

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Νοεμβρίου 1990  
Αρ. Φύλλου 1030/1088

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

**ΑΦΙΕΡΩΜΑ:**

**ΑΚΡΙΒΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΚΗΣ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

With  
English  
Supplement

ΥΛΛΟ 1030/1088  
ΔΕΜΒΡΙΟΥ 1990  
ΔΡΧ. 300



---

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

# Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

## ΕΛΜΕΣ

# 60 χρόνια πείρα και παράδοση



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

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

# ALPHA - VERNICOS SALVAGE AND TOWAGE

## For Safety at Sea



ALPHA - VERNICOS  
SALVAGE AND TOWAGE

## 24 Hour Service

35/39 Akti Miaouli Street, 185 35 Piraeus, GREECE Tel.: 4527812-17 (6 lines)  
Tlx.: 212450 VERN GR Fax: 4514131





## INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

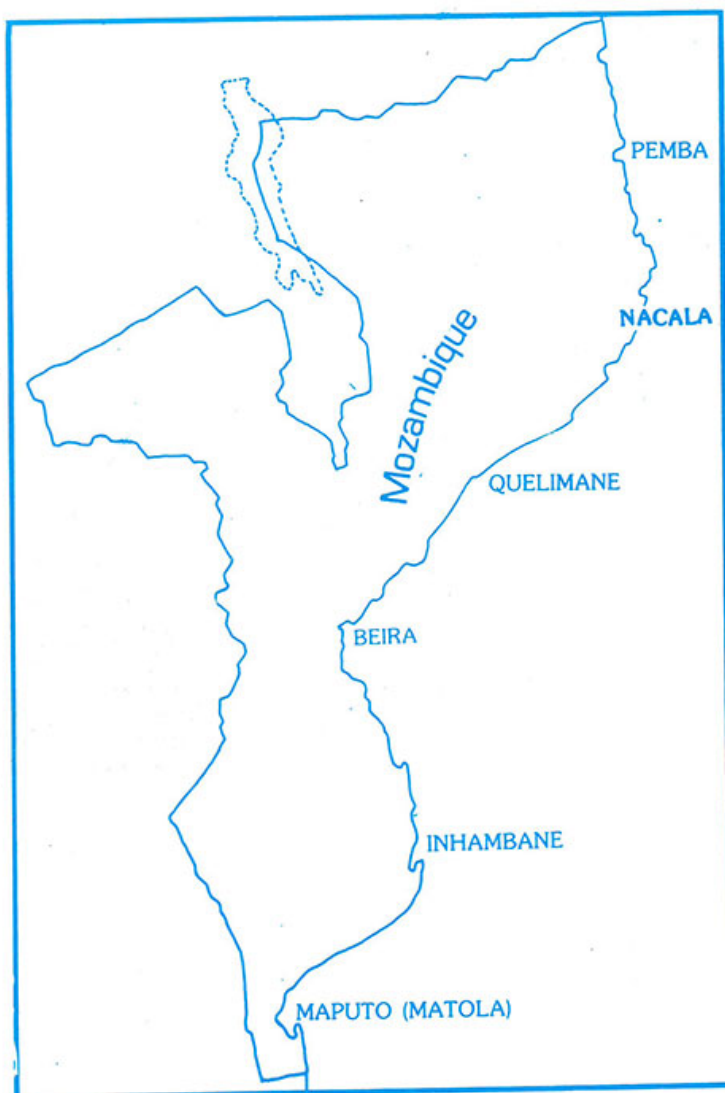
**PRODUCTS AVAILABLE :** 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

**DELIVERY METHOD :** MAPUTO/MATOLA AND/OR OFFSHORE BEIRA, AND/OR OFFSHORE  
MATOLA IS SITUATED ON THE BANK OF RIO MATOLA  
3 MILES ABOVE MAPUTO WHARVES

**AGENCY FACILITIES :** EXCELLENT SERVICE WHICH ENSURES VESSEL'S CONTACT WITH  
PORT AUTHORITIES (CUSTOMS, HARBOUR MASTER, E.T.C.) CREW  
CHANGE, PROVISIONS AND FRESH WATER

**NOTICE :** MASTER SHOULD CONTACT OUR DEPOTSHIP M/T "DIMINI" ON  
CHANNELS 14/16 AND/OR IN MARISAT TLX NR "DIMINI"  
583-1100321-INMA-X INDIAN OCEAN SATELLITE

### petromoc E.E.

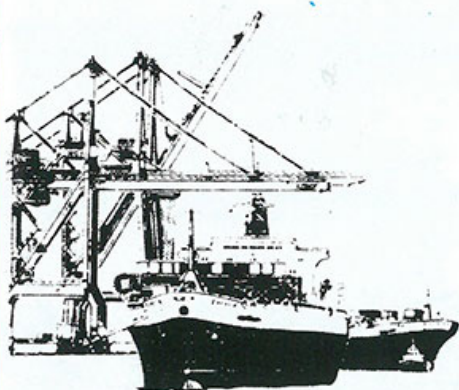


**INTERMARINE LTD**

**SALES AGENTS**

46 FILONOS STR,  
185 35 PIRAEUS - GREECE  
PHONES : (01) 4119388 - 4172194 - 4173172  
TELEXES : 211178 - 212845 - 212742 INMA GR  
FAXES: 4172268 - 4113160  
CABLE : IKTINOS - PIRAEUS

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 59ο

1 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1990  
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1330/1088

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ  
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς  
Τηλέφ.: 117 66 58 - 417 88 69  
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000  
Κύπρου..... Λίρες 50,00  
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00  
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00  
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00  
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00  
Απω Ανατολή  
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00  
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)  
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 8.000  
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 7.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ  
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year  
Issue No. 1330/1088 November 1st, 1990

FOUNDER: D.N. COTTAKIS  
EDITOR: D. Rigas - Cottakis  
EDITING & PRINTING OFFICES:  
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus  
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69  
Cables: CHRONIKA - Piraeus  
Telex: 21 2845  
Fax: (01) 417 2268

## Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14 Άκριβο Πετρέλαιο και Ναυτιλία.  
Αφιέρωμα στα πεπραγμένα της 8ης Διεθνούς  
Συνάντησης του Πειραιώς.

- 23 An Overview of Norwegian Shipping.  
Μελέτη του Δρ. Νίκου Μικέλη για την ανάπτυξη  
της Νορβηγικής Ναυτιλίας κατά τη τελευταία διετία  
και τη σημερινή της σύνθεση.

- 32 Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων τον Οκτώβριο.  
Από την Overseas Agency Ltd.

- 34 Τό Συμπόσιο Τουριστικών Θαλαμηγών.  
Του κ. Αντώνη Νικολάρα.

- 36 Απόφαση του Έφετείου Αθηνών περί εφαρμογής  
των διατάξεων 919 του Αστικού Κώδικος σε  
ναυτιλιακά δάνεια. (Μέρος Β.)

- 54 Prolongation of Ship life  
versus Replacement  
By Mr. Garry Beaumont, Head of Ship Division, LRS.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ  
11 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ  
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ  
38 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ  
42 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ  
49 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ  
50 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ  
52 ENGLISH SUPPLEMENT  
56 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



# TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

MONTEVIDEO - URUGUAY

## SERVICE TO YOUR SHIPS

# NEW

### FLOATING DOCK

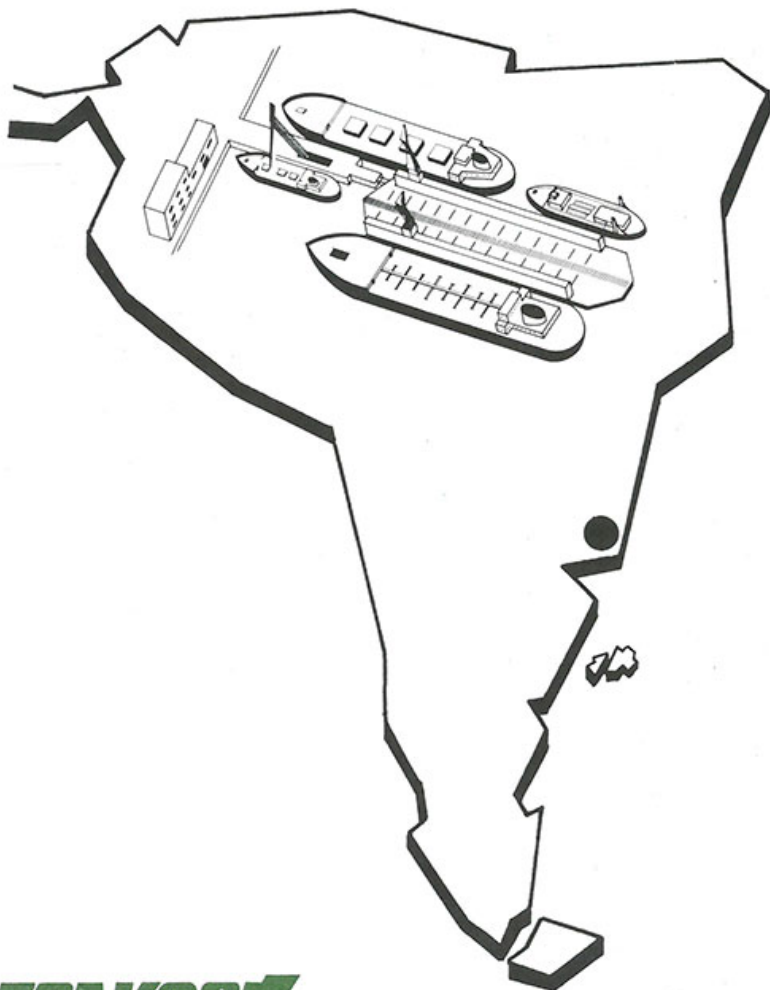
#### THE BIGGEST IN SOUTH AMERICA

|                  |            |
|------------------|------------|
| LIFTING CAPACITY | 20000 TONS |
| LENGTH           | 200 MTRS   |
| BREADTH (INT)    | 33 MTRS    |
| TWO              | 15/10 TONS |

# NEW

### FACILITIES

REPAIR PIER 600 MTRS  
CRANE 3 TONS  
ELECTRICITY, WATER, AIR SUPPLY  
BACK UP WORKSHOP  
OFFICES  
CREW FACILITIES



## TSAKOS

### TSAKOS INDUSTRIAS NAVALES S.A.

AV. GRAL RONDEAU 2023-27  
MONTEVIDEO, URUGUAY

TEL.: 02-233336/8  
TLX.: 22251 STAR UY  
FAX: 02-207043

#### PIRAEUS OFFICE:

Tsakos Shipping and Trading S.A.  
Tel.: 4182111 (10 lines) Tlx.: 212670/212051 STAR GR  
Fax.: 4183116

#### LONDON AGENTS:

A+P Appledore Intern., Ltd.,  
Tel.: 01-5812261/3 Tlx.: 21275 APAFUN G  
Fax.: 01-9307807

#### PIRAEUS AGENTS:

S.S.R.S. Ltd.,  
Tel.: 4133902 Tlx.: 212282 SSRS GR  
Fax.: 4134269

#### NEW YORK OFFICE:

33 Rector Street Company,  
Tel.: 212-2691426 Tlx.: 261151 THSV UR

**OUR SHOPS, METALLURGICAL, MACHINE, ELECTRICAL  
CARPENTRY, FOUNDRY AT YOUR SERVICE.  
OUR OWN CUSTOM FREE WAREHOUSE, AT YOUR SERVICE.  
AUTHORISED SERVICE FOR SULZER, M.A.N. - B+W., B+W ALPHA.**



## Νά προχωρήσουμε ταυτόχρονα

Πήγε πολύ καλά στο Λονδίνο ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης. Ξεήγησε με σαφήνεια τα μέτρα που λαμβάνονται από την Κυβέρνηση για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και για να καταστεί η Έλληνική σημαία συμφέρουσα. Καί όλοι, κυριολεκτικά, αφού στο γεύμα που παρέθεσε προς τιμή του τό Κομμίτη παρέστησαν περισσότεροι από 150 εκπρόσωποι από όλα τα γραφεία - μέλη του, τον άκουσαν με ενδιαφέρον.

Θά βοηθήσει όμως αυτό στην επιστροφή των πλοίων;

Δύσκολη ή απάντηση.

Επισημαίνουμε ότι ο Πρόεδρος του Κομμίτη κ. Γιάννης Χατζηπατέρας, στην προσλαλιά του προς τον Υπουργό, δεν παρέλειψε να αναφερθεί στην ανάγκη δημιουργίας του κλίματος εκείνου που θά βοηθήσει από έαυτού την επιστροφή των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, πράγμα που σημαίνει πάρα πολλά, πέρα και από την εξασφάλιση οικονομικότερης διαχείρισης των πλοίων.

Ποιά είναι αυτά τα «πάρα πολλά»;

Κατ' αρχήν, η εξασφάλιση από τις περιπέτειες με τις οποίες απειλούν σε κάθε ευκαιρία και σε κάθε περίπτωση οι μονίμως — έπειδη έτοιμοι θέλουν ή νομίζουν ότι έτσι τους συμφέρει — νυχτωμένοι συνδικαλιστές του ναυτεργατικού χώρου, όπως τώρα λόγω χάρη που άρνούνται τα πρόσφατα μέτρα και μιλούν για άπεργίες με την συμπαράσταση των ξένων οι οποίοι όμως όχι μόνον δεν άντέδρασαν στα μέτρα των κυβερνήσεων τους για τη σωτηρία των εθνικών τους στόλων αλλά και σε αρκετές περιπτώσεις τα επιδίωξαν.

Κατά δεύτερο, αλλά εξ ίσου σημαντικό λόγο, η εξασφάλιση στο υπό Έλληνική σημαία πλοίο όλων εκείνων που εφαρμόζονται από πολλά χρόνια στις άλλες ναυτιλίες, τις ανταγωνιστικές, και συμβάλλουν στην λειτουργικότητα με παράλληλη εγκατάλειψη σχημάτων (ή και θεσμών, ακόμη) που επιβλήθηκαν ή εφαρμόστηκαν σε παρωχημένες εποχές και έκτοτε παραμένουν αναλλοίωτα παρά τό γεγονός ότι οι συνθήκες έχουν αλλάξει ριζικά — παράδειγμα άπτό, η αποζημίωση λόγω απολύσεως, ή οποία ήταν διαφορετική κατά περιοχές για τόν άπλούστατο λόγο ότι τότε ο άπολυόμενος, που έπαναπατριζόταν ταξιδεύοντας με πλοίο της ίδιας εταιρίας ή και κάποιο φιλικό, έκανε και τριάντα άλλα και περισσότερες ακόμη ήμέρες για να φθάσει στο σπίτι του. Τά ίδια ισχύουν και για τόν έσωτερικό κανονισμό, για τη δαιδαλώδη συλλογική σύμβαση, για τις έξτρα εργασίας κλπ., κλπ. τών ούκ έστι άριθμός.

Άλλά και κάτι πιο άπλούστερο από όλα τά άνωτέρω, όπως τό εξέφρασε με μία σειρά άφοπλιστικών έρωτημάτων γνωστός έφοπλιστής όταν τό υπεδείχθηκε να ύψώσει εκ νέου

την Έλληνική στά πλοία του: Καί τί θά γίνει, ρώτησε, αν μου λείπει ένας Έλληνας άνθυποπλοίαρχος ή τρίτος μηχανικός που δεν θά μπορώ να βρώ, ή, αν δεν έχω να πληρώσω στην τακτή προθεσμία τό NAT γιατί δεν μπόρεσα να είσπραξω εγκαίρως έναν όφειλόμενο ναύλο; Θά μου σταματήσουν τό καράβι; Ή, τί θά γίνει αν χαλάσει ή τηλεόραση στο πλοίο, και όχι βεβαίως από δική μου ύπευθυνότητα, θά αποτελεϊ αυτό λόγο καταγγελίας της συμβάσεως σε βάρος του πλοίου και θά μου κάνουν κάθε μέρα τη ζωή μαύρη άρμόδιοι και άναρμόδιοι με τά καμώματά τους και άπειλώντας να μέ τυλίξουν σε μία κόλλα χαρτί;

Υπάρχουν και άλλα αναρίθμητα έρωτήματα που προκύπτουν από την καθημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα τά όποια όρθώνονται και γίνονται άξεπέραστα έμπόδια σε εκείνο που επιδιώκουμε και προσπαθούμε, στην προσέλκυση, δηλαδή, όλων τών πλοίων στο εθνικό νηολόγιο. Καί βεβαίως αυτό δεν σημαίνει ότι πρέπει να σταματήσουμε τις προσπάθειες για να βρούμε την χρυσή τομή.

Οί άλλοι, οί ανταγωνιστές μας, βρήκαν τη λύση στα προβλήματά τους με τη δημιουργία θυγατρικών νηολογίων, όρισμένα από τά όποια θεωρούνται και σαν νηολόγια χωρών της ΕΟΚ. Πρόσφατα ήλθε στο φώς της δημοσιότητας ή πληροφορία ότι ακόμη και ή Ίνδια άντισχεδιάζει να δημιουργήσει θυγατρικό νηολόγιο και δεν θά έκπλαγούμε καθόλου αν κάποια παρόμοια κίνηση έκδηλωθεί και από τις χώρες όπου μέχρι πριν λίγο κρατούσε ο λεγόμενος ύπαρκτος σοσιαλισμός, αφού ήδη όρισμένες από αυτές έχουν θέσει πλοία τους υπό σημαίες ευκαιρίας.

Έμεις μέχρι τη στιγμή αυτή δεν άντιμετωπίσαμε παρόμοια λύση. Όχι μόνον γιατί δεν μας πηγαίνει αλλά και γιατί έχουμε και άλλες λύσεις, πέρα από τό εθνικό νηολόγιο, που μπορούν να οδηγήσουν από άλλος δρόμους στον ίδιο σκοπό, να ξανασυνδέσουν, δηλαδή, τά έλληνόκτητα πλοία με τόν εθνικό κορμό και εν συνεχεία να οδηγηθούμε — όπως άλλωστε έγινε και στο πρόσφατο παρελθόν, στα τελευταία τριάντα χρόνια — στην όριστική λύση του εθνικού νηολογίου.

Μία τέτοια λύση έχουν προτείνει τά «Ναυτικά Χρονικά». Από τις πληροφορίες που υπάρχουν, από τις πληροφορίες που έχουμε στη διάθεσή μας προκύπτει ότι ή πρόταση αυτή τών «Ναυτικών Χρονικών» γίνεται άποδοτική αλλά δεν υλοποιείται προς τό παρόν, διότι αναμένονται εκτιμήσεις για την άποτελεσματικότητα τών μέτρων που έχουν εξαγγελθεί και ήδη εφαρμόζονται. Αυτό σημαίνει ότι για μία ακόμη φορά χάνουμε χρόνο, πολύτιμο χρόνο, ενώ μπορούσαμε να προχωρήσουμε ταυτόχρονα.

## Οί Φιλιππινέζοι επικίνδυνοι σε Άμερικανικούς λιμένες

Οί πρόσφατες περιπέτειες δύο έλληνόκτητων πλοίων στην περιοχή της Νέας Όρλεάνης έδειξαν σαφέστατα δύο πράγματα: Πρώτον, ότι οί Φιλιππινέζοι — και οί καλύτεροι από αυτούς και με μακροχρόνιους δεσμούς με έλληνικές ναυτιλιακές εταιρίες — γίνονται επικίνδυνοι στα άμερικανικά λιμένα. Καί, δεύτερον, ότι οί κίνδυνοι δημιουργούνται από συμμορίες — κυριολεκτούμε — στις όποιες εκτός από τούς γνωστούς διακηγόρους και όρισμένους παράγοντες διαφόρων θρησκευτικών όργανώσεων μπερδεύονται σερίφηδες και Άμερικανοί δικαστές, που άγνοούν τη ναυτιλιακή πραγματικότητα. Οί συμμορίες αυτές παίρνουν τά πάντα από εκείνα που βάζουν τούς Φιλιππινέζους να διεκδικήσουν ενώ οί τελευταίοι δεν άποκομίζουν τό παραμικρό — τούς μένουν μόνον οί λαοί και τά πετρεχίλια (πάλι

κυριολεκτούμε) που τούς τάζουν για να έγείρουν αξιώσεις, και ή πίκρα γιατί δεν έλυσαν, όπως τούς έλεγαν, «τό πρόβλημα της ζωής τους», αλλά και γιατί έχασαν την έμπιστοσύνη εκείνων που τούς έδιναν δουλειά επί πολλά χρόνια.

«Δέν είχαν μάτια να μέ δούν», είπε στα «Ναυτικά Χρονικά» ένας από τούς πλοιοκτήτες που άντιμετώπισαν προβλήματα από τούς Φιλιππινέζους ναυτικούς στην περιοχή της Νέας Όρλεάνης. «Τούς είχα, πρόσθεσε, χρόνια στα πλοία μου και τούς φρόντιζα ιδιαίτερα, για τό λόγο δέ αυτό έφερναν και τούς συγγενείς τους να δουλέψουν σε μέ. Έκλαιγαν όταν τούς συνάντησα και ψέλιζαν δικαιολογίες ότι δεν μπόρεσαν να άντισταθούν σε εκείνα που τούς είχαν τάξει και θά έλυναν, όπως τούς είχαν πεί, τό πρόβλημα της ζωής τους».

Γιά τά προβλήματα που δημιουργούνται σε βάρος τών πλοίων στην Πολιτεία της Λουϊζιάνα ύπάρχει ή εν συνεχεία δημοσιευομένη γνωστοποίηση του γνωστού άμερικανικού δικηγόρου γραφείου Chaffé, McCall, Phillips, Toler & Sarpy, τό όποιο έχει 90 περίπου συνεργάτες δικηγόρους και χειρίζεται τά θέματα τών περισσότερων Ρ & Ι κλάμης. Ή εν λόγω γνωστοποίηση με ήμερομηνία 16 Όκτωβρίου έτέθη στη διάθεση τών «Ναυτικών Χρονικών» από τόν Κάπταιν Γιάννη Ψαρρά της εταιρίας «Ροσίδοπια» ή όποια στεγάζεται στην όδον Μπουμπουλίνας 5, στον Πειραιά, και έχει ως έξής σε δική μας εύρεια περίληψη):

Τό κύριο όπλο που μπορούν να χρησιμοποιήσουν τά πληρώματα εναντίον τών πλοιοκτητών σχετικά με άπαιτήσεις μισθών είναι ή όμοσπονδιακός έργατικός νόμος τών



ΗΠΑ που απαιτεί την εξόφληση των δεδουλευμένων εντός 24 ωρών από την εκφόρτωση του φορτίου ή εντός τεσσάρων ημερών από την απόλυση του ναυτικού. Σε περίπτωση μη εξόφλησης των δεδουλευμένων ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται με δύο ημερομίσθια για κάθε ημέρα που οι μισθοί παρακρατούνται «χωρίς ικανοποιητική αιτία». Οι επιβαρύνσεις αυτές αναφέρονται σε κάθε είδος δεδουλευμένων, συμπεριλαμβανομένων και υπερωρών και πρέπει να προηγηθεί απαίτηση για την εξόφληση των δεδουλευμένων. Οι επιβαρύνσεις μπορούν να επιβληθούν μόνο όταν η μη εξόφληση είναι αυθαίρετη, πεισματική και ιδιότροπη όπως για παράδειγμα σε σύγχρονες περιπτώσεις όπου πλοιοκτήτες εύρεθσαν να τηρούν δύο λογιστικά βιβλία για κάθε ναυτικό, ένα όπου ο ναυτικός ελάμβανε το άνωτερο των αποδοχών που είχαν εγκρίνει κρατικοί ή συνδικαλιστικοί οργανισμοί και ένα όπου ο ναυτικός ελάμβανε πολύ χαμηλότερους μισθούς που ήταν και οι πραγματικοί. Η επιβολή του προστίμου είναι υποχρεωτική στην περίπτωση αυτή, ακόμη και όταν το ύψος των προστίμων είναι δυσανάλογο με το ύψος των μη καταβληθέντων μισθών, όπως για παράδειγμα σε μία περίπτωση μη πληρωμής περίπου 400 δολларίων καταβλήθηκαν ως πρόστιμα 300.000 δολларία, τρία χρόνια αργότερα. Συγχρόνως η δικαιοδοσία του δικαστηρίου των ΗΠΑ είναι υποχρεωτική και το δικαστήριο δεν μπορεί να την αρνηθεί.

Η νομοθεσία αυτή εφαρμόζεται επί ξένων ναυτικών ναυτολογημένων επί ξένων πλοίων που βρίσκονται σε αμερικανικά λιμάνια αλλά, μερικά δικαστήρια δέχονται ότι τα πρόστιμα επιβάλλονται μόνον όταν εκφορτωθεί το φορτίο ή απολυθεί ναυτικός στο λιμάνι ενώ ένα δικαστήριο αποφάσισε ότι μία μοναδική παραβίαση της νομοθεσίας εντός χωρικών υδάτων των ΗΠΑ μπορεί να έχει αποτελεσματικό περαιτέρω πρόστιμα κάθε φορά που το πλοίο δεν εξοφλεί τους ναυτικούς ακόμα και όταν αυτό συμβαίνει σε ξένους λιμένες και ακόμα και στην περίπτωση της παράδοσης «σλόπς». Πάντως τα δικαστήρια επιβάλλουν υψηλά πρόστιμα σε περίπτωση ανακάλυψης διπλών βιβλίων πληρωμής μισθών των ναυτικών, και οι περιπτώσεις αυτές λαμβάνονται σαν βάση στις αγωγές άλλων ναυτικών με μικρότερες απαιτήσεις.

Από πρακτικής άποψης η μεγαλύτερη απειλή για τους πλοιοκτήτες είναι η δέσμευση του πλοίου μέχρι να εξοφληθεί μία μισθολογική απαίτηση και η ανάγκη κατάθεσης εγγυητικής επιστολής ύψους της αξίας του πλοίου ή της αξίας της μισθολογικής απαίτησης.

Οι έμπειροι δικηγόροι των εναγόντων καταλαβαίνουν ότι η αξία της εγγυητικής επιστολής μαζεί με την ανάγκη του πλοιοκτήτη να αποπλεύσει το πλοίο όσο το δυνατόν συντομότερα, τους δίδουν σημαντικά μέσα πίεσης και συχνά επιτυγχάνουν γρήγορες εξοφλήσεις με τους δικούς τους δρους. Ευνόϊκό για τους εναγόντες είναι επίσης το γεγονός ότι οι απαιτήσεις μισθών δεν καλύπτονται από τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς (P & I) και πολλοί πλοιοκτήτες δεν είναι ασφαλισμένοι για τέτοιες ζημιές.

Οι εναγόντες επίσης προτιμούν να φέρουν την υπόθεσή τους ενώπιον των Πολιτικών Δικαστηρίων της Λουίζιάνας, παρά ενώπιον Όμοσπονδιακών δικαστηρίων, καθώς οι δικαστές στην Πολιτεία αυτή εκλέγονται και μπορεί έτσι να είναι υπό την επήρ-

ρεια πολιτικά ισχυρών εισαγγελείων, είτε δεν έχουν την αναγκαία πείρα για να χειριστούν θέματα ναυτιλιακής δικαιοσύνης, είτε γιατί τείνουν να εύνοούν επί δόρισμού τα δικαιώματα των εναγόντων.

Η σημαντικότερη συμβουλή προς τους πλοιοκτήτες είναι να καταθέτουν άμεσα μία εγγυητική επιστολή με την αξία του πλοίου ώστε να είναι δυνατός ο άμεσος απόπλους του σκάφους. Στις περισσότερες περιπτώσεις, οι τοπικοί δικηγόροι μπορούν να μειώσουν την εγγύηση, αλλά όταν αυτό γίνει πριν το πλοίο αποπλεύσει η εγγύηση πρέπει να κατατεθεί άμεσα και το πλοίο να αποπλεύσει πριν οι εναγόντες επανακαταθέσουν τις απαιτήσεις τους ή ο δικαστής επανακαθορίσει το ύψος της εγγυήσεως.

Ακόμα οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να έχουν εξασφαλίσει ασφαλιστική κάλυψη για την κατάθεση εγγυητικής επιστολής και για τα δικαστικά έξοδα εναντίον των απαιτήσεων.

## ΟΡΘΟΤΑΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν την βαθύτατη ικανοποίησή τους για την επιλογή του κ. Βασίλη Κούτση ως Προέδρου του ΟΛΠ και εκφράζουν την ελπίδα ότι δεν θα παραμείνει ο μοναδικός άνθρωπος της Ναυτιλίας που χρησιμοποιείται σε μία κατάλληλη, σε μία κατ'έξοχή ναυτιλιακή θέση.

Η τοποθέτηση του κ. Βασ. Κούτση στην προεδρία του ΟΛΠ ανακοινώθηκε στις 24 Οκτωβρίου από τον Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη αλλά μέχρι χθες η ημερομηνία της ορκωμοσίας του δεν είχε προσδιοριστεί διότι δεν είχε δημοσιευθεί η σχετική κυβερνητική απόφαση.

Ιδιαίτερη ικανοποίηση για την επιλογή του κ. Κούτση εξέφρασε και ο Έμπορικός Σύλλογος Πειραιώς, ο οποίος σε τηλεγράφημα που υπογράφουν ο Πρόεδρος κ. Γιάννης Πολυχρονόπουλος και ο Γεν. Γραμματέας κ. Χαρ. Κεφάλας εύχεται η προεδρία του να αποτελέσει σταθμό στον έγκυρωναισμό του Όργανισμού που είναι πρωταρχική προϋπόθεση, ώστε ο πρώτος λιμένας της χώρας να γίνει ένα σύγχρονο εμποροναυτικό κέντρο ανάξιο της ιστορίας και της θέσεώς του.

Και από μας συγχαρητήρια και καλή δουλειά για την οποία βεβαίως δεν αμφιβάλλουμε.

## ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΝΕΑΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Η Ένωση Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων με μία σωστή, επιτέλους, και επικοινωνιακή, ταυτόχρονα, κίνηση δίνει στο Υπουργείο τη δυνατότητα να λύσει χωρίς κραδασμούς, παρενέργειες και αντιδράσεις το πρόβλημα της δρομολογήσεως σκαφών νέας τεχνολογίας στις άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Συγκεκριμένα, η Ένωση με όμοφωνη απόφαση που διατυπώθηκε σε έκτακτη γενική συνέλευση των μελών της η οποία πραγματοποιήθηκε την Τρίτη εν όψει της σημερινής συνεδριάσεως της ΓΕΑΣ για τη συζήτηση των αιτήσεων δρομολογήσεως σκαφών νέας τεχνολογίας, προτείνει να γίνει πειραματική δρομολόγηση σκαφών νέας τεχνολογίας από ειδικό φορέα που θα συστήσουν για αυτό το λόγο οι υπάρχοντες αυτή τη στιγμή άκτοπλοϊκοί εφοπλιστές.

Οι στήλες αυτές έχουν επανειλημμένα υπογραμμίσει την αντίθεσή τους στην κατ'ά-

ποκλειστικότητα εκμετάλλευσης των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών από τους σημερινούς φορείς του κλάδου — δεν αποτελεί κληρονομικό δικαίωμα ή δρομολόγηση πλοίων στην Άκτοπλοία και κατά τη δική μας αντίληψη όποιος επιχειρηματίας έχει τη δυνατότητα να αγοράσει πλοίο ή πλοία με δικά του λεφτά, χωρίς δηλαδή να βάζει το χέρι του στην τσέπη του ελληνικού λαού, δικαιούται να δρομολογεί το πλοίο ή τα πλοία του στις γραμμές που επιθυμεί υπό δύο προϋποθέσεις: Πρώτον ότι θα τις εξυπηρετεί ολόκληρο το έτος, και, δεύτερον, ταυτόχρονα θα εξυπηρετεί, χωρίς την παραμικρή επιδότηση, και άγονες γραμμές.

Αναφορικά όμως με τα σκάφη νέας τεχνολογίας τα «Ναυτικά Χρονικά» επικροτούν την πρόταση της Ένώσεως Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων για τον άπλουστατο λόγο ότι το βάρος που θα προκύψει θα επιμεριστεί σε όλους τους άκτοπλοϊκούς εφοπλιστές που θα μετέχουν στον ειδικό φορέα, υπό την προϋπόθεση, βεβαίως, ότι τα σκάφη που θα χρησιμοποιηθούν θα είναι δρομολογημένα ολόκληρο το έτος, όπως και τα συμβατικά, και επί πλέον θα εξυπηρετούν, χωρίς φυσικά επιδότηση, και άγονες γραμμές.

Σύμφωνα με τις υπάρχουσες πληροφορίες στη σημερινή συνεδρίαση της ΓΕΑΣ επρόκειτο να συζητηθούν επτά αιτήσεις για τη δρομολόγηση σκαφών νέας τεχνολογίας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και αίτηση της Πειραικής ΑΝΕ για τη δρομολόγηση σκαφών στις γραμμές Σύρου — Τήνου — Μυκόνου — Πάρου — Άμοργου αλλά όχι και η αίτηση του κ. Ανδρέα Βομβογιάννη — που «άναψε τη φωτιά» για τα σκάφη νέας τεχνολογίας — Για τη δρομολόγηση του «Γκόλντεν Όλύμπικ».

Εγγραφή ότι το βράδυ της Τρίτης συνήλθε η Επιτροπή που έχει συστήσει το Υπουργείο για την Άκτοπλοία αλλά στη συνεδρίαση δεν εκλήθησαν να παραστούν όλα τα μέλη. Δεν κατέστη δυνατόν να το διακριώσουμε επειδή τα «Ναυτικά Χρονικά» δδευαν προς το πιεστήριο, αλλά εάν τα γραφέντα είναι αληθή προκύπτει ένα ερώτημα για την διατυπωμένη σε όλους τους τόνους διαφάνεια. Έτσι δεν είναι;

## Η ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΙΣ ΗΠΑ

Το δεύτερο δεκαπενθήμερο του τρέχοντος μηνός θα πραγματοποιηθεί η τρίτη — κατά σειρά — επίσκεψη αντιπροσωπείας της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Η αντιπροσωπεία της Ε.Ε.Ε., με επικεφαλής τον κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, θα έχει συναντήσεις με τα μέλη της αρμόδιας Επιτροπής της Αμερικανικής Βουλής, με τους εκπροσώπους της Όμοσπονδιακής Ναυτιλιακής Επιτροπής, με αξιωματούχους της Αμερικανικής Άκτοφυλακής και με αρμόδιους των αμερικανικών υπηρεσιών επί των μεταφορών καθώς και με εκπροσώπους της αμερικανικής Ναυτιλίας και των ναυτικών και ναυτιλιακών ενώσεων.

Η αντιπροσωπεία της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κατά την παραμονή της στη Νέα Υόρκη θα παρακολουθήσει και τις εκδηλώσεις του Ωνάσειου Κέντρου Έλληνικών Σπουδών του New York University με θέμα «Οι Έλληνες και η θάλασσα», στη διάρκεια των οποίων εκ μέρους της Ε.Ε.Ε. θα μι-



λήσει ο κ. Μαθιός Λώς με θέμα: «Η ανάπτυξη της Έλληνικής Ναυτιλίας μετά τον πόλεμο — ο δρόμος προς την κορυφή».

Εκτός του κ. Γουρδομιχάλη, ο οποίος όπως προαναφέρθηκε θα ήγηθεί της αντιπροσωπείας της Ε.Ε.Ε., μέχρι τη στιγμή έχουν δηλώσει συμμετοχή ο Αντιπρόεδρος κ. Γιάννης Γκούμας, ο Γραμματέας κ. Γεώργ. Μ. Δρακόπουλος και τα μέλη κ.κ. Νίκος Ευθυμίου, Παύλος Ίωαννίδης, Κώστας Κομνηνός, Γιάννης Λύρας, Μαθιός Λώς, Μαρία — Έρασμία Μαρκαντωνάκη, Παν. Τσάκος, Μάρκος Φράγκος και Γρηγ. Χατζηελευθεριάδης.

## Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Πολύς λόγος τό τελευταίο δίμηνο για τό μέλλον της Νορβηγικής Ναυτιλίας και ειδικότερα των πολυσυζητημένων K/S Partnerships. Ο έκλεκτός μας φίλος Δρ. Νίκος Μικέλης, ο οποίος παρά τό νεαρό της ηλικίας του είναι ήδη ένα καταξιωμένο στέλεχος του Lloyds Register, έτοιμασε ειδικά για τά «Ναυτικά Χρονικά» μία έμπεριστατωμένη μελέτη - ανάλυση της δύναμης της Νορβηγικής ναυτιλίας υπό διάφορες σημαίες, τις κατηγορίες των πλοίων που συνθέτουν τό Νορβηγικό στόλο, και ακόμη σπουδαιότερο μία συνοπτική εικόνα των αγοραπωλησιών που πραγματοποιήθηκαν από Νορβηγούς και Έλληνες πλοιοκτήτες τό τελευταίο 20μηνο.

Διαβάζοντας λοιπόν την εξαίρετη αυτή εργασία του κ. Μικέλη, ή οποία δημοσιεύεται στις σελίδες 23 - 31 του παρόντος τεύχους, μπορεί ο καθένας νά συνάγει χρήσιμα συμπεράσματα τόσο για τις προγραμματιζόμενες εξελίξεις στη Νορβηγική ναυτιλία, όσο και για τό σταθερό προβάδισμα του ελληνικού έφοπλισμού.

## ΝΕΑ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ;

Σύμφωνα με εξακριβωμένες πληροφορίες των «Ν.Χ.», τό πρωί της 30 'Οκτωβρίου πραγματοποιήθηκε συνάντηση στά γραφεία της Ε.Ε.Ε. εκπροσώπων του κολοσσιαίου συγκροτήματος της British Telecom με μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών.

Στή συνάντηση αυτή, στην οποία έλαβαν μέρος και όρισμένοι διευθυντές Τραπεζών, οι εκπρόσωποι της British Telecom παρουσίασαν τις προτάσεις τους για ένα αυτόνομο ναυτιλιακό τηλεπικοινωνιακό κέντρο, ικανό νά καλύψει τις ανάγκες της Πειραικής ναυτιλιακής κοινότητας. Νά ελπίζουμε λοιπόν σε κάποια λύση στό τόσο φλέγον θέμα των τηλεπικοινωνιών του Πειραιά; Ίδωμεν.

## ΟΙ ΤΡΙΣ ΚΑΜΠΑΛΕΡΟΣ

Περιοδεία στό Κόντινεντ αρχίζουν από τό Σάββαρο τρεις άπεσταλμένοι της ΠΝΟ για νά διερευνήσουν τις άπόψεις των ναυτικών επί των νέων μέτρων και για τόν τρόπο ή τρόπους αντιμετώπισης των προβλημάτων που δημιουργούνται, κατά την Ναυτική Όμοσπονδία, φυσικά, από τά μέτρα αυτά.

Αυτός είναι ο φανερός σκοπός της περιοδείας, θεωρείται όμως βέβαιο ότι επί τη ευκαιρία θα επιχειρηθεί και έκμετάλλευση της καταστάσεως για νά υπάρξουν έκλογικά όφέλη στην Ένωση Μηχανικών όπου διενεργούνται άρχαιρεσίες για την έκλογή νέας

διοικήσεως.

Στό κλιμάκιο της ΠΝΟ που άρχίζει την περιοδεία στό Κόντινεντ μετέχουν, σύμφωνα με σχετική άπόφαση της Όμοσπονδίας, ο Β' γραμματέας της Ένώσεως Πλοιαρχών κ. Εύάγ. Σκανδάλης, ο ταμίας της Ένώσεως Μηχανικών κ. Σάβ. Τσιμπούλου και ο πρόεδρος της Ένώσεως Ναυτών κ. Άντ. Νταλακογεώργος — προκαλεί έντύπωση ή έμμομη των Ένώσεων Άξιωματικών νά συμπλέουν με τις Ένώσεις Κατωτέρων Πληρωμάτων, παρά τό γεγονός ότι στά ποντοπόρα, τουλάχιστον, πλοία έχουν εκλείψει σχεδόν τά ελληνικά κατώτερα πληρώματα και ως εκ τούτου οι Ένώσεις Κατωτέρων Πληρωμάτων δέν μπορούν, δέν νομιμοποιούνται πλέον, νά έχουν και τόν παραμικρό λόγο.

## ΚΑΙ ΑΛΛΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Σύμφωνα με πληροφορίες της οικονομικής έφημερίδας «Κέρδος», ακόμη ένας έφοπλιστής εισέρχεται στη χορεία των τραπεζιτών. Πρόκειται για τόν κ. Μαυρολέοντα για τόν οποίο ή έν λόγω έφημερίδα έγραψε ότι «θα έχει σύντομα νά ανακοινώσει νέα για την Τράπεζα Αιγαίου που βρίσκεται στά σκαριά. Ήδη, πρόσθετε ή έφημερίδα, τό ενδιαφέρον για μετοχές στην όνομαστική τους άξια έχει έκφρασει από γνωστούς επιχειρηματίες».

## ΘΑ ΗΤΑΝ ΠΟΛΥ ΧΕΙΡΟΤΕΡΑ

Μέ άφορμή τό σχόλιο του προηγουμένου τεύχους με τίτλο «Η ζούγκλα του λιμανιού» μās έπισημαίνεται — και συμφωνούμε άπολύτως — ότι τά πράγματα θα ήταν πολύ χειρότερα και θα θύμιζαν τό Παλέρμο της δεκαετίας του '50 άν δέν βρισκόταν στη θέση που κατέχουν ο σημερινός λιμενάρχης άρχιπλοίαρχος Νίκος Τζελέπης και ο ύπολιμενάρχης αντιπλοίαρχος Παν. Δαβάκης.

Αυτοί οι δύο άξιωματικοί έχουν κάνει πάρα πολλά και με έπίκαιρες και άποφασιστικές παρεμβάσεις τους έχουν άποτρέψει έκρηκτικές, κυριολεκτικά, καταστάσεις, για τη βελτίωση δέ της καταστάσεως πρέπει νά ένισχυθούν με ικανούς ανθρώπους που θέλουν νά προσφέρουν ύπηρεσίες.

Χαρακτηριστικό είναι τό τηλεγράφημα που άπέστειλαν στον λιμενάρχη Πειραιώς και κοινοποίησαν και στά «Ναυτικά Χρονικά» οι πλοίαρχοι των έπιβατηγών - όχηματαγωγών «Αιγαίον», «Απόλλων Έξπρες», «Γεώργιος Έξπρες», «Δήμητρα», «Ιόνιον», «Μιλένα», «Νταλιάν», «Ροδάνθη», «Μήλος Έξπρες», «Σίφνος Έξπρες», «Ποσειδών Έξπρες», «Νάξος», «Πάρος», «Ναΐας II», «Παναγία Τήνου» και «Σάμνα».

«Έπ' ευκαιρία λήξεως της θερινής περιόδου, ύπογραμμίζουν στό τηλεγράφημά τους οι πλοίαρχοι των 16 πλοίων, αισθανόμαστε την ανάγκη νά ευχαριστήσουμε και νά συγχαρούμε τόσον έσας όσον και τόν ύπολιμενάρχη κ. Δαβάκη για την κατά γενική όμολογία πολύ καλή λειτουργικότητα του λιμένος παρά τά γνωστά προβλήματα συμφορήσεως που ύπάρχουν τόσον στους προβλήτες άποεπιβάσεως όσον και στην θαλάσσια περιοχή της δικαιοδοσίας σας.

Ειδικότερα θα θέλαμε νά τονίσουμε την κατανόηση που δείξατε στά προβλήματά μας και μπορούμε νά χαρακτηρίσουμε θετικά τά μέτρα που λάβατε για την άπομάκρυνση των άλιευτικών πλοιαρίων από τις πορείες των πλοίων μας, τόν έλεγχο εισόδου και σταθμεύσεως των πάσης φύσεως όχημά-

των πλησίον των χωρών φορτώσεως, ως και τόν έλεγχο των υπέρβαρων όχημάτων που βελτίωσε την ασφάλεια ναυσιπλοΐας.

Τελειώνοντας και πάλι σās ευχαριστούμε και ευχόμαστε νά συνεχιστεί ή συνεργασία μας, τόσο με σās προσωπικώς όσον και με τόν ύπολιμενάρχη κ. Δαβάκη».

## ΕΥΘΥΝΕΣ ΓΙΑ ΤΟ «LA PALMA»

Τό Έπουργείο συνέχισε τη σιωπή του γύρω από την ύπόθεση του πλοίου «La Palma» και κατά τό διαρρεύσαν 150ήμερο, παρά τό γεγονός ότι στό μεταξύ είχε έλθει στη δημοσιότητα και ή έπιστολή του γνωστού ναυτλιακού δικηγόρου κ. Π. Γαλάτη που θέτει μία σειρά ουσιαστικών θεμάτων, μεταξύ των όποιων περιλαμβάνεται και τό της ασφαλείας του πλοίου — «επαφίεται στην κρίση του Μεγάλου Θεού, ύπουργόμιζε ο διακεκριμένος νομικός, νά μήν συμβεί κανένα άτύχημα στό «La Palma» και πληρώσουν πολλοί άθώοι τό τίμημα της άφροσύνης των λίγων», αλλά κανέναν στό Έπουργείο δέν έδειξε νά συγκινείται και βεβαίως όλοι θα έτρεχαν και θα προσπαθούσαν νά προβληθούν, άν στό έν λόγω πλοίο συνέβαινε κάτι δυσάρεστο.

Όπωςόποτε, πρέπει νά γνωρίζουν όλοι στό Έπουργείο — και ή πολιτική ήγεσία και οι έν προκειμένω άρμόδιοι λιμενικοί άξιωματικοί, συμπεριλαμβανομένης και της ήγεσίας του Λιμενικού Σώματος, ότι με την σιωπή δέν αίρουν οι ευθύνες αλλά αντίθέτως ίσχυροποιούνται και μεγεθύνονται. Πρέπει ακόμη νά γνωρίζουν και τό ελληνικός λαός άρχισε πλέον νά άναζητεί τις ευθύνες των άρμόδιων για έներγκες ή παραλείψεις που έχουν βλαβερές συνέπειες και έπιπτώσεις και νά τις καταλογίζει.

## ΕΓΙΝΕ ΚΑΛΗ ΔΟΥΛΕΙΑ

Ίδιαίτερα ένισχυμένος έξέρχεται ο κλάδος των επαγγελματικών τουριστικών θαλαμηγών από τό διήμερο συμπόσιο που όργάνωσε τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος στό ξενοδοχείο Χανδρή την 23η και 24η Όκτωβρίου 1990, έπισημαίνει ο κ. Γεώργ. Βερνίκος, Πρόεδρος της Έπιτροπής Τουριστικών Θαλαμηγών του Ν.Ε.Ε.

Η σημαντική παρουσία προσωπικοτήτων και οι έμπεριστατωμένες τοποθετήσεις των συνέδρων έδειξαν τό δυναμισμό και την άναπτυξιακή προοπτική του κλάδου, προσθέτει, ενώ ή στενή συνεργασία που κερδήθηκε επί διάρκεια του Συμποσίου μεταξύ Δημόσιου και Ίδιωτικού τομέα έδωσε μία νέα διάσταση στη μέχρι σήμερα πορεία του κλάδου.

## ΔΕΝ ΑΡΚΕΙ ΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Μολοντί τό δεύτερο, προνομιούχο, νηολόγιο που λειτουργεί στη Δυτ. Γερμανία από 18μήνου, θεωρήθηκε ως ο κύριος παράγων ανάκαμψεως της γερμανικής έμπορικης ναυτιλίας, πολλοί ενδιαφερόμενοι κύκλοι άρχίζουν νά πιστεύουν ότι μόνο του τό νηολόγιο αυτό δέν άρκει πιά για νά έμποδίσει την ύπό ξένες σημαίες μεταφορά των πλοίων.

Είναι άλήθεια ότι τό δεύτερο νηολόγιο έδωσε στους έφοπλιστές πολύ μεγαλύτερα περιθώρια χειρισμών στό θέμα της επανδρώσεως των πλοίων και έπομένως στον έλεγχο του μισθολογικού κόστους. Είναι άλήθεια επίσης ότι ή Ένωση των Έφοπλιστών είχε κατ' επανάληψη χαρακτηρίσει το δεύτερο νηολόγιο ως ένα — και όχι τό μόνο — ά-



# Lloyd's Register

WE ENSURE  
QUALITY AND RELIABILITY

## AFLOAT & ASHORE

THROUGH  
SHIP CLASSIFICATION  
AND  
INDUSTRIAL INSPECTION  
SERVICES

*Piraeus* 87 Akti Miaouli, 185 38 Piraeus

Phone: (01) 4523 529/30/31 & (01) 4523 878/79/80 Telex: 212244 LRS GR  
Cable: Register Piraeus Fax: (01) 452 3943

*Thessaloniki* 13 Kountouriotou Street, Thessaloniki

Phone: (31) 12987 Telex: 418622 LRTH GR

*London (registered address)* 71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS, UK

*Croydon* Lloyd's Register House, 29 Wellesley Road, Croydon CRO 2AJ, UK



**Lloyd's  
Register**



# ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Είναι αλήθεια ότι η ναυπηγική τεχνολογία μας καταπλήσσει κάθε τόσο με τις ύψηλές επινοήσεις της σε όλους σχεδόν τους τύπους των πλοίων. 'Ιδιαίτερα έντυπωσιακές όμως είναι οι εφαρμογές της στα σύγχρονα υπερωκεάνια.

Τυπικό παράδειγμα αποτελεί το 'Ιαπωνικό «Crystal Harmony», 48.000 τον. γκρός και δυναμικότητας 960 έπιβατών, τό οποίο είναι τό μεγαλύτερο έπιβατηγό σκάφος πού ναυπηγήθηκε ως τώρα στην 'Ιαπωνία και τό πρώτο 'Ιαπωνικής πλοιοκτησίας κρουαζιερόπλοιο πού σχεδιάσθηκε γιά νά συμμετάσχει στόν ανταγωνισμό της διεθνούς αγοράς κρουαζιερών. Ναυπηγήθηκε από την Μισουμπίσι στά ναυπηγεία του Ναγκασάκι και εκτός των άλλων προτερημάτων του έχει νά επιδείξει όρισμένες κατασκευαστικές έπινοήσεις της Mac-Gregor πού θεωρούνται, άν όχι μοναδικές, τουλάχιστον σπάνιες στό είδος τους.

Η πρώτη είναι τό «Magrodome». Μιά κυλιόμενη διαφανής στέγη, μήκους 15,6 μ. και πλάτους 17,3 μ., ή οποία ανάλογα μέ τόν καιρό καλύπτει ή αποκαλύπτει την πισίνα στό Sun-deck του πλοίου, ώστε οι έπιβάτες νά μπορούν νά απολαμβάνουν τόν ήλιο και τη θάλασσα κάτω από όλες τις καιρικές συνθήκες.

Μιά δεύτερη κατασκευή, ιδιαίτερα έπιθυμητή στό πολυτελή κρουαζιερόπλοιο, είναι τό άνυψούμενο δάπεδο χορού. Πρόκειται γιά χαλύβδινη πλατφόρμα μέ ξύλινη επένδυση πού είναι εγκαταστημένη στην αΐθουσα ψυχαγωγίας και άνυψώνεται από τό σημείο απόθεσης στό κατάστρωμα μέ ηλεκτρικό σύστημα προσφέροντας μιά χορευτική επιφάνεια 70 και πλέον μέτρων.

Αξιοσημείωτο τέλος είναι και τό έντελώς καινούργιο σύστημα της υδραυλικά άνυψούμενης εξέδρας — αναβατήρος γιά τη μεταφορά των άποσκευών από τέρμιναλ στό embarkation deck του σύγχρονου κρουαζιερόπλοίου.

πό τά διάφορα άναγκαία υπέρ της ναυτιλίας μέτρα, δεδομένου ότι ό κύριος προορισμός του ήταν νά έπιτρέψει την πραγματοποίηση οικονομικών ικανών νά ανακόψουν τη διαρροή πρός ξένες σημαίες. 'Ως γνωστόν ή έγγραφη στό έν λόγω νηολόγιο έπιτρέπει στά έγγραφόμενα πλοία νά προσλαμβάνουν ξένους ναυτικούς μέ βάση τό ισχύον μισθολόγιο της χώρας καταγωγής τους, τό οποίο είναι σημαντικά χαμηλότερο από τό εφαρμοζόμενο στην Γερμανία.

Σήμερα όμως τό θέμα πού άπασχολεί ιδιαίτερα τόν έφοπλισμό της χώρας δέν είναι μόνο τό μισθολογικό άλλα είναι τό προβλήματα της ύποτιμής του δολλαρίου, της κρίσεως της Μέσης 'Ανατολής και των άκρίβοτερων καυσίμων, τά οποία βαρύνουν πολύ τό σκέλος των δαπανών τους.

## TA SUEZMAX

Τά πετρελαιοφόρα του 1 έκατομ. βαρελιών, δηλαδή της χωρητικότητας γύρω στις 140.000 τον. d.w., αποτελούν σήμερα την πιο περιζήτητη κατηγορία δεξαμενοπλοίων μέσου μεγέθους. Στο διάστημα της τελευταίας πενταετίας ή συμμετοχή τους στό παγκόσμιο τοννάζ των πετρελαιοφόρων έφθασε από τό 16% στό 20%, ένώ στόν τομέα των παραγγελιών έφθασε νά αντιστοιχούν περίπου στό ένα τρίτο.

Στις άρχές του 1990 υπήρχαν έν ένεργεία 382 πλοία της κατηγορίας αυτής συνολικού τοννάζ 47,2 έκατ. τον. d.w., χωρητικότης ή όποια κατά τά δύο τρίτα περίπου άνήκει σε άνεξάρτητους έφοπλιστές. Οι λόγοι πού έξηγούν την άνάπτυξή τους είναι ότι οι εταιρίες πετρελαίου έδειξαν προτίμηση γιά συμβόλαια της τάξεως του μισού έκατομμυρίου βαρελιών ή πολλαπλάσιου, πού αντιστοιχούσε στους 137.000 τόννους οι όποιοι μαζί μέ τά καύσιμα δίνουν τη μονάδα των 140.000 τον. d.w., και δεύτερο ό ρόλος της διώρυγας του Σουέζ γιά τις πετρελαϊκές μεταφορές της Μ. 'Ανατολής πρός την Εύρωπη και τό Δυτικό ήμισφαίριο.

Μολονότι ή σημερινή κρίση της Μ. 'Ανατολής έχει έπηρεάσει τό σύνολο της αγοράς των δεξαμενοπλοίων, υπάρχουν όρισμένοι παράγοντες πού έπιτρέπουν τη σκέψη ότι τό μέλλον των πετρελαιοφόρων του ένός έκατομμυρίου βαρελιών είναι συγκριτικά εύνοϊ-

κότερο σε σχέση μέ τά σκάφη των άλλων μεγεθών. Οι παράγοντες αυτοί είναι άφενός ή μέση ηλικία των 13 έτών των σκαφών της κατηγορίας αυτής και άφετέρου τό ιδιαίτερα ύψηλό κόστος ναυπηγείας των νεοτεύκτων. Παράλληλα μπορεί νά λεχθεί ότι και τά σούπερτανκερς παρουσιάζουν όρισμένα πλεονεκτήματα, όπως είναι ή διαπίστωση ότι ή κύρια αύξηση των πετρελαϊκών μεταφορών θά προέλθει από τις χώρες του 'Αραβικού Κόλπου όπου τά υπερδεξαμενόπλοια διατηρούν σοβαρά οικονομικά προσόντα καθώς επίσης τό ένδεχόμενο της διευρύνσεως της διώρυγας του Σουέζ ώστε νά μπορεί νά δεχθεί έμπορτα σούπερτανκερς.

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΣΕ ΚΥΠΡΙΑΚΑ ΠΛΟΙΑ

Μία συμφωνία πού άναμένεται ότι θά δημιουργήσει προηγούμενο στην επάνδρωση κυπριακών πλοίων μέ σοβιετικά πληρώματα έτοιμάζεται νά υπογραφεί μεταξύ της εγκατεστημένης στην 'Ελβετία εταιρίας ACOMARIT και της ITF, της Σκανδιναβικής 'Ενώσεως Ναυτικών, της Σουηδικής 'Ενώσεως Ναυτικών (στην όποια έχουν έγγραφει άρκετοί Σοβιετικοί ναυτικοί) και της Ρωσικής 'Ενώσεως 'Εργαζομένων Θαλάσσης και Ποταμών.

Η νέα συμφωνία άναμένεται νά υπογραφεί σύντομα, κατά την διάρκεια συνόδου του IMO στη Γενεύη. Οι Σοβιετικοί ναυτικοί θά συνεχίζουν νά απολαμβάνουν τη σοβιετική κοινωνική ασφάλιση, ένώ ποσοστό 30% του μισθού τους θά πληρώνεται σε άμερικανικά δολάρια επί του πλοίου και τό υπόλοιπο 70% θά πληρώνεται σε ρούβλια στην έπίσημη ίσοτιμία και θά κατατίθεται σε ένα ειδικό ταμείο πού θά εξασφαλίζει την κοινωνική ασφάλισή τους.

Μέχρι νά δημιουργηθεί αυτό τό ειδικό ταμείο ή ACOMARIT θά καταθέτει τά ανάλογα κεφάλαια σε ειδικό λογαριασμό, τό ταμείο δέ αυτό θά χρησιμοποιηθεί επίσης γιά νά άποζημιώνει τους Σοβιετικούς ναυτικούς πού δέν θά είναι «άρκετά τυχεροί ώστε νά εργάζονται σε πλοία μέ ξένες σημαίες πού πληρώνουν σε σκληρό συνάλλαγμα».

Έν τώ μεταξύ ή Σοβιετική 'Ενωση 'Εργαζομένων Θαλάσσης και Ποταμών έκανε έπίσημη αίτηση συμμετοχής στην ITF, ή όποια θά εξετασθεί στην επόμενη συνάντηση της

PHONES: 675.4321, 321.7588  
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:  
«SMYRNIoudi» BALTIMORE

# JAMES SMYRNIoudIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



έκτελεστικής επιτροπής της ITF, τον Μάρτιο του 1991, μαζί με την ανάλογη αίτηση της Πολωνικής Άλληλεγγύης.

### ΕΙΣΧΩΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

Πρόσφατα ανακοινώθηκε ότι η γνωστή Ιαπωνική εταιρία Nippon Yusen Kaisha (NYK) ετοιμάζεται να εγκαταστήσει μέχρι τέλους του έτους τακτική γραμμή κοντέινερ μεταξύ Ρόττερταμ — Ολλανδίας και Όπρτο — Πορτογαλίας. Τη γραμμή θα εκτελεί πλοίο-κοντέινερ των 200 EVP με προοπτική προσθήκης και δευτέρου πλοίου εντός εξαμήνου, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί έβδομαδιαία εξυπηρέτηση με προκαθορισμένες ημέρες άφιξης/αποχωρήσεων.

Έτσι η NYK θα είναι η πρώτη Ιαπωνική εταιρία που θα εγκαταστήσει δική της γραμμή εντός της ευρωπαϊκής ακτοπλοΐας, ειςχωρούσα σε ένα από τα Κοινοτικά «φρούρια», του οποίου ωστόσο η ακριβής έννοια δεν έχει ακόμα ξεκαθαριστεί.

Κύριοι τροφοδοτές της νέας Ιαπωνικής

γραμμής θα είναι οι βιομηχανίες αυτοκινήτων Τογιότα και Μισουμπί που έχουν εργοστάσια στην Πορτογαλία, των οποίων ο άνεφοδιασμός πραγματοποιείται τώρα με πλοία τράμς της NYK. Φυσικά και κάθε άλλο έμπορεύμα προοριζόμενο για την Πορτογαλία θα είναι ευπρόσδεκτο. Πάντως η απόφαση της μεταφοράς των εφοδίων των εργοστασίων της Πορτογαλίας με συσκευασία έμποροκιβωτίου, έκανε την NYK να εγκαταλείψει τις ψυγειακές μεταφορές της σε άλλες εταιρίες και να επιδοθεί αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση της δικής της τακτικής γραμμής.

