

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Φεβρουαρίου 1986

Αρ. Φύλλου 1216/975

55
PONIA
1931-1986

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

216/974
ΠΟΥΛΙΟΥ 1986
ΔΡΧ. 150



CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

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



CHANDRIS

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

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS, TEL. 4126757/8/9
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟ-ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ ΑΥΤΗ ΤΗ ΣΤΙΓΜΗ;

Κατά πάσα πιθανότητα πολλά ή όλα δέν βρίσκονται στα ύδατα των λίγων χωρών που σκιαγραφούνται στον χάρτη. Αυτό σημαίνει ότι αν ένα από τα πλοία σας εμπλακεί σε σοβαρό περιστατικό ρυπάνσεως όπουδήποτε στα υπόλοιπα μέρη του χάρτη, το μόνο πράγμα που σας προστατεύει από υπερβολικές απαιτήσεις αυτή τη στιγμή είναι το CRISTAL, το προαιρετικό συμφωνητικό αποζημιώσεως των ιδιοκτητών φορτίων



Μόνο ο περιορισμένος αριθμός των σκιαγραφουμένων χωρών έχουν υπογράψει την Διεθνή Ταμειακή Σύμβαση (FC). Στόν υπόλοιπο κόσμο το CRISTAL, που ουσιαστικά προσφέρει επί πλέον ασφάλεια για ζημίες ρυπάνσεως από εκχυλίσματα δεξαμενοπλοίων, είναι η μόνη πηγή επί πλέον αποζημιώσεως.

Η οικονομική πραγματικότητα επιβάλλει ότι τα οικονομικά όρια των ύφισταμένων δημοσίων (CLC & FC) και προαιρετικών (TOVALOP & CRISTAL) συμφωνιών για αποζημίωση λόγω ρυπάνσεως πρέπει ν' αυξηθούν. Το πρώτο βήμα σ' αυτή την κατεύθυνση έγινε το 1984 από τις ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις που συμφώνησαν με τα Πρωτόκολλα των CLC & FC. Άλλα τα Πρωτόκολλα αυτά πρέπει να επικυρωθούν από τις χώρες που θέλουν να συμμετάσχουν, πρότου εφαρμοσθούν τα αυξημένα όρια ευθύνης.

Από την άλλη μεριά, οι συμμετέχοντες στο CRISTAL έχουν συμφωνήσει να παρέχουν υψηλότερα επίπεδα επιπρόσθετης αποζημιώσεως σε παγκόσμια κλίμακα αρχίζοντας την 1η Ιουνίου 1986 ε-

άν και έφ' όσον τα υψηλότερα ελάχιστα όριακά επίπεδα πληρωθούν από τους πλοιοκτήτες μέσω της συμμετοχής των στη νέα προαιρετική συμφωνία PLATO.

Με την προϋπόθεση ότι θα υπάρξει ή απαιτούμενη υποστήριξη του PLATO από τους εφοπλιστές, ή ασφαλιστική κάλυψη της αυξημένης ευθύνης θα είναι έφικτη σε λίγους μήνες. Παρά τις υπεραισιόδοξες εκτιμήσεις των επικριτών του PLATO, θα περάσουν αρκετά χρόνια προτού τεθούν σε ισχύ τα Πρωτόκολλα.

Είναι χρήσιμο για σας το CRISTAL; Πού ταξιδεύουν τα δεξαμενόπλοιά σας; Ρωτήστε τα Κλάμπς σας για το πώς εκτίθεται κανείς σε περαιτέρω κινδύνους εάν δέν υπάρχει προαιρετικό συμπλήρωμα καλύψεως του φορτίου. Ρωτήστε επίσης για το ασφαλιστικό κόστος συμμετοχής στο PLATO. Μία απόφαση συμμετοχής στο PLATO χρειάζεται να ληφθεί πρό της 31 Μαρτίου 1986 για να εξασφαλιστεί το ελάχιστο όριο έγγραφης σε χωρητικότη-
τα.

PLATO

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED
COMPANY IN SOUTH EAST ASIA

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

SHIPPING AGENTS
CARGO @ S & P BROKERS
STEVEDORES
BUNKER SUPPLIERS



CREWING & FORWARDING
TRAVEL & TRANSPORT
SURVEYORS & CONSULTANTS
P & I CORRESPONDENTS

SERVICING

*** SINGAPORE (REGIONAL HEAD OFFICE)**

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
A O H: 4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

*** INDIA**

BOMBAY (HEAD OFFICE)
1111 RAHEJA CENTRE
214 NARIMAN POINT
BOMBAY - 400 021

TELS: 231239/231249/224092
A O H: 6420964/6300991
TLXS: (011) 5817/6863 (SCTC IN)
CABLES: "OLYMTUNE"

OPERATING ALSO AT : MADRAS - VISHAKAPATNAM - COCHIN - KAKINADA - KANDALA - MORMUGAO -
TUTICORIN - MANGALORE - CALCUTA - PARADEEP - HALDIA

*** MALAYSIA**

PORT KELANG (HEAD OFFICE)
69A LEBOH BERANGAN, PORT KELANG
SELANGOR, MALAYSIA

TELS: (03) 380777/380781/380796
TLXS: MA 39407 TRIA
CABLES: SHIPRIA PORTKELANG

OPERATING ALSO AT : Kuantan - Penang/Butterworth - PASIR GUDANG - KEMAMAN - MALACCA -
PORT DICKSON - JOHORE BARU

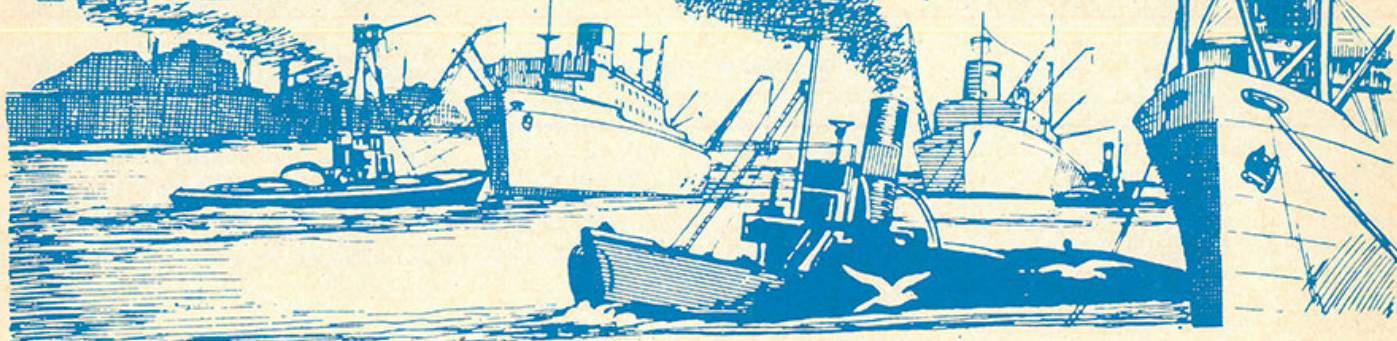
*** THAILAND**

BANGKOK (HEAD OFFICE)
T F D BUILDING, ROOM 307
42 SURIWONGSE ROAD, 3RD FLOOR
BANGKOK 10500

TELS: 2341383/2351564/ 2651639
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (MAJACCO)
CABLES: OLYMPIC SEA BANGKOK

MANAGING DIRECTORS: *Capt. J. A. GOROS (Hellene) - GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)*

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1216/975

1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1986

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΔΗΣ

Μέ «άνοιχτά χαρτιά»

Ο Υπουργός κ. Άλεξανδρής διακατέχεται από μία λανθασμένη αντίληψη ή όποια τόν οδηγεί σε λανθασμένες κινήσεις που μπορεί να αποβούν μοιραίες για το έθνικό νηολόγιο και συνεπώς για την απασχόληση των ναυτικών μας, για το ΝΑΤ και για την ίδια την εθνική οικονομία:

Θεωρεί — όπως προκύπτει από δηλώσεις του — ότι τα αίτήματα του έφοπλισμού έχουν ικανοποιηθεί («αυτά που θέλουν οι έφοπλιστές τα έχουν πάρει, τί άλλο να κάνουμε για την ανταγωνιστικότητα»);

Και παράλληλα προχωρεί σε αλληλοσυγκρουόμενες εκδηλώσεις που δημιουργούν την εντύπωση (άσχετα αν τό θέλει ή όχι) ότι χτυπάει «μιά στο καρφί και μιά στο πέταλο» («ήρθαν αξιόλογοι έφοπλιστές και μου είπαν ότι είναι απαραίδεκτο αυτό που λέγει ή Ε.Ε.Ε. — για την εισφορά — και ότι τή στιγμή που δίνει και ό τελευταίος μπακάλης δέν μπορούν να μήν δώσουν οι Έλληνες έφοπλιστές, «οι έφοπλιστές χρωστούν στο ΝΑΤ 4,5 δισ. δρχ.», «να σταματήσει ό κλεφτοπόλεμος» αλλά και «μας χρειάζονται οι έφοπλιστές και οι ναυτικοί και δέν θέλουμε ούτε να φύγουν οι πρώτοι, αλλά ούτε και να πεινούν οι δεύτεροι»), ενώ μέ τήν εύκαιρία τής δηλώσεως του κ. Πήτερ Ταβουλαρέα ότι προτίθεται να φέρει πλοία του στο έθνικό νηολόγιο κάνει πράγματα που δέν τά έχει κάνει για κανέναν από τούς έφοπλιστές εκείνους που όλον αυτόν τόν καιρό όχι μόνο διατήρησαν τά πλοία τους υπό Έλληνική σημαία αλλά έφεραν διακριτικά στο έθνικό νηολόγιο — κι αυτό τή στιγμή που ή ροή ήταν αντίστροφη — σημαντικότερες μονάδες τους που τελούσαν μέχρι τότε υπό ξένες σημαίες.

Γιά να επανέλθουμε στο αρχικό θέμα, κατά τή δική μας αντίληψη τό τί θέ-

λουν, τί ζητούν ή τί προτείνουν οι έφοπλιστές δέν έχει καμιά σημασία. Τό ζητούμενο είναι τί θέλουμε έμεις, αν δηλαδή ή Έλληνική Πολιτεία θέλει να προσελκύσει στο έθνικό νηολόγιο τά 1.300 και πλέον ελληνόκτητα πλοία που τρυγούν σήμερα άλλες χώρες για να λύσει όριστικά τόσο τό πρόβλημα τής αποδοτικής απασχολήσεως όλων των Έλλήνων ναυτικών, ακόμη και των συνταξιούχων που θά θέλουν να έργασθουν, όσο και τής οικονομικής εξυγιάνσεως του ΝΑΤ αλλά και για να ενισχυθεί γενναία, μέ καθαρά ελληνικούς πόρους που δέν θά απαιτούν έκταμίευση όπως είναι τή χώρας που τόσο μάς ταλαιπωρεί.

Γιά να γίνει αυτό — να προσελκύσουμε δηλαδή στο έθνικό νηολόγιο όλα τά ελληνόκτητα πλοία — χρειάζεται να εξασφαλίσουμε στο υπό Έλληνική σημαία πλοίο όσα έχει επιτύχει τό ελληνόκτητο που τελεί υπό ξένες σημαίες, πράγμα που είναι απόλυτα έφικτό.

Πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι αν δέν εξασφαλίσουμε στο υπό Έλληνική σημαία πλοίο αυτά που έχει επιτύχει τό ελληνόκτητο, τό έθνικό νηολόγιο θά εξακολουθήσει να φυλλορροεί, όπως συνέβη και επί τής ύπουργίας του κ. Άλεξανδρή στη διάρκεια τής όποιας — από τον Αύγουστο ως τό τέλος Δεκεμβρίου — ό υπό Έλληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 110 περίπου πλοία, όπως προκύπτει από την έπεξεργασία των διαθέσιμων στοιχείων. Πράγμα που σημαίνει ότι οι Έλληνες ναυτικοί στερήθηκαν 3.000 θέσεις εργασίας κατά τούς μετριοτέρους ύπολογισμούς, τό ΝΑΤ ένα σημαντικότατο έσοδο και ή έθνική οικονομία γύρω στα 50-60 εκατ. δολάρια σε συνάλλαγμα, εάν ύπολογίσει κανείς πρόχειρα ότι κάθε πλοίο αφήνει στον τόπο περισσότερο από

500.000 δολάρια τό χρόνο. Τό συμπέρασμα; Να ξεκαθαρίσουμε άμέσως τί θέλουμε — είναι καιρός να παίξουμε «μέ άνοιχτά χαρτιά».

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΤΙ ΚΑΝΟΥΝ;

Μπορεί ό κ. Άλεξανδρής ό όποιος είναι νομικός και μάλιστα διακεκριμένος ποινολόγος αλλά όχι οικονομολόγος, να μήν μπορεί να αντιληφθεί τή σημασία που έχει για τήν έθνική οικονομία, ακόμη και για τό μέλλον αυτού του τόπου ή εξασφάλιση όσο τό δυνατόν περισσότερων ελληνικών πόρων που δέν απαιτούν έκταμίευση, όπως είναι οι πόροι που προέρχονται από τήν Ναυτιλία.

Οι άλλοι, όμως, ό ίδιος ό Πρωθυπουργός που είναι διαπρεπής οικονομολόγος, οι ύπουργοί Έθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, ό διοικητής τής Τράπεζας τής Ελλάδος πσύ ξέρουν ότι ή χώρα οδηγείται μέ μαθηματική ακρίβεια στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο γιατί δέν αντιδρούν; Και γιατί δέν καταπιάνονται οι ίδιοι για να αύξήσουν τούς πόρους που προέρχονται από τή Ναυτιλία και περιορίζονται στο να σφίγγουν συνεχώς τό ζωνάρι του ελληνικού λαού που μόνο του δέν σταματά τόν μοιραίο δρόμο προς τό Διεθνές Νομισματικό Ταμείο;

Έμεις που σκεπτόμαστε απλά γιατί διαθέτουμε κοινό νομόντας μερικές πράξεις τής αριθμητικής που μπορεί να κάνει και ένα παιδί τής Β' τάξεως του Δημοτικού Σχολείου, διαπιστώνουμε ότι αν είχαμε στο έθνικό νηολόγιο τά 1.300 και πλέον ελληνόκτητα πλοία που έχουν ξένες σημαίες, δέν θά χρειαζόμασταν τό δάνειο τής ΕΟΚ, ή όποία βεβαίως δέν τό δίνει χωρίς ανταλλάγματα, και τό έλλειμμα του Ισοζυγίου δέν θά ξεπερνούσε τά τρία δισ. δολάρια αλλά θά ήταν κάτω από δύο δισ. δολάρια, σε «φυσιολογικό» δηλαδή επίπεδο για μιά μικρή χώρα όπως ή Ελλάδα χωρίς ανταγωνιστική βιομηχανία και χωρίς ακόμη ανταγωνιστική γεωργία.

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Ο κ. Άλεξανδρής κάνει ακόμη ένα σημαντικό λάθος: Θεωρεί ότι ή δύναμη του στόλου αυξάνεται έπειδή στη διάρκεια του διμήνου

Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου λόγω της έγγραφης μερικών μεγάλων δεξαμενοπλοίων ή συνολική χωρητικότητα στη σχέση έγγραφων /διαγραφών παρέμεινε η αυτή και δεν υπήρξαν οι διαφοροποιήσεις που είχαν επισημανθεί στη διάρκεια όλων των προηγούμενων μηνών. Από τα στοιχεία που έχουν στη διάθεσή τους τα «Ναυτικά Χρονικά» προκύπτει ότι στο δίμηνο Νοεμβρίου — Δεκεμβρίου ο υπό Έλληνική σημαία στόλος μειώθηκε κατά 50 άκρη πλοία περίπου, πράγμα που έχει τις συνέπειες που αναφέραμε σε άλλο σημείωμα των στηλών αυτών.

Επειδή ο κ. Αλεξανδρής είναι φυσικό να μην γνωρίζει, σημειώνουμε ότι όλοι έμεις που παρακολουθήσαμε την αυξητική πορεία του υπό Έλληνική σημαία στόλου — που ήταν αποτέλεσμα επίμονων και πολύχρονων προσπάθειων και αγώνων — μετρούσαμε πλοία και όχι χωρητικότητα το «χιλιοστόν πλοίο», το δισχιλιοστόν και το τρισχιλιοστόν — δυστυχώς δεν μας δόθηκε η ευκαιρία να μετρήσουμε και το «τετρασχιλιοστό» που ήταν έφικτο και θα είχε καταγραφεί αν είχαμε λάβει τα μέτρα που υποδείκνυε σε έντελως άνυποπο χρόνο ο έφοπλισμός, που διέβλεπε τα όσα θα επακολουθούσαν και που θα επέτρεπαν στο ελληνικό πλοίο να περάσει με τις λιγότερες απώλειες τις δύσκολες ημέρες που ήρθαν.

Για να μην πολυλογούμε, η χωρητικότητα μόνη της δεν μας ώφελε, μας χρειάζονται συνεπώς πλοία, πολλά πλοία, που παρέχουν άπασχόληση στους ναυτικούς μας, που εισφέρουν στο NAT και που ενισχύουν την εθνική οικονομία.

Η ΣΥΝΘΕΣΗ

Σύμφωνα με νεώτερες πληροφορίες, πέραν των 500ν δημοσιεύονται στη σελίδα 17 για τη σύνθεση των αυτοματοποιημένων πλοίων άνω των 3.000 τον. γκρός και τις αντιδράσεις που έχει προκαλέσει η σχετική υπουργική απόφαση, το θέμα της συνθέσεως των συμβατικών πλοίων, επίσης άνω των 3.000 τον. γκρός, καθώς και της συνθέσεως των άλλων κατηγοριών πλοίων (μεσογειακών φορτηγών κλπ.) θα ρυθμισθεί με Προεδρικά Διατάγματα, με λίγα λόγια θα απαιτηθεί ένα χρονικό διάστημα τουλάχιστον δύο μηνών, και εάν βεβαίως δεν αλλάξουν μέχρι τότε οι αντιλήψεις που επικρατούν σήμερα

— στην Ελλάδα, δυστυχώς, δεν μπορούμε να είμαστε βέβαιοι για το παραμικρό.

Η ΟΦΕΙΛΗ ΤΩΝ 4,5 ΔΙΣ

Ο Υπουργός κ. Αλεξανδρής είχε δηλώσει στους ναυτιλιακούς συντάκτες ότι οι έφοπλιστές οφείλουν στο NAT 4,5 δισ. δρχ. και το ίδιο επανέλαβε στη Βουλή, κατά τη συζήτηση έπερωτήσεως για τη Ναυτιλία των Βουλευτών της «Δημοκρατικής Ανάνεωσης» κ.κ. Στρατή Στρατήγη και Δημ. Βρεττάκου.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» ζήτησαν να πληροφορηθούν από πού προέρχονται τα σχετικά στοιχεία και ο Υπουργός δήλωσε ότι αποτελούν στοιχεία του NAT, από όπου όμως παρέχονται συγκεχυμένες απαντήσεις. Γι' αυτό και για να μην δημιουργούνται δυσμενείς έντυπώσεις χωρίς λόγο, είναι ανάγκη να διευκρινισθεί από πού προέρχονται οι όφειλές αυτές, δηλαδή αν είναι από τρέχοντα ναυτολόγια, από εκκαθαρισθέντα ναυτολόγια και ποιων έτών ή από εκτιμήσεις καθ' ύπολογισμόν, κάτι που είναι πολύ συνηθισμένο στο NAT — φυσικά όλα αυτά με συγκεκριμένα στοιχεία και όχι με άοριστολογίες.

ΔΕΝ ΜΕΤΑΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΗΛΙΚΙΑ

Τη Δευτέρα ή την Τρίτη θα δοθεί στη δημοσιότητα, όπως δήλωσε ο Υπουργός κ. Αλεξανδρής, το νομοσχέδιο για το NAT, στο μεταξύ όμως ο Υπουργός έσπευσε να διευκρινίσει — για να κοπάσει ο θόρυβος που είχε ξεσπάσει — ότι το όριο ηλικίας που προβλέπουν οι ύφιστάμενες διατάξεις για τη συνταξιοδότηση των ναυτικών δεν πρόκειται να αλλάξει ούτε κατά μία ώρα. Συνεπώς δεν μπορούμε να προχωρήσουμε σε κρίσεις γύρω από το θέμα του νομοσχεδίου, το μόνο που μπορούμε να αναφέρουμε είναι αυτό που μας διευκρίνισε, απαντώντας σε σχετικές έρωτήσεις μας, ο γεν. γραμματέας του YEN κ. Βασ. Παπαδόπουλος: «Ότι, δηλαδή, το προσχέδιο που είδε και το φως της δημοσιότητας καταρτίστηκε από τη νομική υπηρεσία του NAT και το νομικό γραφείο του YEN, το οποίο αποτελείται από λιμενικούς αξιωματικούς πτυχιούχους της Νομικής ή και άλλων σχολών επί τη βάση των απόψεων που είχαν διατυπωθεί στις δύο εύρειες εκτά-

σεως συσκέψεις που είχαν γίνει στο Ταμείο υπό την προεδρία του κ. Παπαδοπούλου.

Αυτά για το νομοσχέδιο εν άναμονή του τελικού κειμένου.

Στο μεταξύ ο κ. Αλεξανδρής δήλωσε ότι το έλλειμμα του NAT για το τρέχον έτος υπολογίζεται σε 18 δισ. δρχ. και διευκρίνισε ότι και το ποσό αυτό θα εξασφαλισθεί με δανεισμό με την έγγυηση του Δημοσίου, άρα ουσιαστικά πρόκειται για έπιχορήγηση και το ίδιο θα γίνει και για το δάνειο των 12,5 δισ. δρχ. που χορηγείται στο NAT από διάφορα ταμεία για την κάλυψη των έλλειμμάτων του 1985.

ΥΠΕΡΒΟΛΕΣ

Η κάθοδος πρό ήμερών του Υπουργού, συνοδευόμενου από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, στο λιμάνι για την ύποδοχή των έπτά ναυαγών του μότορσιπ «Άγιος Νικόλαος» το οποίο είχε βυθισθεί το πρωί της ίδιας ημέρας στο Σαρωνικό και η δήλωσή του προς το πλήρωμα του έπιβατηγού - όχημα-ταγωγού «Αλκαίος» που τους περισυνέλεξε και προς τους ίδιους τους ναυαγούς ότι θα «είμαστε πάντα κοντά σας και σε κάθε περίπτωση θα κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν για σας τους ναυτικούς μας» αποτελούν ύπερβολή. Γιατί ο Υπουργός πρέπει να άσχολεται με πολύ σοβαρότερα πράγματα από την ύποδοχή ναυαγών και επί πλέον είναι αυτόνομο ότι η Πολιτεία βρίσκεται στο πλευρό των ναυτικών μας — αλλοίμονο αν δεν βρίσκταν.

ΤΙ ΘΑ ΓΙΝΕΙ Μ' ΑΥΤΟ ΤΟ NAT

Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν σημειώσει έπαινεμένα ότι μία από τις κύριες αίτιες φυγής των πλοίων από το έθνικό νηολόγιο είναι το NAT, αλλά κανένας από τους άρμοδιους και ύπευθύνους δεν θέλησε να αντιληφθεί την έκταση του κακού που έχει γίνει. Πρό ήμερών σε μία συζήτηση-σε ξένη Τράπεζα στον Πειραιά, ένας από τους παράγοντες της ύπερβαλλε το έρώτημα: Τί θα γίνει έπιτέλους μ' αυτό το NAT, δεν καταλαβαίνετε πόση ζημιά κάνει στην όλη ναυτιλιακή σας ύπόθεση;

Ο εκπρόσωπος των «Ναυτικών Χρονικών» που παρίστατο στη συζήτηση και προς τον όποιο ουσιαστικά διατυπώθηκε το έρώτημα

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962

4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



δέν μπόρεσε νά απαντήσει τό παραμικρό, διερωτήθηκε μόνο ενδόμυχα πόσο ισχυροί θά πρέπει νά είναι εκείνοι πού καλύπτουν τόν άνθρωπο, ό όποιος ευθύνεται προσωπικά γιά τήν έσπευσμένη έξοδο από τό έπάγγελμα καί τή συνταξιοδότηση σημαντικού αριθμού ναυτικών, ενώ ταυτόχρονα δέν κατόρθωσε νά δώσει λύσει σέ κανένα από τά χρόνια προβλήματα πού βασάνιζαν καί εξακολουθούν νά ταλανίζουν τό Ταμείο καί αποδιοργάνωσε τό προσωπικό μέ τίς αλληπαλλήλες καί ανεξήγητες μετακινήσεις, μέ αποτέλεσμα τό ΝΑΤ νά εξακολουθεί νά κατέχει τά πρωτεία στίς αιτίες πού διώχνουν τά πλοία από τόν έθνικό νηολόγιο.

ΧΑΘΗΚΕ ΜΙΑ ΚΑΛΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

Η έπερώτηση των βουλευτών της «Δημοκρατικής Ανάνεωσης» κ.κ. Στρατή Στρατήγη καί Δημ. Βρεττάκου πρόσφερε μιά πολύ καλή ευκαιρία γιά μιά ούσιαστική συζήτηση στή Βουλή γιά τά προβλήματα της Έλληνικής Ναυτιλίας, αλλά ή ευκαιρία αυτή άφέθηκε νά χαθεί καί ή σχετική ευθύνη βαρύνει τόν Υπουργό κ. Άλεξανδρή. Μέ τό θέμα θά ασχοληθούμε έκτενέστερα στό έπόμενο τεύχος, μπορούμε όμως νά αναφέρουμε σήμερα ότι στή διάρκεια της συζήτησης έγινε επανειλημμένως αναφορά στά στοιχεία των «Ναυτικών Χρονικών» καί στήν ειδική έκδοση της 15ης Ιανουαρίου.

ΠΕΡΙ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΤΙΝΩΝ...

Άποκαλυπτικός γιά τήν προκλητική στάση πού εξακολουθεί νά τηρεί ή άριστερή συνδικαλιστική παράταξη των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά υπήρξε ό διάλογος πού διαμείφθηκε πρό ήμερών στή Βουλή μεταξύ του ύπουργού Έργασίας κ. Γιαννόπουλου καί του βουλευτή του ΚΚΕ κ. Κάππος, όταν ό ύπουργός Έργασίας υπεραμύνθηκε των ανθρώπων πού διοικούν τήν εταιρία καί κατέχουν νευραλγικές θέσεις στά ναυπηγεία.

Οι συνδικαλιστές της ΕΣΑΚΣ, είπε ό κ. Γιαννόπουλος, πίεσαν τήν κυβέρνηση νά προβεί στήν εξαγορά καί έτσι φορτώθηκαν στίς πλάτες του λαού τά χρήματα της εξαγοράς, γνωρίζοντας ότι ή έπιχείρηση δέν είναι βιώσιμη. Τώρα, ύπογράμμισε ό κ. Γιαννόπουλος, κρούω τόν κώδωνα του κινδύνου γιά ό,τι πρόκειται νά ακολουθήσει.

Περισσότερο άποκαλυπτικός υπήρξε ό κ. Γιαννόπουλος όταν ό κ. Κάππος του ζήτησε νά καταθέσει τόν φάκελλο των διαπραγματεύσεων μέ τόν Όμιλο Νιάρχου, λέγοντας: «Τώρα μάς ζητάτε καί τά ρέστα. Όσο είχε τά ναυπηγεία ό Νιάρχος θά μπορούσε νά εξασφαλίσει καράβια γιά έπισκευές. Έμείς άντε νά βρούμε τώρα καράβια!! Τά κρατικοποιή-

σαμε λοιπόν τά Ναυπηγεία όπως θέλανε οι συνδικαλιστές. Μέ γεια τους μέ χαρά τους. Νά τό'χουν νά τό χαίρονται. Νά δούμε τί θά τό κάνουν!!!

Δέν παίρνετε έσεις τά Ναυπηγεία, κ. συνάδελφοι του ΚΚΕ; Άγορές ακινήτων κάνετε, δέν παίρνετε καί τό ναυπηγείο νά κάνετε μιά έπιχείρηση νά φτιάχνετε καράβια καί γιά τήν Πολωνία καί γιά τή Βουλγαρία καί γιά τό Ιράν καί τό Ιράκ καί γιά τόν Τρίτο Κόσμο. Καράβια ό Τρίτος Κόσμος θά πάρει από έμάς;

Έμείς δέν χρειάζεται νά προσθέσουμε τίποτε άλλο, παρά μόνο τό πότε θά μάθουμε σέ αυτόν τόν τόπο νά δουλεύουμε περισσότερο καί νά συνδικαλιζόμαστε μέ ύπευθυνότητα καί όχι μόνο γιά τήν πρόσπιση μεμονωμένων κομματικών μας επιδιώξεων.

ΕΝΑ ΝΟΜΙΚΟ ΘΕΜΑ

Ναυτικός έθεσε τό έρώτημα στήν έπαγγελματική του όργάνωση άν δικαιούται άποζημίωση έφ' όσον μετά τόν θάνατο του πλοιοκτότου του πλοίου στό όποίο ύπηρετεί τά πλοία του διανεμήθηκαν στά παιδιά τα όποία δημιούργησαν άλλες εταιρίες με άλλες όνομασίες στόν Πειραιά καί στό Λονδίνο, ή εταιρία του πλοίου όμως τό όποίο ύπηρετεί πού έδρεύει στή Λιβερία καθώς καί ή σημαία παραμένουν οι ίδιες.

ΠΑΛΙ ΤΑ VHF

Οι μανδρινίνοι του ΟΤΕ, αντί νά εξεύρουν τρόπο γιά νά χρεώνουν τή χρήση των συσκευών VHF πού χρησιμοποιούν άναγκαστικά οι ναυτιλιακές έπιχειρήσεις καί οι ναυτικοί πράκτορες γιά νά έπικοινωνούν μέ τά πλοία πού βρίσκονται στή ράδα, σέ φορτοεκφόρτωση» σέ ναυπηγείο επισκευαστική μονάδα κλπ., προτίμησα: καί πάλι τήν άστυνομική λύση καί έπεξέτειναν καί στή Θεσσαλονίκη, όπως μάς πληροφορούν, τό κυνηγητό εναντίον κατόχων VHF πού είχαν άρχίσει στόν Πειραιά.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν έπισημάνει ότι από τήν άβελτηρία αυτή των μανδρινίων του ΟΤΕ ό Όργανισμός Τηλεπικοινωνιών, καί κατά συνέπεια καί ό τόπος, χάνει τουλάχιστον 500.000 δολάρια έτησίως σέ συνάλλαγμα. Επίσης τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν σημειώσει ότι τό ύπουργείο Ναυτιλίας έχει άντιμετωπίσει στίς όρθές διαστάσεις του τό ζήτημα της χρησιμοποίησης των VHF καί μάλιστα υπέδειξε καί τρόπους γιά τή χρέωση έκείνων πού τίς χρησιμοποιούν, αλλά οι μανδρινίνοι του ΟΤΕ παραμένουν άμετακίνητοι στίς άρνητικές θέσεις τους καί περιορίζονται στό κυνηγητό έκείνων πού χρησιμοποιούν τά VHF γιά νά κάνουν τή δουλειά τους. Γι' αυτό σήμερα τά «Ναυτικά Χρονικά» ζητούν από τόν Υπουργό Ναυτιλίας νά θέ-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τήν 14 Ιανουαρίου ύπεγράφη ύπό του Υπουργού της Έθνικής Οικονομίας κ. Κανελλοπούλου καί του Διευθυντού της έν Έλλάδι Έμπορικής Σοβιετικής Άντιπροσωπείας κ. Άνταμσον ή ανάνεωσις της έλληνοσοβιετικής έμπορικής συμφωνίας.

— Ός έχθρικήν πράξιν κατά της ναυτιλιακής μας πίστωσης όφειλομεν νά χαρακτηρίσωμεν κάθε καταστρατήγησιν από μέρους Έλλήνων έφοπλιστών, των διαφόρων κατά τομείς της διεθνούς ναυλαγοράς έφαρμοζόμενων σχεδίων κατωτάτων όρίων των ναύλων.

— Τό άγορασθέν παρά των κ.κ. υίων Ν. Πατέρα φορτηγόν «Όρος Πήλιν» 4.592 τόν. γκρός (του 1917) παραληφθέν εις Μπίριστολ Τσάννελ μετωνομάσθη «Άγιοι Βίκτωρες».

— Δι' άποφάσεως του κ. Υπουργού των Ναυτικών τό πρωτοβάθμιον άνακριτικόν συμβούλιον του Ε.Ν. διά τήν πρώτην εξαμηνίαν του 1936 συνεκροτήθη ως κάτωθι: Ν. Θαλασσινός, πλοίαρχος Λ.Σ. Πρόεδρος, Σ. Λαζαρίμος, πλωτάρχης Β.Ν., Ξεν. Ίγγλέσης πλωτάρχης Δικ. Β.Ν., Μ. Άμπουσελάμ καί Έμμ. Κουτσουδάκης, πλοίαρχοι Α' Ε.Ν. ως μέλη.

— Τό α/π «Ιουλία Νικολάου» έναυλώθη εκ Μπουένος Άϊρες 6.500 τόν. δι' Άγγλιαν (εξαίρεσει Ιρλανδίας) σελ. 17/-, συμπεριλαμβανομένης της Ιρλανδίας 17/3, εάν Βόρ. Ισπανίαν 17/-, Μεσόγειον 18/6, Αδριατικήν 19/3, όψιόν Δανίαν 18/3, καντσέλο 5 Φεβρουαρίου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 123/1.2.1936)

σει τό θέμα αυτό στό Υπουργικό Συμβούλιο πιστεύοντας ότι οι 500.000 τουλάχιστον δολάρια πού χάνουν ό ΟΤΕ καί ό τόπος τό χρόνο άξίζουν γιά νά άπασχοληθεί μέ τό ζήτημα αυτό τό Υπουργικό Συμβούλιο γιά νά δώσει άμεση λύση. Άλλιώς θά είναι καί αυτός συνυπεύθυνος γιά τή ζημία πού γίνεται στόν τόπο καί γιά τήν όποία, άν λειτουργούσαν οι θεσμοί σ' αυτή τή δύστυχη χώρα, θά είχαν δώσει από καιρό λόγο όλοι οι ύπεύθυνοι.

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ

Είναι γνωστό ότι μία από τίς καθημερινές άσχολίες των έφοπλιστών είναι ή παρακολούθηση των νομισμάτων στό διεθνή χρηματιστήρια, καθώς ή σωστή πρόβλεψη των διαμορφωμένων ίσοτιμιών παίζει σημαντικό ρόλο στή διαχείριση των κεφαλαίων των ναυτιλιακών εταιριών.

Άξίζει λοιπόν νά αναφερθούμε συνοπτικά

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε. Εξυπηρετεί τη Ναυτιλία επί 50 συνεχή χρόνια



χρώματα
ναυτιλίας



χημικά
καθαρισμού



εξυπηρέτηση πλοίων
σε ξένα ναυπηγεία



τροφο-
δοσίες



υλικά μηχανής
καταστροφώτος



καθαρισμός-
χρωματισμός πλοίων



σωστικά
μέσα

Διεύθυνση: Πειραιώς 91 (Κυθήρων 2) ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Τηλ: 48.25.811 (10 γραμμές) TELEX: 21.2601&21.2602

σε ένα πολύ ενδιαφέρον άρθρο του πρώην προέδρου της «Σίτικορπ» κ. Ουώλτερ Ράιστον, το οποίο δημοσιεύθηκε στην «Γουόρλντ Στρίτ Τζόρναλ» και αναφέρεται στη κατάρρευση του συστήματος των σταθερών ισοτιμιών και στην φιλολογία που αναπτύσσεται για την δημιουργία ενός νέου «Κανόνα» διεθνών συναλλαγών, σε αντικατάσταση του «Χρυσού Κανόνα» που έχει πλέον οριστικά εκλείψει.

Κατά τον κ. Ράιστον, υπάρχει και λειτουργεί ήδη ένα νέο σύστημα διεθνών συναλλαγών το οποίο δεν δημιουργήθηκε ούτε από τους πολιτικούς, ούτε από τους οικονομολόγους αλλά από τη σύγχρονη τεχνολογία.

Ο συνδυασμός των ηλεκτρονικών υπολογιστών και των σύγχρονων τηλεπικοινωνιών επέτρεψε την δημιουργία ενός παγκόσμιου εμπορικού συστήματος το οποίο με την σειρά δημιούργησε ένα νέο διεθνές νομισματικό σύστημα που ο κ. Ράιστον ονομάζει «Πληροφοριακός Κανόνας».

Η παγκόσμια αυτή αγορά, λέγει ο κ. Ράιστον, κρίνει τις πράξεις των κυβερνήσεων και ανακοινώνει τις αποφάσεις της ανά πάσα στιγμή για κάθε νόμισμα, καθώς η τεχνολογία δεν επιτρέπει πλέον να κρατηθεί μυστική οιαδήποτε απόφαση των κυβερνήσεων σε οικονομικά ή άλλα θέματα πρωταρχικής σημασίας.

Όλγα μόλις λεπτά μετά την ανακοίνωση μιας κυβερνητικής απόφασης, οι θόνοι των τερματικών συσκευών ανά τον κόσμο δίνουν την είδηση και χιλιάδες πρόσωπα της αγοράς αποφασίζουν για τις επιπτώσεις της στην αξία του νομίσματος και ανάλογα πωλούν ή αγοράζουν.

Οι αποφάσεις αυτές στο σύνολό τους, καταλήγει ο κ. Ράιστον, αντικατοπτρίζουν την πραγματική αξία του νομίσματος, ενώ το τεράστιο ποσό των 300 δισέκ. δολλαρίων που είναι η ημερήσια συναλλαγή της «Ευραγογίας» επιβεβαιώνει την αξία της κρίσεως και τη σπουδαιότητα της πληροφορικής.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΟ ΚΑΡΤΕΛ;

Δέν φαίνονται ιδιαίτερα ρόδινα οι προοπτικές της οικονομίας των ναυτικών κατασκευών στις δύο μεγάλες ναυπηγοβιομηχανικές χώρες της Ανατολής, την Ιαπωνία και τη Ν. Κορέα. Ούτε το 1985 υπήρξε έτος ικανοποιητικό ούτε η πρόβλεψη για το 1986 είναι αισιόδοξη.

Στη Ν. Κορέα οι παραγγελίες του 1985 δέν ξεπέρασαν τις 650.000 τον. γκρός, που σημαίνει δέν αντιπροσωπεύουν παρά το ε-

να τέταρτο μόνο των παραγγελιών του 1984 οι οποίες είχαν φθάσει τα 2,2 εκατ. τον. γκρός. Όσον αφορά το 1986 αναμένεται και περαιτέρω μείωση ή οποία υπολογίζεται ότι θα είναι της τάξεως του 15% έναντι των περσινών.

Εξίσου απογοητευτική προοιωνίζεται η κατάσταση και στην Ιαπωνία, όπου αναμένεται ότι οι νέες παραγγελίες δέν θα φθάσουν το προβλεπθέν ύψος των 12 εκατ. τον. γκρός.

Σάν συνέπεια των κακών αυτών προγνωστικών θεωρούνται οι επίμονα κυκλοφορούσες φήμες για το σχηματισμό ενός καρτέλ των Ιαπωνικών ναυπηγείων, μολονότι εκφράζονται πολλές αμφιβολίες για τον τρόπο της δημιουργίας του. Οι αμφιβολίες βασίζονται αφενός μόν στην διαίρεση που βασιλεύει μεταξύ των διαφόρων ναυπηγικών συγκροτημάτων της χώρας και αφετέρου στο γεγονός ότι μεταξύ αυτών υπάρχουν ορισμένα που είναι αποδοτικά, όχι τόσο λόγω των ναυτικών κατασκευών αλλά χάρις στις συμπληρωματικές τους δραστηριότητες.

Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΣ

Πρό των η συνέλευση της Διεθνούς Ναυτικής Επιτροπής (C.M.I.) είχε αποφασίσει τη συγκρότηση υποεπιτροπής η οποία ανέλαβε την προπαρασκευαστική εργασία επί του θέματος της ενοποίησης διεθνώς του δικαίου της ρυμουλκήσεως.

Το πρώτο θέμα που αντιμετώπισε η υποεπιτροπή ήταν το ερώτημα αν είναι σήμερα δυνατή και χρήσιμη η επεξεργασία μιας διεθνούς συμβάσεως περί ρυμουλκήσεως ή αν θα ήταν σκοπιμότερη η διαδικασία καταρτίσεως ενός τύπου συμβολαίου που θα μπορούσε να γίνει αποδεκτό από τα δύο μέρη που ενδιαφέρονται στη συμφωνία της ρυμουλκήσεως. Ύστερα από πολλές συσκέψεις η υποεπιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η λύση της διεθνούς συμβάσεως θα ήταν ελάχιστα ρεαλιστική και προσανατολισθηκε προς τη σύνταξη ενός τύπου συμβολαίου, καταστρώνοντας τις γενικές του αρχές επί τη βάσει πλήθους υποδειγμάτων χρησιμοποιούμενων σε όλο τον κόσμο.

Στό μεταξύ όμως η Ένωση Ιδιοκτητών ρυμουλκών σε συνεννόηση με την Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) είχαν αρχίσει συνεννοήσεις για τη συμφωνία επί ενός βασικού προτύπου συμβολαίου που θα μπορούσε να έχει διεθνή ισχύ. Αυτό φυσικά προκάλεσε την αναστολή των σχετικών εργασιών της CMI. Πράγματι η BIMCO ύστερα από διαπραγματεύσεις με την Inter-

national Salvage Union και την Ευρωπαϊκή Ένωση Ρυμουλκών συμφώνησαν στη δημοσίευση δύο μορφών ρυμουλκικής συμφωνίας, μιάς για ημερήσια μίσθωση και μιάς για εργολαβική ανάληψη. Τα συμβόλαια αυτά που παρουσιάζουν το πλεονέκτημα ότι συντάχθηκαν από τα δύο ενδιαφερόμενα μέρη, δηλαδή τους πλοιοκτήτες και τους ιδιοκτήτες των ρυμουλκών, κυκλοφορούν ήδη εύρτητα με την προοπτική γενικωτέρας αποδοχής.

ΤΑ ΑΓΙΑ ΤΩΝ ΑΓΙΩΝ

Δέν περνά εβδομάδα στη Δυτ. Γερμανία που εμπορική ναυτιλία να μὴν αποτελέσει τό αντικείμενο κάποιας διαμάχης στο πολιτικό θέατρο της χώρας. Η τελευταία αναφέρεται στη συνηγορία του προέδρου του όμοσπονδίου κρατιδίου Σλέσβιγκ Χόλσταϊν δόκτωρ Barschei, ο οποίος κάνοντας έκκληση στην Κυβέρνηση να μὴν ἐγκαταλείψει τη ναυτιλία στο όνομα του ορθολογισμού που αποτελεί «τά αγία των αγίων» της εθνικής οικονομίας, υπογράμμισε ότι η Γερμανία ἐρχεται δεύτερη, μετά τις ΗΠΑ, στο παγκόσμιο εμπόριο, μόλις διακρίνεται στη τεσσαρακοστή ἔκτη θέση στην παγκόσμια κλίμακα των εμπορικών στόλων.

Μέλος του χριστιανοδημοκρατικού κόμματος που βρίσκεται στην ἔξουσία ο δόκτωρ Barschei υποστήριξε ότι η Κυβέρνηση πρέπει να βλέπει τις βιομηχανίες των θαλασσίων μεταφορών και των ναυτικών κατασκευών όχι μόνο με εμπορικά κριτήρια αλλά και με κριτήρια ασφαλείας, τα οποία ἀμφότερα μπορούν να ἐναρμονισθούν στην επεξεργασία μιάς κρατικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Η θέση αυτή ἐρχεται εὐθύς μετά την ἀναγγελία των Ὑπουργών Οικονομικών των τεσσάρων ναυτικών «κρατών» της Δυτ. Γερμανίας για μία προεχρή σύνοδο η οποία θα ἐχει σκοπό να βρεῖ λύσεις για τα μικρά και μεσαία ναυπηγεία της χώρας, τα οποία ἐνώ κατὰφεραν να ἐπιζήσουν μέχρι τώρα, προβλέπεται ότι θα θιγούν σοβαρά στο ἀμέσως προσεχές μέλλον.

ΑΡΙΣΤΟΥΡΓΗΜΑ

Σάν ἀριστούργημα συνοπτικής περιεκτικότητας και σπουδαιότητας χαρακτηρίζεται η τελευταία έκθεση του Γενικού Συμβουλίου του Βρετανικού ἔφοπλισμού, η οποία είχε να διαπραγματευθεί ένα θέμα τόσο δύσκολο και τόσο περίπλοκο όσο η παρούσα κατάσταση της βρετανικής ναυτιλίας και οι μελ-

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellespont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4533700/3, Telex: 21-3110 HSC GR
Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY
Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8356714 FRIXOS C
Cables: FRIXOS LONDON EC1

Canadian Agents: Papachristidis (Canada) Limited

1350 Sherbrooke Str. West Penthouse, Montreal, Quebec H3G 1J1
Tel: (514) 844 84 04, Telex: 5268780 — Cables: PHRIXOS MONTREAL

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

"Όπως μάς πληροφορεί ο ναυτιλιακός τύπος, το 'Ιαπωνικό ναυπηγείο Σουμιτόμο έκλεισε όριστική συμφωνία με το 'Αμερικανικό Ναυτικό για τη μετασκευή του αεροπλανοφόρου Midway αντί συνολικού κόστους 4,5 δισεκ. γιέν. Οι εργασίες περιλαμβάνουν την προσθήκη πλακών θωράκισης που θα απαιτήσουν άνω των 5.000 χαλύβδινων λαμαρινών. Λόγω μάλιστα της μικρής προθεσμίας παραδόσεως ή Σουμιτόμο θα αναγκασθεί να χρησιμοποιήσει υπερβολικά για διάφορες εργασίες όλα τα μεγάλα ναυπηγεία του κόλπου του Τόκιο, όπως της Μισουμπίι, 'Ισικαβατζίμα, Χιτάτσι, Μισουσί και Νίππον.

Διαβάζοντας την είδηση είναι δύσκολο να μην αναλογισθεί κανείς πόσο περίεργες είναι οι συμπτώσεις που σκαρώνει ή Ιστορία. Γιατί όπως είναι γνωστό τον 'Ιούνιο του 1942 ο Γιαπωνέζος ναύαρχος Γιαμαμότο κατευθυνόταν με το στόλο του στα νησιά Midway του Ειρηνικού για μία μεγάλη αποβατική επιχείρηση. Καί την ίδια ώρα, έχοντας αποκρυπτογραφήσει την πληροφορία, ο 'Αμερικανός ναύαρχος Νίμιτς οδηγούσε τα δικά του αεροπλανοφόρα και καταδρομικά για να κερδίσει την νίκη στην έπική εκείνη σύγκρουση που έμεινε στην Ιστορία σαν ναυμαχία του Μίντγουαϊ.

Ποιός να φανταζόταν λοιπόν ότι 43 χρόνια αργότερα ένα αμερικανικό αεροπλανοφόρο ονόματι Midway θα κατευθυνόταν προς το Τόκιο για να έμπιστευθεί τη θωράκισή του στα ... φιλικά 'Ιαπωνικά χέρια. Πώς να νιώθουν αλήθεια στον άλλο κόσμο οι κι' από τις δύο πλευρές άδικοχαμένοι της ναυμαχίας Μίντγουαϊ;

ληφθεί από δημοί ιδιωτικών επιχειρήσεων που περιλαμβάνει τράπεζες, χρηματοδοτικούς οργανισμούς και τεχνικές εταιρίες. Το έργο προβλέπεται να περατωθεί το 1993.

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ Ν.Ε.Ε.

Σύμφωνα με εξακριβωμένες πληροφορίες, ο κ. Κων. Φαφαλιός δεν πρόκειται να

λοντικές προοπτικές της. Σέ λίγες μόνο σελίδες ή έκθεση καταγράφει και αναλύει με αξιοσημείωτη αντικειμενικότητα, όλα τα προβλήματα που πολιορκούν τον βρετανικό έφοπλισμό στις αρχές του νέου χρόνου.

'Αφού διαπιστώνεται στην αρχή ότι μέσα στην τελευταία δεκαετία ο βρετανικός εμπορικός στόλος υπέστη την μεγαλύτερη κάμψη της Ιστορίας του, με την απώλεια του 60% της δυνάμεώς τους σε πλοία και ανθρώπους, ή έκθεση προχωρεί στις προτάσεις αντιμετώπισεως της καταστάσεως. Πρώτη πρόταση είναι ή επαναφορά των φορολογικών και χρηματοδοτικών μέτρων που θα επιτρέψουν στον έφοπλισμό να ξαναβρεί τον επενδυτικό ρυθμό, τον αναγκαίο για την ανανέωση του στόλου και την επαναφορά του άνδρα σε ίση αλλά τουλάχιστον σε δικαιοτέρα θέση έναντι των ανταγωνιστών του.

Δεύτερο θέμα αποτελεί ή θέση της ναυτιλίας στο πρόγραμμα της Κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής, ειδικώς ως προς τις προοπτικές ενός ελεύθερου και δικαιοτέρου συναγωνισμού στο έσωτερικό της Κοινότητας και ως προς τα μέσα καταπολεμήσεως του προστατευτισμού των ξένων.

Το τρίτο θέμα αφορά το ρόλο του εμπορικού ναυτικού στην άμυνα της χώρας και υπογραμμίζει ότι σήμερα το Κράτος δεν μπορεί να υπολογίζει ότι διαθέτει το αναγκαίο — σε αριθμό και ποιότητα — δυναμικό, τόσο για τον άνεφοδιασμό της χώρας όσο και για καθαρώς στρατιωτικές ενέργειες.

Και ή έκθεση τελειώνει με αναφορά στα λεπτομερέστερα και ειδικά για τη Βρετανία ζητήματα, όπως είναι το θέμα των φάρων και φανών, των πλοηγικών δικαιωμάτων, της μονίμου συνδέσεως της Μάγχης κλπ.

Η ΤΙΜΗ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Το παγκόσμιο ενδιαφέρον στρέφεται στη Βιέννη, όπου στις 3 Φεβρουαρίου θα συνηθουν οι ύπουργοί του ΟΠΕΚ για να αποφασίσουν την περαιτέρω πολιτική τους ύστερα από τη θεαματική πτώση της τιμής του πετρελαίου.

Οι έπιπτώσεις από την κάθετη πτώση της τιμής είναι πολυδιάστατες αφού πολλές από τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες θα δουν τα έσοδά τους να μειώνονται δραματικά και οι ύπερχρεωμένες από αυτές δεν θα μπορούν να άντιμετωπίσουν την έξυπρητήση δανείων που έχουν συνάψει, γεγονός που θα

κλονίσει το διεθνές τραπεζικό σύστημα.

'Από την άλλη πλευρά, ή μείωση της τιμής του μαύρου χρυσού θα μειώσει το συναλλαγματικό κόστος των καταναλωτών χωρών, θα αναθερμάνει την βιομηχανική παραγωγή και αναμφίβολα θα επιδράσει ευμενέστατα στις θαλάσσιες μεταφορές.

Πρωταρχικό ρόλο στη διαμόρφωση της τιμής του πετρελαίου θα παίξει ή στάση των πετρελαιοπαραγωγών χωρών εκτός ΟΠΕΚ, όπως της Βρεταννίας, της Νορβηγίας, της Σοβ. Ένώσεως και του Μεξικού, χωρίς την συγκατάβαση των οποίων δεν μπορεί να στηριχθεί καμμία πολιτική παραγωγής και τιμών.

Δέν αποκλείεται να δούμε λοιπόν στις άμέσως προσεχείς ήμέρες ή την πλήρη διάλυση του ΟΠΕΚ ή τη δημιουργία ενός νέου «Καρτέλ» που θα περιλαμβάνει όλες τις πετρελαιοπαραγωγές χώρες και θα έλέγχει πλήρως την παραγωγή και φυσικά τις τιμές.

Η ΜΟΝΙΜΗ ΣΥΝΔΕΣΗ

'Επί τέλους, ύστερα από τις μακροχρόνιες συζητήσεις, συνεννοήσεις και προεργασίες, στις 20 'Ιανουαρίου, ο Πρόεδρος Μιτερράν και ή πρωθυπουργός Θάσερ, ανακοίνωσαν στην πόλη Λίλλη της Βορ. Γαλλίας, την τελική τους απόφαση για την κατασκευή της μόνιμης συνδέσεως της Μάγχης.

'Υπενθυμίζουμε στους αναγνώστες μας, που κατά καιρούς έχουν λεπτομερώς ενημερωθεί, ότι τέσσερα ήσαν τα σχέδια που τέθηκαν υπό τελική κρίση: Το Eurobridge, με κρεμαστή γέφυρα μεταξύ Ντόβερ και άκρωτηρίου Γκρί Νέ. Το Channel Express με δύο ύποβρύχιες σήραγγες για σιδηρόδρομο και αυτοκινητόδρομο. Το Euroroute με το συνδυασμό σιδηράγων συνδεομένων με ένδιάμεση γέφυρα μέσω τεχνητών νησιών. Καί τέλος το προκρίθέν Channel Tunnel.

Το τελευταίο αυτό σχέδιο προβλέπει την κατασκευή δύο σιδηράγων σε βάθος 40 μέτρων που θα συνδέουν το Καλαί με το Φόλκτοουν. Στις σήραγγες θα κυκλοφορούν έπιβατικά τραίνα μεγάλης ταχύτητας καθώς και σιδηροδρομικά βαγόνια (navettes) για τη μεταφορά αυτοκινήτων, έπιβατικών και φορτηγών. 'Η διαδρομή θα είναι ήμίωρη, ή δέ όλη διαδρομή Παρισιού — Λονδίνου θα μειωθεί σε τρεις μόνο ώρες. Το όλο μήκος των σιδηράγων θα είναι 50 χμ. του δέ ύποθαλάσσιου τμήματος 37 χμ. 'Η έκτέλεση του έργου θα στοιχίσει 3,9 δισεκ. δολάρια και θα άνα-

Cormoran S.A.

de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

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

Dircción telegráfica CORMORAN - BAIRE

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

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



διεκδικήσει την επανεκλογή του στη προεδρία του Ναυτικού Έπιμελητηρίου την οποία, κατά τις ίδιες πληροφορίες, θα διεκδικήσει ο κ. Γιώργος Λαναράς που διαδραμάτισε πρωτεύοντα ρόλο και στη διαμόρφωση της ολοκληρωμένης προτάσεως του Ν.Ε.Ε. για την εθνική ναυτιλιακή πολιτική.

● Νέα συνέντευξη τύπου, προφανώς για τα θέματα που αντιμετωπίζει ο έφοπλισμός, θα παραχωρήσει ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Στ. Γουρδομιχάλης στους συντάκτες του ημερήσιου και ναυτιλιακού τύπου την Πέμπτη 5 Φεβρουαρίου στα γραφεία της Ένωσης.

Σκέψεις... εξελίξεις... και προοπτικές...

Η μείωση διεθνώς των έπιτοκίων και το σχέδιο του 'Αμερικανού ύπουργου Οικονομικών κ. Μπαϊνκερ για τη παροχή βοήθειας προς τις υπερχρεωμένες χώρες του Τρίτου Κόσμου, ήταν τα κύρια θέματα που απασχόλησαν τους ύπουργους Οικονομικών της «όμάδας των πέντε» (Η.Π.Α. — 'Ιαπωνία — Δυτ. Γερμανία — Βρετανία και Γαλλία) κατά τη πρόσφατη συνάντησή τους στο Λονδίνο.

Επισημάνθηκε η ικανοποίηση των Κεντρικών Τραπεζών για τα σημερινά επίπεδα του δολλαριού, ενώ δεν υπήρξε συμφωνία για άμεση μείωση των έπιτοκίων που ισχύουν σήμερα.

Όσον αφορά το «σχέδιο Μπαϊνκερ» αυτό προβλέπει τη παροχή νέων πιστώσεων από ιδιωτικούς φορείς σε 15 υπερχρεωμένες χώρες, υπό τη προϋπόθεση ότι η οικονομία κάθε χώρας έπιτρέπει να διπλασιασθεί η βοήθεια που λαμβάνει ή χώρα αυτή από τους μεγάλους Διεθνείς Όργανισμούς.

...

σιοδοξία για την πορεία της ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων κατά το 1986, έτος που πιστεύουμε ότι θα αποτελέσει τη βάση ανακάμψεως της αγοράς για αυτή την κατηγορία των πλοίων.

Σύμφωνα με στοιχεία των ναυλομεσιτών Ντριούρι ή αύξηση της ζητήσεως ύπολογίζεται σε 4,3% έτησίως και έφόσον συνεχισθούν οι άθροδες διαλύσεις, ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων θα μειωθεί κατά 10% άκόμη μέχρι τα τέλη του έτους.

...

Τό παροπλισμένο τονάζ έμφάνισε νέα μείωση και σύμφωνα με στοιχεία των «Αλδούδς» στίς άρχές του 1986 άριθμούσε 1.170 πλοία, 49 έκατομ. τον. d.w.

Τή σημαντικώτερη βελτίωση παρουσίασαν τα άργούντα σε παγκόσμια κλίμακα δεξαμενόπλοια που έφθασαν τα 281 πλοία 39,7 έκα. ομ. τον. d.w., ενώ τα σκάφη ξηρού φορτίου ύπολογίζονται σε 889, χωρητικότητας 9,4 έκατ. τον. d.w.

Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια του 1985 περί τα 250 άργούνται πλοία 14 έκατ. τον. d.w. έγκατέλειψαν τα άγκυροβόλια παροπλισμού λόγω διαλύσεως.

...

Μία άκόμη ναυτιλιακή έταιρία του Χόγκ Κόγκ στρέφεται προς τους Τραπεζίτες της για άναδιάρθρωση των δανειακών της ύποχρεώσεων, έπεται άπο τη διακοπή μακρο-

χρονίων συμβολαίων ναυλώσεως πλοίων της λόγω χρεωκοπίας των συνεργατών της.

Ο λόγος για την Wah Kwong Shipping & Investment, τρίτη σε μέγεθος ναυτιλιακή έταιρία του Χόγκ Κόγκ, ή όποια κατέχει στόλο 34 πλοίων, περί των 3 έκατομ. τον. d.w. και συμμετέχει κατά 45% στην έταιρία Venture Lines, ή όποια έπιπλέον κατέχει έννέα μπάλκερς συνολικής χωρητικότητας 440.000 τον. d.w.

Τό μεγαλύτερο μέρος των μετοχών της Wah Kwong, για τις όποιες ζητήθηκε ήδη να σταματήσει ή διαπραγμάτευσή τους στό χρηματιστήριο, άνήκουν στην οικογένεια Τσάο, ενώ άξίζει άκόμη να σημειωθεί ότι τό 1984 ή Wah Kwong παρήγγειλε σε κινεζικά ναυπηγεία τη κατασκευή δύο μεγάλων OBOs των 305.000 τον. d.w.

...

Η ύπερπροσφορά χωρητικότητας πλήττει και την κατηγορία των πλοίων - ψυγείων, ενώ συνεχίζονται όπως και στην κατηγορία των μπάλκ κάρριερς οι άθροδες παραλαβές νεοτεύκτων μεγάλου κυβισμού άπό τα ναυπηγεία.

Κατά τό 1986 προβλέπεται να παραδοθούν 14 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 4,8 έκατ. κυβ. ποδών ενώ για τό 1987 άναφέρονται άλλα τέσσερα πλοία συνολικής χωρητικότητας 1,1 έκατ. κυβ. ποδών.

