'INTOM	74	13348
ANAGGEL ENTHBOP	78	13889
ANAGGEL HGKA	83	20432
ANAGGEL ANHTEPY	85	14400
ANAGGEL LIMPERTY	76	13633
ANAGGEL MA'IT	78	13889
ANAGGEL PAOYEP	82	19343
ANAGGEL ΠI'Σ	74	13631
ANAGGEL ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGGEL SKA'Y	79	10993
ANAGGEL SPIPIT	78	13889
ANAGGEL TPAT'OMΦ	76	13633
ANAGGEL TΣAMPION	71	9229
ANAGGEL ΦIHTELITY	79	13883
ANAGGEL ΦOPTEIOYN	74	13633
ANAGGEL XAPΠIHEC	73	13631
ANAGGEL XAPMONY	68	12348
ANAGGEL XONOP	76	13633
ANAGGEL XOYPI	74	13633
ANAGGEL XOPAT'ZON	77	15378
ANASTASIA	80	15688
ANASTASIA (δ.)	75	69222
ANATOLH	70	8998
ANAPH	85	34400
ANAPHAS ΛEMOZ	65	13638
ANAPHTH	71	18634
ANAPOMACH	69	40316
ANAPOMEDA (δ.)	84	38500
ANAPPOC	85	34500
ANAPPOC AΓ'IA	83	10470
ANAPPOC APICE (μ.)	72	119505
ANAPPOC ATLAS (μ.)	72	119505
ANAPPOC ΓEOPΓIOC (δ.)	76	115461
ANAPPOC MEATEMI	73	32781
ANAPPOC OKEANIA	77	20676

ANEMOZ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANEMIOS	70	9981
ANOTPIH Λ	76	16846
ANPOC	79	11000
ANIMAP	65	1926
ANIMAP	72	10527
ANNA	76	16438
ANNA ΔPAKOΠOYAYOY	74	8915
ANNITZA Λ	65	19758
ANNOYAA	71	9826
ANTAIOS	71	16379
ANTBENTCIOYPI	54	5383
ANTEAIA	77	16356
ANTZAK	76	12498
ANTZALIK ΓKOPY	67	24829
ANTZALIK ΓKPEHC	71	30193
ANTZALIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZALIK SPIPIT	84	36353
ANTZALIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTZALIK XOYPI	85	25300
ANTZELMAP	72	6666
ANTZOYAEITTA	78	24941
ANTIOYH	76	23149
ANTIOPIH	78	10996
ANTIOXIA	72	11931
ANTIAPPOC (δ.)	86	18000
ANTIPOIIC (δ.)	81	30622
ANTPIA	72	19276

δ. Κων/πολη 10/7	
ε. Κόμπε 28/8	
υπό ναυπήγηση	
δ. Παναμά 19/8	
ε. Βρέμη 27/8	
ε. 'Εϊβουσουθ 22/8	
στη Μανίλα 2/8	

ε. 'Αμυόυρο 28/8	
στη Θέοντα 12/8	
ε. 'Αντοφαγκάστα 22/8	
ε. Γκρήν Μπαϊ 19/8	
ε. Βουλώνη 18/8	
πρόξ Ρότερνταμ 28/8	
α. Σάουδα 26/8	
επωλήθη άλλοδαπούς	
ε. Κόμπε 25/8	
αργεί 'Ελευσίνα	
στον Πειραιά 15/8	
στό Μαντάνιλο 25/8	
ε. Ούλου 28/8	
δ. Παναμά 15/8	
α. Σιγκαπούρη 19/8	
πρόξ 'Ιορδανία 28/7	
α. 'Αμβέρσα 8/8	
α. Ντουλού 21/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/8	
α. Νάπολη 23/8	
πρ. «Λιμπεξπέρ»	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 21/8	
α. Θεσσαλονίκη 20/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/8	
πρ. «Λιμπεξπέρ»	
α. Γιοκοχάμα 13/8	
α. Κινούρα 25/8	
α. Σιγκαπούρη 23/8	
α. Βαλένθια 15/8	
α. Τσίμπα 19/8	
δ. Σουέζ 7/8	
α. Λός 'Αντζελες 16/8	
πρόξ Λάγος 30/7	
α. Ρότερνταμ 30/8	
α. Νιούπορτ 21/8	
δ. Γιβραλτάρ 27/8	
α. Φάσισκι 18/8	
ε. Χάμιλτον 22/8	
α. Βομβή 13/8	
α. 'Ιμινγκχαμ 25/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μπριςμπαϊν 17/7	
αργεί 'Αμυόυρο	
α. 'Αμυόυρο 29/8	
α. Νάρβικ 26/8	
πρόξ Κασσιούγκ 18/8	
α. Πόρτγουν 18/8	
α. Νακαουσεκι 11/8	
ε. Τάραντα 20/8	
ε. Τάραντα 7/8	
αργεί Τάραντα	
δ. Ντόβερ 17/8	
α. Μπανγκοκ 10/8	

ε. 'Αγκόνα 25/8	
δ. Π. Σαϊδ 27/8	
αργεί 'Ελευσίνα	
α. 'Αβουμδουθ 31/8	
α. Μιλουόκη 20/8	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Σαβάννα 25/8	
δ. Παναμά 1/8	
α. Θεσσαλονίκη 31/8	
αργεί Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 12/8	
α. Σιγκαπούρη 5/7	
αργεί Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 19/8	
επωλήθη άλλοδαπούς	
αργεί Πόρτμπαου	
δ. Πούντα 'Αρένας 3/8	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/8	
δ. Ντόβερ 8/8	
α. Βανκούβερ 15/7	
ναυπηγ. Σασέμπο	
αργεί Πειραιά	
ε. 'Ινσσίμα 25/8	
ε. Ντάρμπαν 25/8	
α. 'Αλεξάνδρεια 2/8	
α. Τενερίφ 17/8	
ε. Σιγκαπούρη 17/8	
α. Κίγκτον 8/8	
α. Ρότερνταμ 23/8	

ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	ε. Πρόβιντενς 7/8
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412	ε. Καοσιούγκ 21/8
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	α. Π. Σαΐδ 9/8
ΑΠΕΣ	73	16397	ε. Πόρτ Κέλαγκ 19/8
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	α. Σάν Λορέντζο 16/8
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	δ. Π. Σαΐδ 20/8
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ε. Σάντος 18/8
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	ε. Κολόμπο 23/8
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	δ. Γιβραλτάρ 24/8
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Βενετία 16/7
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	α. Πειραιά 23/8
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	α. Πειραιά 20/5
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587	επωλήθη άλλοδοπαούς
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	επωλήθη άλλοδοπαούς
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	επωλήθη άλλοδοπαούς
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	επωλήθη άλλοδοπαούς
ΑΡΕΘΗ	73	13631	α. Π. 'Ελίζαμπεθ 5/8
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239	ε. Λά Γκούετ 13/8
ΑΡΗΣ	71	15119	ε. Πειραιά 22/8
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	ε. 'Εσκραβός 10/8
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Πουλμοντάι 19/8
ΑΡΙΕΣ	60	7839	αργεί 'Ιθάκη
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	αργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	ε. Λισσαβόνα 13/8
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	αργεί 'Ελευσίνα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	ε. Ντάνκαν Μπαϊν 24/8
ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Λάγος 26/7
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	10801	ε. Ν. 'Υόρκη 25/8
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Πειραιά 11/8
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	ε. Καλκούτα 21/8
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	αργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	αργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘΟ	65	11334	αργεί Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Λάς Πάλμας 8/8
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	δ. Θέρωντ 'Αϊλαντ 21/8
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	δ. Γιβραλτάρ 10/8
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Σάντος 30/7
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	στό Ντάρμπαν 26/8
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	προς Μπριουμπαίν 28/6
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Σιγκαπούρη 13/8
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	ε. Σιμίζον 15/8
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Ντάρμπαν 11/8
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	δ. Πόρτ Σαΐδ 23/8
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	δ. Π. Σαΐδ 25/8
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αϊοί
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΚ (μ.)	72	42253	δ. Σουέζ 15/8
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	ε. Πιομπίνιο 26/8
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Ν. Μαγκάλωρ 22/8
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Φορταλέζα 16/8
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	δ. Σουέζ 27/8
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ε. Ντάρμπαν 25/8
ΑΣΤΗΡ	74	13633	α. Λάς Πάλμας 13/8
ΑΣΤΥΝΑΛΣ	75	38611	επωλήθη άλλοδοπαούς
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ.)	70	17485	α. Μιλάδο 12/8
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. 'Υόρκη 17/8
ΑΣΜΑΤΟΣ	71	9466	στη Τσιτακόγκ 12/8
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Τσίμα 12/7
ΑΤΑΛΑΝΤΑ (μ.)	81	14582	σωστό όνομα = 'Ατλάντικα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	δ. 'Επτάνησα 12/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	αργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Θεσσαλονίκη 18/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	δ. Σουέζ 2/8
ΑΤΛΑΣ	77	11804	δ. Π. Σαΐδ 28/8
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	α. Σιγκαπούρη 7/8
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Φρεμάντλ 16/8
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Σάντος 17/8
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Σιγκαπούρη 28/7
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Ρουέν 20/8
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	δ. Γιβραλτάρ 23/8
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	α. Πειραιά 22/7
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	16944	α. Χιούστον 22/7
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Σίριρ 'Αϊλαντ 1/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	στη Καλκούτα
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	ε. Ν. 'Υόρκη 24/8
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	αργεί Τρινκομάλλη
ΒΑΝΤΑ	66	13762	α. Σιγκαπούρη 18/8
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Παρανάγουα 8/8
ΒΑΡΗ	82	22474	στη Βενετία
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700	α. Λάς 'Αντζελες 12/8
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	α. Χονολουλού 23/8
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	ναυπηγ. Καβαχίρι
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/8
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Τολέδο 13/8
ΒΕΝΙ II.	77	16993	α. Μέθουλ 15/8
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Ν. 'Υόρκη 17/8
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	αργεί Πειραιά
ΒΕΡΑ	65	20806	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/8
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	δ. Ντόβερ 28/8
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818	ε. Λά Παλις 18/8
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II.	68	12005	α. Γένοβα 26/8
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΖΕΝΙΘ	71	13017	α. Νταμάμ 27/8
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098	ε. Μονκάντισου + 3/7
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	αργεί Πειραιά
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	αργεί Πειραιά
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602	αργεί Στυλίδα
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	ε. 'Ασάμ 18/8
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	αργεί Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	δ. Κων/πολη 31/7
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	α. Ρουέν 26/8
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	δ. Παναμά 14/8
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	στην 'Ιντσόν 26/8
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	α. Σαγκάη 11/7
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 29/7
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	αργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ε. Φουτζέιρα 22/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	αργεί 'Ελευσίνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στό Ντάρ-εσ-Σαλάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Πειραιά 4/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ε. Π. Μωχ. Μπιν Κασίμ 8/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Χάμπτον 21/8
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Καλκούτα 2258
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Ράτερνταμ 30/7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Χάμπτον 30/7
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	στό Σουέζ 2/7
ΓΙΟΥΝΙ	71	9508	α. Παρανάγουα 11/8
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στην Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. 'Αδελαΐδα 3/8
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	ε. Μπωμόν 5/8
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Φουτζέιρα 8/8
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Παρανάγουα 29/7
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Βοδμή 5/8
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	ε. Πειραιά 24/8
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Μπρίντινι 14/8
ΓΚΑΛΛ	70	15302	α. Τάμπα 2857
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/8
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	αργεί Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Βανκούβερ 15/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	ε. Δακάρ 26/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	δ. Γιβραλτάρ 17/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Χιούστον 21/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	α. Ρίο Γκράντε 1058
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	α. Φλάσσινγκ 22/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Σαβόνα 8/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	επωλήθη
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	ε. 'Αμβέρσα 31/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	α. Παρανάγουα 2/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Παναμά 6/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	επωλήθη
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Γάνδη 26/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ταμπόκο 13/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Καράτσι 16/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Πειραιά 22/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥ	77	14531	ε. Ρίο Γκράντε 11/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531	επωλήθη
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Χιούστον 15/6
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ε. Γκνάνσοκ 22/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Σάν Φρανσίσκο 25/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	στη Μπαγκκόγκ 27/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	προς Μεζικό 25/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	ε. Πόρτο Καμπέλλο 23/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	α. Χιούστον 18/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	α. Χιούστον 21/8
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Σαλβαντόρ 16/8
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	προς Μπαχάμας 14/8
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΟΤΖΕΝΤ	69	22915	αργεί Πειραιά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	αργεί Πειραιά
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α.	71	16306	αργεί Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	αργεί 'Αργουστόλι
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ	81	11503	ύψωση Παναμαϊκή
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485	α. Πειραιά 23/8
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	στην Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	δ. Σουέζ 24/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	δ. Γιβραλτάρ 19/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451	δ. Σουέζ 10/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ	79	19267	α. 'Αμβέρσα 27/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	δ. Γιβραλτάρ 25/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Σάντος 22/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Κουβέιτ 23/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Σιγκαπούρη 18/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Ντουμπάι 28/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451	ε. Πειραιά 9/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Ντάρμπαν 7/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	α. Αύγουστα 18/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	δ. Γιβραλτάρ 27/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Μπαχραϊν 11/8
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Βρέμ 30/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ναυπηγ. Σκαρμαγκά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	ε. Ν. 'Υόρκη 15/8
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ	77	16278	α. Πειραιά 19/8
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/8
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Χόγκ Κόγκ 19/8
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	δ. Σουέζ 19/8
ΔΑΦΝΗ	74	19451	α. Κολόμπο 14/8
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογεικές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. 'Ασάμ 19/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906	στό Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Γάνδη 25/8
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. Δουνκέρκη 21/8
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Ν. 'Υόρκη 24/8
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογεικές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	α. Σιγκαπούρη 18/8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρ. «Norman Meas»
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958	ναυπηγ. Τόκυο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597	ε. Πειραιά 12/7
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΕΜΟΣ	71	9646	αργεί Γαλαξείδι
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498	πρ. «Αίγις Μπράτικ»
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426	στη Μονία 2/8

