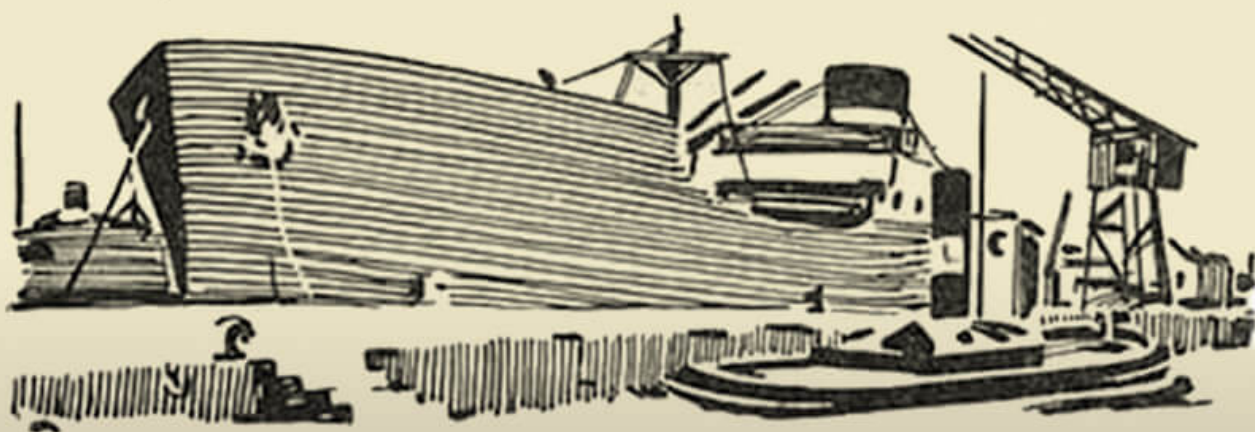


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουνίου 1990

Αρ. Φύλλου 1021/1079

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Posidonias
Ποσειδώνια 90

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:
ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΣΤΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ ΑΙΩΝΑ

With
English
Supplement

ΑΡΙΘ. 1021/1079
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1990
ΔΡΧ. 400



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

MOCHI QUALITY



Mochi 46

Mochi Quality στο χώρο των σκαφών σημαίνει γερή κατασκευή, θαυμάσια πλεύση, πολυτέλεια και σωστός καταμερισμός του χώρου. Σημαίνει ακόμα άψογη σχέση με τον πελάτη. Και σημαίνει υψηλή τιμή μεταπώλησης. Η Mochi Craft από τότε που ιδρύθηκε εδώ και 30 χρόνια έχει θέσει σαν βασικούς της στόχους την τελειότητα στην ποιότητα και στη σχέση της με τους πελάτες. Σαν αποτέλεσμα, έχει χτίσει μία σειρά κορυφαίων σκαφών που ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του πιο δύσκολου πλοιοκτήτη. Έχει καταφέρει να συνδυάσει τη σύγχρονη τεχνολογία, την πολυτέλεια και τη μοντέρνα γραμμή. Έχει κάνει τον πελάτη πιστό φίλο, ένθερμο υποστηρικτή, τον καλύτερο διαφημιστή της. Η Mochi Craft δεν θα ήθελε να είναι απλώς το πιο μεγάλο ναυπηγείο. Δεν αρκείται στο ότι θεωρείται ένα από τα ναυπηγεία που κατασκευάζουν τα καλύτερα σκάφη στον κόσμο. Η Mochi Craft θέλει να μένει πάντα πιστή στους στόχους της: «**ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΜΟΧΙ**»



ΤΡΙΚΑΡΔΟΣ Α.Ε.

Κεντρική Διεύθυνση: Κηφισίας 119, Μαρούσι, Τηλ: 8068.101-9, Τlx: 215813 BJT GR



Securing Ship Lines.

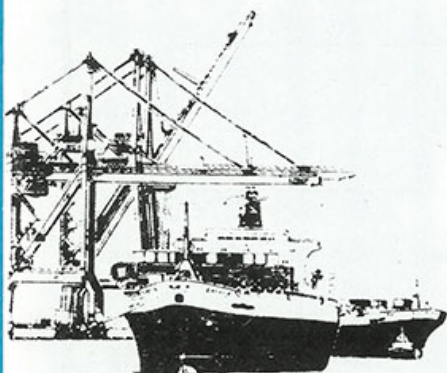
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 59ο

15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1321/1079

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Εσωτερικού..... 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)

Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 8.000
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 7.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1321/1079 June 15th, 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

- 10 **Αφιέρωμα**
Οι Θαλάσσιες Μεταφορές στη Τελευταία Δεκαετία
του Αιώνα.
- 18 **Διαπιστώσεις για το σήμερα και σκέψεις για
το αύριο της Έλληνικής Ναυτιλίας.**
Του κ. Γιάννη Γκούμα, αντιπροέδρου της Ε.Ε.Ε.
- 23 **Seaborne Cargoes in the decade ahead**
By Mr. Hans J. Peters, Principal, Trade and Maritime
Industries, the World Bank.
- 28 **Freedom, Flexibility and Competition**
By Dr. Frank Chao, Chairman Intercargo.
- 32 **The Financing of Greek Shipping's future**
By Mr. Dimitris Krontiras, European Shipping Group
Head CITIBANK.
- 37 **Ποσειδώνια '90**
- 42 **ΠΑΛΑΟΥ — 'Η νέα ναυτική χώρα που ανατέλλει.**
- 46 **Έλληνική Ναυτιλία και Τεχνολογία**
Του κ. Αχιλλέα Βαρδάκη.
- 49 **NAT. Προϋποθέσεις για την εξυγίανση του Ταμείου.**
Τό δεύτερο μέρος της μελέτης του κ. Γρ. Τιμαγένη,
προέδρου NAT.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 54 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 57 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 59 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 64 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 65 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 67 ENGLISH SUPPLEMENT
- 70 ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
- 72 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



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

Νά ξεκινήσουμε από τὰ συμβεβλημένα

Θετικός ο προβληματισμός από τις προτάσεις των «Ναυτικών Χρονικών» για την προσέλκυση των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και στο ΝΑΤ.

Πολλοί όμως στην 'Ακτή Μισούλη αλλά και στο Λονδίνο, υπενθυμίζοντας το ανάλογο προηγούμενο του 1955, όταν η έπιστροφή των πλοίων άρχισε με τό καθεστώς των συμβεβλημένων, θεωρούν ευχερέστερη — με την έννοια ότι μπορεί να επιτευχθεί ταχύτερα αλλά και να αποτελέσει τό πρώτο βήμα για τόν επαναπατρισμό — την προσέλκυση στο ΝΑΤ. 'Υπό τις προϋποθέσεις που έθεσαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», δηλαδή την άμεση κατάργηση της φορολογίας του Νόμου 29/75 και τήν εξομείωση των εισφορών πλοιοκτητή και ναυτικού με τις εισφορές των υπό 'Ελληνική σημαία πλοίων αλλά και μία επί πλέον που αποβλέπει στή διατήρηση του έμψυχου ύλικού:

Τήν υποχρεωτική καταβολή εισφορών για έξι αξιωματικούς της γέφυρας και της μηχανής — πλοίαρχου, υποπλοίαρχου και άνθυποπλοίαρχου της Α', Β' και Γ' μηχανικού. Καί ταυτόχρονα να θεωρηθεί ως πραγματική θαλασσία ύπηρεσία, λαμβανομένης ύπ' όψει και για προαγωγικά διπλώματα, κάθε εξαγορασθείσα και εξαγοραζόμενη ύπηρεσία σε πλοία με ξένες σημαίες.

'Υπενθυμίζουμε ότι ανάλογη πρόταση είχε ύποβληθεί από τό Κομμίτη, επί ύπουργίας Γιαννοπούλου, άν δεν μάς άπατά ή μνήμη μας, ή όποία προέβλεπε συγκεκριμένη σύνθεση για τὰ συγκεκριμένα πλοία, ή όποία, βεβαίως, δεν είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί υπό τις σημερινές συνθήκες και για

τόν λόγο αυτόν προτείνεται ή θέσπιση ύποχρεώσεως για τήν καταβολή εισφορών για τούς έξι αξιωματικούς.

'Υπενθυμίζουμε ακόμη, με τήν έλπίδα ότι έτσι μπορεί να διευκολύνουμε τὰ πράγματα, ότι ό τέως 'Υπουργός Ναυτικής κ. Στάθης 'Αλεξανδρής, κατά τή συζήτηση του Νόμου 1711 στή Βουλή, είχε ζητήσει τήν κατάργηση της «είσφορας» του Νόμου 29 για τὰ συμβεβλημένα πλοία, αλλά ό τότε 'Υπουργός Οικονομικών κ. Δημ. Τσοβόλας είχε άπορρίψει τήν λογικότητα πρόταση του καθ' ύλην άρμοδίου 'Υπουργού, ό όποιος ζούσε τήν καθημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα και προσπαθούσε να κάνει κάτι για να κερδίζει ό τόπος αυτός εκείνα που κέρδιζαν — και δυστυχώς εξακολουθούν να κερδίζουν οι άλλοι — επειδή έμεις δεν μπορούσαμε να άντιληφθούμε τό πραγματικό μας συμφέρον.

'Ενδεχομένως θά ύποστηριχθεί ότι οι καιροί έχουν αλλάξει και αυτό βεβαίως κανείς δεν μπορεί να τό άμφισβητήσει. 'Αλλά και κανείς δεν είναι σε θέση να προείπει ότι ενδεχομένως θά άποτύχει εκείνο που πέτυχε πριν από 35 χρόνια. Γι' αυτό πρέπει να ξεκινήσουμε από τὰ συμβεβλημένα. 'Αλλωστε δεν έχομε να χάσουμε τό παραμικρό, ενώ εάν ή επανάληψη πετύχει, θά έχουμε κερδίσει τὰ πάντα.

Όλα αυτά βεβαίως δεν σημαίνουν ότι πρέπει να εγκαταλείψουμε τήν προσπάθεια για τή δημιουργία των προϋποθέσεων που άπαιτούνται για τή τελική ύψωση της ελληνικής σε όλα τὰ ελληνόκτητα πλοία. 'Απλώς από κάπου πρέπει να ξεκινήσουμε για να επιτύχουμε τόν τελικό στόχο μας.

ΤΑ ΜΕΤΡΑ

Ο 'Υπουργός κ. 'Αριστ. Παυλίδης δήλωσε τήν Τετάρτη ότι τό 'Υπουργείο έχει ήδη καταλήξει στις προτάσεις με τὰ κίνητρα για τήν προσέλκυση των πλοίων στην 'Ελληνική σημαία. Οι προτάσεις αυτές, πρόσθεσε ό κ. Παυλίδης, θά τεθούν ύπόψη του κ. Πρωθυπουργού και έφ' όσον έγκριθούν θά προωθηθούν για να ένταχθούν στο άναπτυξιακό νομοσχέδιο του ύπουργείου 'Εθνικής Οικονομίας.

Δέν εγνώσθη ποιά είναι συγκεκριμένα τὰ μέτρα στα όποία έχει καταλήξει τό 'Υπουργείο και δεν μπορούμε να πούμε τίποτε επ' αυτού. Μπορούμε όμως να πούμε ότι είναι καταφανής ή προθυμία της πλοιοκτησίας να καλύψει το ελληνόκτητο τοννάκι υπό τήν Κυανόλευκο. 'Αλλά, όπως ύπογραμμίζόταν στο συχαρητήριο τηλεγράφημα του Κομμίτη προς τόν κ. Παυλίδη επί τή άναλήψης των καθόντων του, έλπίζεται ότι θά ύπάρξουν στόν ελληνικό χώρο και οι άπαραίτητες προϋποθέσεις που άπαιτούνται για τήν επιβίωση του ελληνικού πλοίου στόν σκληρό διεθνή συναγωνιστικό χώρο — και έμείς θέλομε πολύ να έλπίζουμε ότι τὰ μέτρα του 'Υπουργείου θά εξασφαλίζουν αυτές τις προϋποθέσεις.

ΧΩΡΙΣΤΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ

Είναι γνωστή ή αντίληψη των στηλών αυτών για τό λεγόμενο ελληνικό ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα — θεωρούμε ότι έχει μείνει πολύ πίσω και δεν μπορεί (ή δεν θέλει, δεν έχει σημασία) να άντιληφθεί ότι οι καιροί έχουν αλλάξει.

Και γι' αυτό δεν προχώρησε ή άρνήθηκε (διαλέγετε και παίρνετε) στις έπιβαλλόμενες προσαρμογές άντιλήψεων και έπιλογών.

'Η συγκρότηση της ΠΝΟ, ή όποία παραμέ-

νει άναλλοίωτη, άποτελεί τήν πλέον χαρακτηριστική περίπτωση: 'Αξιωματικοί και κατώτερα πληρώματα με έκ διαμέτρου άντίθετα συμφέροντα, συμφύρονται και συναποφασίζουν καθ' ήν στιγμήν ό ρόλος των κατωτέρων πληρωμάτων έχει περιορισθεί πλέον στην κατηγορία των έπιβατηγών πλοίων — άκτοπλοϊκών, γραμμών έξωτερικού και κρουαζιεροπλοίων και ως έκ τούτου δεν μπορούν να έχουν αξιόλογο λόγο για τις άλλες κατηγορίες πλοίων: Ποιά κοινά συμφέροντα έχουν πλέον οι αξιωματικοί της γέφυρας και της μηχανής, οι άσυρματιστές, άκόμη και οι οικονομικοί αξιωματικοί με τὰ κατώτερα πληρώματα, τὰ όποία, όπως προαναφέρθηκε, ύπάρχουν μόνον στα έπιβατηγά;

'Η προσαρμογή του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος στα σημερινά δεδομένα μπορεί να ξεκινήσει με τόν διαχωρισμό των όργανώσεων αξιωματικών και των κατωτέρων πληρωμάτων που μπορούν να άποτελέσουν έντελώς ξεχωριστές όμοσπονδίες και να μήν μπλέκεται ή κάθε μία στα πόδια της άλλης — ή έμμονή πάντως, στο ύφιστάμενο από ιδρύσεως ΠΝΟ σχήμα μπορεί να εύνοει τὰ έναπομείναντα κατώτερα πληρώματα και ένδεχομένως όρισμένους καρεκλικένταυρους, όπως σδήποτε όμως ζημιώνει τούς αξιωματικούς όλων των ειδικοτήτων, από τήν πλευρά των όποιων πρέπει να προέλθει και ή πρωτοβουλία για τήν έκκαθάριση της καταστάσεως.

ΟΙ ΚΕΡΔΙΣΜΕΝΟΙ

'Αναγνώστης, με τηλεφώνημα προς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», έπιβεβαίωσε τήν άντίληψη των στηλών αυτών αλλά και της 'Ακτής Τζελέπη και Μισούλη για τούς κερδισμένους των λεγομένων εταιριών λαϊκής βάσεως.

Ο άναγνώστης αυτός, επαναλαμβάνοντας ότι εκείνοι που έχουν ώφεληθεί και ώφελούνται είναι όσοι άσχολούνται με όποιονδήποτε τρόπο με τή διαχείριση των πλοίων των έν λόγω εταιριών, μάς είπε ότι ή προσωπική επιχείρηση στελέχους μιάς εταιρίας λαϊκής βάσεως, ή όποία, όπως προκύπτει και από τήν έπωνυμία της άσχολείται με συναφείς εργασίες, πραγματοποίησε στή διάρκεια του 1989 καθαρά κέρδη γύρω στα έξήντα εκατ. δραχμών!

Δέν έχουμε λόγους να άμφισβητήσουμε τήν πληροφορία — κάθε άλλο. Για λόγους όμως άρχής και μέχρις ότου μάς δοθούν τὰ συγκεκριμένα στοιχεία, τὰ όποία μάς ύποσχέθηκε ό άναγνώστης, περιοριζόμαστε στα άνωτέρω, τὰ όποία πάντως έπιβεβαιώνουν τήν έπικρατούσα άντίληψη για τούς κερδισμένους των εταιριών λαϊκής βάσεως που δεν μπορεί πλέον να άμφισβητηθεί.

ΤΙ ΘΕΛΟΜΕ;

'Η Ναυτική 'Εταιρία Κάσος του Συγκροτήματος 'Αγούδημου ζήτησε από τό 'Υπουργείο τήν χορήγηση άδείας σκοπιμότητας για τή δρομολόγηση του νεοαγορασθέντος με 1-δια κεφάλαια έπιβατηγού - όχηματαγωγού «Οκυδωγο 6», τό όποιο μετά τήν παραλαβή του τόν μεθεπόμενο μήνα θά μετονομασθεί σε «Μαρίνα» και θά έκτελέσει εύρύτατη μετασκευή με συνολική δαπάνη 2,5 δις δραχμών σε συνάλλαγμα που θά εισαχθεί από τό έξωτερικό και θά δραχοποιηθεί.

Παρ' όλα αυτά και παρά τό γεγονός ότι και τό έν λόγω πλοίο — τό πέμπτο του Συγκροτήματος 'Αγούδημου στην 'Ακτοπλοία, ταχύτητας 22 μιλίων και μεταφορικής ικανότητας 2.500 έπιβατών και 140 ΙΧ αυτοκινήτων και 90 φορτηγών — θά έκτελεί όπως και τὰ άλλα και άγones γραμμές χωρίς τήν παραμικρή

κρατική επιδότηση, τό 'Υπουργείο δέν έχει απαντήσει στην από 30 Μαΐου αίτηση γιά τή χορήγηση τής απαιτούμενης άδειας σκοπιμότητας.

'Υπενθυμίζομε ότι στή διάρκεια του 1990 τό Συγκρότημα 'Αγούδημου δαπάνησε πέντε εκατ. δολάρια έξ ιδίων κεφαλαίων γιά τή μετασκευή του έπιβατηγού - όχηματαγωγού «Δήμητρα» καί 2,5 δίσ δραχμών, επίσης έξ ιδίων κεφαλαίων, γιά τή μετασκευή του δρομολογούμενου από τίς 29 'Ιουνίου έπιβατηγού - όχηματαγωγού «Ροδάνθη».

Προσθέτομε ότι καί τά πλοία αυτά αγοράσθηκαν μέ ίδια κεφάλαια, χωρίς δηλαδή δανειοδότηση από τήν έσωτερική αγορά καί συνεπώς χωρίς έκταμείωση πολυτίμου συναλλάγματος, καί υπογραμμίζομε ότι ή στάση του 'Υπουργείου έν προκειμένου προκαλεί άπορίες: Τί άκριβώς θέλομε, ή μάλλον, θέλομε σύγχρονα πλοία στην 'Ακτοπλοία, ή κανά νά αντιμετώπισουν τήν πρόκληση του ανταγωνισμού των ξένων, χωρίς ταυτόχρονα νά έπιβαρύνουμε τόν κρατικό προϋπολογισμό μέ δανειοδοτήσεις καί έπιδοτήσεις;

Είναι συνεπώς αναγκαίο νά ξεκαθαρισθεί μέ απόλυτη σαφήνεια τί άκριβώς θέλομε καί άν μάς ενδιαφέρουν επενδύσεις γιά τίς όποιες άλλοι βάζουν τό χέρι στην τσέπη τους καί όχι τό Κράτος, τό όποιο μέχρι τώρα ακολουθήσε τήν τακτική νά δημιουργεί έφοβιστές μέ τά χρήματα του έλληνικού λαού. Γιά νά ξέρουν σέ τελευταία άνάλυση καί οι ενδιαφερόμενοι έπιχειρηματίες τί θά κάνουν, άν, δηλαδή, θά επενδύσουν έδώ ή θά στρέψουν τό ενδιαφέρον τους αλλού.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Κατά τήν ταπεινή μας αντίληψη, γιά τήν 'Ακτοπλοία δέν χρειάζεται καμμία μελέτη, σάν αυτή που ανακοίνωσε ό 'Υπουργός κ. 'Αριστ. Παυλίδης. 'Εκείνο που χρειάζεται είναι άπλούστατα απόλυτη έλευθερία γιά τή δρομολόγηση σύγχρονων πλοίων, συμπεριλαμ-

βανομένων καί αυτών τής νέας τεχνολογίας έφ' όσον καλύπτουν τίς απαιτήσεις που προβλέπονται από τίς οικείες διεθνείς συμβάσεις, υπό τήν προϋπόθεση ότι ή πρόσκτηση των πλοίων αυτών θά γίνεται μέ ίδια κεφάλαια των ενδιαφερομένων καί ότι επί πλέον θά έκτελούν καί άγονες γραμμές χωρίς τήν παραμικρή κρατική επιδότηση — άνάλογη ύποχρέωση πρέπει νά αναληφθεί καί από τά ήδη δρομολογημένα πλοία ώστε νά απαλλαγεί τό Κράτος από τίς δαπάνες γιά τήν επιδότηση των άγονων γραμμών, καί όταν λέμε τά δρομολογημένα πλοία έννοούμε όλα τά πλοία χωρίς καμμία εξαίρεση.

Μέ τήν ευκαιρία, οι πλοιοκτήτες του νέας τεχνολογίας καί ύπερταχύπλοου σκάφους «Golden Olympics» μετά τήν (ουσιαστικά άρνητική) σιωπή του 'Υπουργείου στην αίτησή τους γιά τή χορήγηση άδειας σκοπιμότητας καί τή δρομολόγησή του δέν έμειναν άδρανείς: Σέ συνεργασία μέ τό ταξιδιωτικό γραφείο «Travel Plan» (του Συγκροτήματος Λαμπράκη) καθιέρωσαν μονοήμερες κρουαζιέρες από τόν Φλοίσβο γιά Σαντορίνη — Μύκονο (Τρίτη καί Κυριακή), γιά Τήνο — Μύκονο (Τετάρτη, Πέμπτη, Παρασκευή καί Σάββατο) καί γιά 'Υδρα (καθημερινά πλην Τρίτης καί Κυριακής). Τό σκάφος, που αναπτύσσει ταχύτητα 50 μιλίων, καλύπτει τή διαδρομή Φλοίσβου — Σαντορίνης σέ τρεις ώρες καί 15 λεπτά, τή διαδρομή Σαντορίνης - Μυκόνου σέ 1.45 καί τή διαδρομή Μυκόνου - Φλοίσβου σέ 2.15 (τιμή εισιτηρίου 23.000 δρχ.). 'Ανάλογη είναι καί ή διαδρομή Φλοίσβου — Τήνου (δύο ώρες) μέ τιμή εισιτηρίου 15.000 δρχ. καί Φλοίσβου — 'Υδρας (55 λεπτά τής ώρας) μέ τιμή εισιτηρίου 6.000 δραχμές.

Τό συμπέρασμα: Τά καλά τά παλικάρια δέν πτοούνται από τά τερτίπια τής διοικήσεως... Καί ή σύσταση: 'Εγκαταλείψτε, επί τέλους, τήν άρνηση, δέν βρísκεσθε στην Ουγκάντα άλλα σέ μία κατ' έξοχήν ναυτιλιακή χώρα στην όποία οι πράξεις καί οι ένέργειες τής διοικήσεως πρέπει νά είναι πρίν από όλα τά άλλα ναυτιλιακές...

ΠΟΥ ΤΟ ΠΑΝΕ ΠΑΛΙ;

'Ολη αυτή ή ιστορία μέ τίς ρυπάνσεις που φούντωσε πάλι τίς τελευταίες ήμέρες μέ άποτέλεσμα οι μη ένημερωμένοι — ως συνήθως, άλλωστε — 'Ελληνες νά στρέφονται έναντίον του έφοβισμού καί των ναυτικών μας καί στην όποία, δυστυχώς, αναμίχθηκε άνεπιτρεπώς καί ό Πρόεδρος τής ΗΕΛΜΕΡΑ κ. Γεώργ. Λιβανός μέ δηλώσεις του από τό έξωτερικό(!), μάς προκάλεσε ένα βασανιστικό έρώτημα: Πού τό πάνε πάλι οι Λιμενικοί; Θέλουν νά ξαναπαίξουν τόν ρόλο του αστυνόμενου που τόσο στοίχισε στό έθνικό νηολόγιο στό πρόσφατο παρελθόν;

'Ασφαλώς μάς ενδιαφέρει όλους ή προστασία γενικά του περιβάλλοντος καί ιδιαίτερα τής θάλασσας. Καί μόλις πρό ενός 15ημέρου δημοσιεύσαμε ένα έκτενέστατο άφιέρωμα στό πρωτεύον αυτό θέμα.

'Ασφαλώς πρέπει νά τιμωρούνται καί μάλιστα αυστηρώς όσοι ρυπαίνουν έκ προθέσεως τή θάλασσα τόσο όμως από τή θάλασσα, δηλαδή από τά πλοία, όσο καί από τήν ξηρά, τήν όποία συστηματικά άγνοούμε, παρ' όλα ότι οι χερσαίες πηγές ευθύνονται σέ μεγαλύτερο ποσοστό γιά τή γενικότερη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

'Από τό σημείο όμως αυτό μέχρι του νά τριπλασιάζομε τά πρόστιμα γιά ρύπανση τής θάλασσας, νά κυνηγάμε μόνον τά πλοία καί νά φυλακίζομε τούς ναυτικούς μας άνεξάρτητα άν ευθύνονται ή όχι καί νά προσπαθούμε νά βρούμε αποδιοπομπαίους τράγους όπως έγινε στην περίπτωση του δεξαμενοπλοίου «'Αϊντα», τό όποιο διαχειρίζεται γνωστότατη καί σοβαρότατη ναυτιλιακή εταιρία, ύπάρχει μεγάλη απόσταση. Καί κατά τήν ταπεινή μας γνώμη χρειάζεται νά ύπάρξει κάποιο φρένο γιά νά μήν τρέχουμε πάλι καί δέν φθάνομε.

Δέν θά μπορούμε σέ λεπτομέρειες γιά τό συγκεκριμένο θέμα του δεξαμενοπλοίου «'Αϊντα». Θά πούμε μόνον ότι τό πλοίο παρέδωσε στον Πειραιά τά slops που είχαν συ-

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

κεντρωθεί στην οικεία δεξαμενή του σκάφους μετά τον καθαρισμό των δεξαμενών στον 'Ατλαντικό καθώς και 73 βαρέλια με sediments που είχαν προέλθει από τον ίδιο καθαρισμό. Θά πούμε ακόμη ότι προϋπήρξε διένεξη του πλοιάρχου και μελών του πληρώματος που αξίωναν μεγαλύτερη άμοιβή από την πρόβλεψη από τη σύμβαση για τον καθαρισμό των δεξαμενών. 'Από τα μέλη αυτά του πληρώματος υπήρξε και η καταγγελία για ρύπανση που οδήγησε στη σύλληψη του πλοιάρχου και του υποπλοιάρχου του πλοίου που ουσιαστικά ήλθε συνοδευόμενο στον Πειραιά από τον Κάβο Μαλιά όπου πιλότος αεροσκάφους του Λιμενικού είχε αναφέρει ότι το συγκεκριμένο πλοίο ρυπαίνει την περιοχή με αυτοδιαλυόμενη κηλίδα (!). Βεβαίως υπάρχει και μία φωτογραφία τραβηγμένη από κοντινή απόφαση που δείχνει ορισμένους να ρίχνουν από κάποιο σκάφος το περιεχόμενο ενός βαρελιού στη θάλασσα, αλλά το φίλμ που τράβηξε ο πιλότος του αεροσκάφους του Λιμενικού λέγεται ότι «κάκε». Καί βεβαίως υπάρχει το ερώτημα πώς αφού έφεραν και παρέδωσαν 73 βαρέλια με sediments καθώς και τα slops πέταξαν το περιεχόμενο ενός βαρελιού στη θάλασσα. Καί υπάρχει επίσης το ερώτημα για το ποιος έδωσε την εντολή να πεταχθεί το περιεχόμενο ενός βαρελιού στη θάλασσα και να τραβηχθεί η επίμαχη φωτογραφία — εκείνος που την παρέδωσε στους λιμενικούς κάτι πρέπει να ξέρει, το ερώτημα όμως είναι αν του υπεβλήθη καμμία σχετική ερώτηση.

Χαρακτηρίσαμε εν άρχη ανεπίτρεπτη την παρέμβαση του κ. Γεώργ. Λιβανού στην περίπτωση του συγκεκριμένου πλοίου γιατί οι δηλώσεις στις οποίες προέβη έγιναν χωρίς να έχει γνώση των πραγματικών περιστατικών. Προσθέτομε ότι η διευκρίνισή του ότι το «Αϊντα» δεν είναι μέλος της HELMEPA δημιουργεί κινδύνους για όλα τα πλοία (και τα πληρώματά τους) που δεν είναι μέλη αυτής της έθελοντικής οργανώσεως για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, γιατί και μόνον από το γεγονός αυτό θα μπορούν να θεωρηθούν εδώ αλλά και αλλού εκ προοιμίου υπεύθυνα για ρυπάνσεις για τις οποίες θα ευθύνονται άλλα πλοία και οι τοπικές αρχές θα προσπαθούν να τις φορτώσουν, σ' αυτά όπως άλλωστε έγινε και με το «Αϊντα».

ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΙΟΙ ΚΑΙ Η ΡΥΠΑΝΣΗ

Η 'Επιτροπή των 'Εφοπλιστικών 'Ενώσεων των χωρών μελών της ΕΟΚ, εξεδήλωσε ήδη την αντίθεσή της στην πρόταση της 'Ισπανίας όπως επιβληθούν ευρωπαϊκές κανόνες ασφαλείας προς αποφυγή της θαλασσίας ρυπάνσεως.

Για τους Ευρωπαίους εφοπλιστές κάθε μέτρο που θα ληφθεί σε Κοινοτικό επίπεδο θα οδηγήσει κατ' ανάγκη σε μία επικίνδυνη έξαρση διαφορετικών κανόνων και απαιτήσεων ασφαλείας που θα είναι εν πολλοίς αντίθετες με τις ισχύουσες διατάξεις σε παγκόσμιο επίπεδο, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν σοβαρές αντιδικίες και περιπλοκές. Μία τέτοια εξέλιξη ενώ δεν θα προσφέρει κανένα πλεονέκτημα για τη ναυτιλία και το περιβάλλον θα καταλήξει μόνο στο να τιμωρηθούν οι επιμελείς εφοπλιστές.

Μέσα στα Κοινοτικά δεδομένα οι εφοπλιστές αναγνωρίζουν σαφώς τη σημασία των κρατικών ελέγχων και είναι πρόθυμοι να υποστηρίξουν κάθε προσπάθεια ενισχύσεως

της αποδοτικότητας των σχετικών μηχανισμών. Σε διεθνές όμως επίπεδο, είναι απόλυτη ανάγκη να ισχύουν κανόνες διεθνούς μορφής οι οποίοι να προβλέπουν τις αυστηρότερες ποινές για όλους τους εφοπλιστές που αποφεύγουν τη πιστή εφαρμογή τους.

ΤΑ ΥΠΟΣΥΝΤΗΡΗΤΑ ΠΛΟΙΑ

Ανακοινώθηκαν πρόσφατα τα στατιστικά στοιχεία που αναφέρονται στους τεχνικούς ελέγχους οι οποίοι πραγματοποιήθηκαν από τα 14 κράτη που έχουν υπογράψει το γνωστό Μεμoranόυμ των Παρισίων σχετικά με τα υποσυντηρήτα πλοία.

Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά το 1988 έγιναν επισκέψεις σε 11.224 πλοία και διαπιστώθηκαν 15.086 ανωμαλίες, ελλείψεις και παραβάσεις. Τα εκ της αιτίας αυτής κατακρατηθέντα πλοία ανήλθαν σε 530, δηλαδή ποσοστό 3,52% του συνόλου. Συγκριτικά με το 1987 οι επισκέψεις και οι παραβάσεις του 1988 ήταν ελαφρώς λιγότερες, ενώ ο αριθμός των κατακρατηθέντων πλοίων ήταν περίπου ο ίδιος.

Με μία αξιοπαρατήρητη κανονικότητα οι κατηγορίες των παραβάσεων από το 1982 φέρνουν στις δύο πρώτες θέσεις τις ελλείψεις των σωστικών μέσων και τις ελλείψεις του πυροσβεστικού εξοπλισμού. Οι πρώτες ανήλθαν σε 3.889 (ποσοστό 26%) και οι δεύτερες σε 2.618 (ποσοστό 17%). Οι αριθμοί αυτοί είναι οι ίδιοι ή περίπου ίδιοι και το 1987 και 1986. Αντιθέτως οι ελλείψεις και παραβάσεις στο τομέα των νομίμων προσόντων του πληρώματος ποικίλουν από 550 έως 688, για δέ το 1988 έφθασαν τις 621.

Ως προς την εθνικότητα των κατακρατηθέντων πλοίων, πρώτη έρχεται η σημαία του 'Ιράν (7 επί 27 επιθεωρηθέντων σκαφών), δεύτερη η 'Ονδούρα (22 επί 99) και τρίτη η σημαία του Σάιντ Βίνσεντ (11 επί 62). Αντίθετα οι χώρες των οποίων τα πλοία σημείωσαν τις περισσότερες προσεγγίσεις σε λιμένες κρατών του Μεμoranόυμ, δηλαδή ο Παναμάς και η Κύπρος, είχαν σκετικά πολύ λίγα πλοία των οποίων απαγορεύτηκε ο απόπλους, 39 και 31 αντίστοιχα (ποσοστό 5,38% και 4,44%).

ΑΠΟΡΙΕΣ (I)

Όμολογούμε ότι δεν μπορούμε να κατανοήσουμε ποιές ανάγκες της ναυτικής εκπαίδευσης εξυπηρετεί η συμμετοχή ενός καθηγητού του Πολυτεχνείου, έστω και αν είναι του Τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, στο Συμβούλιο των Δημοσίων Σχολών 'Εμπορικού Ναυτικού.

Διευκρινίζομε ότι δεν έχουμε απολύτως τίποτε εναντίον του συγκεκριμένου καθηγητού, παρά το γεγονός, όπως λέγεται, ότι δεν

πατάει στις συνεδριάσεις του Συμβουλίου. 'Απλώς δεν βρίσκομε τί είναι εκείνο που μπορεί να προσφέρει στη Ναυτική 'Εκπαίδευση όχι μόνο το συγκεκριμένο πρόσωπο αλλά οποιοσδήποτε καθηγητής του Πολυτεχνείου που βρίσκεται μακριά από την καθημερινή ναυτιλιακή πραγματικότητα.

Είναι μεγάλη ή αξίωση να υπάρξει κάποια διευκρίνιση;

ΑΠΟΡΙΕΣ (2)

Ανάλογες απορίες προκαλεί η συμμετοχή εκπροσώπων του Τεχνικού 'Επιμελητηρίου στα διοικητικά συμβούλια των Ταμείων Προνοίας 'Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων 'Εμπορικού Ναυτικού.

Η αιτιολογία είναι ότι μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες στη συντήρηση (επισκευές κλπ.) και την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας των Ταμείων.

Ίκανότατοι και καλοί άνθρωποι οι εκπρόσωποι του Τεχνικού 'Επιμελητηρίου πού έχουν τοποθετηθεί στα εν λόγω Ταμεία, αλλά όπως μάθαμε, ο τοποθετηθείς στο ΤΠΑΕΝ, λόγω χάρη, θεωρώντας ότι η άμοιβή την οποία λαμβάνει είναι μικρή, δεν μετέχει από καιρό στις συνεδριάσεις του Δ.Σ. δημιουργώντας έτσι και προβλήματα δυσλειτουργίας.

Η λύση είναι η αντικατάσταση των εκπροσώπων του Τεχνικού 'Επιμελητηρίου με ναυτικούς — άλλωστε καταδικά τους είναι τα Ταμεία και αυτοί θα τα κουμαντάρουν καλύτερα από κάθε άλλον, ενώ εξ άλλου το NAT διαθέτει Τεχνική 'Υπηρεσία καθώς και διάφορα συνεργεία που μπορούν να αναλάβουν και την εξυπηρέτηση των Ταμείων Προνοίας.

'Αλλά μία και μιλάμε για τα Ταμεία Προνοίας πρέπει να προσθέσουμε ότι κινδυνεύουν να τιναχθούν στον άερα λόγω των έφ' άπαξ που χορηγούν συνεπεία της διαδοχικής ασφαλίσεως αλλά και μιας δικαστικής αποφάσεως που καθορίζει υψηλότερα — σχεδόν διπλάσια έφ' άπαξ — για τους κάνοντας χρήση των διατάξεων της διαδοχικής ασφαλίσεως. 'Ετσι εμφανίζεται το φαινόμενο πρώην μέλη του ΤΠΑΕΝ να λαμβάνουν μεγαλύτερα έφ' άπαξ από τους πραγματικούς ναυτικούς με τον ίδιο ασφαλισμένο χρόνο.

Πρέπει ακόμη να προσθέσουμε ότι η διοίκηση του ΤΠΑΕΝ κάνει, τι μπορεί για να εμποδίσει την επερχόμενη καταστροφή αλλά είναι αναφαισθητό ότι χρειάζεται βοήθεια από την ΠΝΟ και από τις κλαδικές οργανώσεις — για μία ακόμη φορά θα υπογραμμίσουμε ότι τα Ταμεία Προνοίας ανήκουν αποκλειστικά στους ναυτικούς μας από τους οποίους ιδρύθηκαν και στις εισφορές αποκλειστικά των οποίων στηρίζονται.

Για τον λόγο αυτόν πρέπει να προσεχθούν από όλους.

Η ΕΤΑΙΡΕΙΑ EUROPEAN NAVIGATION INC.

Γνωστοποιεί την μεταφορά των κεντρικών της γραφείων στην Γλυφάδα, οδός 'Αρτεμειδίου 2 και πλατεία Φλέμινγκ, (στροφή Γκόλφ Γλυφάδας) — GR 166 75 Γλυφάδα.

Νέα τηλέφωνα: 8942022 (4 γραμμές) — 8981581 (4 γραμμές)

Τέλεξ: 21/6428 - 6331 - 8179, Τέλεφαξ: 8946777

Τηλεγραφική: EURONAVIG

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Διερωτώνται τινές πού τείνει να φθάσει η συνεχιζόμενη εκπτώσις της ναυλαγοράς. Τά ούδετέρα πλοία, με τά ηυξημένα σημαντικώς έξοδα κινήσεως, τας δυσκολίας εις την έξευσιν καυσίμων, τας απροβλέπτους καθυστερήσεις και τά υψηλά ασφάλιστρα πολέμου, αντιμετώπιζουν τό άμεσον πρόβλημα του δυνάτου της απασχολήσεως των, άφου δλαι αϊ κυκλοφορούσαι διαταγαί — αϊ πλείσται διά λογαριασμόν των συμμάχων — θετικήν καταλείπουں ζημίαν.

— Εις τας άκτάς της Βορείου Γαλλίας, όπου συνετελέσθη ή διάσωσης των ύποχωρούντων συμμαχικών στρατευμάτων, έγράφη σελίς άθάστου ήρωϊσμού εις την όποίαν περίβλεπτον θέσιν κατέλαβεν ή δράσις του έμπορικου πλοίου και των άνδρειων πληρωμάτων του συμμαχικού έμπορικου ναυτικού.

— Ήκούσθησαν σχόλια πολλά και οί μεμψίμοιροι, οί από καθέδρας έπικρίνοντες, πολλά ειχον, όπως συνήθως, να προβάλουν παρατηρήσεις διά την ύστασιν της Κοινής Διευθύνσεως των Άτμοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

— Διά νόμου κυρωθέντος πρό ήμερών επιφέρονται ώρισμένοι τροποποιήσεις εις τον συστατικόν νόμον 4511 περί της έν "Υδρα σχολής Έμπορικης Ναυτιλίας. Του λοιπού θά κατατάσσωνται εις την πρώτη τάξιν της σχολής οί κάτοχοι ένδεικτικού γ' τάξεως έξαταξίου γυμνασίου ή ισότημου τάξεως άνεγνωσμένων σχολών, άπογεγραμμένοι έργάται θαλάσσης άγοντες ήλικίαν ούχι μεγαλυτέραν των 16 έτών.

— Το ύπερκεάνιο «Νέα Έλλάς» απέπλευσε την έσπέραν της 9ης Ιουνίου εκ του λιμένος της Νέας Υόρκης με 99 επιβάτας και 5.950 τον. γενικών έμπορευμάτων, εκ των όποιων 150 τον. προορίζονται διά την Λισσαβώνα και οί υπόλοιποι 5.800 τον. διά τον Πειραιά.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 228/15.6.1940)

ΕΠΙΤΥΧΗΣ ΕΙΚΟΣΑΕΤΙΑ

Με μία πολύ όμορφη εκδήλωση πού πραγματοποιήθηκε στον κήπο της επαύλεως του Καπετάν Παναγιώτη Τσάκου στην Έκάλη στις 7 Ιουνίου, με τή συμμετοχή πολυάριθμων εκπροσώπων της ναυτιλιακής κοινότητας και της οικονομικής ζωής του τόπου γιορτάσθησαν τά είκοσι χρόνια από τή δημιουργία της εταιρίας Tsakos Shipping and Trading S.A.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» μαζί με τά συγχαρητήριά τους άπευθύνουν όλόθερμες εύχές για νέες δημιουργικές πρωτοβουλίες και επιτυχίες.

ΜΙΑ ΔΕΞΙΩΣΗ

"Όπως άναμενόταν μία από τίς πλέον ενδιαφέρουσες και επιτυχημένες εκδηλώσεις των φετεινών «Ποσειδωνιών» υπήρξε ή δεξίωση των Έλλήνων Μεσιτών Άγοραπωλησιών Πλοίων του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων (ΣΜΝΣ) προς τούς ξένους συναδέλφους τους μεσίτες πού έλαβε χώρα στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς τό μεσημέρι της Τρίτης — 5 Ιουνίου.

Τό ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της εκδήλωσής αυτής ήταν ή όμοιογένεια των συμμετεχόντων πού ανήκουν σε ένα σχετικά στενό και άκρως εξειδικευμένο τομέα της Ναυτιλίας, εκείνων των άγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων, πού ως επί τό πλείστον γνωρίζονται μεταξύ τους (μερικοί έδω και μερικές δεκαετίες) και πού «μιλούν την ίδια γλώσσα».

Δέν ήταν δύσκολο να διακρίνει κανείς κατά τή διάρκεια της εκδηλώσεως την οικειότητα πού χαρακτήριζε τίς επί μέρους επαφές και συζητήσεις ούτε και τό ζωηρό ένδιαφέρον των προσκεκλημένων (140 περίπου τον αριθμό) να εκμεταλλευθούν τή μοναδική σχεδόν εύκαιρία γνωριμίας και ανταλλαγής σκέψεων με τούς Έλληνες συναδέλφους τους.

Δέν απέκρύβησαν, βεβαίως, και κάποιες αντιθέσεις, κυριότερη των όποιων εκείνη πού άφορά στην προσπάθεια πολλών ξένων μεσιτών να διεισδύσουν στην Έλλαδική αγορά παρακάμπτοντας τούς Έλληνες μεσίτες και πού, αν για λόγους τάκτ και φιλοξενίας, δέν συζητήθηκε άνοικτά, υπήρχε διάχυτη στην αίθουσα και δέν έλειψε ούτε από τή σύντομη προσφώνηση του εκπροσώπου των μεσιτών με κάποια δόση χιούμορ πού όμολογουμένως άπάλυνε την όλη έντύπωση.

Σά μία γενικότερη έκτίμηση, ή εκδήλωση ύπογράμμισε την παρουσία και κάποια συγκρότηση των Έλλήνων Μεσιτών Άγοραπω-

λησιών Πλοίων πού, από τώρα και στο μέλλον, θά είναι σε θέση να αντιμετώπισουν και ένδεχομένως να λύσουν κάποια επαγγελματικά τους προβλήματα σε συλλογική βάση.

Η ΕΒΔΟΜΗ ΟΔΗΓΙΑ

Ή Κομισιόν της ΕΟΚ εξέδωσε την 7η "Οδηγία" επί του θέματος των επιχορηγήσεων της ναυπηγοβιομηχανίας, με την οποία, εκτός των άλλων, παρατείνεται επί διετία τήν ισχύουσα σήμερα 6η οδηγία. Μολονότι ή έκτη αυτή "Οδηγία" λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1990 κρίθηκε σκόπιμο να άναγγελθεί από τώρα ή νέα οδηγία για να γνωστούν εγκαίρως οί σημαντικές γενικές κατευθύνσεις τις όποιες θέτει. Με τον τρόπο αυτό άφενός μεν θά έννημερωθούν εγκαίρως οί έφοπιστές ώστε να προετοιμαστούν κατάλληλα και άφετέρου θά καθυστερήσουν οί συνεταιρισμοί ΟΟΣΑ (ΗΠΑ και Ιαπωνία) με τούς όποιους προτίθεται να διαπραγματευθεί τή κατάργηση των ναυπηγικών επιχορηγήσεων.

Ή νέα "Οδηγία" προβλέπει αύστηρότερους όρους στη χορήγηση οικονομικής βοήθειας για ναυτικές κατασκευές. Τό μέτρο αυτό άφορά κυρίως την Ισπανία και την Πορτογαλία στις όποιες έχει χορηγηθεί μεταβατική εξαίρεση λήγουσα στο τέλος του 1990. Καθορίζεται έξάλλου ή έννοια του μικρού πλοίου για τό όποιο επιτρέπεται ή παροχή περιορισμένης βοήθειας. Άκόμη γίνονται αύστηρότερες οί προϋποθέσεις χορηγήσεως ναυπηγικής βοήθειας σε χώρες υπό ανάπτυξη οί όποιες για την άποτροπή του κλεισίματος των ναυπηγείων είχαν εύεργετηθεί με οικονομικές ένισχύσεις, ένω παράλληλα αύστηροποιούνται και οί σχετικές διατάξεις έλέγχου.

"Όπως είναι γνωστό, τό άνώτερο όριο των επιτρεπομένων επιχορηγήσεων, τό καθόριζε άποκλειστικά ή Κομισιόν, ή όποια για τό 1989 τό είχε προσδιορίσει στο 20%, έναντι 26% τό 1988. Τό δικαίωμα αυτό διατηρεί ή Κομισιόν και με τή νέα "Οδηγία, άφηνοντας μάλιστα να νοηθεί ότι ή μειωτική τάση θά συνεχισθεί.

ΑΣΙΟΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

Ο Άμερικανικός Νηογνώμονας (ABS) άνέθεσε από 1 Ιουνίου στον κ. Χρύσωνα Σοργιαννίδη τή γενική διεύθυνση της περιοχής Μεσογείου, μετά τή συνταξιοδότηση του κ. Γουίλλιαμ Βέρκχαρντ.

Πρέπει να ύπογραμμισθεί ότι είναι πρώτη φορά πού Έλληνας άναλαμβάνει τή γενική διεύθυνση όλων των δραστηριοτήτων του

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



Tel: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 8154572
Cable Address: «ADAMOPOULOS»

‘Αμερικαν Μπυρώ όφ Σίππινγκ στην περιοχή της Μεσογείου, ή όποια περιλαμβάνει έκτός της χώρας μας, την Αίγυπτο, Κύπρο, ‘Ισραήλ, Κένυα, Μάλτα, Βουλγαρία, Συρία, Τανζανία, Τουρκία, Γιουγκοσλαβία καί Ρουμανία, μέ κεντρικό γραφείο στόν Πειραιά.

Ο κ. Σαρηγιαννίδης είναι επίλεκτο μέλος της ναυτικής μας οικογένειας με 30ετή υπηρεσία στον ABS, στον οποίο τα τελευταία χρόνια επιτέλεσε με επιτυχία καθήκοντα γενικού διευθυντή Έλλάδος. Είναι ιδρυτικό μέλος και τέως πρόεδρος του Έλληνικού Ίνστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας και από τα παλαιότερα μέλη της Society of Naval Architects and Marine Engineers και του Institute of Marine Engineers της Μεγ. Βρεταννίας.

ΒΑΡΑΤΕ ΒΙΟΛΙΤΖΗΔΕΣ

Τελικά, όπως διαβάσαμε στις εφημερίδες, ο στόχος εξουδετερώσεως του Έλληνικού Νηογνώμονα στις επιθεωρήσεις πλοίων στο Ελληνικό έπιδειγνυόταν σε πρώτο στάδιο:

Εξωτερικό επιτευχθηκε σε πρωτο υστατο.
Ο αρμόδιος εισαγγελέας, βάσει κάποιας εκ-
θέσεως επιθεωρητών της Τράπεζας της Έλ-
λάδος άσκησε ποινική δίωξη κατά των υπευ-
θύνων του Έλληνικού Νηογνώμονα γιά την
ύπόθεση της θυγατρικής του εταιρίας στην
Κύπρο από την όποία διεξάγεται όλο τό άλι-
σβερίσι μέ τούς άνά τόν κόσμο 400 επιθεω-
ρητές του έθνικού Νηογνώμονα από τούς ό-
ποιους οί μισοί είναι Έλληνες. Κι αυτό γίνε-
ται γιατί ό Έλληνικός Νηογνώμονας δέν δια-
θέτει έξαλογιστικό λογαριασμό στην Τράπε-
ζα της Ελλάδος, όπως διαθέτουν όλοι οί ξέ-
νοι Νηογνώμονες πού είναι έξουσιοδοτημέ-
νοι από την Έλληνική Πολιτεία νά καλύ-
πτουν έλληνικά πλοία καί είναι έγκατεστημέ-
νοι στην Ελλάδα καί μπορούν καί κάνουν ά-
πό έδω αυτό πού δέν μπορεί νά κάνει — χω-
ρίς χρονοβόρες καθυστερήσεις αλλά καί έ-
κτος της Ελλάδας Νηογνώμονας.

«Αναφέραμε προηγουμένως ότι ο στόχος έξοδοτεράσεως του Έλληνικού Νηογνώμονα στις επιθεωρήσεις πλοίων στο έξωτερο στάδιο θα είναι υπέρ του έθνικου Νηογνώμονα και των έθνικων συμφερόντων — γι' αυτό πρέπει να είναι βέβαιοι όλοι — και ό-ρισμένοι γνωρίζουν ποιούς συγκεκριμένα ύ-πονοούμε — ότι αυτή ή ιστορία θα έχει και συνέχεια πού θα είναι όδυνηρή, αλλά γιά ό-σους επιβουλεύονται τά συμφέροντα του τό-που.

ΠΟΥ.
'Αλλά περί αυτού στο μέλλον.
'Όπως έλεγε ο αείμνηστος ιδρυτής των
«Ναυτικών Χρονικών» Δημήτριος Κωττάκης
και έχομε επαναλάβει και οι έπιγενόμενοι έ-
πανειλημμένως, οι ξένοι μπορεί νά μάς θαυ-
μάζουν αλλά δέν συγχάρουν τήν έπιτυχία
τών Έλλήνων στα θαλάσσια έργα. Κατά τόν
Ίδιο λόγο δέν συγχάρουν έλληνικές πρωτο-
βουλίες πού τείνουν νά τούς άποσπάσουν έ-
μφασεις δραστηριότητες πού τρυγούσαν
μέχρι πρότινος άποκλειστικά αυτοί και πε-

τοῦσαν πότε - πότε κανένα κομμάτι κόκκαλο
καί πρὸς τὰ ἐδῶ.

Αυτό ακριβώς έχει συμβεί με τον Έλληνικό Νηογνώμονα: Η ανάπτυξη του τα τελευταία χρόνια υπήρξε ραγδαία. Με 750 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2,5 εκατ. τον. γκρός που φέρουν ήδη την κλάση του κατέλαβε την ενδέκατη θέση διεθνώς ενώ ταυτόχρονα παρακολουθεί 3.500 σκάφη αναψυχής. Όλα αυτά εφαρμόζονται με μία έντυπωση αύξηση των εσόδων του πού κατά το 1989 έφθασε τό 57% ενώ ανάλογη (51%) υπήρξε καί η αύξηση των εσόδων της θυγατρικής του εταιρίας στην Κύπρο. Όλα αυτά έχουν προκαλέσει άνησυχίες πού βρήκαν μία έκφραση από την όποία έχει ξεκινήσει ή υπόθεση γιά την όποία μιλάμε καί ή όποία είναι άπολυτως βέβαιο ότι θά καταλήξει τελικά υπέρ του έθνικού Νηογνώμονα.

«Έν κατακλείδι πρέπει να προσθέσουμε στα έπιτεύγματα του Έλληνικού Νηογνώμονα και την προσφορά στελεχών ύψηλου επιπέδου στον τόπο — ο αντιπτεράρχος, λόγου χάρι, κ. Κων. Χίου, ο οποίος ανακλήθηκε από την έφεδρεία πρό ήμερών και ανέλαβε τη διοίκηση του Άρχηγείου Τακτικής Άεροπορίας ήταν μέχρι την ήμέρα εκείνη προσωπάρχους του Έλληνικού Νηογνώμονα.

Βαρᾶτε βιολιτζήδες, ἀλλὰ τὰ σχέδιά σα
δὲν θά περάσουν.

ΟΔΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΟΥΝΔΡΕΑ

Μεταφέρουμε στις στήλες των «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μία ἐπισήμανση τοῦ φιλάτου κ. Γιώργου Διακόπουλου μέ τήν ὁποία συμφωνοῦμε ἀπολύτως καί προσυπογράφουμε. Ὁ Ναυτιλιακός Πειραιᾶς ἔπρεπε ἤδη νά ἔχει τιμήσει τόν ἀείμνηστο Γεώργιο Μουνδρέα γιά τήν πολύπλευρη προσφορά του πρὸς τήν «Ἑλληνική Ναυτιλία ἀλλά καί πρὸς τήν πόλιν, ἡ ὁποία τοῦ ὀφείλει ἐν πολλοῖς τῇ ναυτιλιακῇ μορφῇ της.

Ὁ Δῆμος Πειραιῶς ἔχει τὸν λόγο, φρονου-
με δὲ ὅτι ἡ μεγαλύτερη τιμὴ ποῦ θὰ μπορού-
σε νὰ ἀποδοθεῖ μεταθανάτιως στὸν Γεώργιο
Μουνδρέα εἶναι ἡ μετονομασίᾳ τῆς ὁδοῦ
Γούναρη, ὅπου ἀσκήσε τὴν τόσο πολυτίμη
γιά τὴ Ναυτιλία καὶ τὴν πόλη δραστηριότητά
του, σὲ ὁδὸ Γεωργίου Μουνδρέα.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΤΗΣ Ε.Ε.
'Επανερχόμαστε στο θέμα της υπ' αριθ.
458/90 απόφασης του Συμβουλίου 'Επικρα-
τείας γιά την όποία έγινε έκτενης αναφορά
στά δύο προηγούμενα τεύχη των «Ναυτικών
Χρονικών». Καί αυτό, πρώτο, γιά νά υπο-
γραμμίσουμε την ανάγκη της ήθικής αποκα-
ταστάσεως του κ. Νίκου 'Αγαγνωστάτου ό ό-
ποιος διασύρθηκε επανειλημμένα στή διάρ-
κεια του πολύχρονου αγώνος του γιά την
προάσπιση της έγκριτικής πράξεως καί φυ-
σικά τή δικαίωσή του — τό έργο αυτό, της ή-
θικής αποκαταστάσεως του κ. Νίκου 'Ανα-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ
ΤΟΥ 15θήμερου

Οι υποβρύχιοι τουρίστες — και όχι μόνον αυτοί — θα μπορέσουν επιτέλους νά απολαύσουν τήν πρώτη εύρωπαϊκή έκθεση υποθαλάσσιας ψυχαγωγίας, ή όποία θά γίνει στό Μονακό έφέτος τόν 'Οκτώβριο.