Κοινό γνώρισμα των νεοτεύκτων ή μεγάλη χωρητικότητα που κατά μέσο όρο κυμαίνεται περί τα 350-400.000 κυβ. πόδια.

...

Επανήρχισε ή λειτουργία του λιμένος στό Άντεν μετά τη παύση των έχθροπραξιών στην περιοχή, χωρίς να άναφερθούν σοβαρές ζημιές στίς έγκαταστάσεις και στίς παρκαίμενες δεξαμενές πετρελαίου.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ήταν
18.065.440.738 δολάρια.

Διά πληροφορίας άποτείνεσθε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους έν Λονδίνο άντιπροσώπους των:

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

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

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 · 212590 TROD GR
213571 · 213574



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

LONDON

TROODOS
SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

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

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τό Δολλάριο

Παρ' όλα τα θετικά στοιχεία της πορείας της οικονομίας των ΗΠΑ, η προσφορά χρημάτων δεν επιτρέπει την χαλάρωση της πολιτικής και την μείωση των επιτοκίων (9.5%). Έτσι τα οικονομικά μέτρα εναντίον της Λιβύης και τα εξαγγελθέντα αντίμετρα των Αραβικών χωρών δεν επηρέασαν δυσμενώς το δολλάριο.

Έξ άλλου, η πραγματοποιηθείσα στις 18 και 19 Ιανουαρίου συνάντηση των «πέντε» δεν έδωσε τίποτε το συγκεκριμένο. Το μόνο ότι ο κ. Σουμίτα, Διοικητής της Τράπεζας της Ιαπωνίας δεν ενέκρινε την άνοδο του Γιέν κάτω από δολλάρια 1 = Γιέν 200, δηλαδή στά επίπεδα που διαμορφώθηκαν στις 2 Ιανουαρίου του 1986, όταν το δολλάριο έπεσε στο κατώτερο σημείο των τελευταίων 30 μηνών, ήτοι Γιέν 198.75, Μάρκα Γερμανίας 2.43 και δραχμές 147.250.

Ποιά είναι όμως τα θετικά στοιχεία και ποιές οι προοπτικές για το 1986. Ο πληθωρισμός από 2.2% το 1984, αυξήθηκε στο 2.4% το 1985 (μέσος όρος) και προβλέπεται να φθάσει το 2.9% το 1986. Η οικονομική ανάπτυξη από 3.4% το 1983 σχεδόν διπλασιάστηκε το 1984 με 6.6% ενώ το 1985 εκκλίσσε μ' ένα μέσο δείκτη άνοδου 3.4%.

Για το 1986 προβλέπεται μέσος ρυθμός ανάπτυξης 2.9% (υπάρχουν εκτιμήσεις από 1.6% έως 4.7%), ενώ για το πρώτο τρίμηνο προβλέπεται μία άνοδος της τάξεως του 3.5%.

Παρά την μείωση της τιμής του δολλαρίου κατά 18% από τον Φεβρουάριο του 1985, η επίδραση της υποτιμής δεν είχε αρκετό χρόνο ώστε να φέρει τα ποθούμενα αποτελέσματα και έτσι παρουσιάζεται Έμπορικό έλλειμμα κατά την περίοδο Ιανουαρίου — Οκτωβρίου δολ. 118.1 δισεκ. έναντι δολ. 105.1 δισεκ. για την ίδια περίοδο του 1984, ενώ το έλλειμμα των τρεχουσών συναλλαγών προβλέπεται να φτάσει το 1986 τα δολλάρια 145 δισεκ., έναντι δολλαρίων 102 δισεκ. το 1984 και δολλαρίων 120 δισεκ. το 1985.

Σχετικά με το καίριο πρόβλημα μειώσεως του ελλείματος του Κρατικού Προϋπολογισμού αποφασίστηκε από το Κογκρέσο να εφαρμοσθεί το σχέδιο Grammudman που προβλέπει μείωση του δημοσιονομικού έλ-

λείματος από δολλάρια 221 δισεκ. το 1985 σε δολλάρια 172 δισεκ. το 1986, δολλάρια 144 δισεκ. το 1987, δολλάρια 108 δισεκ. το 1988 και 0 το 1991 (μείωση δολλάρια 36 δισεκ. έτησιως).

Ένας μεγάλος κίνδυνος για την Αμερικανική Οικονομία παραμένει η αδυναμία των υπερπλεονασμένων χωρών της Νοτίου Αμερικής και του τρίτου κόσμου (κύριοι δανειστές οι Αμερικανικές Τράπεζες) να εξυπηρετήσουν τα δάνειά τους.

Η Λίρα Άγγλιας

Η πτώση των τιμών του πετρελαίου κάτω από τα δολ. 20 το βαρέλι είχε άμεσες επιπτώσεις στην στεργλίνα που σε μία εβδομάδα έχασε πάνω από 6 σέντς από 1.45 δολλάρια σε 1.39 δολλάρια με τάση να συνεχισθεί η πτώση. Προβλέπεται ότι αυτό θα προκαλέσει μία άνοδο των επιτοκίων κατά 1 ή 1.5 μονάδα.

Οι τιμές του καταναλωτού αυξήθηκαν κατά 0.2% τον Οκτώβριο (5.4% σε έτησια βάση) ενώ για το 1986 προβλέπεται μία μείωση στα 3.8% - 4%.

Έξ άλλου για την περίοδο Ιανουαρίου — Οκτωβρίου 1985 το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών παρουσιάζει ένα πλεόνασμα της τάξεως των Λιρών 1.7 δισεκ., ενώ για την ίδια περίοδο το Εξωτερικό έμπόριο παρουσίασε έλλειμμα Λιρών 2.05 δισεκ.

Η βιομηχανική παραγωγή παρουσιάζει μία σχετική άνοδική πορεία, ενώ η ανεργία στα επίπεδα του 13% αποτελεί μόνιμο πρόβλημα της Βρετανικής οικονομίας.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Τό Γερμανικό Μάρκο είναι ο μεγάλος κερδισμένος του μηνός, παρ' όλη τη χαμηλή απόδοση (4%) που αποφέρουν τα εύρωμαρκα. Καί είναι κερδισμένο όχι μόνον απέναντι του δολλαρίου, αλλά και των άλλων νομισμάτων συμπεριλαμβανομένου του Έλβετικού Φράγκου.

Αλλά ποιές είναι οι προοπτικές που διαγράφονται για το Μάρκο κατά το 1986;

Αρχίζοντας από την οικονομική ανάπτυξη, έχουμε τους δείκτες 2.7% για το 1984,

2.5% για το 1985, και 3% - 4% για το 1986.

Όσον αφορά τον πληθωρισμό, έχουμε 3.3% το 1983, 2.4% το 1984, και 1.8-2% το 1985, ενώ η ανεργία ανέρχεται από 2,21 εκατ. άτομα (8.9%) το 1984, σε 2.35 εκατ. (9.4%) στο τέλος του 1985 και οι προβλέψεις για το 1986 δίνουν 2.8 εκατ. άτομα ή 8% του εργατικού δυναμικού.

Τό έμπορικό ισοζύγιο ίσως είναι ο καλύτερος καθρέπτης της ευημερούσης Γερμανικής οικονομίας. Βλέπουμε άνοδο των εξαγωγών κατά 7,2% το 1985 (7.4% το 1984), μείωση των εισαγωγών 6.8% το 1985 (10.3% το 1984) και πλεόνασμα στο έμπορικό ισοζύγιο της τάξεως των 72.3 δισεκ. μάρκων έναντι πλεονάσματος 50 δισεκ. μάρκων για το 1984 (αύξηση 44%).

Όσον αφορά το ισοζύγιο πληρωμών, ύστερα από ένα σύνολο πλεονάσματος Ιανουαρίου — Οκτωβρίου της τάξεως 27.4 δισεκ. μάρκων (έναντι πλεονάσματος 8.3 δισεκ. για την ίδια περίοδο του 1984) προβλέπεται πλεόνασμα 40 δισεκ. για όλο το 1985.

Τό μόνο μελανό σημείο είναι η βιομηχανική παραγωγή που μειώθηκε κατά 3.2% τον Αύγουστο και 0.2% τον Σεπτέμβριο, ως και η ανεργία που αναφέραμε, ή οποία συνεχίζει σε ύψηλα και αναλογία επίπεδα.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Οι φήμες που κυκλοφορούν για μία υποτίμηση του Φράγκου δεν ευσταθούν αφού οι περισσότεροι δείκτες είναι ευνόηκοι.

Τό ακαθάριστο εγχώριο προϊόν παρουσιάζει μία αύξηση 1.5% το τελευταίο τρίμηνο και αύξηση 3.5% σε έτησια βάση. Η επιβράδυνση όμως του τελευταίου τριμήνου προδικάζει μία μειωμένη αύξηση για το 1986 της τάξεως του 2%.

Ο πληθωρισμός που έφτανε τα 11.7% όταν ανέλαβε ο Μιττεράν την Προεδρία, έπεσε στα 4.9% (ο χαμηλότερος από το 1960) και προβλέπεται να πέσει στα 3% το 1986. Τουναντίον η ανεργία που έφτανε το 7.8% του εργατικού δυναμικού όταν ανέλαβε ο Μιττεράν έφτασε το 10.8% τον Οκτώβριο του 1985, με έλπίδες μειώσεως.

Τό ισοζύγιο των πληρωμών είναι ένας άλλος τομέας με ευνόηκα αποτελέσματα, δηλαδή ένα μικρό πλεόνασμα το 1985 έναντι ελλείματος δολ. 775 εκατομ. για το 1984 ενώ συνάμα τό εξωτερικό χρέος μειώθηκε κατά 8% και έφτασε τα 448 δισεκ. φράγκα (δολ. 60 δισεκ.).

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

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

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

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

Τέλος καί κυριώτερο, τό έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού μειώθηκε στο 3.2% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος ενώ επίσης παρουσιάστηκε ένα κέρδος 5.3 δισεκ. φράγκων στις εθνικοποιημένες βιομηχανίες τό 1985, έναντι ζημιάς 7.7 δισεκ. τό 1984.

Τό Έλβετικό Φράγκο

Τό Έλβετικό φράγκο παραμένει τό κατ' έ-
ξοχήν νόμισμα καταφύγιο, ενώ από απόψε-
ως αποδόσεως μετά την παρακράτηση του
φόρου 33% αυτή δεν ξεπερνά τό 2.5% (ση-
μέ τον πληθωρισμό) σε καταθέσεις ταμειωτη-
ρίου. Τό ίδιο ισχύει για επενδύσεις σε χρεό-
γραφα καί μετοχές. Έπενδύσεις όμως σε
Τραπεζικές καί καλές Βιομηχανικές μετο-
χές, εκτός από τά μερίσματα, παρουσιάζουν
άνοδο των τιμών της τάξεως μεταξύ 5% έως
10%, προπαντός οι Τραπεζικές μετοχές.

Οι βασικοί δείκτες της Οικονομίας είναι
σχεδόν όλοι ευνοϊκοί, ενώ ή άνεργία δεν ξε-
περνά τό 1% καί αυτό περιστασιακά.

Τό ίσοζύγιο Έξωτερικό Έμπορίου παρου-
σίασε ένα έλλειμμα στο τέλος Οκτωβρίου
1985 7.7. δισεκ. φράγκων (μείωση 4% έναντι
του 1984) καί ο πληθωρισμός σε σχετική μι-
κρή άνοδο παραμένει κάτω του 3%.

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Τό γιέν παρουσιάζεται σήμερα ως ένα από
τά ισχυρότερα νομίσματα. Οι αιτίες είναι
πολλές:

- α) Οικονομική ανάπτυξη, 5.9% τό 1984,
4.6% τό 1985, καί πρόβλεψη 4 - 4.5% τό 1986.
- β) Πληθωρισμός 2.2% τό 1984, 2.4% τό
1985 καί 2.9% για τό 1986.

γ) Άνεργία 2.6% τό 1983, 2.7% τό 1984,
2.5% τό 1985, που προβλέπεται να διατηρη-
θει φέτος.

Άκόμη καί στην άνεργία των νέων, την μά-
στιγα της Ιταλίας (35%), Γαλλίας (29%),
Βρεταννίας (21%), ή Ιαπωνία παρουσιάζει
μόνο 4.85% τό 1985.

Η βιομηχανική παραγωγή τέλος παρου-
σιάζει άνοδο σε έτησια βάση 1.9%.

Παρά τά χαμηλά επιτόκια του γιέν, συνεχί-
ζεται ή άθρόα είσοδη ξένων κεφαλαίων για
επενδύσεις ή μετατροπή σε ιαπωνικό νόμι-
σμα, που είχε σαν αποτέλεσμα τη διαμόρφω-
ση ισοτιμίας δολ. 1 = γιέν 198.75.

Πάντως δεν πρέπει να αναμένεται περαι-
τέρω άνοδος της ισοτιμίας του γιέν καθώς ή
Τράπεζα της Ιαπωνίας θα συγκρατήσει τη
τάση για να αποφύγει όδυνήρες επιπτώσεις
στις λογαριασμούς των εξαγωγών.

Η Δραχμή

Η δραχμή διαρκούντος του μηνός παρέ-
μεινε σταθερή κλείνοντας με μικρά κέρδη ε-
ναντι του δολλαρίου καί της στερλίνας.

Με τά άλλα νομίσματα οι αποκλίσεις είναι
μικρές με πιο έντονες στο Γερμανικό μάρκο,
τό Γαλλικό φράγκο καί τό Έλβετικό φράγκο
άντίστοιχα. Σχετικώς αναφέρομε ότι ο Υ-
πουργός Έθνικής Οικονομίας ανακοίνωσε ο-
τι διαρκούντος του έτους ή διολίσθηση δεν
θα ξεπεράσει τό 12% με 13%. Από την ύπο-
τίμηση της δραχμής 11.10. 1985 μέχρι της
27.1.1986 έχομε άνοδο έναντι της στερλίνας
10.3% καί έναντι του δολλαρίου 5.7% ενώ ύ-
πάρχει πτώση, πλέον έντονη έναντι του γιέν
καί του μάρκου καί μικρότερη έναντι του Έλ-
βετικού φράγκου (Πίνακας 3).

Τιμή Δολλαρίου — Άγορά Νέας Υόρκης

	31.12.85	24.1.85	Διαφ. %
Λίρα Άγγλ.	1.4460	1.3940	+ 3.7
Μαρ. Γερμ.	2.4635	2.4105	- 2.8
Φρ. Έλβ.	2.0770	2.0390	- 1.8
Φρ. Γαλλ.	7.5600	7.4065	- 2.0
Λιρ. Ιταλ.			
(100)	1680.0	1643.0	- 2.2
Γιέν	201.80	196.90	- 2.4

Έπιτόκια Λονδίνου 27.1.86

Μήνες	1	3	6
Δολ. ΗΠΑ	8 1/8	8 1/8	8 1/8
Μαρ. Γερμ.	4 5/8	4 11/16	4 11/16
Φρ. Έλβ.	4 3/8	4 3/8	4 3/8
Φρ. Γαλλ.	11 1/2	13 1/8	12 1/8
Λιρ. Άγγλ.	12 3/8	12 5/8	12 5/8

Τιμές Δραχμής — Fixing Τραπεζής Ελλάδος

	15.10.85	31.12.85	27.1.86
Δολ. ΗΠΑ	155.465	147.760	147.020
Μαρ. Γερμ.	58.780	60.120	61.290
Φρ. Έλβ.	71.714	71.598	72.466
Φρ. Γαλλ.	19.271	19.712	19.957
Λιρ. Άγγλ.	222.010	213.570	202.960
Λιρ. Ιταλ.			
(100)	8.7080	8.8265	8.9945
Γιέν (100)	71.860	73.388	75.110



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



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

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

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

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

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

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

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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

Τό λιμάνι του Πειραιά

Εφαρμόζονται τα νέα τιμολόγια του ΟΛΠ

Παρά τις αντιδράσεις των παραγωγικών τάξεων, άρχισε από τις 20 Ιανουαρίου η εφαρμογή των νέων αυξημένων τιμολογίων και δικαιωμάτων του Όργανισμού Λιμένων Πειραιώς.

Όπως γράψαμε ήδη αυξήθηκαν κατά 28% τα τιμολόγια ύδρευσης των πλοίων μέσων, των φορτοεκφορτωτικών εργασιών, χρήσεως και εκμισθώσεως μηχανικών μέσων εκμισθώσεως χώρων και των άποθηκευτικών δικαιωμάτων.

Επίσης αυξήθηκαν κατά 23% τα τιμολόγια δεξαμενισμού, τα δικαιώματα επί πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων, πλύν των δικαιωμάτων έλλιμενισμού των παραγράφων 1/3, 1/4, 1/5 και 1/8 του άρθρου 4 του Κανονισμού λειτουργίας των δεξαμενών, τα όποια δέν προσαυζάνονται.

Κατά τό ίδιο ποσοστό αυξήθηκαν τα δικαιώματα πρυμνοδετήσεως του δεξαμενοπλοίου «ΔΕΛΤΑ» γιά τρεις διαδοχικές θέσεις στην περιοχή Κυνοσούρας.

Εξ άλλου αυξήθηκαν κατά 10% τα πρακτορειακά δικαιώματα.

Τά δικαιώματα εργασιών μεταφοράς χειραποσκευών επιβατών θά αρχίσουν νά εφαρμόζονται από τις 1 Μαρτίου 1986.

Η τιμολογιακή μεταχείριση του όπτανθρακα

Από τόν Όργανισμό Λιμένος Πειραιώς

Τό λιμάνι τής Θεσσαλονίκης

Σύμφωνα μέ στοιχεία πού έδωσε πρόσφατα στη δημοσιότητα ό προτίστάμενος τεχνικών υπηρεσιών του Όργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, τό 1985 διακινήθηκαν από τό λιμάνι τής συμπρωτεύουσας 6.300.000 τόννοι ξηρού φορτίου.

διευκρινίζεται ότι ό μέν άνθρακικός όπτανθρακας (κώκ) υπάγεται στην τιμολογιακή κατηγορία VIΓ «στερεά καύσιμα — όρυκτα» και μέ προσαύξηση κατά 80% σέ όλα τα στάδια εργασίας, ό δέ πετρελαϊκός όπτανθρακας στην τιμολογιακή κατηγορία VIΕ «λοιπά φορτία» χωρίς καμία προσαύξηση.

Η διευκρίνιση έγινε μέ τήν 30//18.12.85 πράξη του διοικητικού συμβουλίου του ΟΛΠ.

Η παραχώρηση χώρου στην TOTAL

Αποφασίστηκε από τόν ΟΛΠ ή ύπογραφή συμβάσεως μέ τήν εταιρία πετρελαιοειδών TOTAL A.E. γιά τήν παραχώρηση σ' αυτή, χώρου του κοινού προβλήτα πετρελαιοειδών.

Η εταιρία ύποχρεούται νά ολοκληρώσει τήν εγκατάσταση σωληνογραμμών μέχρι τέλους Φεβρουαρίου, όποτε θά παραχωρηθεί ό χώρος και θά αρχίσει νά ύπολογίζεται τό μίσθωμα, τό όποιο θά είναι ανάλογο μέ εκείνο, πού καταβάλλει ή εταιρία γιά τούς χώρους, μπροστά από τις εγκαταστάσεις της.

Σύντομα

Αποφασίστηκε ή προμήθεια του ηλεκτρονικού έξοπλισμού των πλατφορμών κ ή εγκατάσταση - ρύθμιση σέ πλήρη και δοκιμασμένη λειτουργία επτά έδαφιαίων ύπερυψωμένων γεφυρδπλαστίγγων των 80 τόν-

νων, όδικοϋ τύπου.

Ηδη εγκρίθηκε ή σχετική πίστωση των 33 εκατ. δραχμών.

Δύο άνεγκυστήρες, όδοντωτοϋ τύπου, γιά τις ανάγκες του σταθμοϋ έμπορευματοκιβωτίων του κεντρικοϋ λιμένα, θά προμηθευθεί ό Όργανισμός Λιμένος Πειραιώς.

Εγκρίθηκε, σχετική πίστωση 13 εκατ. δρχ.

Δεύτερος αναπληρωτής του προϊσταμένου Υπηρεσιών του ΟΛΠ όρίσθηκε, μέ άπόφαση του διοικητικοϋ συμβουλίου, ό διευθυντής Έμμ. Παπαδάκης.

Εγκρίθηκε συμπληρωματική πίστωση 11 εκατ. δραχμών γιά τή συνέχιση των εργασιών εξυγιάνσεως και κατασκευής δαπέδων στην προβλήτα Νέου Ικονίου.

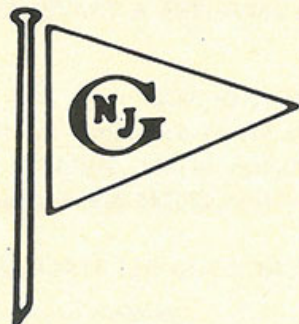
Εγκρίθηκε από τό διοικητικό συμβούλιο του Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς ή εκτέλεση εργασιών διαμορφώσεως του χώρου, πού καταλαμβάνει ή μεταλλική άποθήκη, στην περιοχή Λούκου — Βασιλειάδη.

Εγκρίθηκε ή εκτέλεση εργασιών διαμορφώσεως του χώρου στο πρώτο λιμενικό ύπόστεγο και επιστρώσεως μέ σκυρόδεμα, προϋπολογισμού δαπάνης 4 εκατ. δραχμών.

Εγκρίθηκε τό πρόγραμμα κατασκευής κρηπιδώματος Α1 — Α4 στο λιμένα Ήρακλέους.

Στούς άμεσους στόχους τής διοικήσεως του ΟΛΘ είναι ή δημιουργία σταθμοϋ διακινήσεως κοντέινερς, μαζικών φορτίων και αυτοκινήτων, καθώς και ή μείωση των λειτουργικών εξόδων πού μπορεί νά επέλθει μέ τήν αύξηση τής παραγωγικότητας.

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

‘Η αλληλογραφία μας

ΔΕΝ ΔΙΑΤΗΡΕΙΤΑΙ ΕΤΣΙ Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Κυρία Διευθυντά,

‘Επιτρέψτε μας να άσασχολήσουμε τό έγ- κριτο περιοδικό σας με τό σοβαρό θέμα πού προκύπτει κατά τήν διαγραφή ενός πλοίου από τά ‘Ελληνικά Νηολόγια λόγω πωλήσε- ως του σέ άλλοδαπούς (συνήθως πρός διά- λυση). Είμαι γνωστό σέ όλους έμάς πού άπα- σχολούμεθα με τήν ναυτιλία τά καθημερινά προβλήματα πού αντιμετώπιζουμε λόγω τής κρίσεως στον κλάδο μας καί τής άδυνα- μίας τής πολιτείας νά λάβει τά κατάλληλα μέτρα πού θά τονώσουν τήν ‘Ελληνική ‘Εμ- πορική Ναυτιλία.

Πέραν όμως αυτού θά θέλαμε νά έπιση- μάσουμε ότι καί στήν εφαρμογή του ύφιστα- μένου νομικού καθεστώτος, πού διέπει τά ύ- πό ‘Ελληνική σημαία πλοία, δημιουργούν- ται προσκόμματα από τίς άρμόδιες ύπηρε- σίες, τά όποια καί καταστρατηγούν τίς σχε- τικές διατάξεις καί έμποδίζουν τήν έπιλογή ύψώσεως τής ‘Ελληνικής σημαίας από τους ενδιαφερομένους πλοιοκτήτες.

Δείγμα τής νοοτροπίας πού έπικρατεί στις Δημόσιες άρχές ως πρός τήν αντιμετώ- πιση του ύπό ‘Ελληνική σημαία πλοίου άπο- τελεί ή αθέαρη άπαίτησις δικαιολογητι- κών καί διαδικασιών κατά τήν διαγραφή του πλοίου από τά ‘Ελληνικά Νηολόγια καί κατά παράβαση του άριθ. 13 Ν. 2687/53 καί των σχετικών έγκριτικών πράξεων νηολογήσε- ως του, πού έχει μάλιστα Συνταγματική ί- σχύ. ‘Όπως είναι γνωστό οι σχετικές έγκρι- τικές πράξεις νηολογήσεως πλοίου κατά τό άρθρ. 13 του άνω νόμου περιέχουν διατά- ξεις πού αναφέρουν ότι οι πλοιοκτήτες έ- χουν τό δικαίωμα νά αλλάζουν τήν σημαία του πλοίου, νά πωλούν, ύποθηκεύουν κλπ. αυτό σέ άλλοδαπούς χωρίς καμμία άδεια ή έγκριση από όποιαδήποτε ‘Ελληνική ‘Αρχή, ή δέ διαγραφή του πλοίου από τά ‘Ελληνικά Νηολόγια γίνεται αυτόμάτως κατόπιν έγ- γραφού δηλώσεως του πλοιοκτήτη, καί με τήν έγγραφη συναίνεση τυχόν ένυπόθηκων δανειστών, άφού βεβαίως προσκομίσει τά ειδικώς αναφερόμενα πιστοποιητικά (ΝΑΤ, έφορίας πλοίων, ΟΤΕ) από τά όποια νά φαί- νεται ότι τό πλοίο δέν χρωσται, οι δέ άρμό- διες ‘Ελληνικές ‘Αρχές είναι ύποχρεωμένες νά διαγράψουν τό πλοίο καί νά εκδόσουν τό αντίστοιχο πιστοποιητικό διαγραφής. Ένώ όμως είναι δεδομένος ό τρόπος διαγραφής του πλοίου από νομικής πλευράς, στήν πρά- ξη δημιουργούνται άδικαιολόγητα καί αυ- θαίρετα έμπόδια από τίς άρμόδιες ‘Αρχές, οι όποιες ενώ όφείλουν νά διαγράψουν ύπο- χρεωτικώς τό πλοίο καί νά εκδίδουν αντί- στοιχο πιστοποιητικό διαγραφής του, ζη- τούν καί άλλα δικαιολογητικά πού δέν προ- βλέπονται από τίς άνωτέρω διατάξεις.

‘Αναφερόμεθα ειδικώτερα εις τό έγγρα- φο πωλήσεως του πλοίου (Bill of Sale) πού συμπληρώνεται καί ύπογράφεται από τόν πωλητή καί τόν άγοραστή σύμφωνα με τά διεθνή ισχύοντα πρός άπόδειξη τής άγορα- πωλήσεως.

Αυτό τό έγγραφο δέν προβλέπεται από τίς παραπάνω έγκριτικές πράξεις οι όποιες ζητούν μόνον μία άπλή δήλωση του πλοιο- κτήτη, έγινε όμως συνήθεια νά προσκομίζε-

ται αντί τής άπλής δηλώσεως αλλά στήν συ- νέχεια τά Νηολόγια έζήτησαν τήν επικύρω- ση τής γνησιότητας των ύπογραφών των συμβαλλομένων καί τήν νομιμοποίηση αυ- των πού ύπογράφουν άναφερόμενοι σέ κά- ποιο έμπορικό νόμο τής Χάγης!!!

‘Από πλευράς ούσίας θά μπορούσε νά δι- καιολογηθί ή επικύρωση καί νομιμοποίηση τής ύπογραφής του ‘Ελληνα πωλητή ή ό- ποία εξασφαλίζει καί τους τυχόν μετόχους του πλοίου, όμως ή άπαίτηση γιά επικύρω- ση καί νομιμοποίηση τής ύπογραφής του ά-γοραστή είναι καί αυθαίρετη καί παράνομη διότι ή άγοραπωλήσις διά τόν άγοραστή ά-ποδεκνύεται από τήν πληρωμή τής αξίας χωρίς τήν όποία δέν του έκχωρείται τό Bill of Sale καί διότι δέν προβλέπεται από τίς έγκριτικές πράξεις ή συμμετοχή του άγορα- στή στήν διαδικασία διαγραφής του πλοίου καί άκόμη διότι ή άγοραπωλήσις καί ύπο- γραφή του Bill of Sale συντελείται στήν άλ- λοδαπή καί δέν ύπάρχει καμμία νομιμοποί- ηση των ‘Ελληνικών ‘Αρχών νά τήν παρακο- λουθήσουν.

‘Η διαδικασία τής επικύρωσης καί νομιμο- ποίησης του άλλοδαπού άγοραστή δέν είναι εύκολη ύπόθεση τουλάχιστον ως πρός τό σκέλος τής νομιμοποίησης διά λόγους έσω- τερικής δομής τής ‘Εταιρίας του άγοραστή καί έχει παρατηρηθεί καθυστέρησις καί 12 μηνών μερικές φορές, με άποτέλεσμα τό πλοίο νά παραμένει νηολογημένο καί ή ‘Ε- φορία Πλοίων νά διεκδικεί τίς απαιτήσεις του Δημοσίου εις τό άκέραιο.

Κατανοούμε τήν δυσάρεστη θέση τήν ό- ποίαν αντιμετώπιζει ή Δημόσια ύπηρεσία ό- τα καλείται νά διαγράψει ένα άκόμη πλοίο από τήν δύναμη του συνεχώς μειωμένου έμ- πορικού μας στόλου. Αυτό όμως δέν πρέπει νά θεωρείται ότι παρέχει τό δικαίωμα στήν ύπηρεσία αυτή ή όποια ενεργεί κάτω από τό κράτος μιάς δυσάρεστης ψυχολογικής κα- ταστάσεως καί κάτω από πιθανή πίεση κα- τευθυνσεων καί έντολων Ιεραρχικών προϊ- σταμένων, νά έρχεται σέ καταφανή σύγ- κρουση με συγκεκριμένες διατάξεις πού κα- τά σαφή τρόπο προσδιορίζουν τό νομικό κα- θεστώς πού διέπει τά νηολογηθέντα με τό άρθ. 13 Ν. 2687/53 πλοία καί κατά συνέπεια τήν διαγραφή τους από τά ‘Ελληνικά Νη- ολόγια.

Οι διατάξεις αυτές έχουν αύξημένη τυπι- κή καί Συνταγματική ισχύ πράγμα πού ση- μαίνει ότι δέν είναι δυνατόν νά τροποποιηθύν παρά μόνον με τήν ειδική διαδικασία πού προβλέπεται γιά τήν άναθεώρηση του Συν- τάγματος.

Σέ μιά εποχή έξαιρετικά κρίσιμη γιά τήν ναυτιλία, τέτοιου είδους άστοχες ένέργειες των ύπευθύνων διά τήν έξυπηρέτησιν τής ναυτιλίας μας όχι μόνον δέν επιφέρουν τό προσδοκόμενο άποτέλεσμα, δηλαδή τήν ά- ποφυγή ή τόν περιορισμό των διαγραφών ά- πό τά ‘Ελληνικά Νηολόγια αλλά αντίθετως επιβαρύνουν τό ύπάρχον κλίμα δυσπιστίας καί κλονίζουν τήν έμπιστοσύνη των ένδια- φερομένων, παρά τό νομικό καθεστώς πού ρυθμίζει τήν νηολόγηση των πλοίων, με ά- μεσο άποτέλεσμα τήν άποφυγή από κάθε ένδιαφερόμενο νά ύψώσει τήν ‘Ελληνική σημαία στά πλοία του.

Μέ βάσει τά προαναφερθέντα θεωρούμε ότι είναι έπιτακτική καί άνάγκη νά δοθούν σαφείς οδηγίες στις άρμόδιες ύπη- ρεσίες νά άποφεύγουν τίς αυθαίρετες έρμη- νείες στήν εφαρμογή των άνωτέρω σαφών διατάξεων καί τήν παρεμβολή πάσης φύσε- ως προσκομμάτων άν θέλωμεν νά περιορι- σθεί κάτι από τήν άλλοτε ξακουστή ‘Ελληνι- κή ‘Εμπορική ναυτιλία.

Μετά τιμής

Διά τήν εταιρία «The Saint Navigation Co.»

ΚΩΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡΑΒΑΝΗΣ

Πειραιάς, 7.1.86

Σημ. Συντ.: ‘Η δύναμη του στόλου δέν μπορεί νά διατηρηθεί με τέτοια τερτίπια καί αυτό πρέπει νά γίνει άντιληπτό άμέσως από όλους.

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Στό ‘Υπουργείο ‘Εθνικής Οικονομίας έστά- λη ή κατωτέρω έπιστολή ή όποία κοινοποιή-θηκε καί στά «Ναυτικά Χρονικά»

Οι προσπάθειες πού καταβάλλονται από τίς ναυτιλιακές εταιρίες γιά νά μειώνουν τό κόστος κινήσεως καί τίς γενικές δαπάνες έ- κμεταλλεύσεως των πλοίων είναι συνεχείς, έπίμονες καί επίπονες μέσα σέ συνθήκες σκληρού διεθνούς ανταγωνισμού, έπικρα- τούσης μάλιστα μιάς χρόνιας ναυτιλιακής κρίσεως.

Πιστεύω ότι καί ή ούσιαστική συμβολή τής Πολιτείας σ’ αυτές τίς προσπάθειες εί- ναι καί μπορεί νά γίνει σημαντικότερη ώστε τό ελληνικό πλοίο νά παραμείνει ανταγωνι- στικό καί νά εξακολουθήσει νά άποτελεί ση- μαντικό παράγοντα είσαγωγής του πολύτι- μου συναλλάγματος γιά τήν έθνική μας οί- κονομία.

Στά πλαίσια αυτών των προσπαθειών μας καί λίγο πρίν ξεκινήσουμε όπως κάθε χρόνο τίς φετεινές έπισκευές των πλοίων μας γιά τίς κρουαζιέρες του καλοκαιριού, επιδιώξα- με μετά από διαγωνισμό τιμών νά χαλε- σίς τίς μηχανουργικές εργασίες, τό χαμηλότερο κόστος σέ σχέση πάντα με τήν ποιότητα τής εκτελούμενης εργασίας καί τόν τρόπο πλη- ρωμής. Μετά τήν αξιολόγηση των προσφο- ρών βρεθήκαμε πρό σημαντικών έκπληξε- ων. Είχαμε πεισθεί ότι τά ναυπηγεία ‘Ελευ- σίνας καί Σκαρμαγκά μετά τήν κρατικοποι- ηση ή τήν κοινωνικοποίηση ή τήν συμμετο- χοποίηση ή τήν αυτοδιαχείρισή τους θά ή- ταν ικανά νά δίνουν ανταγωνιστικές τιμές. Καί περιμέναμε κάτι τέτοιο γιατί τά ‘υπερ- κέρδη» των προηγούμενων ‘μεγαλοκαρχα- ριών» ιδιοκτητών, όπως διατείνονται άκόμα καί έπίσημα χείλη, έπήγαιναν στις Τράπε- ζες τής ‘Ελβετίας.

Ποιός όμως μπορεί νά μάς εξηγήσει γιατί ή συνολική προσφορά των κρατικών ναυπη- γείων ‘Ελευσίνας καί Σκαρμαγκά είναι 400- 500% μεγαλύτερη από τίς προσφορές αξιό- λογων μηχανουργείων με φήμη καί πείρα; (τά στοιχεία στήν διάθεση παντός ύπευθύ- νου).

‘Αναφέρουμε ένα παράδειγμα σαφές, χω- ρίς νά άποτελεί τήν χαρακτηριστικότερη πε- ρίπτωση, οι ύπόλοιπες στή διάθεσή σας.

Γιά άκριβώς διατυπωμένες καί καθορι- σμένες γιά τήν ήλεκτρομηχανή TYPE B & W 6-26 MT BH-40 τά ναυπηγεία Σκαρμαγκά ζητούν 920.850 δρχ., τά ναυπηγεία ‘Ελευσί- νος δολ. 7.660 καί τό άκριβότερο καί πλέον αξιόλογο σέ ποιότητα καί φήμη μηχανουρ-

γειο της περιοχής Περάματος μόνο 390.000 δρχ. "Αρα αξίζει να εργασθούμε με αυτεπιστασία στην Ε.Β. Περάματος.

"Αλήθεια, τί έχουν μάς απαντήσουν σ' αυτό σημείο οι υπεύθυνοι κρατικοί λειτουργοί όταν ο διακηρυκτικός σκοπός της κάθε κυβέρνησης είναι να προχωρήσει δυναμικά αυτός ο τόπος;

Γιά την
ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΚΑΒΟΥΝΙΔΟΥ Α.Ε.
Πάτροκλος Χατζηθανασίου
"Αρχιπλοίαρχος

Πειραιάς, 20.1.1986

ΠΩΣ ΘΑ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΘΟΥΝ ΟΙ ΝΕΟΙ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Κύριοι,

Διάβασα τό περιοδικό σας της 15/1/86 και είδα ότι ο μόνος που λέει αρκετά σωστά πράγματα για τους ναυτικούς και τη ναυτιλία είναι ο κ. Λέων Λεμός. ΠΑΡΕΛΕΙΨΕ όμως να αναφέρει ότι για τους ναυτικούς πρέπει να εφαρμοστεί η 145 διεθνής σύμβαση για συνεχή απασχόληση και οι ναυτικοί να βρίσκουν δουλειά από τα σωματεία τους όπως γίνεται σε όλες τις ξένες χώρες. Για να γίνει σήμερα ένας ναυτικός πρέπει να είναι μεγάλο κορόιδο, γιατί ένας άνθρωπος με μυαλό που τελειώνει τό Λύκειο, δέν πάει να γίνει ναυτικός και να γυρίζει να κτυπά τ'ς πόρτες των γραφείων και να ζητιανεύει για δουλειά.

Λόγω της άθλιότητας του ναυτικού επαγγέλματος και της στυγεράς έκμετάλλευσης των ναυτικών μέσα στα καράβια, οι νέοι σήμερα δέν πάνε στη θάλασσα.

"Επίσης όλοι όσοι φωνάζουν για παραγωγικότητα, πρέπει να τό πάρουν χαμπάρι, ότι για να υπάρχει παραγωγικότητα πρέπει να υπάρχει και λίαν ικανοποιητική άμοιβή του

εργαζόμενου. Δέν γίνεται ό εργοδότης να θησαυρίζει στο άψε σβήσε κι ό εργαζόμενος να δουλεύει για ένα κομμάτι ψωμί.

Σήμερα ό κόσμος άλλαξε. Πάει μπροστά. Δέν γυρίζει πίσω.

"Εγώ ήμουνα ναυτικός και μάλιστα απ' αυτούς που ξεχνούσαν να ξεμπαρκάρουν. "Εκανα σ' ένα καράβι έξι χρόνια συνέχεια και σ' ένα άλλο τέσσερα χρόνια συνέχεια. Τώρα είμαι άνεργος δύο μισυ χρόνια και είμαι 42 χρόνων, και αναγκάστηκα να στραφώ σ' άλλο επάγγελμα στη στεριά. Θέλω να πω ότι έμάς τους πραγματικούς ναυτικούς δέν μάς υποστήριξε κανένας. Πώς λοιπόν εγώ θα πιάσω να στείλω τα παιδιά μου στη θάλασσα;

Γιά να γυρίζουν κι αυτά αύριο άνεργα σαν κι έμένα;

Γι' αυτό λοιπόν πρέπει να εφαρμοστεί ή 145 διεθνής σύμβαση για συνεχή απασχόληση και οι ναυτικοί να μαρκάρουν από τα σωματεία τους. Αυτό είναι ένας πολύς καλός τρόπος προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Μέ τιμή
ΠΕΤΡΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
Κερασίιν — Πειραιάς

ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΤΩΝ ΕΠΑΡΧΙΩΝ ΚΑΙ Η ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Σας αποστέλλομε συνημμένα την ύπαριθμό 2713/13.1.1986 έγγραφή μας απάντηση στην αναφορά του Συλλόγου "Αξιωματικών και Πληρωμάτων Ε.Ν. του Νομού "Αχαΐας, που αποτελεί απάντηση και στο δικό σας σχόλιο στο τεύχος των "Ν.Χ." της 15.12.85.

"Η ανακοίνωση για τη διαδικασία διανομής των θεατρικών εισιτηρίων εκτυπώθηκε στο Τυπογραφείο των "Ν.Χ." και από τό κείμενό της ούτε υποκρύπτεται ότι "οι ναυτικοί που διαμένουν στις έπαρχίες" είναι πολίτες

δεύτερης κατηγορίας, όπως βεβαιάσμένα σημειώσατε.

"Αντίθετα, από τό κοινοποιούμενο έγγραφό μας αποδεικνύεται ότι, αν λαμβανόταν σαν κριτήριο τό χρηματικό ποσό που ή "Εστία δαπανά για τους ναυτικούς της "Επαρχίας (και που αποτελεί τη "μερίδα του λέοντος" των "Εσόδων της), τότε οι τελευταίοι είναι οι πράγματι εύνοούμενοι.

Κύριε Διευθυντά,

Τό πρόβλημα είναι οικονομικό και όχι ... ρατσιστικό.

Πρέπει να συνειδητοποιήσουμε όλοι ότι κάθε χρόνο μόνον κάποιος αριθμός ναυτικών (συνταξιούχων και έν ένεργεία) θα παίρνουν θεατρικά ή έκδρομικά εισιτήρια (για φέτος π.χ. προβλέφθηκαν στόν προϋπολογισμό 24 έκατομ. δρχ. για θεατρικά εισιτήρια και 7 έκατομ. δρχ. για έκδρομές), έκτός και έπιχορηγηθεί ή "Εστία από τό Δημόσιο κορβανά όπως μέ τό ύπαριθμό Ε 14/85/22.8.85 έγγραφό μου έχω ζητήσει από τό ΥΕΝ/ΔΠΝ ή (πράγμα εύκαϊόν μέν άμφισβητούμενο δέ) ξανανθίσει ή "Ελληνική ναυτιλία.

"Εως τότε να μήν ρίχνομε "λάδι στη φωτιά" στην άντιπαράθεση μεταξύ ναυτικών "Επαρχίας και Κέντρου ή ναυτικών έν ένεργεία και συνταξιούχων ή ναυτικών συνταξιούχων του Κέντρου και της "Επαρχίας.

Γιατί για μάς τέτοια άντιπαράθεση δέν ύπάρχει.

Και όσοι την καλλιεργούν ή υποθάλουν βλάπτουν τη φιλοσοφία και τους στόχους της "Εστίας. Βλάπτουν τους ναυτικούς.

"Ο Διευθυντής
της "Εστίας Ναυτικών.
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 15.1.1986

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Διά πληροφορίας άποτείνεσθε εις τους Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τους έν Λονδίνω άντιπρεσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΚΑΙ Η ΛΟΓΟΔΟΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΤΗΣ

Πραγματοποιήθηκε στις 15 'Ιανουαρίου η γενική συνέλευση των μελών της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, στη διάρκεια της οποίας ο πρόεδρος κ. Στ. Γουρδομιχάλης ανέγνωσε την έκθεση πεπραγμένων που δημοσιεύεται εν συνεχεία, έπειτα και από επιθυμία πού εξέφρασθη από πολλές πλευρές για να υπάρχει η δυνατότητα να μελετηθεί, δεδομένου ότι η έκθεση δεν διανεμήθηκε στα μέλη ούτε πρό αλλά ούτε και μετά τη συνέλευση αλλά και για να ενημερωθούν για τις θέσεις της διοικήσεως της Ε.Ε.Ε. όσοι δεν παρέστησαν στη συνέλευση καθώς και εκείνοι που βρίσκονται στο εξωτερικό.

Την επομένη (16 'Ιανουαρίου) ο κ. Γουρδομιχάλης έδωσε συνέντευξη τύπου στη διάρκεια της οποίας:

- Χαρακτήρισε θετικό βήμα τη συνάντηση της διοικήσεως της Ε.Ε.Ε. με τον Πρωθυπουργό — ο Πρόεδρος της Κυβερνήσεως θα καλέσει κάποια ημέρα, όπως γνωστοποίησε ο ύπουργός κ. 'Αλεξανδρής, τη διοίκηση της Ε.Ε.Ε. για να συζητήσουν τα έκκρεμα θέματα της Ναυτιλίας.

- Διαβεβαίωσε ότι από την Πολιτεία γίνονται οι σωστοί χειρισμοί για την αντιμετώπιση του προστατευτισμού, αλλά και για τη διαμόρφωση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ.

- 'Επισημάνει ότι με τη λήξη της ισχύος του Νόμου 1376 έληξαν και οι ρυθμίσεις που ενδιέφεραν τον εφοπλισμό — και αυτό δεν ήταν για το καλό της Ναυτιλίας.

- 'Υπογράμμισε ότι η ΕΕΕ δεν κάνει διαπραγμάτευση, αλλά απλώς τοποθετεί τις θέσεις της που θεωρεί ότι είναι σωστές για τη Ναυτιλία, τους εργαζομένους και το έθνος.

- 'Ανέφερε (σχετικά με την Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου) ότι αφού ισχύει για όλους τους "Ελληνες ισχύει και για τους ναυτικούς και ότι εν πάση περιπτώσει ο εφοπλισμός πρέπει να πειθαρχήσει. "Ετσι στους ναυτικούς θα δοθούν όσα όριζει ο νόμος.

- Τάχθηκε εναντίον της αύξησεως των εργατικών και εργοδοτικών εισφορών προς το ΝΑΤ καθώς και εναντίον της επιβολής οποιασδήποτε εισφοράς στα πλοία διότι αντίκειται στο καθεστώς των έγκριτων πράξεων και συνεπώς ή επιβολή θα προξενήσει κακό.

- Τόνισε έμφαντικά ότι ποτέ δεν έχει συμφωνηθεί ή ένταξη των ηλεκτρολόγων στην οργανική σύνθεση.

- Δήλωσε ότι ο εφοπλισμός δεν ζητεί από το κράτος να συμβάλει στο ΝΑΤ, ζητεί απλώς να καταβάλει το κράτος όσα έχει δαπανήσει το ΝΑΤ για την εφαρμογή από το 1950 και μετά έθνικο-κοινωνικής πολιτικής για την κοινωνική

προστασία των 'Ελλήνων από την Αίγυπτο, Κωνσταντινούπολη, Ρουμανία και εκείνων που επαναπατρίστηκαν από τις διάφορες σοσιαλιστικές χώρες. Είναι, τόνισε, υπόχρεωση του Κράτους να τους προστατεύει, αλλά είναι λάθος να τους προστατεύει σέ βάρος των ναυτι-



κών που θαλασσοπνίγονται, δεν ζητάμε άρρωγή, αλλά πληρωμή των όφειλομένων για τα όποια δεν υπάρχουν στοιχεία αν είναι 15 ή 20 δισ. δραχμές. Για τη βελτίωση των οικονομικών του ΝΑΤ ή λύση είναι μία: Πελάτες για το ΝΑΤ και πελάτες είναι τα υπό 'Ελληνική σημαία πλοία καθώς και τα συμβεβλημένα. Νά επανέλθουν, λοιπόν, τα πλοία και να προσελκυσθούν και άλλα και ταυτόχρονα να εκκαθαρισθεί το μητρώο, να διορθωθεί ή διαδοχική ασφάλιση και να επανεξετασθούν οι συντάξεις αναπηρίας.

Καταλήγοντας ο κ. Γουρδομιχάλης υπογράμμισε ότι προέχει ή ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου και ή διατήρηση και ένισχυση του θεσμικού πλαισίου που υπάρχει, τάχθηκε εναντίον της σαλαμοποίησης των θεμάτων της Ναυτιλίας και ζήτησε όλα τα προβλήματα να αντιμετωπισθούν σαν πακέτο. 'Η ένισχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, κατέληξε, είναι εκείνο που θα επαναφέρει το στόλο, στο έθνικο νηολόγιο και ή επίλυση του προβλήματος αυτού θα οδηγήσει στη λύση και των επί μέρους θεμάτων όπως είναι ή απασχόληση, το ΝΑΤ, ή ένισχυση του ίσοζυγίου πληρωμών κλπ.

'Η έκθεση του κ. Γουρδομιχάλη:

Για μία ακόμη φορά, πραγματοποιούμε την Γενική Συνέλευση της 'Ενώσεώς μας, κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες για τον διεθνή και ελληνικόν εφοπλισμό.

Δέν νομίζω ότι θα υπηρετούσε κανένα ούσιαστικό σκοπό, ή αναδρομή, τό λεπτομερές χρονικό των γεγονότων του 1985, πού όλοι τά έχουμε ζήσει και όλοι μέ ένταση και προσπάθεια τά αντιμετώπισαμε, όπως τά αντιμετώπισαμε.

'Επίσης δέν νομίζω, ότι υπάρχει σκο-

πιμότητα για όποιοδήποτε έξωραισμό της καταστάσεως, όπως άλλωστε δέν νομίζω ότι όφελει και ή ύπερμετρη άπαισιοδοξία. Είμαστε όλοι επιχειρηματίες μετά από έλεύθερη επιλογή του ναυτιλιακού στίβου και γνωρίζουμε πολύ καλά τίς δυσκολίες και τίς δυνατότητες πού ένυπάρχουν σέ ένα έπαγγελμα χωρίς σύνορα, εκτεθειμένο σέ πολλές και συχνά άπρόβλεπτες συγκυρίες.

Πιστεύω όμως, ότι ο νέος χρόνος δέν είναι δυνατόν παρά να είναι καλύτερος από τον παλιό. Μετρημένη αισιοδοξία, πού ασφαλώς δέν επιτρέπει κανένα έφρησασμό.

"Όταν ο κάθε ένας από έμάς, επέλεξε κάποτε την εφοπλιστική δράση, είχε άσφαλώς, ως δεδομένο, τό παγκόσμιο και έθνικό περιβάλλον πού τότε ίσχυε. Γι' αυτό, ή "Ενωσή μας, έχει θέσει ως πρωταρχικό σκοπό τον άγώνα μέ όλες τίς δυνάμεις πού διαθέτει, για να παραμείνει τό παγκόσμιο και ελληνικό περιβάλλον έλεύθερο και μέσα σ' αυτό, να είμαστε και έμεις έλεύθεροι, για τίς επιλογές μας, πού φυσικά, αναλαμβάνουμε τον κίνδυνο και τίς ευθύνες τους.

"Όπως όλοι γνωρίζουμε, στον διεθνή χώρο αντιμετωπίζουμε ό,τι κατ' εύφημισμόν άποκαλείται «προστατευτισμός» ή «έπιμερισμός φορτίων» ή και μέ άλλες εύφημες ή μή, έκφράσεις. "Όμως ή φιλοσοφία και ή επιτυχής πρακτική του ελληνικού εφοπλισμού ύπήρξε πάντα, είναι και θα παραμείνει, προσκολλημένη στο πνεύμα του έλεύθερου ανταγωνι-

σμού που προκαλεί την ύγιη άμιλλα και την στέρεη επιτυχία. Τείνουμε λοιπόν φιλικό χέρι σ' όλους τους ανταγωνιστές μας, αναπτυγμένους, υπεραναπτυγμένους ή αναπτυσσόμενους, Ευρωπαίους, 'Αμερικανούς, Ρώσους και αυτούς της 'Απω 'Ανατολής, με την ελπίδα ότι και εκείνοι θα κάνουν τό 'ίδιο για την διατήρηση της ελεύθερης και αυτόνομης ναυτιλιακής συναλλαγής στον παγκόσμιο στίβο. Πιστεύουμε ότι κανείς δεν θά βγει τελικά ζημιωμένος.

Πρέπει όμως να τονίσω, ότι η πολιτική αυτή δεν προέρχεται από αδυναμία. 'Ας μή βιαστούν όρισμένοι να κάμουν τέτοιο λάθος. 'Αντίθετα, προέρχεται από την άκλόνητη απόφασή μας να προασπίσουμε κατά τον καλύτερο τρόπο τα συμφέροντά μας, διατηρώντες την ανταγωνιστικότητά μας και υπηρετούντες την διεθνή διακίνηση φορτίων με λογικά χαμηλό κόστος, προς όφελος παραγωγού και καταναλωτού της παγκόσμιας κοινότητας.

Αυτήν ακριβώς την γραμμή που είναι όρθη, ρεαλιστική και έντιμη, τηρεί απαρύκλητα η 'Ενωσίς μας στο φόρουμ όλων των Διεθνών 'Οργανισμών και ειδικότερα στους διακρατικούς και έφοπλιστικούς οργανισμούς των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, μέχρι χθές των Δέκα και από τό νέο έτος των Δώδεκα.

'Όσον άφορά τό LINER TRADE, τίς τακτικές γραμμές, έπιζητούμε μέσα στο πλαίσιο του 'Κώδικα' ή 'Πακέτο των Βρυξελλών', να έχουμε από τίς CONFERENCES μεγαλύτερη κατανόηση και εύκολότερη πρόσβαση των 'Ελλήνων μέ βιώσιμους όρους.

'Αλλά και για τά BULK TRADES, τά χύδην φορτία, ή θέση μας είναι σαφής και άμετακίνητη. 'Απορρίπτουμε την ιδέα της κατανομής φορτίων ή κατ' εύφημισμόν, «προστασίας» και απαιτούμε να καταργηθούν οί έμπορικές συμφωνίες που παρακρατούν φορτία για τούς στόλους των συναλλασσομένων, είτε άμφότεροι είναι μέλη των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, είτε ό ένας είναι Ευρωπαίος και ό άλλος αναπτυγμένος, ή αναπτυσσόμενος, 'Ανατολικός, ή Δυτικός,

Βόρειος ή Νότιος.

'Όπως προανέφερα, παραμένουμε άμετακίνητοι στη φιλοσοφία του ελεύθερου ανταγωνισμού για τίς θαλάσσιες μεταφορές, που ό 'Ελληνας την έχει κάνει έργο και στην όποία όφείλει την μέχρι σήμερα επιτυχία του, αναπτύσσοντας την έπιχειρηματική του εύρηματικότητα και προάγοντας την ανταγωνιστικότητα του έργαλείου μέ τό όποίο δουλεύει, του πλοίου του.

'Η ελευθερία στο διεθνή χώρο όμως, δεν σημαίνει περιορισμό των δεσμών μέ την έθνική μας βάση. 'Αντίθετα, αυτούς τούς δεσμούς τούς θέλουμε όσο γίνεται πιό στενούς, πιό ζωντανούς και περισσότερο άποδοτικούς για την πατρίδα. 'Ο έλληνικός έφοπλισμός έχει παράδοση ύψηλου πατριωτισμού και όχι μόνο μέ λόγια, αλλά μέ μεγάλα και ουσιαστικά έργα. Πέρα από τά συγκεκριμένα όφέλη της έθνικής οικονομίας, μία ματιά και μόνο στο χώρο της κοινωνικής άλληλεγγύης, πείθει για τό πώς βλέπει τό χρέος για τόν τόπο του ό 'Ελληνας έφοπλιστής της διεθνούς δραστηριότητας. Τό έχει πρώτιστο καθήκον γι' αυτό και ή ύποβολιμαία, πολλές φορές, άμφισβήτησή του, προκαλεί βαθύτατη πικρία. 'Αλλωστε ό έλληνικός έφοπλισμός δε ζητά να έπιβαρύνει μέ τίποτα την πατρίδα του. Θέλει μόνο να έχει ελεύθερα τά χέρια για να φέρνει στον τόπο, τόν πλούτο και την εύημερία που άναζητά στην ύπερπόντια και σκληρή προσπάθειά του.

Αυτά ακριβώς, αγαπητοί συνάδελφοι, ανέφερε και στον Πρωθυπουργό ή έπιστολή της 10ης Δεκεμβρίου 1985 που απέστειλε ή 'Ενωσίς μας, για την διαμόρφωση μιάς πολιτικής στηρίζεως της ναυτιλίας, μέσα στην έθνική της βάση. Και θά ήθελα μέ την εύκαιρία να σάς πληροφορήσω, ότι προσεχώς θά πραγματοποιηθεί και ή πρώτη συνάντηση της σημερινής διοικήσεως της 'Ενώσεως μέ τόν κ. Παπανδρέου, όπως μās έπληροφόρησε ό αξιότιμος ύπουργός της 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Δέν ζητά λοιπόν τίποτα ό έφοπλισμός από την Πολιτεία, παρά μόνο την άρση ή την μή παρεμβολή νέων έμποδίων

στον δύσκολο δρόμο που διανύει αυτή τη στιγμή τό έλληνικό πλοίο. Νά παλεύουμε έξω, όχι και μέσα στην πατρίδα μας. Πάει πολύ.

Και θά έπαναλάβω, για την πλήρη ενημέρωσή σας, αυτά που ή 'Ενωσίς μας, έθεσε ύπ' όψη του κ. ύπουργού, μέ τό ύπόμνημα της 10ης Δεκεμβρίου 1985.

'Η Ε.Ε.Ε. δέν ζητά από την Πολιτεία παρά την κατανόηση και συμπράτασή της προς έπίτευξη δύο ζωτικών στόχων για την ύπαρξη της έθνικής ναυτιλίας:

α) Τή βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου σε κόστος και ποιότητα υπηρεσιών (άπόδοση του έμψυχου δυναμικού) και

β) Τό άπαραβίαστο, του ύφιστάμενου θεσμικού καθεστώτος.

— Μέ τή διασφάλιση ενός τέτοιου πλαισίου, για την εκμετάλλευση του ύπό έλληνική σημαία πλοίου, πιστεύουμε ότι:

1. Θά άνασχεθεί ή διαρροή χωρητικότητας από την έλληνική σημαία και θά σταματήσει ή συρρίκνωση της δυνάμεως του έλληνόκτητου στόλου.

2. Θά άντιστραφεί ή τάση άπομακρύνσεως από την έθνική βάση και θά αύξηθεί ό αριθμός των διαχειριστριών εταιριών που έγκαθίστανται στην 'Ελλάδα.

Οί προσδοκόμενες θετικές αυτές έξελίξεις σημαίνουν:

Γιά τή ναυτιλία: 'Ισχυροποίηση της κλονισμένης άντοχής της και ένίσχυση των δεσμών μέ την έθνική βάση.

Γιά την οικονομία: Αύξηση της συναλλαγματικής προσόδου, δημιουργία θέσεων άπασχολήσεων στα πλοία στο έπίπεδο των άξιωματικών και στο έπίπεδο των πληρωμάτων, νέες θέσεις προσοδοφόρου άπασχολήσεως προσωπικού γραφείων διαχειρίσεως και φυσικά άναζωπύρωση της ποικίλης μορφής και έπίσης συναλλαγματογόνου, παραναυτιλιακής δραστηριότητας.

Γιά να εξασφαλισθεί τό προαναφερθέν πλαίσιο ύποστηρίξεως της ναυτιλίας μέ τά προσδοκόμενα θετικά άποτελέσματα, που σύντομα έξετέθηκαν

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

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

**2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.**

προηγούμενος, απαιτείται:

1. Νά διατηρηθούν με αναλλοίωτη ισχύ οι θεσμικοί νόμοι 27, 29, 814, καθώς και το περιεχόμενο των εγκριτικών πράξεων. Κατά συνέπεια, να αναθεωρηθεί ή πρόσφατη απόφαση του Υπουργού Οικονομικών για ποσοστιαία αύξηση της φορολογίας των πλοίων και να παραμείνει η κατάσταση όπως έχει για μία διετία. Ταυτόχρονα, επιβάλλεται η ανάκληση της μη σύντομης ύπουργικής αποφάσεως, για έκτακτη εισφορά κατά 10% επί φορολογίας 1985.

2. Νά επέμβει άμέσως τό κράτος και νά αναλάβει τίς ευθύνες του γιά τή στήριξη του καταρρέοντος Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου. Συγκεκριμένα, προτείνεται ή επιχορήγηση και όχι ό δανεισμός, του Ταμείου, μέ ποσό 15-20 δις. δρχ., προκειμένου νά καλυφθεί ή ζημιά πού ύπολογίζεται ότι υπέστη τό ίδρυμα από τήν κατά καιρούς άσκηθείσα πολιτική του κράτους, γιά άσχετες πρός τούς ναυτικούς κοινωνικές ομάδες. Στο πρόγραμμα άνασυγκροτήσεως του ΝΑΤ θά πρέπει επίσης νά περιληφθούν:

α) Η άναθεώρηση όλων των συντάξεων και μεταφορά σέ άλλα ταμεία των δικαιωμάτων πού θά αποδειχθεί, ότι δέν έχουν σχέση μέ τό έπάγγελμα ή δέν έχουν καταβάλει τίς απαιτούμενες εισφορές στό ΝΑΤ.