### Ο ΕΦΕΔΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Για πρώτη φορά πλοία του εφεδρικού στόλου των ΗΠΑ τέθηκαν σε ενεργό υπηρεσία για τις ανάγκες της πολεμικής δυνάμεως που βρίσκεται στον Περσικό κόλπο. Όπως είναι γνωστό η δημιουργία ενός φορητού στόλου τελούντος σε έτοιμότητα προς υποστήριξη των ενόπλων δυνάμεων, τέθηκε σε

έφαρμογή από το 1976. Ο στόλος αυτός επανδρωμένος με ιδιαιτερούς ναυτικούς τελεί υπό τον έλεγχο της Military Sealift Command και περιλαμβάνει 96 εν όλω πλοία καταμελημένα στις δύο άκτες των ΗΠΑ σε άμεση έπαφή με τις βάσεις του Πολεμικού Ναυτικού.

Ήδη από τα μέσα του Αυγούστου, 15 φορητά πλοία του στόλου ανέλαβαν υπηρεσία, και λίγο άργότερα προστέθηκαν άλλα 13, ενώ προβλέπεται η προσεχής ενεργοποίηση και άλλων ακόμα μονάδων. Η σημασία της προσφοράς τους είναι πρόδηλη, δεδομένου ότι πρόκειται για μεταφορές σε μεγάλες αποστάσεις βαρέων όχημάτων και πυροβολικού ή τροφίμων για έκστρατευτικό σώμα 35-40 χιλιάδων ατόμων. Είναι προφανές ότι το ύψος του κόστους διατηρήσεως ενός τέτοιου στόλου σε κατάσταση έτοιμότητας είναι εύθετος ανάλογο με το ύψος των υπηρεσιών που καλούνται να προσφέρουν.

Έκτός του άνωτέρου εφεδρικού στόλου, το Πολ. Ναυτικό των ΗΠΑ διαθέτει και δύναμη ταχυτάτων έμπορικων σκαφών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται τα έξι πρώην κοντέινερ της Sea Land που αγόρασε το Ναυτικό στις αρχές του 1980 και τα μετασκέυασε σε όχηματοφόρα με ταχύτητα 30 κόμβων.

Τέλος, μία τρίτη μέθοδος που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των αναγκών του στόλου είναι η ναύλωση ξένων πλοίων, κυρίως ειδικών σκαφών μεταφοράς βαρέων φορτίων. Ήδη έχουν ναυλωθεί οκτώ τέτοια πλοία για τρεις μήνες με όψιόν ενός έτους, γεγονός που έκλαμβάνεται σαν ένδειξη για την προβλεπόμενη διάρκεια της Αμερικανικής παρουσίας στον Κόλπο.

### ΟΙ ΔΥΣΑΡΕΣΤΗΜΕΝΟΙ

Στο τέλος του 1989 μία απόφαση του Σουηδικού εργατοδικείου σχετική με το πλήρωμα του υπό Κυπριακή σημαία πλοίου «Britannia» απαγόρευσε στο σουηδικό ναυτεργατικό σωματείο να προβαίνει σε πράξεις και ενέργειες άλληλεγγύης προς πληρώματα ξένων πλοίων τελούντων υπό σημαίες ευκαιρίας. Και μάλιστα αδιαφόρως αν οι σχέσεις πλοίου και πληρώματος ρυθμίζονται με συλλογική σύμβαση και άσχετως των όρων και συνθηκών που προβλέπει η σύμβαση, της πιεστικής αποδοχής της από το πλήρωμα και της γνησιότητας του σωματείου που την έχει ύπογραψει.

Όπως ήταν φυσικό η απόφαση χαιρέτιστηκε σαν νίκη των σημαίων ευκαιρίας και σαν πλήγμα κατά της έκστρατειας της ΔΟΜ έναντι των σημαίων αυτών. Παράλληλα όμως είχε ευρύτατες επιδράσεις οι οποίες φαίνεται ότι επεκτάθηκαν και πέρα του ναυτικού τομέα. Αυτό συνέβαλε στο να προσχωρήσουν στον άγωνα έναντι της απαγορεύσεως του μοιχοκότ' όλα τα έργατικά σωματεία της Σουηδίας. Αποτέλεσμα δέ αυτού του άγωνα θεωρείται η αναγγελία ότι η Σουηδική κυβέρνηση προτίθεται να εισηγηθεί συντόμως την τροποποίηση του ισχύοντος νόμου ώστε να μην απαγορεύεται το μοιχοκότ' έναντι πλοίου υπό σημαία ευκαιρίας σε ένδειξη άλληλεγγύης προς το πλήρωμά του και να εξουδετερωθούν επομένως οι συνέπειες της αποφάσεως του εργατοδικείου.

Είναι προφανές ότι η αναγγελία αυτή δεν έγινε εύμενως δεκτή από τον έφοπλιστικό κόσμο, ένας εκπρόσωπος του οποίου, ο Διευθυντής της Ένώσεως Έφοπλιστών δήλωσε ότι «τό λιγότερο που μπορεί κανείς να

## THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



### DRYDOCKING AND REPAIR TO ALL TYPES OF VESSELS: FOUR DRY DOCKS

|    | Capacity (tdwt) | Length (m) | Width (m) | Height (O.B) (m) | Craneage (t) |
|----|-----------------|------------|-----------|------------------|--------------|
| 1. | 30,000          | 213        | 26.0      | 9.7              | Up to 25 t   |
| 2. | 8,000           | 107        | 16.5      | 6.7              | Up to 25 t   |
| 3. | 8,000           | 122        | 16.0      | 5.5              | Up to 10 t   |
| 4. | 100,000         | 263        | 44.0      | 8.9              | Up to 50 t   |

Equipped with dockside and workshop facilities  
1225M LONG REPAIR BERTHS  
EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK  
High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

### FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS  
Phone: 1-136616 Telex: 15055

GREECE — Chris Marine  
Phone: 4178181 Telex: 241015

HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd  
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748

INDIA — Ocean Span Shipping Company  
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438

NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen  
Phone: (042) 26885 Telex: 21034

PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants  
Phone: 461165 Telex: 25024

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency  
Phone: 2219388 Telex: 34598

THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.  
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547

UK — Carlden Marine & Industrial Agencies  
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739

U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.  
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085

WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH  
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



**Colombo Dockyard (Private) Ltd**

P.O. Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka. Phone: 522542, 522461-5  
Telex: 22794/21269 COLDOCK CE Cable: COLDOCK Telefax: 546441, 522085



πει είναι ότι δεν είμαστε διόλου ευχαριστημένοι».

## ΚΑΙ ΟΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΙ

Αντίθετα με τους Σουηδούς έφοπλιστές, ικανοποιημένοι πρέπει να είναι οι Νορβηγοί συνάδελφοί τους, δεδομένου ότι ο έφοπλιστικός οίκος Fred Olsen κέρδισε τη δίκη που είχε κινήσει έναντι του τό νορβηγικού ναυτεργατικού συνδικάτου NSU με αντικείμενο το Φιλιππινέζικο πλήρωμα του γνωστού υπερωκεανίου «Black Prince».

Τό ιστορικό της υπόθεσης έχει ως ακολούθως: Ο οίκος Olsen είχε υπογράψει συμφωνία με τό συνδικάτο NSU για τή χρησιμοποίηση Φιλιππινέζων στό πλοίο αυτό. Τό συνδικάτο όμως ισχυρίστηκε ότι ή συμφωνία αυτή ίσχυε μόνο για έκτός των Σκανδιναβικών υδάτων πλοία και έπαψε έπομένως να ισχύει τώρα που τό «Black Prince» νηολογήθηκε στό ΝΙS και έκτελει πλοία μεταξύ Γκότεμποργκ — Σουηδίας και Κοπεγχάγης — Δανίας. Με τό αίτιολογικό αυτό τό συνδικάτο Νορβηγίας και Δανίας πουύκοτάρισε τό πλοίο σέ πολλές προσεγγίσεις του στους παραπάνω λιμένες. Η δίκη που ακολούθησε έθεσε ένώπιον του έργατοδικείου του Όσλο τό έρώτημα: Έάν πλοίο νηολογημένο στό ΝΙS και έξυπηρετούν Σκανδιναβικούς λιμένες έχει τό δικαίωμα να ναυτολογεί μη Σκανδιναβούς ναυτικούς. Τό έργατοδικείο απάντησε καταφατικά, απορρίπτοντας τους ισχυρισμούς του συνδικάτου. Καί έτσι τό «Black Prince» θά μπορεί έλεύθερα να έκτελει τή γραμμή του με Φιλιππινέζικο προσωπικό γεωικών υπηρεσιών.

Πάντως ή υπόθεση δεν φαίνεται να έκλεισε οριστικά, γιατί τώρα τό ναυτεργατικό συνδικάτο της Δανίας προσέφυγε σέ δικαστήριο της χώρας του με τό αίτιολογικό ότι τό έν λόγω πλοίο άσκει άθέμιτο συναγωνισμό έναντι των Δανικών πλοίων. Τό γεγονός ότι τά προνομία νηολόγια των τριών Σκανδιναβικών χωρών προβλέπουν διαφορετικούς όρους ναυτολόγησης ξένων ναυτικών, καθιστά τό θέμα ιδιαίτερα πολύπλοκο. Γι' αυτό και ή απόφαση του Νορβηγικού έργατοδικείου αναμένεται με πολύ ενδιαφέρον.

## Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η ξαφνική απόφαση της Βρεταννίδας πρωθυπουργού κ. Μ. Θάτσερ για τήν ένταξη της λίρας στό Εύρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα και ή βελτίωση των χρηματιστηριακών δεικτών διεθνώς, ήταν τά δύο κύρια γεγονότα του Όκτωβρίου, χωρίς βεβαίως να παραβλέπεται ή δυσμενής εξέλιξη της προσφοράς χρήματος στις Έπτά μεγάλες βιομηχανικές χώρες, ή όποια έχει πλέον περιοριστεί στό 50% του επιπέδου του 1989.

### Δολλάριο ΗΠΑ

Τό δολλάριο με συνεχείς πτωτικές τάσεις, οι όποιες ανακόπτονται μόνο όταν χειροτερεύει ή εικόνα στή κρίση της Μ. Ανατολής. Στίς 18 Όκτωβρίου τό δολλάριο έπεσε κάτω από τό 1.50 μάρκα που αποτελεί τό χαμηλότερο επίπεδο της ιστορίας του, ένω παράλληλα τό 125 γιέν και 1,26 Έλβετ. φράγκα άποτελούν επίσης άρνητικά ρεκόρ.

Κύρια αίτια της πτώσης ή σχεδόν στασιμότητα πληθωρική κατάσταση της οικονομίας των ΗΠΑ και τό γεγονός ότι όπως οι Έλληνες, έτσι και οι Άμερικανοί ζούν επί αρκετά χρόνια πέραν των δυνατοτήτων τους, χάρις στή διεθνή άποδοχή του δολλαρίου ως νομίσματος επενδύσεων. (Χρηματιστήριο — Γή — Κατοικίες).

Μόνο οι Ίάπωνες τό 1989 επένδυσαν στίς ΗΠΑ 26 δισεκατ. δολλάρια, ένω τό πρώτο έξάμηνο του 1990 οι επενδύσεις αυτές περιορίστηκαν μόνο σέ 9 δισεκ. δολλάρια.

Κύριο μέλημα της Fed είναι ο περιορισμός του πληθωρισμού με παράλληλη υποβοήθηση της άμερικανικής βιομηχανίας και γεωργίας με φθηνότερα κεφάλαια.

Διστακτικότητας επικράτησε στό Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης με τόν δείκτη Dow Jones από τίς 2515,8 μονάδες στίς αρχές του μήνα, στίς 2365 στίς 11 Όκτωβρίου, για

να ανακάμψει περί τίς 2500 μονάδες στίς 24 του μήνα μετά τή πτωτική εξέλιξη των τιμών πετρελαίου.

Τέλος με ιδιαίτερο ενδιαφέρον αναμένεται ή ψήφιση του νέου προϋπολογισμού και οι σχετικές προβλέψεις για τόν περιορισμό του έμπορικού ελλείμματος των ΗΠΑ, τό όποιο δύσκολα θά συγκρατηθεί για φέτος κάτω από τά 100 δισεκ. δολλάρια.

### Μάρκο Γερμανίας

Παρά τά πολλαπλά προβλήματα που έπφερε ή ένωση των δύο Γερμανιών, ή άδυναμία του δολλαρίου και ή διατήρηση του πληθωρισμού κάτω από τό 3% διατήρησαν τό μάρκο ισχυρό.

Παράλληλα βελτίωση σημείωσαν και οι χρηματιστηριακές άξίες στη Φραγκφούρτη, με τόν δείκτη DAX από 1396,8 μονάδες στίς 5 Όκτωβρίου στίς 1493,8 μονάδες στίς 24 Όκτωβρίου.

### Λίρα Άγγλίας

Επιτέλους ύστερα από άναμονή και άλλεπάλληλες άναβολές, στίς 5 Όκτωβρίου ή Βρεταννία αποφάσισε τήν ένταξη της λίρας στό ΕΝΣ (Εύρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα) με ίσοτιμία 2.95 μάρκων + 2.5% - 2.5%. Η άγορά άντέδρασε θετικά ανεβάζοντας τήν λίρα στά 3.0210 Γερ. μάρκα από 2.9320 μάρκα τήν προηγούμενη.

Η εύφορία αυτή ήταν βραχύβια και στίς επόμενες μέρες ή λίρα ξαναγύρισε στά 2.05 μάρκα. Αυτό βέβαια όφείλεται στους κινδύνους ύποτίμησης της λίρας άφου τό 1991 προβλέπεται πληθωρισμός διπλάσιος της Γαλλίας και ύψηλότερος από της Ίταλίας (ήδη κινείται γύρω στά 11%).

Η μείωση των έπιτοκίων από 15% σέ 14% προς άποφυγή της ήδη διαφαινομένης ύφεσης, φαίνεται να μη προσφέρει τήν άπαιτού-



**GOTAPOWER**

**SHIPSPARES AND REPAIRS**

7-9, AKTI MIAOULI  
185 35 PIRAEUS

**THE POWER YOU NEED**

**SPARE PARTS FOR  
JAPANESE AND EUROPEAN:**

MAIN ENGINES  
DIESEL GENERATORS  
TURBOCHARGERS  
AIR COMPRESSORS  
REFRIG. COMPRESSORS

PURIFIERS  
PUMPS  
SIMPLEX  
ANCHORS  
CHAINS

**REPAIRS:**

— OVERHAULING AND  
MAINTENANCE  
— RECONDITIONING

**MOST COMPETITIVE PRICES AND IMMEDIATE SERVICE AT  
THE SUITABLE POSITION OF YOUR VESSEL**

TEL: 4128702 - 4115973  
FAX: 4129550  
TLX: 212041 GOPS GR.



μενη στήριξη στην λίρα.

Η ένταξη της λίρας στο ΕΝΣ υπήρξε ευεργετική για τις χρηματιστηριακές τιμές και ο δείκτης Financial Times παρουσίασε άλμα 170 μονάδων και διαμορφώθηκε στα τέλη 'Οκτωβρίου στις 2100 μονάδες.

#### Γιέν 'Ιαπωνίας

Η ανάπτυξη της ιαπωνικής οικονομίας με ρυθμό 4,5%, που είναι ο υψηλότερος του ΟΟΣΑ, ενόησε τις τιμές του γιέν και παράλληλα στήριξε τη θεαματική άνοδο του Χρηματιστηρίου του Τόκιο κατά 25% σ' ένα μήνα.

Τό μελανό σημείο της 'Ιαπωνικής οικονομίας είναι σήμερα η σχέση κεφαλαίων - επενδύσεων των 'Ιαπωνικών Τραπεζών οι οποίες αποδεικνύονται να έχουν χάσει σημαντικά ποσά σε επενδύσεις ακινήτων, ακινήτων, οι τιμές των οποίων κατέρρευσαν, με αποτέλεσμα να προκληθεί σύσταση από την Τράπεζα Διεθνών Συναλλαγών που έδρευε στη Βασιλεία (B.I.S.) για αύξηση των κεφαλαίων τους.

#### Η Δραχμή

Στόν πίνακα 3 εμφανίζεται η ισοτιμία της δραχμής στις 24 'Οκτωβρίου, η οποία σε σύγκριση με την τελευταία επίσημη τιμή της 14 Σεπτεμβρίου (λόγω άπεργίας Τραπεζών) παρουσιάζει πτώση κατά 1,6% έναντι του ECU και άνοδο κατά 0,6% έναντι του δολλαρίου.

Σε πρόσφατη συνέντευξη ο 'Αναπλ. 'Υπουργός 'Εθν. Οικονομίας κ. Τ. Χριστοδούλου παραδέχθηκε ότι η δραχμή μπορεί να είναι υπερτιμημένη αλλά αποδέχθηκε τη πολιτική της Τράπεζας 'Ελλάδος για συνεχή διολίσθηση, αντί μιάς ξαφνικής υποτίμησης σε ρεαλιστικότερα επίπεδα.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1**  
Τιμές Δολλ. Ν. 'Υόρκης

|              | 24.9.90 | 24.10.90 | Διαφ. % |
|--------------|---------|----------|---------|
| Μάρ. Γερμ.   | 1.5580  | 1.5185   | - 2.5   |
| Φρ. 'Ελβετ.  | 1.2975  | 1.2820   | - 1.2   |
| Λίρ. 'Αγγλ.  | 1.8810  | 1.9425   | - 3.2   |
| Φρ. Γαλλ.    | 5.2195  | 5.0835   | - 2.6   |
| Λίρ. Ιταλ.   | 1167.0  | 1136.0   | - 2.7   |
| Γιέν 'Ιαπων. | 137.33  | 128.20   | - 6.6   |

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2**  
'Επιτόκια Εύρωνομισμάτων

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

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3**  
Τιμές Δραχμής FIXING  
Τράπεζα 'Ελλάδος

|             | 14.9.90 | 24.10.90 | Διαφ. % |
|-------------|---------|----------|---------|
| Δολλ. ΗΠΑ   | 154.155 | 153.200  | + 0.6   |
| Μάρ. Γερμ.  | 99.102  | 100.842  | - 1.7   |
| Φρ. 'Ελβετ. | 118.780 | 119.780  | - 0.8   |
| Λίρ. 'Αγγλ. | 294.400 | 297.970  | - 1.2   |
| Φρ. Γαλλ.   | 29.553  | 30.140   | - 2.0   |
| Λίρ. Ιταλ.  |         |          |         |
| (100)       | 13.300  | 13.470   | - 1.3   |
| Γιέν 'Ιαπ.  |         |          |         |
| (100)       | 109.500 | 119.140  | - 8.1   |
| ECU         | 205.300 | 208.680  | - 1.6   |

**ΠΙΝΑΚΑΣ 4**  
Διακυμάνσεις Τιμών Κυριοτέρων Χρηματιστηρίων

|                    | 25.9.90 | 24.10.90 | Διαφ. % |
|--------------------|---------|----------|---------|
| Dow Jones (N.Y.)   | 2467.1  | 2494.0   | + 1.1   |
| Fin. Times (Λονδ.) | 1997.6  | 2110.5   | + 5.7   |
| Dax (Φραγκ.)       | 1353.4  | 1493.8   | + 10.4  |
| CAC (Παρίσ.)       | 414.3   | 442.8    | + 6.9   |
| Nikkei (Τόκιο)     | 22250   | 24877    | + 11.8  |
| SSI (Ζυρίχη)       | 490.0   | 552.1    | + 12.7  |
| Χρημ. 'Αθηνών      | 1150.3  | 1071.0   | - 6.9   |

## Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

### ΟΙ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Σε άρθρογραφία σας, σχετικά με το θέμα «Πάλι οι Φιλιππινέζοι» που δημοσιεύθηκε στο τελευταίο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών», θα επιθυμούσα να σας γνωρίσω τις αιτίες που δημιουργούν αυτές τις καταστάσεις, και τι προβλήματα αντιμετωπίζουμε μέσα στα πλοία μαζί τους.

Αυτοί οι άνθρωποι από αρχής... Ιστορίας τους είχαν τό άφεντικό στο κεφάλι τους, 'Ισπανούς κατακτητές, 'Ιάπωνες, 'Αμερικανούς άφεντικά. 'Επιφανειακά λοιπόν έχουν νοοτροπία ύποτακτικού και του Yes Sir. 'Επίσης νοιώθουν αισθήματα κατωτερότητας από την σωματολογική τους κατασκευή και χρώματος της επιδερμίδος τους.

Φτώχεια δυστυχία και έκμετάλλευση σε όλο τό νησιωτικό σύμπλεγμα από τους εκεί ισχυρούς. Φυσικό επακόλουθο ή αναζήτηση διεξόδου. Με ό,τιδήποτε κόστος και για όποιονδήποτε λόγο.

'Εκεί δρουν — φυσικό επακόλουθο — και τά παρασιτικά κυκλώματα της σωματεμπορίας για εργάτες — υπηρέτριες — πληρώματα για εξαγωγή στο εξωτερικό προς τούς ενδιαφερόμενους.

Κύριε Διευθυντά, Δέν μπορεί νά λένε όλοι τους ψέματα ότι πληρώσανε χίλια, χίλια πεντακόσια και δύο χιλιάδες δολάρια για νά ξεφύγουν από την δυστυχία σύν και κάτι είσιτήρια για νά πάνε νά μπαρκάρουν. Είναι και πολύ άφελές ότι τό ποσόν πάει όλο στις τσέπες των άρμοδίων άτζέντηδων εκεί. Μεγάλα οικονομικά παιχνίδια και συμφέροντα υπάρχουν

στό όνομα της .... ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας.

Γιά νά τελειώσω. Αύτά όλα κάπου ξεσπώνε. Αύτοί γίνονται έωλα και εύάλωτα άτομα για 20 έως 30 χιλιάδες δολάρια δηλαδή θά γίνουν «βαποράκια» στην κοκαΐνη ή ήρωΐνη προς τίς Η.Π.Α. με όλες τίς γνωστές συνέπειες για τό πλοίο σε αυτή την χώρα με τόν τελευταίο νόμο τους περί ναρκωτικών.

Τί έχουν νά χάσουν άλλωστε; Με ένα τέτοιο ποσόν στην πατρίδα τους λύσανε τό πρόβλημα της ζωής τους.

Τό ίδιο και γι' αυτούς είναι αν βρεθούν σε καμμία Αυστραλία έχοντας δύο ή τρία χρόνια στο πλοίο εργασία. Με τίς απαιτήσεις που θά έγείρουν στην Ι.Τ.Ε. έξασφαλίζουν την ζωή τους.

Τώρα έχουμε και τό άλλο «φρούτο». Καλούν τούς παπάδες των «Mission of Seamen» έκθέτουν σε αυτούς ότι λαμβάνουν 250 έως 350 δολάρια τόν μήνα. Ξεσηκώνουν την τοπική κοινωνία για δήθεν έκμετάλλευση, σκληρή και μη άμειβόμενη εργασία εις βάρος τριτοκοσμικών και κάτι Homus rights. Κάτι τέτοιο τό έζησα προσωπικά. Καμμία τριανταριά ξερακιανές κυράτσες και γεροντάκια διαδήλωναν κρατώντας κάτι πινακίδες με συνθήματα κάτω στόν ντόκο. Σταμάτησαν και οι πόστες για συμπαράσταση φυσικά.

Κατά τά άλλα όλοι εύχαριστημένοι, κύριε διευθυντά.

Τό πλοίο κινείται οικονομικά επιφανειακά κάποιοι άλλοι τρίβουν τά χέρια τους με ίκανοποίηση. Με την πρώτη εύκαιρία θά διωχθούν οι άντάρτες Φιλιππινέζοι που δημιούργησαν πρόβλημα στο πλοίο. Φυσικά θά έλθουν καινούργιοι που και αυτοί πληρώσαν νά μπαρκάρουν κλπ. κλπ.

Και ό χορός καλά κρατεί.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία  
ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ

'Αθήνα 26.10.90

Σημ. Συντ.: 'Ο έπιστολογράφος έχει γνωστοποιήσει τά στοιχεία του στα «Ναυτικά Χρονικά».

## SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos  
173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece  
Telefax: 0721 - 26038 — Tel: 0721 - 29677



# NO PLACE FOR NOVICES



## PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LTD

Tradewinds · 190 Vauxhall Bridge Road  
London SW1V 1DX · United Kingdom

Tel: 071 · 828 9911 Telex: 8956714 FRIXOS G

Telefax: 071 · 828 9179



# ΑΚΡΙΒΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

## ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΓΗΡΑΣΚΟΝΤΟΣ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

**Τά βασικά συμπεράσματα της 8ης Διεθνούς Συνάντησης του Πειραιώς**

Μέσα σέ κλίμα έντονου σκεπτικισμού, αλλά και μέ αισιόδοξα μηνύματα γιά τό δυναμισμό και τήν έμπειρία των άνθρώπων τής διεθνούς Ναυτιλίας νά ξεπερνούν συνθηκές κρίσεως, όπως αυτές πού δημιουργήθηκαν από τήν άπροσδόκητη έπιδρομή του 'Ιράκ στό Κουβέϊτ και τή ραγδαία άνοδο των τιμών πετρελαίου, διεξήχθηκε ή φετεινή 8η έτήσια Διεθνής Συνάντηση του Πειραιώς.

Ή παρουσία 130 εκπροσώπων του Έφοπλισμού, Τραπεζών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων από τά κυριότερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, σέ συνδυασμό μέ τήν άπόλυτα έπιμελημένη οργάνωση τής Συνάντησης από τό προσωπικό τής Ναυτιλιακής Λέσχης, συνέβαλαν ουσιαστικά στην έπιτυχία και τής φετεινής εκδήλωσης πού έχει καθιερωθεί πλέον ως θεσμός γιά τόν ναυτιλιακό Πειραιά.

Στή φετεινή συνάντηση πού διοργάνωσε ή Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς σέ συνεργασία μέ τό City University Business School στις εγκαταστάσεις τής Λέσχης τό διήμερο 18 και 19 'Οκτωβρίου, 1990, ύπήρξε καθοριστικής σημασίας ή παρουσία του κ. Γιώργου Π. Λιβανού ως συντονιστή τής συνάντησης και των συζητήσεων επί των αξιόλογων εισηγήσεων πού παρουσιάστηκαν σ' αυτή, μέ προεξάρχουσες εκείνες του καθηγητή κ. Κώστα Γραμμένου γιά τίς τρέχουσες διεθνείς εξελίξεις και πώς αυτές επηρεάζουν τίς παγκόσμιες ναυτιλιακές αγορές καθώς και του κ. Έρικ Χέιντερεϊχ, γενικού διευθυντή του Οίκου Fearnley's, γιά τίς επιπτώσεις τής αύξησης του πετρελαίου στις ναυτιλιακές αγορές.

γορές.

Κατά τή διήμερη διεθνή συνάντηση παρουσιάστηκαν επίσης εισηγήσεις από τους Τραπεζίτες κ.κ. Γρήν Λόριντζεν τής Unibank Λονδίνου, Μάικλ Γουίλλιαμς τής Barclays και Τάκο Βάν ντερ Μάστ τής Morgan Λονδίνου, σχετικά μέ τή χρηματοδότηση τής ναυτιλίας και τήν ανανέωση του γηράσκοντος στόλου, καθώς και των κ.κ. Γκάρι Μπώμοντ, αρχιεπιθεωρητή του LRS, γιά τήν επιμήκυνση τής οικονομικής ζωής των πλοίων και Ρόμπερτ Σόμμερβιλλ, διευθυντού Εύρώπης του ABS, γιά τίς υποχρεώσεις τής νέας αντιρρυπαντικής νομοθεσίας των ΗΠΑ γιά τά δεξαμενόπλοια.

Ακόμη, ιδιαίτερα κατατοπιστική γιά τίς επιπτώσεις τής νέας αντιρρυπαντικής νομοθεσίας στις Τράπεζες πού χρηματοδοτούν δεξαμενόπλοια πού θά προσεγγίζουν σέ 'Αμερικανικά λιμάνια ύπήρξε ή εισηγήση του γνωστού 'Αμερικανού δικηγόρου κ. Ρίτσαρντ Τίμαν.

Ως πάνελιστς τής συνάντησης συμμετείχαν φέτος οι κ.κ. Νικόλας Μ. Περατικός, Νίκος Π. Τσάκος και Νίκος Στ. Τριανταφυλλάκης, όλοι εκπρόσωποι τής νέας γενιάς του ελληνικού έφοπλισμού, οι όποιοι συμπλήρωσαν μέ ουσιαστικές παρατηρήσεις τίς ενδιαφέρουσες απόψεις των παραπάνω εισηγητών.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» παρουσιάζουν έν συνεχεία τά βασικότερα σημεία των εισηγήσεων πού παρουσιάστηκαν και συνοψίζουν τά βασικά συμπεράσματα πού προέκυψαν κατά τίς εργασίες τής επιτυχημένης διήμερης Συνάντησης.

### Ή έναρκτήριο λόγος του Ύπουργού Ε.Ν. κ. Άριστ. Παυλίδη

Κηρύσσοντας τήν έναρξη των εργασιών τής Συνάντησης ό ύπουργός Ναυτιλίας κ. Παυλίδης ύπογράμμισε τή σημασία της, καθώς πραγματοποιείται σέ μία κρίσιμη στιγμή τής ναυτιλίας, λόγω των γεγονότων στον Περσικό Κόλπο και των μεταβολών πού συντελούνται στή διεθνή πολιτική σκηνή, ένν εξέφρασε τή βεβαιότητα ότι ή ναυτιλιακή κοινότητα θά ξεπεράσει και αυτή τή φορά τή κρίση.

Έπεσήμανε ότι ή ελληνική κυβέρνηση γνωρίζοντας πλήρως τά προβλήματα πού παρουσιάζονται στην ελληνική ναυτιλία και αποδίδοντας ιδιαίτερη σημασία στό ρόλο της γιά τήν ανάπτυξη τής Έθνικής Οικονομίας, λαμβάνει όλα τά μέτρα πού θά τήν καταστήσουν ικανή νά αντιμετωπίσει τίς σημερινές δυσχέρειες μέ τίς όλιγότερο δυσμενείς, γιά αυτήν επιπτώσεις.

Ή κυβέρνηση, είπε ό κ. Ύπουργός, άρχισε νά εφαρμόζει ναυτιλιακή πολιτική ή όποία κυρίως έχει γιά στόχο της τή παροχή στό ελληνικό πλοίο, εκείνων των ύπηρεσιών πού θά ένισχύσουν τήν παρουσία του στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.



Ή πολιτική αυτή, θά επιτύχει, πρόσθεσε ό κ. Παυλίδης, διότι βασίζεται στην μακρά ελληνική έμπειρία, στην διεθνή πρακτική και στην αναγνώριση των συνθηκών πού σήμερα ισχύουν.

Είναι μία άνοικτη «στόν συνεχή διά-

λογο πολιτική», κατέληξε ό κ. Παυλίδης, γι' αυτό και τό ύπουργείο Ναυτιλίας, άναμένει μέ ιδιαίτερο ένδιαφέρον τά πορίσματα τής συνάντησης γιά τήν επιτυχή εξέλιξη τής όποίας συχαίρει τους οργανωτές της.



Τόν κ. Ύπουργό ευχαρίστησε ο πρόεδρος της συνάντησης κ. Γ. Π. Λιβανός, για το ενδιαφέρον της κυβέρνησεως και του ιδίου για την ελληνική ναυτιλία και τον διαβεβαίωσε ότι ο ελληνικός εφοπλισμός θα επιβιώσει και θα επικρατήσει, στις δύσκολες στιγμές που περνά η ελληνική ναυτιλία.

Τόν κ. Παυλίδη ευχαρίστησε και ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης κ. Νίκος Κοτζιάς και στη συνέχεια τις εργασίες της συνάντησης χαιρέτισε και ο Πρόεδρος της Βρεταννίας στην Αθήνα Σέρ Ντέιβιντ Μάιερς, τονίζοντας τα κοινά χαρακτηριστικά των δύο χωρών και τους πολύχρονους δεσμούς Έλλήνων και Βρεταννών στον ναυτιλιακό τομέα, οι οποίοι θα συνεχίζουν να αναπτύσσονται και να βελτιώνονται στα πλαίσια των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.



### Η εισήγηση του Καθηγητή κ. Γραμμένου

Στη συνέχεια ο διευθυντής του Κέντρου Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδότησης του City University Business School, καθηγητής κ. Κ. Γραμμένος, ο οποίος ήταν και ο επίσημος συνομιλητής της Διεθνούς Συνάντησης, αναφέρθηκε στα διάφορα απρόβλεπτα γεγονότα που επηρεάζουν τις ναυτιλιακές αγορές, επισημαίνοντας τα εξής:

«Αναμφίβολα έχουμε όλοι συνταραχτεί από τις τελευταίες παγκόσμιες εξελίξεις και ιδιαίτερα την κρίση στον Κόλπο. Θα ήθελα ωστόσο να επαναλάβω ότι τα πολιτικά γεγονότα κάθε άλλο παρά σπάνια είναι. Αντίθετως έχουν σημαδέψει την ιστορία του κλάδου πολυάριθμες φορές ιδιαίτερα στη μεταπολεμική περίοδο.

Θυμηθείτε για παράδειγμα τις επιπτώσεις γεγονότων όπως το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ το 1956, ο πόλεμος της Κορέας και οι δύο πετρελαιοτικές κρίσεις στη δεκαετία του 70.

Ποιά είναι τα συμπεράσματα ωστόσο όταν κοιτάξουμε πιο προσεκτικά τέτοια γεγονότα;

Απροσδόκητα περιστατικά, όπως τα πολιτικά γεγονότα, έχουν συχνά αναταράξει τις ναυτιλιακές αγορές, αλλά η ισχύς τους βασίζεται στους εξής τρεις σημαντικούς παράγοντες:

— Αν επηρεάζεται κάποιο συγκεκρι-

μένο τμήμα της αγοράς ή αν οι επιπτώσεις είναι γενικότερου χαρακτήρα.

— Η εκάστοτε κατάσταση της διεθνούς οικονομίας που προσδιορίζει τις ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου.

— Το σημείο στην καμπύλη προσφοράς στο οποίο βρίσκεται ο εμπορικός στόλος (σε αγορές που χαρακτηρίζονται από υπερπροσφορά τονάζ, η ζήτηση πρέπει να είναι ιδιαίτερα ισχυρή για να επέλθει ισορροπία χωρίς κατάρρευση της ναυλαγοράς).

Για να γίνει πιο κατανοητή η σημασία των ανωτέρω παραγόντων μπορούμε να συγκρίνουμε τις δύο πετρελαιοτικές κρίσεις. Ένώ και στις δύο περιπτώσεις το κεντρικό πολιτικο-οικονομικό γεγονός ήταν η αύξηση της τιμής του πετρελαίου, η είσοδος διαφορά ήταν ότι στην πρώτη περίπτωση η υπερπροσφορά πλοίων ήταν εκείνη που πολλαπλασίασε τις επιπτώσεις, ιδιαίτερα για τα δεξαμενόπλοια. Αντίθετα στη δεύτερη περίπτωση η παρατεταμένη μειωμένη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, λόγω της διεθνούς οικονομικής ύφεσης, είχε πολλαπλασιαστικές επιδράσεις που οδήγησαν στη μακρόχρονη ύφεση στις αγορές τόσο υγρού όσο και ξηρού φορτίου.

Η έρωτηση-κλειδί που θα πρέπει να

μας απασχολήσει είναι ποιά είναι η θέση στην οποία βρίσκεται ο εμπορικός στόλος πάνω στην καμπύλη προσφοράς.

Τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί σημαντική βελτίωση στην ανισορροπία προσφοράς/ ζήτησης, λόγω τόσο της αύξησης της ζήτησης για μεταφορά υγρών και ξηρών φορτίων, αλλά όσο και του συγκρατημένου ρυθμού που παρουσίασε η αύξηση του στόλου.

Με την υπερπροσφορά να είναι σημαντικός παράγοντας στις προηγούμενες ναυτιλιακές κρίσεις, η περαιτέρω αύξηση του στόλου θα πρέπει να αντιμετωπισθεί με προσοχή, γεγονός που είναι συνδεδεμένο με την ανάγκη για ανανέωση σημαντικού μέρους του στόλου που γηράσκει, ιδιαίτερα δε των δεξαμενοπλοίων.

### ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

«Αν και προγράμματα επιμήκυνσης της οικονομικής ζωής των πλοίων μπορεί να αναβάλλουν προσωρινά την αντικατάστασή τους, είναι έκδηλη η ανάγκη για ναυπήγηση νέων σκαφών.

Η ανάληψη ναυπηγικών προγραμμάτων στην παρούσα και προσεχή δεκαετία απ' την άλλη μεριά, πρέπει να ενταχθεί μέσα σ' ένα ευρύτερο πλαίσιο επενδυτικής πολιτικής.

Μέχρι σήμερα έχει αποδειχθεί πολύ



## LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215  
151 24 AMAROUSION

TELEX: 21 1602  
TELEFAX: 805 5422  
TELEPHONE: 8055042-43





δύσκολο να καθιερωθεί μία ενιαία ναυτιλιακή επενδυτική λογική. Ο παραδοσιακός επιχειρηματικός κανόνας «αγόρασε φθηνά — πούλησε ακριβά» δεν έχει εφαρμοσθεί πάντοτε κατά τον ιδανικότερο δυνατό τρόπο στις ναυτιλιακές αγορές.

Η χρονική υστέρηση μεταξύ παραγωγικών και παραδόσεων συχνά έχει σαν αποτέλεσμα πλοία που έχουν παραγελθεί στην κορυφή της αγοράς προστίθενται στο στόλο όταν η ναυλαγορά έχει αρχίσει την καθοδική της πορεία, και οδηγεί σε περαιτέρω συμπίεση των ναύλων και στη διαμόρφωση σημαντικών ανισορροπιών που παίρνουν καιρό να διορθωθούν.

Κατά καιρούς έχουν διατυπωθεί στη διεθνή βιβλιογραφία επενδυτικές ναυτιλιακές θεωρίες:

— Ο ROBINSON τό 1913 διατύπωσε την «αρχή της ήχους», σύμφωνα με την οποία η αντικατάσταση των πλοίων λαμβάνει χώρα μόνο στο τέλος της οικονομικής τους ζωής. Η θεωρία αυτή εξηγεί ικανοποιητικά τη ζήτηση για αντικατάσταση αλλά όχι για επέκταση του στόλου. Και μόνο αυτό όμως συνδέεται με το ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα της αντικατάστασης του γηράσκοντος στόλου στην τωρινή και την επόμενη δεκαετία.

#### ΕΠΙΜΗΚΥΝΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΖΩΗΣ Η ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ;

Αυτό είναι το δίλημμα σήμερα και σχετικές με αυτό είναι και οι περιβαλλοντολογικές προεκτάσεις του θέματος, ειδικά δε εν όψει της προτεινόμενης νέας νομοθεσίας των Η.Π.Α. για την

ασφάλεια των δεξαμενοπλοίων.

Συνεχίζοντας με τις επενδυτικές θεωρίες:

— Ο TIMBERGEN τό 1931 συμπεριλαμβάνει τους ναύλους, τα κέρδη και το συσσωρευμένο κεφάλαιο ως παράγοντες που επηρεάζουν την επενδυτική απόφαση. Λαμβάνοντας έτσι υπ' όψη τις τρέχουσες συνθήκες και τους χρηματοδοτικούς πόρους των πλοιοκτητών.

Ο SHUMPETER τό 1946 προσθέτει στα παραπάνω και τις προσδοκίες για την μελλοντική κατάσταση της αγοράς.

— Ο SCHNEIDER τό 1961 υποστηρίζει ότι για την περίοδο 1900-1958 δεν υπάρχει κάποια συνεπής επενδυτική στρατηγική, αλλά σε γενικές γραμμές παρατηρεί κάποια συμβατότητα με τις απόψεις του TIMBERGEN.

Ο ίδιος υποστηρίζει ότι η τιμή των νέων πλοίων δεν παίζει ρόλο αφού κανείς δε θα θέλει να κτίσει νέο πλοίο όταν η αγορά είναι σε ύφεση. Η θέση όμως αυτή παραβλέπει τις προσδοκίες για το μέλλον της ναυλαγοράς και την παροχή άφθονης χρηματοδότησης νέων ναυπηγήσεων μετά τα μέσα της δεκαετίας του 60, που έκαναν την αγορά νέων πλοίων ιδιαίτερα έλκυστική.

• Από τα μέσα της δεκαετίας του 70 υπογράμμισα τη σημασία εξωτερικών παραγόντων όπως η διεθνής οικονομία και το διεθνές εμπόριο στην επενδυτική λογική. Η «σφαιρική προσέγγιση» που εισήγαγα αποσκοπεί στο να δημιουργήσει ένα ορθότερο πλαίσιο λήψης επενδυτικών αποφάσεων τό οποίο δίνει ίσο βάρος στην ανάλυση των παραγόντων που επηρεάζουν τόσο την προσφορά, όσο και τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.

Αυτές είναι προεκτάσεις στις ιδέες που διατύπωσε για πρώτη φορά τό 1977, δίνοντας έμφαση στην ύψιστη σημασία της λήψης επενδυτικών αποφάσεων την κατάλληλη χρονική στιγμή, σε συνάρτηση με τις βραχυπρόθεσμες προσδοκίες του πλοιοκτήτη.

Οι επενδυτικές αποφάσεις επηρεάζονται επίσης σημαντικά από τό χρηματοδοτικό τομέα, ιδιαίτερα τις κρατικές ναυπηγικές επιδοτήσεις και τις τραπεζικές χρηματοδοτήσεις, που αύξηθηκαν λόγω της ανάπτυξης των Ευρωπαϊκών και της τραπεζικής διεθνοποιήσεως.

Έφτασα επίσης στο συμπέρασμα ότι η όρθη πιστωτική πολιτική και πιστωτική ανάλυση είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ισορροπία των ναυτιλιακών αγορών. Συνεπώς τα πέντε κριτήρια πιστωτικής ανάλυσης που εισήγαγα: Χαρακτήρας (character), Επιχειρηματική ικανότητα (capacity), Συνθήκες (conditions), Κεφάλαιο (capital), και Έξασφάλιση (collateral) είναι θεμελιώδους σημασίας και ειδικότερα θα ήθελα να τονίσω τη σπουδαιότητα των δύο πρώτων σε περιόδους όπου οι συνθήκες είναι αντίξοες.

#### ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Η χρηματοδοτική πλευρά έχει ιδιαίτερο ρόλο στο πρόγραμμα της αντικατάστασης του στόλου. Έχει υποστηριχθεί ότι οι παραδοσιακές πηγές της ναυτιλιακής χρηματοδότησης είναι πιθανόν να παίξουν μειωμένο ρόλο σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Η μείωση των ναυπηγικών επιδοτήσεων και η αναδιοργάνωση της ναυπηγικής βιομηχανίας παράλληλα με τη σχετική στροφή των εμπορικών τραπεζών στη χρηματοδότηση της αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων και στην προσεκτική επιλογή πελατείας και επενδυτικών σχεδίων, καθώς και οι περιορισμοί των οικονομικών αρχών στους τραπεζικούς ισολογισμούς, όσον αφορά στην κεφαλαιακή επάρκεια και την έκταση των δανειοδοτήσεων, ενισχύουν την άποψη της πιθανής μείωσης των τραπεζικών ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων.

Οι έμπειρες των παραδοσιακών πηγών ναυτιλιακής χρηματοδότησης, όπως αντικατοπτρίζεται στην τρέχουσα πιστωτική τους πολιτική, τονίζουν την ανάγκη για τη ναυτιλία να βρει νέες πηγές κεφαλαίων. Με τις προηγούμενες κρίσεις των δεκαετιών του 70 και του 80 που αποδυνάμωσαν τα ίδια κεφάλαια

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET  
PIRAEUS

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



πού διέθετε ο κλάδος, ή έμφαση τίθεται τώρα στην εξεύρεση μετοχικών κεφαλαίων.

Έκτός από τη χρηματοδότηση με τη μορφή εταιριών K/S που αποτέλεσε σημαντική πηγή κεφαλαίων για τη νορβηγική ναυτιλία, ή άντληση πόρων με τη μορφή ιδιωτικών τοποθετήσεων (private placements) ή εισαγωγής σε χρηματιστήρια (public offerings) στις ΗΠΑ κυρίως είχε περιορισμένη μόνο ανάπτυξη κατά το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του 80.

Η έμφαση ωστόσο βρίσκεται στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων με σκοπό τις κερδοσκοπικές αυξήσεις στις τιμές τους. Για να δρομολογηθούν όμως νέα ίδια κεφάλαια με σκοπό τη ναυπήγηση πλοίων πρέπει να προσελκυσθούν και οι επενδυτές με μικρότερη προτίμηση σε επιχειρηματικό κίνδυνο.

Για να έπιτευχθεί αυτό οι ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να υιοθετήσουν μία πιο ανοιχτή οργανωτική δομή και πρέπει να αυξήσουν τη λειτουργική και διοικητική επάρκειά τους.

Ο κρίσιμος παράγοντας ωστόσο είναι οι επιχειρηματικοί κίνδυνοι και αυτοί είναι που πρέπει να μειωθούν. Ο χρηματοδοτικός κίνδυνος μπορεί να μειωθεί αν βελτιωθεί ή αναλογία ιδίων προς ξένα κεφάλαια. Η προσέλκυση αυτών των κεφαλαίων είναι πιθανόν να παρουσιάσει μία εικόνα μειωμένου λειτουργικού κινδύνου.

Όσο για τη βελτίωση του λειτουργικού κινδύνου υπάρχει μία σειρά από «έργαλεια» που μπορούν να χρησιμοποιηθούν. Οι μακροχρόνιες ναυλώσεις δεν υπάρχουν σε άφθονία ακόμη, παρά το γεγονός ότι έχει παρουσιαστεί μία σχετική αύξηση τελευταία. Η διαποικιλισμός του χαρτοφυλακίου των ναυλώσεων και οι ναυτιλιακές κοινοπραξίες είναι άλλες μέθοδοι ελαχιστοποίησης των διακυμάνσεων του εισοδήματος. Η κάλυψη των συναλλαγματικών διακυμάνσεων και των διακυμάνσεων των έπιτοκίων είναι επίσης σημαντική αφού οι τελευταίες μπορεί να έχουν επιπτώσεις στο λειτουργικό και χρηματοδοτικό κόστος.

#### ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Αυτό που παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι αν οι εταιρίες με μεγάλο αριθμό γηρασμένων πλοίων στο στόλο τους, οι οποίες χρειάζονται σημαντικά κεφάλαια για να διατηρήσουν το μέγε-

θος τους, αποφασίσουν να ανανεώσουν όλο το παλαιό τονάζ ή προτιμήσουν να γίνουν μικρότερες και πιο οργανωμένες μονάδες.

Έξισου ενδιαφέρον θα είναι το αποτέλεσμα που θα έχουν οι οποίες πλοιοκτητικές αποφάσεις στην προσφορά πλοίων και πώς αυτή — σε συνάρτηση με τη ζήτηση — θα επηρεάσουν τη ναυλαγορά.

Τό κλειδί για τις επενδυτικές και χρηματοδοτικές αποφάσεις είναι ένα ολοκληρωμένο και ορθολογικό πλαίσιο λήψης επενδυτικών αποφάσεων, λειτουργική και διοικητική επάρκεια, κατάλληλη κάλυψη του επιχειρηματικού κινδύνου.

#### Άκριβό πετρέλαιο και Ναυτιλία

Η επίδραση της κρίσεως μεταξύ Ιράκ και Κουβέιτ και ή απήχηση των υψηλών τιμών πετρελαίου στις ναυτιλιακές αγορές υπήρξε το θέμα της εισήγησης του κ. Έρικ Χέιντερεϊχ, γενικού διευθυντή, του Νορβηγικού ναυλομεσιτικού οίκου Fearnleys. Αναφερόμενος σε συντομία στις συνθήκες που επικρατούσαν στις ναυτιλιακές αγορές πριν τις εξελίξεις της 2 Αυγούστου, καθώς και στις προβλεπόμενες εξελίξεις για τους επόμενους 12-24 μήνες ο κ. Χέιντερεϊχ τόνισε μεταξύ άλλων τα εξής:

«Τό καλοκαίρι του 1989 ή παγκόσμια οικονομία λειτουργούσε κανονικά με εξαίρεση τις ΗΠΑ όπου οι οικονομολόγοι ανησυχούσαν για την ισχνή βελτίωση της ζήτησης και τα εμφανή σημεία αδυναμίας της Αμερικανικής παραγωγής. Η προσπάθεια του ΟΠΕΚ να αυξήσει τις τιμές του πετρελαίου με εφαρμογή των ποσοστώσεων παραγωγής είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση και των τιμών του πετρελαίου της Βόρειας Θάλασσας στη τιμή των 20 δολλαρίων/βαρέλι. Τη περίοδο αυτή ή παραγωγή των χωρών του ΟΠΕΚ έφθανε τα 24,5 εκατομ. βαρέλια την ήμέρα, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 13% σε σύγκριση με τό 1989, ενώ αυξήθηκαν και οι εισαγωγές πετρελαίου των ΗΠΑ κατά 12% με αποτέλεσμα την ζωτικότητα της αγοράς των δεξαμενοπλοίων. Στα τέλη Ιουλίου τα ύπερδεξαμενόπλοια ναυλώνονταν για δυτικά ταξίδια στην κλίμακα WS 65-70 που απέφερε στον πλοιοκτήτη ενός τουρμπινοκίνητου δεξαμενόπλοιου των 250.000 τον.d.w. περί τις 30.000 δολάρια ήμερησίως. Οι προοπτικές για τα επόμενα 2-3 χρόνια ήταν εξαιρετικές καθώς ένα μεγάλο μέρος του στόλου των

νου για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη: πλοιοκτήτες, μέτοχοι, χρηματοδότες.

Γι' αυτό θα επιστρέψω στην παλαιότερή μου πρόταση για πιστωτική ανάλυση και για χρησιμοποίηση των πέντε χρηματοδοτικών κριτηρίων που προανέφερα, τόσο από τον πλοιοκτήτη όσο και από τον χρηματοδότη. Αυτό βέβαια δε σημαίνει ότι εξαλείφεται ο κίνδυνος αλλά ελαχιστοποιείται. Άλλωστε αν ήταν δυνατόν να εξαλειφθεί κάθε κίνδυνος, όλοι θα ήταν πλοιοκτήτες και οι πανεπιστημιακοί καθηγητές στη Ναυτιλία, Έμποριο και Χρηματοδότηση θα έπαυαν να έχουν επάγγελμα!!

μικτών πλοίων συνδυασμένης μεταφοράς που μπορούν να μεταφέρουν είτε ξηρά είτε υγρά φορτία, ήταν ήδη ναυλωμένο σε μεταφορές υγρών φορτίων. Άνησυχητικοί παράγοντες που μπορούσαν να επιδράσουν στην αγορά των δεξαμενοπλοίων ήταν ή διαμάχη στον ΟΠΕΚ για τα ποσοστά παραγωγής, οι απειλές του Ιράκ προς τό Κουβέιτ και ή απειλούμενος κίνδυνος από την έφαρμολγή της αντίρροπαντικής νομοθεσίας στα Αμερικανικά χωρικά ύδατα.

Οι τιμές στα μεταχειρισμένα πλοία είχαν αρχίσει να μειώνονται από τα ύψη που είχαν φτάσει τό 1989, με πρόβλεψη για περαιτέρω μείωσή τους, ενώ είχε σημειωθεί άνησυχητική αύξηση στις παραγγελίες για νέες ναυπηγήσεις κατά τό πρώτο εξάμηνο του 1990, προερχόμενες κυρίως από τις μεγάλες εταιρίες πετρελαίου και Άραβες παραγωγούς πετρελαίου. Οι τιμές νέων ναυπηγήσεων αυξάνονταν καθώς τά ναυπηγεία διατηρούσαν ισχνή τη προσφορά ελεύθερων ναυπηγικών κλινών.

Στην αγορά των ξηρών φορτίων είχε παρατηρηθεί μία γενική μείωση στις τιμές των ναύλων με αποτέλεσμα την πτώση στις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων. Οι βραχυπρόθεσμες προοπτικές για την αγορά ξηρών φορτίου δεν ήταν ευνοϊκές καθώς πολλά νεοναυπηγεία πλοία είχαν ή επρόκειτο να παραδοθούν έντός του 1990.

Οι εξελίξεις της 2 Αυγούστου ήρθαν να ταραξουν όλη τη ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς ή αποκλεισμός και ή κίνδυνος πολέμου έκτόξευσαν στα ύψη τις τιμές των καυσίμων και τά ασφάλιστρα κατά κινδύνων πολέμου, ενώ τά έσοδα των πλοιοκτητών μειώθηκαν δραστικά.

## ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ» LONDON EC4  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 971-5832266 · TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE  
15 FETTER LANE  
LONDON EC4A JJ





**I G S**

# **INTER—GULF SERVICES LTD.**

*Servicing the Shipping Industry since 1976 at All Gulf ports*

**NEW ORLEANS**

**HOUSTON**

- \* Grain Inspection Assistance**
- \* Hold & Tank Cleaning**
- \* Steel Works**
- \* Engine and Electrical Repairs**
- \* Motor Rewinding**
- \* Refrigeration, A/C Repairs**
- \* Safety Equipment**
- \* Special Surveys**
- \* Cargo Gear Testing**
- \* Spare Parts**

**PLEASE CONTACT MR. GEORGE VLACHAKIS**

**Head Office:**

**Tel: (504) 888-2357**

**Fax: (504) 889-2739**

**PO Box 73074**

**Metairie La., 70033 - 3074**





# ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτερα  
και πολυτελέστερα

**F/B MILENA**

**F/B DALIANA**

**F/B RODANTHI**

**F/B DIMITRA**

**A.N.  
CA  
FERRIES**

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ  
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

Ακτή Κονδύλη και Αιτωλικού 2, τηλ: 4110007, 4119407, 4132970, Fax: 4132383



Τό άργό πετρέλαιο έγινε περισσότερο άκριβό και οι εισαγωγές άρχισαν νά άνησυχούν γιά τόν έφοδιασμό τους, έτοιμάσθηκαν μέτρα γιά μείωση τής κατανάλωσης και έξετάσθηκαν έναλλακτικές λύσεις, όπως ή χρησιμοποίηση τών στρατηγικών αποθεμάτων πετρελαίου κάθε χώρας. Άπαίσιοδοξοι άναλυτές προέβλεψαν τήν οικονομική καταστροφή στήν παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά και στή βιομηχανία μεταφοράς πετρελαίου αντίστοιχα. "Όμως δέν είχαν λάβει υπόψη τους τήν μείωση τής κατανάλωσης πετρελαίου από τήν βιομηχανία τών αναπτυγμένων χωρών κατά 30% και τή μείωση τής εξάρτησης τών μεγάλων βιομηχανικών περιοχών από τό πετρέλαιο τής Μέσης Άνατολής. Ήδη τά περισσότερα από τά 2,5 δισεκ. βαρέλια πετρελαίου/ ήμερησίως πού χάθηκαν από τόν άποκλεισμό τού Ιράκ και τού Κουβέιτ έχουν αντικατασταθεί μέ τήν αύξημένη παραγωγή τής Σαουδικής Άραβίας. Μία επίθεση τού Ιράκ στίς πετρελαιοπηγές τής Σαουδικής Άραβίας δέν μπορεί νά προκαλέσει παρά μόνο προσωρινή διακοπή τής παραγωγής πετρελαίου, ενώ άείζει νά σημειωθεί ότι ό τερματικός σταθμός τού Κάργκ Άϊλαντ συνέχισε νά έξάγει πετρέλαιο ακόμα και κατά τήν διάρκεια τού μακρόχρονου Περσο-Ιρακινού πολέμου.

Μέ βάση τή σταθερή προσήλωση τών μελών τού Συμβουλίου Άσφαλείας τού ΟΗΕ στίς άποφάσεις πού έχουν ληφθεί στή κρίση Ιράκ/ Κουβέιτ, μπορεί νά προβλεφθεί ή σταθερότητα τής παραγωγής από τή Σαουδική Άραβία και ότι όποιεσδήποτε πολεμικές ένέργειες πιθανόν νά προκαλέσουν μόνο προσωρινή διακοπή τής παραγωγής τής.

Οί μελλοντικές προοπτικές γιά τήν αγορά τών δεξαμενοπλοίων είναι εύνοϊκές καθώς αύξάνονται οι άποστάσεις μεταφοράς τού πετρελαίου, οι ΗΠΑ συνεχίζουν νά αύξάνουν τίς εισαγωγές τους και υπάρχουν ένδείξεις ότι οι έξαγωγές και από τή Μέση Άνατολή θά συνεχίσουν νά αύξάνονται. "Ο πετρελαιογός τής Τουρκίας έχει κλείσει, μέ άποτέλεσμα τή δημιουργία μεγαλύτερων ταξιδιών γιά τά δεξαμενόπλοια, ενώ πλέον και ή Άνατολική Εύρώπη εισάγει περισσότερο πετρέλαιο από τή Μέση Άνατολή και τή Δύση λόγω τής μείωσης τής παραγωγής τής Σοβιετικής Ένωσης κατά 10%. Οί μεταφορείς προϊόντων πετρελαίου επίσης βρίσκονται σέ καλή θέση καθώς τό κλείσιμο τών διύλιστηρίων τού Κουβέιτ και τού Ιράκ και οι περιορισμοί στήν παραγωγή καθάρων προϊόντων τής Σαουδικής Άραβίας έστρεψαν τούς εισαγωγείς σέ άλλους παραγωγούς, όπως γιά παράδειγμα ή Ιαπωνία πού στράφηκε σέ διύλιστήρια τής Καραϊβικής και τής Δυτικής Εύρώπης, μέ άποτέλεσμα, οι ύψηλοι ναύλοι πού πληρώθηκαν πρόσφατα.

Παρά τίς πρόσφατες άπαισιόδοξες προβλέψεις γιά τή πορεία τής παγκόσμιας οικονομίας, ή τελευταία έκθεση τού ΟΟΣΑ δείχνει μόνο μία πτώση τής οικονομικής ανάπτυξης στίς χώρες-μέλη από 3 σέ 2,5%, ένδειξη πού όπωσδήποτε είναι μακριά από τό στάδιο ύφεσης.

Ή βιομηχανική παραγωγή σέ έτήσια βάση, σύμφωνα μέ τίς τελευταίες πληροφορίες δείχνει βελτίωση κατά 7,5% στήν Ιαπωνία, 4,5% στήν Δυτική Γερμανία και 1% στίς ΗΠΑ, αλλά υπάρχουν ένδείξεις ότι ή παγκόσμια οικονομία έ-

χει γίνει περισσότερο εύαίσθητη. Οί σημερινές τιμές πετρελαίου περί τά 40 δολάρια/βαρέλι έχουν προφανώς όχι μόνο ψυχολογική επίδραση, αλλά και πραγματική επίδραση στήν οικονομική ανάπτυξη. Οί πλέον έκτεθειμένες χώρες είναι οι αναπτυσσόμενες πού ύφίστανται τίς άρνητικές επιδράσεις τών ύψηλών τιμών πετρελαίου. "Όμως οι τιμές αυτές είναι πιθανόν νά μή διατηρηθούν και νά επιστρέψουν στά επίπεδα τών 20 δολαρίων/βαρέλι. Τήν άποψη αυτή επιβεβαιώνει και ό προϋπολογισμός τής Νορβηγικής κυβέρνησης γιά τό 1991, ό όποιος βασίζεται σέ τιμή πετρελαίου 21 δολάρια /βαρέλι.