«Η έκθεση τιτλοφορείται «Tourist Oceanology International 90» και εκτός των τουριστικών υποβρύχιων σκαφών, πού αποτελούν το κύριο θέμα, θα αναφέρεται και στην προβολή των επενδυτικών δυνατοτήτων στη βιομηχανία της υποθαλάσσιας ψυχαγωγίας. Ειδικότερα οι επενδύσεις αυτές περιλαμβάνουν μόνιμες κατασκευές με υποβρύχια θέα, ύφαλα, έργα, ναυτικά καταφύγια, θαλάσσια πάρκα, αθλήματα καταδύσεως κ.λ.π. Παράλληλα με την έκθεση οργανώνεται και τριήμερο συνέδριο πού καλύπτει όλους τους άνωτέρω τομείς και στο όποιο οι μεγάλες βιομηχανίες του είδους θα παρουσιάσουν τις τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της υπό την θάλασσα διαθέσεως των ελευθέρων ωρών αναψυχής.

Οι οργανωτάι της εκθέσεως και του συνεδρίου, διάλεξαν τό πριγκηπάτο του Μονακό σάν τόν έν δισκικό τόπο συγκεντρώσεως, τόσο γιά τίς εξάίρετες συγκοινωνίες που τό εξυπηρετούν όσο και γιά τή φήμη του ως τουριστικού και πολιτιστικού κέντρου άναψυχής, κομψότητος και ιστορικής χάρες. Έλπίζουν δε ότι θά προσελκύσουν όχι μόνο τούς επιχειρηματίες της θαλάσσιας ψυχαγωγίας αλλά και τούς κεφαλαιούχους, επενδυτές και τραπεζίτες σέ μία νέα δυναμική αγορά.

Είναι μοιραίο φαίνεται, πριν ο άνθρωπος δημιουργήσει ψυχαγωγικά κέντρα στο διαστημα, να εξαντλήσει όλες τις δυνατότητες του δικού του πλανήτη, όσοι ακόμα είναι αστείρευτες. «Μεγάλο άμπελι ή θάλασσα και τραγούδι δεν έχει» πού έλεγε και ο Καζαντζάκης.

γνωστάτου ανήκει, κατά την αντίληψή μας, στην Ένωση Έλλήνων Έφορτιστών ή ο-ποία οφείλει να κάνει ό,τι πρέπει εν προκει-μένω. Καί, δεύτερο, γιά νά αναφέρουμε, μέ-τήν εύκαιρία, ότι στην ύπόθεση αύτή είχε ύ-πάρξει καί παρέμβαση τών «Ναυτικών Χρονι-κά», εκπρόσωπος τών όποιων είχε παρα-στεί σέ σχετική σύσκεψη στό ΝΑΤ, παρουσία καί τού κ. Άναγνωστάτου, πού έμεινε όμως χωρίς αποτέλεσμα λόγω τής έμμονής τού τότε Προέδρου τού Ταμείου στην αντίληψη ότι ό νόμος γιά τήν καταβολή εισφορών επί τής όργανικής συνθέσεως υπέρισχε τής έν-κριτικής πράξεως!



ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΟΥ ΑΙΩΝΑ

Οι ποικίλες συζητήσεις και αναφορές για τη πορεία των ναυτιλιακών πραγμάτων που έγιναν κατά τη διάρκεια των φετεινών «Ποσειδωνίων», οι εισηγήσεις και απόψεις που ακούστηκαν από καταξιωμένες προσωπικότητες της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, στο καθιερωμένο πλέον «Φόρουμ» της ναυτιλιακής εκθεσης, σε συνδυασμό με τις αναφορές εκπροσώπων της Πολιτείας και του Έφοπλισμού μας έδωσαν το ξναυσμα για το αφιέρωμα που ακολουθεί και στοχεύει στο να διαγράψει το περίγραμμα των ναυτιλιακών εξελίξεων στη τελευταία δεκαετία του αιώνα που ήδη διανύουμε.

Η δεκαετία του '90 βρίσκει την Έλληνόκτητη ναυτιλία στη κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλιακής πυραμίδας με συνολική υπό τον έλεγχο της χωρητικότητας περί τους 83 εκατ. τον. d.w., κατεσπαρμένη σε 24 διαφορετικά νηολόγια, ενώ στη δεύτερη θέση ακολουθούν οι Ιάπωνες με συνολική χωρητικότητα περί τους 82 εκατ. τον. d.w., συμπεριλαμβανομένων των θυγατρικών τους εταιριών σ' όλη την υδρόγειο.

Στά πλαίσια των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ο Έλληνικός στόλος διατηρεί σταθερά τα πρωτεία καλύπτοντας το 42,7% του τοννάζ που ανήκει σε πλοιοκτήτες των 12 κρατών-μελών και αναμφίβολα σαν ο κύριος σπόνδυλος της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας καλείται να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στις ναυτιλιακές εξελίξεις της Κοινότητας.

Σχετικά με τις πιθανές εξελίξεις στη Ναυτιλιακή Πολιτική της Κοινότητας κατά τα επόμενα χρόνια δεν αναμένονται θεαματικές μεταστροφές από το «πακέτο» των μέτρων του 1986.

Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε στην όμιλία του στο «Φόρουμ» των Ποσειδωνίων ο Βρεταννός υπουργός Ναυτιλίας κ. Πάτρικ Μακλώχλιν, τα «θετικά μέτρα» του 1986 έβαλαν την Κοινότητα σταθερά στο δρόμο των «φιλελεύθερων και εξωστρεφών πολιτικών».

Σύμφωνα με τον Βρεταννό Υπουργό αυτό που χρειάζεται τώρα είναι:

- Νά τηρηθεί ή σταθερή προσήλωση σε φιλελεύθερες ναυτιλιακές πολιτικές και νά χρησιμοποιηθεί ο «Γύρος της Ούρουγουάης» για νά μειωθούν οι προστατευτικές ναυτιλιακές πολιτικές άλλων χωρών.

- Νά προωθηθεί ή ανταγωνιστική θέση των μεταφορέων της Κοινότητας.

- Νά εκκαθαριστεί ο χώρος της Κοινότητας από επιχορηγήσεις και άλλα κρατικά βοηθήματα.

Αναφερόμενος στη πρόταση της Κομμισιόν για ένα Ευρωπαϊκό νηολόγιο, το ονομαζόμενο EUROS, ο κ. Μακλώχλιν δήλωσε ότι πιστεύει πως δεν θα βοηθούσε στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, αλλά θεωρεί ευπρόσδεκτες τις προτάσεις της για διευκόλυνση της μεταφοράς πλοίων ανάμεσα στα νηολόγια των κρατών-μελών της ΕΟΚ. Ο σωστός δρόμος για νά δημιουργηθούν ή νά διατηρηθούν θέσεις εργασίας τόνισε ο Βρεταννός Υπουργός Ναυτιλίας, είναι νά «έν-

θαρρυνθούν οι εργοδότες νά επενδύσουν στην εκπαίδευση και μετεκπαίδευση πληρωμάτων με υψηλά προσόντα».

Στο σημείο αυτό αξίζει νά επισημανθεί ή δήλωση του προέδρου της ΕΕΕ κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, ο οποίος αναφερόμενος στο EUROS, δήλωσε ότι θά μπορούσε ίσως νά γίνει δεκτό από τους Έλληνες πλοιοκτήτες, αλλά υπό όρισμένους όρους και προϋποθέσεις.

Στο θέμα του «Καμποτάζ» το οποίο ενδιαφέρει απόλυτα τις ελληνικές τουριστικές και ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, ο Βρεταννός υπουργός έδωσε δείγματα υποχώρησης από τις γνωστές βρεταννικές θέσεις όσον αφορά την ακτοπλοία, για την οποία πρότεινε τη θέσπιση ενός χρονοδιαγράμματος για βαθμιαία φιλελευθεροποίηση και ένα ειδικό καθεστώς για τα φέρυ μπώτ προς τα νησιά.

Από ελληνικής πλευράς ή ΕΕΕΠ εξέφρασε δικαιολογημένα απορίες, για το αν είναι δυνατό νά επιτραπεί ή δραστηριοποίηση βρεταννικών επιβατηγών πλοίων στην Ελλάδα, αφού τα τελευταία είναι επανδρωμένα με χαμηλόμισθα ασιατικά πληρώματα και επομένως θά δημιουργηθεί αθέμιτος ανταγωνισμός με τα ελληνικά πλοία.

Η ΕΕΕΠ υποστήριξε ότι το ευρωπαϊκό νηολόγιο είναι μία ιδέα που μπορεί νά ευδοκιμήσει, ενώ σημαντική κρίνεται ή παρέμβαση του τ. βουλευτή και μέλους της ΕΕΝ κ. Στρατή Στρατήγη, που αναφέρθηκε στο κοινωνικό πρόβλημα, το οποίο θά δημιουργήσει τυχόν απελευθέρωση του «Καμποτάζ» (άνεργια — κοινωνική αναταραχή κλπ.).

Αναφερόμενος στα θέματα που αποτελούν κύριο αντικείμενο συζητήσεων στους Διεθνούς Όργανισμούς, ο Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης δήλωσε μεταξύ άλλων:

«Απόλυτη προτεραιότητα έχει σήμερα ή διατήρηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στις διεθνείς μεταφορές.

Η προσπάθεια επεκτάσεως του κώδικα της UNCTAD, κάτι που ανησυχεί πολλούς ασφαλώς δεν μπορεί νά περάσει απαρατήρητη. Παράλληλα, οι συζητήσεις που γίνονται στην GATT για την φιλελευθεροποίηση του εμπορίου αποδεικνύει ότι υπάρχει μία ουσιαστική κίνηση, αντίβαρο των όσων συζητούνται κάπου αλλού.

Και τέλος, ή συστηματική κίνηση των μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας νά διαμορφώσουν κοινή ναυτιλιακή πολιτική βεβαίως πρέπει νά ληφθεί υπ' όψη απ' όλους όσους θά επιχειρήσουν νά διαγράψουν τις προοπτικές του μέλλοντος της παγκοσμίου ναυτιλίας.

Επιτρέψτε μου, ως μέλος Κυβερνήσεως ή οποία εκφράζει μία χώρα που ανήκει στην ΕΟΚ, νά επιμείνω στο τελευταίο.

Η χώρα μας πάντοτε λειτούργησε στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο έχοντας σαν κύρια δύναμή της την ελευθερία δραστηριοποιήσεως των ναυτιλιακών επιχειρηματιών, και αυτό απέδωσε. Γνωρίζουμε ότι και σε άλλες χώρες έγινε κάτι παρόμοιο.

Σάν μέλη της ΕΟΚ είμαστε αποφασισμένοι να συμβάλλουμε ουσιαστικά ώστε να διαμορφωθεί τέτοια πολιτική ή όποια δεν θα αφήνεται αυτής της άρχης.

Δεν λησμονούμε ότι μετέχων κανείς σ' ένα Διεθνή Όργανο αποδέχεται τις αρχές του. Αυτό είναι αναμφισβήτητο. Όμως τουτό δεν σημαίνει ότι μία χώρα μετέχουσα σε διεθνή οργανισμό χάνει την ιδιαιτερότητα που της προσδίδει ο γενικός χαρακτήρας της. Και υπάρχουν χώρες που έχουν μία σημαντική ιδιαιτερότητα την οποία κανείς δεν μπορεί να παραγνωρίσει».

Με τα δεδομένα αυτά ως δούμε τις διαγραφόμενες εξελίξεις στη Ναυτιλία, αρχίζοντας από την Έλληνική, για τη σημερινή κατάσταση της οποίας και το μέλλον της απόλυτα όρθης και κατατοπιστικές είναι οι απόψεις που εξέφρασε σε πρόσφατη ομιλία του ο Άντιπρόεδρος της ΕΕΕ κ. Γιάννης Γκούμας.

Ο κ. Γκούμας περιγράφει με ρεαλισμό τη σημερινή θέση της Έλληνικής ναυτιλίας και όρθα υποστηρίζει ότι ο Έλληνικός έφοπλισμός βρίσκεται σήμερα σε καλή προσεκτικά δυναμική πορεία, με τάση εκσυγχρονισμού της νοοτροπίας του, ενώ αντίθετα το εργατικό δυναμικό, τελεί σε υποχώρηση τόσο αριθμητικά όσο και ποιοτικά. Ειδικότερα για την υποδομή της ναυτιλίας, υποστηρίζει ότι βρίσκεται σε κάμψη και στα «σημεία», σε κατάρρευση, και αναφερόμενος στο ρόλο του ναυτικού συνδικαλισμού, υπογραμμίζει την ανάγκη διευρύνσεως της δημοκρατικής του λειτουργίας.

Για να προχωρήσει η ναυτιλία σε ανάπτυξη, εκσυγχρονισμό και πρό παντός σε παραγωγική σύνδεση με τον τόπο, ο κ. Γκούμας προτείνει σχέδιο ευρείας αναπτύξεως της υποδομής, σε διαστάσεις διεθνούς ναυτιλιακού και οικονομικού κέντρου, το οποίο άλλωστε μελετά ήδη η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών.

(Τό πλήρες κείμενο των απόψεων του κ. Γκούμα στις σελίδες 18-22).

Στη παγκόσμια ναυτιλία, καθοριστικός παράγοντας των εξελίξεων είναι ο ρυθμός αύξησεως των διά θαλάσσης μεταφερομένων προϊόντων και ιδιαίτερα κατατοπιστική για τις πιθανές εξελίξεις στον τομέα αυτό τα επόμενα χρόνια η εισήγηση του κ. Χάνζ Τζ. Πήτερς, διευθυντή της Trade and Maritime Industries της World Bank κατά το σεμινάριο των «Ποσειδωνίων».

Τό 1989, κατά την άποψη του κ. Πήτερς, θα μείνει στην μνήμη του ναυτιλιακού κόσμου σαν ή χρονιά που μεταφέρθηκαν 3,9 δισεκατομμύρια τόννοι φορτίων περίπου, δηλαδή ρεκόρ για τις μέχρι σήμερα θαλάσσιες μεταφορές. Οι πλοιοκτήτες ανέπνευσαν με ανακούφιση, καθώς ή αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου έδειξε σταθεροποιητική τάση στις ναυτιλιακές αγορές.

Μέχρι τό έτος 2000 ο όγκος των διά θαλάσσης μεταφερομένων φορτίων αναμένεται να φθάσει τούς 4,8 - 5 δισεκατομμύρια τόννους, αριθμός που, εάν επιβεβαιωθεί, μεταφράζε-

ται σε μία σταθερή άνοδο της τάξεως του 3% έτησίως στη δεκαετία σε όλους τούς τομείς του εμπορίου.

Βεβαίως, ο κ. Πήτερς υπογράμμισε ότι ή αλλαγή που πραγματοποιείται σήμερα με τη διεθνοποίηση του εμπορίου δημιουργεί έγγενεις αδυναμίες στις ακριβείς προβλέψεις για τις μελλοντικές εξελίξεις της αγοράς βασισμένες στη μελέτη στοιχείων των προηγούμενων ετών και ανέφερε ότι κατά τη γνώμη του οι πιο σημαντικοί παράγοντες που θα επηρεάσουν τη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές στη δεκαετία του '90 είναι:

- Σφαιρική αντιμετώπιση των βιομηχανικών μεθόδων.
- Συγχώνευση των περιφερειακών αγορών (όπως ή Ε.Ο.Κ.).
- Μετεγκατάσταση των βιομηχανιών (όπως ή κατασκευή Ίαπωνικών αυτοκινήτων στις Η.Π.Α.).
- Άξία προστιθέμενη στην πηγή (π.χ. ή εγκατάσταση πετροχημικών διυλιστηρίων κοντά στις πηγές του ακατέργαστου πετρελαίου, στις πετρελαιοπαραγωγές χώρες ΟΠΕΚ).
- Έναλλακτικές και πιο προσοδοφόρες μέθοδοι παραγωγής.

— Συντήρηση (περιλαμβανομένου και του αυξανόμενου ενδιαφέροντος για ανακύκλωση).

— Ένδιαφέρον για τό περιβάλλον (όχι μόνο στον τομέα της ενέργειας αλλά και ως προς τις καλλιέργειες και τούς άλλους τομείς γενικότερα.)

Σύμφωνα με τις απόψεις του κ. Πήτερς, αρκετοί από τούς παραπάνω παράγοντες μπορεί να έχουν σαν αποτέλεσμα την μείωση των θαλασσιών μεταφορών και ιδιαίτερα των μεταφορών πρώτων ύλων.

Έπεσήμανε όμως ένα αριθμό παραγόντων με πολιτική σκοπιμότητα, οι οποίοι συνεισφέρουν στην δημιουργία περίπλοκων καταστάσεων τά προηγούμενα χρόνια, ώστε να μην μπορεί να γίνει κάποια εκτίμηση για τό πόσο μπορούν να επηρεασθούν οι θαλάσσιες μεταφορές και κατέληξε λέγοντας ότι:

«Με την σταδιακή εξάλειψη, ή μείωση, της διεθνούς σύγκρουσης και έντασης, την προοδευτική απελευθέρωση της αγοράς και την αναπτυσσόμενη οικονομική συνεργασία, υπάρχει έλπιδα ότι τό διεθνές θαλάσσιο εμπόριο θα ώφεληθεί από αυτή την περίοδο της σταθεροποίησης της αγοράς».

(Τό πλήρες κείμενο της εισήγησης του κ. Πήτερς και οι σχετικοί πίνακες της εξέλιξης των θαλασσιών μεταφορών στις σελίδες 23-27).

Στην εισήγησή του με τίτλο «Έλευθερία, Προσαρμοστικότητα και Άνταγωνισμός» ο Δρ. Φράνκ Τσόο, πρόεδρος της Ίντερκάργκο και της μεγάλης έφοπλιστικής εταιρίας Wah Kwong του Χόγκ Κόγκ, περιέγραψε τις τρεις βασικές αρχές, στα πλαίσια των οποίων πρέπει να κινηθεί ή παγκόσμια ναυτιλία στό μέλλον για να διασφαλίσει τη παροχή ικανοποιητικών υπηρεσιών στό κοινωνικό σύνολο και να εξασφαλίσει τό μέλλον του Έφοπλισμού.

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

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



CREDIT
COMMERCIAL
DE FRANCE

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



Σχετικά με την **Έλευθερία** ο κ. Τσάο υπογράμμισε ότι «η λέξη αυτή χρησιμοποιείται πολύ, πολλές φορές μάστιγα καταχρηστικά. Έμεις, σαν ανεξάρτητοι και ελεύθεροι πλοιοκτήτες, δεν κάνουμε τὰ σφάλμα να αναφέρουμε ότι μπορούμε ή πρέπει να δραστηριοποιούμεθα εκτός κυβερνητικών περιορισμών. Αυτό που επιζητούμε είναι την απελευθέρωση από άσκοπους περιορισμούς. Ο ρόλος των κυβερνήσεων θα πρέπει να είναι ο καθορισμός των πλαισίων μέσα στα οποία εμείς μπορούμε να δραστηριοποιηθούμε βασιζόμενοι σε εμπορικές αρχές, πλαίσια τα οποία θα μας παρέχουν την πιο βασική έλευθερία — αυτήν του να ενεργοποιούμεθα επικερδώς. Χωρίς την έλευθερία αυτή δεν μπορούμε να προσφέρουμε τις υπηρεσίες μας στο διεθνές εμπόριο — γεγονός που αποτελεί και το μοναδικό λόγο ύπαρξής μας».

Αναφερόμενος στο θέμα των Κανονισμών Ασφάλειας και ιδιαίτερα στο πρόσφατο φλέγον θέμα των Αμερικανικών Νομοσχεδίων για τη Ρύπανση της θάλασσας ο κ. Τσάο ανέφερε τα εξής:

«Στο τομέα της ασφαλείας εμείς οι πλοιοκτήτες όχι μόνο τηρούμε τους κανονισμούς ασφαλείας αλλά προσπαθούμε παράλληλα να τους βελτιώσουμε και στο σημείο αυτό θέλω να υπογραμμίσω ότι τα ατυχήματα αποτελούν την εξαίρεση και όχι τον κανόνα.

Τό περιβάλλον προστατεύεται με κάθε δυνατό τρόπο και στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρω ότι η εύλογη αγανάκτηση για τα ατυχήματα που μολύνουν το περιβάλλον ίσως οδηγήσει σε ένα καθεστώς όπου όλοι οι έφοπλιστές — και όχι μόνο οι ιδιοκτήτες τάνκερς — θα σταματήσουν να συναλλάσσονται με τις ΗΠΑ λόγω των τεράστιων ανασφάλιστων κινδύνων.

Οι διαδικασίες κρατικού ελέγχου στα λιμάνια διέπονται ά-

πό διεθνώς συμφωνημένους κανόνες και το επικίνδυνο σημείο εδώ είναι ότι οι Αρχές νομοθετούν για να νομοθετούν — και από τον κίνδυνο αυτό θα πρέπει να προστατευθούμε τόσο εμείς όσο και αυτοί».

Αναφερόμενος στην ανάγκη **προσαρμοστικότητας** της ναυτιλίας στα χρόνια που έρχονται, ο κ. Τσάο είπε:

«Η προσαρμοστικότητα σήμερα είναι επιβεβλημένη όχι μόνο στη δραστηριότητά μας αλλά και στον τρόπο σκέψης μας. Έλαστικότητα σημαίνει:

— Προσαρμοστικότης στο χρώμα της σημαίας, ανάλογα με τις δικές μας επιχειρησιακές απαιτήσεις.

— Προσαρμοστικότης στα πληρώματα, τη διεύθυνση, τον τόπο νηολόγησης, τη φορολογία και σε άλλα νομικά θέματα.

Βασική έννοια των παραπάνω δεν είναι η αποφυγή ευθυνών αλλά η ανάληψη νέων υπό διαφορετικό καθεστώς, έτσι ώστε να παρέχουμε ανταγωνιστικές υπηρεσίες.

— Αποδοχή ότι μπορούμε να αγοράζουμε ή να κατασκευάζουμε τα πλοία μας όπου και όταν εμείς κρίνουμε σκόπιμο.

— «Ότι και εμείς θα πρέπει να αποδεχόμαστε να προσαρμόζουμε ανάλογα τη δραστηριότητά μας, όπως για παράδειγμα να προσαρμοστούμε στην ανάγκη βοήθειας ραντάρ από την ακτή, σε στενές ή πολυσύχναστες θαλάσσιες αρτηρίες».

Τέλος, αναφερόμενος στο θεμελιώδες κεφάλαιο του **ελεύθερου ανταγωνισμού** στις θαλάσσιες μεταφορές ο Δρ Τσάο ανέφερε χαρακτηριστικά:

«Όντας ανεξάρτητοι πλοιοκτήτες δεν φοβόμαστε ένα ανοικτό, ελεύθερο και ανταγωνιστικό περιβάλλον. Δυστυχώς στον τομέα αυτόν δεν είμαστε πάντα κύριοι της τύχης μας. Ανάμεσα στις απειλές για τον ελεύθερο ανταγωνισμό θα



全球貿易(私人)有限公司
GAYLIN TRADING CO. (PTE) LTD.

(INCORPORATED IN SINGAPORE) ESTB 1974

SHIPCHANDLERS: PROVISIONS, BOND, CABIN, DECK AND ENGINE

MAJOR STOCKIST: MARINE HARDWARES, SAFETY EQUIPMENT,

LIFTING EQUIPMENT, LASHING EQUIPMENT, CONTAINER PARTS, MOORING ROPES/WIRES

FOR EAST RELIABLE AND EFFICIENT SERVICE CONTACT:

17, JOO KOON WAY, JORONG, SINGAPORE 2262
TEL NO: 8613288 (10 LINES) TLX NO: RS 38762 GAYLIN
FAX: 8615433 CABLE GAYLINTRAD

**LEADING SHIPCHANDLERS
SERVING THE GREEK FLEET
FOR YOUR COMPLETE STORING
IN SINGAPORE**

24 HRS A DAY 7 DAYS A WEEK

IN GREECE

GRAM TRADING LTD.
1, CH. TRIKOUPI STR.
18536 PIRAEUS
PHONES: 4525559/4512156
TELEX: 21 1420

μπορούσαμε να αναφέρουμε:

— Διάφορες πολιτικές σε έθνικό, περιφερειακό ή ευρύτερο επίπεδο.

— Άλλα πολύπλευρα μέτρα που επιβάλλουν ειδικούς όρους στα φορτηγά πλοία που ταξιδεύουν προς, ή από, μία συγκεκριμένη χώρα ή περιοχή.

Πολιτικές δυνάμεις στις ΗΠΑ έχουν δημιουργήσει πολλές τέτοιες περιπτώσεις, ή πιο πρόσφατη εκ των οποίων υπήρξε ή προτεινόμενη νομοθεσία εξαιτίας του ατυχήματος του «Exxon Valdez», γεγονός το οποίο ανησυχεί όλους έμας βαθύτατα.

— Περιφερειακές πολιτικές που μπορεί να προάγουν ή να προστατεύουν τα συμφέροντα πλοίων αυτής της περιφέρειας. Οι φόβοι που εκφράστηκαν για το «Ευρωπαϊκό Φρούριο» δεν ήταν άβαστοι! Θα πρέπει πάντα να επιζητούμε διενεργεί λύσεις στους τομείς αυτούς, αν και αυτές μπορεί να έχουν σαν αποτέλεσμα τον περιορισμό των αγορών, για παράδειγμα ο κώδικας Λάινερ των Ήνωμένων Έθνών (UN Liner Code).

— Τέλος οι προσπάθειες που γίνονται στα πλαίσια των διαπραγματεύσεων της GATT στο Γύρο της Ουρουγουάης για ένα διεθνές πλαίσιο απελευθέρωσης όλων των τομέων υπηρεσιών που αφορούν και τους ανεξάρτητους πλοιοκτήτες. (Η εισήγηση του Δρ Φράνκ Τσάο στις σελίδες 28-29).

Ναυτιλία χωρίς Τραπεζική Χρηματοδότηση δεν μπορεί να υπάρξει, και απόλυτα κατατοπιστική για τις μεθόδους χρηματοδότησης που θα ισχύουν για τη διεθνή ναυτιλία στη τελευταία δεκαετία του αιώνα υπήρξε η εισήγηση του κ. Δημήτρη Κροντηρά, υπεύθυνου Ελλάδος και επικεφαλής του Ευρωπαϊκού Ναυτιλιακού Γκρούπ της Σίτιμπανκ.

Κατά τον κ. Κροντηρά υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές μεταξύ των μεθόδων χρηματοδότησης που χρησιμοποιούν οι περισσότεροι Έλληνες έφοπλιστές από αυτές των ναυτιλιακών ανταγωνιστών τους, καθώς στις άλλες παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες ή νοοτροπία των έφοπλιστών έχει αλλάξει και έχει ξεφύγει από τις πατροπαράδοτες τραπεζικές χρηματοδοτήσεις και οργανώνουν τις εταιρίες τους με τέτοιο τρόπο ώστε να προσελκύουν ιδιώτες χρηματοδότες οι οποίοι συνεισφέρουν μέρος των υψηλών χρηματικών ποσών για το κεφάλαιο που χρειάζονται οι νέες επενδύσεις.

«Αυτό που βλέπουμε σήμερα στην Ευρώπη, τόνισε ο κ. Κροντηράς, είναι ότι όλο και περισσότεροι ναυτιλιακοί συνεταιρισμοί έχουν τις μετοχές τους όχι μόνον στα χρηματιστήρια της χώρας τους αλλά και στα χρηματιστήρια τριών ή και τεσσάρων διαφορετικών Ευρωπαϊκών χωρών.

Σ' αυτό το πλαίσιο δανειστές και δανειζόμενοι αισθάνονται πιο άνετα και είναι λιγότερο νευρικοί σε περιόδους κρίσεως».

Επιστρέφοντας στην Έλληνική πραγματικότητα, ο κ. Κροντηράς ανέφερε ότι μέχρι πρόσφατα οι Έλληνες έφοπλιστές και ο Έλληνικός στόλος κυριάρχησαν στην ανταγωνιστική άρένα των θαλάσσιων μεταφορών, χωρίς καμμία κρατική υποστήριξη, κυρίως εκμεταλλευόμενοι τις σχετικά χαμηλές επενδύσεις σε μεταχειρισμένα πλοία. Τόνισε όμως παράλληλα ότι όσο πιο συντηρητική είναι σήμερα η δανειστική προσέγγιση των Τραπεζών, τόσο μεγαλύτερος είναι ο περιορισμός για την ανάπτυξη του Έλληνικού στόλου, και κατέληξε λέγοντας:

«Παρ' όλα αυτά βλέπουμε μερικές κινήσεις προς την σωστή κατεύθυνση από ένα περιορισμένο σε αριθμό Έλληνικών έφοπλιστικών εταιριών που έχουν υιοθετήσει μία περισσότερο σύγχρονη προσέγγιση και με πολύ επιτυχία έχουν προσελκύσει μετόχους από το κοινό».

Είμαι πολύ χαρούμενος που τώρα υπάρχουν Έλληνικές έφοπλιστικές εταιρίες και ότι Έλληνικές μετοχές αγοράζονται σήμερα σε όλο τον κόσμο μέσω του τραπεζικού συστήματος. Είμαι επίσης χαρούμενος να σας ανακοινώσω ότι αυτοί οι μερικοί έφοπλιστές έχουν συμφωνήσει στη βασική ιδέα να παρευρίσκονται σε ετήσιες συναντήσεις με τους μετόχους και να απαντούν στις ερωτήσεις των μικρών επενδυτών και μετά από πολλές προσπάθειες θα έχουμε στον πίνακα του Χρηματιστηρίου Αθηνών την πρώτη έφοπλιστική εταιρία, ελπίζω μέσα σε ένα χρόνο.

Η Έλληνική Ναυτιλία έχει κατά τη γνώμη μου δύο έπιλογες για την ανάπτυξη της:

Πρώτη είναι, να συνεχίσει όπως τώρα, που σημαίνει μία όπορτουνιστική και ειδική προσέγγιση για την αγορά ενός πλοίου εδώ κι εκεί. Τα αποτελέσματα αυτής της τακτικής βεβαίως σημαίνουν αργή ανάπτυξη, καμμία αλλαγή στις μετοχές και ακριβό κόστος χρηματοδότησης.

Η δεύτερη έπιλογή είναι ν' αυξήσουν το ρυθμό των επενδύσεων χρησιμοποιώντας τα μέσα χρηματοδότησης που είναι διαθέσιμα στο παγκόσμιο ανταγωνισμό. Δηλαδή προσφέροντας μετοχές στο κοινό, προτιμώμενες μετοχές, Ευρωπαϊκά χαρτιά, ασφάλεια κεφαλαίου ή μετατρέψιμες όμογιες. Όλα αυτά τα προϊόντα θα βρίσκονται στη διάθεση των Έλληνικών έφοπλιστικών εταιριών μόλις δημιουργηθεί ή κατάλληλη υποδομή».

(Τό πλήρες κείμενο της εισήγησης του κ. Κροντηρά στις σελίδες 32-33).

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS"

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. - P.O. BOX 80240 - 185 10 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4520.129 - 4520.175 - 4520.325 - 4523.445 - 4510.316 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213

TELEX: 21 2989 - 21 2571 - 21 3805 - 21 2265 - 21 3825 - 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

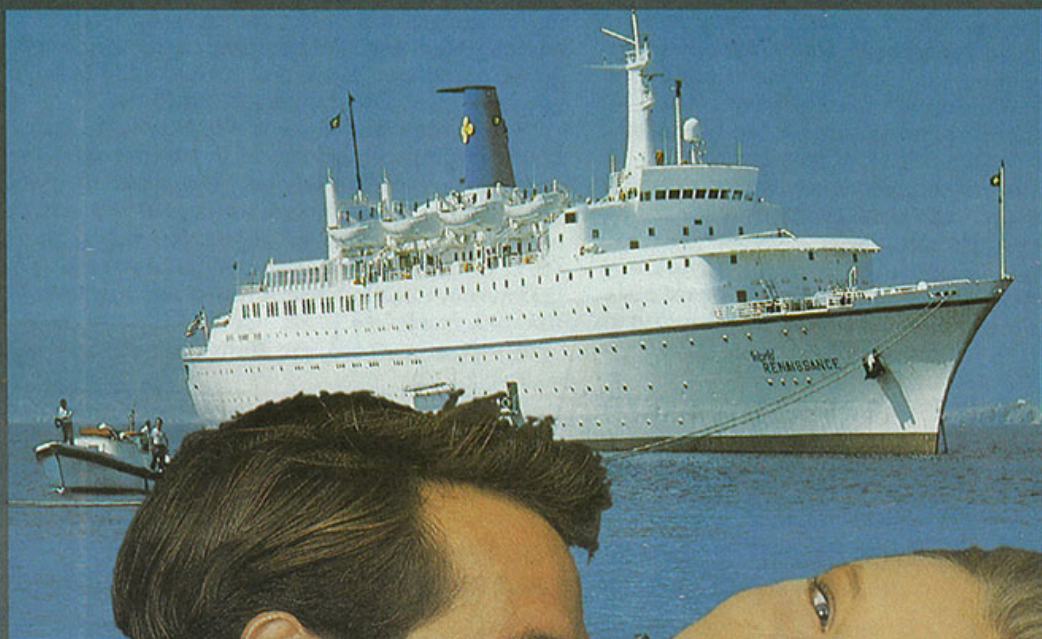
SUN FUN CULTURE IN ONE

TAKE A CRUISE WITH

← EPIROTIKI LINES →

THREE GLORIOUS CIVILISATIONS
TWENTY-TWO HISTORICAL PORTS
FORTY-SEVEN FASCINATING ISLANDS
A WORLD OF CRUISES
A WORLD OF DIFFERENCE

EPIROTIKI LINES
87, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
Tel.: 4526 641-9; 4526 782; 4526 756
CABLES: APOTAMIANOS
TLX: EPIR GR 2123302 212741 212575





CYCLADIC CRUISES

Get to know the «Cities World»

MTS «CITY OF RHODOS»

MTS «CITY OF MYCONOS»

TMV «CITY OF HYDRA»

TMV «CITY OF POROS»

TMV «CITY OF ANDROS»

TMV «CITY OF PIRAEUS»



CYCLADIC CRUISES S.A.
PATISSION STR. ATHENS-GREECE
TEL: 8229.468-8832.112,3 TELEX: 210366 CYCL GR

Διαπιστώσεις για τό σήμερα καί σκέψεις για τό αύριο της 'Ελληνικής Ναυτιλίας

Του κ. ΓΙΑΝΝΗ ΓΚ. ΓΚΟΥΜΑ, 'Αντιπροέδρου 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών

Ο 'Ελληνικός έφοπλισμός, στην άρχή της τελευταίας δεκαετίας του αιώνα μας, δραστηριοποιείται ικανοποιητικά. Μέ την συγκλονιστική έμπειρία της κρίσεως καί μέ ανάλογα διαμορφωμένη την ψυχολογία του, χειρίζεται τό παρόν μέ εκείνο τό σπάνιο συνδυασμό τόλμης καί συνέσεως. Καί ακόμη, μέ βλέμμα πού έρευνά τό μέλλον. Θά έλεγα, ότι περνά μία καλή καί δημιουργική ώρα, πού εκφράζεται μέ τόν αριθμό των 84 εκ. τόννων d.w, πού βρίσκονται υπό 'Ελληνική διαχείριση. Βέβαια σ' αυτή την καλή πορεία, βοηθά μία άνθεκτική ναυλαγορά, αλλά καί τά λελογισμένα βήματα επιχειρηματικής ανάπτυξεως.

Όμως αυτή ή στέρεη ανάπτυξη του 'Ελληνικού 'Εφοπλισμού γίνεται **ερήμην της σημαίας**. Τό πώς καί τό γιατί, είναν από τά πολύ γνωστά πράγματα, πού θά έπρεπε νά αποφύγουμε νά αναλύσουμε καί πάλι εδώ. 'Η φυγή πάντως υπήρξε όρμητική καί δέν είναι βέβαιον ότι έχει ανασταλεί ό ρυθμός της. Μόνο λίγους αριθμούς θά αναφέρω, γιατί οι πολλοί κομράζουν:

Τά 2.599 πλοία του 1985 στην 'Ελληνική σημαία έγιναν τό 1989, 1.042. 'Εξ άλλου στόν χρόνο πού πέρασε, μπήκαν στό νηολόγιο 82 πλοία (1.8 εκ. κοχ.) καί βγήκαν 145 πλοία (2.4 εκ. κοχ.).

Σύμφωνα μέ πιό πρόσφατα στοιχεία του Αλόυδς Ρέτζιστερ, τόν Φεβρουάριο του 1990, ό 'Ελληνικής διαχειρίσεως στόλος περιελάμβανε 2.436 πλοία 84.5 εκ. τον. d.w. 'Ο συσχετισμός των στοιχείων αυτών δίνει σαφή εικόνα της ισχυρής τάσεως «έκτός σημαίας», πού υπάρχουν επιφυλάξεις κατά πόσον είναι εύκολα άντιστρέψιμη. Καί προσωπικά πιστεύω, ότι υπάρχει δυσκολία, παρά τό γεγονός ότι κάτι τέτοιο δέν ακούγεται ούτε εύχарιστα, ούτε πατριωτικά, εκ πρώτης όψεως. 'Αλλά ή δυσκολία δέν είναι άνυπέρβλητη.

'Ας περάσουμε τώρα στους Ναυτικούς, στόν έτερο κλάδο της παραδοσιακής συγκροτήσεως του 'Ελληνικού Shipping, στενά συνδεδεμένο μέ τη ναυτική ανάπτυξη καί όχι μόνο από την κατεύθυνση της εξηρημένης εργασίας. 'Υπήρξε καί είναι πάντα όχι μόνο ή κινούσα δύναμη των πλοίων μας, αλλά καί ή πηγή τροφοδοτήσεως του έφοπλιστικού κλάδου καί του στελεχιακού δυναμικού του ναυτιλιακού μάντζμεντ.

Καί αυτά γνωστά καί επαρκώς κατά καιρούς τονισμένα, μέ αριθμούς καί έντυπωσιακές συναισθηματικές εξάρσεις.



Σημασία όμως έχει νά δούμε πού βρισκόμαστε σήμερα. 'Εχουμε έλλειψη έμψυχου δυναμικού, προϊόντος αύξανόμενης; 'Εχουμε αύξηση της προσφοράς θέσεων εργασίας καί περιορισμό της ζήτησεως; Καί πάλι θά σάς κουράσω μέ ένδεικτικούς μόνον αριθμούς:

'Ελληνες ναυτικοί εργαζόμενοι σε 'Ελληνικά καί συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοία:

1978:	58.000
1980:	59.000
1982:	40.000
1984:	40.000
1986:	31.000
1988:	28.000

(Οί αριθμοί έχουν στρογγυλευθεί).

'Εχουμε λοιπόν έγγενή έλλειψη έμψυχου δυναμικού από λόγους δημογραφικούς, κοινωνικούς καί ναυτιλιακούς, όπως είναι ή αύξηση του στόλου.

'Εχουμε όμως καί πτώση της ποιοτικής στάθμης του ήδη προσφερόμενου δυναμικού, πάλι για πολλούς καί γνωστούς λόγους, όπως είναι ή εκπαίδευση καί ό συνδικαλισμός. 'Η εκπαίδευση πού παγιεύτηκε στά αναχρονιστικά της πλαίσια, για πολύ καιρό καί παλιόδρομησε κάτω από την πίεση πολιτικοκοινωνικών διαφοροποιήσεων. Διαφοροποιήσεων τελείως άσχετων μέ την επαγγελματική προετοιμασία των νέων στελεχών των πλοίων, καί κατ' ευθείαν αντίθετων μέ τίς επιδιώξεις της ναυτι-

λιακής επιχειρήσεως. 'Επιδιώξεις καί στόχους, πού ή Πολιτεία έχει υιοθετήσει καί ό έφοπλισμός χρηματοδοτεί γενναία μέσω του ΚΝΕ.

Μέ σκοπό νά δημιουργήσει στελέχη μέ επαγγελματική ευθύνη καί μέ γνώση πού νά μπορούν νά παρακολουθήσουν τη εξέλιξη της Ναυτικής Τεχνολογίας. 'Ο στόχος αυτός βεβαίως, δέν επιτυγχάνεται, ούτε μέ πορείες, ούτε μέ άπεργίες, ούτε μέ άπλοϊκά συνθήματα. Χρειάζεστε κόπος, δουλειά καί αυτοπειθαρχία.

Ποιοτική **καθίζηση** λοιπόν, στό στελεχιακό δυναμικό των πλοίων, πού προέρχεται από την εκπαιδευτική **καθίζηση**. 'Εχουμε όμως καί την άρνητική επίδραση του συνδικαλισμού σ' αυτή την δυσμενή πορεία του έμψυχου δυναμικού της ναυτιλίας. Του συνδικαλισμού πού στό χώρο της ναυτιλίας παρουσιάζει δομικές αδυναμίες τέτοιες, πού δυσχεραίνουν κάποτε την υπεύθυνη δημοκρατική του λειτουργία. Νά αναφέρω την κυριότερη: 'Υπερτροφική σε δύναμη, έκπροσώπηση, μέ άδύνατη βάση. Πιό απλά, οι λίγοι μιάς διοικήσεως μιλούν συχνά καί παίρνουν αποφάσεις, για λογαριασμό των πολλών πού βρίσκονται κατ' κανόνα μακριά καί δέν έχουν την δυνατότητα νά διαμορφώσουν προσωπική εικόνα των χειρισμών για τά επαγγελματικά τους προβλήματα. 'Αλλ' αυτό σημαίνει ότι ό «συνδικαλισμός των διοικήσεων», είναι εύάλωτος από έξωτερικές καί κυρίως πολιτικές επιδράσεις, πού εύκολα μπορεί νά τόν εκτρέψουν σε άλλότριες επιδιώξεις, έστω μέ την κάλυψη ναυτεργατικής συνθηματολογίας.

Μέ όλα αυτά, θά ήθελα νά πω, ότι έχουμε ανάγκη από ένα νέο πνεύμα στό συνδικαλιστικό κίνημα πού θά άντιστρέψει την πυραμίδα της σημερινής δυναμικής του. **Οί λίγοι**, πρέπει νά είναι αυτοί πού θά προτείνουν καί **οί πολλοί** αυτοί πού θά αποφασίζουν.

Συμπέρασμα πού άποτελεί καί τό δεύτερο συστατικό της καταγραφής του σημερινού σκηνικού της ναυτιλίας μας: Φτάσαμε αίσίως στην αριθμητική άνεπάρκεια του έμψυχου δυναμικού καί διανύουμε την περίοδο της ποιοτικής υποβαθμίσεώς του, πού μπορεί νά άντιστραφεί, σε κάποιο ποσοστό, όταν καί εάν επιτύχουν τά Sandwich Courses, καί όταν επικρατήσει νέο πνεύμα στόν συνδικαλισμό.

Έφοπλισμός λοιπόν και ναυτική εργασία, είναι σήμερα σέ αντίθετη πορεία. Είναι μία διαπίστωση και δέν νομίζω ότι μπορεί νά άμφισβητηθεί. Όπως και ή διαπίστωση, ότι έχει καταρρεύσει σέ μεγάλο ποσοστό ή τεχνική ύποδομή και έχει συσταλεί αίσθητά ή ύποδομή ύπηρεσιών γιά τό πλοίο. Η ναυπηγική βιομηχανία, σ' όλόκληρο τό φάσμα της, αλλά κυρίως οι μεγάλες μονάδες, φυτοζωούν ως τρόφιμοι του δημόσιου προϋπολογισμού. Μόνο τό 1989, οι ζημιές του κλάδου ύπολογίζονται σέ 10 δισεκ. δραχμές.

Οί τηλεπικοινωνίες, της ξεπερασμένης τεχνολογίας και της μεγάλης ύπερφορτώσεως, αδυνατούν νά παρακολουθήσουν τή ταχύτητα και τή συχνότητα του ρυθμού της ναυτιλιακής συναλλαγής. Καί βεβαίως οι γενικώτερες ύπηρεσίες πρós τό έμψυχο δυναμικό, κακή εκπαίδευση, όπως προανέφερα και άνύπαρκτη ασφαλιστική προστασία, συμπληρώνουν τήν εικόνα μιάς άποδιοργανωμένης, αλλά πρόσφατα άκμάζουσας, ναυτιλιακής μητροπόλεως.

Συμπέρασμα τρίτο, λοιπόν, από τήν περιγραφή αυτή, του παρόντος ναυτιλιακού μας σκηνικού:

Και ή ύποδομή σέ γενική ύποχώριση. Και στά σημεία, σέ κατάρρευση.

Τί άπομένει λοιπόν στά χέρια μας γιά νά προχωρήσουμε στήν άνασυγκρότηση του μεγάλου παραγωγικού κλάδου της ναυτιλίας, όταν τά πλοία φεύγουν και οι ναυτικοί λιγοστεύουν;

Είναι τό κρίσιμο έρώτημα πού πρέπει γρήγορα νά άπαντηθεί γιά νά παραμείνει ή ναυτιλιακή δύναμη των Έλλήνων στά χέρια της Έλλάδος. Καί χρειάζεται γρήγορα νά άπαντηθεί τό έρώτημα γιατί ζούμε περίοδο εύκαιριών, πού δέν πρέπει νά τίς χάσουμε. Είναι εύκαιρίες της διεθνούς πολιτικής και οικονομικής συγκυρίας, πού άναβαθμίζουν τήν σημασία της ναυτιλίας μας και μαζί της έθνικής της βάσεως. Η Εύρωπαϊκή συνοχή στά πλαίσια της ΕΟΚ, ή οργανική σύνδεση μιάς εύρειας άγοράς στήν Εύρώπη από τά Ουράλια μέχρι τό Γιβραλτάρ και ή διαμόρφωση τριών συμπαγών κέντρων άναπτύξεως στον πλανήτη, Βόρειος Άμερική (Καναδάς και ΗΠΑ), Ιαπωνία και νεοβιομηχανικές χώρες του Ειρηνικού και Εύρώπη του 1992, άνοίγουν τόν δρόμο γιά έναν πολύμορφο και δυναμικό ρόλο στήν μέχρι σήμερα ναυτιλιακή έπίδοση της χώρας. Γεω-

γραφική άπόληξη της ΕΟΚ ή Έλλάδα πού γειτνιάζει μέ τόν κόσμο της Άσίας και της Άφρικής, φορτωμένη μέ παράδοση στά θαλάσσια έργα, μέ ένα συνεχώς έπαληθευόμενο Know How, μπορεί, άν χειρισθεί μέ ζήλο τά πράγματα, νά έξελιχθεί σέ **παγκόσμιο κέντρο Ναυτιλιακής και Οικονομικής δραστηριότητας**. Κέντρο πού από καιρό μελετά και σχεδιάζει ή Ένωση Έλλήνων Έφοπιστών και πού περιμένει τή διαμόρφωση του κατάλληλου πολιτικού κλίματος, γιά νά αναλάβει πρωτοβουλίες. Τώρα ύπάρχουν ένδειξεις ότι άνοίγει ό δρόμος πρós αυτή τήν κατεύθυνση. Μακάρι, γιατί οι εύκαιρίες λιγοστεύουν. Άς μήν ξεχνάμε τίς αντίστοιχες φιλοδοξίες της **Μάλτας** στήν Μεσόγειο, όπου πέραν της παραδοσιακής έπίδοσέως της στίς έπισκευές, προχωρεί στήν διάρθρωση μιάς ευρύτερης ναυτιλιακής άγοράς πού συνοδεύεται από εύκολίες νηολογίου. Στόν αντίποδα της Μεσογείου ή **Κύπρος**, έχει άναπτύξει έντυπωσιακή δραστηριότητα μέ σταθερά ένισχυμένο νηολόγιο και μέ άνάπτυξη ύποδομής, πού είναι φυσικό νά τροφοδοτεί ευρύτερες φιλοδοξίες διεθνούς έμβέλειας.

Μέ αυτά τά δυσμενή δεδομένα στή χώρα μας και μέ τους ταχείς ρυθμούς έξελίξεων στο διεθνές περιβάλλον, είναι φανερό ότι έχουμε άνάγκη από ένα μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ναυτιλιακό σχεδιασμό, γιά νά διατηρήσουμε τό έμψυχο και τό άψυχο δυναμικό της ναυτιλίας, μέ σκοπό τήν αύξηση της άναποδοτικότητας στον έθνικό χώρο.

Πιο άπλά, έχουμε άνάγκη μιάς νέας και τολμηρής ναυτιλιακής πολιτικής. Θά έλεγα ένα ναυτιλιακό **«νιού ντήλ»**, πού θά μάς φέρει κοντύτερα στίς έξελίξεις του 2000.

Ποιά μπορεί νά είναι ή πολιτική αυτή; Κατ' άρχήν **Έθνική**. Μετά **ύπερκομματική**. Και προπαντός, **ρεαλιστική**. Δηλαδή: Σύνδεσή της άνά τόν κόσμο ναυτιλιακής δραστηριότητας των Έλλήνων μέ τήν οίκονομία του τόπου, μέσω όχι μόνον του νηολογίου, πού μέχρι σήμερα ύποχωρούσε, και του ναυτεργατικού δυναμικού, πού συνεχίζει νά λιγοστεύει, αλλά μέσω και της **ύποδομής**, πού μπορεί νά άναπτυχθεί μέ γρήγορους ουθμούς και σέ άπερίοριστη κλίμακα.

Αυτή είναι ή άπάντηση, κατά τήν τα-

πεινή μου γνώμη, στο έρώτημα τί θά κάνομε αύριο. Γιά νά στήσουμε και νά δημιουργήσουμε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, μέ βάση τήν μεγάλη έλληνόκτητη ναυτιλία, τήν επιχειρηματική έμπειρία, και τό ένδιαφέρον των ξένων νά συνεργασθούν μαζί μας, γιά τό πολύ άπλό λόγο, ότι πιστεύουν πώς έξέρουμε καλά τήν δουλειά. **Και τήν ξέρουμε.**

Έδώ τίθεται τό παρεπόμενο και κρίσιμο έρώτημα. Μπορούμε νά προχωρήσουμε πρós αυτόν τόν στόχο;

Ναι, μπορούμε νά προχωρήσουμε πρós τόν στόχο του διεθνούς κέντρου, μόνο άν εξασφαλισθούν **ισχυρές άντικειμενικές προϋποθέσεις**, γιατί οι ύποκειμενικές — οι δυνατότητες της ναυτιλίας — ύπάρχουν και πάντα περιμένουν. Ποιές είναι αυτές:

— Κατάλληλο πολιτικό κλίμα στή χώρα και άποφασιστική πολιτική βούληση. Αυτή είναι ή πρώτη προϋπόθεση.

— Μετά, έκσυγχρονισμός έπιτυχημένων μέχρι σήμερα θεσμών και όπου ει- ναι άναγκαία ή **διεύρυνσή τους**, γιά νά χωρέσει άνετα στον έθνικό χώρο όλόκληρο τό εύρος μιάς έλληνικής και διεθνούς επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Τέρμα δηλαδή στήν επιθετική γραφειοκρατία. Τό τί θά σημάνει αυτό γιά τόν τόπο, δέν είναι άνάγκη νά τό αναλύσει κανείς, έχοντας μπροστά του τήν εικόνα μιάς διαρκούς επενδυτικής ροής ή έστω τόν όγκο λιμνάζοντος συναλλαγματος.

— Τρίτη προϋπόθεση, ό καλός σχεδιασμός από μέρους του κράτους, της τεχνικής ύποδομής. Πρós τήν κατεύθυνση της διασώσεως των ναυπηγείων, πού βρίσκονται σέ κατάρρευση, και πρós τήν κατεύθυνση της δημιουργίας δυνατότητων ύψηλης στάθμης τηλεπικοινωνιών.

— Τέταρτη προϋπόθεση, ή όργάνωση ύποδομής ύπηρεσιών μέσα σέ λειτουργικό χωροταξικό πλαίσιο.

Μπορούν όμως νά εξασφαλισθούν αυτές οι προϋποθέσεις; Έμείς που δουλεύουμε στον χώρο της ναυτιλίας, παλαιότεροι, νεώτεροι και νέοι, είμαστε μοριασμένοι μέ εκείνη τήν βαθειά πίστη στο περίεργο και άνεξηγήτο έλληνικό δαιμόνιο. Στήν δημιουργικότητα, πού ξαφνικά φουντώνει από μόνη της, άντιστρέφει τίς δυσκολίες και άνοίγει δρόμους εκεί πού περιέργως, μένουν κλειστοί γιά τούς πολλούς. Νά άναφερ-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

World Marine

Services in Egypt



**We are only a V.H.F. call away
from your ship
and minutes walk from the harbour.**

Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και εφοπλιστού.

Piraeus : Tlx: 241600/1/2 WMAR GR
Port Said : Tlx: 63134 WMAR UN
Alexandria : Tlx: 55419 WORLD UN
Suez : Tlx: 66094 WOMAR UN
Fax Nos : Piraeus - (1) 4111 118

Tel: (1) 4135024/25/45/47
Tel: (66) 234186
Tel: (3) 4821966
Tel: (62) 26114
Port Said: (66) 226114



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1988

The first in a series of six new Reefers that will join the Lavinia Fleet shortly

LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488.2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE

SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE: (914) 592-8013
TELEX: 226666 QUIV US
CABLES: QUIVERCO NEW YORK
FAX: (914) 5928015

PIRAEUS HEAD OFFICE

91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 4182551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX (01)-4182388 - 4182557

LAS PALMAS OFFICE

ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265.804/265.808
265.812/265.816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE

FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39.14.33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE

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

θώ στο τί συνέβη με την τελευταία κρίση και τό πόσο εκπληκτοί στάθηκαν οί ξένοι, όταν θέλησαν νά μετρήσουν τήν έλληνική ανάπτυξη;

Μέ βάση λοιπόν τήν ελπίδα ότι ή χώρα μας εισέρχεται σέ φάση υπεύθυνης πολιτικής διαχείρισης και τό γεγονός ότι ή νέα κυβέρνηση **έχει εξαγγείλει** αναπτυξιακή πνοή ναυτιλιακό πρόγραμμα, θά όλοκληρώσω τήν απάντησή μου γιά τό τί πρέπει νά κάνουμε γιά νά προοδεύσει ό τόπος μας, στόν τομέα τής Ναυτιλίας, πού μάς προκαλεί.