β) Η θέσπιση όρθολογιστικών και δικαίων κριτηρίων στην έφαρμογή έφεξης της Διαδοχικής Ασφαλίσεως.

γ) Η δέσμευση της πολιτικής του ΝΑΤ στον τομέα των παροχών, από τό βασικό νόμο του ίδρύματος, πού συσχετίζει τήν οικονομική του αυτοδυναμία μέ τίς δαπάνες παροχών.

Η άνωτέρω προτεινόμενη αντιμετώπιση, άποτελεί και τή μόνη πού μπορεί νά άποδώσει βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα και ούτο γιατί ή λύση

της αύξησης των εισφορών, θά έχει ως άμεση παρενέργεια τή φυγή πλοίων από τό Ταμείο και τή Σημαία, ενώ τό οικονομικό άποτέλεσμα πού πιθανώς θά προκύψει, δέν θά βοηθούσε ουσιαστικά στή λύση του προβλήματος.

Επισημαίνεται ότι ή έντύπωση περί χαμηλότερης εργοδοτικής εισφοράς στή ναυτιλία σέ σύγκριση μέ τήν εργοδοτική εισφορά πού ισχύει στους διάφορους κλάδους της στεριάς, είναι έσφαλμένη. Καί ούτο, γιατί ό έφοπλισμός ολοκληρώνει τήν ασφαλιστική προστασία του ναυτικού μέ κάλυψη μέσω φορέων (Clubs) και έκτός ΝΑΤ, πού συνεπάγεται πρόσθετη σοβαρότατη επιβάρυνση. Δέν θά πρέπει νά παραβλέπεται όμως και ή ύφισταμένη στην πραγματικότητα σχέση συνθέσεως πλοίου και προσόδων του Ταμείου.

3. Νά προσδιοριστεί ή σύνθεση των πλοίων επί ρεαλιστικής βάσεως πού θά λειτουργήσει μακροπρόθεσμα υπέρ της ναυτεργατικής άπασχολήσεως. Συγκεκριμένα, γιά τά αυτοματοποιημένα πλοία νά ισχύσει ή σύνθεση, πού έφαρμόζεται στις ναυτιλίες άλλων χωρών και γιά τά συμβατικά, ή μειωμένη σύνθεση πού ισχύει μέχρι 18.10.1985 και ή όποία απέδειξε ότι ανταποκρίθηκε πλήρως, στις λειτουργικές ανάγκες, αλλά και στην ασφάλεια των πλοίων.

4. Νά επανέλθει σέ ισχύ τό καταργηθέν σύστημα προσλήψεως άλλοδαπών κατωτέρων πληρωμάτων μέ μισθούς πού ισχύουν στις χώρες προελεύσεώς τους (διμερείς συμβάσεις), χωρίς τήν ήμερήσια εισφορά («βαποριάτικο»). Η ρύθμιση αυτή, πού ακολουθείται συστηματικά, από εύρωπαϊκές ναυτιλίες (Μεγ. Βρετανία, Γερμανία, Όλλανδία, Νορβηγία) ενώ δέν δημιουργεί πρόβλημα εργασίας στή χώρα μας, λόγω έλλείψεως κατωτέρων πληρωμάτων, διευρύνει

τίς θέσεις εργασίας γιά τούς Έλληνες άξιωματικούς, μέ τήν αύξηση του αριθμού των πλοίων και στην έλληνική σημαία.

5. Νά μεταφερθεί και νά έφαρμοσθεί πιστά τό άγγλικό σύστημα των SANDWICH COURSES προκειμένου νά άναμορφωθεί, έκσυγχρονιζόμενη, ή ναυτική εκπαίδευση.

Μέ τήν προτεινόμενη μεταβολή επιτυγχάνονται δύο πολύ σοβαροί στόχοι: Αύτός της περιστολής άσκόπων δαπανών, άφού δέ θά δαπανώνται χρήματα γιά εκπαίδευση νέων πού τελικά δέν άκολουθούν τό ναυτικό έπάγγελμα, και ό άλλος, της ποιοτικής άναβαθμίσεως της εκπαίδευσής, άφού ή μείωση του αριθμού των σπουδαστών συνεπάγεται και καλύτερη κατάρτιση. Όλα αυτά, έξυπακούεται, στά πλαίσια της ένδεικνυόμενης πείθαρχίας.

6. Νά προσδιοριστεί τό δικαίωμα της άπεργίας στο ύπό σύνταξη Συνδικαλιστικό Νομοσχέδιο, μέ βάση γεωγραφικά όρια και σαφείς δημοκρατικές διαδικασίες, γιά τή λήψη της σχετικής αποφάσεως από τά ναυτικά σωματεία, όπως ισχύει σέ άλλες εύρωπαϊκές ναυτιλίες και λαμβάνοντας ύπόψη, τό ιδίομορφο των ύπηρεσιών πού προσφέρει τό πλοίο στή διεθνή διακίνηση έμπορευμάτων.

Κυρίες και Κύριοι συνάδελφοι,

Αυτές είναι οι θέσεις της Ένώσεώς μας, στα κύρια και κείρια προβλήματα πού αντιμετώπιζει σήμερα ό ελληνικός έφοπλισμός. Θέσεις πού ύποστηρίζει σύσσωμο τό συμβούλιό μας, μέ βαθειά συναίσθηση της ευθύνης πρός τήν πατρίδα και πρός όλους όσους άσχολούνται μέ τήν ναυτιλιακή δραστηριότητα, έφοπλιστές και ναυτικούς.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-38456 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-930 7561

ΑΝΤΙΡΡΗΣΕΙΣ ΠΡΟΚΑΛΕΙ Η ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΩΝ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Αντιρρήσεις έχει προκαλέσει η υπουργική απόφαση με την οποία καθορίστηκε η σύνθεση των αυτοματοποιημένων πλοίων άνω των 3.000 τόν. γκρός και ήδη έχει γίνει σχετικό διάβημα στο υπουργείο Ναυτιλίας από την Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών. Οι αντιρρήσεις εντοπίζονται:

Πρώτο, στην ένταξη του ηλεκτρολόγου στη σύνθεση, η πρόσληψη του οποίου είναι υποχρεωτική για τα πλοία άνω των 10.000 τόν. γκρός εφ' όσον προσφέρονται προσοντούχοι ηλεκτρολόγοι προς ναυτολόγηση μέσω του ΓΕΝΕ και αποδέχονται τους όρους της οικείας συλλογικής συμβάσεως.

Δεύτερο, στο ότι δεν εξασφαλίζεται η διατήρηση ευνόικότερων συνθέσεων που προβλέπονται από εγκριτικές πράξεις νηολογίας, και

Τρίτο, στην υποχρέωση προσλήψεως ενός δοκίμου αξιωματικού κατά τους θερινούς μήνες (Ιούλιο, Αύγουστο και Σεπτέμβριο) σε θέση που θα καταλαμβάνεται από μαθητές των ΑΔΣΕΝ «προς κάλυψη των πρακτικών εκπαιδευτικών αναγκών τους», όπως αναφέρεται στην απόφαση.

Αρμόδιοι αξιωματικοί του υπουργείου Ναυτιλίας στους οποίους έτέθη το θέμα των αντιρρήσεων από τα «Ναυτικά Χρονικά» παρατηρούσαν για το πρώτο θέμα ότι ο ηλεκτρολόγος είχε ενταχθεί στη σύνθεση του νόμου 1376 με συμπληρωματική απόφαση, για το δεύτερο δεν εξέφρασαν καμία αποψη και για το τρίτο, της ναυτολόγησης δηλαδή του δοκίμου, ότι ο περιορισμένος χρόνος που έχει τεθεί στην υπουργική απόφαση (το τρίμηνο Ιουλίου — Σεπτεμβρίου) σημαίνει ότι η πρόσληψη δοκίμου θα γίνεται ουσιαστικά σε πλοία που ταξιδεύουν στη Μεσόγειο ή εν πάση περιπτώσει, εκτελούν κυκλικά ταξίδια που προβλέπουν προσέγγιση σε ελληνικό λιμάνι εντός του τριμήνου.

Οι ίδιοι αξιωματικοί επισήμαναν επίσης: Πρώτο, ότι ο ηλεκτρολόγος έχει ενταχθεί στη σύνθεση από τους Νορβηγούς και τους Γερμανούς (στην πρώτη περίπτωση χαρακτηρίζεται αξιωματικός και στη δεύτερη υπαξιωματικός), ενώ προαιρετική παραμένει η πρόσληψη ηλεκτρολόγου στα βρετανικά πλοία.

Δεύτερο, ότι η σύνθεση που καθορίζεται με την υπουργική απόφαση για τα αυτοματοποιημένα πλοία δεν διαφέρει ουσιαστικά από τη σύνθεση που έχουν καθορίσει για τα πλοία αυτά οι Νορβηγοί και οι Γερμανοί.

Τρίτο, ότι παρόμοια θέματα στίς άλλες ναυτιλιακές χώρες ρυθμίζονται με απ' ευθείας συνεννοήσεις έφοπλιστών και ναυτικών χωρίς καμιά ανάμιξη του διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας, πράγμα που δεν συμβαίνει μόνο στην Ελλάδα όπου η κάθε πλευρά προσπαθεί καταφεύγοντας στον διοικητικό φορέα, να επιτύχει περισσότερα χωρίς καν να ενημερώνει, τις πιο πολλές φορές την άλλη.

Επί των ανωτέρω τα «Ναυτικά Χρονικά» παρατηρούν:

● Είναι αναγκαίο ίσως περισσότερο από κάθε άλλη φορά τα θέματα κοινού ενδιαφέροντος, όπως είναι τό της συνθέσεως, να ρυθμίζονται με συμφωνία των δύο άμεσα ενδιαφερομένων πλευρών χωρίς την παραμικρή παρέμβαση του διοικητικού φορέως και με μοναδικό στόχο την εξασφάλιση και υπέρ των υπό Έλληνική σημαία πλοίων όλων εκείνων που έχουν επιτύχει τα υπό ξένες σημαίες ελληνόκτητα πλοία. Υπογραμμίζουμε για μία ακόμη φορά ότι η εξασφάλιση αυτή αποτελεί και τον μοναδικό τρόπο για να προσελκύσουμε στο έθνικό νηολόγιο τα 1.300 και πλέον ελληνόκτητα πλοία που τελούν σήμερα υπό διάφορες ξένες σημαίες και με τα οποία θα λυθεί αυτόματως το πρόβλημα της αποδοτικής απασχολήσεως όλων των Ελλήνων ναυτικών και επί πλέον θα βοηθηθεί ουσιαστικά το Ισοζύγιο πληρωμών της χώρας.

● Είναι επίσης εξ' ίσου αναγκαίο να γίνει σεβαστή — με δύο λόγια να διατηρηθεί αναλλοίωτη — η ευνόικότερη σύνθεση που προβλέπεται από εγκριτικές πράξεις νηολογίας — είναι καιρός να σταματήσουμε να πυροβολούμε την εγκριτική πράξη.

● Η ρύθμιση του θέματος των ηλεκτρολόγων έγινε κυριολεκτικά «στό πόδι» — έχουμε δηλαδή επανάληψη της «γονατογραφίας» με αποτέλεσμα να «φοβώνομε» υποχρεωτικά ηλεκτρολόγο σε πλοία που δεν τον χρειάζονται και σε πλοία που ο ηλεκτρολόγος είναι απολύτως αναγκαίος να χαρακτηρίζουμε την πρόσληψή του προαιρετική (κατά την ταπεινή μας αντίληψη η λανθασμένη ρύθμιση οφείλεται στο γεγονός ότι για τη δικαιολόγηση της θέσεως του ηλεκτρολόγου ελήφθη υπ' όψει η ... Ιπποδύναμη της μηχανής αντί της εγκατεστημένης ηλεκτρικής ισχύος).

● Η ρύθμιση επίσης του προβλήματος της καλύψεως των πρακτικών εκπαιδευτικών αναγκών των δοκίμων αξιωματικών είναι κα-

τά την αντίληψή μας λανθασμένη και εκείνο που μπορεί να γίνει για να μπορούν αυτά τα παιδιά να βρίσκουν εύκολα απασχόληση που ταυτόχρονα θα καλύπτει και την πρακτική τους εξάσκηση είναι να καταλαμβάνουν από μία θέση κατωτέρου πληρώματος γέφυρας και μηχανής, όταν δεν υπάρχει προσφερόμενος, όποτε και οι ανάγκες του πλοίου θα καλύπτονται και οι νέοι αξιωματικοί θα εξυπηρετούνται στα πρώτα τους επαγγελματικά βήματα.

Η ΑΠΟΦΑΣΗ

Η υπουργική απόφαση η οποία αναφέρεται στο θέμα της συνθέσεως των αυτοματοποιημένων πλοίων άνω των 3.000 τόν. γκρός έχει ως εξής:

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΚΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 3000 ΚΟΧ

Έχοντας υπόψη:

1. Την λήξη ισχύος των 70003/ 6878/ 10.11.83 και 70005/3840/23.5.85 αποφάσεων ΥΕΝ που εκδόθηκαν σύμφωνα με διατάξεις του Ν. 1376/83 και καθόριζαν την οργανική σύνθεση της κατηγορίας των πλοίων που αναφέρονται στο θέμα.

2. Τις διατάξεις του άρθρου 87 παρ. 2 του ΝΔ 187/73 «περί ΚΑΝΔ».

3. Τις ειδικές συνθήκες εργασίας επί πλοίων εφοδιασμένων με αυτοματοποιημένες συσκευές και μηχανήματα με δυνατότητα λειτουργίας των μηχανοστασίων τους πλήρως ανεπανδρωτών.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

1. Καθορίζουμε την οργανική σύνθεση του πληρώματος των φορτηγών ποντοπόρων πλοίων κάθε κατηγορίας (Φ/Γ — Δ/Ε κλπ.) άνω των 3.000 κοχ. που είναι εφοδιασμένα με αυτοματοποιημένες συσκευές και μηχανήματα και χαρακτηρισμένα από τους παρακολουθούντες αυτά μηχανώμονες με τα αντίστοιχα σύμβολα αυτοματισμού (UMS, ACCU, EO, MO, AUT κλπ.) ως έχοντα δυνατότητα λειτουργίας του μηχανοστασίου τους πλήρως ανεπανδρωτού επί 24ώρου βάσεως ως κατωτέρω:

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

TELEX 18080 STAM AR
CABLES STAMATIQU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT · EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	3000-5000	5001-15000	15001-40000	40001-80000	80000 & άνω
Πλοίαρχος	1	1	1	1	1
Υποπλοίαρχος	1	1	1	1	1
Ανθ/πλοίαρχος	1	2	2	2	2
Δοκ. Πλοίαρχος	—	—	1	1	1
Μηχανικός Α'	1	1	1	1	1
Μηχανικός Β'	1	1	1	1	1
Μηχανικός Γ'	1	1	1	1	2
Ηλεκτρολόγος	—	1*	1	1	1
Δοκ. Μηχανικός	1 ή Καθαρ.	1 ή Καθαρ.	1	1	1
Ραδι/φητής	1	1	1	1	1
Δοκ. Ραδι/φητής	—	—	—	1 ή Ναυτόπ.	1
Ναύκληρος	1	1	1	1	1
Ναύτες	5	5	6	6	6
Ναυτόπαιας	—	—	—	—	1
Μηχι/δηγός Α'	—	—	—	1 ή Λιπαντ.	1 ή Λιπαντ.
Καθαριστής	—	—	—	1	1
Μάγειρος	1	1	1	1	1
Θαλαμηπόλος	1	1	1	1	1
Βοηθ. Θαλ/λου	—	—	—	1	1
ΣΥΝΟΛΟ	16	18	20	24	26

2. Προκειμένου περί δεξαμενοπλοίων στην πιά πάνω σύνθεση προστίθεται ένας (1) άντλιωρός.

3. Σε περίπτωση που τό πλοίο παύσει νά είναι χαρακτηρισμένο σάν αυτόματο ή σύν-

θεσή του θά καθορίζεται μέ βάση τίς διατάξεις που εφαρμόζονται γιά τά συμβατικά (μή αυτόματοποιημένα) πλοία.

Οί Λιμενικές ή Προξενικές Άρχές πρίν άπό τό καθορισμό τής σύνθεσης ή κατά τόν έ-

λεγχο των έγγραφων των πλοίων ελέγχουν άν τό πλοίο είναι έφοδιασμένο μέ τό οικείο πιστοποιητικό άπό τό όποίο νά προκύπτει ό-τι οί αυτόματισμοί ύπάρχουν καί λειτουργούν καλώς.

4. Οί καθοριζόμενες μέ τήν παρούσα συνθέσεις δέν μπορούν νά συμπεριλαμβάνονται στίς έκδιδόμενες έγκριτικές πράξεις νηολογήσεως των πλοίων, στίς τροποποιήσεις αύ-τών καθώς καί στίς τροποποιήσεις των έγκριτικών πράξεων που έχουν ήδη έκδοθεί.

5. Η πρόσληψη του ήλεκτρολόγου είναι ύποχρεωτική στήν περίπτωση που προσφέρονται προσοντούχοι ήλεκτρολόγοι πρόσ ναυτολόγηση μέσω ΓΕΝΕ καί αποδέχονται τούς όρους τής οικείας Συλ. Σύμβασης.

6. Στίς άνωτέρω καθοριζόμενες όργανικές συνθέσεις προστίθεται ειδικά γιά τούς θερινούς μήνες ΙΟΥΛΙΟ, ΑΥΓΟΥΣΤΟ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ μία θέση Δοκίμου Άξιωματικού που θά καταλαμβάνεται άπό μαθητές των Άνωτέρων Δημοσίων Σχολών Έμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ) πρόσ κάλυψη των πρακτικών εκπαιδευτικών άναγκών τους.

5. Η εφαρμογή τής παρούσης άποφάσεως άρχίζει άπό τή δημοσίευσή της στήν Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως.

Ό Υπουργός
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΗΣ

* Μόνο γιά πλοία άνω των 10.000 κοχ.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

Sale & Purchase:

Tel. 413 4227 453 1144
Telex 21 3893 THAN GR

Chartering:

Tel. 453 1883 453 1556 453 1707
Telex. 21 3891 THAN GR 21 3892 THAN GR

Branch:

107-109 Filonos Str.
P.O.Box 80167
GR - 185 10 Piraeus - Greece



Petridou

CEUTA ~ LAS PALMAS

AND

ALSO FOR ALL SPANISH MAINLAND PORTS

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

YOU CAN RELY ON:



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

INTERBUNKERING EPE

6, Skouze Street, Piraeus, GREECE

Tel: (01) 4180 641 (5 lines)

and (01) 8951 533 24 hours all week service

Telex: 21 3035

'Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες

ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

ΕΛΕΝΗΣ ΜΠΑΣΔΑΝΗ, 'Ανθ'ρχου Λ.Σ. (Τ)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο ελληνικός θαλάσσιος χώρος χαρακτηρίζεται από την ιδιομορφία ύπαρξης ενός πυκνού νησιωτικού συμπλέγματος.

Άμεση συνέπεια αυτής της πραγματικότητας είναι η γέννηση θαλάσσιων υπεραστικών μεταφορών που στόχο έχουν την εξυπηρέτηση του νησιωτικού συμπλέγματος και τη σύνδεσή του με την ηπειρωτική χώρα. Οι μεταφορές αυτές (έπιβατικές και εμπορευματικές) γενικά χαρακτηρίζονται σαν άκτοπλοϊκές.

Οι άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες (που συχνά εξυπηρετούν και εμπορευματικές μεταφορές) αποτελούν το μοναδικό μέσο μεταφοράς στα νησιά που δεν υπάρχει αεροπορική εξυπηρέτηση.

Πολλοί παράγοντες έχουν συντελέσει στη σημερινή διάρθρωση των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών και στη διαμόρφωση του επιπέδου εξυπηρέτησής τους. Ο προσδιορισμός των παραγόντων αυτών και ο καθορισμός του μεγέθους της επίρροής τους στο πρόβλημα, θα μπορούσε να υποδείξει πραγματικά μέτρα για την βελτίωση των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών και την άνοδο της παρεχόμενης εξυπηρέτησης.

Η παρούσα μελέτη έχει σαν στόχους:

— Την ανάλυση της σημερινής κατάστασης και

— Τόν προσδιορισμό των προοπτικών εξέλιξης των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Για την εκπλήρωση των παραπάνω στόχων συγκεντρώθηκαν και αξιολογήθηκαν στοιχεία από υπάρχουσες μελέτες και πληροφορίες από φορείς και παράγοντες που έχουν άμεση σχέση με τις δραστηριότητες των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το ζήτημα της βελτίωσης της διαχείρισης των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών έχει επανειλημμένα απασχολήσει κρατικούς και ιδιωτικούς φορείς στο παρελθόν, με άμεση συνέπεια την ύπαρξη πλούσιου σε ποσότητα σχετικού υλικού. Παρά το γεγονός αυτό, οι υπάρχουσες μελέτες, στη μεγάλη τους πλειοψηφία, χαρακτηρίζονται από έλλειψη σαφούς μεθοδολογικής προσέγγισης των προβλημάτων της άκτοπλοϊκής. Η αντίστοιχη διεθνής βιβλιογραφία εμφανίζεται περιορισμένη, γεγονός που δεν είναι άσχετο με τις γεωγραφικές, οικονομικές, οργανωτικές και στρατηγικές ιδιομορφίες του ελληνικού νησιωτικού συμπλέγματος.

Η παρούσα εργασία επιχειρεί μία πρώτη μεθοδολογική προσέγγιση του προβλήματος με ταξινόμηση της διαθέσιμης πληροφορίας σε ενότητες που αντιπροσωπεύουν τους βασικούς συντελεστές του συστήματος των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών και που είναι γενικά οι παρακάτω:

- Ζήτηση (έπιβατική και εμπορευματική)
- Υποδομή και μέσα
- Θεσμικό πλαίσιο και οργάνωση
- Παράμετροι εξυπηρέτησης (δρομολογιακές γραμμές, συχνότητα και αξιοπιστία δρομολογίων, ασφάλεια, ένδεια κλπ.

Στά στενά πλαίσια της παρούσας εργασίας θίγονται απλά ορισμένες πλευρές των συντελεστών που προαναφέρθηκαν, μία και

ή αναλυτική διερεύνηση κάθε συντελεστή απαιτεί μία ξεχωριστή εργασία.

Έχει γίνει προσπάθεια ποσοτικής εκτίμησης ορισμένων παραμέτρων βάσει των στατιστικών στοιχείων που διαθέτει η Στατιστική Υπηρεσία του ΥΕΝ.

Αν και οι προοπτικές εξέλιξης της άκτοπλοϊκής είναι συνυφασμένες με τις γενικότερες αναπτυξιακές επιλογές για το νησιωτικό χώρο, επιχειρείται η εξαγωγή ορισμένων συμπερασμάτων για τις διαφαινόμενες προοπτικές εξέλιξης των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Τα συμπεράσματα αυτά, κύρια σχετίζονται με την ορθολογικότερη διαχείριση των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών και άπληχον προοπτικές απόψεις.

2. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Η γεωγραφική διαμόρφωση της χώρας χαρακτηρίζεται από έκτεταμένο ανάπτυγμα παραλίων και από το νησιωτικό σύμπλεγμα που περιβάλλει την ενδοχώρα.

Τό συνολικό ανάπτυγμα των παραλίων ανέρχεται σε 14.853χμ, ενώ η άκτογραμμή διαμορφώνει 750 λιμάνια και όρμους από τα οποία τα σπουδαιότερα είναι 120.

Τό νησιωτικό σύμπλεγμα περιλαμβάνει περισσότερα από 3.500 μικρά και μεγάλα νησιά, αποτελεί δε τό 19% του ελληνικού εδάφους και συγκεντρώνει τό 14% του πληθυσμού. Ειδικά στην περιοχή του Αιγαίου τα νησιά είναι σχεδόν ομοιόμορφα κατεσπαρμένα σε μία διαμετρική απόσταση περίπου 500 χμ (12).

Σημαντικό τμήμα της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας και του εθνικού προϊόντος της χώρας παράγεται στο νησιωτικό χώρο. Τό εισόδημα των κατοίκων προέρχεται κυρίως από τόν γεωργικό τομέα (αλιεία, κτηνοτροφία, αγροτικά προϊόντα), τή ναυτιλία και τα τελευταία χρόνια από τόν τουρισμό. Παρόλα αυτά ο νησιωτικός πληθυσμός έχει παρουσιάσει σημαντική μείωση ιδιαίτερα στα μικρότερα νησιά λόγω μετανάστευσης σε άλλες χώρες ή στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Μέσα στα πλαίσια αυτά δημιουργούνται ανάγκες τακτικής επικοινωνίας του νησιωτικού πληθυσμού με τις άστικές περιοχές της ηπειρωτικής χώρας, ανάγκες έγκαιρης μεταφοράς των παραγομένων προϊόντων, ανάπτυξης του τουρισμού και γενικά διακίνησης υλικών, προϊόντων και στρατιωτικών εφοδίων.

Η άκτοπλοϊκή έρχεται να παίξει ένα σημαντικότατο ρόλο στην εξυπηρέτηση των προαναφερθεισών αναγκών μεταφοράς έπιβατών και αγαθών στο νησιωτικό χώρο.

Οι ιδιαίτερες συνθήκες που έχουν συντελέσει στη σημερινή διαμόρφωση του συστήματος των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών και επηρεάζουν τήν εξέλιξή του, αναφέρονται στη συνέχεια.

Κοινωνικές συνθήκες

Ο νησιωτικός πληθυσμός είναι κατανεμη-

μένος σε πολυάριθμα νησιά και συχνά σε πολύ μικρές κοινότητες. Για τήν συγκοινωνιακή εξυπηρέτησή τους συνήθως απαιτούνται μεγάλα πλοία λόγω καιρικών συνθηκών και κυματισμού που επικρατεί, ενώ η ζήτηση είναι πολύ μικρή ιδίως κατά τούς χειμερινούς μήνες. Κατά συνέπεια η συγκοινωνιακή σύνδεση όλων των κατοικημένων νησιών, για τή διατήρηση του πληθυσμού, τήν οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, τήν παροχή υπηρεσιών στον τομέα της υγείας, της εκπαίδευσης και του πολιτισμού, ώστε να βρίσκεται τό βιοτικό επίπεδο των κατοίκων σε άνεκτα επίπεδα.

Στρατηγικοί λόγοι

Η περιοχή του Αιγαίου έχει αποτελέσει αντικείμενο άμφισβήτησης των κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας. Είναι φανερό ότι επιβάλλεται η συγκράτηση και η ανάπτυξη του νησιωτικού πληθυσμού, πράγμα που εξαρτάται από τις συνθήκες συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της περιοχής. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο άκτοπλοϊκός στόλος είναι ένταγμένος στον άμυντικό σχεδιασμό της χώρας, συνεπώς ο ρόλος του κάτω από ορισμένες συνθήκες ξεφεύγει από τα στενά πλαίσια της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.

Υλικοτεχνική υποδομή

Η καταλληλότητα και ο ρυθμός έκσυγχρονισμού του άκτοπλοϊκού στόλου, η ασφάλεια και η αξιοπλοία των πλοίων, η σύνθεση και η διάταξη των δρομολογιακών γραμμών, οι λιμενικές εγκαταστάσεις και η σύνδεση των λιμένων με τα άλλα συγκοινωνιακά δίκτυα συνθέτουν τό πλαίσιο της τεχνικής υποδομής μέσα στο οποίο διεξάγονται οι άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Ο τρόπος που αντιμετωπίζονται τα θέματα αυτά επηρεάζει συνολικά τό επίπεδο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και διαμορφώνει τις συνθήκες εξέλιξης της άκτοπλοϊκής.

Φορέας έκμετάλλευσης

Η έκμετάλλευση των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών διέπεται από ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, με συνέπεια να μην υπάρχει ένια διαχείριση των διατιθέμενων μέσων και να δημιουργούνται προβλήματα οικονομικού ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων.

Στή συνέχεια εξετάζονται αναλυτικά οι βασικοί συντελεστές του συστήματος των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

3. ΖΗΤΗΣΗ

3.1. Έπιβατική κίνηση

Οι θαλάσσιες έπιβατικές μεταφορές διακρίνονται σε 3 μεγάλες κατηγορίες με κριτήριο τό είδος των πλοίων που εκτελούν τις μεταφορές σε συνδυασμό με τό είδος των εκτελούμενων πλοίων:

— Πορθμειακή συγκοινωνία, διεξάγεται με

ferry-boats και θεωρείται σαν συνέχεια οδικού δικτύου που διακόπτεται από το θαλάσσιο δίαυλο.

— **Ακτοπλοϊκή συγκοινωνία**, εκτελείται από επιβατηγά και επιβατηγά - όχηματαγωγά σκάφη και καλύπτει τους βασικούς άξονες σύνδεσης των νησιών με την ενδοχώρα.

— **Τοπική συγκοινωνία**, διεξάγεται με πετρελαιοκίνητα ξύλινα σκάφη για την εξυπηρέτη-

ση των μικρών νησιών.

Επισημαίνεται ότι πλόες άναψυχής που εξυπηρετούνται από τα επιβατηγά — τουριστικά πλοία (κρουαζιερόπλοια) δεν συμπεριλαμβάνονται στις προηγούμενες κατηγορίες γιατί δεν αποτελούν συγκοινωνία με τακτά δρομολόγια σε καθορισμένες δρομολογιακές γραμμές.

Η συνολική επιβατική κίνηση με στοιχεία του 1983 έφθασε τα 22.402.000 επιβάτες και κατανέμεται ανά κατηγορία ως εξής:

Πορθμεία 14.524.305 επιβάτες ήτοι ποσοστό 65%. Επιβατηγά και Ε/Γ - Ο/Γ 7.490.299 επιβάτες ήτοι ποσοστό 33%. Πετρελαιοκίνητα (ξύλινα) 477.677 επιβάτες ήτοι ποσοστό 2%.

Είναι φανερό ότι η πορθμειακή συγκοινωνία διακινεί υπερδιπλάσιους επιβάτες απ' ό,τι η ακτοπλοϊκή συγκοινωνία, αλλά σε πολύ μικρότερες αποστάσεις, αποτέλεσμα οι μιλιομετρικοί επιβάτες των δύο κατηγοριών να βρίσκονται στα ίδια σχεδόν επίπεδα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Ε/Γ & Ε/Γ - Ο/Γ ΠΛΟΙΑ			ΠΟΡΘΜΕΙΑ			
α/α	ΚΥΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΙΝΗΣΗ	%	ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΙΝΗΣΗ	%
1.	Άργοσαρωνικού	2.407.635	32,1	Αίγιου — Έρατεινής	69.260	0,5
2.	Πειραιώς — Πελοποννήσου	64.766	0,9	Αϊδηψού — Άρκίτσας	371.720	2,6
3.	Πειραιώς — Κρήτης	978.833	13,1	Άργοστολίου — Ληξουρίου	202.725	1,4
4.	Πειραιώς — Κρήτης — Δωδεκανήσου	63.792	0,9	Γλύφας — Άγιόκαμπου	129.615	0,9
5.	Πειραιώς — Δωδεκανήσου	364.893	4,9	Κυλλήνης Ζακύνθου — Κεφ/νίας	505.334	3,5
6.	Πειραιώς — Δυτ. Κυκλάδων	243.583	3,2	Θάσου — Καβάλας	459.774	3,2
7.	Πειραιώς — Ανατ. Κυκλάδων	583.701	7,8	Θάσου — Κεραμωτής	351.834	2,4
8.	Πειραιώς—Μυκόνου—Τήνου—Σάμου	650.257	8,7	Κέρκυρας — Ήγουμενίσσας	707.848	4,9
9.	Πειραιώς — Χίου — Μυτιλήνης	304.558	4,1	Περάματος — Παλουκιών	5.534.809	38,1
10.	Ραφήνας—Εύβοιας—Άνδρου—Τήνου	697.164	9,3	Πρέβεζας — Άκτίου	503.059	3,5
11.	Πειραιώς—Δωδεκανήσου— Ν.Αιγαίου	24.053	0,3	Ρίου — Άντιρρίου	4.225.596	29,0
12.	Βόλου — Β. Σποράδων—Κύμης	393.779	5,2	Ώρωπού · Έρέτριας	466.048	3,2
13.	Πατρών—Άκαρνανίας—Ίονίων Ν.	288.299	3,8	Λοιπές	367.803	4,4
ΣΥΝΟΛΟ		7.490.299	100		14.524.305	100

Γεωγραφική κατανομή της ζήτησης

Η κατανομή της επιβατικής κίνησης κατά γεωγραφικές περιοχές (δρομολογιακές γραμμές) φαίνεται στον Πίνακα 1 (στοιχεία 1983). Η γραμμή του Άργοσαρωνικού συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση (32%) ενώ οι πορθμειακές γραμμές Πέραμα — Σαλαμίνα και Ρίο — Αντίρριο συγκεντρώνουν το 70% περίπου της ζήτησης.

Χρονική διακύμανση της ζήτησης

Χαρακτηριστικό της επιβατικής ζήτησης στην ακτοπλοία αποτελεί η έντονη εποχιακή διακύμανσή της.

Η άπεικόνιση της μηνιαίας διακύμανσης της ζήτησης εκφρασμένη σε διακινηθέντες επιβάτες (επιβιβασθέντες και αποβιβασθέντες) στο λιμάνι του Βόλου (1981) οδηγεί στα ακόλουθα συμπεράσματα.

(α) Η μηνιαία επιβατική κίνηση δεν είναι σταθερή κατά την διάρκεια του χρόνου αλλά εμφανίζει αιχμές.

(β) Η αιχμή της θερινής περιόδου (Ιούλιος και Αύγουστος) συγκεντρώνει το 50% περίπου της ετήσιας ζήτησης, ενώ διακρίνονται οι αιχμές του Απριλίου (διακοπές Πάσχα) και του Δεκεμβρίου (διακοπές Χριστουγέννων).

Τό συγκεκριμένο παράδειγμα θεωρείται αρκετά αντιπροσωπευτικό και κατά συνέπεια τα συμπεράσματα μπορούν να γενικευτούν.

Η ετήσια διακύμανση της επιβατικής κίνησης στα Έλληνικά λιμάνια παρουσιάζει μία μέση αύξηση της τάξης του 7%. Όσον αφορά την ετήσια διακύμανση της ζήτησης στις δρομολογιακές γραμμές, κάθε γραμμή παρουσιάζει ιδιαίτερότητα. Η γραμμή Πειραιώς — Δυτ. Κυκλάδων παρου-

σιάζει τη μεγαλύτερη μέση ετήσια αύξηση της επιβατικής κίνησης και ανέρχεται σε 20%. Ακολουθεί η γραμμή «Ραφήνας — Εύβοιας» με ποσοστό 13,5%.

Η διακίνηση επιβατικών αυτοκινήτων (ΙΧ) με τα Ε/Γ — Ο/Γ της ακτοπλοίας είναι ένας έμμεσος δείκτης της επιβατικής ζήτησης που παρατηρείται. Η γραμμή Πειραιώς — Κρήτης παρουσιάζει τη μεγαλύτερη διακίνηση ΙΧ (25% συνόλου), ενώ η γραμμή Πειραιά — Δυτ. Κυκλάδων έχει τη μεγαλύτερη μέση ετήσια αύξηση της τάξης του 30%.

Παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση

1) Κόστος ταξιδιού (ναύλος + κόστος χρόνου ταξιδιού).

2) Εισόδημα επιβατών

3) Κόστος ταξιδιού με συμπληρωματικά και ανταγωνιστικά μέσα (ανταποκρίσεις, αερομεταφορές).

4) Επίπεδο εξυπηρέτησης (δυνατότητες πρόσβασης, συχνότητα, αξιοπιστία, άνεση, ασφάλεια).

5) Δημογραφική εξέλιξη νησιωτικών περιοχών

6) Οικονομική δραστηριότητα των νησιών

7) Τουριστική ανάπτυξη

8) Αστάθμητοι παράγοντες (διεθνείς πολιτικές εξελίξεις στην περιοχή).

Η επίδραση των παραγόντων που προαναφέρθηκαν, στη διαμόρφωση της επιβατικής ζήτησης στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι αναμφισβήτητη. Βέβαια ποσοτικά αποτελέσματα δεν υπάρχουν ώστε να εκτιμηθεί πόσο ανελαστική είναι η ζήτηση στις διακυμάνσεις των παραγόντων αυτών.

3.2. Έμπορευματική κίνηση

Η αγροτική παραγωγή αλλά και η έκβιο-

μηχάνηση των περισσότερων νησιών είναι υποτυπώδης λόγω γεωκλιματικών συνθηκών, έλλειψης ανθρώπινου δυναμικού και έπενδυτικών κινήτρων. Έξαιρέση στον κανόνα αποτελούν όρισμένα μεγάλα νησιά όπως η Κρήτη, η Μυτιλήνη, η Σάμος κλπ. τα οποία εξαγωγή κυρίως αγροτικά προϊόντα.

Η διακίνηση των προϊόντων αυτών δεν βρίσκεται σε ένα ικανοποιητικό οργανωμένο πλαίσιο ώστε να επιτυγχάνεται καλύτερη προώθηση στην αγορά.

Στα τουριστικά αναπτυγμένα νησιά σημαντικό μέρος του εισοδήματος των κατοίκων βασίζεται στην παροχή υπηρεσιών στον τουρισμό. Τό μειονέκτημα της τουριστικής δραστηριότητας είναι η έντονη εποχιακότητα και τό γεγονός ότι επηρεάζεται συχνά από διεθνείς πολιτικές εξελίξεις.

Μέσα στα πλαίσια αυτά της οικονομικής δραστηριότητας των νησιών οι έμπορευματικές μεταφορές περιορίζονται κυρίως στον ανεφοδιασμό των νησιών με καύσιμα, και βασικά είδη κατανάλωσης που προορίζονται για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επισκεπτών, και τη μεταφορά των τοπικών προϊόντων προς την ενδοχώρα.

Βασικά έμπορεύματα που διακινούνται με τη μορφή χύδην φορτίου, είναι τό πετρέλαιο και τό προϊόντα του (40% του συνολικού μεταφερόμενου φορτίου), μεταλλεύματα, λιπάσματα, όρυκτα.

Η διακίνηση των έμπορευμάτων γίνεται είτε με φορτηγά πλοία μικρής χωρητικότητας (500 GRT Motorships) είτε με τό όχημα-ταγωγά πλοία (Ro-Ro).

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία η διακίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων με τό όχημα-ταγωγά πλοία παρουσιάζει μέση ετήσια αύξηση της τάξης του 12,5%, ενώ τη μεγαλύτερη κίνηση σε απόλυτα μεγέθη έχει η γραμμή Πειραιά — Κρήτης (περίπου 30% συνόλου).

Όσον αφορά την εσωτερική διακίνηση φορτίων με Motorships κατά περιοχές (Πίνακας 2) ή Ανατολική ακτή και ή Αττική κατέχουν τις πρώτες θέσεις με επικρατούσα λιμάνια τη Θεσσαλονίκη, Βόλο, Χαλκίδα, Έλευσινά, Ίσθμια, Πειραιά.

4. ΥΠΟΔΟΜΗ ΚΑΙ ΜΕΣΑ

4.1. Άκτοπλοϊκός στόλος

Οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των Ελληνικών νησιών και της ενδοχώρας εκτελούνται από Έλληνικά πλοία τα οποία διακρίνονται σε επιβατηγά και φορτηγά. Επιβατηγά θεωρούνται τα σκάφη που μεταφέρουν πάνω από 12 επιβάτες σύμφωνα με διεθνή όρισμα. Η σύνθεση του άκτοπλοϊκού στόλου σήμερα έχει ως εξής:

(α) Κλασσικά επιβατηγά που μεταφέρουν

μόνο επιβάτες ή επιβάτες και μικρές αναλογικά ποσότητες φορτίου (6% του συνόλου πλύν φορτηγών πλοίων).

(β) Επιβατηγά - όχηματαγωγά (Ε/Γ - Ο/Γ) που μεταφέρουν επιβάτες και όχημα επιβατηγά και φορτηγά. Διακρίνονται σε κλειστού και ανοικτού τύπου (83%).

(γ) Επιβατηγά ταχύπλοα (hydrofoils) που μεταφέρουν μόνο επιβάτες (6%).

(δ) Κλασσικά φορτηγά (motorships) που μεταφέρουν μόνο φορτία και είναι χωρητικότητας μικρότερης από 500 GRT.

(ε) Φορτηγά - όχηματαγωγά (Φ/Γ - Ο/Γ) μεταφέρουν φορτηγά και επιβατικά όχημα (4%).

Από την σύνθεση του στόλου είναι φανερό ότι δεν μπορεί να γίνει σαφής διάκριση μεταξύ επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών της άκτοπλοϊας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 (10₃ τόννοι)

ΟΜΑΔΑ	ΞΕΦΟΡ- ΤΩΗΚΑΝ	ΦΟΡΤΩ- ΘΗΚΑΝ	ΣΥΝΟΛΟ	ΛΙΜΑΝΙΑ ΠΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΝ
Ανατολική Ακτή	3.879	2.840	6.719	Βόλος — Θεσσαλονίκη Χαλκίδα
Αττική και Αργοσαρωνικός	1.830	4.066	5.896	Έλευσινά — Ίσθμια
Αθήνα	2.226	994	3.220	Πειραιάς
Νήσοι Αιγαίου	914	1.843	2.757	Θήρα
Κρήτη	1.437	730	2.167	Ηράκλειο
Βόρειος Κορινθιακός και Ίόνιο Πέλαγος	1.034	909	1.943	Ίτέα — Αντίκυρα
Πελοπόννησος	846	102	948	Ρίο
Μακεδονική Ακτή/Θράκη	330	373	703	
ΣΥΝΟΛΟ	12.946	11.857	24.354	

Ήλικία

Από τη νομοθεσία προβλέπεται ότι τα άκτοπλοϊκά πλοία δεν μπορούν να έχουν ηλικία μεγαλύτερη των 35 έτος από το έτος ναυπήγησης. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων για το έτος 1983 ήταν 17 χρόνια (14). Το μέγεθος αυτό κατανέμεται κατά δρομολογιακές γραμμές ως ακολούθως:

- κύριες γραμμές: 18 χρόνια (μέσος όρος ηλικίας πλοίων)
- δευτερεύουσες γραμμές: 15 χρόνια
- τοπικές γραμμές: 14 χρόνια

Είναι φανερό ότι στις κύριες γραμμές υπάρχουν τα παλαιότερα πλοία και είναι κυρίως αυτά που εξυπηρετούν τις άγονες γραμμές. Άρα απαιτείται μία σταδιακή ανανέωση του άκτοπλοϊκού στόλου παίρνοντας υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της ναυπήγησης, πρόωσης, τηλεπικοινωνιών των συγχρόνων πλοίων.

Μεταφορική ικανότητα

Η μεταφορική ικανότητα των επιβατηγών πλοίων εκφρασμένη σε χωρητικότητα, κυμαίνεται γύρω στους 697.000 GRT (1983), ενώ η μέση χωρητικότητα των πλοίων είναι περίπου 2000 GRT. Επειδή ενδιαφέρει κυρίως ο αριθμός των επιβατών και οχημάτων που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο, η μεταφορική ικανότητα του άκτοπλοϊκού στόλου φθάνει τους 89.500 επιβάτες (1982) σύμφωνα με το θερινό πρωτόκολλο και κατανέμεται ανά τύπο πλοίου όπως στον Πίνακα 3.

Η μεταφορική ικανότητα των πλοίων ενώ υπερεπαρκεί κατά τη χειμερινή περίοδο βρίσκεται σε αδυναμία να ικανοποιήσει τις ανάγκες της περιόδου αιχμής.

Εξέλιξη άκτοπλοϊκού στόλου

Ο συνολικός αριθμός των πλοίων που

συνθέτουν τον επιβατηγό στόλο κυμαίνεται στα ίδια περίπου επίπεδα την τελευταία δεκαετία, εκδηλώνοντας μία μέση ετήσια αύξηση της τάξης 6,6%. Παρολαυτά η συνολική χωρητικότητα των πλοίων μειώθηκε στο ίδιο χρονικό διάστημα.

Ο τύπος πλοίου που επικρατεί σήμερα στην άκτοπλοία είναι το Ε/Γ-Ο/Γ το οποίο παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα, αφού ελαχιστοποιεί το χρόνο και το απαιτούμενο προσωπικό για την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα να καλύπτει μεγάλο ποσοστό των μεταφορικών αναγκών σε επιβάτες και εμπορεύματα. Αυτό έχει σαν συνέπεια την αντίστοιχη συρρίκνωση του κλασσικού φορτηγού, την δυσκολία είσόδου του Φ/Γ - Ο/Γ και την άργη ένταξη του ταχύπλοου σε όρισμένες γραμμές.

Τα ταχύπλοα σκάφη έχουν το πλεονέκτημα ότι μειώνουν σημαντικά το χρόνο ταξιδιού αλλά και το μειονέκτημα ότι η κίνησή τους περιορίζεται από δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Προσφέρονται κατά κύριο λόγο για διαδρομές μικρού μήκους και ύψηλης πυκνότητας, ενώ όσο η απόσταση μεγαλώνει η σχετική ανταγωνιστικότητα του αεροπλάνου αυξάνεται ραγδαία.

Τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερη ανάπτυξη παρουσίασαν τα επιβατηγά τουριστικά πλοία μικρών και μεγάλων αποστάσεων, τα οποία συνδέουν κατά τη θερινή περίοδο όλα σχεδόν τα νησιά.

4.2 Λιμενική υποδομή

Το επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών από την άκτοπλοία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη καταλλήλων λιμανιών και χώρων υποδοχής επιβατών και οχημάτων.

Η ανάπτυξη των λιμανιών στη χώρα μας ακολούθησε αφ' ενός μέν βραδείας ρυθμούς και αφ' ετέρου πρότυπα ανάπτυξης που είχαν σαν βάση την παροχή υπηρεσιών προς τα κλασσικά επιβατηγά και κυρίως προς τα κλασσικά φορτηγά πλοία. Ο βραδύς ρυθμός ανάπτυξης οφείλεται κυρίως στην γεωμορφολογία και το πλήθος των Ελληνικών νησιών που απαιτεί τεράστιες επενδύσεις για την κατασκευή καταλλήλων λιμενικών έργων.

Εξυπηρέτηση πλοίων

Τα τελευταία χρόνια έχουν δρομολογηθεί μεγάλα πλοία στις άκτοπλοϊκές γραμμές τα οποία έχουν ιδιαίτερες απαιτήσεις έλλιμενισμού. Τα περισσότερα νησιωτικά λιμάνια δεν ανταποκρίνονται σ' αυτές τις ανάγκες και παρουσιάζουν συγκεκριμένα προβλήματα.

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ARCHIPELAGO CALAMATA
ARCHIPELAGO PYLOS

ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (0721) 82426 & 82407, Α.Ο.Η. (0721) 82671 — ΠΥΛΟΣ (0723) 22244 & 22189
ΤΕΛΕΧ: ΚΑΛΑΜΑΤΑ (252) 123 ZERV GR — ΠΥΛΟΣ (252) 203 ZERV GR

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΙΤΕΡΗ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ

α) δέν διαθέτουν επαρκή βάθη για να δεχθούν μεγάλα πλοία.

β) δέν υπάρχουν κατάλληλοι χώροι για την πρόσδεση των πλοίων

γ) οι χώροι υποδοχής των πλοίων είναι εύ- πρόσβλητοι σε όρισμένους ανέμους που πνέουν με μεγάλη συχνότητα στις νησιωτικές περιοχές.

δ) σε όρισμένες περιπτώσεις δέν υπάρχουν καθόλου δυνατότητες προσέγγισης μεγάλων πλοίων λόγω έλλειψης κατάλληλων προβλητών, προσήνεμων μάλων, χώρων κύκλου έλιγμών των πλοίων κλπ.

Επίσης έντοπίζεται έλλειψη κατάλληλης υποδομής για τή φορτοεκφόρτωση επικίνδυνων φορτίων (καύσιμα, κλπ.) που συνιστούν τό βασικό άνεφοδιασμό των νησιών.

Εξυπηρέτηση έπιβατών

Η καθιέρωση του έπιβατηγού - όχημα- τωγού πλοίου στις άκτοπλοϊκές συγκοι- νω- νίες άπορρόφησε σημαντικό ποσοστό της έμπορευματικής κίνησης από τά κλασσικά φορτηγά και συγχρόνως δημιούργησε νέες άπαιτήσεις για τήν εξυπηρέτηση έπιβατών και όχημάτων (φορτηγών και ΙΧ) στην χερ- σαία περιοχή του λιμανιού.

Οι χώροι που διαθέτουν τά λιμάνια μεγά- λων νησιών άκόμη και τά λιμάνια τής Ήπει- ρωτικής χώρας, για τήν άναμονή των όχημά- των είναι άνεπαρκείς, ένω οι χώροι για τήν άναμονή και εξυπηρέτηση των έπιβατών έ- λάχιστοι και σε κακή κατάσταση όπου υπάρ- χουν. Αυτό έχει σαν άποτέλεσμα τόν συνω- στισμό και τήν ταλαιπωρία των έπιβατών και όδηγών κατά τήν έπιβίβαση και άποβίβαση από τό πλοίο. Έξάλλου έλάχιστη μέριμνα έ- χει ληφθεί για τήν κυκλοφοριακή ρύθμιση στις εισόδους των περίφρακτων λιμανιών καθώς και για τήν διασύνδεσή τους με τς ό- δικές άρτηρίες. Κατά τς περιόδους άιχμής τής έπιβατικής κίνησης οι τοπικές λιμενικές Αρχές και τό πλήρωμα του πλοίου, συμβάλ- λουν στην διευκόλυνση τής κυκλοφορίας έ- πιβατών και όχημάτων.

Όσον άφορά τήν κατανόμή τής έπιβατι- κής κίνησης κατά λιμένα, στην περιοχή του κέντρου συγκεντρώνεται τό 35% τής διακί- νησης έπιβατών (Πίνακας 4) στά λιμάνια του Πειραιά και τής Ραφήνας, λόγω έλλειψης έ- ναλλακτικών λιμανιών.

Είναι χαρακτηριστικό ότι πέντε λιμάνια τής χώρας συγκεντρώνουν τό 50% τής συ- νολικής έπιβατικής κίνησης, επί συνόλου 130 λιμανιών, συμπεριλαμβανομένων και τών μικρών λιμανιών.

Επειδή τό θέμα τής βελτίωσης των άκτο- πλοϊκών συγκοινωνιών είναι άμεσα συνδε- δεμένο με τήν άνάπτυξη των λιμανιών, ή άρ- μόδια ύπηρεσία του ΥΕΝ έχει άναθέσει, ό- πως είναι γνωστό, τήν έκπόνηση ειδικής με- λέτης για τήν άνάπτυξη των έλληνικών λιμα- νιών με σκοπό τά πορίσματά της να συμβάλ- λουν στον καθορισμό τής λιμενικής Πολιτι- κής που θά άκολουθηθεί στό μέλλον.

5. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

5.1. Νομικό καθεστώς

Οι βασικές άρχές για τήν διεξαγωγή των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών καθορίζονται ά- πό τό νομικό πλαίσιο που περιέχεται στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και σε ό- ρισμένα Π.Δ. που έπακολούθησαν. Οι σχετι- κές διατάξεις ρυθμίζουν σε γενικές γραμ-μές:

α) τς διαδικασίες ένταξης πλοίου στην ά-

κτοπλοία (άδεια σκοπιμότητας)

β) τς γενικές προϋποθέσεις και όρους δρομολόγησης πλοίου στις άκτοπλοϊκές γραμμές (ήλικία πλοίου, χωρητικότητα, προ- σόντα κλπ.).

γ) τς προϋποθέσεις και συνθήκες έπιδó- τησης όρισμένων δρομολογιακών γραμμών

δ) τς δρομολογιακές περιόδους και τς κατηγορίες δρομολογιακών γραμμών.

ε) τό ναυολόγιο μεταφοράς έπιβατών και έμπορευμάτων

στ) τς άρμοδιότητες και τήν κρατική πα- ρέμβαση σε θέματα άκτοπλοϊας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

α/α	ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Ι.Χ.	ΦΟΡΤΗΓΑ
1.	Έπιβατηγά - όχηματαγωγά κλειστού τύπου	38.674	2.441	1.072
2.	Έπιβατηγά - όχηματαγωγά άνοιχτού τύπου	44.489	4.532	1.604
3.	Έπιβατηγά κλασσικού τύπου	4.811	—	—
4.	Έπιβατηγά ταχύπλοα	1.508	—	—
5.	Φορτηγά - όχηματαγωγά	—	—	243
ΣΥΝΟΛΟ		89.482	6.973	2.919

5.2. Φορείς άκτοπλοϊας

Η νομοθεσία κατοχυρώνει τήν έλευθερία συμμετοχής στην έκμετάλλευση των άκτο- πλοϊκών συγκοινωνιών όποιουδήποτε φο- ρέα έκδηλώσει ένδιαφέρον. Στά πλαίσια αυ- τά, οι άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες σήμερα διε- ξάγονται από φορείς τής ιδιωτικής πρωτο- βουλίας κυρίως και διακρίνονται σε:

(α) Έπιχειρήσεις που άνήκουν σε ιδιώτες πλοιοκτήτες.

(β) Έταιρίες Λαϊκής Βάσης που άνήκουν σε μεγάλο αριθμό μετόχων μεταξύ των ό- ποιών περιλαμβάνεται συχνά και ή Τοπική Αυτόδιοίκηση.

(γ) Έλληνική Άκτοπλοία θυγατρική τής ΕΤΒΑ.

Τό ΥΕΝ δέν παρεμβαίνει γενικά στη διοί- κηση, διαχείριση και λειτουργία των φορέ- ων αυτών. Λόγω τής κοινωνικής σημασίας των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ή νομοθε- σία δίνει τή δυνατότητα κάποιας κρατικής παρέμβασης, ρυθμιστικού περιεχομένου, ό- πως άναφέρεται παρακάτω:

(β) Έχει θεσμοθετηθεί ή Γνωμοδοτική Έ- πιτροπή Άκτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΓΕΑΣ) στην όποία συμμετέχει τό ΥΕΝ, οι ένδιαφε- ρόμενοι, εκπρόσωποι των άκτοπλοίων, ό ΕΟΤ κλπ., με άρμοδιότητες:

— Τή χορήγηση άδειών σκοπιμότητας προκειμένου για τή ναυπήγηση νέου πλοίου ή μετασκευή παλαιού.

— Τήν έγκριση των δρομολογίων για κάθε δρομολογιακή περίοδο (χειμερινή, θερινή, ή έτήσια), με κριτήρια τήν άποφυγή άθέμιτου

ά ανταγωνισμού και τήν εύρυθμη λειτουργία των συγκοινωνιών για τήν καλύτερη δυνατό ή εξυπηρέτηση των νησιών.

— τόν καθορισμό του ναυολογίου για τούς έπιβάτες και τά φορτία, συνεκτιμώντας τή σύνθεση του λειτουργικού κόστους των πλοίων (Πίνακας 6) και τς τρέχουσες αύξή- σεις τιμών.

(γ) Όταν για μία δρομολογιακή γραμμή δέν υπάρχει έκδήλωση ένδιαφέροντος για έ- κμετάλλευση από τήν ιδιωτική πρωτοβου- λία, τότε ή γραμμή όνομάζεται άγονη, προ- κηρύσσεται σε δημόσιο μειοδοτικό διαγω- νισμό και έπιδοτείται, προκειμένου να έξυ- πηρετηθεί ό νησιωτικός πληθυσμός τής πε- ριοχής.

(δ) Τά άκτοπλοϊκά πλοία έχουν τήν ύπο- χρέωση να εφαρμόζουν τς διατάξεις που ά- φορούν τήν ασφάλεια, ύγιεινή, ένδιαίτηση και έργασία που πηγάζουν από τή ναυτιλια- κή νομοθεσία τής χώρας και τς διεθνείς συμβάσεις.

Ιδιωτικές Έπιχειρήσεις

Οι ιδιωτικές έπιχειρήσεις άποτελούν τόν παραδοσιακό τρόπο εξυπηρέτησης τής ά- κτοπλοϊας.

Η ιδιωτική έπιχείρηση στην προσπάθειά της να ανταγωνιστεί τς υπάρχουσες μονά- δες σε μία συγκεκριμένη γραμμή, έντάσει νέες, περισσότερες σύγχρονες και εξυπηρε- τικότερες μονάδες οι όποιες όπως είναι φυ- σικό έκτοπίζουν τά παλαιά πλοία. Η ίδια έπι- χείρηση από τή στιγμή που έδραιώνεται σε



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ, ΠΙΡΑΕΥΣ, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TEL.: 4182705, γραμμές 6

4182711, γραμμές 3.

μιά γραμμή προσπαθεί να αποκλείσει την ένταξη άλλων μονάδων και να επιβάλλει μονοπώλιο. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τους βραδείους ρυθμούς ανανέωσης των πλοίων, την παρεμπόδιση εισόδου νέων μεθόδων και τεχνολογίας (ταχύπλοα κλπ.) και τον καθορισμό του επίπεδου εξυπηρέτησης από καθαρά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Η ιδιωτική πρωτοβουλία εξυπηρετεί γενικά σε ικανοποιητικό βαθμό τις περιοχές που παρουσιάζουν μεγάλη ζήτηση και κατά συνέπεια μεγάλο οικονομικό ενδιαφέρον.

Εταιρίες Λαϊκής Βάσης

Οι Εταιρίες Λαϊκής Βάσης έδραϊώθηκαν τα τελευταία 15 χρόνια και αποβλέπουν κυρίως στην εξυπηρέτηση των κοινωνικών αναγκών ορισμένων γεωγραφικών περιοχών. Εξυπηρετούν το 50% περίπου των συνολικά διακινουμένων επιβατών και το 60% των όχημάτων. Διαθέτουν μονάδες μικρής ηλικίας σε σύγκριση με τον υπόλοιπο στόλο, σε πολύ ικανοποιητική κατάσταση από πλευράς ασφαλείας και ενδιαίτησης, μεγάλης χωρητικότητας και μεταφορικής ικανότητας και ανταποκρίνονται ικανοποιητικά στην κανονική εκτέλεση των δρομολογίων. Γενικά συνέβαλαν στην ανάπτυξη των νησιών που δρομολογήθηκαν.

Παρολαυτά σήμερα δεν λείπουν και τα προβλήματα των εταιριών αυτών.

— Η κακή διαχείριση ορισμένων εταιριών (δανειοδότηση τους δημιούργησε σοβαρά οικονομικά προβλήματα με αποτέλεσμα να

γίνουν προβληματικές).

— Κάτω από την πίεση της οικονομικής απόδοσης άρχισαν να λειτουργούν υπό το καθεστώς ιδιωτικοοικονομικών κινήτρων με αποτέλεσμα να παραβλέπονται ουσιαστικές υποχρεώσεις των καταστατικών τους για τη σύνδεση νησιών με μικρότερο οικονομικό ενδιαφέρον.