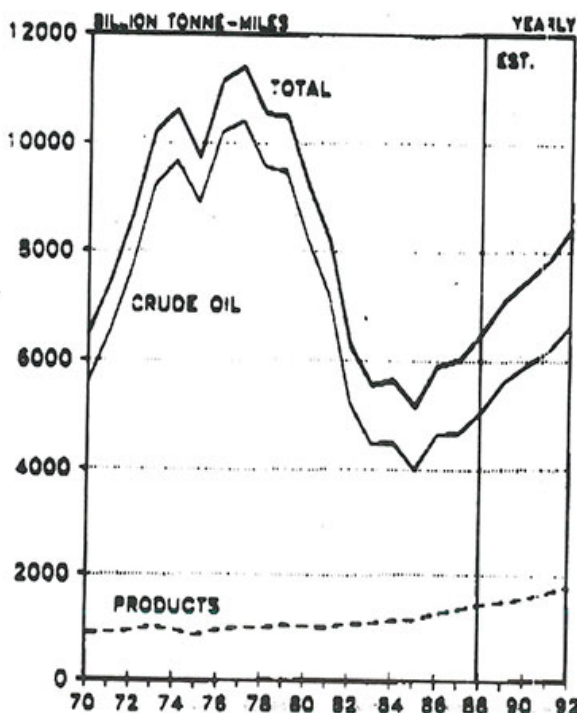
Άνησυχητική όμως είναι ή κατάσταση όρισμένων πιστωτικών Όργανισμών πού έπλήγησαν από τήν κρίση τού Αύγούστου και είναι πολύ πιθανόν ότι ή άδυναμία τους νά χρηματοδοτήσουν νέες έπιχειρήσεις θά δυσκολέψει τήν άνάκαμψη.

Οί οικονομικές προοπτικές είναι λοιπόν αρκετά εύνοϊκές, αλλά μέ όρισμένους άνησυχητικούς υποβόσκοντες παράγοντες, ένας από τούς κυριότερους τών όποιων είναι ή σημερινή ύψηλή τιμή τού πετρελαίου.

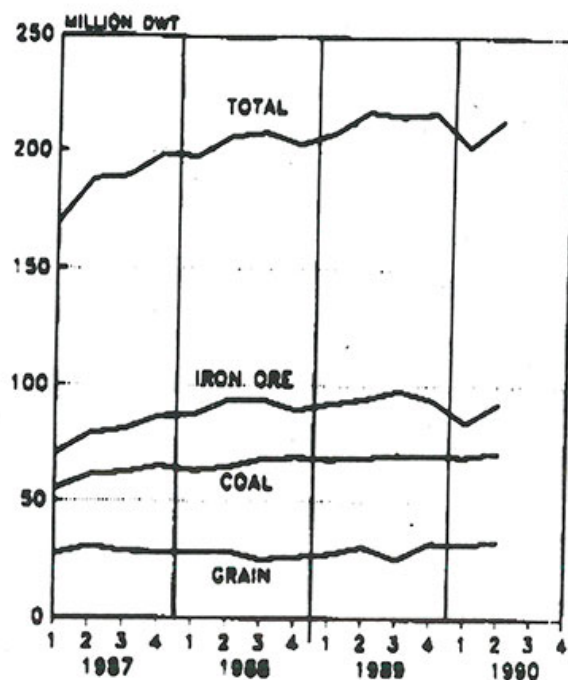
Άναφερόμενος τώρα στίς πιθανές έξελίξεις τής παγκόσμιας ναυτιλίας τά προσεχή χρόνια, δέν μπορούν παρά νά υπογραμμίσω τή συνεχιζόμενη συνεχή γήρανση τού υπάρχοντος έμπορικού στόλου, καθώς οι υπάρχουσες παραγγελίες άφορούν κυρίως μόνο δεξαμενόπλοια και είναι ελάχιστες σέ σύγκριση μέ τή μεγάλη πλειοψηφία τών πλοίων ηλικίας άνω τών 15 έτών.

Χαρακτηριστικά γιά τά δεξαμενόπλοια τύπου U/VLCC γιά τά όποια πο-

SEABORNE OIL TRADE



DRY BULK SHIPMENTS OVER 50.000 TONS DURING 1987-90





λύς λόγος έχει γίνει μέχρι σήμερα, οι υπάρχουσες παραγγελίες καλύπτουν μόλις το 15% της ύφιστάμενης χωρητικότητας, από την οποία το 53% καλύπτεται από πλοία ηλικίας 15 ετών και πλέον (βλέπε σχετικούς πίνακες).

Εύλογα λοιπόν τίθεται το ερώτημα πώς θα αντικατασταθεί αυτός ο γερασμένος στόλος, ενώ τα προτεινόμενα προγράμματα μετασκευών και ανακαίνισης για την επέκταση της χρήσιμης ζωής των πλοίων έως τα 25 ή και τα 30 χρόνια δεν είναι αποτελεσματικά, για ένα μεγάλο ποσοστό των πλοίων αυτών, καθώς το κόστος των εργασιών ανακαίνισης αυξήθηκε σημαντικά.

Ακόμη οι νέοι περιβαλλοντολογικοί νόμοι των ΗΠΑ θα ωφελήσουν τους πλοιοκτήτες που διαθέτουν σύγχρονα πλοία καλής ποιότητας. Βέβαια τα παλαιά πλοία θα συνεχίζουν να δουλεύουν καθώς οι τιμές διαλύσεως είναι σημαντικά χαμηλότερες των τιμών των μεταχειρισμένων και η ικανότητα των διαφόρων διαλυτηρίων να απορροφήσουν το προσφερόμενο τοννάξ είναι περιορισμένη, με πιθανό αποτέλεσμα τον παροπλισμό των παλαιότερων μεγάλων μονάδων, ίσως από τον επόμενο χρόνο.

Όσον αφορά τις νέες ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων, η ύπαρξη απασχόλησης στα ναυπηγεία τουλάχιστον μέχρι το τέλος του 1992 βοηθά στη διατήρηση των σημερινών υψηλών τιμών που δεν προβλέπεται να μειωθούν μακροπρόθεσμα.

Συμπερασματικά θα υπογράμμισα ότι οι βασικές συνθήκες εκμετάλλευσης στον τομέα των δεξαμενοπλοίων εμφανίζονται ευνοϊκές κατά τα προσεχή χρόνια, καθώς μεγάλοι ναυλωτές και οι ε-

ταιρίες πετρελαίου που ζητούν καλοδιατηρημένα πλοία και υπεύθυνους μεταφορείς θα πρέπει να πληρώσουν υψηλότερους ναύλους για τις υπηρεσίες τους.

Η αύξηση στις τιμές των καυσίμων και στα ασφάλιστρα κατά κινδύνων πολέμου υποβοήθησαν στη γενική υποτονικότητα που κυριάρχησε στην αγορά ξηρού το τελευταίο τρίμηνο. Πάντως οι προβλέψεις του ΟΟΣΑ για την αγορά ξηρού φορτίου είναι ευνοϊκές για την επόμενη διετία, καθώς η εγκατάσταση περισσότερων εργοστασίων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας αναμένεται να αυξήσει τη κατανάλωση του άνθρακα και η κατανάλωση ατσαλιού αναμένεται να αυξηθεί επίσης, ακολουθώντας μία γενική βελτίωση της παγκόσμιας οικονομίας.

Αρκετοί αποδίδουν υπερβολική σημασία στην οικονομία των ΗΠΑ, η οποία στην πραγματικότητα έχει οριακή επίδραση στην αγορά των μεγάλων μπάλκερς. Το 1989 μόνο 10% των εισαγωγών με σκάφη μεγέθους «πάναμαξ» και 1% των εισαγωγών με σκάφη capesize είχε προορισμό τη Βόρειο Αμερική. Οι οικονομικές διεργασίες στην Ευρώπη και την Ιαπωνία είναι περισσότερο σημαντικές καθώς καταλαμβάνουν το 83% των φορτίων για τα μπάλκερς των 50-100.000 τόν. d.w. και το 97% των μεγαλύτερων σκαφών ξηρού φορτίου.

Οι άμεσες προοπτικές δεν είναι ευνοϊκές για τους πλοιοκτήτες αλλά μάλλον για τους ναυλωτές. Οι τελευταίοι έχουν τώρα την ευκαιρία να αναζητήσουν φθηνούς ναύλους. Όμως οι προοπτικές για το μέλλον είναι ευνοϊκότερες, καθώς οι εξελίξεις στα μεταφερό-

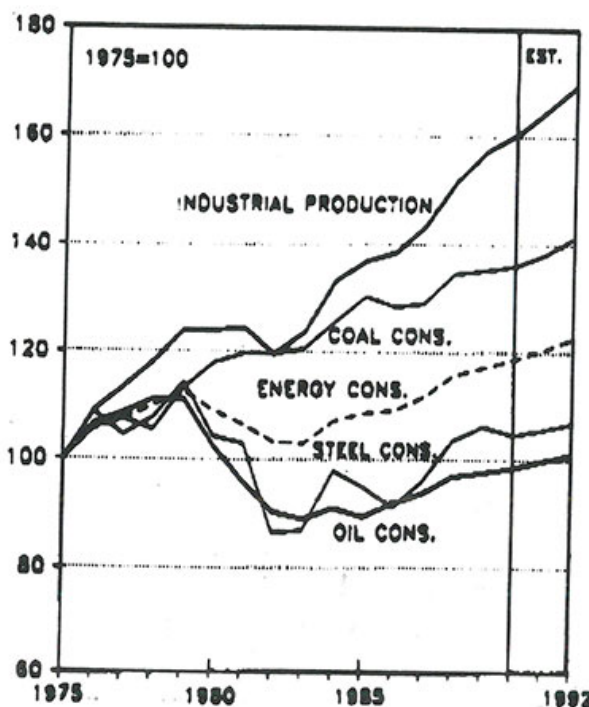
μενα φορτία αποκαλύπτουν μία σημαντική ανάκαμψη το δεύτερο τετράμηνο, ειδικά στον τομέα των μπάλκερς άνω των 50.000 τόν. d.w. Τα περισσότερα μπάλκερς συνδυασμένης μεταφοράς έχουν ναυλωθεί στον τομέα των πετρελαιομεταφορών αφήνοντας τον τομέα των ξηρών φορτίων στα καθαρόαιμα μπάλκ κάρριερς.

Η εισαγωγή νέου τοννάξ στην αγορά των μπάλκερς θα μειωθεί σημαντικά το 1991 και 1992 και η αύξηση του παγκόσμιου στόλου δεν θα υπερβεί τους 2,9 εκατομ. και 1,2 εκατομμύρια τόννους αντίστοιχα. Οι αντίστοιχες αυξήσεις για το 1989 και 1990 ήταν 7,2 και 7,8 εκατομ. τόν. d.w. αντίστοιχα, που αποκαλύπτει ότι μία μικρή αύξηση στη ζήτηση είναι αρκετή για να καλύψει την αναμενόμενη αύξηση του στόλου των μπάλκερς την επόμενη διετία.

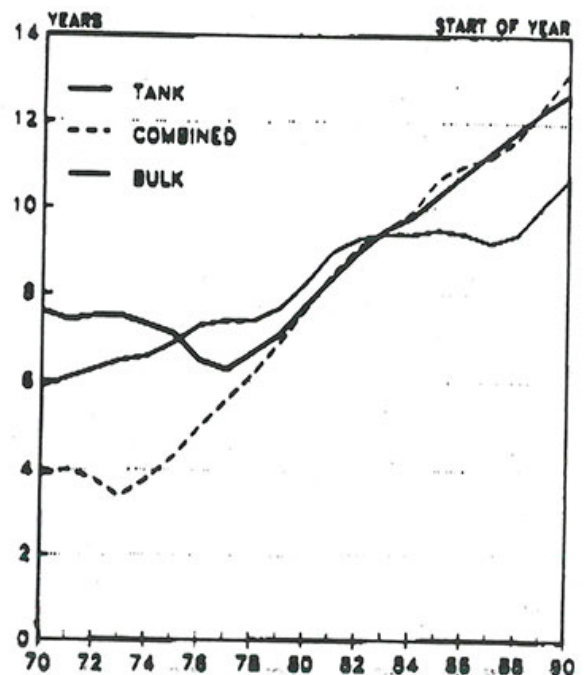
Το κόστος των ναυπηγήσεων έχει σταματήσει να αυξάνεται ενώ οι τιμές των μεταχειρισμένων μειώνονται ανάλογα με την ηλικία του σκάφους και αυτή η τάση θα συνεχισθεί καθώς τα παλαιότερα σκάφη αντιμετωπίζουν αύξηση στο λειτουργικό κόστος και η αγορά δεν δείχνει διάθεση για προγράμματα επέκτασης της χρήσιμης ζωής τους. Οι διαλύσεις είναι ελάχιστες, καθώς το πρώτο εξάμηνο του 1990, μόνο 11 σκάφη συνολικού τοννάξ 310.000 τόν. d.w. πουλήθηκαν για διάλυση.

Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός πλοίων μεγέθους «πάναμαξ» προς πώληση και μία συνεχής πίεση για μείωση της τιμής τους, αλλά τα σύγχρονα σκάφη δείχνουν ότι μπορούν να αντισταθούν στις πιέσεις αυτές ικανοποιητικά. Συμπερασματικά θα έλεγα ότι οι αξίες

OECD KEY INDICATORS 1975-92:



WORLD BULK FLEET AVERAGE AGE  
(Vessels over 10.000 dwt.)





των πλοίων ξηρού φορτίου μπορεί να μειωθούν ακόμα περισσότερο, αλλά τό

χειρότερο μέρος αυτής της τάσης έχει ήδη περάσει.

### Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση

Οι απόψεις πού εκφράστηκαν από τους εκπροσώπους των τριών μεγάλων ξένων Τραπεζών για το μέλλον των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων συγκλίνουν στα εξής βασικά συμπεράσματα:

— Τα μειωμένα κέρδη των Τραπεζών και οι νέοι κανόνες σχέσεως κεφαλαίων - δανείων (Τράπεζα Διεθνών Συναλλαγών) θα οδηγήσουν τις Τράπεζες στη χρησιμοποίηση των κεφαλαίων τους σε πιο αποδοτικές αγορές, ενώ παράλλη-

λα να ανεβάσουν τα διάφορα margins στα ναυτιλιακά δάνεια.

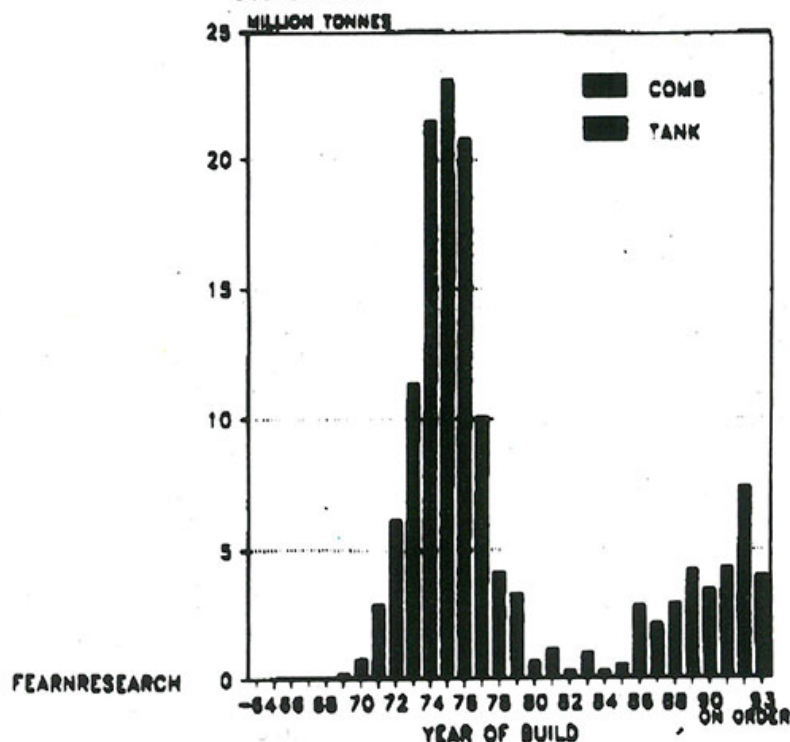
— 'Επιστρέφουμε σε μία εποχή τραπεζικών σχέσεων με περισσότερο προσωπικό χαρακτήρα, όπου η ειλικρίνεια στις συναλλαγές των πλοιοκτητών με τις συνεργαζόμενες μαζί τους Τράπεζες θα διευκολύνει τη λήψη αποφάσεων.

— Προς τό παρόν, τα σημαντικά κεφάλαια πού απαιτούνται για την αντικα-

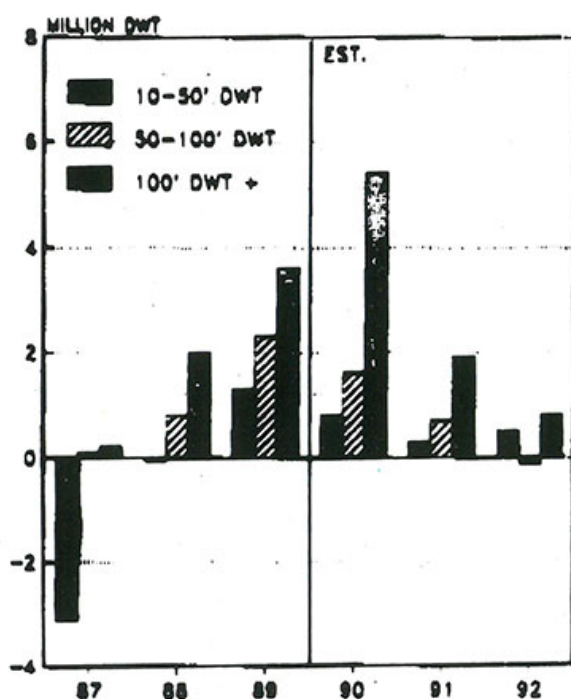
τάσταση του παγκόσμιου στόλου θα προέλθουν κυρίως από τις καθιερωμένες ναυτιλιακές Τράπεζες, οι οποίες διατηρούν παλαιούς δεσμούς με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και αντιλαμβάνονται τη κυκλικότητα του κλάδου.

— 'Εξωγενείς εξελίξεις, όπως η νέα αντιρρυπαντική νομοθεσία των 'Ηνωμένων Πολιτειών, παρουσιάζουν νέους κινδύνους στους ιδιώτες χρηματοδότες, με αποτέλεσμα ή αγορά κεφαλαίων να εξακολουθήσει να παρέχει ανεπαρκή μακροπρόθεσμα μετοχικά κεφάλαια στη ναυτιλία, ή οποία ύά συνεχίσει να έχει τάσεις για ύψηλό τραπεζικό δανεισμό.

**TANKERS AND COMBINED CARRIERS OVER 200.000 DWT ON ORDER**



**BULK CARRIER FLEET NET CHANGES**



## BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

II Μεραρχίας 16  
3ος όροφος  
185 35 Πειραιάς

Τηλέφωνα: 4536 451-5, 4185 918-9  
Telex: 213160, 241707 BUEN GR  
Telefax: 4185 917  
Cables: Buenamar Piraeus



# AN OVERVIEW OF NORWEGIAN SHIPPING

By Dr NIKOS MIKELIS, Principal Surveyor, Lloyd's Register of Shipping, London

When I was recently asked by Mr. Dimitris Rigas-Kottakis to write an article for «Naftika Chronika» I remembered a telephone call I received this summer from a journalist of a leading Oslo daily newspaper. The caller was working on an article which compared Norwegian and Greek Shipping, and he wanted my views on a question which had puzzled him. He was asking «Why are Greek owners not building much new tonnage today?». Although I doubt whether I was in a position then (or whether I am in the position now) to answer this question satisfactorily it nevertheless gave me the idea to produce, for the benefit of «Naftika Chronika» and its readership, a short overview of Norwegian shipowning, thinking that if Greek shipping is of interest to Norwegians, the converse might also be true.

## The Growth of the Norwegian Fleet

Along with other traditional European shipping nations, Norway suffered very large reductions in its tonnage after the shipping crisis of 1974. Increasing wage costs made Norwegian shipping less competitive, and whereas in 1977 Norwegian owners controlled 8% of the world tonnage, in the middle of 1986, when the shipping crisis of the eighties had reached its worse point, Norwegian owners controlled only 3.8% of the world tonnage. The bottoming of the market however signalled the rebirth of Norwegian shipping.

Let us briefly examine the conditions which allowed the phenomenal growth of Norwegian shipowning. Firstly, the improving freight rates and secondhand ship values since the middle of 1986 provided the correct background for ship-

ping investment (in retrospect it can be said that by investing in shipping you could not go wrong during this period). In 1985 and 1987, however, there were also two important developments in Norway which, coupled with the positive international shipping conditions, provided the key to the Norwegian rebirth.

In 1985 the Norwegian government with its «Company Act 1985» encouraged the establishment of cooperative shipowning. This is the well known «K/S Fund» where K/S is an acronym for Kommanditt-Selskap, meaning limited liability company, or limited partnership. I would refer the interested reader to the excellent study «Reflections on the K/S Fund» by S. Yamaguchi, published by the Japan Maritime Research Institute in June 1990.

However, a few explanations are given here for the benefit of the general readership. Each fund has one «general partner» and several «limited partners». The general partner, which usually is a limited company, in the context of the K/S fund has an unlimited liability. The limited partners on the other hand are the investors who are usually individuals (often doctors, lawyers etc), or businesses. When a K/S is set up 20% of the total committed capital must be paid, followed at some point within the first two years by a further 20% (this second instalment can come from the partners or from any accumulated profits). The remaining funds come from bank borrowing. Thus the initial debt ratio is 80%, falling to 60% in the first two years. This ratio remains unchanged thereafter, since as a general rule there is no repayment of principal on the debt until the sale of the ship. So, as long as the mar-

ket keeps on improving, the K/S provides an ideal vehicle for anyone who wants to speculate in shipping. However, an even greater attraction to K/S is provided by the tax benefits available to the K/S partners. The fund is not itself a tax entity. Remembering that Norwegian taxes are high, the investor can deduct from his overall income the depreciation on the invested capital (25% declining balance) and a set K/S running cost. A further tax advantage is that the capital gain on the sale of the ship can be deferred for eight years (and can be deferred further if the gain is reinvested in another K/S fund).

It is interesting that although the K/S structure existed from 1985, it was only at the end of 1986 or beginning of 1987 that it started being used in earnest. It was estimated that by January 1989 56% of the Norwegian owned tonnage was owned by K/S funds. It was also estimated in June 1989 that there were just under 500 K/S funds, with around 15,000 limited partners.

In July 1987 another important development which took place was the establishment of the Norwegian International Ship Register (N.I.S.). From this point onwards new manning regulations, based on the concept of a minimum safety crew, allowed ships registered in Norway to remain internationally competitive and this has been seen as a major factor behind the revival of Oslo's (and Bergen's) shipping industry.

The importance of shipping within the Norwegian society, and the international importance of Norwegian shipping can be gauged from the Oslo Stock Exchange, where in 1989 shipping companies represented 21% of the total capitalised value and also 21% of the total

# John Samonas



# Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

Princeton Mews  
167/169 LONDON ROAD  
Kingston - Upon - Thames,  
Surrey KT2 6PT — England  
Telephone: 081-547 2244 (7 lines)  
Telex: 885427 SAMJON G — 927498 SAMJON G  
FAX: 081-547 1949  
Cables: Jonsamsons Kingstonuponthames



turnover of shares in the Exchange.

Interestingly, almost 40 shipping companies are quoted on the Oslo Stock Exchange out of a total of approximately 110 quoted shipping companies worldwide. With such impressive statistics it is not surprising to discover that Norwegians are already actively wor-

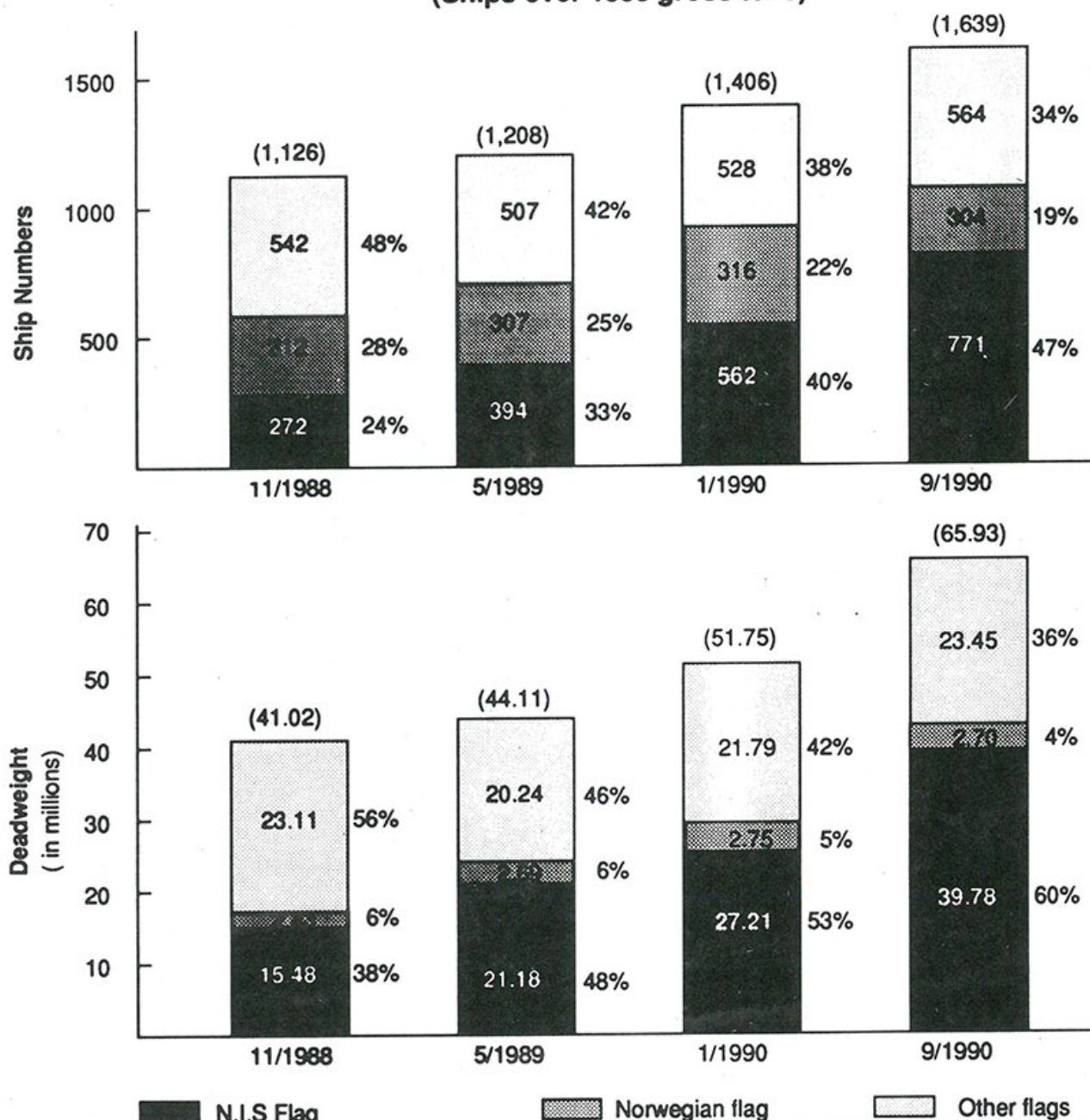
king to make Oslo's Stock Exchange an international centre for equity financing for shipping companies.

Let us now look at some data which quantify the strides recently made by the Norwegian shipowning industry.

Figures 1 and 2 provide «snapshots», over a two year period, of the Norwegian

beneficially owned fleet. The data refer to ships over 1,000 gross tons and include ships which were in the orderbook at the time of the analysis. The source of the raw data is Lloyd's Register's Maritime Information Publishing Group, whereas the author has been responsible for the analysis.

**FIGURE 1: Flagging of the Norwegian Beneficially Owned Fleet :1988 to 1990**  
(Ships over 1000 gross tons)



## AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos  
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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



**TAKE  
CARE  
TAKE  
COVER  
TAKE  
THE ALL-IN-ONE  
SOLUTION**



**the swedish club**

SVERIGES ÅNGFARTYGS-ASSURANS FÖRENING

**Göteborg**

Int +46-31-63 84 00

**Piraeus**

Int +30-1-451 90 67

**Hong Kong**

Int +852-521 63 73/4



**FIGURE 2 : Age Analysis of the Norwegian Beneficially Owned Fleet :1988 to 1990  
(Ships over 1000 gross tons)**

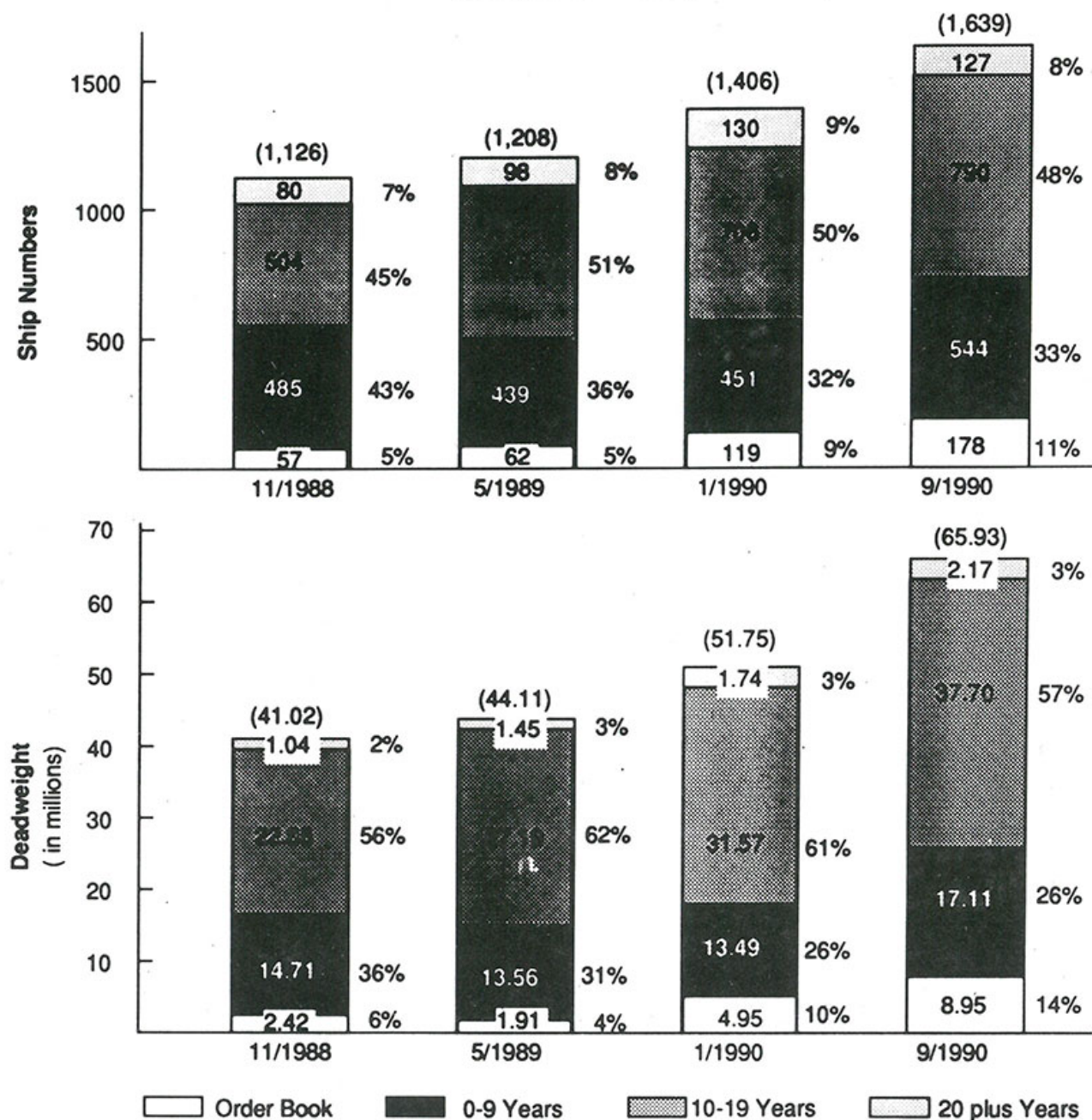


Figure 1 shows the overall growth of the fleet and its flag distribution. Just in a period of under two years the number of ships have increased by 46%, the gross tonnage by 56% and the deadweight by 61%. Over the same period the use of flags other than Norwegian or NIS has remained reasonably constant in numerical terms but has declined considerably in percentage terms. Conversely, the use of the NIS flag has increased dramatically, in both absolute and percentage terms. From the data of Figure 1 we can also conclude that the Norwegian flag is used for the smaller ships, whereas the NIS flag is used for larger ships.

Figure 2 examines the age structure

of the Norwegian fleet and how it has developed over this two year period. One striking thing here is the current size of the Norwegian order book. Whereas the world order book as a percentage of the total world fleet for ships over 1,000 gross tons is 5.9% in terms of ship numbers, 9.5% in terms of gross tons and 9% in terms of DWT, the corresponding figures for the Norwegian owned fleet are 11%, 15% and 14% respectively. It is interesting to note however that according to the Norwegian Shipowners Association the K/S funds tend to invest more in older tonnage. This is understandable as K/S funds are one-ship companies and thus unable to support the high depreciation burden of a new

ship with profits from older vessels from within the same company. It should therefore be a fair assumption that the large volume of newbuildings seen in the 1990 entries of Figure 2 are probably not associated with K/S funds.

The data presented in Figures 1 and 2 for September 1990 are also shown in much greater detail in Tables 1 and 2. A comparison of data from Table 2 with corresponding data for the world fleet produces some interesting statistics: today the Norwegian owned deadweight represents 9.2% of the world fleet. Furthermore, the Norwegian owned deadweight in the orderbook represents 13.9% of the world orderbook. More specifically, the Norwegian owned oil



tanker fleet represents 11.8% of the world deadweight, whereas Norwegian owners control 14.9% of the deadweight in the tanker orderbook.

In Chemical & Products tankers Norwegian owners control 13.3% of the world fleet's deadweight (and 18.2% of that orderbook). In Liquid Gas ships they control 18.8% of the world fleet's deadweight (and 21.9% of that orderbook). In Combination Carriers they control 19% of the world fleet's deadweight (and 46.4% of that orderbook).

The above figures underline the impressive performance of Norwegian shipping in the second half of the eighties. The K/S model of forming partnerships to buy ships in an appreciating market has obviously worked very well. There are many people, however, who believe that the Norwegian thirst for ships was instrumental in raising secondhand prices to levels which were not justified by the freight market. The very same thing may also be indirectly responsible, to an extent, for the recent sudden increases in newbuilding prices. So, what about the future? Have the Norwegians read the market correctly in buying large volumes of tonnage, and in so doing supporting high prices? Have they also been correct in ordering a lot of new tonnage during the last year?

Contrasting Norwegian and Greek shipping we must note that in the last two years the Greek owned fleet has experienced a modest decline (about 3% in ship numbers and gross tonnage, and about 2% in deadweight). There have also been very few Greek owned newbuildings. So, without attempting to answer it, let me paraphrase the question I was asked by the Norwegian journalist, that is: why these two traditional maritime cross trading nations have behaved so differently in the second half of the eighties?

A leading London Sale & Purchase broker commented to me recently that in his long career as a broker and valuer he had never come across a period of such indeterminacy as the present. The orderbook is large but not sufficiently large to cause a repetition of the crisis of the seventies. The problem today appears to be a lessening demand by cargoes, which was manifested even before the Gulf crisis. Although he could not see an imminent collapse, on the other hand he could not but feel worried by today's situation. He also felt that secondhand prices must come down. It is only the question of timing that will decide who are the winners and who are the losers from today's uncertainty.

Instead of trying to make my own forecast on the future fortunes of Norwegian shipowning and of the K/S system,

**TABLE 1: FLAG ANALYSIS OF SHIPS OWNED BY NORWEGIAN PARENT COMPANIES**

(SHIPS GREATER THAN 1,000 GROSS. ANALYSIS ON 25.09.90)

| FLAG                         | SHIPS        | DEADWEIGHT        | GROSS             |
|------------------------------|--------------|-------------------|-------------------|
| Australia                    | 1            | 1,500             | 1,595             |
| Bahamas                      | 82           | 2,827,032         | 2,075,479         |
| Belgium                      | 1            | 29,171            | 19,179            |
| Bermuda                      | 9            | 236,687           | 196,179           |
| Cayman Islands               | 5            | 133,850           | 97,979            |
| Cyprus                       | 24           | 1,746,923         | 937,021           |
| Denmark (DIS)                | 1            | 2,439             | 1,208             |
| Germany, Federal Republic of | 1            | 8,500             | 8,600             |
| Gibraltar                    | 2            | 427,993           | 219,744           |
| Greenland                    | 1            | 445               | 1,152             |
| Hong Kong                    | 10           | 692,607           | 404,055           |
| Iceland                      | 1            | 1,400             | 1,500             |
| Irish Republic               | 2            | 14,336            | 9,146             |
| Isle of Man                  | 6            | 186,135           | 112,576           |
| Italy                        | 8            | 3,400             | 28,980            |
| Liberia                      | 233          | 13,237,861        | 7,549,767         |
| Malta                        | 16           | 58,828            | 34,964            |
| Morocco                      | 2            | 1,239             | 8,568             |
| Netherlands                  | 9            | 227,098           | 129,694           |
| Netherlands Antilles and Aru | 1            | 24,223            | 14,675            |
| Norway                       | 304          | 2,696,219         | 2,082,561         |
| Norway (NIS)                 | 771          | 39,782,886        | 22,026,493        |
| Panama                       | 61           | 1,806,090         | 1,169,820         |
| Philippines                  | 17           | 532,369           | 304,317           |
| Singapore                    | 6            | 197,354           | 126,273           |
| Spain                        | 11           | 324,253           | 162,633           |
| Thailand                     | 8            | 104,529           | 70,036            |
| Turkey                       | 1            | 74,543            | 36,981            |
| U.S.S.R.                     | 2            | 44,970            | 30,180            |
| United Kingdom               | 29           | 106,538           | 71,001            |
| United States of America     | 2            | 21,748            | 20,371            |
| Vanuatu                      | 1            |                   | 1,684             |
| Venezuela                    | 1            | 18,130            | 11,410            |
| Yugoslavia                   | 5            | 53,991            | 36,441            |
| Unknown                      | 5            | 305,415           | 161,876           |
| <b>TOTAL</b>                 | <b>1,639</b> | <b>65,930,702</b> | <b>38,164,678</b> |

**KIP J. KOUIMANIS  
D. PETRONGONAS  
& ASSOCIATES LTD**

NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS



35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10  
TEL: 01-4322 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV - FAX: 01-4183584



TABLE 2: SHIP TYPE &amp; AGE ANALYSIS — NORWEGIAN PARENT COMPANIES

(SHIPS GREATER THAN 1,000 GROSS. ANALYSIS ON 25.09.90)

| TYPE                    |      | TOTAL      | ORDER<br>BOOK | 0 - 4     | 5 - 9      | 10 - 14    | 15 - 19    | 20 - 24   | 25 &<br>ABOVE |
|-------------------------|------|------------|---------------|-----------|------------|------------|------------|-----------|---------------|
| OIL<br>TANKERS          | NO.  | 174        | 31            | 15        | 25         | 38         | 59         | 5         | 1             |
|                         | GRT. | 14,239,731 | 2,506,324     | 1,062,403 | 1,270,751  | 3,477,103  | 5,652,981  | 255,079   | 15,090        |
|                         | DWT. | 28,419,177 | 4,409,499     | 1,913,582 | 2,448,930  | 7,271,231  | 11,849,802 | 503,803   | 22,330        |
| CHEMICAL &<br>PRODUCTS  | NO.  | 276        | 40            | 27        | 68         | 72         | 49         | 19        | 1             |
|                         | GRT. | 4,386,109  | 736,399       | 606,472   | 1,116,697  | 1,077,453  | 666,587    | 170,524   | 11,977        |
|                         | DWT. | 7,453,248  | 1,170,096     | 1,007,827 | 1,961,786  | 1,888,316  | 1,137,599  | 271,920   | 15,704        |
| LIQUID<br>GAS           | NO.  | 92         | 13            | 3         | 19         | 9          | 21         | 6         | 1             |
|                         | GRT. | 2,065,693  | 440,000       | 72,492    | 341,469    | 686,345    | 454,875    | 57,498    | 13,014        |
|                         | DWT. | 2,426,564  | 476,404       | 96,676    | 460,578    | 794,736    | 505,712    | 70,908    | 21,550        |
| COMBINATION<br>CARRIERS | NO.  | 70         | 16            | 8         | 15         | 5          | 24         | 2         |               |
|                         | GRT. | 3,960,727  | 862,000       | 506,619   | 623,999    | 266,853    | 1,613,754  | 87,502    |               |
|                         | DWT. | 7,755,015  | 1,518,500     | 909,664   | 1,169,668  | 617,303    | 3,350,300  | 189,580   |               |
| ORE &<br>BULK           | NO.  | 359        | 21            | 19        | 102        | 118        | 86         | 12        | 1             |
|                         | GRT. | 8,842,035  | 639,500       | 696,772   | 2,591,895  | 2,408,602  | 2,244,219  | 248,973   | 12,074        |
|                         | DWT. | 15,511,565 | 1,076,400     | 1,221,943 | 4,413,066  | 4,239,045  | 4,047,833  | 495,635   | 17,643        |
| PURE<br>CONTAINER       | NO.  | 12         | 4             | 2         |            | 3          | 3          |           |               |
|                         | GRT. | 170,627    | 55,649        | 23,954    |            | 19,710     | 71,314     |           |               |
|                         | DWT. | 187,447    | 72,600        | 28,490    |            | 29,233     | 57,124     |           |               |
| CARGO                   | NO.  | 334        | 22            | 32        | 51         | 117        | 81         | 24        | 7             |
|                         | GRT. | 2,643,555  | 118,338       | 579,379   | 615,489    | 899,642    | 298,331    | 119,418   | 12,958        |
|                         | DWT. | 3,205,907  | 154,890       | 328,873   | 720,579    | 1,319,242  | 423,250    | 241,064   | 18,009        |
| PASSENGER               | NO.  | 98         | 14            | 22        | 14         | 8          | 16         | 8         | 16            |
|                         | GRT. | 1,183,762  | 273,366       | 327,505   | 130,093    | 26,479     | 207,347    | 80,570    | 138,402       |
|                         | DWT. | 196,531    | 34,550        | 45,052    | 22,527     | 6,104      | 38,243     | 17,119    | 32,936        |
| OTHERS                  | NO.  | 224        | 17            | 49        | 73         | 38         | 23         | 12        | 12            |
|                         | GRT. | 672,439    | 32,266        | 92,508    | 257,687    | 82,553     | 43,175     | 128,855   | 35,295        |
|                         | DWT. | 775,248    | 36,800        | 44,312    | 308,847    | 78,399     | 46,558     | 223,285   | 37,047        |
| TOTAL                   |      | 1,639      | 178           | 177       | 367        | 428        | 362        | 88        | 39            |
|                         |      | 38,164,678 | 5,663,842     | 3,968,104 | 6,948,080  | 8,944,740  | 11,252,583 | 1,148,419 | 238,910       |
|                         |      | 65,930,702 | 8,949,739     | 5,596,419 | 11,505,981 | 16,243,609 | 21,456,421 | 2,013,314 | 165,219       |

## ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ &amp; ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



# BALKANFRACHT

*SHIPBROKERS*

PIRAEUS LONDON NEW YORK

The logo consists of the letters 'NK' in a bold, white, sans-serif font. The 'N' and 'K' are connected, with the 'K' having a distinctive shape where the top bar is angled. The logo is centered on a large, light blue rectangular background that has a wavy, torn-edge effect on its left side, which is adjacent to a darker blue vertical bar.

*35 years shipping & shipbroking experience*

Head office : 2, Afentouli str., Piraeus 185 36 Greece

TEL.: 4520106, 4520268, 4515388, 4525510, 4520609, 4513208 - FAX: 4516098

TLX: 212378 BALK, 212772 FLOT, 213959 FLOT



**TABLE 3: Buying and Selling by Norwegian Owners**  
**Period: January 1989 — August 1990**

| BUYERS       |                |                      |                      | SELLERS        |                      |                  |
|--------------|----------------|----------------------|----------------------|----------------|----------------------|------------------|
| NORWEGIAN    |                |                      |                      | NORWEGIAN      |                      |                  |
| Month        | No. of Vessels | U.S.Dollars          | Deadweight           | No. of Vessels | U.S.Dollars          | Deadweight       |
| Jan-89       | 25             | 289,500,000          | 1,286,091.00         | 5              | 53,400,000           | 374,235          |
| Feb-89       | 24             | 254,550,000          | 1,247,698.00         | 11             | 236,000,000          | 975,641          |
| Mar-89       | 14             | 161,750,000          | 698,545.00           | 14             | 199,500,000          | 1,609,816        |
| Apr-89       | 21.5           | 261,845,000          | 1,067,158.00         | 8              | 92,250,000           | 418,002          |
| May-89       | 21             | 282,825,000          | 1,180,766.00         | 3              | 51,900,000           | 207,082          |
| Jun-89       | 24             | 361,825,000          | 905,784.00           | 11             | 139,425,000          | 384,886          |
| Jul-89       | 19             | 310,200,000          | 1,004,853.00         | 5              | 126,750,000          | 584,658          |
| Aug-89       | 15             | 251,825,000          | 1,597,388.00         | 12             | 238,625,000          | 1,776,365        |
| Sep-89       | 16             | 345,150,000          | 1,031,734.00         | 12             | 189,450,000          | 503,500          |
| Oct-89       | 36             | 471,600,000          | 2,315,932.00         | 18             | 183,450,000          | 610,903          |
| Nov-89       | 42             | 689,490,000          | 2,993,920.00         | 16             | 288,040,000          | 761,805          |
| Dec-89       | 17             | 387,800,000          | 1,443,011.00         | 4              | 73,100,000           | 362,664          |
| <b>TOTAL</b> | <b>274.5</b>   | <b>4,068,360,000</b> | <b>16,772,880.00</b> | <b>117</b>     | <b>1,871,890,000</b> | <b>8,569,557</b> |

| BUYERS       |                |                      |                     | SELLERS        |                      |                  |
|--------------|----------------|----------------------|---------------------|----------------|----------------------|------------------|
| NORWEGIAN    |                |                      |                     | NORWEGIAN      |                      |                  |
| Month        | No. of Vessels | U.S.Dollars          | Deadweight          | No. of Vessels | U.S.Dollars          | Deadweight       |
| Jan-90       | 40.5           | 776,005,000          | 1,989,514.00        | 31             | 562,900,000          | 1,411,364        |
| Feb-90       | 13             | 241,500,000          | 578,798.00          | 12             | 151,300,000          | 582,383          |
| Mar-90       | 23             | 384,050,000          | 1,726,506.00        | 24             | 446,350,000          | 1,367,701        |
| Apr-90       | 6.5            | 126,100,000          | 669,799.50          | 6              | 124,250,000          | 341,894          |
| May-90       | 27             | 632,700,000          | 1,405,054.00        | 14             | 275,400,000          | 654,449          |
| Jun-90       | 29             | 492,250,000          | 904,339.00          | 4              | 52,050,000           | 137,809          |
| Jul-90       | 5              | 76,750,000           | 337,127.00          | 5              | 77,500,000           | 397,451          |
| Aug-90       | 2              | 15,000,000           | 86,763.00           | 8              | 195,700,000          | 501,149          |
| <b>TOTAL</b> | <b>146</b>     | <b>2,744,355,000</b> | <b>7,697,900.50</b> | <b>104</b>     | <b>1,885,450,000</b> | <b>5,394,200</b> |

— Source: Axis Shipbroking Limited

## Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: (0723) 22205 ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ (ΝΥΚΤΟΣ 22956)  
 (0723) 22781 ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΑΚΑΝΕΛ  
 TELEX: 252171 ILKP  
 FAX: (0723) 22053

Η ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΜΑΣ ΑΠΟ  
 ΤΟ 1910 ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ  
 ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ, ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ Ε-  
 ΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ  
 ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΤ'ΙΣΚΥ ΤΡΑΝΣΙΤ

I will simply offer some further data and then invite the interested reader to make his own forecasts (and I would be very interested if the chose to communicate them to me).

Many commentators today believe that the Norwegians, and in particular the K/S funds, involuntarily hold the key to today's stalemate of the market. With high debt ratios at a time of dropping secondhand values the worst scenario foresees panic selling which would further reduce values. On this point however we must remember that the K/S is not only asset playing but it is also tax driven. However, to complicate matters further, there are going to be tax changes in Norway, where the Parliament in November will decide the principles and the framework of a reformed tax system. Although these changes will not become law for some time they are already blowing a cold wind into the tax driven K/S investor.

As the Norwegian growth took place at a time of appreciating ship values, and as in many cases it involved large debt ratios, I believe that the ups and downs of secondhand ship values are of an even greater importance to the Norwegian owners than they are, say, to the average Greek owner today. For this reason I include Figures 3 and 4 which show the development of second hand prices for bulk carriers and for tankers.

While on the subject of Sale & Purchase, I also include Tables 3, 4 and 5, which show the volume of transactions conducted by Norwegians, Greeks and by all nationalities respectively over the last 20 months. The data in these tables, which exclude certain types and smaller sizes of ships, are indicative of the slowing down of the secondhand market in recent months (for example in Table 5 virtually every entry after February this year is below the corresponding entry a year ago). Table 3 also shows the noticeable slowing down of Norwegian activity in the last two months. After making consistent gains in terms of ship numbers and tonnage the Norwegian owners appear now to be reluctant to continue with investment in ships. Over the 20 months period, however, Norwegians have spent in excess of \$ 3 billion and have acquired a net 200 ships and 10.5 million deadweight tonnes. In contrast, Table 4 shows the activities of Greek owners who until now have been, in most of the 20 months, net sellers having sold 90 ships of 1.05 million deadweight and having cashed a net \$ 637 million. The data for August 1990 show the Greeks being net buyers. Whether this is the start of a trend remains to be seen.

One item of news relevant to this discussion appeared in Lloyd's List on the



10th October 1990. It was reported there that the Oslo Stock Exchange is considering the setting up of an official over the counter market in K/S shipping shares. This move was reported to be needed in order to address the problem of liquidity in the secondary K/S market. My own interpretation of this move is that the Norwegians, faced with today's uncertainties from a weakening market and secondhand values and from the potential liabilities connected with the uncalled capital in K/S funds, are attempting to resolve the potential problems within Norway and thus avoid a massive sell-off to the international market.

I find the introductory comment in "The Platou Monthly" report for September 1990 equally telling. Quoting the comment of this leading Norwegian shipbroker in its entirety:

"The Norwegian K/S market appears relatively robust in the wake of the Iraq/Kuwait crisis when compared with other equity markets for shipping domestically and internationally. Obviously some ships will be sold at lower prices due to a changed market outlook. Also, during the most active periods of sale and purchase in recent years, it seems the international owners knew what they were selling, and we did not always know what we were buying... (eg older OBO and Capesize). Hence, some domestic owners/investors will conclude that they misjudged the quality of certain older tonnage and the cost of maintaining / operating these ships and will proceed to realise losses. However, the main message to the international markets is that there is no panic in the Norwegian K/S market, decisions to buy or sell tonnage will continue to be made on the basis of market expectations".

TABLE 4: Buying and Selling by Greek Owners  
Period: January 1989 — August 1990

| BUYERS |                |               |            | SELLERS        |               |            |
|--------|----------------|---------------|------------|----------------|---------------|------------|
| GREEK  |                |               |            | GREEK          |               |            |
| Month  | No. of Vessels | U.S.Dollars   | Deadweight | No. of Vessels | U.S.Dollars   | Deadweight |
| Jan-89 | 22             | 187,951,000   | 941,336    | 28             | 251,900,000   | 1,001,276  |
| Feb-89 | 24             | 160,500,000   | 926,889    | 29             | 144,325,000   | 726,668    |
| Mar-89 | 15             | 151,670,000   | 550,042    | 24             | 165,445,000   | 834,168    |
| Apr-89 | 13             | 85,150,000    | 508,331    | 24             | 143,600,000   | 601,183    |
| May-89 | 17             | 141,350,000   | 721,095    | 33             | 353,200,000   | 1,473,142  |
| Jun-89 | 25             | 268,550,000   | 1,368,605  | 20             | 120,150,000   | 585,042    |
| Jul-89 | 10             | 69,100,000    | 346,953    | 36             | 297,511,000   | 831,205    |
| Aug-89 | 15             | 112,060,000   | 495,920    | 16             | 126,800,000   | 565,710    |
| Sep-89 | 10             | 59,515,000    | 222,897    | 18             | 128,480,000   | 574,755    |
| Oct-89 | 15             | 123,600,000   | 541,514    | 15             | 119,782,000   | 613,631    |
| Nov-89 | 21             | 304,875,000   | 1,063,546  | 17             | 135,605,000   | 849,645    |
| Dec-89 | 13             | 77,550,000    | 534,427    | 14             | 148,950,000   | 976,911    |
| TOTAL  | 200            | 1,741,871,000 | 8,221,555  | 274            | 2,135,748,000 | 9,633,336  |

| BUYERS |                |             |            | SELLERS        |               |            |
|--------|----------------|-------------|------------|----------------|---------------|------------|
| GREEK  |                |             |            | GREEK          |               |            |
| Month  | No. of Vessels | U.S.Dollars | Deadweight | No. of Vessels | U.S.Dollars   | Deadweight |
| Jan-90 | 6              | 46,350,000  | 232,733    | 8              | 76,400,000    | 478,246    |
| Feb-90 | 19             | 101,150,000 | 569,127    | 13             | 136,500,000   | 639,055    |
| Mar-90 | 18             | 143,450,000 | 825,027    | 24             | 248,621,000   | 1,019,852  |
| Apr-90 | 10             | 312,075,000 | 2,342,915  | 12             | 213,175,000   | 1,519,431  |
| May-90 | 9              | 59,200,000  | 496,208    | 16             | 269,075,000   | 1,165,990  |
| Jun-90 | 7              | 45,100,000  | 293,914    | 17             | 182,450,000   | 263,699    |
| Jul-90 | 3              | 14,750,000  | 115,878    | 8              | 38,300,000    | 245,929    |
| Aug-90 | 18             | 241,650,000 | 1,298,300  | 8              | 42,800,000    | 479,703    |
| TOTAL  | 90             | 963,725,000 | 6,174,102  | 106            | 1,207,321,000 | 5,811,905  |

— Source: Axis Shipbroking Limited



**GEORGE STAMATIOU**

CABLES: STAMATIOU  
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607  
362-0044  
FAX: 362-0088  
NIGHT: 802-1483  
BAHIA BLANCA: 31996

*Import-Export & Shipchandler*

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES  
PERU 1182/88  
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA  
ANGEL BRUNEL 565  
8000 BAHIA BLANCA



## ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΤΩΝ ΟΚΤΩΒΡΙΟ

'Από τόν OVERSEAS AGENCY LTD.

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου όπως και ολόκληρος ο Οκτώβριος ακολούθησαν μία σταθερή πορεία, όπως αναμενόταν.

Ειδικά οι τελευταίες μέρες του Οκτωβρίου δείχνουν μία μικρή ανοδική τάση και βλέπουμε το BIFFEX να ανεβαίνει 60 μονάδες το διάστημα 19-24 Οκτωβρίου. Σέ αυτό βοήθησε η αγορά σιτηρών από τόν Σοβιετική Ένωση και τήν Κίνα και η πτώση του πετρελαίου από τά US\$ 35,6 τό βαρέλι στα USD 26,5.

Ειδικά οι τελευταίες μέρες του Οκτωβρίου δείχνουν μία μικρή ανοδική τάση και βλέπουμε το BIFFEX να ανεβαίνει 60 μονάδες το διάστημα 19-25 Οκτωβρίου. Σέ αυτό βοήθησε η αγορά σιτηρών από τήν Σοβιετική Ένωση και τήν Κίνα και η πτώση του πετρελαίου από τά USD 35,6 τό βαρέλι στα USD 26,5.

Βέβαια όλων τά μάτια είναι στραμμένα στις μεγάλες μετακινήσεις στρατευμάτων στον Άραβικό κόλπο, καθώς επίσης και στις τελευταίες διαπραγματευτικές προσπάθειες του Ιράκ.

Τό μεγάλο έρώτημα πού απασχολεί τούς τελευταίους

## 'Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις

## ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:

| Όνομα            | TDW     | Έτος | Τιμή \$    | Αγοραστές  |
|------------------|---------|------|------------|------------|
| Donuzlav         | 34.291  | 1971 | 2.800.000  | Έλληνες    |
| Kujawy           | 15.626  | 1967 | 1.000.000  | Άγνωστοι   |
| Mineral Diamond  | 141.028 | 1982 | 29.000.000 | Άγνωστοι   |
| Poseidon         | 16.890  | 1968 | 1.050.000  | Έλληνες    |
| San Juan Victory | 29.709  | 1969 | 2.600.000  | Άγνωστοι   |
| Tayabas Bay      | 61.897  | 1979 | 10.000.000 | Άγνωστοι   |
| Maria C          | 31.889  | 1971 | 3.500.000  | Έλληνες    |
| Star Canadian    | 30.168  | 1985 | 21.000.000 | Κινέζοι    |
| Ever Harmony     | 34.438  | 1977 | 6.000.000  | Έλληνες    |
| Sovfracht        | 44.470  | 1967 | 3.000.000  | Άγνωστοι   |
| Pan Cedar        | 119.000 | 1973 | 9.500.000  | Έλληνες    |
| Darya Chand      | 27.061  | 1977 | 6.500.000  | Τούρκοι    |
| Lama Forest      | 29.099  | 1977 | 7.700.000  | Α. Ανατολή |
| Huntsland        | 18.820  | 1971 | 1.150.000  | Έλληνες    |
| Bestore          | 69.107  | 1977 | 10.000.000 | Έλληνες    |
| Shoko Maru       | 49.071  | 1982 | 15.000.000 | Τούρκοι    |
| Reina Del Mar    | 33.024  | 1985 | 12.800.000 | Ιάπωνες    |
| Ladybird         | 131.260 | 1974 | enblock    |            |
| Masfield         | 117.400 | 1972 | enblock    |            |
| Oscar II         | 101.850 | 1971 | enblock    |            |
| New Phase        | 152.995 | 1972 | 29.000.000 | U.K. Based |
| Green Wood       | 21.644  | 1985 | 9.500.000  | Ιάπωνες    |
| Green Master     | 21.644  | 1985 | 9.500.000  | Ιάπωνες    |

τρεις μήνες τήν διεθνή οικονομική κοινότητα «θά γίνει ή όχι πόλεμος» δείχνει να μένει μάλλον για πολύ ακόμα αναπάντητο, μέ πολλά ένδεχόμενα σενάρια.

Οι τιμές τών πλοίων δέν παρουσιάζουν ακόμη μεγάλη τάση προσαρμοστικότητας στη παρούσα ναυλαγορά, ενώ πτώση τιμών παρατηρείται στα πλοία μεγάλης ηλικίας καθώς και σε όρισμένα «παναμάξ» και «Cape size» μπάλκερς.

Τά τάνκερς αντίθετα γνωρίζουν άνθιση και ειδικά τά πλοία καθαρών φορτίων πού δουλεύουν στην Καραϊβική, οι τιμές τών όποιων παρουσιάζουν μεγάλη άνοδο, ενώ στα U/VLCC οι τιμές παρουσιάζουν στατικότητα και όρισμένες φορές μικρή πτώση.

Ναυτιλιακοί κύκλοι του Πειραιά και του Λονδίνου διατηρούν επιφυλάξεις όσον άφορά τίς τιμές στα υπερήλικα / νεότερα πλοία και συνεχίζουν να έπιθεωρούν αρκετά χωρίς όμως τίς περισσότερες φορές να προχωρούν σε τελικές διαπραγματεύσεις.

Ίσως αυτό να αντικατοπτρίζει και τόν προβληματισμό πού έπικρατεί για τό τί «μέλλει γενέσθαι».

**Σημείωση:** Τέσσερα νεότευκτα μπάλκερς τύπου Tess 40, πωλήθηκαν σε έπενδυτές μέ βάση τή Μεγ. Βρεταννία σε τιμή en block 80 εκατ. δολларίων μέ τμηματικές παραδόσεις εντός του 1991.

## ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:

| Όνομα              | TDW     | Έτος | Τιμή \$    | Αγοραστές     |
|--------------------|---------|------|------------|---------------|
| Osco Anne          | 31.190  | 1977 | 10.500.000 | Ιταλοί        |
| Granada            | 20.800  | 1983 | 16.000.000 | Ιταλοί        |
| Sweetbrier         | 60.960  | 1086 | 37.000.000 | Χόγκ Κόγκ     |
| Chios              | 39.830  | 1982 | 25.750.000 | Γάλλοι        |
| Leon               | 10.187  | 1970 | 4.000.000  | Άγνωστοι      |
| Jeddah Progress    | 11.196  | 1975 | 4.000.000  | Άγνωστοι      |
| Rokko San          | 150.800 | 1971 | 8.500.000  | Άγγλοι        |
| Pace               | 153.500 | 1990 | 40.000.000 | Κινέζοι       |
| Sibelious          | 116.047 | 1972 | 10.000.000 | Έλληνες       |
| Caribbean Shoot II |         |      | enblock    |               |
| Bright Oak         | 60.800  | 1983 | 49.000.000 | Ιταλοί        |
| Stolt Luisa Pando  | 39.348  | 1982 | 21.050.000 | Stolt-Nielsen |
| Stolt Maria Pando  | 39.348  | 1982 | 21.050.000 | Auction       |
| Andreas Z          | 6.721   | 1984 | enblock    |               |
| Golden Navigator   | 6.715   | 1985 | enblock    |               |
| Oceania Glory      | 6.748   | 1984 | enblock    |               |
| Southern Navigator | 6.791   | 1984 | 28.000.000 | Νορβηγοί      |
| Bos Jaus           | 7.868   | 1972 | 3.500.000  | —             |

## ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

## ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

## ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR



ΦΟΡΤΗΓΑ:

| Όνομα          | TDW    | Έτος | Τιμή \$    | Άγοραστές     |
|----------------|--------|------|------------|---------------|
| Zephunter      | 7.638  | 1975 | 3.000.000  | Άγνωστοι      |
| Alcor          |        |      | enblock    |               |
| Allioth        |        |      | enblock    |               |
| Atair          | 10.480 | 1978 | 25.000.000 | Χιλιανοί      |
| Concord Jindai | 26.000 | 1983 | 15.000.000 | N. Αμερικανοί |
| De Xing        | 15.099 | 1974 | 3.000.000  | Κινέζοι       |
| Bi Sheng       | 16.271 | 1973 | 3.000.000  | Κινέζοι       |
| Ealing         | 20.223 | 1972 | 3.500.000  | —             |
| Marigo         | 15.108 | 1972 | 1.750.000  | —             |

ΔΙΑΦΟΡΑ:

| Όνομα             | TDW    | Έτος | Τιμή \$    | Άγοραστές |
|-------------------|--------|------|------------|-----------|
| Chios Dignity     | 6.600  | 1969 | 2.200.000  | Έλληνες   |
| Chios Grace       | 6.600  | 1969 | 2.200.000  | Έλληνες   |
| Ifni              | 9.635  | 1975 | 3.300.000  | Έλληνες   |
| Arctic C          | 7.701  | 1971 | 2.500.000  | Άγγλοι    |
| Rea Sun           | 3.522  | 1969 | 800.000    | Μαλτέζοι  |
| Vega (Gross)      | 6.702  | 1973 | —          | Έλληνες   |
| Direct Kea        |        |      | enblock    |           |
| Cirect Kookaburra | 29.262 | 1969 | 10.000.000 | Γάλλοι    |
| Korcula           | 3.230  | 1968 | 550.000    | Γάλλοι    |

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ:

| Όνομα          | TDW     | Έτος | Τιμή USD/LDT    |
|----------------|---------|------|-----------------|
| Don            | 16.028  | 1963 | 225 (Ινδία)     |
| Lin Hai        | 18.807  | 1966 | 221 B' Desh     |
| Whitley Bay    | 13.810  | 1970 | 226.5 Ινδία     |
| Novitimer      | 6.469   | 1964 | 234 B'desh      |
| Verdi          | 36.340  | 1964 | 223 Ινδία       |
| Σεα Τραδερ     | 17.093  | 1968 | 184 Κερδοσκοποι |
| Zheng Rong Hai | 38.290  | 1966 | 230 Ινδία       |
| Combistar      | 161.946 | 1972 | 200 Πακιστάν    |
| Yong Chang     | 10.893  | 1964 | 220 Ινδία       |
| Mark           | 8.842   | 1968 | 230 Ινδία       |
| Hoyo Maru      | 9.221   | 1951 | 220 Ινδία       |

|                 |        |      |             |
|-----------------|--------|------|-------------|
| Newham          | 2.423  | 1961 | 65.000 —    |
| Acacia          | 13.939 | 1969 | 230 Ινδία   |
| Pulsentosa      | 13.868 | 1967 | 230 Ινδία   |
| An + Kasim      | 24.974 | 1965 | 225 Ινδία   |
| Trio Ace        | 10.070 | 1973 | 250 Ινδία   |
| Cordillera      | 11.069 | 1965 | 225 Ινδία   |
| Yunyy Leninet   | 16.000 | 1964 | 240 B' Desh |
| Bingstang Utara | 5.580  | 1963 | — Περού     |
| Vychegdales     | 6.469  | 1964 | 223 Dubai   |

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ:

Πριν 20 χρόνια (Οκτώβριος 1970)

| Όνομα         | TDW      | Έτος   | Τιμή \$        |
|---------------|----------|--------|----------------|
| Mirana        | Sdec-ker | 1.885  | 1962 587.000   |
| Argo          | TW       | 9.350  | 1941 325.000   |
| Bonanza       | TW       | 9.350  | 1953 2.100.000 |
| Olav Ringal   | BC       | 33.050 | 1965 5.900.000 |
| Adna          | TK       | 16.524 | 1953 890.000   |
| Marion Sleigh | TK       | 19.901 | 1957 1.100.000 |

Πριν 10 χρόνια (Οκτώβριος 1980)

|                    |    |         |                        |
|--------------------|----|---------|------------------------|
| Atlantic Challenge | BC | 27.782  | 1970 8.400.000         |
| Succesful Venture  | BC | 27.815  | 1976 12.200.000        |
| Koyo               | BC | 57.000  | 1981 25.000.000        |
| Globtic Winsdsor   | Tk | 80.000  | 1980 32.000.000        |
| Frimaire           | TK | 143.000 | 1970 9.800.000         |
| Esthel             | TK | 155.000 | 1977 24.000.000 resale |

Πριν 1 χρόνο (Οκτώβριος 1989)

|                   |    |        |                 |
|-------------------|----|--------|-----------------|
| Ziyas             | BC | 16.818 | 1969 1.900.000  |
| Homer Dawn        | BC | 25.800 | 1971 4.800.000  |
| Mary Gorgias      | BC | 27.900 | 1976 7.650.000  |
| Nikos Kavadias    | BC | 33.313 | 1972 5.700.000  |
| Bermio            | BC | 34.681 | 1981 10.900.000 |
| Baltic Sea        | BC | 53.910 | 1977 8.650.000  |
| Louisiana Rainbow | BC | 69.000 | 1986 23.500.000 |
| Rainbow           | TK | 12.270 | 1982 13.750.000 |
| Iver Champion     | Tk | 24.900 | 1973 9.500.000  |
| Loire             | Tk | 64.740 | 1981 25.000.000 |

In Japan

# A. DERTILIS

CONSULTANT MARINE ENGINEER  
NON-EXCLUSIVE SURVEYOR TO THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

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  
TELEFAX: YOKOHAMA (045) 842-4211  
TELEX: 47800 A/B J47800 YOKINBTH  
(PLEASE ALWAYS QUOTE: REG. NO. YOK - 406/A. DERTILIS)

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



## Τό Συμπόσιο Τουριστικών Θαλαμηγών

Τού κ. ΑΝΤΩΝΗ ΝΙΚΟΛΑΡΑ

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος διοργάνωσε στις 23 και 24 Οκτωβρίου 1990 στο Ξενοδοχείο Χανδρή τό ΣΥΜΠΟΣΙΟ 90 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ Μέ τίτλο «Προβλήματα, Διεθνείς Έξελίξεις και Στρατηγική περί των Τουριστικών Θαλαμηγών».

Στήν έναρξη του τό Συμπόσιου έτίμησαν οί ύπουργοί Έμπορικης Ναυτιλίας και Τουρισμού ό Γ. Γραμματέας ΥΕΝ, οί Νομάρχης και Δήμαρχος Πειραιά, ή ήγεσία του Λιμενικού Σώματος, οί βουλευτές Πειραιά, οί Πρόεδροι του ΕΟΤ, ΟΛΠ, και ΝΑΤ, ως και έπίλεκτες προσωπικότητες της Ναυτιλίας όπως οί κ.κ. Ποταμιάνος, Νομικός, Κυρτάτας, Μαρκαντωνάκης, Ρούσος, Καβουσάνης, ό γ.γ. ΕΕΝ κ. Κούσης και ύπηρεσιακοί παράγοντες των Έπουργείων Ε.Ν., Τουρισμού, Έθνικης Οικονομίας, Οικονομικών, Αιγαίου και Φορέων όπως ή Τράπεζα Έλλάδος, ΕΤΒΑ, Έθνική και Έμπορική Τράπεζα κλπ.

Τήν δεύτερη ήμέρα του Συμποσίου παρευρέθησαν οί Έπουργοί Έθνικης Οικονομίας και Αιγαίου και ό νεοεκλεγής Δήμαρχος Πειραιά.

Ό Πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γ. Λαναράς άπένειμε άναμνηστικές πλακέτες στους πύ πάνω Έπουργούς.

Στις 23/10/90 συνεζητήθησαν:

Θέματα πού άφορούν τήν έφαρμογή διαδικασιών πού σχετίζονται μέ τό ΥΕΝ, όπως SOLAS, MARPOL, παιδεία πληρωμάτων, συνθέσεων πληρωμάτων, λιμενικών διαδικασιών και πρακτικών διαδικασιών περί της έν γένει λειτουργίας των τουριστικών θαλαμηγών.

Θέματα πού σχετίζονται μέ τήν φορολογική έκκαθάριση χαρτοσήμου των ναυλοσυμφώνων, όπως ίσχυσε σαν καθεστώς μέχρι τό 1986 και θέματα περί τήν λειτουργικότητα και έφαρμογή του

Νόμου περί ΦΠΑ και ποιές πρακτικές άδυναμίες παρουσίασε σαν νέος νόμος/σύστημα τά τέσσερα χρόνια άπό της ίσχύος του.

Θέματα πού σχετίζονται μέ τίς διαδικασίες της δρασμοποίησης του ύποχρεωτικά έκχωρητέου συναλλάγματος των ναύλων και τήν άπλοποίηση των διαδικασιών, όπως και ή δυνατότητα παραχώρησης ενός ποσοστού του συναλλάγματος αυτού στους είσαγωγείς του, για χρησιμοποίησή τους σε παραγωγικούς σκοπούς κλπ.

Θέματα πού άφορούν τήν ανάπτυξη περιοχών του Αιγαίου και του Ίονίου, στην ποιότητα των διευκολύνσεων και ύπηρεσιών στις περιοχές αυτές, στην προστασία του περιβάλλοντος και στον συνδυασμό προβολής των αρχαιολογικών περιοχών μέ τόν ύψηλό τουρισμό.

Τήν δεύτερη ήμέρα 24.10.90 συζητήθησαν:

Θέματα πού άφορούν τό marketing του Έλληνικού Γιώτινγκ στο έξωτερικό, τόσο άπό τήν πλευρά της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, όσο και του ΕΟΤ, μέ βάση τους στόχους πού θέτει ή Κυβέρνηση και τίς δυνατότητες πού έχει ή Έλλάδα μέ τήν ύπάρχουσα ύποδομή.

Θέματα πού άφορούν τήν αναθεώρηση του Ν. 438/76 πού διέπει τόν κλάδο. Στο σημείο αυτό αξίζει νά τονισθεί ότι ό Έπουργός Ναυτιλίας κ. Παυλίδης είχε ήδη άνακοινώσει τήν σύνθεση της Έπιτροπής αναθεώρησης, ή όποία είχε ήδη συνέλθει μία ήμέρα πρό του Συμποσίου.

Άπ' ότι φαίνεται οί όδηγίες της πολιτικής ήγεσίας του ΥΕΝ, έδειξαν κατευθύνσεις θεαματικών αλλαγών λίαν συντόμως.

Πάντως ό όμιλητής του ΝΕΕ είσηγήθηκε τήν ύπαγωγή των θαλαμηγών στον Ν. 959, τήν θεσμοθέτηση του Lea-

sing Financing και άλλες σοβαρές καινοτομίες πού θά άπελευθερώσουν τόν κλάδο, σε πλαίσια όχι μόνο έθνικης άνάπτυξης του πού θά όφελήσει τήν χώρα συναλλαγματικά, αλλά και πού θά τόν ώθήσει σε κατάκτηση νέων αγορών στο έξωτερικό, όπως συνέβη μέ τά κρουαζιερόπλοια.

Θέματα πού άφορούν τόν άναπτυξιακό νόμο 1262, τίς συνέπειες της κατάργησής του και τίς προϋποθέσεις για τό μέλλον.

Θέματα πού άφορούν τίς ύπηρεσίες του δημόσιου τομέα, τήν βελτίωσή του και τά προγράμματα του ΕΟΤ για τήν άνάπτυξη μαρινών σε όλο τόν έλλαδικό χώρο κλπ και

Τέλος θέματα πού άφορούν σε ένημέρωση γύρω άπό τίς διεθνείς έξελίξεις, τίς μελέτες και τίς στατιστικές στο χώρο της Μεσογείου και τήν έθνική στρατηγική και πολιτική του κλάδου.

Έπίσης άνακοινώθηκε ή διοργάνωση του Διεθνούς Συνεδρίου των Τουριστικών Θαλαμηγών και άποφασίσθηκε ή άνακοίνωση των μελών της Όργανωτικής Έπιτροπής έντός των έπομένων δύο εβδομάδων.

Αξίζει νά τονισθεί ότι ό κλάδος αυτός άναπτύχθηκε έντυπωσιακά τά τελευταία χρόνια, κάνοντας τήν Έλλάδα πρώτη στον κόσμο μέ έθνικό στόλο 2.800 σκαφών, δημιουργώντας μία σταθερή βάση έλξης τουρισμού και είσφέροντας σημαντικά στην Έθνική Οικονομία, μέ ύποχρεωτικά έκχωρούμενο συνάλλαγμα, ίσο πρός τό 25% του άγροτικού προϊόντος.

Αξίζει επίσης νά σημειωθεί ότι τό Συμπόσιο αυτό ήταν ή μόνη ούσιαστική κίνηση στο χώρο κατά τά τελευταία χρόνια και θέτει τίς βάσεις για περαιτέρω ούσιαστικές έξελίξεις.



**SASEBO HEAVY INDUSTRIES CO LTD SINCE 1946**

**IF YOU ARE  
IN FAR EAST**

**THINK... SASEBO!**

The most competitive and reliable shipyard in Japan at privileged geographical position.

With six drydocks ranging from 20,000 to 400,000 D.W.T. able to accommodate vessels of any size.

HEAD OFFICE  
SASEBO TOKYO  
TLX: 2222790 SSKTK J.

SASEBO SHIPYARD  
SASEBO JAPAN  
TLX: 748219 SSK J.

GREECE: T. J. GAVRIDIS  
PHONE: 4516195  
TLX: 213025 SSK GR.



# ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ  
Αριθ. 5025/1990

**Πρόεδρος:** Νικόλαος Βάρδας  
**Δικαστές:** Γεώργιος Άρβανίτης, έφέ-  
της, Άντωνης Τωμαδάκης έφέτης - έ-  
ισηγητής.  
**Δικηγόροι:** Νικ. Σκορίνης, Άρ. Οικονο-  
μίδης, Στέλ. Παπαδημητρίου, Άντ. Πα-  
παδημητρίου.

Έφαρμογή των διατάξεων του άρ-  
θρου 919 του Άστικού Κώδικος στις  
σχέσεις δανειστού, δανειζομένου και  
έγγυητών ναυτιλιακού δανείου.

## ΜΕΡΟΣ Β'

Τελικώς, οί πλοιοκτήτριε, ύποχώρη-  
σαν στην άξίωση της έφεσίβλητης Τρά-  
πεζας, ή όποία δέν εκάμφθηκε στο βάσι-  
μο ίσχυρισμό τους ότι κανείς έχέφρων  
πλοιοκτήτης δέν έκποιεί και δή έκου-  
σίως, τά πλοία του και μάλιστα τά καλύ-  
τερα, σέ περίοδο κρίσεως. Οί πλοιοκτή-  
τριες ύποχώρησαν, προκειμένου νά  
διευκολύνουν τίς άδελφές έγγυήτριες,  
πού εύελπιστούσαν στην παραπλανητι-  
κή δήλωση γιά αναμόρφωση του δα-  
νείου. Η έκποίηση των δύο αύτών  
πλοίων έγινε στις 10 Μαρτίου 1978,  
πρός τίς εταιρίες του Μ πελάτου και ά-  
ποκλειστικά γνωστού της έφεσίβλητης  
Τράπεζας άντί τιμήματος μόνο  
8.700.000 δολλαρίων ΗΠΑ, δηλαδή πο-  
σού μικρότερου της πραγματικής των ά-  
ξίας. Τό ότι ή έφεσίβλητη Τράπεζα επέ-  
βαλε την έκποίηση των πλοίων αύτών  
στόν Μ καταθέτουν οί μάρτυρες άπο-  
δείξεως, αναφέρει, όμως, τουτό και ό  
Ι-διος ό Μ, στην άπο 9.5.1979 έπιστολή  
του, τό περιεχόμενο της όποιας δέν άμ-  
φισβητεί ή έφεσίβλητη Τράπεζα. Η ά-  
ξίωση της έφεσίβλητης Τράπεζας γιά  
έκποίηση των πλοίων αύτών, ήταν αντί-  
θετη προς τά χρηστά ήθη και γιά τόν  
πρόθετο λόγο, ότι μέ δεδομένο τό, άπό  
τίς αποδείξεις προκύψαν γεγονός, ότι  
τά ήμερήσια έξοδα καθενός άπό τά  
πλοία αυτά δέν υπερέβαιναν τό ποσό  
των 2.000 δολλαρίων ΗΠΑ, τά καθαρά  
κέρδη των ήταν σημαντικά και μπορού-  
σαν άποφασιστικά νά συμβάλουν στά έ-  
ξοδα διακινήσεως όλου του Όμίλου,  
στην περίοδο αύτή της κρίσεως, γεγο-  
νός πού έγνώριζε ή Τράπεζα. Η διατή-

ρηση των πλοίων αύτών ήταν αναγκαία  
και γιά τόν πρόθετο λόγο ότι όλα τά άλ-  
λα πλοία του Όμίλου (και των έκκαλου-  
σών) ήταν παλαιότερα και χρονοναυλω-  
μένα μέ μικρότερης διαρκείας ναυλο-  
σύμφωνα, δέν απέφεραν ένόψει της κρί-  
σεως, κέρδη και έπεβάλλετο ή, μέ κάθε  
τρόπο διάσωση των δύο, γιά νά άντιμε-  
τωπισθεί ή κρίση. Όστόσο, ό Όμιλος Ζ,  
ύπό τίς πιό πάνω συνθήκες αναγκάστη-  
κε νά δεχθεί την έκποίηση των δύο  
πλοίων του, προκειμένου νά άποφευ-  
χθεί ή καταγγελία της δανειακής συμ-  
βάσεως και νά έπιτευχθεί ή αναμόρφω-  
ση του δανείου.

2) Μία έβδομάδα, ήτοι στις 17 Μαρ-  
τίου 1978, μετά την έκποίηση των ως ά-  
νω δύο πλοίων, ή έφεσίβλητη Τράπεζα,  
μέ την ίδια παραπλανητική δήλωση, ότι  
θά έπακολουθήσει ή αναμόρφωση του  
δανείου, άξίωσε μέ έγγραφό της άπό  
την όφειλέτρια εταιρία και όλες τίς έγ-  
γυήτριες, νά συμφωνήσουν στόν τρόπο  
πού θά τούς ύποδείξει, γιά τόν καταλο-  
γισμό του έπιτευχθέντος τιμήματος των  
8.700.000 δολ. ΗΠΑ, προφανώς γιάτί  
δέν ήθελε νά φανεί ότι αύτή εύθέως πα-  
ραβαίνει τή σύμβαση. Έτσι, στις  
17.3.78 ύπεγράφη μεταξύ αύτης και ό-  
λων των εταιριών του Όμίλου μία «Σύμ-  
βαση Καταλογισμού», σύμφωνα μέ την  
όποία, τό τίμημα καταλογίστηκε ως άκο-  
λουθως: α) δολ. 1.474.338,84 συμφηφί-  
στηκαν γιά την πληρωμή της δεύτερης  
και τρίτης δόσεως, πού ήταν ληξιπρόθε-  
σμες άπό 30.11.77 και 28.2.78.

β) δολ. 210.062,57 γιά τούς όφειλόμε-  
νους τόκους της τρίτης δόσεως. γ) δολ.  
1.500.000, γιά την πληρωμή καταλοίπων  
των λογαριασμών, πού είχαν άνοιχτεί  
την 4.11.1977 και 21.12.77, μέ την χορή-  
γηση 500.000 και 1.000.000 δολλαρίων  
ΗΠΑ, ύπό μορφήν οικονομικής διευκο-  
λύσεως, γιά νά άντιμετωπισθεί ή άνα-  
φανείσα κρίση, παρόλο δέ ότι ή κρίση  
αύτή άκόμη συνεχίζετο, ή έφεσίβλητη,  
τρείς περίπου, μήνες μετά τή χορήγηση  
του ποσού, ζήτησε την άνάληψή του. δ)  
δολλ. ΗΠΑ 1.672.131 και 928.000, γιά έ-  
νέχυρο και προς ασφάλειά της, γιά την  
έκδοση έγγυητικής έπιστολής έκ μέ-  
ρους της προς τίς εταιρίες του Μ, πού  
άγόρασαν τά πιό πάνω δύο πλοία, προς  
έξασφάλισή τους άπό τυχόν χρέη των  
πλοίων αύτών. ε) δολλ. ΗΠΑ 737.168,42  
γιά προεξόφληση της τέταρτης δόσης

πού θά έλγχε στις 31.5.1978, και στ)  
δολλ. 2.178.310, γιά προπληρωμή της  
τελευταίας (είκοστης) δόσης του δα-  
νείου, πού θά έλγχε την 31.12.1981, δη-  
λαδή μετά τριάμισυ έτη. Ό κατολογι-  
σμός αύτός, φαίνεται μέν ότι ύπήρξε άν-  
τικείμενο συμφωνίας, στην πραγματικό-  
τητα, όμως, έπιβλήθηκε άπό την Έφεσί-  
βλητη Τράπεζα, ή όποία άξίωσε άνυπο-  
χώρητα, μέ έγγραφό της, την προπλη-  
ρωμή της τελευταίας δόσεως και των  
έγγυητικών έπιστολών και ήρνεϊτο έπι-  
μόνως τό συμφηφισμό του ποσού των έ-  
πομένων τεσσάρων δόσεων, πράγμα  
πού άν έγίνετο, θά άνακούφιζε τόν Ό-  
μιλο και θά συνέβαλε άποφασιστικά  
στην έξοδό του άπό την κρίση και στη  
βέβαιη διάσωση των ύπολοίπων  
πλοίων, μεταξύ των όποιων και των έκ-  
καλουσών - έγγυητριών. Πρέπει νά ση-  
μειωθεί ότι ό περί ου ό λόγος καταλογι-  
σμός: α) δέν ήταν σύμφωνος μέ τή δα-  
νειακή σύμβαση, καθόσον άφορά την  
προπληρωμή της τελευταίας δόσεως  
(20ης), γιάτί αύτή έπιτρέπει στόν όφει-  
λέτη νά προβαίνει στην έκούσια προ-  
πληρωμή μιās δόσεως, στην προκειμέ-  
νη όμως περίπτωση δέν συνέτρεψε ή  
προϋπόθεση αύτή και όλες οί άλλες  
προϋποθέσεις πού προβλέπει ή διάταξη  
του 1.06 άρου της συμβάσεως. β) δέν ή-  
ταν ό έπιβαλλόμενος άπό την καλή πί-  
στη και τά χρηστά ήθη, καθόσον άφορά  
τά κονδύλια έξοφλήσεως των έγγυητι-  
κών έπιστολών και των καταλοίπων των  
λογαριασμών, γιάτί ή έκποίηση των δύο  
πλοίων έγινε γιά νά άντιμετωπισθούν  
ληξιπρόθεσμες δόσεις του δανείου της  
θης Ιουνίου 1977 και όχι άλλες ύποχρε-  
ώσεις της όφειλέτριας και δή εκείνες,  
πού μόλις πρίν δυό μήνες είχαν δη-  
μιουργηθεί, άπό την παροχή σ' εκείνη  
Οικονομικής διευκολύνσεως, προς έξο-  
δό της άπο την ναυτιλιακή κρίση, ή εκεί-  
νες άπό τή χορήγηση έγγυητικής έπι-  
στολής, πού δέν είχε άμεση σχέση μέ τό  
δάνειο. Είναι δέ άπολύτως βέβαιο, γιάτί  
κατατίθεται άπό τούς μάρτυρες και ί-  
δίως εκείνους της άποδείξεως ότι, άν  
τά τρίτα πιό πάνω κονδύλια των δολλα-  
ρίων ΗΠΑ, 1.500.000 (τών καταλοίπων  
των λογαριασμών) 2.178.310 (πληρωμή  
τελευταίας δόσεως) και 1.672.131, σύν  
928.000 (έξοφληση έγγυητικών έπιστο-  
λών) συνεψηφίζοντο μέ τίς άμέσως επό-  
μενες τέσσερις δόσεις (πέμπτη μέχρι ό-  
γδόη) γιάτί τελικά ή έφεσίβλητη δέχτη-  
κε και συμφηφισε την τέταρτη δόση της  
31.5.1978, ή άν έδέχετο, ένα άπό τά κον-  
δύλια αυτά νά διατεθεί γιά νά έξοικονο-  
μηθούν τά έξοδα διακινήσεως των  
πλοίων του Όμίλου, όπωσδήποτε θά  
παρήρχετο ή κρίση, τό ύπόλοιπο δάνειο  
θά έξοφλείτο κανονικής και οί έγγυή-  
τριες, μεταξύ των όποιων και οί έκκα-  
λούσες, θά διέσωζον τά πλοία τους.

3) Η έφεσίβλητη Τράπεζα, συνεχί-  
ζουσα την ίδια παραπλανητική τακτική  
της άπέναντι της όφειλέτριας και των



έγγυτριών εταιριών, αξίωσε και στις 14.4.1978 πωλήθηκε στον ίδιο πλοίο πάνω πελάτη της Μ το άλλο ένυπόθηκο πλοίο του 'Ομίλου με το όνομα «ΖΖ» που ανήκε στην αδελφή έγγυητρια εταιρία Ξ αντί τιμήματος 550.000 δολλαρίων ΗΠΑ, ο δε ως άνω αγοραστής του, ύστερα από λίγες ημέρες, στις 26.4.1978, μεταπώλησε τουτό στον πλοιοκτήτη Ο, (που αρχικά είχε ενδιαφερθεί για την αγορά του) αντί 750.000 δολλαρίων. Το πλοίο πάνω τίμημα των 550.000 δολλαρίων, η έφεσίβλητη Τράπεζα διέθεσε για να συμψηφίσει και πάλι αντισυμβατικά, την προτελευταία (19η) δόση, κατά ένα μέρος, (όλη η δόση ήταν ποσού 649.668,42 δολ.) ενώ και η δόση αυτή έληγε την 31.12.1981 (μετά τριάμιση χρόνια). Μετά από διαμαρτυρία του 'Ομίλου, ο αγοραστής Μ, από το τίμημα των 750.000 δολλαρίων ΗΠΑ που επέτυχε από την εκποίηση του πλοίου αυτού στον Ο, απέδωσε στην 'Εφεσίβλητη Τράπεζα 150.000 δολάρια η οποία και τή διέθεσε για να καλύψει οφειλόμενους τόκους του δανείου. "Ετσι, η έφεσίβλητη Τράπεζα, εισέπραξε μέν συνολικά ως τίμημα του πλοίου το ποσό των 700.000 δολλαρίων, κατ' αντίθεση όμως, προς τη σύμβαση και τα χρηστά ήθη, δέν τό διέθεσε, ως ωφείλε, για την εξόφληση ληξιπρόθεσμων δόσεων του δανείου ή άλλων πιστικών δαπανών του 'Ομίλου (έξοδα διακινήσεως πλοίων), αλλά τό συμψηφίσε μέ μή ληξιπρόθεσμη δόση. Τό γεγονός ότι η εκποίηση και του πλοίου αυτού έγινε ύστερα από προτροπή και παραπλάνηση της έφεσίβλητης Τράπεζας προκύπτει, εκτός από τίς καταθέσεις των μαρτύρων αποδείξεως και από την, από 9.5.1979 επιστολή Μ προς αυτή (έφεσίβλητη Τράπεζα).

4) 'Η έφεσίβλητη Τράπεζα, όπως πιά πάνω είπώθηκε, από τη βύθιση του πλοίου «ΕΕ» εισέπραξε, ως ασφάλισμα, ως ασφάλισμα, συνολικά, ποσό 4.800.000 δολλαρίων ΗΠΑ. Από τό ποσόν αυτό, μέχρι των αρχών 'Ιουνίου 1978 (δηλαδή πριν να εκποιηθούν τα πλοία των έναγοουσών) εισέπραξε 3.000.000 δολάρια, τά δέ υπόλοιπα εισέπραξε μεταγενέστερα, στο διάστημα

από 17.7.1978 μέχρι 11.9.1980. 'Ενώ, όμως ωφείλε να διαθέσει τό ποσό αυτό για την εξόφληση δόσεων του δανείου που θά έληγαν σέ σύντομο χρόνο, η έφεσίβλητη συμψηφίσε τό ποσόν αυτό, αντισυμβατικά, αφού δέν επρόκειτο για έκούσια καταβολή, μέ τό ποσό των 18ης, 17ης, 16ης, 15ης και μέ μέρος της 14ης δόσεως, οι οποίες θά ήταν απαιτητές στο δεύτερο εξάμηνο 1980 μέχρι τέλους 1981, δηλαδή μετά δυό και πλέον χρονία.

"Αν άλλως ένεργοῦσε και δή, αν ένα μέρος διέθετε για την εξόφληση δόσεων που επρόκειτο να λήξουν άμέσως και τό άλλο μέρος για τά έξοδα διακινήσεως, των πλοίων, τό δάνειο θά εξοφλείτο κανονικά και τά πλοία των εκκαλουσών δέν θά έξέπαιοντο.

'Από όλα τά παραπάνω προκύπτει ότι η έφεσίβλητη Τράπεζα, μέ την ως άνω συμπεριφορά της, που ήταν αντίθετη προς τά κρατούντα χρηστά ήθη (κατά ένα μέρος δέ και προς τη δανειακή σύμβαση) προκάλεσε και επέτυχε την εκποίηση τριών (3) πλοίων των έγγυητριών (μή διαδίκων) εταιριών, προκειμένου να ικανοποιήσει την αξίωσή της από τό επίμαχο δάνειο, ότι μέ τό τίμημα των τριών αυτών πωληθέντων πλοίων, καθώς επίσης μέ τό ασφάλισμα του βυθισθέντος πλοίου «ΕΕ» και μέ τό επίσης τίμημα του εκποιηθέντος τετάρτου πλοίου, λόγω βαρίας «ΔΔ» έπιτεύχθηκε, από τό πρώτο μόλις εξάμηνο λειτουργίας της δανειακής συμβάσεως, ουσιαστικός περιορισμός της οφειλής του δανείου σέ ποσοστό μεγαλύτερο από τό ήμισυ και ότι, ένόψει των δεδομένων αυτών και της, από της άνοίξεως του 1978 διαφαινομένης ανακάμψεως της ναυτιλιακής κρίσεως, αν η έφεσίβλητη Τράπεζα προέβαινε, έστω και τότε εις την, κατ' επανάληψη ύποσχεθείσα, αναμόρφωση του Δανείου, κατά μία από τίς ως άνω μορφές αναμορφώσεως, η δανειακή σύμβαση θά εξέλισσετο όμαλώς, χωρίς κανένα κίνδυνο των συμφερόντων της, τά δάνειο εξοφλείτο κατά τό υπόλοιπο ποσό και οι εκκαλούσες θά διατηρούσαν τά έναπομείναντα έξι (6) πλοία τους.

Παρά ταῦτα, η έφεσίβλητη Τράπεζα και οι συνεναγόμενοι εκπρόσωποι της, μέ τη δικαιολογία, είτε ότι η διαχείριση του 'Ομίλου Ζ δέν ήταν καλή είτε ότι ο 'Ομιλος δέν είναι βιώσιμος, προέβη στις έπόμενες ένέργειες, που ήταν αντίθετες στα χρηστά ήθη και που ώδήγησαν στην άπώλεια όλων των πλοίων (και των έξι) των εκκαλουσών, ήτοι.

Α) την 27 'Απριλίου 1978, μέ τη δικαιολογία ότι η εταιρία Δ που μέχρι τότε διαχειριζέτο τά πλοία του 'Ομίλου Ζ και που ήταν έγγυητρια και αυτή του Δανείου, δέν άσκούσε καλώς τη διαχείριση αυτή (πράγμα άναληθές, γιατί και αυτοί άκόμη οι μάρτυρες των έφεσιβλήτων - έναγομένων, τίποτε τό επιβαρυντικό δέν καταθέτουν, ένώ οι μάρτυρες των εκκαλουσών .... και .... βεβαιώνουν ότι ήταν άψογη) η έφεσίβλητη Τράπεζα έδωσε έντολή, στη διαχειρίστρια αυτή εταιρία, να παραδώσει τη διαχείριση στην εταιρία Π που ήλεγχετο αποκλειστικά από τό μοναδικό μέτοχό της Μ. Οι εκκαλούσες άντέδρασαν, ύποστηρίζουσαι ότι μέχρι τότε: α) καμμία καταδίωξη εκ μέρους των πιστωτών του 'Ομίλου δέν ήταν σέ εξέλιξη. β) τά προς τρίτους χρέη του 'Ομίλου δέν ήταν σημαντικά και πιστικά και γ) η δανειακή σύμβαση διήρχετο μόλις τό πρώτο εξάμηνο λειτουργίας της και τό δάνειο είχε κατά τό μεγαλύτερο μέρος του εξοφληθεί. Οι ισχυρισμοί αυτί των εκκαλουσών ήταν πράγματι βάσιμοι, γιατί μέχρι τότε: 1) οι πιστωτές του 'Ομίλου, λόγω και της καλής φήμης των εκπροσώπων του 'Ομίλου, Α και Β, δέν είχαν κινηθεί δικαστικώς έναντίον τους. 2) τά χρέη του 'Ομίλου, τά όποια, κατά τίς εκκαλούσες και τούς μάρτυρές τους άνήρχοντο στο ποσό των 1.500.000 δολλαρίων, κατά δέ τούς έφεσιβλήτους - έναγομένους στο ποσό των 5.100.000 δολλαρίων και κατά τούς μάρτυρές των, τό δεύτερο τρίμηνο 1978, στο ποσό των 2.700.000 δολλαρίων, από τό όποιο μόνο τό ποσό του 1.000.000 δολλαρίων, ήταν πιστικό δέν ήταν σοβαρός λόγος για να αφαιρεθεί η διαχείριση από τον 'Ομιλο Ζ και να ανατεθεί μάλιστα στον Μ, ο όποιος δέν είχε, νέος των, μεγάλη ναυτιλιακή πείρα και όργανισμο γραφείο στο Πειραιά, έξ ου και χρειάστηκε να ένισχυθεί στο έργο αυτό, από έμψυχο και άψυχο υλικό του γραφείου Ζ και 3) τον χρόνο εκείνο καμμία δόση του δανείου δέν ήταν ληξιπρόθεσμη και απαιτητή, είχε μέχρι τότε εξοφληθεί τό 63,25% του δανείου (τό υπόλοιπο άνήρχετο στο ποσό των 6.195.038,32 δολάρια) αντί του 17,44% κατά τη σύμβαση και η ανάκαμψη ήταν επί θύραις. Παρά ταῦτα, η έφεσίβλητη Τράπεζα επέμενε στην αλλαγή της διαχείρισεως.

συνεχίζεται

## ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS  
SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS  
MANAGER

Ramblas, 26, pral.  
08002 BARCELONA  
SPAIN

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



STYLOS. Η ΝΕΑ ΣΕΙΡΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ SATO. ΜΕ ΛΙΤΕΣ, ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΚΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ. ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΛΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΡΜΟΝΙΑ ΤΟΥ ΛΕΠΤΟΔΟΥΛΕΜΕΝΟΥ ΕΠΙΠΛΟΥ ΠΟΥ ΔΕΙΧΝΕΙ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΓΜΕΝΗ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ ΤΟΥ ΑΠ' ΟΠΟΙΑ ΓΩΝΙΑ ΚΑΙ ΑΝ ΤΗ ΚΟΙΤΑΞΕΙ ΚΑΝΕΙΣ. STYLOS. DESIGN ΚΑΙ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ ΣΕ ΥΦΑΣΜΑ Η ΣΕ ΔΕΡΜΑ. ΓΙΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΕΚΕΙΝΟΥΣ ΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ, ΟΠΟΥ Η ΑΝΕΣΗ ΚΑΙ Η ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ ΕΙΝΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ.

STYLOS



ΧΩΡΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ



DESIGN BY ANDREW MAURICIDES

**SATO**  
Οι πρώτοι στο περιβάλλον εργασίας



# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



## ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

### Η ανάλυση του στόλου

Την 1<sup>η</sup> Απριλίου 1990 ο αμερικανικός ποταπός στόλος περιελάμβανε 634 πλοία 24.190.000 τόν. δ.ω., από τα οποία τα 402 ανήκουν σε ιδιωτικά συμφέροντα.

Κατά το Υπουργείο Μεταφορών, ο κρατικός ομοσπονδιακός στόλος της χώρας περιελάμβανε 232 πλοία, 3.134.000 τόν. γκρός ή 4.066.000 τόν. δ.ω., ενώ ο ιδιωτικός στόλος των Μεγάλων Λιμένων 78 πλοία. Μέσα στο τελευταίο έτος ο ιδιωτικός αμερικανικός στόλος μειώθηκε κατά 27 μονάδες 1.711.000 τόν. δ.ω. και την 1<sup>η</sup> Απριλίου ένα μόνο μεγάλο σκάφος βρισκόταν υπό παραγγελία σε αμερικανικά ναυπηγεία.

Κατά κατηγορία πλοίων ο εν ενεργεία ιδιωτικός στόλος περιλαμβάνει 189 πετρελαιοφόρα 6.879.000 τόν. γκρός (12.618.000 τόν. δ.ω.), 123 μικτά πλοία 3.561.000 τόν. γκρός (3.670.000 τόν. δ.ω.), 36 φορτηγά, 20 μπάλκ κάρριερ και δύο επιβατηγά. Έξάλλου ο εν άργία ιδιωτικός στόλος περιλαμβάνει

33 συνολικά πλοία 1.294.000 τόν. γκρός, τα οποία χωρίζονται σε 16 δεξαμενόπλοια, 8 κτω φορτηγά, πέντε μικτά, τρία μπάλκ κάρριερ και ένα επιβατηγό.

Ο κρατικός στόλος αποτελείται από 223 παροπλισμένα έφεδρικά πλοία 3.040.000 τόν. γκρός και από έννέα εν ενεργεία πλοία 94.000 τόν. γκρός. Τόν εν ενεργεία κρατικό σύνολο συνθέτουν πέντε επιβατηγά, δύο μικτά ένα φορτηγό και ένα δεξαμενόπλοιο

### Οικονομικά προβλήματα στη Lexmar

Η άρνηση της ναυτιλιακής εταιρίας του Κοννέκτικατ, «Lexmar», να εκπληρώσει τις οικονομικές της υποχρεώσεις στην περίπτωση της χρονοναύλωσης του υπερδεξαμενόπλοιου «Berge Lord» καθώς και τα γενικά προβλήματα που την πλήττουν, οδηγεί την ναυτιλιακή κοινότητα στην υπόθεση ότι σύντομα η εταιρία θα ανακοινώσει την χρεωκοπία της και θα ζητήσει την προστασία του άρθρου 11 του σχετικού νόμου των ΗΠΑ. Η εταιρία είχε χρονοναυλώσει τρία α-

δελφά υπερδεξαμενόπλοια τών 280.000 τόν. δ.ω. από τόν νορβηγικό ναυτιλιακό συγκρότημα Μπέργκεσεν, για μία πενταετία και μέ ημερήσιο ναύλο 25.000 δολλαρίων, καθώς επίσης και δεξαμενόπλοια από τήν BP, τήν Stena και τήν Shell International Marine.

## ΙΤΑΛΙΑ

### Τό συγκρότημα Γκριμάλντι

Ο έφοπλιστής Grimaldi παράγγειλε στο ναυπηγείο Marina di Carrara δύο επιβατηγά φέρρους μήκους 183 μ., ικανά να μεταφέρουν 1.300 επιβάτες, από τούς οποίους οι 1.000 σε καμπίνες, καθώς και 1.700 γραμμικά μέτρα όχημάτων. Τό κόστος της ναυπηγέσεως υπολογίζεται σε 250 δισεκ. λιρέτες και συμφωνήθηκε ύστερα από διαπραγματεύσεις που διήρκεσαν αρκετούς μήνες. Τα δύο πλοία θα παραδοθούν τό 1993 και θα δρομολογηθούν στη γραμμή Γένοβας — Παλέρμου τήν οποία θα διανύουν σε 20 ώρες μέ μέση ταχύτητα 23 κόμβων.

Σήμερα τό συγκρότημα Grimaldi περιλαμβάνει έξι εταιρίες και κατέχει 14 πλοία, 10 όχηματαγωγά, δύο φορτηγά άκτοπλοϊκά, ένα μπάλκ κάρριερ και ένα επιβατηγό. Από τό 1987 ως σήμερα έχει επενδύσει άνω τών 350 δισεκατ. λιρεττών στη ναυπήγηση τών τεσσάρων πλοίων μεταφοράς αυτοκινήτων τής σειράς «Republiques» και ενός μπάλκ κάρριερ τών 135.000 τόν. δ.ω. Επίσης για τά τέσσερα προσεχή χρόνια προβλέπουν επενδύσεις τής τάξεως τών 520 δισεκατ. λιρεττών για τή ναυπήγηση τών προαναφερθέντων επιβατηγών, καθώς και ενός δεύτερου μπάλκ κάρριερ τών 135.000 τόν. δ.ω., ενός πέμπτου πλοίου μεταφοράς αυτοκινήτων και τήν επι-

## SHIPS LOVED AND PAINTED BY MANUEL KULUKUNDIS

A PICTORIAL ALBUM GIVING THE HISTORY OF GREEK MERCHANT SHIPPING IN WORDS AND COLOURED SKETCHES BY MANUEL KULUKUNDIS.

A NEW EDITION

KULUKUNDIS BOOK,  
37, ULLESWATER ROAD,  
LONDON N14 7BL.

PLEASE SEND ME ..... COPIES OF «SHIPS LOVED & PAINTED» AT £ 25 PER COPY =  
CHEQUES PAYABLE TO: KULUKUNDIS BOOK

NAME.....

ADDRESS.....

(ALLOW 3 WEEKS FOR DELIVERY)



μήκυνση των τεσσάρων αυτοκινητοφόρων της σειράς «Republiques».

## ΚΥΠΡΟΣ

### 2.001 πλοία στο νηολόγιο

Τά έγγεγραμμένα πλοία στο Κυπριακό νηολόγιο έφθασαν τά 2.001, μέ συνολική χωρητικότητα 18.711.061 τον. γκρός, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 700.000 τον. γκρός και 49 πλοία από τον Δεκέμβριο του 1989. Συγχρόνως αναμένεται νά αυξηθεί περαιτέρω ή δύναμη του νηολογίου μέ τίς έγγραφές νέων πλοίων πού παραδίδονται από τά ναυπηγεία σέ πλοιοκτήτες μέ έδρα τήν Κύπρο. Μεταξύ αυτών ή Νορβηγική εταιρία Seatankers Management θά νηολογήσει νεο-ναυπήγητη χωρητικότητα περίπου 2,5 έκατομ. τόννων τά έπόμενα δύο χρόνια, ενώ ή εταιρία «Nord» Klaus E. Oldendorf θά νηολογήσει στο Κυπριακό νηολόγιο τέσσερα άδελφά νεότευκτα κοντεϊνερπλοία τύπου UCC14 M καθώς αυτά παραδίδονται από τά ναυπηγεία.

## ΠΟΛΩΝΙΑ

### Ύποφέρει ή ναυπηγοβιομηχανία

Από άρκετών έτών ή ναυπηγοβιομηχανία τής χώρας δέν βρίσκεται σέ καλή κατάσταση και οι λόγοι είναι κυρίως έσωτερικοί. Οι

πολιτικές και οικονομικές κρίσεις επέφεραν ριζικές αλλαγές στή βιομηχανία αυτή, ή όποια τώρα άναζητά τή σωτηρία τής στή συνεργασία μέ ξένες ιδιωτικές επιχειρήσεις, μία συνεργασία όμως πού ή επίτευξη τής προβλέπεται ότι θά απαιτήσει πολύ χρόνο.

Τό 1989 ναυπηγήθηκαν στήν Πολωνία 36 πλοία, 207.942 τον. γκρός (231.929 τον. d.w.) ενώ στή δεκαετία του 1970-80 τό έτήσιο ναυπηγούμενο τοννάξ έφθανε σχεδόν τό ένα έκατομ. τόννους. Τήν ίδια κάμψη σημείωσαν και οι εξαγωγές πλοίων, οι όποιες έπесαν στο 63,8% του συνόλου και αντιπροσώπευσαν 24 πλοία, 132.605 τον. γκρός. Άκόμα και ή πελατεία του έξωτερικού υπέστη βαθμιαία μεταβολή. Ή ΕΣΣΔ μείωσε σημαντικά τίς άγορές τής, άφού τό 1989 μόνον 11 πλοία 31.905 τον. γκρός ναυπηγήθηκαν γιά λογαριασμό τής στήν Πολωνία. Σέ χωρητικότητα ό σημαντικότερος πελάτης είναι ή Τσεχοσλοβακία μέ δύο μπάλκ κάρριερς 66.100 τον. d.w. άκολουθούμενη από τή Λιβερία μέ δύο πετρελαιοφόρα 59.995 τον. d.w. Γιά τον έθνικό έφοπλισμό τά Πολωνικά ναυπηγεία τό 1989 ναυπήγησαν 12 φορτηγά συνολικού τοννάξ 75.337 τον. γκρός (65.269 τον. d.w.) και 15 άλιευτικά 11.139 τον. γκρός.

Τό κυριώτερο ναυπηγείο τής χώρας είναι τό Szczecin στά σύνορα μέ τή Γερμανία πού παρέδωσε πέρι 11 πλοία 99.393 τον. γκρός (144.325 τον. d.w.). Δεύτερο άκολουθεί τό ναυπηγείο του Gdansk μέ παράδοση πέντε πλοίων 66.062 τον. γκρός και τρίτο τό ναυπηγείο τής Γδύνιας μέ έξι πλοία 44.919 τον. γκρός.

Τό σημερινό καρνέ των Πολωνικών ναυπηγείων περιλαμβάνει 179 παραγγελίες 1.254.000 τον. d.w., μεταξύ των όποίων 28 μπάλκερς, έξι τάνκερς, 10 όχηματοφόρα και 73 άλιευτικά σκάφη.

## ΝΟΡΒΗΓΙΑ

### Συγχώνευση εταιριών

Οι γνωστές Νορβηγικές εταιρίες «Κόσμος» και «Λαμπορέμους» πρόκειται νά συγχωνευθούν και νά άποτελέσουν συγκρότημα έφοπλιστικό μέ στόλο 85 πλοίων. Τό συγκρότημα αυτό θά καταστεί τό δεύτερο σέ μέγεθος εισηγμένο στο χρηματιστήριο του Όσλο, μετά τον οίκο Μπέργκεσεν μέ κεφάλαια 5 δισεκ. κορώνες. Κυριότερος μέτοχος θά είναι ό I.M. Skaugen, ή οικογένεια του όποίου διαθέτει τό 51% τής «Κόσμος» και τό 42% τής «Λαμπορέμους».

Σήμερα ή εταιρία «Kosmos Shipping» κατέχει στόλο 13 πλοίων και έκμεταλλεύεται άλλα 40 περίπου, κυρίως μπάλκ κάρριερς και πολλαπλής χρήσεως φορτηγά. Δεύτερος κατά σειρά μέτοχος είναι τό βιομηχανικό και πιστωτικό συγκρότημα Borregaard. Έξάλλου ή εταιρία «Laboremus» έκμεταλλεύεται γιά δικό τής λογαριασμό 22 μικρά πλοία μεταφοράς ύγραερίων και ένδιαφέρεται συνεχώς περισσότερο γύρω από τίς μεταφορές προϊόντων πετρελαίου διατηρώντας συμμετοχή σέ 10 πετρελαιοφόρα.



WE DO NOT CLAIM TO BE THE BIGGEST AGENCY FIRM. WE DO HOWEVER GUARANTEE TO OFFER TO OUR PRINCIPALS A HIGH QUALITY OF PERSONAL AND PROFESSIONAL SERVICE ROUND THE CLOCK.

### CONTACT:

#### IN SINGAPORE

## HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

- ★ SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS
- ★ STEVEDORES - FACILITIES FOR S.T.S. TRANSHIPMENT & SUPPLIES AT O.P.L.
- ★ APPOINTED SURVEYORS FOR:  
HELLENIC REGISTER OF SHIPPING - I.N.S.B. - HONDURAS - PANAMA & ST. VINCENT

56, PANDAN ROAD  
SINGAPORE 2260

TEL: 2684338/2658933 (10 Lines)  
TLX: 39502/35652 (HOMSEA RS)  
FAX: 2684432  
CABLES: HELLENSEA/SINGAPORE

DIRECTORS & A.O.H. TEL.  
4675772 - Capt JOHN GOROS (HELLENE)  
4590194 - ANTHONY FONG  
4661925 - ANNA YEO.

#### ★ IN THAILAND

★ HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO. LTD  
61, Kasemraj Road - Tach Bldg  
Klongtoey, Prakanong-BANGKOK 10110  
Tel: 2490541-2/2497198 - Fax: 2497199  
Tlx: 84602 / 21197 (NAVICO) - Cables: NAVICO  
AOH Tel: 3142690 (Ext. 4D-Capt E. GLYPTIS)

#### ★ IN MALAYSIA

★ HELLENIC OVERSEAS MARITIME SERVICES  
Holiday Plaza Office Tower  
Century Garden - JOHORE BAHRU 80250  
TEL: (07)-513231 / 312099 AOH: 329998/229964  
TLX: 60770 / 60217 - FAX: 511175 / 312096  
CABLES: HELLENICO / JOHOREBAHRU

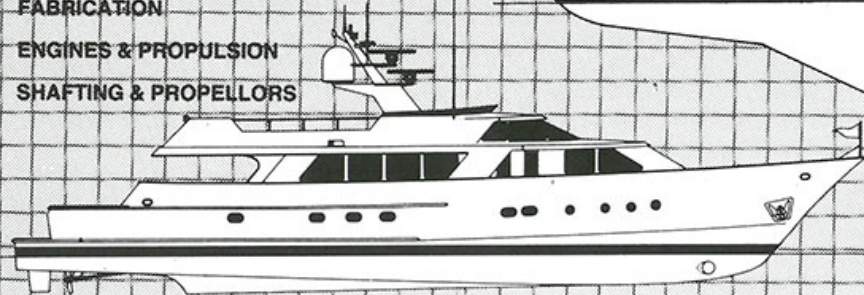
#### ★ IN GREECE (LIAISON OFFICE)

★ HELLENIC OVERSEAS SERVICES  
5, Bouboulinas - 185 35 PIRAEUS  
TEL: 4110594 / 4130488  
AOH: 4511705 Capt JOHN PSARRAS  
FAX: 4126061



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

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



PUMPS & PIPING SYSTEMS  
ELECTRICAL INSTALLATION  
VENTILATORS  
FIRE EXTINGUISHERS

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

# ABS GROUP

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING & AFFILIATED COMPANIES

Offices in 164 Major Ports

World Headquarters: 45 Eisenhower Drive, Paramus, NJ 07653-0910 USA  
Telephone: 201-368-9100 Cable: RECORD Telex: ITT 421966 Telex: RCA 232099  
Telex: MCI 620353 FAX: 201-368-0255

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



**FUEL COSTS UP UP \$**

**KEEP THEM DOWN DOWN \$**

**WITH ✓ UNDERWATER HULL CLEANING  
AND ✓ PROPELLER POLISHING**

**PICCARD DIVERS**



**Can help lower your fuel bills**

**and do Cathodic Protection Refittings — Inspections  
Hull Apertures Blank offs and Repairs**

|                       |                     |                |                    |
|-----------------------|---------------------|----------------|--------------------|
| <b>IN: ALEXANDRIA</b> | <b>BOSTON</b>       | <b>CARACAS</b> | <b>HAMBURG</b>     |
| <b>ANCHORAGE</b>      | <b>BREST</b>        | <b>DURBAN</b>  | <b>HONG KONG</b>   |
| <b>BALTIMORE</b>      | <b>BRISBANE</b>     | <b>DUBAI</b>   | <b>HOUSTON</b>     |
| <b>BARCELONA</b>      | <b>BUENOS AIRES</b> | <b>GENOA</b>   | <b>ISTANBUL</b>    |
| <b>BERGEN</b>         | <b>CALLAO</b>       | <b>GUAM</b>    | <b>KOBE</b>        |
| <b>BOMBAY</b>         | <b>CAPETOWN</b>     | <b>HALIFAX</b> | <b>LOS ANGELES</b> |

**and 35 M O R E locations around the world!**

**WHY ENTRUST YOUR FUEL SAVINGS FROM HULL MAINTENANCE TO PEOPLE  
YOU DO NOT KNOW — DO NOT CONTROL?**

**PICCARD DIVERS IS NEAR YOU — SPEAKS YOUR LANGUAGE  
UNDERSTANDS YOUR NEEDS — WANTS YOU AS A CLIENT  
OUR CONTINUOUS GROWTH IS BASED ON HAPPY CLIENTS**

**PICCARD DIVERS CLIENT SERVICE**

**Tel : 30-1-451 4208/418 0277. A.O.H. 30-1-983 5152/765 3930/984 2737**

**Fax: 30-1-451 8528 — Tlx: 213073 PICA GR. Address enquiries to Alex Andrikopoulos**

**For Quality Work Underwater**



# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



## Τό Κομμίτη για την επίσκεψη του 'Υπουργού

Από την 'Ελληνική 'Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου έξεδόθη ή κατωτέρω ανακοίνωση για την επίσκεψη και τις συνομιλίες του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη.

«Τό Συμβούλιο του Κομμίτη συνεδρίασε στό Baltic Exchange τήν πρωίαν τής 28ης 'Οκτωβρίου τ.ε., παρουσία του 'Υπουργού Ε.Ν. κ. 'Αρ. Παυλίδη και τής ήγεσίας του Λιμενικού Σώματος.

'Ο Πρόεδρος του Committee κ. 'Ιωάν. 'Αδ. Χατζηπατέρας σέ προσφώνησή του, καλωσόρισε τόν 'Υπουργό στή καρδιά του City και τόν εύχαρίστησε έκ μέρους του 'Ελληνικού 'Εφοπλισμού για τά μέτρα που έλαβε ή κυβέρνηση για τήν ανάπτυξη τής ανταγωνιστικότητας τής 'Ελληνικής ναυτιλίας. Στή συνέχεια εγένετο αναφορά στά προβλήματα που αντιμετώπιζει ή 'Ελληνική ναυτιλία και ειδικότερα στή ναυτική εκπαίδευση και τήν εξέυρεση πληρωμάτων.

'Ο κ. 'Υπουργός αφού εύχαρίστησε για τήν γενομένη πρόσκληση μετέφερε τό χαιρετισμό και τό ζητηρό ενδιαφέρον του Προέδρου τής Κυβερνήσεως κ. Κ. Μητσοτάκη για τήν πρόοδο τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας. Ειδικότερα ό κ. 'Αρ. Παυλίδης ετόνισε ότι σκοπός τής επισκέψεώς του είναι νά μάς ενημερώσει για τά μέτρα που έλαβε ή 'Ελληνική Κυβέρνηση επ' ωφελεία τής 'Ελληνικής ναυτιλίας. 'Ο κ. Παυλίδης ανέφερε στήν ανάγκη καλής συνεργασίας μεταξύ τών παραγόντων τής 'Ελληνικής ναυτιλίας (Κράτους, έφοπλισμού, ναυτεργασίας), στό πλούσιο εκπαιδευτικό πρόγραμμα έπιμορφώσεως στελεχών του YEN, στή διεθνή προβολή και τήν ένεργό συμμετοχή μας στά διεθνή κέντρα λήψεως αποφάσεων και εξέηγε τή σημασία τών θεσμοθετημένων μέτρων για τήν 'Ελληνική 'Εταιρεία, τήν ανασύσταση τών 'Επιτροπών του Ν. 27/1975 και Ν. 29/1975 και τή προστασία τής πλοιοκτησίας σέ περιπτώσεις έπιβολής προστίμων από τά 'Αμερικανικά Δικαστήρια για περιστατικά ρυπάνσεως που υπερβαίνουν τά όρια που καθορίζονται από

τή νομοθεσία μας και διεθνείς έν ισχύει συμβάσεις.

Γιά τό τελευταίο που όπως είπε όφειλεται σέ πρωτοβουλία του Committee αποτελεϊ μία 'Ελληνική πρωτοβουλία που τώρα σκέφτονται νά υιοθετήσουν και άλλες ναυτιλιακές χώρες.

Γιά τά μέτρα που έλαβε ή Κυβέρνηση για τήν αύξηση τής ανταγωνιστικότητας τών πλοίων ετόνισε τή σημασία τους και παρεκάλεσε νά ενημερωθούν όλοι τό σημαντικό όφελος που προκύπτει για τά πλοία. 'Αφού ένημερωθεϊτε είπε τότε θά καταλάβετε ότι ή ύψωση τής 'Ελληνικής σημαίας στα πλοία σας πέραν τής αυξημένης προστασίας που σάς προσφέρει, είναι επί πλέον και συμφέρουσα.

'Επίσης εγένετο αναφορά στα μέτρα που λαμβάνονται για τήν ανάπτυξη του Πειραιά σάν διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου. Μεταξύ άλλων ανέφερε και τήν κατόπιν συνεννόησέως μέ τόν 'Αντιπρόεδρο τής Κυβερνήσεως κ. 'Αθ. Κανελλόπουλο εξέιδίκευση αριθμού δικαστών σέ ναυτιλιακά θέματα.

'Εν συνεχεία έπηκολούθησε γεύμα στό όποιο παρέκάθησαν ό Πρόεδρος, οι Διπλωματικές και Προξενικές 'Αρχές και περί τά 150 μέλη του Committee.

Μεταξύ αυτών σημειώνουμε τήν έπιβλητική παρουσία τών βετεράνων έφοπλιστών, κ.κ. Κώστα Μ. Λαιμού, 'Ιωάν. Β. Γουλιανόρη, Δ.Ν. 'Ιγγλέση, Φώτη Λυκιαρδόπουλου, Νικ. Δ. Πατέρα, Γ. Δρακόπουλου, του Προέδρου του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου κ. Γεωρ. Λαναρά και άλλων. 'Ακόμη αξίζει νά σημειωθεί ή μεγάλη παρουσία τών νέων βλαστών τής έφοπλιστικής οικογενείας του Λονδίνου.