ΔΙΑΣ...	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ...	76	19166
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ...	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)...	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ...	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)...	54	11313
ΔΩΡΑ...	67	6842
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ...	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ...	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ...	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ...	72	16398

ΕΒΙΑ...	61	10029
ΕΒΜΑΡ...	76	16398
ΕΒΡΟΣ...	62	20372
ΕΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ...	76	18080
ΕΘΝΟΣ...	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)...	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ...	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ...	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ...	69	2985
ΕΚΤΩΡ...	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ...	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ...	70	5538
ΕΛΕΝ...	82	37811
ΕΛΕΝΑ Β...	73	20713
ΕΛΕΝΗ...	75	16421
ΕΛΕΝΗ...	60	1995
ΕΛΕΝΗ II...	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)...	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ...	75	4050
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ.)...	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ...	62	1859
ΕΛΙΖΑ...	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)...	69	1553
ΕΛΙΣΑΒΕΤ...	72	9111
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)...	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ...	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ...	62	6846
ΕΛΛΗ...	76	12315
ΕΛΛΗ...	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ...	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ...		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ...	84	22135

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ...	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ...	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ...	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ...	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ...	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ...	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)...	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)...	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ...	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)...	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ...	63	1554
ΕΛΠΙΔΑ...	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ...	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ...	75	16822
ΕΛΠΙΣ...	71	9885
ΕΛΠΙΣ...	82	35561
ΕΜΕΡΑΛΔ...	85	28000
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)...	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ...	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ...	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ...	85	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ...	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ...	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ...	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ...	70	10006
ΕΠΟΣ...	77	9786
ΕΠΟΣ...	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ...	65	16405
ΕΡΗΙΤΤΑ II (δ.)...	72	126140
ΕΡΜΗΣ...	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ...	66	4508
ΕΣΠΕΡΙΣ...	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ...	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ...	81	3375
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ...	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ...	76	16844
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ...	76	11321
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ...	78	16935
ΕΥΗ Λ...	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ...	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ...	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ...	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ...	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ...	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ...	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II...	60	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ...	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ...	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)...	75	57160

ΖΑΝΕΤ...	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ...	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ...	74	30168
ΖΕΤΤΑ...	71	20516
ΖΗΝΟΒΙΑ...	68	15841
ΖΗΝΩ...	81	23100
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ...	73	11856
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ...	73	11856
ΖΙΝΙ...	76	11348
ΖΥΓΟΣ...	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)...	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ...	77	34035

α. Γαίταρούκ 1/8...		
ε. Ίνταρν 13/8...		
α. Ν. Όρλεάνη 21/8...		
α. Σιγκαπούρη 21/8...		
μεσογειακές μεταφορές...		
ε. Λάρνακα 24/8...		
πρ. «Κόνδωρ»...		
α. Δρέπανον 7/8...		
α. Σιγκαπούρη 20/8...		
α. Αλεξάνδρεια 9/8...		
α. Σιγκαπούρη 14/8...		

άρχει Βασώρα...		
α. Πόρτ Λίνκολν 8/8...		
άρχει Γαλαξειδί...		
δ. Σουέζ 6/8...		
α. Βικτώρια 1/8...		
δ. Σουέζ 28/8...		
α. Μομπάσα 21/8...		
στό Λέγκχορν 27/8...		
στη Σιβταβέτσια...		
α. Φουτζέιρα 13/8...		
άρχει Πειραιά...		
α. Μαπούτο 3/8...		
ε. Σταβάγκερ 25/8...		
α. Πειραιά 20/8...		
ε. Δαμιάττα 18/8...		
άρχει Πειραιά...		
ε. Ν. Όρλεάνη 10/8...		
α. Πειραιά 24/8...		
α. Τακράντι 4/8...		
πρός Γιβραλτάρ 18/7...		
μεσογειακές μεταφορές...		
α. Σουέζ 19/8...		
δ. Π. Σαΐδ 29/8...		
ε. Ρότερνταμ 22/8...		
δ. Σουέζ 16/8...		
στις Μπίτερ Λίμνες...		
άρχει Πειραιά...		
α. Κολόμπο 19/8...		
πρός Άμπιτζάν 15/7...		
α. Γκλάνστοςον 22/8...		
α. Γιοκοχάμα 25/8...		

ε. Μπιλιμπό 10/8...		
α. Αύγουστα 12/8...		
ε. Χιούστον 22/8...		
α. Χάντερστον 19/8...		
α. Χιούστον 16/8...		
α. Ν. Όρλεάνη 1/8...		
α. Σιγκαπούρη 24/8...		
α. Σιγκαπούρη 14/8...		
επιβλήθη διάλυση...		
α. Φιλαδέλφεια 11/8...		
α. Βόλο 5/8...		
άρχει Πειραιά...		
ε. Λισσαβόνα 4/8...		
δ. Σουέζ 17/8...		
α. Σιγκαπούρη 6/8...		
ε. Κουϊγκουαγκντό 6/8...		
α. Πόρτ Έλζαμπεθ 15/8...		
άρχει Πειραιά...		
δ. Γιβραλτάρ 26/8...		
α. Λός Άντζελες 6/7...		
α. Ναγκασάκι 10/8...		
α. Πειραιά 30/7...		
ε. Σιμονσέκι 25/8...		
α. Χιούστον 23/7...		
α. Τζέντα 24/7...		
ε. Κόρπους Κρίστι 14/8...		
άρχει Πειραιά...		
στο Πάτσι (δοθηήκη)...		
α. Σιγκαπούρη 24/8...		
ε. Άμβουργο 29/8...		
ε. Γιβραλτάρ 18/8...		
δ. Ντόβερ 10/8...		
μετ. «Josefa» (μ.)...		
ε. Πειραιά 19/4...		
α. Κέιπ Τάουν 26/8...		
ύψωσε παναμαϊκή...		
ε. Λάγος 2/8...		
άρχει Πειραιά...		
δ. Γιβραλτάρ 23/8...		
δ. Ντόβερ 17/8...		
α. Κουσίρο 9/8...		
μεσογειακές μεταφορές...		
ε. Βενετία 18/8...		
άρχει Στουλίδα...		
άρχει Πειραιά...		
ε. Ίκνιο 19/7...		
δ. Ήπτανσα 5/8...		
α. Τενερίφη 31/7...		

ε. Θεσσαλονίκη 22/8...		
α. Μπρισμπαϊν 26/8...		
α. Κέιπ Τάουν 14/8...		
άρχει Πειραιά...		
ε. Ν. Όρλεάνη 23/8...		
α. Ν. Όρλεάνη 10/8...		
πρ. «Κόρμεν Βίτα»...		
α. Πειραιά 25/8...		
α. Θεσσαλονίκη 22/7...		
α. Κολούμπια 21/8...		
δ. Ντόβερ 13/8...		
ε. Τρομπέτας 24/8...		

ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ...	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ...	67	27018
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ...	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ...	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)...	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ...	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ...	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ...	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)...	69	51732
ΘΑΣΟΣ ΑΪ ΛΑΝΤ...	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ...	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ...	72	22866
ΘΕΙΤΣΑ ΕΙΡΗΝΗ...	67	35
ΘΕΚΟΣ...	78	16685

ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ...	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ...	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ...	65	40473
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)...	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ...	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ...	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ...	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)...	55	8992
ΘΕΤΙΣ...	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ...	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)...	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)...	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)...	75	64739
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ...	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ...	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ...	73	15498
ΙΟΣ...	85	34400
ΙΘΕΙΣ...	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)...	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ...	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ...	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)...	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ...	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν...	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ...	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ...	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Λ...	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ...	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ...	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ...	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β...	73	11349
ΚΑΜΑΤΕΡΗ...	78	14568
ΚΑΠ ΙΤΕΑ...	71	4960
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ...	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ...	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ...	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ...	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)...	78	9918
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ...	80	32600
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ...	73	12059
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ...	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)...	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ...	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ...	58	1763
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ...	82	20781
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ...	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ...	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ...	60	9163
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π...		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)...	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ...		
ΠΑΤΕΡΑΣ...	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ...	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ...	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ...	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ...		
ΡΗΣ...	82	29281
ΚΑΡΙΝΑ...	72	12069
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ...	72	14212
ΚΑΡΟΛΙΝΑ...	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π...	73	13324
ΚΑΡΟΣ...	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ...	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ...	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ...	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ...	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ...	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ...	59	4632
ΚΑΣΤΩΡ...	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ...	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ...	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε...	70	14370
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)...	68	2376
ΚΑΤΙΕ...	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)...	66	38878

ΚΕΪΪΠ ΑΚΡΙΤΑΣ...	73	9219
ΚΕΪΪΠ ΕΒΡΟΣ...	72	3166
ΚΕΪΪΠ ΚΟΡΦΟΥ...	78	9862
ΚΕΪΪΠ ΜΑΛΕΑΣ...	77	9736
ΚΕΪΪΠ ΜΑΤΑΠΑΣ...	77	10460
ΚΕΪΪΠ ΣΟΥΝΙΟΝ...	72	10013
ΚΕΪΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ...	74	8896
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ...	72	12059
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)...	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ...	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)...	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)...	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΑΙΡΗ...	77	17300
ΚΟΜΕΤ...	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ...	71	15547

α. Άμβέρσα 9/8...		
μετ. «Άγκυλη»...		
α. Μπρισμπαϊν 26/8...		
στο Άδεν...		
α. Ναγκόγια 12/8...		
ε. Χιούστον 7/8...		
α. Ρεγιουνιόν 26/8...		
ε. Π. Σαΐδ 29/8...		
α. Φουτζέιρα 23/8...		
δ. Παναμά 27/7...		
δ. Γιβραλτάρ 26/8...		
ε. Πειραιά 13/8...		
α. Κασσιούγκ 27/7...		
ε. Χάμπτον 18/8...		

α. Μομπίλ 18/8...		
άρχει Πειραιά...		
ε. Γιούροπουρ 30/8...		
α. Ταραγκόνα 14/8...		
στο Ν. Μαγκαλόρ 13/8...		
δ. Παναμά 21/8...		
άρχει Πειραιά...		
α. Κορούνα 23/8...		
α. Σιγκαπούρη 19/8...		
α. Φιλαδέλφεια 23/8...		
α. Άλεξάνδρεια 31/7...		
ε. Πειραιά 10/8...		
μεσογειακές μεταφορές...		
α. Χιούστον 31/7...		
δ. Π. Σαΐδ 15/8...		
δ. Γιβραλτάρ 22/7...		
α. Λός Άντζελες 225/8...		
ε. Άλεξάνδρεια 11/8...		
α. Πειραιά 9/5586...		
μετ. «Αρμενιστής» (ε.)...		
δ. Παναμά 23/8...		