— Σε ορισμένες εταιρίες έχει παρατηρηθεί έντονος τοπικισμός που δημιουργεί άθεμιτο ανταγωνισμό και άλλα προβλήματα.

Ελληνική Ακτοπλοία Α.Ε.

Η Ελληνική Ακτοπλοία συστάθηκε πρόσφατα (1985) προκειμένου να αντιμετωπιστεί η έξυγανση ορισμένων ακτοπλοϊκών εταιριών Λαϊκής Βάσης που είχαν γίνει προβληματικές. Η εταιρία διαχειρίζεται πλοία μικρής και μεγάλης ακτοπλοίας για λογαριασμό τρίτων (φυσικά ή νομικά πρόσωπα) αλλά εκμεταλλεύεται και απ' ευθείας σκάφη. Αναλαμβάνει όλα τα έξοδα εκμετάλλευσης του πλοίου (καύσιμα, ασφάλιση, συντήρηση, επίσκευες, μισθοδοσία και προσλήψεις πληρωμάτων) στην περίπτωση που παρέχει τις υπηρεσίες της στις πλοιοκλήτριες εταιρίες.

Σήμερα διαχειρίζεται 7 πλοία από τα οποία ένα ανήκει κατά κυριότητα στην εταιρία.

Παράλληλα μέσα στους στόχους της εταιρίας είναι η οργάνωσή της σαν πρότυπη ακτοπλοϊκή εταιρία και η μελέτη του ακτοπλοϊκού προβλήματος σε εθνική κλίμακα, προτείνοντας λύσεις στον τομέα αυτό.

6. ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

6.1. Δρομολογιακές γραμμές

Το δίκτυο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών αποτελείται από τις δρομολογιακές γραμμές, οι οποίες ταξινομούνται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

(α) **Κύριες δρομολογιακές γραμμές:** Έχουν σαν άφετηριο λιμένα τον Πειραιά και εκτείνονται σε περισσότερους από ένα Νομούς.

(β) **Δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές:** Συνδέουν δύο τουλάχιστον λιμένες εκτός του Πειραιά και εκτείνονται σε περισσότερους από ένα Νομούς.

(γ) **Τοπικές δρομολογιακές γραμμές:** Συνδέουν δύο λιμένες και εκτείνονται είτε μέσα στα όρια ενός Νομού, είτε σε απόσταση μικρότερη από τρία ν. μίλια (πορθημιακές γραμμές, γραμμή Αργοσαρωνικού).

Προκειμένου να δρομολογηθεί ένα πλοίο σε όριστη δρομολογιακή γραμμή παίρνονται υπόψη τα εξής:

— στατιστικά στοιχεία για τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων από τις προηγούμενες δρομολογιακές περιόδους

— ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της δρομολογιακής γραμμής (μιλιομετρική απόσταση κλπ.)

— μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε επιβάτες και οχήματα

— ηλικία, ταχύτητα του πλοίου

— δυνατότητα ασφαλούς κατάπλου στους λιμένες της δρομολογιακής γραμμής.

Οι δρομολογιακές γραμμές για τις οποίες δεν υπάρχει εκδήλωση ενδιαφέροντος για εκμετάλλευση από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες, χαρακτηρίζονται σαν άγονες προκηρρύσσονται σε δημόσιους μειοδοτικούς διαγωνισμούς και επιχορηγούνται. Η άγονη γραμμή μπορεί να είναι κύρια, δευτερεύουσα ή τοπική γραμμή. Επίσης οι άγονες γραμμές χαρακτηρίζονται σαν κύριες, ταχυδρομικές, τουριστικές και επιδοτούνται ανάλογα.

Βασικό χαρακτηριστικό του συγκοινωνιακού δικτύου είναι η ακτινική διάταξη των κύριων δρομολογιακών γραμμών με κεντρικό σημείο αναχωρήσεων το λιμάνι του Πειραιά (συγκεντρώνει το 30% της επιβατικής κίνησης). Το γεγονός αυτό οφείλεται σε ιστορικούς, γεωγραφικούς και αναπτυξιακούς λόγους.

Με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες έχουν εκπονηθεί μελέτες οι οποίες προτείνουν μεταξύ άλλων τον διαχωρισμό του νησιωτικού χώρου σε γεωγραφικά διαμερίσματα και τη διαμόρφωση ενός συστήματος συγκοινωνιακής σύνδεσης των μικρών νησιών με το νησί κεντροειδές κάθε διαμερίσματος (πιθανά να είναι και το διοικητικό κέντρο) μέσω τοπικών γραμμών. Το σύστημα αυτό

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

ΛΙΜΕΝΑΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ	(%)
Πειραιάς	2.548.863	2.437.955	4.986.818	31,30
Αίγινα	654.860	658.848	1.313.798	8,25
Ηράκλειο	331.659	344.470	676.129	4,25
Ραφήνα	322.737	299.562	622.299	3,91
Τήνος	221.875	230.703	452.578	2,84
Πόρος	208.343	229.464	437.807	2,75
Πάρος	213.083	213.376	426.459	2,68
Σούδα	186.277	179.478	365.755	2,30
Μύκονος	140.025	155.485	295.510	1,86
Θήρα	146.154	146.448	292.602	1,84
Υδρα	142.648	137.083	279.729	1,76
Νάξος	130.843	126.365	257.208	1,62
Πάτρα	122.836	134.673	257.509	1,62
Σάμη	118.023	108.537	226.560	1,43
Σύρος	105.822	116.700	222.622	1,40
Γαύριο	102.880	110.814	213.694	1,34
Σπέτσες	100.410	102.875	203.285	1,28
Βόλος	97.991	105.267	203.258	1,28
Σκιάθος	101.369	99.450	200.819	1,26
ΣΥΝΟΛΟ	7.967.976	7.967.979	15.935.955	

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

HEAD OFFICE AT LIMASSOL - TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 - TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

προϋποθέτει συχνή θαλάσσια και αεροπορική σύνδεση του νησιού — κέντρου με την ενδοχώρα και καθιέρωση ανταποκρίσεων των τοπικών γραμμών.

6.2. Δρομολόγια

Συχνότητα

Η μικρότερη συχνότητα για την άκτοπλοϊκή σύνδεση οποιουδήποτε νησιού, ανεξάρτητα από επιβατική ζήτηση, είναι μία φορά την εβδομάδα, και υπαγορεύεται κυρίως από κοινωνικούς λόγους.

Τα δρομολόγια των πλοίων διακρίνονται σε τακτικά, έκτακτα και περιοδικά. Τα τακτικά δρομολόγια καθορίζονται κατά την ετήσια δρομολόγηση κάθε πλοίου για τη θερινή και τη χειμερινή περίοδο. Κατά τη διαδικασία δρομολόγησης καθορίζονται η συχνότητα των δρομολογίων στη συγκεκριμένη γραμμή, οι ώρες απόπλου και οι λιμένες προσέγγισης μετά από σχετική πρόταση της πλοιοκτητικής εταιρίας. Η Υπηρεσία έχει το δικαίωμα να τροποποιήσει τις ημέρες και τις ώρες των αιτούμενων δρομολογίων, τη σειρά και τον αριθμό των λιμένων προσέγγισης για την εύρυθμη λειτουργία των συγκοινωνιών και την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των νησιών.

Παρολαυτά επειδή η πολιτεία δεν μετέχει στα οικονομικά αποτελέσματα (θετικά ή αρνητικά) από την εκμετάλλευση των πλοίων, δεν μπορεί να υπερβεί όρισμένα όρια (νομοθετικά κατοχυρωμένα) προκειμένου να επιβάλλει στους πλοιοκτήτες το βαθμό εξυπηρέτησης που πιστεύει ότι πρέπει να έχουν οι νησιωτικές περιοχές.

Οι μεταφορικές ανάγκες στις περιόδους αιχμών αντιμετωπίζονται με έκτακτα δρομολόγια που ρυθμίζονται μετά από συνεννόηση της Υπηρεσίας και της εταιρίας.

Αξιοπιστία

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες αντικειμενικοί και υποκειμενικοί οι οποίοι δημιουργούν προβλήματα στην κανονική εκτέλεση των προγραμματισμένων δρομολογίων με αποτέλεσμα την τλαιπωρία του επιβατικού κοινού και τη μείωση της αξιοπιστίας του μέσου. Διακοπή δρομολογίων συμβαίνει λόγω:

- ετήσιας επιθεώρησης (προγραμματισμένη έως 60 ημέρες)
- μετασκευών (προγραμματισμένη)
- βλαβών ή ελλείψεων που επηρεάζουν την αξιοπλοία του πλοίου
- ανωτέρας βίας (καιρικές συνθήκες)

Τέλος καθυστερήσεις απόπλου συμβαίνουν κατά την περίοδο της επιβατικής αιχμής όπου είναι συχνά τα φαινόμενα υπεραριθμών επιβατών και συγκοινωνιακής συμφόρησης.

6.3. Ασφάλεια

Η αξιοπλοία και η ασφάλεια των επιβατηγών άκτοπλοϊκών πλοίων ελέγχεται και παρακολουθείται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, περιφερειακή Υπηρεσία του ΥΕΝ επανδρωμένη με τεχνικά εξειδικευμένο προσωπικό. Κατά την επιθεώρηση ετήσια ή έκτακτη, ελέγχονται τα πλοία αν πληρούν τις διατάξεις των Διεθνών Συμβάσεων του IMO (International Maritime Organization) σε θέματα ναυπηγικά, ναυτιλιακά (σύμβαση αποφυγής συγκρούσεων), σωστικών και πυρασβεστικών μέσων (SOLAS), πρόληψης ρύπανσης της θάλασσας (MARPOL) κλπ.

Η Έλληνική νομοθεσία σε θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας είναι αυστηρότερη από τις Διεθνείς Συμβάσεις.

Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τα ναυτικά ατυχήματα σε επιβατηγά πλοία να βρίσκονται σε χαμηλό επίπεδο τα τελευταία χρόνια. Παρολαυτά, επειδή τα επιβατηγά πλοία έχουν μεγάλη μεταφορική ικανότητα, στην περίπτωση ατυχήματος, λόγω του πανικού που προκαλείται, οι απώλειες σε ανθρώπινες ζωές είναι μεγάλες, γεγονός που έχει μεγάλη επίδραση στην κοινή γνώμη. Για το λόγο αυτό μετά το πολύνεκρο ναυάγιο του «Ηρακλείου» (1966) καθιερώθηκε η «απαγόρευση απόπλου». Δηλαδή τα πλοία είναι ταξινομημένα σε κατηγορίες αξιοπλοΐας σε σχέση με τις κλίμακες έντασης ανέμου και σύμφωνα με τις μετεωρολογικές προβλέψεις επιτρέπεται ή όχι ο απόπλους. Σε άλλες χώρες η απόφαση απόπλου είναι στη δικαιοδοσία του πλοίαρχου.

Πρόσφατα έχει απασχολήσει το πρόβλημα της μεταφοράς επικινδύνων φορτίων (καύσιμα, έκρηκτικά κλπ.) και την άκτοπλοία. Οι προδιαγραφές στοιβασίας και φορτοεκφόρτωσης των επικινδύνων φορτίων σε ειδικούς προβλήτες έχουν καθοριστεί στις διεθνείς συμβάσεις για την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων. Έξετάζεται η δυνατότητα εφαρμογής τους στα ελληνικά λιμάνια και τα άκτοπλοϊκά πλοία και η σχετική υποδομή που απαιτείται.

6.4. Άνεση και Ένδιαϊτηση

Η ένδιαϊτηση, οι άνεσεις και το επίπεδο εξυπηρέτησης των επιβατών στα άκτοπλοϊκά πλοία θα μπορούσε να χαρακτηριστεί σαν μεταβαλλόμενο από πλοίο σε πλοίο και κυρίως εξαρτώμενο από τη χρονική περίοδο.

Σύμφωνα με το σχετικό κανονισμό, οι πλόες διακρίνονται σε:

- ημερήσιους και
- νυκτερινούς

Στους ημερήσιους πλόες δεν προβλέπεται διάθεση καμπίνας ενώ στους νυκτερινούς η διάθεση καμπίνας ή ειδικού χώρου παραμονής, ανάλογα με τη θέση (Α,Β,Γ, Τουριστική), είναι υποχρεωτική.

Παράλληλα οι πλόες διακρίνονται σε:

- θερινούς
- χειμερινούς

Στους θερινούς πλόες ο μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός επιβατών είναι μεγαλύτερος απ' ό,τι στους χειμερινούς διότι προσμετρώνται και χώροι ανοικτών καταστρωμάτων για την ένδιαϊτηση των επιβατών.

Σε γενικές γραμμές η ένδιαϊτηση είναι καλύτερη στα μεγάλα και νεώτερα πλοία, όπου συνήθως ο βαθμός άνεσης και εξυπηρέτησης είναι πολύ ικανοποιητικός και κλιμακώνεται προς τα κάτω στα μικρότερα πλοία.

Κατά τις περιόδους αιχμών όπως Χριστούγεννα, Πάσχα, Θερινούς μήνες, πολυήμερες άργιες κλπ., παρουσιάζονται προβλήματα στην προσφορά θέσεων λόγω του όγκου της επιβατικής ζήτησης που παρατηρείται. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη δυσκολία, εξεύρεσης εισιτηρίων, φαινόμενα υπεράριθμων επιβατών, και μείωση του επιπέδου εξυπηρέτησης στο πλοίο γενικότερα.

Αρμόδια υπήρξε για τον έλεγχο της ένδιαϊτησης και υγιεινής των άκτοπλοϊκών πλοίων είναι η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων (ΕΕΠ).

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η ανάλυση της σημερινής κατάστασης των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών σύμφωνα με τα στοιχεία της μελέτης μπορεί να συνοψιστεί στα ακόλουθα σημεία:

ι. Αν και οι θαλάσσιες υπεραστικές μεταφορές (επιβατικές και εμπορευματικές) καλύπτουν μικρό ποσοστό του συνολικού υπεραστικού μεταφορικού έργου της χώρας αποτελούν καθοριστικό μέσο ανάπτυξης του νησιωτικού συμπλέγματος και σύνδεσής του με την Ήπειρωτική χώρα.

ii. Πολλοί παράγοντες και έγγενεις ιδιομορφίες έχουν συντελέσει στη σημερινή διαμόρφωση του συστήματος άκτοπλοϊκών

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24282-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
311632 - Capt. G. Logothetis
444600 - Mr. E. Andresen

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

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

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

συγκοινωνιών. Χαρακτηριστικά αναφέρονται η γεωκλιματική διαμόρφωση, οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες των νησιών, το θεσμικό πλαίσιο, η οργανωτική δομή των φορέων της άκτοπλοίας, στρατηγικοί λόγοι κλπ.

iii. 'Η μεθοδολογική προσέγγιση των βασικών συντελεστών του συστήματος των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών ανέδειξε όρισμένα προβλήματα που ουσιαστικά διαμορφώνουν το επίπεδο της παρεχόμενης εξυπηρέτησης.

(α) 'Ανομοιόμορφη κατανομή της επιβατικής ζήτησης στο νησιωτικό χώρο (τουριστικά νησιά) και στο χρόνο (έποχιακότητα), με αποτέλεσμα να υπάρχουν περιόδους ανεπάρκειας των διαθέσιμων μέσων (πλοίων) και περιόδους υπεραπασχόλησης.

(β) 'Η προσφερόμενη χωρητικότητα (συνολική μεταφορική ικανότητα των πλοίων), είναι κατανεμημένη σε μεγάλη ποικιλία τύπων πλοίων, πράγμα που δυσχεραίνει τις διαδικασίες δρομολόγησης, παίρνοντας υπόψη την οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου, το είδος του πλοίου που θα εκτελεί, την δυνατότητα ασφαλούς προσέγγισης στα αντίστοιχα λιμάνια κλπ.

(γ) Τά λιμάνια, στα οποία κατανέμεται το άκτοπλοϊκό μεταφορικό έργο είναι πολυπληθή, με έλλειψεις εύκολιες έλλιμενισμού, και εμφανίζουν ανεπάρκεια σε κατάλληλους χερσαίους χώρους και προσπελάσεις για την αποτελεσματική εξυπηρέτηση πλοίων τύπου Ro-Ro που αποτελούν την πλειοψηφία του άκτοπλοϊκού στόλου.

(δ) 'Η εκμετάλλευση της άκτοπλοίας διεξάγεται από ιδιωτικούς φορείς (άκτοπλοϊκές εταιρίες), εταιρίες λαϊκής βάσης και μία εταιρία χρηματοδοτούμενη από το κράτος ('Ελληνική Άκτοπλοία). 'Η νομοθεσία παρέχει περιορισμένες δυνατότητες κρατικής παρέμβασης στη διαχείριση των φορέων αυτών για την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών με κοινωνικά κριτήρια. Για το λόγο αυτό περιορίζεται κυρίως στις επιδοτήσεις των αγόνων γραμμών.

(ε) 'Η παρεχόμενη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση από τις άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες παρουσιάζει διακυμάνσεις μεταξύ διαφορετικών πλοίων, διαφορετικών γραμμών και δρομολογιακών περιόδων. 'Επισημαίνεται ό-

τι λόγω της ιδιωτικοοικονομικής μορφής του φορέα εκμετάλλευσης, η άκτοπλοία αναπτύχθηκε και εξυπηρέτησε ικανοποιητικά τις περιοχές που παρουσίαζαν μεγάλη επιβατική κίνηση και οικονομικό ενδιαφέρον, ενώ η εξυπηρέτηση στις υπόλοιπες περιοχές έμεινε σε χαμηλά επίπεδα.

Οι προοπτικές εξέλιξης της άκτοπλοίας στη χώρα μας είναι συνυφασμένες με τις γενικότερες αναπτυξιακές επιλογές για το νησιωτικό χώρο και διαγράφονται από τους ρυθμούς εξέλιξης των βασικών συντελεστών του συστήματος των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Με γνώμονα τον όρθολογικότερο σχεδιασμό των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών σαν μακροπρόθεσμη προοπτική απαιτείται:

(α) ρεαλιστική πρόβλεψη της ζήτησης με ποσοτική εκτίμηση των παραγόντων που επηρεάζουν τη ζήτηση και ιδιαίτερα εκείνου που εκφράζει την ανταγωνιστικότητα του άεροπλάνου.

(β) προγραμματισμός και κατασκευή λιμενικών έργων υποδομής σύμφωνα με τις ανάγκες της άκτοπλοίας

(γ) θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών και έκσυγχρονισμός του άκτοπλοϊκού στόλου κατά κατηγορίες δρομολογιακών γραμμών

(δ) αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου και σε ότι αφορά την εκμετάλλευση των άκτοπλοϊκών πλοίων με κριτήριο την οικονομική αποδοτικότητα και την εξυπηρέτησή του φορέα.

Προκειμένου για τη βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης στο επιβατικό κοινό σαν βραχυπρόθεσμη ανάγκη, απαιτείται:

(α) αναδιάρθρωση δρομολογιακών γραμμών και δρομολογίων με βάση την προβλεπόμενη ζήτηση (έξεταση της πρότασης για τη δημιουργία γεωγραφικών διαμερισμάτων διάταξης των δρομολογιακών γραμμών με νησί κεντροειδές)

(β) αξιοποίηση συνδυασμένων μεταφορών με τα άλλα συγκοινωνιακά δίκτυα (άνταποκρίσεις και εύκολιες μετάβασης από το ένα μέσο στο άλλο).

(γ) διαμόρφωση χερσαίων λιμενικών χώρων για εξυπηρέτηση πλοίων Ro-Ro, κυκλοφοριακή ρύθμιση της χερσαίας ζώνης των λιμανιών και των προσπελάσεων.

(δ) 'Ελεγχος αξιοπιστίας του μέσου (προγραμματισμός διακοπής δρομολογίων, στατιστική προεκτίμηση αστάθμητων παραγόν-

των, έλεγχος διακίνησης εισιτηρίων).

ΕΛΕΝΗ Ι. ΜΠΑΣΔΑΚΗ
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Συγκοινωνιολόγος Μ. Σ.

(Οι διατυπώμενες γνώμες άπχουν προσωπικές απόψεις της συγγραφέως)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Καλύβας Ν, Πλοίαρχος ΛΣ, "Εκθεση για τη βελτίωση των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών" ομάδα εργασίας ΥΕΝ, Πειραιάς, Ιούνιος 1983.
2. ΥΠΕΘΟ, Διεύθυνση Πολιτ. στη Δευτερογενή Παραγωγή και τις 'Υπηρεσίες, "Μελέτη προβλημάτων Άκτοπλοίας", Αθήνα, Ιούλιος 1984.
3. Ρωσσόπουλος Γ., Άντιπλοίαρχος ΛΣ, "Άκτοπλοϊκά Συγκοινωνία" Ομάδα εργασίας 'Εμπορικής Ναυτιλίας του ΚΕΠΕ, Αθήνα, Μάιος 1976.
4. Italcconsult R.T.R.C. & 'Υπ. Συντονισμού, "Μελέτη Συντονισμού Μεταφορών Στάδιο I & II", Ρώμη - Αθήνα, 1980-81.
5. Γεωργαντόπουλος Ε., "Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική", Μέρος Ι, εκδ. 3η, ΟΕΔΒ, Αθήνα 1984.
6. Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Ν.Δ. 187/1973 άρθρ. 164-180, (ΦΕΚ. 261 Α'/1973).
7. Π.Δ. 814/74 "Περί καθορισμού κατηγοριών δρομολογιακών γραμμών και άρμοδιότητας δρομολογήσεως".
8. Π.Δ. 684/76 "Περί διατάξεων άφορσών την δι' επιβατηγών πλοίων εξυπηρέτησιν των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών της χώρας".
9. Σουλ. διπλ. Ναυπηγών Μηχ. 'Ελλ., "Τό πρόβλημα της 'Ελληνικής Άκτοπλοίας και η ανάγκη της σωστής αντιμετώπισής του", Δελτίο Ναυπ. Μηχ. 5, 1985.
10. Τζαμουζάκης Φ., Σπαθής Σ., Παπαπολυμέρου Γ., Λιβάνιου Α., "Άκτοπλοϊκή εξυπηρέτηση Κεφαλλονιάς, Ζακύνθου: 'Εξελίξεις, προτάσεις, πολιτικής" ΚΕΠΕ, Τμήμα Ναυτιλίας - Τουρισμού, Αθήνα, Αύγουστος 1985.
11. Button, K.J., "Transport Economics", Heinemann Ltd, London, 1982.
12. Abacoumkin, C., Psaraki, V., "Short - distance coastal trade", Trieste, 1984.
13. 'Αμπακούμκιν, Κ., "Μεταφορές II, Κεφ. 6, Θαλάσσιες Μεταφορές", Αθήνα, 1978.
14. ΕΣΥΕ, Στατιστική 'Εμπορικής Ναυτιλίας, τεύχη 1975-1983.
15. Σταθόπουλος Α., Θεολογίτης Γ., "Διερεύνηση νέων τεχνολογικών εφαρμογών στις υπεραστικές συγκοινωνίες", Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, 2/1980.
16. Powell, P.G., Theologits, I.M. Stathopoulos, "A behavioural approach to some aspects of leisure travel planning", Proc. of the World Conference on Transport Research, Hamburg, 1983.
17. Faulks, R.W. "Urban and Rural Transport", Ian Allan Ltd, London 1981.



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TEL. 00441 - 6284050
TLX: 886958 EPEMBI G.

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

New Phones: 4137.312
Telex: 213160 BUEN GR
Cables: BUENAMAR PIRAEUS

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

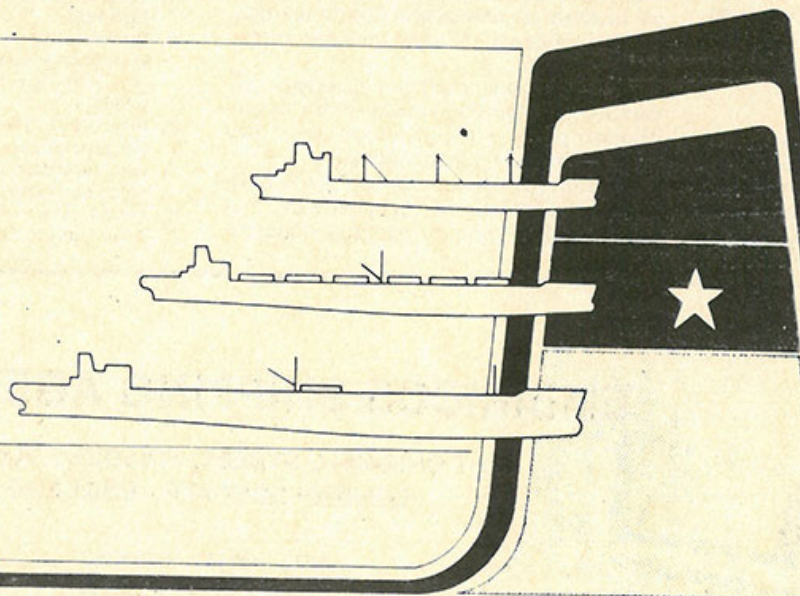
For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Νέα τεχνολογία της Μιτσουμπίσι για την ανάκτηση θερμικής ισχύος καυσαερίων τών ντηζελομηχανών

Τοῦ Ναυπηγοῦ - Μηχανικοῦ ΑΝΑΣΤ. ΚΟΠΙΤΣΑ

Οἱ νεώτεροι τύποι μηχανῶν ντηζελ με ὑψηλὴ ἀπόδοση καὶ ἐπομένως χαμηλὴ κατανάλωση καυσίμου, παράγουν καυσαέρια λιγώτερο πλούσια σὲ θερμικὴ ἐνέργεια ἀπ' ὅτι οἱ παλαιότεροι τύποι. Τὰ συστήματα ἐπομένως ἀξιοποιήσεως τῶν καυσαερίων μέσω ἀνακυκλώσεως τῆς θερμικῆς ἐνεργείας τους, πού ἀναπτύχθηκαν ἐν τῷ μεταξύ, ἴσως ἀποδειχθοῦν σύντομα ἀνεπαρκῆ, ἐκτός ἐάν ἡ ἐνέργεια πού ἐξοικονομοῦν, ξεπερνᾷ κάποιον ὅριο.

Ἡ κάλυψη τῶν ἀναγκῶν τοῦ πλοίου σὲ ἠλεκτρικὴ ἐνέργεια, μέσω λέβητα καυσαερίων καὶ ἀτμοστροβιλογεννήτριας, παράλληλα με ντηζελογεννήτρια, ἢ shaft generator, λόγω τῆς ἐξέλιξης τῆς ἀποδόσεως τῶν μηχανῶν, θὰ καταστῇ δύσκολα ἐφικτὴ στό μέλλον.

Ἡ ΜΗΙ ἔχει πρόσφατα ἀναπτύξει ἕνα σύστημα ἱκανό νά ἐκμεταλλεῖται μεγαλύτερο ποσοστὸ ἀπώλειας ἐνεργείας, ὅπως τὴν θερμότητα καυσαερίων χαμηλῆς θερμοκρασίας, τὴν θερμότητα τοῦ ἀέρα σαρώσεως μετὰ τὸν συμπιεστή, τὴν θερμότητα τοῦ νεροῦ ψύξεως χιτωνίων κ.λπ. γιὰ παραγωγή ἠλεκτρικῆς ἐνεργείας.

Τὸ νέο σύστημα ὀνομάζεται ἀπὸ τὴν Mitsubishi:

«Hot - water flash, Power generating system», καὶ ἐμφανίζεται σὲ δύο τύπους: Mark-N1 καὶ Mark-N2.

Τὸ πρῶτο σύστημα μεταφέρει θερμότητα ἀπὸ τὴν ἀπώλεια τῆς κυρίως μηχανῆς στό νερό, πού μπορεῖ νά χρησιμοποιηθῇ γιὰ θερμαντικούς σκοπούς. Τὸ δεύτερο σύστημα ἀνακτᾷ μέρος τῆς ἐνεργείας τῶν καυσαερίων ὑψηλῆς καὶ μέσης θερμοκρασίας γιὰ παραγωγή ὑπέρθετου ἀτμοῦ καὶ κεκορεσμένου ἀτμοῦ ἀντίστοιχα, καθὼς καὶ ἐνέργεια καυσαερίων χαμηλῆς θερμοκρασίας, ἀέρα σαρώσεως, κ.λπ., γιὰ παραγωγή ζεστοῦ νεροῦ γιὰ θερμαντικούς σκοπούς.

Ἀπ' ὅλες τὴς θερμικῆς ἀπώλειες τῆς κυρίως μηχανῆς ἡ θερμότητα τῶν καυσαερίων εἶναι εὐκολότερο νά ἀνακτηθῇ καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ θερμικὴ ἰσχύς ψύξεως τοῦ ἀέρα σαρώσεως καὶ τοῦ νεροῦ ψύξεως τῶν χιτωνίων.

Ἡ λογικὴ πρόταση σήμερα εἶναι ἐπομένως ἡ ἐκμετάλλευση τῆς θερμικῆς ἰσχύος καυσαερίων σὲ ἀκόμη χαμηλότερα ἐπίπεδα θερμοκρασίας ἀπ' ὅτι μέχρι τώρα, μειώνοντας τὴν θερμοκρασία ἐξόδου καυσαερίων ἀπὸ τὸν οἰκονομητήρα, στὰ κατώτερα δυνατὰ ὅρια, με ἀπο-

τέλεσμα τὴν αὔξηση τοῦ ρυθμοῦ ἀνακτήσεως τῶν θερμικῶν ἀπωλειῶν.

Στοὺς οἰκονομητήρες καυσαερίων ἀπλῆς ἢ διπλῆς πίεσεως, (single pressure, dual pressure), πού χρησιμοποιοῦνται ἕως σήμερα, ἡ θερμοκρασία ἐξόδου τῶν καυσαερίων, καθορίζεται λίγο πολὺ ἀπὸ τὴν πίεση τοῦ παραγομένου ἀτμοῦ. Ὅταν ἡ πίεση τοῦ ἀτμοῦ εἶναι 5 ATU, ἡ θερμοκρασία ἐξόδου τῶν καυσαερίων, εὐρίσκεται στό ἐπίπεδο τῶν 160-170°C. Ὅταν ἡ πίεση τοῦ ἀτμοῦ εἶναι 3 ATU, ἡ θερμοκρασία ἐξόδου κυμαίνεται στὰ ἐπίπεδα τῶν 140-150°C. Αὐτὸ σημαίνει ὅτι γιὰ νά μειωθῇ ἀκόμη περισσότερο ἡ θερμοκρασία αὐτῆς, πρέπει ἡ νά χρησιμοποιηθῇ ἀκόμη ἕνας ἀτμοπαραγωγὸς χαμηλῆς πίεσεως, ὅποτε θὰ ἔχουμε σύστημα τριῶν πιέσεων ἀτμοῦ, ἢ νά χρησιμοποιηθοῦν μεγάλες ποσότητες νεροῦ ὑπὸ πίεση γιὰ νά ἀπορροφήσουν περισσότερη θερμικὴ ἰσχύ καυσαερίων.

Μεταξύ τῶν δύο, ἡ λύση τῆς πολλῆς πίεσεως περιπλέκει τὸ σύστημα. Ἀντίθετα τὸ σύστημα νεροῦ ὑπὸ πίεση εἶναι ἀπλὸ στήν κατασκευὴ με τὸ πλεονέκτημα ἐπίσης ὅτι τὸ σύστημα αὐτὸ εἶναι εὐκόλο νά ἀνακτηθῇ ἰσχύς ὅχι μόνο ἀπὸ τὰ καυσαέρια ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἄλλες πηγές ἀπωλειῶν, ὅπως ὁ ἀέρας σαρώσεως, τὸ νερό ψύξεως χιτωνίων κ.λπ.

Ἡ ἀπορρόφηση μεγαλύτερων ποσοτήτων θερμότητος ἀπὸ τὰ καυσαέρια, μειώνει τὴν θερμοκρασία τους στό σημείο συμπτύκνωσης τοῦ θεϊκοῦ ὀξέως καὶ δημιουργεῖ πρόβλημα ψυχρῆς διαβρώσεως τῶν τμημάτων χαμηλῆς θερμοκρασίας τοῦ οἰκονομητήρα.

Οἱ οἰκονομητήρες πού χρησιμοποιοῦνται στὰ συστήματα Mark-N1 καὶ Mark-N2, ἔχουν μελετηθῇ εἰδικὰ γιὰ τὴν ἀποφυγὴ ψυχρῆς διαβρώσεως, με τὴν χρῆση βελτιωμένων μεθόδων συγκολλησεως, τὴν χρησιμοποίησιν ἀνθεκτικοῦ σὲ διάβρωση χάλυβα καθὼς καὶ βελτιστοποίηση τῆς ὅλης κατασκευῆς τοῦ οἰκονομητήρα ὥστε νά εἶναι δυνατὴ ἡ μείωση τῆς θερμοκρασίας καυσαερίων μέχρι 120°C, με θερμοκρασία τροφοδοτικοῦ νεροῦ 90°C.

1. Σύστημα Mark-N1

Τὸ σύστημα αὐτὸ ἀνακτᾷ ἀπώλειες θερμότητος ὑπὸ μορφὴ ζεστοῦ νεροῦ ὑπὸ πίεση καὶ ἐπομένως δὲν περιλαμβάνει ἀτομγεννήτρια. Ἐπειδὴ δὲν ὑπάρχει

παραγωγή ἀτμοῦ, ἡ θερμότητα πού μεταφέρεται ἀπὸ τὸ καυσαέριο εἶναι αἰσθητὴ καὶ ὄχι λανθάνουσα.

Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπο εἶναι εὐκόλο νά διατηρηθῇ σταθερὴ ἡ τελικὴ θερμοκρασιακὴ διαφορά μεταξύ καυσαερίου καὶ νεροῦ (Σχ. 1) καὶ ἔτσι μπορεῖ νά γίνῃ ἐκμετάλλευση τῆς θερμότητος τοῦ καυσαερίου μέχρι πολὺ χαμηλὰ θερμοκρασιακά ἐπίπεδα.

Τὸ ζεστὸ νερό πού παράγεται στὸν οἰκονομητήρα, χρησιμοποιώντας τὴν θερμότητα τῶν καυσαερίων τῆς μηχανῆς διατηρεῖται προσωρινὰ σὲ ἕνα ἀποταμιευτήρα (accumulator), καὶ κατόπιν ἐξατμίζεται σὲ πολυβάθμιο flasher κυκλωνικοῦ τύπου. Ὁ ἀτμός πού παράγεται στὸν flasher ἐκτονώνεται σὲ πολυβάθμιο στρόβιλο, (flasher - turbine), πού κινεῖ τὴν ἀντίστοιχη γεννήτρια, ἐνῶ τὸ ὑπόλοιπο ζεστὸ νερό καὶ μέρος τοῦ ἀτμοῦ σὲ κατάλληλη πίεση ἐξάγονται ἀπὸ τὸ flasher, γιὰ θερμαντικούς σκοπούς. Τὸ ζεστὸ νερό τῆς τελικῆς βαθμίδας τοῦ flasher πού ἀπομένει γιὰ ἐξυδάτωση, ἐπιστρέφει μέσω τῆς ἀντλίας booster στὸν οἰκονομητήρα, ἀφοῦ προθερμανθῇ γύρω στοὺς 90°C στό ψυγεῖο τοῦ ἀέρα σαρώσεως.

Τὸ σχηματικὸ διάγραμμα, (Σχ. 2), τοῦ συστήματος, ἀποτελεῖ κλειστὸ βρόχο ὅπου τὸ συμπτύκνωμα ἀπὸ τὸ ψυγεῖο δὲν ἐπιστρέφει σὲ ἀτμοσφαιρικό drain tank, ἀλλὰ ἡ ἀντλία συμπτύκνωσης καταθλίβει ἀπ' εὐθείας στὴν ἀναρρόφηση τῆς τροφοδοτικῆς. Τὸ κλειστὸ κύκλωμα ἀποκλείει τὸν ἀέρα στό δίκτυο καὶ ἐπομένως τὴν διάλυση ὀξυγόνου στό τροφοδοτικὸ νερό καὶ ἔτσι ἀποφεύγεται ἡ διάβρωση ὀξυγόνου τῶν ἐσωτερικῶν ἐπιφανειῶν τῶν αὐλῶν τοῦ οἰκονομητήρα.

Τὸ συμπτύκνωμα ἀτμοῦ γιὰ θερμαντικούς σκοπούς κ.λπ. συγκεντρώνεται σὲ ἀτμοσφαιρικό drain tank καὶ τροφοδοτεῖ τὴν τελικὴ βαθμίδα χαμηλοῦ κενοῦ τοῦ πολυβάθμιου flasher.

Ἐπειδὴ ἡ διαδικασία ἀντήσεως τῆς θερμότητος ἀπωλειῶν εἶναι ἐλεύθερη ἀλλαγῆς φάσεως, εἶναι ἐπίσης εὐκόλη ἡ ἀνάκτηση θερμότητος ἀπὸ τὸν ἀέρα σαρώσεως καὶ τὸ νερό ψύξεως χιτωνίων.

Ὁ οἰκονομητήρας εἶναι τύπου monotube καὶ ἀπλὸς στήν κατασκευὴ του. Ὁ ἀποταμιευτήρας (accumulator), μικρὸς σὲ μέγεθος, μπορεῖ νά ἀποταμιεύει μεγάλη ποσὰ θερμότητος καὶ ἐξασφαλίζει εὐστάθεια λειτουργίας, ἀκόμη καὶ ὑπὸ κυμαινόμενα φορτία τῆς κυρίως μηχανῆς.

νής και τούτο οφείλεται στον μικρότερο ειδικό όγκο του ζεστού νερού έναντι του ατμού.

2. Σύστημα Mark-N2

Τό σύστημα αυτό έχει σχεδιασθεί ώστε να άνακτά θερμική ισχύ καυσαερίων ύψηλης και μέσης θερμοκρασίας υπό μορφή υπέρθερμου και κεκορεσμένου ατμού αντίστοιχα, καθώς και θερμική ισχύ καυσαερίων χαμηλής θερμοκρασίας, άερα, σαρώσεως, και νερού ψύξεως χιτωνίων υπό μορφή επίσης ζεστού νερού υπό πίεση.

Όπως φαίνεται στο διάγραμμα θερμοκρασιών, (Σχ. 1), τό σύστημα αυτό έχει τό πλεονέκτημα έναντι του συμβατικού συστήματος δύο πιέσεων (dual pressure), ότι μπορεί νά έκμεταλλευθώ θερμική ισχύ καυσαερίων μηχανής σέ χαμηλά επίπεδα θερμοκρασίας, όπως

τό σύστημα Mark-N1, μέ τήν ίδια άρχή μεταφοράς αίσθητης θερμότητας από τό καυσαέριο στό νερό.

Ό υπέρθερμος ατμός και ό κεκορεσμένος ατμός πού παράγονται στά τμήματα άτμοποίησης dual pressure του οίκονομητήρα χρησιμοποιούνται αντίστοιχα γιά τήν κίνηση στροβιλογεννήτριας και γιά θερμαντικούς σκοπούς, ένώ ό επί πλέον κεκορεσμένος ατμός οδηγείται επίσης στον στροβίλο. Τό ζεστό νερό χαμηλής πίεσεως πού παράγεται στό τμήμα προθερμάνσεως του οίκονομητήρα οδηγείται στον πολυβάθμιο flasher, όπου υπό συνθήκες χαμηλότερης πίεσεως από εκείνη πού αντιστοιχεί στην θερμοκρασία άτμοποίησης, τό ζεστό νερό πού εισέρχεται άτμοποιείται και ό παραγόμενος ατμός τροφοδοτεί επίσης τήν στροβιλογεννήτρια. Τό υπόλοιπο ζεστό νερό πού έξάγεται από τήν τελευταία βαθμίδα του flasher,

έπιστρέφει στην γραμμή τροφοδοτικού νερού γιά προθέρμανση.

Τό τροφοδοτικό νερό θερμαίνεται μέχρι 90°C στο ψυγείο του άερα σαρώσεως και ακολουθώς έπιστρέφει στον οίκονομητήρα.

Τό σύστημα αυτό, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 3, είναι επίσης κύκλωμα κλειστού βρόχου, πράγμα πού έμποδίζει τήν διάβρωση όξυγόνου των έσωτερικών επιφανειών των αύλων του οίκονομητήρα.

Όπως στο σύστημα Mark-N1, αίσθητή θερμότητα μεταφέρεται από τό καυσαέριο στό νερό, στό τμήμα προθερμάνσεως του οίκονομητήρα και τούτο καθιστά εύκολη τήν έκμετάλλευση της θερμικής ισχύος του άερα σαρώσεως και του νερού ψύξεως των χιτωνίων.

Τό σύστημα Mark-N2 είναι ικανό γιά παραγωγή ατμού σχετικά ύψηλης πίεσεως και θερμοκρασίας και υπερέχει του τύπου Mark-N1, από πλευράς απόδοσεως του κύκλου της έγκαταστάσεως και ικανότητας παραγωγής ηλεκτρικής ισχύος.

Σύγκριση συμβατικών και νέων συστημάτων από άποψη ικανότητας παραγωγής ισχύος

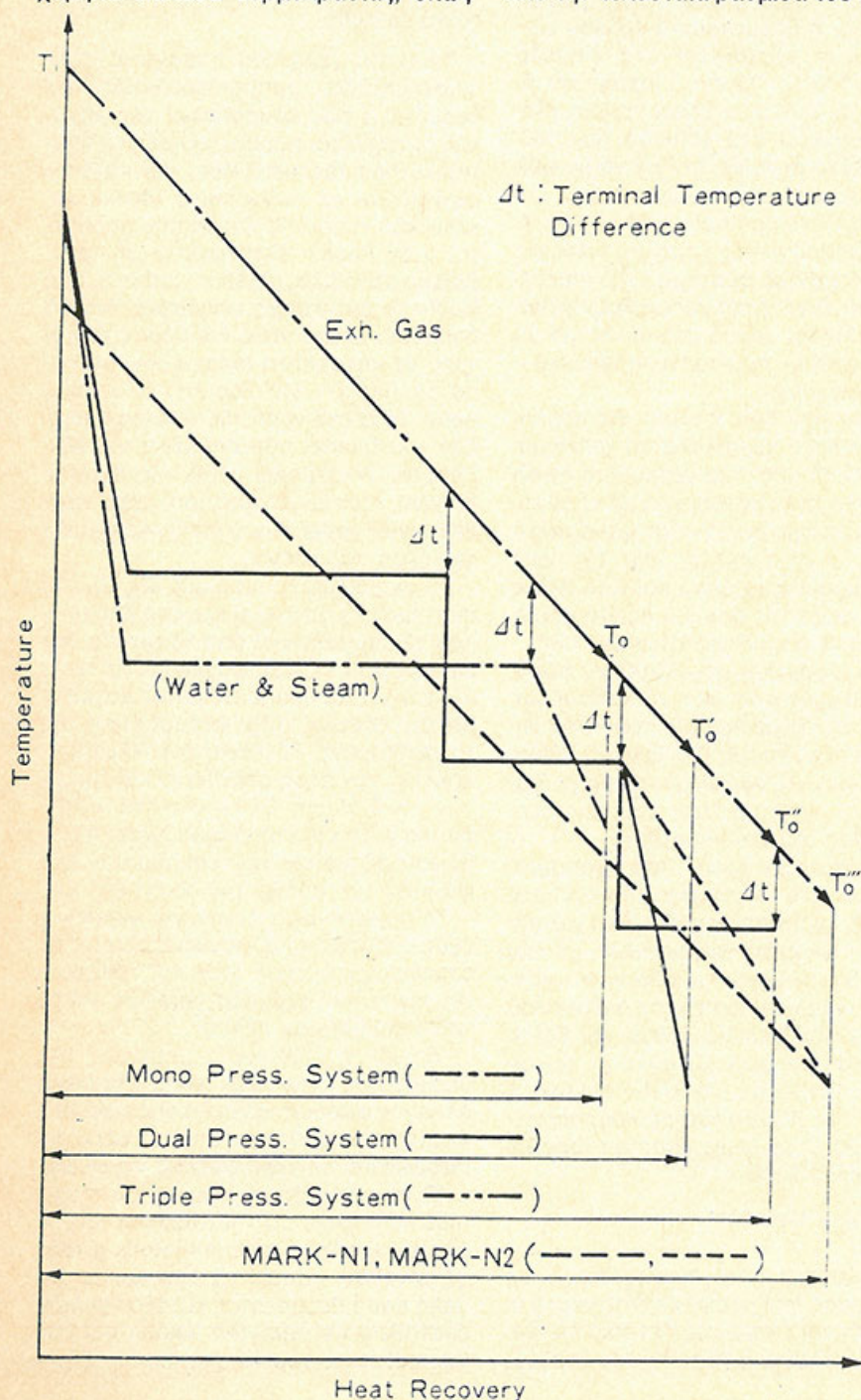
Ό πίνακας 1 και τό σχήμα 4, συγκρίνουν τά άνωτέρω συστήματα οίκονομητήρα παραγωγής ισχύος. Ό τύπος Mark-N2 ειδικά, παρουσιάζει άξιοσημείωτη ύπεροχή συγκρινόμενος μέ οίονδήποτε συμβατικό σύστημα πού φθάνει τό 50% έν σχέσει μέ τό σύστημα mono-pressure, έως 30-40% έν σχέσει μέ τό σύστημα dual-pressure και 10% ύπεροχή έναντι του συστήματος triple-pressure.

Τό σύστημα παραγωγής ισχύος μέσω flashing του ζεστού νερού έπαναπροσδιορίζει τήν σύλληψη παραγωγής ισχύος μέσω οίκονομητήρα ατμού και διευρύνει δραστικά τό όριο άνακτήσεως των άπωλειών θερμότητας. Μπορεί νά χρησιμοποιηθώ έπιτυχώς άκόμη και σέ πλοία πού κινούνται από άργόστροφες μηχανές μέχρι 12.000 PS παραγωγής ισχύος μέσω οίκονομητού καυσαερίων, μέχρι σήμερα θεωρούνται άνεπαρκή γιά τήν κάλυψη των άναγκών του πλοίου σέ ηλεκτρική ισχύ και θέρμανση. Επίσης κατά τήν πλεύση μέ οικονομική ταχύτητα, τό σύστημα hot-water flash, γιά παραγωγή ισχύος μπορεί νά κάλυψη τίς άνάγκες ηλεκτρικής και θερμαντικής ισχύος, σέ μία εύρύτερη περιοχή φορτίων μηχανής, χωρίς τήν άνάγκη λειτουργίας βοηθητικού λέβητα, ή νηζελογεννήτριας έν παραλλήλω.

Σέ μερικές περιπτώσεις δέ άλλου ή άνάγκη μίας shaft generator μπορεί νά άπαλειφθώ τελείως.

Κύρια μέρη του συστήματος

α). Οίκονομητήρας καυσαερίων: Γιά μεγαλύτερη δυνατή απόδοση ό οίκονομητήρας έμφανίζει μεγάλη σχετικά θερ-



μαντική επιφάνεια καί αϋλούς μέ έλικο-
ειδοϋς τύπους θερμαγωγά πτερύγια.

Στήν περιοχή χαμηλής θερμοκρασίας, όπου επικρατεί διαβρωτικό περιβάλλον λόγω συμπυκνώσεως θειϊκού όξεος, τόσο ο αυλός όσο και το πτερύγιο είναι από χάλυβα ανθεκτικό σε ψυχρή διαβρωση για μεγαλύτερη διάρκεια ζωής. Για την εύκολη αντικατάσταση των αυλών, χρησιμοποιείται ένα modular σύστημα.

Τό έλικοειδές πτερύγιο τοῦ αὐλοῦ στήν περιοχή χαμηλῆς θερμοκρασίας εἶναι μικρότερο, γιά τήν μείωση τοῦ σχηματισμοῦ αἰθάλης. Ἐπειδή ἡ παροχή τοῦ τροφοδοτικοῦ νεροῦ ρυθμίζεται κατά τρόπο ὥστε νά διατηρεῖ ζεστό νερό σέ σταθερή θερμοκρασία στήν έξοδο τοῦ οἰκονομητοῦ, ἡ ροή τοῦ νεροῦ γίνεται πρός τά ἄνω, στήν περιοχή ὑψηλῆς θερμοκρασίας, ὥστε νά μήν συμβῇ ὕδραυλικό κτύπημα κριοῦ, λόγω ἀσταθοῦς ροῆς στοῦς αὐλοῦς, ἀκόμη καί ἂν ἡ παροχή τροφοδοτικοῦ νεροῦ μειωθῇ κατά τήν διάκρια λειτουργίας τῆς μηχανῆς σέ χαμηλά φορτία.

β). **Αποταμιευτής (accumulator):** Το σύστημα Mark-N χρησιμοποιεί ένα accumulator, στον οποίο αποταμιεύεται το ζεστό νερό υπό πίεση που εξάγεται από τον οικονομητήρα, πριν να διοχετευθεί στον flasher μέσω βαλβίδας ελέγχου στάθμης.

γ). **Lasher:** Τό flasher είναι πολυβάθμιο και εμφανίζει εξαιρετική ικανότητα διαχωρισμού του άτμου, ευστάθεια λειτουργίας, μικρό χώρο εγκαταστάσεως και εύκολα συντηρήσεως.

Η στάθμη του ζεστού νερού ελέγχεται σε κάθε βαθμίδα. Είναι κυκλωνικού τύπου και ο ατμός που ελευθερώνεται λόγω χαμηλώτερης πίεσεως διαδοχικά από βαθμίδα σε βαθμίδα, τελικά τροφοδοτεί τόν στρόβιλο τύπου flash.

Η τελευταία βαθμίδα του flasher χρησιμοποιείται για τις έπιστροφές συμπυκνώματος και είναι συνδεδεμένη με την βαθμίδα χαμηλού κενού του στροβίλου.

Παρέχεται διπλή προστασία για την αποφυγή εισόδου ζεστού νερού στον στρόφιγγα, στην περίπτωση που το flasher είναι πλήρες. (Σχ. 6).

δ). **Στρόβιλος:** 'Ο στρόβιλος τύπου flash, είναι compact, πολυβάθμιος, αξιο- νικής ροής και κινεί γεννήτρια μέσω μειωτήρα.

Τό casing έχει εισαγωγές γιά τόν κύριο ατμό καί τίς παροχές ατμού διαφορετικῶν πιέσεων, πού ἐκτονώνονται σέ διαφορετικές βαθμίδες τοῦ στροβίλου.

“Όταν επιλεγεί η βελτίστη πίεση του κυρίου και του βοηθητικού ατμού στο στάδιο της μελέτης, ο στρόβιλος μπορεί να λειτουργεί επιτυχώς με πολλαπλές εισόδους ατμού διαφορετικής πίεσης σε μεγάλη περιοχή τιμών φορτίου, άπλως με τό χειρισμό της ρυθμιστικής βαλβίδος του κυρίου ατμού. Όταν μειωθεί τό φορτίο του στρόβιλου ενώ λειτουργεί με τόν βοηθητικό ατμό

πολλαπλής πίεσεως, (mixed -pressure mode), όποτε ο έλεγχος της ταχύτητας μέσω της ρυθμιστικής βαλβίδος του κυρίου άτμου, γίνεται δύσκολος, οι βαλβίδες του βοηθητικού άτμου κλείνουν αυτόματως, ή μία μετά την άλλη, αρχίζοντας από την βαλβίδα του άτμου που έ-ξέρχεται από το 5 flasher με την χαμηλότερη πίεση. Έπειδή αυτό προκαλεί αύ-ξηση της πίεσεως και θερμοκρασίας μέ-σα στο flasher, ή θερμοκρασία των έπι-στροφών του συμπυκνώματος στην γραμμή του τροφοδοτικού νερού έλέγ-χεται ώστε ή θέρμανση του τροφοδοτι-κού νερού να γίνεται περισσότερο απο-τελεσματικά. Τό σχήμα 5 δείχνει τομή του στοοβλίου τύπου flash.

Ἡ ἀξιοπιστία τοῦ συστήματος Mark-N:

α). Προστασία έναντι ψυχρής διαβρώσεως: Τό σημείο συμπυκνώσεως των ατμώνθειϊκού όξέως είναι περί τούς 130-140°C. Ή θερμοκρασία του μετάλλου του αύλου είναι σημαντικός παράγων ψυχρής διαβρώσεως καί εξαρτάται περισσότερο από την θερμοκρασία του νερού στον αύλο παρά από τη θερμοκρασία του καυσαερίου.

Οι οικονομητρες που χρησιμοποιούνται στο σύστημα Mark-N1/N2, σχεδιάζονται για θερμοκρασία εξόδου καυσαερίων μέχρι 120°C για μεγαλύτερη ανάκτηση θερμικής ισχύος, ενώ η θερμοκρασία του τροφοδοτικού νερού ελέγχεται στους 90°C, σύμφωνα με την πρακτική της Mitsubishi.

Οι αὐλοί στην περιοχή χαμηλῆς θερμοκρασίας τοῦ οἰκονομητήρα, κατα-

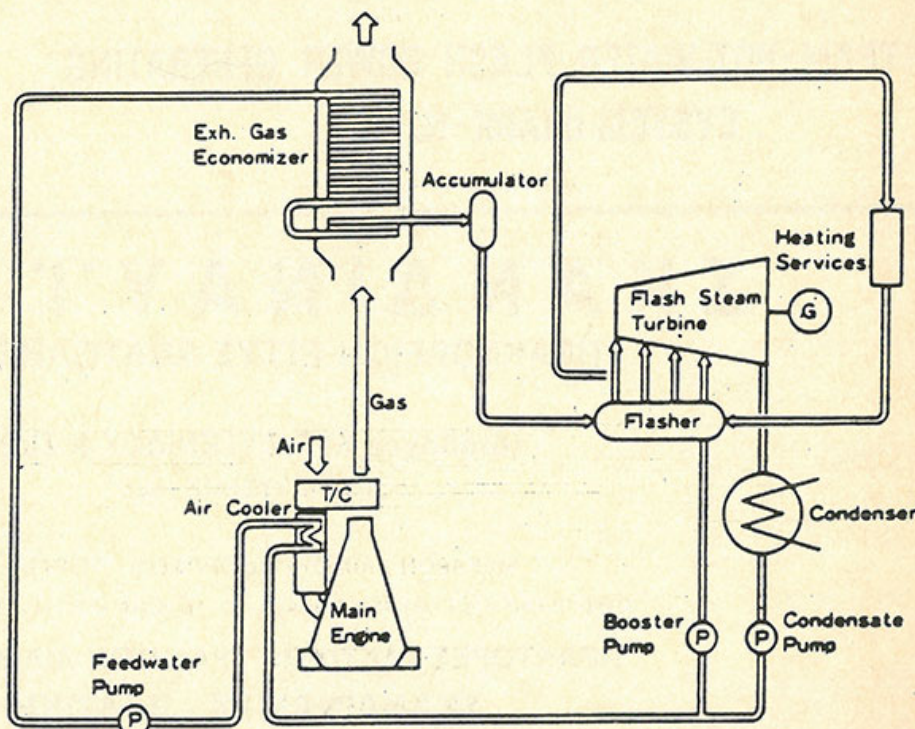
σκευάζονται από ειδικό χάλυβα άνθεκτικό στην ψυχρή διάβρωση και η προηγούμενη πείρα έχει αποδείξει ότι ακόμα και για θερμοκρασία μεταλλου του αύλου 90°C, η ταχύτητα διαβρώσεως είναι μόνον 0,1 - 0,2 χιλστό/έτος.

Εν τούτοις στις συγκολλήσεις συμβολής των αύλων, μεταξύ του βασικού μετάλλου του αύλου και του μετάλλου συγκολλήσεως πού είναι λιγώτερο ευγενές, υπάρχει διαφορά δυναμικού πού προκαλεί σχετικά ταχύτερη φθορά της συγκολλήσεως σε όρισμένες περιπτώσεις. Γιά τόν λόγο αυτό όλες οι συγκολλήσεις συμβολής αύλων εύρίσκονται έξω από τήν περιοχή του καυσαερίου. Γιά μεγαλύτερη εύκολια άντικαταστάσεως, ή έγκατάσταση των αύλων στήν περιοχή χαμηλής θερμοκρασίας, γίνεται επί βάσεως modular.

β). Ευστάθεια λειτουργίας του flasher:

Τό ζεστό νερό υπό συνθήκες χαμηλής πίεσεως από τό σημείο συμπίκνωσεως γιά τήν αντίστοιχη θερμοκρασία, μετατρέπεται στήν πρώτη βαθμίδα στό flasher κατά μέρος σέ άτμο στόν διαχωριστή άτμου καί συμπύκνωμα. Τό συμπύκνωμα καταλήγει στό αντίστοιχο δοχείο μέχρι μία στάθμη καί μεταφέρεται μέσω βαλβίδος έλέγχου στάθμης στόν διαχωριστή άτμου τής εξέτερης βαθμίδης γιά εξέάτηση, κ.ο.κ., μέχρι τήν τελευταία βαθμίδα στό flasher.

Σε κάθε βαθμίδα το ζεστό νερό μετά το flashing, δύσκολα παραμένει στον διαχωριστή ατμού και έπομένως ή πιθανότητα νά εισέλθει ζεστό νερό στην



HOT-WATER FLASH POWER GENERATING SYSTEM (MARK-N1)

στρίβιλο είναι πολύ μικρή.

Όταν τό φορτίο του στρόβιλου είναι χαμηλό, ή όταν τό ζεστό νερό έχει χαμηλή σχετικά θερμοκρασία, ή διαφορά πιέσεως μεταξύ των βαθμίδων του flasher, γίνεται μικρή καί τό συμπύκνωμα πού συγκεντρώνεται στο αντίστοιχο δοχείο μπορεί νά ξεπεράσει τήν ικανότητα τής βαλβίδας έλέγχου στάθμης. Στην περίπτωση αυτή ή check valve στην γραμμή του ατμού καί οι βαλβίδες του

βοηθητικού ατμού πολλαπλής πιέσεως κλείνουν αυτόμάτως, γιά νά έμποδίσουν τήν είσοδο συμπυκνώματος μέσα στον στρόβιλο.

γ). Γενικά: Οι ναυτικές εγκαταστάσεις ισχύος, ύφίστανται μεγάλες διακυμάνσεις λειτουργίας, γι' αυτό είναι απαραίτητο νά είναι ικανές γιά εύσταθη λειτουργία. Καί τά δύο συστήματα τύπου Mark-N, έχουν αναλυθεί πλήρως ως προς τά δυναμικά χαρακτηριστικά απο-

κρίσεως υπό κυμαινόμενα φορτία. 'Η χρήση αυτόματου συστήματος έλέγχου τής θερμοκρασία του τροφοδοτικού νερού στην είσοδο του οικονομητήρα, άνάλογα μέ τήν μεταβολή του φορτίου τής μηχανής, διατηρεί τήν θερμοκρασία του μετάλλου του αύλου σέ ύψηλά επίπεδα γιά τήν άποφυγή τής ψυχρής διαβρώσεως.

Τό accumulator καί τό flasher, λειτουργούν αποτελεσματικά σάν «buffers», πού απορροφούν τίς αλλαγές του φορτίου τής μηχανής, ή τής ζήτησης ήλεκτρικής ισχύος. Τελικά τό μόνο πού απαιτείται γιά τόν έλεγχο τής λειτουργίας του στρόβιλου, είναι ό χειρισμός τής ρυθμιστικής βαλβίδας του κυρίου ατμού.