Κατά τήν διάρκεια του γεύματος άντηλλάγησαν προπόσεις και ό κ. 'Υπουργός άνέπτυξε έκ νέου τά μέτρα τής Κυβερνήσεως στους συνδετημόνας, τους όποιους εκάλεσε νά τά αξιολογήσουν. 'Εν συνεχεία εγένετο ή έπίδοση εις τόν Πρόεδρο του Committee κ. 'Ιωάν. 'Αδ. Χατζηπατέρα του Χρυσού Ναυτικού Μεταλλίου, μετά διπλώματος που άνεπεμή-

θη στό Συμβούλιο του Committee για τας ύπηρεσίας που επί σειράν ετών προσφέρει στή πατρίδα και τήν 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία.

Είς τά πλαίσια τών άλλων εκδηλώσεων ό κ. Παυλίδης έπεσκέφθη τή Ναυτική Σχολή του Southampton, κατέθεσε στέφανο στό μνημείο του άφανούς ναύτου προς τιμήν τών άπωλεσθέντων 'Ελλήνων ναυτικών στό β' παγκόσμιο πόλεμο και έπεσκέφθη τόν 'Υπουργό Ναυτιλίας τής Μ. Βρεταννίας, Lord Barbazon of Tara και τόν Γενικό Γραμματέα του IMO κ. W. O'NeilE.

## 'Ημερίδα Aids και Ναυτικός και ή συμβολή του MAC στή Ναυτιλία

Εϊδική 'Ημερίδα μέ θέμα «Aids και Ναυτικός και ή Συμβολή του MAC στή Ναυτιλία» πραγματοποιήθηκε στίς 25.10.90 από τό Ευρωπαϊκό 'Ινστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και 'Ερευνας και τόν 'Ελληνικό 'Ερυθρό Σταυρό και υπό τήν αιγίδα του 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τήν έναρξη τής 'Ημερίδας κήρυξε ό YEN Α. Παυλίδης ό όποιος τόνισε μεταξύ τών άλλων τήν συμβολή του INMER και ύπογράμμισε τήν σημασία τής 'Ημερίδας για τό σημαντικό αυτό θέμα και ζήτησε από τούς παρισταμένους νά θεωρήσουν σάν ίεραποστολικό χρέος τήν μετάδοση τών γνώσεων που θά άποκτήσουν καθόσον τούτο θά είναι προσφορά, όχι μόνο στό ναυτικό κόσμο και τίς οικογένειές τους αλλά στό κοινωνικό σύνολο.

Τό πρόγραμμα MAC τό όποιο στήν 'Ελλάδα εφαρμόζεται από τόν ΕΕΣ είναι ένα πρόγραμμα που συνεργάζονται τά κράτη - μέλη τής ΕΟΚ και ιδιαίτερα τά Μεσογειακά, μέ σκοπό τήν παροχή τηλεϊατρικών συμβουλών στα πλοία και σέ άτομα άπομακρυσμένων περιοχών.

Τό πρόγραμμα, τό όποιο ύποστηρίζεται από προηγμένης τεχνολογίας πληροφορική και τηλεπικοινωνιακά συστήματα που οδηγούν στήν ανάπτυξη προηγμένης τηλεϊατρικής ύπηρεσίας εντός τής Κοινότητας, ως στόχους έχει:

— Τήν ιατρική εκπαίδευση τών πληρωμάτων και ιδιαίτερα τών αξιωματικών μέ σκοπό νά καταστούν ικανοί συνεργάτες στήν έφαρμογή τών συμβουλών και οδηγίων που λαμβάνουν από κέντρα «MAC».

— Τήν 'Οργάνωση άπομάκρυνσης άσθενών ναυτικών από τό πλοίο, σέ συνεργασία μέ τά κέντρα συντονισμού διάσωσης ναυτικών (MRCC).

Στήν ήμερίδα εκτός του κ. Παυλίδη, παρέστησαν ό Νομάρχης Πειραιά κ. Π. Γύφτουλας, ό κ. Α. Ποταμιάνος πρόεδρος INMER, Γ. Μαρκογιάννης γεν. διευθυντής INMER, ό πρόεδρος του Ε.Ε.Σ. κ. Γ. 'Αποστολάτος, ό καθηγητής και κύριος όμιλητής τής ήμερίδος κ. Γ. Παπαεργαγγέλου, ό κ. Β. 'Ιωάννου, διευθυντής του MAC/ΕΕΣ, κ.α.

## ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΓΡΑΦΙΚΩΝ ΤΕΧΝΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μετά από ριζική ανανέωση του μηχανολογικού τους εξοπλισμού τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» αναλαμβάνουν κάθε είδους εκδοτική και τυπογραφική εργασία offset.

Πληροφορίες - προσφορές στα τηλέφωνα: 417 8869 - 417 6658 - Fax: 417 2268



### Παράσημο στον κ. Α. Ποταμιάνο

Στό μεταξύ, ο πρόεδρος του Έλληνικού Έρυθρου Σταυρού, κ. Α. Αποστολάτος, απέναιμε στον Πρόεδρο του INMER κ. Α. Ποταμιάνο, τό ανώτατο παράσημο του Ε.Ε.Σ., γιά τή γόνιμη τριετή συνεργασία «INMER» καί «Ε.Ε.Σ.» καί τήν προσφορά του Ίνστιτούτου στη Ναυτιλία.

### Μεταβολές τής εκπροσώπησης του Παναμά στην Ελλάδα

Σύμφωνα μέ τό σχετικό Προεδρικό διάταγμα 318/3/8/90 ή πρεσβεία τής Δημοκρατίας του Παναμά καθώς καί τό Γενικό Προξενείο του Παναμά στην Αθήνα έπαυσαν τήν λειτουργία τους.

Όλες οί αρμοδιότητες καί δραστηριότητες διπλωματικής, έμπορικης καί προξενικής φύσεως μεταβιβάσθηκαν στό γενικό προξενείο τής Δημοκρατίας του Παναμά στον Πειραιά.

Ο κ. Milciades Cerrud M. διορίσθηκε ήδη ως πολιτικός ακόλουθος — έπιτετραμμένος καί γενικός πρόξενος πρώτης κατηγορίας στό Γενικό Προξενείο τής Δημοκρατίας του Παναμά στον Πειραιά, μέ έδρα στην Ακτή Μιαούλη 23.

### Υπό τήν κυανόλευκο

Τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Οκτωβρίου υποβλήθηκαν στό Υπουργείο Ναυτιλίας αίτήσεις γιά τήν έγγραφη στό έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Βαλπαράϊζο Ρήφερ», πλοίο-ψυγείο, πρώην «Στάρλαντ» υπό κυπριακή σημαία, 5.882 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, πού ανήκει στην εταιρία «National Success S.A.» (κ. Αλέξ. Ράπτης).

— «Κορινθία», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Humbergate» υπό βρετανική σημαία, 1.579 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1969, πού ανήκει στην εταιρία «Κορινθία Ναυτική Έταιρία» (κ. Ιωάν. Διαμαντής).

### Οί αγοραπωλησίες

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό υπό σημαία Μπαχάμας μπάλκ κάρριερ «Αθλοφόρος» 27.098 τον. d.w., 15.491 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1975, έναντι τιμής περί των 5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ έλληνικά συμφέροντα περιήλθε τό νορβηγικό πρόντακτ κάρριερ «Wind Splendor» 32.900 τον. d.w., 18.643 τον. γκρός, ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί των 13,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες έπωλήθη τό σοβιετικό μπάλκ κάρριερ «Donuzlan» 34.291 τον. d.w., 19.712 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 2,8 εκατ. δολλα-

## Επιμήκυνση τής οικονομικής ζωής του «Έλλεσποντ Πάρανταϊζ»



Τό πλοίο «Έλλεσποντ Πάρανταϊζ», ένα από τά έξι υπερδεξαμενόπλοια πού διαχειρίζεται ή εταιρία Parachristidis Ship Management Services (PSMS), είναι τό πρώτο πλοίο πού έλαβε τό είδικό πιστοποιητικό ανανέωσης «Condition Assessment Scheme — Hull Renovation» πού θέσπισε τό Λούδς Ρέτζιστερ οφ Σίπινγκ γιά τήν επιμήκυνση τής οικονομικής ζωής πλοίων.

Τό «Έλλεσποντ Πάρανταϊζ» ναυπηγήθηκε στην Όντένς τό 1975, έχει τοννάξ 315.697 τον. d.w., όλικό μήκος 354,57 μέτρα, πλάτος 56,41 μ. καί βύθισμα 22,3 μ.

Παράλληλα, ένα δεύτερο ULCC του στόλου τής εταιρίας, τό «Έλλεσποντ Όρφέουμ», πρόκειται σύντομα νά εκτελέσει παρόμοιες εργασίες επέκτασης τής χρήσιμης ζωής του, καί νά λάβει τό ανάλογο πιστοποιητικό του LRS. Τά υπόλοιπα ULCC του στόλου τής εταιρίας θά υποστούν παρόμοιες εργασίες κατά τούς προσεχείς 18 μήνες.

ρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του φορτηγού-ψυγείου «Ifni» 9.635 τον. d.w., 7.563 τον. γκρός, ναυπήγησης 1975, έναντι ποσού περί των 3,3 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθηκαν τά δύο αδελφά φορτηγά - ψυγεία «Χίος Ντίγκνιτ» καί «Χίος Γκρέϊς» 6.600 τον. d.w., 8.064 τον. γκρός, γαλλικής ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής εν bloc 2,2 εκατομ. δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Μαρία Κ.» 31.889 τον. d.w., 23.569 τον. γκρός, φινλανδικής ναυπήγησης 1971, έναντι τιμής περί των 3,5 εκατομ. δολλαρίων.

### Κλιμάκιο του YEN στή Σχολή Σαουθάμπτον

Αξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος καί πολιτικοί υπάλληλοι του Υπουργείου Ναυτιλίας μετέβησαν στην Μεγάλη Βρετανία καί παρακολούθησαν από τίς 14 Οκτωβρίου είδικό τμήμα τής Ναυτικής Σχολής Σαουθάμ-

πτον προκειμένου νά ενημερωθούν γιά τό σύστημα εκπαίδευσης των δοκίμων αξιωματικών Έμπορικού Ναυτικού πού ισχύει στη Μ. Βρετανία (διάρκεια εκπαίδευσης, κύκλος σπουδών, διδακτέα ύλη, επαγγελματική εξέλιξη κ.α.).

Τό κλιμάκιο αποτελούσαν οί πλοίαρχος Γ. Λάμπρου, διευθυντής τής διεύθυνσης Έκπαίδευσης Ναυτικών, Μ. Δορκοφίκης, διευθυντής ΑΔΣΕΝ Άσπροπύργου καί Κ. Χαρτοφύλης, διευθυντής τής Διεύθυνσης Ναυτικής Έργασίας, ό αντιπλοίαρχος Φ. Ψαρράς πού ύπηρετεί στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών καί οί κ.κ. Κ. Κοροτζής, διευθυντής Σπουδών τής ΑΔΣΕΝ Μηχανικών Άσπροπύργου καί Α. Καβάφης, καθηγητής στην ίδια Σχολή.

### Αναπροσαρμογή τελών Έταιριών του Ν. 959/79

Σύμφωνα μέ τήν ύπ' αριθ. 1245/1/90/8.9.90 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών καί Έμπορικής Ναυτιλίας, ή ό-

## ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ — ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΧΡΙ 150.000 ΤΟΝΝΩΝ

ΣΤΑ ΠΟΙΟ ΓΝΩΣΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΔΩΣΤΕ ΜΑΣ ΤΑ INQUIRIES ΣΑΣ ΚΑΙ ΘΑ ΣΑΣ  
ΥΠΟΒΑΛΛΟΥΜΕ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ — ΤΙΣ ΠΙΟ ΚΑΛΕΣ

ΑΠΟ ΤΗΝ PRINCESE CIA NAVIERA S.A.  
ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ Α.Ε.  
ΤΗΛ.: 4825.810/13, ΤΛΧ: 21-2601, FAX: 4825.814  
ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΟΝ ΑΡΜΟΔΙΟ κ. ΓΙΩΡΓΟ ΤΖΩΡΤΖΗ





# TROODOS

## Headquarters

### MONACO

TROODOS MARITIME INTERNATIONALE S.A.  
1 RUE DES CITRONNIER  
ANNEXE DU METROPOLE  
MC 98000 MONACO

TEL: -33-93159055 TLX: 469340 FAX: -33-93159056

## Agents

### GREECE

TROODOS SHIPPING CO LTD  
LOUCAS HAJI IOANNOU HOUSE  
12, DEFTERAS MERARCHIAS ST  
PIRAEUS 185 35  
GREECE

TEL: -30-1-4180001 TLX: 241830 FAX: -30-1-4526795

### UK

TROODOS SHIPPING & TRADING LTD  
DEXTER HOUSE  
ROYAL MINT COURT  
LONDON  
EC3N 4QN

TEL: -44-71-488-0088 TLX: 889361 FAX: -44-71-481-4819

### USA

TROODOS SHIPPING AGENCIES (USA) INC  
880 THIRD AVENUE  
14TH FLOOR  
NEW YORK  
NY 10022 USA

TEL: -1-212-8881111 TLX: 620748 FAX: -1-212-8881095

### PHILIPPINES

INTERTROD MARITIME INC  
SPACE 19  
MANILA MIDTOWN ARCADE  
M, ADRIATICO  
ERMITA  
PHILIPPINES  
TLX: 40259  
TEL: -63-2-5218302  
FAX: -63-2-504976

### CYPRUS

TROODOS SHIPPING CO LTD  
64 MAKARIOU 111 APT 30  
PO BOX 202  
LARNACA  
CYPRUS  
TLX: 3656  
TEL: -041-64834  
FAX: -041-635746

### INDIA

TROODOS SHIPPING CO LTD  
DOCK VIEW BUILDING  
RED GATE  
BOMBAY 40038  
INDIA  
TLX: 1175678  
TEL: -91-22-261068

PLEASE NOTE  
OUR NEW  
LONDON  
ADDRESS

APRIL 1990



ποία δημοσιεύθηκε στο Φ.Ε.Κ. τεύχος Β υπ' αρ. 589/10.9.90 αναπροσαρμόζονται τα τέλη για καταχωρήσεις στα Μητρώα Ναυτικών Έταιριών του ν. 959/79 ως εξής:

- Καταχωρήσεις εταιρικών συμβάσεων από δρχ. 35.000 σε δρχ. 100.000.
- Λοιπές καταχωρήσεις από δρχ. 3.000 σε δρχ. 10.000.

### Οι διαλύσεις

— Με προορισμό τη διάλυση Ίνδοι αγόρασαν τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Γουίτλεϊ Μπαϊν» 9.907 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1970, αντί δολ. 226,5 ανά τόννο βάρους.

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγόρασαν τό υπό σημαία Όνδούρας φορτηγό πλοίο «Ντόν» 12.068 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, αντί δολ. 210 ανά τόννο βάρους.

### Οι αιτήσεις για χορήγηση έπικουρικής συντάξεως

Οι αιτήσεις για την καταβολή της έπικουρικής συντάξεως από τό ΚΕΑΝ που θά υποβληθούν μετά την 1 Νοεμβρίου 1990, θά προωθούνται παράλληλα με τίς προηγούμενες.

Σχετική απόφαση ελήφθη από τό διοικητικό συμβούλιο του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου, τό όποίο έλαβε υπόψη την εισηγήση της υπηρεσίας σύμφωνα με την όποία έχουν εξετασθεί μέχρι σήμερα μόνον 1.260 αιτήσεις από τίς 17.000 που έκκρεμούν από τό 1984 και τό ύπάρχον προσωπικό της υπηρεσίας του Ταμείου που ασχολείται με τό θέμα, δέν έχει τη δυνατότητα νά ανταπεξέλθει στην διεκπεραίωση των αιτήσεων, δεδομένου ότι κάθε μήνα υποβάλλονται περίπου 200 με 250 νέες αιτήσεις.

### Συνάντηση για τόν έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια

Στίς 23 και 24 Όκτωβρίου πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι ή πρώτη συνάντηση της προπαρασκευαστικής όμάδας εργασίας της ύπουργικής διάσκεψης για τόν έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια.

Στή συνάντηση έλαβαν μέρος εκπρόσωποι και των δεκατεσσάρων χωρών - μελών του Memorandum of Understanding on Port State Control (MOU) και της Έπιτροπής των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων, καθώς και παρατηρητές του IMO, ILO, Άκτοφυλακών ΗΠΑ και Καναδά και του Σοβιετικού Έπουργείου Ναυτιλίας.

Στή συνάντηση συμφωνήθηκε νέος τίτλος της διάσκεψης που θά είναι πλέον Έπουργι-

### Η Έταιρία Vernicos Salvage

στην πρώτη ναυαγιορσία βάσει LOF 1990



Η παραδοσιακή έταιρία ναυαγοσωστικών και ρυμουλκικών υπηρεσιών «Vernicos Salvage and Towage Contractors», ύπηρξε ή πρώτη έταιρία της Μεσογείου ή όποία παρέσχε ναυαγιορσία βάσει του νέου τύπου συμβολαίου Lloyd's Open Form 1990.

Συγκεκριμένα ή «Vernicos Salvage» άνελαβε με έπιτυχία τη ρυμούλκιση του φορτηγού «Hafnia», τό όποίο έμεινε άκυβέρνητο άνοικτά των Βερμούδων από μηχανική βλάβη. Τό πλοίο ήταν έμφορτο με κώκ πετρελαίου και ρυμουλκήθηκε στο Τζάκσονβιλ.

κή Διάσκεψη για άσφαλή λειτουργία των πλοίων και πρόληψη ρύπανσης. Άποφασίσθηκε νά περιληφθούν στο κείμενο της τελικής διακήρυξης θέματα που σχετίζονται με την λειτουργία, τούς σκοπούς, τούς στόχους και τίς προοπτικές διεύρυνσης του MOU και την επέκταση του πεδίου έφαρμογής του σε λειτουργικά θέματα των πλοίων. Δέν έγιναν δεκτές προτάσεις νά περιληφθεί στη διακήρυξη δέσμευση για κοινή θέση των χωρών - μελών σε τεχνικά θέματα που θά προταθούν για συζήτηση στον IMO.

Η Όμάδα εργασίας θά συναντηθεί και πάλι στις 29 Νοεμβρίου στην Κοπεγχάγη για νά εξετάσει τό άρχικό σχέδιο της διακήρυξης.

### Έξαρση πειρατικών επιθέσεων σε πλοία

Τό Έπουργείο, με άφορμή τά αύξημένα τόν τελευταίο καιρό περιστατικά πειρατικών επιθέσεων σε βάρος έλληνικών πλοίων, ζήτησε από τό Ναυτικό Έπιμελητήριο, την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, την Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία και την Πανελλή-

νια Ένωση Πλοιάρχων Έμπορικού Ναυτικού, νά ένημερώσουν τά μέλη τους, προκειμένου νά δίνουν μεγαλύτερη προσοχή όταν ταξιδεύουν σε περιοχές που συνήθως συμβαίνουν τέτοια περιστατικά.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες της BIMCO, μεγάλος άριθμός πλοίων δέχθηκαν τό τελευταίο διάστημα πειρατικές επιθέσεις στις περιοχές της Αιθιοπίας, Σιγκαπούρης και Ρίο ντε Τζανέιρο.

Πειρατική επίθεση δέχθηκε στις 21 Όκτωβρίου τό δεξαμενόπλοιο «Προμηθέας», ενώ βρισκόταν στο άγκυροβόλιο της Σιγκαπούρης.

Όπως άνέφερε στο Έπουργείο ό πλοίαρχος του σκάφους κ. Γεράσιμος Γκένες, τρία άτομα με την άπειλή μαχαιριών άφού άφάιρεσαν περίπου 3.000 δολάρια από τό χρηματοκιβώτιο του πλοίου και χρηματικά ποσά από τρία μέλη του πληρώματος του σκάφους διέφυγαν με ταχύπλοο, άλλα κανείς από τό 30μελές πλήρωμα που είναι, όλοι Έλληνες, δέν έπαθε τίποτα.

Έπίσης, πειρατική επίθεση στην ίδια πε-

## PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

**We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.  
So you may rely on our professional hands without reservations  
and IMPORTANT**

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

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

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

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

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

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



ριοχή υπέστη στις 24 'Οκτωβρίου το δεξαμενόπλοιο «Σχοινούσα», στο οποίο σύμφωνα με αναφορά του πλοίαρχου κ. 'Ηλία Φραντζή, τέσσερις πειρατές υπό την απειλή αυτόματου όπλου και μαχαριών άφαιραν προνομικά αντικείμενα του πληρώματος.

### Τροποποίηση καταστατικού καί άρχαιρεσίες στην ΠΕΜΕΝ

'Αρχίζει σήμερα και θα συνεχισθεί μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου 1991 η ψηφοφορία για την τροποποίηση του καταστατικού και την έκλογη νέας διοικήσεως στην ΠΕΜΕΝ.

Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση της 'Εφορευτικής 'Επιτροπής, που αποτελείται από τους κ.κ. Γρηγ. Λαπατά, Γαβρ. Σαμοθράκη, Νικ. Κοντό και Μαλαχία Σταμάτη:

• 'Η ψηφοφορία θα διεξάγεται από 09.00-13.00 και 16.00 - 18.00 από Δευτέρα μέχρι Παρασκευή.

• 'Υποχρεωτικά πρέπει να ψηφίσουν αυτοπροσώπως οι μηχανικοί που διαμένουν στην περιοχή «τέως διοικήσεως πρωτεύουσας» εφόσον δεν ταξιδεύουν. 'Εάν από αυτήν την περιοχή σταλούν ταχυδρομικά ψηφοδέλτια θα θεωρούνται άκυρα.

• 'Εννοείται και όσοι μένουν όπουδήποτε άλλοι, μπορούν εάν θέλουν να προσέλθουν και να ψηφίσουν αυτοπροσώπως, εφόσον αυτό είναι δυνατόν.

### Πρόστιμο για έλλειψεις

Τό λιμεναρχείο 'Ηρακλείου επέβαλε πρόστιμο 150.000 δρχ. στον πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Πρωτοπόρος» να διάφορες έλλειψεις στα μέσα ενδιαίτησης και κατάσβεσης πυρκαϊάς του πλοίου.

### 'Οδηγός για τὰ Στενά

Τό International Chamber of Shipping (ICS) σε συνεργασία με τό Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) εξέδωσαν την τρίτη έκδοση του 'Οδηγού «Straits

of Malacca and Singapore», ό οποίος περιλαμβάνει οδηγίες για πλοία που διέρχονται τα αναφερόμενα στενά.

### 'Ανάκληση άδειας σκοπιμότητας

'Ανακλήθηκε με απόφαση του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη, η άδεια σκοπιμότητας που είχε χορηγηθεί στην εταιρία «'Αγία Τριάδα Ν.Ε.» προκειμένου να δρομολογήσει επιβατηγό - όχημαγωγό πλοίο στις γραμμές: Καλάμου - 'Επισκοπής - Μύτικα, Καλάμου - Κάσιου - Μύτικα και Καλάμου - Μύτικα - Λευκάδας επειδή τό επιβατηγό - όχημαγωγό πλοίο, δεν ήταν έτοιμο προς δρομολόγηση στις 30 Σεπτεμβρίου, όπως όριζε η σχετική απόφαση.

### Σύνοδος των 'Επιμελητηρίων της 'Αδριατικής

Στις 5 και 6 'Οκτωβρίου 1990 πραγματοποιήθηκε στη Τεργέστη σύνοδος των Προέδρων των παραλιμενίων 'Επιμελητηρίων των χωρών που περιβάλλουν την 'Αδριατική Θάλασσα, δηλ. την 'Ιταλία, την Γιουγκοσλαβία, την 'Αλβανία και την 'Ελλάδα.

Τό Ναυτικό 'Επιμελητήριο της 'Ελλάδας, κωλυομένου του Προέδρου του κ. Γεωργίου Λαυρά, εκπροσώπησαν οι κ.κ. Κων/νος Ρίγγας, μέλος του Δ.Σ. του ΝΕΕ, 'Αντιπρόεδρος της 'Ενωσης 'Εφοπλιστών 'Επιβατηγών πλοίων και πρόεδρος των 'Ελληνικών Μεσογειακών Γραμμών (ΕΛΜΕΣ) και Μιχάλης Σαρλής, μέλος του Δ.Σ. ΝΕΕ, Γενικός Γραμματέας της 'Ενωσης 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Πλοίων και διευθύνων σύμβουλος της Sarlis Container Services S.A. 'Επίσης με εκπροσώπους τους έλαβαν μέρος τά επιμελητήρια 'Εμπορικό και Βιομηχανικό Πειραιώς, Πάτρας και 'Ηγουμενίστας.

'Η Σύνοδος διοργανώθηκε στα πλαίσια της εκθέσεως TRANSADRIA της οποίας σκοπός είναι η προώθηση της συνεργασίας και η

ανάπτυξη των δραστηριοτήτων των λιμένων Βενετίας - Τεργέστης - Κοπερ και Ριγέ-κας.

Συνδιοργανωτές της εκθέσεως ήταν τά εμπορικά επιμελητήρια Τεργέστης και Ζάγκρεμπ τά οποία και θεώρησαν σκόπιμο να διευρύνουν τή σύνοδο προέδρων με τή συμμετοχή 'Επιμελητηρίων της 'Ελλάδος και 'Αλβανίας. 'Η συμμετοχή της 'Ελλάδος θεωρήθηκε συνέχεια της επισκέψεως τόν 'Οκτώβριο του 1987 και συναδελφώσεως με τό 'Εμπορικό 'Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης.

Τά βασικότερα σημεία των όμιλιών των Προέδρων ήταν.

— 'Η ανάπτυξη της εμπορικής συνεργασίας σε όλους τούς τομείς.

— 'Η οικολογική προστασία της 'Αδριατικής.

— 'Η βελτίωση της οδικής, λιμενικής και σιδηροδρομικής υποδομής, ενώ μεγαλύτερη έμφαση δόθηκε στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών και τονίσθηκε η 'Ελληνική παρουσία.

Στή σύνοδο παρέστη ό ύπουργός 'Εξωτερικών της 'Ιταλίας κ. De Michelis, του οποίου η όμιλία παρουσίασε ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

'Ο κ. 'Υπουργός ανέλυσε τή σημερινή κατάσταση της Εύρωπης και ειδικότερα της περιοχής και τίς προοπτικές οι οποίες δημιουργούνται για συνεργασία.

Σέ συνομιλία του κ. De Michelis μετά του κ. Ρίγγα, παρουσία της 'Ελληνικής αντιπροσωπείας, έδόθη η έντύπωση ότι η 'Ιταλία βασίζεται στην 'Ελληνική ύποστηριξη, λόγω κοινοτικών δεσμών, για τήν επιτυχία της πρωτοβουλίας και ανεφέρθη στις ανησυχίες του φίλου ύπουργού 'Εξωτερικών κ. 'Αντώνη Σαμαρά, για τά προβλήματα με τή Γιουγκοσλαβία.

Τό ΝΕΕ ανέλαβε τήν πρωτοβουλία να συντονίσει ως κεντρική γραμματεία 'Ελλάδος τή παρακολούθηση όλων των περαιτέρω εξελίξεων επί του θέματος.

### Τό σήριαλ των προστίμων

'Ο «χορός καλά κρατεί» και τό σήριαλ των προστίμων συνεχίζεται. Κατά τό διαρρηύσαν δεκαπενθήμερο:

— Τό λιμεναρχείο 'Ελευσίνας επέβαλε πρόστιμο 1.000.000 δρχ. στον πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Γεώργιος» για ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής 'Ασπροπύργου με μαζούτ που διέρρευσε από τίς δεξαμενές του πλοίου λόγω ύπερφόρτωσης.

— Πρόστιμο επίσης 1.000.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Καβάλας στον πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Σάββας 2» επειδή ρύπανε τή θαλάσσια περιοχή του Κόλπου Καβάλας σε έκταση 400 τ.μ.

— Πρόστιμο 1.000.000 δρχ. στον α' μηχανικό του φορτηγού «Νόκονγουντ» γιατί κατά τή παραλαβή καυσίμων δεν έκλεισε εγκαίρα τή βάνα και χύθηκαν στή θάλασσα 900 λίτρα φιούελ οίλ.

— Πρόστιμο 1.000.000 δρχ. στον κυβερνήτη του ρυμουλκού «Γεώργιος Δ.» γιατί είχε μετασκευασθεί πρόχειρα σε δεξαμενόπλοιο και έχρησιμοποίητο ως δεξαμενόπλοιο σε μεταγγίσεις καυσίμων από πλοίο σε πλοίο, με αποτέλεσμα να κινδυνεύει άμεσα με ρύπανση τό θαλάσσιο περιβάλλον.

— Πρόστιμο 400.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Χανίων στον α' μηχανικό του φορτηγού «Πώλα» για ρύπανση της θαλάσσιας με σεντινόνερα.

Τέλος, τό λιμεναρχείο 'Ελευσίνας ζήτησε

### Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με τήν συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τίς τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 24 'Οκτωβρίου, 1990.

| ΕΥΡΩΠΗ    | IFO/180 | MDO    |
|-----------|---------|--------|
| Ρότερνταμ | 125.00  | 235.00 |
| Γένοβα    | 138.00  | 310.00 |
| 'Αμβούργο | 131.00  | 265.00 |
| Χάβρη     | 144.00  | 283.00 |
| Πειραιάς  | 129.00  | 280.00 |

#### ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

|                    |        |        |
|--------------------|--------|--------|
| Πόρτ Σάϊδ          | 130.00 | 365.00 |
| Σουέζ              | 130.00 | 365.00 |
| Τζέντα             | 166.65 | 346.36 |
| Ρας Τανούρα        | 163.08 | 336.88 |
| 'Ην. 'Αραβ. 'Εμιρ. | 131.00 | 323.00 |
| Νταμμάν            | 163.08 | 336.88 |

#### ΑΦΡΙΚΗ

|            |        |        |
|------------|--------|--------|
| Λάγος      | 150.00 | 300.00 |
| Ντακάρ     | 149.00 | 384.00 |
| Λας Πάλμας | 131.00 | 284.00 |

|          |        |        |
|----------|--------|--------|
| Θέουτα   | 135.00 | 293.00 |
| Μάλτα    | 140.00 | 315.00 |
| Ντάρμπαν | 149.00 | 380.00 |

#### ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

|            |        |        |
|------------|--------|--------|
| Κολόμπο    | 135.00 | 340.00 |
| Σίδνεϊ     | 170.00 | 365.00 |
| Χόγκ Κόγκ  | 157.00 | 323.00 |
| Σιγκαπούρη | 125.00 | 320.00 |
| Τόκιο      | 170.00 | 365.00 |

#### ΑΜΕΡΙΚΗ

|                  |        |        |
|------------------|--------|--------|
| Μόντρεαλ         | 146.00 | 289.00 |
| Ν. 'Υόρκη        | 166.00 | 318.00 |
| Χάμπτονς Ρόουντς | 154.00 | 295.00 |
| Χιούστον         | 136.00 | 243.00 |
| Ν. 'Ορλεάνη      | 136.00 | 243.00 |
| Λός 'Αντζελες    | 168.00 | 320.00 |
| Κρίστομπαλ       | 174.00 | 323.00 |
| Μπουένος 'Αϊρες  | 185.00 | 317.00 |
| Μοντεβιδέο       | 188.00 | 380.00 |

(Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από τήν Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.8525, Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4138581).



τή κατάθεση έγγραφικης έπιστολής 500.000 δρχ. καί άπαγόρευσε τόν άπόπλου του δεξαμενοπλοίου «Αστρον», μέχρι νά καθαριστούν οι δεξαμενές διαχωρισμένου έρματος από ύπολείμματα φορτίου φιοϋελ οΐλ πού βρέθηκαν σ' αυτές μετά από έλεγχο πού έγινε στο πλοίο.

### Τό «Ευαγγελίστρια» πάλι στον Πειραιά

Τό «Ευαγγελίστρια» του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, ένα από τά τελευταία γνήσια αιγαίοπελαγίτικα ιστιοφόρα τύπου «πέραμα», βρίσκεται καί πάλι στο λιμάνι του Πειραιά, στή θέση πού ήταν άλλοτε τό «παλιό ρολόϊ».

Οί ενδιαφερόμενοι μπορούν νά τό έπισκεφθούν καθημερινώς από τίς 8 τό πρωί ως τίς 2 τό μεσημέρι.

Γιά περισσότερες πληροφορίες οί ενδιαφερόμενοι πρέπει νά απευθύνονται στα γραφεία του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου στον Πειραιά, τηλ.: 41 11 511 (κυρίες Μαίρη Κοκοζίδου ή Κατ. Δρούκα).

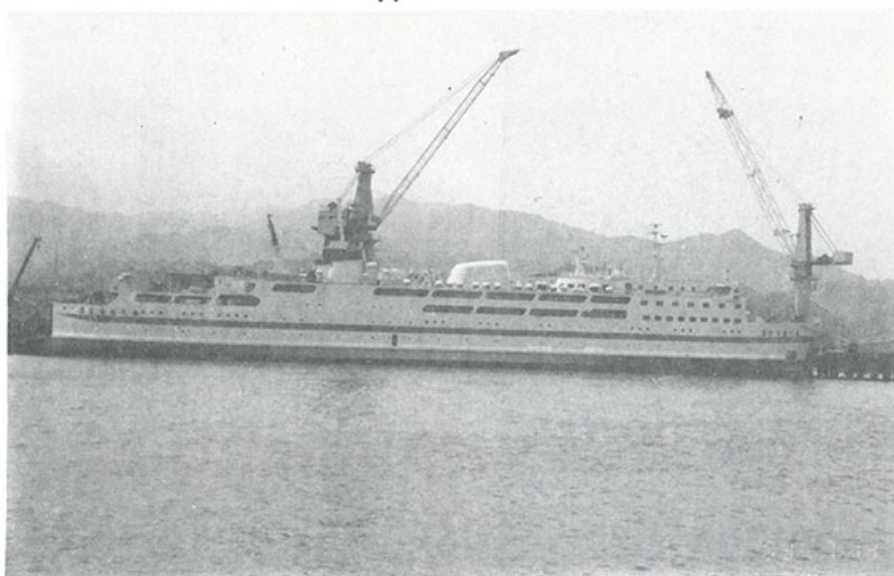
### Ή Σχολή Σωστικών της Νέας Μηχανιώνας

Τόν περασμένο Σεπτέμβριο καί τό πρώτο 10ήμερο του Ήκτωβρίου άποφοίτησαν από την Δημόσια Σχολή Σωστικών καί Πυροσβεστικών Μέσων Νέας Μηχανιώνας 132 σπουδαστές. Ή Σχολή αυτή κατά τό πρότυπο της αντίστοιχης Σχολής λειτουργεί από τό 1972 στο Άσπρόπυργο Άττικής καί άποβλέπει στην εκπαίδευση ναυτικών πού προέρχονται από τόν Βορειοελλαδικό χώρο, ώστε νά άποφύγεται ή μετακίνησή τους προς τό κέντρο.

### Ή Ακρωτηριασμός ναυτικού

Ναύτης του δεξαμενόπλοιου «Κάπταιν Άνδρέας» έχασε τό άριστερό του χέρι σέ άτύχημα πάνω στο πλοίο. Πρόκειται γιά τόν Σαράντη Τζενιέρη, 21 χρόνων, από την Έρεσσό της Μυτιλήνης, πού προσπάθησε νά πιάσει τό σχοινί του ρυμουλκού «Ήφαιστος Ι». Τό ρυμουλκό συνόδευε τό πλοίο του μέσα στο λιμάνι της Έλευσίνας καί κατά τή διάρκεια των χειρισμών των δύο πλοίων, έμπλεξε καί συνεθλίβη τό χέρι του μεταξύ της πλώρης του ρυμουλκού καί της άριστερης πλευράς του δεξαμενόπλοιου. Ο Τζενιέρης μεταφέρθηκε στο ΚΑΤ, όπου οί γιατροί άναγκάστηκαν νά του κόψουν τό χέρι από τόν άγκώνα.

### Τό πέμπτο έπιβατηγό - όχηματαγωγό της G.A. Ferries



Τίς άμέσως προσεχείς ήμέρες αναμένεται νά καταπλεύσει στον Πειραιά τό νέο — τό πέμπτο στή σειρά — έπιβατηγό όχηματαγωγό της G.A. Ferries τό όποίο άγοράστηκε στην Ήαπωνία καί όνομάστηκε «Μαρίνα».

Τό νέο σκάφος της G.A. Ferries, μήκους 136 μέτρων καί πλάτους 22, πρόκειται νά ύποστεί εύρείες μετασκευές μέ κόστος πού αυτή τή στιγμή ύπολογίζεται σέ 2,5 δις δραχμών. Αυτή όμως ή μεγάλη δουλειά γιά τά ναυπηγεία του Περάματος κινδυνεύει νά χαθεί — σύμφωνα μέ πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών» ή μετασκευή του σκά-

φους θά γίνει σέ Ήένα ναυπηγεία εάν δέν χορηγηθεί από τό Ήπουργείο ή άδεια σκοπιμότητας γιά τή δρομολόγηση του σκάφους τό όποίο βάσει της αίτήσεως πού έχει ύποβληθεί από τόν περασμένο Μάιο θά εκτελεί καί δρομολόγια σέ άγονες γραμμές χωρίς έπιδότηση!

Ή υπογραμμίζεται ότι ή άγορά του σκάφους καί ή μετασκευή γίνεται έξ ιδίων κεφαλαίων καί χωρίς τήν παραμικρή έπιδότηση.

Στή φωτογραφία τό «Μαρίνα» κατά τήν παραλαβή του σέ ιαπωνικό λιμάνι.

### Ο κ. Σωτήρχος στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Ο πρέσβης των ΗΠΑ κ. Μάικλ Σωτήρχος, κατά τήν παραμονή του στή Θεσσαλονίκη γιά νά παραστεί στους έορτασμούς της 26 καί 28 Ήκτωβρίου, έπισκέφθηκε τό λιμάνι καί είχε συνενργασία μέ τόν πρόεδρο του ΟΛΘ κ. Δ. Πανέρα καί τόν Γεν. Διευθυντή κ. Σωτ. Κιόση.

Ο κ. Σωτήρχος ενημερώθηκε γιά τά έργα άνάπτυξης καί έκσυγχρονισμού πού εκτελούνται στο λιμάνι, γιά τίς άμεσες προοπτικές καί γιά τίς έξυπηρετήσεις πού προσφέρει, έν συνεχεία δέ ξεναγήθηκε στίς εγκαταστάσεις του λιμένος γιά νά σχηματίσει έπιτόπια αντίληψη του μεγέθους, του έξοπλι-

σμού των συγχρόνων εγκαταστάσεων καί των έργων πού βρίσκονται ύπό κατασκευή.

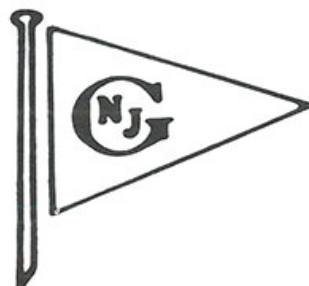
### Οικονομικές δυσχέρειες άντιμετωπίζει ό Ι.Μ.Ο.

Από 5-9 Νοεμβρίου 1990 θά πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο ή 65η Σύνοδος του Συμβουλίου του Ι.Μ.Ο. πού θά άσχοληθεί κυρίως μέ τό θέμα της οικονομικής καταστάσεως του Ήργανισμου πού τελευταία διέρχεται κρίση καί της έξευρέσεως τρόπων γιά τήν άντιμετώπισή της.

Επίσης, τό Συμβούλιο θά ενημερωθεί γιά τήν πρόοδο των εργασιών των διαφόρων Έπιτροπών του ΙΜΟ, οί όποιες άσχολούνται μέ τήν ασφάλεια της ναυσιπλοΐας καί τήν προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

**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



# ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗ

Νέα δεδομένα υπαγορεύουν νέες στρατηγικές σε εθνικό επίπεδο και νοικοκυροσύνη στα οικονομικά θέματα.

Τώρα που όλα αλλάζουν γύρω μας, τώρα που νέες ανάγκες καθιστούν αναγκαίο τον εκσυγχρονισμό της ελληνικής οικονομίας, η Εθνική Τράπεζα μπαίνει μπροστά.

## ΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ

Μπροστά στον αγώνα δρόμου για τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής και σύγχρονης τραπεζικής αντίληψης.

Γρήγορα μπροστά με νέα οράματα, νέους στόχους, νέες υπηρεσίες, νέες τεχνολογίες, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος στοχεύει να κερδίσει - να κερδίσει το στοίχημα της ανάκαμψης.

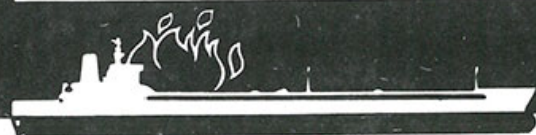
*Γρήγορα  
μπροστά*

**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ  
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**





# ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



| Όνομα                  | Σημαία    | Τ.Γκρός | Έτος Ναυπηγ. | Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος                                                                                        |
|------------------------|-----------|---------|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ΦΟΡΤΗΓΑ:</b>        |           |         |              |                                                                                                                      |
| Α΄ ΝΙΚΟΛΑΣ 1           | Κυπριακή  | 12.376  | 1976         | Υπέστη πυρκαϊά στην υπερκατασκευή κατά την εκφόρτωση στο Γκντάνσκ στις 27/10.                                        |
| ΒΕΝΕΤΑ                 | Κυπριακή  | 1.594   | 1971         | Υπέστη κλίση του φορτίου ανοικτά της Μάλτας στις 23/10 και ρυμουλκήθηκε στην Καλαμάτα.                               |
| ΜΑΝΘΟΣ                 | Έλληνική  | 5.874   | 1977         | Κατά τό ταξίδι Ρίο Ιανέιρο για Μαρίνα ντί Καρράρα υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 8/10.                                 |
| Ν. ΜΕΡΣΙΝΗ             | Παναμαϊκή | 8.558   | 1974         | Υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στη Τζέντα για έπισκευές στις 5/10.                                           |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ         | Κυπριακή  | 11.185  | 1972         | Επιθεωρήθηκε στο Ντάρμπαν συνεπεία βλάβης που υπέστη στη μηχανή τον Οκτώβριο.                                        |
| ΤΡΙΒΕΛΣ                | Κυπριακή  | 11.644  | 1974         | Επιθεωρήθηκε στην Άμβερσα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 22/10.                                          |
| ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ           | Κυπριακή  | 4.999   | 1988         | Συγκρούστηκε με τό κοντεϊνερόπλοιο «Hai Hing» στη Μπαγκόγκ, στις 27/10.                                              |
| <b>ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:</b> |           |         |              |                                                                                                                      |
| ΑΣΠΙΣ                  | Κυπριακή  | 16.378  | 1975         | Συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Moji» στη Βομβάη, στις 9/10 και υπέστη ελασματοургικές ζημιές.                           |
| ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ        | Κυπριακή  | 6.514   | 1974         | Κατά τό ταξίδι Ντουάλα για Λειξόες υπέστη βλάβη στην μηχανή στις 5/8.                                                |
| ΕΡΥΘΙΑΝΗ               | Παναμαϊκή | 19.044  | 1968         | Επιθεωρήθηκε στη Δραπετσώνα συνεπεία βλάβης στη μηχανή στις 7/10.                                                    |
| ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΊΝΤ          | Έλληνική  | 20.960  | 1983         | Συγκρούστηκε με τό αλιευτικό «Ilha de Sao Vicente» νοτίως των Καναρίων στις 18/10.                                   |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ          | Έλληνική  | 22.391  | 1969         | Κατά τό ταξίδι Πολωνία για Βραζιλία υπέστη ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στις 3-8/10.                                  |
| ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ             | Κυπριακή  | 19.061  | 1971         | Κατά τό ταξίδι Τάμπα για Βιζακαπατνάμ υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στο Κεηπτάουν για έπισκευές στις 16/10. |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ.          | Κυπριακή  | 30.340  | 1974         | Προσάραξε στον π. Μισισσιππή στις 21/10 και συνέχισε τό ταξίδι του χωρίς νά άναφέρει σοβαρές ζημιές.                 |
| ΝΙΟΥ ΧΟΥΠ              | Παναμαϊκή | 13.920  | 1972         | Προσάραξε συνεπεία κακοκαιρίας στη Βερακρούζ στις 22/10 και ζήτησε την συνδρομή ρυμουλκού.                           |
| ΝΤΕΒΟΝ                 | Έλληνική  | 10.076  | 1981         | Κατά τό ταξίδι Λαϊτάκια για Μπουλών υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 13/10.                                              |
| <b>ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:</b>  |           |         |              |                                                                                                                      |
| ΜΕΤΣΟΒΟΝ               | Λιβεριανή | 43.857  | 1979         | Υπέστη άπώλεια της άγκυρας και μέρους της άλυσίδας στο Καλκάσιου Τσάννελ στις 14/10.                                 |
| <b>ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:</b>    |           |         |              |                                                                                                                      |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ             | Έλληνική  | 4.828   | 1969         | Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στον Πειραιά στις 17/10.                                                                    |
| <b>ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:</b>      |           |         |              |                                                                                                                      |
| ΦΑΙΣΤΟΣ                | Έλληνική  | 7.356   | 1966         | Ανέφερε βλάβη στη μηχανή στον Πειραιά στις 14/10.                                                                    |



# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με κύριο μοχλό ανέλιξης τὰ φορτία σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ γιά 'Ιαπωνία, ή ναυλαγορά του δεύτερου δεκαπενθήμερου του 'Οκτωβρίου παρουσίασε ευχάριστες εκπλήξεις γιά τή πλοιοκτησία, βελτιώνοντας αισθητά τὰ επίπεδα ναύλων καί μισθωμάτων.

Η θετική αυτή εξέλιξη στην αγορά ξηρού φορτίου αν κριθεί καί υπό τὸ φῶς τῆς μείωσης του κόστους τῶν μπῶνκερς, ὁδηγεῖ στο συμπέρασμα ὅτι ὁδηγοῦμεθα σὲ ἕνα περισσότερο σταθερὸ χειμῶνα.

Ὅπως εἶχαμε ἐπισημάνει καί στο δελτίο μας τῆς 15 'Οκτωβρίου, ἡ ἔλλειψη πλοίων πάναμαξ στὸν Ἀτλαντικὸ γιά ἄμεσες φορτώσεις εἶχε σάν ἀποτέλεσμα τὴν ὑψωση τῶν ναύλων στὰ δολ. 26,25 στὸ μέγεθος τῶν 52.000 τόν. σιτηρῶν γιά 'Ιαπωνία, ναύλος ὁ ὁποῖος τῆς τελευταίας ἡμέρας τοῦ 'Οκτωβρίου δείχνει σταθεροποίηση στὸ ἐπίπεδο τῶν δολ. 25.

Στὴν ἀγορά τοῦ Εἰρηνικοῦ, φορτίο 55.000 τόν. ἀπὸ Δυτικὴ ἀκτὴ ΗΠΑ γιά Ταϊβάν πλήρωνε δολ. 12,25, ἐνῶ παρόμοιο φορτίο γιά Νοτ. Κορέα συμφωνήθηκε στὰ δολ. 11.

Ἐκτός ἀπὸ τὰ σιτηρά, κίνηση παρουσίασε καί ἡ ἀγορά τοῦ γαϊάνθρακα γιά μεταφορές ἀπὸ Νοτ. Ἀφρική καί Αὐστραλία μὲ προορισμὸ τὴν 'Ιαπωνία, περιοχὴ πού πρόσφατα εἶχε παρουσιάσει ὑποτονικὴ κίνηση.

Οἱ φῆμες γιά ἐπανεμφάνιση τῶν Σοβιετικῶν στὴν ἀγορά ἐντείνονται χωρὶς ὅμως ἀκόμη νὰ ἔχουν γνωσθεῖ λεπτομέρειες, πέρα ἀπὸ ὁρισμένους ναυλώσεις πλοίων handy size μὲ παράδοση Εὐρώπη / Μεσόγειο καί ἐπαναπαράδοση Μαύρη Θάλασσα γιά τὴ μεταφορά φορτίων σόγιας ἀπὸ τὸν Κόλπο ΗΠΑ.

Ὅπως δὲποτε ἡ οὐσιαστικὴ παρουσία τῶν Σοβιετικῶν στὴ ναυλαγορά ξηροῦ φορτίου θὰ προσέδιδε τὴ περίοδο αὐτὴ μιά βάση στήριξης, πού τόσο εἶναι ἀναγκαῖα γιά τὴν ὁμαλὴ τῆς ἐξέλιξη σὲ ὑψηλοὺς τόννους.

Οἱ παρακάτω συμφωνίες κρίνονται ὡς χαρακτηριστικὲς τῶν σημερινῶν ἐπιπέδων:

- 110.000 τόν. γαϊάνθρακες Ρίτσαρντς Μπαί γιά 'Ιαπωνία, δολ. 13,85.
- 108.000 τόν. γαϊάνθρακες Πόρτ Κέμπλα γιά Τουρκία, δολ. 11.
- 100.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Πόρτ Καρτίε γιά Ρόττερταμ, δολ. 4,95.
- 100.000 σιδηρομετάλλευμα Σεπετίμπα Μπαί γιά Ἀμβέρσα, δολ. 7,50.
- 90.000 τόν. σιτηρὰ Μισσιουσίπι γιά Ὀλλανδία, δολ. 11,20.
- 55.000 τόν. γαϊάνθρακες Δυτικὴ ἀκτὴ ΗΠΑ γιά Ταϊβάν, δολ. 12,95.
- 55.000 τόν. σιτηρὰ Κόλπο ΗΠΑ γιά Ὀλλανδία, δολ. 10,55.
- 52.000 τόν. σιτηρὰ Κόλπο ΗΠΑ γιά 'Ιαπωνία, δολ. 25.
- 52.000 τόν. σιτηρὰ Βορ. Εἰρηνικὸ ΗΠΑ γιά 'Ιαπωνία, δολ. 12.
- 50.000 τόν. σιτηρὰ Ροστόκ γιά Νοτ. Κορέα, δολ. 24.

## ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ἀνοδικὴ τάση τῶν μισθωμάτων, ἰδιαίτερα

στὰ μεγαλύτερα μεγέθη, καί σ' ὅσα πλοῖα δέχονται νὰ ἐπαναπαράδοθουν στὴν Ἀπὼ Ἀνατολή.

Πάντως ἤδη ἡ βελτίωση τῶν ἐπιπέδων ἔχει ἀγγίξει καί τὰ handy size μπάλκερς τὰ ὁποῖα βρίσκουν ἀπασχόληση σὲ μισθώματα κατὰ 20% βελτιωμένα ἐκείνων πού πληρώνονταν στίς ἀρχές τοῦ 'Οκτωβρίου.

Μερικὲς χαρακτηριστικὲς ναυλώσεις:

- 65.700 τόν. d.w. ἀπὸ 'Ιταλία μὲσω Κόλπου ΗΠΑ γιά 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 τὴν ἡμέρα.

- 64.300 τόν. d.w. ἀπὸ Γερμανία ταξίδια 3-5 μηνῶν, δολ. 9.000 τὴν ἡμέρα.

- 61.900 τόν. d.w. ἀπὸ Καραϊβικὴ γιά Βορ. Εὐρώπη, δύο κυκλικά ταξίδια, δολ. 8.500 τὴν ἡμέρα, πλέον δολ. 250.000 ἀμοιβὴ γιά ταξίδι ὑπὸ ἔρμα.

- 61.000 τόν. d.w. ἀπὸ Ρόττερταμ μὲσω Κόλπου ΗΠΑ καί 'Ιορδανίας, μὲ ἐπαναπαράδοση 'Ιταλία, δολ. 9.000 τὴν ἡμέρα.

- 41.000 τόν. d.w. ἀπὸ Σκῶ ταξίδι 50 ἡμερῶν μὲ ἐπαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 9.100 τὴν ἡμέρα.

- 37.600 τόν. d.w. ἀπὸ Νοτ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ, δολ. 5.100 τὴν ἡμέρα.

- 37.400 τόν. d.w. ἀπὸ Νοτ. Ἀφρική γιά Ἀπὼ Ἀνατολή, δολ. 9.000 τὴν ἡμέρα.

- 27.400 τόν. d.w. ἀπὸ Κόντινεντ μὲσω Μεγ. Λιμνῶν γιά Πάσσαρο, δολ. 5.500 τὴν ἡμέρα.

- 26.400 τόν. d.w. ἀπὸ Σάουθ Γουέστ Πάσ μὲσω Κόλπου ΗΠΑ γιά Ἀλγερία, δολ. 6.750 τὴν ἡμέρα.

- 21.000 τόν. d.w. ἀπὸ Κόλπο ΗΠΑ μὲ ἐπαναπαράδοση Αἴγυπτο, δολ. 5.000 τὴν ἡμέρα.

## ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Χωρὶς ἀξιόλογη κινητικότητα καί χωρὶς οἱ ἀξιομειώσεις τῶν τιμῶν τοῦ μαύρου χρυσοῦ νὰ ἐπηρεάζουν ἄμεσα τῆς ἀντιδράσεις τῶν φορτωτῶν, ἡ ναυλαγορά τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ δεύτερο δεκαπενθήμερο τοῦ 'Οκτωβρίου κινήθηκε σὲ συνθηκὲς σταθερότητας.

Οἱ ἐξαγωγὲς ἀργοῦ ἀπὸ τὴ περιοχὴ τοῦ

Περσο-αραβικοῦ Κόλπου συνεχίστηκαν μὲ σταθερὸ ρυθμὸ καί οἱ ναῦλοι τῶν U/VLSS's κυμάνθηκαν στὰ WS 50-55 χωρὶς ὁ προορισμὸς τοῦ φορτίου νὰ μεταβάλλει οὐσιαστικὰ τοὺς ναύλους.

Περισσότερη εὐρυθμὴ ὑπῆρξε ἡ ἀγορὰ τῆς Δυτικῆς Ἀφρικής, μὲ σταθερὴ τὴ ροὴ φορτίων καί τοννάζ καί μικρὴ βελτίωση τῶν ναύλων πού ἐφθασαν τὰ WS 90-92 γιά φορτίων τῶν 130.000 τόν. πρὸς τῆς ΗΠΑ.

Στὴ Μεσόγειο μεγαλύτερη ἡ ζήτηση γιά φορτία τῶν 60.000 τόνων καί κάπως πῶς περιορισμένη ἐκείνη γιά τῶν 80.000 τόν., ἀν καί πρὸς τὸ τέλος τῆς περιόδου ἀρχισε νὰ διαφαίνεται καί σ' αὐτὰ μιά βελτίωση τῆς ζήτησης.

Στὴ Βορ. Θάλασσα οἱ γνωσθεῖσες ναυλώσεις δὲν μετέβαλαν τὰ ἐπίπεδα τῶν WS 140 γιά τὰ φορτία τῶν 70.000 τόνων, ἐνῶ ἀντίθετα στὴ Καραϊβικὴ ἡ πτώση τῆς ζήτησης ὁδήγησε τοὺς ναύλους στὰ WS 125 γιά μεγέθη 70.000 τόνων.

Τέλος, στὰ καθαρά φορτία μὲ βασικὴ προέλευση τὴ Καραϊβικὴ οἱ ναῦλοι ἐξακολούθησαν ἰσχυροὶ περὶ τὰ WS 450-470 γιά φορτία 30.000 τόνων.

Μερικὲς ἐνδεικτικὲς συμφωνίες:

- 295.000 τόν. ἀπὸ Ἀραβικὸ Κόλπο γιά Βραζιλία, WS 50,5.
- 250.000 τόν. ἀπὸ Σαουδικὴ Ἀραβία γιά 'Ιαπωνία, WS 57,5.
- 129.000 τόν. ἀπὸ Ἀραβικὸ Κόλπο γιά 'Ισπανία, WS 97,5.
- 120.000 τόν. ἀπὸ Δυτικὴ Ἀφρική γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 95.
- 88.000 τόν. ἀπὸ Ἀραβικὸ Κόλπο γιά Ταϊλάνδη, WS 95.
- 80.000 τόν. ἀπὸ Ἐρυθρὰ Θάλασσα γιά Εὐρώπη, WS 100.
- 80.000 τόν. ἀπὸ Λιβύη γιά 'Ιταλία, WS 105.
- 70.000 τόν. ἀπὸ Μπαχάμες γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 125.
- 69.000 τόν. ἀπὸ Βορ. Θάλασσα γιά ΗΠΑ, WS 140.
- 57.000 τόν. ἀπὸ Καραϊβικὴ γιά Βορ. Ἀμερικὴ, WS 160.

## Τὰ ναυλωθέντα ἑλληνόκτητα πλοῖα

ΤΙΓΡΗΣ: Χάμπτον Ρόουντς καί Ρίτσαρντς Μπαί 110.000 γαϊάνθρακες 'Ιαπωνία, δολ. 13,85 φίο, 8 ἡμέρες Χ.Ρ./15.000 τόν. Ρ. Μπαί, Νοεμβρίου 10-20.

ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ: Νταμμάμ 15.000 τόν. περίπου σιτηρὰ Μπαγκόγκ, δολ. 20 φίο, 3.000/1.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 22-24.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: Μισσιουσίπι 90.000 τόν. περίπου σιτηρὰ Ὀλλανδία, δολ. 11,20 φίο, 11 ἡμέρες, Νοεμβρίου 5-20.

ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 55.000 τόν. περίπου σιτηρὰ Ὀλλανδία, δολ. 10,55 φίο, 10 ἡμέρες, 'Οκτωβρίου 16-18.

ΝΕΣΣΗ: Σεπετίμπα τέρμιναλ 100.000 τόν. περίπου σιδηρομετάλλευμα Ἀμβέρσα, δολ. 7,50, 9 ἡμέρες μὲσω Νοεμβρίου.

ΦΙΝΤΙΑΣ: Πόρτ Καρτίε 100.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερταμ, δολ. 4,95 φίο, 6 ἡμέρες, 'Οκτωβρίου 20-31.

ΣΟΥΕΡΤΕ: Βορ. Εἰρηνικὸ ΗΠΑ 50.000 τόν. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 11 φίο, 10.000/7.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 29 — Νοεμβρίου 10.

ΟΡΛΑΝΤΟ: Βορ. Εἰρηνικὸ ΗΠΑ 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 12 φίο, 11 ἡμέρες, 'Οκτωβρίου 29 — Νοεμβρίου 7.

ΣΩΤΗΡΑΣ: Ροστόκ 50.000 τόν. σιτηρὰ Νότιο Κορέα, δολ. 24 φίο, 8.000/7.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, ἄμεση.

ΤΥΧΗ: Νόρφολκ /Νιούπορτ 16.000 τόν. γαϊάνθρακες Καέν, δολ. 14 φίο, 1 ἡμέρα/6.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 25-31.

## ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ: 26.350 τόν. d.w. τοῦ 1981, παράδοση Σάουθ Γουέστ Πάσ 'Οκτώβριο, ταξίδι μὲσω



Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Αλγερία, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.: 27.000 τον.δ.ω. του 1974, παράδοση Σάουθ Γουέστ Πάκς 'Οκτώβριο, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Αλγερία, δολ. 6.750 την ημέρα.

ΛΗΝΤΕΡ ΜΑΝ: 34.200 τον.δ.ω. του 1977, παράδοση Νότιο Βραζιλία 'Οκτωβρίου 17-19 επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Ρότερνταμ, δολ. 5.500 την ημέρα, πλέον δολ. 60.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 29.700 τον.δ.ω. του 1984, παράδοση Γιβραλτάρ 'Οκτωβρίου 21-26, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: 23.200 τον.δ.ω. του 1979, παράδοση διερχόμενο Σκώ άμεση, ταξίδι Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Σκώ, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΕΛ ΦΛΑΜΕΓΚΟ: 69.300 τον.δ.ω. του 1989, παράδοση 'Ιαπωνία 'Οκτωβρίου 28, κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ: 17.200 τον.δ.ω. φρήντομ του 1980, παράδοση πιλότο 'Οσάκα άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλία με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΛΗΝΤΕΡ: 34.700 τον.δ.ω. του 1984, παράδοση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 9.300 την ημέρα.

ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ Ι.: 30.650 τον.δ.ω. του 1983, παράδοση πιλότο Νάντη Νοεμβρίου 1-7, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 69.400 τον.δ.ω. του 1989, παράδοση διερχόμενο Σκώ 'Οκτωβρίου 24-31, κυκλικό ταξίδι μέσω Βορ. άκτης Νότιας 'Αμερικής και Φινλανδίας με δολ. 10.000 την ημέρα.

ΕΥΗΜΕΡΙΑ: 22.700 τον.δ.ω. του 1973, παράδοση Νορβηγία 'Οκτωβρίου 15-17, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/ Σκώ, δολ. 5.200 την ημέρα.

ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ: 25.450 τον.δ.ω. του 1978, παράδοση Δυτ. Αυστραλία μέχρι τέλος 'Οκτωβρίου, επαναπαράδοση Τουρκία, δολ. 5.800 την ημέρα.

ΝΤΙΜΑΝ: 41.000 τον.δ.ω. του 1976, παράδοση περιοχή Σκώ 'Οκτωβρίου 15-20, ταξίδι 50 ημερών με επαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 9.100 την ημέρα.

ΜΑΤΙΑΝΤΑΚΙ: 37.600 τον.δ.ω. του 1976, παράδοση Νοτ. 'Αφρική 'Οκτωβρίου 20-31, επαναπαράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμσούργ, δολ. 5.100 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 65.767 τον.δ.ω. του 1983, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ Νοεμβρίου 1-10, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 11.250 την ημέρα, πλέον δολ. 275.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΜΙΛΗΤΟΣ: 65.860 τον.δ.ω. του 1982, παράδοση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΑΠΝΟΙΑ: 72.000 τον.δ.ω. του 1975, παράδοση 'Ανατολ. άκτη ΗΠΑ 'Οκτωβρίου 25-31, επαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον δολ. 180.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΣΠΙΣ: 26.500 τον.δ.ω. του 1975, παράδοση Νό-

τιο 'Αφρική τέλη 'Οκτωβρίου, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 3.500 την ημέρα.

ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.: 27.400 τον.δ.ω. του 1975, παράδοση Κόντινεντ 'Οκτωβρίου 24-25, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΚΟΡΥΤΟΝ: 31.700 τον.δ.ω. του 1975, παράδοση Τής 'Οκτωβρίου 22-24 ταξίδι 70 ημερών με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 8.750 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣΣ: 41.500 τον.δ.ω. του 1984, παράδοση διερχόμενο Ντάρμπαν άμεση, ταξίδι 'Ανατολ. άκτης Νοτ. 'Αμερικής και Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ: 65.770 τον.δ.ω. του 1984, παράδοση Πιομπόνο 'Οκτωβρίου 23-26, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΣΙΛΒΕΡΓΚΕ'ΙΤ: 67.730 τον.δ.ω. του 1975, παράδοση Κόντινεντ, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 7.800 την ημέρα.

ΑΥΛΙΣ: 17.200 τον.δ.ω. του 1979, παράδοση 'Ανατολ. άκτη ΗΠΑ, επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 7.900 την ημέρα.

ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ: 51.150 τον.δ.ω. του 1985, παράδοση πλοίο Λιμένος Δανίας (Σκώ).

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ: 29.600 τον.δ.ω. του 1977, παράδοση Νοτ. 'Αφρική Νοεμβρίου 5-15, ένα κυκλικό ταξίδι, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΜΑΡΩ Λ.: 40.000 τον.δ.ω. του 1985, παράδοση διερχόμενο Ντάρμπαν μέχρι τέλος 'Οκτωβρίου, ταξίδι Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΡΙΖΑΛ: 71.730 τον.δ.ω. του 1977, παράδοση Λισαβόνα άμεση ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Κοντινεντ, δολ. 8.700 την ημέρα.

ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΣ: 43.000 τον.δ.ω. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία 'Οκτωβρίου 15-25, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.450 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.900 τον.δ.ω. του 1982, παράδοση Βόρειο Ειρηνικό Νοεμβρίου 5-20, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 6.000 την ημέρα, πλέον δολ. 157.000 για πλοίο υπό έρμα.

#### ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΞΩΝ: Ράς Τανούρα και 'Ομάν 210.000 τον. μέρος φορτίου Νοτ. Κορέα, WS 48,5, Νοεμβρίου 1.

ΕΥΡΟΣ: Πουέρτο Καρντόν 30.000 τον. καθαρά Βραζιλία, WS 420, τέλη 'Οκτωβρίου.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ': Σιντί Κερύ 88.000 τον. 'Ιταλία, WS 90, 'Οκτωβρίου 24.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: 'Ελευσίνα 40.000 τον. μέρος φορτίου Αύγουστα, δολ. 170.000 κατ' άποκοπή, 'Οκτωβρίου 25.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Πούντα Καρντόν 49.000 τον. Βραζιλία, WS 184,5, 'Οκτωβρίου 19.

ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 430, 'Οκτωβρίου 26.

ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ: 'Αμουα Μπαί 80.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη, δολ. 1.100.000 κατ' άποκοπή, 'Οκτωβρίου 21.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 97,5, Νοεμβρίου 6.

ΚΙΝΓΚ ΜΙΝΩΣ: Φλόττα 100.000 τον. Μπιλμπάο, WS 102,5, τέλη 'Οκτωβρίου.

ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ II: Καραϊβική 57.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 160, Νοεμβρίου 1.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Αρούμπα 68.000 τον. μέρος φορτίου Τέξας, WS 130, Νοεμβρίου 5.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: 'Αλγερία 80.000 τον. Τριέστη, WS 105, Νοεμβρίου 3.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ: Μπετζαία 76.000 τον. μέρος φορτίου Λαβέρα, WS 127,5, 'Οκτωβρίου 20.

ΣΑΒΒΑΣ II: Πρίνος 55.000 τον. Φός, WS 132, 'Οκτωβρίου 18.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Κάργκ 'Αϊλαντ 260.000 τον. Δύση, WS 47,5, 'Οκτωβρίου 18.

ΑΒΙΝ ΟΟ'Ι'Λ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: Σιντί Κερύ 85.000 τον. ΗΒ/Μεσόγειο, WS 95, 'Οκτωβρίου 20.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Νοβοροσσκ 80.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 105, 'Οκτωβρίου 20.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Ράς Λανούφ 45.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιμμινγκχαμ WS 205, 'Οκτωβρίου 18.

ΑΝΑΞ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 51, 'Οκτωβρίου.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 119.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 75, 'Οκτωβρίου 24.

ΝΙΚΗ: Λιβύη 80.000 τον. μέρος φορτίου Γιουγκοσλαβία, WS 110, 'Οκτωβρίου.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ: Ζουεϊτίνα 80.000 τον. μέρος φορτίου Σαρρόκ, WS 115, 'Οκτωβρίου 25.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Μπετζαία 60.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 140, 'Οκτωβρίου 20.

ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ: Περσικό Κόλπο 270.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο, WS 49,75, όψιν Καραϊβική WS 52, όψιν Κόλπο ΗΠΑ WS 50,75, 'Οκτωβρίου.

ΕΛΛΕΣΠΟΝ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 70.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 152,5, 'Οκτωβρίου 29.

ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Καραϊβική 50.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 180, 'Οκτώβριο.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Σοβιετική Μαύρη Θάλασσα 70.000 τον. Γιουγκοσλαβία, WS 127,5, 'Οκτώβριο 20.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Φουτζέιρα 75.000 τον. 'Ιταλία, WS 115, 'Οκτωβρίου.

ΚΙΝΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: Ράμπιξ Μπαί 80.000 τον. Αύγουστα, WS 125, Νοεμβρίου 1.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Μεσόγειο 28.000 τον. καθαρά Καράτσι, δολ. 900.000 κατ' άποκοπή 'Οκτωβρίου 27.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: 'Ελλάδα 28.000 τον. καθαρά Πακιστάν, δολ. 830.000 κατ' άποκοπή 'Οκτωβρίου 28.

#### ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΔΗΜΗΤΡΑ: 61.360 τον.δ.ω. του 1982, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ, χρονοναύλωση 2 ετών, πρὸς δολ. 16.000 την ημέρα τόν πρώτο χρόνο καί δολ. 16.250 την ημέρα τόν δεύτερο.

ΜΑΡΙΝΕΡ: 267.000 τον.δ.ω. του 1976, περίοδος 12 μηνών, συνεία προηγούμενης ναύλωσης, δολ. 18.000 την ημέρα.

## In Argentina and Montevideo

# FAROS AGENCIA MARITIMA

## SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

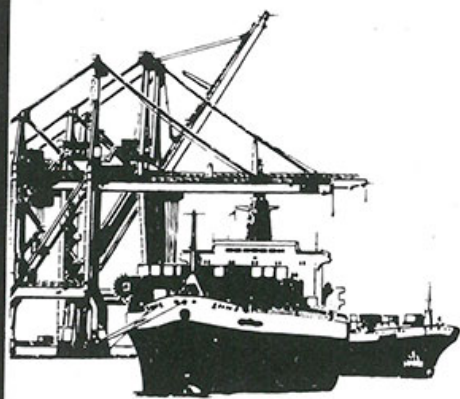
Directors: J.N. and N. J. KTISTAKIS  
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932  
AOH: J.N. & N.J. KTISTAKIS 7852179/7852337  
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486  
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:  
Capt. COSTAS D. TSATIRIS  
Phone: 413 6766 - 453 4327  
A.O.H.: 6524166  
Tlx: 21 1317 ATMA GR



# NAFTIKA CHRONIKA



## SHIPBUILDING INNOVATIONS

Innovations in shipbuilding have astounded us from time to time where many types of ship are concerned. Most impressive, however, have been the innovations to be seen in the construction of modern ocean liners.

A typical example is Japan's «Crystal Harmony» of 48,000 grt. with accommodation for 960 passengers. It is the largest passenger ship ever to be built in Japan and was designed to compete in the highly-competitive international cruise market. The ship was built by Mitsubishi at the Nagasaki yards and it comprises several MacGregor inventions which, if not unique, are at least rare.

The first is the Masterdome, a sliding, transparent cover, 15.6 metres long and 17.3 metres wide which, according to the weather, covers or uncovers the swimming pool on the sun deck.

The second is the raisable dance floor. This is a parquet floor on a steel platform which rises in the recreation room to form a dance floor of more than 70 sq. m.

Finally, there is an entirely new system of a hydraulically operated platform - lift for carrying luggage from the terminal to the required deck.

## VIA THE ACT OF APPROVAL

We must applaud the boldness of the Minister of Mercantile Marine, Mr. A. Pavlides, in overcoming all obstacles and applying the government measures aimed at improving the competitiveness of Greek flag ships by including them in the act of approval. If recent ministers had shown the same boldness, the situation would have been a far better one today, not only for shipping but for the

country as well. Unfortunately, all his recent predecessors lacked the courage to take such action, heeding instead the imprecations of some official not to tamper with the act of approval lest it be reduced to a worthless rag.

We mention this for the record and also for certain people who may think they can fool everybody but who are only fooling themselves.

## STRONG CRITICISM OF THE NEW US OIL POLLUTION ACT

Speakers and panelists of the eighth annual international seminar on the World Economy and Ship Finance, which was jointly organised by the Centre for Shipping, Trade and Finance of the City University of London and the Piraeus Marine Club, exercised strong criticism of the new US Oil Pollution Act during the two days seminar held in Piraeus on October 18 and 19.

US maritime lawyer Richard Teiman spoke of the implications for shipowners and lenders pointing out that the unlimited liability which the Act envisages calls for changes in the corporate structure of shipping companies, as well as in the mortgage methods so far used by International Banks financing

tanker vessels.

The technical implications of the new «heavy-handed legislation» were examined by Robert Somerville, president and chief operating officer for Europe of the American Bureau of Shipping, who expressed his view that the act has been a political bombshell and was forced by public opinion, while the prolongation of life versus replacement of tonnage, in view of the ageing fleet of tankers and the new US anti-pollution law, was examined by Garry Beaumont, head of Ship Division of Lloyd's Register.

Highlights of Mr. Beaumont's interesting views on life extension and new-buildings are published in our following pages.

## THE SECOND REGISTER IS NOT ENOUGH

Although a privileged, second register has existed in West Germany for the past 18 months and has been hailed as the cause for the recovery of German merchant shipping, many believe it will not be enough to prevent German ships from being transferred to foreign flags.

Admittedly, the second register has given German owners a greater latitude in solving their manning problems and reducing running costs. But the German Shipowners' Association has pointed out repeatedly that the second register is only one and not the only measure required to solve their problems. The other problems are the decline in the value of the dollar, the crisis in the Gulf and low freight rates all of which have deeply affected their balance sheets.

## EAST GERMAN SHIPPING

Following the dissolution of the Central Maritime Service (Kominat), the former East German state-owned shipping company. Deutschfracht Seerederei of Rostock, has become independent with its own capital. At the same time, the Seehafen enterprise which ran the port

has also become an independent company which also handles warehousing and agency work.

It is interesting to note that the new shipping company has lost no time in spreading its wings by signing an agreement with Bremen's Senator Line for participation in the round-the-world container line. It has also ordered six 2160 TEU container ships at West German yards with delivery in 1992 to be used on the same line.

Things do not look so bright, however, for the rest of East Germany's shipping which is mostly old and could not possibly compete with West German shipping which has about 580 modern and adaptable ships. Little investment, also has been made in shipping in recent years and thousands of East German seamen are unemployed and are now seeking work on West German and foreign ships.

## PANAMA CHANGES IN GREECE

Pursuant to relative Presidential Decree No 318/3.8.90, the Embassy of Panama in Greece as well as the offices of the General Consulate of Panama in Athens have been closed down and all faculties and activities of Diplomatic,



Commercial and Consular nature have been transferred solely to the General Consulate of Panama, in Piraeus Greece.

Mr. Milciades Cerrud M. has further been appointed as Political Councillor and Change d' Affaires of the Diplomatic Representation of Panama as well as General Consul of First Category of Panama in Piraeus Greece, at the Akti Miaoulis offices.

#### FOREIGN EXCHANGE

Foreign exchange earnings from shipping continue to rise. Earnings in July were more than \$ 160 million compared to \$ 112.8 million in July 1989 (an increase of 41.8%).

Total for January — July 1990 was \$ 984 million compared to \$ 769.5 million during the same period in 1989, marking an increase of 27.9%.

#### ONE OF THE OLDEST IN THE WORLD FIRST IN THE MED

One of the world's oldest established salvage companies, «Vernicos Salvage and Towage Contractors of Piraeus», was the first in the Mediterranean to sign the New Lloyd's Open Form 1990, when it rendered its services to the m.v «Hafnia» off Bermuda.

The «Hafnia» was immobilised due to engine breakdown and was towed to Jacksonsville. She was fully laden with Per Coke.

#### JAPANESE SHIPS IN EC WATERS

Japan's Nippon Yusen Kaisha (NYK) is preparing to set up, by the end of the year, a regular container-ship line between Rotterdam and Oporto. The line will be served by 200 EVP ship at first and by a second, similar vessel, in six months' time in order to ensure a weekly service on set days.

Thus, NYK is the first Japanese company to set up its own line between EC ports.

#### «HELLESPONT PARADISE» FIRST TO RECEIVE LR HULL RENOVATION CERTIFICATE



«Hellasport Paradise», one of six ULCCs under the management of Papachristidis Ship Management Services (PSMS), has become the first vessel to receive Lloyd's Register's Condition Assessment Scheme (Hull Renovation) Certificate, signifying the successful completion of life extension works to the standards applied under the classification society's Condition Assessment Scheme.

The vessel of 315.697 tons d.w. was built at Odense, Lindo, in 1975, has a length overall of 354.57 m, breadth of 56.41 m and draft of 22.3 m.

Meanwhile, a second vessel in the ULCC managed fleet, the «Hellasport Orpheum», has been confirmed as the next PSMS candidate to undergo condition assessment and renovation. As in the case of the «Hellasport Paradise», this vessel will be restored to a condition

approximating to that of a vessel completing its first special survey — that is, five years of age. Other PSMS managed ULCCs are expected to undergo renovation over the next 18 months.

At the beginning of this year, Hellasport Shipping Corporation took delivery of the six ULCCs formerly owned by subsidiaries of the Loews Corporation and operated by Majestic Shipping of Islamorada, Florida. PSMS has been responsible for the management of the vessels (built 1975 - 76) since 1986 and their good condition made them obvious candidates for life extension.

Pictured above, John Dunn (left), Managing Director of Papachristidis Ship Management Services, receives the Condition Assessment Scheme (Hull Renovation) Certificate from Garry Beaumont, Chief Ship Surveyor, Lloyd's Register of Shipping.

Main users of the line will be the Toyota and Mitsubishi car manufacturers who operate plants in Portugal and who

have so far been using NYK tramp ships. They will naturally accept any other cargoes for Portugal.

## International TAGAROPULOS, S. A. (General Ship — Chandlers) at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

P.O.Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16



## PROLONGATION OF SHIP LIFE VERSUS REPLACEMENT

By Mr. GARRY J. BEAUMONT, Head of Ship Division, Lloyd's Register of Shipping

Clearly the economics of life prolongation for any particular ship will depend on many factors, foremost of which will be the prevailing unit cost of steelweight renewals and the condition of the structure - especially in the water ballast spaces where most of the corrosion takes place.

Equally clearly the alternative to life prolongation is to continue operating the ship on a five year maintenance cycle and to trade it in for new or newer tonnage as the market conditions dictate.

But in the context of VLCCs we are currently in rather special market circumstances.

We all know that the average age of the world VLCC fleet is around fifteen years, and the average age of the Suezmax fleet is around one year younger.

Freight rates for crude oil remain too low to trigger charter rates which in turn would clearly justify new large tankers at today's construction prices.

Very little VLCC construction took place between 1978 and 1989, and so there is not much «newer» tonnage around.

The older tonnage was, in general, very robustly built with little structural optimisation and with only the deck and bottom structure constructed of higher tensile steel.

If it has been well maintained this tonnage therefore could well be considered suitable for life prolongation.

About a year ago I expressed the opinion that future price levels for new ships will be dominated by the marketing strategies of the high capacity building nations, and that these strategies would be geared to maximising profits not, as was the case in the past, by

going for volume sales — rather by concentrating on price enhancement during what looked like being a long term sellers' market, in which builders could orchestrate price by not racing to satisfy demand.

I further contended that the sustained residual demand pressure in the market for new VLCCs would not be cheaply and readily satisfied by the lesser capacity building nations.

I am still of that opinion and the only thing that has happened to affect the situation since making those remarks is the «Exxon Valdez» incident and the resulting double hull legislation for tankers trading in USA waters.

It is clear that VLCC shipbuilding capacity will now be under even greater pressure than a year ago to accommodate potential demand. A current realistic estimate of the world capacity to build VLCCs is about 40 per year. Clearly new building prices will continue to rise steadily, and berths suitable for major hull renovation work will be increasingly difficult to find. The costs of renovation work will thus rise steadily and the viability of life prolongation may well be much affected by the timing of the decision.

Since January 1989, twenty-six or so new VLCCs have been built and nine are currently under construction to single hull designs. The remaining fifty-two VLCCs presently on order have been contracted with single skins and, of these, it is understood that nine have options for double hulls and five for double bottom construction only.

The additional price for a double hull VLCC is statedly around 20% more than for a single skin ship of the same dead-

weight.

But how long, given traditional levels of maintenance, will this next generation of VLCCs typically last?

I mentioned that pre-1980 VLCCs were robustly built.

Since then, to reduce construction costs, builders have extended dramatically the use of higher tensile steel in the structure, and have optimised the design of each part of the structure to the maximum degree allowed by the various classification societies. Furthermore the corrosion margins of some societies are not, in my view, of the traditional order of magnitude.

LR has resisted taking these trends to the extent where the general robustness of the ships is reduced so that they will not last the traditional 15 to 20 years, given normal standards of protective coating and levels of structural maintenance.

In other words LR does not believe in safe but short life hull which will not last as long as the associated machinery installations.

Let us consider some of the aspects of this situation in a little more detail.

For a start, putting more weight of steel into a VLCC is not going to mean a corresponding loss of deadweight.

This was of course also true of all post 1979 segregated ballast tank ships and it certainly will be true of future double hulled ships because, during the loaded voyage, the ballast spaces will be empty thereby providing additional buoyancy which will prevent the ship being loaded to the full loadline draught.

There are four possible reasons why the hull steelweight of a recently built

## TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538  
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires  
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR  
Tel.: 394.5612, 394.3992  
394.3991, 394.3548  
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059  
ROBER NAPIER · BIRKS 7810611

SHIP AGENTS  
BUNKER SUPPLIER  
SHIPBROKERAGE  
CREW & SPARES



VLCC can considerably less than that of a pre 1989 design.

First the introduction of segregated ballast tanks led to the optimum hull shape for a given length of ship being much deeper and less broad than the pre 1979 designs. This deepening of the full enabled the longitudinal strength of the ship to be achieved with considerably thinner deck and bottom plating and smaller deck and bottom longitudinals.

That this is true can be realised from the analogy of the steel beam used in office buildings: — if two beams are of equal length and strength, but one is deeper than the other, clearly the flanges of the deep beam can be thinner than for the shallow beam.

This effect actually accounts for the biggest reduction in post 1979 VLCC steelweights but, provided the classification rules ensure that there will be no buckling of the deck and bottom structure, this reduction does not affect my argument.

Much more important are the other three factors which permit reduced steelweight that I've already mentioned, namely higher tensile steel, structural optimisation, and corrosion margins.

It is essential that the classification societies are clear on their position on these factors.

Higher tensile steel hulls are cheaper to construct than those in mild steel. HTS structures will, of course, be thinner than their mild steel counterparts. This presents no problem provided it is realised that any percentage of thickness allowed for corrosion will be lost faster than would be the case for mild steel.

Moreover, because of the higher permissible stresses associated with HTS, the fatigue strength of the design have to be more critically examined by the designer.

Now there is a lot of loose talk spoken about the fatigue life of ships' structures.

Provided that the structure has not corroded beyond the classification limit, the great majority of it will have an infinite fatigue life. It is only at points of inevitable stress concentration such as

at hatchway corners and at difficult points of structural interconnection that a less than infinite fatigue life will arise.

It is a prime obligation of the designer to reduce stress concentrations and stress levels at these difficult points so as to give a good assurance of satisfactory fatigue performance. He must demonstrate to the classification society concerned that he has done so.

However, in a design so complex as a ship, the chance of fatigue cracking at some time in the life of the structure cannot be eliminated especially in secondary structure. It is normally possible to repair such cracking in a routine manner and at the same time ensure, by further alleviating stress concentration, that the cracking will not happen again. Such repairs and enhancements will certainly form part of any life prolongation exercise.

Now before leaving the subject of fatigue, I said a moment ago that recent advances in structural optimisation had taken place. These advances were made possible by the high speed and low cost of today's computerised analysis.

This trend increases the extent to which the flexure of one part of the three dimensional structure affects the adjacent parts. If taken to the extreme, the trend leads to virtually all parts of the structure being designed to their limit. In such cases the peak stresses during service would not be exceeded, but the average lifetime stresses would be significantly higher than for unoptimised structures.

Should one part of such an optimised structure fail, the adjacent parts will become overloaded. The whole structure will thus be less robust and more error sensitive than was traditionally the case.

Moreover, because the stress levels are higher with HTS, the fatigue considerations for such designs are much more critical than for the previous generation of VLCC's.

Not only that, the tolerances of alignment and fit-up at critical joints during construction must be of a substantially higher order than tradio-

nally.

Lloyd's Register is very aware of these issues and is determined, not only to develop sensible Rules in terms of optimisation and fatigue, but also to maintain traditional corrosion margins and to conduct rigorous surveys during construction to assure appropriate standards of construction.

I hope it will be clear from the above that when weighing the economics of life prolongation against replacement, great care must be exercised in assessing the life span of the new or newer vessel.

It is clear that many of the new generation of VLCC's require a very high level of structural care if conventional life spans are to be achieved. Appropriate planned maintenance must be conscientiously applied to safeguard the capital investment.

You might say that this has always been the case, but I can assure you that the levels of expenditure will have to be of a different order of magnitude for many of these new ships.

The least expensive kilogramme of steel one can put into a ship is when it is new, and this will never be more true than for a double hulled VLCC where the surface area of the structure in the ballast spaces will be or unprecedented extent.

We all know that these are the costly spaces in terms of the prevention and cure of corrosion.

So what are the basic rules to be applied when judging the economic balance between life prolongation and replacement of VLCC's?

The golden rule must be to conduct a full comparative study of the specific ships which are in economic contention. This requires an assessor who is well versed in distinguishing the relative quantities of each generation of ships, not only in terms of the physical state of the structure, but also in terms of the potential cost of upkeep and residual life.

GARRY BEAUMONT

## COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR  
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1  
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.  
TELEPHONE: 01-9307581





# Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρτου - δ. = δειλάτε - ε. = έφοδοι)  
(β) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μικτόν)

|                            |    |       |
|----------------------------|----|-------|
| ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)... | 68 | 51073 |
| ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ                  | 83 | 13800 |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ                   | 65 | 8374  |
| ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ                | 73 | 8243  |
| ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ               | 69 | 9099  |
| ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ                 | 85 | 24500 |
| ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ                 | 74 | 16819 |
| ΑΓΙΑΣΟΣ                    | 82 | 36000 |
| ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ             | 68 | 25003 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. (δ.)     | 70 | 999   |
| ΑΕΤΟΣ                      | 72 | 3065  |
| ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ               | 69 | 6326  |
| ΑΘΗΝΑΙ                     | 67 | 9443  |
| ΑΘΛΟΣ (δ.)                 | 69 | 2671  |
| Α' Τ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ            | 76 | 11084 |
| Α' Τ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ           | 84 | 16800 |
| Α' Τ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ             | 85 | 16800 |

|                     |    |        |
|---------------------|----|--------|
| Α' Τ'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ | 77 | 9136   |
| Α' Τ'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ  | 71 | 78021  |
| Α' Τ'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ  | 77 | 9136   |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ    | 83 | 20960  |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ     | 77 | 38484  |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ     | 73 | 8224   |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ     | 83 | 35000  |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ          | 73 | 53964  |
| ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)        | 69 | 1599   |
| ΑΚΜΗ                | 77 | 16080  |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)      | 78 | 198764 |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ           | 72 | 13638  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ           | 74 | 10058  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ         | 75 | 22575  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ         | 81 | 14641  |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙ       | 77 | 1598   |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΙΙΙ      | 77 | 1584   |
| ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ       | 68 | 9084   |
| ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ           | 83 | 15857  |
| ΑΛΙΝ ΙΙ             | 69 | 10650  |
| ΑΛΚΑΙΟΣ             | 77 | 11213  |
| ΑΛΚΙΜΟΣ             | 85 | 24700  |
| ΑΛΚΜΗΝΗ             | 79 | 10996  |
| ΑΛΚΥΟΝΙΣ            | 73 | 13631  |
| ΑΛΜΑ                | 80 | 11584  |
| ΑΛΜΠΑ ΙΙ            | 72 | 9709   |
| ΑΛΜΠΕΡΤΑ            | 84 | 17882  |
| ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)       | 72 | 17355  |
| ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)       | 72 | 52440  |
| ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ      | 85 | 14400  |
| ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ      | 85 | 10511  |
| ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ         | 84 | 22000  |

|                    |    |       |
|--------------------|----|-------|
| ΑΜΑΖΟΝΙΑ           | 77 | 9328  |
| ΑΜΑΛΙΑ             | 84 | 14103 |
| ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ          | 84 | 36958 |
| ΑΜΑΛΙΑ             | 72 | 13631 |
| ΑΜΟΡΓΟΣ            | 83 | 34000 |
| ΑΜΦΙΩΝ             | 78 | 11173 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ     | 79 | 10996 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΚΟΝΩΤ    | 81 | 36061 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ       | 80 | 10996 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ   | 89 | 36781 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡ     | 79 | 10996 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ     | 74 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ | 74 | 13348 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ    | 78 | 13889 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ     | 82 | 29487 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ       | 83 | 20432 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΛΗΤΕΡ     | 85 | 14400 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ   | 76 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ     | 78 | 13889 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΚΚΝΙΤΥ  | 84 | 24643 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ     | 83 | 18641 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ     | 82 | 19343 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Σ       | 74 | 13631 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ   | 89 | 36781 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ | 76 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ       | 84 | 24643 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ      | 79 | 10993 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ     | 78 | 13889 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ  | 76 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ   | 71 | 9229  |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ  | 79 | 13883 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ  | 74 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ   | 73 | 13631 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ      | 76 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ      | 74 | 13633 |
| ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ | 77 | 15378 |
| ΑΝΑΜΕΛΙ            | 77 | 14584 |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ          | 80 | 15688 |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)     | 75 | 69222 |
| ΑΝΑΦΗ              | 85 | 34400 |
| ΑΝΑΡΕΑΣ            | 77 | 15592 |
| ΑΝΑΡΙΩΤΗΣ          | 71 | 18634 |

|                       |  |
|-----------------------|--|
| δ. Σουέζ 18/8         |  |
| ε. Βιζακαπάναν 31/8   |  |
| ε. Πειραιά 19/8       |  |
| μεσογειακές μεταφορές |  |
| α. Πειραιά 25/8       |  |
| α. Ροζάριο 27/8       |  |
| πρός Χιούστον 18/7    |  |
| πρός ΗΠΑ 26/7         |  |
| α. Χαίφα 3/8          |  |
| α. Πειραιά 28/8       |  |
| ε. Πειραιά 17/7       |  |
| μεταφορές Πάτρας      |  |
| δ. Γιβραλτάρ 19/8     |  |
| ε. Πειραιά 22/6       |  |
| πρός ΗΠΑ 28/7         |  |
| α. Ν. Χαβέν 24/7      |  |
| ε. Σαγκάη 14/8        |  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| ε. Ίλιτσεβσκ 26/8       |  |
| α. Νάρβικ 28/8          |  |
| πρός Βενγάζη 26/7       |  |
| α. Πόντα ντό Ούμπου 9/8 |  |
| δ. Γιβραλτάρ 26/8       |  |
| α. Πειραιά 30/8         |  |
| ε. Σάν Φραντσίσκο 23/8  |  |
| ε. Μπόταν Μπαϊ 27/8     |  |
| μεσογειακές μεταφορές   |  |
| πρός Χιούστον 31/8      |  |
| α. Γιούροπορτ 30/8      |  |
| ε. Πόρτ Κέλαγκ 14/8     |  |
| ε. Καζαμπλάνκα 29/8     |  |
| α. Μπουναβεντούρα 10/8  |  |
| δ. Πόρτ Σαϊδ 29/8       |  |
| ε. Πειραιά 29/4         |  |
| ε. Πειραιά 30/8         |  |
| στο Μπαντάρ Άμπας       |  |
| πρός Άμπέρσα 19/8       |  |
| πρός Δακάρ 13/8         |  |
| ε. Ρίο Ίντερ 25/8       |  |
| πρός Ίντσόν 10/8        |  |
| πρός Βαγκάρ 27/8        |  |
| πρός Μανίλα 20/7        |  |
| α. Άντοφαγκάστα 20/8    |  |
| πρός Ταρτούς 7/8        |  |
| πρός Μόντρεαλ 14/8      |  |
| ε. Όδησσό 25/8          |  |
| πρ. «Norman Merchant»   |  |
| α. Σιγκαπούρη 15/8      |  |
| δ. Παναμά 21/8          |  |
| ε. Γκντάνσκ 27/8        |  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| πρός Ίρην 25/7          |  |
| πρός Κασσιούγκ 23/8     |  |
| ε. Χέυ Πάιντ 24/8       |  |
| ε. Βομβάν 4/8           |  |
| πρός Νικαράγουα 1/8     |  |
| πρός Μπουσάν 22/8       |  |
| πρός Αυστραλία 15/8     |  |
| πρός Ίντσόν 10/8        |  |
| πρός Σιγκαπούρη 18/8    |  |
| α. Μαντουαίνο 30/8      |  |
| δ. Παναμά 19/8          |  |
| πρός Λόγος 21/8         |  |
| πρός Μανίλα 17/8        |  |
| πρός Κίνα 21/8          |  |
| πρός Μπαγκκόκ 14/8      |  |
| πρός Σιγκαπούρη 24/8    |  |
| πρός Μπαντάρ Άμπας 26/8 |  |
| ε. Ντάρμπαν 27/8        |  |
| ε. Μανίλα 22/7          |  |
| ε. Χόγκ Κονγκ 26/8      |  |
| πρός Κοπερ 2/8          |  |
| πρός Τσινγκχάι 8/8      |  |
| ε. Μόγκλα 12/8          |  |
| πρός ΗΠΑ 6/8            |  |
| α. Λεμεσό 22/8          |  |
| πρός Τσιτανγκόκ 30/8    |  |
| ε. Νιούκαστλ 16/8       |  |
| ε. Ντάρμπαν 22/8        |  |
| ε. Άλεξανδρέττα 27/8    |  |
| ε. Άμπέρσα 30/8         |  |
| ε. Φρημάντλ 22/8        |  |
| ε. Γένοβα 29/8          |  |
| πρός Σιγκαπούρη 3/8     |  |
| πρός Πόρτ Κέλαγκ 31/8   |  |
| ε. Σέτε 21/8            |  |
| πρός Πιομπίνιο 23/7     |  |
| α. Ντάρμπαν 26/7        |  |
| α. Λός Άντζελες 23/8    |  |
| α. Σίνες 18/8           |  |
| πρός Ν. Όρλεάν 29/8     |  |
| πρός Ρότερνταμ 29/8     |  |
| πρός Όλλανδία 25/8      |  |

|                      |    |        |
|----------------------|----|--------|
| ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)       | 84 | 38500  |
| ΑΝΔΡΟΣ               | 85 | 34500  |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)    | 72 | 119505 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)    | 72 | 119505 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) | 76 | 115461 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ       | 73 | 32781  |
| ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ       | 77 | 20676  |

|                    |    |       |
|--------------------|----|-------|
| ΑΝΕΜΟΣ             | 76 | 8376  |
| ΑΝΕΜΩΝΗ            | 79 | 10996 |
| ΑΝΙΜΑΡ             | 72 | 10527 |
| ΑΝΝΑ (δ.)          | 69 | 46389 |
| ΑΝΝΑ Λ.            | 79 | 12214 |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.         | 83 | 35808 |
| ΑΝΝΟΥΛΑ            | 71 | 9826  |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ    | 71 | 30193 |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ    | 87 | 25169 |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ | 77 | 34130 |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ    | 84 | 36353 |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ     | 84 | 36353 |
| ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ     | 85 | 25300 |
| ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ        | 78 | 24941 |
| ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)     | 81 | 30622 |

|                      |    |       |
|----------------------|----|-------|
| ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ | 89 | 70000 |
| ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ         | 76 | 6051  |
| ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ            | 75 | 35716 |
| ΑΠΟΛΙΟ               | 75 | 34409 |
| ΑΡΑΓΚΟΝ              | 73 | 10713 |
| ΑΡΑΜΙΣ (δ.)          | 77 | 75124 |
| ΑΡΚΟΖΥ (δ.)          | 76 | 19016 |
| ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)      | 78 | 75588 |
| ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ        | 78 | 20328 |
| ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ      | 78 | 20328 |

|              |    |       |
|--------------|----|-------|
| ΑΡΕΤΗ        | 73 | 13631 |
| ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ  | 72 | 20239 |
| ΑΡΙΑΝΑ       | 73 | 23134 |
| ΑΡΙΕΛ        | 70 | 7571  |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ  | 85 | 13600 |
| ΑΡΙΩΝ        | 73 | 13633 |
| ΑΡΚΑΔΙ       | 83 | 4097  |
| ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.) | 82 | 30042 |
| ΑΡΚΑΣ        | 88 | 36309 |
| ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ   | 81 | 16300 |
| ΑΡΜΟΝΙΑ      | 73 | 23144 |
| ΑΡΜΠΑΛΑ      | 75 | 22575 |
| ΑΡΤΕΜΙΣ      | 87 | 36648 |

|                        |    |       |
|------------------------|----|-------|
| ΑΡΤΕΜΙΣ                | 77 | 66259 |
| ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)      | 84 | 22172 |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ             | 76 | 30149 |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ             | 76 | 19633 |
| ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ              | 84 | 25063 |
| ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ              | 85 | 13600 |
| ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ              | 85 | 13600 |
| ΑΞΗΜΙΝΑ                | 66 | 35001 |
| ΑΞΚΟΝΑ                 | 81 | 30500 |
| ΑΞΛΕ'Υ                 | 70 | 13363 |
| ΑΞΠΙΛΟΣ (δ.)           | 85 | 45065 |
| ΑΞΤΗΡ                  | 74 | 13633 |
| ΑΞΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)        | 70 | 17485 |
| ΑΞΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.) | 62 | 18033 |
| ΑΤΕΝΙ (δ.)             | 76 | 28059 |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)         | 81 | 14582 |

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.) | 74 | 128399 |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)     | 78 | 35315  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ      | 83 | 37452  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ     | 77 | 37456  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡ'Ι'Ν    | 86 | 35954  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ     | 81 | 31654  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ    | 81 | 35840  |
| ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)         | 75 | 44601  |
| ΑΤΛΑΣ                 | 77 | 11804  |
| ΑΥΛΙΣ                 | 79 | 10993  |
| ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ        | 77 | 6096   |
| ΑΦΡΟΣ                 | 70 | 18328  |

|                     |    |       |
|---------------------|----|-------|
| ΒΑΛΙΑΝΤ             | 72 | 11076 |
| ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ           | 76 | 11802 |
| ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)    | 65 | 1423  |
| ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)   | 59 | 1599  |
| ΒΕΝΕΤΙΚΟ            | 78 | 12238 |
| ΒΕΡΓΩ (μ.)          | 72 | 57527 |
| ΒΙΒΗ Μ.             | 78 | 1800  |
| ΒΟΛΟΣ Ι.            | 58 | 10340 |
| ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ | 59 | 9374  |
| ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)      | 67 | 35041 |

|         |    |       |
|---------|----|-------|
| ΓΑΛΗΝΗ  | 58 | 1584  |
| ΓΑΛΗΝΗ  | 77 | 39236 |
| ΓΑΡΜΠΗΣ | 72 | 41164 |

|                     |  |
|---------------------|--|
| πρός Περισκό 14/8   |  |
| πρός Ναγκόγια 12/8  |  |
| πρός Κουανγιάγκ 3/7 |  |
| πρός Βραζιλία 15/8  |  |
| πρός Βραζιλία 4/8   |  |
| πρός ΗΠΑ 26/8       |  |
| α. Ν. Όρλεάν 28/8   |  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| ε. Ίταζά 26/8           |  |
| πρός Δακάρ 4/8          |  |
| πρός Γκούζ Μπαϊ 13/7    |  |
| πρός Αίγυπτο 15/8       |  |
| επισκευές Ναγκόγια 30/8 |  |
| α. Πειραιά 24/8         |  |
| ε. Άσσάμπ 11/8          |  |
| α. Πειραιά 21/8         |  |
| ε. Χόγκ Κόνγκ 28/8      |  |
| δ. Παναμά 22/8          |  |
| α. Ν. Όρλεάν 14/8       |  |
| ε. Λός Άντζελες 16/8    |  |
| πρός Ίνδονησία 25/7     |  |
| ε. Λός Άντζελες 16/8    |  |
| α. Χιούστον 12/8        |  |

|                          |  |
|--------------------------|--|
| α. Ούμπε 12/8            |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 24/8        |  |
| α. Λίβερπουλ 31/8        |  |
| α. Ρίο Γκράντε 17/8      |  |
| δ. Ντόβερ 18/8           |  |
| ε. Λέ Χάβρη 29/8         |  |
| δ. Κωνσταντινούπολη 26/8 |  |
| ε. Τερνέστ 29/8          |  |
| α. Σιγκαπούρη 2/8        |  |
| α. Κασσιούγκ 13/8        |  |
| πρός Παχάγκ 26/7         |  |
| πρός Άμπέρσα 13/7        |  |
| πρός Μασάν 18/7          |  |
| ε. Άσαλμποργκ 29/8       |  |
| α. Γιοκοχάμα 25/8        |  |
| δ. Πόρτ Σαϊδ 30/8        |  |
| μεταφορές Ρεθύμνου       |  |
| α. Μανζανίλο 13/8        |  |
| ε. Γιοκοχάμα 3/8         |  |
| α. Γκντάνσκ 25/8         |  |
| ε. Λός Άντζελες 24/8     |  |
| δ. Σουέζ 22/8            |  |
| α. Τσίμπα 11/8           |  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| α. Δουνκέρκη 1/8        |  |
| α. Τομακομάι 22/8       |  |
| α. Ν. Όρλεάν 3/8        |  |
| πρός Θέουτα 28/8        |  |
| ε. Άνγκρα ντό Ρέις 15/8 |  |
| ναυπηγ. Άϊόι            |  |
| πρός ΗΠΑ 11/8           |  |
| πρός Πόρτ Κέμπα 27/7    |  |
| α. Ν. Όρλεάν 24/8       |  |
| α. Σαβόνα 16/8          |  |
| α. Πειραιά 30/8         |  |
| α. Μίλφροντ Χάβεν 21/8  |  |
| α. Βολτιμόρη 16/8       |  |
| δ. Σουέζ 20/8           |  |
| πρός Μπαντάρ Άμπας 24/8 |  |

|                     |  |
|---------------------|--|
| ε. Φουτζέιρα 31/8   |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 26/8   |  |
| δ. Παναμά 28/8      |  |
| α. Πόρτ Λάττα 17/8  |  |
| α. Κπέμε 8/8        |  |
| α. Ίμυγκχαμ 18/8    |  |
| α. Λός Άντζελες 9/8 |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 26/8   |  |
| δ. Σουέζ 16/8       |  |
| δ. Παναμά 28/8      |  |
| πρός Μουδανιά 25/6  |  |
| πρός Βραζιλία 5/8   |  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| επισκ. Πειραιά 23/4     |  |
| πρός Μπαντάρ Άμπας 17/7 |  |
| α. Πειραιά 23/8         |  |
| α. Πειραιά 29/8         |  |
| πρός Μπαντάρ Άμπας 27/7 |  |
| α. Φουτζέιρα 24/8       |  |
| στη Λάρμνα 25/8         |  |
| μεσογειακές μεταφορές   |  |
| άρχει Πειραιά           |  |
| α. Νάπολη 29/7          |  |

|                       |  |
|-----------------------|--|
| μεσογειακές μεταφορές |  |
| δ. Παναμά 14/8        |  |
| α. Ταρραγκόνα 30/8    |  |



|                         |    |        |                          |                     |       |                       |                        |
|-------------------------|----|--------|--------------------------|---------------------|-------|-----------------------|------------------------|
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)        | 61 | 18796  | μεταφορές Φουτζέιρας     | 71                  | 87667 | πρός Σαλάντα Μπαϊ 22/ |                        |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.             | 72 | 12204  | α. Άμβέρσα 15/8          | ΖΗΝΩ                | 81    | 23100                 | α. Κουσίρα 21/8        |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-    |    |        |                          | ZIM BENEZIA         | 78    | 13941                 | α. Χόγκ Κόγκ 21/8      |
| ΚΟΣ                     | 77 | 3321   | πρός Βόλο 10/8           | ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ       | 78    | 13977                 | α. Σιγκαπούρη 25/8     |
| ΠΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)         | 75 | 16489  | πρός Δακάρ 30/7          | ZIM ΚΑΣΙΟΥΓΚ        | 72    | 15952                 | α. Χόγκ Κόγκ 29/8      |
| ΠΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)        | 65 | 37710  | στη Φουτζέιρα (άποθήκη)  | ZIM ΚΟΠΕΡ           | 79    | 13941                 | Όζάκα 27/8             |
| ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)      | 66 | 2475   | ε. Σουέζ 1/9             | ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ         | 76    | 32465                 | α. Χόγκ Κόγκ 29/8      |
| ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)         | 65 | 1598   | ε. Σουέζ 21/8            | ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ       | 72    | 15455                 | ε. Πειραιά 29/8        |
|                         |    |        |                          | ZIM ΟΖΑΚΑ           | 78    | 13941                 | ε. Πειραιά 29/8        |
| ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.         | 83 | 21200  | α. Ν. Όρλεάνη 17/8       | ZIM ΠΟΥΣΑΝ          | 76    | 32465                 | α. Γιοκοχάμα 18/8      |
| ΓΚΙΚΑΣ                  | 80 | 10991  | ε. Μπράνσβικ 22/8        | ZINI                | 76    | 11348                 | πρός Πειραιά 29/7      |
| ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ           | 74 | 59995  | ε. Πειραιά 29/8          | ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ           | 77    | 34035                 | α. Λός Άντζελες 25/8   |
| ΓΚΛΟΡΙΑ                 | 88 | 4050   | υπό ναυπήγηση            | ΗΡΩ                 | 76    | 17129                 | υπέστειλε λιβεριανή    |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ       | 76 | 16014  | α. Ν. Όρλεάνη 28/8       | ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ         | 81    | 16700                 | α. Λάγος 22/8          |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-      |    |        |                          | ΗΦΑΙΣΤΟΣ            | 83    | 45025                 | α. Ν. Όρλεάνη 27/8     |
| ΣΤΡΙΑ                   | 73 | 16439  | α. Ν. Όρλεάνη 10/8       | ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.) | 81    | 58397                 | α. Πόρτ Τάλμποτ 17/8   |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ           | 76 | 13036  | α. Μόντρεαλ 16/8         | ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ        | 68    | 12660                 | α. Φάλμουθ Μπαϊ 24/8   |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ            | 77 | 11733  | α. Σ. Μάικλ 10/8         | ΘΑΛΕΙΑ              | 82    | 33374                 | πρός Γκρεσίτ 29/7      |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ        | 77 | 16275  | μετ. «Romanee» (λ.7      | ΘΕΑΓΕΝΗΣ            | 72    | 9986                  | υπέστειλε παναμαϊκή    |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-      |    |        |                          | ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ     | 82    | 24000                 | α. Ντουάλα 16/8        |
| ΜΟΣ                     | 78 | 13005  | α. Σιγκαπούρη 16/8       | ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ         | 71    | 6631                  | α. Νιούκαστλ 21/8      |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΝΤ         | 72 | 12919  | ε. Ν. Όρλεάνη 26/8       | ΙΚΑΡΟΣ (δ.)         | 75    | 19752                 | α. Μπρένεν 24/8        |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ           | 72 | 12919  | α. Ν. Όρλεάνη 1/8        | ΙΛΙΑΣ (δ.)          | 75    | 39995                 | δ. Κωνσταντίνου 23/8   |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ     | 79 | 14530  | α. Ν. Όρλεάνη 12/8       | ΙΝΤΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ      | 72    | 38278                 | πρός Μεθούλ 27/6       |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'Ι'Σ        | 74 | 13036  | α. Καζομπλάνκα 28/8      | ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ       | 82    | 11849                 | α. Χάμπτον 12/8        |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΑΡΒΕΣΤ        | 72 | 13179  | δ. Ντόβερ 28/8           | ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ     | 73    | 9547                  | δ. Ντόβερ 6/8          |
| ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ           | 73 | 32624  | μετασκευές Κάδιε 18/9/89 | ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ      | 72    | 9964                  | α. Άγκονα 25/8         |
| ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)       | 74 | 109693 | α. Πόρτ Κέλαγκ 18/8      | ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ     | 83    | 20960                 | α. Σεπετίμα 23/8       |
| ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ           | 76 | 14592  | α. Τερνέιτ 4/8           | ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ       | 67    | 14569                 | ε. Τσιρταβέστια 27/8   |
| ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α              | 71 | 16306  | α. Πόρτ Κέλαγκ 18/8      | ΙΟΣ                 | 85    | 34400                 | α. Τσουκούμι 14/8      |
| ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)            | 58 | 12732  | α. Τερνέιτ 4/8           | ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ      | 82    | 11500                 | επισκευές Πειραιά 16/8 |
| ΓΟΥΞΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ       | 72 | 19960  | δ. Παναμά 29/8           | ΙΩΑΝΝΑ (δ.)         | 69    | 11110                 | α. Πειραιά 26/8        |
| ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ               | 84 | 34253  | α. Ν. Όρλεάνη 26/8       | ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)      | 61    | 22075                 | α. Άλεξάνδρεια 20/8    |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ       | 76 | 19264  | πρός Κασσιούγκ 31/7      | ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ  | 82    | 35626                 | πρός Άγγλία 29/7       |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ          | 79 | 19264  | ε. Χιμπί 26/8            |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ         | 75 | 19451  | πρός Κωνσταντίνου 28/6   |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΩΙΩΝ          | 79 | 19267  | α. Βανκούβερ 1/6         |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ          | 72 | 19426  | πρός Μιζουσίμα 27/7      |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ        | 76 | 19264  | πρός Κίνα 26/7           |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ         | 73 | 19451  | α. Κουϊγκντόν 19/8       |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ            | 74 | 19264  | α. Βιτόρια 19/8          |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ         | 77 | 19265  | α. Κολούμπια Ρίβερ 25/8  |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II      | 75 | 19451  | α. Ρίο Ίανέιρο 11/8      |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ           | 73 | 19451  | πρός Μπουσάν 2/8         |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)   | 85 | 17199  | δ. Ντόβερ 17/8           |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ)   | 84 | 17199  | α. Ν. Ύορκ 10/8          |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)   | 86 | 17199  | α. Ταρραγκόνα 18/8       |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)     | 84 | 17199  | α. Ρότερνταμ 30/8        |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ       |    |        |                          |                     |       |                       |                        |
| (δ.)                    | 74 | 18204  | ε. Πειραιά 26/8          |                     |       |                       |                        |
| ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)     | 86 | 17199  | α. Πόρτ ντέ Μπούκ 21/8   |                     |       |                       |                        |
|                         |    |        |                          |                     |       |                       |                        |
| ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)           | 75 | 19752  | ε. Όδησσος 27/8          |                     |       |                       |                        |
| ΔΑΙΔΑΛΟΣ                | 73 | 7323   | έπισκ. Πειραιά 26/8/89   |                     |       |                       |                        |
| ΔΑΝΑΟΣ                  | 84 | 14103  | α. Κόμπε 26/8            |                     |       |                       |                        |
| ΔΑΦΝΗ (δ.)              | 70 | 48473  | α. Σιγκαπούρη 13/8       |                     |       |                       |                        |
| ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ             | 58 | 10586  | α. Άμβέρσα 29/8          |                     |       |                       |                        |
| ΔΗΛΟΣ (δ.)              | 71 | 17957  | δ. Δαρδανέλλια 30/7      |                     |       |                       |                        |
| ΔΗΛΟΣ                   | 70 | 8825   | α. Πόρτ Κέλαγκ 18/8      |                     |       |                       |                        |
| ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ             | 69 | 4773   | α. Ν. Όρλεάνη 26/8       |                     |       |                       |                        |
| ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)            | 82 | 31000  | α. Ν. Όρλεάνη 26/8       |                     |       |                       |                        |
| ΔΗΜΗΤΡΑ                 | 71 | 3909   | α. Σάμο 11/7             |                     |       |                       |                        |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.             | 83 | 35911  | ε. Χιούστον 27/8         |                     |       |                       |                        |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.             | 73 | 45502  | πρ. «Caucasus Maru»      |                     |       |                       |                        |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ               | 76 | 62565  | α. Γιούρπορτ 24/8        |                     |       |                       |                        |
| ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ              | 68 | 15090  | ε. Κακινάτα 13/8         |                     |       |                       |                        |
| ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)         | 68 | 48687  | πρός Φουτζέιρα 31/7      |                     |       |                       |                        |
| ΔΥΣΤΟΣ                  | 72 | 3847   | μεσογειακές μεταφορές    |                     |       |                       |                        |
| ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ            | 86 | 34620  | α. Φουκουγιόμα 17/8      |                     |       |                       |                        |
| ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ           | 69 | 12705  | ε. Πειραιά 29/8          |                     |       |                       |                        |
| ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ       | 85 | 21300  | α. Φουτζέιρα 26/8        |                     |       |                       |                        |
|                         |    |        |                          |                     |       |                       |                        |
| ΕΒΙΑ                    | 61 | 10029  | α. Βομβάϊ 26/8           |                     |       |                       |                        |
| ΕΒΜΑΡ                   | 76 | 16398  | πρός Γκάδζεστον 22/7     |                     |       |                       |                        |
| ΕΘΝΙΚ (δ.)              | 75 | 125947 | στο Σαγκανασέκι 23/8     |                     |       |                       |                        |
| ΕΘΝΟΣ                   | 77 | 16726  | α. Σιγκαπούρη 5/8        |                     |       |                       |                        |
| ΕΙΡΗΝΗ                  | 85 | 12811  | α. Φιλαδέλφεια 21/8      |                     |       |                       |                        |
| ΕΙΡΗΝΗ Α.               | 82 | 90747  | α. Νιούκαστλ 28/8        |                     |       |                       |                        |
| ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ             | 89 | 36800  | πρός Ν. Κορέα 25/7       |                     |       |                       |                        |
| ΕΛΕΝ                    | 82 | 37811  | α. Πειραιά 28/8          |                     |       |                       |                        |
| ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)           | 64 | 1927   | α. Πειραιά 7/8           |                     |       |                       |                        |
| ΕΛΙΣ (δ.)               | 69 | 1553   | στη Πάχη (άποθήκη)       |                     |       |                       |                        |
| ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)          | 79 | 254076 | πρός Μπ. Άμπα 7/6        |                     |       |                       |                        |
| ΕΛΛΗ                    | 76 | 11282  | πρός Δακάρ 23/7          |                     |       |                       |                        |
| ΕΛΛΗΝ                   | 82 | 19370  | ε. Ν. Όρλεάνη 12/8       |                     |       |                       |                        |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.       | 79 | 36237  | α. Τσίμα 27/8            |                     |       |                       |                        |
| ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)   | 76 | 47344  | μεσογειακές μεταφορές    |                     |       |                       |                        |
| ΕΛΠΙΔΑ                  | 63 | 1554   | πρός Μπαγκκόκ 28/7       |                     |       |                       |                        |
| ΕΛΠΙΣ                   | 71 | 9885   | πρός Ιαπωνία 23/7        |                     |       |                       |                        |
| ΕΛΠΙΣ                   | 84 | 37472  | α. Φορταλέζα 10/8        |                     |       |                       |                        |
| ΕΜΕΡΑΛΔ                 | 85 | 28000  | ε. Ντελφύλ 26/8          |                     |       |                       |                        |
| ΕΜΠΡΟΣ                  | 78 | 8890   | α. Πειραιά 30/8          |                     |       |                       |                        |
| ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)      | 72 | 1596   | πρός Θεσσαλονίκη 30/8    |                     |       |                       |                        |
| ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)    | 65 | 12079  | α. Λίβερπουλ 14/8        |                     |       |                       |                        |
| ΕΝΑΡΣΙΣ                 | 79 | 10985  | ε. Ν. Ύορκ 26/8          |                     |       |                       |                        |
| ΕΝΤΕΒΟΡ                 | 84 | 22208  | πρός Κίνα 9/8            |                     |       |                       |                        |
| ΕΞΠΟΡΕΡ                 | 84 | 22208  | ε. Βερακρούζ 4/8         |                     |       |                       |                        |
| ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ               | 70 | 10006  | έπισκ. Πειραιά 6/7       |                     |       |                       |                        |
| ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)         | 72 | 126140 | α. Σιγκαπούρη 24/8       |                     |       |                       |                        |
| ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ               | 76 | 12557  | α. Τέμα 27/8             |                     |       |                       |                        |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.              | 78 | 16935  | πρός Κωνσταντίνου 1/8    |                     |       |                       |                        |
| ΕΥΗΜΕΡΙΑ                | 73 | 13631  | πρός Λονδίνα 6/7         |                     |       |                       |                        |
| ΕΥΘΥΤΗΣ                 | 73 | 10006  | α. Ρίο Ίανέιρο 16/8      |                     |       |                       |                        |
| ΕΥΡΟΣ (δ.)              | 84 | 24310  | α. Καένα 23/8            |                     |       |                       |                        |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ                | 71 | 16379  | α. Ναντούκεκ 28/8        |                     |       |                       |                        |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ                | 70 | 16374  | πρός Άφρικη 26/8         |                     |       |                       |                        |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ                | 79 | 10996  | δ. Παναμά 28/7           |                     |       |                       |                        |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ                | 80 | 10342  | α. Φιλαδέλφεια 14/7      |                     |       |                       |                        |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ                | 75 | 57160  | α. Θεούτα 1/8            |                     |       |                       |                        |
| ΕΥΡΟΣΤΑΡ                | 73 | 18958  |                          |                     |       |                       |                        |
|                         |    |        |                          |                     |       |                       |                        |
| ZANET                   | 66 | 4503   | α. Πειραιά 23/8          |                     |       |                       |                        |
| ZANNHS                  | 81 | 22857  | πρός Σαφάγκα 12/8        |                     |       |                       |                        |
|                         |    |        |                          |                     |       |                       |                        |
| ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ               | 69 | 4787   | α. Βομβάϊ 26/8           |                     |       |                       |                        |
| ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)     | 78 | 245140 | πρός Γκάδζεστον 22/7     |                     |       |                       |                        |
| ΚΙΡΚΗ (δ.)              | 70 | 44954  | στο Σαγκανασέκι 23/8     |                     |       |                       |                        |
| ΚΙΛΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)   | 73 | 18744  | α. Σιγκαπούρη 5/8        |                     |       |                       |                        |
| ΚΙΛΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)  | 81 | 19989  | α. Φιλαδέλφεια 21/8      |                     |       |                       |                        |
| ΚΙΟΜΗΣ                  | 81 | 34188  | α. Νιούκαστλ 28/8        |                     |       |                       |                        |
| ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ         | 71 | 15547  | πρός Ν. Κορέα 25/7       |                     |       |                       |                        |
| ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ            | 73 | 114543 | α. Πειραιά 28/8          |                     |       |                       |                        |
| ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ          | 73 | 39219  | α. Πειραιά 7/8           |                     |       |                       |                        |
| ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ        | 71 | 38820  | στη Πάχη (άποθήκη)       |                     |       |                       |                        |
| ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ        | 68 | 22836  | πρός Μπ. Άμπα 7/6        |                     |       |                       |                        |
| ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.) | 80 | 19982  | πρός Δακάρ 23/7          |                     |       |                       |                        |
| ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ       | 70 | 8201   | ε. Ν. Όρλεάνη 12/8       |                     |       |                       |                        |
| ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)            | 84 | 38000  | α. Τσίμα 27/8            |                     |       |                       |                        |
| ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ            | 68 | 9505   | μεσογειακές μεταφορές    |                     |       |                       |                        |
| ΚΟΥΤΥ Ι.                | 62 | 2635   | πρός Μπαγκκόκ 28/7       |                     |       |                       |                        |
| ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ             | 72 | 40720  | πρός Ιαπωνία 23/7        |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΑΝΤΩΡ                 | 71 | 8630   | α. Φορταλέζα 10/8        |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)   | 74 | 18744  | ε. Ντελφύλ 26/8          |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΑΚΤ (δ.)          | 86 | 24900  | α. Πειραιά 30/8          |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)          | 86 | 24900  | πρός Θεσσαλονίκη 30/8    |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)       | 68 | 14923  | α. Λίβερπουλ 14/8        |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)      | 74 | 42470  | ε. Ν. Ύορκ 26/8          |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)     | 67 | 14926  | πρός Κίνα 9/8            |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)        | 86 | 26874  | ε. Βερακρούζ 4/8         |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)         | 73 | 42470  | έπισκ. Πειραιά 6/7       |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)         | 86 | 24000  | α. Σιγκαπούρη 24/8       |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)        | 86 | 24900  | α. Τέμα 27/8             |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)           | 74 | 61054  | πρός Κωνσταντίνου 1/8    |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)        | 73 | 61054  | πρός Λονδίνα 6/7         |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)         | 73 | 42470  | α. Ρίο Ίανέιρο 16/8      |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)     | 86 | 24000  | α. Καένα 23/8            |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)    | 86 | 24000  | α. Ναντούκεκ 28/8        |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)      | 86 | 24900  | πρός Άφρικη 26/8         |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΙΟΣ                   | 71 | 11101  | δ. Παναμά 28/7           |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΙΤΙΑΣ                 | 67 | 9549   | α. Φιλαδέλφεια 14/7      |                     |       |                       |                        |
| ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.) | 80 | 19882  | α. Θεούτα 1/8            |                     |       |                       |                        |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ              | 78 | 21194  | α. Πειραιά 23/8          |                     |       |                       |                        |
| ΚΥΘΟΣ (δ.)              | 71 | 17355  | πρός Νορβηγία 23/8       |                     |       |                       |                        |
| ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ       | 81 | 29710  | δ. Σουέζ 21/8            |                     |       |                       |                        |
|                         |    |        | ναυπηγ. Ναγκασάκι        |                     |       |                       |                        |
|                         |    |        | πρός Άβανα 23/7          |                     |       |                       |                        |
|                         |    |        | δ. Κωνσταντίνου 18/8     |                     |       |                       |                        |
|                         |    |        | α. Σιγκαπούρη 26/8       |                     |       |                       |                        |
|                         |    |        | ε. Τζέμπελ Άλι 28/8      |                     |       |                       |                        |
|                         |    |        | πρός Νορβηγία 23/8       |                     |       |                       |                        |
|                         |    |        | πρός Εύρωπη 31/7         |                     |       |                       |                        |