α. Άμβέρσα 14/8
α. Ρουέν 28/8
ε. Ν. Όρλεάνη 8/8
πρός Βραζιλία 13/8
άρχει Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 24/7
ε. Πειραιά 14/8
στη Λουάντα
άρχει Πειραιά
α. Κόμπε 22/8
άρχει Χαλκίδα
α. Ρότερνταμ 28/8
ε. Ντουλούβ 16/8
στό Ούμ Κάσο
δ. Γιβραλτάρ 22/8
ε. Ν. Όρλεάνη 21/8
ε. Άκαμα 27/7
άρχει Ρίβερ Φώλ
ε. Πειραιά 8/8
α. Φιλανδελφία 9/8
α. Ντάρμπαν 11/8
άρχει Βομβάη
ε. Χαμπτον 21/8
α. Μπάγια Μπλάνκα 21/8
α. Πόρτ Μωχ. Μπ. Κασίμ
επιωλήθ
α. Ντάς Άιλαντ 22/7

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Λός 'Αντζελες 10/8	ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493	α. Θεσσαλονίκη 21/8
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. Τής 24/8	ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. 'Αλικάντε 2158
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. 'Αμβέρσα 30/8	ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Σονάκος 20/8
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Σιγκαπούρη 8/7	ΜΑΙΝΑΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Αύγουστα 25/8
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Χάμπτον 13/8	ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Τής 20/8
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/8	ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Σιγκαπούρη 5/8
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. 'Αμστερνταμ 25/8	ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	α. Πειραιά 15/8
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	α. 'Οζάκα 11/8	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. 'Αμβούργο 1/8
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Ρας Τανούρα 24/8	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	ε. Σάντος 15/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Χόγκ Κόγκ 26/8	ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Σιγκαπούρη 11/8
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Χόγκ Κόγκ 26/8	ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Πειραιά 19/7
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	α. Πειραιά 11/8	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Χιούστον 17/8
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. Πειραιά 11/8	ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. 'Αμβέρσα 29/8
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	δ. Σουέζ 17/8	ΜΑΝΤΩ V	72	17432	ε. Γιοκοχάμα 20/8
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	α. Τζέντα 10/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. 'Αμστερνταμ 28/8
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	α. Γιοκαίχ 25/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Χάμπτον 17/8
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Πειραιά 6/8	ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	α. Πειραιά 15/8
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	α. Πειραιά 6/8	ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Καζαμπλάνκα 23/8
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	α. Πειραιά 6/8	ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	διαγράφεται
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	8598	α. Πειραιά 6/8	ΜΑΡΚΡΙΘ ΕΜΜ	81	59396	
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	α. Πόρτ 'Αρθουρ 15/8				
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Σ. Ευστάθιος 10/8	ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Χάμπτον 20/8
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	ναυπηγ. Ναγκασάκι	ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800	ε. Μαντράς 25/8
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ε. Λόγος 8/8	ΜΑΡΙ	74	8925	προς Πειραιά 5/7
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ναυπηγ. Σιμονοσέκι	ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569	α. Γενόβα 26/8
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100	ναυπηγ. Ναγκασάκι	ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Πειραιά 1/8
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. 'Ικόνιο 11/8	ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. 'Αντεν 13/7
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Σιγκαπούρη 13/8	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108	ε. Ρίο 'Ανέιρο 22/8
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Νταμάμ 25/8	ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. 'Αμβούργο 29/8
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΤ	86	13100	α. Μαλάνα 22/8	ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	ε. Γκάλβεστον 5/8
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Κόμπε 24/8	ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	δ. Π. Σαίδ 24/8
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	α. Πόρτ ντε Μπούκ 17/8	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	ε. Βόλο 15/8
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Λέγκορν 27/7	ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Σιγκαπούρη 20/8
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000	δ. Ντόβερ 4/8	ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Σαλάβερο 29/7
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Ν. 'Υόρκη 6/8	ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	α. Πειραιά 15/8
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Γιοκοχάμα 26/8	ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	δ. Π. Σαίδ 25/8
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250		ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Κάλουττοποργκ 25/8
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832		ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	πρ. «Port Albany»
				ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	προς Λιβύη 30/7
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ	ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	α. Κολόμπο 24/8
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	α. Τερνέστη 23/8	ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14569	α. Πειραιά 15/8
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Σιγκαπούρη 3/8	ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Ρίο 'Ανέιρο 23/8
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	α. Σιγκαπούρη 3/8	ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	α. Ρας Τανούρα 14/8
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	α. 'Ικόνιο 12/8	ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Λίβερπουλ 27/8
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250	α. Μπουσάν 22/8	ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. 'Αμβούργο 23/8
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Μπουσάν 22/8	ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Πειραιά 15/8
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Μπουσάν 22/8	ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	α. Κων/πολη 23/7
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100	α. Γιοκοχάμα 16/8	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Ντόρμπαν 5/8
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Π. Σαίδ 25/8	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	δ. Κων/πολη 23/7
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Φόξ 26/8	ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Μαχαράιν 9/8
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Κάδιξ 11/8	ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	δ. Καμυάν Μπράκ 1/8
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ	ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ	ΜΑΡΩ Α.	85	25000	α. Ρίτοαρντς Μπαί 10/8
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι	ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Λορέντ 26/8
ΚΡΙΟΣ	59	16875	α. Πειραιά 7/8	ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	προς 'Αβάνο
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Λας Πάμας 11/8				
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Γιβραλτάρ 25/8				
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. Ρίτοαρντς Μπαί 19/8				
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Πειραιά 11/8	ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 22/8
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	α. Πειραιά 11/8	ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	ε. Φουκουγιόμα 24/8
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	α. Πειραιά 11/8	ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	α. Πειραιά 15/8
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. 'Ιμνιόχρη 24/8	ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	α. Πειραιά 15/8
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	δ. Σουέζ 17/8	ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Τής 22/8
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784	α. Σάντος 23/8	ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Αύγουστα 23/7
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	ε. Σιγκαπούρη 25/8	ΜΕΝΤΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	δ. Πόρτ Σαίδ 20/8
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443	ε. Σιγκαπούρη 25/8	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. 'Αμβέρσα 2958
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	ε. Πειραιά 11/8	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Φιλαδέλφεια 30/7
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516	ε. Πειραιά 11/8	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Σάουθ Ράιντιγκ Πόιντ 19/8
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	ε. Πειραιά 11/8	ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Φόξ 15/8
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Πειραιά 11/8	ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991	ε. Μ. Μαγκάνου 19/8
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	ε. Πειραιά 11/8				
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	ε. Σάν 'Αντόνιο 18/8				
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειακές μεταφορές				
				ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 22/8
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'	68	4350	α. 'Ιμπερία 12/8	ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/8
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Πειραιά 15/8
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Ντόβερ 27/8	ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	α. Πειραιά 15/8
ΛΑΚ Π.	68	9118	ε. Παρανάγιο 16/8	ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Πειραιά 15/8
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. 'Ιταζάι 1/7	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Πειραιά 15/8
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Δεμεράρα 18/8
ΛΑΜΥΡΑ	82	36000	α. Ρόττερνταμ 28/8	ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Πειραιά 15/8
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Πόρτο Καμπέλλο 28/7	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	α. Πειραιά 15/8
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	α. Πειραιά 15/8
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	α. Πειραιά 15/8
ΛΕΔΕΑ	63	17879	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Χιούστον 9/8
ΛΕΜΑΝ	66	2953	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Μασσαλία 27/8
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Τζέντα 16/8
ΛΕΩΝ	75	15684	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Πειραιά 15/8
ΛΕΩΝ	72	2311	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Πειραιά 15/8
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	α. Καστέλλον 5/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	α. Πειραιά 15/8
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	δ. Παναμά 17/8
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Πειραιά 15/8
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	α. Πειραιά 11/8				
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	πρ. «Μάουιν Πήλιον»	ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	α. Πειραιά 15/8
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200	ε. Νταλίν 9/8	ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	70	1592	α. Πειραιά 15/8
ΛΙΝΓΕΝΒΕΛΣ	78	12958	ε. Παναμά 22/8	ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Βενετία 21/8
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Γενόβα 2/8	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. 'Αμβούργο 25/8
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/8
ΛΙΦ	68	9650	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	α. Χιούστον 2258
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Σαουθάμπτον 28/8
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Αύγουστα 16/8
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Πειραιά 15/8
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Πειραιά 11/8	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	74	8825	δ. Κων/πολη 4/8
ΛΟΥΣΥ	74	16006	δ. Γιβραλτάρ 27/8	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	72	20715	α. Ντόρμπαν 6/8
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Πασαγιές 30/7	ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	57	3178	α. Πειραιά 14/8
ΛΥΔΙΑ	64	6547	πρ. «Μεσσαρία»	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	78	16726	α. Πειραιά 14/8
ΛΥΔΙΑ II	72	10008	πρ. «Μεσσαρία»	ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	68	36168	α. Ρίτοαρντς Μπαί 17/7
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105	πρ. «Μεσσαρία»	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δ. Σουέζ 24/8
				ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	α. Πειραιά 15/8
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	ε. Ούλου 25/8	ΜΟΥΣΑΧΗ	56	8823	α. Πειραιά 15/8
				ΜΟΥΣΑΧΗ	72	35506	α. Λός 'Αντζελες 24/8

ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΑΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771
ΜΠΛΟΥ Α'ΤΞ (δ.)	61	1389
ΜΠΟΥΓΚΑΒΛΙΑ	72	16704
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ'	69	2979
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΛΙΒ.	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	8825
ΝΑΞΟΣ ΑΪ'ΑΛΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΡΟΠΙΣ (δ.)	81	29970
ΝΕΪ'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ.	71	19700
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝΑ	77	9477
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64831
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΙ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	69	6691
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162

ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994
ΝΙΜΡΟΝ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΟΝΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΟ (δ.)	76	68567
ΝΥΛΑΛ	62	12392
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΥΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ.	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'ΙΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΑΛΑΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠ'Κ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259

ε. Μουπίλι 18/8
 άργει Πειραιά
 ε. Ρουέν 22/8
 δ. Π. Σαΐδ 25/8
 α. Αερασό 13/8
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Ρεσιφί 1/7
 ε. Τάραντα 22/8
 άργει Πειραιά
 δ. Παναμά 19/8
 ε. Τζέντα 1258
 α. Χάμπτον 9/8
 άργει Έλευσίνα
 άργει Πειραιά
 άργει Τζέντα
 άργει Έλευσίνα
 δ. Κυνιόλη 12/8
 προς Ράε Ταουρά 22/7
 α. Ρίο Γκραντέ 2/8
 α. Κουβέρτι 19/8
 α. Τενερί 12/8

ε. Της Μαΐας 28/8
δ. 'Εσκουμίν 8/8
δ. Παναμά 20/8
ε. Ντόρντρεχτ 23/8
ἀρχει Κεντρία
ἀναμένει Σιγκαπούρη
ἀρχει Χαλκίδα
ε. Πόρτο Καμπέλο 31/7
προς 'Ελλάδα 24/7
στο 'Ασάμ 27/7
ἀρχει 'Ελευσία
ε. Κόρπους Κρίστι 17/8
ἀρχει 'Ελευσία
ἀρχει 'Ελευσία
ε. Βομβάη 25/8
α. 'Αμβέρσα 26/8
α. Σάντος 3/8
α. 'Αμβέρσα 22/8
α. Βοστώνη 24/8
δ. Σουέξ 28/8
ε. Πειραιά 19/7
στο 'Ελ Χάλε (ἀποθήκη)
δ. Π. Σάξ 28/8
α. Λούπ Τέρμιναλ 12/8
δ. Γιβραλτάρ 6/8
ε. Γένοβα 24/8
ε. Αλγκεθρας 30/7
ε. Τζεμπέ Ντάνα 27/8
α. Πόρτ Κέλαγκ 25/8
α. Γένοβα 21/8
ε. Χόγκ Κόγκ 20/8
ε. Δουκέρη 9/7
ἀρχει Πειραιά
ἀρχει Πειραιά
μετ. «Trans Maris»
α. Λός Πόλμος 10/8

πρ. «Σκόπελος»
 άρχει Πειραιά
 μετ. «Γκόλντεν Στάρ»
 ε. Δακάρ 10/8
 μετ. «Αίτω Τ.» (ε.)
 α. Ταϊμπα 15/8
 α. Σινγκαπούρη 20/8
 άρχει 'Αλεξάνδρεια
 α. Ρότερνταμ 22/8
 α. Νταμπέρ 22/7
 ε. Γκάλβεστον 4/8
 α. Πόρτ ντε Μπουκ 215/8
 α. Φρήφορτ 23/7
 α. Ν. 'Ορλεάν 11/8
 ε. Π. Χάρκουριτ 16/8
 α. Τέμα 21/8
 ε. Χιούστον 19/8
 άρχει Πειραιά
 α. Πειραιά 15/8
 άρχει Λευκάδας
 α. Ξάν 'Αρσέντζο 20/8
 προς Μπουσί
 ε. Σιράχα 21/8
 δ. Παναμά 20/8
 προς Δ. 'Αφρική
 άρχει Πειραιά
 α. Φιλαδέλφεια 8/8

δ. Γιβραλτάρ 22/8
ναυπηγ. Ούλσάν
ναυπηγ. Ούλσάν
α. Λός Άντζελες 20/8
ναυπηγ. Ούλσάν
ναυπηγ. Ούλσάν
ναυπηγ. Ούλσάν
ναυπηγ. Ούλσάν
ε. Θεσσαλονίκη 25/8
α. Ιταζόι 16/7
στή Φουτζέιρα 26/8
α. Νουέβα Παλμίρα 20/8
α. Λός Παλμας 14/8 *
α. Βοστώνη 15/8 *
α. Σόλλομ Βόε 10/8
α. Γέλα 16/8