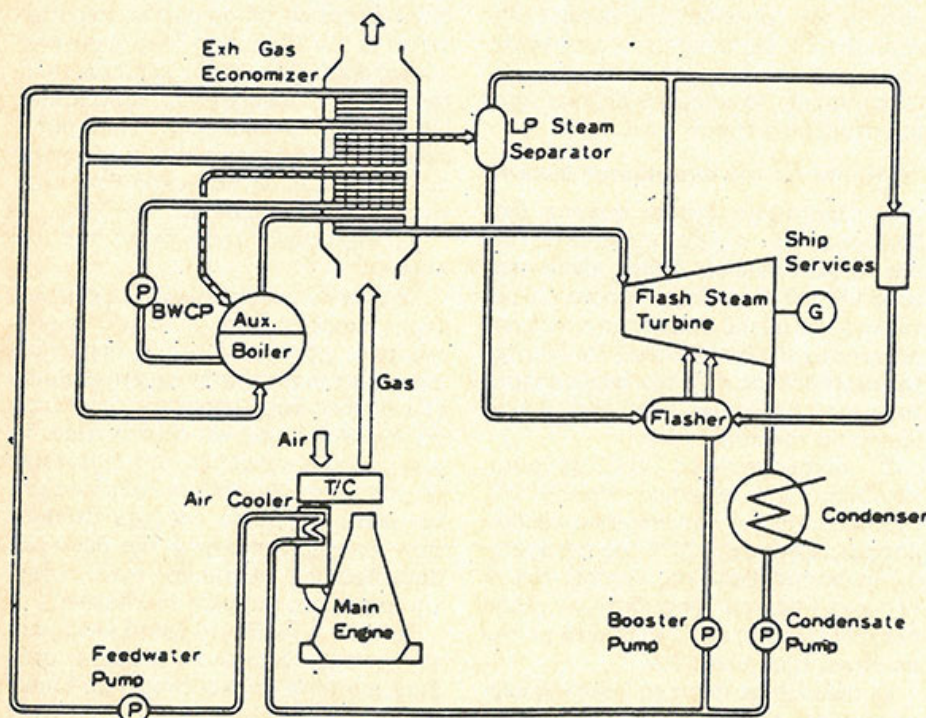
Όλων λαμβανομένων υπ' όψιν έπομένως, τό σύστημα παραγωγής ισχύος μέσω του συστήματος flash ζεστού νερού, ικανοποιεί τήν γενικά παραδεκτή αξιοπιστία μιάς ναυτικής εγκαταστάσεως ισχύος.

Κατά τούς κατασκευαστές τό σύστημα αυτό μπορεί νά ικανοποιήσει όλες τίς ανάγκες ήλεκτρικής καί θερμαντικής ισχύος, άκόμη καί σέ εγκαταστάσεις κυρίας μηχανής ύψηλης άποδόσεως, τής τάξεως του 51,7%, (αντίστοιχη ειδική κατανάλωση 120 GR/PS/HR), καί γιά normal rating τής τάξεως των 12.000 PS, ανεβάζοντας τόν όλικό βαθμό άποδόσεως τής εγκαταστάσεως στο 54%.

Υπό όρους άποδόσεως επενδεδυμένου κεφαλαίου μέσω τής οικονομίας καυσίμου, τό σύστημα κρίνεται συμφέρον.

Ήδη ή Mitsubishi πρόκειται νά εγκαταστήσει τό νέο σύστημα υπό τίς δύο μορφές του, σέ νέες ναυπηγήσεις νη-ζελοκινήτων πλοίων, πολύ σύντομα.

Α. ΚΟΠΙΤΣΑΣ



STEAM-HOT-WATER FLASH POWER GENERATING SYSTEM (MARK-N2)

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Έξομοιωτής γεφύρας

Στό Ναυτιλιακό Κολλέγιο του Λάνσετον, στη Τασμανία, έγιναν τα επίσημα εγκαίνια του νέου έξομοιωτή γεφύρας πλοίου, που εγκατέστησε το Υπουργείο Μεταφορών και Αεροπορίας για την εκπαίδευση αξιωματικών, πλοιάρχων και πιλότων στη ναυσιπλοΐα. Ο έξομοιωτής περιλαμβάνει ένα σύμπλεγμα από σύγχρονα ναυτιλιακά όργανα και συστήματα επικοινωνίας, ραντάρ και υποσυστήματα εξομοίωσης. Είδικό σύστημα υπολογιστή με τη βοήθεια προβολέων βίντεο δημιουργεί εικόνες της θάλασσας και του ορίζοντα, της ξηράς, λιμένων, πλοίων και διαφόρων καιρικών συνθηκών, προσφέροντας πανοραμική θέα 250 μοιρών από τη γέφυρα. Οι πληροφορίες για το θαλάσσιο περιβάλλον είναι αποθηκευμένες στον υπολογιστή και μπορούν εύκολα να αλλάξουν, ανάλογα με το εκπαιδευτικό πρόγραμμα. Η μίμηση των πραγματικών συνθηκών περιλαμβάνει επίσης τις κινήσεις του πλοίου λόγω θαλασσοταραχής, τις κλίσεις και τις δονήσεις της μηχανής καθώς και τους ήχους σειρήνων και κωδώνων.

Τό σύστημα είναι τόσο εύχρηστο ώστε τό Αυστραλιανό Ναυτιλιακό Κολλέγιο υπολογίζει νά τό χρησιμοποιήσει καί σάν βοήθημα γιά τήν σχεδίαση γεφύρων πλοίων καί διαφόρων ναυτιλιακών οργάνων.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Ναυπηγικές επιχορηγήσεις

Μέ γενναιόδωρα ποσά πρόκειται νά επιχορηγήσει ή κυβέρνηση της Βραζιλίας τις εγχώριες ναυπηγείες μέσω του Ταμείου Εμπορικού Ναυτικού (FMM). Μέ τον προϋπολογισμό του 1986, πάνω από 680 εκατομ. δολάρια θά διατεθούν γιά τήν επιχορήγηση των ναυπηγείων στή βραζιλιανή ναυπηγεία, πού πλήττονται από τήν κρίση, ελπίζεται δέ ότι ή ανακοίνωση των επιχορηγήσεων θά προξενήσει τό ενδιαφέρον των πλοιοκτητών γιά τήν σύναψη νέων παραγγελιών. Τά τελευταία χρόνια, τό Ταμείο Εμπορικού Ναυτικού έχει διαθέσει 315 εκατομ. δολάρια σέ επιδοτήσεις ναυπηγείων γιά έννέα εμπορικά σκάφη καί 24 σκάφη υποστήριξης πλωτών εξεδρών, συνολικής χωρητικότητας 613.000 τον. d.w.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Αύστηροί στή ρύπανση

Τά δικαστήρια του Άμβουργου εγκαίνια-

σαν μιά πολύ πιό αυστηρή στάση έναντι των άδικημάτων ρυπάνσεως της θαλάσσης διά πετρελαιοειδών. Σέ δύο περιπτώσεις τό δικαστήριο επέβαλε ποινές φυλακίσεως μέ άναστολή. Επρόκειτο γιά ένα Βραζιλιανό καί ένα Αιγυπτιακό πλοίο.

Στή περίπτωση του Βραζιλιανού πλοίου ό κριθείς υπεύθυνος τρίτος αξιωματικός του πλοίου συνελήφθη τόν Αύγουστο γιά διαπορή πετρελαίου στή γερμανικά χωρικά ύδατα. Εκρατήθη μέχρι της δίκης του πού έγινε στό τέλος Οκτωβρίου καί τιμωρήθηκε μέ ποινή φυλακίσεως 6 μηνών μέ άναστολή καί χρηματική ποινή 40.000 μάρκων.

Στή περίπτωση του Αιγυπτιακού πλοίου, οι δύο μηχανικοί αξιωματικοί του πλοίου έκριθησαν υπεύθυνοι γιά άπόρριψη πετρελαίου στή θάλασσα. Καταδικάστησαν σέ φυλάκιση τριών καί έξη μηνών μέ άναστολή. Τό δικαστήριο επέβαλε έπίσης τήν κατάσχεση του πλοίου, ή όποία ήρθε μέ καταβολή έγγυήσεως 100.000 μάρκων.

Καί στίς δύο περιπτώσεις ό δικαστής τόνισε ότι του λοιπού ό γερμανικός άρχές δέν θά άνεχθούν τήν έντός των έθνικών χωρικών ύδάτων παραβίαση των νόμων γιά τήν προστασία του περιβάλλοντος. Παράλληλως έχουν ένταθεί οι έλεγχοι των πλοίων καί αύξηθηκαν τά σκάφη της άρμοδίας λιμενικής ύπηρεσίας.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Άγορές έμπορικων πλοίων

Τό Άμερικανικό Ναυτικό προχωρεί στήν αγορά 13 έμπορικων πλοίων γιά τήν ένίσχυση του στόλου βοηθητικής ναυτιλίας τόν όποίο διατηρεί σέ έτοιμότητα γιά περιπτώσεις πολεμικών επιχειρήσεων.

Πρόκειται γιά τέσσερα κοντεϊνερόπλοια τύπου Lash, τά όποια κατέχει ή US Lines, τρία σκάφη τύπου Seabee καί δύο ρό-ρό ή διοκτησίας της Lykes καί τέσσερα τύπου ρό-ρό τά όποια άνήκουν σέ άλλες άμερικανικές εταιρίες.

Άπό τά άγοραζόμενα έννέα φέρουν ήδη τήν άμερικανική σημαία καί τό συνολικό τίμημα αγοράς τους φθάνει τά 205 εκατομ. δολάρια.

ΙΤΑΛΙΑ

Ναυπηγικές παραγγελίες

Έγνώσθη ότι τό κρατικό ναυπηγικό συγκρότημα της χώρας Φινκαντιέρι πέτυχε νά έπωφεληθεί της παραγγελίας έπτά νέων μονάδων. Πρόκειται γιά σκάφη ύψηλης τεχνολογίας καί μεγάλης άξίας πού υπολογίζεται χονδρικά σέ 1.000 δισεκ. λιρεττών.

Μεταξύ των μονάδων αυτών περιλαμβάν-

νονται δύο κρουαζιερόπλοια των 1.500 — 1.800 έπιβατών γιά λογαριασμό της εταιρίας Sidmar Line του Μόντε Κάρλο, δύο φέρρυς γιά έπιβάτες καί φορτία γιά λογαριασμό του συγκροτήματος Γκριμάλνι της Γένοβας καί τέλος τρία γαιανθρακοφόρα ύψηλης τεχνολογίας των 137.000 τον. d.w. των όποιων τήν εκμετάλλευση θά αναλάβει τό συγκρότημα Γκριμάλνι σέ συνεργασία μέ δύο άλλου Ιταλούς έφοπλιστές (Φερούτζι καί Βαλκιτάλια) γιά λογαριασμό της κρατικής ηλεκτρικής εταιρίας ENEL.

Τά ως άνω πλοία θά παραδοθούν μέχρι τό τέλος του 1988 καί θά κατασκευασθούν από τά ναυπηγεία Μονφαλκόνε της Βενετίας καί της Νεαπόλεως πού άνήκουν στήν Φινκαντιέρι.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Όμαδικές άπολύσεις

Η εταιρία «BP Shipping» πού άποτελεί τόν ναυτιλιακό κλάδο της βρεταννικής εταιρίας πετρελαίου «B.P.» θά άπολύσει τό σύνολο των 1.600 προσώπων πού εργάζονται στή 30 δεξαμενόπλοιά της. Οι άπολύσεις θά συνδυασθούν μέ τήν άνάθεση της επανδρώσεως των πλοίων της σέ διεθνείς πρακτορειακές φέρμες ειδικευμένες στό θέμα αυτό. Πάντως οι άπολυόμενοι θά διατηρήσουν τό δικαίωμα νά εργασθούν κατά τις ύποδείξεις του πρακτορείου πού θά αναλάβει τήν επάνδρωση, εκτός εάν θέλουν νά χρησιμοποιήσουν τή δυνατότητα προώρου συνταξιοδοτήσεως.

Τό μέτρο αυτό είναι άποτέλεσμα της πετρελαϊκής κρίσεως πού συνεχίζεται. Ήδη ή BP Shipping έχει μειώσει τόν στόλο των δεξαμενοπλοίων της από τά 51 σκάφη του 1981 σέ 30 σκάφη τό 1985. Στό διάστημα των τελευταίων πέντε ετών είχε ζημία 160 εκατομ. λιρών, ενώ οι άποφασισθείσες άπολύσεις καί ή άλλαγή του συστήματος επανδρώσεως υπολογίζεται νά επιφέρει οικονομία της τάξεως των 10 εκατομ. λιρών έτησίως.

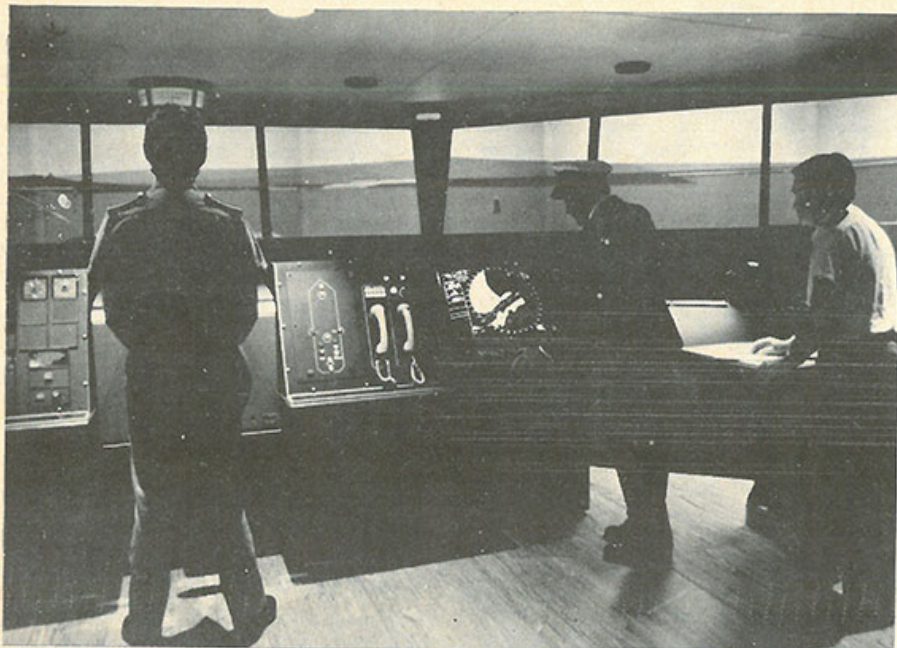
ΜΕΞΙΚΟ

Αύξηση του στόλου

Η Μεξικανική κυβέρνηση άντιμετωπίζει σοβαρά τήν αύξηση του έμπορικού στόλου της χώρας σέ βαθμό σημαντικό. Ειδικότερα προβλέπει όπως μέχρι τό 1988 ό στόλος της χώρας είναι ικανός νά εξασφαλίσει τό σύνολο των άκτοπλοϊκών μεταφορών καί τό 45-50% των εθνικών ποntonόρων μεταφορών καί των μεταφορών πετρελαίου.

Σήμερα τά υπό Μεξικανική σημαία πλοία μεταφέρουν μόνο τό 63% των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών καί μόλις τό 4,23% των εθνικών μεταφορών του Άτλαντικού καί του Ειρηνικού. Ο στόλος της χώρας συμπεριλαμβάνει σέ 3,4 εκατ. τόννους έναντι 1,1 εκατ. τον. του τέλους του 1982, ενώ μέχρι τό τέλος του 1988 ή Κυβέρνηση προβλέπει διπλασιασμό του εθνικού τοννάζ.

Κατά τήν έπίσημη στατιστική ό Μεξικανικός στόλος περιλαμβάνει σήμερα 135 πλοία άνω των 500 τόννων συνολικού τοννάζ 2,2 εκατ. τον. ή δέ σχεδιαζόμενη διόγκωση προβλέπεται νά προσθέσει σ' αυτά 1,2 εκατομ. τον. d.w. Τά υπόλοιπα σκάφη του συνολικού



Αποψη του εξεζοιωτή γεφύρας πλοίου που εγκαταστάθηκε στο Αυστραλιανό Ναυτιλιακό Κολλέγιο του Λάνσετον. Το σύστημα μιμείται πλήρως τις πραγματικές συνθήκες στη γέφυρα και στο περιβάλλον του πλοίου και μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για έρευνες σχεδίασης της γέφυρας.

τοννάζ αναφέρονται σε πλοία κάτω των 500 κόρων.

Σημειώνεται τέλος ότι ο Μεξικανικός στόλος στο διάστημα του 1985 μετέφερε 112 εκατομμύρια τόννους εμπορευμάτων προς το εξωτερικό, ενώ η αεροπορική κίνηση ξεπέρασε τους 52 εκατ. τόννους.

NORVEΓΙΑ

Τά κρουαζιερόπλοια

Κατά το 1984 τα 14 νορβηγικά κρουαζιερόπλοια γνώρισαν βαθμό πληρότητας μεταξύ 85-90%. Οι πλοιοκτήτριες εταιρίες είναι αίσιοδοξες και για το μέλλον παρά τον ανταγωνισμό ο οποίος προβλέπεται να ενισχυθεί λόγω της απόδοσης των ξένων συνα-

γωνιστών.

Για το 1985 οι τρεις εταιρίες κρουαζιερόπλοια υπολογίζουν ότι πραγματοποιήσαν κύκλο εργασιών της τάξεως των 5,3 δισεκ. κορωνών. Έκ του ποσού αυτού περί τα 450 εκατ. κορωνών δαπανήθηκαν για τη διαφήμιση των κρουαζιερόπλοια.

Σύμφωνα με τις στατιστικές ο νορβηγικός περιηγητικός στόλος διαθέτει το 20% των κλινών παγκοσμίως με πρόβλεψη να φθάσει το 28% μεταξύ 1988-89 όποτε θα παραδοθούν τα υπό κατασκευήν υπερωκεάνια. Σήμερα η εταιρία Norwegian Caribbean Cruise Line (Kloster) διαθέτει οκτώ μονάδες, η Royal Caribbean Cruise Line τέσσερα (μή συμπεριλαμβανομένου του μεγαλύτερου και πολυτελεστέρου υπερωκεανίου που ναυπηγείται ήδη στα ναυπηγεία Σαίν Ναζαίρ) και η Norske Cruise δύο.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Υπό Όλλανδική σημαία

Πολλοί Νορβηγοί έφροπλισται αποφάσισαν να μεταφέρουν τα πλοία τους υπό ολλανδική σημαία κατά το διάστημα των τελευταίων ετών. Οι λόγοι που τους οδήγησαν στην ενέργεια αυτή είναι βασικά το αυξημένο κόστος έκμεταλλεύσεως των υπό νορβηγική σημαία σκαφών και το ιδιαίτερα εύνοϊκό κλίμα των επενδύσεων στην Ολλανδία για αγορά μεταχειρισμένων πλοίων. Πράγματι οι ολλανδικές εταιρίες παίρνουν επενδυτική επιχορήγηση και πιστώσεις όχι μόνο για τη ναυπήγηση νέων πλοίων αλλά και για την αγορά παλαιών.

Η JO Chemicals ήταν η πρώτη νορβηγική εταιρία η οποία χρησιμοποίησε αυτές τις δυνατότητες και το πρώτο της σκάφος που τέθηκε υπό ολλανδική σημαία το 1983 ήταν το δεξαμενόπλοιο «Jo Oak», 39.500 τόν. d.w., το οποίο ακολουθήθηκε από άλλα δύο της ίδιας κατηγορίας. Επίσης η Rotterdam Ship Management διαχειρίζεται τρία πλοία χημικών προϊόντων των 5.300 τόννων, τα οποία ανήκουν σε νορβηγούς πλοιοκτήτες. Εξάλλου και στον αεροπορικό τομέα από τα 11 σκάφη που διαχειρίζεται η εταιρία Sandiford του Γκρόνινγκ τα επτά ανήκουν επίσης σε Νορβηγούς.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Περιορισμός του δυναμικού

Τα τέσσερα μεγάλα ναυπηγεία της Σιγκαπούρης Hitachi - Jurong, Keppel και Sembawang που αντιπροσωπεύουν το 98% της ναυπηγικής παραγωγής της χώρας, συμφώνησαν να μειώσουν την παραγωγή τους, ελλείψει εργασιών.

Με τη συμφωνία αυτή τα πέντε ναυπηγεία θα χρησιμοποιούν πλέον τις εγκαταστάσεις τους μόνο 24 ημέρες κάθε μήνα. Προβλέπεται επίσης η περιοδική συνάντηση εκπροσώπων των ναυπηγείων για την καθιέρωση μεταβολών στο είδος και τον όγκο των περικοπών, παρακολουθώντας τις συνθήκες της αγοράς. Η πιστή τήρηση της συμφωνίας θα ελέγχεται από την Ένωση Ναυπηγών της Σιγκαπούρης, αν και η περικοπή που αποφασίστηκε είναι έθελοντική.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Τά κρουαζιερόπλοια

Η Σοβιετική εταιρία κρουαζιερόπλοίων CTC LINES χρονοαύλωσε το κρουαζιερόπλοιο «Mikhail Lomonosov», δυναμικότητας 700 θέσεων, σε δυτικογερμανικά τουριστικά συμφέροντα για την ερχόμενη θερινή τουριστική περίοδο. Το χωρητικότητας 20.352 τόν. γκρός κρουαζιερόπλοιο θα εκτελεί ταξίδια στην Βόρεια Ευρώπη από τον Ιούνιο μέχρι τον Σεπτέμβριο. Η ίδια ναυτιλιακή εταιρία διαχειρίζεται το κρουαζιερόπλοιο «Aleksandr Pushkin» 20.502 τόν. γκρός που εκτελεί δρομολόγια στην Αυστραλία, σε εποχιακή βάση και επίσης τα κρουαζιερόπλοια «Leonid Brezhnev» και το αδελφό του σκάφος «Azerbaydzhan» που μετασκευάζεται σε δυτικογερμανικά ναυπηγεία και τα οποία θα εκτελέσουν περιηγήσεις στον Ευρωπαϊκό χώρο.

ROTTERDAM

Ketting-Muilwijk B.V.

Wilhelminakade 68
NL 3072 AR Rotterdam

Tel. 010 84.60.33 Tx. 28780 kegac

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

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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ή ΠΝΟ ζητεί πάλι την ανακύκλωση

Ή διοίκηση της ΠΝΟ ζήτησε από τό υπουργείο Ναυτιλίας νά καθιερωθεί πάλι ή ανακύκλωση γιά τούς πλοιάρχους, τούς ασυρματιστές καί τούς ηλεκτρολόγους.

Σέ σχετικό έγγραφο ή ΠΝΟ υπογραμμίζει: Πρώτο, λόγω της συνεχιζόμενης ναυτιλιακής κρίσεως οί θέσεις εργασίας στά πλοία εξακολουθούν νά μειώνονται.

Δεύτερο, τά σοβαρά προβλήματα άνεργίας πού υπάρχουν μπορούν νά αντιμετωπισθούν μόνο μέ αυτόν τόν τρόπο, δηλαδή τήν ανακύκλωση, καί,

Τρίτο, σχετικό αίτημα έχουν υποβάλει οί εκπρόσωποι τών πλοιάρχων, τών ασυρματιστών καί τών ηλεκτρολόγων κατά τή συζήτηση τών προβλημάτων πού ανέκυψαν μετά τή λήξη της ισχύος του νόμου 1376.

Ή ύπαγωγή της Ναυτιλίας στά Μ.Ο.Π

Ο ύπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Άλεξανδρής, απαντώντας σέ σχετική ερώτηση είπε ότι έχει γίνει μία πρόταση γιά τήν ύπαγωγή της Έλληνικής Ναυτιλίας στά μεσογειακά όλοκληρωμένα προγράμματα της ΕΟΚ αλλά δήλωσε ότι είναι πάρα πολύ πρόωπο νά γίνει εύρύτερη συζήτηση γιά τό θέμα αυτό.

Τό Δ.Σ. του ΓΕΝΕ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Γραφείου Εύρέσεως Ναυτικής Έργασίας συγκροτήθηκε γιά τή διετία 1986-1987 ως εξής: Πρόεδρος ο πλοίαρχος Α.Σ. Γ. Γρηγοράκος καί μέλη οί κ.κ. Γ. Καβούκας καί Κ. Βαρόνος, εκπρόσωποι του Ναυτικού Έπιμελητηρίου καί της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας, αντίστοιχα (αναπληρωματικά μέλη όρίσθηκαν ο πλοίαρχος Α.Σ. Βασ. Παπαγιάννης καί οί κ.κ. Γ. Κουρεμένος καί Ε. Σκανδάλης).

Ύπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αίτήσεις γιά έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, τών παρόντων πλοίων:

— «Μαργώ Κ.» φορτηγό, πρώην «Salland» ύπό σημαία Όλλανδίας, 9.800 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, πού ανήκει στην εταιρία «GENESIS MARINE S.A.» (κ. Έμμ. Κατσαμπής).

— «Σάν Βίλ» μπάλκ κάρριερ, πρώην «Clio» ύπό παναμαϊκή σημαία, 19.742 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, πού ανήκει στην εταιρία «ASTRAL OCEANICA ARMADORA S.A.» (κ. Βρανάς Κασιμάτης).

— «Άγιάννης» μπάλκ κάρριερ, πρώην «Thamesfield» ύπό βρεταννική σημαία, 30.428 τον. γκρός ναυπηγήσεως του 1977, πού ανήκει στην εταιρία «ADVENTURE SHIPPING CORPORATION» (κ. Άντ. Φαράκλας).

— «Οίνουσιαν Πράϊντ» μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο 398, 24.253 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «PRIDE SHIPPING CORP.» (κ. Ίωάν. Πιπιλής).

— «Οίνουσιαν Σήμαν» μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο 392, 35.600 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «SEMAN SHIPPING CORPORATION» (κ. Ίωάν. Πιπιλής).

— «Οίνουσιαν Ναβινγκέιτορ» μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο 391, 35.600 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «FIGALIA ONE SHIPPING CORP.» (κ. Ίωάν. Πιπιλής).

— «Οίνουσιαν Στρένγκθ» μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο 390, 35.600 τον. γκρός πού ανήκει στην εταιρία «STRENGTH SHIPPING CORP.» (κ. Ίωάν. Πιπιλής).

— «Οίνουσιαν Φάδερ» μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο 389, 35.600 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «FATHER SHIP-PIING CORPORATION» (κ. Ίωάν. Πιπιλής).

— «Κώστας Ν. Πατέρας» μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο 399, 24.253 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «SPORTSMAN SHIPPING CORPORATION» (κ. Ίωάν. Πιπιλής).

— «Οίνουσιαν Γιούνιτι» μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο 400, 24.253 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «UNITH SHIPPING CORPORATION» (κ. Ίωάν. Πιπιλής).

— «Οίνουσιαν Προύντενς» μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο 401, 24.253 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «FIGALIA TWO SHIPPING CORPORATION» (κ. Ίωάν. Πιπιλής).

— «Οίνουσιαν Φάϊτερ» μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο 406, 24.253 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «OINOYSSIAN FIGHTER SHIPPING CORP.» (κ. Ίωάν. Πιπιλής).

— «Οίνουσιαν Σκάϊ» μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο 407, 35.600 τον. γκρός, πού ανήκει στην εταιρία «SKY SHIPPING CORP.» (κ. Ίωάν. Πιπιλής).

— «Φρόστ» φορτηγό, πρώην «Όκεάνια Φρήζερ» ύπό ελληνική σημαία 6.666 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, πού ανήκει στην εταιρία «LAYAL MARITIME Ltd» (κ. Ήλ. Παναγιωτίδης).

— «Τσίλλυ» φορτηγό, πρώην «Αυστράλια Φρήζερ» ύπό ελληνική σημαία, 6.680 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, πού ανήκει στην εταιρία «RUBISUN MARINE S.A.» (κ. Ήλ. Παναγιωτίδης).

— «Βάλιαντ» φορτηγό, πρώην «Atlantic Prelude» ύπό σουηδική σημαία, 11.077 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, πού ανήκει στην εταιρία «SPITHA MARITIME Co. S.A.» (κ. Μιχ. Γρεβενίτης).

Συμβάλλονται μέ τό NAT

Τρία κρουαζιερόπλοια πλοία της εταιρίας Χανδρή συμβάλλονται μέ τό NAT. Πρόκειται γιά τά πλοία «Βρεταννίς» «Άμερικανίς» καί «Βικτώρια», χωρητικότητας 18.153 τον. γκρός, 12.795 τον. γκρός καί 11.541 τον. γκρός αντίστοιχα.

Παραγγελίες

Ή Έλετσον Κορπορέτιον παρήγγειλε στά ναυπηγεία Κάντα της Χιροσίμα δύο πρόντακτ κάρριερς τών 29.990 τον. d.w., άδελφά τών τεσσάρων πού ήδη κατασκευάζονται εκεί γιά λογαριασμό της. Τά νέα σκάφη προβλέπεται νά παραδοθούν τό 1987.

Άγοραπωλησίες

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό τύπου φρήντομ «Χίαν Σάν» 14.924 τον. d.w., 9.822 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1969, έναντι ποσού περί τών 500.000 δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό όλλανδικό τουήντεκερ «Salland» 13.945 τον. d.w., 9.800 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί τών 900.000 δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν τό κοντεϊνερόπλοιο «Atlantic Prelude» 11.077 τον. γκρός, μεταφορικής ικανότητας 542 TEU, ναυπηγήσεως 1972, σέ άγνωστη τιμή.

Σέ συμφέροντα Κύπρου περιήλθε τό νορβηγικό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Mostank» 233.011 τον. d.w., 114.082 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού 4,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οί αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Van Congueor» 26.994 τον. d.w., 15.940 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού 1,8 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Ιαπωνικά συμφέροντα φέρεται πωληθέν τό ελληνικό μπάλκ κάρριερ «Φάν-νυαν» 26.996 τον. d.w., 14.617 τον. γκρός, Ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1966, ύπό έμπιστευτικούς όρους.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Ταϊβάν αγοράσαν τό Έλληνικό δεξαμενόπλοιο «Είρηνηκός» 48.686

ΤΡΟΟΔΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΕ ΖΗΤΕΙΤΑΙ

ΠΕΠΕΙΡΑΜΕΝΟΣ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΙΚΑΝΟΣ ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΕΙ
ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΤΟΛΟΥ.
ΑΠΕΥΘΥΝΘΕΙΤΕ ΓΡΑΠΤΩΣ ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 80127 — ΠΕΙΡΑΙΑ
Ή ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ 4526678 (κ. ΜΟΥΣΤΑΚΑ)

τον. γκρός, 19.200 τον. βάρους του 1968, αντί 129,50 ανά τόνο βάρους.

— Σέ διαλυτές της Κίνας έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Τρέιντ Λάϊτ» 25.327 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1966, καθώς και τό μικτό σκάφος «Τρέιντ Κουέστ» 27.237 τον. γκρός του 1968, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— Στό Φορμόζα έπωλήθη γιά διάλυση τό υπερδεξαμενόπλοιο «Γκούαμ» 120.203 τον. γκρός, 35.433 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1977, αντί 117 ανά τόνο βάρους.

— Πακιστανόι διαλυτές άγόρασαν τό ναυαγοσωστικό σκάφος «Σμίτ Μάτσα 1» 1.325 τον. γκρός του 1971, τό όποιο είχε ύποστει έκτεταμένες ζημιές στόν Περσικό Κόλπο.

— Γιά διάλυση έπίσης έπωλήθη τό έλληνικό φορτηγό «Μπράδερες Γιούνιον» 8.955 τον. γκρός, 5.689 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1967, αντί 116 ανά τόνο βάρους.

— Στή Φορμόζα έπωλήθη γιά διάλυση τό υπό λιβεριανή σημαία υπερδεξαμενόπλοιο «Όλύμπικ Μπόντ» 126.027 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1972.

— Διαλυτές της Ινδίας άγόρασαν τό ελληνικό φορτηγό «Γκολέμι» 5.836 τον. γκρός, 4.706 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1965, αντί 98 ανά τόνο.

Παράδοση του «Σποράδες»

Άπό τά ναυπηγεία Κάντα της Χιροσίμα παραδόθηκε στίς 30 Ιανουαρίου στήν εταιρία Έλετσον Κορπορέτιον τό πρόντακ κάρριερ «Σποράδες» 29.990 τον. d.w. Πρόκειται γιά τό πρώτο πλοίο σειράς έξι όμοίων πού έχει παραγγείλει ή Έλετσον στά παραπάνω ναυπηγεία. Σημαία Έλληνική.

Υπουργικές εύχαριστίες πρós πλοιάρχους

Ό ύπουργός Ναυτιλίας Στ. Άλεξανδρής εξέφρασε τίς εύχαριστίες του πρós τούς πλοιάρχους τών έπιβατηγών - όχηματαγών «Άτλας II» και «Νήσος Άνδρος» και του φορτηγού «Θαλασσινή Αύγή», γιάτί τά δύο πρώτα μετέφεραν άσθενείς και τό τρίτο περισυνέλλεξε στή Σρί Λάνκα τέσσερις ναυαγούς ψαράδες.

Μία εξέχουσα γυναικεία παρουσία

Η κυρία Έλένη Βόγλη - Πισσούλη εξέλεγή διευθυντής, της γνωστής ναυλομεσιτικής εταιρίας «Λίνκ Μαριτάϊμ» από 1 Ιανουαρίου 1986.

Η κυρία Βόγλη - Πισσούλη είναι μία εξέχουσα γυναικεία παρουσία στόν ελληνικό και διεθνή ναυλομεσιτικό χώρο και εργάζεται στήν «Λίνκ Μαριτάϊμ» από τό 1977, ξεκινώντας σάν μπρόκερ ναυλώσεων.

Άφίσσα του ΟΗΕ μέ θέμα πού βράβευσε ή HELMEPA

Τό United Nations Environment Programme του ΟΗΕ κυκλοφόρησε μία θαυμάσια άφίσσα μέ τό βραβευμένο από τήν HELMEPA θέμα πού σχεδίασαν τά παιδιά του 4ου Δημοτικού σχολείου Παλ. Φαλήρου κατά τό σχολικό έτος 1984-85.

Ένισχύονται οι ναυπηγήσεις τουριστικών σκαφών

Στίς εύεργετικές διατάξεις του άναπτυξιακού νόμου 1262/82 υπάγονται στό έξής και οι έπιχειρήσεις πού πραγματοποιούν έπενδύσεις γιά τή ναυπήγηση τουριστικών επαγγελματικών πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία, υπό τήν προϋπόθεση ότι τά πλοία αυτά άνήκουν 100% σε Έλληνες.

Όπως όρίζεται σε άπόφαση του ύφυπουργού Έθνικής Οικονομίας Παν. Ρουμελιώτη, ή δωρεάν έπιχορήγηση και ή έπιδότηση του έπιτοκίου φθάνει από 15 μέχρι 25% (αυτή πού ισχύει γιά τίς έπιχειρήσεις της Β' ζώνης του ν. 1262).

Στήν άπόφαση διευκρινίζεται ότι τουριστικά επαγγελματικά σκάφη θεωρούνται όσα μπορούν νά μεταφέρουν μέχρι 25 έπιβάτες (έπιπλέον του πληρώματος) και χρησιμοποιούνται άποκλειστικά γιά ή περιηγήσεις μέ όλική ναύλωση και όχι γιά μεταφορά έπιβατών μέ εισιτήριο ή μερική ναύλωση ή μεταφορά έμπορευμάτων μέ ναύλο.

Άνακοινώντας τήν άπόφαση ό κ. Ρουμελιώτης δήλωσε ότι τό μέτρο άποσκοπεί στήν άνάπτυξη ενός συναλλαγματοφόρου τομέα του τουρισμού, ό όποιος τά τελευταία χρόνια κερδίζει συνεχώς έδαφος.

Η υπαγωγή της ναυπήγησης τέτοιων σκαφών στο 1262 είπε ό ύφυπουργός άποφασίστηκε γιάτί:

- Τό κατά κεφαλή συνάλλαγμα τών τουριστών πού κάνουν διακοπές μέ τέτοια σκάφη είναι πολύ μεγαλύτερο από αυτό πού ξοδεύουν οι κοινοί τουρίστες.

- Θά προσφέρουν δουλειά στά ελληνικά ναυπηγεία και διευκρίνισε άκόμη ότι σήμερα υπάρχουν περίπου 1.500 τέτοια σκάφη και υπάρχουν περιθώρια γιά άλλα 2.500.

Στό σημείο αυτό άνέφερε έπίσης ότι λαμ-

βάνεται μέριμνα γιά τόν έλλιμενισμό τών σκαφών αυτών στήν Έλλάδα, μέ τή δημιουργία μαρίνων οι όποιες θά χρηματοδοτηθούν από τά ΜΟΠ.

Τό οικογενειακό έπίδομα

Οι αίτήσεις τών ναυτικών γιά τή χορήγηση οικογενειακού έπιδόματος γιά τό 1984 άνήλθαν σε 33.000 και ως τίς 22 Ιανουαρίου είχαν διεκπεραιωθεί 22.000 από τίς αίτήσεις αυτές και σε 16.500 ναυτικούς είχαν καταβληθεί 550 έκασ. δραχμών. Υπολογίζεται ότι ή χορήγηση του οικογενειακού έπιδόματος θά έχει όλοκληρωθεί μέχρι τό τέλος του Φεβρουαρίου.

Θά έπιδοτούνται οι ναύτες και οι ξυλουργοί

Έπειδή δέν υπάρχει ζήτηση γιά ναυτολόγηση ναυτών και ξυλουργών τό Γραφείο Εύρέσεως Ναυτικής Έργασίας μέ σήμα του πρós τίς κατά τόπους λιμενικές άρχές ζήτησε νά γράφονται όσοι άνήκουν στίς ειδικότητες αυτές στους καταλόγους τών έπιδοτούμενων λόγω άνεργίας.

Η ένταξη τών ηλεκτρολόγων

Υπεγράφη από τόν Πρόεδρο της Δημοκρατίας και προωθήθηκε γιά δημοσίευση τό Π.Δ. μέ τό όποιο έντάσσονται στήν οργανική σύνθεση τών πλοίων οι ηλεκτρολόγοι έμπορικού ναυτικού. Τό Π.Δ. προβλέπει ότι σε πλοία 3.000 — 10.000 τον. γκρός ή ναυτολόγηση ηλεκτρολόγου είναι προαιρετική ενώ στα άνω τών 10.000 τον. γκρός ή πρόσληψη ηλεκτρολόγου είναι ύποχρεωτική έφ' όσον προσφέρονται γιά ναυτολόγηση μέσω του Γραφείου Εύρέσεως Ναυτικής Έργασίας προσοντούχοι ηλεκτρολόγοι πού άποδέχονται τούς όρους της οικείας συλλογικής συμβάσεως.

Η συζήτηση της προσφυγής έναντίον της ΑΤΑ

Η Πανελλήνια Ένωση Συνταξιούχων Πλοιαρχών μέ έγγραφό της πρós τήν Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία ύπενθυμίζει ότι ή προσφυγή της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών γιά τήν κατάργηση της αυτόματης τιμαριθμικής άναπροσαρμογής στίς συντάξεις τών ναυτικών, έναντίον της όποίας έχει γίνει παρέμβαση της ΠΕΣΠΕΝ θά συζητηθεί στο Συμβούλιο Έπικρατείας στίς 17 Φεβρουαρίου. Η ΠΕΣΠΕΝ ζητεί τήν πλήρη

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



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

συμπαράσταση της Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας για να ευδοκιμήσει η παρέμβαση έναντι της προσφυγής της ΕΕΕ.

Νηοψία σέ ελληνικά πλοία

Περσικά πολεμικά σκάφη σταμάτησαν και έκαναν έλεγχο σέ ελληνικά σκάφη, στις 12 Ιανουαρίου, στον Κόλπο του Όμάν. Τα σκάφη οτά όποια οί Ιρανοί έκαναν έρευνα αν μεταφέρουν φορτία για τό Ιράκ ήταν τά μπάλκ κάρριερς «Αρτεμής» καί «Προτέκτωρ». Μετά τήν έρευνα τά σκάφη αφέθηκαν ελεύθερα νά συνεχίσουν τό ταξίδι τους.

Η έκκαθάριση τών Ναυτικών Μητρώων

Οί δημόσιοι υπάλληλοι, πολιτικοί καί στρατιωτικοί, πού είχαν έφοδιασθεί μέ ναυτικό φυλλάδιο, θά διαγραφούν από τά Ναυτικά Μητρώα.

Σχετική απόφαση ελήφθη σέ σύσκεψη για τά προβλήματα του ΓΕΝΕ στην όποία επίσης αποφασίσθηκε νά μήν μπορούν νά μετάσχουν έφεξης σέ εξέτασεις για τήν απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας όσοι έχουν στερηθεί για διαφόρους λόγους τό ναυτικό τους φυλλάδιο καί νά αναθεωρηθεί καί έκσυγχρονισθεί ή νομοθεσία πού διέπει τό ΓΕΝΕ. Νέα σύσκεψη για τό ΓΕΝΕ είχε συγκληθεί για χθές, στό μεταξύ όμως διευκρινίσθηκε ότι μέ ύπουργική απόφαση πού καταρτίζεται θά προβλέπεται ή επαναχορήγηση τών ναυτικών φυλλαδίων σέ όρισμένες κατηγορίες ναυτικών από τίς όποιες πρόκειται νά αφαιρεθούν τώρα, στά πλαίσια της έκκαθαρίσεως τών 750.000 ναυτικών φυλλαδίων πού έχουν έκδοθεί μέχρι σήμερα. Σχετική εύχέρεια παρέχεται από τό νόμο 1085 όπως δήλωσε ό ύπουργός Ναυτιλίας κ. Στ. Αλεξανδρής, ό όποιος διευκρίνισε ότι ή έκκαθάριση τών Ναυτικών Μητρώων αποφασίστηκε για νά απαλλαγεί όριστικά τό ναυτικό επάγγελμα από τή μάζιγα τών συνταξιούχων καί προερχομένων από άλλους κλάδους πού κάποτε είχαν έφοδιασθεί μέ ένα ναυτικό φυλλάδιο. Επίσης ό ύπουργός είπε ότι όσοι θά παίρνουν στό μέλλον ναυτικό φυλλάδιο πρέπει νά έχουν όλες τίς απαιτούμενες προϋποθέσεις πού προβλέπονται από τό Νόμο.

Προκλητική συμπεριφορά

Πλοίαρχος έμπορικού πλοίου διαμαρτυρήθηκε στην Ένωση Πλοίαρχων γιατί ναύτης, μέλος του πληρώματος αυτοανακηρύχθηκε άρχηγός τών ναυτών πού ύπηρετούν στό σκάφος καί δήλωσε ότι τοποθετήθηκε από τό σωματείο του, τήν Ένωση Ναυτών, «για νά ελέγχει τίς βρωμιές τών πλοίαρχων».

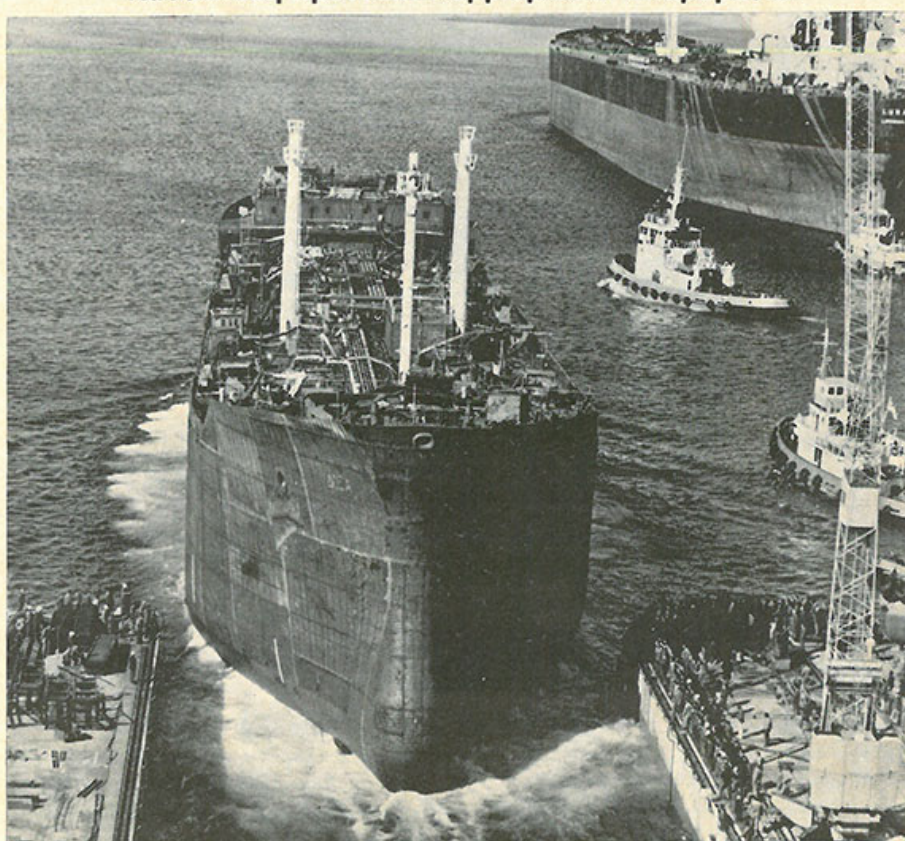
Οί εξέτασεις τών άνεξεταστέων

Στις 10 Φεβρουαρίου άρχίζουν οί άπολυτήριες εξέτασεις τών άνεξεταστέων μαθητών τών Ίδιωτικών Λυκείων Πλοίαρχων καί Μηχανικών Έμπορικού Ναυτικού.

Σχολή Μετεκπαιδεύσεως άσυρματιστών

Μέ σχέδιο Π.Δ. πού καταρτίσθηκε από τό ύπουργείο Ναυτιλίας προβλέπεται ή ίδρυση Δημοσίας Σχολής Μεταεκπαιδεύσεως Ραδιοτηλεγραφητών Έμπορικού Ναυτικού στην όποια θά φοιτούν ύποχρεωτικά οί ύποψήφιοι ραδιοτηλεγραφητές Α'.

Καθέλκυση πρόντακτ κάρριερ στον Σκαρμανγκά



Στά Έλληνικά Ναυπηγεία καθελκύσθηκε στις 24 Ιανουαρίου τό 10ο πρόντακτ κάρριερ από τήν σειρά τών πλοίων του τύπου αυτού πού κατασκευάζονται στά Ναυπηγεία Σκαρμανγκά από τό 1981.

Τά κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου είναι: Όλικό μήκος: 171 μέτρα, Μήκος μεταξύ καθέτων 162 μέτρα, πλάτος 26 μέτρα, πλευρικό ύψος 14,45 μέτρα, μέγιστο βύθισμα 10,74 μέτρα, μεταφορική ικανότητα 29,990 μετρικοί τόνοι, ταχύτης 15,5 κόμβοι, ίπποδύναμη 12000 BHP. Τό σκάφος έχει δυνατότητα ταυτόχρονης φορτοεκφορτώσεως, 4 είδων πετρελαίου καί ή χωρητικότητα τών 23 δεξαμενών του είναι 41.220 κυβικά μέτρα

Η ναυπήγηση του σκάφους τό όποίο διαθέτει χώρο ένδειαίσεως για 40 άτομα παρακολουθείται από τόν Άμερικανικό Νηογνώμονα.

● Σχετικά μέ τίς άπαιτήσεις πού έχει έγείρει ό Όμιλος του κ. Στ. Νιάρχου για τή καθυστέρηση παραδόσεως λόγω τών γνωστών προβλημάτων, σύμφωνα μέ πληροφορίες μας εκπρόσωποι της νέας διοικήσεως τών Ναυπηγείων επισκέφθηκαν πρόσφατα τά γραφεία του Όμίλου Νιάρχου στό Μόντε Κάρλο καί είχαν έποικοδομητικές συνομιλίες καί εξέφρασαν αίσιοδοξία για τήν επίλυση της διαφοράς μέ άμοιβαία συναίνεση.

Σταθερή ή μείωση τών παροπλισμένων

Συνεχίζεται σταθερά ή μείωση του αριθμού τών παροπλισμένων πλοίων στά άγκυροβόλια του έσωτερικού.

Κατά τό διάστημα μεταξύ 28 Νοεμβρίου 1985 καί 30 Ιανουαρίου 1986 ό αριθμός τών παροπλισμένων στά άγκυροβόλια του έσωτερικού μειώθηκε κατά 29 πλοία καί παράλληλα ή συνολική άργούσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 562.682 τον. γκρός.

Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα άνέρχονται στις 30 Ιανουαρίου 1986 σέ 283 συνολικής χωρητικότητας 4.253.437 τον. γκρός έναντι 312 συνολικής χωρητικότητας 4.816.119 τον. γκρός στις 28 Νοεμβρίου 1985.

Από αυτά 42 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.064.912 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 221 συνολικής χωρητικότητας 2.037.937 τον. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων καί 20 συνολικής χωρητικότητας 150.588 τον. γκρός έπιβατηγά.

Από τά πλοία αυτά 234 συνολικής χωρητικότητας 3.029.825 τον γκρός (33 δεξαμενόπλοια 1.407.313 τον. γκρός, 182 φορτηγά 1.474.633 τον. γκρός καί 19 έπιβατηγά

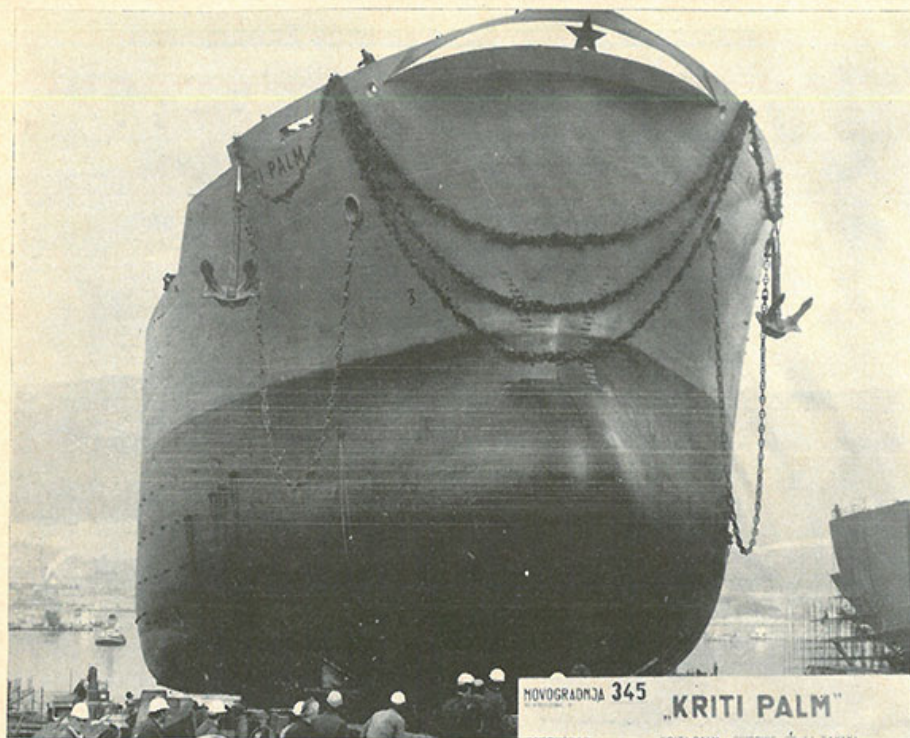
147.879 τον. γκρός) ήταν μέ ελληνική σημαία καί 29 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.223.612 τον. γκρός (9 δεξαμενόπλοια 657.599 τον. γκρός, 39 φορτηγά 563.304 τον. γκρός καί 1 έπιβατηγό 2.709 τον. γκρός) μέ ξένες σημαίες).

Στό διάστημα από 28 Νοεμβρίου μέχρι 30 Ιανουαρίου 1986 σημειώθηκαν οί έξι μεταβολές στά παροπλισμένα στά άγκυροβόλια του έσωτερικού.

Οί απόπλοι

Μεταξύ 28 Νοεμβρίου 1985 καί 30 Ιανουαρίου 1986 απέπλευσαν τά έξι πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται ή ήμερομηνία άπό π λ ο υ) :

- Έλευσίνα, θέση Α' : τό φορτηγό «Ατλαντικ Χόριζον» (30.11.85) καί τό δεξαμενόπλοιο «Πατριότικ» (5.12.85).
- Έλευσίνα, θέση Β' : τά φορτηγά «Φάμιλυ Άρρου» (15.1.86), «Κύμα» (28.11.85), «Αϊρήνης Λότζικ» (9.12.85), «Άγιος Νεκτάριος» (18.12.85), «Εβελιν» (13.1.86), «Ντέκα Φρατέρνιτυ» (14.1.86 καί «Πάνορμος» 628.11.85) καί



Από την καθέλκυση στις 11 Ιανουαρίου στα ναυπηγεία του Σπλίτ του πρόντακτ κάρριερ «Κρήτη Πάλμ» 45.000 τόν. d.w. Πρόκειται για το δεύτερο δεξαμενόπλοιο μεταφοράς τεσσάρων παραγωγών πετρελαίου που ναυπηγεί στη Γιουγκοσλαβία ο Όμιλος Βαρδινογιάννη.

τό δεξαμενόπλοιο «Ολύμπικ Σπλέντορ» (29.11.85).

- Έλευσίνα, θέση Γ': τὰ φορτηγά «Κώστας Κ.» (26.1.86), «Φάδερ Πάνος» (17.12.85), «Ανα Λ.» (2.1.86), «Ελληνική Λήντερ» (30.12.85), «Αρκτούρος» (8.1.86), «Ένστασία» (16.12.85), «Ιόνιαν Κέιπ» (15.1.86), «Χίος Πράιντ» (4.12.85), «Αυστράλια Φρήζερ» (21.1.86), «Καπετάν Λουκής» (30.11.85) και «Νίκος Ι» (3.1.86), τὰ έπιβατηγά «Ρεγκίνα Πρίμα» (2.12.85), «Γκόλντεν Βεργίνα» (16.1.86) και «Λά Πάλμα» (14.1.86) και τὸ ρυμουλκὸ «Περσεύς» (20.1.86).

- Χαλκίδα: Τὰ φορτηγά «Φορτουνά Ι.» (22.12.85) και «Λυδία» (4.12.85) και τὸ έπιβατηγὸ «Αρτα» (22.1.86).

- Ιτέα: τὰ δεξαμενόπλοια «Ολύμπικ Άσπιρίσον» (16.1.86), «Άλ Χουσεϊν» (21.12.85), «Ολύμπικ Άβέντζερ» (19.12.85) και «Ολύμπικ Μπόντ» (24.12.85).

- Κεφαλληνία: τὸ φορτηγὸ «Μπάρι» (24.12.85).

- Γαλαξίδι: Τὸ φορτηγὸ «Σχινιάς» (5.12.85).
- Στυλίδας: Τὸ φορτηγὸ «Έλείστρια Ι» (18.12.85).

- Λευκάδα: τὰ φορτηγά «Στάρ Ι.» (7.12.85) και «Τζήνη Κ.» (21.1.86).

Άποστρατείες και τοποθετήσεις λιμενικών

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως τὸ Π.Δ. με τὸ ὁποῖο ἀποστρατεύονται αὐτεπάγγελτα λόγω έπιλογῆς νεωτέρου τους γιὰ τὴ θέση τοῦ ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος οἱ ὑποναύαρχοι Στ. Λαΐνης, Άγγ. Γεωργακόπουλος και Γεώργ. Σπαρτιώτης. Έπίσης δημοσιεύθηκε τὸ Π.Δ. με τὸ ὁποῖο προήχθησαν στὸ βαθμὸ τοῦ πλοίαρχου οἱ ἀντιπλοίαρχοι Βασ. Χατζηνικολῆς, Παν. Άποστολόπουλος και Έμμ. Πελοποννήσιος και στὸ βαθμὸ τοῦ ἀντιπλοίαρχου οἱ πλωτάρχες Βασ. Σπυρόπουλος, Στ. Παπαστεργίου και Μιχ. Μαλέρμπα.

Με Π.Δ. πού δημοσιεύθηκε στὴν Έφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως ἀποστρατεύονται με ἀιτησὴ τους οἱ ἀρχιπλοίαρχοι Λιμενικοῦ Σώματος Εὐστρ. Τζαβέλλας και Γεώργ. Βλαχάκης, ἐνῶ με ἄλλο Π.Δ. προήχθη κατ' ἐκλογὴ στὸ βαθμὸ τοῦ σημαιοφόρου ὁ ἀνθυπασιπότης Έμμ. Τζιράκης. Στὸ μεταξὺ ἀνακοινώθηκαν οἱ κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικῶν ἀξιωματικῶν:

- Ὁ πλοίαρχος Γεώργ. Γρηγοράκος τοποθετήθηκε στὴ Διεύθυνση Ὁργανώσεως και Λειτουργίας Σχολῶν και Έκπαιδεύσεως τοῦ ΥΕΝ.

- Ὁ ἀντιπλοίαρχος Β. Χατζηνικολῆς τοποθετήθηκε προσωρινά στὴ Διεύθυνση Έποπτείας Λιμενικῶν Ὁργανισμῶν και ὁ έπίσης ἀντιπλοίαρχος Νικ. Κοκκινόπουλος ἡμεματάρχης στὴ Διεύθυνση Ναυτικῆς Έργασίας.

- Οἱ πλωτάρχες Άπ. Λιβάνιος και Στ. Παπαστεργίου ὑποδιοικητές στίς Δημόσιες Σχολές Μετεκπαιδεύσεως Μηχανικῶν και Πλοίαρχων ἀντίστοιχα.

- Ὁ ἀνθυποπλοίαρχος Ίωάν. Πανόπουλος στὸ ΥΕΝ και ὁ σημαιοφόρος Νικ. Μοσχούτης κυβερνήτης τοῦ περιπολικοῦ 83 τοῦ Λ.Σ.

Ίσχύς Π.Σ.

Στίς 21 Φεβρουαρίου ἀρχίζει ἡ ἰσχύς τοῦ Π.Δ. 559/85 πού ἀναφέρεται στὸν έφοδιασμὸ τῶν πλοίων με σειρήνες ειδικῆς κατασκευῆς ἢ προοριμῶν.

Ἡ ἀντιμετώπιση τῆς ρυπάνσεως τῆς θάλασσας και τῶν ἀκτῶν

Σὲ σύσκεψη πού πραγματοποιήθηκε στὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας με τὴ συμμετοχὴ εκπροσώπων ὑπουργείων, τῆς τοπικῆς αὐτοδιοικήσεως και ὁργανώσεων έγινε ἀνταλλαγὴ ἀπόψεων γιὰ τὴν πρόληψη και τὴν αντιμετώπιση τῆς ρυπάνσεως τῆς θάλασσας και τῶν ἀκτῶν ἀπὸ τὰ ἀπορρίμματα στὴ διάρ-

κεια τῆς προσεχοῦς θερινῆς περιόδου. Νέα σύσκεψη θὰ πραγματοποιηθεῖ τὴν ἐρχόμενη Πέμπτη ὁπότε θὰ γίνουν συγκεκριμένες προτάσεις.

Πρόστιμα γιὰ ρύπανση

Ποινὴ φυλακίσεως ἐπτά μηνῶν, ἐπέβαλε τὸ Αὐτόφωρο Τριμελὲς Πλημμελειοδικεῖο Ἀθηνῶν στὸν πλοίαρχο και στὸν ὑποπλοίαρχο τοῦ γερμανικοῦ δεξαμενόπλοιου «Lauenburg» γιὰ ρύπανση τῆς θαλάσσης περιοχῆς κοντὰ στὸ νησί Ἀρσίδα. Οἱ καταδικασθέντες ἐξαγόρασαν τὴν ποινὴ τους και ἀφέθησαν ἐλεύθεροι.