Καί θά συνεχίσω, αναφερόμενος στίς δυσκολίες τής κάθε προϋποθέσεως πού ανέφερα:

— **Έθνική πολιτική γιά τή ναυτιλία.** 'Η σχετική πρόθεση μέχρι τώρα έχει εξατληθεί σέ φιλολογία. Τό γενικότερο κλίμα τής κοινωνικής και πολιτικής αντιπαράθεσης δέν επέτρεψε ουσιαστικά βήματα. 'Ο συνδικαλισμός έδω έχει τίσ ευθύνες του.

— **Πολιτική βούληση.** 'Αμφίβολη ή εκδήλωσή της, βάσει τής πείρας του παρελθόντος κι όταν ή έκαστοτε κυβερνητική πολιτική δέν δεσμευόταν χωρίς δημιουργικές νοθείες, από τούς βασικούς νόμους τής αγοράς. Δέν ξέφευγε δηλαδή από τήν «νόσο του πολιτικού κόστους». 'Η νέα κυβέρνηση μέ τό στόμα του ίδιου του Πρωθυπουργού, μάς διαβεβαίωσε γιά τό αντίθετο. **Περιμένουμε** και αισιοδοξούμε.

— **Τεχνική υποδομή.** 'Η λύση του προβλήματος σέ πλήρη συνάρτηση μέ τή ρεαλιστική πολιτική βούληση και τήν αποδοχή τής όρθόδοξης αρχής, ότι ή έπιχείρηση είναι γιά νά παράγει έργο και φυσικά γιά νά εξασφαλίζει απασχόληση. 'Όχι όμως μόνο τό αντίθετο.

— **Ανάπτυξη τηλεπικοινωνιών.** 'Ως έχουν σήμερα τά πράγματα μέ τό κρατικό μονοπώλιο, ή ναυτιλία δέν πρόκειται νά αποκτήσει ποτέ, τίσ εύκολίες πού έχει ανάγκη. Μοιραίως, χρειάζεται χειραφέτηση μέ δικό της αυτόνομο τηλεφωνικό κέντρο, πού μπορεί νά τό συγκροτήσει μέ δικά της κεφάλαια και δικές της διεθνείς συνεργασίες.

— **Όργάνωση υποδομής υπηρεσιών.** 'Η προϋπόθεση αυτή έμπλέκεται στό πολεοδομικό κομφούζιο τής μείζονος πρωτεύουσας και στό άδιαχώρητο τής 'Ακτής Μιαούλη.

Σύμφωνα μέ πρόσφατη έρευνα του Δήμου Πειραιώς, σέ 2000 στρέμματα συνωστίζεται ή κίνηση όλόκληρου του έμπορικού κέντρου του λιμένος, μέ όδικο δίκτυο υπερφορτωμένο. Στήν περιοχή αυτή, ό πληθυσμός πού διακινείται εργαζόμενος ξεπερνά τίσ 50.000, και οί θέσεις γιά σταθμεύσεις αυτοκινήτων μόλις τίσ 10.000. Άλλες 6.500 θέσεις δημιουργούνται από παράνομη στάθμευση. Μέ αυτά τά δεδομένα, υπάρχει χωροταξικό πρόβλημα γιά τήν δημιουργία ενός λειτουργικού ναυτιλιακού κέντρου, τουλάχιστον στόν παραδοσιακό

χώρο τής λιμενικής περιοχής. Πρόβλημα αυτή τή στιγμή άνυπέρβλητο, πού ή λύση του απαιτεί πολύ μελέτη και μάλιστα πάνω σέ δύο εκδοχές. Αυτή του συνεχόμενου χωροταξικά κέντρου, μέ κτίρια και γκαράζ και όδούς προσπελάσεως σέ δεδομένο χώρο, και τήν άλλη, του κέντρου πού θά είναι άθροισμα και περιφερειακών δορυφόρων. Οί καλές τηλεπικοινωνίες κάνουν έφικτή μιά τέτοια λύση, χωρίς όμως νά αποκλείεται και όποιαδήποτε άλλη, τολμηρότερη και πλέον δαπανηρή.

Αυτές οί προϋποθέσεις είναι γιά τό κράτος, πού πρέπει νά τίσ εξασφαλίσει όταν αποφασίσει νά κερδίσει και νά φέρει κοντά στόν τόπο τόν **διάχυτο**, τόν **σκόρπιο** θά έλεγα πλοΰτο τής ναυτιλίας. Γιά μάς τούς άλλους, πού δουλεύουμε γύρω από τό πλοίο, άπομένουν τά σπουδαιότερα. Θά τά αναφέρω έπί τροχάδην.

— 'Αξιοποίηση τών επιχειρηματικών μας σχέσεων σέ διεθνές επίπεδο, κυρίως μέ τήν μορφή τών συνεργασιών.

— Περαιτέρω ανάπτυξη του μάνατζμεντ τών ναυτιλιακών γραφείων μας στόν Πειραιά.

— 'Αξιοποίηση του 'Ελληνικού έμψυχου δυναμικού, όπου υπάρχει και όπου μπορεί νά αποδώσει καλύτερα, κυρίως στίς ήγετικές θέσεις, όχι μόνο του πλοίου, αλλά και του γραφείου.

Καί έδω θά ήθελα νά παρατηρήσω ότι ή συστολή του εργατικού δυναμικού, δημιουργεί ένα μελλοντικό κίνδυνο, πού μπορεί νά έπηρεάσει τήν δυνατότητα φιλοξενίας τών πολλών γραφείων στήν 'Ελλάδα. Σήμερα υπολογίζονται σέ 770 τά ναυτιλιακά και διαχειριστικά γραφεία στόν Πειραιά. Από αυτά, τά 380 διαχειρίζονται φορτηγά και δεξαμενόπλοια. Έάν δεχθούμε ότι τουλάχιστον 3 στελέχη κατά γραφείο είναι απαραίτητα γιά τήν λειτουργία τους, πέραν του υπόλοιπου προσωπικού, τότε πρέπει νά διαθέτουμε γύρω στά 1.500-2.000 τέτοια στελέχη πού τά περισσότερα αντλούνται έπιτυχώς, από τίσ τάξεις τών Πλοιάρχων και Μηχανικών. Έάν όμως ή έλλειψη έμψυχου δυναμικού ένταθεί περισσότερο, και αύξηθούν τά έγκατεστημένα γραφεία στόν Πειραιά, τότε θά έχουμε μέγα πρόβλημα στελεχών, πού δέν θά ήταν σκόπιμο νά αντιμετωπισθεί μέ εισαγωγή ξένων, δεδομένης άλλωστε τής έλεύθερης διακινήσεως τής εργασίας στά πλαίσια τής ΕΟΚ.

Νά γιατί ή σωστή εκπαίδευση έχει θεμελιώσει σημασία γιά τό μέλλον τής ναυτιλιακής ύποστάσεως, όχι μόνο στήν κίνηση του στόλου, αλλά και γιά τήν πλαισίωση τής έπιχειρησιακής στρατηγικής. **Οί άνθρωποι δένουν και τά πλοία και τά γραφεία, μέ τόν τόπο. Άς μίν τό ξεχνάμε αυτό.**

Καί έδω επανερχόμαστε στήν ανάγκη τής φροντίδας γιά τό έμψυχο δυναμικό μέσω δύο καίριων διαδικασιών. Τής εκπαιδεύσεως πού πήρε έφτά χρόνια γιά

νά φτάσει στά σάντουιτς κόρσες, και τής κοινωνικής πρόνοιας, μέ μιά βαθειά άνασυγκρότηση του NAT και ουσιαστικό έκσυγχρονισμό τής ύγειονομικής προστασίας του ναυτικού και τής οικογένειάς του.

Στή ναυτιλία, όλα είναι στενά συνδεδεμένα μεταξύ τους. 'Επιχείρηση, εργασία, θεσμοί, διοίκηση, αλληλοεξαρτώνται και αλληλοσυμπληρώνονται σέ ένα παραγωγικό και κοινωνικό σύστημα, μεγάλης άποδόσεως, αλλά και μεγίστης ευαισθησίας. Είναι κάτι πού δέν τό έχουμε καταλάβει, όσο, πρέπει στόν τόπο μας, γι' αυτό και οί αντίφασεις, τά λάθη και οί παλλινδρομήσεις. Πώς νά ξεχάσει κανείς τίσ άλυσιδωτές αντιδράσεις τής άνακυκλώσεως;

Αυτή ή σύντομη περιγραφή του σημερινού ναυτιλιακού σκηνικού, πού οδηγεί στήν αντίφαση του «έξω πάμε καλά, αλλά μέσα χάνουμε έδαφος», νομίζω ότι όρίζει τή μορφή, τούς στόχους και τίσ δυνατότητες μιάς νέας φιλοσοφίας, μιάς νέας όπτικής γωνίας, από τήν όποία νά δούμε τόν **κάβο** μέ τόν όποιο θά δέσουμε όχι άπλώς, τό πλοίο, αλλά όλόκληρη τήν ναυτιλία, μέ τόν τόπο και τήν οικονομία του.

'Ο **κάβος** αυτός είναι, ή παροχή ύπηρεσιών μέσα από τό φάσμα τής έφοπλιστικής έμπειρίας, τής ιστορικής παραδόσεως και τής γεωγραφικής θέσεως, πού στό λειτουργικό πλαίσιο ενός διεθνούς κέντρου, θά φέρει και θά κρατήσει τήν 'Ελλάδα στό παγκόσμιο προσκήνιο.

'Από τό κέντρο αυτό και ή κατακόρυφη αύξηση τής συναλλαγματικής προσόδου. 'Από τό κέντρο αυτό, ροή επενδύσεων και γιά τήν στεριά, — βιομηχανία, έμπόριο, τουρισμός —. 'Από τό κέντρο αυτό, εισαγωγή πολύτιμης τεχνολογίας. Άλλά και αύξηση θέσεων άπασχολήσεως σ' όλη τήν κλίμακα τών άμοιβών. 'Από τό κέντρο αυτό, μέσω τής διεθνούς του έμβέλειας, πολιτική ισχύς και γόητρο γιά τήν χώρα μας.

"Όλα αυτά θυμίζουν, ίσως, τήν φιλολογία τών «όραμάτων», μέσα στήν όποία τά τελευταία χρόνια, λέγεται ότι ό "Έλληνας μπέρδεψε τά βήματά του. Δέν θά διαφωνίσω, κρατώντας μόνο μιά έπιφύλαξη, πού είμαι βέβαιος ότι θά συμπερισθεíte οί περισσότεροι. "Ότι υπάρχουν όράματα πού δέν είναι παρά ή παραγνωρισμένη πραγματικότητα. Καί ή ΝΑΥΤΙΛΙΑ μέ τήν τεράστια δυναμική της, ανήκει σ' αυτήν τήν κατηγορία. 'Ας τής δοθεί ή προτεραιότητα πού τής ανήκει και τότε, ούτε έμεις θά φιλολογούμε, ούτε ή 'Ελλάδα θά βρίσκεται στήν ούρά τής Εύρωπαϊκής οικογένειας. Τό πιστεύουμε και αισιοδοξούμε.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΓΚΟΥΜΑΣ

Seaborne Cargoes in the decade ahead

An Overview

By Mr. HANS J. PETERS, Principal, Trade and Maritime Industries, the World Bank

Last year will be remembered in the maritime industries for the benchmark it set regarding the international flow of seaborne cargoes. The estimated 3.9 billion tons of goods loaded during 1989 represented the highest annual volume of seaborne trade ever since statistical records have been kept. A look at the record will explain why there was so much relief — and growing enthusiasm — among ocean carriers.

World Seaborne Trade (in million tons)

Year	Total	Dry Cargo	Liquid Cargo
1965	1,650	780	870
1970	2,547	1,125	1,422
1975	3,025	1,373	1,652
1980	3,704	1,833	1,871
1985	3,382	1,923	1,459
1989	3,900	2,150	1,750

There was relief because the record seemed to suggest a stabilizing trend in the seatriade markets after four years of steady growth, averaging annual increments of roughly three percent for all trades, and 2.5 percent/3.5 percent for the dry and liquid cargo segments, respectively. The industry's reaction was understandable when one recalls the volatilities which have characterized the market during the last 30 years.

World trade expanded rapidly in the post-war period until 1974. Over the years, the seaborne proportion of world trade remained at a fairly steady range between 20 percent and 25 percent, rising from about one billion tons in 1960 to 3.25 billion tons in 1974. The steep increases in global seaborne trade came to an end with the oil crisis of 1974. However, after an immediate decline in 1975, seaborne trade recovered slowly, reaching a peak of 3.7 billion tons in 1979. That year saw the beginning of a worldwide recession with accompanying declines in export and import traffic in most, if not all economies. By 1983 global seaborne trade had declined below 1974 levels. During the year 1984 the performance of the world economy improved, which implied recovery in global trade movements. International seaborne trade declined again, if slightly, in 1985, despite the moderate increase in world trade movements, but then assumed a renewed upward trend which is now lasting since 1986.

Were all these developments foreseeable? Hardly. It was difficult to adequately forecast seaborne trade volumes and growth trends, as they were significantly influenced by cyclic changes in the world economy and the structural adjustment processes that took place in individual countries. Also, there were divergent tendencies among different trades, trade routes and geographical regions of the world. Within the major commodities, the volumes shipped varied widely. Trades with some of these commodities experienced unexpectedly high growth trends, like coal and iron ore, whereas the trade volumes of other commodities showed dramatic declines in some regions of the world, including grain, fertilizers, and cement. The latter phenomenon can be largely explained by growing production self-sufficiencies with these commodities in several developing countries. However, looking at the

volume movements of practically any traded commodity over the last 15 to 20 years reveals highly unsteady trends of growth and decline. More generally, in the face of falling demand for oil and declining primary commodity prices, with implied reductions in export earnings, most OPEC and non-oil producing developing countries had to severely curtail their imports. These developments had a significant impact on seaborne trade flows. In the case of the OECD countries, differences in economic performance, erratic exchange rate fluctuations, and a changing pattern of competitive advantages in major commodity trades caused volatility in seaborne cargo flows among these countries, and between them and their trade partners elsewhere in the world. Finally, the newly industrialized economies, particularly in the Asian region, started to penetrate very aggressively virtually all export markets with a growing variety of manufactured commodities. All these developments implied continuous changes in the structure, the level, and the direction of international seaborne trade.

What can one expect to happen during the 1990s, that is: how is the international seatriade market likely to evolve? Invariably, such projection will always contain a few speculative elements. But before one tries to establish some "educated guesstimates", it is important to pause for a while and to consider a substantially changed market situation. It is simply not plausible any longer to infer future market developments from a study of past cyclic trends, extrapolating historical circumstances to provide a forecast upon which decisions can be based.

During the 1980s one could observe the propagation of fairly fundamental and unprecedented changes taking place world wide in the areas of manufacturing, marketing, and the physical distribution of traded commodities. These changes were facilitated, if not caused, through substantial technology advances, rapidly progressing communication networks, and intensifying competitive pressures. Important implications arose for the nature, volume, direction, forms of packaging and transport arrangements for traded commodities. There can be no doubt that such restructuring will continue at a fast pace throughout the 1990s, exerting considerable influence on the incidence and structure of demand for ocean transport.

What are the more important elements which are likely to influence the demand for ocean transport during the next decade? They include:

- (a) Globalization of manufacturing processes, (b) integration of regional markets, (c) relocation of industries, (d) value-adding at source, (e) changes in production techniques and processes, (f) conservation, and (g) environmental concerns.

A closer look at these elements reveals several implications for seatriade:

- globalization of manufacturing processes: Industries in OECD economies continue to segment manufacturing processes by shifting the production or assembly of components (outsourcing) to countries with low labor costs, which implies less demand for long-haul transport of primary commodities but increasing require-



Athenian Group of Companies

10-12 Kifissias Avenue
151 25 Amaroussion
Athens, Greece
Tel: 6834875, Fax: 6847248
Tlx: 224362 INTE GR

ments for small high-value shipments.

integration of regional markets: There is evidence of growing trade shares confined to clusters of countries, e.g. Asia's economies. Close to 65 percent of Western Europe's trade is within the EEC. The volume of seaborne trades with the outside world is thus shrinking.

relocation of industries: Industries in some OECD economies move entire production complexes to other countries (transplants) in order to bypass quota restrictions and other regulatory market constraints. Japanese car manufacturing in the U.S.A. is an example. The demand for sea transport of finished products will thus diminish.

value-adding at source: This phenomenon represents growing efforts in the developing world to obtain better rewards from its products which were once shipped in their raw state but are now increasingly processed prior to shipment. Many of the OPEC countries have started to build up their downstream activities through the establishment of their own petrochemical industries close to the source of crude oil. The obvious implication of these trends is reduced demand for bulk transport of crude, and increased volumes of petroleum derivatives which are carried in product and chemical tankers.

changes in production techniques and processes: Industries everywhere are seeking out and use alternative, more cost-effective materials in production processes. Modern car manufacturing incorporates 40 percent less steel than only ten years ago. The manufacturing industry talks about «product miniaturization». There is an enormous growth in the value of goods shipped these days, but they need far less raw material to produce and less space for shipping. Thus many of the customary cargoes in sea transport are losing importance to be replaced by others requiring very different types of transport. In addition, increasing integration of acquisition, production and marketing processes through cost-minimizing logistics management techniques has induced a trend towards stock reductions. These developments have led to very specific demand for speedy and highly reliable transport services.

conservation: Previous energy crises have induced major reductions in oil demand, e.g. Japan could reduce oil consumption by 50 percent during the ten years follo-

wing the 1973 crisis. There is growing interest in recycling which tends to suppress the demand for original raw materials. In many OECD countries up to one third of national steel production already comes from scrap. Similar conservation measures can be observed with other primary inputs to production. By implication, the demand for ocean transport of such raw commodities is reduced.

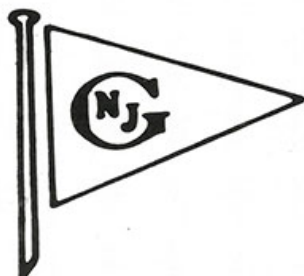
environmental concerns: The main impact of such concerns is related to the energy sector where the demand for alternative «clean» fuel is growing. Coal and oil as energy sources are widely seen as major sources of avoidable pollution. This implies more transport of LNG and reduced demand for transport of coal and oil, certainly in the case of the EEC. Another example is the grain sector in the U.S.A., where the impact of intensive farming techniques is only now being understood and concern is growing over the effect of fertilizers both on the land itself, and indirectly on water supplies. Obviously, any move to less technological farming must reduce yields. Thus there will be less grain available for export and the demand for ocean transport will be reduced.

The effects of such described market behavior on sea transport demand are not always easily quantifiable, but there are still other «imponderables». It is worth remembering that energy policies, the decision to raise or lower tariff barriers, questions of protectionism, agricultural strategies, and international trading conventions are all fundamental to the demand for ocean transport. Questions which weigh heavily in people's minds relate to the likely effects on international seafare of the EEC market integration which starts on January 1, 1993, the unification of the two Germanies, the future path of Glasnost and Perestroika in the Soviet Union, the liberalization of East European economies, and last but not least, the debt situation in Latin America. Can one think of a more complicated decision - variables matrix?

In its 1990 World Economic Outlook, the International Monetary Fund (IMF) reviews past and present world trade volumes, and projects likely trends through 1995, as follows:

The OECD secretariat has forecast a 6.4 percent increase in world trade for 1990, to be followed by a growth of 6.8 percent in 1991. As it appears, the IMF and OECD trend projections are fairly consistent. International trade has grown al-

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

Volume of Trade
(Annual Changes, in percent)

	Average 1972-81	Average 1982-86	1987	1988	1989	1990	1991	Ave rage 92-95
Exports								
Industrial Countries	6.1	3.6	5.0	9.0	7.0	7.2	6.3	7.5
Developing Countries	2.1	2.2	11.4	11.0	7.3	6.6	6.4	6.7
Imports								
Industrial Countries	4.6	5.9	7.0	9.2	8.0	6.7	5.4	7.0
Developing Countries	8.1	(1.5)	6.9	11.2	8.9	7.2	6.3	6.4

most one and a half time faster in volume terms than world GDP over the last two decades. The elasticity between seatriade growth versus the collective GNP growth of all OECD countries averaged 0.91 between 1985 and 1988. GNP growth for the world economy is predicted to progress at average annual rates of the order of five percent through 1995. Annual growth in the demand for sea transport of between four and 4.5 percent can therefore be considered as a reasonable estimate for the period 1990 to 1995.

Growth projections for the second half of the 1990s are bound to be very speculative, given the substantial uncertainties of market developments. For instance, there are the proposed reforms in U.S.S.R. agriculture. If successful, a real drive towards Soviet grain self-sufficiency could be seen during this decade. By contrast, if the initiatives are postponed or abandoned, then Soviet grain imports will retain their position as the major destabilizing influence on world grain markets. However, considering possible scenarios of market development, it could be reasonably argued that overall, the demand for sea transport services will continue to increase during the second half of the 1990s, albeit at some reduced annual increments between two and three percent.

The effects of restructuring in international industries and trade, and the other market developments mentioned above, can be expected to exert influence on the growth trends in different segments of seatriade in varying degrees. It is therefore plausible to assume that different types of seatriade will experience diverse growth trends.

Looking back at the last two years during which rather steep growth trends in seaborne trade volumes could be observed (1988 - 6.2 percent, 1989 - 5.5 percent), one has to recognize that the trade figures were heavily dominated by low value commodities, and not by manufactured high value goods. But the increase in (largely) containerized trade of manufactured goods was much more pronounced, in relative terms, than the trade in raw materials, except crude oil. Merchandise exports now constitute 20 percent of world GDP, compared to 15 percent in 1970.

In many quarters the view is held that further trade development in finished products will benefit from the general quite good economic prospects and political climate. However, it is unlikely that the 1990s will be initially characterized by the rapid average annual growth rates in containerizable trade that were a feature of much of the 1980s. The container industry forecasts annual growth rates in containerizable trades for the period through 1995 as follows: 5.1 percent for the North America - Asia segment (8.4 percent 1984-1989), 2.4 percent North America - Europe (3.4 percent), and 7.7 percent Europe - Asia (9.0 percent). Strong annual growth (close to ten percent) in container trades is projected for the intra-Asian regional market through 1995. The single European market at the end of 1992 will have a significant impact on

container trades, as it will create a US\$ 4,000 billion market composed of 324 million consumers and accelerate moves towards three major trading blocs: Asia, North America, and Europe. U.S. carrier SeaLand predicts annual growth rates for intra-European container trades in excess of ten percent.

The outlook for the general cargo segment of seaborne trade appears bleak, and no longer of particular importance to international carriers. Even in the African market, which was characterized by slow adaptation to modern cargo management techniques during the last decade, one can observe increasing penetration of containerized trades. The growth trends for the general cargo market are therefore likely to exhibit steadily declining tendencies.

Turning now to the bulk markets, one has to differentiate between fairly heterogeneous growth trends. First the oil sector. Crude oil trade slumped in the early 1980s due to falling oil consumption and falling production levels. But the market recovered in 1986 and has since continued to show steady growth, with annual volumes rising from 871 million tons in 1985 to 1,135 million tons in 1989. The share of non-OPEC countries in oil exports is rising. A large part of the additional oil which is forecast to be moved by sea will be accounted for by growing shipments to the United States. The U.S.A. imported 340 million tons of crude oil in 1988, and this figure is projected to rise to over 400 million tons by 1993. In addition, the shortfalls in U.S. domestic oil supplies will also be met by increasing imports of refined petroleum products, which are forecast at 118 million tons, 25 percent above 1988 levels. Projected changes in oil exporting and importing zones during the first half of the 1990s suggest that in addition to North America, there will be substantial increases of oil movements into Latin American countries. The main exporting regions will be the Middle East, Southeast Asia, and to a lesser extent West Africa. The volumes of crude originating at European sources will diminish.

The developments in the refinery market will have decisive impacts on seaborne oil trade. More and more oil exporting countries develop their own refining industries, which will undoubtedly lead to stronger growth in oil product shipments than for crude oil. World seaborne trade of petroleum derivatives increased from 288 million tons in 1985 to 335 million tons in 1989. Industry projections suggest a potential growth to 550 million tons by 1995, and close to 800 million tons by the turn of the century. The highest increases are anticipated to occur in the Arab Gulf and the Eastern Mediterranean for exports, and in Europe and Japan for imports. Longer term prospects for gasoline imports are not encouraging. Stricter environmental standards are expected to put a brake on demand growth in the 1990s. The upgraded U.S. refining industry is well geared to serving the domestic market for unleaded gasoline. The anticipated growth in demand for cleaner alternative fuels, like methanol offers some interesting prospects. Also, there will be increased need for ocean transport of other octane boosting agents, like benzene.

It is said that **steam coal** can be expected to become the backbone of the dry bulk shipping sector in the 1990s. Reflecting growing market demand, world coal production rose by 25 percent during the last ten years. International seaborne coal trade increased from 188 million tons in 1980 to 315 million tons in 1989. Looking ahead, there appears to be justification in assuming that the relative growth of steam coal will continue to exceed that of coking coal. During the 1980s both categories contributed to trade volumes in almost equal shares. Market observers predict annual steam coal demand of between 330 and 375 million tons by the year 2000. The primary generating force for steam coal trade expansion will be projected growth in worldwide electricity demand, with the focus on Europe, Japan, and the newly industrialized economies in the Far East and the Mediterranean. Furthermore, within Europe, domestic coal production in the U.K. and West Germany will continue to be replaced by steam coal imports. Some uncertainty over real growth trends is, however, likely to persist — particularly in Western Europe and Japan — due to growing public pressure to reduce sulphur emissions associated with coal based energy generation. Selective switching to cleaner fuels, particularly LNG, is therefore a possible development.

Coal supplies will continue to originate in Australia, South Africa and the U.S.A. On the other hand, there are good indications that Canada, China and Colombia offer significant prospects for new coal exporting capacity, and therefore stand to make gains in market share. While not fully known, recent discoveries in Indonesia suggest that this country may become a major market force during the 1990s. Some industry analysts foresee some restructuring of coal trade patterns in the 1990s, primarily due to high freight rates which constituted 25 percent of c.i.f. prices of Australian coal delivered to Europe in 1988. In comparison, the freight element of U.S. coal shipped to Europe remained constant at 15 percent. Hence the very longhaul trades are likely to be squeezed, with a trend towards greater intraregional trade. Australian suppliers will dominate the Far East, while U.S., Colombian and South African sources will provide the supplies to Europe.

Influenced by steelmaking trends, the outlook for **coking coal** is similar to that of **iron ore**. Stagnating through much of the 1980s, steel production in the Western world resumed an upward trend from 1987 onward. Seaborne trade volumes in iron ore and coking coal followed suit. In 1989, 155 million tons of coking coal and 315 million tons of iron ore were carried by ocean transport. Industry forecasts of steel production during the period until 1995 show stagnating trends in overall world production. It is anticipated that production levels in some regions will decline (Europe, North America), remain stable in Africa, most of Asia, and Australia, and exhibit growth trends in Latin America.

During the 1980s, the main exporters of iron ore were Brazil, Australia, and India, together commanding more than two thirds of the market. The key exporters of coking coal were Australia, the U.S.A., and Canada with a combined market share of 70 percent. The market dominance of these exporters is certain to continue. The key importing regions were: the EEC and Japan with 37 percent and 35 percent shares, respectively, for iron ore, and the Asian countries and the EEC with 60 percent and 22 percent, respectively, for coking coal. During the first half of the 1990s ocean transport demand for iron ore is projected to increase very slightly to reach about 353 million tons in 1995, with declining trends in the trades to Japan. The outlook for coking coal is dim, no volume increases are foreseeable.

Possibly the most difficult forecast relates to future developments in **grain shipments**. During the 1980s this market

segment has displayed extreme volatilities. Annual trade volumes oscillated between 180 and 210 million tons. The long-term development of world trade in grain is essentially determined by future trends in production, population and economic growth, the associated trends in per capita income, consumption and diet, and the availability of foreign exchange to finance imports. Any projections of global grain trade have to be treated with some caution because of the extent to which climatic influences can disrupt export availabilities, import demand and trade patterns. In all this, the International Wheat Council (IWC) attaches much importance to the current Soviet attempts undertake sweeping and long overdue agrarian reforms in the 1990s. However, the Council's conclusion is that, whatever the outcome of the reforms, Soviet grain self-sufficiency is unlikely to be achieved on any consistent basis, due to the severity of climate, which invariably makes domestic grain production variable.

It appears safe to assume that annual volumes of seaborne grain trades will remain of the order of 200 million tons throughout most of the 1990s. By far the largest exporter will continue to be the U.S.A. — despite the build-up of environmental concerns, followed by Canada, Argentina, Australia, and the EEC. With no significant change, the principal importing countries will be first Japan and then the Soviet Union. The dominant importing regions will be the Far East, to be followed by Africa and the Middle East. The IWC predicts that any future increases in grain demand will primarily originate in developing countries, which are unlikely to meet grain needs through indigenous cultivation, due to infertile land, insufficient irrigation, lack of necessary infrastructure, and absence of the administrative apparatus to organize production and distribution of grains. IWC projections suggest that the developing countries as a group (excluding India and China) will need to import 145 million tons of grain by the year 2000.

Looking at the remaining bulk commodities, seatriade of **phosphate rock** is likely to increase during the 1990s, if modestly, after many years of recession. Demand for ocean transport of **liquid chemicals** is forecast to increase by ten percent annual quantum jumps through 1995. The outlook for seaborne trade of **bauxite/alumina** is poor, there will also be not much move in the **cement** sector. Trade in **forest products** is assumed to increase slightly. The composition of the international fertilizer market is expected to remain fairly constant, and the traded annual volumes of different types of fertilizer are likely to grow only marginally. In the neobulk market, the annual trade volumes of the key commodity — cars — rose from roughly six million units in 1980 to 7.5 million units in 1987, but declined since to just under seven million units in 1989. Further declines can be anticipated as the move to «transplant» production centres into consumer markets continues. There is, however, a basis for cautious optimism regarding the future growth in the demand for refrigerated sea transport, which industry estimates put above five percent annually during this decade.

All things considered, a case can be made for an annual seaborne trade volume between 4.8 and five billion tons by the end of the 1990s, which would imply overall annual market growth of about 3% (percent). Obviously, intervening and unforeseen shocks, as was the case during the 1980s, could invalidate such projection. During the period between 1979 and 1989, total seaborne grew only four percent, mainly due to political and economic crises. But with many of the former sources of international conflict and tension being gradually eliminated, or at least substantially reduced, progressive market liberalization and growing economic cooperation, there is hope that international seatriade will benefit from increasing market stabilization.

HANS J. PETERS

Freedom, Flexibility and Competition

By Frank S.B. CHAO

President, Wah Kwong Company Limited,
Hong Kong Chairman, Intercargo

I was delighted to accept Posidonia's invitation to speak at today's Forum as the newly elected Chairman of Intercargo. This gives me the opportunity of saying a bit about Intercargo today and about three of the main principles it seeks to uphold - Freedom, Flexibility and Competition. I shall come to these in a moment.

But first let me explain that Intercargo - the International Association of Dry Cargo Shipowners - is just over 10 years old. We had our 10th Anniversary Dinner in London in April and many of us have just enjoyed a celebratory cruise as guests of my immediate predecessor as Chairman, Menis Karageorgis. And here I pay tribute to the way in which he has carried forward the brainchild of our founder, the late Antony Chandri, who we all remember and whose memory we revere.

The aim of Intercargo is to promote and protect the interests of its members, all of whom operate in the dry bulk sector of shipping. Originally we had a handful of members, very largely from Greece with a few from Scandinavia and Hong Kong. Today the Association has 125 members from 18 maritime nations who between them operate some 35 million tons dwt of shipping - and we are growing. From this base we are poised to become a fully worldwide organisation, doing for our members in the dry bulk sector what Intertanko has done so successfully for much longer for those in the Tanker business.

The theme of my speech today is very apt. It reflects three of the basic principles for which Intercargo stands. Let me explain.

FREEDOM

The first principle is «freedom». A phrase much used and abused. We as independent, free enterprise shipowners, are not so foolish as to say we can, or should, operate entirely free from governmental restraints. What we do look for is freedom from unnecessary restraints. The role of governments is, in our view, to hold the ring so as to provide a framework within which we can operate on basic commercial principles so as to enable shipowners to have the most important of freedoms, - the freedom to operate profitably. Without that we cannot provide a service to world trade - which is our sole reason for existence. In other areas we and governments have a role to ensure that:

- the highest standards of safety are observed. Governments lay down norms of internationally agreed practice. We not only observe them but seek to do better. Incidents are the exception rather than the rule. We as shipowners and as Intercargo must redouble our efforts to get that message over.
- the environment is protected in every way possible. Again



this is a dual responsibility. In the dry sector pollution is not the same danger as for oil tankers. the danger is that tanker «incidents» spill over to the rest of shipping. A prime example is the Exxon Valdez. There is a very real danger that understandable indignation in the U.S. and political forces will lead to a «regime» where shipowners of all sectors - not just tankers - will effectively be prohibited from trading to the U.S. The uninsurable risks would be too great. The United States should be careful that it does not shoot itself in the foot.

— the port state control procedures are implemented on the bases of internationally agreed norms and in a «caring» sense. We care. The danger is that the authorities seek to regulate for regulations sake. A danger against which we, and they, have to guard.

FLEXIBILITY

This is a must in terms not only of our operations today but in our thinking. Things are constantly changing. The stresses and strains are such as to require - indeed I would go further to demand, flexibility.

This means:

— a framework in which we have flexibility as to flag depending upon our own operational requirements. There is an inbuilt tendency in us all to want to operate under our national flag. But this often brings unacceptable constraints. This was recognised and accepted in the 1984 International Convention on the Registration of Ships.

— flexibility, through the acceptance of the above principle, in crewing, manning, place of registration, taxation and other legal requirements. This is not to evade responsibilities but to accept new ones under a different regime and thereby to provide a competitive service.

— acceptance that we can purchase and build our ships wherever and whenever we see a requirement. As shipowners we operate in an international market. We must have the same international market available to us when it comes to replacing our equipment, namely our ships.

— that we also have to accept flexibility in our own operations and operational procedures. It was the accepted norm for centuries in shipping that heaviest control was in the hand of the shipmaster «on the bridge». For us there was to be no «talking in» as for years aircraft have been «talked down». Today that is changing and must change. Radar assistance from the shore in narrow or crowded waterways is not only seen as sensible today, but in many cases entirely desirable.

COMPETITION

As independent shipowners we look to the maintenance of an open, free and competitive environment. Competition is in our blood. We do not shrink from it.

Unfortunately in this we are not always the master of our own fate although the dry bulk market is one of the best examples of a free and open market. Threats come therefore not from us but from the policy acts of governments, many stemming from political or economic pressures at national, regional or on occasion, intergovernmental level"

I could spend a long time giving examples but time does not permit. Let me however give you some. Examples include: - cargo reservation policies pursued at national, regional or wider level. These all have the effect of restricting market access. Implementation is through various forms or governmental measures in the nature of unilateral action, bilateral agreements or perhaps through licensing or quota, Cabotage, of course, is another example - but here I have to be careful what I say.

— other unilateral measures which have the effect of imposing special conditions on those, including national carriers, trading to or from particular country or region. Political forces in the U.S. have over the years created many such cases.

The most recent stem from the Exxon Valdez (to which I have already referred) incident where Congress is currently considering legislation which would create unlimited liability on any carrier involved in an incident or would set it at such high levels as to make insurance cover unavailable or so costly as to make it prohibitive. What the politicians in Congress seem unaware of is that such legislation, if implemented, would do immense harm to U.S. interests and to its trade.

The U.S. relies on carriers both national and third flag to service this trade. Virtually to prohibit them so doing helps none! The legislation is of deep concern to all in shipping. Not just tanker operators. Intercargo has thus made representations in Washington and will continue to do so as necessary as well as backing up the efforts of other like minded organisations.

— regional policies which may have the effect of promoting or protecting the interests of carriers of that region as against third flag carriers. I have been particularly interested in recent years to see - despite what I have just said - a certain role reversal taking place between the United States and the European Community. We all recall the effects of the U.S. Federal Maritime Commission in the 60's and 70's to regulate international liner conferences, the criteria being the interests of U.S. Commerce. Today we have a much more benign re-

gime in the U.S. on that issue but a policy in the E.C. which whilst based on the maintenance of liberal principles can, and does have, the opposite effect. Not for nothing have fears been expressed about Fortress Europe. Again this is of concern to all Shipowners whether from the E.C. or not, and whether engaged in the liner trades or as Bulk tramp operators. We should in these areas always look for international solutions although these also can have the effect of restricting markets. An example is the U.N. Liner Code which some see as providing a precedent for a cargo allocation scheme based on non commercial principles in the bulk trades. To this, we in Intercargo, would be implacably opposed.

— current endeavours inside the Gatt Uruguay Round negotiations to produce an internationally agreed framework in order "progressively" to liberalise all service industries i.e. banking, insurance, tourism, intellectual property rights and all forms of transport. It might be thought that we in shipping would be enthusiastically in favour. This is not the case. While of course we favour a liberal regime and the elimination of barriers we are doubtful that any framework could suitably apply to shipping or for that matter, air transport. We cannot make any real judgement until the framework is agreed. For the moment our reservations rest on three concerns. The first that shipping is already subject to other international agreements through IMO, ILO, UNCTAD etc; the second that the GATT infant industry principle would itself result in discrimination; the third, that shipping would inevitably come off worse in any cross sectional negotiations and again become as it has in the past, a 'throw away card'.

In conclusion may I state the obvious but not always remembered truth, namely that shipping is about the international service of trade; of itself it is nothing. Cargo interests/-Charterers are our customers.

Today I have enumerated three principles. There are of course others. Equally there is always a reverse to each coin. Thus while seeking to promote and protect issues of principle, members themselves are guided by certain basic obligations in their own operations and commercial dealing - service to trade and to meeting the highest standards of business ethics, of safety and protection of the environment so important to us all and I know to our Greek hosts here today.

Dr Frank S.B. Chao



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX: 413 73 28



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτατα
και πολυτελέστατα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B RODANTHI

F/B DIMITRA

**A.N.
FERRIES**

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

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

POINT TO POINT



Seatramp's reliable service for the global transportation of oil is founded on safe procedures, attention to detail and efficient, flexible and cost-effective solutions to customers' requirements.

U.S.A.

Seatramp USA Inc.
641 Lexington Avenue
28th Floor
NEW YORK N.Y. 10022
Telephone: 212 838 3300
Telex: 451884 SEATRAMP USA
Fax: 212 838 2929

GREECE

Seatramp Tankers Inc.
1st Floor
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus Greece
Telephone: 30 1 45 33 700
Telex: 212191 STI
Fax: 30 1 45 22 918

LONDON

Seatramp (UK) Limited
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 828 9992
Telex: 8958128 SEAT
Cables: SEAT LONDON
Fax: (01) 828 9197



The Financing of Greek Shipping's future

By Dimitris P. Krontiras

Country Corporate Officer and
European Shipping Group Head CITIBANK

Fortunately, my topic for the future of Greek Shipfinancing is not as difficult as forecasting the freight market, interest rates or foreign exchange movements, as we all know how wrong all of us have been in our respective areas, trying to forecast the future.

In this particular topic however of the future of Greek Ship-financing, I cannot offer you an informed opinion, based on fundamentals, for the simple reason, that fundamentals do not exist. What exists, however, is a total and clear difference between the financing products and mechanisms used by the Greek Shipping Community and its competing maritime nations, and in order to reach some useful conclusions, I have focused my thoughts in three areas.

- What has changed in the financing of fleets of the competing maritime nations,
- The past and the present of the Greek Shipfinancing, and,
- What should be done going forward.

Immediately after the world war II, all shipping activities around the world, were practically personally or family held, and financing was being provided to all, on the traditional shipfinancing structure: mortgage, assignment on income and insurance and personal guarantees. Over time, and especially after crisis periods, the shipowner's mentality changed. The most fundamental influence in changing mentality, occurred at the exit time from the recent crisis, when the balance sheets became stronger and recent phenomenon of mergers and acquisitions started taking serious dimensions initially in the non shipping areas. This event, coupled with Europe 1992, forced shipowners to detect the need for serious and immediate decisions. The notion of "Grow or Die" became the backbone in assessing strategies and tactics, and for those who opted to Grow, the process was identified, approved and implemented.

Starting from the basic questions: where I am today, where I want to be tomorrow, and how I get there, the companies analysts presented their boards with facts and simple truths as follows:

- a. We must stay in the industry and grow.
- b. We must not rely on the traditional bank financing as the system is either unwilling or unable to satisfy the huge investment needs.
- c. We must secure the cheapest financing cost.
- d. We must find alternate sources of funds.
- e. We must organize the corporation in a professional and modern manner that satisfies the bankers and attracts the investors.

The above areas of consideration, are simple in concept, but require change in the shipowners mentality, for implementation. And that change occurred.

The companies were properly organized, with professional



management in place, and with head-hunters in the search of the best available talent. Chief financial and executive officers were in place, reporting to their respective boards, in the true manner of corporate structure. Financial information was being made available to the public as a result of both mandatory obligation, but also as a means to attract investors interest.

And, then, the key question, and subject of this speech, was addressed: "how do we bridge our investment needs?" It is true, and more so now than ever before that the entire banking system, is both unwilling and unable to cover the total investment needs of the industry, because of the Bank's capital constraints on one hand, and risk-reward on the other. And so, they turned their focus to the public. With the proper corporate structure, financial information, and clearly stated strategy, private investors

were buying equity interest in various companies through initial public offerings, rights issue, convertible debentures or preferred non voting stock. The result is self-evident: big capital base, reduction of financing costs, possibility for sizeable new investment, low senior debt from the Banking system.

All the above, against one characteristic; that there was no one with a 100% shareholding interest in a company, something prudent I would say, as both risks and rewards are shared, but a necessity as well, if a company has a strategic growth goal, necessitating very high capital needs for new investments.

In reflection, the new approach in raising public funds has several positive results, i.e. good corporate growth potential, increased market share, lower financing cost, shared risks, possibility for call on additional capital in case of need, reduced dependence on Banks, which at times get nervous with known results.

We see today in Europe, big shipping corporates having their stocks listed not only in their home country, but in 3 or 4 different European exchanges and some in the United States, and we experience today more and more companies following that same path. I would also emphasize that several of the companies that have adopted these corporate structural changes, are in a position to raise from the banking system unsecured long term and cheap financing, while issuance of Eurocommercial paper for short term investors is commanding again cheap pricing. What we have de facto experienced in the last several years, is the evolution of the Shipping Company to the level of the commonly known industrial big corporates with equal treatment, from both Bankers and investors. And, we have not yet seen the end of this evolution, as at present, a number of additional products are being developed and which will further enhance the financing products inventory, in a further cost effective and efficient manner. This attitude and approach to the capital structure of the company has a number of advantages, as the

past, and especially during crisis, had to support the enterprise with additional funds, or foreclose, and the company has better capitalization and hence less dependence on Banks. This is the structure, that both lenders and borrowers feel more comfortable with, and less nervous in periods of crisis.

Let me now turn to the Greek reality. Having lived for the last 25 years as a professional shipowner in Greece, and having accumulated deep knowledge of the Greek Shipowner, I am asking for your understanding if at times I might sound blunt.

The Greek Shipowner and the Greek fleet have up to the recent past, dominated the competitive sea transportation arena, without any state support, and only as a result of the ingenuity of the shipowner, the dedication and quality of the seafarer, and the confidence of the lenders. Recent history has seen the Greek fleet shrinking and losing market share, as a result of three factors: uncompetitive operating costs, elimination of shipping companies during the crisis, and marginal investment in new acquisitions in both the primary and secondary markets. I will only touch on the last factor, the marginal size of new investments. In asking the question what does a new investment require for a final decision, I could come up with the following answers, not necessarily in order of importance.

- Positive strategic view for the type of investment during its life cycle,
- Prudent leverage,
- Limitation of equity at risk,
- Positive cash flow,
- Cheapest possible financing,
- Exploitation of all areas to improve investment return,
- Acceptable investment size.

I am of the opinion that from lessons learned in the past, shipowners, and I hope bankers, are today following a more conservative approach in the area of leverage and other components in the structure of ship - financing. This is, however, the big constraint for a sizeable growth of the Greek fleet, as the antiquated structure of financing of owners equity and senior debt from the Banks is not only impossible any more but the shipowners risks are also high, judging from the magnitude of the investment. We have, however, experienced some moves to the right direction from, unfortunately, a limited number of Greek shipowning companies, who having adopted the modern structural approaches, have been very successful in raising equity from the public. We have agreed to approach the syndications market, and have seen others that have formed strong holding companies. Those companies, have breached what has traditionally been considered sacrosanctum information. I am pleased that we now take Greek shipowning companies to the syndications markets, for globally accepted amounts, and we produce, with the consent of the shipowner, an information memorandum with all sorts of details on the principal's financial performance and strategy. And, I am more pleased to see that based on this information, Greek paper is today being bought around the world by the banking system. Admittedly, a big step forward to the right direction, which will be fully accomplished, when these shipowners will accept the concept to stand up at annual shareholders meetings and answer the small investors questions. I am equally pleased to inform you, that these limited in number companies have agreed to this concept, and as a result, and after serious and prolonged efforts, we will

have the first shipping company listed in the Athens Stock Exchange within this year.

The companies referred above, have grown substantially, but unfortunately, the number of companies falling under this category is very small. The big bulk of the Greek shipping companies, still follow the traditional way of financing, resulting as a necessity, in marginal investments.

This now takes me to the options available for growth and their financing outlook:

Option 1. Continue as presently, which means marginal fleet growth, an opportunistic and ad hoc approach for the purchase of one vessel here and one vessel there. This is manageable, and although big money centre Banks do not like this approach, there will still be Banks for either relationship or lean size reasons that would be willing to satisfy this industry's sector needs at these levels. The results of this option are: obvious slow growth, no change in the shareholding structure, expensive cost of money.

Option 2. Accelerate the investment pace. In the last 2-3 years we have admittedly seen very very few companies, adopting the «new look» in corporate structure. These companies have had a healthy growth rate. The reasons for their growth are several, but in a summary form I would attribute their inroads to the global competitive environment to the proper corporate structure in the form of holding company, proper capitalization, professional executive team, and information disclosure. For these companies, and for new ones, structured as above, the means of financing are exactly the same as presently and in the future, available to world competition. Initial public offerings, preferred shares, Eurocommercial Paper, financial or operating leases, asset securitization, convertible bonds, all these products will be available to the Greek Shipping company, once the structure is in place. And the proper structure must be in place for a healthy growth of the Greek Shipping. It is time to realize that shipfinancing is corporate in nature and not a secured personal loan; and it is time that the Greek Shipowner stops supporting his financing needs with his personal guaranty. I think it is time to realize that the cost of investment today is high and risky, and hedging risks and share rewards through a broader shareholders base is prudent, and necessary, once the strategic expansion decision is reached. I, further, believe that market share and size is crucial going forward and prudent decisions must be fast reached, if we want to see the Greek shipping taking advantage of financing products available around the world. It is my wish that going forward, we will see the creation of companies, bigger in size and stronger on balance sheet, through either access to the public markets or through joint ventures. The world, is moving fast, very fast. Mergers and acquisitions, new investments, joint ventures, divestiture, are transactions we watch occurring daily, and Greek Shipping is not adjusting to the realities of globalization.

Reaching strategic investment decisions is an urgent necessity. If the decision is to keep a low profile and to control all aspects of the enterprise, then no change is necessary, notwithstanding a further erosion of piece in the act. We must bravely face facts and objectively assess the future. It is criminal to passively watch what goes on in the competing maritime nations and remain idle. If on the other hand, some feel the need for change and growth, then the Greek shipowner will have to adjust to today's needs of shipping corporate structure.

Dimitris P. Krontiras

BERY

MARITIME INC

BERY MARITIME INC, is an independent efficiently organized shipbroking company offering highly competitive and professional brokerage services to our International clientele

- EXPERT KNOWLEDGE IN CONTAINER AND MULTIPURPOSE MARKET
- DETAILED EXPERIENCE IN HANDY — SIZE BULCKARRIER TRADES.
- EVALUATION AND PRESENTATION OF SHIPPING PROJECTS AND FREIGHT OPPORTUNITIES.
- GLOBAL COVERAGE OF ACQUISITION OPPORTUNITIES IN THE NEWBUILDING AND SECOND HAND SALE & PURCHASE MARKET.

41 Akti Miaouli, 185 35 Piraeus — Greece
Tel: 4186.431 — Fax: 4181.413 — Tlx: 21 3612 BERY GR

ASTRAL INTERNATIONAL SHIPPING SERVICES, INC.

Steamship Agents and International Freight Forwarders

HEAD OFFICE:

2414 World Trade Center
2 Canal Street
New Orleans, Louisiana 70130
Ph.: 504-581-2610
Tlx: 161874 Astral Ut - 161769 Aissi Ut
Fax: 504-524-9706

ASTRAL INTERNATIONAL SHIPPING SERVICES, INC.

**IS THE ONLY TRAMP STEAMSHIP AGENT WHO PROTECTS AND SUPPORTS YOUR INTERESTS
AT ALL U.S.A. & CANADIAN PORTS**

ASTRAL ALSO OFFERS YOU CONSULTING SERVICES WITH BEST PRICES FOR:

1. Vessel repairs
2. Bunker requirements
3. Cleaning vessel's holds, tanks & slop removals
4. Legal services to protect your vessels from any type of claims
5. Stevedoring services
6. Cargo brokers
7. Protecting your interests from any damaged cargoes
8. Advising you of best ship handlers to cover your needs
9. Offering you for sale vessels, off-shore supply boats, tugs, barges and pleasure boats
10. Export Freight Forwarding and many other services that save you money

OTHER ASTRAL OFFICES:

HOUSTON OFFICE:

Astral Intl. Shipping Services Inc.
8866 Gulf Freeway, Suite 205
Houston, Texas 77017
Ph.: 713-944-5524
Tlx: 168729 Aissi Ut
Fax: 713-944-3169
(Covers all Texas Ports)

PORTLAND OFFICE:

Astral Intl. Shipping Services Inc.
522 SW Fifth Avenue, Suite 1405
Portland, Oregon 97204
Ph.: 503-295-0825
Tlx: 185243 Astral Ptl.
Fax: 503-295-0910
(Covers all Portland and California Ports)

SEATTLE/TACOMA OFFICE:

Astral Intl. Shipping Services Inc.
Andover Executive Park
576 Industry Drive, Bldg. 6
Tukwila, Washington 98188
Ph.: 206-575-6626
Tlx: 185175 Astral Sea
Fax: 206-575-8507
(Covers all Washington Ports)

NEW YORK OFFICE

Astral Intl. Shpg. Serv. Inc.
277 Park Avenue, 49th Floor
New York, N.Y. 10172
Ph.: 212-207-5864
Fax: 212-207-2967

NORFOLK OFFICE

Astral Intl. Shpg. Serv. Inc.
121 West Tazewell Str., 1st floor
Norfolk, VA. 23510
Ph.: 804-625-3641
Fax: 804-640-8579



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

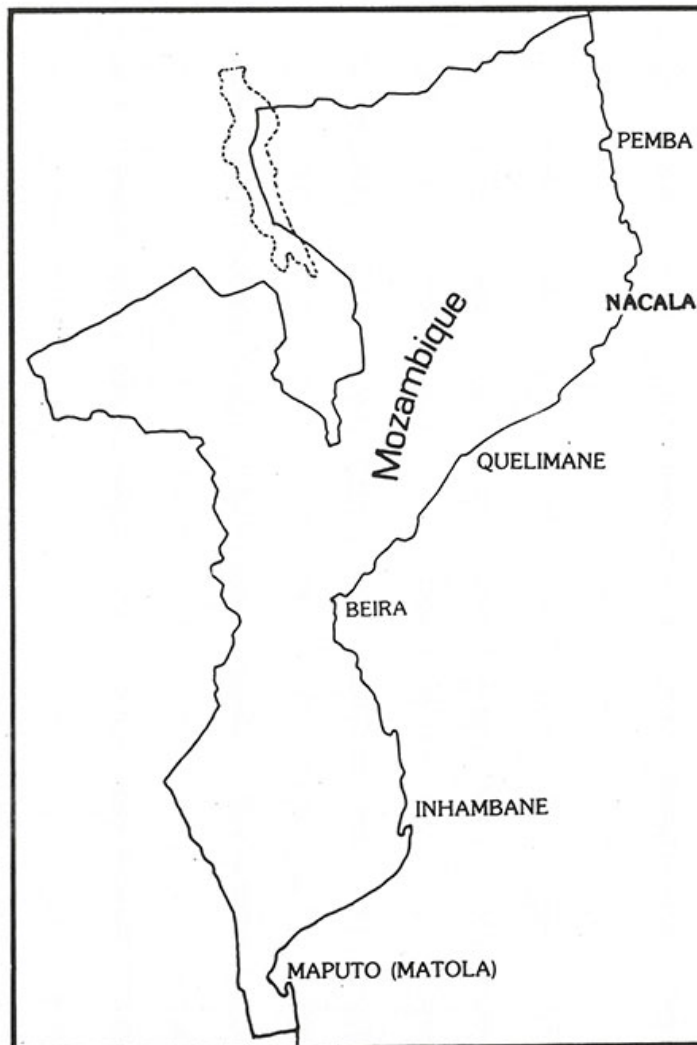
PRODUCTS AVAILABLE: 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

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

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 1990

Διεθνής προβολή και παγκόσμια αναγνώριση του κύρους και της σημασίας της Ναυτιλίας των Ελλήνων κατά τη διάρκεια της 12ης Διεθνούς Ναυτιλιακής Έκθεσης «Ποσειδώνια '90» που πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στον εκθεσιακό χώρο του ΟΛΠ μεταξύ 4-8 Ιουνίου και έδωσε την ευκαιρία στον Πειραιά να ζήσει τον παλμό των μεγάλων οικονομικών και ναυτιλιακών κέντρων και να φιλοξενήσει έναν πολύ σημαντικό αριθμό προσωπικοτήτων της διεθνούς ναυτιλιακής κοινωνίας.

Σημαντική και η παρουσία της Ελληνικής Πολιτείας, τόσο στην έναρκτήρια τελετή, τό απόγευμα της Δευτέρας 4 Ιουνίου, όσο και στις κοινωνικές εκδηλώσεις που πραγματοποιήθηκαν, με κυριότερες τις δεξιώσεις που παρέθεσαν ο Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας και η κυρία Άριστ. Παυλίδη στις 6 Ιουνίου και ο Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών και η κυρία Στάθη Γουρδομιχάλη στις 8 Ιουνίου.

Οι αναρίθμητοι ξένοι που παραβρέθηκαν στα φετινά «Ποσειδώνια», μεταξύ των οποίων και ύπουργοί Ναυτιλίας και Μεταφορών της Μεγάλης Βρετανίας, της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, της Κύπρου, της Λιβερίας και της Μάλτας, θα μεταφέρουν αναμφίβολα στις πατρίδες τους την εικόνα μιας ευημερούσας Ελληνικής Ναυτιλιακής Κοινότητας, επιβεβαιώνοντας για μια ακόμα φορά την τεράστια συμβολή της Ναυτιλίας, όχι μόνον στον οικονομικό τομέα αλλά στην ευρύτερη κοινωνική διάσταση της χώρας μας.