|                        |    |       |
|------------------------|----|-------|
| ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)         | 77 | 18658 |
| ΛΑΚΩΝ                  | 69 | 8825  |
| ΛΑΜΥΡΑ                 | 83 | 36000 |
| ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ            | 78 | 14374 |
| ΛΑΡΑ Σ.                | 72 | 8848  |
| ΛΑΡΡΥ Λ.               | 70 | 16306 |
| ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)           | 74 | 52830 |
| ΛΕΩΝ                   | 73 | 70931 |
| ΛΕΩΝ (δ.)              | 70 | 7286  |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)          | 66 | 29287 |
| ΛΗΓΟΥΡΑΝΤ              | 72 | 14212 |
| ΛΗΝΤΕΡ                 | 84 | 20494 |
| ΛΗΤΩ                   | 76 | 18104 |
| ΛΗΤΩ                   | 77 | 11264 |
| ΛΙΑ (μ.)               | 78 | 33191 |
| ΛΙΚΑ                   | 76 | 61615 |
| ΛΙΣΜΠΟ                 | 71 | 2557  |
| ΛΟΓΙΑΛΤΥ               | 69 | 9045  |
| ΛΟΚΡΙΣ                 | 72 | 16402 |
| ΛΟΥΓ'ΙΖΙΑΝΑ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΟΥ | 86 | 36600 |
| ΛΟΥΣΙΟΣ                | 73 | 63287 |
| ΛΥΔΙ                   | 70 | 14878 |
| ΛΥΔΙΑ II.              | 74 | 8740  |

|                   |    |       |
|-------------------|----|-------|
| MSC ΛΑΟΥΡΑ        | 78 | 12688 |
| ΜΑΓΔΑ Π.          | 74 | 21755 |
| ΜΑΖΛΑ II (δ.)     | 65 | 2876  |
| ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)      | 70 | 17485 |
| ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)    | 81 | 23000 |
| ΜΑΙΡΗ             | 68 | 22391 |
| ΜΑΙΡΗ             | 84 | 14103 |
| ΜΑΙΡΗ Α.          | 74 | 22246 |
| ΜΑΙΡΗ Μ.          | 75 | 22577 |
| ΜΑΙΡΗ Ν.          | 76 | 22297 |
| ΜΑΙΡΗΝΗ           | 72 | 20713 |
| ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ         | 69 | 18923 |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ         | 73 | 31427 |
| ΜΑΝΑ              | 77 | 30263 |
| ΜΑΝΕΞΙ            | 70 | 11256 |
| ΜΑΝΘΕΙ            | 77 | 5874  |
| ΜΑΝΤΕΛΕΝ          | 70 | 9169  |
| ΜΑΝΤΩ Υ.          | 72 | 17432 |
| ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ    | 80 | 33500 |
| ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ | 78 | 10994 |
| ΜΑΡΙΑ             | 81 | 29761 |
| ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.        | 74 | 15938 |
| ΜΑΡΙΑ Ι.Α.        | 84 | 19800 |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)     | 70 | 51602 |
| ΜΑΡΙΑ Σ.          | 70 | 1592  |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)     | 73 | 17432 |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)  | 75 | 68411 |
| ΜΑΡΙΓΓ            | 72 | 9824  |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ          | 65 | 8344  |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)  | 81 | 26938 |
| ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.) | 73 | 64948 |
| ΜΑΡΙΝΑ (δ.)       | 80 | 40000 |
| ΜΑΡΙΝΑ            | 88 | 30831 |
| ΜΑΡΙΝΑ Α.         | 73 | 30077 |
| ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ         | 75 | 1599  |
| ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ  | 75 | 14785 |
| ΜΑΡΚΑ Α.          | 77 | 33509 |
| ΜΑΡΚΕΣΑ           | 75 | 28082 |
| ΜΑΡΚΙΖ            | 83 | 21000 |
| ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ      | 78 | 19974 |
| ΜΑΡΟΥΔΙΩ          | 85 | 25000 |
| ΜΑΡΩ Λ.           | 69 | 22391 |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ     | 82 | 20432 |
| ΜΑΣΤΕΡ Τ.         | 78 | 15688 |
| ΜΕ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ   | 75 | 35516 |
| ΜΕΛΕΤΗ            | 76 | 34715 |
| ΜΕΝΑΛΟΝ           | 62 | 14483 |
| ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ  | 75 | 28082 |
| ΜΕΡΑΚΛΗΣ          | 84 | 28100 |
| ΜΗΛΟΣ             | 70 | 8106  |
| ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ       |    |       |

|                |    |       |
|----------------|----|-------|
| ΜΙΛΕΝΑΚΙ       | 70 | 15345 |
| ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ   | 70 | 1591  |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ   | 71 | 15998 |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ  | 72 | 1563  |
| ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ     | 70 | 1585  |
| ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ      | 70 | 1591  |
| ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ      | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΑΠ       | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΑΣ       | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ    | 70 | 1591  |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ | 71 | 1563  |
| ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ    | 69 | 1570  |
| ΜΙΝΙ ΛΗ        | 71 | 1557  |
| ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ      | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ   | 74 | 1588  |
| ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ   | 72 | 1562  |
| ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ    | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ      | 71 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ      | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ      | 71 | 1563  |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ     | 71 | 1598  |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ      | 71 | 1584  |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ   | 70 | 1587  |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ      | 74 | 1577  |
| ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ    | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ      | 75 | 1587  |
| ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ      | 70 | 1592  |
| ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ   | 70 | 1580  |
| ΜΙΝΩΣ          | 75 | 28082 |
| ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ   | 66 | 22217 |
| ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ  | 74 | 28082 |
| ΜΙΧΑΗΛ (δ.)    | 76 | 51977 |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ      | 68 | 23067 |
| ΜΙΧΑΛΗΣ Β.     | 72 | 20715 |
| ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ  | 78 | 16726 |
| ΜΟΝΤΑΝΑ        | 73 | 19818 |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| α. Πειραιά 30/8         |  |
| δ. Πόρτ Σάιτ 13/8       |  |
| δ. Πόρτ Σάιτ 17/8       |  |
| α. Κόμπε 28/8           |  |
| ε. Χιούστον 25/8        |  |
| πρόσ Πόρτ Σουδάν 9/8    |  |
| α. "Ομισαλγ 22/8        |  |
| πρ. "Norman Hunter"     |  |
| α. "Αμστερνταμ 28/8     |  |
| στη Φορταλέζα (άποθήκη) |  |
| α. Σιγκαπούρη 12/8      |  |
| πρόσ Κό Σισάγκ 4/8      |  |
| ε. Καράτι 17/8          |  |
| ε. Σάντος 27/8          |  |
| δ. Παναμά 24/8          |  |
| πρόσ Πόρτ Κέμπλα 24/7   |  |
| α. Καζαμπλάνκα 29/8     |  |
| στη Βασώρα              |  |
| πρόσ Βανκούβερ 8/8      |  |
| πρόσ Ταϊβάν 16/7        |  |
| α. Νταμπέρ 14/8         |  |
| α. Τόρος Γκούμπρε 22/8  |  |
| ε. Χάιφα 24/8           |  |

|                          |  |
|--------------------------|--|
| δ. Σουέζ 24/8            |  |
| α. "Αμβέρσα 28/8         |  |
| ε. Χάιφα 23/8            |  |
| δ. Κωνσταντινούπολη 23/8 |  |
| ε. Σάντος 26/8           |  |
| ε. Σάντος 24/8           |  |
| πρόσ Παρανάγουα 5/8      |  |
| ε. Κάντλα 8/8            |  |
| ε. Μπάγια Μπλάνκα 27/8   |  |
| δ. Παναμά 25/8           |  |
| α. Πειραιά 29/8          |  |
| α. Τέξας Σίτυ 16/8       |  |
| ε. "Αμστέρνταμ 29/8      |  |
| α. Σάντος 11/8           |  |
| α. "Αντεν 12/8           |  |
| ε. Ματάνι 13/8           |  |
| α. Πειραιά 28/8          |  |
| α. Αύγουστα 21/8         |  |
| ε. Πόρτ Σάιτ 29/8        |  |
| α. Πόρτ Κέλαγκ 20/8      |  |
| πρόσ Πόρτ Κέλαγκ 2/8     |  |
| ε. Πειραιά 17/8          |  |
| α. Πράια Μόλε 22/8       |  |
| ε. Γκαμπούκα 26/6        |  |
| δ. Σουέζ 26/8            |  |
| α. Γιβραλτάρ 20/8        |  |
| μεταφορές "Ερυθράς"      |  |
| α. Ραβέννα 28/8          |  |
| α. Ρίο Γκράντε 17/8      |  |
| α. Νταλντάν 16/8         |  |
| πρόσ Δ. "Αφρική 29/7     |  |
| α. Σάο Σεμπαστιάν 21/8   |  |
| α. Λός "Αντζελες 22/8    |  |
| ε. Σάν Νικόλας 21/8      |  |
| α. Μασσαλία 27/8         |  |
| α. Ν. "Ορλεάνη 26/8      |  |
| υπερταίλε Λιβερινία      |  |
| δ. Σουέζ 26/8            |  |
| α. Φορμάντλ 26/8         |  |
| πρόσ "Ιράν 12/6          |  |
| ε. Μπαντάρ "Αμπάς 25/7   |  |
| πρόσ Γάνδη 22/8          |  |
| α. Χοσσόμπα 14/8         |  |
| α. Σιγκαπούρη 20/8       |  |
| πρόσ Ρίο "Ιανέιρο 19/7   |  |
| ε. Χόγκ Κόγκ 19/8        |  |
| ε. Νάπολη 31/8           |  |
| ε. Παρανάγουα 26/8       |  |
| ε. Ρίο "Ιανέιρο 24/8     |  |
| έγκαταλείφθηκε 24/7      |  |

|                      |  |
|----------------------|--|
| πρόσ "Οράν 20/12     |  |
| άρχει Ν. "Ορλεάνη    |  |
| ε. Ν. "Ορλεάνη 25/8  |  |
| πρόσ ΗΠΑ 27/8        |  |
| άρχει Ν. "Ορλεάνη    |  |
| α. Ν. "Ορλεάνη 12/8  |  |
| α. Ν. "Ορλεάνη 9/8   |  |
| ε. Δεμεράρα 27/6     |  |
| άρχει Ν. "Ορλεάνη    |  |
| α. Ν. "Ορλεάνη 21/8  |  |
| άρχει Ν. "Ορλεάνη    |  |
| άρχει Ν. "Ορλεάνη    |  |
| α. Χιούστον 8/8      |  |
| α. Δεμεράρα 18/8     |  |
| α. Τόμα 14/8         |  |
| ε. Σαβόνα 30/8       |  |
| ε. Μομπιλ 26/8       |  |
| α. Ταρραγκόνα 28/8   |  |
| άρχει Πειραιά        |  |
| δ. Παναμά 20/8       |  |
| α. Ν. "Ορλεάνη 19/8  |  |
| πρόσ ΗΠΑ 17/8        |  |
| άρχει Ν. "Ορλεάνη    |  |
| ε. Γκάλβεστον 15/8   |  |
| α. Ν. "Ορλεάνη 20/8  |  |
| α. Ν. "Ορλεάνη 4/8   |  |
| α. Πόρτ "Αρθουρ 27/8 |  |
| ε. Ν. "Ορλεάνη 16/8  |  |
| α. Ρότερνταμ 22/8    |  |
| α. "Αμστέρνταμ 1/9   |  |
| ε. Ρίο Γκράντε 16/8  |  |
| ε. Φιλαδέλφεια 27/8  |  |
| α. Μπρέμεν 22/8      |  |
| πρόσ Τζέντα 12/8     |  |
| στο Βανκούβερ 27/7   |  |
| α. Σάντος 21/8       |  |

|                      |    |        |
|----------------------|----|--------|
| ΜΟΡΙΑΣ               | 77 | 13357  |
| ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ     | 83 | 31500  |
| ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ         | 66 | 3881   |
| ΜΠΑΤΗΣ               | 73 | 78373  |
| ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ          | 71 | 4077   |
| ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ          | 72 | 5580   |
| ΜΠΟΕΜ                | 72 | 17728  |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ     | 79 | 16935  |
| ΜΥΚΟΝΟΣ              | 67 | 12277  |
| ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ           | 77 | 35233  |
| ΝΑ'Ι'ΑΝΤ             | 75 | 35561  |
| ΝΑΕΟΣ                | 70 | 9865   |
| ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ          | 71 | 6738   |
| ΝΑΤΑ                 | 77 | 9359   |
| ΝΑΥΑΡΙΝΟ             | 74 | 8915   |
| ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)       | 75 | 115207 |
| ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)         | 70 | 1653   |
| ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ            | 78 | 16478  |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ             | 78 | 16478  |
| ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)        | 81 | 29700  |
| ΝΕΜΕΑ                | 79 | 10993  |
| ΝΕΝΑ                 | 74 | 39866  |
| ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ        | 67 | 1598   |
| ΝΕΣΤΩΡ               | 82 | 37000  |
| ΝΕΦΕΛΗ               | 83 | 39773  |
| ΝΗΡΕΥΣ               | 56 | 9942   |
| ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)   | 75 | 44605  |
| ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)      | 78 | 29972  |
| ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)       | 73 | 18494  |
| ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)    | 76 | 44689  |
| ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)     | 75 | 44681  |
| ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.) | 80 | 33769  |
| ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)   | 83 | 38240  |
| ΝΙΚΑΙΑ               | 73 | 19831  |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)         | 74 | 56960  |
| ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)       | 83 | 30684  |
| ΝΙΜΡΟΝΤ              | 76 | 39004  |
| ΝΙΝΗ                 | 75 | 16629  |
| ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ           | 65 | 4507   |
| ΝΟΡ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ   | 83 | 40300  |
| ΝΟΡ ΕΜΠΕΡΟΡ          | 87 | 36543  |
| ΝΟΡ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ       | 84 | 36300  |
| ΝΟΡ ΝΤΑΤΣΕΣ          | 85 | 35854  |
| ΝΤΕΒΟΝ               | 81 | 10076  |
| ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ        | 80 | 17100  |
| ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ        | 72 | 9710   |
| ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ            | 71 | 8813   |
| ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.       | 71 | 9049   |
| ΝΤΟΒΕΡ               | 81 | 13598  |
| ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)   | 71 | 17744  |
| ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ          | 78 | 15229  |
| ΝΤΟΡΑ (δ.)           | 62 | 2201   |

|                       |    |        |
|-----------------------|----|--------|
| ΟΘΟΝΗ (δ.)            | 71 | 17355  |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ            |    |        |
| ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ         | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ      | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ      | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ   | 86 | 35600  |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ      | 86 | 35600  |
| ΟΛΥΜΠΙΑ               | 66 | 3400   |
| ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)        | 75 | 68931  |
| ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)  | 76 | 178808 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)  | 82 | 35417  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ        | 80 | 29710  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ        | 77 | 14722  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ       | 84 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ        | 84 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ     | 84 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ        | 77 | 14644  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)   | 90 | 53000  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.) | 76 | 66259  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)  | 90 | 52086  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ       | 80 | 29710  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ        | 77 | 14638  |
| ΟΛΥΜΠΟΣ               | 77 | 14318  |
| ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.   | 87 | 59859  |
| ΟΡΑΜΑ (δ.)            | 73 | 20768  |
| ΟΡΦΕΥΣ (δ.)           | 71 | 29749  |
| ΟΡΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ        | 83 | 20669  |
| ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΑΛ          | 77 | 13864  |
| ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΥΝ         | 70 | 5438   |
| ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)        | 65 | 28133  |

|                          |    |        |
|--------------------------|----|--------|
| Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ              | 77 | 16505  |
| ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ              | 80 | 14397  |
| ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ                | 82 | 8911   |
| ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ             | 77 | 8784   |
| ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ               | 80 | 9835   |
| ΠΑΛΛΑΣ                   | 71 | 7890   |
| ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)        | 76 | 81106  |
| ΠΑΜΙΣΟΣ                  | 77 | 16237  |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ      | 73 | 8953   |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.            | 82 | 35127  |
| ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ       | 72 | 39219  |
| ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ         | 70 | 23693  |
| ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)            | 74 | 20784  |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ                 | 72 | 10104  |
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.              | 82 | 35127  |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ       | 81 | 75545  |
| ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.) | 87 | 27333  |
| ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ                | 75 | 20797  |
| ΠΑΡΗΣ II (δ.)            | 80 | 42236  |
| ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)            | 78 | 198163 |
| ΠΑΡΙΣ (δ.)               | 78 | 198163 |
| ΠΑΡΟΣ (δ.)               | 73 | 17355  |
| ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)            | 67 | 45127  |
| ΠΑΣΙΘΕΑ                  | 71 | 80225  |

|                        |  |
|------------------------|--|
| α. Πειραιά 25/8        |  |
| πρόσ "Ελλάδα 9/8       |  |
| πρόσ Χαλκίδα 16/8      |  |
| πρόσ Κωνσταντίνα 16/8  |  |
| μετασκευάζεται Πειραιά |  |
| α. Κότκα 30/8          |  |
| δ. Σουέζ 1/9           |  |
| α. "Αμβέρσα 29/8       |  |
| ε. Σάρζα 29/8          |  |

πρόσ "Αλγκεθίρας 16/8  
 πρόσ Μιζουράτα 17/8  
 δ. Γιβραλτάρ 29/8  
 επίσκ. Πειραιά 17/8  
 ε. Μάλμπο 21/7  
 ε. Μπουεναβεντούρα 11/8  
 α. Σιγκαπούρη 23/8  
 πρόσ "Ηράκλειο 8/8  
 α. Πειραιά 29/8  
 ε. Βομβάη 6/8  
 πρόσ "Ινδία 23/8  
 πρόσ "Αρούμπα 18/8  
 α. Γκάνδη 24/8  
 α. Ν. "Ορλεάνη 27/8  
 επίσκ. Πειραιά 7/8  
 α. Γιοκοχάμα 25/8  
 α. Φός 23/8  
 στη Δαμιέττα (άποθήκη)  
 α. Πειραιά 26/8  
 α. Μελίλη 23/8  
 ε. Μελίλη 26/8  
 α. Γιβραλτάρ 26/8  
 α. Γιούροπορτ 29/8  
 δ. Κωνσταντινούπολη 25/8  
 δ. Παναμά 29/8  
 α. Λονδίνο 21/8  
 πρόσ Λειζέρες 27/7  
 ε. Ν. "Υόρκη 28/8  
 πρόσ Γιοκοχάμα 11/8  
 ε. Τάραντα 14/8  
 ε. Πειραιά 28/8  
 α. Λός "Αντζελες 27/8  
 ε. Ν. "Ορλεάνη 20/8  
 πρόσ Εύρωπη 22/7  
 α. Νάβικ 30/8  
 πρόσ Λαττάνια 7/8  
 α. Τόμα 7/8  
 ε. Σετουμπάλ 13/8  
 πρόσ Εύρωπη 23/6  
 α. Ν. "Ορλεάνη 2/8  
 α. Μπουλνών 24/8  
 δ. Γιβραλτάρ 27/8  
 α. Ν. "Ορλεάνη 25/8  
 πρόσ Μερσίνη 27/7



|                        |    |        |
|------------------------|----|--------|
| ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ..... | 78 | 6298   |
| ΠΑΤΕΡΑΣ.....           | 81 | 31006  |
| ΠΑΤΜΟΣ (δ.).....       | 69 | 3585   |
| ΠΑΤΜΟΣ.....            | 72 | 16406  |
| ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ.....      | 73 | 10094  |
| ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.).....    | 77 | 125947 |
| ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.....       | 71 | 16306  |
| ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....    | 58 | 12297  |

|                               |    |       |
|-------------------------------|----|-------|
| ΠΕΛΑΓΟΣ.....                  | 76 | 8376  |
| ΠΕΛΛΑ.....                    | 79 | 10993 |
| ΠΕΛΛΑ.....                    | 71 | 1594  |
| ΠΕΛΤΡΕΪΝΤΕΡ.....              | 78 | 1270  |
| ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ.....               | 78 | 2815  |
| ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ.....               | 82 | 2477  |
| ΠΕΝΤΕΛΗ.....                  | 72 | 57802 |
| ΠΕΠΠΥ.....                    | 67 | 1183  |
| ΠΕΡΣΕΥΣ.....                  | 72 | 9742  |
| ΠΕΤΡΑ.....                    | 81 | 35921 |
| ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).....            | 81 | 31624 |
| ΠΕΤΡΙΝΑ.....                  | 77 | 31368 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....               | 56 | 2796  |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....          | 66 | 43399 |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....               | 58 | 1781  |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....               | 71 | 1599  |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 142.....              | 44 | 1594  |
| ΠΕΤΡΟΛΑ 143.....              | 44 | 1594  |
| ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.).....        | 77 | 45755 |
| ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....               | 78 | 31368 |
| ΠΗΓΑΣΟΣ.....                  | 73 | 9749  |
| ΠΗΓΑΣΟΣ.....                  | 75 | 13275 |
| ΠΗΤΕΡ Λ.....                  | 84 | 35808 |
| ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)..... | 87 | 27333 |
| ΠΙΣΤΙΣ.....                   | 73 | 13631 |

|                                 |    |       |
|---------------------------------|----|-------|
| ΠΙΣΤΙΣ.....                     | 55 | 3768  |
| ΠΛΑΤΩΝ.....                     | 77 | 9674  |
| ΠΟΛΙΚΟΣ.....                    | 73 | 4737  |
| ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).....              | 65 | 31768 |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ.....                | 71 | 80194 |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....                 | 74 | 15976 |
| ΠΟΠΗ.....                       | 67 | 11002 |
| ΠΟΠΗ.....                       | 73 | 19564 |
| ΠΟΠΗ Π.....                     | 77 | 10558 |
| ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ.....               | 61 | 963   |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....                   | 68 | 10691 |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....                   | 63 | 3292  |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.....                 | 58 | 11048 |
| ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)..... | 87 | 27333 |
| ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ.....                  | 73 | 18025 |
| ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.).....               | 76 | 40632 |
| ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....    | 87 | 27333 |
| ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....                 | 70 | 9865  |
| ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.).....  | 87 | 27333 |
| ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ.....                 | 72 | 3166  |
| ΠΥΡΓΟΣ.....                     | 78 | 1592  |
| ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....             | 57 | 12875 |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ (δ.).....         | 77 | 18325 |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 2 (μ.).....       | 79 | 32023 |
| ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ 3 (δ.).....       | 78 | 69016 |
| ΡΕΑ ΣΑΝ.....                    | 69 | 1999  |
| ΡΕΑ ΣΗ.....                     | 69 | 2995  |
| ΡΕΑ ΣΤΑΡ.....                   | 77 | 1573  |
| ΡΕΝΕΣΙ.....                     | 70 | 11716 |
| ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ.....                  | 67 | 3999  |
| ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ.....                 | 77 | 9774  |
| ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ.....              | 65 | 8021  |
| ΡΟΔΑΝΘ.....                     | 69 | 16586 |
| ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....             | 73 | 11160 |
| ΡΟΛΛΟΝ.....                     | 73 | 38611 |
| ΡΟΞΑΝΑ.....                     | 78 | 11348 |

|                      |    |       |
|----------------------|----|-------|
| ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ..... | 71 | 9644  |
| ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.).....  | 88 | 25000 |
| ΣΑΜΟΣ.....           | 74 | 13633 |
| ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ..... | 85 | 35490 |
| ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.).....    | 77 | 19742 |
| ΣΑΝ Π.....           | 81 | 35522 |
| ΣΑΝΝΥ.....           | 77 | 3482  |
| ΣΑΝΤΒΙΚ.....         | 76 | 1598  |
| ΣΑΡΛΑ.....           | 77 | 15533 |
| ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ.....       | 74 | 8901  |
| ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....      | 72 | 1583  |
| ΣΕΝ ΤΖΩΝ.....        | 77 | 11168 |
| ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ..... | 73 | 9619  |
| ΣΕΡ ΤΖΩΝ.....        | 78 | 10995 |
| ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....   | 76 | 81438 |
| ΣΕΡΙΦΟΣ.....         | 67 | 12228 |
| ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).....    | 67 | 988   |
| ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.....     | 77 | 38514 |
| ΣΗ ΚΕΗ.....          | 75 | 15223 |
| ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....        | 71 | 9767  |
| ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ.....    | 73 | 13631 |
| ΣΗΓΟΥΕΝΒ.....        | 65 | 1503  |
| ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....        | 74 | 36465 |

|                      |    |       |
|----------------------|----|-------|
| ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ..... | 76 | 11866 |
| ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....   | 84 | 16800 |
| ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ..... | 84 | 13911 |
| ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ.....       | 76 | 9123  |
| ΣΙΦΝΟΣ.....          | 66 | 10663 |
| ΣΚΙΑΦΟΣ ΡΗΦΕΡ.....   | 70 | 6702  |
| ΣΟΠΕΝ (δ.).....      | 75 | 20495 |
| ΣΟΦΙΑ Κ.....         | 78 | 15364 |
| ΣΟΦΟΥΛΑ.....         | 76 | 3814  |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....     | 65 | 31296 |

|                       |
|-----------------------|
| πρός Λέικ Τσάρλς 19/8 |
| πρός Βανκούβερ 8/8    |
| πρός Κρήτη 19/8       |
| ε. Ταραγκόνα 30/8     |
| έπισκ. Πειραιά 23/7   |
| δ. Σουέζ 28/8         |
| α. Βανκούβερ 18/8     |
| δ. Σουέζ 1/9          |

|                           |
|---------------------------|
| α. Βιτόρια 18/8           |
| α. Άμβερσα 29/8           |
| πρός Αλεξάνδρεια 17/8     |
| α. Ραβέννα 21/8           |
| ε. Ραβέννα 28/8           |
| ε. Ραβέννα 28/8           |
| έπισκ. Πειραιά 15/8       |
| δ. Δαρδανέλλια 22/8       |
| έπισκ. Πειραιά 23/6       |
| δ. Γιβραλτάρ 26/8         |
| προς Λός Άντζελες 18/8    |
| α. Πόντα ντό Μαδέιρα 25/8 |
| άργει Πειραιά             |
| ε. Πειραιά 7/8            |
| άργει Πειραιά             |
| άργει Πειραιά             |
| άργει Πειραιά             |
| α. Τζουμέα 21/8           |
| δ. Παναμά 26/8            |
| προς Ίράν 13/8            |
| α. Πειραιά 24/8           |
| προς Κορέα 7/8            |
| α. Ρίο Γκράντε 24/8       |
| α. Σιγκαπούρη 24/8        |

|                        |
|------------------------|
| στό Λομπίτο            |
| α. Ντάρμαν 18/8        |
| έπωλήθη                |
| προς Μπράς 17/8        |
| έπωλήθη άλλοδαπούς     |
| ε. Σηάτλ 25/8          |
| α. Καρταγένα 30/8      |
| δ. Παναμά 26/8         |
| α. Σιγκαπούρη 21/8     |
| προς Μπετζάγια 30/7    |
| προς Έλλάδα 23/7       |
| α. Βόλο 9/8            |
| στό Σουέζ (άποθήκη)    |
| ε. Ρότερνταμ 1/9       |
| α. Λεμεσσό 30/8        |
| α. Λούπη Τέρμιναλ 26/8 |
| δ. Παναμά 4/8          |
| προς Μπαγκόνγκ 12/8    |

|                         |
|-------------------------|
| προς Ίράν 4/8           |
| προς Άλβέρτι 6/8        |
| ε. Ρινγκά 25/8          |
| α. Καβάλλα 15/8         |
| α. Πειραιά 29/8         |
| α. Πειραιά 27/8         |
| δ. Σουέζ 1/9            |
| α. Καρντέγιεβο 15/8     |
| α. Φός 20/8             |
| ε. Πειραιά 28/8         |
| α. Μαυρίκι 26/8         |
| ε. Ουμέα 31/8           |
| ε. Πουέρτο Καμπέλο 23/7 |
| ε. Σετσουμπάλ 22/8      |
| α. Βομβά 27/8           |
| ε. Καμπάνα 26/8         |
| α. Γκνάνκοκ 20/8        |
| ε. Θεσσαλονίκη 17/8     |

|                       |
|-----------------------|
| προς Τραπεζούντα 30/7 |
| α. Ντάντη 25/8        |
| α. Τσάρλεστον 22/8    |
| προς Ίαπωνία 16/7     |
| δ. Παναμά 26/8        |
| προς Ίαπωνία 12/8     |
| α. Σάντσαλ 23/8       |
| α. Μοτίλ 20/8         |
| υπέστειλε κυπιακή     |
| προς Μαπούτ 16/8      |
| α. Ρότερνταμ 25/8     |
| προς Άρεζιμπο 29/7    |
| ε. Πειραιά 27/8       |
| προς Καναδά 10/6      |
| ε. Ραμπίχ 8/8         |
| α. Σάντος 27/8        |
| α. Πειραιά 30/8       |
| πρ. «Arrow Pennant»   |
| α. Ντάρμαν 22/8       |
| δ. Κων/πολη 25/8      |
| πρ. Γιοκοχάμα 7/8     |
| α. Πειραιά 30/8       |
| προς Ν. Κορέα 22/7    |

|                     |
|---------------------|
| α. Σιμονοσέκι 28/8  |
| α. Κβίνεστον 23/8   |
| ε. Ναγκόγια 29/8    |
| α. Ναγκόγια 25/8    |
| προς Πειραιά 17/8   |
| δ. Παναμά 24/8      |
| στόν Πειραιά 28/8   |
| α. Καζαμπλάνκα 25/8 |
| δ. Κων/πολη 24/8    |
| α. Λέ Χάβρη 16/7    |

|                             |    |        |
|-----------------------------|----|--------|
| ΣΤΑΔΙΟΝ.....                | 75 | 18701  |
| ΣΤΑΜΟΣ.....                 | 85 | 35835  |
| ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)..... | 73 | 32510  |
| ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....      | 72 | 31334  |
| ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....          | 77 | 19886  |
| ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....           | 71 | 1584   |
| ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.).....      | 76 | 163810 |
| ΣΤΕΛΛΑ.....                 | 74 | 13036  |
| ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....               | 78 | 9837   |
| ΣΥΝΕΤΟΣ.....                | 67 | 72576  |
| ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.).....         | 90 | 27500  |
| ΣΩΤΗΡΑΣ.....                | 82 | 31323  |

|                     |    |       |
|---------------------|----|-------|
| ΤΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....    | 78 | 12688 |
| ΤΑΝΤΑ.....          | 73 | 16997 |
| ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.....      | 75 | 14785 |
| ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ.....     | 77 | 14607 |
| ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ.....     | 79 | 8957  |
| ΤΕΤΙΕΝ.....         | 85 | 25000 |
| ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.....   | 72 | 9081  |
| ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.).....   | 62 | 1591  |
| ΤΖΙΝΙ ΙΙ.....       | 69 | 16229 |
| ΤΖΟ'Υ.....          | 76 | 10801 |
| ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)..... | 63 | 9143  |
| ΤΖΩΡΤΖ Λ.....       | 75 | 14786 |
| ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ.....      | 77 | 11348 |
| ΤΙΓΡΗΣ (μ.).....    | 73 | 67904 |

|                          |    |        |
|--------------------------|----|--------|
| ΤΙΝΑ (δ.).....           | 76 | 163810 |
| ΤΙΤΑΝ (δ.).....          | 71 | 51281  |
| ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....       | 69 | 53829  |
| ΤΟΝ ΧΙΛΛ.....            | 78 | 19211  |
| ΤΟΠΑΖ.....               | 85 | 28000  |
| ΤΟΣΚΑΝΑ.....             | 76 | 36204  |
| ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ..... | 84 | 17210  |
| ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ Ι.....  | 68 | 2760   |
| ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....   | 81 | 16500  |
| ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....    | 74 | 13639  |
| ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ.....           | 75 | 5595   |
| ΤΣΕΡΡΥ.....              | 76 | 13663  |
| ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....      | 77 | 13663  |

|              |    |       |
|--------------|----|-------|
| ΤΥΧΗ.....    | 70 | 10886 |
| ΥΠΕΡΙΩΝ..... | 64 | 2167  |

|                           |    |        |
|---------------------------|----|--------|
| ΦΑΙΔΡΑ.....               | 74 | 12519  |
| ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ.....            | 73 | 15162  |
| ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.).....      | 74 | 23123  |
| ΦΑΡΟ.....                 | 69 | 12373  |
| ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.).....      | 75 | 138255 |
| ΦΕΙΔΙΑΣ.....              | 73 | 19747  |
| ΦΕΙΔΙΣΤΥ Λ. (δ.).....     | 84 | 31411  |
| ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.).....     | 74 | 118215 |
| ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....       | 54 | 2174   |
| ΦΕΡΤΙΑΙΤΥ Λ. (δ.).....    | 87 | 25000  |
| ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ Ι.....          | 83 | 17217  |
| ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙ.....         | 84 | 19049  |
| ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙΙΙ.....        | 84 | 19049  |
| ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ ΙV.....         | 84 | 19049  |
| ΦΙΛΙΑ.....                | 71 | 7201   |
| ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....         | 68 | 48682  |
| ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.).....        | 75 | 24614  |
| ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.).....    | 83 | 31321  |
| ΦΙΝΤΙΑΣ.....              | 72 | 55842  |
| ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....        | 68 | 11384  |
| ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ.....    | 62 | 19974  |
| ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....       | 67 | 15621  |
| ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....           | 66 | 21374  |
| ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ.....            | 71 | 14885  |
| ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....         | 72 | 20713  |
| ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....         | 71 | 14885  |
| ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....       | 66 | 12098  |
| ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.....          | 71 | 18570  |
| ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ.....         | 78 | 6585   |
| ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ.....            | 74 | 20513  |
| ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.....           | 70 | 14786  |
| ΦΛΩΡΑ Κ.....              | 78 | 15364  |
| ΦΟΙΝΙΕ.....               | 77 | 64971  |
| ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....      | 76 | 18933  |
| ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....       | 77 | 35713  |
| ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ.....       | 72 | 40568  |
| ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)..... | 75 | 118216 |
| ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....       | 84 | 22000  |
| ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.).....   | 87 | 25000  |
| ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.).....     | 76 | 122945 |
| ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....          | 79 | 9418   |
| ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.).....   | 75 | 146309 |
| ΦΡΙΝΤΟΝ.....              | 78 | 14584  |
| ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....             | 71 | 9885   |
| ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....            | 68 | 2928   |
| ΧΕΚ ΓΚΛΟΥΡΥ.....          | 89 | 36438  |
| ΧΑΛΚΗ (δ.).....           | 89 | 27500  |
| ΧΙΟΣ (δ.).....            | 81 | 23000  |
| ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ.....        | 69 | 8064   |
| ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....         | 73 | 6680   |
| ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....       | 69 | 8064   |
| ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....        | 72 | 6671   |
| ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....           | 68 | 5527   |
| ΧΛΟΗ.....                 | 82 | 36202  |
| ΧΟΛΑΚΑΝ ΡΕ'Ι'Ν.....       | 69 | 12840  |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....           | 78 | 16935  |
| ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....        | 61 | 13360  |
| ΨΑΡΑ (δ.).....            | 89 | 27500  |
| ΩΚΕΑΝΙΣ.....              | 75 | 9753   |
| ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.....     | 86 | 59850  |

|                          |
|--------------------------|
| πρός Μανίλα 20/8         |
| ε. Άμστερνταμ 24/8       |
| α. Σάν Λορέντζο 27/8     |
| ε. Όγκινις 24/8          |
| ε. Παρντίπ 21/8          |
| προς Άγκόλα 19/8         |
| α. Σαίντ Τζών 9/6        |
| προς Μαρακάμπο 17/8      |
| ε. Μόντρεαλ 20/8         |
| ε. Φουτζέιρα 15/8        |
| προς Κόμ-μπάι Τσόνς 17/8 |
| δ. Κων/πολη 21/8         |

|                          |
|--------------------------|
| α. Σιγκαπούρη 27/8       |
| υπέστειλε κυπριακή       |
| α. Τζέμπελ Άλι 27/8      |
| ε. Κομ Μπαί 20/8         |
| πρ. «Yanan»              |
| προς Καοσιούγκ 7/8       |
| α. Σιγκαπούρη 26/8       |
| μεσογειακές μεταφορές    |
| α. Τόρρε Άνουνζιάτα 22/8 |
| στό Πόρτ Σαίδ 24/8       |
| α. Σάν Φρανσίσκο 23/7    |
| ε. Χουάγκου 15/8         |
| δ. Γιβραλτάρ 30/8        |
| α. Λός Άντζελες 25/8     |

|                      |
|----------------------|
| α. Ρας Τανούρα 11/7  |
| στό Γκιζάν (άποθήκη) |
| α. Σιγκαπούρη 26/8   |
| ε. Γάνδη 28/8        |
| ε. Μπ. Άιρες 27/8    |
| α. Καζομπλάνκα 28/8  |
| α. Σιγκαπούρη 25/8   |
| άργει Πειραιά        |
| ε. Μανζανίλο 8/8     |
| α. Ντάρμαν 12/8      |
| δ. Κων/πολη 24/8     |
| α. Βανκούβερ 24/8    |
| ε. Κόμπε 27/8        |

|                 |
|-----------------|
| α. Κάδιξ 22/8   |
| α. Πειραιά 28/8 |

|                          |
|--------------------------|
| μεσογειακές μεταφορές    |
| προς Λά Γκουαίρα 25/7    |
| α. Ν. Υόρκη 24/8         |
| α. Πόρτ Κέλαγκ 21/8      |
| προς Κουβέιτ 14/7        |
| α. Λός Άντζελες 24/8     |
| α. Σιγκαπούρη 29/8       |
| α. Τσίμα 24/8            |
| μεσογειακές μεταφορές    |
| α. Παλάου Μπακόμ 24/8    |
| α. Κάτα Κινάμαδου 14/8   |
| στη Τσίμα 28/8           |
| α. Φουτζέιρα 16/7        |
| προς Ίαπωνία 17/8        |
| ε. Χάιφα 25/8            |
| προς Περσικό 3/8         |
| α. Μπαρμπάτος 20/8       |
| α. Μποναίρ 25/8          |
| προς Ρίτσαρντς Μπαί 16/8 |
| α. Βοστώνη 25/8          |
| α. Σάν Ντιέγκο 22/8      |
| προς Βενεζουέλα 16/8     |
| α. Ρίο Γκράντε 21/8      |
| ε. Άγαδίο 12/8           |
| ε. Λός Άντζελες 27/8     |
| α. Δουνκέρκη 28/8        |
| προς ΡΟυέν 11/8          |
| προς Κωνσταντίνα 9/8     |
| ε. Σαβάννα 17/8          |
| δ. Πόρτ Σαίδ 29/8        |
| ε. Νάπολη 27/8           |
| προς Λά Πλάτα 30/7       |
| προς Ταϊβάν 28/7         |
| δ. Παναμά 27/8           |
| προς Γκντάνσκ 16/8       |
| προς Πόρτ Άλφρεντ 14/8   |
| προς Περσικό 14/8        |
| α. Ν. Όρλεάν 6/8         |
| α. Καρατί 29/8           |
| προς Περσικό 26/6        |
| ε. Άμβέρσα 17/8          |
| προς Περσικό 1/8         |
| α. Γουάλλα 21/8          |
| α. Ρεσίφ 22/7            |
| δ. Κων/πολη 22/8         |
|                          |





# ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = 'Ονδούρες  
Φιλ = φιλιππίνων  
ΝΖ = Νέες Ζηλανδίες  
Μπχ = Μπαχάμες

Βρ = Βρεταννίος  
δ = δεξαμενόπλοιο  
ε = ενεχύρησε  
ε = βρεταννίος

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

|                               |    |        |
|-------------------------------|----|--------|
| ΑΒΑΝΤΙ (π.)                   | 71 | 9132   |
| ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)           | 76 | 22685  |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (Ον.)             | 70 | 2824   |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)            | 70 | 17180  |
| ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)               | 68 | 9031   |
| ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)               | 78 | 15825  |
| ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)            | 72 | 14777  |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)       | 73 | 17355  |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)         | 70 | 3056   |
| ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)          | 80 | 5386   |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)           | 76 | 11281  |
| ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)         | 73 | 15478  |
| ΑΔΑΜΑΣ                        | 83 | 45300  |
| ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)                | 75 | 16191  |
| ΑΔΩΝΙΣ (π.)                   | 77 | 9833   |
| ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)                  | 76 | 9077   |
| ΑΖΑΛΕΑ (κ.)                   | 76 | 15954  |
| ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)              | 69 | 11621  |
| ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)                | 76 | 9325   |
| ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)              | 69 | 10373  |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)*            | 67 | 4507   |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)        | 81 | 18495  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ                       |    |        |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*              | 82 | 18500  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)        | 83 | 18509  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*       | 81 | 18500  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*      | 80 | 18495  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)          | 83 | 18509  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)      | 85 | 18350  |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*       | 70 | 17485  |
| ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)              | 75 | 15491  |
| ΑΙΑΣ (δ.κ.)                   | 72 | 122936 |
| ΑΙΨΩΡΥ (κ.)                   | 71 | 19747  |
| ΑΙΨΩΡΥ                        | 72 | 16235  |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Β. (κ.)            | 69 | 9066   |
| ΑΙΨΩΡΥ                        | 76 | 12376  |
| ΑΙΨΩΡΥ                        | 63 | 22181  |
| ΑΙΨΩΡΥ                        | 81 | 10720  |
| ΑΙΨΩΡΥ                        | 68 | 50817  |
| ΑΙΨΩΡΥ                        | 74 | 60930  |
| ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)             | 69 | 5694   |
| ΑΚΟΝ                          | 74 | 68596  |
| ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)               | 72 | 9943   |
| ΑΚΟΥΡ II (κ.)                 | 73 | 8824   |
| ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)                | 78 | 13889  |
| ΑΚΡΟΝ *                       | 72 | 62701  |
| ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)               | 73 | 14765  |
| ΑΚΤΗ                          | 77 | 14998  |
| ΑΚΤΗ (κ.)                     | 74 | 15756  |
| ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)                  | 71 | 24956  |
| ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)               | 70 | 24956  |
| ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)               | 72 | 18724  |
| ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)*           | 75 | 93108  |
| ΑΛΓΚΑ (Μ.)                    | 72 | 16134  |
| ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)                  | 75 | 8896   |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)                | 69 | 7993   |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (δ. Μπχ.)         | 76 | 9784   |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)          | 75 | 40633  |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)                | 72 | 9964   |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)       | 70 | 12578  |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)      | 77 | 14856  |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΟΑΘ (μ.)           | 73 | 14364  |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)        | 77 | 16356  |
| ΑΛΕΞΗΣ (κ.)                   | 74 | 15205  |
| ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)             | 77 | 9875   |
| ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)               | 65 | 29196  |
| ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)                   | 71 | 19375  |
| ΑΛΙΣ (ΑΒ)                     | 63 | 9404   |
| ΑΛΚΙΣΤΙΣ (μ.)                 | 72 | 5150   |
| ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)                 | 76 | 30277  |
| ΑΛΠΙΝ (π.)                    | 65 | 5060   |
| ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)              | 72 | 113287 |
| ΑΛΤΑΝΑ (κ.)                   | 72 | 9824   |
| ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)                | 78 | 12598  |
| ΑΛΦΑ (κ.)                     | 74 | 28640  |
| ΑΛΦΕΙΟΣ                       | 81 | 30747  |
| ΑΛΦΕΙΟΣ                       | 84 | 35209  |
| ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)              | 83 | 14069  |
| ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)                | 72 | 43243  |
| ΑΜΑΛΕΣ (Μπχ.)                 | 75 | 20879  |
| ΑΝΑΣ (δ.κ.)                   | 72 | 122936 |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)             | 77 | 4713   |
| ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)                  | 69 | 16681  |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)             | 84 | 4509   |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.) | 69 | 3826   |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)           | 73 | 115135 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)             | 74 | 129796 |

|                              |  |
|------------------------------|--|
| πρός Αίγυπτο 14/8            |  |
| επωλήθη. Έλληνες             |  |
| πρός Ιταλία 28/8             |  |
| α. Άσωντι 19/8               |  |
| επωλήθη Έλληνες              |  |
| πρός Λάγος 5/8               |  |
| πρός Μακείο 22/8             |  |
| στή Μήλο 1/9                 |  |
| πρός Τουμπρούκ 14/8          |  |
| πρός Ραβέννα 23/8            |  |
| πρός Ιταλία 8/8              |  |
| πρός Πόρτλαντ 13/8           |  |
| επισκ. Μοντεβιδέο 11/6       |  |
| δ. Ντόβερ 17/8               |  |
| δ. Παναμά 27/8               |  |
| ε. Ντάρμπαν 22/8             |  |
| α. Μπρέλα 10/8               |  |
| ε. Πόρτ Μωχ. Μπιν Κασίμ 30/7 |  |
| δ. Παναμά 23/8               |  |
| πρός Ρένι 11/8               |  |
| δ. Σουέζ 1/9 *               |  |
| πρός Πόρτ Σουδάν 8/8         |  |
| ε. Γιοκαίτι 28/8             |  |
| πρός Περσικό 21/8            |  |
| πρός Ιαπωνία 18/8            |  |
| πρός Σιγκαπούρη 19/8         |  |
| α. Πόρτ ντε Μπουκ 24/8       |  |
| ε. Καράτι 29/8               |  |
| α. Μπρέλα 20/8               |  |
| μεταφορές Περσικού           |  |
| πρός Μπ. Άμπας 27/5          |  |
| ε. Μπουεναβεντούρα 19/8      |  |
| πρός ΕΣΣΔ 28/8               |  |
| πρός Μαυρίκι 22/8            |  |
| ΕΤΑ Νάπολη 1/9               |  |
| πρός Τάμπα 22/8              |  |
| πρός Αυστραλία 18/8          |  |
| ε. Γκουαγιανίνα 25/7         |  |
| πρός Μπέρτα 2/8              |  |
| επισκευές Σιγκαπούρη 27/7    |  |
| ε. Μπάρ 25/8                 |  |
| πρός Βραζιλία 25/7           |  |
| υπέστειλε Έλληνική           |  |
| ε. Σεπετίμα 25/8             |  |
| α. Πειραιά 8/8               |  |
| ε. Άμβερσα 31/8              |  |
| πρός Κουβέ 8/7               |  |
| επισκ. Πειραιά 6/8           |  |
| α. Σιγκαπούρη 12/7           |  |
| στο Χορμούζ                  |  |
| πρός Ντουμά 23/7             |  |
| πρός Άβνα 23/5               |  |
| ε. Άλεξάνδρεια 14/8          |  |
| πρός Ούμ Κουάρ 8/3           |  |
| ε. Βομβά 29/7                |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 27/8            |  |
| ε. Κουίνγκντάν 11/8          |  |
| πρός Κεηπτάουν 2/8 *         |  |
| πρός Σιενφουέγκος 26/7 *     |  |
| πρός Κωνσταντή 11/8          |  |
| πρός Λός Άντζελες 28/8       |  |
| πρός Κίνα 13/8               |  |
| ε. Σάντα Φέ 16/8             |  |
| πρός Ρίο Ίανέιρο 13/8        |  |
| ε. Ντάρμπαν 24/8             |  |
| πρ. «Αλίνε»                  |  |
| πρ. «Virgo»                  |  |
| πρός Κίνα                    |  |
| επισκευές Πειραιά 5/6        |  |
| α. Γιούροπορτ 19/8           |  |
| πρός Γιβραλτάρ 21/5          |  |
| δ. Παναμά 3/8                |  |
| στο Σάντος 27/8              |  |
| πρός Πακιστάν 5/8            |  |
| α. Ρόττερνταμ 17/8           |  |
| α. Κασσιούγκ 15/8            |  |
| επισκευές Πειραιά 28/7       |  |
| πρός Μπαντάρ Άμπας 14/8      |  |
| πρός Φουτζέιρα 8/8           |  |
| πρός Πόρτ-ω-Πρίνς 1/8        |  |
| πρός Μεξικό 4/8              |  |
| πρός Μεγαλόνησο 19/8 *       |  |
| μεσογειακές μεταφορές *      |  |
| α. Τζουέμα Τέρμιναλ 17/8     |  |
| πρός Μπράς 16/8              |  |

|                             |    |       |
|-----------------------------|----|-------|
| ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)                | 77 | 6597  |
| ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)               | 78 | 9485  |
| ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)         | 78 | 1123  |
| ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)                | 79 | 10996 |
| ΑΝΝΑ (κ.)                   | 76 | 15111 |
| ΑΝΝΑ Χ. (μ.)                | 71 | 1594  |
| ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)            | 71 | 7402  |
| ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)              | 84 | 26132 |
| ΑΝΤΑΛΑ (μ.)                 | 74 | 14671 |
| ΑΝΤΕΛ (μ.)                  | 71 | 17975 |
| ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ (μ.)              | 75 | 11461 |
| ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.) | 86 | 22273 |
| ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)             | 70 | 16258 |
| ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)       | 76 | 15934 |
| ΑΞΩΝ (δ.)                   | 72 | 98905 |
| ΑΠΙΛ (Μπχ.)                 | 74 | 16006 |
| ΑΠΜΑΝ 2 (π.)                | 77 | 11559 |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΑΝΝΕΡ (μ.)      | 70 | 1520  |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)    | 77 | 3827  |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)       | 77 | 1599  |
| ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.)         | 77 | 6522  |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)  | 82 | 24597 |
| ΑΠΤΕΡΑ (κ.)                 | 70 | 23597 |
| ΑΡΑΜΗΣ (κ.)                 | 88 | 22000 |
| ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)            | 83 | 13589 |
| ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)                | 78 | 12774 |
| ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)              | 70 | 71080 |
| ΑΡΓΟΛΙΣ                     | 82 | 32224 |
| ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)          | 70 | 8898  |
| ΑΡΓΚ (κ.)                   | 70 | 11041 |
| ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)               | 73 | 13265 |
| ΑΡΙΩΝ I (μ.)                | 64 | 1221  |
| ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)              | 73 | 12834 |
| ΑΡΚΤΟΣ (κ.)                 | 77 | 11559 |
| ΑΡΜΑ (Μ.)                   | 81 | 9387  |
| ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)              | 66 | 30647 |
| ΑΡΟ (κ.) *                  | 68 | 2571  |
| ΑΡΟΣΑ (κ.)                  | 75 | 17355 |
| ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)                | 77 | 1598  |
| ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)              | 72 | 3908  |
| ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)           | 79 | 23193 |
| ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)             | 77 | 11989 |
| ΑΡΧΩΝ (μ.)                  | 73 | 16349 |
| ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)            | 82 | 20537 |
| ΑΣΠΙΣ (κ.)                  | 75 | 16378 |
| ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)             | 68 | 14993 |
| ΑΣΤΟΡ (κ.)                  | 77 | 29871 |
| ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)                | 72 | 18829 |
| ΑΣΤΡΟΝ (μ.)                 | 68 | 14691 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)              | 68 | 1804  |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)         | 77 | 11159 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ            | 78 | 38467 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟ (Μπχ.)           | 72 | 6666  |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)           | 75 | 9195  |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)          | 81 | 14644 |
| ΑΤΛΑΣ (κ.)                  | 82 | 14644 |
| ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)          | 82 | 22587 |
| ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)                 | 61 | 1354  |
| ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)                | 76 | 16366 |
| ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)              | 67 | 10973 |
| ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)                | 69 | 14446 |
| ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)                | 69 | 38780 |
| ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (μ.)        | 70 | 10618 |
| ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)              | 66 | 2335  |
| ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)               | 66 | 36522 |
| ΒΑΪΝ (δ.π.)                 | 65 | 13408 |
| ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)               | 71 | 25232 |
| ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)           | 68 | 8766  |
| ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)              | 72 | 3822  |
| ΒΑΛΗ Π. (κ.)                | 74 | 8925  |
| ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)         | 85 | 16623 |
| ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.μ.)              | 68 | 12588 |
| ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)              | 76 | 65917 |
| ΒΑΣΙΠ (κ.)                  | 70 | 12578 |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)            | 70 | 14671 |
| ΒΑΣΣΩ (Μπχ.)                | 67 | 34951 |
| ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)             | 81 | 42048 |
| ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)          | 72 | 17890 |
| ΒΕΡΜΑ (κ.)                  | 75 | 9632  |
| ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)            | 73 | 15683 |
| ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)                | 72 | 16334 |
| ΒΗΤΑΣΚΑΪ (π.)               | 71 | 12222 |
| ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)               | 71 | 16917 |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| ε. Φός 29/8             |  |
| πρός Μουπόσα 22/8       |  |
| πρός Γκράντ Καυμάν 18/8 |  |
| ε. Ντράμμεν 21/8        |  |
| πρός Μαλαισία 25/8      |  |
| ε. Τής 31/8             |  |
| πρός Άλεξάνδρεια 16/8   |  |
| α. Σάντος 1/8           |  |
| μετ. «Adelia» (μ.)      |  |
| α. Σάν Λορέντζο 8/8     |  |
| υπέστειλε παναμαϊκή *   |  |
| πρός Βραζιλία 2/8 *     |  |
| πρός Άβνα 18/8          |  |
| πρός Σέτε 25/8          |  |
| πρός Φουτζέιρα 10/8     |  |
| πρός Ίνδια 27/7         |  |
| ε. Παράναγουα 24/8      |  |
| α. Πειραιά 30/8 *       |  |
| α. Άμβερσα 24/8 *       |  |
| πρός Άλγερ 11/8         |  |
| πρός Άλγερ 1/8 *        |  |
| πρός Μανίλα 30/6 *      |  |
| ε. Κόρπους Κρίστι 17/8  |  |
| α. Κασσιούγκ 17/8       |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 26/8       |  |
| α. Παράναγουα 13/8      |  |
| στο Χορμούζ             |  |
| πρός Άκαμπα 21/8        |  |
| α. Καράτι 22/8          |  |
| πρός Σουρία 26/8        |  |
| ε. Τουτικόν 11/8        |  |
| ε. Πειραιά 24/8         |  |
| α. Σεβίλλη 10/8         |  |
| πρός Μπουσάν 23/8       |  |
| ε. Πειραιά 28/8         |  |
| α. Ρίο Ίανέιρο 13/8     |  |
| ε. Πειραιά 14/8         |  |
| ε. Νταλάν 9/8           |  |
| α. Άβουαδ 1/9           |  |
| α. Ρόττερνταμ 31/8      |  |
| ε. Κακογκόνα 24/8       |  |
| α. Ήστ Λόντον 12/8      |  |
| ε. Βομβά 1/8            |  |
| α. Ρόττερνταμ 25/8      |  |
| πρός Βομβά 24/8         |  |
| μεταφορές Περσικού      |  |
| ε. Σάν Λορέντζο 28/8    |  |
| ε. Ντάρμπαν 25/8        |  |
| πρ. Νικαρόγουα 2/8      |  |
| πρ. Λισαβόνα 10/6       |  |
| πρ. Ταλαχουάν 22/8      |  |
| α. Φλόσσινγκ Ήστ 17/7   |  |
| ε. Πειραιά 9/7          |  |
| πρ. Μπ. Άμπας 13/8      |  |
| ε. Σουίντ Τζων 20/8     |  |
| πρ. Τάμπα 21/8          |  |
| α. Βανκούβερ 4/8        |  |
| πρ. Ίνδονησία 8/8       |  |
| δ. Παναμά 29/8          |  |
| ε. Φουτζέιρα 22/8       |  |
| ε. Βομβά 9/6            |  |
| ε. Ντόττρε 27/8         |  |
| α. Τέμα 29/8            |  |
| δρ. Πειραιά             |  |
| α. Όδησσό 27/8 *        |  |
| ε. Λάρνακα 2/8 *        |  |
| πρ. «Ευ»                |  |
| α. Τέμα 30/8            |  |
| μεταφορές Περσικού      |  |
| στο Ρεσίτ 18/8          |  |
| πρ. Νορβηγία 16/8       |  |
| πρ. Περσικό 16/8        |  |
| επωλήθη «Αλοδοπού»      |  |
| ε. Περσικό 29/7         |  |
| πρ. «Ευ»                |  |
| πρ. «Ευ»                |  |
| πρ. Γιβραλτάρ 18/8      |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 27/8       |  |
| πρ. Όκρκα 21/8          |  |
| α. Άνγκονα 6/8          |  |
| πρ. Ν. Αφρική 24/8      |  |
| πρ. Άνναμπα 12/8        |  |
| α. Άμστερνταμ 25/8      |  |
| πρ. Κακινάδα 5/8        |  |