Έκπαιδευτικές ἐκδρομές μαθητῶν με πλοία

Τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας σὲ συνεργασία με τὸ ὑπουργεῖο Παιδείας θὰ καθιερώσει ἐκπαιδευτικές ἐκδρομές τῶν μαθητῶν τῶν σχολείων με πλοία ὥστε νὰ ἐνημερώνονται τὰ παιδιά γιὰ τὴ ναυτιλία και νὰ ἐξοικειώνονται με τὴ θάλασσα. Στίς ἐκδρομές αὐτές πού θὰ γίνονται δωρεάν θὰ δίνονται στοὺς μαθητὲς τῶν σχολείων, οἱ ὁποῖοι θὰ συνοδεύονται ἀπὸ τοὺς καθηγητὲς τους και ἀπὸ λιμενικοὺς ἀξιωματικούς, ἐξηγήσεις γιὰ τὴ λειτουργία τῶν πλοίων και γιὰ ὅ, τι ἄλλο ἀφορᾷ τὴν ἐμπορικὴ ναυτιλία.

Ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας κ. Στ. Ἀλεξανδρῆς πού ἀνακοίνωσε τὰ ἀνωτέρω εἶπε ὅτι με τὸν τρόπο αὐτὸν θὰ ὑπάρξει προσέλκυση τῶν νέων στίς ναυτικές σχολές.

Κλέβουν τὰ ἐλληνικὰ κοράλλια

Σὲ γειτονικὴ χώρα ὑπάρχει έργοστάσιο με 400 ἐργαζόμενους τὸ ὁποῖο ἐπεξεργάζεται τὰ κοράλλια πού ἀλιεύονται παράνομα στίς ἐλληνικὲς θάλασσες.

Τὴν ἀποκάλυψη αὐτὴ ἔκανε ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας κ. Στ. Ἀλεξανδρῆς ὁ ὁποῖος ὁμῶς ἀρνήθηκε νὰ κατονομάσει τὴ χώρα αὐτή. Ὁ ὑπουργὸς εἶπε μόνο ὅτι ξένοι πού ἐπιβαίνουν σὲ ειδικὰ πλοία και εἶναι έφοδιασμένοι με σκάφανδρα και ἄλλα κατάλληλα μέσα ἀλιεύουν κοράλλια στίς ἐλληνικὲς θάλασσες και κυρίως στὴ θαλάσσια περιοχὴ τοῦ Ἀγίου Ὁρους.

Πρόσφατα ὁ κ. Ἀλεξανδρῆς εἶχε δηλώσει ὅτι ἡ ποιότητα τῶν ἐλληνικῶν κοραλίων εἶναι πολὺ καλὴ και ὅτι γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τῆς παράνομης ἀλιείας κοραλίων στὴ θάλασσα περιοχὴ τοῦ Ἀγίου Ὁρους ἐνισχύθηκαν με περιπολικά σκάφη οἱ τοπικὲς λιμενικὲς ἀρχές.

Ἀπὸπλάνη γιὰ τὸ λαθρεμπόριο

Ἀπὸπλάνη ἀπὸ τὸ αἰγυπτιακὸ δικαστήριον, ὁ ναύκληρος τοῦ φορτηγοῦ «Τάννενβελς» Διον. Μηνᾶς, ὁ ὁποῖος εἶχε συλληφθεῖ γιὰ λαθρεμπόριο στὸ Σουέζ. Γιὰ τὴν σύλληψη τοῦ ναύκληρου, ὁ πλοίαρχος εἶχε ἐνημερώσει τὸ ἐλληνικὸ προξενικὸ λιμεναρχεῖο στὸ Πόρτ Σαΐδ και τὸ ἐλληνικὸ προξενεῖο στὸ Κάιρο.

Ἡ ELVICTOR SHIPPING σὲ νέα γραφεῖα

Στίς 22 Ιανουαρίου ἔγιναν τὰ ἐγκαίνια τῶν νέων γραφείων τῆς εταιρίας ELVICTOR SHIPPING στὴν ὁδὸ Μπουμπουλίνας 24, δεύτερος ὁροφος. Στὰ ἐγκαίνια παρέστησαν εκπρόσωποι πολλῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἀρχιπλοίαρχοι, ἀρχιμηχανικοὶ κλπ. και ὁπως διευκρινίσθηκε τὰ τηλέφωνα και τὰ τε-

λεξ της εταιρίας παραμένουν τα αυτά.

Θανάσιμη πτώση

Σκοτώθηκε πέφτοντας από ύψος 30 μέτρων στο άμπάρι του υπό σημαία Μάλτας φορτηγού «Ελένη Μ.» κατά τη διάρκεια επισκευών στα ναυπηγεία της Ε.Ε.Γ.Ε., στο Πέραμα, ο ηλεκτρολόγος Θεόδωρος Φωτεινόπουλος, μέλος επίσκευαστικού συνεργείου.

Συνέλευση των μελών του PORT CAPTAIN'S CLUB

Η Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων καλεί όλα τα μέλη της στην τακτική γενική συνέλευση που θα γίνει στις 20/2/86 και ώρα 6 μ.μ. στα γραφεία της. Κατ'αυτήν θα συζητηθεί ο απολογισμός των πεπραγμένων και ο οικονομικός ισολογισμός της Λέσχης.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της Λέσχης με ανακοίνωσή τους ευχαριστεί τα μέλη της Λέσχης και τους φίλους τους που τίμησαν με την παρουσία του την ετήσια χοροεπιδείδα της που έγινε στο Amadeus Music Hall στις 10/1/86. Επίσης ευχαριστεί όλους όσους βοήθησαν και συνέτειναν με την προσφορά τους στην επιτυχία της εκδήλωσης.

Ναυτιλιακές εφαρμογές Ηλεκτρονικών Υπολογιστών

Στά πλαίσια της έκθεσης "COMPUTER 85" που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στο Χίλτον της Αθήνας, έγινε σε αίθουσα του ξενοδοχείου παρουσίαση σειράς νέων προγραμμάτων Ναυτιλιακών εφαρμογών Ηλεκτρονικών Υπολογιστών, που προωθεί στην Ελλάδα η ΕΛΕΑ ΕΠΕ σε συνεργασία με την VESON COMPUTER SYSTEMS της Νέας Υόρκης.

Ο πρόεδρος της VESON INC., κ. Michael Veson, που ήρθε για το σκοπό αυτό στην Αθήνα, παρουσίασε προγράμματα για ναυτιλιακή λογιστική, ναυλώσεις, φορτοεκφορτώσεις πλοίων, παρακολούθηση υλικών κλπ.

Ιδιαίτερη εντύπωση προκάλεσε το νέο ειδικό πρόγραμμα για Ναυλομεσίτες, που προσφέρει σε δύο εκδόσεις, προσαρμοσμένο στις ανάγκες και στις οικονομικές δυνατότητες μεγάλων ή μικρών μεσιτικών γραφείων.

Την εκδήλωση παρακολούθησαν αρκετά στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυλομεσίτες.

Πρωτοχρονιάτικες πίττες

Το Έλληνικό Ίνστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας έκοψε την πίττα του χθές Παρασκευή στο σπίτι του αντιπροέδρου της Συμβουλευτικής Επιτροπής του Ίνστιτούτου κ. Χρύσανα Σαρηγιαννίδη, στην οδό Ευρύαλης 8 στη Γλυφάδα.

Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Γυναικών και Οικογενειών Ναυτικών θα κόψει την πρωτοχρονιάτικη πίττα του σήμερα (Σάββατο) απόγευμα (ώρα 5 μ.μ.) στην αίθουσα εκδηλώσεων της ΠΕΜΕΝ.

Στην αίθουσα συγκεντρώσεων της Εταιρίας Ναυτιλιακών και Βιομηχανικών ειδών Ι. ΛΑΖΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ έγινε την Πέμπτη 9 Ιανουαρίου η τελετή κοπή της πίττας, κατά τη διάρκεια της οποίας ο διευθυντής της εταιρίας κ. Γιάννης Χατζηϊωσήφ έκανε έναν σύντομο απολογισμό της δραστηριότητας κατά το 1985 και ανέκοιωσε τους στόχους της εταιρίας τόν καινούργιο χρόνο.

Άνέλαβε υπηρεσία το ωκεανογραφικό «Αιγαίο»



Άνέλαβε υπηρεσία το παραδοθέν από τα Ναυπηγεία Χαλκίδος ωκεανογραφικό/ερευνητικό σκάφος «Αιγαίο» το οποίο είναι το πρώτο σκάφος της κατηγορίας αυτής που κατασκευάστηκε σε ελληνικά ναυπηγεία.

Το σκάφος που ναυπηγήθηκε για λογαριασμό του Έθνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών έχει ολικό μήκος 51,11 μέτρα, πλάτος 9,60 μ., ύψος μέχρι το κύριο κατάστρωμα 4,20 μ. και βύθισμα 3,10 μ. κινείται δέ με ταχύτητα 14 μιλίων την ώρα. Η πρόωση επιτυγχάνεται με δύο κύριες μηχανές ντήζελ συνολικής ισχύος 1.800 ίππων, που δίνουν κίνηση σε δύο έλικες μεταβλητού βήματος. Διαθέτει ακόμη σύστημα βοηθητικής προώσεως και έλικων, ικανό να δώσει στο σκάφος ταχύτητα μέχρι 4 κόμβους. Οι δύο ηλεκτρογεννήτριες του δίνουν συνολική ισχύ 740 KVA.

Η γέφυρα του πλοίου είναι εξοπλισμένη με τα τελειότερα ηλεκτρονικά μηχανήματα

ναυσιπλοίας. Είναι ακόμη εφοδιασμένο με όλων των απαιτούμενο εξοπλισμό για αλιεία, ο οποίος περιλαμβάνει δύο μεγάλα βαρούλκα αλιείας των 12 τόννων, ένα υδραυλικό πλαίσιο ανυψωτικής ικανότητας 10 τόννων και έναν υδραυλικό γερανό 3,5 τόννων.

Εγκατεστημένα βρίσκονται πάνω το σκάφος, μέσα σε κατάλληλα διαμορφωμένα εργαστήρια, συστήματα ερευνητικά για υποθαλάσσιες μελέτες (γεωλογικές, γεωφυσικές, ιχθυολογικές, βιολογικές) συνδεδεμένα με κεντρικό ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Το «Αιγαίο» θα απασχοληθεί τόσο σε ερευνητικές ανοικτές ελληνικές θαλάσσιες χώρες, όσο και σε διεθνή προγράμματα ερευνών.

Το πλοίο κατασκευάστηκε εξ ολοκλήρου στα Ναυπηγεία Χαλκίδος υπό την επίβλεψη και του Έλληνικού Νηογνώμονα και μπορεί επάξια να συναγωνιστεί αντίστοιχα σκάφη κατασκευασμένα στο εξωτερικό.

Ίνστιτούτο Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας

Ίδρύθηκε στον Πειραιά και άρχισε ήδη τις εργασίες του στην Ακτή Ποσειδώνος 12, Ναυτιλιακό Ίνστιτούτο μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα με την επωνυμία Ίνστιτούτον Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας (IN-MEP).

Σκοπός του Ίνστιτούτου σύμφωνα με το Καταστατικό του είναι η συμβολή στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής - ναυτικής έρευνας, στην προαγωγή της ναυτικής εκπαίδευσης και τεχνολογίας και η εν γένει υποστήριξη της ναυτιλιακής επιχείρησης και του πλοίου.

Ενδεικτικά αναφέρονται οι εξής τομείς δραστηριότητάς του:

— Η έπιστημονική έρευνα, ή συγκέντρωση πληροφοριών, ή επεξεργασία στοιχείων, ή κατάρτιση μελετών, ή σύνταξη και έκθεση προγραμμάτων υποστήριξης και ανάπτυξης της ναυτιλίας, ή παρακολούθηση, μελέτη και αξιολόγηση των εθνικών και διεθνών εξελίξεων.

— Η εκπόνηση κάθε είδους μελέτης που θα αφορά την ναυπηγική και την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, τον ποιοτικό έλεγχο υλικών κατασκευών και εξοπλισμού των πλοίων τα συστήματα των πλοίων και των πλωτών κατασκευών, την θαλάσσια τεχνολογία, την προστασία περιβάλλοντος, τις θαλάσσιες μεταφορές, τις φορτώσεις, την

ναυτιλιακή και ναυτασφαλιστική αγορά και τις πηγές χρηματοδότησης των, την οργάνωση και διοίκηση των επιχειρήσεων, καθώς και η εισήγηση λύσεων σχετικά με τα προβλήματα που ανακύπτουν για τα θέματα αυτά.

— Η πληροφόρηση και παροχή συμβουλών σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα επιχειρήσεις και οργανισμούς πάνω σε θέματα σχετικά με τους τομείς δραστηριότητας του Ίνστιτούτου.

— Η γνωμοδότηση πάνω σε συγκεκριμένα κατά περίπτωση θέματα και η διενέργεια ελέγχων επιθεωρήσεων, πραγματογνωμοσυνών και διαιτησιών.

Για την πραγματοποίηση των παραπάνω σκοπών το Ίνστιτούτο προχωρεί στην δημιουργία Τράπεζας Πληροφόρησης με σύστημα ηλεκτρονικού υπολογιστή σύμφωνα με τα δεδομένα της σύγχρονης τεχνολογίας και θα συνεργασθεί με όλους τους κρατικούς φορείς και ιδιώτες.

Το πρώτο διοικητικό Συμβούλιο του Ίνστιτούτου απαρτίζουν οι κ.κ.:

Ζαφείρης Ευαγ., Δ/νων Σύμβουλος Έλλ. Άκτοπλοίας, Πρόεδρος, Πέτρης Πάρις, Καθ. Έμπο. — Πρόεδρος ΕΛΙΝΤ, αντιπρόεδρος, Πετρόγγωνας Δημ., Άντ/ρχος (Μ) Π.Ν., γεν. γραμματέας, Παπαδόπουλος Βασ.

Δικηγόρος, Γραμματέας ΥΕΝ, Φαφαλιός Κων/νος, Έφοπλιστής, Πρόεδρος ΝΕΕ, Μαροκογιάννης Γιώργ. Τεχνικός Σύμβουλος, Έρευνήτης καί Λυμπερόπουλος Ε'υθ.

ροσωπείται στην Ελλάδα από την Ελλάδα Ναυτιλιακά Πρακτορεία ΕΠΕ.

Ζικά ναυπηγεία

Οι έπισκευές πλοίων στά ναυπηγεία του Ντακάρ καί τής Λαϊκής Κίνας

Στελέχη του έπισκευαστικού ναυπηγείου «Ντακάρ Μαρίν» παρουσίασαν σέ ειδική έκδηλωση πού έγινε στις 21 Ιανουαρίου στή Ναυτιλιακή Λέσχη τίς δραστηριότητες τής έν λόγω έπισκευαστικής μονάδας καθώς καί τίς εύκολίες τίς όποιες διαθέτει σέ μία προσπάθεια νά προσελκύσουν έλληνικά ποντοπόρα πλοία γιά έπισκευές.

Υπογραμμίζοντας ότι τό ναυπηγείο αυτό βρίσκεται στήν καρδιά των κυριότερων ναυ-

τιλιακών εταιριών — στό Ντακάρ τής ΣεNEGάλης — ανέφεραν ότι διαθέτει πλωτή δεξαμενή άνυψωτικής ικανότητας 60.000 τόν. ή όποια προσφέρεται υπό ανταγωνιστικούς όρους γιά δεξαμενισμούς πλοίων καί ότι παρέχει ικανοποιητικό επίπεδο εργασίας γιά όλες τίς έπισκευές καί έμπρόθεσμη έκτέλεση.

Η «Ντακάρ Μαρίν», ή όποια έξυπηρετεί τίς έπισκευαστικές ανάγκες των ελληνικών αλιευτικών πού ψαρεύουν στή Δυτική Αφρι-

Επίσης στόν Πειραιά άνακοινώθηκε ότι ή εταιρία «INTERSEAS SHIPPING» ανέλαβε τήν έκπροσώπηση γιά τήν Ελλάδα έννέα ναυπηγείων τής Κίνας στόν έπισκευαστικό τομέα. Πρόκειται γιά τά ναυπηγεία, Σαγκάης, Τζιανγκνάν, Τσενγκίξ, Ντονγκκάι, Χουντόγκ, Ζονγκχούα, Κουϊζίνγκ, Γουχού καί Ρουνζχού, τά όποια διαθέτουν δέκα δεξαμενές γιά έπισκευές από τίς όποιες οι έπτά είναι πλωτές καί τρεις μόνιμες γιά πλοία άνω των 10.000 τόννων. Τά έν λόγω κινεζικά ναυπηγεία αναλαμβάνουν οίσαδήποτε τύ έπισκευές σέ σκάφη καί σέ μηχανές καί διαθέτουν πάνω από 7.000 τεχνικούς, έργάτες κλπ.

ΕΡΓΑ ΕΥΠΟΙΪΑΣ

Τό πρώτο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης στή Μνήμη Νίκου Π. Γουλανδρή

Ένα άκόμη δείγμα του ένθουςιασμού καί τής δημιουργικής αγάπης του έφοπλισμού γιά τή διατήρηση τής πολιτιστικής μας κληρονομιάς καί τής προώθησης τής έρευνας καί μελέτης τής Έλληνικής Τέχνης αποτελεί τό νέο Μουσείο Γουλανδρή, πού ίδρύθηκε άπό τό όμώνυμο Ίδρυμα Νίκου Π. Γουλανδρή καί άφιερώθηκε στή μνήμη του.

Τό κομψό, κατάλευκο, μαρμάρινο μουσείο, καταλαμβάνει έπιφάνεια 2.300 τετρ. μέτρων στήν καρδιά τής Αθήνας, όδός Νεοφύτου Δούκα 4, καί περιλαμβάνει δύο υπόγεια, τό ισόγειο καί έξι όρόφους.

Στό ισόγειο υπάρχει έκθετήριο, θαυμάσια όργανωμένο. Έχουν γίνει ήδη καί άυθεντικές άπομιμήσεις κοσμημάτων καί μικροαντικειμένων γιά πώληση στούς έπισκέπτες. Ένας θαυμάσιος κήπος, μέ ένα ψηφιδωτό μέ σπειροειδή κοσμήματα στό κέντρο του, έργο

τής Ζιζής Μακρή, προορίζεται γιά τήν ξεκούραση του έπισκέπτη, πού στό πρώτο υπόγειο μπορεί νά χρησιμοποιήσει καί τό κυλικείο. Οι τρεις πρώτοι όροφοι είναι έκθεσιακοί. Στόν πρώτο παρουσιάζεται ή έξαιρετικής σπουδαιότητας Κυκλαδική συλλογή, σημαντικότερη μόνο μετά του Έθνικού μας Μουσείου καί του Μουσείου τής Νάξου. Στόν β' όροφο έκτίθεται θαυμάσια ή συλλογή των πρωτοϊστορικών, προϊστορικών καί άλλων έργων των Ιστορικών χρόνων, πού χρονολογικά κυμαίνονται μεταξύ του 2000 π.Χ., ως καί τόν 5ο ή 6ο αιώνα μ.Χ. Στόν τρίτο όροφο θά τοποθετηθεί ή περίφημη συλλογή κεραμικής Βλαστού, μόλις λήξουν μερικές διαδικασίες πού άπαιτούνται άκόμη. Στόν δ' όροφο τέλος, υπάρχει άνετη αίθουσα διαλέξεων καί γραφεία τής διεύθυνσης του μουσείου.

Θά ήταν παράλειψη άν δέν άφιερώνομε δύο λόγια στόν άκάματο ζήλο καί τό ύψηλό αίσθημα εύθύνης τής Κυρίας Ντόλλυς Γουλανδρή, ή όποια μετά 25 χρόνια από τήν άπόκτηση των πρώτων άντικειμένων τής συλλογής, προχώρησε στήν κατασκευή του μουσείου καί στήν πολύ καλαίσθητη παρουσίαση των έργων τής Κυκλαδικής καί Αρχαίας Έλληνικής Τέχνης.

Μέ τόν τρόπο αυτό προσφέρεται στό κοινό ένα μουσείο γιά μελέτη, παιδεία καί ψυχαγωγία, σύμφωνα μέ τίς άρχές του Διεθνούς Όργανισμού Μουσείων, καί τό εκπαιδευτικό καί έπιστημονικό έργο του μουσείου θά συμπληρωθεί μέ σειρά έπιστημονικών διαλέξεων καί ειδικών προγραμμάτων γιά παιδιά πού υπογραμμίζουν τήν ούσιαστική σημασία του γιά τόν τόπο μας.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli · Piraeus

phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

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

Τά αιτήματα της ΠΝΟ για την υπογραφή των νέων συλλογικών συμβάσεων εργασίας

Επιδόθηκαν με δικαστικό κλητήρα στις οικείες εφοπλιστικές ενώσεις τα τελικά αιτήματα της Πανελλήνιας Ναυτικής Όμοσπονδίας για την υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων για τα πληρώματα των Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (από 801 - 4.500 τον. d.w.) και των Φορτηγών Πλοίων άνω των 4.500 τον. d.w. τα οποία είναι ταυτόσημα. Επίσης επιδόθηκαν και τα τελικά αιτήματα για την υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων για τα πληρώματα των Τουριστικών και Μεσογειακών Έπιβατηγών Πλοίων, των Άκτοπλοϊκών Φορτηγών μέχρι 500 τον. γκρόντ και των Πορθμείων μικρών αποστάσεων.

Υπενθυμίζεται ότι δεν έχει διευκρινισθεί ακόμη εάν οι ναυτικοί υπάγονται ή όχι στις ρυθμίσεις της Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου της 25.10.85 — το αίτημα της ΠΝΟ για την εξαίρεση των ναυτικών από τις ρυθμίσεις αυτές εκκρεμεί στην αρμόδια επιτροπή του υπουργείου Οικονομικών που θα αποφανθεί σχετικά ώστε να υπάρξει και η αναγκαία νομοθετική ρύθμιση ή οποία αναμένεται να γίνει όταν θα κατατεθεί στη Βουλή για να κυρωθεί και με νόμο ή Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου.

Τά αιτήματα για τα φορτηγά

Τά αιτήματα που προβάλλει η ΠΝΟ για την υπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων των πληρωμάτων των μεσογειακών φορτηγών και των φορτηγών πλοίων άνω των 4.500 τον. d.w. είναι τα εξής (το βασικό αίτημα που αναφέρεται στην αύξηση των αποδοχών είναι ταυτόσημο και για τις υπόλοιπες τρεις κατηγορίες πλοίων):

1. Μισθολόγιο:

Για το θέμα του μισθολογίου αιτούμεθα τα παρακάτω:

Α. Οι βασικοί μισθοί ένεργείας Αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων που προβλέπονται από τη Συλλογική Σύμβαση ν' αυξηθούν από 1.186 οι μέχρι ποσού 50.000 δραχμών κατά ποσοστό 30% οι δ' άνω των 50.000 δραχμών κατά ποσοστό 25%.

Η αιτούμενη αναπροσαρμογή του μισθολογίου για το 1986 είναι εύλογη και απόλυτα δικαιολογημένη από το γεγονός ότι συνεχίζεται με έντονότερο ρυθμό η αύξηση του τιμαρίθμου και του κόστους ζωής των εργαζομένων, με συνέπεια να έχει μειωθεί σε μεγάλο βαθμό η αγοραστική δύναμη των αποδοχών που είχαν καθορισθεί με τη προηγούμενη Συλλογική Σύμβαση.

Εξ άλλου η συνεχής αύξηση της τιμής των ξένων νομισμάτων, ιδιαίτερα δε του Δολλαρίου ΗΠΑ και της Λίρας Αγγλίας έναντι της δραχμής και πρόσφατη υποτίμηση της δραχμής που επιβάλλει την ανάγκη ανάλογης προσαρμογής του εις δραχμάς μισθολογίου των.

β. Τόν καθορισμό κατωτάτου όριου βασικού μισθού όπως θα διαμορφωθεί μέσα στο 1986 με βάση την Έθνική Συλλογική Σύμβαση Έργασίας που θα καθορίζει τα κατώτατα όρια μισθών και ημερομισθίων ή με οποια άλλη Σύμβαση ή νομοθετική ρύθμιση.

γ. Τό καθορισμό των αποδοχών των ναυτικών που θα καθορισθούν με τη νέα Συλλογική Σύμβαση σε δολάρια ΗΠΑ με βάση τη σχέση του δολλαρίου προς τη δραχμή κατά

την ημέρα υπογραφής της νέας Σ.Σ.Ε.

2. Επιδόματα:

α. Επιδόματα δεξαμενοπλοίων.
Τό επίδομα τούτο να καθορισθεί σε ποσοστό 15% του μισθού.

β. Επίδομα κατωτέρου πληρώματος:
Τό επίδομα τούτο ν' αυξηθεί κατά τό ποσοστόν αύξησης των βασικών μισθών.

γ. Επίδομα Αξιωματικών Ασυρμάτου:
Τά επιδόματα αυτά να αυξηθούν κατά τό ποσοστό αύξησης των βασικών μισθών.

δ. Καθαρισμός δεξαμενών Δ/Ξ:
Αιτούμεθα όπως τα ποσά που προβλέπονται από τη παράγρ. II του Κεφαλαίου Β' αυξηθούν κατά τό ποσοστό αύξησης των βασικών μισθών.

(Στά αιτήματα για τη συλλογική σύμβαση των Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων δεν περιλαμβάνεται επίδομα καθορισμού δεξαμενοπλοίων).

3. Άμοιβή υπερωριακής απασχόλησης:

α. Υπερωριακή άμοιβή Σαββάτου και άργιών: Αιτούμεθα όπως οι διατάξεις Συμβάσεως που αναφέρονται στη πρόσθετη εργασία και τη πρόσθετη άμοιβή διευκρινισθούν και συμπληρωθούν, ώστε να καθορίζεται σαφώς η άμοιβή των ναυτικών που απασχολούνται κατά τά Σάββατα και τις άργιες, δηλαδή ότι για τό πρώτο τετράωρο καταβάλλεται άπλή υπερωρία (βασικό σύν 25%) και για τις επόμενες ώρες διπλή.

Η ανάγκη της ρύθμισης αυτής υποδεικνύεται και από επανειλημμένα έγγραφα του ΥΕΝ τό δέ αίτημά μας στηρίζεται όχι μόνο στο κείμενο της υπό ανανέωση Συμβάσεως, αλλά και σε τελεσίδικες δικαστικές αποφάσεις σύμφωνα με τις οποίες «εργασία έκτελούμενη υπό του ναυτικού τό Σάββατο ή άλλην ημέρα άργίας, λόγω μή υπάρξεως κατ' αυτάς κεκανονισμένων ώραρίων εργασίας, τυγχάνει πρόσθετος καί άμείβεται υπερωριακά, δηλονότι τό μέν πρώτον τετράωρον εργασίας δι' άπλης υπερωριακής άμοιβής, τό δέ ακόλουθον διά διπλής τοιαύτης».

β) Έξτρα εργασίες εκτός κανονικού ώραρίου: Αιτούμεθα όπως στις περιπτώσεις όπου, οι έξτρα εργασίες εκτελούνται εκτός των κεκανονισμένων ώρων εργασίας, καταβάλλεται και υπερωριακή άμοιβή για την υπερωριακή αυτή απασχόληση.

4. Έξτρα εργασίες:

Για τις έξτρα εργασίες που προβλέπονται από τη Συλλογική Σύμβαση αιτούμεθα όπως τά ποσά της άμοιβής που προβλέπονται από τη προηγούμενη Σ.Σ.Ε. αναπροσαρμοσθούν κατά τρόπον ώστε να ανταποκρίνονται στή πραγματικότητα.

5. Έξόφληση μισθού:

Αιτούμεθα όπως η έξόφληση των αποδοχών του ναυτικού λαμβάνει χώρα κατά μήνα. Με τό τρόπο αυτό θα περιορισθούν σημαντικά οι περιπτώσεις καθυστέρησης των αποδοχών που οδηγούν στά γνωστά αποτελέσματα τά οποία τόσο συχνά παρατηρούνται.

6. Ασθένεια:

Επανερχόμεθα σε παλαιότερο αίτημά μας όπως ό μισθός άσθενείας καθορισθεί σε κάθε περίπτωσι ίσος με τό μισθό ένεργείας, σε

περίπτωση δέ νοσηλείας εκτός νοσοκομείου ή κλινικής, καταβάλλεται και τό αντίτιμο τροφής, δεδομένου ότι παρόμοια ρύθμιση έχει γίνει και σε άλλες Σ.Σ.Ε. των ναυτικών, με τό αιτιολογικό ότι οι βιοτικές ανάγκες του ναυτικού και της οικογένειάς του είναι μεγαλύτερες κατά τη διάρκεια της άσθενείας του.

7. Αντίτιμο τροφής:

Αιτούμεθα όπως τό ήμερήσιο αντίτιμο τροφής καθορισθεί σε έξακόσιες πενήντα (650) δραχμές.

8. Άδεια:

Αιτούμεθα όπως ή άδεια καθορισθεί σε δέκα (10) ημέρες για κάθε μήνα ύπηρεσίας για δέ ολιγώτερες του μήνα ημέρες, σε αντίστοιχο κλάσμα. Τό αίτημα αυτό στηρίζεται στο γεγονός ότι ό ναυτικός εύρίσκεται τά Σάββατα, τις Κυριακές και τις άργιες σε αντίθεση με τούς εργαζόμενους στή ξηρά όπου απασχολούνται πέντε ημέρες τήν εβδομάδα και τις υπόλοιπες ημέρες αναπαύονται.

9. Καθορισμός ήμερομισθίου:

Όπου στή Σ.Σ. προβλέπεται καθορισμός ήμερομισθίου, τούτο να καθορισθεί στο 1/22 του μισθού.

10. Διάρκεια ναυτολόγησης:

Όπως ή διάρκεια του χρόνου ναυτολόγησης για τη θεμελίωση του δικαιώματος παλιννόστησης, καθορισθεί σε έξη (6) μήνες για όλες τις περιπτώσεις.

11. Διατήρηση φυλακών — Πόρτο — Πέλαγος:

Αιτούμεθα όπως οι φυλακές διατηρούνται Πόρτο — Πέλαγος, προσαρμοζομένων αναλόγως των σχετικών διατάξεων της Σ.Σ. περί ώρων εργασίας. Οι φυλακές που θα διατηρούνται στο Πόρτο δεν θα άμείβονται υπερωριακά έφ' όσον πραγματοποιούνται έντός του κεκανονισμένου ώραρίου εργασίας.

12. Δημιουργία φορέα για τά εγκαταλειπόμενα πληρώματα:

Με τό άρθρον 29 του Ν. 1220/1981 είχε γίνει μία ρύθμιση του τρόπου προστασίας των πληρωμάτων που εγκαταλείπονται σε ξένα λιμάνια από άσυνεπες καί άφερέγγυους πλοιοκτήτες που σκοπό είχε ν' αντιμετώπισει προσωρινά τά προβλήματα αυτά σε βάρος του ΝΑΤ και της Έστίας Ναυτικών, δηλαδή σε βάρος των σκοπών τούς οποίους έξυπηρετούν οι Όργανισμοί αυτοί. Έμεις αλλά και τό ΥΕΝ έξακολουθούμε να θεωρούμε τη ρύθμιση αυτή και προσωρινή καί από κάθε πλευρά άπαράδεκτη, γιατί δεν είναι ούτε σωστό ούτε δίκαιο τις συνέπειες της άνεπίτρεπτης συμπεριφοράς του πλοιοκτήτη - έργοδότη να τις έπωμίζονται οι άδικούμενοι ναυτικοί. Τό θέμα είναι γνωστό από τις σφαιρικές θέσεις που έχουμε πάρει καί έχουμε άναπτύξει τόσον προς ύμάς καί τό ΥΕΝ όσον καί προς τήν ΕΟΚ για τήν υπαγωγή καί των ναυτικών στήν προστασία της άμοιβής της εργασίας των, προσπάθεια προς τήν όποία άντιταχθήκατε. Απομένει συνεπώς για τήν όριστική ρύθμιση του θέματος ή δημιουργία ειδικού λογαριασμού με είσφορές άποκλει-

στικά των πλοιοκτητών που θα υποκαταστήσει το ΝΑΤ και την Έστια Ναυτικών στίς υποχρεώσεις που τους δημιούργησαν οι διατάξεις του άρθρου 29 του Νόμου 1220/1981. Καί για τους παραπάνω όρθους, νόμιμους και βάσιμους λόγους, αιτούμεθα όπως το θέμα αυτό ρυθμισθεί με τη νέα Συλλογική Σύμβαση.

13. Κλαδικά αιτήματα:

Τά επί μέρους κλαδικά αιτήματα των Έπαγγελματικών Όργανώσεων της δύναμής μας θα σάς υποβληθούν συμπληρωματικά το ταχύτερον.

δικαιώσει τις προσδοκίες όλων μας, για μία καλύτερη πορεία του μέλλοντός μας, τόνον του ατομικού όσον και της Έμπορικής Ναυτιλίας και γενικότερα της Πατρίδας μας.

Οί Παροπλισμοί

Κατά το τελευταίο δίμηνο παροπλίσθησαν στα κατωτέρω άγκυροβόλια τά εξής πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται ή ήμερομηνία παροπλισμού):

• Έλευσίνα, θέση Α': τά φορτηγά «Κόνκαρ Ρέζολιουτ» (27.11.85), «Μέσις» (2.12.85), «Σορόκος» (4.12.85), «Κόνκαρ Παϊονήρ» (30.11.85), «Πασιθέα» (15.1.86) και «Ιωάννης Ζαφειράκης» (16.1.86).

• Έλευσίνα, θέση Β': τά δεξαμενόπλοια «Έλεύθερος» (15.1.86) και «Φιλικός» (15.1.86).

• Έλευσίνα, θέση Γ': τά φορτηγά «Φαίδρα» (17.12.85), «Νίκα» (17.12.85), Λιμπεξπρές» (20.12.85), «Λιμπεξπρότ» (20.12.85), «Καρρίμπιαν Κάρριερ» (28.12.85), «Γκρέτσιαν Λέτζεντ» 610.1.86, «Σάντα Ειρήνη» (25.12.85) και «Σάμμερ Στάρ» (24.12.85).

Η ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΕΠΙΒΡΑΒΕΥΕΙ ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΝ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Η Ένωση Πλοίαρχων ανακήρυξε επίτιμα μέλη της τόν άρχηγό του Λιμενικού Σώματος κ. Άριστ. Παπανδρέου, τόν υπάρχηγό κ. Χρ. Ντούνη και τόν κεντρικό λιμενάρχη Πειραιώς κ. Έμμ. Πελοποννήσιο, διότι για πρώτη φορά στήν Ιστορία του Λιμενικού Σώματος πλοίαρχοι, τώως μέλη της ΠΕΠΕΝ τοποθετήθηκαν σέ τέτοιες ύψηλές θέσεις τιμώντας τήν πλοιαρχική τάξη. Επίσης, ανακήρυξε επίτιμο μέλος του διοικητικού της συμβουλίου τόν πλοίαρχο Ε.Ν. κ. Νικ. Παπακυρίακη.

Η ανακήρυξη έγινε στή διάρκεια ειδικής εκδηλώσεως που πραγματοποιήθηκε στίς 15 Ιανουαρίου στόν Ξενώνα της Έστιας Ναυτικών και συνδυάστηκε μέ τό κόψιμο της πρωτοχρονιάτικης πίττας, τή διανομή των έφ' άπαξ παροχών του κεφαλαίου άλληλοσφαλίσσεως Ποιάρχων Ε.Ν. (ΚΑΠΕΝ), τήν έπίδοση οικονομικών ένισχύσεων στίς οικογένειες των πλοίαρχων που σκοτώθηκαν στή διάρκεια της πρόσφατης άεροπειρατείας στή Βαλέτα της Μάλτας, τήν άπονομή τιμητικών διακρίσεων και τή βράβευση πλοίαρχων Α', Β' και Γ' τάξεως.

Τιμητικές διακρίσεις (έπαινος και τιμητική πλακέτα), άπονεμήθηκαν στό Διευθυντή Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Χ. Τσαπράλη και στό δημοσιογράφο κ. Ιωάν. Καραμήτσο για τήν πολύχρονη προσφορά τους στήν πλοιαρχική τάξη και στήν έμπορική ναυτιλία γενικότερα, στήν έταιρία Rillinder Marine για τήν έθνική και ύλική βοήθεια που προσέφερε στόν πλοίαρχο και στό πλήρωμα του έγκαταλειμμένου στό λιμάνι της Τζέντας πλοίο «Κρόνος», στόν πλοίαρχο του έπιβατηγού - όχηματαγωγού «Γεώργιος» κ. Άναργ. Σαλίβερο για τήν πολύχρονη προσφορά στήν ανάπτυξη των φιλικών σχέσεων Έλλάδας και Ιταλίας και στόν κ. Παν. Άρμάγο για τήν 35ετή θητεία του και τήν προσφορά του στήν Ένωση Πλοίαρχων. Βραβεία άπονεμήθηκαν στούς Π. Χαλιαλίδη, Άλεξ. Τσιρέμπολο και Ιωάν. Πετίκα, που άρίστευσαν στίς προαγωγικές έξετάσεις πλοίαρχου Α' τάξεως, Έλευθ. Βεκρή, Μηνά Καφούρο και Νικ. Μανίνη που άρίστευσαν στίς προαγωγικές έξετάσεις πλοίαρχου Β' τάξεως και Κων. Λαμπρόπουλο, Άντ. Πιτσιλό, Περ. Λαμπρινίδη και Άνδρ. Χαμακιώτη, που άρίστευσαν στίς προαγωγικές έξετάσεις πλοίαρχου Γ' τάξεως.

Μιλώντας στήν εκδήλωση ό πρόεδρος της Ένώσεως Πλοίαρχων κ. Γιάννης Ψαρράς ύπογράμμισε τά εξής:

«Η κοπή της Πρωτοχρονιάτικης πίττας, για μάς τούς ναυτικούς και τήν Ένωση Πλοίαρχων δέν άποτελεί τήν άπλή έτήσια επανάληψη ενός τυπικού έθιμου, αλλά μία συνεχή σύνδεση μέ τίς ρίζες και τίς παραδόσεις της φυλής μας.

Η έλευση κάθε νέου έτους δέν άποτελεί μόνον μία άπλή άρίθμηση του χρόνου και πρόσθεση ενός άκόμα έτους στήν ήλικία μας, αλλά και μία άφετηρία καθορισμού της πορείας μας για ένα καλύτερο μέλλον, μέσα από τίς έμπειρίες του προηγούμενου χρόνου.

Σας εύχόμαστε, λοιπόν, ό νέος χρόνος 1986 νά είναι ειρηνικός, δημιουργικός και νά

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στίς 29 Ιανουαρίου. Τιμές σέ δολάρια/τόννο. Πηγή: KRISTENSON'S PETROLEUM, Ν. Ύόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180 CST	MDO
Μόντρεαλ	149/150	155/159	260/261
Βοστώνης	146/147	151/152	210/215
Ν. Ύόρκης	130/134	133/141	240/250
Φιλαδέλφειας	130/139	134/145	205/250
Βαλτιμόρης	137/139	140/145	240/250
Νόρφολκ	130/139	134/145	210/250
Σαβάννας	143/144	145/147.50	243/260
Τζάκσονβιλ	142/143	145/147.50	243/260
Π. Έβεργκλεϊτς	146/147	148/149	242/243
Τάμπας	132/138	136/142	230/235
Μόμπιλ	122/133	125/137	230/242
Ν. Όρλεάνης	120/123	122/127	230/242
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	125/126	131/132	250/252
Χιούστον	120/123	122/127	230/242
Κ. Κρίστι	123.50/127	125.50/130	240/242
Λός Άντζελες	104/106	108/118	218/225
Σάν Φραντζίσκο	110/114	114/118	224/225
Κολούμπια Ρίβερ/Πόρτλαντ	133/137	135/140	225/228
Σηάτλ	126/127	130/131	225/228
Βανκούβερ	160/164	171/174	269/270
Άγ. Ευσταθίου	152/153	155/156	255/260
Φρήπορτ/Μπαχάμας	142/144	146/148	240/242
Τρίνινταντ	156.50/157	165/167	245/246
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	143/147	146/150	240/247
Σαίντ Κρουά	21.55	21.60	34.10BBL
Βενεζουέλας	22.62	23.14	34.78BBL
Βραζιλίας	132	135	295
Άμβέρσας	103/104	106/108	180/183
Ρότερνταμ	103/104	105/106	175/180
Άμβούργου	106/107	111/112	190/200
Γαλλίας	100/104	105/110	200/208MTW
Ισπανίας	—	145/147	260/262MTW
Θέουτας	—	140/143	235/239MTW
Γένουας	110/112	117/119	210/220
Αύγουστας	110/112	117/119	210/220
Πειραιώς	107/108	123/124	217/218
Σουέζ Κανάλ	144/114.50	144/144.50	279/279.50
Τζέντας	—	134/145.50	271.65/282.65
Νταμμάμ	—	134.50/145	264.50/275
Ράς Τανούρα	—	145	275
Κουβέϊτ	150	155	260
Ντάρμπαν	—	143/144	310/312MTW
Σιγκαπούρης	124/124.50	128.50/129	234/236
Ίαπωνίας	150/152	155/157	254/256

ΠΕΝΘΗ

ΜΝΗΜΗ ΠΑΥΛΟΥ ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗ



Σε μία συγκινητική τελετή, με την αὐθόρμητη συμμετοχή όλων των Ρεθυμνιωτών και πολλών Κρητών, οί φίλοι τοῦ ἀειμνήστου Παύλου Βαρδινογιάννη ἀποκάλυψαν τὴν προτομή του πού στήθηκε στοῦ Δημοτικό Κήπο Ρεθύμνου, ἔργο τοῦ γλύπτη Νίκου Περαντινοῦ.

Μαζί με τὴν οἰκογένειά του τίμησαν τὴν ἐκδήλωση με τὴν παρουσία τους ὁ ἀρχηγός τῆς ἀξιωματικῆς ἀντιπολιτευσεως κ. Κ. Μητσοτάκης, ὁ ὑφυπουργός Ἐθν. Οἰκονομίας κ. Ρουμελιώτης, ὡς ἐκπρόσωπος τῆς Κυβερνήσεως, πολλοὶ βουλευτές, διπλωμάτες καὶ οἱ τοπικὲς ἀρχές.

Τὰ ἀποκαλυπτήρια τῆς προτομῆς ἔκανε ἡ κ. Λήδα Βαρδινογιάννη μαζί με τὸν βαφτισμιό τοῦ ἐκλιπόντος Παῦλο Γ. Βαρδινογιάννη με τὴν συγκινητικὴ μουσικὴ ὑπόκρουση κρητικῶν μαντινάδων.

Λίγο πρὶν, στὴν ἐκκλησία τῶν Τεσσάρων Μαρτύρων, τελέσθηκε ἀρχιερατικὸ μνημόσυνο ὑπὲρ τῆς ἀναπαύσεως τοῦ Κρητικοῦ πολιτικοῦ, ὁ ὁποῖος ὑπῆρτε μετὰ πάθος τὴν ἰδιαίτερη πατρίδα του.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΑΜΠΟΥΡΗΣ

Πέθανε καὶ κηδεύθηκε πρὸ ἡμερῶν ὁ Μιχαὴλ Χαμπούρης, ὁ ὁποῖος ὑπῆρξε ἀπὸ τοὺς πρωτεργάτες τῆς μεταπολεμικῆς ἀναπτύξεως τοῦ Πειραιῶς σὲ διεθνὲς ναυτιλιακὸ κέντρο.

Ὁ Μιχαὴλ Χαμπούρης γεννήθηκε στὴν Ἀλεξανδρούπολη τὸ 1894, ἀλλὰ φοίτησε στὴν Εὐαγγελικὴ σχολὴ τῆς Σμύρνης ἀπὸ ὅπου κατὰγετο ἡ μητέρα του. Ἐν συνεχείᾳ μετέβη στοῦ Λονδίνου καὶ τὸ Παρίσι. Στὸ Παρίσι φοίτησε στὴν ἱατρικὴ Σχολὴ γιὰ τρία περίπου χρόνια καὶ ἐν συνεχείᾳ πῆγε στοῦ Λονδίνου. Κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ Α' Παγκοσμίου Πολέμου ὑπῆρτε σὺν λοχαγὸς στὸν Γαλλικὸ Στρατὸ στοῦ Μακεδονικοῦ Μέτωπο καὶ μετὰ τὸ τέλος τοῦ Πολέμου μετέβη πάλι στοῦ Λονδίνου ὁπότε καὶ ἀρχισε νὰ ἀσχολεῖται μετὰ τὰς ναυτιλιακὰς ἐργασίες.

Συνεργάστηκε μετὰ τὸν Σταύρο Λιβανό, τὸν Ἰωάννη Χανδρῆ, τὸν Εὐγενίδη καὶ Βερνίκο καὶ χρημάτισε ναυλομεσίτης/ἐφοπλιστής, ἀσχολήθηκε ἐπίσης μετὰ τὴν ἐμπορία πετρελαίων καθὼς καὶ μετὰ τὴν ἐμπορία μεταλλευμάτων, ὑπῆρξε δὲ καὶ συνεργάτης τοῦ Μποδοσάκη.

Ἀπὸ τὰς τελευταῖες συνεργασίες του ἦταν μετὰ τοῦ Ἰ. Μαυρακάκη καὶ Κ. Κομνηνοῦ. Γιὰ ἓνα διάστημα συνεργάστηκε ἐπίσης μετὰ τοῦ Γ. Ντουσοπούλου, καθὼς καὶ μετὰ τοῦ Π. Γκέτς (πρόσφατα).

Ὑπῆρξε πολιτευτὴς Ἐβρου καὶ ἐχρημάτισε σύμβουλος τοῦ Πλαστήρα τοῦ ὁποῖου καὶ ὑπῆρξε στενὸς φίλος. Ἐπίσης ἐχρημάτισε σύμβουλος τοῦ Παπαναστασίου καὶ ἰδιαίτερος γραμματεὺς τοῦ Βενιζέλου, τοῦ ὁποῖου ἐπίσης ὑπῆρξε φίλος.

Στενοὶ φίλοι τοῦ Χαμπούρη ἐπίσης ὑπῆρξαν ὁ Ἰωάννης, ὁ Νιάρχος καὶ μεγάλος ἀριθμὸς πλοιοκτητῶν τόσο τοῦ Πειραιῶς ὥσον καὶ τοῦ Λονδίνου. Ἐπίσης ὁ Μιχ. Χαμπούρης ἐχρημάτισεν πράκτορας μεγάλων ναυτιλιακῶν οἰκῶν τῶν Σκανδιναβίας, Γερμανίας, καὶ τῆς Ἰαπωνίας.

Π.Γ

COSTA ENBOM

Ἕνας καλὸς φίλος πού ἡ προσφορά του, ἰδιαίτερα στὴν Ἑλληνικὴ ἀλιευτικὴ δραστηριότητα κατὰ τὴν μεταπολεμικὴ ἀνασυγκρότηση στάθηκε σημαντικὴ, πέθανε καὶ κηδεύτηκε στίς 13 Ἰανουαρίου στοῦ τμήμα τῶν διαμαρτυρομένων τοῦ Α' Νεκροταφείου τῆς Ἀθήνας, ὁ COSTA ENBOM.

Ἡ ἐπὶ 40 περίπου συνεχῆς παρουσία του στὸν Πειραιᾶ σὺν ἀντιπροσώπου τῆς BURMEISTER & WAIN μίᾳ ἀπὸ τὰς σοβαρότερες ἐταιρίες κατασκευῆς μηχανῶν θαλάσσης ὑποβοήθησε τὴν δημιουργίαν ἀλιευτικῶν πλοίων μετὰ μηχανικὸ ἐξοπλισμὸ ἀνταποκρινόμενο στίς ἀνάγκες τῆς Ἑλληνικῆς ἀλιείας καὶ τὰς ἱκανότητες τοῦ τεχνικοῦ προσωπικοῦ τῆς.

Τίμιος καὶ εἰλικρινὴς ἐπιχειρηματίας στίς συναλλαγὰς του, ἀκούραστος, πρόθυμος καὶ ἐξυπηρετικὸς, στάθηκε πραγματικὸς συνεργάτης σὲ δόλους τὸν πλησίασαν καὶ γρήγορα τοὺς δημιουργήσε κλίμα ἐμπιστοσύνης καὶ σιγουρίας.

Ὅσοι συνεργάστηκαν μαζί του δὲν θὰ ἐχάσουν τὸν COSTA ENBOM. Στὴν ἐποχὴ του τὰ περισσότερα καὶ καλλίτερα Ἑλληνικὰ ἀλιευτικὰ σκάφη ἦταν ἐφοδιασμένα μετὰ τὰς μηχανὰς πού ἀντιπροσώπευε.

Τὸ ὅτι ἡ Δανικὴ Κυβέρνηση τὸν τίμησε μετὰ τὸν τίτλο τοῦ Ἐπιτίμου Προξένου Πειραιῶς, εἶναι μία μικρὴ ἐνδειξὴ τῆς προσφοράς του στὴν Δανικὴ Βιομηχανία καὶ στίς λοιπὰς κοινωνικὰς του δραστηριότητες.

Ἐμεῖς πού τὸν γνωρίσαμε εὐχόμεστε ἐλαφρὰ τὴν γῆ πού τὸν σκέπασε.

Κ.Κ.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Ὁ Πρόεδρος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Σωματείου Μεσιτῶν Ναυτιλιακῶν Συμβάσεων, πρὸς τῆς ἡμερησίας διατάξεως τῆς σημερινῆς συνεδριάσεως, ἀνεκοίνωσεν τὸν θάνατον τοῦ ἀειμνήστου Μιχαὴλ Α. Χαμπούρη, ἐπιφανοῦς συναδέλφου ἐπὶ μακρὰς δεκαετηρίδας καὶ ἐκ τῶν πρωτοπόρων σκαπανέων τοῦ ναυλομεσιτικοῦ ἐπαγγέλματος εἰς τὴν χώραν μας.

Ὁ Πρόεδρος ἀνεφῆρθε ἐν ἐκτάσει εἰς τὴν προσωπικότητα καὶ δραστηριότητα τοῦ ἐκλιπόντος καὶ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον, μετὰ εἰσήγησιν τοῦ Προέδρου, ἀπεφάσισε ὁμοφώνως:

- Τὴν ἐκδοσὶν τοῦ παρόντος ψηφίσματος.
- Τὴν ἀποστολὴν συλλυπητηρίου ἐπιστολῆς εἰς τὴν χήρα τοῦ ἀειμνήστου συναδέλφου.
- Τὴν διάθεσιν δέκα χιλιάδων δραχμῶν (10.000) εἰς μνήμην του εἰς φιλανθρωπικὸν ἴδρυμα τοῦ Πειραιῶς.
- Τὴν δημοσίευσιν τοῦ παρόντος εἰς τὴν «ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗΝ», τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» καὶ τὴν «ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΜΕΣΙΤΙΚΗΝ».

Πειραιεύς 20 Ἰανουαρίου 1986

Διὰ τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιον

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Ε.Π. ΠΑΝΑΣ

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ
Ν. ΚΟΡΔΑΚΗΣ

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

Διευθυντής
Δ. ΡΗΓΑΣ - ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Νοταρά 77, Πειραιῶς

Διευθυντής Συντάξεως
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ
Σερφίου 50 & Ἀχαρνών

Υπεύθυνος Τυπογραφείου
ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ
Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

Η ναυλαγορά

Με πτωτικές τάσεις, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου κινήθηκε κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιανουαρίου στα ήδη διαμορφωμένα χαμηλά επίπεδα. Είναι δύσκολο να διακρίνει κανείς ποιός τομέας υπήρξε περισσότερο δραστήριος και μιά συνολική συλλογή είναι ο μάλλον επιτυχής χαρακτηρισμός. Σε σύγκριση με προηγούμενες περιόδους, είναι ίσως σκόπιμο να θυμηθούμε ότι οι νέες (χαμηλότερες) τιμές των καυσίμων διαμορφώνουν μιά νέα κατάσταση στο κόστος ταξιδιού και, επομένως, ενεργούν πτωτικά στην ονομαστική τιμή των ναύλων.

Στά σιτηρά, τα δολ. 12,75 για πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία υποδηλώνει πτώση ενώ οι 80.000 τόννοι για Κόντινεντ στα δολ. 8 δεν είναι υποχώρηση. Για το ίδιο φορτίο, τα δολ. 8,75 από Β. Ειρηνικό για Ιαπωνία επιβεβαιώνει τα παραπάνω. Αριθμός φορτίων από Ν. Αμερική δεν αποτελεί αντιπροσωπευτικό φαινόμενο δεδομένου ότι η περιοχή καλύπτεται σε σημαντικό βαθμό από τις χρονοναυλώσεις — όπως και η Αυστραλία, με τα Σοβιετικά ιδίως φορτία.

Οι γαϊάνθρακες έδωσαν ένα συγκρατημένο τόνο στην αγορά με φορτία από όλες τις συνήθεις περιοχές.

Χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

- 110.000 τόν. από Αυστραλία για Κόντινεντ, δολ. 9.50
- 55.000 τόν. Χ. Ρόντς για Ιαπωνία, δολ. 10.70.
- 50.000 τόν. Ν. Αφρική για Μεσόγειο, δολ. 8.
- 45.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Κόντινεντ, δολ. 9.05.

Τα αυτά σχόλια έχουν εφαρμογή και στα σιδηρομεταλλεύματα, τα οποία παρουσίασαν αξιολογήση κατά περιόδους. Η Β. Βραζιλία και η Αυστραλία ασφαλώς αποτέλεσαν τους βασικούς τόπους φορτώσεως. Το μεγάλο μέγεθος ήταν η προτίμηση των πλείστων ναυλωτών. Από την Αυστραλία οι 160.000 τόννοι για Ιαπωνία πλήρωναν δολ. 4.08 περίπου, ενώ οι 135.000 τόννοι για Β. Εύρωπη δολ. 7,25 φίο. Στη Β. Βραζιλία, 120.000 τόννοι για Κόντινεντ έδωσαν δολ. 4.50 ενώ, προς Άπω Ανατολή, οι 100.000 για Ταϊβάν δολ. 7 και 150.000 για Ιαπωνία δολ. 6.25.

Η πέραν του προβλεπτού απουσία της Ινδίας από την αγορά δημιούργησε κάποιο κενό στις ναυλώσεις λιπασμάτων που ελάχιστα κινήθηκαν τις τελευταίες ημέρες.

Τό ίδιο και η ζάχαρη. Έδω πρέπει να επισημάνουμε κάποιο αριθμό «κλειστών» ναυλώσεων που πιθανόν δεν περιήλθαν σε γνώση μας.

Τα λοιπά, όμοιοι φορτία κινήθηκαν μέσα σε πλαίσια ρουτίνας χωρίς κάτι αξιοσημείωτο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μέτρο της δεινοπαθούς αγοράς, οι χρονοναυλώσεις κινήθηκαν σε μετά βίας χαρακτηριζόμενα «κόσμια» επίπεδα, πού, αν στις περισσότερες περιπτώσεις καλύπτουν τα τρέχοντα έξοδα, ασφαλώς δεν επιτρέπουν αποσβέσεις.

Στην Άπω Ανατολή, τό πάναμαξ για κυκλικό Αυστραλίας ή Ειρηνικού πληρώθηκε μεταξύ δολ. 4.600 και 5.300 ενώ με επαναπα-

ράδοση Περσικό ή Έρυθρά, πλοία 29-35.000 τόν. d.w. έπιαναν κάτι μεταξύ δολ. 3.300 και 4.000. Μεγάλο πλοίο (140.000 τόν. d.w.) από Ιαπωνία για Εύρωπη μέσω Αυστραλίας πληρώθηκε δολ. 1.70 ανά τόν. d.w., ενώ, αντίθετα, φορτηγό 17.000 τόν. d.w. για Μεσόγειο έπιανε δολ. 3.400.

Στό χώρο του Ατλαντικού, σποραδικά Σοβιετικά κλεισίματα απείχαν από το να δημιουργούν αίσιοδοξα λόγω των χαμηλώνμισθωμάτων. Πλοία 26-30.000 τόν. d.w. φέρονται μισθωμένα μεταξύ δολ. 2.600 και 3.000. Σοβιετική δραστηριότητα σημειώσαμε και από Αυστραλία με επαναπαράδοση Ναχόντκα.

Ναυλώσεις 15 - 16.000 τόν. d.w. από Ν. Αμερική για Κούβα στα δολ. 3.500 και από Β. Εύρωπη για Ινδικό στα δολ. 4.000 είναι, τι αξίζει να συμπληρώσουμε.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ: Άμερ. Κόλπο 60.000 τόν. γεννήματα Όλλανδία δολ. 8,40 φίο, 10 ημέρες, Ιανουάρ. 25 - Φεβρ. 5.

ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ: Άμερ. Κόλπο 6.000 τόν. περίπου γεννήματα Μοντεβιντέο, δολ. 22,50 φίο, 2 ημέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιαν. 18-25.

ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.: Άμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Κωστάντζα δολ. 16,25 φίο, 5 ημέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιαν. 16-18.

ΚΙΜΩΛΟΣ III: Λά Παλς 12.000 τόν. σιτηρά Κρήτη, δολ. 12 φίο, 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση Ιαν. 20-30.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: Βορ. Ειρηνικό 45.000 τόν. σιτηρά Άμβέρσα/Ρότερνταμ/Άμστερνταμ, δολ. 650.000 φίο, κατ' αποκοπή, 12 ημέρες, Φεβρ. 1-10.

ΠΑΡΑΚΟΠΗ: Ποταμό Μισισσιππί 22.000 τόν. γεννήματα Μπορντώ, δολ. 12,25 φίο, 4 ημέρες/53.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιαν. 22-27.

ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΕΝΒ: Χάλιφαξ 19.000 τόν. περίπου σιτηρά Τίλπουρι/Σέφορθ/Άμστερνταμ/Άμβέρσα, δολ. 10 φίο για πρώτο λιμάνι, δολ. 9 για τα Εύρωπαϊκά, 4 ημέρες/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιαν. 27 - Φεβρ. 5.

ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ: Τουμπαράο 135.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ιαπωνία, δολ. 7 φίο, μέσα Φεβρουαρίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ: Άμερ. Κόλπο 24.200 τόν. γεννήματα Καρταγένα, δολ. 11,50 φίο, 6.000/3.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιαν. 20-24.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: Άμερ. Κόλπο 50.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 13,50 φίο, όψιόν δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης δολ. 14,25 φίο, 11 ημέρες, Φεβρ. 3-10.

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ: Άμερ. Κόλπο 27.000 τόν. γεννήματα Βραζιλία, δολ. 10 φίο, 4 ημέρες/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ: Σαϊντ Λόρενς 21.000 τόν. γεννήματα Άλγερία δολ. 19,40 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 10-20.

ΑΣΤΗΡ: Χάλιφαξ 19.225 τόν. σιτηρά Τίλπουρι δολ. 9,50 φίο, όψιόν Σέφορθ δολ. 10 φίο, όψιόν Κόντινεντ δολ. 9 φίο, 4 ημέρες/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 1-7.

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ: Βορείως Χαττέας 20.000 τόν. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 9 φίο, 5 ημέρες/3.000 τόν. άμεση.