Επιγραμματική άλλωστε για τη σημασία της Ναυτιλίας για την Ελλάδα υπήρξε η δήλωση του Προέδρου της Δημοκρατίας κ. Κ. Καραμανλή στη δεξίωση του Αναπληρωτή Υπουργού Ναυτιλίας:

«Η Ελλάδα, υπογράμμισε ο κ. Καραμανλής, πρέπει να είναι υπερήφανη για τη Ναυτιλία της. Δεν είναι μόνο οικονομική δύναμη, αλλά αποτελεί κυρίως ηθική δύναμη για τη χώρα μας».

Η τελετή των Έγκαινίων:

Με τη παρουσία του Προέδρου της Βουλής κ. Αθανάσιου Τσαλδάρη, του ύπουργού Προεδρίας κ. Μιλτιάδη Έβερτ, του ύπουργού Οικονομικών κ. Γιάννη Παλαιοκρασσά του ύπουργού Μεταφορών και Έπικοινωνιών κ. Νίκου Γκελεσάθη, του ύπουργού Αιγαίου κ.



Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής τίμησε με τη παρουσία του τη δεξίωση του Αναπληρωτή Υπουργού Ναυτιλίας, που δόθηκε με την ευκαιρία των Ποσειδωνίων '90. Στη φωτογραφία διακρίνεται μεταξύ των Υπουργών κ.κ. Μιλτ. Έβερτ και Άρ. Παυλίδη να συνομιλεί με τον Αναπλ. Υπουργό Άμυνας κ. Άλ. Παπαδόγγονα.



Ο Αναπληρωτής ύπουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης έγκαινιάζει τη ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια '90». Διακρίνονται επίσης ο Πρόεδρος της Βουλής κ. Αθ. Τσαλδάρης και οι Υπουργοί κ.κ. Μιλτ. Έβερτ και Άλ. Παπαδόγγονα καθώς και ο Θ. Βώκος.



Στό Περίπτερο της Λιβερίας, διακρίνονται από αριστερά ο κ. Ν. Σούτος Γενικός Πρόξενος της Λιβερίας στην Ελλάδα, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Γ. Βασόπουλος, ο υπουργός Ναυτιλίας της Λιβερίας και η κ. Κέλλερ, ο αναπλ. υπουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης, ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Στ. Γουρδομιχάλης, ο γεν. γραμματέας ΥΕΝ κ. Φ. Χρηματόπουλος και ο διευθυντής δημοσίων σχέσεων του υπουργείου Ναυτιλίας της Λιβερίας κ. Ρ. Γκούντριτζ.

Γιώργου Μισαηλίδη και του αναπλ. υπουργού Άμυνας κ. Άλέξανδρου Παπαδόγγονα, ο αναπλ. υπουργός Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδης εγκαινίασε στις 4 Ιουνίου τη φετεινή ναυτιλιακή έκθεση δηλώνοντας τα εξής:

«Ένα γεγονός όταν επαναλαμβάνεται και καταφέρνει να ζει πάνω από είκοσι χρόνια, γίνεται πιά θεσμός. Η έκθεση Ποσειδώνια, ή δωδέκατη στη σειρά, δηλαδή με ζωή είκοσιένα περίπου χρόνια, αναμφισβήτητα έγινε θεσμός και τό κέρδισε αυτό με την αξία της γιατί έδειξε πως μπορεί να κλείσει μέσα στην αγκαλιά της όλους εκείνους που δουλεύουν στην ναυτιλία σ' όλο τον κόσμο.

Χαίρομαι ιδιαίτερα, πού μου δίνεται η ευκαιρία εφέτος εκ μέρους της Κυβέρνησης και ιδιαιτέρως του προέδρου της, του Κωνσταντίνου Μητσοτάκη, τον όποιον έχω την τιμή να αναπληρώ στην ήγεσία του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας, να απευθυνθώ σε σας, όλους τους παράγοντες της παγκόσμιας

ναυτιλίας και να σας πω ότι η Κυβέρνηση είναι αποφασισμένη, όχι μόνο να ενσκήψει στα της ναυτιλίας, αλλά να παρέμβει αποφασιστικά ώστε να διευκολύνει το έργο της. Σάν μέλη της Ε.Ο.Κ., είμαστε αποφασισμένοι να συμβάλουμε ώστε να διαμορφωθεί εκείνη η ναυτιλιακή πολιτική ή οποία θα διατηρήσει τον χαρακτήρα της παγκοσμιότητας, τον όποιον οι ναυτεργάτες και Έλληνες έφοπλιστές κατέχουν και συνέβαλαν ώστε να διατηρηθεί. Παράλληλα θα βοηθήσουμε ώστε όλοι έσείς πού συναλλάσσεσθε με τον Πειραιά ή με κάθε Έλληνικό λιμάνι, να αντιληφθείτε πως κάτι καινούργιο αρχίζει να γίνεται. Ο πρόεδρος της Κυβέρνησης πρό της αναχώρησής του για τις Ένωμένες Πολιτείες με έξουσιοδότηση να σας μεταφέρω πέραν του τυπικού χαιρετισμού του και την εκδήλωση του ουσιαστικού του ενδιαφέροντος, όχι μόνο για τα ναυτιλιακά πράγματα, γιατί πιστεύει πως ή ναυτιλία εκτός του ότι είναι παράγων προόδου είναι και πολιτικός παράγων πού

συμβάλλει εις την κατανόηση μεταξύ των λαών και άσφαλώς στην επίλυση πολλών προβλημάτων.

Με αυτές τις σκέψεις και με την ευχή, όλοι όσοι παρίστασθε έδω αλλά και όσοι άπουσιάζουν και μετέχουν στην παγκόσμια ναυτική οικογένεια, με την ευχή, να πάνε καλά οι δουλειές σας, άνοίγω την έκθεση Ποσειδώνια 1990».

Ο χαιρετισμός του Δημάρχου Πειραιώς:

Ο Δήμαρχος του Πειραιά, κ. Γεώργιος Στρατηγός, είπε:

«Με ξεχωριστό ενδιαφέρον ό ναυτιλιακός χώρος της πατρίδας μας και ή καρδιά της ναυτιλίας, ό Πειραιάς μας, υποδέχεται και εφέτος τά Ποσειδώνια.

Υποδεχόμαστε την διεθνή ναυτιλιακή έκθεση πού άποτελεί τεράστια ευκαιρία ναυτιλιακής ανάπτυξης του έθνικού μας κεφαλαίου πού λέγεται ναυτιλία και πραγματικά άληθινό καμάρι του τόπου μας. Η φετεινή διοργάνωση των Ποσειδωνίων γίνεται σε μία έποχή πού άποτελεί σταθμό για την Έλληνική ναυτιλία και οικονομία. Η ναυτιλία μας είναι ή πηγή της ζωής, είναι ή ίδια ή ζωή μας. Ο Πειραιάς με τις κυβερνητικές αποφάσεις, την αναβάθμιση του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας, όπως άνηγγέλησαν από τά χείλη του Πρωθυπουργού κ. Μητσοτάκη, μαζί με την προσπάθεια του Δήμου μας, θά γίνει γρήγορα τό μεγαλύτερο κέντρο της Μεσογείου.

Με ιδιαίτερη χαρά χαιρετίζω την παγκοσμίου άκτινοβολίας και κύρους ναυτιλιακή έκθεση πού ρίζωσε πιά στον Πειραιά μας. Με ιδιαίτερη χαρά για την πόλη μας αλλά και εκ μέρους του Διοικητικού συμβουλίου και όλου του λαού του Πειραιά, καλωσορίζω τά Ποσειδώνια 1990.

Τά Ποσειδώνια θά δώσουν την δική τους συνδρομή στην Έλληνική ναυτιλία, αυτόν δηλαδή τον τομέα της οικονομίας μας πού μπορεί να προσφέρει στην οικονομική άνασυγκρότηση και άνάκαμψη του τόπου. Γι' αυτόν τον λόγο τά φετεινά Ποσειδώνια έχουν αύξημένη ευθύνη.

Εύχαριστώ όλους όσους κόπιασαν γι' αυτή την έκθεση».

Ο Πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Στ. Γουρδομιχάλης:

Στην τελετή έναρξης των Ποσειδωνίων 1990, ό Πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων έφοπλιστών, κ. Στάθης Γουρδομιχάλης, άπηύθυνε τον ακόλουθο σύντομο χαιρετισμό:

«Είμαι ιδιαίτερα ευτυχής, πού αυτή την δωδέκατη φορά των Ποσειδωνίων έχουμε τόσους έκλεκτούς φίλους κοντά μας, υπουργούς, Έλληνες και μη Έλληνες, πρέσβεις και καλεσμένους. Είμαι βέβαιος ότι τά Ποσειδώνια θά έχουν μεγάλη έπιτυχία, και ότι θά γίνουν

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



PALAU

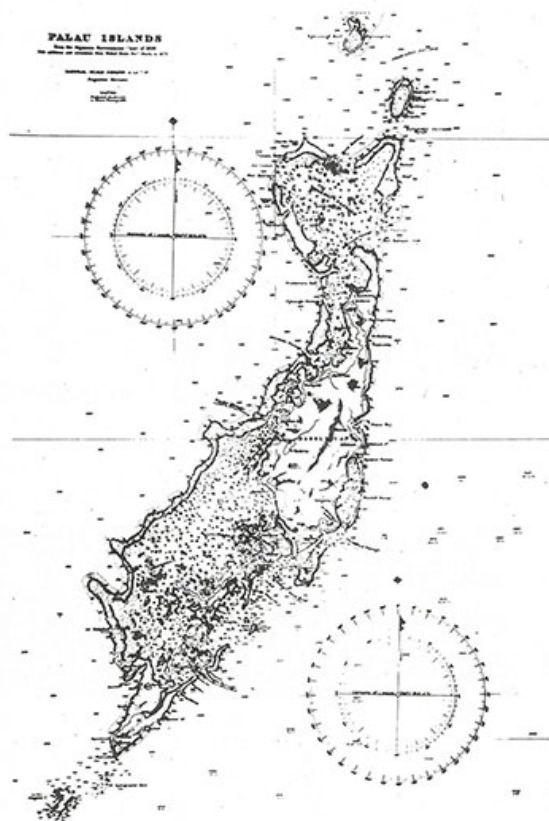


services corporation

**A new competitive registry
emerges with suitable
Shipping and Corporate Laws.**



Koror, the Capital



PALAU SERVICES CORPORATION

KOROR, REPUBLIC OF PALAU

OFFICES IN NEW YORK: 10 WATERSIDE PLAZA

NEW YORK, N.Y. 10010

TEL: 686-6204, FAX: 696-1469, TELEX: 237593

OFFICE IN GREECE: 155 KARAIKOU STREET, 185 35 PIRAEUS

TEL: 4112738, FAX: 4112769, TELEX: 211432

χρήσιμες συνομιλίες μεταξύ των έκθετων και του ναυτιλιακού κόσμου του Πειραιά. Είμαι βέβαιος ότι όλοι μαζί θα διασκεδάσουμε. Έξ άλλου, τα Ποσειδώνια είναι μία εβδομάδα χρήσιμη και ταυτόχρονα ευχάριστη.

Σας καλωσορίζω στον Πειραιά και σας εύχομαι να περάσετε όλοι καλά, αλλά μήν τό παρακάνετε.

Σας ευχαριστώ.

Δηλώσεις του Προέδρου του NEE κ. Γιώργου Λαναρά

Κατά τη διάρκεια της Press Conference που προηγήθηκε της τελετής των εγκαινίων, ο Πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλλάδος δήλωσε τα εξής:

«Χαιρετίζω και εγώ με την σειρά μου την ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια '90» εκ μέρους του έφοπλιστικού κόσμου γενικότερα, και των μελών του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Έλλάδος, μοναδικού επίσημου συμβούλου της Πολιτείας σε ναυτιλιακά θέματα, και εύχομαι σε όλους τους συντελεστές και συμμετέχοντες στην έκθεση «Καλή Έπιτυχία».

Η έκθεση «Ποσειδώνια είναι ένας καταξιωμένος θεσμός διεθνώς και τό Ν.Ε.Ε. πάντα την στηρίζει και την θέτει μαζί και με τους άλλους φορείς υπό την Αιγίδα του. Σ' αυτή την ναυτιλιακή έκθεση η αντικατοπτρίζεται όλη η τεχνολογική

κή πρόοδος στον τομέα «Ναυτιλία», που συντελεί στο να ανταποκρίνεται τό πλοίο στις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις προσφοράς ύψηλου βαθμού υπηρεσιών στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές, παρέχοντας παράλληλα ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα και προστασία στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Τά Ποσειδώνια '90 συμπιπτουν μέ μεγάλες διεθνείς ανακατατάξεις που προοιωνίζουν δομικές αλλαγές στην τελευταία δεκαετία του 20ου αιώνα εν όψει του 2000. Η δεκαετία που πέρασε έθεσε όριστικό τέρμα σε δογματικές ιδεολογίες και έκανε γενική συνείδηση την οικονομική πρόοδο και ευημερία μέσα από τό σύστημα της αγοράς, του έλευθέρου και τίμιου ανταγωνισμού. Αυξήθηκε η συνειδητοποίηση των οικολογικών προβλημάτων και η ευαισθητοποίηση στο θέμα της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος, ιδιαιτέρως του θαλασσίου, μέ αποτέλεσμα να προωθηθούν πληθώρα διοικητικών και οικονομικών μέτρων.

Τά μέτρα αυτά, μερικά των οποίων έχουν δυσανάλογες οικονομικές συνέπειες γιά την πλοιοκτησία, δέν είναι σίγουρο ότι θά αποδειχθούν αποτελεσματικά και δέν πείθουν ότι έχουν μοναδικό στόχο την προστασία του περιβάλλοντος. Άς σημειωθεί ότι πρόσφατη μελέτη των Ένωμένων Έθνών αναφέρει ότι μόνο τό 1/8 της θαλάσσιας ρύπανσης ό-

φείλεται στα πλοία.

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει στην πιθανολογούμενη μονομερή αντιμετώπιση από την Κυβέρνηση των ΗΠΑ το θέματος της ρύπανσης από πλοία, που διευρύνει την ευθύνη πέραν των συμφωνιών του IMO και του CLC Protocol του 1984 σε περίπτωση ρύπανσης τών Αμερικανικών χωρικών ύδάτων. Έπειδή ό πλανήτης μας είναι τόσο μικρό και ή άλληλεξάρτηση χωρών και οίκωνομικών συμφερόντων είναι τόσο μεγάλη, είναι αυτονόητο ότι τά όποια μέτρα που κρίνονται απαραίτητα γιά την προστασία του πρέπει να λαμβάνονται συλλογικά και συντονισμένα.

Τό μεγαλύτερο όμως πρόβλημα γιά την Έλλάδα σ' αυτή την χρονική περίοδο ήταν ή πολύ μεγάλη συρρίκνωσή της υπό Έλληνική σημαία στόλου και ή οικονομική κατάρρευση του πάλαι ποτέ εύρωστου NAT.

Γιά να ανατραπεί ή καθοδική πορεία της Έλληνικής ναυτιλίας, πρέπει να αναλυθούν τά αποτελέσματα των επιλογών μέχρι σήμερα και γνωρίζοντας τά προβλήματα που αντιμετωπίζει, να αρχίσουν να δημιουργείται ένα κατάλληλο πλαίσιο που θά της δώσει την δυνατότητα να επανακτήσει την ανοδική της πορεία.

Παρά την συρρίκνωσή της, ή Έλληνική Ναυτιλία, αντιπροσωπεύει σε d.w.t. τό 40% της ναυτιλίας της ΕΟΚ και τό 5,9% της παγκοσμίου ναυτιλίας, καταλαμβάνοντας την 5η θέση, ενώ ή έλληνόκτητη Ναυτιλία είναι ή πρώτη, αντιπροσωπεύοντας περίπου τό 14,6% τής παγκόσμιας.

Η Πολιτεία θά πρέπει να συμβάλλει θετικά στην προσπάθεια συμπίεσης του κόστους λειτουργίας του Έλληνικού πλοίου, πράγμα που επιτυγχάνεται μέ την συνεχή παρακολούθηση και προσαρμογή στις νέες τεχνολογικές εξελίξεις, βάσει των οποίων αντικαθίστανται έργατικά χέρια μέ σύγχρονα μηχανήματα και γενικά μέ την προσπάθεια της όγάνωσης της εργασίας σύμφωνα μέ τήν Ευρωπαϊκά και τά διεθνή πρότυπα, στερία και στή θάλασσα. Θά μπορούσαμε μέ κατάλληλη επάνδρωση, επιμόρφωση και αναβάθμιση των ικανοτήτων των ναυτικών μας, αξιοποιώντας τά χρίσματα της φυλής μας και βελτιώνοντας την παραγωγικότητα μέ μηχανολογικό εξοπλισμό νέας τεχνολογίας και όργάνωση να περιορίσουμε τό κόστος λειτουργίας του Έλληνικού πλοίου και ανταγωνιστικό επίπεδο.

Τέλος, ως έλπισουμε και ως εύχθηθε με ότι οι τρεις βασικοί άξονες της ναυτιλίας, ήτοι: Πολιτεία, Πλοιοκτήτες και Ναυτεργάτες θά συμβάλλουν θετικά γιά να κατακτήσει ή Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία πάλι την ζηλευτή θέση στην θαλάσσιες μεταφορές που επί τό χρόνια κατείχε.

SINGAPORE

**SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS**

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

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

DIRECTORS: JOHN HARRISON A.O.H. 7323271
MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H. 2208682
GEORGE TOPAKAS (HELENE) A.O.H. 7467762

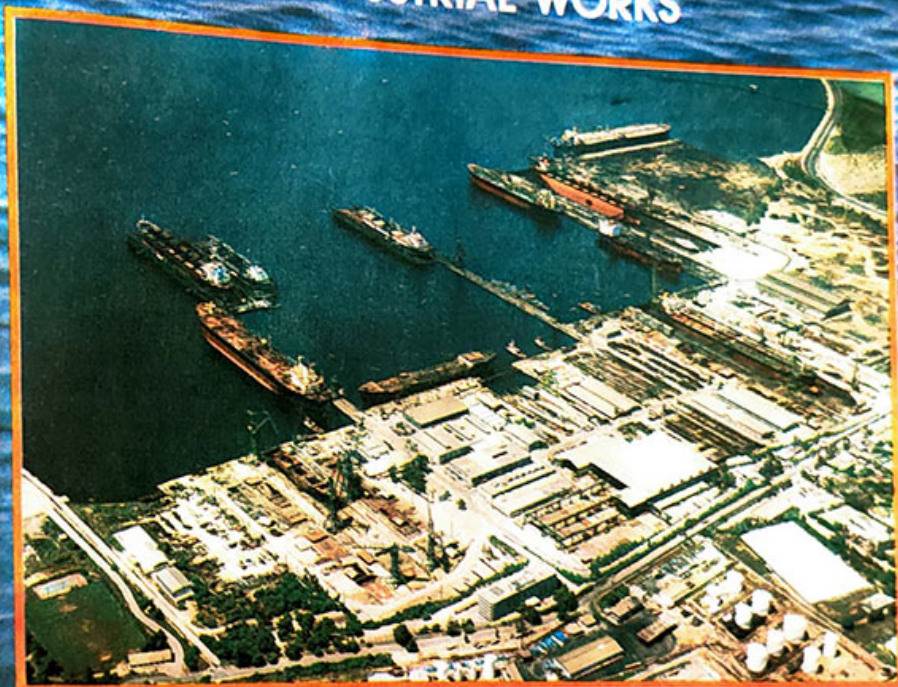


Ready for the challenge of the nineties

HELLENIC SHIPYARDS Co

where the shipping highways meet

- SHIPBUILDING
- SHIP REPAIRS
- INDUSTRIAL WORKS



GRAVING DOCKS:
250.000 & 500.000 DWT.
FLOATING DOCKS:
37.000, 60.000 & 72.000 DWT.

Complete facilities & thorough service

ATHENS OFFICE:
PHONES: 3611141 (3 LINES),
TELEX: 215123

SKARAMANGA YARD
PHONES: 5573350 (18 LINES), 5572610 (10 LINES),
5572710 (18 LINES)
TELEX: 215293, 215396, 215567, 215372,
FAX: (01) 5573359

AGENTS ABROAD

- U.K.:
- U.S.A.:
- NORWAY (OSLO):
- NORWAY (BERGEN):
- DENMARK:
- HOLLAND:
- FRANCE:
- W. GERMANY:
- SPAIN:
- SWEDEN:
- INDIA:
- HONG KONG:

MARINE MARKETING INTERNATIONAL TLX 928924 MARIN G
PENN INTERNATIONAL MARINE AGENCIES LTD TLX 200055 PENN
STORM AND BULL LTD TLX 78416 ESOSB
BIRGER GJESTLAND AS TLX 42041 GJEST
ANDERSEN SHIPPING LTD 41280 ANSHIP
RUYSCH TECHNICAL AGENCIES TLX 49149
C.J.P. NAVAL TLX 611541 F
ZOEPPFEL AND SCHNEIDER GMBH TLX 215005 ZOGO D
OCEANA SA TLX 45361 OCAN
JØRGEN KLAVING TLX 64049 TOKAI S
ZAMANA CONSULTANTS PRIVATE LTD TLX 31-62084 A/B MAGO IN
DODWELL SHIPPING LIMITED TLX 38976 DODSH HX

ΠΑΛΑΟΥ:**‘Η νέα ναυτική χώρα που ανατέλλει**

Στό χώρο των Ναυτιλιακών κρατών εισέρχεται ήδη και η Δημοκρατία των Παλάου. Στά φετεινά Ποσειδώνια μετείχε στο περίπτερο C 910 για πρώτη φορά η Palau Services Corporation, εταιρία έπιφορτισμένη εκ μέρους της μακρινής αυτής νησιωτικής χώρας του Ειρηνικού με την διεκπεραίωση των ναυτιλιακών της υποθέσεων.

Πρόεδρος της Palau Services Corporation είναι ο κ. Σωτήρης Γ. Φασούλης, ένας από τους γνωστότερους και ικανότερους Έλληνοαμερικανούς επιχειρηματίες, καταγόμενος από την Ζάκυνθο. Ο κ. Φασούλης υπήρξε επί χρόνια ένας από τους στενότερους φίλους του δεινίστου Κώστα Γράτσου και πρόεδρος της εταιρίας CIC International Ltd.

Η Δημοκρατία των Παλάου αριθμεί γύρω στα 300 μεγάλα κοραλλιογενή νησιά μοναδικής όμορφιάς και 1.700 νησίδες και οι κάτοικοί τους θεωρούνται ως οι καλύτεροι ναυτικοί του Ειρηνικού.

Πρωτεύουσα των νησιών είναι η Κορόρ, υπάρχει δε καθημερινή αεροπορική συγκοινωνία μεταξύ Γκουάμ και Παλάου και δύο φορές εβδομαδιαίως μεταξύ Μανίλας και Παλάου.

Ήδη μεγάλες επενδύσεις γίνονται από Αμερικανούς και Ιάπωνες και έτσι τα νησιά που βρίσκονται στον δυτικό Ειρηνικό ωκεανό μεταξύ Φιλιππίνων και Γκουάμ ευημερούν. Σημειώνουμε ότι η

Αμερικανική κυβέρνηση που ακολουθεί να επιδοτεί σημαντικό μέρος των εκτελούμενων έργων, δείχνει μεγάλο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη της νεαρής αυτής δημοκρατίας. Και τούτο γιατί τα Παλάου αποτέλεσαν μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο μέρος των υπό κηδεμονία του Ο.Η.Ε. νησιών του Ειρηνικού που ο Διεθνής Όργανισμός τά έμπιστεύθηκε στις Η.Π.Α.

Τό 1981 τα Παλάου απέκτησαν ένα συνταγματικό πολίτευμα που από την αυτονομία σταδιακά τά οδήγησε ουσιαστικά στην πλήρη ανεξαρτησία. Έκκρεμεί ακόμη κυρίως η σύναψη συμφώνου αμοιβαίας άμυντικής βοήθειας μεταξύ των Η.Π.Α. και της Δημοκρατίας των Παλάου.

Νηολόγιο όμως μπορεί να έχει η νεαρή Δημοκρατία ή δε Αμερικανική κυβέρνηση δεν εναντιώθηκε στη σχετική ανακοίνωση και μπορεί να λεχθεί με βεβαιότητα, ότι την Αμερική την ενδιαφέρει πολύ τό νέο νηολόγιο μολονότι στίς έσωτερικές υποθέσεις της Δημοκρατίας αυτής (φορολογία, κτλ.) οι Η.Π.Α. δεν έχουν καμμία σχέση.

Συντάκτης του σχεδίου του Ναυτιλιακού Νόμου (Merchant Shipping Act) της Δημοκρατίας των Παλάου, έπελέγη ο γνωστός ναυτιλιακός δικηγόρος Κων/νος Ματθαίος, ο οποίος μετά από διετή σκληρή εργασία σέ συνεργασία

μέ Έλληνες και ξένους νομικούς συνέταξε τον νέο Νόμο που απαρτίζεται από 327 άρθρα και υποδιαιρείται σέ 17 κεφάλαια που καλύπτουν όλο τό φάσμα των ναυτικών θεμάτων. Ο κ. Κ. Ματθαίος έχει ένσωματώσει στίς δίκαιο αιώ τό πολλές διατάξεις του Έλληνικού αιώ καιού που έκρίθησαν ότι υπερτερούν των αντίστοιχων διατάξεων και νομικών έννοιών (concepts) του Άγγλοσαξωνικού δικαίου. Ακόμη ο Νόμος αυτός έχει πάρει στοιχεία της Κυπριακής νομοθεσίας (Κυπριακό νομοσχέδιο τό 1987) και των Άγγλοσαξωνικών κρατών με τρόπο ώστε να βρεθούν οι καλύτερες και πιο ρεαλιστικές λύσεις για αντιμετώπιση όλων όσων ασχολούνται με τό πλοίο (Πλοιοκτήτες, Ένυπόθηκοι Δανειστές, Φορτωτές, Πλήρωμα, κτλ).

Εισηγητής της Νέας Ναυτικής Νομοθεσίας είναι ο νέος Γερουσιαστής της Δημοκρατίας κ. Alan Seid, ένας από τους έκλεκτότερους και πιο μορφωμένους πολιτικούς της χώρας του, ο οποίος ήλθε, μαζί με τον κ. Φασούλη και τον κ. Antonio Quirino ανώτατο στέλεχος της Palau Services Corporation, να παραστούν στά φετεινά Ποσειδώνια.

Η νομοθεσία όπως μάς είπε κ. Seid θά ψηφισθεί από την ολομέλεια του Κογκρέσσο των Παλάου και θά ύπογραφεϊ στή συνέχεια από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας κ. Ngiratkai Etpison έντός

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK
MERCHANT FLEET



MANAGERS' LONDON AGENTS: THOMAS MILLER WAR RISKS SERVICES,
INTERNATIONAL HOUSE, 26 CREECHURCH LANE, LONDON EC3A 5BA.
TEL: 071-283 4646. TELEX: 885271, 8951353. FAX: 071-621 9755.

του 'Ιουλίου και από τον προσεχή Αύγουστο θα αρχίσει η εφαρμογή του. Τά τέλη νηολογήσεως κτλ. είναι σε ανταγωνιστική βάση C τέλη νηολογήσεως: δολάρια 2.500).

Χαρακτηριστικά της νέας νομοθεσίας είναι:

— 'Επιτρέπεται η νηολόγηση πλοίων που ανήκουν σε άλλοδαπες εταιρίες και άλλοδαπούς.

— Πλοία ηλικίας μέχρι 25 ετών, άνω των 500 κόρων καθαράς χωρητικότητας μπορούν να νηολογηθούν. Κατ' εξαίρεση νηολογούνται πλοία μικρότερης χωρητικότητας.

— Ρυθμίζεται διεξοδικά το θέμα της παράλληλης νηολογήσεως πλοίου τό όποιο είναι ναυλωμένο γυμνό (bareboat chartered) είτε από ξένο νηολόγιο στο νηολόγιο των Παλάου είτε αντίθετα.

— 'Ο Νέος Νόμος ακολουθώντας τό 'Ελληνικό δίκαιο υποδιαιρεί τις υποθηκές σε προτιμώμενες και άπλές.

— 'Ασπαζόμενο τή σχετική διάταξη του 'Ελληνικού Δικαίου δέχεται ότι υποθήκη προϋπάρχουσα της νηολογήσεως του πλοίου στο Νηολόγιο των Παλάου εξακολουθεί ισχύουσα αν έγγραφει εντός 60 ημερών από της νηολογήσεως του πλοίου.

— 'Η κατάταξη των ναυτικών προνομίων ακολουθεί μερικώς τό 'Ελληνικό Δίκαιο.

— Οί διατάξεις για την ναυπήγηση, έφοδιασμό και ασφάλεια των πλοίων, τή πρόληψη της ρύπανσης, κτλ. υιοθετούν τις διατάξεις S.O.L.A.S., τις Διεθνείς Συμβάσεις για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και άλλες διεθνείς συμβάσεις.

— Διπλώματα άξιωματικών μπορούν να άποκτώνται από τις άρχες της Δημοκρατίας και επίσης γίνονται δεκτά τά διπλώματα από σχολές ή άρχες που άναγνωρίζει ή Δημοκρατία των Παλάου.

— Κατά τό πρότυπο του 'Ελληνικού Δικαίου όλες οι παραγραφές είναι συγκεντρωμένες στο άρθρο 325 οι περισσότερες δέ για την ασφάλεια των συναλλαγών και άποφυγή άβεβαιοτήτων υποκεινται σε ετήσια παραγραφή.

Μαζί μέ τό Merchant Shipping Act θα



Στό Περίπτερο των Παλάου στά «Ποσειδώνια» ό 'Αναπληρωτής-ύπουργός Ναυτιλίας κ. 'Αριστ. Παυλίδης χαιρετά τον κ. Αλβανίο Quirino άνώτατο στέλεχος της Palau Services Corp. Στή φωτογραφία από δεξιά προς άριστερά διακρίνονται ό κ. Σωτ. Φασουλής, πρόεδρος της Palau Services Corp. και ό Γερουσιαστής της Δημοκρατίας των Παλάου κ. Alan Seid.

ψηφισθεί επίσης και ό General Corporation Act ό όποιος υποδιαιρείται σε 12 κεφάλαια και έχει 128 άρθρα, αλλά ό Νόμος αυτός δέν έχει έπηρεασθεί από τό 'Ελληνικό δίκαιο μολονότι πρόεδρος της συντακτικής επιτροπής του υπήρξε επίσης ό δικηγόρος Κώστας Ματθαίος.

Όπως μάς εξήγησε ό κ. Ματθαίος τό 'Ελληνικό έταιρικό δίκαιο είναι δύσκολο να εφαρμοσθεί (πλήν του νόμου περί ναυτιλιακών εταιριών) στο χώρο της ναυτιλίας, που άπαιτεί ένα έταιρικό δίκαιο εύκαμπο χωρίς πολλές διαδικασίες και τυπικότητες.

Ό νόμος αυτός καινοτομεί σε πολλά σημεία όπως λ.χ.:

— 'Επιτρέπει σε ξένες εταιρίες να μεταφέρουν την έδρα τους στα Παλάου.

— Διάλυση εταιρίας για μή πληρωμή των έτησίων τελών δέν επιτρέπεται πρό της παρόδου τεσσάρων ετών και μόνον κατόπιν άποφάσεως ύπογραφομένης ά-

πό τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας. 'Αν δέ τά καθυστερούμενα τέλη πληρωθούν εντός πενταετίας ή εταιρία άποκαθίσταται.

Σημειώνουμε ότι όπως μάς πληροφορήσε ό Γερουσιαστής κ. Α. Seid, μετά την ψήφιση της ναυτιλιακής νομοθεσίας μεγάλη αντιπροσωπεία της Δημοκρατίας των Παλάου αποτελούμενη από 10-12 'Υπουργούς και Γερουσιαστές με επικεφαλής τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας κ. Etrison θα έπισκεφθεί την Νέα 'Υόρκη, τό Λονδίνο και τον Πειραιά για να συναντηθεί με πλοιοκτήτες, τραπεζίτες και άλλους παράγοντες της ναυτιλίας και να συζητήσει επί της άνατελλομένης νομοθεσίας και για να παράσχει άναγκαίες διευκρινίσεις.

Στή Δημοκρατία των Παλάου, που μέ την ύπό ψήφιση της εισάγει πολλά στοιχεία του 'Ελληνικού Δικαίου, εύχόμεθα καλή έπιτυχία.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
«SMYRNIODI» BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Βραβεΐα AMVER σέ 69 'Ελληνικά πλοία

Κατά την διάρκεια των Ποσειδωνίων, σέ ειδική τελετή πού έγινε στίς 5 'Ιουνίου ό ύποδιοικητής του συστήματος AMVER κ. 'Εντουαρντ Μ. Κοέν καί ό πλοίαρχος Ντέννις Ρ. Φρήζερ του Τμήματος 'Ερευνας καί Διάσωσης τής 'Αμερικανικής 'Ακτοφυλακής βράβευσαν 69 'Ελληνικά έμπορικά πλοία πού άνήκουν σέ 31 'Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες.

Τό σύστημα AMVER είναι ένα παγκόσμιο δίκτυο έρευνας

καί διάσωσης, βραβεύονται δέ τά πλοία εκείνα πού αναφέρουν συνεχώς τή θέση τους καί είναι διαθέσιμα γιά έπιχειρήσεις διάσωσης τό έλάχιστο 128 μέρες έτησίως. Τό 1989 ή συμμετοχή των 'Ελληνικών έμπορικών πλοίων στό AMVER υπερέβει όλα τά προηγούμενα ρεκόρ μέ ποσοστό 37%.

Οί βραβευθείσες εταιρίες καί τά πλοία τους:

ΕΤΑΙΡΙΑ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΒΡΑΒΕΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΚΟΝΚΑΡ SHIPING AGENCIES KOSMAS MAR. LINE LIVANOS S. HELLAS SA LYDIA MAR. MINOAN LINES NOMIKOS COPR. SILVER CARRIERS SIOMAR ENT/SES SKYLINE STYGA NAVIERA THENAMARIS SHIP MANAGEMENT TRADE & TRANSPORT TRANSMAN SHIP-PING TSAKOS SHIPPING UNION COMMERCIAL STEAMSHIP VENCA MARITIME VENIZELOS ANE SA	1 Γαλάζια Σημαία 1 Βραβείο 1 Βραβείο 1 Γαλάζια Σημαία 2 Βραβεία 1 Γαλάζια Σημαία 1 Βραβείο 1 Βραβείο 1 Βραβείο 1 Βραβείο Χρυσή Σημαία 3 Βραβεία 1 Γαλάζια Σημαία 1 Βραβείο 1 Γαλάζια Σημαία 2 Βραβεία 1 Γαλάζια Σημαία 15 Βραβεία 3 Γαλάζιες Σημαίες 8 Βραβεία 1 Βραβείο 1 Γαλάζια σημαία 1 Βραβείο 1 Γαλάζια Σημαία 1 Βραβείο 1 Βραβείο 1 Γαλάζια Σημαία 1 Βραβείο 1 Βραβείο 1 Γαλάζια Σημαία 1 Βραβείο	Θαλασσοπόρος Κόνκαρ Βίκτορ Σή Κίγκ Φιννφάλκον 'Ιω. Ζαφειράκης Γουίλλιαμ 'Αριάδνη Δήμητρα Τουρκουάζ Μπλού 'Αρχάγγελος 'Αϊλαντ Τζέμ 'Αϊλαντ Σκάυ Μωριάς Κίγκ 'Αλεξάντερ Λατώ 'Αζάλα 'Ελμπέλλα IV Γιούροσκαυ Σηπόνι Σπέτσαι Νάντελχορν Περικλής Γ.Κ. Στράλχορν Τάεσχορν Τρέιντ Μπάννερ Τρέιντ Κάρριερ Τρέιντ 'Εντέβορ Τρέιντ Κουέστ Λήντερμαν 'Αϊρήνης Σαφάϊρ Πάν Μάπλ 'Ασπίς Νικήτας Ρούσσο
ANANGEL SHIPPING	1 Βραβείο	'Αναγγελ Γουϊστομ			
ATLAS MARITIME	1 Γαλάζια σημαία 3 Βραβεία 1 Γαλάζια Σημαία	'Αλτας Μάρινερ 'Οουλ Τρανσπόρτερ Πέτρος Γουαδελοούπη 1 Φάντασ Λ Φόρτ Σήλ Ντόνα Ούρανία Μαριέττα Χ. Μαριλούλα			
BLUE MARINE CERES HELLENIC	1 Βραβείο 2 Βραβεία				
CHANDRIS HELLAS	3 Βραβεία 2 Γαλάζιες σημαίες				
CHIOS NAVIGATION HELLAS	1 Βραβείο 1 Γαλάζια Σημαία	Δώρικ Τράιντεντ			
CHRONOS SHIPPING	2 Βραβεία	'Ανάστασις 'Ασφαλ Τρέιντερ Δαναός			
DANAOS SHIPPING	1 Βραβείο 1 Γαλάζια Σημαία				
ELETSON CORP. FAFALIOS SHIPPING	1 Βραβείο 8 Βραβεία 1 Γαλάζια Σημαία	'Αστυπάλαιο Δημήτριος Φιδίας Φοίνιξ Λίκα Μούτσαϊνα Μυρινίδι Νέα 'Ελπίς Στάμος 'Ακράτα 'Αλκυονίδς 'Αγιάσος Τσέρρυ 'Ιος Καπετάν Γιάννης Βυζάντιον Μουράνο ΟΒΟ Κων/νος			
GLAFKI HELLAS	8 Βραβεία 1 Γαλάζια Σημαία				
HALKIDON SHIPPING	3 Βραβεία				
HELLENIC-POLISH SHIPPING HERACLES SHIPPING	1 Βραβείο 2 Βραβεία	Καπ. 'Αντώνης ΙΙΙ Ποντοπόρος			

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**

EXPERIENCE COUNTS...



ARAB SHIPBUILDING AND REPAIR YARD COMPANY

ASRY has built up an impressive record of experience in the Arabian Gulf since docking its first vessel in 1977.

ASRY's experience now includes work on jobs valued up to \$5 million, on major overhauls, Special Surveys, COW & IGS retro-fits, internal tank coatings, steel renewals, and initial applications of self polishing copolymers.

ASRY's satisfied customer list is a long one and the range of vessels repaired runs from

ULCC/VLCCs and medium sized tankers through bulk carriers, passenger liners, container vessels, LPG carriers, offshore rigs, general cargo vessels and dredgers.

ASRY can now claim to offer unrivalled expertise and experience in the Arabian Gulf—an increasingly important repair centre. For quotations or further information please contact your ASRY agent or ASRY/ASRYMAR at the address below:

ASRY

Arab Shipbuilding and Repair Yard Company
PO Box 50110, HIDD, Bahrain, Arabian Gulf
Telephone 6711111 Cable: ASRY Telex 8455 ASRY BN

ASRYMAR

Arab Shipbuilding and Repair Yard Marketing Services Limited
39 Pall Mall, London SW1Y 5JG
Telephone 071-839 2944 (5 lines) Telex 918482 ASRYMR G

Australia:—Inula Pty.Ltd. Brazil:—Sonave S.A.— Comercio e Industria. China:—Wallem (Shanghai). Cyprus:—NMS Ltd. France:—CJP Naval.
Germany:—Wilhelm Schmidt, Ingenieur-Dock-Wettbüro Greece:—Bogdanos Marine Bureau. Hong Kong:—Wallem Shipping (H.K.) Ltd. India:— Interlinks Marine PVT Ltd.
Italy/Monte Carlo/Switzerland:—Banchero - Costa & Co.sp.a. Japan:— Aall & Col. Ltd. Norway:—Ebbe C. Astrup A.S. Pakistan:—Marine Services Ltd.
Portugal:— MF. Torres. Singapore:— Salen Agencies Singapore Pte. Ltd. Spain:—International Brokers S.A.(Interbrok.). Sweden/Finland/Denmark:—A.B. August Leffler & Son.
Turkey:—Cerrahgil A.S. UK/Benelux:—ASRYMAR. USA:—Marindustry Worldwide Inc. USA(Offshore Market):—James L. Taylor Ltd. USSR:—Norlar Services Ltd.

Ελληνική Ναυτιλία καί Τεχνολογία

Του κ. ΑΧΙΛΛΕΑ ΒΑΡΔΑΚΗ

"Όπως είναι γνωστό στους αναγνώστες μας σε προηγούμενα τεύχη αναπτύξαμε όρισμένες σκέψεις σχετικά με την αναγκαιότητα της εφαρμογής των ηλεκτρονικών υπολογιστών στην διοίκηση μίας συγχρόνου Ναυτιλιακής εταιρίας.

Στό τελευταίο μας άρθρο που εμφανίστηκε στο τεύχος της 15ης Μαΐου 1990 αναφερθήκαμε στους τρεις βασικούς παράγοντες που πρέπει κανείς να μελετήσει για να πάρει σημαντικές αποφάσεις αν πρόκειται ή επένδυση σ' αυτή την τεχνολογία να αποβεί προς όφελος της επιχείρησης και όχι προβληματική.

Συγκεκριμένα στους παράγοντες:

1. Hardware: Τά ηλεκτρονικά κυκλώματα και μηχανισμοί.
2. System Software: Τά λειτουργικά συστήματα και γλώσσες προγραμματισμού.
3. Application Software: Τά συστήματα ή όπως έχει επικρατήσει να λέγονται τά προγράμματα που εξυπηρετούν τις ανάγκες της επιχείρησης.

Αναφερθήκαμε εν συντομία και δώσαμε όρισμένες απλές συμβουλές ως προς τό τί πρέπει κανείς να προσέξει στον τομέα των Application Software, που είναι ο πρώτος με τον οποίο πρέπει να ασχοληθεί κανείς και ο σημαντικότερος από τους τρεις τομείς εφ' όσον είναι εκείνος που άμεσα επηρεάζει την εξυπηρέτηση της Ναυτιλιακής Επιχείρησης.



Ο κ. Αχιλλέας Ν. Βαρδάκης B.Sc., M.Sc. σπούδασε με υποτροφία Fulbright στο Πανεπιστήμιο της Καλιφόρνιας στο Berkeley. Διαρκούντων των σπουδών του όπως και μετά, δίδαξε Computer Science στο Πανεπιστήμιο και ασχολήθηκε στο U.C. Berkeley με πρωτοποριακές εργασίες σε θέματα Γλωσσών προγραμματισμού για Computers ως επίσης και στο Πανεπιστήμιο Stanford, Palo Alto Καλιφόρνιας στο πρώτο project σε Τεχνητή Νοημοσύνη (Artificial Intelligence). Με την επάνοδό του στην Ελλάδα εργάστηκε από τό 1973 μέχρι τό 1987 στην Thenamaris Shipmanagement όπου ήταν υπεύθυνος οργάνωσης και μηχανογραφείσεως ως επίσης και Διοικητικός Διευθυντής. Από τό τέλη του 1987 ίδρυσε την Computer Expert Systems Ltd. a Software House που ασχολείται αποκλειστικά με εξειδικευμένα software για την Ναυτιλία.

σης από τον Ηλεκτρονικό Υπολογιστή και γενικότερα την οργάνωση και δομή της Εταιρίας.

Στή συνέχεια θ' αναφερθούμε στους άλλους δύο παράγοντες δηλ. τά Hardware και τά System Software και πώς επηρεάζουν καθοριστικά την επένδυση που λέγεται Μηχανοργάνωση.

SYSTEM SOFTWARE:

Τί είναι τά System Software και γιατί να ενδιαφέρουν τον Επιχειρηματία της Ναυτιλιακής Εταιρίας. Τά Software αυτά ουσιαστικά χωρίζονται σε δύο τομείς, τά Development Tools (Γλώσσες

προγραμματισμού) και τά Λειτουργικά συστήματα. Θα αναρωτηθεί κανείς, αλήθεια τί μ' ενδιαφέρει έμένα σε τί γλώσσα είναι γραμμένα τά προγράμματα που αγοράζω να κάνω την δουλειά μου; Έτσι και άλλοιώς εγώ δεν μπορώ να επέμβω σ' αυτά (στην περίπτωση βέβαια που αγοράζει κανείς έτοιμα Software) επομένως ως είναι γραμμένα σ' ότι γλώσσα διευκολύνει αυτόν που τά έφτιαξε.

Δέν είναι έτσι όμως τά πράγματα, διότι ή γλώσσα στην οποία είναι γραμμένα πρώτα πρώτα αντικατοπτρίζει την ποιότητα των Application Software και δεύτερον παρέχει τις δυνατότητες που χρειάζονται για να φτιάξει κανείς δυναμικά και εύελικτα συστήματα (προγράμματα). Εάν ή γλώσσα που χρησιμοποιούν αυτοί που έφτιαξαν τά προγράμματα είναι περιορισμένων δυνατοτήτων, ασφαλώς και τά προγράμματα θά είναι και αυτά των αντίστοιχων δυνατοτήτων. Τό κυριότερο απ' όλα είναι ο περιορισμός που επέρχεται από την ίδια την γλώσσα στις προσαρμογές στις εξειδικευμένες ανάγκες της Επιχείρησης. Για να γίνω πιο κατανοητός, αν κανείς απαιτήσει από την Εταιρία που έφτιαξε τά προγράμματα να τά προσαρμόσει σύμφωνα με τις επιθυμίες του άγοραστού, μία τέτοια προσαρμογή μπορεί να είναι από πολύ δύσκολη και κατά συνέπεια και δαπανηρή μέχρι αδύνατη όταν κανείς έχει να κάνει με κλασσικές ξεπερασμένης τεχνολογίας γλώσσες. Επομένως ή Ναυτιλιακή Επιχείρηση που αγοράζει συστήματα άνεπτυγμένους σε τέτοιες γλώσσες είναι υποχρεωμένη να δεχθεί τά συστήματα όπως είναι δηλ. «κλειστά» διότι οτιδήποτε άλλο θά είναι πολύ δαπανηρό, έτσι αντί να προσαρμοστούν τά συστήματα στις ανάγκες της εταιρίας, ή εταιρία αναγκάζεται

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

νά προσαρμόζεται στα προγράμματα δυστυχώς.

Από τη άλλη πλευρά σήμερα η Τεχνολογία έχει να προσφέρει λύσεις πάνω σ' αυτό το θέμα. Τα καινούργια development tools παρέχουν τις γλώσσες προγραμματισμού 4ης γενιάς οι οποίες αναπτύσσονται πάνω σε βάσεις δεδομένων (data bases). Το πλεονέκτημα της τεχνολογίας αυτής είναι ότι πρώτον παρέχουν τεράστια ευελιξία. Μπορεί κανείς με την σωστή σχεδίαση και εφόσον γνωρίζει καλά το αντικείμενο (δηλ. την Ναυτιλία στην δική μας περίπτωση) και κάνει τις ανάλογες προβλέψεις να μπορεί μ' εύκολο και γρήγορο τρόπο να προσαρμόσει οποιοδήποτε σύστημα στις ανάγκες και τις ιδιοσυγκρασίες οποιασδήποτε Ναυτιλιακής Έπιχειρήσης. Έτσι το Customization που είναι δυσκολότατο σ' άλλες περιπτώσεις, με τα development tools της 4ης γενιάς γίνεται εφικτό.

Ένας άλλος παράγων που δεν πρέπει να υποτιμούμε καθόλου διότι είναι σημαντικότερος, είναι ότι οι βάσεις Δεδομένων (Data Bases) δεν είναι απλά αρχεία όπως στην περίπτωση των γλωσσών προγραμματισμού περασμένων γενεών, αλλά οι ίδιες αυτές οι «βάσεις» παρέχουν μία τεράστια τεχνολογία που η έπιστήμη έχει εξοδέψει δισεκατομμύρια δολάρια για την ανάπτυξη τους. Η τεχνολογία αυτή που είναι άγνωστη στο εύρύ κοινό και που πολύ λίγος κόσμος ακόμη και από τους ειδικούς στους ηλεκτρονικούς υπολογιστές δίδει σημασία, είναι η τεχνολογία της αξιοπιστίας των στοιχείων που τηρούνται και που είναι ζωτικότητας σημασίας για τον Έπιχειρηματία που επενδύει τα χρήματά του να εμπιστεύεται τα στοιχεία της Έταιρείας του. Η αξιοπιστία, ο έλεγχος, η διαφύλαξη όπως και ο οικονομικός τρόπος (σέ χωρητικότητα) έναποθήκευσης είναι για μās ένας παράγων καθόλου δευτερεύων, αν πρόκειται κανείς να αξιολογήσει κάτι απ' όλες τις οικονομικο-τεχνικές πλευρές.

Το έρώτημα είναι γιατί δεν υπάρχουν σήμερα στην αγορά πολλά Software που να είναι ανεπτυγμένα σε τέτοιες γλώσσες. Η απάντηση είναι ότι η Τεχνολογία αυτή είναι αρκετά νέα και δυστυχώς είναι πολύ λίγοι οι άνθρωποι που την γνωρίζουν. Βέβαια με την πάροδο του χρόνου και στην Έλλάδα διαδίδεται όλο και περισσότερο, και καθημερινά βλέπουμε να κερδίζει έδαφος με αλματώδη ταχύτητα, κάποια μέρα πιστεύουμε και ελπίζουμε ότι το έρώτημα δεν θα τίθεται πιά αλλά θα είναι συνείδηση μεταξύ των τεχνικών ότι οι βάσεις δεδομένων είναι ο μόνος τρόπος ανάπτυξεως αξιοπιστων και δυναμικών Software. Κατά συνέπεια θα είναι δύσκολο να αιτιολογήσει κανείς γιατί να κάνει την επένδυσή του σε ξεπερασμένη και

άπερχόμενη Τεχνολογία και όχι σε Τεχνολογία του μέλλοντος.

Θά μπορούσαμε βέβαια ν' αναπτύξουμε πολύ περισσότερο τον τομέα αυτόν, δηλ. της επιλογής των Application Software και τούς παράγοντες των γλωσσών προγραμματισμού, που είναι πράγματι πολύ ενδιαφέρον και σημαντικό, αλλά φοβάμαι ότι θά ήταν κουραστικό και πολύ εξειδικευμένο για τό άναγνωστικό μας κοινό. Τά λίγα που είπαμε πιά πάνω ίσως είναι αρκετά για να κινήσουν τό ενδιαφέρον αυτών που ασχολούνται με την επιλογή των Software ώστε να μή παραβλέψουν τον σημαντικό αυτό παράγοντα. Ο άλλος παράγων είναι τά Λειτουργικά Συστήματα στα οποία «τρέχουν» τά Application Software. Αυτά, κατά κύριο λόγο εξαρτώνται από τά Hardware που επιλέγει κανείς να αγοράσει. Γι' αυτό θά πρέπει να τά εξετάσει κανείς μαζί.

Αυτό στο οποίο θά θέλαμε να έπιστήσουμε την προσοχή σ' αυτό τον τομέα είναι τό λειτουργικό σύστημα να είναι όσο πιο «Universal» γίνεται, δηλ. να είναι ένα σύστημα που να «τρέχει» σε πολλούς κατασκευαστές των Hardware. Ο λόγος είναι εύνοητος. Σήμερα μπορεί να επιλέξει κανείς κάποια Hardware διότι έχει κάποιο οικονομικο-τεχνικό λόγο, θά πρέπει όμως να εξασφαλίσει τό δικαίωμα επιλογής κάποιων άλλων Hardware στο μέλλον αν θελήσει για κάποιο λόγο να τ' αλλάξει. Τό σημείο αυτό πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν στην σημερινή επιλογή των Hardware, Λειτουργικών Συστημάτων, γλωσσών Προγραμματισμού και τέλος Application Software έτσι ώστε στο μέλλον να μήν βρεθεί πρό άπροόπτου και αναγκασθεί να χάσει τη σημερινή επένδυση διότι τά συστήματα λόγω λειτουργικού συστήματος δεν θά «τρέχουν» στα computers που θά θέλουν να επιλέξουν στο μέλλον. Γι' αυτόν σκοπό αυτό προτείνουμε ή σημερινή επιλογή να γίνει σε «universal» λειτουργικά συστήματα και όχι σε «dedicated» όπως λέγονται. Τέτοια Λειτουργικά συστήματα υπάρχουν άφθονα σήμερα στην αγορά και μπορεί να επιλέξει κανείς εύκολα και βέβαια, κάτι που δεν γινόταν πρίν από λίγα χρόνια.

Τέλος ένας άλλος σημαντικός παράγων στην επιλογή του Λειτουργικού Συστήματος που άφορά τά συστήματα πολλών χρηστών (multi-user) είναι ο παράγων της ταχύτητας. Πρέπει κανείς να επιλέξει την άρχιτεκτονική του λειτουργικού συστήματος που θά του παρέχει ικανοποιητικές ταχύτητες (response time) για την φύση της εργασίας της Έπιχειρήσεώς του.

Hardware:

Ο παράγων Hardware είναι βέβαια σημαντικός, αλλά όπως είναι πλέον φανερό απ' όσα αναπτύξαμε παραπάνω και σε προηγούμενα άρθρα, πρέπει να είναι ο τελευταίος στη φυσιολογική σειρά μελέτης και αποφάσεων για την Μηχανοργάνωση μιάς Έπιχειρήσης.

Τά Hardware πρέπει να έπιλεχθούν βάσει τεχνικών προδιαγραφών που άπορρέουν από τά έπιλεγμένα Application Software δηλ. Λογιστήριο, Άνταλλακτικά, Stores etc., τον όγκο εργασίας κάθε Ναυτιλιακής Έταιρείας, όπως π.χ. αριθμό πλοίων, εταιριών κλπ., τον αριθμό των χρηστών και τέλος των απαιτούμενων ταχυτήτων. Στη συνέχεια θά πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν όσο είναι δυνατόν τά μελλοντικά σχέδια ανάπτυξης της εταιρείας, κάτι βέβαια δύσκολο για μία Έλληνική Ναυτιλιακή Έταιρία λόγω της φύσεως λειτουργίας της, που σάν «Cross Traders» ο παράγων ναυλαγορά παίζει τον πρωταρχικό ρόλο, για να γίνουν οι ανάλογες προβλέψεις.

Έχοντας τά τεχνικά χαρακτηριστικά τότε κανείς μπορεί ν' άπευθυνθεί σε μία πληθώρα από κατασκευάστριες εταιρίες να ζητήσει τιμές, αν βέβαια τ' Application Software που έχει επιλέγει τό έπιτρέπουν, διότι υπάρχουν σήμερα στην αγορά Shipping Software που δίνουν την εύχέρεια επιλογής μεταξύ έκατοντάδων κατασκευαστών όπως υπάρχουν και Software που σε περιορίζουν σ' ένα κατασκευαστή.