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ.	71	17187
ΟΜΠΟ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (μ.)	71	54687
ΟΝΣΙΔΙΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Τ'ΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΥΑ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597

Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	63	18430
ΠΑΛΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	69	9305
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΕΘΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΛΟΥΤΟ	78	8845

ΠΑΩΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΤΩ	68	36385
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	10580
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΟΣ	81	13598
ΠΟΡΟΣ ΑΤ'ΑΛΑΝΤ.	81	10520
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΚΥΤΕΣ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929

ἀργεῖ Πειραιᾶ
ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ε. Σαβῶνα 25/8
μεσογειακὲς μεταφορές
α. Ρίο 1/ανέρι 17/8
πρ. «Ἐλευθερία»
μεταφορὲς Νιγηρίας
στὴ Ρουέν
α. Χιούστον 18/8
ε. Τέμα 14/8
ε. Ἀμβούργο 29/8
μεσογειακὲς μεταφορές
μετ. «Φισκέλα» (κ.)
ε. Μπούλεν Μπαϊ 27/7
στὸ Νατάλ (ἀποθήκη)
πρὸς Μπαντίρμα 21/5
στὸ Λάγος 13/6
ἀργεῖ Γρέϊτ Μπίτερ

ὄργει 'Ελευσινά
 ναυπηγί· Καβοχίρι
 ε. Πειραιά 19/8
 πρ. «Σίλβερ Μπαϊ»
 α. Πόρτ Κέλαγκ 22/7
 δ. 'Επανάθησ 29/7
 δ. Σουζέ 25/8
 ὄργει 'Ελευσινά
 ὄργει Πειραιά
 ε. 'Ακαρπία 29/7
 ὄργει Πειραιά
 α. Βανκούβερ 17/8
 ὄργει Πειραιά
 ἐπιπλήθη αλλοδαπούς
 ἐπιπλήθη αλλοδαπούς
 πρὸς 'Αεξάνδρεια 22/8
 πρὸς Ταρτούς 12/7
 α. Ν. 'Ορλεάνη 24/8
 δ. Σουζέ 20/8
 α. Τζουμά Τέρμιναλ 19/7
 δ. Σουζέ 11/58
 δ. Γιβραλτάρ 24/8
 α. Μπιλλυμπό 25/8
 πρὸς Μίλφορντ Χάβερ 19/8
 ε. Φουτζέιρα 26/8
 δ. Π. Σαΐδ 25/8
 πρὸς 'Ιαπωνία 12/7
 δ. Ντουμπάϊ 3/8
 ὄργει Πειραιά
 ὄργει Πειραιά
 ε. 'Ικόνιο 11/8

ε. Βενετία 17/6
 μεσοσπινιάς μεταφορές
 α. Πόρτ Νουάρο 5/8
 δ. Σουζέ 25/8
 ε. Αλεξάνδρεια 4/8
 μεσοσπινιάς μεταφορές
 άργει Έλευσινα
 ε. Ν. Ορλεάντ 17/8
 α. Χάμπτον 22/8
 άργει Έλευσινα
 ε. Ταϊτούκ 31/7
 α. Όλιμπαν 27/6
 α. Ταχερά 24/8
 δ. Σουζέ 18/8
 ε. Πειραιά 19/8
 ε. Πειραιά 28/6
 ε. Άμβέρσα 30/8
 μεταφορές ζέντας
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 μεταφορές ζέντα
 μεταφορές ζέντας
 α. Γιέμπο 14/8
 α. Γκεράλντον 20/8
 άργει Ρίβερ Φώλ
 α. Μ. Γουστίνκοτερ 21/5
 ε. Πόρτο Δλ Κρού 27/8
 ε. Πειραιά 17/8
 α. Σγκαπατόν 16/8
 δ. Παναμά 24/8
 άργει Γαλαξίδι
 α. Άμβέρσα 29/8
 άργει Λομπιτό
 α. Σγκαπατόν 6/8
 έπωληθή αλλοδαπούς

ἀργεῖ Γαλαξίδι
 ε. Π. Κουτζάλ 26/7
 ε. Τεμα 21/8
 α. Λός Ἀντζελες 31/7
 ε. Γιοχόμα 28/8
 ἀργεῖ Χαλκίδα
 α. Τόουνοβλι 10/8
 α. Τρινκομάλλι 6/7
 α. Ροζάριο 20/8
 ε. Βόλο 7/8
 α. Σάντιν 23/8
 α. Τσάρλεστον 22/8
 α. Ταγκνοούρα 17/8
 α. Βανκούβερ 18/8
 ἐπισκευές Πειραιά
 πρὸς Μπαγκκόκι 16/7
 α. Πόρτ Λιμόν 2/8
 δ. Γιβραλτὸρ 9/8
 ἀπὸ Σουζέ (ἀποθήκη)
 ἀργεῖ Πειραιά
 ἐπαγγιλή ἀλλοδαπούς
 α. Κόρπους Κρίστι 16/8*

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ).	74	124724
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ).	57	12875
ΡΑΪ'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙ ΜΠΑΪ'Υ' 1 (δ).	77	18325
ΡΑΜΠΙ ΜΠΑΪ'Υ' 2 (μ).	79	32023
ΡΑΜΠΙ ΜΠΑΪ'Υ' 3 (δ).	78	69016
ΡΑΜΠΑΛ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14651
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΖΕΤ ΣΚΑ'Υ.	70	15769
ΡΙΚΙ (μ.).	85	25250
ΡΟΔΑΝΘ (μ.).	69	16229
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΠΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ)	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ Π...	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΑΝ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑ'ΓΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'Τ ΜΠΕΣ	76	11886
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥΣ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΟ	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11277
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Τ ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'ΙΚ	53	3899
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
ΣΤΑΝΤΑΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΟΚΡΑΤΗΣ	58	8584

ε. Λα Παλις 28/8 *
 α. Μπ. 'Αίρες 15/8
 ε. Τζουμέρα 24/8
 α. Ροζάριο 16/8
 δ. Π. Σαΐδ 27/8
 α. Σινκαπούρη 23/7
 ύψους Παναγική
 δ. Σουζέ 14/8
 α. Πειραιά 20/8
 α. Γιοχογράμα 23/8
 ε. Πειραιά 25/8
 α. Πειραιά 19/8
 α. Πειραιά 8/8
 ε. Α. Τσάρλες 20/7
 α. Βαλλέτα 24/8
 α. Λέγκορν 7/7
 άρνει Πειραιά
 α. Ν. Ορλεάνη 19/8
 α. Γκρήνοκ 26/8
 άρνει Πειραιά
 α. Μόρρο Ρεντόνο 3/8
 πρ. * Ατλαντίκ Χερίτεϊτζ
 ε. Ναγκόγια 27/8
 δ. Πόρτ Σαΐδ 12/8
 α. Λισαβών 14/8
 ε. Ρότερνταμ 15/8
 άρνει Λουί .

α. Σάν Άντόνιο 15/8 •
μετ. • Γκολάντ Ντιού (κ.)
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Τζέντα 16/8
ύψους παναμαϊκή
άρχει Πειραιά
α. Ναγκόγια 19/8
α. Γιοκοχάμα 14/8
α. Τενερίφ 23/8
ε. Παράντιβ 17/7
α. Πόρτ Χάρκντ 21/6
α. Ντάρμπαν 19/8
ε. Σαντοβαλλ 23/8
επιβλήθη
επιβλήθη Ελληνες
δ. Ντόβερ 12/8
δ. Επίνθουσα 30/7
άρχει Πειραιά
άρχει Λομπιτο
άρχει Πειραιά
α. Ντόντρεχτ 20/8
α. Ίτακουί 21/8
α. Πειραιά 14/8
ε. Μοντεβίδεο 20/8
α. Σ. Βινσεντ 8/8
πρ. • Κεπ breeze
άρχει Πειραιά
πρ. Άβάννα
στό Ντάρμπαν 24/7
ε. Ωκλαντ 28/8
ε. Μουπί 11/8
α. Ρόττερνταμ 29/8
δανει Χολκίδα

α. Ν. 'Ορλεάνη 10/7
α. Ντράς-Σαλάμ 19/8
ε. Τής 28/8
α. Σάντος 20/8
ε. Μπαγκουίλχα 9/8
δ. Ντόβερ 16/8
δ. Σουζ 21/8
ε. Φός 25/8
δ. Γιβραλτάρ 26/8
διήλυση Τσιτακόα
άρχει Πειραιά
α. Μ. Μαγκανάι 9/8
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/8
άρχει Χαλκίδα
ε. Άντοφαγκάστα 4/8
α. Κόρπος Κριστι 26/7
α. Φός 27/7
α. Μπάχα Μπλάνχα 11/8
α. Άννα Μπαί 10/8
ε. Μέθουλ Ρόαντς 13/8
α. Άμστερνταν 27/8
α. Σαντίνα 3/8
α. Ρίο Γκράντε 7/7
πρ. «Γλυφάδα»
δ. Σουζ 8/8
α. Γιούροπουρτ 12/8
πρ. «Florence Virginia»
α. Λός Άντζελες 15/8

άργει Πειραιά
 ε. Σαβόνα 24/8
 ε. Ονοχάμα 27/8
 δ. Θέρνιευ 'Αϊλαντ 7/8
 δ. Π. κέλαγκ 19/8
 άργει Πειραιά
 ε. Πόρτ Χάρκωριτ 4/8
 αναμένει Δασκά
 έπωληθι διδλυση
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 στο Σουζέ
 α. Γουλιμγκτον 19/8
 μεσογειακός μεταφορές
 α. Γιούρπουριτ 26/8
 δ. Γιβραλταρ 2/8
 δ. Κολόμπο 12/6

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	3826
ΤΑΚΤΙΚ (δ)	74	10542
ΤΑΝΙΤ (δ)	75	452
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ	58	423
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	1176
ΤΑΡΕΚ	53	409
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	1540
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	1156
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪ'Ν	73	1942
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	1536
ΤΑΣΙΑ (δ)	69	6398
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ	75	1478
ΤΑΥΡΟΣ (δ)	77	1870
ΤΑΥΡΟΣ	73	1764
ΤΙΕΝ	85	2500
ΤΙΕΝ	86	1456
ΤΖΑΚΥ	84	3520
ΤΖΑΝΙΣ Λ	68	1456
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ	72	908
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	2216
ΤΖΕΪ'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕΪ'ΝΤ Ι	80	9100
ΤΖΕΪ'ΝΤ ΙΙΙ	80	9100
ΤΖΙΝΙ Ι	69	1622
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ	68	1456
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ)	63	9143
ΤΖΩΝ	71	1385
ΤΖΩΝ Κ	78	1536
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Λ	75	14786
ΤΖΩΡΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΓΡΙΣ (μ)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΡΕΪ'ΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΑΛΝΤ	74	13639
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΡ	77	13663
ΤΣΙΛΙΛΥ	73	6860

ΤΥΧΗ.....	70	1088
ΥΒΟΝΝΗ.....	68	1385
ΥΔΡΟΧΟΣΣ.....	75	1916
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167
ΦΑΘΩΝ.....	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382
ΦΑΚΟΝ.....	78	13889
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	116215
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ Ι.....	83	17217
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙΙ.....	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙΙΙ.....	84	19049
ΦΕ'ΥΡΟΥΖ ΙV.....	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΒ.....	76	22297

ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	4	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΞ Α. (δ.).	75	24614
FINTEALTY Α. (δ.).	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΤ'ΑΛΙΑΜΣ.	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΔΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ.	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.).	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ (δ.).	75	76142
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΡΟΣΟ Κ.	70	9069
ΦΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΤΕΙΝΗ Φ.	68	2922

Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629
ΧΕΡΙΤΕΪΤΖ.....	77	39366

στο Γκουγιαγκουίλ (άποθήκη)
 προς Κασοσύνκ
 α. Λά Νουβέλ 14/8
 μεσογειοακές μεταφορές
 στη Σιγκαπούρη
 μεσογειοακές μεταφορές
 ε. Ντάρ-εσ-Σαλάμ 14/8
 α. Σιγκαπούρη 9/8
 α. Ντάρμπαν 15/8
 δ. κων/πολη 10/8
 στο Μπόου
 άργει Πειραιά
 α. Χόβι 25/8
 ε. Θεσσαλονίκη 22/7
 ε. Ν. Ύορκη 19/8
 α. Μπουσάν 18/8
 άργει Πειραιά
 άργει Άστακό
 ε. Αμβούργο 29/8
 προς Άλγερι 15/7
 ε. Σιγκαί 5/8
 α. Ίταζι 16/8
 α. Μπωμιόν 20/8
 άργει Α. Τσάρλς
 υπέστειλε ελληνική
 δ. Σουζ 22/8
 δ. Π. Χάρκωρτ 13/8
 άργει Πειραιά
 προς Ίνδια 22/7
 ε. Βηρυτό 14/8
 άργει Έλεουσία
 άργει Α. Τσάρλς
 α. Ντουάλα 2/8
 άργει Χαλκίδα
 άργει Πειραιά
 προς Άγγλια
 άργει Πειραιά
 στο Γκιζάν (άποθήκη)
 στο Άλγερι
 ε. Πόρτ Στάνβακ 27/8
 α. Καζαμπλάνκα 24/8
 α. Κέιπ Τάουν 13/8
 α. Λός Άντζελες 23/8
 α. Πειραιά 9/7
 α. Βικτώρια 26/7
 ε. Φιλαδέλφεια 23/8
 δ. Σουζ 19/8
 α. Σιγκαπούρη 24/8
 ε. Παναγούσα 17/8
 α. Λόγος 17/7
 άργει Πειραιά

α. Ρουέν 21/8
α. Λός 'Αντζελες 11/8
ε. Λός 'Αντζελες 27/7
α. Θεσσαλονίκη 22/8
άργεια Χαλκίδα
α. Κεϋχάν 27/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Κακούτα 22/8
δ. Παναμά 24/8
α. Ρας Τανούρα 14/8
δ. Ρούτερνταιμ 22/7
ε. Σουζέ 26/8
α. Ρας Τανούρα 25/8
α. Πόρτ Σάϊδ 21/8
δ. 'Επτάνηρα 12/8
α. Κερπέκ 31/7
ε. Τωρβότσιλ 25/8
α. 'Αλεξάνδρεια 9/8
α. Λός 'Αντζελες 22/8

α. Σέλλα Χάβεν 21/8
α. Ν. 'Ορλεάν 10/8
α. 'Αμβέρσα 21/8
προς Πειραιά 4/6
α. Πούντα Κοουσίλο 15/8
δ. Παναμά 13/8
ε. Ν. 'Υόρκη 2/7
δρχει Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 23/8
ε. Πειραιά 4/8
α. Μπιλμπάο 18/8
α. Ν. 'Ορλεάν 27/7
α. Ν. 'Ορλεάν 19/8
πρ. = 'Ορλεάν
α. Βασιλικό 13/8
στών Πειραιά
α. Τζουέμα 21/8
α. Ροαία Μόλε 5/8
στό Χώρ αλ Ζουμπάιρ
α. Ν. 'Υόρκη 14/8
α. Τζουέμα 28/7
α. Σιγκαπούρη 23/8
προς Γιβραλτάρ 8/8
ε. 'Ιταζιά 15/8
παρέμεινε στη δύναμη
ε. 'Αγκαιούτσια 24/7
α. Λος 'Αντζέλες 23/8
δρχει Πειραιά
α. Λάγος 28/7
δρχει Πειραιά
δρχει 'Ελευσίνα
ε. Κολομπία Ρίβερ 25/8
α. Πειραιά 14/8

α. Πράϊα Μόλε 5/8 -
ε. Βενετία 5/8 *

ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. ΙΙ.....	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ.....	70	4145

έπωληθη	
α. Πόρτ Έβεργκλέιντς 15/8	
άρχει Πειραιά	
άρχει Άμβέρσα	
άρχει Πειραιά	
δ. Σουέζ 20/8	
δ. Παναμά 24/7	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	

ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ.....	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.....	57	2361
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.).....	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	73	3717

άρχει Πειραιά *	
α. Σαβάννα 22/8 *	
ε. Πρίνς Ρούπερτ 23/8	
μεσογειακές μεταφορές	
στη Φουτζέιρα 15/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Καζαμπλάνκα 26/7	
ναυπηγ. Ταμάνο	
άρχει Χαλκίδα	



**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) - 270870 - 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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἀμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιὰ εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσό-
τεροι 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
δραχμές 3.000 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

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

Γιὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυ-
δρομικὴ 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 = Όνδουρας
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
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45330
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
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 ΜΑΚΑΡΙΟΣ (π.)	68	25432
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΥΓΓΙΩΝΑΣ (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 ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV(κ.)	66	1716
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪΪΚΟΝ*	71	27958
ΑΪΪΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΪΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051

ΑΪΪΑΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΑΣ (δ.Μ.)	69	93547
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΑΝΤΙΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.π.)	70	54440
ΑΛΕΕ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΥΣΙΑ ΜΠΑΙΗ (μ.)	(3)	10299
ΑΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΦΙΟΙΣ	81	30747
ΑΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΥΝΑ (Όνδ.)	65	14054
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑ (κ.)	72	1598
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826

δ. Π. Σαΐδ 17/8		
πρ. Φορταλέζα 5/7		
δ. Γιβραλτάρ 10/8		
ε. Πειραιά 1/4		
ε. Κοτονού 6/8		
ε. Πειραιά 24/8		
στον Πειραιά 30/8		
α. Ταϊτσούγκ 24/5		
ύψωσε ελληνική		
πρ. Χοντίνια 19/7		
ε. Ακαμπα 29/7		
ε. Μαπούτο 6/8		
δ. Πανομά 2/8		
α. Χιούστον 30/7		
ε. Σάντος 22/8		
ε. Τζέντα 24/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Βομβάρη 7/8		
άργει Ν. Όρλεάνη		
α. Λός Άντζελες 24/8		
α. Σάλλομ Βόρε 29/8		
ε. Πόρτ ω Πρίνς 31/7		
άργει Πειραιά		
δ. Κων/πολη 5/8		
α. Παλάου Μπακόμ 25/8		
α. Ν. Υόρκη 20/8		
α. Άλ Ρουές 25/8		
ε. Μιλφορντ Χάβεν 28/8		
α. Πειραιά 25/8		
ε. Άμβέρσα 29/8		
ε. Άμστερνταμ 2/8		
α. Θεσσαλονίκη 25/8		
ε. Πόρτ Όμπερόκε 21/8		
άργει Πειραιά		
α. Ίνστον 17/5		
ε. Ροζάριο 22/8		
ε. Πειραιά 23/8		

στο Καραΐσι 26/8		
στο Ταμπίκο		
άργει Πειραιά		
έπωλήθη διάλυση		
α. Ν. Όρλεάνη 5/6		
α. Μένα άλ Άχμάντι 20/8		
άργει Ρίβερ Φόλ		
ε. Βρέστη 27/8		
α. Τενερίφη 9/8		
δ. Παναμά 21/8		
δ. Ντόβερ 5/8		
ε. Άντοφαγκάτσι 2258		
ε. Λάγος 26/7		
πρ. Αούνα		
α. Μουτσούρε 8/8		
α. Άνκόνα 6/8		
α. Σάλλομ Βόε 24/8		
πρ. Κούβα 5/7		
ε. Πειραιά 2/8		
μετ. «Ση Χόουπ» (κ.)		
πρ. Άμβέρσα 22/7		
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 21/8		
άργει Πειραιά		
πρ. Ντάρ-ε-Σαλαμ		
πρ. Πειραιά 30/7		
α. Ντάρμπαν 2/8		
α. Σάο Σεμποατίδο 13/8		
α. Λός Πάλας 22/8		
α. Πειραιά 3/9		
α. Μπελαγουάν 15/8		
ε. Π. Καμπέλλο 2/7		
πρ. Τίμπεσι		
ε. Βηρυτό 12/8		
α. Σ. Μάικλς 26/8		
διάλυση Τσιτακόγκ		
πρ. Καραΐσι		
α. Χιούστον 15/8		
ε. Μόντρεα. 12/8		
α. Τενερίφη 12/8		
α. Παρανάγουα 12/8		
ε. Παρανάγουα 30/7		
α. Ν. Πλούμπε 27/8		
ε. Σαγκάη 14/5		
δ. Παναμά 17/8		
ε. Πειραιά 14/8		
α. Λισσαβώνα 19/8		
α. Χάμπτον 1/8		
α. Μόντρεαλ 2/8		
ε. Καβάλλα 10/8		

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΟΔΙΣΤΟΣ (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
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΣΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II(κ)*	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
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΪΑ(π)*	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ)*	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ (π.)	68	14771
ΒΑΣΙΛΙΔΗΣ 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
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
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 (Λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΣ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΣ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764
ΓΚΑΣ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764

δ. Σουέζ 28/8		
πρ. «Alpha III»		
ε. Φός 21/8		
διάλυση Ν. Κορέα		
α. Γκάλβεστον 1/8		
α. Πόρτο Βέομε 19/8		
άργει Πειραιά		
ε. Τζουέμα Τέρμιναλ 24/8		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. Π. Καμπέλλο 1957		
ε. Πειραιά 20/7		
πρ. Μπανκόγκ 1/9		
α. Κων/πολη 30/7		
πρ. Ρουέν 19/8		
άργει Πειραιά		
δ. Γιβραλτάρ 5/8		
α. Μπωμόν 2/7		
ε. Μπ. Άϊρες 20/8		
υπέστειλε ελληνική		
στο Σουέζ 12/4		
πρ. Μογκαντίσου 17/7		
α. Ρίο Γκράντε 16/8		
ε. Κόμπε 28/8		
α. Λός Πάλας 10/8		
ε. Άμβέρσα 30/8		
ε. Μάντρε ντε Ντέους 20/8		
α. Γένοβα 14/8		
α. Μαυρίκιο 19/8		
ε. Βόλο 3/7		
μετ. «Υπαπαντή»		
δ. Σουέζ 22/8		
ε. Καρταγόνα 26/8		
ε. Πειραιά 31/7		
ε. Σάν Βισέντε 18/8		
δ. Κων/πολη 8/7		
α. Ν. Υόρκη 23/8		
άργει Πειραιά		
ε. Φός 24/8		
ε. Θεσσαλονίκη 20/8		
ε. Βομβάρη 13/8		
α. Σ. Μάικλς 23/8		
α. Άλ Ρουές 18/8		
α. Βρέστη 14/8		
α. Π. Νουάρ 24/7		
α. Κόμπε 28/8		
άργει Πειραιά		
δ. Παναμά 15/8		
ε. Καλκούτα 20/8		
α. Μπωμόν 18/8		
ε. Άσστον 21/7		
α. Ν. Όρλεάνη 18/8		
άργει Πειραιά		
πρ. Μουκάλλα 17/6		

α. Λάνσεστον 11/8	
α. Γιβραλτάρ 6/8	
α. Θεοντα 24/7	
άργει Πειραιά	
α. Ρόττερνταμ 23/8	
α. Σιγκαπούρη 20/8	
έπωλήθη διάλυση	
ε. Πειραιά 24/4	
πρός Γκάλβεστον 31/7	
α. Τζέμπελ Άλι 24/8	
α. Φός 14/8	
α. Πόρτ Σαΐδ 27/8	
α. Ν. Όρλεάνη 2/7	
ε. Μέροσε Μπάρ 29/8	
πρός Σαγκάη 24/7	
α. Δουνκέρκη 1/8	
στη Σύρο 21/8	
ε. Μπουενόβεντούρα 21/7	
στη Μομπάσα (άποθήκη)	
δ. Γιβραλτάρ 11/8	
α. Χόβις 6/8	
ε. Π. Μαντριν 9/8	
α. Όζακα 27/8	
ε. Πειραιά 15/7	
α. Ήλιτ 12/8	
α. Ν. Όρλεάνη 21/7	
δ. Γιβραλτάρ 8/8	
α. Αυγούστα 13/8	
πρός Κοναρού	
δ. Σουέζ 9/8	
πρός Παραμαρίμπο 1/8	
ε. Καϊτζακούλκ 17/8	
α. Κορούνα 29/8	

ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Σουέζ 29/8
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598	ε. Σουέζ 27/8
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Νάπολη 26/8
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Κορούνα 22/8
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	α. Φουτζέιρα 8/8
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Φουτζέιρα 20/8
ΓΚΑΛΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222	α. Φόουε 21/8
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	δ. Κων/πολη 13/8
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Μένα-αλ-Άχμαντί 17/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	ε. Φάσσαγκ 19/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	α. Παναμά 18/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 6/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	α. Μπ. 'Αίρες 17/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	α. Βαρκελώνη 30/7
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	ε. Πειραιά 9/8
ΓΛΑΖΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915	ε. Σιγκαπούρη 28/5
ΓΟΥΑ'ΙΖ (δ.κ.)	71	17355	στο Ντουμπάι 12/7
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Χιούστον 15/8
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	ε. Παλμοναίτι 21/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Τζούρτζαου 20/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Παλάου Μπακόμ 28/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Σακάι 4/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	διάλυση Ταϊβάν
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	α. Λός Πάλμας 20/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347	ε. Άμβούργου 28/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	δ. Σουέζ 4/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	ε. Τεργέστη 20/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)	70	56799	δ. Σουέζ 17/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	δ. Σουέζ 17/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	δ. Ντόβερ 16/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	ε. Σιγκαπούρη 25/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Φατέχ Τέρμιναλ 20/8
ΓΟΥΟΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Γένοβα 14/7
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Χαλκίδα 8/9/85
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Σαλβαδόρ 18/8
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	δ. Γιβραλτάρ 15/8
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562	α. Λός 'Αντζελες 1/8
ΔΑΜΩΝ	74	20712	α. Σιγκαπούρη 20/8
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	ε. Πειραιά 14/8
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	70	3206	πρ. «Φρήντομ Ι»
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	δ. Μπραναμπίτελ 7/8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784	α. Ρίο 'Ιανέιρο 20/8
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Σιγκαπούρη 6/8
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (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 Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΩ (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
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (κ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (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 (λ.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	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.κ.)	64	31097
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 ΙΙ (κ.)	70	1467

ε. Ντόρμπαν 13/8	
ε. Τσιτακόγκ 26/8	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 5/8	
α. Μπωμόντ 1257	
α. Σιγκαπούρη 17/8	
δ. Π. Σαΐδ 29/8	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/8	
δ. Μόλτα 2/8	
ε. Χάμπτον 20/8	
α. Σάλλουμ Βόε 24/8	
δ. Π. Σαΐδ 21/8	
α. Φιλαδέλφεια 20/8	
α. Σάλλουμ Βόε 16/8	
α. Σ. Τζών 21/8	
α. Ραβέννα 25/8	
α. Λότα 19/7	
δ. Σουέζ 29/8	
ε. Χορμούζ 1/8	
α. Μόντρεαλ 25/8	
ε. Λάρνακα 27/8	
δ. Παναμά 9/8	
πρ. Κωνσταντίνου 20/7	
α. Κάρατι 23/8	
α. Νόρνερχαμ 9/8	
δ. Σουέζ 19/8	
ε. Γκουαγιακούιλ 18/8	
α. Ντόρμπαν 21/8	
ε. Ντουόλα 2/8	
α. Κόμπε 27/8	
δ. Παναμά 18/8	
ε. Παρανάγουα 14/8	
α. Ντόρμπαν 31/7	
ε. 'Αμβέρσα 22/8	
α. Βαλπαράισο 12/8	
α. Σάρροχ 13/8	
α. Κέιπ Τάουν 12/8	

δ. Κων/πολη 7/8	
ε. Τζέντα 4/5	
στη Σαφάγκα (άποθήκη)	
α. Όμοσάγ 2/8	
δ. 'Επτάνησα 6/8	
δ. Π. Σαΐδ 16/8	
ε. Νητρώι 25/8	
α. 'Ιμνιγκχαμ 8/8	
α. Θεσσαλονίκη 12/8	
στο 'Ασσάμ 24/8	
α. Σουέζ 28/8	
στη Βασώρα	
στο Λαράκ 15/8	
α. Π. Σαΐδ 28/8	
α. Χιούστον 25/7	
ε. Χιούστον 25/7	
ε. Χιούστον 25/7	
α. Μπ. 'Αίρες 26/7	
ε. Χάμπτον 19/8	
α. Λός Πάλμας 24/7	
α. Ν. 'Υόρκη 22/8	
ε. Ρούντορν 28/8	

ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	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 ΙΙ (λ.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (δ.κ.)	68	14948
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579
ΚΑΠΑ (κ.)	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	11716
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙ (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800

ΚΑΡΛΟΒΑ (Μπχ.)	75	29314
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	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
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (Μ.)	58	3831
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995
ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.)	81	1213
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΖΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
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.κ.)	75	115042
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700
ΛΕΡΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ (κ.)	67	14720
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΝΤΑ	71	17878
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523
ΜΑΚΡΗΘΕΡ	69	8064
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΝΙΕ ΙΙ (κ.)	68	25120
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ	80	16650
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101

ε. Χάβρη 24/8	
πρ. «Prima Jemina»	
στο Σάλλουμ Βόε 14/8	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
μετ. «Regulus Star»	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Λός 'Αντζελες 21/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μπ. 'Αίρες 22/7	

ε. Γάνδη 27/4	
α. Σιγκαπούρη 23/8	
αργεί 'Αμστερνταμ	
α. Π. Καμπέλλο 28/7	
ε. Χορμούζ 1/8	
α. Σάο Σεμπασιάνο 7/8	
δ. Πούντα 'Αρένας 16/7	
ε. Χάμπτον 24/8	
δ. Ντόβερ 8/8	
ε. Βερκρούζ 3/8	
ε. Μαπούτο 1/8	
α. Κπέμε 1258	
α. Μόντρεαλ 23/8	
α. Χάιφα 25/8	
ε. 'Ικόνιο 8/8	
α. Βανκούβερ 23/8	
στη Μπάνια	
αργεί Μοντεβιδέο	
α. Δεμεράρα 11/8	
α. Μπαχραϊν 14/8	

α. 'Ααλμποργκ 26/8	
δ. Ντόβερ 1/8	
α. Γάνδη 6/8	
δ. Κων/πολη 5/8	
δ. Γιβραλτάρ 21/7	
αργεί Σαουδική 'Αραβία	
αργεί Ρίβερ Φώλ	
ε. Μπαγκκόκ 10/8	
δ. Παναμά 24/7	
α. Γκίλογκ 28/8	
ε. Ντόρμπαν 26/8	
δ. Ντόβερ 1/8	
αργεί Πειραιά	
δ. Μπραναμπίτελ 6/8	
δ. Σουέζ 6/8	
διάλυση γκατονάν	
πρ. «Norse Carrier»	
δ. Ντόβερ 2/8	
αγορά από 'Ισπανούς	
α. Φουτζέιρα 21/8	
πρ. Φουτζέιρα 17/7	
α. Φαλκονάρα 23/8	
στο Σίρρι (άποθήκη)	

δ. Πόρτ Σαΐδ 28/8	
α. Παρανάγουα 14/8	
ἀργεί Πειραιά	
α. Παλάου Σαμπού 14/8	
α. Βανγκαρέϊ 26/8	
ε. Μπλάφ 26/8	
δ. Γιβραλτάρ 26/8	
ε. Σουέμπα 23/8	
α. ρίο 'Ιανείρο 23/8	
α. Πειραιά 13/8	
στο Χάμπτον 6/8	
μετ. «Ντίνος» (μ.)	

ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034	πρός Ούντεβάλλα 13/8
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 9/8
ΜΑΡΕ 1 (π.)	64	7995	α. Ντάρμπαν 20/8
ΜΑΡΙΑ (Φ.Α.)	77	20502	α. Γάνδη 25/8
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. 'Επτάνησα 24/8
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. Λιβερούλ 31/8
ΜΑΡΙΒΚ (κ.)	76	17324	α. Σιγκαπούρη 19/8
ΜΑΡΙΚΑ (Ο.ν.δ.)	65	1224	ε. Θεσσαλονίκη 24/8
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Άννα Μπαϊν 19/8
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	μετ. «Rigeon» (κ.)
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. Σουέζ 14/8
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	α. Τζέμπελ Ντάνα 15/8
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687	ε. Μπ. 'Αίρες 15/8
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Σαβόνα 27/8
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	δ. Παναμά 2/8
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	πρός 'Ινδία
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	δ. Σουέζ 20/8
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	α. Λός Πάλαμας 24/7
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	α. Τζέντα 25/7
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	α. Πόρτ ντε Μπούκ 17/8
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	πρός ΗΠΑ
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φ.Α.)	67	21141	στή Μανίλα 1/8
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	α. Γιβραλτάρ 17/8
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638	άρχει Πειραιά
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	δ. Ντόβερ 22/8
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/7
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στό Μπόνυ (άποθήκη)
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ (π.)	75	3522	υπέστειλε λιβερτιανή
ΜΕΣΙΣ	69	9650	άρχει Πειραιά
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	άρχει Πειραιά
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Σάουθεντ 'Ανκοράτζ 28/8
ΜΙΛΕΝΑΚΙ (Μ.)	70	15345	πρ. «Αγ. Νικόλαος III»
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	δ. Παναμά 20/8
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/8
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Τσαγκουαράμας 20/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/8
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	α. Χάμπτον 14/8
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	δ. Παναμά 12/8
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	ε. Κόρπους Κρίστι 17/8
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/8
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	δ. Παναμά 2158
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/7
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	ε. Θεσσαλονίκη 24/7
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	α. Δεμερράρα 14/8
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	άρχει Ν. 'Ορλεάνη

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/8
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050	πρός Πόρτο Βέσμε 8/8
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	πρός 'Αλγερία 17/7
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	ε. Μομπίλ 1058
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038	α. Ντάρμπαν 23/8
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	α. Λομέ 5/8
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706	διάλυση 'Ινδία
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	άρχει Πειραιά
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397	στό Λάγος 11/8
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292	πρός Σουέζ 29/7
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	ε. Τόμπα 6/8
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	άρχει 'Αστακό
ΜΠΕΛΙΦ (π.)	71	9361	ε. Θεσσαλονίκη 31/7
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	ε. Βενετία 25/8
ΜΠΙΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	δ. Γιβραλτάρ 13/8
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Πειραιά 18/8
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Α.β.)	73	31861	πρός Μανίλα
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603	α. Ντάρμπαν 20/8
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324	δ. Γιβραλτάρ 2/8
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036	ε. Μομπάσα 6/8
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Ρός Τανούρα 20/8
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στό Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. 'Αμβέρσα 29/8
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225	α. Μπουένος 'Αίρες 24/7
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	δ. Γιβραλτάρ 19/8
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651	α. Σιγκαπούρη 11/8
ΜΥΡΙΝΑ (Α.β.)	82	32506	α. Γιοκοχάμα 27/8
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Βερμούδα 19/8
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340	μεταφορές Περισκοί

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	ε. Γιοκοχάμα 28/8
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	πρός Γιβραλτάρ
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	α. Σαβόνα 23/8
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069	πρός Τσιτάκονκ
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	ε. Βανκούβερ 19/8
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές 'Ερυθράς
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	α. Καρταγένα 20/8
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897	δ. Σουέζ 15/8
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	πρός Σουέζ 18/7
ΝΗΡΕΥΣ (Α.β.)	66	15625	δ. Π. Σαΐδ 31/7
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207	άρχει Δουκέρκη
ΝΗΣΟΥ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	άρχει Τουλών
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	άρχει Δουκέρκη
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	άρχει Δουκέρκη
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	πρός 'Ινδία 12/7
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Πειραιά 9/9
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982	α. Κολούμπια 13/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ	74	34103	ε. Πειραιά 25/8
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. ΙΙ (κ.)	6	1473	ε. Πειραιά 25/8
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	πρ. «Τούξπαν»
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998	άρχει 'Αμβούργο
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	πρός 'Αρούμπα 3/8
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	άρχει Χαλκίδα

ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	ε. 'Ακαμα 6/8
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥΝ (κ.)	71	8516	πρός Κονακρύ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844	πρ. «Ντόλλυ II»
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063	άρχει Πειραιά
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	δ. Π. Σαΐδ 18/8
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	α. Γδύνια 27/8
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	πρ. «Βασίλης»
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	ε. Γκάνδη 26/8
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στό Παλάου Σαμπού
ΝΤΟΝ Γ'ΝΥΛΑ	70	17355	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 15/8
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.Ι.)	73	17355	α. Παράναγος 19/8
ΝΤΟΡΑ	76	16369	πρός Μπ. 'Αμιάς 24/7
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	ε. Νάντη 27/8
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424	πρός Χώρ Φακάν 12/8
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	α. Σιγκαπούρη 20/8
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	α. Τής 28/8
ΟΒΟΥΥΕΥΣ (π.)	64	19140	δ. Σουέζ 23/8
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120	άρχει 'Αστακό
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	ε. Κοντοού 21/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	α. Πειραιά 1/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Κεϊπτάουν 15/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879	δ. Γιβραλτάρ 24/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	δ. Σουέζ 26/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 6/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Ντόλλυ 12/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	α. Σιγκαπούρη 19/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559	α. Κόρπους Κρίστι 17/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Φώλεϋ 29/8
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρχει Πειραιά
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	ε. Σουντάσσορα 22/8
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ VI (π.)	75	8196	άρχει Πειραιά
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 19/8
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Άννα Μπαϊν 4/8
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φ.Α.)	76	11477	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/7
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	α. Λός Πάλαμας 6/8
ΟΞΕΑΝ Ι ΟΧΤ'ΝΕΡ (κ.)	75	59639	δ. Σουέζ 26/8
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494	α. 'Αμβέρσα 30/8
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	ε. 'Ασταπούλα 17/8
ΟΞΤΡΙΑ	77	36247	α. 'Αμβούργο 23/8
ΟΥΑ'Ι'Η ΡΟΥΖ	84	13852	α. Καγκοσίμα 27/7
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689	α. Τζέντα 14/8
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259	α. 'Αμστερνταμ 21/8
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/8