|                          |    |        |                             |                          |    |        |                           |
|--------------------------|----|--------|-----------------------------|--------------------------|----|--------|---------------------------|
| ΒΙΓΚΟΡ (κ.)              | 76 | 11321  | προς Χόγκ Κόγκ 23/8         | ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)            | 71 | 1976   | προς Γάνδη 29/8           |
| ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)     | 76 | 17161  | προς Μπαγκόγκ 23/8          | ΕΛΕΝΑ V (π.)             | 73 | 20713  | ε. Βανκούβερ 28/8         |
| ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)             | 78 | 10411  | προς Μπαγκόγκ 18/7          | ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)            | 70 | 19344  | ε. Βιζακαπατνάμ 27/8      |
| ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ       |    |        |                             | ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)             | 75 | 11441  | προς Βενεζουέλα 18/8      |
| (Μηχ.)                   | 78 | 26409  |                             | ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)        | 76 | 11804  | ε. Ντουμπάι 28/7          |
| ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)             | 76 | 9833   | δ. Πόρτ Σάιτ 31/8           | ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)        | 72 | 17510  | ε. Λά Παλις 29/8          |
| ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)           | 77 | 9767   | προς Ίμπιτούμπα 27/5        | ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)        | 72 | 8936   | ε. Αλφάλτ 29/8            |
| ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)      | 69 | 12360  | ε. Τέμα 23/8                | ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.)            | 80 | 16106  | ε. Αλφάλτ 29/8            |
| ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)            | 75 | 10136  | ε. Βομβά 12/8               | ΕΛΙΝΑ                    | 75 | 8788   | ε. Αλφάλτ 29/8            |
| ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)             | 75 | 15113  | ε. Τακοράντι 3/8            | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)  | 72 | 54889  | πρ. Μπαντάρ Χομείνι 5/8   |
| ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)             | 72 | 9284   | προς Βιτόρια 23/7           | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)   | 72 | 51227  | πρ. «Semiramis»           |
| ΒΡΥΣΗ (κ.)               | 74 | 8915   | ε. Αμβέρσα 22/8             | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)     | 74 | 44396  | α. Χιούστον 13/8          |
| Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)       | 76 | 1599   | προς Αγκόλα 6/8             | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)    | 76 | 59353  | προς Περισκό 25/7         |
| ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.π.)          | 72 | 17309  | ε. Ρούνκορν 1/9             | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)    | 76 | 183099 | α. Καραϊτί 24/8           |
| ΓΕΡΟΣ (κ.)               | 73 | 30067  | υπέστειλε λιβεριανή         | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)   | 76 | 209788 | επισκ. Σιγκαπούρη 27/8    |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)            | 71 | 14915  | υπόσχεσε ελληνική           | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)   | 67 | 47344  | στο Χάρντ (αποθήκη)       |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)          | 69 | 1434   | πρ. «Ελούντα Μπαί»          | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ        |    |        | στο Σ. Πας (αποθήκη)      |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)         | 77 | 9178   | α. Σ. Λουίς ντι Ρόν 25/8    | (δ.Μηχ.)                 | 76 | 188634 | στο Γκάλβεστον 31/8       |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)         | 70 | 8868   | α. Λιανουσουκάγκ 9/8        | ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)     | 75 | 45000  | ε. Φουτζέιρα 15/8         |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)         | 71 | 18170  | α. Ακόμπα 22/8              | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.) | 74 | 44589  | α. Σιγκαπούρη 25/8        |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)         | 70 | 1599   | προς Καραϊτί 13/8           | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ        |    |        | α. Κόρπους Κρίστι 18/8    |
| ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)             | 76 | 11049  | μετ. «Hotama»               | (δ.π.)                   | 75 | 146263 | α. Τζουέμα Τέρμιναλ 29/6  |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)        | 74 | 9059   | προς Χάτ 26/8               | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-        |    |        | α. Ρας Τανούρα 17/8       |
| ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)             | 73 | 11541  | προς Χό - Τσι Μίνχ Σίτ 15/8 | ΟΥΝΤ (δ.π.)              | 77 | 173086 | α. Τζουέμα Τέρμιναλ 24/7  |
| ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)             | 81 | 1064   | ε. Μπαγκόγκ 6/8             | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ      |    |        |                           |
| ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)          | 73 | 58821  | δ. Ντόβερ 29/7              | (δ.π.)                   | 75 | 146263 |                           |
| ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)      | 74 | 15855  | α. Ακόμπα 2/8               | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ     |    |        |                           |
| ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ            | 72 | 14315  | ε. Πόρτ Σουδάν 16/7         | (δ.π.)                   | 75 | 42813  | ε. Ν. Όρλεάνη 27/8        |
| ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)       | 71 | 12256  | προς Ίνδια 20/8             | ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)    | 76 | 39995  | προς Σουαίμπα 30/7        |
| ΓΙΟΥΡΟΠΑ                 | 71 | 54610  | προς Χάμπτον Ρόουτς 20/8    | ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)    | 73 | 53321  | προς Ρότερνταμ 27/7       |
| ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)     | 70 | 1973   | ε. Αδρνακα 28/8             | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)  | 74 | 43441  | α. Ν. Όρλεάνη 24/8        |
| ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)      | 69 | 6482   | προς Ρας Τανούρα 26/8       | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)     | 68 | 41965  | α. Ν. Όρλεάνη 28/8        |
| ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)    | 65 | 3311   | α. Ρας Σουαίμ 7/8           | ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΟΥ (δ.)     | 74 | 51501  | προς Κασσιούγκ 16/8       |
| ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)      | 65 | 3476   | α. Μπρίντζι 24/8            | ΕΛΛΗΝ (ΑΒ)               | 70 | 1437   | ε. Πόρτ Σάιτ 26/8         |
| ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)        | 81 | 5640   | α. Αδρνακα 26/8             | ΕΛΛΗΝ (μ.)               | 69 | 22915  | α. Χάιφα 24/8             |
| ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)        | 80 | 3040   | προς Ίσπωνία 17/8           | ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)          | 77 | 14274  | δ. Γιβραλτάρ 28/8         |
| ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)      | 81 | 4764   | προς Σφάξ 24/8              | ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV              | 76 | 23980  | α. Μπάγια Μπάλνκα 21/6    |
| ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)         | 81 | 3040   | α. Γκιζόν 29/8              | ΕΛΟΥΝΤΑ ΝΤΑΙΗ (π.)       | 73 | 20913  | ε. Ν. Όρλεάνη 28/8        |
| ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΪΕΡ (δ.π.)    | 66 | 24696  | ε. Φουτζέιρα 31/8           | ΕΛΠΙΔΑ (π.)              | 71 | 15723  | δ. Παναμά 20/8            |
| ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)      | 66 | 7992   | προς Φουτζέιρα 12/8         | ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μηχ.)       | 76 | 6981   | δ. Παναμά 21/8            |
| ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)       | 87 | 8903   | α. Ρας Σουαίμ 11/8          | ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)           | 73 | 104150 | προς Χάρντ 8/8            |
| ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)    | 81 | 2.635  | α. Αδρνακα 28/8             | ΕΜΙΛ Σ. (κ.)             | 75 | 9438   | προς Κούβα 27/6           |
| ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ              | 65 | 1222   | μεσογειοακές μεταφορές      | ΕΜΠΟΝΥ Ι. (δ.π.)         | 68 | 15252  | προς Σαλίνα Κρούζ 7/8     |
| ΓΚΑΛΑΪΝΤΕΡ (κ.)          | 72 | 20654  | δ. Παναμά 26/8              | ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ Ι (π.)        | 74 | 13687  | προς Βανκούβερ 11/8       |
| ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ          | 71 | 54996  | προς Ν. Ατλαντικό 16/6      | ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)          | 74 | 10250  | προς Μπουεναβεντούρα 28/6 |
| ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ        | 73 | 30450  | ε. Πόρτο Αλέγκρε 24/8       | ΕΠΟΣ (κ.)                | 75 | 16247  | προς Βόλο 24/7            |
| ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΝΤΗΜ (κ.)      | 72 | 31935  | προς Καμσάρ 18/8            | ΕΠΤΑ (κ.)                | 81 | 14699  | α. Σαντάν 21/8            |
| ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)       | 70 | 14756  | προς Μοδέιρα 11/8           | ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ                | 78 | 39814  | προς Τζέντα 5/8           |
| ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)    | 71 | 16815  | προς Σιγκαπούρη 22/8        | ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)             | 68 | 14569  | ε. Τζακάρα 6/8            |
| ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)    | 73 | 15438  | υπέστειλε κυπριακή          | ΕΡΑΤΩ (μ.)               | 68 | 16978  | προς Μπελέμ 26/8          |
| ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)           | 70 | 54134  | α. Ρας Τανούρα 18/8         | ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (κ.)     | 86 | 15952  | α. Ντάρμπαν 22/8          |
| ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)        | 77 | 10460  | προς Βερακρούζ 16/8         | ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)            | 68 | 19044  | ε. Ν. Όρλεάνη 27/8        |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)    | 83 | 24843  | προς Παράναγους 8/8         | ΕΣΚΟΥΑΤΡ (κ.)            | 68 | 11434  | προς Καλλάο 23/8          |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)    | 71 | 12959  | προς Πουέρτο Καμπέλλο 10/8  | ΕΣΜΕΡΑΛΤΑ Ι. (π.)        | 84 | 22629  | προς Ρότερνταμ 26/7       |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΟΥΣΙΜΑ (π.)  | 84 | 24850  | α. Βανκούβερ 28/8           | ΕΣΠΡΙΤ (κ.)              | 69 | 9985   | α. Πειραιά 8/8            |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ    |    |        |                             | ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)     | 67 | 1199   | ε. Νακόλα 31/7            |
| ΙΙ (δ.π.)                | 79 | 3221   | ε. Κασσιούγκ 23/8           | ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)          | 72 | 129216 | ε. Τζέμπελ Άλι 22/7       |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)   | 76 | 13027  | προς Χιούστον 23/8          | ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)        | 73 | 1598   | προς Μιζουράτα 13/8       |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)     | 84 | 21193  | ε. Καλέτα Πατίλλος 16/8     | ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)        | 76 | 1595   | ε. Αλικάντε 27/8          |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)   | 76 | 13024  | πρ. Λά Γκουαίρα 21/8        | ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)       | 73 | 10058  | προς Ματάνζας 23/6        |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ           | 75 | 12291  | ε. Ταμπό 19/7               | ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)        | 76 | 17308  | προς Γκουάντα 20/8        |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)      | 75 | 17355  | α. Μπωμπί 27/8              | ΕΥΒΟΪΚΟΣ (δ.κ.)          | 77 | 68783  | α. Ν. Όρλεάνη 16/8        |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)   | 68 | 9417   | ε. Θεσσαλονίκη 10/8         | ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)             | 67 | 1220   | α. Ρότερνταμ 29/8         |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)    | 77 | 14531  | α. Βαλέττα 29/8             | ΕΥΔΟΚΙΑ ΙΙ (ΑΒ)          | 69 | 1473   | ε. Ραβέννα 25/8           |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)   | 85 | 21193  | α. Ν. Όρλεάνη 20/8          | ΕΥΛΙΜΕΝΗ*                | 79 | 29875  | προς Γιοκοχάμα 23/8       |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ    |    |        |                             | ΕΥΝΙΚΗ                   | 77 | 29875  | προς Ρίτσαρντς Μπαί 14/8  |
| (π.)                     | 79 | 13005  | ε. Ν. Υόρκη 14/8            | ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)          | 80 | 13035  | προς Διλοσέλεσι 22/8      |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)   | 72 | 12959  | ε. Μπουένος Άιρες 20/8      | ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)         | 76 | 9651   | δ. Γιβραλτάρ 17/8         |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ         | 83 | 24843  | δ. Παναμά 23/8              | ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)         | 77 | 15356  | προς Ίντσον 10/8          |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.) | 77 | 11733  | δ. Παναμά 24/8              | ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)          | 77 | 15355  | δ. Σουέζ 29/8             |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΥΟΥ (κ.)     | 77 | 9130   | α. Ν. Όρλεάνη 18/8          | ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)      | 79 | 9016   | ε. Μπ. Άιρες 22/8         |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΥΟΥ Ι (π.)   | 77 | 14531  | προς Κανσά 11/8             | ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.)            | 72 | 30930  | προς Ρίτσαρντς Μπαί 17/8  |
| ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)  | 75 | 13036  | ε. Ν. Όρλεάνη 17/8          | ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)            | 76 | 20546  | ε. Πιομπίνο 28/8          |
| ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)          | 77 | 21737  | προς Χόγκ Κόγκ 2/8          | ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)             | 70 | 18734  | προς Άλγέρι 22/8          |
| ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)      | 74 | 60399  | ε. Φιλαδέλφεια 7/8          | ΖΑΡΑ (κ.)                | 77 | 16366  | προς Γκουαγιαμάς 25/7     |
| ΓΟΥΔΕΛΑΟΥΠΗ Ι. (π.)      | 81 | 11503  | ε. Βαρκελώνη 29/8           | ΖΑΡΝΑΤΑ*                 | 77 | 69338  | α. Τέξας Σίτ 19/8         |
| ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)        | 68 | 9067   | προς Βραζιλία 4/7           | ΖΑΦΕΪΡ (δ.κ.)            | 75 | 176008 | στη Σεμάγκα (αποθήκη)     |
| ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)           | 79 | 12214  | προς Μπαντάρ Άμπας 4/7      | ΖΕΡΒΟΣ (π.)              | 81 | 9123   | προς Βαλκόντα 22/7        |
| ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)            | 75 | 16421  | ε. Νικόσια 23/8             | ΖΕΥΣ Ι (π.)              | 60 | 17447  | στη Σαφάγκα (αποθήκη)     |
| ΓΟΥΪΝΤΦΟΛ (μ.)           | 70 | 3384   | στο Σουέζ 2/8               | ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ               | 77 | 18838  | ε. Λά Γκουέιτ 3/8         |
| ΓΟΥΪΝΤΟΜ (δ.κ.)          | 72 | 106266 | προς Ίσπωνία 9/8            | ΖΩΗ Χ. (π.)              | 68 | 10182  | ε. Βαλένθια 20/8          |
| ΓΟΥΪΝΤΑΛΕΪ ΜΠΑΪΪ (κ.)    | 70 | 9907   | προς Βεγκόζη 17/8           | ΖΩΗ                      | 79 | 16379  | ε. Ασταμπούλα 12/7        |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*     | 83 | 24500  | προς Κολούμπια Ρίβερ 17/8   | ΗΡΑ *                    | 79 | 16390  | ε. Ντάρμπαν 22/8          |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΪΡ          | 83 | 28268  | προς Πόρτ Σουδάν 1/8        | ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)             | 57 | 2875   | προς Πόρτ Σουδάν 22/8     |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)      | 77 | 20604  | προς Μπαγκόγκ 28/7          | ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΕΙΑ (κ.)      | 85 | 25076  | προς Ίρην 7/8             |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)     | 80 | 40551  | προς Αυστραλία 18/8         | ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)      | 84 | 25063  | προς Μπαντάρ Άμπας 15/8   |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)     | 81 | 40357  | α. Μίνα Αλ Φαχάλ 27/8       | ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ           | 78 | 11003  | στη Βασώρα 10/5           |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ     |    |        |                             | ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ Σ. (π.)        | 64 | 3904   | προς Έλλάδα 14/8          |
| (δ.κ.)                   | 73 | 2219   | ε. Πόρτ Ρόαντες 25/8        | ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)            | 74 | 35540  | προς Νοβοροσίσκ 23/7      |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ                 |    |        |                             | ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)        | 66 | 1588   | επισκευές Πειραιά 13/1    |
| ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)*         | 70 | 56799  | προς Ρίτσαρντς Μπαί 10/8    | ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)        | 72 | 28021  | α. Γιούροπορτ 10/8        |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*   | 71 | 56800  | προς Βραζιλία 23/8          | ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)         | 65 | 65055  | στη Βαλέττα 21/5          |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)   | 73 | 114933 | προς Σαουδηή Άραβία 28/7    | ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)        | 64 | 1579   | προς Πειραιά 17/8         |
| ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)           | 66 | 39042  | ε. Πειραιά 17/7             | ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)          | 70 | 55032  | προς Βενεζουέλα 16/8      |
| ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)          | 76 | 23938  | προς Μπαντάρ Άμπας 22/6     | ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ ΙΙ (κ.)        | 78 | 15086  | δ. Παναμά 27/10           |
| ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ                | 71 | 37115  | προς Ίνδια 30/8             | ΘΗΤΑ ΑΔΜΠΑΤΡΟΣ (δ.Κε.)   | 72 | 2934   | προς Τομπρούκ 21/8        |
| ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)              | 69 | 16229  | ε. Κακινάδα 8/8             | ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)       | 77 | 995    | α. Βρεστ 28/8             |
| ΔΑΜΩΝ                    | 74 | 20712  | α. Λός Άντζελες 24/8        | ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)      | 73 | 4937   | προς Κων/πολη 23/8        |
| ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)       | 75 | 8884   | ε. Τόμπο 20/8               | ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)      | 73 | 1272   | δ. Κων/πολη 23/8          |
| ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)            | 59 | 11841  | προς Μπόινου 22/1           | ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)        | 77 | 997    | προς Λέγκχορν 28/8        |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)            | 70 | 32758  | α. Μομπάι 21/8              | ΙΛΙΟΝ (κ.)               | 72 | 8016   | προς Μπαντάρ Άμπας 24/8   |
| ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)     | 74 | 6514   | προς Λειζόες 5/8            | ΙΝΑΧΟΣ                   | 73 | 25045  | α. Ανκόνα 13/8            |
| ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)          | 69 | 16619  | α. Σιγκαπούρη 1/8           | ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)         | 77 | 140277 | προς Περισκό 28/7         |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)         | 74 | 6614   | προς Σιγκαπούρη 14/7        | ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (κ.)           | 74 | 9192   | προς Τρίπολη 9/8          |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)       | 68 | 19644  | προς Γιβραλτάρ 11/8         | ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)      | 82 | 16472  | προς Σιγκαπούρη 19/8      |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)           | 77 | 12590  | προς Μπέιρα 16/8            | ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΤ (κ.)       | 80 | 19256  | ε. Πειραιά 27/8           |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)      | 63 | 22862  | α. Φουτζέιρα 1/9            | ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)       | 78 | 29991  | πρ. Ακόμπα 7/8            |
| ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)       | 59 | 6785   | ε. Μαπούιτο 3/7             | ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΥΡΥ (κ.)     | 78 | 20436  | πρ. Νταμπιέρ 12/8         |
| ΔΟΛΙΧΙ (κ.)              | 75 | 1599   | δ. Αμβέρσα 31/8             | ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)      | 82 | 11849  | υπέστειλε ελληνική        |
| ΔΣ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (κ.)         | 78 | 16885  | προς Τζακάρα 12/8           | ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.)       | 82 | 4796   | α. Λονδίνο 29/8           |
|                          |    |        |                             | ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)         | 68 | 16588  | πρ. Άλβέρτι 20/8          |
|                          |    |        |                             | ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)        | 77 | 11488  | α. Ν. Όρλεάνη 22/5        |
|                          |    |        |                             | ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)    | 77 | 6901   | πρ. Γκουαγιακούιλ 21/8    |
|                          |    |        |                             | ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣ (π.)        | 83 | 24681  | πρ. Τσάρλεστον 25/7       |
|                          |    |        |                             | ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪΛΟΡ (π.)       | 77 | 11884  | πρ. Λάντσεστον 13/8       |
| ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.)           | 77 | 56330  | προς Κογκό 16/8             |                          |    |        |                           |







|                         |    |       |
|-------------------------|----|-------|
| ΜΠΡΑΪΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)... | 68 | 6870  |
| ΜΠΡΑΪΤ ΠΑΤΟΝΗΡ (μ.)...  | 68 | 6789  |
| ΜΠΡΑΪΤ ΣΤΑΡ (κ.)...     | 71 | 13193 |
| ΜΠΡΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)...     | 72 | 17980 |
| ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)...       | 67 | 41524 |
| ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)...         | 71 | 18748 |
| ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)...        | 82 | 32506 |
| ΜΥΡΙΝΙΔΗ (κ.)...        | 77 | 5511  |
| ΜΥΣΤΡΑΣ (κ.)...         | 72 | 1480  |

|                                    |    |        |
|------------------------------------|----|--------|
| N. ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)...                 | 74 | 8915   |
| N. ΜΕΡΙΣΙΝΗ (π.)...                | 74 | 8558   |
| ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡ (κ.)...                 | 71 | 9646   |
| ΝΑΪΤΑ (κ.)...                      | 70 | 9069   |
| ΝΑΪΤΑ ΛΑΪΤ (Μπ.κ.)...              | 77 | 34841  |
| ΝΑΝΗ (κ.)...                       | 78 | 14851  |
| ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*                        | 72 | 18723  |
| ΝΑΞΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)...               | 73 | 11645  |
| ΝΑΡΕΪΤΟΡ(κ.)...                    | 80 | 10982  |
| ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)...                    | 76 | 14760  |
| ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.)...                 | 65 | 1000   |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)...                    | 70 | 16224  |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)...              | 74 | 30340  |
| ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)...                  | 74 | 39018  |
| ΝΕΟΣ (κ.)...                       | 71 | 9082   |
| ΝΕΣΣΗ (κ.)...                      | 72 | 60414  |
| ΝΕΣΤΟΡ (κ.)...                     | 77 | 19166  |
| ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)...                  | 71 | 12202  |
| ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)...            | 76 | 35567  |
| ΝΙΚΙ (κ.)...                       | 75 | 65459  |
| ΝΙΚΟΛΑ (Μπ.κ.)...                  | 75 | 11462  |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπ.κ.)...             | 75 | 61000  |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)...                    | 86 | 24843  |
| ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)...                 | 69 | 5997   |
| ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.                         | 71 | 5447   |
| ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)...                   | 68 | 8269   |
| ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)...          | 70 | 45752  |
| ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)...                   | 84 | 23186  |
| ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)...             | 74 | 10089  |
| ΝΙΟΥ ΧΟΥΠ (π.)...                  | 72 | 13920  |
| ΝΙΣΙΜΑ (κ.)...                     | 73 | 6646   |
| ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)...                  | 73 | 117178 |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)...            | 70 | 62357  |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)...               | 70 | 45752  |
| ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)...               | 77 | 1747   |
| ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)...                 | 88 | 1905   |
| ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)...                | 72 | 7266   |
| ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)...            | 69 | 11148  |
| ΝΟΤΟΣ (δ.)...                      | 73 | 75049  |
| ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)...                  | 79 | 16432  |
| ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)...               | 75 | 35764  |
| ΝΤΙΜΑΝ (κ.)...                     | 76 | 22297  |
| ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)...                   | 73 | 113778 |
| ΝΤΟΝ (Ον.)...                      | 63 | 10617  |
| ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ...                     | 70 | 17355  |
| ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)...                 | 73 | 17355  |
| ΝΤΟΡΙΝ (μ.)...                     | 68 | 9003   |
| ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ.π.)...            | 67 | 1599   |
| ΝΤΩΦΙΝ (δ.μ.)...                   | 68 | 958    |
| ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)...                 | 78 | 2491   |
| ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (μ.)...                | 70 | 11248  |
| ΟΛΕΜΑΡ(κ.)...                      | 72 | 17399  |
| ΟΛΥΜΠΙ (κ.)...                     | 69 | 4229   |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)...           | 75 | 138037 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)...             | 84 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)...              | 85 | 17879  |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)...              | 76 | 126990 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)...               | 79 | 59882  |
| ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΟΝ (π.)...           | 61 | 1098   |
| ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)...             | 62 | 2606   |
| ΟΜΕΡ (κ.)...                       | 70 | 22912  |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)...             | 71 | 13858  |
| ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)...                | 71 | 9868   |
| ΟΝΥΣ (κ.)...                       | 69 | 9824   |
| ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)...                  | 75 | 39656  |
| ΟΡΙΖΩΝ (κ.)...                     | 72 | 4503   |
| ΟΡΚΑ (Α.Β.)...                     | 75 | 1999   |
| ΟΡΛΑΝΤΟ...                         | 76 | 37784  |
| ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)...                 | 69 | 11434  |
| ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΛ (δ.π.)...              | 84 | 4083   |
| ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)...                 | 76 | 12443  |
| ΟΤΑΡΟΥ J (δ.π.)...                 | 79 | 3818   |
| ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)...               | 75 | 176009 |
| ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ...                      | 84 | 13852  |
| ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)...              | 69 | 1582   |
| ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)...                    | 69 | 9627   |
| ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)...                 | 73 | 16317  |
| ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.)...                  | 79 | 9427   |
| ΠΑΛΟΜΑ (κ.)...                     | 77 | 29547  |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)... | 71 | 41961  |
| ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.)...                   | 75 | 8826   |
| ΠΑΝΘΗΡ (κ.)...                     | 72 | 44140  |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)...           | 69 | 9982   |
| ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)...             | 72 | 11185  |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)...                 | 70 | 16128  |
| ΠΑΝΤΙΑΣ...                         | 84 | 21426  |
| ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.)...                | 80 | 30639  |
| ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)...                 | 78 | 7623   |
| ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)...                | 70 | 11489  |
| ΠΑΡΟΣ (δ.π.)...                    | 69 | 1971   |
| ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΛΙΗΒ...                  | 84 | 22511  |
| ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ...                    | 84 | 22100  |
| ΠΑΣΦΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)...             | 84 | 4085   |
| ΠΑΣΦΙΚΟ (Μπ.κ.)...                 | 72 | 6666   |
| ΠΑΣΦΙΚΟΣ (δ.)...                   | 74 | 124871 |
| ΠΑΣΚΑΛ (μ.)...                     | 65 | 1598   |
| ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)...                   | 74 | 16388  |
| ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)...               | 75 | 26301  |
| ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)...                    | 69 | 9907   |
| ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)...                    | 69 | 15874  |
| ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)...                    | 77 | 36411  |
| ΠΕΛΑΪΤΕΡ (κ.)...                   | 70 | 4095   |
| ΠΕΛΙΑΣ (κ.)...                     | 76 | 19166  |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)...                  | 77 | 21666  |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)...              | 71 | 104253 |
| ΠΕΛΤΕΪΤΕΡ (κ.)...                  | 70 | 4095   |
| ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)...                | 66 | 41521  |

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| ε. Πειραιά 23/8             |  |
| ε. Άσπυτον 23/8             |  |
| πρός Κούβα 4/8              |  |
| ε. Λόγος 21/8               |  |
| έπισκ. Πειραιά 11/8         |  |
| πρός Μαπούτο 26/8           |  |
| δ. Παναμά 28/8              |  |
| πρός Μπότγουντ 10/8         |  |
| πρ. «Είρων»                 |  |
| πρός Τζακάρα 17/8           |  |
| στό Τζιμπούτι 14/8          |  |
| πρός Σουραμπάγια 14/8       |  |
| πρός Κίνα 18/8              |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 28/8           |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 25/8           |  |
| ε. Σιγκάκι 15/8             |  |
| πρός Μανασού 11/8           |  |
| πρός Σαίντ Κρουά 11/8       |  |
| πρός Χόγκ Κόγκ 21/8         |  |
| έπισκ. Πειραιά 10/6         |  |
| πρός Άμβέρσα 24/8           |  |
| α. Ν. Όρλεάν 26/8           |  |
| πρός Άγκόλα 23/5/1989       |  |
| ε. Ταμπίκο 4/8              |  |
| πρός Τουμπάρσο 5/8          |  |
| πρός Σιγκαπούρη 19/6        |  |
| πρός Σουδάν 21/8            |  |
| ε. Ταϊτσούγκ 26/7           |  |
| ε. Πειραιά 24/8             |  |
| ε. Μαρίνα ντι Καράρα 29/8   |  |
| δ. Γιβραλτάρ 1/8            |  |
| πρός Λονδίνο 22/8           |  |
| μετ. «Άγιος Νικόλαος» (π.)  |  |
| πρός Ρότερνταμ 3/9          |  |
| έπισκ. Χουάγκου 25/8        |  |
| πρός Ντάς Άιλαντ 21/7       |  |
| πρός Τζουμάιλα 28/8         |  |
| πρός Άλεξάνδρεια 21/8       |  |
| α. Ν. Όρλεάν 4/8            |  |
| πρ. «Canis Major»           |  |
| α. Άιν Σούκνα 28/7          |  |
| ε. Γένοβα 18/8              |  |
| πρός Γιβραλτάρ 21/8         |  |
| πρός Γκράντ Καυμάν 14/8     |  |
| α. Μαϊμί 24/8               |  |
| έπισκ. Πειραιά 3/9          |  |
| ε. Κοτονού 21/8             |  |
| α. Κορούνα 7/8              |  |
| πρός Κήλαγκ 9/8             |  |
| ε. Άμβούργο 29/8            |  |
| πρός Σάντος 25/8            |  |
| στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη) |  |
| πρός Σιγκαπούρη 9/8         |  |
| α. Σάντος 28/8              |  |
| ε. Τραμαντάι 23/8           |  |
| ε. Σαλάβερο 10/7            |  |
| μεταφορές Περισκοίου        |  |
| στό Μόλι 2/8                |  |
| α. Πιομπίνο 28/8            |  |
| μετ. «Isis»                 |  |
| πρός Σαγκά 28/7             |  |
| πρός Αϊκάντε 7/8            |  |
| πρός Γκαλβεστον 7/8         |  |
| πρός Άλγερ 27/6             |  |
| α. Άμβέρσα 29/8             |  |
| α. Ρός Τανούρα 28/7         |  |
| α. Ν. Όρλεάν 29/7           |  |
| μεσογειακές μεταφορές       |  |
| έπωληση                     |  |
| πρός Γουίλμινγκτον 22/8     |  |
| έπισκευή Σιγκαπούρη 28/8    |  |
| έπωληση Έλληνες             |  |
| ε. Πόρτ Μαχ. Μπίν Καίμ 27/7 |  |
| ε. Αύγουστα 24/8            |  |
| ε. Όδησσό 27/8              |  |
| πρός Τρίπολη 28/8           |  |
| ύψωση Έλληνική              |  |
| ε. Ντουάλα 21/8             |  |
| α. Ρότερνταμ 31/8           |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 25/8           |  |
| α. Ν. Όρλεάν 21/8           |  |
| στό Χάργκ (άποθήκη)         |  |
| πρός Ιαπωνία 13/8           |  |
| μεταφορές Κιούγκκα          |  |
| α. Ν. Χάβεν 9/8             |  |
| ε. Ντάς Σαλάου 24/8         |  |
| δ. Παναμά 26/8              |  |
| υπέστειλε ελληνική          |  |
| στην Άλγκεθίρας 28/8        |  |
| πρός Ντερόι 5/8             |  |
| δ. Σουέζ 1/9                |  |
| πρός Γιβραλτάρ 27/8         |  |
| πρός Τουμασίνα 29/8         |  |
| ε. Ν. Όρλεάν 27/8           |  |
| πρός Κόμπε 27/7             |  |
| πρός Τζέντα 15/8            |  |
| ε. Φάλοινγκ 27/8            |  |
| πρός Τρίπολη 25/8           |  |
| α. Άλεξάνδρεια 4/8          |  |
| πρός Ν. Αφρική 28/8         |  |
| πρός Μπαντάρ Άμπας 24/8     |  |
| μετ. «Stern» (π.)           |  |
| ε. Πειραιά 29/6             |  |
| μεταφορές Περισκοίου        |  |
| ε. Καστελμόρε 19/7          |  |
| ε. Ταμπίκο 1/8              |  |
| ε. Λός Πάλας 30/8           |  |
| α. Χιούστον 8/8             |  |
| α. Χόγκ Κόγκ 25/8           |  |
| πρός Ταϊβάν 10/8            |  |
| πρός Φός 29/8               |  |
| πρός Σαγκά 14/6             |  |
| ε. Καρνέγιεβο 21/8          |  |
| α. Τζουμά Τέρμιναλ 9/8      |  |
| πρός Ροβέννα 29/8           |  |
| πρός Ρουμανία 7/8           |  |

|                            |    |        |
|----------------------------|----|--------|
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)...           | 77 | 9783   |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)...      | 74 | 36914  |
| ΠΕΡΛΑ (κ.)...              | 72 | 16402  |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)...            | 72 | 15798  |
| ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)...          | 69 | 10839  |
| ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)...            | 65 | 25503  |
| ΠΗΛΕΟΠΗ V (π.)...          | 79 | 11633  |
| ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)...            | 75 | 109979 |
| ΠΙΟΝΑΡ (κ.)...             | 69 | 6162   |
| ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)...    | 84 | 20866  |
| ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)...            | 69 | 9072   |
| ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)...          | 76 | 43681  |
| ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)...     | 63 | 2603   |
| ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)...            | 74 | 8825   |
| ΠΟΪΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)...        | 72 | 57102  |
| ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)...         | 75 | 14741  |
| ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)...        | 72 | 122812 |
| ΠΟΛΥΣΕΝΗ (Μ.)...           | 72 | 9481   |
| ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)*          | 76 | 60937  |
| ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)...      | 72 | 16268  |
| ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)...        | 81 | 1588   |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)...         | 84 | 16912  |
| ΠΟΝΤΟΣ                     | 72 | 35840  |
| ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.)...        | 77 | 8767   |
| ΠΟΥΜΑ (κ.)...              | 72 | 14675  |
| ΠΡΑΪΜ (κ.)...              | 70 | 10469  |
| ΠΡΑΪΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)...      | 76 | 1596   |
| ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)...            | 70 | 30890  |
| ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)...          | 77 | 15285  |
| ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)...        | 67 | 40675  |
| ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ                 | 68 | 10339  |
| ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)...         | 68 | 10722  |
| ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)...           | 83 | 26996  |
| ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)...           | 76 | 11768  |
| ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)...        | 77 | 10442  |
| ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π)*             | 73 | 11383  |
| ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)...       | 68 | 18525  |
| ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)...            | 79 | 11243  |
| ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)...     | 74 | 5071   |
| ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)...            | 72 | 12982  |
| ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)...            | 84 | 26959  |
| ΠΥΘΙΑ (κ.)...              | 73 | 65885  |
| ΡΑΝΙΑ (μ.)...              | 68 | 1599   |
| ΡΑΦΩΝΤΥ (κ.)...            | 71 | 11758  |
| ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπ.κ.)...        | 78 | 11875  |
| ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)...            | 75 | 6016   |
| ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)...     | 69 | 1573   |
| ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)...       | 73 | 8405   |
| ΡΙΖΑΛ (κ.)...              | 77 | 39562  |
| ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ              | 77 | 10409  |
| ΡΟΖΑ (κ.)...               | 68 | 24893  |
| ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)...          | 71 | 71877  |
| ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)...          | 70 | 1598   |
| ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)...     | 67 | 37625  |
| ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)*           | 64 | 4824   |
| ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)...           | 81 | 8352   |
| ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)...          | 73 | 22626  |
| Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)...           | 68 | 13546  |
| Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)...          | 65 | 20002  |
| ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)...        | 66 | 39695  |
| ΣΑΪΝΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)...      | 71 | 128929 |
| ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)...       | 74 | 25765  |
| ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)... | 74 | 25765  |
| ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)...     | 73 | 8734   |
| ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)...    | 77 | 19199  |
| ΣΑΜ ΛΟΥΝΣ (Ονδ.)...        | 76 | 2144   |
| ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)...    | 75 | 29068  |
| ΣΑΝ II (π.)...             | 75 | 14523  |
| ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)...            | 66 | 3314   |
| ΣΑΝ ΤΖΩΝ I (κ.)...         | 70 | 11122  |
| ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΣ (κ.)...         | 71 | 9084   |
| ΣΑΝΡΑΪΤΣ (κ.)...           | 71 | 13575  |
| ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)...             | 67 | 8064   |
| ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)...          | 70 | 11329  |
| ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)...           | 76 | 10221  |
| ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)...          | 72 | 3137   |
| ΣΑΟΥΘ ΑΪΛΑΝΤ (π.)...       | 75 | 12322  |
| ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)...       | 74 | 12498  |
| ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)...         | 71 | 43867  |
| ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)...       | 72 | 14095  |
| ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ II (κ.)...       | 78 | 10301  |
| ΣΑΧΑΡΑ (δ.)...             | 74 | 164758 |
| ΣΕΒΙΛΙΑ ΓΟΥΛΙΗΒ (κ.)...    | 86 | 15933  |
| ΣΕΪΛΑΜΑΝ (κ.)...           | 80 | 17798  |
| ΣΕΪΛΟΡ (δ.Μπ.κ.)...        | 75 | 117143 |
| ΣΕΪΛΟΡ (κ.)...             | 70 | 9951   |
| ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)...            | 77 | 16267  |
| ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)...             | 73 | 8917   |
| ΣΕΛΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)    | 75 | 51898  |
| ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)...           | 79 | 14889  |
| ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)...          | 70 | 1598   |
| ΣΗΝ ΒΙΚΤΟΡΥ                | 69 | 43456  |
| ΣΗΝ ΚΙΓΚ (μ.)...           | 72 | 16018  |
| ΣΗΝ ΚΟΥΗΝ II (κ.)...       | 82 | 19494  |
| ΣΗΝ ΜΙΟΥΖ (κ.)...          | 76 | 18174  |
| ΣΗΝ ΝΤΡΗΜ (Μπ.κ.)...       | 71 | 4713   |
| ΣΗΝ ΟΑΘ (κ.)...            | 74 | 3764   |
| ΣΗΝ ΟΑΘ (δ.μ.)...          | 76 | 16277  |
| ΣΗΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)...      | 84 | 4073   |
| ΣΗΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (μ.)...      | 70 | 12142  |
| ΣΗΝ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)...         | 79 | 15688  |
| ΣΗΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)...         | 71 | 48685  |
| ΣΗΝ ΦΕΙΪΘ (μ.)...          | 70 | 15216  |
| ΣΗΝΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)...      | 71 | 14130  |
| ΣΗΓΚΑΡΝΙΑΝ (μ.)...         | 76 | 30343  |
| ΣΗΓΟΥΪΝΤ II (δ.Μπ.κ.)...   | 78 | 28025  |
| ΗΚΡΟΣ (δ.μ.)...            | 74 | 20704  |
| ΗΛΙΑΚ III (κ.)...          | 77 | 15264  |
| ΗΛΙΑΚ (Μοαλ.)...           | 74 | 18963  |
| ΗΜΑΙΝΤ (κ.)...             | 70 | 11188  |
| ΗΜΑΤΖΙΚ II (κ.)...         | 77 | 14275  |
| ΗΜΕΡΙΤ (Μ.)...             | 78 | 19211  |
| ΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)...        | 77 | 14275  |
| ΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)...            | 84 | 18173  |
| ΗΜΠΑΛΚ (μ.)...             | 74 | 33073  |
| ΗΜΠΑΛΚ I (π.)...           | 65 | 9812   |
| ΗΜΠΗ (κ.)...               | 74 | 29827  |
| ΗΜΠΟΝΙ (κ.)...             | 76 | 32971  |
| ΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)...        | 74 | 17708  |



|                            |    |        |                                |                             |    |        |                          |
|----------------------------|----|--------|--------------------------------|-----------------------------|----|--------|--------------------------|
| ΣΗΜΠΡΕΤ'ΒΡΥ (δ.μ.)         | 73 | 17795  | α. Λάς Πάλμας 20/8             | ΤΡΕ'ΝΤ ΓΟΥ'ΛΛ (κ.)          | 74 | 23757  | πρός Καναδά 15/8         |
| ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)               | 71 | 11005  | πρός Λιβύη 4/7                 | ΤΡΕ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ             | 73 | 50849  | ε. Κόρπους Κρίστι 18/8   |
| ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (μ.)          | 74 | 18383  | πρός Αβόνα 20/7                | ΤΡΕ'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ          |    |        |                          |
| ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)             | 82 | 18709  | πρός Συρία 9/6                 | (δ.κ.)                      | 71 | 109197 | πρός Γιούροπορτ 18/8     |
| ΣΗΠΕ'ΙΣ (μ.)               | 77 | 15225  | ε. Νταμιάμ 22/8                | ΤΡΕ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)         | 76 | 30746  | α. Σινγκάπ 17/8          |
| ΣΗΡΑ'ΙΝΤ II (δ.μ.)         | 74 | 18631  | πρός Μερσίνη 23/8              | ΤΡΕ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)          | 73 | 43867  | πρός Χιούστον 13/8       |
| ΣΗΡΙΝΣΕΣ II (κ.)           | 76 | 16432  | πρός Γένοβα 22/8               | ΤΡΕ'ΝΤ ΛΑ'ΙΤ (κ.)           | 75 | 13567  | ε. Ναοσίμα 28/8          |
| ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)            | 77 | 30370  | ε. Ραβέννα 29/8                | ΤΡΕ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)          | 76 | 13547  | α. Ρότερνταμ 1/9         |
| ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)           | 73 | 17310  | ε. Γκνάνσκι 13/8               | ΤΡΕ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)          | 74 | 43867  | α. Πειραιά 28/8          |
| ΣΗΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ (κ.)           | 79 | 19061  | πρός Σαφάγκα 20/8              | ΤΡΕ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)        | 72 | 79317  | πρός Χιούστον 10/8       |
| ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)             | 75 | 42619  | πρός Μπόνου 13/8               | ΤΡΕ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)        | 74 | 25394  | έπισκ. Πειραιά 30/8      |
| ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)               | 70 | 17571  | πρός Περισκό 21/8              | ΤΡΕ'ΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)            | 70 | 63519  | έπισκ. Σιγκαπούρη 10/7   |
| ΣΗΣΤΑΡ II                  | 83 | 18173  | πρός Ιράν 17/5                 | ΤΡΕ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ            | 72 | 113950 | ε. Ίμινγκχαμ 11/8        |
| ΣΗ'ΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)          | 71 | 11069  | πρός Πειραιά 13/8              | ΤΡΕ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)         | 71 | 106776 | πρός Φουτζέιρα 22/8      |
| ΣΗ'ΡΕ'ΙΝΤΕΡ II (δ.μ.)      | 72 | 15285  | α. Φιομυτινίον 24/8            | ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ                  | 70 | 48501  | πρός Πόντι να Όυμπου 8/8 |
| ΣΗ'ΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)            | 73 | 16095  | πρός Μπ. Άμπας 7/7             | ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)         | 72 | 12463  | πρός Σφός 9/8            |
| ΣΗΦΑ'ΙΤΕΡ (Μ.)             | 75 | 18794  | ε. Μπ. Άμπας 21/8              | ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)                | 74 | 11644  | πρός Ταλκαχουάν 21/8     |
| ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)              | 74 | 31228  | α. Άκαμπα 15/7                 | ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)            | 74 | 8826   | πρός Βεγκάκη 31/7        |
| ΣΗΦΑΡΕΡ                    | 73 | 29763  | πρός Ρότερνταμ 19/8            | ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)          | 74 | 11644  | πρός Μπ. Άμπας 17/7      |
| ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)               | 73 | 14353  | πρός Μπ. Χομεινί 30/7          | ΤΣΑ'Ι'ΚΟΦΣΚΥ (κ.)           | 76 | 6057   | πρός Τομπρούκ 30/8       |
| ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)             | 75 | 17129  | πρός Ιράν 17/8                 | ΤΣΑΜΠΙΟΝ                    | 70 | 52765  | έπισκ. Ριγίεκα 27/6      |
| ΣΙΕΝΝΑ (δ.)                | 86 | 41766  | πρός Ιαπωνία 28/8              | ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)              | 75 | 47133  | ε. Γένοβα 30/8           |
| ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)         | 76 | 12440  | ε. Παρανάγουα 29/7             | ΤΣΟΥΝΑ (μ.)                 | 68 | 15907  | α. Ν. Όρλεάν 24/8        |
| ΣΙΛΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)      | 71 | 80824  | στό Σουέζ 28/8                 | ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)          | 74 | 10059  | πρός Σετουμπάλ 18/7      |
| ΣΙΛΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)         | 79 | 12750  | ε. Σιγκαπούρη 29/8             | ΥΠΑΝΑΝΤΗ (π.)               | 82 | 15953  | πρός Μπουσάν 20/7        |
| ΣΙΛΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κ.)   | 76 | 20654  | πρός Χοντσίνα 14/8             | ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)               | 74 | 1.954  | πρός Βέλγιο 23/8         |
| ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)          | 85 | 13911  | ε. Σάντος 27/8                 | ΦΑΙΡΓΟΥ'ΝΤ (μ.)             | 67 | 13792  | πρός Κούβα 11/6          |
| ΣΙΛΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)        | 80 | 24917  | πρός Νταλνί 7/8                | ΦΑΝΗΣ (π.)                  | 77 | 15901  | πρός Ίλιγκαν             |
| ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)        | 76 | 12440  | ε. Βομβάη 5/8                  | ΦΑΝΗΣ (κ.)                  | 77 | 20608  | ε. Ντουάλα 20/8          |
| ΣΙΛΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπ.)         | 75 | 13835  | πρός Γιβραλτάρ 26/8            | ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)                | 76 | 9059   | πρός Δ. Αφρική 14/8      |
| ΣΙΛΙΜΝΑ*                   | 78 | 32508  | ε. Βουβίνα 27/8                | ΦΑΣΣΑ (δ.)                  | 74 | 67.202 | ε. Ντουμπάι 29/8         |
| ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)          | 72 | 55878  | έπληθη Ελληνες                 | ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)             | 68 | 4080   | έπληθη Ελληνες           |
| ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)              | 75 | 16849  | πρός Φλάσσιγκ 16/8             | ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)                | 69 | 8767   | πρός Π. Κουετζάλ 15/8    |
| ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)             | 80 | 14825  | α. Γιβραλτάρ 25/8              | ΦΙΛΙΑ (κ.)                  | 72 | 13690  | μεσογενικές μεταφορές    |
| ΣΚΑΡΟΣ (κ.)                | 63 | 10617  | στό Μπ. Χομεινί                | ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)             | 54 | 1598   | ε. Σιγκαπούρη 16/8       |
| ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.μ.)        | 73 | 17466  | πρός Παλάου Σαμπού 12/8        | ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)              | 67 | 54322  | στό Τζέμπελ Άλι 5/5      |
| ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)             | 77 | 11679  | δ. Παναμά 28/8                 | ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)                | 70 | 83168  | πρός Μπακαλίμπο 30/7     |
| ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)     | 76 | 10804  | μετ. «Κοράλι»                  | ΦΙΝΤΑΙΤΥ (κ.)               | 76 | 4617   | ε. Ρίο Γκράντε 17/8      |
| ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)            | 77 | 19993  | α. Νιούπορτ 31/8               | ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)        | 70 | 37310  | α. Βενετία 24/8          |
| ΣΚΥΡΟΣ (μ.)                | 66 | 19920  | ε. Μπουσάν 8/8                 | ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)             | 68 | 13580  | ύψωση ελληνικής          |
| ΣΚΥΡΩΝ (δ.)                | 74 | 75049  | ε. Σύρο 5/8                    | ΦΛΑΜΙΝΙΟ Ι. (δ.μ.)          | 65 | 12636  | πρός Ρας Τανούρα 25/8    |
| ΣΜΥΡΝΑ (κ.)                | 74 | 20712  | ε. Κεμπέκ 25/8                 | ΦΛΑΜΙΝΙΟ Ι. (δ.μ.)          | 65 | 12636  | δ. Παναμά 28/8           |
| ΣΜΥΡΝΗ (κ.)                | 77 | 8989   | α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 26/8   | ΦΛΕΑΡ (κ.)                  | 72 | 16398  | πρός Γδύνια 21/8         |
| ΣΟΥΑΝ (κ.)                 | 77 | 19284  | πρός Μπαντάρ Άμπας 8/8         | ΦΛΩΡΑ V (π.)                | 81 | 8917   | πρός Μπαχαράιν 28/8      |
| ΣΟΥΕΡΤΕ                    | 77 | 33408  | δ. Παναμά 28/8                 | ΦΟΙΝΙΣ (δ.μ.)               | 65 | 15090  | ε. Πόρτ Άρθουρ 27/8      |
| ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)            | 73 | 20538  | α. Τζ. Νεχρού 28/7             | ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΝΤ (κ.)          | 75 | 20214  | πρός Κούβα 18/8          |
| ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)           | 70 | 103508 | στη Σευγάνκα (άποθήκη)         | ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)          | 76 | 23104  | ε. Χουάγκου 15/8         |
| ΣΟΦΙΑ (κ.)                 | 68 | 2712   | πρός Βόλο 25/8                 | ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)           | 77 | 18745  | α. Άλεξάνδρεια 12/8      |
| ΣΟΦΙΑ (π.)                 | 69 | 1595   | α. Σάν Μπεν. ντ'Αν Τρόντο 21/8 | ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)          | 63 | 10736  | πρός Κίνα 11/8           |
| ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)               | 69 | 34054  | πρός Δανία 31/8                | ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπ.)              | 73 | 17918  | α. Άμβέρσα 28/8          |
| ΣΠΗΛΙΑΔΑ                   | 78 | 12518  | πρός Μαυρίκιο 19/8             | ΦΡΗ ΠΑΟΥΕΡ (μ.)             | 68 | 15809  | πρός Τύνιδα 19/8         |
| ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)            | 63 | 31290  | α. Άντεν 31/5/89               | ΦΡΗ ΠΙ'ΙΣ (μ.)              | 69 | 15688  | πρός Σαλβαντόρ 8/8       |
| ΣΠΛΕΝΤΟΡ Χ. (κ.)           | 71 | 17878  | α. Ν. Όρλεάν 18/8              | ΦΡΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)           | 69 | 15688  | πρός Κωνσταντίνα 21/7    |
| ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)             | 70 | 11870  | πρός Κούβα 27/7                | ΦΡΗΜΑΝ (δ.μ.)               | 63 | 26759  | πρός Μαγιακούεζ 22/7     |
| ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)              | 72 | 19276  | πρός Ρουέν 22/8                | ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)                | 73 | 29709  | ε. Σιγκαπούρη 27/8       |
| ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)               | 69 | 13942  | πρός Ιταλία 29/8               | ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)         | 68 | 8034   | α. Λάς Πάλμας 23/8       |
| ΣΤΑΡ (κ.)                  | 61 | 1586   | πρός Άλκάντε 28/8              | ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)            | 68 | 9342   | ε. Λάς Πάλμας 26/8       |
| ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)            | 74 | 24573  | έπισκευές Πειραιά 26/7         | ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)         | 69 | 8065   | στό Μοντεβιδέο 25/8      |
| ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)             | 77 | 22893  | πρός Κολομβία 16/8             | ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)            | 70 | 1971   | έπισκ. Λάς Πάλμας 12/7   |
| ΣΤΑΡΛΑΝΤ (κ.)              | 72 | 5881   | δ. Παναμά 28/8                 | ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)      | 61 | 1652   | ε. Πάγκο — Πάγκο 17/7    |
| ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)               | 78 | 18321  | πρός Παντζάγκ 18/7             | ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)             | 75 | 8413   | έπισκ. Λάς Πάλμας 12/7   |
| ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Όνδ.)         | 62 | 1133   | έπισκ. Πειραιά 23/7            | ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)            | 68 | 1568   | πρός Φώκλαντς 11/8       |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ       | 85 | 4710   | πρός Άμπιτζάν 11/8             | ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)        | 68 | 5631   | έπισκ. Μασσαλία 8/7      |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)  | 78 | 3405   | πρός Σ. Άραβία 27/8            | ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)           | 77 | 6680   | μετ. «Devon» (κ.)        |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)    | 70 | 1586   | πρός Π. Κέλανκ 23/8            | ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)         | 77 | 9264   | πρός Μαατλάν 25/7        |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ       |    |        |                                | ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)           | 88 | 4999   | ναυπηγείται Ιαπωνία      |
| (δ.π.)                     | 77 | 4656   | πρός Τσιταγκόνγκ 13/8          | ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)            | 90 | 5286   | ε. Σάντος 27/8           |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)    | 71 | 2940   | πρός Κασοσιούγκ 25/8           | ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)          | 89 | 4999   | ε. Κρίστιανσταν 14/8     |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)    | 70 | 999    | ε. Κόμπε 28/8                  | ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)          | 75 | 3699   | ε. Βάρι 20/6             |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)   | 85 | 4711   | πρός Π. Καμπέλλο 20/8          | ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)        | 68 | 2863   | ναυπηγ. Ιαπωνία          |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)  | 85 | 4711   | α. Ντάρμπαν 17/8               | ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)           | 90 | 5286   | ε. Ρίο 'Ιανέιρο 28/7     |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)   | 85 | 7145   | πρός Βαλτιμόρη 17/8            | ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)            | 68 | 5537   | πρός Βραζιλία 23/7       |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)   | 69 | 6183   | α. Ντάρμπαν 8/8                | ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)            | 68 | 5644   | α. Σιγκαπούρη 28/8       |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.) | 69 | 1453   | έπισκ. Πειραιά 15/8            | ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)           | 89 | 4999   | α. Λάς Πάλμας 6/6        |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ       |    |        |                                | ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)           | 73 | 2987   | ε. Σιγκαπούρη 18/8       |
| (δ.π.)                     | 80 | 3627   | πρός Ντακάρ 10/8               | ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)           | 73 | 3563   | πρός Γιοκοχάμα 21/8      |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.π.) | 85 | 4710   | έπληθη                         | ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)            | 90 | 5286   | ε. Λάς Πάλμας 29/8       |
| ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.π.)  | 85 | 7145   | πρός Ρότερνταμ 10/8            | ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)              | 73 | 6863   | πρός Σιγκαπούρη 22/8     |
| ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)             | 50 | 1518   | άργει Πειραιά                  | ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)        | 75 | 44698  | πρός Δ. Αυστραλία 155/8  |
| ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)         | 75 | 17894  | α. Τουμπαρό 20/8               | ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)        | 74 | 48928  | ε. Παλάου Μπακόμ 26/8    |
| ΣΤΟΡΚ (κ.)                 | 70 | 15265  | ε. Νταβάο 8/8                  | ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ* (δ.)          | 73 | 109700 | έπισκευές Σιγκαπούρη     |
| ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)            | 75 | 6172   | πρός Βομβάη 20/8               | ΧΑΒΕΝ (δ.)                  | 72 | 9343   | πρός Πειραιά 18/8        |
| ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*                 | 76 | 31725  | ε. Όδισσώ 29/7                 | ΧΑΛΚΑΔΟΝ(κ.)                | 74 | 18694  | πρός Κούβα 23/7          |
| ΣΤΡΑΤΗΣ (κ.)               | 72 | 9076   | πρός Κίνα 15/6                 | ΧΑΝΤΕΡ                      | 73 | 13687  | ε. Πειραιά 27/8          |
| ΤΑΕΣΧΟΡΝ*                  | 70 | 18736  | πρός Κίνα 5/7                  | ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)               | 76 | 30000  | πρός Ιαπωνία 21/8        |
| ΤΑ'ΙΓΚΕΡ (δ.μ.)            | 68 | 66113  | πρ. «Ση Λάρελ»                 | ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)             | 72 | 14986  | πρός Μπ. Άμπας 14/7      |
| ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)               | 65 | 4027   | ε. Βαρκελώνη 29/8              | ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)              | 72 | 33267  | ε. Ραβέννα 28/8          |
| ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)            | 68 | 10964  | ε. Ρίο 'Ιανέιρο 23/6/89        | ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)                | 73 | 8183   | πρός Βιτόρια 3/7         |
| ΤΑΜΑΡΑ (μ.)                | 74 | 18907  | ε. Κουϊγκντάο 1/8              | ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)              | 68 | 12348  | πρός Σάφ 10/8            |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)      | 78 | 11562  | ε. Σετουμπάλ 26/8              | ΧΑΦΝΙΑ (κ.)                 | 78 | 9918   | ε. Χιούστον 26/8         |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)       | 73 | 19420  | πρός Σιγκαπούρη 29/8           | ΧΕΓΚ (δ.π.)                 | 79 | 5266   | πρός Φουτζέιρα 19/8      |
| ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)            | 78 | 10372  | πρός Μιζουσίμα 29/7            | ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)         | 71 | 4697   | ε. Σουέζ 1/9             |
| ΤΕΡΝ (κ.)                  | 73 | 19735  | πρός Ντάρμπαν 27/7             | ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)          | 79 | 6521   | πρός Άμστρονγκ 21/8      |
| ΤΕΜΙΝΙ (Κε.)               | 61 | 1252   | άργει Πειραιά                  | ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)        | 78 | 6521   | πρός Φόρτ ντ'Εφράν 19/8  |
| ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)         | 78 | 16329  | έπληθη                         | ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.) | 84 | 4409   | πρός 'Ινδία 24/8         |
| ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)           | 74 | 18204  | πρός Καρατσι 31/8              | ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)              | 75 | 19116  | ε. Κονακί 21/8           |
| ΤΖΙΟΒΙ (π.)                | 75 | 3531   | έπισκ. Ντάρμπαν 14/6           | ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)           | 70 | 12363  | δ. Μάλτα 27/7            |
| ΤΖΙΟΥΕΛ I (μ.)             | 83 | 35762  | ε. Γιούροπορτ 25/8             | ΧΕΡΟΝ (κ.)                  | 72 | 19407  | ε. Γιούροπορτ 18/8       |
| ΤΖΟΑΝΝΑ Π. (μ.)            | 69 | 12005  | ε. Ντεμεράρα 13/8              | ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)               | 78 | 15981  | πρ. «Φιντούσια»          |
| ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)               | 81 | 3375   | πρός Μπετζάγια 25/8            | ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)          | 72 | 10194  | διαγράφεται              |
| ΤΖΟ'Υ* (Όν.)               | 78 | 5868   | ε. Λέγκχορν 28/8               | ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)          | 90 | 10197  | πρός Μπαγκόνγκ 24/5      |
| ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)             | 70 | 9954   | πρός 'Ιταζάι 9/8               | ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)             | 76 | 14760  | α. Ν. Όρλεάν 19/8        |
| ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)         | 73 | 9044   | ε. Άμβέρσα 28/8                | ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)             | 71 | 6166   | α. Ν. Όρλεάν 25/8        |
| ΤΖΟΝ Ν. (π.)               | 72 | 5907   | ε. Πόρτ-ά-Πρίνς 27/7           | ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)         | 72 | 13437  | πρός Βόλο 11/8           |
| ΤΖΟΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)            | 78 | 15660  | α. Σουέζ 30/10                 | ΧΙΟΥΝΤΑ (δ.κ.)              | 64 | 15404  | ε. Φουτζέιρα 18/8        |
| ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)              | 70 | 10197  | πρός Όδισσώ 15/8               | ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)              | 75 | 3668   | πρός Βομβάη 19/8         |
| ΤΖΟΡΤΖ Δ. (κ.)             | 75 | 12376  | πρός Κελήταουν 12/8            | ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)            | 71 | 1532   | πρός Λιβύη 18/8          |
| ΤΖΟΡΤΖ ΛΥΡΑΣ               | 83 | 21000  | α. Κασοσιούγκ 16/8             | ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ       |    |        |                          |
| ΤΖΟΡΤΖ Ν. (π.)             | 69 | 5406   | ε. Μπουεναβεντούρα 7/8         | (π.)                        | 79 | 12598  | πρός Πάτρα 12/7          |
| ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)            | 72 | 9213   | ε. Βομβάη 10/8                 | ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)             | 78 | 5386   | πρ. «Τυλλ»               |
| ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)        | 73 | 12376  | ε. Ρίο 'Ιανέιρο 17/8           | ΧΩΚ (κ.)                    | 74 | 19451  | πρός Σιγκαπούρη 14/8     |
| ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)            | 65 | 15090  | πρός Τζέμπελ Άλι 31/8          | ΩΡΟΡΑ (Μ.)                  | 72 | 17674  | ε. Σιγκαπούρη 14/8       |
| ΤΟΖΑ (κ.)                  | 71 | 9082   | α. Άντοφαγκάστα 19/8           | ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)            | 76 | 6744   | πρός Χονολουλού 23/8     |
| ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ                | 71 | 20670  | ε. Βενετία 23/8                | ΩΡΟΡΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ (δ.)       | 73 | 101440 | πρός Σιγκαπούρη 29/7     |
| ΤΡΑΣΤ (κ.)                 | 76 | 13550  | ε. Ταμπόρε 6/7                 | ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΑΣ (δ.)       | 73 | 116150 | πρός Σιγκαπούρη 28/8     |
| ΤΡΕ                        |    |        |                                |                             |    |        |                          |



## IN THAILAND

WE DO NOT CLAIM TO BE THE BIGGEST AGENCY FIRM. WE DO HOWEVER GUARANTEE TO OFFER TO OUR PRINCIPALS A HIGH QUALITY OF PERSONAL AND PROFESSIONAL SERVICE ROUND THE CLOCK.

## HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

5TH FLOOR, TAVICH BLDG  
61 KASEMRAJ, KLONGTOEY  
PRAKANONG, BANGKOK 10110  
THAILAND

TELEX : 84602/21197 (NAVICO TH)  
PHONES: 2490541-2 / 2497198  
CABLES: NAVICO/BANGKOK  
FAX : 2497199

DIRECTORS & AOH TEL:  
-CAPT. JOHN A GOROS  
3142690-EXT. 40-CAPT E. GLYPTIS  
3931639-SOMSAK NATENIMIT

### SHIPPING AGENTS

CARGO, S + P BROKERS  
IMPORTERS & EXPORTERS  
WAREHOUSES & LIGHTERS  
STEVEDORES



SURVEYORS & CONSULTANTS  
SHIP'S REPAIRS  
SHIP'S MAINTENANCE WORKS  
LAND & SEA TRANSPORT

# Seatrader Maritime Inc.

## Shipbrokers

### SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

BRANCH:  
VORREOU & POLYMNIA  
KABOURI - ATHENS  
P.O. BOX 70087  
16 610 GLYFADA  
GREECE







# TELESHIP

- **TECHNICAL AGENCIES**
  - ▶ **MARINE ELECTRICAL & MECHANICAL ENGINEERING CONTRACTORS**
  - ▶ **AUTOMATION**
  - ▶ **INSTRUMENTATION**
  - ▶ **HEAT EXCHANGERS**
  - ▶ **HARBOUR & VOYAGE REPAIRS**
  - ▶ **SPARE PARTS**
  - ▶ **GENERATORS**
  
- **PORT AGENCIES**
  - ▶ **PORT SERVICES**
  - ▶ **BUNKERING**
  - ▶ **STEVEDORING**

**TELESHIP MARITIME AGENCIES S.A.**

35-39, AKTI MIAOULI - 185 35 PIRAEUS - GREECE - TEL: 4183692/3 - TLX: 241578 TLSP - FAX: 4183693