Υποθέτοντας ότι κανείς έχει επιλέξει τά Software που του δίνουν την εύχέρεια επιλογής τότε τά μόνα κριτήρια για τά Hardware είναι τό Portability όπως αναφέρουμε στα Λειτουργικά συστήματα πιά πάνω, ή τιμή και όπωσδήποτε ή αξιοπιστία της προμηθεύτριας εταιρείας για τό service που θά προσφέρει, κάτι πάρα πολύ σημαντικό για την άπρόσκοπτη λειτουργία του όλου συστήματος.

Τόσο σ' αυτό τό άρθρο, όσο και στα προηγούμενα τρία έγινε μία προσπάθεια ν' αναφερθούμε σε μερικές παρατηρήσεις που κάναμε στην δεκαεπτάχρονη έμπειρία μας στην Μηχανοργάνωση Έλληνικών Ναυτιλιακών Έταιριών, και απ' αυτή την έμπειρία ν' αναφερθούμε σε μερικές άπλές συμβουλές άπευθυνόμενοι κυρίως στις εταιρείες που για πρώτη φορά ασχολούνται με τό τομέα του computerization των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων, πιστεύοντας πως έτσι προσφέρουμε κάποια ύπηρεσία στην οικογένειά μας που λέγεται Έλληνική Ναυτιλία.

ΑΧ. ΒΑΡΔΑΚΗΣ

ΣΧΕΔΙΑΣΤΕ ΤΟ ΔΙΚΟ ΣΑΣ ΣΠΙΤΙ...



Η ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΙΝΑΙ ΚΟΝΤΑ ΣΑΣ!

Ανοίξτε λογαριασμό
Στεγαστικού Ταμειυτηρίου.
Συνδυάζετε τα οφέλη του
Απλού Ταμειυτηρίου και

εξασφαλίζετε ένα σίγουρο
δάνειο για κατοικία ή
επαγγελματική στέγη.



**ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ
ΤΡΑΠΕΖΑ**

κτίζει το αύριο σήμερα

ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ

Οί προϋποθέσεις για την εξυγίανση του Ταμείου

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Τού κ. ΓΡ. ΤΙΜΑΓΕΝΗ, Προέδρου NAT

Η ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΟΥ NAT

Εισαγωγή (Τί έννοούμε εξυγίανση)

Τό πρόβλημα της εξυγίανσης του NAT είναι ένα δύσκολο και πολύπλοκο πρόβλημα. Δεν είναι όμως ένα πρόβλημα άλυτο. Η εξυγίανση είναι δυνατή. Από πλευράς Διοικήσεως του NAT υπάρχουν αυτή την στιγμή αρκετές σκέψεις και ιδέες σχετικά με την εξυγίανση του Ταμείου. Δεν μπορούν όμως να γίνουν τελείως συγκεκριμένες προτάσεις και αυτό γιατί η κάθε λύση εξυγίανσης πρέπει να εντάσσεται στην γενικότερη πολιτική της Κυβερνήσεως, τόσο σχετικά με την κοινωνική ασφάλιση συνολικά όσο και με την οικονομική πολιτική ακόμη γενικότερα. Δηλαδή οι επιμέρους λύσεις που μπορούν να ακολουθηθούν εξαρτώνται από τις γενικότερες κατευθύνσεις που θα ακολουθηθεί η Κυβέρνηση σε γενικότερα θέματα ασφαλιστικής και οικονομικής πολιτικής.

Παρά ταύτα μπορούν να τεθούν μερικές κατευθυντήριες γραμμές για την εξυγίανση και την ανάκαμψη. Και πρώτα από όλα πρέπει να διευκρινισθεί τί έννοούμε όταν λέμε εξυγίανση. Μιλώντας λοιπόν για εξυγίανση αναφερόμαστε πρώτα στην οικονομική εξυγίανση του NAT. Δηλαδή, στην αποκατάσταση της οικονομικής του ισορροπίας. Στο να πάψει το NAT να είναι έλλειμματικό. Παράλληλα, αναφερόμαστε στην ασφαλιστική του νομοθεσία ώστε να εξαλειφθούν μια σειρά από αδικίες και να αποκατασταθεί η ανταποδοτική αρχή, δηλαδή να παίρνει κανείς σύνταξη ανάλογα με αυτά που εισφέρει (έφ' όσον η αρχή αυτή διατηρηθεί στην κοινωνική ασφάλεια στα πλαίσια της γενικότερης ασφαλιστικής πολιτικής). Τέλος, αναφερόμαστε στην οργανωτική βελτίωση του NAT που αυτή την στιγμή παρουσιάζει ένα πλήθος από αδυναμίες και έχει αποτελέσει ένα από τα αντικίνητρα στην προσέλευση πλοίων στην Έλληνι-

κή σημαία.

(Α) ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ

Η Οικονομική Έξυγίανση του NAT πρέπει να κινηθεί προς δύο κατευθύνσεις:

Τήν αύξηση των εσόδων και τον περιορισμό των δαπανών.

1. Έσοδα.

(α) Αύξηση πλοίων με Έλληνική σημαία.

Ο υγιέστερος τρόπος αύξησης των εσόδων του NAT είναι η αύξηση των πλοίων με Έλληνική σημαία. Τό 1982 υπήρχαν 3.600 ποντοπόρα πλοία με Έλληνική σημαία ενώ σήμερα περίπου 1.000. Γι' αυτό είναι απαραίτητη η εξερεύνηση τρόπων για την επάνοδο των πλοίων στην Έλληνική σημαία. Τό θέμα αυτό είναι γενικότερης ναυτιλιακής πολιτικής και υπάρχουν μία σειρά από μέτρα που μπορούν να ληφθούν και να συμβάλλουν σε αυτό. Με την αύξηση των πλοίων θα μπορέσει να βελτιωθεί η σχέση των εργαζομένων προς τους συνταξιούχους που αυτή την στιγμή είναι σε ιδιαίτερα κακή κατάσταση (0,8 εργαζόμενοι προς 1 συνταξιούχο). Όπως έχει επισημανθεί για μία στοιχειώδη υγεία ενός ασφαλιστικού ταμείου, χρειάζονται τρεις έως τέσσερις εργαζόμενοι προς ένα συνταξιούχο, ώστε οι εισορές των εργαζομένων να αρκούν για την καταβολή των συντάξεων των συνταξιούχων.

Η διατήρηση της σχέσεως αυτής, εντάσσεται στα γενικότερα πλαίσια της γηράνσεως του πληθυσμού, τόσο εις την Ελλάδα όσο και εις την Ευρώπη γενικότερα. Ειδικά όμως για τό NAT υπάρχουν ώριμοί προθέτοι λόγοι που έχουν κάνει την σχέση αυτή πολύ δυσμενέστερη. ΠΡΩΤΟΝ, τό όριο συνταξιοδότησεως των ναυτικών είναι πολύ χαμηλότερο από τό όριο ηλικίας συν-

ταξιοδότησεως των εργαζομένων εις την ξηρά (πενήντα έναντι εξήντα πέντε). Αυτό πολλαπλασιάζει τόν αριθμό των συνταξιούχων σε σχέση με τούς εργαζομένους όπως και αυξάνει τόν χρόνο συνταξιοδότησεως.

ΔΕΥΤΕΡΟΝ, οι εργαζόμενοι στην θάλασσα δεν εργάζονται ολόκληρο τό έτος, όπως οι εργαζόμενοι στην ξηρά, και συνεπώς ο χρόνος κατά τόν οποίο εργάζονται και εισφέρουν εις τόν ασφαλιστικό οργανισμό είναι μικρότερος και συνεπώς επηρεάζει δυσμενώς την σχέση μεταξύ πράγματι εργαζομένων και συνταξιούχων. ΤΡΙΤΟΝ, τέλος η αγορά εργασίας εις τόν ναυτιλιακό χώρο είναι ιδιαίτερα ευαίσθητη. Όταν φεύγουν τά πλοία από την Έλληνική σημαία μειώνονται οι θέσεις εργασίας (και όταν αντίθετα επιστρέφουν αυξάνονται οι θέσεις εργασίας).

Γι' αυτόν ακριβώς τόν λόγο προτείνεται ως υγιέστερος τρόπος εξυγίανσεως του NAT, η αύξηση των πλοίων με Έλληνική σημαία. Αυτό θα αυξήσει θέσεις και είναι και ένας τρόπος αναπτυξιακός αφού ουσιαστικά η έγγραφη πλοίων στην Έλληνική σημαία είναι η εισοδος επενδύσεως εις την Ελλάδα.

(β) Θέμα αύξησης εισφορών.

Υποχρεωτική αύξηση των εργαζομένων και των εργοδοτών εις την ναυτιλία είναι κάτι τό οποίο δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται αυτή την στιγμή λόγω της καταστάσεως της ναυτιλίας μας (διότι η μειωτική τάση των πλοίων με Έλληνική σημαία δεν έχει αναστραφεί ακόμα και διότι πρέπει να ληφθούν μέτρα για να δοθούν κίνητρα για την επάνοδο στην Έλληνική σημαία και όχι για την απομάκρυνσή τους όπως θά ήταν μία αύξηση εισφορών) αλλά και διότι οι εισφορές προς τό NAT είναι σε αρκετά ικανοποιητικό επίπεδο αν ληφθεί υπ' όψιν ότι ένα μεγάλο μέρος της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης (πού παρέχεται από τό

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

ΙΚΑ) στο χώρο της ναυτιλίας καλύπτεται με άλλους τρόπους και όχι με την κοινωνική ασφάλιση. Θα μπορούσε όμως να δοθεί νομοθετικά ή ευχέρεια στους εργαζόμενους και στους εργοδότες στο χώρο της ναυτιλίας, να μπορούν με τις συλλογικές τους συμβάσεις να συμφωνούν υψηλότερες εισφορές προς το NAT ώστε να συμβάλλουν και αυτοί εις την εξυγίανση.

Κάτι τέτοιο όμως αυτή την στιγμή δεν έχει κανένα νόημα λόγω του τεραστίου μεγέθους των ελλειμμάτων. Θα είχε κάποιο νόημα όταν το έλλειμμα θα έχει περιορισθεί με την συμβολή της Πολιτείας και με την αύξηση των πλοίων, όποτε εάν ένα μικρό μέρος ελλείμματος υπήρχε ακόμα, τότε θα μπορούσε να ζητηθεί ή εισφορά των εργαζομένων και των εργοδωτών σε μία βάση καθαρά προαιρετική. Τέτοια προαιρετική εισφορά όμως προϋποθέτει επιπλέον ότι και οι εργαζόμενοι και οι εργοδότες εις την ναυτιλία θα έχουν ακόμη σημαντικότερο ρόλο εις την διοίκηση του ταμείου τους.

(γ) Κοινωνικοί πόροι

Ένας άλλος τρόπος για την αύξηση των εσόδων του NAT θα μπορούσε να είναι η καθιέρωση κάποιου κοινωνικού πόρου στο χώρο της ναυτιλίας ή και έξω από αυτήν. Συχνά γίνεται λόγος για αύξηση του ενσήμου που υπάρχει στα εισιτήρια των επιβατών ή για επιβολή κάποιου τέλους στην μεταφορά οχημάτων ή εμπορευμάτων. Επίσης γίνεται λόγος για επιβολή κάποιου μικρού τέλους όπως αυτό του ΟΓΑ. Σχετικά με το ζήτημα αυτό πρέπει να επισημανθούν τα εξής:

1. Το ζήτημα των κοινωνικών πόρων συνδέεται προς γενικότερη πολιτική της Κυβερνήσεως, δηλαδή αν η Κυβέρνηση δέχεται ή δεν δέχεται την αντίληψη των κοινωνικών πόρων.

2. Το ζήτημα συνδέεται με τις υποχρεώσεις της χώρας μας απέναντι στην ΕΟΚ. Ειδικότερα, η ΕΟΚ δεν δέχεται κατ' αρχήν άλλους έμμεσους φόρους εκτός από τον ΦΠΑ. Η φιλοσοφία της ΕΟΚ είναι ότι με το ΦΠΑ απλοποιείται το σύστημα της έμμεσης φορολογίας

και όποιες επιδοτήσεις θέλει να κάνει η Κυβέρνηση πρέπει να γίνονται μέσω του Κρατικού Προϋπολογισμού και όχι με την επιβολή προσθέτων έμμεσων φόρων.

3. Το συμπέρασμα είναι ότι η επιβολή κοινωνικού πόρου για την εξυγίανση του NAT δεν φαίνεται να είναι μία σωστή λύση αν και ίσως προσωρινά θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως τρόπος μείωσης του ελλείμματος. Τέλος, ειδικά για τα ένσημα στα εισιτήρια των επιβατικών πλοίων (στά οποία γίνεται κυρίως αναφορά) πρέπει να επισημανθεί ότι αυτά δεν είναι πόρος του NAT, από τον οποίο μπορούν να πληρώνονται συντάξεις αλλά ασφάλιστρα για τους επιβάτες σε περίπτωση ατυχήματος επιβατηγού πλοίου και συνεπώς μόνο νομοθετικά μπορεί να επιτραπεί η χρησιμοποίηση ενός μέρους του πόρου αυτού για καταβολή συντάξεων.

(δ) Διεύρυνση ασφαλιστικής βάσεως

Ένας άλλος τρόπος, και μάλιστα αναπτυξιακός, για την εξυγίανση του NAT θα ήταν η διεύρυνση της ασφαλιστικής του βάσεως. Δηλαδή η ένταξη στο NAT και άλλων κατηγοριών ασφαλισμένων ώστε με τις εισφορές τους να αυξηθούν οι πόροι του NAT. Έχει ακουστεί μεταξύ άλλων η ιδέα να ένταχθούν εις το NAT ναυτικοί εργαζόμενοι σε ναυτιλιακές εταιρίες ή και υπάλληλοι ναυτιλιακών εταιριών, ναυτικοί πράκτορες ή και οι υπάλληλοι του ΟΛΠ. Η επέκταση είναι πράγματι ένας από τους τρόπους εξυγίανσης. Ειδικά όμως για το NAT βασική προϋπόθεση για αυτό είναι να έχει εξυγιανθεί ή ασφαλιστική του νομοθεσία και να έχει γίνει ορθολογική, ώστε να μην εμφανίζονται φαινόμενα πολλοί ασφαλισμένοι να εισπράττουν περισσότερα από όσα έχουν εισφέρει και άλλοι πολύ λιγότερα από αυτά που έχουν εισφέρει. Εάν δεν έχει προηγηθεί αυτή η ορθολογικοποίηση της νομοθεσίας του NAT, η διεύρυνση της ασφαλιστικής βάσεως απλώς θα μεταθέσει χρονικά το πρόβλημα διότι λίγο αργότερα, όταν οι νέοι εργαζόμενοι γίνουν συνταξιούχοι θα ξαναεμφανί-

στεί το πρόβλημα των ελλειμμάτων. Για να έχει αποτέλεσμα κάποιο τέτοιο μέτρο, θα πρέπει να έχει γίνει μία σωστή αναλογιστική μελέτη, ώστε με τις εισφορές των νέων ασφαλισμένων να μπορούν να καλυφθούν, αφενός μεν οι συντάξεις των ιδίων και αφετέρου να καλυφθεί και ένα τμήμα από το υπάρχον έλλειμμα του NAT. Αν αυτό δεν έχει εξασφαλισθεί, η διεύρυνση δεν προσφέρει τίποτα για την εξυγίανση του NAT. Στα ίδια πλαίσια της αναπτυξιακής εξυγίανσης θα μπορούσε να ένταχθεί και η παροχή άλλων ασφαλιστικών υπηρεσιών από το NAT. Αυτή όμως την στιγμή με το πλήθος των διοικητικών του αδυναμιών και με την τεράστια οικονομική του αδυναμία, οποιαδήποτε τέτοια σκέψη θα ήταν πρόωρη. Τέλος, σε περίπτωση που θα εισήρχοντο και άλλοι ασφαλισμένοι εις το NAT, θα έπρεπε να γίνουν ξεχωριστοί κλάδοι ασφάλισης, ώστε η υπηρεσία εις την ξηρά να λαμβάνεται υπ' όψιν με διαφορετικό τρόπο από ότι η υπηρεσία εις την θάλασσα, λόγω της διαφοράς της φύσεως αυτών των εργασιών.

(ε) Όφειλές πλοιοκτητών

Συχνά γίνεται λόγος για όφειλές πλοιοκτητών που δεν εισπράττονται και για ότι και αυτό έχει συμβάλει στην κακή οικονομική κατάσταση του NAT.

Σχετικά με τις όφειλές των πλοιοκτητών πρέπει να επισημανθεί ότι ουσιαστικά δεν υπάρχουν όφειλές από τρέχουσες υποχρεώσεις δηλαδή από εταιρίες και πλοία που υπάρχουν και ταξινομούνται σήμερα, και η Διοίκηση του NAT παρακολουθεί επί μηνιαίας βάσεως την κατάσταση ώστε να μην εμφανισθούν φαινόμενα όφειλών. Υπάρχουν όμως σωρευμένες όφειλές από το παρελθόν ήτοι όφειλές της τελευταίας εικοσαετίας οι οποίοι για κάποιους λόγους δεν έχουν πληρωθεί. Οι όφειλές αυτές ανήκουν κατά το μεγαλύτερο μέρος σε εταιρίες οι οποίες έχουν διαλυθεί ή σε πλοία που έχουν βυθισθεί ή που οι εκπρόσωποί τους έχουν πεθάνει ή εξαφανισθεί και συνεπώς ή εισπραξή τους εμφανίζεται ιδιαίτερα προβληματική. Παρά ταύτα, γίνονται ενέργειες ώστε να

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 9424906

★ SHIP AGENTS
★ BUNKER SUPPLIER
★ SHIPBROKERAGE
★ CREW & SPARES

μπορέσει να αντιμετωπισθεί με κάποιο τρόπο και αυτό το πρόβλημα των παλαιών οφειλών. Οι παλαιές οφειλές, ανέρχονται περίπου σε 4 δισεκατομμύρια δραχμές με σημερινή ισοτιμία συναλλάγματος και αυτό είναι ένα ποσό που εάν απόλυτο νούμερο είναι σημαντικό αλλά στο σύνολο του κύκλου των εργασιών του NAT, τον έτησιο και της τελευταίας εικοσαετίας, βρίσκεται μέσα σε ένα φυσιολογικό πλαίσιο διαρροής εισπράξεων και με την σημερινή κατάσταση του NAT και αν εισεπράττετο ολόκληρο θα ήταν αρκετό για να καταβληθούν συντάξεις μόλις ενός μηνός. Συνεπώς το ζήτημα των παλαιών οφειλών δεν είναι κάτι που θα μπορούσε να λύσει το οικονομικό πρόβλημα του NAT.

Αυτό το οποίο όμως είναι βέβαιο είναι ότι πρέπει να βρεθεί ένας τρόπος ώστε να πάψει να υπάρχει η εκκρεμότητα των παλαιών οφειλών και προπάντων να ληφθούν μέτρα ώστε στο μέλλον να μην εμφανισθεί το ίδιο φαινόμενο όσο είναι δυνατόν. Και τέτοια μέτρα μπορούν να ληφθούν στο επίπεδο του νομοθετικού, οργανωτικού και διοικητικού.

(στ) Συναλλαγματικά διαθέσιμα του NAT

Είναι γνωστό ότι περί το 1981 είχε αποθεματικό και καταθέσεις περίπου 360 εκατομμύρια δολάρια. (Ο ακριβής αριθμός δεν έχει μεγάλη σημασία διότι ήταν σε διάφορα νομίσματα). Και μάλιστα ένα από τα θέματα που αντιμετωπίζουν οι τότε Διοικήσεις του NAT ήταν πώς θα μπορούσαν να τοποθετήσουν και εκμεταλλευτούν με τον καλύτερο τρόπο αυτά τα διαθέσιμα και γινόταν λόγος να ιδρυθεί και μία Τράπεζα. Αυτά τα διαθέσιμα, όλα, όπως είναι γνωστό εξανεμίστηκαν και είναι μία από τις έρωτήσεις που συχνά ακούγονται στον ναυτιλιακό κόσμο, τί έγιναν αυτά τα χρήματα. Η έρωτηση αυτή συχνά συνδέεται με υποψίες για χρησιμοποίηση των χρημάτων αυτών για σκοπούς ξένους προς το NAT. Η πραγματικότητα είναι ότι τα χρήματα αυτά δραχμοποιήθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν για τις ανάγκες του NAT στην περίοδο μεταξύ του 1983 και του 1985. Ήταν η περίοδος που το NAT έγινε έλλειμματικό και άρχισε να δραχμοποιεί τα διαθέσιμα του για να ικανο-

ποιήσει τις ανάγκες του. Όταν το 1985 εξαντλήθηκαν και τα διαθέσιμα άρχισε πια ο δανεισμός. Από έρευνα που έχει γίνει δεν έχει διαπιστωθεί να έχουν γίνει δραχμοποιήσεις για άλλους σκοπούς.

(ζ) Νομοθετικές ρυθμίσεις

Πέρα από τις ρυθμίσεις που μπορούν να γίνουν και να αποφέρουν σημαντικά ποσά για την εξυγίανση του NAT, υπάρχουν και μία σειρά από νομοθετικά μέτρα σε επιμέρους θέματα τα οποία μπορούν να ληφθούν και να φέρουν μία αύξηση των εσόδων του NAT. Βέβαια οι αυξήσεις αυτές δεν είναι δυνατόν να λύσουν το οικονομικό πρόβλημα του NAT, αλλά εν πάση περιπτώσει μπορούν σε κάποιο βαθμό να το μειώσουν. Τέτοια νομοθετικά μέτρα θα μπορούσε να είναι η αναγνώριση του ναυτικού προνομίου του NAT, πράγμα που δεν θα έβλαπτε σε τίποτα την Ελληνική σημαία ή η προσαρμογή των εξαγορών με τέτοιο τρόπο ώστε τα ποσά των εξαγορών να αρκούν για την καταβολή των συντάξεων που στηρίζονται σε αυτές.

(η) Η περιουσία του NAT

Το NAT έχει μία σημαντική ακίνητη περιουσία την οποία αυτή την στιγμή δεν εκμεταλλεύεται με σωστό τρόπο. Μία καλύτερη εκμετάλλευση της περιουσίας του NAT θα μπορούσε να αποδώσει σημαντική αύξηση των εσόδων του από την περιουσία και μείωση των δαπανών από την διαχείριση και συντήρησή της ώστε από τα έσοδά της να καλύπτεται ένα μέρος των υποχρεώσεων του NAT. Αυτό όμως που πρέπει να επισημανθεί είναι ΠΡΩΤΟΝ ότι με την οποιαδήποτε βελτίωση της εκμετάλλευσης δεν είναι δυνατόν παρά να καλυφθεί μικρό μέρος των υποχρεώσεων του NAT και δεύτερον ότι προϋπόθεση για την αξιοποίηση της περιουσίας του NAT είναι να έχει επέλθει σε σημαντικό βαθμό η εξυγίανσή του με τους άλλους τρόπους που αναφέρονται, διότι διαφορετικά όχι μόνο το προϊόν από την εκμετάλλευση της περιουσίας, αλλά και η ίδια η περιουσία ολόκληρη είναι δυνατόν να εξανεμισθεί μέσα σε τρεις έως τέσσερις μήνες. Λεπτομέρειες για την βελτίωση της εκμετάλλευσης της περιουσίας του NAT εκτίθενται πιο κάτω σε ειδική παράγραφο.

(θ) Δωρεές

Ένας τρόπος με τον οποίο θα μπορούσε να αυξηθεί η περιουσία του NAT και τα έσοδα από αυτήν, θα μπορούσε να είναι δωρεές από τον εφοπλιστικό κόσμο. Αυτό βρίσκεται και στα πλαίσια μιας παραδόσεως του ναυτιλιακού κόσμου και εάν ενθαρυνθεί κατάλληλα, θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντική βοήθεια του NAT (ή οποια βέβαια από μόνη της, όπως ούποτε δεν μπορεί να λύσει το πρόβλημα) βασική όμως προϋπόθεση για να γίνει αυτό είναι να έχουν γίνει σημαντικά βήματα εξυγιάνσεως από την Πολιτεία, διότι διαφορετικά ή οποιαδήποτε δωρεά θα εξανεμισθεί μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα χωρίς να προσφέρει κάτι μονιμότερο εις το NAT και τους ναυτικούς.

(ι) Συμπέρασμα

Συνοπτικά θα μπορούσε να σημειωθεί ότι ο υγιέστερος και πιο δραστικός τρόπος για την εξυγίανση του NAT, από πλευράς εσόδων, είναι η προσέλκυση πλοίων στην Ελληνική σημαία. Παράλληλα, υπάρχει και μία σειρά από άλλους τρόπους για την επαύξηση των εσόδων, οι οποίοι όμως από μόνοι τους δεν είναι αρκετοί για να λύσουν το πρόβλημα. Επίσης σημαντικός παράγων είναι, μέχρις ότου επέλθει η εξυγίανση, να υπάρξει στήριξη του NAT από την Πολιτεία και αυτό διότι ΠΡΩΤΟΝ με μέτρα της Πολιτείας το NAT οδηγήθηκε στην κατάσταση που βρίσκεται σήμερα, ΔΕΥΤΕΡΟΝ εάν δεν υπάρξει η στήριξη από την Πολιτεία, ο ρυθμός επιδεινώσεως της καταστάσεως του NAT είναι τόσο γρήγορος, ώστε κανένα άλλο μέτρο δεν μπορεί να τον ανατρέψει και ΤΡΙΤΟΝ η στήριξη της Πολιτείας προς το NAT μπορεί να γίνει χωρίς μεγάλο πρόβλημα με χρηματοδότηση της Πολιτείας από τις ίδιες χρηματοδοτικές πηγές που χρηματοδοτείται σήμερα το NAT.

2. Έξοδα

(α) Γενικά.

Και στον χώρο του περιορισμού των εξόδων του NAT είναι δυνατόν να ληφθούν ορισμένα μέτρα, μερικά από τα οποία μπορούν να έχουν σημαντικά αποτελέσματα, μερικά άλλα να έχουν μικρότερα αποτελέσματα, και μερικά τα οποία συζητούνται ως μέτρα περιορισμού των δαπανών απλώς δεν μπορούν



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS

T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

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

14, Skouze Str., 18536 Piraeus, Tel: 4519266, 4180593, 4516195, 4180916
Tlx: 241150-213207 GMS GR, 213025 SSK GR.
Telefax: 4182432

νά γίνουν ή δέν θά ἔχουν κανένα οὐσιαστικό ἀποτέλεσμα. Αὐτό πού πρέπει νά σημειωθεῖ εἰσαγωγικά σέ σχέση μέ τόν περιορισμό τῶν ἐξόδων τοῦ ΝΑΤ εἶναι ΠΡΩΤΟΝ ὅτι ὑπάρχουν κεκτημένα δικαιώματα συνταξιούχων καί ναυτικῶν τά ὁποῖα στά πλαίσια τῆς χρηστῆς διοικήσεως δέν πρέπει νά θιγούν ἀκόμη καί ἂν δημιουργήθηκαν ἀπό λάθη τοῦ παρελθόντος. ΔΕΥΤΕΡΟΝ ὅτι τό μέγιστον μέρος τῶν δαπανῶν τοῦ ΝΑΤ εἶναι ἀνελαστικό (τοκοχρεωλίσια καί συντάξεις).

(β) Περιορισμός σημερινῶν δαπανῶν (τόκοι).

Γιά νά δεῖ κανεῖς ἂν καί σέ ποιό βαθμό μποροῦν νά περιοριστοῦν οἱ σημερινές δαπάνες τοῦ ΝΑΤ πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι οἱ οἰκονομικές του ὑποχρεώσεις γιά τό 1990 ἀνέρχονται σέ 171 δῖς ἀπό τά ὁποῖα 99 περίπου ἀφοροῦν τοκοχρεωλύσια καί ἀπό αὐτά τά 35 δῖς ἀφοροῦν τόκους. Τά ὑπόλοιπα 72 δῖς ἀφοροῦν τρέχουσες ὑποχρεώσεις (γιά ὑγεία, συντάξεις καί λειτουργικά ἐξόδα). Οἱ συντάξεις ἀνέρχονται σέ 53 περίπου δισεκατομμύρια καί τά λειτουργικά ἐξόδα πλὴν τῶν μισθῶν πρίπου σέ ἓνα δισεκατομμύριο, ἀπό τά ὁποῖα ἤδη ἔχει περικοπῆ τό 25% στά πλαίσια τῶν ἐπιτροπῶν οἰκονομιῶν τῆς Οἰκουμένης Κυβέρνησης. Τά ἐσοδα τοῦ ΝΑΤ προϋπολογίζονται γιά τό 1990 σέ 19 δῖς. Αὐτοῖ οἱ ἀριθμοί δείχνουν ὅτι τό μοναδικό ἐξόδο πού μπορεῖ ἀφαιρούμενο νά φέρει δραστική βελτίωση τῆς καταστάσεως εἶναι οἱ τόκοι. Αὐτό σημαίνει ἡ πάγωμα τῶν δανειακῶν ὑποχρεώσεων ἡ ἀναληψή τους ἀπό τόν Κρατικό Προϋπολογισμό. Ἐάν αὐτό δέν γίνει, οἱ ἐτήσιες ὑποχρεώσεις ἀπό τούς τόκους εἶναι αὐτή τήν στιγμή περίπου διπλάσιες ἀπό τίς εἰσπράξεις τοῦ ΝΑΤ, μέ ρυθμό διαρκῶς αὐξανόμενο, καί συνεπῶς ὅποιαδήποτε προσπάθεια ἐξυγιάνσεως θά βυθίζεται διαρκῶς στό μέγεθος τῶν τοκοχρεωλυσιῶν.

(γ) Ἐκκαθάριση τοῦ μητρώου τῶν συνταξιούχων.

Στά πλαίσια τῆς μειώσεως τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ΝΑΤ, συχνά γίνεται λόγος γιά τήν λεγόμενη ἐκκαθάριση τοῦ μητρώου τῶν συνταξιούχων ὡς ἓνα

τρόπο γιά τήν μείωση τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ΝΑΤ. Στά πλαίσια αὐτά γίνεται λόγος γιά συνταξιούχους ἀλεξιπτωτιστάς, πρόσφυγες τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν, ποδοσφαιριστάς πού ἔχουν συντάξεις ἀναπηρίας, συνταξιούχους πού δέν ἔχουν δεῖ τήν θάλασσα οὔτε ἀπό μακριά, ἢ γιά φυλλάδια πού ταξίδευαν μόνα τους χωρίς τόν κάτοχό τους. Σχετικά πρέπει νά σημειωθοῦν τά ἑξῆς:

(i) Διαδοχική ἀσφάλιση

Ὡς συνταξιούχοι ἀλεξιπτωτιστές ἀναφέρονται συνήθως οἱ συνταξιούχοι τῆς διαδοχικῆς ἀσφάλισως. Ἡ διαδοχική ἀσφάλιση εἶναι ἓνας θεσμός καί διεθνῶς ἀποδεκτός καί κοινωνικά ἀποδεκτός. Διαδοχική ἀσφάλιση σημαίνει ὅτι ἓνας ἐργαζόμενος ὁ ὁποῖος ἐργάστηκε σέ διάφορες ἐργασίες πού ὑπάρχουν σέ διαφορετικούς ασφαλιστικούς ὁργανισμούς, παίρνει σύνταξη ἀπό τόν τελευταῖο ασφαλιστικό ὁργανισμό στόν ὁποῖο ὑπῆγετο καί λαμβάνονται ὑπόψιν καί οἱ ὑπηρεσίες του σέ ἐργασίες πού ὑπῆγοντο στοὺς προηγούμενους ασφαλιστικούς ὁργανισμούς. Στήν Ἑλλάδα ὁ θεσμός τῆς διαδοχικῆς ἀσφάλισως καθιερώθηκε τό 1961 ἀλλά δέν περιλαμβάνετο στήν νομοθεσία τοῦ ΝΑΤ. Μετά ἀπό προσφυγές ἐνδιαφερομένων καί διαφορετικές ἀπόψεις τοῦ συμβουλίου Ἐπικρατείας καί τοῦ Ἀρείου Πάγου, τό θέμα ἐλύθη ἀπό τό Δικαστήριο Συγκρούσεων καί ἐκρίθη ὅτι ἡ νομοθεσία τοῦ ΝΑΤ πού δέν ἀναγνωρίζει τήν διαδοχική ἀσφάλιση εἶναι ἀντισυνταγματική. Γιά τόν λόγο αὐτό καθιερώθηκε καί ἡ διαδοχική ἀσφάλιση εἰς τό ΝΑΤ. Αὐτό ὅμως δημιουργήσε μία μεγάλη εἰσροή συνταξιούχων πρὸς τό ΝΑΤ καί τοῦτο διότι οἱ ασφαλισμένοι τοῦ ΝΑΤ παίρνουν σύνταξη σέ ἡλικία 50 ἐτῶν σέ ἀντίθεση μέ τούς ασφαλισμένους ἐργαζομένους τῆς ξηρᾶς πού παίρνουν σύνταξη σέ ἡλικία μεγαλύτερη τῶν 60. Δηλαδή, κάποιος ὁ ὁποῖος εἶχε πέντε χρόνια θαλάσσια ὑπηρεσία στήν ἀρχή τῆς ζωῆς του, μπορούσε ὅταν ἦταν περίπου 50 ἐτῶν νά ὑπηρετήσει γιά μικρό διάστημα σέ Ἑλληνικό πλοῖο (ὥστε τό ΝΑΤ νά εἶναι ὁ τελευταῖος του ασφαλιστικός φορέας) καί στήν συνέχεια νά πάρει σύνταξη ἀπό τό ΝΑΤ (καί μετά νά συνεχίσει νά ἐργάζε-

ται στήν ξηρά). Αὐτό ὁδήγησε σέ μία εἰσροή συνταξιούχων πρὸς τό ΝΑΤ. Τό πρόβλημα περιορίστηκε σημαντικά μέ νομοθεσία τοῦ 1987 ὅταν ὡς προϋπόθεση γιά τήν διαδοχική ἀσφάλιση στό ΝΑΤ ἐτέθη ὁ συνταξιούχος νά ἔχει καί τίς προϋποθέσεις τοῦ ἄλλου ασφαλιστικοῦ φορέα, π.χ. τήν ἡλικία τῶν 65 ἐτῶν. Σήμερα οἱ συνταξιούχοι τῆς διαδοχικῆς ἀσφάλισως ὑπολογίζονται περίπου σέ 18 χιλιάδες. Ἐκκαθάριση ὅμως τοῦ μητρώου ἀπό αὐτοὺς ἐμφανίζεται νά μὴν εἶναι οὔτε πρακτικά δυνατή οὔτε σκόπιμη. ΠΡΩΤΟΝ τό ΝΑΤ σήμερα μέ τίς τεράστιες ἐλλείψεις πού ἔχει σέ προσωπικό δέν εἶναι δυνατόν νά κάνει τήν ἐργασία διότι θά καθυστερήσουν ἄλλες πολύ πῶς σημαντικές καί ἀμεσες ἐργασίες. ΔΕΥΤΕΡΟΝ οἱ συνταξιούχοι αὐτοὶ δέν ἔχουν πάρει παράνομα τίς συντάξεις τους. Οἱ συντάξεις τους ἐδόθησαν μέ βάσει τήν ὑπάρχουσα νομοθεσία. ΤΡΙΤΟΝ μιλώντας γιά διαδοχική ἀσφάλιση δέν ἀναφερόμαστε μόνο σέ περιπτώσεις ὅπως ἡ κτητική περίπτωση πού ἀναφέρθηκε πῶς πάνω. Στήν πραγματικότητα ὑπάρχει ἓνα μεγάλο φάσμα περιπτώσεων διαδοχικῆς ἀσφάλισως. Ἐτσι μπορεῖ νά ὑπάρχουν (καί ἀναμφίβολα ὑπάρχουν) περιπτώσεις συνταξιούχων οἱ ὁποῖοι ἔχουν μόνο πέντε χρόνια θαλάσσια ὑπηρεσία καί τά ὑπόλοιπα χρόνια χερσαία, καί ὅμως παίρνουν σύνταξη ἀπό τό ΝΑΤ, ὑπάρχουν ὅμως καί περιπτώσεις συνταξιούχων οἱ ὁποῖοι ἔχουν εἴκοσι χρόνια θαλάσσια ὑπηρεσία καί πέντε ἢ ἕξι μῆνες χερσαία ὑπηρεσία τήν ὁποία ἔχουν μεταφέρει στό ΝΑΤ καί θεωροῦνται καί αὐτοὶ ἀσφαλισμένοι τῆς διαδοχικῆς ἀσφάλισως. Καί εἶναι αὐτονόητο ὅτι μεταξύ αὐτῶν τῶν δύο ἀκρίων περιπτώσεων ὑπάρχει καί ἓνα φάσμα κλιμακώσεως ἄλλων περιπτώσεων. Συνεπῶς ὑπάρχει καί ἓνα ἄλλο πρόβλημα, δηλαδή σέ πῶς σημείο θά τεθεῖ ἡ διαχωριστική γραμμή μεταξύ τῶν συνταξιούχων τῆς διαδοχικῆς ἀσφάλισως πού πρέπει νά μείνουν στό ΝΑΤ καί αὐτῶν οἱ ὁποῖοι δέν πρέπει νά μείνουν. ΤΕΤΑΡΤΟΝ, τέλος ἀπό σκοπιᾶς κοινωνικῆς ἀσφάλισως γενικώτερα ἡ μεταφορά αὐτῶν τῶν συνταξιούχων π.χ. στό ΙΚΑ, δέν θά προσφέρει τίποτα στό Κράτος ἀφοῦ ἐκεῖνο ἐπιδοτεῖ καί τό ΙΚΑ καί τώρα τό ΝΑΤ.

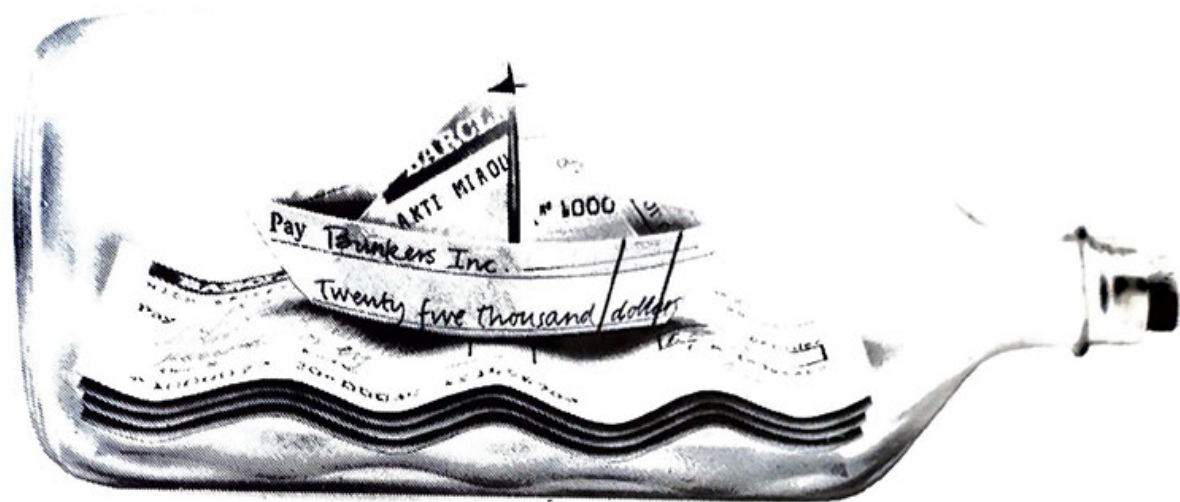
(συνεχίζεται)

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

WHATEVER THE DEAL,
WE'VE GOT THE
FINANCE PACKAGE
TO MATCH IT.



At Barclays, we understand the problems inherent in shipping finance. So much so, we have active shipping industry units in Piraeus and London to deal specifically with the business.

You'll find our tailored finance schemes perfect for every deal, whether it's a straight forward loan, a hedging package to cover interest or currency exposure, a complex project finance or investment management.

And with our team of experts and global presence, you won't find anyone more committed to shipping finance than us, whether the market is down or up.

For further information on how we can help you manage your business, contact our shipping industry units either in Piraeus on 418. 1422 (Fax No: 452.2366) or London on 0044 71 488 1144 (Fax No: 0044 71 696 3461).



BARCLAYS

Your next logical step

Athens: 15, Voukourestiou str., tel. 364.4311, Piraeus: 87, Akti Miaouli str., tel. 418.1422,
Rhodes: 3, Iroon Polytechniou str., tel. 28.603, Corfu: 6, Theotoki Square (4-10 San Rocco), tel. 46.121,
Thessaloniki: 4, Ionas Dragoumi str., tel. 267.253-4

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΑΡΙΘ. 1200/89

Πρόεδρος: Θ. Τόλιας
Έφετες: Γ. Βελλής και Άναστ. Καραγεωργής
Δικηγόροι: Παύλος Σιούφας — Γ. Παυλάκης

Έννοια Έφοπλισμού. Δεν είναι έφοπλιστής αυτός που ελέγχει την πλοιοκτήτρια και την διαχειρίστρια ως κύριος μέτοχος. Έφοπλιστής είναι εκείνος που συμβάλλεται στο δικό του όνομα και αναλαμβάνει προσωπικά και άπεριόριστα τόν επιχειρηματικό κίνδυνο. Δεν είναι αυτός που σε υποθηκικά συμβόλαια ή σε υπεύθυνες δηλώσεις στο ΚΛΠ δηλώνει επάγγελμα έφοπλιστής.

Έπειδή έφοπλιστής κατά την έννοια των άρθρων 105-106 του ΚΙΝΔ είναι αυτός που εκμεταλλεύεται για λογαριασμό του πλοίου, τό οποίο ανήκει κατά κυριότητα σε άλλο πρόσωπο. Ο έφοπλισμός μπορεί να στηρίζεται και προϋποθέτει για την ύπαρξή του ότι στηρίζεται είτε σε κάποια έννομο σχέση εμπράγματος ή ένοχική (έπικαρπία, μίσθωση κτλ.) μεταξύ του έφοπλιστή και του κυρίου του πλοίου ούτε και στην άσκηση παράνομης νομής του πλοίου που μπορεί ν'

άποκτήσει ο έφοπλιστής από τόν κύριο του πλοίου με άκυρη μεταβιβαστική σύμβαση ή και αυθαίρετως. Βασική, ωστόσο προϋπόθεση του έφοπλισμού είναι ότι ο έφοπλιστής έχει τή βούληση ν' άσκήσει και άσκει για λογαριασμό του τή Ναυτιλιακή έπιχείρηση που συγκροτεί τό πλοίο και έκτός από την άπόλαυση των καρπών, έπωμίζεται έτσι άπεριόριστα και τόν οίκονομικό κίνδυνο από την έκμετάλλευσή του (βλ. και Δελούκα Ναυτ. Δίκαιο παρ. 72 έπ.). Σύμφωνα δε με τό παραάνω άρθρο 105 του ΚΙΝΔ ο έφοπλιστής όφείλει νά δηλώσει από κοινού με τόν κύριο του πλοίου ότι ο πρώτος θά εκμεταλλεύεται τούτο για δικό του λογαριασμό στή λιμενική Άρχή του τόπου τής νηολόγησης. Σε περίπτωση δέ παράλειψης τής δήλωσης αυτής παράγεται μαχητό τεκμήριο ότι ο κύριος του πλοίου εκμεταλλεύεται τούτο για τόν έαυτό του. Συνήθως μορφή εξάλλου ναυτιλιακής έπιχειρηματικής δραστηριότητας είναι και εκείνη που ο έπιχειρηματίας (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) μή θέλοντας νά διακινδυνεύσει άπεριόριστα κεφάλαια, συνιστά σπουδαίους και όχι — εικονικώς — με άλλα πρόσωπα μία ή περισσότερες εταιρίες άνώνυμες ή περιορισμένης εύθνης στήν άλλοδαπή ή ήμεδαπή, οι όποιες αγοράζουν ένα ή περισσότερα πλοία και τά εκμεταλλεύονται για δικό τους λογαριασμό είτε

άμεσα (προσωπικά) είτε για τήν άνάθεση τής διαχείρισης των πλοίων τους σε άλλη εταιρία που προϋπάρχει ή και ίγιά λογαριασμό τους. Τότε ελέγχο τής πλοιοκτήτριας αλλά κατά κανόνα και τής διαχειρίστριας των πλοίων διατηρεί τό ίδιο φυσικό ή νομικό πρόσωπο που συμμετέχει συνήθως και στή διοίκηση τους και τό όποιο έτσι κερδοσκοπεί έμμεσα, ως κύριος μέτοχος για τήν άπόλαυση των κερδών και τήν οίκονομική άνάπτυξη τής πλοιοκτήτριας. Η παραπάνω όμως έπιχειρηματική δράση, που δεν είναι παράνομη ή άθέμιτη, δεν προσδίδει καθεαυτή τήν ιδιότητα και τίς έννομες συνέπειες του έφοπλιστή με τήν παραπάνω έννοια στο φυσικό ή νομικό πρόσωπο — έπιχειρηματία, που, όντας σανάμα και ο κύριος μέτοχος, ελέγχει ή διοικεί τήν πλοιοκτήτρια ή και τή διαχειρίστρια του πλοίου εταιρεία, άφού τό πρόσωπο τούτο δρ άπραγματικά για λογαριασμό των εταιριών αυτών και στήν περίπτωση αυτή ότι άκριβώς δεν θέλει νά έχει και δεν έχει είναι ή βούληση τής εκμετάλλευσης του πλοίου (άμεσα) για λογαριασμό του.

Άλλώς βέβαια έχει τό ζήτημα αν άποδειχτεί ότι οι παραπάνω εταιρίες είναι εικονικές ή ότι δεν έχουν αναπτύξει συναλλακτική όργάνωση και δράση και ότι στήν πραγματικότητα τή νομή του πλοίου και τή ναυτιλιακή έπιχείρηση τήν άσκει ο παραπάνω έπιχειρηματίας για λογαριασμό του, πράγμα που θά συμβαίνει ίδια αν συμβάλλεται στο δικό του όνομα και αναλαμβάνει αυτός προσωπικά και άπεριόριστα τόν έπιχειρηματικό κίνδυνο. Στήν προκείμενη υπόθεση, από τή συνεκτίμηση τής ένορκης κατάθεσης του μάρτυρα των έναγομένων που εξέτάστηκαν στο άκροατήριο του Δικαστηρίου τούτου (βλ. ύπ' αριθ. 1200/89 πρακτικά συνεδρίασης) και των έγγραφων που προσκομίζουν και έπικυρώνονται οι διάδικοι άποδείχτηκαν τό

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»

εξής περιστατικά: 'Ο έφεσιβλητος — ενάγων ύστερα από προκαταρκτική σύμβαση ναυτικής εργασίας που καταρτίστηκε στον Πειραιά μεταξύ τούτου άφενός και της δεύτερης έναγομένης, ως αντιπροσώπου της πρώτης έναγομένης και πλοιοκτήτριας του υπό 'Ελληνική σημαία πλοίου Atlantis Stab 25718 τόνων/ w άφετέρου ναυτολογήθηκε στο παραπάνω πλοίο ως προσοντούχος ναύτης και με την ειδικότητα αυτή υπηρέτησε μέχρι της 2/5/84 που άπονναυτολογήθηκε στο λιμάνι του Πειραιώς. Την κυριότητα και εκμετάλλευση εξάλλου του παραπάνω πλοίου έχει και άσκει για δικό της λογαριασμό ή πρώτη έναγομένη. 'Ο ίσχυρισμός του έφεσιβλήτου ότι οι δεύτερη και τρίτος από τούς έναγομένους είναι συνεφοπιστές του πλοίου ενόψει και της μη προσαγωγής της κατά τό άρθρο 105 του ΚΙΝΔ δήλωσης δεν επιβεβαιώθηκε από κάποια πειστική άπόδειξη. 'Αντιθετα άποδείχθηκε ότι ή δεύτερη έναγομένη που είναι άλλοδαπή ναυτιλιακή έταιρεία και έχει άγκαταστήσει στον Πειραιά γραφείο δυνάμει της ύπ' αριθ. 5800/1404/15/21523/6.11.84 άπόφασης των 'Υπουργών 'Εθνικής Οικονομίας και 'Εμπορικής Ναυτίας και σύμφωνα με τις διατάξεις των αν 89/67, 378/68 και ν. 27/75 και 814/78 τό όποιο αντιπροσωπεύει και διαχειρίζεται στην 'Ελλάδα τις υποθέσεις του παραπάνω πλοίου για λογαριασμό της πρώτης έναγομένης. Συναλλακτική δράση και εκμετάλλευση του παραπάνω πλοίου για λογαριασμό της με βάση κάποια έννομη σχέση μεταξύ αυτής και της πλοιοκτή-

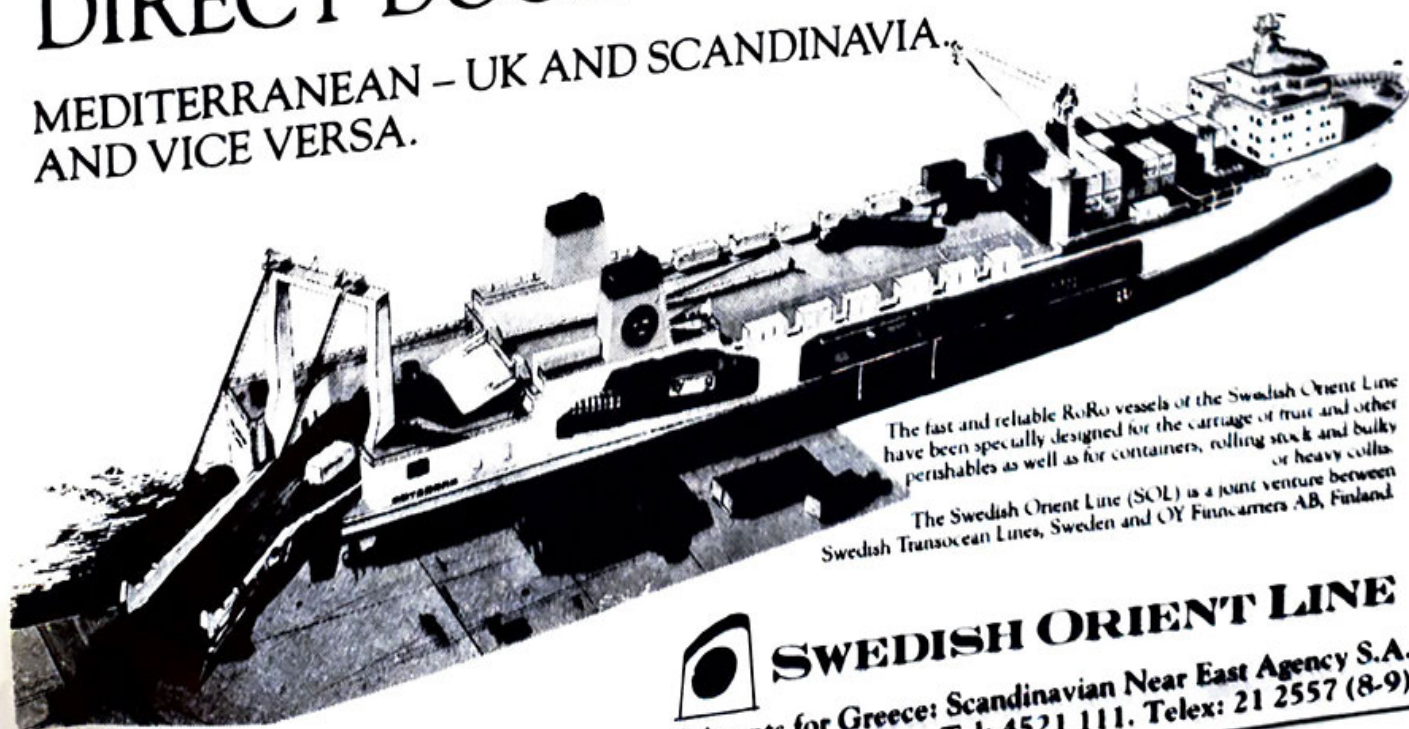
τριας (κυρίας του πλοίου) ή την άσκηση νομής επί του πλοίου ατοβούλως ή ατοβούλως κατά την διάρκεια της ναυτολόγησης του έναγοντος, δεν άποδείχτηκαν από κανένα άποδεικτικό στοιχείο. Τό ίδιο επίσης ίσχύει και ως προς τον τρίτο έναγόμενο. Μόνη δέ ή ιδιότητα του τελευταίου ως εκπροσώπου τόσο του γραφείου της δεύτερης έναγομένης όσο και της πρώτης έναγομένης (βλ. τό από 16/4/84 πιστοποιητικό του Οίκ. 'Εφόρου πλοίων και από 14/9/78 πρακτικό συνεδρίασης του ΔΣ της πρώτης έναγομένης) **κι άν άκόμη ό έναγόμενος αυτός είναι ό κύριος μέτοχος πράγμα ώστόσο που δεν άποδείχτηκε** — δεν προϋποθέτει ούτε και άποδεικνύει άναγκαίως σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν και ότι είναι έφοπιστής ή συνεφοπιστής του παραπάνω πλοίου. Τά ύπ' αριθ. 112150/83 και 111673/83 ύποθητικά συμβόλαια που επικαλείται και προσκομίζει ό έφεσιβλητος όχι μόνον δεν άποδεικνύουν την ιδιότητα του τρίτου έναγομένου ως έφοπιστή του παραπάνω πλοίου αλλά αντίθετα επιβεβαιώνουν την πλοιοκτησία του έναγομένου, άφου και σ' αυτά ρητώς ό παραπάνω έναγόμενος συμβάλλεται ως αντιπρόσωπος της πρώτης έναγομένης ή όποία έμφανίζεται και ως ή μόνη πλοιοκτήτρια. Τό γεγονός ότι στα συμβόλαια αυτά καθώς και στις από 23/10/87 υπεύθυνες δηλώσεις τις όποιες ό τρίτος έναγόμενος υπέβαλε στο Λιμεναρχείο Πειραιώς, ως εκπρόσωπος του πλοίου και της πλοιοκτήτριας αναφέρεται ότι άσκει τό έπάγγελμα του έφοπιστή δεν

σημαίνει ότι είχε και τον έφοπισμό του συγκεκριμένου πλοίου με την έννοια που προαναφέρθηκε και προφανώς ή άναφορά αυτή όφείλεται είτε στο ότι είχε έφοπισμό άλλων πλοίων είτε και στην αντίληψη — ή όποια μπορεί νά έχει κοινωνικό αλλά όχι και νομικό έρεισμα ότι ό έφοπιστής είναι και τό μέλος ή ό άπλός μέτοχος ή εκπρόσωπος των ναυτιλιακών εταιριών, ή όποιες άναπτύσσει ναυτιλιακή δραστηριότητα ως εκπρόσωπος τους και ώφελεται έμμεσα ως μέτοχος ή μέλος των εταιριών αυτών. Σύνεπώς ή έκκαλούμενη άπόφαση που δέχτηκε ότι οι δεύτερη και τρίτος έναγόμενοι ευθύνονται ως έφοπιστές του παραπάνω πλοίου έσφαλε ως προς την έκτίμηση των άποδείξεων και πρέπει νά γίνει δεκτός ό σχετικός πρώτος λόγος της έφεσης, νά εξαφανιστεί ή έκκαλούμενη και ν' άπορριφθεί ή άγωγή ως προς τούς παραπάνω έφεσιβλήτους στο μέτρο που την στηρίζει ήν ευθύνη τους ως έφοπιστών ως άβάσιμη, στο μέτρο (βάση) δέ που ή παθητική τους νομιμοποίηση στηρίζεται στο άρθρο 1 του 762/78 λόγω παραγραφής και σύμφωνα με τη σχετική ένσταση των εκκαλούντων δεδομένου ότι ό ενάγων άπονναυτολογήθηκε στις 2/5/84 και ή άγωγή άσκήθηκε μετά την 19/12/84 και την πάροδο δηλαδή εξαμήνου από την άπολυσή του.