ΧΕΡΙΤΑΤΖ: Βόρειο Ειρηνικό 52.000 τόν. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 8,75 φίο, 11 ημέρες Φεβρουαρίου 11-20.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Καθώς οι τιμές του πετρελαίου βρίσκονται σε πτώση σε όλες σχεδόν τις αγορές, οι αγοραστές του φαίνονται απρόθυμοι για νέες προμήθειες και, συνεπώς, διαφαίνεται ή άσκηση πίεσεως προς την πλοιοκτησία πού βλέπει τις άμεσες προσδοκίες της να διαψεύδονται.

Μοναδική ίσως εξαίρεση ή Βόρειος Θάλασσα, όπου οι κρατούσες τιμές απέληξαν σε ζωηρό ενδιαφέρον και, επομένως, άνοδο των ναύλων. Οι 65.000 τόννοι για Μεσόγειο πλήρωσαν WS 60, οι 80.000 για Β. Γαλλία WS 65 ενώ WS 60-65 πλήρωναν φορτία 75.000 τόννων για ΗΠΑ (Ατλαντικό).

Στόν Περσικό, ο ναύλος VLCC για Άπω Ανατολή σημείωσε σημαντική πτώση στα WS 37 περίπου για να πέσει στα WS 26 (;) περί την 25η Ιανουαρίου.

Μεσόγειος και Δυτική Αφρική δεν παρουσίασαν καμία ουσιαστική μεταβολή. Ένδομεσογειακή μεταφορά 75.000 τόννων πλήρωναν WS 70.

Καθώς οι τιμές έπεφταν, κάποια πίεση άσκήθηκε και στην Καραϊβική όπου 80.000 τόννοι για Κόλπο ΗΠΑ πλήρωσαν WS 80.

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: Βορείως Χαττέας 15.000 τόν. γεννήματα Άλγερία, δολ. 16,75 φίο, όψιόν φόρτωση από Άμερ. Κόλπο δολ. 18,75 φίο, 4 ημέρες /1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 3-10.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΝΤΟΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ: Ταϊβάν 18.000 τόν. ζάχαρης περίπου Καλιφόρνια δολ. 14,50 φίο, όψιόν άκτή Ατλαντικού ΗΠΑ δολ. 20 φίο, 250 τόν. ανά κύτος φόρτωση/1.500 τόν. εκφόρτωση, Ιανουάρ. 13-18.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 50.000 τόν. γαϊάνθρακες Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 8 φίο, φόρτωση κλίμακας/7.000 τόν. εκφόρτωση, τέλη Ιανουαρίου.

ΠΥΡΡΟΣ: Ήν. Βασίλειο 21.000 τόν. σιτηρά Μαρόκο, δολ. 7 φίο, 3.500/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιαν. 23-27.

ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ: Πόρτ Έλζαμπεθ 50.000 τόν. όρυκτά μαγγανίου, Νότιο Ιαπωνία, δολ. 9,90 φίο, 20.000/20.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 1-10.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ: Γιουγκοσλαβία 10.000 τόν. κριθής χύδην Τυνησία, δολ. 7 φίο, 1.500/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 1-5.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Ρίτσαρντς Μπαϊ 108.000 τόν. γαϊάνθρακες Ρότερνταμ, δολ. 6,25 φίο, όψιόν Άμστερνταμ δολ. 6,35 φίο, 44.000/25.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 11-25.

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ: Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου 22.000 τόν. κριθής Λεμεσό, δολ. 6,70 φίο 3.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ιαν. 28-30.

ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΙΣΙΟΥΝ: Μάρσα έλ Μπρέγκα 18.000 τόν. λιπάσματα σε σάκκους δυτική άκτή Ινδία, δολ. 24,50 φίο, 1.500/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 6-8.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: 19.052 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Πριόλο Φεβρ. 1-10, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.100 την ημέρα.

ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ.: 26.692 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Άμερ. Κόλπο Ιαν. 14-20, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 5.450 την ημέρα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ: 33.311 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Σάουθερν Πάκς Ιαν. 15-20, επαναπαράδοση στόν πιλότο Περού, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΜΑΡΚΙΖ: 53.836 τόν. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ μέσα Ιανουαρίου, ταξίδι μέσω άνατολ. άκτής Νοτ. Αμερικής με επαναπαρά-

δοση Γιβραλτάρ/Ρότερνταμ, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Νοτ. 'Αφρική, Φεβρ. 1-10, επαναπαράδοση ΗΒ/Αμβέρσα/μβούργο, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΚΤΕΑ: 43.841 τόν. d.w. του 1975, παράδοση στον πιλότο Τριέστη, 'Ιαν. 17-22, ταξίδι μέσω Τριέστης και Καζαμπλάνκας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ινδονησία δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΛΚΙΝΟΣ: 40.850 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Κίνα αρχές Φεβρουαρίου, ταξίδι μέσω δυτικής ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση Αυστραλία, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ: 14.900 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Νιουκάστλ Φεβρ. 5-12, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΜΙΑ: 27.463 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Μπαγκόκ 'Ιαν. 26-29, επαναπαράδοση στον πιλότο Περισκό Κόλπο, εκτός 'Ιράν, 'Ιράκ και Κουβέιτ, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΠΑΝΟΚΡΑΤΩΡ: 54.310 τόν. d.w. του 1980, παράδοση στον πιλότο Μπιν Κουασίμ Φεβρ. 13-25, ταξί-

δι μέσω 'Ινδίας με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΦΑΔΕΡ: 27.572 τόν. d.w. του 1967, παράδοση 'Ιμ-μινγκχαμ 'Ιανουαρίου 28-31, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη — 'Ιαπωνία και Κίνα, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΔΑΜΑΣ: 'Ινδονησία 75.000 τόν. δυτική ακτή ΗΠΑ WS 53,5, όψιόν Χαβάη WS 56, 'Ιαν. 26.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Καμπίντα 105.000 τόν. μέρος φορτίου, Βραζιλία, WS 50, 'Ιαν. 19.

ΦΑΙΔΡΑ: Γέμπο 26.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 53, 'Ιαν. 21.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ: Νίκυ Μπαίθ 65.000 τόν. μέρος φορτίου, Κόρπους Κρίστι, WS 55, όψιόν ακτή 'Ατλαν. ΗΠΑ WS 57,5 'Ιαν. 22.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Σκίλντα 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ έμπιστευτικοί όροι, 'Ιαν. 22.

DRYDOCKS upto 100,000 TDW in a convenient location



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

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

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

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

*Contact us for
bunkers & other
supplies as well*



COLOMBO DOCKYARD (PTE) LTD.

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

In Piraeus please contact:

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

ΛΑΚΩΝΙΑ II: Κωσταντζα 20.000 τόν. καθαρά Τουρκία, WS 125, 'Ιαν. 19.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: 'Αμουαυ Μπαίθ 52.500 τόν. μέρος φορτίου 'Εβερεττ, WS 74, 'Ιαν. 26.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ II: 'Ανατολ. ακτή ΗΒ 120.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, δολ. 1.400.000 κατ' άποκοπή, 'Ιανουάριο.

ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI: 'Ισκεντερούν 18.000 τόν. 'Ιταλία, WS 135, 'Ιαν. 23.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 70, όψιόν άνατολ. ακτή Καναδά WS 77,5, 'Ιαν. 29.

ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ: 'Αμουαυ Μπαίθ 25.000 τόν. νάφθα Λέικ Τσάρλς, WS 125, 'Ιαν. 29.

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ I: Σκίλντα 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 130, όψιόν Μεσόγειο WS 140, 'Ιαν. 27.

ΑΛΤΑΙΡ: Μπιλμπάο 20.000 τόν. Αύγουστα, WS 172,5, 'Ιανουάριο.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Ράς Σουκχέιρ 125.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Οκινάουα και Σακάι, WS 38, 'Ιανουάριο.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Κεϋχάν 57.000 τόν. μέρος φορτίου, Καζαμπλάνκα, WS 88, 'Ιαν. 16.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τόν. μέρος φορτίου Γαλλικές ακτές 'Ατλαντικού, WS 65, όψιόν Φλόττα WS 70, 'Ιαν. 23.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Γέμπο 35.000 τόν. καθαρά ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 95, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 105, όψιόν Μεσόγειο WS 110, 'Ιαν. 26.

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: Καραϊβική 98.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ WS 39, 'Ιαν. 20.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Καραϊβική 30.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 109, 'Ιαν. 25.

ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΕΝΒ: Φός 77.000 τόν. Νάπολι, WS 70, 'Ιαν. 22.

ΝΕΝΤΙ I: Μπετζάια 75.000 τόν. μέρος φορτίου, Λά Κορούνα WS 87,5, 'Ιαν. 25.

ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ.: Χάουντ Πόιντ 125.000 τόν. Τριέστη WS 31, 'Ιαν. 24.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΟΥΕΝΒ: 'Εσκράβος 90.000 τόν. μέρος φορτίου, Χάλιφαξ WS 54, Φεβρ. 1.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Γέμπο 110.000 τόν. μέρος φορτίου, Σαβόνα WS 50, 'Ιαν. 28.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Σαίντ Κρουά 34.000 τόν. καθαρά, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 115, 'Ιαν. 24.

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: Κωσταντζα 80.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 78, όψιόν ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 88, 'Ιαν. 13.

ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ: Σαλλόμ Βόε 78.000 τόν. μέρος φορτίου, Πόρτλαντ WS 57,5, 'Ιαν. 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Σίντι Κερρί 84.000 τόν. μέρος φορτίου, Τριέστη WS 64, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 59, 'Ιαν. 19.

ΚΑΤΙΝΑ: 'Αρζού 80.000 τόν. μέρος φορτίου, Τριέστη WS 77,5, όψιόν Μεσόγειο WS 80, 'Ιαν. 13.

ΛΩΒΕΡΧΟΡΝ: Γέμπο 120.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 48,75, 'Ιαν. 22.

ΡΙΑΚΙ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Χόλυγουντ WS 127,5, 'Ιαν. 23.

ΕΦΕΣΟΣ: Κάγιο ντέ 'Αρκας 118.000 τόν. 'Ιαπωνία, 1.030.000 κατ' άποκοπή, 'Ιαν. 28.

ΜΑΡΙΑΝΑ: Πούντα Καρντόν 26.000 τόν. νάφθα Πουέρτο Ρίκο, δολ. 102.000 κατ' άποκοπή, 'Ιαν. 20.

ΑΞΙΟΣ: Μπαχρέιν 33.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ινδία WS 165, όψιόν φόρτωση Κουβέιτ WS 175, 'Ιανουάριο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Περνίς 29.500 τόν. καθαρά ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 124, 'Ιαν. 23.

ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Βραζιλία 50.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 80,5, 'Ιαν. 27.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 68.000 τόν. μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς WS 85, 'Ιαν. 20.

ΦΛΟΡΙΝΤΑ: Ράς ες Σίντερ 85.000 τόν. μέρος φορτίου Γένοβα, WS 67,5, 'Ιαν. 23.

ΤΑΥΡΟΣ: Ντόντζες 28.000 τόν. καθαρά βορείως Χαττέρας, WS 120, άμεση.

ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ: Καραϊβική 29.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 125, 'Ιανουάριο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Βραζιλία 50.000 τόν. μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαν. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 70, Φεβρ. 7.

ΜΥΣΤΡΑΣ: Φορκαντός και Μπράς Ρίβερ 113.000 τόν. Γένοβα, WS 42,5, 'Ιαν. 27.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περισκό Κόλπο 235.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 26, τέλη 'Ιανουαρίου.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Σίρρι 'Αίλαντ 280.000 τόν.

Σγκαπούρη, WS 25 τέλη 'Ιανουαρίου.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Μπράς Ρ(βερ 115.000
τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 40, όψιόν
Μεσόγειο WS 42,5, Φεβρουαρίου 5.
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Όμάν 130.000 τον. μέρος φορτίου,
Όιτα WS 37, τέλη 'Ιανουαρίου.
ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ: 32.250 τον. d.w. του 1973,

ταξίδια 6 όψιόν 6 μηνών με καθαρά φορτία προς
δολ. 6.15, ανά τόννο, Φεβρ. 1.
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: 32.250 τον. d.w. του
1972, όροι ως άνω, Φεβρ. 1.
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ: 115.136 τον. d.w. του 1973,
10-12 μήνες προς δολ. 6.000 τήν ημέρα.

σκευής σύμφωνα με τις απαιτήσεις των άγο-
ραστών.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μία δραστηκή άνοδος των τιμών, κυρίως
για πετρελαιοφόρα και μεγάλα φορτηγά
πλοία, στο χώρο της Άπω Άνατολής, είναι
ή κύρια διαπίστωση των ήμερών.

Στήν Ταϊβάν, μεγάλα δεξαμενόπλοια πλη-
ρώθηκαν από δολ. 120 μέχρι και 129 για πα-
ράδοση 'Ιανουαρίου ή Φεβρουαρίου. Μικρότε-
ρα πλοία πληρώθηκαν μεταξύ δολ. 104-116.

Άνάλογες ήταν οι τιμές στη Νότια Κορέα
άν και με πολύ μικρότερο όγκο άγορών.

Η Κίνα πλήρωσε δολ. 118 για 35.000 τόν-
νους δεξαμενόπλοιο και δολ. 115 για 10.000
τόννους.

Μεταξύ 87 και 98 δολαρίων κυμάνθηκαν
οι τιμές στο Πακιστάν για 3.000 - 5.000 τόν-
νους.

Η 'Ινδία, με πολύ μικρή κίνηση, πλήρωσε
δολ. 105 για 7.800 τόννους.

Γύρω στα 70-75 δολάρια ήταν ή τιμή στα
'Ισπανικά διαλυτήρια.

Με την άρση των εισαγωγικών δασμών
στήν Ταϊβάν, άναμένεται αύξηση των τιμών
στήν Άπω Άνατολή και συνθήκες σταθερό-
τητας στις λοιπές περιοχές.

Οι Άγοραπωλησίες

Άξιόλογο άγοραστικό ενδιαφέρον ση-
μειώθηκε κατά τό τελευταίο δεκαπενθήμε-
ρο, ιδίως για πλοία παραγώνων και μπάλκ
κάρριερς χωρίς άνάλογα άποτελέσματα λό-
γω του περιορισμένου αριθμού πλοίων κα-
λών προδιαγραφών που νά προσφέρονται
προς πώληση.

Στήν κατηγορία των δεξαμενοπλοίων, τό
μικρό Μ/Τ "LACONIA II" (21.300/1969) έπιασε
τήν έξαιρετική τιμή των δολ.2.500.000 άν και
ή τελική έκβαση είναι άκόμα άγνωστη άφού
έκκρεμεί άδεια εισαγωγής της 'Ιταλικής κυ-
βερνήσεως.

Στό αυτό περίπου μέγεθος, τό Μ/Τ "BRITI-
SH FIDELITY" (24.850/1969) πέρασε σέ 'Ιτα-
λούς επίσης άγοραστές άντί δολ. 2.000.000.

Υπό αίρεση τελοΰσε (έξ όσων γνωρίζουμε)
τό Μ/Τ "KNIGHT" (36.800/1980) που κατ' άρ-
χήν έπωλήθη άντί δολ. 7.500.000.

Τέλος, άντί δολ. 1.600.000 περίπου συνε-
ζητείτο τό Μ/Τ "PRESIDENTE RIVERA"
(29.500/1971).

Περιπλοκότερη ή κίνηση στά μπάλκ κάρ-
ριερς όπου αριθμός πλοίων όλων των μεγε-
θών και ήλικιών ήταν άντικείμενο διαπραμά-
τευσης.

Στά πολύ μεγάλα μεγέθη είχαμε δύο χα-
ρακτηριστικές περιπτώσεις, τό Μ/Τ "FUER-
TE VENTURA" (139.850/1970) στά δολ.
3.500.000 και τό Μ/Τ "KERWAVE"
(129.300/1981) άντί της τιμής των δολ.
11.200.00.

Σέ μέγεθος πάναμαξ, σημειώσαμε τά Μ/Τ
"THAMSFIELD" (50.300/1977) στά δολ.
2.600.000 και Μ/Τ "ST. PAUL" (56.600/1967)
μέ παράδοση Κόντινεντ άντί δολ. 93.50 ανά
τόννο LIGHT ως έστί.

Σέ μικρότερα μεγέθη, τό Μ/Τ "SAQR AL
DAMMAN" (34.100/1974) άντί δολ. 1.650.000,
τό Μ/Τ "QUINTINA" (34.500/1978) στά δολ.
2.500.000, τά άδελφά Μ/Τ "BELO MUNDO"
και "BELO ORIENTE" (33.600/1978 - 77) άντί
δολ. 2.800.000 έκαστον, τό Μ/Τ "JODY LYN-
NE" (37.500/1977) στά δολ. 3.200.000 είναι οι
χαρκτηριστικότερες περιπτώσεις.

Σέ άκόμη μικρότερα πλοία (handy ή μικρό-
τερα), άς άναφέρουμε τά Μ/Τ "ARION"
(26.000/1974) στά δολ. 1.600.000, Μ/Τ "MIHO
MARU" (27.700/1972) στά δολ. 1.150.000 και
Μ/Τ "VERENA" (21.800/1971) στά δολ.
750.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου, σημειώσαμε
τό Μ/Τ "MOPAL" και "RADAL" (15.600/1979)
άντί δολ. 1.600.000 έκαστον, τά SD 14 Μ/Τ
"WELSH JAY" και
"FIRST JAY" του 1974/72 άντί δολ. 930.000
και 650.000 άντίστοιχα.

Ίδιαίτερη μνεία πρέπει νά γίνει στις άγο-
ρές του UNITED STATES NAVY — MILITARY
SEALIFT COMMAND που περιλαμβάνει:

— Μ/Τ "PARALLA" (20.500/1971, RO/RO)
άντί δολ. 14.000.000.

— Μ/Τ "BARBER TAIF"/"BARBER TON-
SBERG", άδελφά πλοία 31.90(1979, μαζί με
τό Μ/Τ "BARBER PRIAM" (32.400/1979) άντί

συνολικής τιμής δολ. 70.000.000.

Τά S/S "CHARLES LYKES" (20.300/1976)
και S/S "LIPSCOMBE LYKES", άδελφά του
προηγούμενου, μαζί με τά S/S "ALMERIA
LYKES" και τά άδελφά "DOCTOR
LYKES"/"TILLIE LYKES (39.000/1972) άντί
δολ. 82.000.000.

— Τέλος, δολ. 41.000.000 ήταν ή συνολική
τιμή για τά :

— S/S "DELTA CARIBE" (30.300/1971)

— S/S "DELTA MAR" (41.400/1973)

— S/S "DELTA NORTE" και "DELTA
SUD", άδελφά του προηγούμενου.

Τονίζεται ότι οι παραπάνω ύψηλές τιμές
περιλαμβάνουν τό κόστος εύρείας μετα-



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)
CRISTOBAL / COLON **BALBOA / PANAMA CITY**

CABLE TONIO COLON TELEX From U.S.A.: 368-8572 From Others: 379-8572 TELEPHONE Colon 45-0127 45-0137, 45-0128 MAILING ADDRESS P.O. Box 443 Colon R. Panama PROVISIONS DECK SUPPLIES DUTY FREE LIQUES	CABLE TONIO PANAMA TELEX From USA 368-2633 From Others. 379-2633 TELEPHONE Panama 23-9920 MAILING ADDRESS P.O. Box 6-4000 El Dorado Panama R. Panama CHARTS & NAUTICAL AIDS ELECTRIC APPLIANCES DUTY FREE WAREHOUSE
--	--

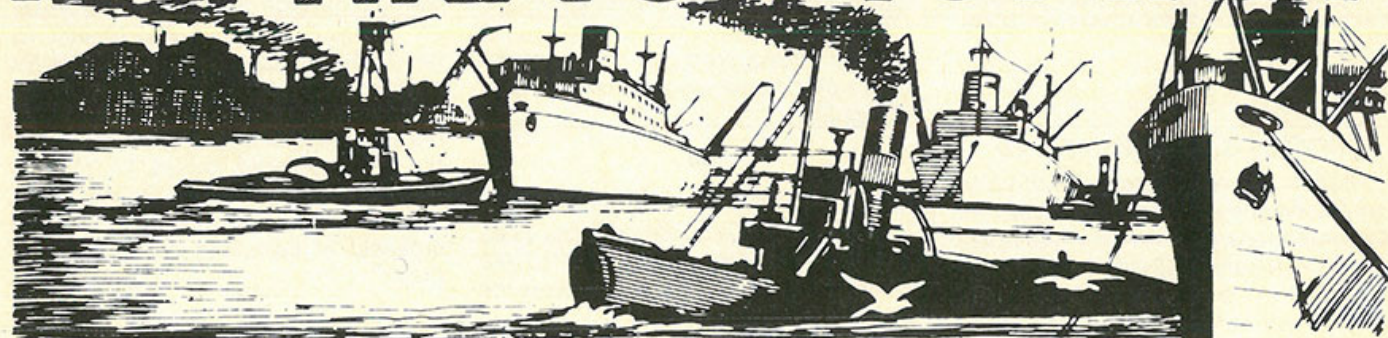
RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16
24 HOUR SERVICE
COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι.	Κυπριακή	1.434	1969	Υπέστη έλασματοουργικές ζημιές κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας στο ταξίδι Βαρκελώνης — Σούδας στα τέλη Ιανουαρίου.
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	Έλληνική	12.498	1974	Κατά τη διάρκεια ελιγμών στην Άνναμπα, στις 16/1, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Nordic One» χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	Έλληνική	6.597	1977	Συγκρούστηκε στην Άνναμπα, στις 5/1 με το μπάλκ κάρριερ «General Cabal» και υπέστη ελαφρές έλασματοουργικές ζημιές.
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	Έλληνική	2.296	1968	Υπέστη ζημιές κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας στις 17/1, στον Σαρωνικό.
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	Έλληνική	2.295	1968	Υπέστη έλασματοουργικές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στον Σαρωνικό στις 17/1.
ΦΑΕΘΩΝ	Έλληνική	11.501	1971	Υπέστη έλασματοουργικές ζημιές συνεπεία πρόσκρουσης σε λιμενοβραχίονα στο Ίκονιο στις 20/1.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	Λιβεριανή	21.420	1968	Κατά τον απόπλου από το Ρότερνταμ στις 28/1, συγκρούστηκε με βυθοκόρο ή όποια βυθίστηκε.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Παναμαϊκή	14.671	1970	Μεσόγειο για Εύξεινο, έμφορτο σιτηρών, προσάραξε στο Βόσπορο στις 29/1.
ΔΑΝΑΚΟΣ	Έλληνική	20.608	1977	Ανέφερε ζημιές κατά το ταξίδι από Βρέμη στη Μάρσα έλ Μπρέγκα στις αρχές Ιανουαρίου.
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪ'Μ	Έλληνική	16.398	1972	Ρουέν για Κλαπεϊντά, έμφορτο σιτηρών, προσάραξε στις 11/1 στο Άγκέρσο Φλάκ. Αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών στις 15/1 και κατευθύνθηκε προς Κόρσορ Ρόουντς για επιθεώρηση.
ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι	Παναμαϊκή	22.629	1984	Λένινγκραντ για Βραζιλία προσέκρουσε στις 20/1 στον άνεφοδιαστικό σταθμό της Elf, στο Μπρουσμπούτελ, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε το ταξίδι του.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Έλληνική	21.194	1977	Επιθεωρήθηκε εν πλώ στο Άμφορσο συνεπεία ζημιών στο κύτος και τις δεξαμενές. Έπισκευές αναβλήθηκαν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	Παναμαϊκή	15.844	1977	Κατά την εκφόρτωση στην Άλεξάνδρεια στις 7/1, υπέστη ζημιές σε γερανό. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Γιβραλτάρ.
ΠΑΛΟΜΑ	Έλληνική	29.491	1977	Επιθεωρήθηκε στο Σετουμπάλ, συνεπεία ζημίας στην προπέλλα από πρόσκρουση με υποβρύχιο αντικείμενο στις 16/1. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΡΙΒΙΕΡΑ ΣΚΑ'Υ'	Παναμαϊκή	30.371	1967	Άκαμπα για Ν. Κορέα, βυθίστηκε συνεπεία είσοδης ύδατων στη Ν. Θάλασσα της Κίνας στις 12/1. Το πλήρωμα διασώθηκε από παραπλέοντα πλοία.
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	Μάλτας	43.598	1970	Προσάραξε συνεπεία κακοκαιρίας στο Σεβενίγκεν στις 15/1 και υπέστη κλίση και είσοδο ύδατων.
ΤΖΙΜΥ	Έλληνική	13.847	1968	Προσάραξε συνεπεία κακοκαιρίας στη Χάβρη στις 14/1.
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	Έλληνική	19.974	1962	Αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών στις 30/1. Συγκρούστηκε με το μπάλκ κάρριερ «Meng Hai» στο Βόσπορο στις 18/1 χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ (ΟΒΟ):				
ΓΑΛΗΝΗ	Έλληνική	71.318	1973	Της για Κεμπέκ έμφορτο πετρελαιοειδών, υπέστη ζημιές και απώλεια άγκυρας και άλυσσίδας στις 13/1 συνεπεία κακοκαιρίας. Αναγκαίος ύδροδεξαμενισμός.
ΟΡΛΕΑΝΗ	Έλληνική	76.142	1975	Συγκρούστηκε έμφορτο πετρελαίου, στη Μάγχι στις 24/1 με το άλιευτικό «Jan Van Tonn» και υπέστη πυρκαϊά. Το πλήρωμα διασώθηκε από ελικόπτερα. Ρυμουλκήθηκε στο Ρότερνταμ για εκτέλεση αναγκαίων επισκευών.

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1216/975 - February 1st, 1986

UGS PRESIDENT STRESSES NEED TO SAVE GREEK FLAG

At the annual general meeting of the Greek Shipowners' Union on January 15, the President, Mr. Stathis Gourdomihalis, stressed the need to save the Greek flag in the Union's annual report which is published in the Greek section of this issue.

He stated that the Union is seeking support to preserve the competitiveness of Greek flag ships and no change in the institutional framework in order to stop the flight to other flags and the consequent shrinking of the fleet and its estrangement from the home base. He said a reversal of this trend would be sought, together with an increase in the number of shipping firms establishing themselves in Greece.

These aims, when achieved, would enable Greek shipping to draw sufficient strength to survive the crisis and strengthen its ties to the home base. They would also help the national economy by increasing invisible earnings from shipping, create more jobs on ships and in shipping offices and stimulate businesses that are ancillary to the shipping industry.

In order for this to happen what is needed he claimed is:

- The remaining in force with no changes of institutional laws No. 27, 29 ka?i 814 as well as the contents of the acts of approval. Consequently, the recent decision taken by the Minister of Finance for a percentage increase in ship taxation should be revised and the status quo maintained for another two years, while the illegal ministerial decree imposing an extraordinary surcharge of 10% on 1985 taxation should be rescinded.

- The Seamen's Pension Fund (NAT) should be subsidised (not loaned) with a sum of 15-20 billion drachmas to cover the loss sustained by the Fund as a con-

sequence of government use of its resources for the benefit of social classes which have no connection with seamen. All pensions should be reviewed and all those who have not paid dues or have no connection with the sea should be transferred to other appropriate pension funds. Thereafter, strict standards should be maintained in granting pensions only to bona fide, dues-paying seamen.

- Mandatory figures for crew complements should be set realistically and correspond to the numbers in force in other merchant navies.

- The system of employing a percentage of foreigners on the lower deck at wages that are customary in their country without the daily contribution established by Law 1376.

- Sandwich courses should be included in the training programme.

- The right for seamen to strike should be spelt out on the basis of geographic limits and clearcut democratic procedures.

On the day following the general meeting, Mr. Gourdomihalis gave a press conference during which he:

- Described a meeting between the UGS executive and the Prime Minister as a positive step — the Premier has agreed to invite the UGS executive to discuss shipping matters, according to the Minister, Mr. Alexandris.

- Assured his listeners that the government was taking the proper steps to counter protectionism and forming a common shipping policy within the EEC.

- Noted that with the expiry of Law 1367, the adjustments which concerned the shipowners had also expired, which was not a good thing for shipping.

- Underlined that the UGS is not negotiating but simply stating its posi-

tions which it considers to be for the good of shipping, the seamen and the nation.

SEAMEN DEMAND 30% WAGE RISE

The Panhellenic Seamen's Federation (PNO) has lodged wage increase demands with the major Greek shipowning unions for up to 30%.

Notwithstanding a government freeze on wages, the PNO is calling for an increase of 30% on basic salaries of up to Drachma 50,000 (\$ 333.7) monthly and 25% on salaries over this amount.

The federation claims that it should be exempted from the governments' general wage policy for various reasons, including the fact that seamen are frequently paid in foreign currency which is imported into Greece; their average working year is only six to seven months, and historically their wage agreements have been concluded under special legislation.

The reasons for exemption have been submitted to the Minister of Merchant Marine to be passed to a special committee examining such applications.

SHIPBUILDING CARTEL

The prospects for Japan and South Korea in the shipbuilding sectors of their economies are by no means bright.

In South Korea, orders in 1985 did not exceed 650,000 grt. which represented only a quarter of the orders handled in 1984 which had reached 2.2 million grt. A further decline is expected in 1986 in the order of about 15%.

The situation in Japan has been equally disappointing where there is little hope that orders will attain the predicted figure of 12 million grt.

As a consequence of these discouraging forecasts, there are rumours that the Japanese yards are thinking of forming a cartel, although there seems to be some doubt about its feasibility. The-

re are too many divisions among the country's shipbuilding establishments and there is also the fact that some of them are still making a profit on auxiliary activities.

PRODUCT CARRIERS ORDERED

Piraeus based Eletson Corporation has placed an order for two 29,990 ton. d.w. product carriers with the Kanda Shipyard of Hiroshima. Said vessels are sister ships to the four ordered previously with the same shipyard and will be delivered in 1987.

The first of the series, namely the "Sporades" was delivered to Eletson Corporation on January 30th and registered in Greece.

GREEK TANKER DISASTER AVERTED

A co-ordinated air-sea rescue operation mounted from Britain and the Netherlands helped avert a major fire disaster during a snow-storm in the North Sea. The 12 hour drama began after the "Orleans", a Greek owned tanker carrying crude oil, was holed in a collision with a trawler 96 kilometres north-east of the English east coast on the morning of January 24.

The trawler suffered only minor damage but the "Orleans", carrying 73,000 tonnes of crude oil, began drifting south to two nearby gas rigs as blazing oil fished from her hull.

Royal Air Force rescue helicopters were immediately scrambled from bases at Norfolk and Humberside. Meanwhile a long range patrol RAF aircraft from Cornwall moved into the area to provide a communications link for the rescuers through the combined coastguard/services rescue centre at Pitreavie, near Edinburgh.

The Dutch tug Smit Lloyd 123 sped to

the scene and a Dutch Lynx helicopter joined the combined rescue party which had to get the stricken tanker under tow and to airlift crew from the "Orleans" and the endangered gas rig "Dyvgamma", eight kilometres south of the collision point.

NEW DIRECTOR OF "LINK MARITIME"

Mr. Helen Vogli - Pitsoulis has been appointed Director of LINK MARITIME ENTERPRISES S.A. Piraeus, as from the 1st January 1986.

Mrs. Vogli - Pitsoulis had joined LINK MARITIME back in 1977 as a Chartering Broker.

THE TOWAGE CONVENTION

Some years ago, the general assembly of the International Maritime Committee had resolved to set up a sub committee which would undertake preliminary work on the subject of producing a unified international code of law on towage.

The first subject encountered by the sub committee was the question of whether it was possible and useful today to work out an international convention on towage or whether it would be more expedient to work out a type of contract that would be acceptable by the two parties involved in a towage operation. After many meetings, the sub committee came to the conclusion that an international convention would not be a realistic solution and that the drafting of a model contract, on principles based on many sample contracts used throughout the world.

Meanwhile, however, the Union of Tugboat Owners, in consultation with the Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) had begun working out a type of international contract. This, naturally, caused the IMC to suspend

its activities in this respect. Indeed, BIMCO, after negotiating with the International Salvage Union and the European Tugboat Union, agreed to publish two forms of towage contract, one for daily hire and one for employment as a contractor. These contracts, which have the advantage of having been drafted by the two interested parties, i.e. the shipowners and the tugboat owners, have already been widely circulated with the prospect of becoming generally accepted.

ENCOURAGING TRENDS IN HULL AND CARGO INSURANCE

Marine insurers are cautiously optimistic about the gradual and sustained improvement in hull underwriting rates and terms, and even in the cargo sector there are at last some small signs of a long awaited reappearance of commercial commonsense after several years of disastrous rate cutting and competition.

These trends were noted at the annual general meeting of members of more than 100 leading insurance companies of the Institute of London Underwriters, which took place on January 21st. The ILU represents the company marine insurance market, which accounts for roughly half of all marine business placed in London.

In the ILU's annual report it was stated that while hull underwriting overall is showing an improvement, the level of rating in the hull all risks account, where results have been cushioned by a low incidence of large losses, is still inadequate to accumulate reserves for such contingencies.

Hull casualty statistics issued by the ILU show that the number of ships totally lost (ships of 500 tons gross and over) in 1985 was down to 189, against 214



el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (24 HOURS)

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

ITT 42018 EL GRECO PN

during 1984, while the gross tonnage represented 1,291,899 tons, marginally up on the 1984 total of 1,282,966 tons. 1985 was the first year since 1973 when fewer than 190 ships were lost, the peak disaster year having been 1979 when 278 ships of 2,258,221 tons gross were lost.

LAY UPS IMPROVE BY 15M TONNES IN 1985

A further five million tonnes deadweight have been taken out of lay up during December according to the latest Lloyd's statistics, which brings the total improvement in laid up tonnage for 1985 to over 15 mill. tonnes.

Tankers continued the improvement started in September and now stand at 281 vessels of 39.7 mill. tonnes against 299 vessels of 44.4 million last month. Included in the current figures are 114 vessels over 200,000 dwt, representing 85% of the tanker total idle fleet.

Dry cargo vessels decreased to 889 vessels of 9.38 mill. tonnes from 913 vessels of 9.85 million including 131 ocean going bulk and ore carriers of 4 mill. tonnes or 43% of the total dry cargo fleet.

During 1985, 250 vessels aggregating 14 mill. tonnes left lay up sites worldwide for breakers yards and this has been a major factor in the improvement experienced recently.

PERSONAL COMPUTER MADE FIT FOR USE AT SEA

There is growing interest in the use of computers onboard ships but most of the shelf micro-computers are unsuitable for long term use in the marine environment. Vibration, heat, humidity, power fluctuation and other interference can reduce their life and reliability, restricting their use to tasks unconnected with the ship's safety. Lack of worldwide servicing facilities for many of the models available means that if problems occur there is little prospect of prompt cost effective repair; as a result equipment may even be discarded or replaced.



On Wednesday January 29th, the well known yachting firm "Vernicos Yachts" inaugurated the New Year with a gathering of friends and associates from the maritime world. Pictured above is the general manager Mr. George Vernicos greeting the secretary of the Ministry of Mercantile Marine Mr. Basil. Papadopoulos.

ment may even be discarded or replaced.

Recently BSRA Systems Ltd., the marine computer specialist subsidiary of British Maritime Technology Ltd., had gained Lloyd's approval for their marinised, modified and strengthened version of the popular IBM personal computer. The approval of the Winchester disk drive version of the IBM PC provides for the first time rugged and competitively priced hardware from IBM with the breadth of software compatibility now available internationally for this industry standard machine.

50 YEARS AGO

— The renewal of the Greek Soviet commercial agreement was signed on 14 January by the Minister of National Economy, Mr. Canellopoulos, and the Director of the Soviet Commercial Representation in Greece Mr. Adamson.

— We must consider any under-

cutting by our shipowners of minimum freight rates fixed on an interantional scale, as and act that is inimical to creditworthiness of Greek Shipping.

— Messrs. N. Patera Sons have bought the 4,592 grt. "Oros Pelion" built in 1917 and delivered in the Bristol Channel and renamed it "Agiol Victores".

— By order of the Minister of the Navy, the first degree examining council of the Merchant Navy for the first six months of 1936 has been constituted as follows: Captain N. Thalassinios RHCS as President, and Commander S. Lazari-mos, RHN. Commander (J) Inglessis, RHN. Captain M. Abusalam M.N. and Captain E. Coutoudakis M.N. as members.

— The ss "Julia Nikolaou" was fixed from Buenos Aires 6,500 tons for Britain (except Ireland) 17/- and including Ireland 17/3, if Northern Spain 17/-, Mediterranean 18/6, Adriatic 19/3, option Denmark 18/3, cancellation date Feb. 5.

(Naftika Chronika No. 123 - 1/2/1936)

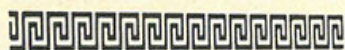
PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

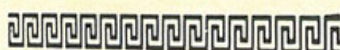
JAMES SMYRNIODIS
OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231



ΕΡΜΗΣ



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν

ΑΒΙΝ Ο'Ι ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	8217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	66	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Κ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9389
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13633
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΕΝΤ	68	9710
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ.	73	57761
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΗ	71	7402
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012

α. Σουέζ 3/1		
α. Φρημάντλ 17/12		
α. Χόβικ 9/12		
α. Κολόμπο 12/12		
δ. Παναμά 1/1		
α. Άσντον 30512		
αργεί Πειραιά		
ε. Κολόμπο 6/12		
αργεί Πειραιά		
ε. Ίντσόν 22/12		
στο Ντάρμπαν 30/12		
α. Νιούκαστλ 20/12		
προς Ρότερνταμ 7/1		
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 21/12		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
ε. Πόρτ Άρθουρ 1/1		
επιβλήθη		
δ. Κων/πολη 25/12		
αργεί Πειραιά		
ε. Σάουθεντ Άνκοραντζ 22/2		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Μομπάσα 5/12		
αργεί Έλευσίνα		
επιβλήθη		
ε. Γάνδη 1/1		
ε. Σχέσσιν 2/1		
α. Λέγκχρον 2/1		
α. Νιούκαστλ 5/1		
ε. Άνγκρα ντς Ρέις 9512		
μετ. «Φριμάρ»		
α. Βενετία 4/12		
α. Λά Κουέρα 6/12		
αργεί Έλευσίνα		
αργεί Έλδακ		
ε. Άμβούργο 7/1		
α. Ρίο Άνιέρο 4/1		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
α. Λάγος 28/11		
α. Ν. Όρλεάντ 22/12		
επιβλήθη		
δ. Παναμά 25/12		
μετ. «Φρίο Μπαίη» (κ.)		
μετ. «Φρίο Πρόγκρες» (κ.)		
επιβλήθη		
α. Ρας Σουκχέιρ 23/12		
δ. Πόρτ Σαΐδ 4/1		
α. Βίγκο 27/12		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
επιβλήθη αλλοδαπούς		
αργεί Πειραιά		
στον Πειραιά 20/11		
αργεί Άργοντόλι		
αργεί Πειραιά		
αργεί Χαλκίδα		
α. Πόρτ Έλζαμπεθ 24/12		
α. Σιγκαπούρη 28/12		
α. Γιοκοχάμα 14/12		
α. Βισακαπατνάμ 2/1		
α. Ντιηρόιτ 26/11		
δ. Σουέζ 22/12		
α. Σπλίτ 29/12		
δ. Παναμά 6/1		
αργεί Πειραιά		

ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5888
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΝΤΕ'Ι'Λ	70	44954
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60853
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4385
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ II.	76	12376
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13831
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	65	10500
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΟ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8996
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	85	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115481
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ε. Σουέζ 5/1	
αργεί Πειραιά	
ε. Μπιζέρτα 24/12	
α. Σιγκαπούρη 3/1	
α. Ν. Όρλεάντ 24/12	
δ. Μπραναμπούτελ 23/12	
α. Χάμπτον 24/12	
αργεί Χαλκίδα	
δ. Κων/πολη 27/12	
εγκαταλείφθηκε	
δ. Κων/πολη 25/12	
δ. Θρή Ρίβερς 5/12	
α. Ν. Όρλεάντ 18/12	
ε. Σάντος 3/1	
ε. Μομπάσα 24/11	
ε. Πόρτο Μαντριν 25/12	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 16/11	
αργεί Πειραιά	
α. Τσαγκουαράμας 1/1	
α. Ντάρμπαν 10/12	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Άμβέρσα 31/12	
α. Χάιφα 24/12	
δ. Έσκουμίνς 27/12	
ε. Σιμονοσέκι 27/12	
στο Κιούρε 9/1	
αργεί Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 25/12	
ε. Άμπιτζάν 8/12	
α. Γκντάνσκ 31/12	
ε. Μέρσεύ Μπαρ 1/1	
α. Ν. Όρλεάντ 2/12	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 15/12	
α. Σευέλλες 20/12	
υπό ναυπήγηση	
ε. Σαγκάη 29/10	
ε. Βισακαπατνάμ 2/1	
μετ. «Μύριαντ» (ε.)	
ε. Ντάρμπαν 5/1	
α. Μιλιγουάκη 30/11	
α. Νάπολη 4/1	
α. Άμβέρσα 3/1	
δ. Παναμά 3/1	
α. Ρίτσαρντς Μπαίη 6/1	
ε. Άμβούργο 10/12	
α. Άμβέρσα 1/1/85	
α. Άντοφαγκάστα 24/12	
ε. Βελόνια	
ε. Βουλώνη 2/1	
αργεί Ήμισχάβεν	
α. Φός 27/12	
α. Λειζές 17/12	
α. Βανκούβερ 21/12	
ε. Ρότερνταμ 5/1	
α. Μαυρίκιο 6/1	
ε. Καλκούτα 2/1	
ε. Δεμεράρα 29/12	
α. Νιούκαστλ 11/11	
α. Χόγκ Κόγκ 5/11	
α. Μόντρεαλ 2/1	
ε. Ν. Όρλεάντ 5/1	
ε. Τζέντα 31/12	
ε. Τζέντα 28/12	
ε. Τεργέστη 7/1	
α. Ρανγκούν 6/12	
α. Γένοβα 16/12	
α. Μπρέικ 7/12	
α. Όζακα 29/12	
ε. Χουάγκουο 30/11	
ε. Σιγκαπούρη 6/1	
ε. Κόμπε 4/1	
α. Νιούκαστλ 17/12	
α. Τσαγκουαράμας 24/12	
α. Ντάρμπαν 10/12	
α. Τζέντα 13/12	
δ. Σουέζ 29/12	
ε. Βανκούβερ 5/1	
στο Ντάρμπαν 5/1	
α. Ρουέν 30/12	
α. Ντάρμπαν 26/12	
α. Πόρτο Μαντριν 3/12	
α. Όζακα 27/12	
ε. Σάντος 5/1	
α. Γιοκοχάμα 21/12	
αργεί Πειραιά	
α. Μελίλι 22/12	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ροζάριο 2/1	
αργεί Άμβούργο	
α. Γκεράλντον 22/12	
α. Ν. Όρλεάντ 13/12	
α. Άλ Ρουές 20/12	
α. Νιούκαστλ 6/1	
α. Μπιλιπόλι 28/12	
α. Τουμπάρδο 11/12	
ε. Ζεπετίιμπα 25/12	
αργεί Πειραιά	
ε. Παναμά 22/12	
α. Λουί Τέρμιναλ 11/11	
ε. Γιοκοντζά 4/1	

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	18846
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	18438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕ'ΝΤΙΑΝ	70	10469
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30183
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	38353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	38353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	76	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	78	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19483
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΞ	73	18397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΙΑ	84	2375
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	88	24877
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	80	7839
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	38099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13800
ΑΡΙΩΝ	73	13833
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΝΘ	65	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	8906
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	68259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13800
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	68	35001
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13383
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΟΡ	78	29880
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38811
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΤΟΣ	71	9468
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4918
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5888

ε. 'Ανκόνα 5/1	
α. Φλάσσινγκ 21/12	
α. Ντάρμπαν 2/1	
α. Πόρτ Κέμπλα 5/1	
α. Σούβα 31/12	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Χιούστον 5/1	
δ. Σουέζ 2/12	
αργεί Πειραιά	
α. 'Αμβέρσα 7/1	
αργεί Πειραιά	
ε. Στουμπάλ 28/2	
ε. Σάντος 24/12	
αργεί Πειραιά	
α. Γιβραλτάρ 4/1	
στο Γιβραλτάρ	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πόρτσμουρ	
α. Χιούστον 20/12	
ε. Ρίο Γκράντε 4/1	
α. Χέυ Πόιντ 26/12	
α. Μπρέικ 21/12	
ναυπ. Σασέμπο	
α. Πόρτ 'Ελζαμπεθ 20/12	
α. Μορμουγκάο 20/12	
α. Κάδιξ 19/12	
α. Χάμπτον 20/12	
α. Γουλιμκτον 1/1	
πρ. 'Hai Keum	
ε. 'Ακαμα 6/12	
α. Χιούστον 4/1	
δ. Σουέζ 2/1	
πρ. 'Ryoko Maru	
ε. 'Αρρεσίφ 23/12	
α. Αύγουστα 20/12	
αργεί Πειραιά	
ε. Σάντος 31/12	
α. 'Αμβούργο 30/12	
ε. Ρόττερνταμ 16/12	
αργεί Πειραιά	
ναυπηγ. Τόκυο	
ε. Πειραιά 7/10	
ε. Μπιλμπάο 30/12	
α. Μελβούρνη 1/1	
δ. Γιβραλτάρ 1/1	
α. Κόμπε 27/12	
επωλήθη άλλοδαπούς	
α. Κήλανγκ 1/1	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 30/12	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	

α. Λός 'Αντζελες 5/1	
στο Τζιμπουτί	
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 2/12	
α. Σιγκαπούρη 25/11	
α. Κακογκάβα 18/12	
αργεί 'Ιθάκη	
αργεί Πειραιά	
επωλήθη άλλοδαπούς	
αργεί Πειραιά	
α. Ρίτσαρντ Μπαίη 29/12	
ε. Μαυρίκιος 22/12	
ε. Ούμ Σάιντ 6/1	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Χόγκ Κόγκ 9/1	
δ. 'Επτάνησα 19/12	
α. Λά Γκουέρα 13/12	
δ. Δαρδανέλλια 25/12	
α. Σιγκαπούρη 4/1	
αργεί Στουλίδα	
αργεί Στουλίδα	
αργεί Στουλίδα	
α. Λός Πάμας 21/12	
αργεί 'Ελευσίνα	
ε. Λός 'Αντζελες 5/1	
α. Σιγκαπούρη 24/12	
α. Ν. 'Υόρκη 5/12	
ε. Ρίο 'Ανέιρο 22/2	
επωλήθη	
α. Ούμπε 22/12	
δ. Σουέζ 30/11	
αργεί Πειραιά	
α. Ρίτσαρντ Μπαίη 14/11	
δ. Π. Σαίδ 21/12	
ε. Βανκούβερ 17/12	
ε. Γκιζάν 2/1	
υπό ναυπήγηση	
ε. Νικόσα 3/1	
δ. Γιβραλτάρ 7/1	
α. Χάμπτον 29/12	
ε. Γιοκοχάμα 31/12	
α. 'Εμντέν 5/1	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/1	
α. Ρόττερνταμ 5/12	
α. Σιγκαπούρη 26/12	
ε. Πειραιά 25/12	
α. Παρανάγουα 20/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/1	
ε. Κορούνα 6/1	
ε. Χάμπτον 2/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/1	
ε. 'Ικόνιο 19/12	

υπέστειλε λιβερανή	
α. Νάπολι 3/1	
α. Μόντρεαλ 4/1	
ε. Ρουέν 23/12	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΙΣΜΑΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΥΛΙΣ ΕΣΠΡΕΣ	60	3476
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΤ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΘ	66	10210
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16636
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	85	15738
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΛΟΣ	75	6952
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΟΥΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΩΤΑ	62	10163
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΑΡΡΟΥ	67	51644
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΥΑΓΓΕΛΙ	73	16439
ΣΤΡΙΑ	76	13036

ε. Κουινγκουαντό 21/12
ε. Μόντρεαλ 1/1
ε. Φός 5/1
α. Λέγκχορν 2/1
δ. Π. Σαίδ 4/1
α. Ντάρμπαν 21/12
στο Κουίν 29/12
α. Πόρτ Σαίδ 3/1
α. Σαουθάμπτον 22/11
ε. 'Αμβέρσα 1/1
αργεί Στουμπάλ
α. Λός 'Αντζελες 15/12
μεσογειακές μεταφορές
α. 'Υουίντεν 3/1
δ. Π. Σαίδ 7/1
αργεί Χαλκίδα
αργεί Πειραιά
ε. Ροζάριο 29/12
αργεί Γάνδη
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Τέμα 31512
αργεί Φουτζέιρα

στην Καλκούτα 6/11
αργεί Τρινκομάλλι
αργεί 'Αργοστόλι
α. Χόγκ Κόγκ 25/12
δ. Παναμά 4/1
α. Αύγουστα 31/1
αργεί 'Αλιβέρι
ε. Μπ. 'Αμπάς 11/11
ε. Σαγκά 4/9
υψώσε κυπριακή
α. Ρουέν 26/12
α. Γένοβα 30/12
ε. 'Αμβούργο 26/12
α. 'Ιμμικχάμ 18/12
α. Φλάσσινγκ 22/12
α. Φιλαδέλφεια 2/1
αργεί Πειραιά
α. Χάμπτον 2/1
ε. Μανφρεντόνια 24/12
δ. 'Επτάνησα 4/12
διάλυση Τουρκία
ε. Πειραιά 29/12
δ. Γιβραλτάρ 17/12
α. Τσιτακόγκ 2/1
δ. Π. Σαίδ 9/12
α. Νάρβικ 6/1
αργεί Πειραιά
υπέστειλε κυπριακή
α. Φός 3/1
αργεί Στυλida
αργεί Στυλida
αργεί Πειραιά
α. Τζέντα 28/12
ε. Μπ. Σαντίν Ρεζόι 4/12

ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΞΙΣ	73	16439	δ. Γιβραλτάρ 21/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΡ	83	24843	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/10
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΡ	71	12959	α. Νικόσια 3/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148	δ. Παναμά 14/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	13027	ε. Σιγκαπούρη 18/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Λός 'Αντζελες 22/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ε. Κορούνα 1/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Λισαβώνα 20/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	84	19500	α. Λός 'Αντζελες 19/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	ε. Ν. 'Υόρκη 30/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148	δ.Ραγέι Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΠΝΤ	72	12919	α. Χόμπτον Ρόαντες 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Πόρτο Καμπέλλο 7/11
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Βανκούβερ 5/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕΝ'ΝΤΕΡ	78	14531	ε. Σιγκαπούρη 14/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	στη Βουμβά 14/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ε. Πόρτο Καμπέλλο 13/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΑΛΚΟΝ	83	25200	δ. Μπρανσμπουτέλε 28/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΑΓΚ	72	43479	δ. Κων/πολη 8/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Κων/πολη 27/12
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΡΠ	77	14531	α. Λεμεσό 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΑΝ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	δ. Παναμά 30/12
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12483	α. Γκρήνοκ 14/12
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	ε. Χάγκη 18/12
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915	ε. Πότι 18/12
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	ε. Πότι 27/12
ΓΚΡΕ'Ι'Σ'Λ	71	16306	ε. Ρουέν 28/2
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	ε. Ζαγκάη 12/11
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	δ.Ραγέι 'Αργουσόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	15942	δ.Ραγέι Πειραιά
ΓΟΥΑΙΒ (δ.)	58	12732	δ.Ραγέι Πειραιά
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	στον Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264	ε. Κοσίν 2/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΕΥΣ	79	19264	δ. Γιβραλτάρ 20/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	α. Νανκασόκι 7/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΦΙΟΝ	79	19267	δ. Γιβραλτάρ 4/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ε. Ξαντάνα 27/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΚΟΝΤ	76	19264	α. Νιούκαστλ 27/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451	ε. Κιουβέιτ 18/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	δ. Κων/πολη 20/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. Ντάρμπατν 2/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	ε. Ζαγκάη 14/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Γένοβα 215/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817	α. Κάρδοι 28/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817	α. Σάντος 21/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Ν. 'Υόρκη 30/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Ρίο 'Ιανέιρο 3/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	ε. Σετσουμπάλ 16/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Ρίος 'Ιανέιρο 27/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300	ναυπηγ. Σκαρραμαγκά
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191	δ.Ραγέι Γαλαξειδί

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ)	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚΑ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	8597
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9648
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ)	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13383
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ)	68	48887
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ)	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪ'ΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	72	16398

ΕΒΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ φ	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ)	68	48687
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΑΦΙ	68	19495
ΕΛΕΓ'ΣΤΡΙΑ Ι	64	10652
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ ΙΙ.	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ)	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ)	77	68942

δ. Γιβραλτάρ 21/12
α. Ν. 'Ορλεάντ 23/10
α. Νικόσια 3/1
δ. Παναμά 14/12
ε. Σιγκαπούρη 18/12
α. Λός 'Αντζέλες 22/12
ε. Κορούνα 1/1
α. Λισαβώνα 20/12
α. Ν. 'Ορλεάντ 25/12
α. Λός 'Αντζέλες 19/12
ε. Ν. 'Υόρκη 30/12
άρχει Πειραιά
α. Χάμπτον Ρόαντς 5/1
ε. Πόρτο Καμπελάο 7/11
ε. Βανκούβερ 5/12
α. Ν. 'Ορλεάντ 20/12
ε. Σιγκαπούρη 14/12
στή Βουβιά 14/12
ε. Πόρτο Καμπελάο 13/12
α. Ν. 'Ορλεάντ 18/12
α. Ν. 'Ορλεάντ 10/12
δ. Μπρανουμπύτελε 28/12
δ. Κωνίπολη 8/12
δ. Κωνίπολη 27/12
α. Λεμεσό 5/1
δ. Παναμά 30/12
α. Γκρήνοκ 14/12
ε. Χάργκ 18/12
ε. Πότι 18/12
ε. Πότι 27/12
ε. Ρουέν 28/2
ε. Σαγκάη 12/11
άρχει 'Αργοστολί
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
στόν Πειραιά
ε. Κοσίφ 2/1
δ. Γιβραλτάρ 20/12
α. Ναγκασάκι 7/12
δ. Γιβραλτάρ 4/12
ε. Σαντόνα 27/12
α. Νιούκαστλ 27/12
ε. Κουβέιτ 18/12
δ. Κωνίπολη 20/12
α. Ντάρμμαν 2/1
ε. Σαγκάη 14/12
α. Γενοβα 215/12
α. Καρατί 28/11
α. Σάντος 21/12
α. Ν. 'Υόρκη 30/12
α. Ρίο 'Ιανέριο 3/1
ε. Σετσουμπά 18/12
α. Ρίος 'Ιανέριο 27/12
ναυπηγ. Σκαρμαμακά
άρχει Γαλεζιέρι

πρ. «Cavallier Bulker»
 α. Χάρση 24/12
 α. Μοί Ράνα 23/12
 άργει Πειραιά
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Χαλκίδας
 ε. Πειραιά 29/12
 στο Μπανάρτ Άμπας
 α. Σιβαταβέτσια 3/1
 δ. Γιβραλτάρ 6/12
 α. Φαλδελφεία 21/12
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Μπανάρτ Σαχίντ Ρεζάι 26/12
 ε. Γιοκχαμία 21/5
 α. Ρότερνταμ 18/12
 άργει Γαλαξείδι
 μεσογειακές μεταφορές
 πρ. «Aίγις Μπάλτικ»
 πρ. «Κερβρανε»
 άργει Πειραιά
 άργει Μίνα Σάκρ
 ε. Σάντος 31/12
 ε. Σαρσιούνγκ 27/12
 άργει Ίδρακι
 α. Ήσλ Λόντον 4/1
 ε. Άλ Ρουές 6/1
 έπληψη διδλσκ
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Λάρνακα 29/12
 άργει Πειραιά
 α. Κασσιούνγκ 27/12
 δ. Σουζέ 29/12
 ε. Ρουέν 2/1

ὄργει Πειραιά
 ὄργει Βασούρα
 α. Σγκαπούρη 28/12
 ὄργει Γαλαξειδί
 ὄργει Πειραιά
 ε. Βανκούβερ 18/12
 α. Μομπάσα 28/12
 α. Μπ. Αἶρες 5/12
 ε. Φός 4/1
 στὴ Σιγκαπέτσια 20/7
 α. Μίνα αὐ Φαχάλ 6/1
 ε. Κινουά 2/1
 δ. Σουέζ 5/1
 ὄργει Πειραιά
 ε. Ἐλεσμέρ 2/1
 μετ. «Γιάννης II» (κ.)
 ὄργει Στυλιδά
 πρ. «Sir John Fisher»
 ε. Γιοκοχάμα 4/1
 πρ. «Χλόη»
 ὄργει Πειραιά
 α. Χόγκ Κόγκ 1/1
 μεσογειακὸς μεταφορὸς
 πρ. «Ἀθέρας»
 α. Φός 27/12

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓ'Κ	84	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΜΑ ΜΕΒΕΝΙΤΗ	69	12216
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΕΣ	65	8186
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ.)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ	81	3375
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α	76	16844
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ	76	11321
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ	76	16935
ΕΥΗ Λ	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	822
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ZANET.	66	4503
ZANNHΣ.	81	22857
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ.	74	30168
ZANTE (δ).	69	54282
ZEΛ.	73	8224
ZETTA.	71	20516
ZHNOBIA.	68	15841
ZHNQ.	81	23100
ZINI.	76	11348
ZYΓOΣ.	76	19168
ZYΓOΣ.	89	3490
ZΩH XPICTINA.	65	34501
ZBH.	70	2865
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ).	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'NT.	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ.	67	27018
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ.	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ.	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.	78	15680
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.	68	12660
ΘΑΝΙΚΙ.	61	9516
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ).	89	51732
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΑΑΝΤ.	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.	72	9988
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΚΟΣ.	78	16885
ΘΕΟΓΕΝΗΝΤΩΡ.	68	35477
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ.	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ.	65	40473
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ).	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΟΣ.	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ.	82	24.000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ.	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ).	55	8992
ΘΕΤΙΣ.	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ.	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ).	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ).	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ).	75	64739
ΙΚΑΡΙΗΝ ΡΗΦΕΡ.	67	4390
ΙΟΛΙ.	72	4999
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ.	55	5890
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'NT.	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	65	8002
ΙΟΝΙΟΝ.	70	15387
ΙΟΣ.	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ.	77	1916

δ. Γιβραλτάρ 3/1
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Σπλιτ 26/12
 στο "Αυριγκάν 12/12
 ε. Βενετία 27/12
 ε. Γκλάντστοντον 19/12
 στις Μπ. Λέικς
 άρχει Πειραιά
 ε. "Ήστ Λόντον 20/12
 ε. Ντάρμπαν 21/12
 ε. Βαλτιμόρη 31/12
 πρ. "Canadian Owl"
 ε. "Άμβερσα 30/12
 ε. Φιλανδελφεία 31/12
 ε. Κολομβία 4/1
 ε. Ν. "Ορλεάν 5/1
 ε. Σάντος 18/12
 ε. Σαβόνα 3/1
 ε. Σ. Τζών 7/12
 ε. "Όμοσλ 5/1
 ε. Νικόσια 2/1
 ε. Μίνα αλ Φοχάλ 19/12
 άρχει Πειραιά
 στον Πειραιά
 δ. Π. Σαϊό 6/1
 ε. Σγκαπούρη 3/1
 ναυπηγ. Κόμπε
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 ε. Πειραιά 25/12
 δ. Γιβραλτάρ 30/12
 ε. Πειραιά 7/1
 ε. Χάτσοντ 21/12
 ε. Μπ. Σαχίν Ρεζάϊ 2/12
 ε. "Ιονιοι 26/12
 ε. "Άμστ Πόιντ 29/11
 ε. Μπρισμαίην 13/12
 ε. Χάιτον 2/1
 άρχει Πειραιά
 ε. Γιβραλτάρ 3/1
 ε. Πειραιά 5/1
 ε. Μπρισμαίην 23/12
 ε. "Άμβερσα 8/1
 ε. Σουζ 26/12
 ε. Ροζόρι 11/12
 ε. Ν. "Υόρκη 21/12
 ε. Μερσίν 20/12
 ε. Ρουέν 3/12
 ε. Καν/πολη 25/12
 ε. "Άμβερσα 23/12
 ύπεστειλε ναυαγική
 ε. Ν. "Ορλεάν 18/12
 πρὸς ΗΠΑ 1/1
 δ. "Επτάνορα 22/12
 ε. Μπουσάν 29/12
 δ. Ντόβερ 27/12
 άρχει Χαλκίδα
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Ρόττερνταμ 30/12
 άρχει Στυλβ
 άρχει Πειραιά
 άρχει "Ήμισχάβεν
 ε. Κινούρα 29/12
 ε. Μπέλαφοτ 5/1
 ε. Της 7/1