ΠΑ'Ι'ΗΝΗΡ (π.)	74	9712	πρός Κούβα
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (βρ.)	67	19541	ε. Σουέζ 24/8
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (βρ.)	66	22617	ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/6
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182	δ. Κων/πολη 9/8
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Μιζουσίμα 24/7
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792	α. Μάντρε ντε Ντέους 13/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416	δ. Σουέζ 23/8
ΠΑΝΑΠΡΟΫΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρός 'Ιμπίτομπα 26/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	δ. Π. Σαΐδ 8/8
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Κολούμπια 13/8
ΠΑΡΙΖΑ (Μ.)	68	8887	επιβλήθη διάλυση
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Α.β.)	70	11489	α. Χόγκ Κόγκ 18/8
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	ε. Βανκούβερ 25/8
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	ε. Λισσαβόνα 2158
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100	α. Γκλάνστοςον 22/8
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Ν. 'Υόρκη 4/8
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	πρός Σεραράγκ 16/7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	α. Ντουλούβ 19/8
ΠΑΥΛΟΣ XII (ψ.)	69	1999	άρχει Πειραιά
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	πρός 'Ινδονησία
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636	α. Σιγκαπούρη 9/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αϊγιούπο
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	δ. Σουέζ 8/8
ΠΕΛΩΨ	76	9872	πρός Χαλκίδα 23/8
ΠΕΝΤΕΛΟΝ (Α.β.)	72	57802	δ. Σουέζ 27/8
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	α. Φός 26/8
ΠΕΡΣΕΥΣ (Α.β.)	66	15668	α. Φλόσσινγκ 25/7
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	δ. Ντόβερ 28/8
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ ΒΡ. (κ.)	65	13408	ε. Λάρνακα 23/8
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876	πρός Περισκοί 29/7
ΠΗΓΗ ΦΟΣ (φ.)	72	16205	πρός 'Ιρβν 26/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.β.)	69	10839	α. Χόγκ Κόγκ 15/8
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269	ε. Βαλτιμόρη 17/8
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	ε. Φιλαδέλφεια 19/8
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376	στή Βομβάρη 24/8
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Σουθάμπτον 20/8
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102	α. Βόλο 15/7
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162	δ. Π. Σαΐδ 26/8
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102	α. Ρότερνταμ 31/8
ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στό Μπαχραϊν 9/8
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	πρός Αϊγιούπο 31/7
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	πρός Τακούλα 17/7
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095	πρός Σφός 12/7

ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Κολούμπια 2/8
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ (π.)	73	59193	πρός Τουμπάρδο 14/6
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	ε. Λισσαβόνα 21/8
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	α. Λούρι 8/8
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	πρός Ροστόκ 3/8
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	α. Λομέ 17/8
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	α. Σιγκαπούρη 31/7
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	δ. Σουέζ 28/8
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966	διάλυση Πακιστάν
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	δ. Σουέζ 14/8
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	πρός Τουμπότε 17/7
ΠΡΟΤΑΓ ΗΜΕΡΗ ΟΧΟΧΟΧ	74	16126	ε. Ταμπόκο 10/8
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	δ. Γιβραλτάρ 23/7

ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	75	16191
ΡΕ'Ι ΖΩΜΠΙΑ (κ.)	67	11407
ΡΕ'Ι ΝΦΡΟΣΤ (η) *	60	4820
ΡΕΞΙΦ (δ π.)	73	30067
ΡΗΝΗ (η π.)	63	15929
ΡΗΝΙΚ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (η.)	65	8005
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΥ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ κ.)	67	37625
ΡΟΥΥ ΣΤΟΥΥΝ (η.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝ II (η *)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.).	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.).	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.).	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.).	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ (π.).	68	15474
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.).	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΝΘ (κ.).	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.).	65	1599
ΣΑΝ ΙΙ (π.).	75	1452
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΘ (κ.).	65	18375
ΣΑΝ ΜΑΤΙ'ΚΑ ΜΠΑΙΝ (π.).	73	10630
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.).	66	3314
ΣΑΝ ΜΠΗΜ (κ.).	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.).	61	12001
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ ΑΛΦΑ (π.).	69	4661
ΣΑΝ ΡΑΙ'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.).	67	3861
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.).	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.).	68	10185
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.).	67	6098
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.).	85	28659
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.).	67	34084
ΣΑΟΥΘ ΣΗΗ (κ.).	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φ.Ι.Λ.).	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.).	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.).	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.).	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.).	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.).	64	5807
ΣΕΜΙΠ(π.)	76	12443
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.).	76	19016
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).	64	4975
ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.).	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.).	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.).	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Α.Ι.Β.).	69	43456
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.).	63	5289
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.).	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι ΒΡΥ (δ.κ.).	73	7795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.).	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	70	12142
ΣΗ ΡΟΥΟΥΣ (κ.).	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.).	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.).	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.).	71	14130
ΣΗΓΟΥ'ΥΝΤ (Μ.).	68	34640
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φ.Ι.Λ.).	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).	73	16095
ΣΗΚΟΥ'Υ'Ν (κ.).	67	31578
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.).	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.).	67	28528
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.).	74	18963
ΣΗΜΑΝ (κ.).	71	5881
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.).	80	32995
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).	74	33073
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.).	71	11005
ΣΗΡΕ'Ι ΝΤΣΕΡ (κ.).	79	19061
ΣΗΦΑ'Ι ΤΕΡ (Μ.).	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Ι.).	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΟΡΕΤ (κ.).	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).	73	14353
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.).	80	9015

ΣΥΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.).....	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7590
ΣΙΛΒΕΡ ΣΗ (κ.)	71	9984
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑΎΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650

α. Βρέμη 20/8
 άργει Άστακό
 προς Φαλλαντες 7/8
 προς Γιβραλτάρ 23/8
 διάλυση Ίνδια
 ε. Λάγος 26/7
 άργει Πειραιά
 α. Τσαρλοτάουν 17/8
 α. Τάπη 31/7
 α. Λός Πάλας 24/6
 μετ. «Neptunia» (Όνδ.)
 α. Ροζάριο 13/8
 ε. Πειραιά 14/5
 ε. Τερνέστη 4/8
 ε. Σάντος 23/8
 α. Άυστεροντά 23/8

στη Τζέντα (ἀποθήκη)
ε. Ντώρμαν 16/8
α. Μπ. "Αἶρες 11/8
α. Μπρανσμπάτελ 9/8
δ. Ντόβερ 30/7
α. Ν. "Υόρκη 19/8
α. Πειραιά 14/8
ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 20/8
πρὸς "Αλγερία 15/7
α. Χουέλβα 14/8
ε. Πειραιά 11/8
πρ. = "Εκτωρ=
δ. Π. Σαΐδ 13/8
α. Κοτονού 25/7
μεσογειακὲς μεταφορὲς
ε. Πόρτο Καμπέλλο 29/7
ε. Τσιτακόγκ 25/8
σὲ Ρίο Χάινα 19/7
ἀργεὶ Πειραιά
ε. "Αντροσάν 26/8
σὲ Μπ. "Αἶρες 18/8
ε. Μπ. "Αἶρες 11/8
α. Βάστο 2/8
δ. Σουζέ 11/8
ε. Γενοβα 22/8
πρὸς Κούβα 25/6
α. Βενετία 12/8
δ. Π. Σαΐδ 21/8
σὲ Πόρτο "Αρθρουρ
α. Λαμπούαν 10/8
ε. Πόρτο "Αρθου 7/8
α. Μανφρεντόνια 14/8
α. Πειραιά 12/9
ε. "Αμστερνταμ 20/8
α. Παλέρμιο 12/8
δ. Σουζέ 14/8
ε. Σγκαπούρη 17/8
α. Ν. "Ορλεάνη 23/8
α. Γιβραλτάρ 16/8
μεσογειακὲς μεταφορὲς
α. Βοστώνη 18/8
α. Ν. "Υόρκη 12/8
α. Τενερίφη 13/8
πρὸς "Αβάνα
ε. Παρανάγουα 10/8
σὲ Λόγος
πρ. = "Νορτ Παιντ=
πρὸς "Αβάνα 26/6
ε. Τζέντα 8/8
διάλυση Γκουλμ
ε. Νέσλουν 21/8
δ. Παναμά 27/7
διάλυση Κίνα
ε. Πρόβιντενς 4/8
ε. Τζέντα 10/8
α. Μπριντὼ 19/8
ε. Πειραιά 3/8
α. Αὐγούστα 6/8
δ. Γιβραλτάρ 24/8
ε. Σγκαπούρη 19/8
α. Βενετία 18/8
α. Σάντος 23/8
σὲ Μανίλα 1/8
ε. Βομβάη 14/4
ε. Ν. "Υόρκη 22/8
ἀργεὶ Πειραιά
α. Κουβέιτ 2/8
ε. Πειραιά 5/4

ε. Ρίο Γκράντε 12/5
α. Σιγκαπούρη 3/8
α. Χιουσόν 17/8
δ. Παναμά 21/8
ε. Λά Γκουέρα 2/8
ε. Τζέντα 14/8
πρ. «Lamborn»
α. Χόμπτον 15/8
στό Μπαντάρ Χομεϊνί
α. Νταμάμ 26/8
α. Τζέντα 9/8
α. Τσάρλεστον 23/8
δ. Σουζέ 15/8
α. Ρίο Γκράντε 10/8
δργεϊ Πειραιά

ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.).
 ΣΠΗΡΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.).
 ΣΠΗΛΙΑΔΑ
 ΣΠΕΛΤΟΣ (δ.κ.).
 ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.).
 ΣΤΑΜΟΣ
 ΣΤΑΡ (κ.).
 ΣΤΑΡΑΑΐΤ (κ.).
 ΣΤΑΥΡ (π.).
 ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.).
 ΣΤΕΛΛΑ Α (κ.).
 ΣΤΙΛΙΟΝ (δ.π.).
 ΣΤΟΡΜ ΟΥΑΝ (Μ.).
 ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ
 ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.).
 ΣΤΡΕΞΑ (δ.).
 ΣΦΙΝΕ (κ.).
 ΣΩΤΗΡΑΣ (π.).
 ΣΩΤΗΡΗΣ (π.).
 ΤΑΕΣΧΟΡΝ
 ΤΑΛΙΣΜΑΝ
 ΤΕΛΑΜΩΝ*
 ΤΕΑΣΙΤΥ (κ.).
 ΤΖΕΐΝΤ (κ.).
 ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.).
 ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.).
 ΤΖΙΟΒΙ (π.).
 ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.).
 ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ
 ΤΖΩΝΗ (π.).
 ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ
 ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μολ.).
 ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.).
 ΤΙΤΙΣΗ (κ.).
 ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.).
 ΤΡΑΐΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟ
 ΤΡΑΐΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ
 ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.).
 ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ
 ΤΡΕΐΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤ
 ΤΡΕΐΝΤ ΓΟΥΐΝΤΣ (π.).
 ΤΡΕΐΝΤ ΜΑΠΝΕΡ
 ΤΡΙΑΝΑ I (κ.).
 ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.).
 ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.).
 ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (Μ.).
 ΤΡΟΎ ΤΕΝΜΠΕΛΑΣ (κ.).
 ΤΣΑΜΠΙΟΝ
 ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.).
 ΤΥΧΗ(π.).
 ΥΜΗΤΟΣ (λιβ.).
 ΥΠΑΛΑΝΤΗ (π.).

ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤΣ
ΦΑΙΔΡΑ (κ.).
FAMILY K. (π.).
ΦΑΣΣΑ (δ.).
ΦΕ'ΙΘ
ΦΕΞΕΝΤ (κ.).
ΦΗΡΑΕΣΣ (κ.).
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.
ΦΙΛΙΠΠΙΔΑ (Φ.).
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.).
ΦΙΛΘΕΝ (δ. x. γ.).
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.).
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.).
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.).
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.).
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.).
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.).
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.).
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.).
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.).
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μηχ.).
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.).
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΤΣΜΑΝ.
ΦΟΡΤ (κ.).
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.).
ΦΡΑΤΣΕΚΑ (π.).
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.).
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π)*.
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.).
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.).
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΑΒΙΑ (κ.).
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.).
ΧΑΒΕΝ (δ.).
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.).
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.).
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.).
ΧΟΜΠΙΤ (μ.).
ΧΟΥΟΥΠ II (π.).
ΧΟΥΡΟΥΣ (μ.).
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.).
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΠ.
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΠ.
ΨΑΘΙ (κ.).
ΟΚΕΑΝΙΣ (κ.).

67	13540
77	12561
78	12518
63	31290*
66	1404
85	34000
61	1586
77	22893
69	9946
80	32000
50	1518
68	103176
65	1409
76	31725
65	1911
75	111171
69	9822
74	11452
70	5480
70	18736
72	13631
78	11781
59	5510
56	6500
78	16329
66	18781
75	3531
70	9954
68	10618
65	17110
83	21000
58	6492
72	8987
70	9025
73	8848
84	17210
84	17200
67	29073
71	20670
76	18953
74	8915
76	18953
56	3901
70	1597
74	11644
69	1931
74	11644
70	52765
71	12384
73	6415
69	9078
71	4635

74	8915
71	1571
70	9194
74	67.202
70	15216
69	8767
71	22523
73	18583
74	8869
54	1598
67	54322
71	9306
67	15621
70	14786
74	20513
66	13870
70	37310
78	6585
68	13580
74	20513
70	16973
85	38629
74	65244
69	15808
72	10219
72	15275
63	10736
71	10586
69	8065
68	9339
61	1652
75	8413
68	5537
68	5519
68	5527
74	8279
75	44699
74	48928
73	109700
72	9343
64	1148
73	9369
70	12363
78	15981
71	15922
64	15404
82	1039
71	1532
79	12598
54	1596
68	9930

άργει Πειραιά
 δ. Έπτανσηρα /8
 α. Σάντος 6/8
 α. Φουτζέιρα 4/8
 α. Θεσσαλονίκη 23/7
 προς Μπ. Άιρες 5/8
 α. Ροζάριο 20/8
 ε. Πειραιά 19/7
 ε. Σάο Φρανσίσκο 13/8
 ε. Μπαγκόκ 15/8
 δ. Κων/πολη 2/7
 άργει Πειραιά
 α. Φουτζέιρα 22/8
 πρ. «Αριστοτέλης»
 προς Ματόνδης
 προς Καζαμπλάνκα 1/7
 προς Ίαπωνια 19/7
 α. Ροζάριο 1/8
 ε. Χαλδία 15/7
 α. Θεσσαλονίκη 14/8
 α. Φρήτσουν 14/8
 α. Ντόρμπαν 19/8
 άργει Άστακό
 άργει Άστακό
 δ. Έπτανσηρα 7/8
 ε. Ρότερνταμ 30/8
 ε. Μονκντίουσο 26/7
 α. Ουμ Σαϊό 20/8
 ε. Χόνκ Κόνγκ 25/7
 ε. Αλεξάνδρεια 14/7
 ε. Ρίο Γκράντε 18/8
 άργει Άστακό
 στο Βαθύς Μπαϊά 12/8
 δ. Γιβραλτάρ 8/8
 ε. Μπαγκόκ 13/8
 α. Φρήμάντλ 24/8
 δ. Σουζέ 21/8
 α. Διαμόντε 20/8
 άργει Πειραιά
 πρ. «Μάουντ Υδρα»
 ε. Λάγος 29/7
 ε. Ν. Όρλεάνη 22/8
 άργει Χαλκίδα
 α. Μιάζο 12/8
 α. Γιοκοχάμα 29/7
 ε. Πειραιά 12/5
 α. Λάς Πάλμας 16/8
 πρ. «Navios Champion»
 α. Βενετία 21/8
 ε. Μπουένα Βεντούρα 29/7
 ε. Τριπολί 12/8
 στο Τούσαν

ε. Νταμάς 4/8
 άργεϊ Πειραιά
 α. Ν. Όρλεάνς 21/8
 α. Γουλιμοσχάβεν 16/7
 α. Ρουέν 27/8
 προς Τρίταντα
 α. Λός 'Αντζελες 3/8
 α. Βοστώνης 21/8
 α. Σχέζον 28/5
 ύπερτέλεσ σημ. Μάλτας
 ε. Τζέμπη 'Αλι 26/8
 ε. Βικτόρια 12/8
 στην 'Αλεξάνδρεια (άποθήκη)
 α. 'Αλεξάνδρεια 10/8
 ε. Σμιζόν 16/8
 α. Βόλο 4/8
 ε. Θεσσαλονίκη 13/7
 στη Μπετάγια (άποθήκη)
 ε. 'Αλεξάνδρεια 10/8
 α. Βασιλικό Μπ. 25/8
 α. Τάραντα 22/8
 α. Φουτζέιρα 8/8
 ε. Χορμούζ 20/8
 α. Σγκαπούρη 23/8
 ε. Χουέιβα 18/8
 δ. Σουέζ 4/8
 προς Χό Τσι Μίνχ Σίτν
 ε. Ντάρ-ε-Σαλάμ 14/8
 στο Σάντος 17/8
 έπισκοπές Πειραιά 29/8
 α. Σ. Τζών 14/8
 πρ. «Brazilian Reeler»
 άργεϊ 'Αμβούργο
 ε. Πειραιά 17/8
 άργεϊ 'Αμβούργο
 πρ. «Belgian Reeler»
 ε. Μπάρμπερς Π. 27/8
 ε. Σγκαπούρη 8/7
 α. Ρός Τανούρα 10/8
 α. Πόρτ 'Ελζαμπεθ 11/8
 ε. Πειραιά 4/3
 στον Πειραιά 27/8
 α. Κολόμπο 27/8
 α. Ντάρμαν 29/7
 ε. Π. Σαΐδ 19/8
 ε. Λέγκκχρν 21/8
 άγορά από 'Ισπανούς
 α. Καστέλλον 24/7
 α. Πόρτ οφ Σπαϊν 16/8
 πρώην «Κασκίφός»
 ε. Κουινγκντά 9/8

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

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

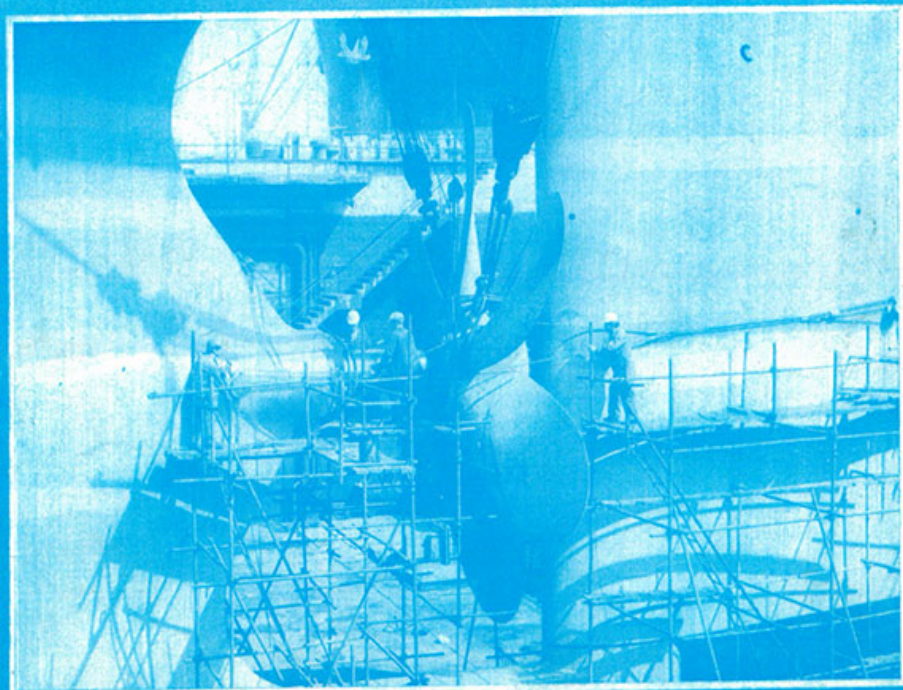
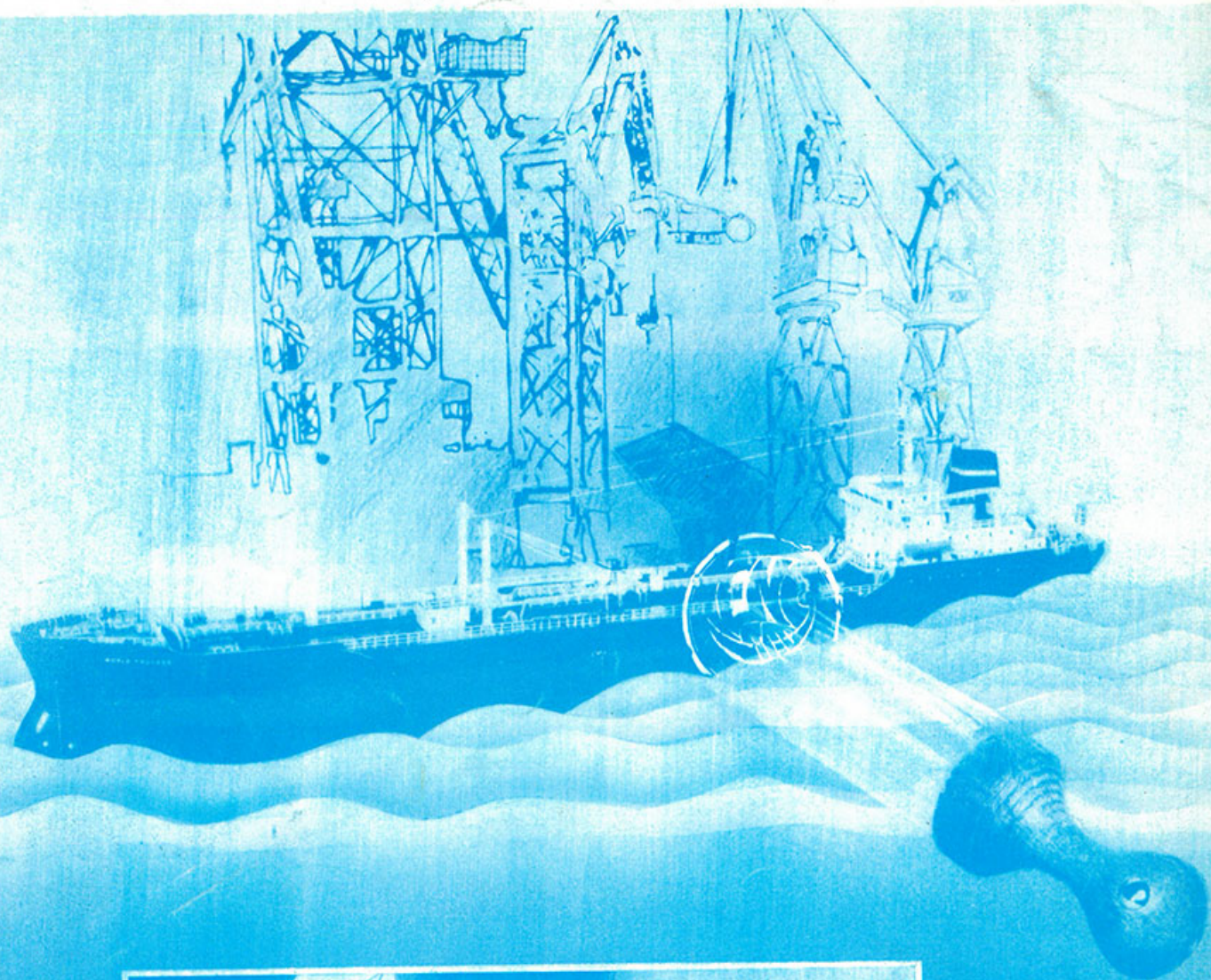


CHANDRIS

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

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4126757/8/9.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR





υψηλή τεχνολογία και παράδοση ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΕ



CABLES
SHIPYARD, ATHENS

TELEX:
ATHENS OFFICE: ATHENS 215122 & 215372
SKARAMANGA YARD: ATHENS 215290, 215306 & 215367

PHONES
ATHENS OFFICE: 3611-141 - 1 LINE
SKARAMANGA YARD: 5573301 - 1 LINE
5573471 - 1 LINE
5572811 - 10 LINES
5572711 - 10 LINES
5572811 - 1 LINE