Γιά τούς λόγους αυτούς Δέχεται την έφεση. 'Εξαφανίζει την έκκαλούμενη άπόφαση. 'Απορρίπτει την άγωγή.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy coils.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finnccarners AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A., Akri Miaouli 35 - 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

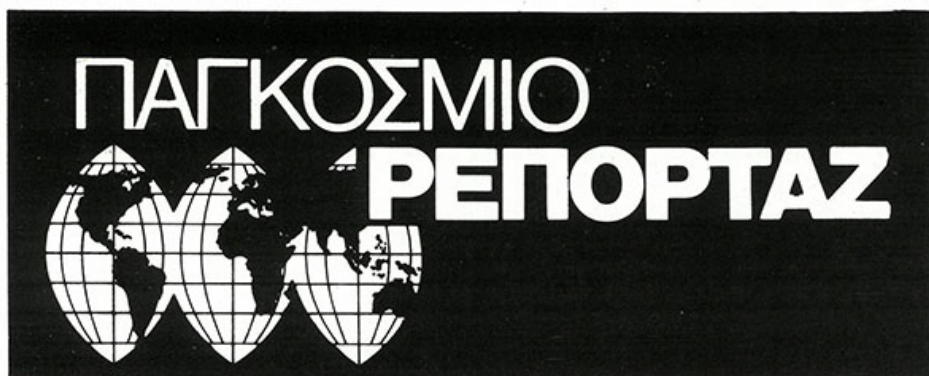
1.124.000.000.000

**Μήπως είναι δύσκολο να διαβάσετε
αυτό το νούμερο;**

Ένα τρισεκατομμύριο εκατόν είκοσι τέσσερα
δισεκατομμύρια δραχμές καταθέσεις στην
ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ... και με ανθρώπινο πρόσωπο

ΑΓΡΟΤΙΚΗ
ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ





ΕΛΒΕΤΙΑ

Μηχανές Σουίτσερ στά νέα τάνκερς της Gotaas

Τά τέσσερα υπερδεξαμενόπλοια των 300.000 τόν. d.w. που παραγγέλθηκαν στά νοτιοκορεατικά ναυπηγεία της Daewoo για λογαριασμό της ναυτιλιακής εταιρίας Gotaas-Larsen θά εξοπλισθούν μέ χαμηλό-στροφες μηχανές νηζελ τύπου 7RTA84M, τών έπτά κυλίνδρων πού θά άποδίδουν συνεχή ισχύ 26.110 KW (35.490 BHP) στίς 81 στροφές/λεπτό.

Τά νέα αυτά υπερδεξαμενόπλοια θά είναι έφοδιασμένα μέ ένισχυμένα τοιχώματα καί θά έπιτυγχάνουν μεγαλύτερη ταχύτητα άπό τά δύο προηγούμενα του ίδιου τύπου τών 280.000 τόν. d.w. πού έχει παραλάβει ή εταιρία, ή πρωτοποριακή σχεδίαση τών όποιών εκμεταλλεύεται όλα τά πλεονεκτήματα τών νέων μηχανών Σουίτσερ.

Ο τύπος μηχανής RTA84 M είναι ό πλέον κατάλληλος γιά πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια, μπάλκερ καί κοντεϊνερόπλοια πού χρησιμοποιούν έλικες μεγάλης διαμέτρου. Η άπόδοση της μηχανής ανά κύλινδρο φτάνει τά 3.730 KW (5.070 BHP) στίς 81 στροφές/λεπτό. Μέ μέγιστο άριθμό 12 κυλίνδρων, ή μηχανή Σουίτσερ RTA84M προσφέρει άποδόσεις ισχύος μέχρι 44.760 KW (60.840 BHP).

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Έπεκτείνεται ή ΚΟΣΜΟΣ

Μέ στόχο τήν έμπέδωσή της ως βασικού βιομηχανικού μεταφορέας, ή μεγάλη ναυτιλιακή εταιρία του Όσλο Kosmos Shipping κινείται πρós έπέκταση του στόλου της μέ έπενδύσεις ύψους 360 έκατ. δολλαρίων, πού θά αύξησουν τό τόννάζ της κατά ένα έκατομ. τόν. d.w.

Συγκεκριμένα ή Kosmos προτίθεται νά ναυπηγήσει στά ναυπηγεία της Νοτιοκορεατικής Daewoo, τέσσερα μικτά πλοία γιά μεταφορά μεταλλεύματος / χύδην φορτίων / πετρελαίου τών 100.000 τόννων μέ συνολικό κόστος έπένδυσης περί τά 250 έκατ. δολλ. καί ήμερομηνία παράδοσης τά τέλη του 1992. Παράλληλα, ήδη άγόρασε άπό τόν Όμιλο Νιάρχου τά δύο υπερδεξαμενόπλοια «Γουόρντ Σκόρ» καί «Γουόρντ Σκόλαρ» σέ τιμή 112 έκατομ. δολλαρίων, ένώ υπάρχουν σχέδια γιά τήν μελλοντική ναύλωση μικτών πλοίων τών 300.000 τόννων. Τό σχέδιο της έπέκτασης του στόλου της βασίζεται οικονομικά σέ ένα συνδυασμό μακρόχρονων έκμισθώσεων καί τραπεζικής χρηματοδότησης.

Σήμερα ή Kosmos Shipping διαθέτει στό-λο 45 πλοίων συνολικού τόννάζ 4,3 έκατ. τόν. d.w.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Ναυπηγήσεις κοντεϊνερόπλοίων

Σέ μία περίοδο κατά τήν όποία τά Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία της Hyundai πλήττονται άπό σοβαρές έργατικές άναταραχές μέ άποτέλεσμα τήν άπώλεια πιθανών πελατών, ή Βελγική ναυτιλιακή εταιρία τακτικών γραμμών CMB NV δίνει τήν ύποστήριξη της μέ τήν άνάθεση της ναυπήγησης τριών κοντεϊνερόπλοίων, μεταφορικής ικανότητας 2.000 TEU, μέ συνολικό κόστος πού φθάνει τά 120 έκατομ. δολλάρια. Τά νέα σκάφη θά έχουν μήκος 181 μέτρα καί ύπηρεσιακή ταχύτητα 18 κόμβους καί θά έχουν έγκατεστημένη δυνατότητα ψύξεως του φορτίου. Μετά τήν παράδοσή τους μεταξύ Ιουλίου 1991 καί 1992 θά δρομολογηθούν στίς διάφορες γραμμές της Βελγικής εταιρίας πού περιλαμβάνουν κυκλικά δρομολόγια στον Καναδά, τήν Άφρική, Ινδία καί Νότια Άμερική.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Πρωτοποριακό κρουαζιερόπλοιο

Τή ναυπήγηση ενός νέου τύπου κρουαζιε-

ρόπλοιου στή σχεδίαση του όποιου θά έφαρμοστούν τεχνικές άπό τά ήμιβυθιζόμενα σκάφη, ανέλαβε τό Φινλανδικό ναυπηγείο Rauma - Repola. Η σχεδίαση καί ή ναυπήγηση του νέου σκάφους θά κοστίζει στήν πλοιοκτήτρια Diamond Cruises περί τά 125 έκατομ. δολλάρια καί μετά τή παράδοσή του τήν άνοιξη του 1992 θά έξετασθεί όψιόν γιά τή ναυπήγηση άλλων δύο παρόμοιων πλοίων.

Τό νέο ήμιβυθιζόμενο κρουαζιερόπλοιο θά έχει χωρητικότητα 18.400 τόν. γκρός καί ή πρωτοποριακή σχεδίασή του θά του προσδίδει καλύτερη σταθερότητα καί άξιοπλοία. Τό νέο πολυτελές κρουαζιερόπλοιο θά δρομολογηθεί στήν Καραϊβική καί διαθέτει εύρύχωρες αίθουσες καί έγκατάσταση αυτόματου τηλεφωνικού δικτύου καί συσκευών τηλεμοιτυπίας ένώ τό κύριο χαρακτηριστικό του θά είναι ή τοποθέτηση του κυρίου κύτους μέ τίς μηχανές κλπ. σέ δύο ήμιβυθιζόμενα ύποβρύχια τμήματα.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Έγκαταλείπουν τήν άποικία

Παρά τήν άρχική άπόφαση τών μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών του Χόγκ Κόγκ νά παραμείνουν στό κρατίδιο μετά τήν άνάληψη της Κινεζικής κυριαρχίας τό 1997, τά τραγικά γεγονότα της σφαγής στήν Πλατεία Τιενανμέν τό Ιούνιο 1989 έπεισαν πολλούς νά έξετάσουν τό ένδεχόμενο της μετεγκατάστασής τους σέ άλλες χώρες. Ηδ ή εταιρία Wah Kwong άποφάσισε τή μεταφορά της έδρας της στή Βερμούδα, όμως οι ναυτιλιακές έργασίες της εταιρίας θά συνεχίσουν νά πραγματοποιούνται άπό θυγατρική πού θά παραμείνει στό Χόγκ Κόγκ.

Πολλές χώρες έχουν πλησιάσει τίς μεγάλες εταιρίες του Χόγκ μέ στόχο τήν προσέλευσή τους στά έδάφη τους καί τήν έπανα-νηολόγηση στά δικά τους νηολόγια, μεταξύ τών όποιών συγκαταλέγονται ή Σιγκαπούρη καί ή Κύπρος.

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

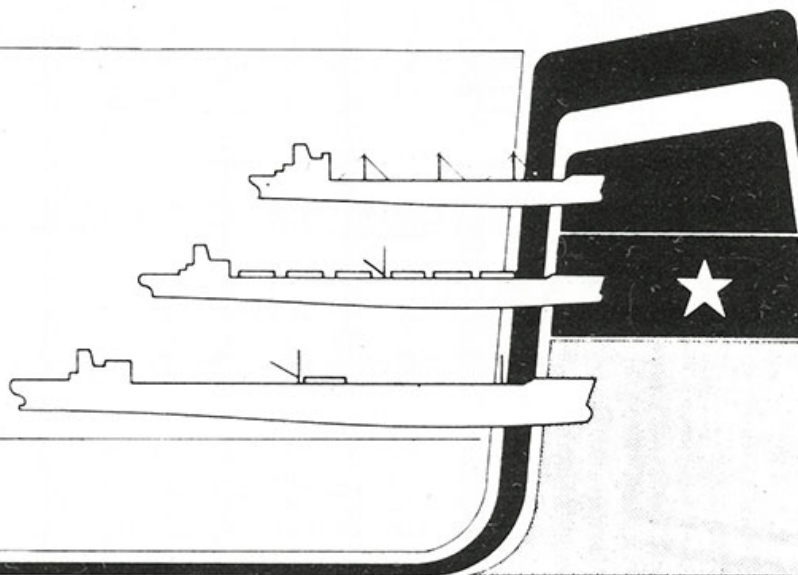
OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS
Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

Royal Cruise Line



81 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ GR 185 38 PIRAEUS GREECE Tlx. 212904 Tel. (1) 451 9553

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Σύνοδος της 'Επιτροπής 'Ασφαλείας του IMO

Από 21 μέχρι 25 Μαΐου πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η 58η σύνοδος της 'Επιτροπής Ναυτικής 'Ασφαλείας, του IMO στην οποία επρόκειτο να εξετασθούν τροποποιήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως του 1974 για την σφάλεια της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα, οι οποίες αφορούν την υποδιαίρεση και την ευστάθεια των φορτηγών πλοίων καθώς επίσης και θέματα ασφαλείας αλιευτικών σκαφών, προστασίας πλοίων, σωστικών μέσων, έρευνας και διάσωσης, ραδιοεπικοινωνιών, εκπαίδευσης ναυτικών και τήρησης φυλακών.

'Επίσης στην ίδια Σύνοδο επρόκειτο να εξετασθούν τα σοβαρά ναυτικά ατυχήματα και ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα, καθώς και η πρόοδος στην εφαρμογή των μέτρων για την πρόληψη παράνομων πράξεων, κατά πλοίων.

Σεμινάριο της BIMCO στον Πειραιά

Το τρίτο κατά σειρά σεμινάριο πάνω σε θέματα Ναυτιλιακής Πρακτικής θα πραγματοποιήσει στις 21 'Ιουνίου στον Πειραιά η BIMCO. Το σεμινάριο αυτό πραγματοποιείται σε συνεργασία με το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, (μέλος της BIMCO) το οποίο είναι και Sponsor του σεμιναρίου. Τα θέματα που θα αναπτυχθούν είναι:

- Chartering Practices — Laytime
- B/L related Problems
- Rational Handling of Cargo Claims
- Rational Dispute Management

'Ομιλητές θα είναι ο κ. Ryszard Kotlinski, Course Director της BIMCO και ο κ. Stig Gregeresen, δικηγόρος του Skuld and Danish Shippers' Defence Association.

Τυχόν ενδιαφερόμενοι να συμμετάσχουν μπορούν να πάρουν πληροφορίες από το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, τηλ. 4173.186.

'Υπό την κυανόλευκο

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του 'Ιουνίου έ-

ζητήθη η έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «'Αλφα Σάν», μικτό, πρώην «Norman Merchant», 52.440 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «King Navigation Ltd.» (κ. Παυλίνα Σκαμάλου).

— «Νικόπολις», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη λιβεριανή, 30.684 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1983, και ανήκει στην εταιρία «Shipping Transportation Enterprises Ltd.» (Andriaki Shipping Co. Ltd.).

'Αγοραπωλησίες

Σέ ξένα συμφέροντα επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μάλκ κάρριερ «'Ανδρέας Π.» 27.046 τόν. d.w., 16.507 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής περί τών 7,1 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ άγνωστους μέχρι στιγμής αγοραστές φέρεται πωληθέν τό υπό σημαία Λιβερίας φορτηγό τύπου Φρήντομ «Κέϊπ Ρίον» 15.144 τόν. d.w., 8.829 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής άνω τών 2 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα μέ έδρα τή Βρετανία επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Ευαγγελία Πετράκη» 18.000 τόν. d.w., 11.444 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπήγησης 1978, έναντι τιμής περί τών 6 εκατομ. δολλαρίων.

— Στους Κινέζους φέρεται πωληθέν τό υπό κυπριακή σημαία μάλκ κάρριερ «Γρήγορπ» 30.952 τόν. d.w., 17.072 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί τών 6,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ 'Ελληνες περιήλθε τό παναμαϊκό μάλκ κάρριερ «Sea Hawk», 93.355 τόν. d.w., 50.817 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής 4,5 εκατ. δολλαρίων.

— 'Επίσης σέ 'Ελληνες επωλήθη τό νοτιο-κορεατικό μικτό πλοίο «Goozaran» 97.711 τόν. d.w., 55.534 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής περί τών 4,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ συμφέροντα 'Απω 'Ανατολής επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό πλοίο «Γιούνιτυ» 13.295 τόν. d.w., 10.679 τόν. γκρό, 432 TEU, έναντι τιμής περί τών 4,4 έ-

κατομ. δολλαρίων.

— Σέ Τούρκους επωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία τάνκερ «Μόντεστ» 14.000 τόν. d.w., 8.870 τόν. γκρό, βρετανικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής 2,9 εκατ. δολλαρίων.

— 'Ελληνες είναι οι αγοραστές του νορβηγικού μάλκ κάρριερ «Norman Merchant» 104.749 τόν. d.w., 52.440 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί τών 7,4 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της 'Ινδίας αγόρασαν τό ελληνικό πλοίο-ψυγείο «Ποσειδωνία» 5.094 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1955, άντι τιμής δολ. 251 άνά τόννο βάρους.

— Σέ Τούρκους διαλυτές επωλήθη τό ελληνικό φορτηγό «'Αλεξάντερ» 4.364 τόν. γκρό, 2.512 τόν. βάρους του 1957, άντι τιμής δολ. 130 άνά τόννο βάρους.

— Σέ 'Ινδούς διαλυτές επωλήθη τό υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Τενάσιτυ» 76.000 τόν. d.w., 15.324 τόν. βάρους, άντι δολ. 274 άνά τόννο βάρους.

Αυστηρές κυρώσεις για ρύπανση στά Δαρδανέλλια

Αυστηρές κυρώσεις θα επιβάλλουν οι Τούρκοι στους υπεύθυνους πλοίων, που περνούν από τα Στενά των Δαρδανελίων και προκαλούν θαλάσσια ρύπανση ή θα εϋθύνονται για σύγκρουση πλοίων.

Σύμφωνα με έγγραφο που απέστειλε η Διεύθυνση Ποντοπλοΐας του YEN στις έφοπλιστικές ενώσεις, τό 'Ελληνικό Προξενείο στη Κωνσταντινούπολη πληροφορήσε τό YEN ότι ο Τούρκος ύπουργός Μεταφορών άνακοίνωσε ότι οι πλοίαρχοι τών ξένων πλοίων που διέρχονται από τή θάλασσα Μαρμαρά - Δαρδανέλλια - Βόσπορο, που προκαλούν ρύπανση της θάλασσας και εϋθύνονται για σύγκρουση πλοίων θα υπόκεινται σε αυστηρή τιμωρία.

Ο Τούρκος ύπουργός τόνισε ότι δέν θα έπιτραπεί πλέον στα διερχόμενα πλοία να προκαλούν κινδύνους στα στενά, ενώ οι τουρκικές άρχές θα προβαίνουν σε τακτικές επιθεωρήσεις τών ξένων έμπορικών πλοίων, κατά τή διέλευσή τους από τα προαναφερθέντα σημεία.

Ο ύπουργός, κατέληξε ότι στην περίπτωση διαπιστώσεως παραβάσεων από τά ξένα πλοία θα επιβάλλονται σημαντικές ποινές στους υπεύθυνους, χωρίς να αναφέρει όμως τό ύψος τών σχετικών προστίμων.

Χρηματοδότηση του ΟΛΠ από την Κοινότητα

'Η ΕΟΚ ενέκρινε τέσσερα από τά έπτά συνολικά αναπτυξιακά προγράμματα του 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, που αφορούν:

— Τήν άποπεράτωση τών έργων του σταθμού έμπορευματοκιβωτίων στο Νέο 'Ικόνιο, τήν προμήθεια σύγχρονου μηχανικού έξο-

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» | LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832286 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Τό «Ευαγγελίστρια» στα Ποσειδώνια

Τό παραδοσιακό ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια» του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου με πλήρη ιστιοφορία στόλιζε με την παρουσία του τη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια» εκπροσωπώντας την Έλληνική Έμπορικη Ναυτιλία του παρελθόντος και τη ναυτική ιστορία και παράδοση του τόπου μας.

Τό «Ευαγγελίστρια», ένα από τα τελευταία γνήσια αιγαιοπελαγίτικα ιστιοφόρα τύπου «πέραμα», ναυπηγήθηκε στη Σύρο πριν από μισό αιώνα από τον ξακουστό καραβομαραγκό Μαυρίκο και τα παιδιά του, για λογαριασμό του Μυκονιάτη καραβοκύρη Αντώνη Κ. Μπόννη. Είχε χωρητικότητα 90 περίπου τόνους, όλικό μήκος 20 μ. και πλάτος 6,38 μ. Έφερε δύο ιστούς και πανιά μπούμα με πίκι, άραπη και φλόκο, συνολικής επιφάνειας 220 μ², και μέχρι το 1978 εξυπηρετούσε τις μεταφορικές ανάγκες των νησιών του Αιγαίου. Τό χρόνο αυτό παροπλίσθηκε και εγκαταλείφθηκε στη Σύρο όπου τό εντόπισε τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου και πήρε την πρωτοβουλία νά τό διασώσει λόγω της τεράστιας σημασίας πού είχε — και εξακολουθεί νά έχει — τό «πέραμα» «Ευαγγελίστρια» σάν ένα από τα αιγαιοπελαγίτικα φορτηγά ιστιοφόρα πού έχουν παράδοση 3.000 ετών.

Κατά τη διάρκεια της παραμονής του «Ευαγγελίστρια» μπροστά από τον έκθεσιακό χώρο των «Ποσειδωνίων» τό επισκέφθηκαν μεταξύ άλλων ο Υπουργός κ. Άριστ. Παυλί-

δης και ο Άρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Γεώργ. Βασόπουλος, οι όποιοι φωτογραφήθηκαν με τόν δημιουργό και Πρόεδρο του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου κ. Γεώργιο Δρακόπουλο.



πλισμού, την εφαρμογή της Πληροφορικής και στη μετεκπαίδευση τεχνικών σε σύγχρονα μηχανήματα χειρισμού των φορτίων καθώς και υπαλληλικού προσωπικού στη μηχανογράφηση και μηχανοργάνωση.

Ήδη για τό 1990 έχουν ένταχθεί στά Σχέδια Περιφερειακής ανάπτυξης προγράμματα ύψους 2,6 δισ. δρχ. και στά ΜΟΠ Άττικής ύψους 2,5 δισ. δραχμών. Τά έπτά ολοκληρωμένα προγράμματα πού έχει υποβάλλει ο ΟΛΠ στην ΕΟΚ για χρηματοδότηση άνερ-

χονται σε 26 δις δραχμές και στόχο έχουν νά εξασφαλίσουν στό λιμενικό συγκρότημα του Πειραιά την απαραίτητη ύλικοτεχνική υποδομή.

Δρομολογείται τό «Ίόνιαν Άϊλαντ»

Έγινε χθές στό λιμάνι του Πειραιώς ή τελετή ύψώσεως της ελληνικής σημαίας στό νέο πλοίο της εταιρίας «Στρίντζης Λάιν» «Ίόνιαν Άϊλαντ», τό όποιο θά δρομολογηθεί στό γραμμή Πάτρα — Ήγουμενίτσα — Κέρ-

κυρα — Άγκώνα.

Τό «Ίόνιαν Άϊλαντ» έχει μήκος 167,22 μέτρα, πλάτος 24 μέτρα, ταχύτητα 21 μιλίων και διαθέτει 3.430 τετρ. μέτρα κοινόχρηστων χώρων μεταξύ των όποιων περιλαμβάνονται έστιατόριο, καζίνο, πισίνα, ντισκοτέκ, κινηματογράφος, παιδική χαρά και σάουνα. Ή συνολική δαπάνη για τη μετασκευή του πλοίου ανήλθε σε 18 εκατομμύρια δολάρια.

Ή εταιρία «Στρίντζης Λάιν» αγόρασε τό όχηματαγωγό «Iskikari» ένα από τά μεγαλύτερα όχηματαγωγά στον κόσμο, ή μετασκευή του όποιου θά άρχίσει τό 1991, ενώ σχεδιάζει νά προχωρήσει στην ναπήγηση στην Ελλάδα του όχηματαγωγού «Πόρος», τό όποιο θά εξυπηρετήσει τις άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Ή εταιρία «Στρίντζης Λάιν» έφέτος κλείνει τριάντα χρόνια συνεχούς παρουσίας στην ελληνική άκτοπλοία και διαθέτει όκτώ πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 11.050 έπιβατών και 2.550 αυτοκινήτων.

Τά δρομολόγια του «Άριάδνη»

Τό έπιβατηγό - όχηματαγωγό «Άριάδνη» των Μινωϊκών Γραμμών άρχισε από τις 16 Μαΐου τό δρομολόγιό του Ίταλίας — Ελλάδα — Τουρκίας και τανάπαλιν, στη διάρκεια του όποιου έκτός από τόν Πειραιά προσεγγίζει στην Κεφαλονιά, στην Πάρο και στη Σάμο. Τό πλοίο προερχόμενο από την Άγκώνα μετά την προσέγγιση στην Κεφαλονιά καταπλέει κάθε Κυριακή στον Πειραιά από όπου αναχωρεί την ίδια ήμέρα για Πάρο, Σάμο και Κουσάντασι όπου καταπλέει τη Δευτέρα και αναχωρεί την Τρίτη έκτελώντας τό αντίστροφο δρομολόγιο.

Ύποναύαρχος ο κ. Χασιώτης

Μέ Προεδρικό Διάταγμα τό όποιο δημοσιεύθηκε στην έφημερίδα της κυβερνήσεως, προήχθη στό βαθμό του ύποναύαρχου, μετά την έπιλογή του ως ύπαρχηγού του Λιμενικού Σώματος, ο άρχιπλοίαρχος κ. Ν. Χασιώτης.

Έπίσης μέ τό ίδιο Προεδρικό Διάταγμα προάγονται:

Στό βαθμό του άρχιπλοίαρχου, ο πλοίαρχος Σ. Καράκουλας, στό βαθμό του πλοίαρχου ο αντιπλοίαρχος Ν. Κανάκης, στό βαθμό του αντιπλοίαρχου ο πλωτάρχης Γ. Πιλιλίτης, στό βαθμό του πλωτάρχη ο ύποπλοίαρχος Γ. Κολιτσόπουλος και στό βαθμό του ύποπλοίαρχου οι άνθυποπλοίαρχοι Ε. Νικολαΐδης και Α. Λιούρδης.

Μέ διαταγή του άρχηγού του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχου Γ. Βασόπουλου τοποθετήθηκαν οι παρακάτω Άξιωματικοί ο αντιπλοίαρχος Ε. Κουφάκης στη Διεύθυνση Λιμενικής Άστυνομίας του ΥΕΝ και Β. Σπυρόπουλος διοικητής Λιμενικής Άστυνομίας στό Κ.Λ. Πειραιώς, ο πλωτάρχης Δ. Γεωργακόπουλος, στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίτου Περιβάλλοντος του ΥΕΝ και ο ύποπλοίαρχος Στ. Κουραντζής στό ύπολιμεναρχείο Σαμοθράκης.

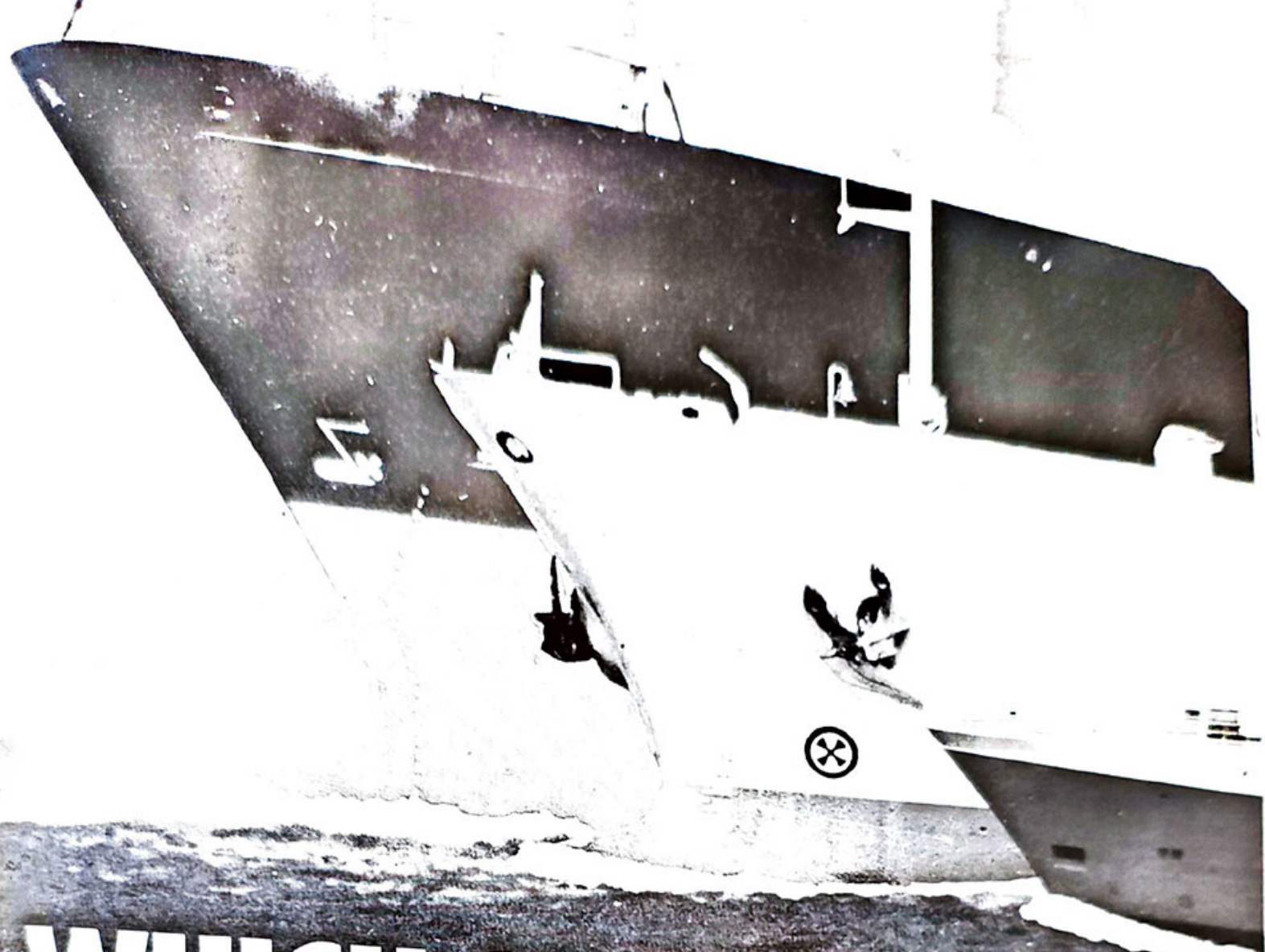
**Τιμητική διάκριση
σε δύο έφοπλιστές**

Τό Ναυτικό Μετάλιο Β' Τάξης άπονεμήθηκε από τό ύπουργείο Ναυτιλίας στους κ.κ. Κων. Φραντζή και Ίωάν. Λύρα, μέλη της Ομάδας έργασίας για άπώλειες πλοίων σε καιρό πολέμου, για τις έξαιρετικές ύπηρεσίες πού προσέφεραν επί σειρά ετών στην Έλληνική Έμπορικη Ναυτιλία.

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece



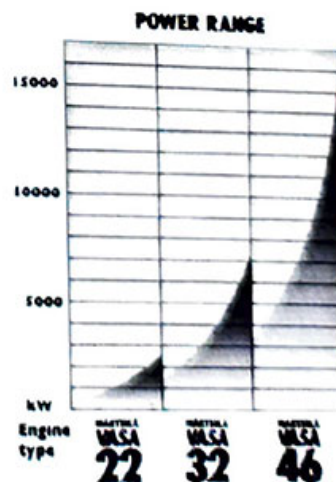
WHICH OF THE THREE IS YOURS?

Three very different sized vessels. Each with its own individual power demands. We now cover those demands through an even wider output range. With Wärtsilä Vasa medium speed diesel engines from 580—16290 kW we can supply your output needs from the smallest fishing boat up to the largest container vessel.

WÄRTSILÄ DIESEL

Wärtsilä Diesel Oy
P.O. Box 244, 65101 Vaasa
Telephone +358-61-242 111, Telex
74250 wva sf, Telecopier +358-61-111 906

Technava S.A.
P.O. Box 86012, 18503 Piraeus
Telephone +411 3916, Telex
212568, Telecopier 412 2450



Τά μετάλλια, καθώς και τὰ διπλώματα στάλθηκαν στο προξενικό λιμεναρχείο του Λονδίνου, όπου μένουν οι τιμηθέντες, προκειμένου να τους επιδοθούν κατά τη διάρκεια ειδικής τελετής.

Ανακοίνωση του ABS για τὰ νέα δεξαμενόπλοια

Στη συνάντηση της Ελληνικής Τεχνικής Επιτροπής του Αμερικανικού Νηογνώμονα στις 7 Ιουνίου, ο νέος πρόεδρος του ABS κ. Iarossi ανέφερε ότι τὰ νέα δεξαμενόπλοια που προτείνουν μερικοί ναυπηγοί, ναυτοσφαιστές και ένας άλλος νηογνώμονας και τὰ οποία έχουν κύριο χαρακτηριστικό τις μειωμένες διαστάσεις των σιδηροδοκών τους, πρέπει να θεωρούνται ως σκάφη με μικρή διάρκεια ζωής, λόγω της κόπωσης που υφίστανται τὰ υλικά, ή οποία και σημαίνει μειωμένη χρησιμότητα ζωής. Ακόμα και ένα μικρό ποσοστό μείωσης στη ποσότητα του σιδήρου που χρησιμοποιείται για τη ναυπήγηση ενός σκάφους θα οδηγήσει σε δυσανάλογα μεγάλη μείωση στη ζωή του πλοίου. Μία μείωση κατά 20% στο σίδηρο που χρησιμοποιείται μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της χρησιμότητας ζωής κατά 50% από άποψη κόπωσης του υλικού. Ο κ. Iarossi τόνισε ότι κάθε νηογνώμονας έχει υποχρέωση να προειδοποιεί τους υποψήφιους αγοραστές καθώς και να σημειώνει στον κατάλογο του αυτά τὰ σκάφη ως πλοία με μικρότερη διάρκεια ζωής.

• Πριν λίγες ημέρες υπεβλήθησαν δύο νέες αιτήσεις για κατάταξη από τον ABS δύο δεξαμενόπλοια με διπλό τοίχωμα, για λογαριασμό Έλληνικού έφοπλιστικού οίκου του Λονδίνου που παρήγγειλε δύο 280.000 τόν. d.w. με κλάση ABS σε Ιαπωνικό ναυπηγείο.

Τὰ σχέδια ικανού αριθμού πλοίων με διπλό τοίχωμα βρίσκονται ήδη υπό μελέτη από τὰ τεχνικά τμήμα του ABS.

Η προσέγγιση πλοίων στη Λιβύη

Τό κρατικό ναυτιλιακό πρακτορείο της Λιβύης, Germa Shipping, με έπείγουσα ανακοίνωση του ζητεί από τους πλοίαρχους των οποίων τὰ πλοία πλέουν εντός των λιβυκών χωρικών ύδατων, να αναφέρουν τουλάχιστον 72 ώρες πριν την άφιξή τους, την έννοια του πλοίου, τό χρώμα και χαρακτηρισ-

τικά σημάδια επί του σκάφους καθώς και τον αριθμό των μελών του πληρώματος και τις εθνικότητες των ναυτικών.

Σταθμός της SCAMP στην Πύλο

Τό παγκόσμιο δίκτυο παροχής υπηρεσιών της εταιρίας υποβρυχίας συντήρησης Scamp επεκτείνεται με την ίδρυση τοπικών σταθμών στις στρατηγικές τοποθεσίες της Πύλου και της Τζέντας.

Ο νέος σταθμός της Scamp στη Πύλο θα εγκατασταθεί μέσα στον Κόλπο του Ναυαρίνου και θα λειτουργείται από την εταιρία Naval Underwater Services, ή οποία θα παρέχει στους πλοιοκτήτες μία πλήρη σειρά υπηρεσιών υποβρυχίας συντήρησης και καθαρισμού, επιθεωρήσεις εν πλώ και έπισκευές. Ο νέος σταθμός θα εξυπηρετεί τη θαλάσσια οδό μεταξύ Αδριατικής και Ευξείνου Πόντου/Ανατολικής Μεσογείου και την έμπορικη διαχείριση θα έχει ή εταιρία Zervoudakis Deka Marine Suppliers Ltd. του Πειραιά.

Η Έταιρία Mare Nostrum

Ο γνωστός ναυπηγός-μηχανικός κ. Θεόδωρος Καραδήμος ίδρυσε την εταιρία Mare Nostrum Trading Ltd., με γραφεία στην Ακτή Μιαούλη 59 στον Πειραιά, ή οποία ασχολείται με τη προμήθεια ανταλλακτικών κυρίων και βοηθητικών μηχανών πλοίων, καθώς και με βασικά εξαρτήματα εξοπλισμού τους, όπως άντλίες, μπόιλερς και τουρμπο-σάρτζερς.

Η εταιρία συνεργάζεται με ένα εύρο δίκτυο ευρωπαϊκών και Ιαπωνικών οίκων και έχοντας κατάλληλα στελεχωθεί μπορεί να εξυπηρετήσει τη ναυτιλιακή αγορά του Πειραιά.

Η πλήρης διεύθυνσή της είναι: Mare Nostrum Trading Ltd., 59 Ακτή Μιαούλη, 185 36 Πειραιάς, τηλέφ. 4186356-9, φάξ: 4535768, τέλεξ: 240007.

Έκδήςωση φοιτητών του Πανεπιστημίου Πειραιώς

Τήν Τρίτη 15 Μαΐου έγινε στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς έκδήςωση με τη συνεργασία της Πρεσβείας της Ιαπωνίας που είχε θέμα «Ιαπωνία — Κουλούρα και Οικονομία».

Τό άφιέρωμα αυτό έγινε στή πλαίσια του μαθήματος Διοίκηση Διεθνών Έπιχειρήσε-

ων του Καθηγητού κ. Χαράλ. Κ. Κανελλόπουλου, Προέδρου του Τμήματος Οργ. και Διοίκησης Έπιχειρήσεων.

Η έκδήςωση άρχισε με προβολή ταινίας «24 ώρες στή Τόκιο».

Ο Έμπορικός Ακόλουθος κ. Okuda έκανε εισήγηση στήν Ιαπωνική γλώσσα με θέμα «Ιαπωνική Έπιχείρηση — Σχέσεις εργοστασίου και εργοδότη. Σημεία προσοχής στην απόδοση στή έλληνική έκανε ο κ. Σαφθού στήν Πρεσβεία της Ιαπωνίας. Ακολούθως στήν εισήγηση του κ. Okuda δόθηκε έμφαση στήν Ιαπωνία στή Διεθνή Οικονομική σκηνή και στήν τρόπο με τον οποίο πέρασε ή χώρα από την έπιθετική πολιτική των εξαγωγών στήν πολιτική ενθάρρυνσης των εισαγωγών της όποβλέποντας στή παγκόσμιο κοινό συμφέρον.

Οι τελειόφοιτες του Πανεπιστημίου Πειραιά διέδαν Βιβή Θεοτοκά, Εύη Σακελλαρίου που παρουσίασαν την έκδήςωση είχαν συνεργαστεί για τη μελέτη των θεμάτων της Ιαπωνίας με την Έπιστημονική Συνεργασία του μαθήματος διδά Αικ. Θρ. Μακρινικόλα ή οποία και συντόνισε την διοργάνωση της έκδήςωσης.

Έπισκέψεις έπισήμων στήν κ. Παυλίδη

Έπ' εύκαιρία των Ποσειδωνίων τόν Α. ναπλ. Έπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη έπισκέφθηκαν έθιμοτυπικά ό Πρόεδρος του Lloyd's Register Sir Roderick Mackleod, ό Πρέσβης της Μεγάλης Βρεταννίας στήν Αθήνα κ. Miers, ό Έπουργός Ναυτιλίας της Λιβερίας κ. J.P. Keller, ό Έπουργός Συγκοινωνιών και Έργων της Κύπρου κ. Παύλος Σαββίδης, ό Έπουργός Αεροπορικών και Θαλασσίων Μεταφορών της Μεγάλης Βρεταννίας κ. Patrick McLoughlin, ό Έπουργός Ναυτιλίας της Μάλτας κ. Joseph Fenech και ό Πρόεδρος του Έμπορικού Έπιμελητηρίου Τερνέστης κ. G. Tombesi.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ

ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

Με μία θαυμάσια κυκλοδότηση εικόνα — ναυτικό άφιέρωμα του 17ου αιώνα στή εξέδω- φυλλο κυκλοφόρησε τις τελευταίες ημέρες τό δεύτερο τεύχος 1990 της περιόδου έκδο- σεις του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου.

Από τὰ περιεχόμενα του εξαιρετικά κα- λαίσθητου τεύχους έπισημαίνουμε την έκδο- κληση του Προέδρου του Μουσείου κ. Γεωργίου Δρακοπούλου για τη διάδοση, διατήρη- ση και διαφύλαξη των μνημείων πολιτισμού του Αιγαίου, την παρουσίαση των νέων έκδε- μάτων από τη θαλασσινή ιστορία του Αι- γαίου (άρχαία αντικείμενα, νομίσματα, σταθ- γαίου (άρχαία αντικείμενα, νομίσματα, σταθ- μά, ναυτικά όργανα εικόνες, έγγραφα και συλλογές γραμματοσήμων) καθώς και την έκ- κτην έναφορά στή δραστηριότητα των Ναυτικού Μουσείου του Αιγαίου από τόν Ιούνιο του 1989 μέχρι τόν Μάρτιο του 1990. Έπίσης έπισημαίνουμε τό άρθρο της Άρχαι- λόγου στή Βυζαντινή Μουσείο Χρυσάνθη Μπαλογιάννη για την κυκλοδότηση εικόνα που κοσμεί τό εξέδω-φυλλο της έκδοσης.

ΤΟ ANNUAL REPORT 1989 ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.
Κυκλοφόρησε τό Annual Report 1989 της

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ GREEK SHIPPING CO-OPERATION COMMITTEE LONDON

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Συμβούλιο του Greek Shipping Co-operation Committee συνελθόν έκτάκτως με τό άγγελμα του θανάτου του Ναυάρχου Α.Σ. Διοδώρου Βασιλειάδη, διατελέσαντος επί μα- κράν σειράν έτών Διευθυντού του Committee και προσφέροντος όλως εξαιρετικούς υπηρε- σίας εις την Έλληνική Ναυτιλία, άποφασίζει:

1. Νά εκπροσωπηθεί στήν κηδεία του μεταστάντος.
2. Νά καταθέσει βαρύτιμο στέφανο.
3. Νά διαθέσει χρηματικό πόσο στή μνήμη του και υπέρ του Σωματείου Γονέων Προβλη- ματικών Παιδιών Ναυτικών.
4. Νά προβεί στή δημοσίευση του παρόντος.

Λονδίνο 4 Ιουνίου 1990

Ι. ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ, Πρόεδρος
και τὰ μέλη του Συμβουλίου

TO ATLAS WORLD

Στό τεύχος του Μαρτίου 1990 τό περιοδικό τής εταιρίας Atlas Maritime Company S.A. περιλαμβάνει παρουσίαση τών νέων

γραφείων τής εταιρία. στόν ιδιόκτητο πύργο στήν Γλυφάδα καί του προσωπικού πού τά επανδρώνει, τήν βράβευση στό πρόγραμμα AMVER δύο πλοίων τής εταιρίας, του «Α.ράμπιαν Τσάλλεντζερ» καί του «Όουλ Τρανσπόρτερ», πληροφορίες γιά τόν χειρισμό

τών χημικών φορτίων στά δεξαμενόπλοια, ένα άρθρο γιά τήν προαγωγή τής ανάθεσης τής Χρυσής Όλυμπιάδας στήν Αθήνα, παρουσίαση τής πετρελαϊκής εταιρίας Aramco καί άρθρα γιά τήν ιστορία τής ναυσιπλοίας καί τή δημιουργία τών τροπικών κυκλώνων.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος	
ΦΟΡΤΗΓΑ:					
ΑΘΗΝΑΙ	Έλληνική	9.443	1967	Κατά τήν προσόρμιση στό Μοντεβιδέο στίς 10/6, συγκρούστηκε μέ τό όχηματαγωγό «Victoria 801». Υπέστη ζημιές στό κατάστρωμα κατά τό ταξίδι πρός Μομπίλ στίς 3/5. Κατά τό ταξίδι Μπουένος Αΐρες γιά Ρίο Ιανέιρο υπέστη βλάβη στή μηχανή στίς 18/5 καί κατέπλευσε στό Σάντος γιά έπισκευές. Επιθεωρήθηκε στόν Πειραιά συνεπεία βλάβης πού υπέστη στή μηχανή τόν Μάιο. Κατά τό ταξίδι Ματάντι γιά Τακοράντι υπέστη βλάβη στή κυρία μηχανή στίς 16/4. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στή Γένοβα. Κατά τήν εκφόρτωση στό Έράκλειο υπέστη βλάβη στήν μηχανή στίς 23/5. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στόν Πειραιά.	
ΑΝΕΜΩΝΗ	Έλληνική	10.996	1979		
ΑΝΝΑ Λ.	Έλληνική	12.214	1979		
ΠΡΑΊΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	Παναμαϊκή	1.596	1976		
ΣΙΛΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ	Κυπριακή	12.440	1976	Προσάραξε στό Ρίο Γκράντε στίς 26/3. Συγκρούστηκε μέ τή φορτηγίδα «Alianza G-4» στή ράδα του Σάν Λορένζο στίς 11/5 καί υπέστη έλασματοουργικές ζημιές. Ρυμουλκήθηκε στή Μεσίνα συνεπεία βλάβης στήν κυρία μηχανή πού υπέστη στίς 4/6. Κατά τόν κατάπλου στή Νικόσια στίς 26/5 συγκρούστηκε μέ τό μπάλκερ «Mar Pacifico» καί υπέστη έλασματοουργικές ζημιές στήν πλώρη. Συγκρούστηκε στή Ταϊταγκόγκ στίς 25/5 μέ τό φορτηγό «Mun Su Bong» καί υπέστη έλασματοουργικές ζημιές. Υπέστη βλαβη στήν μηχανή στή Νέα Όρλεάνη στίς 31/5. Συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Inger» στή Βόρεια Θάλασσα στίς 30/5. Κατά τόν κατάπλου στό Κίγκστον στίς 28/5, προσάραξε καί ζήτησε τήν συνδρομή ρυμουλκού. Κατά τό ταξίδι Μορμουγκάο γιά Ιταλία, έμφορτο σιδήρου, υπέστη ρήγμα καί είσορή ύδάτων στό κύτος σέ θέση 14.59 Β, 52,22 Α στίς 27/5 καί κατέπλευσε στόν Κόλπο του Άντεν. Επιθεωρήθηκε στή Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης στήν μηχανή πού υπέστη στίς 2/6.	
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	Έλληνική	2.928	1968		
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:					
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	Έλληνική	9.328	1977		
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣΣ	Έλληνική	29.487	1982		
ΒΟΛΟΣ Ι.	Έλληνική	10.340	1958		
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	Λιβεριανή	25.035	1972		
ΛΑΙΛΑΨ	Κυπριακή	12.166	1976	Έπιθεωρήθηκε στή Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης πού υπέστη στό σύστημα άδρανούς άερίου στίς 16/5. Έπιθεωρήθηκε στή Ν. Όόρκη συνεπεία βλάβης πού υπέστη στήν κυρία μηχανή στίς 25/5. Κατά τό ταξίδι Μιζουσίμα γιά Γίνγκου υπέστη βλάβη στή κυρία μηχανή στίς 18/5 καί κατέπλευσε στή Τσουσίμα. Κατά τό ταξίδι Σεπετίμπα γιά Μιζουσίμα υπέστη διάφορες ζημιές τόν Μάρτιο καί κατέπλευσε στή Σιγκαπούρη γιά έπισκευές.	
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	Έλληνική	28.082	1975		
ΠΑΤΜΟΣ	Έλληνική	16.406	1972		
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι.	Κυπριακή	11.122	1970		
ΣΙΛΙΜΝΑ	Λιβεριανή	32.508	1978	Έπιθεωρήθηκε στή Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης πού υπέστη στό σύστημα άδρανούς άερίου στίς 16/5. Έπιθεωρήθηκε στή Ν. Όόρκη συνεπεία βλάβης πού υπέστη στήν κυρία μηχανή στίς 25/5. Κατά τό ταξίδι Μιζουσίμα γιά Γίνγκου υπέστη βλάβη στή κυρία μηχανή στίς 18/5 καί κατέπλευσε στή Τσουσίμα. Κατά τό ταξίδι Σεπετίμπα γιά Μιζουσίμα υπέστη διάφορες ζημιές τόν Μάρτιο καί κατέπλευσε στή Σιγκαπούρη γιά έπισκευές.	
ΦΡΗΠΟΡΤ	Κυπριακή	29.709	1973		
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:					
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ	Λιβεριανή	59.353	1976		
ΛΟΊΝΤΑ	Έλληνική	24.408	1975	Έπιθεωρήθηκε στή Σιγκαπούρη συνεπεία βλάβης πού υπέστη στό σύστημα άδρανούς άερίου στίς 16/5. Έπιθεωρήθηκε στή Ν. Όόρκη συνεπεία βλάβης πού υπέστη στήν κυρία μηχανή στίς 25/5. Κατά τό ταξίδι Μιζουσίμα γιά Γίνγκου υπέστη βλάβη στή κυρία μηχανή στίς 18/5 καί κατέπλευσε στή Τσουσίμα. Κατά τό ταξίδι Σεπετίμπα γιά Μιζουσίμα υπέστη διάφορες ζημιές τόν Μάρτιο καί κατέπλευσε στή Σιγκαπούρη γιά έπισκευές.	
ΝΤΩΦΙΝ	Μάλτας	999	1968		
ΚΑΣΗ	Κυπριακή	76.873	1975		

MEDOV FOR OVER 40 YEARS IN THE SERVICE OF INTERNATIONAL SHIPPING



PRESIDENT: FORIS G. POULIDES
DIRECTORS: G.F. POULIDES-L. SCAFFARDI-G.A. STATHOPOULOS

CENTRO CROCIERE S.r.l. - Cruise Operators, Telex: 271460

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

Paid Up Capital Lire 750.000.000

Established 1947

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE
SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER

GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS,
TANKERS AND CRUISE VESSELS

SHIP MANAGEMENT AND MANNING FOR ALL
TYPES OF VESSELS AND CREW

REPAIR SUPERINTENDENCE

OIL AND BUNKER SUPPLIERS

BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS

CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE GENOA VIA XX SETTEMBRE 29

Phone (010) 5490.1

Telex: 270046/270346/283836

Telefax: (010) 562050 - Cables: MEDOV

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οποιουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία
ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ώσάθεια και έλλειψη εμφανών φορτίων στην αγορά ξηρού φορτίου τό πρώτο δεξαπενθήμερο του 'Ιουνίου, έχει δημιουργήσει ψυχολογική πίεση στη πλοιοκτησία, γεγονός το οποίο άξίζει πιστεύουμε να σχολιάσουμε λίγο πριν περάσουμε στη καταγραφή των πεπραγμένων της ναυλαγοράς.

Κατά τη ταπεινή μας γνώμη ή αγορά δέν είναι τόσο κακή όσο επιθυμούν νά τήν βλέπουν όρισμένοι και ιδίως οι ναυλωτές πού έπιχειρούν νά άποκρύψουν τήν ύπαρξη φορτίων γιά άμεσες φορτώσεις. Άκόμη θά σημειώσουμε ότι ή σταθερή διατήρηση του ναύλου γιά μεταφορά σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ στην 'Ιαπωνία στά δολ. 21 έρχεται σέ σαφή αντίθεση μέ τή γενική διαπίστωση έλλειψης φορτίων στον 'Ατλαντικό, όπου κατά τήν ύπό έξέταση περίοδο είδαμε καλύτερους ναύλους στά μεγέθη handy παρά στά rapamax.

Άποτολμώντας μία πρόβλεψη θά σημειώσουμε τήν αίσθηση ότι τίς προσεχείς έβδομάδες και παρά τή συνήθη θερινή ραστώνη, ή ναυλαγορά ξηρού φορτίου θά ζήσει περισσότερο δραστήριες ώρες, άποτέλεσμα τής άναμενόμενης επανεμφάνισης στό προσκήνιο τόσο των Σοβιετικών όσο και άλλων μεγάλων ναυλωτών, γεγονός τό οποίο δέν άποκλείει νά δούμε άνοδο των ναύλων νωρίτερα από ότι οι περισσότεροι προβλέπουν, δηλαδή πριν τον Σεπτέμβριο.

Ή αγορά τής Βραζιλίας άναμένεται νά δραστηριοποιηθεί μετά τή λήξη τής άπεργίας και σημειώνουμε τή συμφωνία γιά μεταφορά 35.000 τον. δημητριακών από Ρίο Γκράντε γιά 'Αδριατική αντί δολ. 660.000 κατ' άποκοπή. Στην αγορά των σιτηρών χαρακτηριστικές των επιπέδων οι άκόλουθες συμφωνίες:

- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ γιά 'Ιαπωνία, δολ. 21,25 φίο.
- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ γιά 'Ακαμπα, δολ. 24,50 ('Ιούλιο).
- 50.000 τον. Ρίβερ Πλέϊτ γιά 'Αλγερία, δολ. 22,50 φίο.
- 40.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ γιά Κίνα, δολ. 24 φίο.
- 30.000 τον. 'Αμβέρσα γιά Καράτσι, δολ. 22,25 φίο.
- 30.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ γιά δύο λιμάνια Πορτογαλίας, δολ. 14,50 φίο.
- 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ γιά 'Αλγερία, δολ. 22,50 φίο.

Ή πώση στη ζήτηση γιά πλοία μεγέθους cape είναι περισσότερο έκδηλη στις συμφωνίες γιά μεταφορές γαιάνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος:

- 115.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Πόντα ντό Ούμπο γιά Φός, δολ. 6,35.
- 110.000 τον. γαιάνθρακες Ρίτσαρντς Μπαϊν γιά Ρόττερταμ, δολ. 8,30.
- 115.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Σεπετίμπα Μπαϊν γιά 'Υμουίντεν, δολ. 6,65 φίο.

Στά λιπάσματα και τή ζάχαρη ελάχιστη ή δραστηριότητα πού άκούσθηκε μέ πιό χαρακτηριστικές τούς 50.000 τον. φωσφάτα από Κόλπο γιά Κίνα στά δολ. 24,74 φίο και τούς 14.000 τον. ζάχαρη από Ντάρμπαν γιά Λονδί-

νο στις λίρες 17 φίο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σάν γενική διαπίστωση, οι ναύλοι περίοδοι γιά όλες τίς κατηγορίες των πλοίων βρίσκονται σέ επίπεδα κατά 30% περίπου χαμηλότερα σέ σύγκριση μέ τήν πρό τριμήνου περίοδο και οι συνομολογούμενες συμφωνίες μαρτυρούν μία άμφιλεγόμενη αγορά πού ψάχνει νά βρεί στηρίγματα.

- Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις:
- 81.000 τον. d.w. από Νοτ. Κορέα κυκλικό ταξίδι 'Αλάσκας, δολ. 10.200 τήν ήμέρα.
- 61.890 τον. d.w. από 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ γιά 'Αλγερία, δολ. 8.800 τήν ήμέρα, πλέον άμοιβή δολ. 140.000 γιά πλού ύπό έρμα.
- 54.300 τον. d.w. από Γιβραλτάρ ταξίδι Νοτ. 'Αμερικής μέ επαναπαράδοση Σκώ, δολ. 7.800 τήν ήμέρα.
- 30.500 τον. d.w. παράδοση 'Ιταλία κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών, δολ. 6.300 τήν ήμέρα.
- 27.500 τον. d.w. παράδοση Βραζιλία, επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 10.750 τήν ήμέρα.
- 23.600 τον. d.w. παράδοση Νοτ. 'Αφρική, επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 8.000 τήν ήμέρα.
- 16.500 τον. d.w. παράδοση 'Ισπανία, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 6.000 τήν ήμέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ή σημαντική πώση των τιμών του πετρελαίου όδήγησε στη σταδιακή αύξηση του άριθμού των ναυλώσεων VLCC από τον 'Αραβικό Κόλπο, σέ ναύλους όμως πού παραμένουν στά χαμηλά επίπεδα των WS 50 καθώς ύπάρχει στη περιοχή ένας σεβαστός άριθμός άνοικτών πλοίων.

Ή κίνηση στη Μεσόγειο άν και σχετικά περιορισμένη διατήρησε τούς ναύλους γιά

τά πλοία των 80.000 τόννων περί τά WS 120, ένώ γιά τά φορτία του 1 έκαστομ. βαρελιών στά ίκανοποιητικά επίπεδα των WS 90-100.

Ή αγορά τής Δυτικής 'Αφρικής μέ τάσεις εξασθένισης διαμόρφωσε ναύλους τής τάξεως των WS 75 γιά τά πλοία των 120-130.000 τον. d.w. 'Αντίθετα, ή πώση των τιμών του μαύρου χρυσού δημιούργησε ζήτηση σέ μεγέθη VLCC μέ προορισμό τίς 'Ην. Πολιτείες στά WS 52-54.

Πτωτική ή πορεία των ναύλων στην αγορά τής Καραϊβικής, αλλά τά ύψηλά επίπεδα πού επικρατούσαν εκεί τίς τελευταίες έβδομάδες διατηρούν άκόμη τούς ναύλους σέ κερδοφόρα ύψη. Χαρακτηριστικά, οι ναύλοι γιά φορτία των 50-55.000 τόννων στά WS 160 και των 70-80.000 τόννων στά WS 115.

Στή Βόρειο Θάλασσα ή κίνηση παρέμεινε στά γνωστά χαμηλά επίπεδα μέ τά συνήθη φορτία των 80.000 τόννων στά WS 120 μέ διάρκεια ταξιδίου 7-10 ήμέρες.

Παρατηρητές τής αγοράς σημειώνουν ότι οι τρέχουσες τιμές του πετρελαίου έχουν φθάσει στά χαμηλότερα επίπεδα και ή έπομενη μεταβολή στην τιμή θά είναι άνοδική.

Χαρακτηριστικές των επιπέδων των ναύλων δεξαμενοπλοίων οι παρακάτω συμφωνίες:

- 300.000 τον. από 'Αραβικό Κόλπο γιά Δύση, WS 47,5.
- 240.000 τον. από 'Αραβικό Κόλπο γιά 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 79.
- 126.000 τον. από Δυτ. 'Αφρική γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 75.
- 125.000 τον. από 'Υεμένη γιά 'Ιταλία, WS 90.
- 105.000 τον. από Δυτ. 'Αφρική γιά Κόλπο ΗΠΑ, WS 90.
- 80.000 τον. από Συρία γιά Μεσόγειο, WS 120.
- 73.000 τον. από Καραϊβική γιά Βορ. 'Αμερική, WS 140.
- 45.000 τον. από Βορ. 'Αμερική γιά Καραϊβική, WS 190.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Κόλπο ΗΠΑ 21.000 τον. γεννήματα 'Ανατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 11,50 φίο, 4 ήμέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ: Ρίβερ Πλέϊτ μέ συμπλήρωση Βραζιλία, 50.000 τον. γεννήματα Λισσαβόνα / 'Αμβούργο, δολ. 17,50 φίο, 13 ήμέρες, άμεση.

ΣΑΝ ΙΙ: Βορ. Γαλλία 25.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 14,25 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Μαΐου.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ: Ρίτσαρντς Μπαϊν 110.000 τον. γαιάνθρακες Ρόττερταμ, δολ. 8,30, φόρτωση κλίμακας/25.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 20-30.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΣΒ: Λός 'Αντζελες 29.900 τον. σκράπ Σιγκαντίγκ, δολ. 775.000 κατ' άποκοπή φίο, 'Ιουνίου 8-18.

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: Τουμπαρό 80.000 τον. Γκιζόν, δολ. 7,55, 7 ήμέρες, τέλη 'Ιουνίου.

ΑΡΚΑΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 21 φίο, 11 ήμέρες, 'Ιουνίου 20-29.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Μεγ. Λίμνες και Σαϊντ Λόρενς 15.000/21.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 30 Λίμνες, δολ. 23 Σαϊντ Λόρενς φίο, 4

ήμέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 12-18.

ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ: Μισισισσιπί 1.215.000 κυβ. πόδια φορτίο σιτηρών Λισσαβόνα / 'Αμβούργο ή 'Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 366.000 κατ' άποκοπή, 7 ήμέρες, 'Ιουνίου 13-18.

Α'Ι'ΑΣΑ: Μισισισσιπί 24.000 τον. σιτηρά δύο λιμάνια Βενεζουέλας, δολ. 15,50, 5 ήμέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ: Κέμπε 14.500 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 30 φίο, φόρτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, έως μέσα 'Ιουνίου.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ: Πόντα ντε Μαδέϊρα 210.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Νότιο Κορέα, δολ. 10,55 φίο, 15 ήμέρες, 'Ιούλιο.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 54.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 22,50 φίο, 5 ήμέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 13-18.

ΤΟΠΑΖ: Σέβεν 'Αϊλαντς ή Τουμπαρό 150.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Βιλλανουέβα, δολ. 10,50 Σέβεν 'Αϊλαντς, δολ. 9,35 Τουμπαρό, φόρτωση κίμακας/40.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουνίου 15-30.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Πόντα ντό Ούμπου 115.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Φόρ, δολ. 6,35, 5 ημέρες, 'Ιουνίου.
ΠΟΠΗ: Μισισσιπιί 23.000 τόν. σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 14,25 φίο, 5 ημέρες/1.200 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 13-20.

ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II: Ντάρμπαν 14.000 τόν. περίπου ζάχαρη χύδην Λονδίνο, λίρες 17 φίο, 2.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 12-18.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Κόλπο ΗΠΑ 51.000 τόν. φωσφάτα Κίνα, δολ. 24,74 φίο, 32 ημέρες, 'Ιουνίου 20-30.

ΛΙΚΑ: Σιππετίμπα Μπαί 115.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα 'Γουίντεν, δολ. 6,65 φίο, 6 ημέρες, 'Ιουνίου 10-20.

ΠΑΤΕΡΑΣ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τόν. 'Ιαπωνία, δολ. 21,25 φίο, 11 ημέρες, 21 'Ιουνίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 37.500 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Γιβραλτάρ 'Ιουνίου 10-15, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣΣ: 61.500 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΣΤΑΔΙΟΝ: 33.500 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Βιτόρια 'Ιουνίου 10-15, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΖΑΝΝΗΣ: 40.750 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Ταϊβάν 'Ιουνίου 1-10, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΠΑΝΘΗΡ: 61.200 τόν. d.w. του 1982, παράδοση Νοτ. 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 10-20, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού ΗΠΑ με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 91.000 την ημέρα.

ΘΑΛΙΑ: 64.135 τόν. d.w. του 1982, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Ιούνιο, επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον δολ. 200.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: 65.100 τόν. d.w. του 1986, παράδοση Σαγκάι άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΡΟΛΛΟΝ: 67.800 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ άμεση, κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ: 64.200 τόν. d.w. του 1987, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 9.800 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΛΦΑ ΦΑΙΗΘ: 32.900 τόν. d.w. του 1984 (Future 32), παράδοση 'Αμβέρσα 'Ιουνίου 5, δύο συνεχή ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 9.250 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τόν. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιντσόν 'Ιουνίου 20-25, ταξίδι μέσω Κίνας με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 8.300 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ: 34.000 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Βανκούβερ 'Ιουνίου 25-30, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 140.000 για πλού υπό έρμα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.900 τόν. d.w. του 1983, παράδοση Βανκούβερ 'Ιουνίου 15-20, κυκλικό ταξίδι μέσω Βοστώνης, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ: 38.950 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Σιγκαπούρη 'Ιουνίου 12-15, επαναπαράδοση Βοστώνης/Γκόλβεστον, δολ. 6.200 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 27.000 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Γιβραλτάρ 'Ιουνίου 5-10, ταξίδι 2/4 μηνών με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 7.150 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΗΛΟΡ: 62.700 τόν. d.w. του 1977, παράδοση στον πιλότο Βορ. Ειρηνικό 'Ιουνίου 20-30, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 8.100 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΟΤΟΣ: Σιντί Κερί 130.000 τόν. Κωνσταντζα,

WS 105, 'Ιουνίου 8.

ΑΣΠΙΔΟΣ: Μαύρη Θάλασσα 80.000 τόν. Ευρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου, WS 130, 'Ιουνίου 6.

ΟΛΥΜΠΙΑΝΤ: Σιντί Κερί 125.000 τόν. Τριέστη, WS 100, 'Ιουνίου 12.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Δυτ. 'Αφρική 105.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 95, 'Ιουνίου 23.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 75, 'Ιουνίου 22.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Δυτ. 'Αφρική 105.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 95, 'Ιουνίου.

ΝΑΥΣΙΚΑ: Βορ. Θάλασσα 130.000 τόν. 'Ακτή 'Ατλαντικού/ Κόλπο ΗΠΑ, WS 75, 'Ιουνίου 13.

ΜΑΝΤΩ Β.: Πουέρτο Μιράντα 30.000 τόν. Μπρουκμπεύελ, WS 170, 'Ιουνίου 13.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Κοβενάς 68.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 155, 'Ιουνίου 17.

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π.: 'Αμουαί Μπαί 28.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 211, 'Ιουνίου 15.

ΟΜΕΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Πουέρτο Λά Κρούζ 73.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ, WS 140, 'Ιουνίου 15.

ΦΙΛΟΘΕΗ: Μίρι 60.000 τόν. Κολόμπο, WS 117,5, 'Ιουνίου 26.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Χάουντ Πόιντ 70.000 τόν. Φώλεϊ, WS 180, 'Ιουνίου 12.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. Κβινάνα, WS 110, 'Ιούνιο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: 'Αγκόλα 106.000 τόν. Γαλλία, WS 94, 'Ιουνίου 10.

ΓΟΥΡΟΥ: Μαύρη Θάλασσα 60.000 τόν. Γιουγκοσλαβία, WS 147,5, 'Ιουνίου 9.

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Μπατούμι 50.000 τόν. Ευρωπαϊκό λιμάνι Μεσογείου, WS 160, 'Ιούνιο.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ: Περσικό Κόλπο 67.500 τόν. Μομπάσα, WS 137,5, 'Ιούνιο.

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ: Λιβύη 80.000 τόν. Τριέστη, WS 122,5, 'Ιουνίου 2.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ: Σαντάν και Σέρια 93.000 τόν. Ταϊβάν, WS 102,5, 'Ιουνίου 10.



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

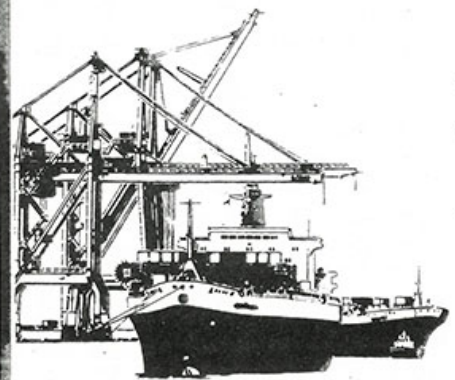
**LICENSED MANNING • CREWING AGENTS • OWNERS
PROTECTIVE AGENTS • GENERAL SHIPS AGENTS • SHIP
REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE**

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

**TEL: 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91
FAX: 921-3354
CABLES: EL GRECO, MANILA**

**TLX: RCA 27321 EGE PH
EASTERN: (WUI) 63329 GRECO PN
(WUI) 63329 ELLIN PN
ITT 42018 EL GRECO PN**

NAFTIKA CHRONIKA



SHIPPING «A MORAL POWER FOR OUR COUNTRY»

The Posidonia '90 exhibition held in Piraeus between June 4 and 8 was the 12th since its inception, a quarter of a century ago.

Once more it became an occasion for world recognition of Greek shipping and gave the opportunity to the port of Piraeus to take on the aspect as an important international maritime centre.

Among the many social events held to celebrate the exhibition where one given by the Deputy Minister of Shipping and Mrs. A. Pavlides on June 6 and another by the president of the Greek Shipowners' Union and Mr. S. Gourdomichalis on June 8.

There was heavy attendance from abroad in the shape and form of many personalities in the world of international shipping.

Mr. Pavlides's reception was attended by the President of the Republic, Mr. Constantine Karamanlis, who declared:

«Greece should be proud of her shipping. It is not only a financial power but also mainly a moral power for our country».

SHIPPING IN THE LAST DECADE OF THE CENTURY

The various discussions and reports on shipping affairs which took place during this year's Posidonia exhibition have given rise to the survey contained in this issue which deals with developments in shipping during this, the last decade of the twentieth century.

This decade finds Greek shipping at the top of the pyramid with a total of about 83 million dwt. under its control and distributed among 24 different registries. Japanese shipping comes second with a total of about 82 million dwt including their subsidiary companies throughout the world.

In the European Community, the Greek fleet is the largest with 42,7% of the total tonnage controlled by the shipowners of the 12 member countries. As such, it is being called upon to play a leading role in the maritime evolution of the Community. In this respect, nothing

more spectacular is expected during the next years other than the «packet» of the positive measures of 1986.

As Britain's minister of shipping, Mr. Patrick McLaughlin said at the Posidonia «Forum», the positive measures of 1986 have placed the Community steadily on the road to liberal and extroverted policies.

IN this special issue of «Naftika Chronika» we are publishing the interesting views of the vice-president of the GSU, Mr. Yannis Goumas on Greek shipping, the assessments of Mr. Hans J. Peters, director of Trade and Maritime Industries in the World Bank on sea transport, the views of Dr. Frank Tsao, president of Intercargo on the framework in which shipping must operate in the next decade and the views of Mr. Dimitri Krontiras, European director of Citibank's shipping group, on developments in ship financing.

THE 7th DIRECTIVE

The EC Commission has issued its 7th directive on the subject of shipbuilding subsidies extending by two years the validity of the 6th directive which was due to expire on December 31, 1990. It was deemed necessary to announce the extension at the present time to allow shipowners to plan accordingly and to allay the anxieties of OECD partners (the US and Japan) with whom the abolition of subsidies is to be negotiated.

The new directive sets out strict terms for financial support to shipbuilding. The measures affects Spain and Portugal mainly, these countries having enjoyed exceptional treatment which was due to expire at the end of the year. The directive also defines the term «small ship» for which limited assistance is allowed.

The terms for shipbuilding aid to developing countries also become stricter, as do the control measures in this respect.

The upper limit for subsidies is set by the Commission which, in 1989 had set it at 20%, compared to 26% in 1988. This is rightis maintained by the Commission in the new directive with the understanding that the percentage will continue to decrease.

INCREASED COMPENSATION

The result of IMO's diplomatic conference was a substantial increase in the compensation to be paid to passengers

who fall victim of marine accidents.

The conference lasted a week and was attended by delegates from 80 countries. It adopted an additional protocol to the international convention of Athens concerning «the transport of passengers and their baggage» which had been approved in 1974 but came into application only in 1987. One of the reasons for the delay was the fact that many countries which agreed with the principles of the convention considered the levels of compensation set by it were too low, i.e. compensation for death or injury which did not exceed \$ 50,000.

The increase in the upper limits of compensation had been proposed by Britain after the «Herald of Free Enterprise» disaster. Now, with the new protocol, the upper limit of compensation for death or injury has been set at \$ 225,000, for loss of baggage at \$ 2,323 and for loss of a car at \$ 12,900. The new agreement will come into effect three months after it has been ratified by ten countries.

SIXTY-NINE GREEK SHIPS RECEIVE AMVER AWARDS

Sixty-nine Greek merchant ships, operated by 31 Greek shipping companies, received the Automated Mutual-assistance Vessel Rescue (AMVER) System awards on June 5th.

Greek shipowners received their 1989 AMVER awards from the United States Deputy Chief of Mission, Edward M. Cohen, and Captain Dennis R. Freezer, Chief, U.S. Coast Guard Search and Rescue Division and the celebration

was co-sponsored by the Union of Greek Shipowners.

AMVER is a global search and rescue network. Vessels receive AMVER awards for being available as search and rescue resources at sea for a minimum of 128 days annually. Last year an all-time record was achieved by Greek merchant shipping when 37% of Greek-flag ships participated in AMVER.

SUBSTANDARD SHIPS

The figures relating to the inspections carried out by the 14 countries which have signed the Paris Memorandum on substandard ships have just been released.

According to these figures, 11,224 ships were inspected in 1988 and 15,086 irregularities, deficiencies and violations were noted. 530 ships were detained accordingly, or 3,52% of the total. Compared to 1987, the inspections and the violations were slightly fewer in 1988 while the number of ships detained was about the same.

It is noteworthy that the most common violations since 1982 were deficiencies in lifesaving and firefighting equipment. The first amounted to 3,889 or 26% and the second to 2,618 or 17%. These figures were about the same in 1987 and 1986. On the other hand, deficiencies in crew qualification varied from 500 to 688 and in 1988 were 621.

As for the nationalities of the ships detained, Iran leads the field with 7 out of 27 ships inspected, followed by Honduras with 22 out of 99 and by St. Vincent with 11 out of 62. The largest number of calls to ports of the 14 Memorandum countries were made by ships flying the flags of Cyprus and Panama, of which 39 and 31 were detained respectively, (5.38% and 4.44%).

CRIMINALITY AT SEA

A conference on criminality at sea was held in Alexandria between May 20 and 23. It was organised by the Maritime Affairs office of the International Chamber of Commerce in cooperation with other relevant bodies. It was prompted by the rising incidence of cargo theft, maritime fraud, pollution, terrorism and piracy. It is estimated that the damage and loss from these crimes amount to hundreds of millions of dollars every year.

The conference, which was attended by many experts on criminal science, occupied itself mainly with the following: fraud involving shipping documents and other instances of maritime fraud, Far Eastern ghost ships, nonexistent and disappearing cargoes, fuel fraud, forged certificates, terrorism and the security of ocean liners, pilferage of containers, the fight against organised crime and research on various forms of modern piracy.

The subjects are admittedly vastly interesting and were looking forward to the results and conclusions of the conference.

PEPSI AND VODKA

The exchange agreement signed recently between the Soviet Union and the Pepsi-Cola Company is estimated to be in the order of 3 billion dollars and the biggest ever contracted by a U.S. firm with the Russians.

In line with this agreement Pepsi will almost double its production in the USSR in exchange for Russian ships and alcoholic beverages. Today, Pepsi produces 40 million cases of soft drinks per annum in exchange for exclusive export rights of Stolichnaya vodka

to the United States. Under the new agreement Pepsi will increase its bottling plants from 24 to 50, to be financed by larger vodka cargoes in the next ten years and with the sale or charter of at least ten Soviet ships and tankers. This type of exchange agreement was made necessary by the fact that the Soviet rouble is not convertible to western currency.

EUROPEAN SHIPOWNERS

The Committee of EC Shipowners' Associations has already rejected the Spanish proposal for European safety regulations for the prevention of sea pollution.

The European owners believe that every measure taken on a Community level will lead to a host of various safety rules which will probably conflict with existing worldwide regulations and lead to countless disputes and complications. Such a development, without giving any advantage to shipping and the environment, can be only to the disadvantage on conscientious shipowners. The owners clearly recognize the importance of state regulation within the Community framework and are ready to support every effort to make existing mechanisms more effective.

On a world scale, however, it is imperative that international rules should prevail, with the strictest penalties for owners who disregard them.

ABS APPOINTS SARIYANIDIS MANAGER OF MEDITERRANEAN REGION

The American Bureau of Shipping has appointed Chryson Sariyanidis its Mediterranean Regional Manager upon the retirement of H. William Burkhardt on 1 June. Mr. Sariyanidis is responsible for



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

all ABS group activities within the region, which includes Bulgaria, Cyprus, Egypt, Greece, Israel, Kenya, Malta, Romania, Syria, Tanzania, Turkey and Yugoslavia. The regional headquarters is located in Piraeus, Greece. Italy, formerly in the ABS Mediterranean region, is now included in the ABS Western Europe region, which is headquartered in London.

Mr. Sariyanidis is a highly respected member of the vibrant Mediterranean shipping sector. A 30-year ABS veteran, he was previously Country Manager for Greece. He is a founding member and former president of the Hellenic Institute of Marine Technology a member of the Society of Naval Architects and Marine Engineers, a Chartered Engineer (C. Eng.), a fellow of the Institute of Marine Engineers UK, and an associate of the Royal Institute of Naval Architects.

SULZER RTA ENGINES FOR GOTAAS LARSEN

The four 300,000 tdw tankers recently ordered by Gotaas - Larsen Shipping from Daewoo Shipbuilding in South Korea are to be powered by Sulzer 7RTA84M low-speed diesel engines. These seven-cylinder engines will each have a maximum continuous rating of 26 110 kW (35 490 bhp) at 81 rev/min. Not only are these VLCCs larger than the two previous 280 000 tdw vessels delivered to Gotaas-Larsen by Daewoo but they will have double-skinned hulls and a greater speed, increased from 14.5 knots to 15.5 knots. These changes have thus required a revised machinery specification for the newbuildings.

This order marks a breakthrough into the Korean VLCC market for Sulzer RTA84M engines. However, a total of 25 VLCCs, are already in service or on or-

der with Sulzer RTA84 and RTA84M engines, predominantly from Japanese shipyards.

The RTA84M is the longest stroke model in the Sulzer RTA series of low-speed marine diesel engines. By offering shaft speeds down to 58 rev/min, it caters for very large tankers, bulkers and combination carriers which can accommodate large propeller diameters. With cylinder dimensions of 840 mm bore and 2900 mm piston stroke, it provides cylinder outputs up to 3730kW/cylinder (5070bhp/cylinder) maximum continuous rating at 81 rev/min. Thus, with configurations with up to 12 cylinders, the RTA84M offers power outputs up to 44 760kW (60.840bhp).

ABS ADVISES CAUTION REGARDING SHORTLIFE TANKERS

At the 7 June 1990 meeting of the Greek Technical Committee of the American Bureau of Shipping, ABS's newly appointed Chairman cautioned its members that light scantling tankers currently being proposed by some shipbuilders, shipbrokers and a Classification Society should be recognized as short life vessels. «The reduction in the expected fatigue life of the light scantling tankers will lead to a significantly shorter economic service life than traditional shipowners have come to expect. All prospective Owners, Charterers, Insurers and Financiers should be fully informed of this fact».

Mr. Iarossi concluded that it should be the obligation of each Classification Society to clearly note in their respective register that such vessels are in fact short life vessels. «Otherwise there may be some unpleasant surprises in the future».

ABS RECEIVES CLASS REQUEST FOR TWO MORE TANKERS

Two 280,000 dwt VLCC tankers have been ordered to ABS class by a prominent Greek company at a Japanese yard. The vessels will be of the latest double skin design.

This represents the latest in a series of double hull tankers ordered to ABS classification. Additional double hull designs are currently being reviewed to ABS rules.

50 YEARS AGO

— One wonders when the declining freight market will reach rock bottom. Neutral ships, with substantially higher running costs, difficulties in procuring fuel, having to put up with unforeseen delays and high war risks insurance, are also finding it hard to secure employment, while that accruing from the Allies results in net losses.

Acts of historic heroism were the rule of the day during the troops of Allied from the shores of northern France by merchant ships and their crews.

— Law No. 4511 governing the institution of the merchant Navy Academy at Hydra has been modified as follows: from now on graduates of the third form of the six-form high school can be entered as first year cadets as well as registered seamen not older than 16 years of age.

— The ocean liner «Nea Hellas» sailed from New York on the evening of June 9 with 99 passengers and 5,950 tons of general cargo of which 150 tons for Lisbon and the balance for Piraeus.

(Naftika Chronika No. 228/15.6.1940).



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

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

31ΗΣ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1989

Α' ΚΕΦΑΛΑΙΑ

	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ ΕΛΘΕΝ	ΣΥΝΟΛΟ
Πόροι — Κεφάλαια:	1.856.987.938	2.400.065.934	4.257.053.872
ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ:	1.856.987.938	2.400.065.934	4.257.053.872
	=====	=====	=====

Β' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Ελληνικό Δημόσιο:	3.577.063	434.772	4.011.835
Ασφαλιστικοί Οργανισμοί:	9.172.809		9.172.809
Λειτουργική εξυπηρέτηση:	2.306.885		2.306.885
Προσωρινοί Πιστ/κοί Λογ/σμοί:		95.104.909	95.104.909
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ:	15.056.757	95.539.681	110.596.438
	=====	=====	=====
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ:	1.872.044.695	2.495.605.615	4.367.650.310

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ:
Δικαιούχοι παγίων Ν.Α.Τ. (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)

1
=1
=

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1989

ΧΡΕΩΣΗ

ΠΙΣΤΩΣΗ

	ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ		ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Αγορές Αγαθών (αναλώσιμα)	1.944.820		1.944.820	Έσοδα από ΝΑΤ	549.498.213	6.317.513.948	6.867.012.161
Ηλεκτρ. Υλικό (αναλώσιμα)	234.195		234.195	Εκτακτα έσοδα	127.678.913	292.935.290	420.614.203
Καύσιμα (αναλώσιμα)	1.635.451		1.635.451	Έσοδα Μονάδων	34.025.801		34.025.801
Δαπάνες Διοικ. - Λειτουργικές	23.394.767	6.079.206	29.473.973	Συν/κές διαφορές	37.811.932	6.271	37.818.203
Αμοιβές Δ.Σ. Επιτροπών	669.750		669.750	Έσοδα από λοιπές αιτίες	128.334		128.334
Αμοιβές παροχ. Υπηρεσιών	14.286.717		14.286.717				
Αμοιβές προσωπικού	103.388.275	55.325.296	158.713.571				
Παροχές προσωπικού	1.567.464		1.567.464				
Κρατήσεις - Εισφορές υπέρ τρίτων	23.999.904	11.649.619	35.649.523				
Εξοδα συντήρησης	918.579	232.955	1.151.534				
Εξοδα συντήρησης παγίων Ν.Α.Τ.	1.709.089		1.709.089				
Ψυχαγωγία Ναυτικών	23.074.522		23.074.522				
Νομική Συμπαρ. Ναυτικών	100.491		100.491				
Γαμήλια Δώρα	27.310.990		27.310.990				
Εκτακτη οικον. ενίσχυση Ναυτικών	3.787.409		3.787.409				
Συμπαράσταση στις Οικογ. Ναυτικών	1.258.000		1.258.000				
Χρηματικά βραβεία σε παιδιά ναυτικών	5.806.075		5.806.075				
Οικον. ενίσχ. Επαγγ. Σωμ. Ναυτικών	965.541		965.541				
Φθορές — Απώλειες χρήσης	255.578		255.578				
Οδοιπορικά έξοδα Προέδρου Διοικ. Συμβουλίου		360.000	360.000				
Οικογενειακά βοηθήματα - Παροχές γάμου		5.324.747.204	5.324.747.204				
Αποσβέσεις	1.112.584	795.160	1.907.744				
Διαφορά εσόδων - Δαπανών χρήσης	511.722.992	1.211.266.069	1.722.989.061				
	749.143.193	6.610.455.509	7.359.598.702		749.143.193	6.610.455.509	7.359.598.702

Πειραιάς 17 Απριλίου 1990

Ο Πρόεδρος Δ.Σ.
ΜΙΧ. ΖΕΝΤΕΦΥΛΛΗΣ
Γεν. Γραμματέας Π.Ν.Ο

Ο Διευθυντής
ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΓΩΑΝΝΟΥ
Γραμματέας Ε.Ν.

Ο Προϊστάμενος
Οικονομικής Υπηρεσίας
ΑΝΔΡ. ΚΑΤΣΑΡΟΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

Α' ΠΑΓΙΟ

	ΕΣΤΙΑ	ΝΑΥΤΙΚΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Ακίνητα					
Οικόπεδο:	27.184.802				
Κτίριο:	500.881.110	528.065.912			528.065.912
Εγκαταστάσεις:	9.600.177		1.771.978		
Μείον αποσβέσεις:	7.235.950	2.364.227	594.294	1.177.684	3.541.911
Έπιπλα και Σκεύη:	5.164.610		2.957.269		
Μείον αποσβέσεις:	4.572.248	592.362	940.860	2.016.409	2.608.771
Μηχανήματα:	7.769.449		2.538.570		
Μείον αποσβέσεις:	5.623.817	2.145.632	446.101	2.092.469	4238.101
Μηχανές γραφείου:	348.692		573.283		
Μείον αποσβέσεις:	337.123	11.569	276.245	297.038	308.607
Εργαλεία — Όργανα:	358.244		63.273		
Μείον αποσβέσεις:	251.265	106.979	40.045	23.228	130.207
Βιβλιοθήκη Οργανισμού:	512.559				
Μείον αποσβέσεις:	283.530	229.029			229.029
Ιματισμός:	4.395.065				
Μείον αποσβέσεις:	4.370.676	24.389			24.389
Είδη ψυχαγωγίας:	107.712				
Μείον αποσβέσεις:	107.709	3			3
Εξοπλισμός κυλικείου:	26.615				
Μείον αποσβέσεις:	11.977	14.638			14.638
Διαμορφώσεις χώρων:	1.248.931				
Μείον αποσβέσεις:	874.379	374.552			374.552
Μεταφορικά μέσα:	518.287				
Μείον αποσβέσεις:	282.759	235.528			235.528
Έξοδα ίδρυσης και Οργάνωσης:	286.953				
Μείον αποσβέσεις:	286.952	1			1
Εγγυήσεις:		187.831		142.200	330.031

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ:

534.352.652

5.749.028

540.101.680

Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ

=====

=====

=====

Προσωρινοί Χρεωσ. Λογαριασμοί:

63.600

1.524

65.124

Αγορές αγαθών:

461.640

461.640

Ηλεκτρολογικό υλικό:

72.290

72.290

Καύσιμα:

400.006

400.006

Δοσοληψίες Κλάδου Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

19.627.317

19.627.317

Φ.Π.Α.:

401.096

401.096

Ελλην. Δημόσιο Επιστρεπτέος Φ.Π.Α.:

14.035.824

14.035.824

Εκκρεμείς Διαφορές Φ.Π.Α. '88

1.098.374

1.098.374

Φ.Π.Α. διαφορά απογραφής '88:

177.960

177.960

Δαπάνες επόμενης χρήσης:

567.453

567.453

ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ

36.905.560

1.524

36.907.084

Γ' ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ

=====

=====

=====

Ταμείο:

274.898

274.898

Καταθέσεις σε Τράπεζες:

ΕΤΕ/Ναυτιλιακό:

84.981.404

7.194

Τράπ. Κεντρ. Ελλάδος:

1.215.526.897

742.465

Τράπ. Ελλάδος:

2.489.105.404

Τράπεζα Κρήτης:

1.378

Τράπεζα Εργασίας:

1.906

1.300.511.585

2.489.855.063

3.790.366.648

ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΥ:

1.300.786.483

2.489.855.063

3.790.841.546

=====

=====

=====

ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ:

1.872.044.895

2.495.805.815

4.387.650.310

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ:

Πάγια Ν.Α.Τ. (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.):

1
==1
==



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευχαρτος - δ. = δολιχός - ε. = εφόδος)

(β) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μωτόν

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
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'ΙΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'ΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'ΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α'ΙΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9136
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'ΙΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑ'ΙΡ	77	9136
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΣΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΣΙΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΒΘΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΘΑΙΑ	74	23757
ΑΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΙΛΙΝ II	69	10650
ΑΙΛΙΝΕ	63	10383
ΑΙΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΙΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΙΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΙΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΙΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΙΜΑ	80	11584
ΑΙΜΠΑ II	72	9709
ΑΙΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΙΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΙΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΙΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΙΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΙΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΙΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΜΙΛΙΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18541
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	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

α. Σάροχ 5/4
α. Ρόττερνταμ 15/4
ε. Μασσαλία 10/4
μεσογειακές μεταφορές
α. Βομβάρη 19/3
α. Όζακα 8/4
δ. Σουέζ 7/4
α. Βανκούβερ 5/4
α. Παρανάγουα 4/4
α. Σαλέρνο 4/4
μεταφορές Πάτρας
α. Ήλεους 5/4
πρόξ Δακάρ 3/4
μετ. «Αργυρόκαστρο» (Βα.)
μετ. «Σημάτζικ II» (κ.)
πρόξ Μπαντάρ Άμπας 23/3
α. Καρταγένα 22/3
πρόξ Μπιλμπάο 31/3

δ. Πόρτ Σαϊό 13/4
πρόξ Ποχάγκ 13/2
δ. Πόρτ Σαϊό 8/4
πρόξ Μεξικό 2/3
πρόξ Ιαπωνία 6/4
ε. Πόρτ Σαϊό 13/4
α. Τακόμα 6/4
α. Τής 6/4
μεσογειακές μεταφορές
επισκευές Σινγκαπούρη 10/4
δ. Θεραντέυ Άϊλαντ 5/4
στην Πάχη (άποθήκη)
πρόξ ΕΣΣΔ 25/3
μετ. «Τρέιντ Βίζιον» (κ.)
α. Πόρτο Κορτέζ 5/4
πρόξ Ίνδονησία 23/10
ε. Βανκούβερ 31/3
ε. Πειραιά 13/2
πρόξ Ράμπιχ 7/4
πρόξ Πειραιά 5/4
επωλήθη
στο Μπαντάρ Άμπας
μετ. «Τρέιντ Φούλι» (κ.)
πρόξ Σουραλάνγια 12/3
πρ. «Caroline»
επωλήθη
«Ελληνες
ε. Λομπότο 14/3
α. Σαϊντ Τζών 7/4
πρόξ Φρεντερίσια 26/3
πρόξ Μανίλα 16/3
ε. Μπιλμπάο 12/4
πρόξ Τρίπολη 10/2
πρόξ Ντάρμπαϊν 20/3
α. Πόρτ γτέ Μπούκ 6/4
α. Καζαμπλάνκα 6/4
α. Μελβούρνη 1/4
α. Άμβέρσα 1454
πρόξ Χιλή 27/3
πρόξ Χόβι 27/3

πρόξ Καζαμπλάνκα 30/3
πρόξ Κασσιόγκ 3/4
α. Φλάσιγκ 28/3
α. Ν. Όρλεάνη 6/4
α. Σάντος 31/3
πρόξ Στέντνι 7/4
δ. Παναμά 18/3
α. Άμβέρσα 15/4
πρόξ Βανκούβερ 19/3
πρόξ Πόρτ Άλμα 24/3
α. Λαουτόκια 23/3
πρόξ Τζακάρτα 28/3
πρόξ Μαλακία 27/3
α. Ρόττερνταμ 14/4
ε. Νταμμάι 3/4
επωλήθη Νορβηγούς *
α. Λέ Χάρβη 2/4
ε. Σουέζ 10/4
πρόξ Μπουσάν 26/3
δ. Παναμά 25/3
α. Μόζι 4/4
πρόξ Τάμπα 29/3
α. Ντάρμπαϊν 8/4
πρόξ Κασσιόγκ 12/3
πρόξ Άμβέρσα 29/3
πρόξ Βραζιλία 16/3
α. Πόρτ Πίρι 8/4
πρόξ Βραζιλία 15/3
πρόξ Μπαγκόνγκ 26/3
επωλήθη
α. Φιλαδέλφεια 6/4
ε. Σινγκαπούρη 5/4
α. Χιούστον 5/4
α. Ταρραγκόνα 10/4

ΑΝΑΙ ΕΛ ΧΟΥΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
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 ΩΚΕΑΝΙΑ	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 ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ-ΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20484
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648

ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ 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 ΧΟΒΕΡ'Ι'Ν	86	35954
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
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	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340

α. Όζαμίζ 1/4
πρόξ Νορβηγία 30/3
α. Ρόττερνταμ 13/4
α. Γιβραλτάρ 3/4
πρόξ Νιγηρία 8/3
πρόξ Τσιβάν 4/3
πρόξ Μιζουσίμα 24/3
ε. Πανζόγκ 22/3
πρόξ Κουβέιτ 27/3
πρόξ Ρόττερνταμ 17/3
πρόξ Μάνδρας 13/3
α. Λέ Χάρβη 17/3
πρόξ Περισκό 15/2
α. Χάντινοχ 2/4
ε. Ρίο Γκράντε 5/4 *

επωλήθη «Ελληνες *
α. Κολόμπο 7/4
α. Θεσσαλονίκη 22/3
α. Κεχάν 9/4
πρόξ Μπαντάρ Άμπας 4/3
πρόξ Εύξεινο Πόντο 6/4
α. Πόρτ Χάρκουρ 9/3
πρόξ Καμσάρ 7/4
ε. Γιοκοχάμα 7/4
πρόξ Κασσιόγκ 9/3
πρόξ Ιαπωνία 30/3
ε. Ταϊτσούγκ 9/3
ε. Ρίο Γκράντε 8/4
πρόξ Σιμίζου 20/3
πρόξ Αρούμπα 26/3 *
πρόξ Πόντ ντό Ούμπου 29/3 *
πρόξ Όραν 9/3
δ. Γιβραλτάρ 9/4
α. Λός Πάλμας 9/4
α. Σαϊντ Τζών 25/3
ε. Πειραιά 22/3
πρ. «Far Sea»
α. Πειραιά 4/4
α. Ντάρμπαϊν 9/4
ε. Ντάρμπαϊν 30/3 *

ε. Βενετία 10/4 *
α. Γάνδη 4/4
πρόξ Κόμπε 19/3
πρόξ Πρέβεζα 22/3
α. Γκίλογκ 7/4
πρόξ Άμβέρσα 31/3
μεταφορές Ρεθύμνου
πρόξ Αρούμπα 7/4
μετ. «Λήντερ» (ε.)
πρόξ Γιοκοχάμα 20/3
α. Ν. Όρλεάνη 27/3
επισκευές Σινγκαπούρη 29/3
ε. Πόρτ Κέλαγκ 10/4
πρόξ Παρανάγουα 6/4 *

πρόξ Δ. Αφρική 2/4 *
α. Γιοκοχάμα 7/4
πρόξ Ουλσάν 22/3
ε. Ρίγα 1/4
α. Άμβούργο 13/4
ναυπηγ. «Αϊδί
α. Πειραιά 8/3
α. Νιούκαστλ 29/3
ε. Μπουεναβεντούρα 5/4
πρόξ Περισκό 19/3
α. Ντάρμπαϊν 3/4
πρόξ Γιβραλτάρ 10/4
πρόξ Χαλκίδα 29/3
πρόξ Γιβραλτάρ 30/3
πρόξ ΕΣΣΔ 30/1 *
α. Φρήπορτ 10/3 *
ε. Ν. Όρλεάνη 8/4
πρόξ Νιούκαστλ 26/3
πρόξ Κίνα 29/3
α. Κολούμπια Ρίβερ 8/4
πρ. «Pacific Brilliance»
πρόξ Καμσάρ 23/3
α. Χιούστον 3/4
ε. Ρόττερνταμ 8/4
ε. Μακκό 31/3
α. Μονρόβια 25/3
ε. Μόντρεαλ 9/4 *

στην Καλκούτα *
στον Πειραιά 17/4
πρόξ Μπαντάρ Άμπας 22/3
α. Πειραιά 3/4
α. Πειραιά 4/4
α. Μπουσιέρ 1/3
α. Ν. Όρλεάνη 2/4
ε. Ραβέννα 4/4
μεσογειακές μεταφορές

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	πρός Κωνσταντῖνα 17/4 *
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές *
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	δ. Πόρτ Σαϊδ 10/5
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	ὑπέστειλε λιβεριανή
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	πρός Βενγάζη 28/4 *
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-			πρός Πειραιά 19/3 *
ΚΟΣ	77	3321	πρός Αύγουστα 30/4
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Φουτζέιρα 8/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710	ε. Ρότερνταμ 12/5
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	α. Ν. 'Ορλεάνη 26/4
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ 'Υ	74	19702	ε. Πειραιά 12/4
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	ε. Σουέζ 8/5 *
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	α. Λός 'Αντζελες 26/4 *
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Νταμπέρ 4/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	πρός Βραζιλία 2/4
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	ὑπό ναυπηγήση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/5 *
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-			
ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Χιούστον 25/4 *
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	δ. Παναμά 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	α. Λός 'Αντζελες 2/5 *
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ-			ε. Νιούκαστλ 6/5 *
ΜΟΣ	78	13005	πρός Βενεζουέλα 26/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Βερακρούζ 9/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Μποναβεντούρα 6/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	ε. Καέν 7/5
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	πρός Ούμπε 21/3
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	μετασκευές Κάδιξ 18/9
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	ε. 'Ασάμπε 5/5
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	δ. Σουέζ 9/5
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	πρός Γκουάντα 26/3
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	ε. 'Οζάκα 28/4
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253	πρός Μπελαγουάν 16/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	πρός Βανκούβερ 24/4 *
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Σουραμπάγια 14/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	πρός Τσιτσούγκ 23/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	πρός Βανκούβερ 18/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Σαγκάη 13/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. 'Υμουίντεν 2/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΧ	74	19264	δ. Παναμά 5/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	πρός Σαγκάη 14/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. Ρουέν 1/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Γιβραλτάρ 4/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Πάτα 23/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Σάινες 7/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Σάρροχ 24/4 *
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ			
(δ.)	74	18204	α. Σέτε 5/5 *
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. 'Αμβέρσα 7/5 *
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Φός 5/5 *
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	ἐπισκευές Πειραιά 26/8/89
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Γιοκοχάμα 3/5
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Φουτζέιρα 4/5
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	ἀργεί 'Αλιβέρι
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Αύγουστα 2/5
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. 'Αμβέρσα 7/5
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773	πρός Γιβραλτάρ 5/4
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	πρός 'Αρούμπα 28/4
ΔΗΜΗΤΡΑ	71	3909	ἐπισκευές Πειραιά 10/12
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	πρός 'Ακαμπα 26/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	α. Μονταίρ 20/4
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	ε. Γκντάνσκ 24/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	ἐπισκευές Φουτζέιρα 6/4
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	ε. Βανκούβερ 29/4
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Χάλλ 6/5
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Φουτζέιρα 24/4 *
ΕΒΙΑ	61	10029	ἀργεί Βασόα *
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/3
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	δ. Σουέζ 1/5
ΕΘΝΟΣ	77	16726	πρός 'Απώ 'Ανατολή 8/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 26/4
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	πρός Χιούστον 20/4
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800	πρός Γιοκοχάμα 18/4
ΕΛΕΝ	82	37811	πρός Ν. 'Ορλεάνη 21/4
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	πρός 'Αν. Θεοδώρους 10/4
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553	α. Πειραιά 1/5
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	ΕΤΑ Πάχη 10/3
ΕΛΛΗ	76	11282	ε. 'Αβονιαουσθ 13/5
ΕΛΛΗΝ	82	19370	α. Γιβραλτάρ 16/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	δ. Κων/πολη 4/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/4
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	πρός Μπαγκόγκ 8/4
ΕΛΠΙΣ	84	37472	δ. Παναμά 16/4
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	δ. Ντόβερ 9/5
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	α. Ραβέννα 20/4
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	πρός Πειραιά 30/4
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	πρός Θεσσαλονίκη 24/4
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	πρός Βενεζουέλα 20/4
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Βανκούβερ 28/4
ΕΣΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Πόρτμουρι 12/5
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Φόυνες 28/4
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	ε. Πειραιά 11/4
ΕΡΙΜΑΘΙΑ	76	12557	α. 'Ιλιόθεοκ 10/5
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	δ. Δαρδανέλλια 17/4
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Ντάρμπαν 9/5
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	πρός Σαλίνα Κρούζ 9/4

ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	ε. Πόρτ 'Εμπεδοκλε 1/5
ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ	70	16374	πρός Πόρτ 'Αλφρεντ 22/4
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	πρός Κατάρ 23/4
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Χιούστον 3/5
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε. Φιλαδέλφεια 12/4
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/4 *
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. 'Αμβέρσα 10/5 *
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	ε. Βανκούβερ 26/4
ΖΕΥΣ	71	87667	πρός Σαλντάννα Μπαί 25/2
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	ἐπωλήθη
ΖΗΝΩ	81	23100	α. Λός 'Αντζελες 1/5
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	ε. Χόγκ Κόγκ 6/5
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	πρός Χάιφα 28/4
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	ε. Πειραιά 4/4
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	δ. Σουέζ 22/4
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	πρός 'Οζάκα 30/4
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	πρός Καοσιούγκ 29/4
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Κοπερ 29/54
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	δ. Πόρτ Σαϊδ 4/5
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	πρός Κήλαγκ 27/4
ΖΙΝΙ	76	11348	πρός Δ. 'Αφρική 25/4
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Ρότερνταμ 3/5
ΗΣΤΡΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Μπουλάν 5/5
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Λισαβόνα 24/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρός Εύρωπη 29/4
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	ε. Λίβερπουλ 10/5
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	α. Ρίταρντς Μπαί 4/5
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	πρός Χαλκίδα 30/4
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	πρός 'Ιαπωνία 27/4
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	πρός Ν. Ζηλανδία 20/4
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	δ. Κων/πολη 3/5
ΙΛΙΑΣ (δ.)	72	39995	α. Ρότερνταμ 11/5
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/5
ΙΝΤΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	ε. Γιοκοχάμα 30/4
ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΑΝΤ	73	9547	ἐπισκευές Πειραιά 16/11
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	α. 'Αγκόνα 1/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. Τόμπα 27/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Ντόρντρεχτ 1/5
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849	πρός Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 24/3
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	72	16861	πρός Γκόνα 24/3
ΙΟΣ	85	34400	ε. Τσιτσούγκ 22/3
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	83	11849	α. Μπρέικ 5/5
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11500	πρός Νακάλα 21/3
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 20/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. 'Αλεξάνδρεια 12/4
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	στο Ναγκασάκι 30/4 *
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	δ. Γιβραλτάρ 5/5 *
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	πρός Τσιμπότε 20/4
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Σάν 'Αντόνιο 29/4
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	πρός Λισαβόνα 26/4
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Σιγκαπούρη 2/5
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	ε. Πόρτ Σαϊδ 9/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	δ. Παναμά 28/4
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Ναούρου 22/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Ροστόκ 18/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Παρανάγουα 14/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	ε. Σάντος 30/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	ε. Ντάρμπαν 9/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	πρός Ματάντζας 15/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	ε. Μιζουσίμα 11/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	ε. Τσίμπα 25/4 *
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρός Βραζιλία 26/4 *
ΚΑΡΑΔΜΥΛΑ	82	32078	πρ. «Co-op Express II»
ΚΑΡΕΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	δ. Παναμά 4/5
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	ε. Πειραιά 10/4
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Σάντος 30/54
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Μοντεβιδέο 25/4
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	πρός Ναγκόγια 27/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ε. Κομώ Μπαί 17/4
ΚΑΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	πρός Πούντα 'Αρένας 21/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	72	1532	ε. Μοντρίλ 3/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Γκάνδη 7/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Κάδιξ 29/4
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Κων/πολη 1/5 *
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	πρός 'Αλμυράντε 29/4 *
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στην Πάχη (ἀποθήκη)
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Φουτζέιρα 7/3
ΚΙΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744	α. Ν. 'Υόρκη 3/5
ΚΙΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	α. Πενάγκ 4/5
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	ε. 'Αμβέρσα 9/5
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	71	15547	πρός 'Ιαπωνία 29/4
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Σεπετίμα 1/5
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Φιλαδέλφεια 5/5
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ἐπισκευές Σιγκαπούρη 13/54
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	ε. Κόρπους Κρίστι 27/4
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	α. Προβιντένς 27/4
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	α. Βίγκο 9/4
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Σιγκαπούρη 27/4
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. 'Αμυούργο 4/5
ΚΟΥΤΥ Ι.	62	2635	πρός Ντόκ Μπόκας 19/4
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	πρός Πόρτο 'Ορντάς 26/4
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	πρός Ντουάλα 24/4
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	πρός Μπάχα Μπλάνκα 29/4
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Χουέβα 31/3
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	πρός Ναγκασάκι 14/4
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Μπορντώ 5/5
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. 'Οσνάλυ 4/5
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	πρός Πειραιά 28/4
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	πρός 'Αρούμπα 27/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζέντα 28/4
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Ν. 'Υόρκη 4/5
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	α. Φός 26/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	πρός Κούα 'Ιμπος 2/4
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	δ. Πόρτ Σαϊδ 10/5
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Πόρτ ντε Μπουκ 29/4
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Αύγουστα 1/5
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	

ΚΡΗΤΟΣ	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι	ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Άνγκόνα 26/4
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. Ρουέν 9/5	ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Χιούστον 2/5
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	δ. Παναμά 1/5	ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρός Δ. 'Αφρική 8/3
ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	πρός Πασιό Γκουιντάγκ 29/4	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Ταϊβανέσια 23/4
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Κασσιούγκ 1/5	ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	δ. Κων/πολη 23/4
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρός Χώρ δλ Ζουμπάιρ 29/3	ΜΙΧΑΗΛ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Σάν Φρανσίσκο 29/4
ΚΩΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. 'Οακχρα 3/5	ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. 'Αλεξανδρέττα 24/4
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	πρός Άνω Άνατολή 15/3	ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	πρός Πειραιά 10/5
				ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός Πάτρα 28/3
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	δ. Πόρτ Σαίδ 1/5	ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	μετ. «Pacifico» (Μπχ.)
ΛΑΚΩΝ	69	8825	δ. Σουέζ 9/5	ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881	ε. Ούλου 6/5
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Άμπον Ντάμπι 5/5	ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	έπισκευές Σακάντε 14/5
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ	78	14374	α. Χόγκ Κόγκ 4/5	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ	71	4077	μετασκευάζει Πειραιά
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Σαλβαντόρ 27/4	ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580	πρός Μπιζέρτα 28/4
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Πειραιά 3/3	ΜΠΟΕΜ	72	17228	πρός Κπέμε 29/4
ΛΑΤΩ	68	18737	πρός Πάτρα 28/4	ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Ν. 'Ορλεάν 3/5
ΛΕΒΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	70	18799	πρ. «Shirogane»	ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Πόρτ Κέμπα 6/5
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Γένοβα 26/4	ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρός Πειραιά 19/4
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Σάουθεντ Άνκορατζ 10/5				
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στη Φορταλέζα (άποθήκη)	ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Ν. 'Ορλεάν 26/4
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. Έιλαντ 29/4	ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	πρός Σιγκαπούρη 18/4
ΛΗΤΩ	76	18104	ε. Φορημάντλ 5/5	ΝΑΞΟΣ	70	9865	πρός Άλεξανδρία 12/4
ΛΗΤΩ	77	11264	πρός Πειραιά 28/4	ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρός Νταβά 25/4
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	επωλήθη	ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Άμβέρσα 9/5
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Γιούροπορτ 24/4	ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	δ. Παναμά 23/4
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	πρός Καζαμπλάνκα 27/4	ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	στό Σαρωνικό 5/5
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	στη Βασόρα	ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	πρ. «Ryogo Maru No. 1»
ΛΟΚΡΙΣ	72	16400	α. Μόντανα 22/4	ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	πρός Πρέβεζα 30/4
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ	86	36802	α. Χάντερα 11/4	ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Ρόττερνταμ 7/5
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	δ. Πόρτ Σαίδ 5/5	ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	πρός Κάνταλ 9/4
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Μπροντ 8/5	ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	πρός Κωστήρακόλας 30/4
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	α. Πειραιά 1/5	ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Άμβέρσα 6/5
				ΝΕΝΑ	74	39866	πρός Γιβραλτάρ 23/4
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Φουτζέιρα 5/5	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ	67	1598	πρός Πειραιά 27/4
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. Λίβερπουλ 8/5	ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	πρός Τσίμα 22/4
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	πρός Ισραήλ 29/4	ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Τζέντα 24/4
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	πρός Τραμάντλ 27/4	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στη Δομιέττα (άποθήκη)
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρός Ιταλία 25/4	ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Φώλε 5/5
ΜΑΙΡΗ	84	14103	πρός Σάντος 19/4	ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Φαλκονάρα 30/4
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	πρός Φιλίππινες 15/4	ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Κων/πολη 6/5
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	πρός Κορέα 14/4	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689	α. Τερνέστ 7/5
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	πρός Σαμάρτα 18/4	ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Γιούροπορτ 12/5
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Λός Άντζελες 3/5	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	δ. Κων/πολη 4/5
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	πρός Τουρκία 31/3	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Σαβόνα 6/5
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Μονταίρ 10/5	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Τουτκόριν 29/4
ΜΑΝΑ	77	30263	α. Βιτόρια 28/3	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρός Δ. 'Αφρική 5/4
ΜΑΝΕΞΙ	70	11256	δ. Πόρτ Σαίδ 15/5	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Δουνκέρκη 6/5
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Μονρόβια 6/5	ΝΙΝΗ	75	16629	πρός Άλεξανδρία 11/4
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	ε. Ρόττερνταμ 12/5	ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	α. Σάντοβαλ 3/5
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	έπισκευές Πειραιά 9/4	ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρός Κουβέιτ 24/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρ. Ιαπωνία 25/4	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	ε. Γιοκχαμά 3/5
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρός Μπελαγουάν 21/4	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΟΝΕΣ	84	36300	α. Κορούνα 17/4
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Κασίμα 28/4	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	ε. Ίντσόν 18/4
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Μαγκνκόλι 28/4	ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρός Βιετνάμ 15/4
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Άμβέρσα 11/5	ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Λισαβόνα 5/5
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρός Μπόννυ 8/2	ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	πρός Χιλή 18/4
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	πρός Θεσσαλονίκη 23/4	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	πρός Κίνα 25/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρ. Άλγερία 25/4	ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	δ. Παναμά 5/5
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411	μεταφορές Έρυσθράς	ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. Μπουλόν 5/5
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	πρός Ν. Άμερική 25/4	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Γιβραλτάρ 27/4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Τενερίφη 5/5	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Ρόττερνταμ 8/5
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	πρός Σιγκαπούρη 18/4	ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	δ. Μάττα 5/5
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	α. Τέξας Σίτυ 20/4				
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Άρατού 27/4	ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	έπισκευές Πειραιά 1/5
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	α. Ούλσταν 25/4	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Γάνδη 4/5	ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600	πρός Άργεντινή 26/4
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	υπέστειλε κυριακή	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρός Κορέα 12/4
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	δ. Κων/πολη 20/4	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	πρός Ταϊβάν 25/4
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Ρίγα 8/5	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	πρός Μπάχια Μπλάνκα 30/4
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κίγκστον 3/5	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρ. Άκαμπα 24/4
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	πρός Ρόττερνταμ 8/5	ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Βιτόρια 19/4	ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	ε. Τής Μπαί 12/5
ΜΑΞΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Σάντος 16/4	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	πρός Περισκό 19/4
ΜΑΞΤΕΡ Τ.	82	20432	δ. Σουέζ 6/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	α. Ροζάριο 2/5
ΜΕ'Ι'ΤΩΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Σαγκάι 14/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710	πρός Καναδά 8/4
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	ε. Χέι Πόιντ 13/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Ν. 'Ορλεάν 23/4
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	δ. Παναμά 4/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	πρ. Καζαμπλάνκα 24/4
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	πρός Σμύρνη 19/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛΑ	84	17879	δ. Σάουθ 'Οτ Σόαλ 1/5
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	αργεί Πειραιά	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	α. Ίμιγκχαμ 2/5
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Βόσπορο 8/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	ε. Ούλσταν 26/3
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρός Βιτόρια 6/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	ε. Σιγκαπούρη 1/5
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	θέση 60.36 Β, 172.58 Δ 24/1 πρός Όραν 20/12	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Ν. 'Ορλεάν 27/3
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	ναυπηγεία Όππάμα
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345		ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΕΖΜΙΝΥ	80	29710	α. Βανκούβερ 9/4
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. 'Ορλεάν	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	ε. Σουραμπάγια 18/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	α. Ν. 'Ορλεάν 29/4	ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	ε. Ρόττερνταμ 12/5
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ν. 'Ορλεάν 2/5	ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	α. Ύμουίντεν 27/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	αργεί Ν. 'Ορλεάν	ΟΡΑΜΑ	73	20768	πρός Πούντα Καρντόν 18/4
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάν 30/4	ΟΡΦΕΥΣ'Υ	71	29749	πρός Γιβραλτάρ 6/4
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Κόρπους Κρίστι 29/4	ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	πρός Μεξικό 11/4
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	πρ. Σ. Κίτς 2/4	ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΑΛ	77	13864	α. Φορημάντλ 4/5
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1591	αργεί Ν. 'Ορλεάν	ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438	πρός Κατάνια 30/4
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1592	α. Χιούστον 20/4	ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάν				
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. 'Ορλεάν	Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ	77	16505	πρός Κεφτάδου 21/4
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	ε. Ν. 'Ορλεάν 2/5	ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	δ. Παναμά 2/5
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Χιούστον 21/4	ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	πρ. Γδύνια 17/4
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Μομπιλ 2/5	ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	ε. Τενερίδη 6/5
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Σαβόνα 2/5	ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	α. Έλσινκι 3/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	πρός Μπράνσβικ 19/3	ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. Ταρραγκόνα 28/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	πρός Πειραιά 28/4	ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ρόττερνταμ 8/5
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	71	1563	α. Σ. Κίτς 1/5	ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός Νοβοροσίσκ 14/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1598	α. Πόρτ Άρθουρ 24/4	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Άμβέρσα 5/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1584	δ. Παναμά 28/4	ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	επωλήθη Έλληνες
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	70	1587	πρ. Μπαχάμας 25/4	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	α. Άκαμπα 5/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1577	α. Ν. 'Ορλεάν 21/4	ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Γκιζόν 24/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	70	1592	α. Χιούστον 5/4	ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693	α. Άμβούργο 4/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	75	1587	ε. Χιούστον 30/4	ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	πρ. Κούρε 21/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάν 30/4	ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρ. Πούντα Καρντόν 27/4
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	δ. Παναμά 29/4	ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104	ε. Καζαμπλάνκα 24/4
ΜΙΝΩΣ	75	28082	πρός Σάντος 21/4	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	ε. Ρόττερνταμ 13/5
				ΠΑΝΤΕΛΗΣ Δ. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρ. Ιαπωνία 24/4
				ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Δ. (δ.)	87	27333	πρ. Πασιό Γκουιντάγκ 29/4

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
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
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808
ΠΙ'ΙΣ 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
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ	61	963
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑΪ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40832
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 ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΛ'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	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 ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523

α. Ίντσον 20/4	
α. Φιουμποϊνίνο 28/4	
αργεί Πειραιά	
ε. Φουτζέιρα 5/5	
επιπλήθη	
α. Μίλφροντ Χάβεν 5/5	
στο Ντουμπάι 25/4	
ε. Φός 5/5	
α. Ν. Ύορκη 5/5	
α. Όρλεάνη 29/4	
προς Κρήτη 17/4	
προς Μπετζάνια 25/4	
α. Ρότερνταμ 28/4	
προς Περσικό 12/4	
α. Νιούκασλ 5/5	
προς Άγ. Θεοδώρου 23/4	

επιπλήθη Έλληνες	
α. Ν. Όρλεάνη 28/3	
προς Λαττάκια 30/4	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ραβέννα 4/5	
α. Ραβέννα 2/5	
προς Σμύρνη 26/4	
προς Κωνσταντία 29/4	
α. Σ. Μαλά 3/5	
προς Δ. Αφρική 14/4	
προς Όναχμα 28/4	
επισκευές Ουλσάν 2/5	
ε. Κουίνγκονγκτό 26/4	
αργεί Πειραιά	
προς Άλγερια 20/4	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 30/4	
προς Γιοκχάμα 23/4	
προς Δανία 17/4	
α. Βαρκελώνη 6/5	
δ. Παναμά 29/4	
α. Βανκούβερ 19/4	
προς Σαγκάι 26/4	

στο Λουμπίτο	
δ. Σουέζ 6/5	
προς Δρέπανον 28/4	
α. Τέμα 3/5	
προς Σαντάντερ 6/4	
προς Έλλάδα 27/1	
προς Κατάνια 22/4	
δ. Παναμά 15/5	
προς Τόκιο 21/4	
προς Τύνιδα 26/4	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Σάν Λορέντζο 30/4	
ε. Βόλο 21/3	
στο Σουέζ (αποθήκη)	
α. Ν. Ύορκη 5/5	
α. Ποντιανάκ 16/4	
α. Χιούστον 19/4	
ε. Σαγκάι 25/4	
α. Κάρταϊ 25/4	
προς Άνω Άνατολή 25/4	
προς Βόλο 30/4	
α. Τερνέστη 4/5	
προς Ίταλια 25/4	

δ. Σουέζ 7/5	
προς Τυνσία 23/4	
ε. Πειραιά 20/1	
προς Μπετζάνια 2/4	
ε. Πειραιά 4/4	
προς Μήλο 17/4	
προς Μαλασία 22/4	
ε. Σάνταβαλ 5/5	
δ. Παναμά 29/4	
προς Βραζιλία 25/4	
ε. Πειραιά 11/4	
προς Τουρκία 21/4	
α. Φιλαδέλφεια 1/5	
δ. Δαρδανέλλια 1/5	
ε. Πειραιά 12/4	

προς Κονακρύ 11/4	
ε. Ν. Ύορκη 3/5	
ε. Κουίνγκονγκτό 15/4	
α. Γάνδη 27/4	
προς Κισαράζου 28/4	
δ. Γιβραλτάρ 3/5	
προς Σούσσα 28/4	
α. Άμβούργο 8/5	
α. Ρότερνταμ 4/5	
προς Χόγκ Κόγκ 22/4	
ε. Πόρτ Σάϊδ 2/5	
α. Λάγος 25/4	
προς Έλλάδα 29/4	
προς Βραζιλία 18/4	
α. Πειραιά 26/4	
ε. Άμβέρσα 25/4	
προς Άμπιτζάν 30/4	
επιπλήθη Μόλτα	
προς Κώ 30/4	
α. Κπέμε 11/4	
προς Άλγερια 29/4	
ε. Λά Γκουαίρα 19/3	
προς Ίσπανία 14/4	
ε. Πειραιά 21/4	

ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΤΑΔΙΩΝ	75	18701
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	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
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥ'Υ	76	10801
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΟΥΡΤΖ Λ.	75	14786
ΤΖΟΥΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	70	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑΪ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1	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
ΦΑΡΟΣΠ Λ. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΠ Λ. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321
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 ΜΑΡΙΑ	70	14786
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	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΕ	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
ΦΡΗΝ ΦΟΥΛΗΒ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928

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 ΦΑΙΘΟ	68	5527
ΧΙΛΩΝ	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

ε. Άνγκρα ντό Ρέις 28/4	
προς Τουρκία 29/4	
α. Φάλλουθ Μπαί 8/5	
α. Χιούστον 17/2	
προς Άλγερια 17/4	
προς Μεθόλι 13/4	
α. Προβιντένς 23/4	
προς Ρότερνταμ 29/4	
προς Ροστόκ 21/4	
προς Ροζάριο 17/4	
προς Άμβούργο 25/4	
α. Λός Παλμας 19/4	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 25/4	
α. Ν. Όρλεάνη 1/5	
στο Πότι 27/4	
α. Σιγκαπούρη 26/4	
υπό ναυπήγηση	
προς Νοβοτάλιν 22/4	

ε. Τόκιο 15/5	
στη Λά Λιμπερντάν (αποθήκη)	
α. Ν. Όρλεάνη 25/4	
α. Πόρτ Άρθουρ 12/4	
προς ΗΠΑ 24/4	
α. Φουτζέιρα 25/2	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Άγκόλα 11/1	
προς Βερκρούζ 30/4	
προς Βερρίγγιο 28/4	
α. Λένινγκραντ 1/5	
ε. Ντουόλα 17/4	
προς Ίσπανία 28/3	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 17/4	
στο Γκιζάν (αποθήκη)	
α. Τζέμπελ Ντάνα 3/5	
α. Πειραιά 26/4	
α. Σαγκάι 1/4	
προς Κόρπους Κρίστι 29/4	
δ. Σουέζ 6/5	
αργεί Πειραιά	
ε. Τόμα 30/4	
προς Κούβα 15/4	
πρ. «Φανέλι»	
προς Ίσπανία 20/4	
α. Κόμπε 21/4	
προς Πόρτ Κέλαγκ 28/4 *	
ε. Πειραιά 28/4	

μεσογειακές μεταφορές
ε. Ρίβα 11/5
α. Ραβέννα 6/5
ε. Ντουμπάι 22/4
ε. Κάντλα 27/3
ε. Γιοκχάμα 2/5
προς Γιουροπορτ 14/4
μεσογειακές μεταφορές
α. Βανκούβερ 29/4
α. Ρότερνταμ 2/5
α. Κάμπελ Ρίβερ 29/4
προς Αίγυπτο 21/4
α. Άμβέρσα 3/5
ε. Μίλφροντ Χάβεν 5/5
προς Μομπάσα 10/4
α. Ν. Όρλεάνη 1/5
α. Ν. Υόρκη 3/5
προς Κολομβία 27/4
ε. Σάν Ντιέγκο 26/4
προς Γκουάτα 23/4
έπισκευές Στετινμπάλ 3/3
α. Άντοντ 3/5
προς Γιούζιν 10/4
έπληξη "Ελληνες
α. Δα Παλς 3/5
ε. Ρουέν 5/5
α. Πειραιά 6/4
ε. Βαλτιμόρη 1/5
α. Ν. Όρλεάνη 27/4
προς Βενεζουέλα 17/4
ε. Μπελέμ 1/5
έπληξη
προς Κωνσταντζα 31/3
στό Λένινγκραντ 29/4
α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ε. Τεργεστή 2/5
α. Ράς Τανούρα 26/3
ε. Γέφραλιντον 3/5
α. Ρότερνταμ 11/5
δ. Ντόβερ 9/5
ε. Δουννέκρη 28/4
δ. Σουέζ 8/5
ε. Πόρτ Κέμπλα 1/5
ε. Καέν 7/5
δ. Κωνίπολη 3/5



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = Όνδουρες
Φιλ = Φιλιππίνες
ΝΖ = Νέες Ζηλανδίες
Μπχ = Μπαχάμες

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (ΑΒ.)	70	2824
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.7.)	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙ' ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙ' ΛΑΣΑ	72	16235
ΑΙ' ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙ' ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙ' ΡΗΝΣ ΝΤΑ' ΤΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ Π. (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛ ΤΑ'Ι'Φ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
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
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΞ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364

πρός Τρίπολη 17/2	
πρός Μπουσάν 29/3	
ε. Χόγκ Κόγκ 11/2	
ύψωσε Όνδουριανή	
ε. Άσντον 3/4	
ε. Παρανάγουα 29/3	
α. Κλαϊπέδα 8/4	
ε. Βαλτιμώρη 5/4	
ε. Σάντος 5/4	
πρός Άκαμπα 9/4	
πρός Ντάρμπαρν 28/3	
πρός Ίκουικε 27/3	
δ. Παναμά 8/3	
πρός Μίλφροντ Χάβεν 8/4	
πρός Μπουένος Άϊρες 3/4	
α. Σφόξ 26/3	
πρός Μοζαμβίκη 28/3	
α. Ήστ Λόντον 11/3	
ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 14/4	
πρός Ρένι 25/3	
πρός Νάπολη 12/4	
ε. Κάντλα 29/3	
ε. Κολόμπο 2/4	
πρός Ίνδια 8/4	
πρός Σιγκαπούρη 5/4	
πρός Άντεν 2/4	
α. Κονέρ 5/4	
πρός Μουρνγκάς 5/4	
πρός Τζέντα 12/4	
μεταφορές Περισκοῦ	
πρός Άμστερνταμ 23/3	
ε. Πόρτ Κάϊερ 3/4	
ε. Βομβάη 4/3	
α. Ραβέννα 10/4	
πρός ΕΣΣΔ 13/4	
πρός Νιγηρία 2/4	
πρός Γαλλία 7/4	
ε. Άλεξάνδρεια 28/3	
πρός Άλεξάνδρεια 4/4	
πρός Γιβραλτάρ 18/3	
πρός Ρότερνταμ 6/4	
α. Μπουλάν 6/4	
δ. Έλσινόρη 27/3	
πρός Νοβοροσίσκ 4/4	
στο Χορμούζ	
πρός Χουάγκου 7/4	
πρός Μπαγκόγκ 17/4	
στο Χορμούζ	
πρός Ίταλία 7/4	
ε. Νταλιάν 27/3	
ε. Ρεσίφ 10/2	
πρός Ούμ Κουάσρ 8/3	
ε. Φρητάνον 6/4	
πρός Ρότερνταμ 28/3	
επωλήθη άλλοδαπούς	
πρός Κόμπε 21/2	
ε. Κοξίν 2/4	
ε. Τζενεράλ Σάν Μαρτίν 12/2	
πρός Χιούστον 4/4	
ε. Σαλόβερν 7/2	
πρός Άμβέρσα 14/4	
προς Ρίο Ίανέιρο 31/3	
πρός Γιβραλτάρ 18/3	
δ. Γιβραλτάρ 1/4	
επισκευές Πειραιά 21/2	
α. Κλαϊπέδα 27/3	
ε. Πειραιά 2452	
α. Ταμπίκο 18/3	
πρός Μπουσάν 5/4	
ε. Μπορντ 7/4	
δ. Γιβραλτάρ 11/4	
δ. Παναμά 5/4	
πρός Ίταλία 18/4/89	
ε. Κουβέιτ 9/4	
ε. Πειραιά 9/4	
πρός Άμβέρσα 8/4	
πρός Ντόγκες 19/3	
α. Ν. Όρλεάνη 7/3	
α. Ν. Όγκρι 6/4	
δ. Πόρτ Σάϊδ 5/4	
α. Λός Άντζελες 2/3	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Τουμπάρδο 19/3	
α. Φώλεϋ 6/4	
ε. Πειραιά 4/4	
πρός Καμσάρ 21/3	
πρός Σ. Κρούα 6/4	
ε. Άγ. Βικέντιο 29/3	

ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΊΤ		
Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΖΕΛΑΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΟΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΡΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΑΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΊΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΊΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΠΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΊΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
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 (κ.)	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
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΊΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ 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	38790
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522
ΒΑΊΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΛ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΕΡΝΤΙ (κ.)	78	6620
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΤΖΟΥΪ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411

α. Ν. Όγκρη 7/4	
α. Λά Πολίς 19/3	
δ. Ντόβερ 5/4	
ε. Άλεξάνδρεια 23/3	
ε. Πάϊτα 9/1	
πρός Βηρυττό 28/3	
μετ. «Naviluck» (μ.)	
ε. Κολόμπο 27/3	
α. Σιγκαπούρη 7/4	
μετ. «Atlantic» (Μπχ.)	
μετ. «Κρέιν» (κ.)	
ε. Ντάρμπαρν 8/4	
α. Άμβέρσα 12/4	
πρός Βερμούδα 25/3	
α. Ντάρμπαρν 5/4	
ε. Κάντλα 3053	
ε. Μπιζέρτα 23/3	
πρός Όρναν 29/3	
α. Μασσαλία 11/4	
ε. Όκλαντ 4/4	
ε. Παρανάγουα 29/3	
α. Κολούμπια ρίβερ 7/4	
πρός Βερμούδα 25/3	
α. Ν. Όρλεάνη 30/3	
πρός Ίτακού 24/3	
α. Κόμπε 3/4	
στο Χορμούζ	
ε. Γιοκοχάμα 31/3	
επωλήθη Άπω Άνατολή	
ε. Νάπολη 4/4	
α. Μπ. Άϊρες 7/4	
επωλήθη άλλοδαπούς	
πρός Μαυριτανία 27/3	
πρός Βραζιλία 1953	
πρός Τόκιο 27/3	
α. Γάνδη 7/4	
α. Σάο Σεμπασιάν 2/4	
πρός Λίβαν 27/3	
δ. Γιβραλτάρ 7/4	
α. Λονδίνο 12/4	
ε. Σχζέσιν 11/4	
στο Μπαντάρ Άμπας 16/12	
στο Σέτι 17/4	
ύψωσε σημαία Μάλτας	
πρός Μπαντάρ Άμπας 19/3	
α. Κουβέιτ 10/4	
μεταφορές Περισκοῦ	
α. Σετομπάλ 4/4	
α. Γιούροπορτ 31/3	
πρ. «Νικόλαος Α.»	
πρός Άλγέρι 18/2	
επωλήθη	
α. Ήστ Λόντον 22/2	
α. Χιούστον 4/3	
πρός Ίαπωνία 1/1	
α. Πειραιά 4/4	
α. Φάλμουθ Μπαϊ 8/4	
πρός Πασιρ Γκουινάγκ 3053	
ε. Σιγκαπούρη 30/3	
ε. Λεμεσό 6/4	
στο Μπαντάρ Άμπας 1/2	
ε. Πειραιά 8/3	
πρός Γιβραλτάρ 18/3	
α. Σάντος 4/4	
άργη Πειραιά	
ε. Πειραιά 19/3	
ε. Λάρνακα 9/4	
πρός Δ. Αφρική 31/3	
μεταφορές Πάτρας	
ε. Ρίο Ίανέιρο 14/3	
ε. Πόρτ Έσκουβελ 9/4	
πρός Τζακάρα 23/3	
ε. Μπαρλέτα 4/4	
πρός Νιγηρία 4/3	
ε. Ν. Όρλεάνη 6/4	
προς Όγκρη 30/3	
δ. Σουέζ 14/4	
ε. Πειραιά 27/2	
α. Άμβούργο 1/4	
πρός Άλγερία 15/3	
πρός Β. Κορέα 2053	
ε. Γιοκοχάμα 3/4	
ε. Ούλσάν 13/3	
δ. Σουέ 11/4	

ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ

(Μπχ.)	78	26409
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΚΑΣ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΣ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482
ΓΚΑΣ ΓΙΒΡΑΤΑΡ (δ.π.)	65	3311
ΓΚΑΣ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476
ΓΚΑΣ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΣ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΣ ΣΑΠΠΛΑΤ'ΕΡ (δ.π.)	66	24696
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΙΗΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16618
ΓΚΑΛΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΛΑ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ	71	54996
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	15438
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ ΙΙ (δ.π.)	79	3221
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21023
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13194
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214
ΓΟΥ'ΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971
ΓΟΥ'ΙΝΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266
ΓΟΥ'ΙΤΛΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)*	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΑΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΟΥΤΥ (κ.)	74	6514
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	77	12590
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22852
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599

πρ. «Πρόσω» *	πρ. Βραζιλία 2052
α. Κεμπέκ 9/4	α. Πειραιά 4/4
α. Βαλάντσια 9/4	α. Σαλβαντόρ 2853
ε. Μπάρι 954	α. Ρότερνταμ 14/4
α. Βενετία 10/4	α. Φόξ 9/4
α. Πειραιά 8/4	πρ. Άγγλία 16/3
πρ. Κίνα 31/3	ε. Μπαγκκόκ 20/2
πρ. Τυνησία 14/3	ε. Πειραιά 6/4
α. Σιγκαπούρη 27/3	ε. Μπουλάν 12/4
α. Ντάρμαν 1/4	α. Μασαλία 5/4
πρ. Πόντα ντά Μαδέιρα 29/3	πρ. Μεξικό 23/3
πρ. Βαλτιμόρη 26/3	πρ. Γιβραλτάρ 29/3
πρ. Ίγουντντεν 30/3	πρ. Άλεξάνδρεια 31/3
α. Τζέντα 5/4	α. Πειραιά 8/4
δ. Σουέζ 1054	δ. Σουέζ 12/4
πρ. Άρζου 28/3	ε. Γκέμπς 5/4
δ. Γιβραλτάρ 5/4	α. Βομβάη 1054
α. Τζέμπλα 'Αλ 10/4	α. Πόρτ ντέ Μπουκ 954
μετ. «Ερατώ» (μ.)	μεσογειοακές μεταφορές
α. Ν. Όρλεάν 8/4	πρ. Κωνσταντίνα 22/3
πρ. «Αδελφή Στάρ»	πρ. Καμσάρ 21/3
α. Σιγκαπούρη 2/4	α. Σιγκαπούρη 2/4
α. Μπάγια Μπλάνκα 3/4	πρ. Μουρμάνσκ 2853
πρ. Τσιβάν 7/3	α. Καλλό 1/4
ε. Καζαμπλάνκα 7/4	πρ. Ν. Όρλεάν 13/3
πρ. Ν. Όρλεάν 23/3	α. Τουκουγιόμα 1/4 *
ε. Ν. Όρλεάν 8/4	ε. Μπουναβεντούρα 4/4
δ. Παναμά 2852	υπέστειλε Παναμαϊκή
α. Ν. Όρλεάν 9/4	πρ. Άλεξάνδρεια 9/4
πρ. Άλεξάνδρεια 8/4	α. Ν. Όρλεάν 8/4
ε. Κομύ Μπαί 2/4 *	στον Πειραιά 12/4 *
α. Ν. Όρλεάν 15/3	υπέστειλε Παναμαϊκή
δ. Παναμά 2/4	πρ. Ν. Όρλεάν 5/4
πρ. Ν. Όρλεάν 18/3	πρ. Τσιβάν 24/3
πρ. Γκαμπόν 28/2	α. Τενερίφη 7/4
ε. Ρίο Γράντε 8/4	ε. Βομβάη 13/3
α. Ν. Όρλεάν 7/4	δ. Κωνσταντίνα 6/4
πρ. Γισού 5/3	ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 6/4
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 12/2	πρ. Καναδά 26/3
α. Σάφι 2/4	α. Σιγκαπούρη 4/4
πρ. Μπόταν Μπαί 21/3 *	ε. Κίγκστον 27/12 *
ε. Ουλσάν 10/3 *	α. Χάμπτον Ρόουντς 1/4
πρ. Όια 23/3	επωλήθη Νορβηγούς
επωλήθη Νορβηγούς	α. Πειραιά 9/4
α. Πειραιά 9/4	ε. Μπάγια Μπλάνκα 5/4
πρ. Ποχάγκ 25/3	δ. Πόρτ Σαίτ 12/4
δ. Πόρτ Σαίτ 12/4	δ. Παναμά 5/4
πρ. Ματάνζας 27/2	πρ. Μπόννυ 22/1
α. Σάν Λορένζο 7/4	ε. Πόρτ Κάιζερ 3/4
πρ. Ίντσόν 4/3	α. Σιγκαπούρη 26/3
α. Σαβόνα 31/3	ε. Άκαμπα 30/1
α. Φουτζέιρα 9/3	ε. Μαπούτο 15/2
α. Σέτε 5/4 *	πρ. Κίνα 27/3 *
πρ. Ρότερνταμ 7/4	δ. Πόρτ Σαίτ 10/4

ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (μ.)	72	17510
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΚΟΝ (Μπχ.)	80	16106
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	76	183099
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76	209788
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.Μπχ.)	76	188634
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-ΟΥΝΤ (δ.π.)	77	173086
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.π.)	75	146263
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7.)	77	14274
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Υ' (π.)	71	15119
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛΙΑ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΟΥΝ Ι. (δ.π.)	68	15252
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ 1 (π.)	74	13687
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ 2 (π.)	74	10250
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569
ΕΡΑΤΙΝΙΟΥ ΓΟΥΕ'ΙΒ (κ.)	86	15952
ΕΡΦΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΥΑ'ΙΡ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	11199
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	80824
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220
ΕΥΔΟΚΙΑ ΙΙ (ΑΒ)	69	1473
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016
ΕΥΡΥΛΟΣ (κ.7.)	72	30930
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΩΝ Χ. (π.)	68	10182
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΩ	76	17129
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1588
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεύ.)	72	2934
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991
ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.)	82	4796
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (π.)	77	11884
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	67	5293
ΙΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (μ.)	69	9333
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035

α. Καρντέγιεβο 6/4	πρ. Μομπάσα 16/3
πρ. Σπλίτ 24/3	πρ. Τάρτορος 23/3
επωλήθη 'Ελληνες	ε. Τάραντα 1/4
πρ. Πεισικό 19/2	ε. Σιγκαπούρη 8/4
α. Σιγκαπούρη 8/4	πρ. Πόρτο Ρίκο 1/2
α. Σιγκαπούρη 5/4	πρ. «Grand»
α. Λούπη Τέρμιναλ 28/3	α. Ν. Όρλεάν 27/3 *
πρ. «Capitol» *	πρ. Λαμπουάν 17/3
α. Πόρτ 'Αρθουρ 3/4 *	
α. Γιούροπορτ 15/4 *	
α. Ρας Ταπούρα 1/4 *	
α. Τζουέμα 28/2 *	
α. Ν. Όρλεάν 7/4 *	πρ. Κουβέιτ 22/3
δ. Πόρτ Σαίτ 13/4	ε. Ν. Όρλεάν 9/4
ε. Ν. Όρλεάν 9/4	ε. Ν. Όρλεάν 9/4
ε. Ν. Όρλεάν 15/3	ε. Ν. Όρλεάν 15/3
ε. Άλεξάνδρεια 21/3	α. Άλεξάνδρεια 18/3
ε. Άλεξάνδρεια 18/3	ε. Μανζανίλο 5/3
ε. Τζουέμα 10/4	πρ. Βερακρούζ 27/3
πρ. Σαλίνα Κρούζ 16/3	ε. Άμβούργκ 12/4
στη Μπαγκκόκ	δ. Νόβερ 6/4
δ. Νόβερ 6/4	ε. Σάν Χουάν 5/4
δ. Σουέζ 13/4	πρ. Σαμσούν 4/4
πρ. Πουέρτο Καμπέλο 1/3	α. Χάμπτον 1/4
πρ. Κούβα 8/2	πρ. Τσιτσούγκ 29/3
ε. Τέιλ όφ Μπλάνκ 14/4	α. Ντάρμαν 4/4
πρ. Περσικό 9/3	πρ. Άλγερια 25/3
πρ. Βενγκάζη 24/3	α. Άμβέρσα 6/4
α. Πόρτ Λίζας 30/1	ε. Ρίγα 31/3
ε. Ρίγα 31/3	α. Γιούροπορτ 7/4
α. Λεμεσός 9/4	πρ. «Νικόλας Μ. ΙΙ.»
πρ. Σαγκάη 20/3	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 17/3
πρ. Ν. Όρλεάν 30/1	πρ. Ν. Όρλεάν 30/3
ε. Κινούρα 6/4	ε. Τάμπα 29/3
πρ. Ιαπωνία 29/3	πρ. Ν. Όρλεάν 30/3
πρ. Κίνα 19/3	πρ. Μπαντάρ 'Αμπάς 16/3
πρ. Άλγερια 7/2	πρ. Άλγερια 24/3
πρ. Άλγερια 24/3	α. Σαπετινι Τέρμιναλ 7/4
στη Σεμάγκα (αποθήκη)	στη Σα

ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΤΑΖΑ Τ. ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ III (κ.)	73	63218
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	73	62317
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800

ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Ονδ.)	65	1219
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕΪ Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕΪ Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942
ΚΕΪ Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826
ΚΕΪ Π ΝΟΡΘ (κ.)	71	41565
ΚΕΪ Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕΪ Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕΪ Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898
ΚΕΪ Τ (μ.)	64	999
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΚΕΝ Α Τ ΛΑΝΤ	81	9909
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686
ΚΕΝ ΣΚΑ Υ (π.)	73	22126
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΡΙΝΙΑ (κ.)	77	8976
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΩΓΚΕΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520

ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ (Βρ.)	84	10511
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397
ΚΟΡΑΛ ΚΕΪ Π (δ.κ.)	74	112825
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΥΡΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΖΜΑΝ I (κ.)	77	14186
ΚΟΖΜΑΝ II (κ.)	77	15389
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994
ΚΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβ.)	68	15809
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	77	4965
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763
ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244

ε. Πόρτ Καμπέλλο 13/3	
δ. Παναμά 2/4	
ε. Τζέντα 8/4	
ε. Βέντσιπιλο 26/3	
δ. Σουέζ 9/4	

πρόξ Κανκεσαντουρά 13/3 *	
πρόξ Χιούστον 3/4	
πρόξ Άκαμπα 29/3	
μεταφορές Μπρίντζι	
πρόξ Μπελίου 28/3	
α. Βενετία 26/3	
πρόξ ΕΣΣΔ 24/3	
α. Ν. Όρλεάνη 28/3 *	
πρόξ Ίνδια 29/3 *	
ε. Ν. Όρλεάνη 9/4	
ε. Πειραιά 11/3	
α. Λός Άντζελες 29/3	
ε. Τουμπαραό 1/4	
επισκευές Ουλσάν 13/3	
α. Γκάνδη 9/4	
πρόξ Χό Τσί Μίνχ Σίτυ 25/3	
α. Άμβούργο 11/4	
πρόξ Κωνσταντία 26/3	
α. Άντον 5/4	
πρόξ Λονδίνο 28/3	
ε. Ρίγα 30/3	
μετ. «Chemplotrol Safina I» (π.)	
πρόξ Βενεζουέλα 24/3	
α. Σιγκαπούρη 8/4 *	

πρόξ Ζαβία Τέρμινταλ 7/4 *	
πρόξ Κόστα Ρίκα 15/3 *	
α. Ντόρμπαν 5/4	
πρόξ Γκλάιτς 22/3	
πρόξ Μιζουσίμα 12/3	
πρόξ Κόμπε 5/3	
α. Άντεν 25/3	
α. Μπιλμπάο 21/3	
α. Άντοφαγκάστα 2/4	
πρόξ Συρία 26/3	
πρόξ Λάε 27/3	
ε. Πειραιά 22/3	
αγορά από Κύπρο	
α. Θέουτα 2/4	
ε. Ρεσίφε 4/4	
δ. Παναμά 4/4	
ε. Πόρτο Νουάρο 3/4	
πρόξ Κορέα 29/3	
επώληθη	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 11/4	
α. Σιγκαπούρη 3/4	
α. Λός Άντζελες 8/4	
μετ. «Pearly One» (Μπχ.)	
πρόξ Καέν 27/3	
ε. Αύγουστα 6/4	
α. Τακόμα 4/4	
ε. Τής Μπαϊά 15/4	
α. Λονδίνο 15/4	
μεταφορές Ν. Γουινέας	
α. Λός Άντζελες 8/4	
πρόξ Βιζακαπανάμ 14/3	
μετ. «Domira» (κ.)	
επώληθη άλλοδαπούς	
πρόξ Κούβα 18/3	
ε. Σακάι 6/4 *	

α. Σιγκαπούρη 5/4 *	
στή Βαρκελώνη 24/3	
α. Σιγκαπούρη 3/4	
πρόξ Κωνσταντία 12/3	
επισκευές Σιγκαπούρη 5/4	
επώληθη	
πρόξ Άκαμπα 21/2	
πρόξ Σιγκαπούρη 5/3	
α. Νάπολη 10/4	
πρόξ Χοντζίνα 30/3	
ε. Σιγκαπούρη 4/4	
α. Λύττελτον 9/4	
ε. Φρημάντλ 4/4	
στήν Τεργεσίτη 13/4	
ε. Πειραιά 20/3	
πρόξ Περισκό 30/3	
δ. Παναμά 31/3	
α. Φουτζέιρα 6/4	
πρόξ Κασίμα 17/3	
ε. Χόγκ Κόγκ 6/4	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 31/3	
πρόξ Άκαμπα 30/3	
ψώσεως Λιβερνί	
ε. Σιλικάπ 24/3	
α. Πενάγκ 1/4	
α. Γκιζών 2/4	
ε. Κάντα 23/3	
επώληθη Έλληνες	
ε. Νακόλα 21/2	
πρόξ Ντέρα 14/3	
α. Φός 12/4	
στό Κόρσορ Ρόαντς 10/4	
επισκευές Πειραιά 20/12	
α. Κερμάν 9/4	
πρόξ Μόντρεαλ 1/4	
α. Σαλέρνο 2/4	
ε. Καλλάο 30/3	
ε. Μάλαγα 11/4	
πρόξ Σιγκαπούρη 9/4	
πρόξ Κουελίμα 23/3	
πρόξ Ίταλία 29/3	
πρόξ Μαύρη Θάλασσα 30/3	
ε. Φουτζέιρα 12/10	
ε. Λάγος 1/4	

ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΥΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪ ΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354
ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15362
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΛΥ Τ. (μ.7.)	54	1991
ΛΙΜΠΕΕΛ (π.)	69	17872
ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477
ΛΥΔΙΑ (κ.)	26	5915
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247

MSC ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ	75	34745
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.)	69	11700
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077
ΜΑΡΙΝΟΣ II (π.)	80	14397
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228
ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π. (κ.)	84	5717
ΜΑΡΚ Α Τ ΛΑΝΤ	71	1516
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (κ.)	75	1599
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	77	9059
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872
ΜΕΡΙΤ I. (π.)	73	112306
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.)	80	30875
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43857
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857
ΜΗΛΟΣ Ζ. (ΑΒ.)	60	4638
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	74	39050
ΜΙΣΤΡΑΛ (π.)	75	6728
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.)	71	2999
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ Υ (δ.κ.)	69	44860
ΜΠΑΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α Τ ΡΕΣ (κ.)	71	9603
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ (Ονδ.)	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ Υ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ Τ Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	14969
ΜΠΡΑ Τ Τ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870
ΜΠΡΑ Τ Τ ΠΑ Τ ΟΝΗΡ (μ.)	68	6789
ΜΠΡΑ Τ Τ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193
ΜΠΡΗΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748

α. Ν. Όρλεάνη 1/4
πρός Σεπετίμα 24/3
στό Κάργκ (αποθήκη)
δ. Πόρτ Σαϊδ 12/4 *

επώληθη Έλληνες *

πρός Γίγκου 28/2
πρός Φλόσιγκ 24/3
πρός Άβνα 13/3
ε. Νόρντεχαμ 11/4
α. Κόκουρα 9/4
πρός Λονδίνο 29/3
δ. Κων/πολη 3/4
α. Ώκλαντ 6/4
πρός Πειραιά 25/3
α. Ράε Τανούρα 30/3
πρός Πόρτ Σουδάν 30/3
πρός Ίνχαμπάνε 10/3
α. Άλικάντε 7/4
πρός Λά Σπέζια 1/4
α. Μαντράς 8/4
στό Κάδξ 26/3
ε. Τσαγκουαράμ 22/3
πρός Γκουαγιανίλα 31/3
α. Ν. Υόρκη 2/4
α. Τέξας Σίτυ 31/3
ε. Ίζόλα 31/3
πρ. «Atlantic Hero» *

δ. Σουέζ 14/4 *

στη Δαμιέττα 6/4
ε. Χάμπτον 6/4
πρός Λουάντα 12/3
δ. Σουέζ 2/4
ε. Άμβέρσα 12/4
α. Σιγκαπούρη 5/4
πρός Μπελέξ 23/3
έπισκευές Πειραιά 6/4
πρός Ρίο Ίανέιρο 30/5
ε. Πειραιά 31/3
α. Ραβέννα 10/4
α. Κακούτα 3/4
ε. Άβονμαουσέ 8/4
πρός Ίντσόν 17/2
πρός Ουλσόν 22/3
μεταφορές Περσικού
πρός Παλδου Σαμπού 17/3
ε. Ντάρμπαν 5/4
ε. Σάο Σεμπαστιάο 31/3
ε. Λά Γκουλέτ 2/4
πρός Περσικό 31/3
πρ. «Κάπυρινος»
μετ. «Pal Marinus»
πρ. «Σταλώ 2»
πρός Λιβερία 30/3
ε. Μασσαλία 10/4
ύψους Έλληνική
ε. Πόρτ Σαϊδ 27/3
πρός Κουντάντ 25/3
δ. Σουέζ 6/4
ε. Άλεξάνδρεια 13/3
πρός Σηάττλ 24/3
πρός Περου 27/2
μετ. «Clipper Majestic» (Λ.)
δ. Κων/πολη 25/3
δ. Κων/πολη 22/3
α. Καρατί 12/3
πρός ΗΠΑ 25/3
δ. Παναμά 9/3
πρός Όιτα 2/3
ε. Χάμπτον 20/3
πρός Περσικό 16/3
ε. Μπωμόν 12/3
α. Νάπολη 3/4
δίδλυο Άλλάγκ
α. Φιλανδέφεια 6/4
πρός Ίλιτορσοκ 21/3
α. Νταμά 5/4
στή Βιτόρια 17/4
αργεί Ν. Όρλεάνη
επώληθη άλλοδαπούς

α. Νόρβηγία
πρός Σαγκά 7/4
α. Βανκούβερ 2/3
έπισκευές Βαλτιμόρη 24/3
α. Λειζόες 4/4
έπισκευές Ντάρμπαν 30/3
πρός Ίαπωνία 10/3
πρός Κασσιούγκ 24/3
α. Μπαντάρ Άμπας 25/10
ε. Δαμιέττα 18/3
πρός Ρότερνταμ 25/3
α. Γάνδη 5/4
ε. Μπότγουιν 12/3
στόν Πειραιά 9/3
ε. Ρουέν 25/3
στή Σεμάγκα (αποθήκη)
ε. Βαλπαράϊζο 30/3
ε. Βαλλέττα 29/3
πρός Χάργκ 8/3
α. Ν. Όρλεάνη 26/3
δ. Παναμά 3/4
ε. Άμβέρσα 11/4
ε. Μοντεβιδέο 5/4
πρ. «Όλύμπιον Ρίφερ»
δ. Μπρίτχαμ 2/4
πρός Μπαγκκόγκ 20/3
α. Γκάνδη 7/4
πρός Σιγκαπούρη 13/4
α. Νάντη 12/3
ε. Πειραιά 15/3
ε. Σαούδα 9/4
α. Λάγος 4/4
ε. Πειραιά 15/4

MYRINA (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511
N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡ (κ.)	71	9646
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑ'Ι'Τ ΛΑ'Ι'Τ (Μηχ.)	77	34841
NANH (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723
ΝΑΞΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ(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
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟΛ (Μηχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μηχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	71	5447
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΞ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΦ ΣΗΛΑΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΦ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (μ.)	70	11248
ΟΛΕΜΑΡ(κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΤΙΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (Βα.)	79	9427
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ II (κ.)	79	13251
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

α. Σιγκαπούρη 6/4	
ε. Μπότγουντ 24/3	
ε. Μόγκλα 31/3	
α. Σιγκαπούρη 4/4	
πρός Λίβανο 23/3	
α. Ν. Όρλεάνη 21/3	
ε. Καλλάο 22/3	
πρός Μανζανίλο 23/3	
ε. Ραβέννα 6/4	
πρός Άλγερία 27/3	
επισκευές Κίελο 12/4	
πρός Βηρυτό 22/3	
πρός Ταϊλάνδη 26/3	
πρός Μεικό 18/3	
πρός Άγκόλα 23/3	
ε. Φιλαδέλφεια 5/4	
πρός Γκιζών 27/3	
α. Βανκούβερ 1/4	
ε. Σαλβαντόρ 8/12	
διαγράφεται	
α. Σάν Λορέντζο 17/3	
επισκευές Πειραιά 18/4	
ε. Μαρίνα ντί Καράρα 1/4	
πρός Δ. Αφρική 22/3	
ε. Μορμουγκάο 6/4	
πρός Βενεζουέλα 1/4	
πρός Πειραιά 27/3	
α. Χιούστον 17/3	
δ. Πόρτ Σάιτ 1/4	
ε. Φουτζέιρα 23/3	
πρός Ροστόκ 20/3	
α. Ν. Όρλεάνη 754	
πρός Χάργκ 19/1	
ε. Χαίφα 7/4	
α. Γκάνη 19/3	
πρός Μπελίζ Σίτυ 3053	
α. Μαϊάμι 3/4	
ε. Λός Πάλμας 5/4	
πρός Τάμπα 18/3	
δ. Πόρτ Σάιτ 10/4	
ε. Μορμουγκάο 22/3	
πρός Νοβοροσίσκ 28/3	
α. Μπάγια Μπλάνκα 7/4	
στό Παλάσο Σαμπού (άποθήκη)	
πρός Σιγκαπούρη 24/3	
ε. Μάντρε ντε Ντέους 31/3	
πρός Μανασούς 29/3	
πρός Σουέζ 12/1	
μεταφορές Περιοικού	
πρός Πειραιά 27/3	
μετ. «Θερμαϊκό II» (κ.)	
ε. Λίβερπουλ 6/4	
ε. Λισαβόνα 8/4	
πρός Άλικάντε 4/4	
πρός Σάντα Λουσία 15/2	
ε. Καράτσι 29/3	
α. Σ. Μαϊάμι 10/4	
επιπλήθη άλλοδαπούς	
πρός Ρότερνταμ 3/3	
επιπλήθη άλλοδαπούς	
πρός Γιβραλτάρ 6/3	
μεσογειακές μεταφορές	
επιπλήθη	
ε. Παρανάγκουα 26/3	
α. Μόντρελ 1/4	
δ. Γιβραλτάρ 10/4	
δ. Μάλτα 5/4	
δ. Κωνσταντή 1/4	
α. Φόρ 10/4	
πρός Βραζιλία 24/3	
α. Σάν Πέντρο 20/3	
πρός Ν. Υόρκη 29/3	
α. Μπουεναβεντούρα 7/4	
πρός Κούβα 8/3	
στό Χάργκ (άποθήκη)	
ε. Χακάτα 6/4	
μεταφορές Κιούγκα	
ε. Μόγκλα 9/4	
πρ. «Lux Eagle»	
ε. Πειραιά 22/3	
α. Νικόσια 7/4	
πρός ΗΠΑ 28/3	
α. Τζουμπάι 4/4	
α. Μαρίνα ντί Καράρα 4/4	
α. Άσάμ 4/4	
πρός Σαλίνα Κρούζ 12/3	
α. Πόρτ Γκιλες 22/3	
πρός Κόλομπο ΗΠΑ 31/3	
ε. Λός Πάλμας 3/4	
α. Κολόμπο 8/3	
πρός Πειραιά 31/3	
στό Μπαντάρ Άμπάς 17/2	
δ. Γιβραλτάρ 10/4	
μεταφορές	
πρός Μεσσίνα 20/3	
α. Γέλα 9/3	
α. Ναγκόγια 30/3	
πρός Γιβραλτάρ 30/3	
α. Σουέζ 13/4	
ε. Άλεξάνδρεια 9/3	
πρός Ταϊβάν 26/2	
α. Πειραιά 9/4	
α. Λός Άντζελες 8/4	
πρός ΕΣΣΔ 27/2	
α. Φουτζέιρα 8/2/89	
α. Βαρκελώνη 6/4	
δ. Σουέζ 9/4	

ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΘΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (κ.)	69	56893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΣΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'Ι'Μ (κ.)	70	10469
ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596
ΠΡΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΣΥΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (Φυλ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598
ΡΟΟΥΖ ΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΥ (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
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)	71	14925
ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (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 ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΤΣ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΗΡΟΣ (κ.)	76	10221
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (π.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΑΑ (κ.)	77	17772
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933
ΣΕ'Ι'ΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51888
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΟΡΕΛ (δ. Μηχ.)	68	66113
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μηχ.)	71	4713
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631
ΣΗ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	70	15216
ΣΗΒΕΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025

ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΑΙΚ (Μολ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ II (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173

πρός Ταϊλάνδη 26/2
πρός Κάμπος 25/3
ε. Φουτζέιρα 3/3
α. Άμβέρσα 4/4
δ. Σουέζ 20/3
επιπλήθη Νορβηγούς
α. Παλέρμο 2/4
α. Καζαμπλάνκα 19/3
δ. Σουέζ 20/3
πρός Άβανα 13/2
στό Χάργκ (άποθήκη)
α. Άμβέρσα 7/4
πρός Νιγηρία 10/3
α. Γδύνια 6/4
πρός ΗΠΑ 13/3
α. Κάρντιφ 11/4
ε. Πόρ Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/4
πρός Βραζιλία 16/3
πρός Σουέζ 23/3
ε. Αύγουστα 6/4
α. Πόρτ Σάιτ 11/4
επισκευές Γιβραλτάρ 13/4
πρός Νοβοροσίσκ 3/4
α. Πειραιά 2/4
πρός Ν. Όρλεάνη 19/3
πρός Ιαπωνία 31/3
α. Μπουμόντ 6/4
α. Μπουμόντ Άιρες 30/3
ε. Μπ. Άιρες 5/4
επιπλήθη
ε. Παρανάγκουα 25/3
α. Όρλεάνη 31/3
ε. Χιούστον 6/4
α. Τζουμπάι 12/4
δ. Πόρτ Σάιτ 3/4
πρός Τσακαμפူκο 16/3
ε. Ντουάλα 9/3
πρός Καρατίσι 5/4
α. Τάιν 6/4
α. Θέουτα 7/4
ε. Λειζεδες 7/4
α. Φιλαδέλφεια 2/4
πρός Όναχάμια 29/3
πρός Κόλπο ΗΠΑ 21/3
α. Πόρτ Χέντλιντ 8/4
στό Γκιζάν
ε. Σουέζ 8/4
α. Λά Σπέτζια 5/4
μετ. «Ρομπινενς» (κ.)
α. Ν. Όρλεάνη 31/3 *

ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.7)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΝΤΡΑ'Ι'Β (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (κ.)	76	16432
ΣΗΡΑ'Ι'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΣΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΑΒΕΡ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	76	20654
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡ'ΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΝΘ (Μπχ.)	75	13835
ΣΙΑΙΜΝΑ *	78	32508
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑ'Υ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣΣ ΑΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕ'Ι'ΝΛΕΣ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΟΡΚ (κ.7)	70	15265
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ *	76	31725
ΣΦΙΝΕ (κ.)	69	9822
ΣΦΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ *	70	18736
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907
ΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	72	1999
ΤΑΝΤΑ (κ.)	73	16997
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΕΖΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΕΖΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762
ΤΖΟΞΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟ'Υ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΠΤΕΡ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213
ΤΗΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082

ε. Κορώ Μπαϊν 1/4	75	16822
πρός Ν. 'Αμερική 23/3	71	20670
α. Λένινγκραντ 7/4	76	13550
δ. Σκό 5/4	77	17339
δ. Κων/πολη 6/4	76	18953
α. 'Αλγκέρας 22/3	80	30502
ε. Μπαντάρ Χομεϊνί 6/2	73	50849
α. Φουτζέιρα 31/3		
α. Μίλφροντ Χάβεν 10/4		
ε. Πιομπίνο 1/3		
πρός 'Ιράν 28/3		
δ. Γιβραλτάρ 25/3		
πρός Ρουέν 11/4		
δ. Κων/πολη 2/4		
πρός 'Ελλάδα 31/3		
α. Λισαβώνα 10/4		
πρός Τούσπε 2/4		
πρός Καναδά 29/3		
δ. Σκό 7/4		
ε. Γάνδη 11/4		
α. Σάν Λορένζο 5/4		
α. Ντάρμαν 7/4		
ε. Νάντη 28/3		
πρός Περαικό 7/12		
α. Βομβάη 10/4		
πρ. «Φαίδρα»		
ε. Φέλιξοτσου 15/4		
πρός Κίνα 25/3		
α. Ντάρμαν 31/3		
α. Γκάλβεστον 6/3		
πρός Ματάνι 24/3		
α. Νάντη 12/4		
δ. Σουέζ 12/4		
δ. Γιβραλτάρ 10/4		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/4		
ε. 'Αννόπολη 30/3		
πρός Χουάνγκου 26/3		
α. Σουέζ 11/4		
στο Μπαντάρ Χομεϊνί		
πρός Σουέιμα 11/1		
δ. Σουέζ 1/4		
πρός Τρινταντ 8/3		
πρός Βανκούβερ 29/3		
ε. Μπουσάν 6/3		
α. Γιβραλτάρ 11/4		
ε. Σάν Λορένζο 7/4		
ε. Τακοράντι 27/3		
ε. 'Αμυδούργο 11/4		
πρός Βαλτιμόρη 3/4		
πρός 'Αμπουκίρ 23/3		
α. Σιγκαπούρη 7/4		
ε. Σεμάγκ Μπαϊν 30/1		
ε. 'Αλικάντε 31/3		
α. Πειραιά 8/3		
πρός 'Ακαμπα 21/3		
στη Σιγκαπούρη 11/4		
α. 'Αντεν 3/5		
ε. Ρουέν 25/3		
α. Θεσσαλονίκη 19/3		
δ. Σουέζ 13/4		
α. 'Αμβέρσα 7/4		
ε. Πόρτο 'Εμπεδόκλε 28/3		
α. Γκάλβεστον 24/3		
πρός Νοβοροσίσκ 10/2		
α. Κινουρά 3/4		
ε. Φαλαγκ 6/4 *		
πρός Ρίτσοντς Μπαϊν 21/3		
πρός Φός 31/3		
ε. Πειραιά 29/3 *		
α. Πόρτ Κέλαγκ 4/4 *		
α. Πόρτ Κέλαγκ 2/4		
δ. Σουέζ 9/4		
πρός Μπελαγουάν 7/4		
πρός Νιγηρία 10/3		
πρός Βενεζουέλα 27/3		
πρός Φιλιππίνες 28/3		
ε. 'Αλεξάνδρεια 10/4 *		
ε. Πειραιά 10/4 *		
ε. Χιουσόν 8/4		
δ. Δαρδανέλλια 6/4		
δ. Πειραιά 25/3		
δ. Γιβραλτάρ 6/4		
επισκευές Πειραιά 24/9		
πρός Σουέζ 11/2		
δ. Παναμά 8/4		
ε. 'Ακαμπα 16/3		
δ. Κων/πολη 6/4		
α. 'Αμβέρσα 1/4		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/6		
πρ. «Μαρε Ιταλικο»		
ε. Βαρκελώνη 8/4		
πρ. «Αξίον 'Εστί»		
ε. Χόγκ Κόγκ 7/4		
ε. Βενετία 3/4		
α. Ντάρμαν 31/3		
πρός Κόντινεντ 24/3		
δ. Παναμά 8/4		
δ. Κων/πολη 12/4		
πρός Λας Πάλμας 26/3		
επισκευές Ντάρμαν 3/3		
α. 'Οδυσσέο 7/4		
πρός Αλγέρι 11/3		
α. Βαλντίνα 2/4		
α. Μόλα 2/4		
πρός Λομπίτο 15/2		
πρός Σκό 30/3		
πρός ΣΟύβα 17/3		
α. Ντάρμαν 9/4		
πρός Κούβα 18/3		
α. Καπέρ 10/4		
α. Μπρισμπαίν 9/4		
δ. Παναμά 30/3		
α. Καζαμπλάνκα 5/4		
πρός Γιβραλτάρ 16/3		
πρός Φουτζέιρα 21/3		
δ. Παναμά 24/3		

ΤΟΞΟΝ II (κ.)	75
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ (δ.κ.)	71
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ (κ.)	75
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74
ΤΡΟΔΟΣ (κ.)	76
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74
ΤΣΑ'Ι'ΚΟΦΕΣΚΥ (κ.)	76
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74
ΦΑΝΗΣ (π.)	77
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76
ΦΑΣΣΑ (δ.)*	74
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54
ΦΙΛΙΘΕΗ (δ.κ.)	67
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70
ΦΟΙΝΕΣ (δ. Ονδ.)	65
ΦΟΙΝΤΕΛΥ (κ.)	76
ΦΟΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72
ΦΟΛΑΓΚ ΜΥΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70
ΦΟΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68
ΦΟΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85
ΦΟΛΑΜΙΓΚΟ I. (δ.Ονδ.)	65
ΦΛΕΑΚ (κ.)	72
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	75
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73
ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68
ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77
ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77
ΦΡΙΟ ΕΛΑΝΙΚ (π.)	88
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΣ (π.)	89
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68
ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΑ (κ.)	73
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΠΤΟ (π.)	89
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (π.)	90
ΦΡΙΟ ΠΟΣΕΙΔΩΝ (π.)	68
ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)*	72
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73
ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79
ΧΕΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	84
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π)*	78
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72
ΧΟΛΣΑΤΙΑ (π.)	79
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79
ΧΩΚ (κ.)	74
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72
ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76
ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73
ΩΡΟΡΑ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	76
ΩΡΟΡΑ ΤΣΕ'Ι'ΝΤ (π.)	79
ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	79



CHANDRIS CRUISES

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



**CHANDRIS
CRUISES**

CHANDRIS CRUISE LINES

THE VICTORIA

AMERIKANIS
THE AZUR
BRITANIS

HORIZON
MERIDIAN
ROMANZA

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

SULZER HELLAS

Sulzer Hellas S.A.
Akti Miaouli 47-49
18536 Piraeus
Greece

Telephone 451 42 44, 451 45 28
Telefax 451 86 24
Telex 240 050 shs gr

Headed by Dimitris Theodorakis
President General Manager

**has been founded to meet
the call for closer contact with
the market as well as existing
and potential customer
in Greece.**

Containership powered by
Sulzer 6RTA62 diesel engine.



Two-column continuous rectifying
plant built by Sulzer in Switzerland.



Mechanical and process engineering,
plants, components
and services embodying all the
qualities of Swiss high-technology

for: **Energy Sector**

Marine Sector

Water Technology

Oil and Gas Industry

Pulp and Paper Industry

Chemical Industry

Biotechnology

Food Industry