α. Πειραιά 22/12
α. Αμβέρσα 30/12
α. Λόζ 'Αντζέλες
α. Ράς Τανούρα 8/12

α. Τζέντα 30/12
α. 'Αιμιτιάν 11/12
α. Σγκαπούρη 1/1
'άργεϊ 'Αστακό
'άργεϊ Πειραιά
'άργεϊ Πειραιά
α. Φιάδελφεια 10/12
α. Γιοούροπορτ 3/1
α. Ντακόρ 29/12
'άργεϊ 'Αργιστόλι
α. 'Ιλεούς 29/12
στη Τζέντα 5/1
α. Χιούστον 14/12
α. Π. Σάιτ 22/12
α. Δρέπανον 9/1
'άργεϊ Πειραιά
'άργεϊ Πειραιά
δ. Γ'βραλτάρ 29/12
α. Μονρόβια 21/12
α. Φλάινγκ 11/12
α. Ν. 'Ορλεάν 11/12
διάλυση 'Ιανωina
α. Χάμπτον 6/1
'άργεϊ Πειραιά
'άργεϊ Πειραιά
α. Σκάπ Φλόου 7/1
δ. Δαρδανέλλια 19/12
ε. Νταμπί 31/12
α. Γ'βραλτάρ 6/1
'άργεϊ Πειραιά
ε. Ν. 'Ορλεάν 5/1
α. Ρίο 'Ιανέρο 28/12
δ. Σουέζ 5/1
δ. Κων/πολη 19/12
α. Τσιμπα 26/12
έγκυατάιφθηκε
μετον. 'Ολυμπία' (ε.)
μεσογειακές μεταφορές
α. Χιούστον 22/12
ε. Θεσσαλονίκη 13/12
μετ. 'Ρήφερ Τούρμπο' (π.
άργεϊ Πειραιά
δ. Κων/πολη 23/12
ε. Σάντος 26/12

ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ)	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322
ΚΑΒΟ ΜΑΠΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΛΥΨΩ	73	6172
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ)	78	151225
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059
ΚΑΠΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ)	72	58185
ΚΑΠΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763
ΚΑΠΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531
ΚΑΠΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163
ΚΑΠΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		

ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	61	13338
ΚΑΠΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595
ΚΑΠΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	73	13098
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ	71	13017
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ	72	13098
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΟΣ	76	14983
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
KATIE	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ)	66	38878

ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕ'Ι'Π ΕΒΡΟΣ	72	3166
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΠΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕΥ	71	9964
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366
ΚΛΕΙΩ	58	8791
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΑ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΙΔΙΟΥ	70	24693
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ		
ΓΚΑΛΑΕΥ	67	7680
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ		
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΔΑΝΑ (δ)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ)	55	8998
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451

ε. 'Αλεξάνδρεια 10/12
α. 'Αστακό 18/10
δ. Γιβραλτάρ 30/11
α. Μελλάι 19/12

α. 'Αμβέρσα 4/1
στη Σαχάνα
ε. Μπ. 'Αίρες 24/12
ε. Φλάσινγκ 17/12
α. Ρουέν 20/12
ε. Βανκούβερ 3/1
α. Μομπίλ 16/12
ε. Σ. Τζών 31/12
στη Λουάντα
α. Κοτονού 28/12
δ. Παναμά 4/1
α. Χόνκ Κόνκ 7/1
ε. Βαλέττα 23/12
στο Σίρι 'Αϊλάντ
δ. Γιβραλτάρ 4/1
στην Κορούνα
α. 'Αμβέρσα 21/12
επώληθη άλλοδαπούς
στο Όου Κουάρ
ἀργεί Πειραιά
α. Γκίλονγκ 3/1
α. Π. Σαϊδ 8/12
ἀργεί 'Αμστερνταμ
πρ. 'Samoria
ε. Π. Σαϊδ 5/1
ἀργεί Πειραιά
ε. Κινούρα 29/12
ἀργεί Βομβάη
α. Δεμεράρα 28/12
ε. Πράια Μόλε 12/12
ε. Τσάχ Μπαχάρ 15/12
ἀργεί Νουεβίτας

α. Γιοκοχάμα 27/11
ε. Μόι Ράνα 31/12
ἀργεί Πειραιά
πρ. 'Master George
α. 'Αμστερνταμ 5/1
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 12/12
ε. Πειραιά 28/12
πρ. 'Saxonia
α. Πειραιά 19/12
α. 'Ασντοντ 25/12
ἀργεί Πειραιά
πρ. 'Passero
ἀργεί Πειραιά
α. Μπιλμπόρο 7/12
στο Σάντος 4/1
α. Τερνέστη 4/1
α. Μπ. 'Αίρες 4/1
α. Χάμπτον 15/12
α. Σιγκαπούρη 1/1
ε. Λισαβόνα 5/1
ε. Βομβάη 23/12
ε. Βενετία 25/12
ἀργεί Χαλκίδα
ἀργεί Πειραιά
α. Βρέστη 2/1
α. Πειραιά 8/11
α. 'Αμβέρσα 21/12
ε. Φιλαδέλφεια 31/12
ἀργεί Γαλαξείδι
ε. 'Αλγκεθίρας 17/12

α. Γουάλα 30/12
α. Μουτσούρε 13/12
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Ρίβερ Φώλ
α. Γιβραλτάρ 29/12
ε. Ραγκούν 4/1
ε. 'Ικόνιο 14/12
α. Μπ. 'Αίρες 3/10
δ. 'Εσκουμίνε 30/12
α. Λός Πάμας 13/12
α. Γιοκοχάμα 26/12
α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/12
ε. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 17/11
πρ. 'Scythia
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Κασσιούνη 26/12
ε. Πειραιά 19/11
ἀργεί Πειραιά
α. Βελαγούν 26/12
δ. 'Επτάνηρα 29/12
ἀργεί Πειραιά
ε. Ταραγκόνα 29/12
ε. Ρόστερνταμ 6/1
α. Σαβόνα 4/1
α. 'Υμούιντεν 6/1
α. Π. Κέλανγκ 30/12
α. 'Αμβέρσα 7/1
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 30/12
α. Σιγκαπούρη 23/12
α. Ρας Τανούρα 23/12
επισκευές Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 24/12
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά

επώληθη
ἀργεί Πειραιά
δ. Κων/πολη 24/12
α. Φτουτζέιρα 23/12
ἀργεί Πειραιά
δ. Σουέζ 24/12

ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8830
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ)	71	14923
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ)	86	45000
ΚΡΙΟΣ	59	16875
ΚΡΙΟΣ	75	7028
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ)	71	17355
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784
ΚΥΜΑ	60	7758
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	8943
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΔΕΜΟΥ	66	20516
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	68	4350
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ)	77	18658
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306
ΛΑΤΙΝΙ	68	27165
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10818
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10818
ΛΕΣΒΟΣ	74	8915
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝ (δ)	79	32995
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΙΜΠΕΠΟΡΤ	83	19343
ΛΙΜΠΕΠΡΕΣ	82	19337
ΛΙΜΠΕΠΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ)	61	21894
ΛΙΩ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ	64	6547
ΛΥΡΑ	67	41914

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΔΕΡ	68	11361
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΛΒΙΝΑ	71	8647
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ Ν.	72	17432
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951

ε. Βομβάη 17/12
α. Ναγκόγια 30/12
α. 'Αμβέρσα 1/1
δ. Γιβραλτάρ 8/10
α. Φορμάντλ 24/12
ε. Βαλένσια 4/1
α. Χιούστον 22/12
α. Πάλαου Σαμπού 12/11
α. Γιοκοχάμα 50/12
δ. Γιβραλτάρ 4/1
α. Μόχι 30/12
δ. Π. Σαϊδ 29/12
α. Τζέντα 19/12
α. Μπορντώ 30/12
α. Τέμα 14/12
α. Κορούνα 7/1
πρ. 'Eastern Thistle
α. Κόμπε 26/12
α. Ντάρμπαν 22/12
α. Κήλανγκ 4/1
πρ. 'Cape Thistle
α. Κουβέιτ 18/12
δ. Κων/πολη 20/12
α. Φός 1/1
α. Σάλλοιμ Βόε 2/1
α. Κόρντον 12/12
α. Κόμπε 12/12
ναυπηγ. Σπλίτ 5/11
ἀργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 24/12
ε. Σπλίτ 28/12
ἀργεί Πειραιά
α. Σάντο Ντομίνγκο 12/12
α. 'Ασντοντ 5/1
ε. Τζέντα 31/12
ε. Λός 'Αντζελες 24/12
α. Φόρμα 3/1
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
δ. Π. Σαϊδ 1/1
ἀργεί Πειραιά
α. Τζουμπάι 28/12
ἀργεί 'Αστακό
α. Νιούκασλ 30/12
επώληθη διάλυση
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Σάντος 2/1
α. Πενάκολα 30/12
μεσογειοακές μεταφορές

δ. Δαρδανέλλια 19/12
ἀργεί Λευκάδα
δ. Γιβραλτάρ 14/12

ὄργει Πειραιά
 α. Μπάρ 31/12
 ε. Σ. Λούις ντί Ρόν 7/12
 ὄργει Στουμπούλι
 ὑπόστειλε λιβεριανή
 ὑπόστειλε λιβεριανή

 α. Πιντοκάκι 7/12
 α. Γιβραλτόρ 7/12
 ὄργει Πειραιά
 α. Ν. Ύόρκη 8/1
 ὄργει Ἐλευσίνα
 ὄργει Πειραιά
 ὄργει Ἐλευσίνα
 ε. Ἀαρντάσταγκεν 4/1
 μεσοσησιακές μεταφορές
 ε. Κοιυγκντό 12/12
 μεταφορές Νιγηρίας

ΟΡΑΪ'ΟΝ.....	65	3034	στή Ρουέν 2/11
ΟΡΕΣΤΙΑ.....	72	11946	α. Βαλτιμόρη 4/1
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ.).....	75	76142	δ. Γιάμουθ 24/1
ΟΞΕΑΝ ΤΟΥ'Ι'ΝΕΡ.....	75	59636	στο Σάλλου Βόε 5/1
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	83	20869	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/11
ΟΞΕΑΝ ΚΙΓΚ.....	83	20487	ε. Σαλβαντόρ 23/12
ΟΥΑΪ'Τ ΣΑΡΚ.....	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ.....	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.).....	65	28133	στο Νατάλ (αποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ.....	71	11055	ε. Χοντίντα 18/12
ΟΥΡΑΝΙΑ.....	70	8967	ἀργεί Πειραιά
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ.....	53	2805	στο Λάγος
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ.....	49	1597	ἀργεί Γκορέϊ Μπίτερ
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ.....	63	18430	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	29491	ε. 'Ινκου 2/1
ΠΑΜΙΣΟΣ.....	77	16237	δ. 'Εσκουμίνες 10/12
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953	α. Ραγκούν 27/11
ΠΑΝΑΓΙΑ.....	68	4400	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ.....	56	10523	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.....	68	8718	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.....	82	35127	ε. Βανκούβερ 30/11
ΠΑΝΟΡΜΟΣ.....	72	10410	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.....	82	35127	δ. 'Εσκουμίνες 16/12
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	84	16794	α. Π. Σάϊδ 5/1
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ.....	80	30639	α. Σεπετίμπα 3/1
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ.....	70	2912	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.....	70	2902	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ.....	72	4499	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ.....	73	16640	στή Χαλκίδα 6/1
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ.....	82	30851	α. Λ. 'Αντζέλες 1/1
ΠΑΡΑΚΟΠΗ.....	77	16380	α. Τορρέβιζα 20/12
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ.....	73	11783	δ. Σουέζ 3/12
ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355	α. Φός 4/1
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.).....	67	45127	α. Χάλιφας 14/12
ΠΑΣΙΘΕΑ.....	71	80225	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΤΜΟΣ.....	71	8813	α. 'Αμβέρσα 23/12
ΠΑΤΡΙΟΣ.....	85	25000	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ.....	85	25000	α. Φρημάντλ 11/12
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.).....	77	125947	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ.....	70	14724	α. Πειραιά 20/12
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.....	71	16306	α. Ρότερνταμ 28/12
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	18297	δ. Κων/πολη 24/12
ΠΑΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	71	11801	α. Θεόντα 11/12

ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	α. Βενετία 4/1
ΠΕΛΑΓΙΟΣ.....	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ.....	67	1183	α. Π. Σάϊδ 5/1
ΠΕΛΛΑ.....	79	10993	ε. Γένοβα 1/1
ΠΕΛΛΑ.....	71	1594	α. Λεμεσό 28/12
ΠΕΛΛΗΝΗ.....	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ.....	72	10410	α. Γκλάντστον 3/12
ΠΕΡΙΚΛΗΣ.....	60	8134	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΡΙΝΘΟΣ.....	68	44842	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/12
ΠΕΡΛ ΜΠΑΪ'Υ.....	71	9623	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΡΣΕΥΣ.....	72	9742	πρ. «Carmania»
ΠΕΤΡΑ.....	76	23149	α. Χόγκ Κόγκ 17/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	58	2796	ε. Πειραιά 19/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399	ε. Πειραιά 5/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ.).....	60	26467	διάλυση Τουρκία
ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781	ε. Πειραιά 26/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599	δ. Ντόβερ 28/12
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.).....	77	45755	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	77	15552	α. Ντάρμπαν 5/1
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	68	12429	διάλυση 'Ινδία
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	73	9749	πρ. «Carnthia»
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.).....	81	24021	ε. Ν. 'Υόρκη 24/12
ΠΗΛΕΥΣ.....	66	23706	ε. Σαφάγκα 25/12
ΠΗΛΕΑΣ.....	69	10016	α. Σιγκαπούρη 30/12
ΠΗΛΕΟΠΗ.....	62	6299	α. 'Αστακό 7/8
ΠΗΛΕΟΠΗ II.....	56	6198	επωλήθη διάλυση
ΠΙΚΙ.....	85	25227	σωστό όνομα «Ρίκι»
ΠΙΝΔΑΡ.....	72	20045	ε. Σύνδου 29/12
ΠΙΝΔΑΡΟΣ.....	63	10817	ἀργεί Γαλαξίδι
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631	α. Μπ. 'Αίρες 9/12
ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768	ἀργεί Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ.....	78	9864	α. Βαλπαράισο 19/12
ΠΛΩΤΙΝΟΣ.....	65	10679	ἀργεί Γαλαξίδι
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ.....	68	5537	επωλήθη αλόδαπους
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ.....	68	5523	στο Χάιφας 5/11
ΠΟΥΔΕΥΚΗΣ.....	70	17179	ε. Σάν Νικόλας 24/12
ΠΟΥΤΩ.....	68	36365	δ. Παναμά 16/12
ΠΟΥΧΡΟΝΗΣ.....	77	16014	ε. Ρότερνταμ 2/1
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ.....	64	2981	ἀργεί Χαλκίδα
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ.....	81	15852	α. Λειξόες 31/12
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ.....	71	80194	ἀργεί Τρινκομάλλη
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	85	15880	α. Γουάδα 9/12
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	74	15976	α. Πειραιά 4/1
ΠΟΠΗ.....	67	11002	α. Πειραιά 27/12
ΠΟΠΗ Π.....	77	10558	δ. Γιβραλτάρ 4/1
ΠΟΡΘΟΣ.....	71	1585	α. Αύγουστα 22/12
ΠΟΡΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ.....	81	10520	δ. 'Επτάνησα 29/12
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ.....	55	5033	επισκευές Πειραιά
ΠΟΞΕΙΔΩΝ.....	67	18656	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/1
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.).....	73	17941	α. Πρόβιντενς 16/11
ΠΟΞΕΙΔΩΝ.....	68	10691	α. Μομπά 7/11
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Β.....	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ.....	68	9650	ἀργεί Πειραιά
ΠΡΟΚΥΟΝ.....	75	32576	δ. Παναμά 24/12
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).....	71	80929	α. Γιούροπορτ 15/12
ΠΡΟΣΠΛΑΒΕΙΑ.....	70	9865	δ. 'Αβραλτάρ 6/12
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.).....	74	124724	ἀργεί Πειραιά
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ.....	80	15716	δ. Σουέζ 3/1
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ.....	75	16191	ε. Ντάρμπαν 22/12
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ.....	75	16163	α. Πόρτ 'Ελζαμπεθ 5/1
ΠΥΘΕΥΣ.....	63	22201	δ. Πόρτ Σάϊδ 5/1
ΠΥΛΟΣ.....	81	13800	δ. Σουέζ 30/11
ΠΥΛΟΣ.....	68	10244	ε. Μπαγιόν 31/12
ΠΥΡΡΟΣ.....	77	14072	δ. 'Επτάνησα 13/12

ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875	α. 'Ικόνιο 24/12
ΡΑΪ'ΙΝΑ.....	81	32247	α. Ρίο 'Ιανέιρο 22/12
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ I (δ.).....	77	18325	α. Πειραιά 3/1

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.).....	79	32023	α. Πειραιά 2/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ.).....	78	69016	δ. Σουέζ 30/12
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ.....	77	5802	α. Κομώ Μπαϊ 28/12
ΡΑΝΙΑ.....	67	9919	α. Σιγκαπούρη 14/12
ΡΕΑ.....	71	9025	α. Σπλιτ 28/12
ΡΕΑ.....	56	4275	διάλυση 'Ελλάδα
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995	ε. Πειραιά 2/1
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.....	77	9417	ἀργεί Πειραιά
ΡΕΝΑ.....	72	14651	α. Πόρτογκρου 30/12
ΡΗΛΑΪ'ΑΝΤ.....	77	9774	ε. Σύνδου 6/1
ΡΙΒΑ.....	63	10299	ἀργεί Γαλαξίδι
ΡΙΟ.....	75	9112	ἀργεί Πειραιά
ΡΟΔΟΣ.....	67	15362	α. Μανφρεντόνια 23/12
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11180	α. Κόπερ 30/12
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611	α. Ρότερνταμ 21/12
ΡΟΖΑΝΑ.....	78	11348	ε. Βηρυτό 30/12
ΡΟΥΛΑ.....	62	811	ἀργεί Λομέ
ΣΑΪ'ΖΑΛ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ.....	64	7806	επωλήθη
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9644	ε. Σαγκάη 7/12
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ.....	65	14493	διάλυση Κίνα
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	66	16186	α. Ντουμπάϊ 9/11
ΣΑΜΜΕΡ.....	68	4598	επωλήθη διάλυση
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ.....	70	5951	ε. Πειραιά 4/1
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ.....	68	9812	α. Ούμ Σάιντ 23/12
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕΪ.....	71	7013	α. Κορούνα 22/11
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ.....	71	5963	α. Σόλεντ 'Ανκ 27/12
ΣΑΜΟΣ ΣΗ.....	65	5651	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ.....	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.).....	65	2916	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ.....	72	11506	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490	δ. Σουέζ 20/12
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	75	29260	δ. Ντόβερ 28/11
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ.....	72	11505	ἀργεί Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	15338	στή Τσίμπα 27/12
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	77	11264	ε. Π. Νουάρ 10/12
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	79	10800	ε. Ρότερνταμ 4/1
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	71	9077	δ. Μπρουνομπούτελ 25/11
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	71	9084	ε. 'Αντοφαγκάτα 1/1
ΣΑΝΣΕΤ.....	78	9884	δ. Ντόβερ 11/11
ΣΑΝΡΑΪ'Ζ.....	75	1999	δ. Ντόβερ 28/12
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ.....	67	6180	διάλυση Κασσιούγκ
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ.....	72	9983	δ. Π. Σάϊδ 7/1
ΣΑΝΤΟ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ.....	78	9773	α. 'Αμβέρσα 29/12
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.....	78	13646	ε. Ρουέν 2/1
ΣΑΞΕΣΟΡ III.....	76	16993	α. Μίνα Καμπούς 29/12
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	72	16402	ε. Ντάρμπαν 26/12
ΣΑΡΟΝΙΚ.....	79	5801	ἀργεί Ρίο 'Ιανέιρο
ΣΑΡΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ.....	67	4281	ἀργεί Σετουμπάλ
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	57	9001	ἀργεί Λομπίτο
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.).....	68	14948	α. Φουτζέιρα 13/12
ΣΕΜΙΡΑ.....	65	11928	ἀργεί Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583	α. Λός Πάμρας 19/12
ΣΕΝΑΝΤΟΑ.....	74	16273	στο Σασέμπο 8/1
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	76	81438	ἀργεί Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228	ε. Μοντεβίδεο 29/12
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	72	47869	α. Σάλλου Βόε 26/12
ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223	ἀργεί Πόρτ 'Αρθουρ
ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767	δ. Παναμά 12/10
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.....	70	9793	α. Ροζάριο 30/12
ΣΗ ΤΑΪ'ΓΚΕΡ.....	71	13631	ε. Σιγκαπούρη 27/12
ΣΗ ΤΑΪ'ΝΤ.....	71	9810	ε. Σιγκαπούρη 3/1
ΣΗ ΧΑΟΥΝΤ.....	62	13714	α. Πειραιά 20/11
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465	α. Λός 'Αντζέλες 13/12
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ.....	77	14484	ε. Γιοκοχάμα 2/1
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.....	73	16704	δ. Σουέζ 3/1
ΣΙΔΩΝ.....	66	2202	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ.....	68	10016	δ. Σουέζ 20/12
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ.....	73	9948	ε. Ροζάριο 20/12
ΣΙΑΒΕΡ ΑΪ'ΜΠΕΞ.....	76	11868	ε. Βισακαπονάμ 4/1
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ.....	78	11272	ε. Βομβάη 1/1
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ.....	84	13750	α. Λά Γκουλέτ 22/12
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	77	11272	α. Γουλιμγκτον 3/1
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ.....	78	11272	α. Καρτόι 4/1
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ.....	75	9881	α. Σαντάντερ 22/12
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800	α. Σάντος 10/12
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑΪ'Υ.....	69	9305	δ. Μπρουνομπούτελ 21/8
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ.....	60	10631	ἀργεί Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	85	13750	ε. Κόμπε 4/1
ΣΙΜΟΥΝ.....	71	9093	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 2/12
ΣΙΦΝΟΣ.....	72	16018	α. Ματάνζας 11/10
ΣΙΦΝΟΣ.....	68	10863	ἀργεί Πειραιά
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ.....	85	10511	ναυπ. Αίοι
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	70	9077	α. Ματαρνά 12/11
ΣΚΑΠΛΕΪ'Κ.....	53	3899	ἀργεί Χαλκίδα
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.).....	74	56980	ε. Παλάου Μπακόμ 1/11
ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	77	19166	α. Λός 'Αντζέλες 17/12
ΣΝΟΥΦ ΦΡΟΣΤ.....	63	2211	ἀργεί Πειραιά
ΣΟΥΑΝ.....	63	5404	ἀργεί 'Εμδεν
ΣΟΥΕΡΤΕ.....	63	4803	επωλήθη διάλυση Κίνα
ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364	α. Νόρντενχαμ 24/12
ΣΟΦΟΥΛΑ.....	76	3814	ε. Γκάροτον 2/1
ΣΠΑΡΤΟ.....	81	30834	α. Νταμάμ 27/12
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.).....	85	18000	ναυπ. Καβαχίρι
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	85	31296	ε. Μπρουνομπούτελ 6/1
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	85	16794	α. Γιοκοχάμα 23/12
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	ε. Σαγκάη 17/12
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.).....	64	41260	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118	δ. Κων/πολη 10/12
ΣΤΑΜΥ.....	72	30315	επωλήθη διάλυση
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.....	67	39403	α. Ρίτοαρντς Μπαϊ 4/1
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	38094	δ. Μπρίεχαμ 22/12
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334	α. Λός 'Αντζέλες 19/12
ΣΤΑΡ (δ.).....	56	10287	ἀργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ I.....	58	7100	ἀργεί Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ.....	72	18876	ε. Σαλβαντόρ 21/12
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	α. 'Ισινιομάκι 26/12
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886	α. Χέυ Πόιντ 22/12
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ.....	73	18892	ε. Νταβάο 23/12
ΣΤΑΡΛΕΤ.....	77	9861	στή Μιχάρα 8/1
ΣΤΑΣΙΑ.....	70	16644	στον Πειραιά 16/12
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.....	71	1581	α. 'Ονν 19/12
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.).....	76	163810	δ. Σουέζ 4/1

ΣΤΕΛΛΑ.....	69	23472
ΣΤΕΝΙΕΣ.....	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953
ΣΤΡΥΜΩΝ.....	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576
ΣΥΡΑ.....	77	16380
ΣΧΙΝΙΑΣ.....	65	10115
ΣΟΚΡΑΤΗΣ.....	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38280
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΡΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΡΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΡΟΝ ΣΗΛΕΊ'Ν	73	19420
ΤΑΡΡΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΞΙΑ (δ)	69	63989
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕΊ'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕΊ'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕΊ'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΚΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΠΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟ ΠΡΟΤΟ.	72	9824
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	4301
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΛΑΊ'Τ	66	25327
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	85	21381
ΤΡΕΊ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕΊ'ΝΤΓΟΥΊ'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΊ'ΛΑΝΤ.	74	13639
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	86	3048
ΤΡΟΊ'ΝΕΜΠΛΕΣ	60	8255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ	77	17745
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΑΣ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΩΝ	56	5382

α. Άρκα 3/12
 άργει Πειραιά
 α. Χιούστον 3/1
 προσάρξε Σουέζ
 άργει Πειραιά
 ε. Λά Γκουέρα 13/11
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Γιούρπουρτ 17/12
 α. Τζέντα 1/1
 άργει Γαλαξειδί
 άργει Ίθακη

στο Γκουαγιακούλι (αποθήκη)
 άρχει Πειραιά
 α. Πόρτο Βέσμε 31/2
 α. Σγκαπούρη 29/12
 μεσογειακές μεταφορές
 στις Ξευχέλλες
 α. Χαμίνα 31/12
 ε. Σγκαπούρη 6/1
 ε. Ριο Γκράντε 3/1
 δ. Σουεζ 6/1
 στη Βόννη
 α. Ν. Όρλεάνη 28/11
 α. Κόρπους Κρίστι 19/12
 α. Πέζια 20/12
 α. Λός "Αντζελες 5/1
 α. Σκόλντινγκ 27/12
 α. Παραναγουά 22/10
 άρχει "Αστακό
 α. "Αμβέρσα 7/1
 α. Δακόρ 19/10
 δ. Μπρανσπάτελ 28/11
 ε. Ρεσιόφ 24/12
 α. Γκέλα 2/1
 δ. Κων/πολη 24/12
 δ. Σουεζ 21/12
 μετ. "Γουάτερπριντ" (ε.)
 α. Κιούστον 30/12
 ε. Όδησσό 31/12
 ε. Κοπενχάγκ 31/12
 άρχει Μανφρεντόνια
 ε. "Αμβέρσα 4/1
 άρχει "Ελευσίνα
 δ. Κων/πολη 10/12
 α. Ντουάλα 3/1
 άρχει Χαλκίδα
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 ε. Ιταζάι 30/12
 α. Σγκαπούρη 28/11
 α. Τάραντα 24/12
 α. Σινγκάγκ 29/11
 δ. Π. Σαϊό 27/12
 ε. Μπλόφ 20/12
 στη Μιχάρα 12/12
 άρχει Πειραιά
 διάλυση Κίνα
 άρχει Πειραιά
 ε. Μάντρε ντέ Ντέους 26/12
 ε. "Αμπτζάν 8/12
 δ. Σουεζ 15/11
 δ. Σουεζ 1/1
 άρχει Πειραιά
 άρχει Πειραιά
 άρχει Ν. Όρλεάνη
 α. Τζέντα 26/12 -
 δ. Γιβραλτάρ 31/12*
 ε. Κάδιξ 2/1

ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 21/12
α. Ν. Όρλεάνη 21/12
α. Τοκοπίλλα 22/12
α. Πειραιά 19/12
δ. Π. Σάϊδ 3/1
άρχει Πειραιά
α. Λέικ Τσάρλς 19/12
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές

ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΓΓΩΡΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΙΑ ΑΡΡΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΙΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΖΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΥΡΟΥΣ Ι.	83	17217
ΦΕΥΡΟΥΣ II.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΣ III.	84	19049
ΦΕΥΡΟΥΣ IV.	84	19049
ΦΙΑΛ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	22297
ΦΙΑΛ ΣΗ	75	22600
ΦΙΑΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΑΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΑΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΑΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΑΩΝ	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΓΓΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑΓ'ΕΡ	56	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡ Κ	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'ΝΤ	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΥΠ.	71	10192
ΦΟΡΤΟΥΝΑ Ι	66	1444
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	132999
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΩ Κ	76	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ Α	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΟΝΗΣ	85	22629
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	16149
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366
ΧΙΑΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΑΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΙΛΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831
ΧΡΗΣΤΑΝ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΗ	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	371

α. Πόρτ 'Αλμπέρνι 24/12
ε. Πόρτ 'Αρθουρ 30/12
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 27/12
άρχει Πειραιά
μετ. «Candelaria» (Π.).
α. Άννα Μπαϊ 215/12
α. Μπούλεν Μπαϊ 15/12
δ. Σουζέ 17/12
α. Νταμμά 2/1
δ. Παναμά 4/1
α. Φατέξ Τέρμιναλ 30/12
α. Πόρτ Κέλανγκ 1/1
α. Γιούρουπουρτ 7/1
δ. Π. Σαϊό 05/1
στή Μαυίλα 10/12
α. Γκήλονγκ 26/11
δ. Κων/πολη 12/12
α. Ντάρε-Σαλάμα 17/12
α. Φός 1/1
α. Κολόμπο 20/11
δ. Έσκουμίνς 29/12
α. Μπιλμπό 30/12
α. Χόμπτον 26/12
α. Χιοάστον 19/12
α. Βαρκελώνη 19/12
δ. Παναμά 23/12
άρχει Πειραιά
α. Π. Σαϊό 24/12
ε. Βόλο 18/11
άρχει Πειραιά
ε. Τζέντα 22/12
ε. Λάγος 20/12
δ. Σουζέ 31/12
ε. Χονολουλού 28/12
στών Πειραιά 4/1
α. Σγκαπουρή 4/12
άρχει Χαλκίδα
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 5/12
ε. Άνγκρα ντός Ρέις 26/12
στό Χωρ άλ Ζουμπαίρ
α. Κόρρεν Μπρούκ 1/12
α. Χάβρη 30/12
ε. Πόρτ Λίκολν 7/1
α. Ρίο 'Ιανέιρο 16/12
α. Πόρτ Μωχάμαντ Κασίμ 16/12
πρ. «Esso Bilbao»
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/12
α. Λός 'Αντζέλες 25/12
μεταφορές Περσικού
α. Χόγκ Κόγκ 20/12
ε. Τζακάρτα 19/12
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/12
α. Πειραιά 4/1
α. Ρίο 'Ιανέιρο 28/12
ε. Τάυν 17/12
α. Ρίο 'Ιανέιρο 5/1
άρχει Πειραιά
α. Λός 'Αντζέλες 11/11
ε. Τζέντα 19/11
ε. Καλκούτα 15/12
μετ. «Ωκεανός» (Κ.).
δ. Παναμά 28/12
δ. Π. Σαϊό 21/12
ε. Βομβάη 24/12
α. Ρίο 'Ιανέιρο 25/12
α. Μπανγκόγκ 10/12
α. Παρανάγουα 28/12
άρχει Άμβούργο
άρχει Πειραιά
άρχει Κόλλο
α. Ντουαρντενέζ Μπαϊ 27/12
α. Κολόμπο 4/1
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Φιλαδέλφεια 3/1
άρχει Πειραιά
α. Μορίλι 1/12
α. Τακόμα 5/1
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρας Ταούρα 29/12
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά
δ. Δαρδανέλλια 23/12
άρχει 'Ημοχάρβεν
ε. Γιοκοχάμα 5/1
άρχει Χαλκίδα

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

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

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

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



el greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



PROVISIONS, DECK-ENGINE STORES & SHIPS LAUNDRY
BONDED BEER, CIGARETTES and LIQUORS

“SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS”

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

• ITT 42018 EL GRECO PN



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΒΟΣΕΤ (δ.κ.)	66	21504
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45330
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ*	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940
ΑΘΕΡΑΣ (κ.)	75	4.050
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΩΗ (κ.)	82	11988
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 ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΤ'ΒΥ (κ.)	67	9987
ΑΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΓΙΣ ΜΠΡΕΙ'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΤ'ΚΟΝ*	71	27958
ΑΤ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΤ'ΛΑΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670
ΑΤ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)	69	16850
ΑΤ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΗΛ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΤ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΤΣΟΥ*	68	25433
ΑΚΡΟΝ*	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ-II (π.)	74	8042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985
ΑΛΚΜΗΝΗ Α. ΑΓΟΥΔΙΜΟΥ (Μ.)	63	13351
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΜΟΥΡ (δ.π.)	58	2580
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΥΣΙΑ (Μ.)	65	7619
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	8054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Σ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690

ε. Καλοκύτα 28/10	
α. Κολόμπο 4/10	
α. Μάντρε ντε Ντέους 2/11	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Σαγκάη 23/9	
πρ. «Ugland Obo Six»	
α. Κόρπους Κρίστι 1/11	
άρχει Πειραιά	
πρ. «Eagle Arrow»	
α. Ρίο Γκράντε 3/11	
πρ. «Grand Hickory»	
ε. Λά Γκούρα 28/9	
α. Χιούστον 5/11	
α. Παρανάγου 5/11	
α. Βενετία 4/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. «Amsterdam» 2/11	
ε. Ν. «Ορλεάνη 20/4	
α. Φλάττερυ Χάρμπορ 5/11	
α. Φός 2/11	
στον Πειραιά 28/10	
ε. «Amsterdam» 14/10	
α. Ρός Τανούρα 3/11	
α. Αιγούστα 30/10	
ε. Χόγκ Κόγκ 11/6	
α. Ταργκόνια 4/11	
ε. Σουέζ 11/11	
δ. Κων/πολη 30/10	
ε. Βηρυτό 7/11	
ε. Μπαντόρ Άμπας 6/11	
ε. Βηρυτό 4/11	
υπέστειλε ελληνική	
στον Πειραιά 12/11	
άρχει Πειραιά	
ε. Ταϊτσάγκ 30/9	
α. Χόγκ Κόγκ 12/11	
άρχει Πειραιά	
στο Χώρ αλ Ζουμπάρ	
στη Χαλκίδα 5/11	
έπισκευές Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
επιβλήθη άλλοδαπούς	
δ. Παναμά 16/10	
α. Χιούστον 19/10	
πρ. «Αόλος»	
στο Ταμπίκο	
πρ. «Αόλος»	
α. Πασαγές 28/10	
α. Φός 22/10	
α. Γιούροπουρτ 10/11	
α. Λός Άντζελες 6/11	
α. Μίνα Καμπούς 11/11	

α. Σκάτλ 12/10	
ε. Άνγκρα ντός Ρέις 30/10	
α. Νόρντενχαμ 5/11	
δ. Γιβραλτάρ 28/9	
α. Κόρπους Κρίστι 7/11	
στο Ναβλάκι 8/11	
ε. Χαλδία 11/10	
α. Τσιότσια 7/11	
ε. Ντακάρ 20/10	
α. Τζέντα 16/10	
δ. Π. Σαίδ 5/11	
άρχει Λαμπούαν	
α. Π. Κορτέζ 16/10	
άρχει Πειραιά	
α. Μουτσούρε 11/11	
ε. Φορταλέα 1/8	
α. Λός Πάλμας 7/11	
άρχει Πειραιά	
δ. Π. Σαίδ 21/8	
διάλυση Κίνα	
μετ. «Spica Star» (Μα.)	
ε. Καρβάρ 10/10	
πρ. «Κατερίνα Β.»	
άρχει Πειραιά	
ε. Χουέλα 30/10	
διάλυση Ίνδία	
στον Πειραιά	
α. Καράτσι 21/10	
α. Ραβέννα 29/10	
α. Άμβουρνο 26/9	
α. Πόρτλαντ 15/10	
α. Ρίο Ίανέιρο 14/10	
α. Ίτακούϊ 29/10	
αναμένει Χώρ Φακάν	
ε. Γκίλονγκ 11/11	
άρχει Πειραιά	
ε. Ν. «Ορλεάνη 16/8	
άρχει Καράτσι	
άρχει Πειραιά	
δ. Παναμά 27/10	
ε. Σάν Χουάν 23/10	
α. Θεσσαλονίκη 6/11	
στη Μπιζέρια 13/11	
α. Γιούροπουρτ 26/10	
δ. Παναμά 10/10	
δ. Παναμά 10/11	
α. Μίλνερ Μπαίλ 5/11	
α. Κολούμπια 2/11	
άρχει Πειραιά	
δ. Σουέζ 20/10	

ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	64	10741
ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	18451
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (π.)	65	14088
ΑΝΝΑΜΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΖΕΛΑΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΖΕΛΑΡΙΑΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛΑΡΙΑΤΙΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΞΙΒΕΝΤ (δ.κ.)	75	118475
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Ονδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523
ΑΡΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485
ΑΡΚΑΔΙΟΣ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΜΕΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΤΕΡΙΑ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α' Γ' (π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑ'Ι'ΟΝ	68	48559
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΒΑ'Ι'ΣΡΟ'Ι (κ.)	65	21374
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΡΙΤΑΣ (δ.Μα.)	63	34949
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΣΣΑΝΙ (κ.)	66	10413
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (π.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ (δ.Μα.)	63	31526
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΓΑΛΑΤΕΙΑ*	58	9537
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΙΟΥΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ Π.	70	11525
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑ'Ι'Ζ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΕ'Ι'ΦΕΑΡΕΡ	83	20588
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΣΤΦΑΛΟΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555

υπέστειλε ελληνική
μεσογειακές μεταφορές
ε. Λέιβ 7/11
δ. Σουέζ 25/10
α. Πειραιά 8/11
δ. Κων/πολη 19/10
στο Γιβραλτάρ 17/10
έπισκευές Παλέρνο 16/7
δ. Σουέζ 11/11
άρχει Χαλκίδα
α. Τάμπα 2/11
ε. Σιγκαπούρη 30/9
ε. Σιγκαπούρη 20/7
ε. Τόκυο 5/11
α. Λός Πάλμας 21/9
ε. Τορόντο 7/11
α. Βισακαπάνταμ 6/11
πρ. «Γουόρλντ Άξ(βμεντ»
πρ. «Young Star»
πρ. «Young Sky»
μεσογειακές μεταφορές
α. Πειραιά 29/10
μεσογειακές μεταφορές
α. Σάουβεντ Άνκοράτζ 4/11

α. Μάντρε ντε Ντέους 8/11
ε. Πόρτ οφ Σπαίην 6/11
άρχει Χαλκίδα
α. Ντουλούθ 24/10
ε. Φτουτζέιρα 3/9

άρχει Μπρούνι Μπαίλ
α. Φός 8/11
άρχει Πειραιά
α. Μάντρε ντε Ντέους 1/11
άρχει Πειραιά
α. Άμβουρνο 5/11
ε. Βόλο 28/10
α. Άνγκρα ντός Ρέις 23/10
δ. Σουέζ 12/9
άρχει Πειραιά
α. Κέλι Τάουν 4/11
ε. Μπαντίρμα 29/10
ύψωσε ελληνική
Όλικη Άπόλεια
ε. Μαντράς 3/11
πρ. «Yeruraja»
μεταφορές Περσικού
α. Ν. Ύορκη 27/10
α. Λόγος 10/10
στο Παράντιν 11/11
άρχει Σετούμπάλ
ε. Πειραιά 10/11

α. Λέγκχορν 2/11
α. Πράια Μόλες 17/10
δ. Γιβραλτάρ 3/10
ε. Πόρτο Καμπέλλο 5/10
ε. Τζέντα 8/10
άρχει Πειραιά
ε. Χουάνγκου 17/10
α. Κόρπους Κρίστι 2/11
πρ. «Αρμονικός»
α. Σιγκαπούρη 29/10
α. Σάν Νικόλας 13/10
πρ. «Universe Clipper»
α. Άμβουρνο 4/11
α. Βουλάνη 7/11
πρ. «Τολμυρός»
α. Χοντέινα 26/10

άρχει Πειραιά
ε. Άνγκρα ντός Ρέις 22/10
ε. Ρότερνταμ 8/10
μεσογειακές μεταφορές
στο Μομπάσα (άποθήκη)
α. Βιτόρια 20/10
α. Λομέ 31/10
α. Μόντρεαλ 17/10
ε. Γιοκοχάμα 5/11
μετ. «Strega» (Ονδ.)
δ. Σουέζ 2/11
α. Πειραιά 19/10
σωστό όνομα «ΓΙΩΡΓΟΣ»
πρ. «Gulf Sailor»
ε. Φουτζέιρα 12/11
α. Μπανιός 2/11
άρχει Πειραιά
α. Πλύμουθ 6/11
στη Καζαμπλάνκα
α. Γένοβα 7/11
α. Ντεμεράρα 7/11
ε. Καρταγένα 28/10
πρ. «Bentheim»
στο Μπαντάρ Άμπας
α. Γκιζάν 8/11
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πόρτ Σαΐδ 31/10
δ. Ντόσβερ 2/11
α. Σχζέισιν 24/8
α. Σάντος 10/10
α. Σιγκαπούρη 2/11
άρχει Πειραιά
ε. Κων/πολη 29/9
δ. Π. Σαΐδ 9/11

ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ...	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΡ...	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)...	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)...	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ...	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΖΙΕ'Ι ΤΟΡ...	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι ΤΣΑΡ...	67	23347
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ...	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝ'...	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ (μ.)...	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)...	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)...	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)...	78	126281
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)...	79	126280
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)...	66	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)...	45	2740
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ...	71	37115
ΔΑΣΑΚΙ...	72	14334
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)...	71	17805
ΔΕΛΦΙΝΙ...	71	9584
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)...	68	3784
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)...	66	6845
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ...	72	17355
ΔΟΤΩ...	68	35191

ΕΒΕΛΥΝ (π.)...	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)...	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)...	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)...	67	23552
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (Μ.)...	66	23390
ΕΛΕΝ Γ. (π.)...	71	11089
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)...	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)...	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)...	71	57829
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)...	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ...	78	38467
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)...	67	24766
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)...	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥΖ (δ.)...	67	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑ'ΙΖ (δ.)...	76	150518
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ...	77	22893
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)...	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)...	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)...	74	51501
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)...	65	1113
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'ΙΤ (κ.)...	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.)...	69	12102
ΕΛΠΙΔΑ (π.)...	71	6186
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)...	75	9084
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)...	80	5513
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)...	77	11083
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ...	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)...	74	44608
ΕΡΙΚΑ II (κ.)...	66	1443
ΕΡΗΝΗ (π.)...	81	15178
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)...	68	19044
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)...	84	22829
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)...	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)...	85	22980
ΕΣΤΙ (π.)...	72	10351
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)...	67	1498
ΕΥΛΙΜΕΝΗ...	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ...	77	29875
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)...	69	8676
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)...	69	10900
ΕΥΡΟΣ (δ.)...	84	24310
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)...	76	21380

ΖΑΡΑ (Λ.)...	77	16366
ΖΕΥΣ I (π.)...	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)...	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II...	77	18838
ΖΗΜΠΑ (κ.)...	68	31093
ΖΗΡΚΟΝ (δ.κ.)...	70	17485
ΗΒΗ...	79	16379
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ (Μ.)...	68	9086
ΗΡΑ...	79	16390
ΗΡΑΙΑ (κ.)...	67	8799
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)...	57	2875
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)...	53	5891
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ...	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ...	78	11003
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)...	64	31097
ΘΑΛΙΑ (Μ.)...	67	17382
ΘΑΛΙΑ (π.)...	76	16873
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μάλ.)...	65	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.)...	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)...	69	10650
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)...	72	28021
ΙΜΑ...	68	27989
ΙΟΝΙΑ (κ.)...	69	10524
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μάλ.)...	54	7528
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μάλ.)...	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μάλ.)...	58	3834
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μάλ.)...	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (Μάλ.)...	52	3840
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μάλ.)...	58	3993
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μάλ.)...	52	4039
ΙΟΣ (π.)...	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (π.)...	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ...	81	31000
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)...	85	10199
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)...	52	1575
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)...	68	9631

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ...	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)...	59	5051
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)...	72	11171
ΚΑΘΥ (κ.)...	66	11533

ε. Βανκούβερ 18/10	
α. Ρίο Γκράντε 25/10	
α. Φουτζέιρα 28/10	
α. Μομπάσα 28/10	
α. Παρανάγουα 29/10	
ε. Σιγκαπούρη 23/10	
δ. Σουέζ 29/10	
δ. Ντόβερ 7/11	
δ. Ντόβερ 31/10	
δ. Γιβραλτάρ 11/11	
α. Τάραντα 24/10	
α. Ναγκόγια 30/10	
αργεί Πειραιά	
α. Κίσου 16/10	
α. Χαλκίδα 8/9	
α. Άλ Ρουές 8/11	
στο Τζέμπελ Άλι	
α. Φός 28/10	
αργεί Μπαλακωνάτερ	
πρ. «Άσος»	
ε. Σάρβα 8/11	
ε. Παρανάγουα 4/11	
αργεί Πειραιά	

στον Πειραιά 2/11	
δ. Γιβραλτάρ 1/11	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Καράτσι 3/11	
ε. Κούβα 13/11	
ε. Μαντράς 7/8	
ε. Αμβέρσα 8/11	
α. Κίρε 31/10	
α. Φουτζέιρα 4/11	
α. Λός Πάλμας 10/10	
α. Ναγκόγια 25/10	
ε. Ντόρμαν 11/11	
α. Ντόρμαν 7/11	
α. Σάν Φρανσίσκο 9/11	
δ. Γιβραλτάρ 8/11	
ε. Ρότερνταμ 31/10	
α. Γένιπο 31/10	
πρ. «ΔΡ. Δ.Κ. ΣΑΜΥ»	
πρ. «Θάσος»	
μεσογειακές μεταφορές	

ρη. «ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ»	
ε. Τσάκ Μπαχάρ 22/10	
ε. Άκαγιούτλα 7/10	
α. Σιγκαπούρη 8/10	
ε. Πωλήθη άλλοδαπούς	
πρ. «Bandama»	
α. Χάουντ Πόιντ 7/11	
πρ. «Intermar Progress»	
πρ. «Φόουνα»	
α. Πειραιά 28/10	
α. Ταραγκόνα 29/10	
ε. Ν. Όρλεάν 24/10	
α. Μασσαλία 21/10	
α. Μπ. Άιρες 28/10	
α. Ν. Όρλεάν 23/10	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ρίταρντ Μπαί 5/11	
δ. Σκώ 4/10	
δ. Π. Σαίβ 7/11	
ε. Φιλαδέλφεια 8/11	
α. Ν. Υόρκη 29/10	
α. Πόρτλαντ 25/10	

δ. Κων/πολη 9/10	
στη Σαφάγκια (άποθήκη)	
δ. Κων/πολη 25/4	
δ. Σουέζ 12/10	
α. Ρίο Άνιέρο 12/10	
α. Καράτσι 6/11	
αργεί Χάγκεσαντ	
ε. Κάδιξ 1/11	
α. Φός 31/10	
ε. Κολόμπο 5/11	
ε. Μομπάσα 25/10	
αργεί Πειραιά	
ε. Ρότερνταμ 25/10	
στη Βασώρα	
α. Φουτζέιρα 26/10	
πρ. «Dalia A.»	
δ. Γιβραλτάρ 20/10	
ε. Λισσαβόνα 7/11	
αργεί Άγ. Δομνίκο	
α. Λά Παλς 2/10	
αργεί Σαουδάμπτον	
α. Σιμοτσού 9/10	
δ. Παναμά 23/10	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	
α. Μπέρκεν 11/10	
α. Λός Άντζελες 22/10	
α. Ρίο Άνιέρο 25/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μουσάι 9/11	

α. Λός Άντζελες 3/11	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Αταλάντη»	
α. Χοσούμα 7/5	

ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)...	70	18628
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Λ.)...	83	17066
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)...	69	9731
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)...	69	4229
ΚΑΛΙΦΗΜΟΣ...	69	4287
ΚΑΛΥΝ (κ.)...	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ...	77	38112
ΚΑΠΑΛ (κ.)...	55	1599
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. (Μ.)...	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)...	58	3826
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)...	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)...	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ...	83	16984

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)...	54	10995
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)...	58	2966
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (π.)...	78	9918
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)...	72	16266
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)...	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)...	81	18000
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)...	60	4088
KAREN (π.)...	66	16301
ΚΑΡΙΝΑ I (δ.π.)...	76	19016
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)...	71	9206
ΚΑΣΤΑ (κ.)...	72	17674
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μ.)...	58	2448
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)...	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)...	76	3824
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)...	57	1324
ΚΑΤΙΝΑ (κ.)...	68	2983
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)...	62	5870
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ...	68	13694
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)...	68	24688
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)...	75	6741
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)...	66	6995
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)...	69	79969
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)...	68	40626
ΚΛΕΛΙΑ (δ.κ.)...	75	176009
ΚΟΜΠΟΣ (π.)...	67	3809
ΚΟΝΠΟΛΙΣ...	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΑΛ (κ.)...	48	1562
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)...	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)...	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)...	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)...	75	16221
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)...	68	54793
ΚΡΙΣΤΟΜΠΙΛ (κ.)...	42	3129
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβ.)...	68	15809
ΚΡΥΣΤΑΛΙΝΗΣ (κ.)...	68	12087
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)...	69	9777
ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)...	65	10596
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕΖΟΣ (κ.)...	67	11056

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)...	74	65068
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)...	59	6140
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)...	71	13186
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)...	68	1426
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)...	58	1590
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)...	69	12000
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)...	78	11162
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)...	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)...	76	19150
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)...	68	22244
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)...	69	2993
ΛΕΒΑΝΤΕΣ...	77	70983
ΛΕΝΙ (δ.κ.)...	75	79249
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)...	68	15982
ΛΕΡΟΣ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Μ.)...	67	27984
ΛΕΤΑ (κ.)...	55	1000
ΛΕΩΝ (κ.)...	73	15382
ΛΗΤΩ II (π.)...	72	6106
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)...	68	1599
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)...	69	7827
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)...	71	22523
ΛΟΥΝΑ (κ.)...	69	93547
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)...	(2)	11229
ΜΑΔΕΡ (κ.)...	66	43992
ΜΑ'Ι' ΝΙΚΑ (κ.)...	70	11651
ΜΑΙΡΗ Π...	67	10797
ΜΑΚΡΟΦΕΡ...	69	8064
ΜΑΚΡΟΦΟΣΤ...	69	8064
ΜΑΛΟΟΥ...	70	15579
ΜΑΝΟΣ (π.)...	76	12498
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)...	77	11167
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΩΝ...	76	18953
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ...	80	16850
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)...	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)...	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)...	63	38634
ΜΑΡΕΛ (κ.)...	69	9853
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)...	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)...	69	37614
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)...	65	13512
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)...	80	13339
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)...	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)...	73	45500
ΜΑΡΙΟΛΛΑ (κ.)...	74	30341
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)...	69	9072
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)...	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)...	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)...	73	72336
ΜΑΡΙΩ...	65	17238
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Μ.)...	68	8370
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)...	69	10708
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)...	69	9116
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)...	72	71491
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)...	71	16623
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)...	78	172147
ΜΕΛΟΝΤΥ...	69	6200
ΜΕΛΕΤΜΙ (δ.)...	76	24412
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)...	58	3903

α. Ρουέν 31/10
α. Λός Άντζελες 28/10
ε. Βρέμη 7/11
ε. Ν. Όρλεάνη 6/7
δ. Σουέζ 28/10
δ. Π. Σαίβ 27/10
δ. Σκώ 18/9
ε. Μπέιρα 19/10

πρ. «Καπετάν Ραχιώτης»
ε. Ν. Όρλεάνη 8/11
πρ. «Γεωργής Α. Γεωργιλής»
δ. Παναμά 5/11
αργεί Πειραιά

αργεί Πειραιά
ε. Μπαγκνόλι 28/10
πρ. «ΕΛΒΗΟΦ»
εγκαταλείφθη Κέιπ Ρεσ(φ
στη Βιόλα Μακάε (άποθήκη)

ε. Άλ Ρουές 12/11
μεσογειακές μεταφορές
α. Τουμπάρδο 29/10
α. Σιγκαπούρη 1/11
ε. Τέμα 20/10
ε. Πόρτ Σαίβ 3/11
ε. Μπέιρα 29/7
πρ. «Prima»
πρ. «Κατερίνα»
πρ. «Ελλάδα 20/12
ε. Πειραιά 9/11
αργεί Πειραιά
ε. Π. Σαίβ 3/11
α. Κέη Τάουν 26/10
α. Ρότερνταμ 7/11
α. Καν 3/11
στη Κουτούμπνια 26/10
α. Όμοσλγ 31/10
στο Σίρι (άποθήκη)
α. Ν. Όρλεάνη 25/5
α. Σιγκαπούρη 27/10
ε. Γιούροπουρτ 13/19
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
α. Παλάου Σαμπού 29/10
ε. Σιγκαπούρη 2/11
α. Άλ Ρουές 5/11
ε. Σαλβαντόρ 4/11
μεσογειακές μεταφορές
α. Μίνα Καμπούς 27/10
α. Γάνδη 11/10
ε. Π. Νουάρ 5/10
μεταφορές Περισικού
α. Χουάγκου 12/10

α. Γιούροπουρτ 31/10
αργεί Πειραιά
α. Λός Άντζελες 4/11
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ρίο Χάιντα 3/7
α. Αύγουστα 6/11
α. Μπροντώ 30/10
α. Σιγκαπούρη 5/10
α. Λειζές 31/10
ε. Χαλδία 11/11
δ. Παναμά 25/8
α. Τουμπάρδο 18/10
δ. Ντουμπάι 11/11
δ. Γιβραλτάρ 7/11
ε. Παρανάγουα 31/10
μεταφορές Ίνδονησίας
α. Κπέμε 12/11
ε. Λειζές 8/11
αργεί Πειραιά
α. Εινγκάνγκ 28/10
ε. Γιοκοσούκα 8/11
πρ. «Ελλάδα 13/11
α. Σαγκάη 20/8
α. Λός Άντζελες 1/11
α. Ρας Ταουρά 1/10
στο Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι
αργεί Ν. Όρλεάνη
α. Αμβέρσα 22/10
ε. Πόρτ Σαίβ 21/10
α. Πόρτ Κέλανγκ 28/10
πρ. «Ίνδίανα»
πρ. «Μόσχατ Φέστιβαλ»
πρ. «Ο Σόλε Μίο»
ε. Μπουένος Άιρες 24/10
δ. Ντόβερ 6/11
α. Σάο Σεμπασιάντο 19/10
α. Πειραιά 8/11
πρ. «Charlot Bulker»
α. Ρίτσαντς Μπαλί 25/10
ε. Άγιους Θεόδωρους 9/11
αργεί Πειραιά
πρ. «Irish Rowan»
α. Καουσιούγκ 10/10
α. Πειραιά 29/10
στο Ζαρράτ 29/8
ε. Σουέζ 12/8
δ. Παναμά 30/10
ε. Έλ Άγάμι 18/6
αργεί Πειραιά
αργεί Σετσουμπάλ
ε. Μπανγκόγκ Μπάρ 29/10
δ. Π. Σαίβ 2/11
α. Άμπιτζάν 8/10
α. Έσμπεργκ 28/10
στο Ντουμπάι 23/10
ε. Γκουανγκάου 1/11
ε. Ν. Όρλεάνη 5/11
αργεί Κουβέιτ

MENT XEPON (δ.)	77	60655
MEZIKAN SH (Φιλ.)	67	21141
MERKATOP (κ.)	73	17638
MERKIOYR (π.)	70	10490
MERYLANT	70	15216
MERRYANT (π.δ.)	66	71337
MERRY MENT	75	3522
MEZIS	69	9650
MHALOS (π.)	66	10715
MIA*	80	15552
MIAOYANIS (δ.κ.)	68	54540
MILHTOS	82	35000
MILAY (M.)	66	17382
MIMH M.(Mάλ.)	69	13525
MINERBA (κ.)	74	6017
MINI LA'T'NER (π.)	71	1590
MINI LA'T'ON (π.)	70	1582
MINI LA'T'IT (π.)	70	1587
MINI LAMA (π.)	70	1591
MINI LANT	70	1592
MINI LANTERN	71	1584
MINI LATRIA (π.)	70	1591
MINI LENS (π.)	71	1582
MINI LH (π.)	71	1582
MINI LHΓK (π.)	70	1592
MINI LHTZENT	74	1578
MINI LIAY (π.δ.)	70	1781
MINI LINT (π.)	71	1582
MINI LOPY (π.)	71	1584
MINI LOT (π.)	71	1584
MINI LOTZIK (π.)	70	1592
MINI LOYNAP	71	1592
MINI LYOM	75	1578
MINI LQ	71	1594

MINI SAKOYRA (π.)	70	1584
MINOTAYROS (Λιβ.)	69	15004
MISX MARIA (κ.)	71	19061
MISTRAL (λ.)	74	39050
MOYN SANTOYU	76	19633
MPLAI SKA'Y (δ.)	76	19855
MPLASTION (κ.)	68	13706
MPLA'YRON (π.)	61	1480
MPLAXIANA (π.)	80	14397
MPLAEM (δ.π.)	65	31292
MPLAMONTE	59	7919
MPLHIO (π.)	71	9381
MPLLOY MENT	75	3520
MPLLOYMPERN	68	10398
MPLONNY KARRIER (π.)	64	16073
MPOYKANBIL (π.)	72	16704
MPOYKADOURA	73	56273
MPLAZILIAN SKA'Y (Λιβ.)	73	31881
MPLA'IT (π.)	67	38603
MPLRE'IT B MADER (κ.)	55	13036
MPLRIZIT T. (π.)	72	3172
MPLRHZ (κ.)	71	9085
MPLRHM	85	25227
MPLRHTEN (δ.κ.)	67	41524
MPLRIGKATOUN (κ.)	68	9225
MYKONOS (δ.)	71	18748
MYRINA (Λιβ.)	82	32506
MYRSINIDH	77	5511
MYSTRAS (δ.)	75	117340

N. I. PATERAS (π.)	78	11850
NAVIGKE'ITOR (M.)	65	7700
NAVIGKE'ITOR (π.)	74	10250
NAVIGKE'ITOR	78	13889
NA'IA (κ.)	70	9089
NANTEACHORN	72	18723
NANTIA (κ.)	71	22759
NANOW K.(κ.)	66	1477
NEAI (δ.π.)	65	35324
NEAI I. (δ.κ.)	71	4981
NEMOΣ (κ.)	73	8384
NEPTOUN (κ.)	67	32137
NEPTOUN K. (π.)	72	50897
NEPA'ID (δ.κ.)	71	12202
NEPELH I. (κ.)	52	11234
NHMERTHS (δ.)	66	15825
NHREY (Λιβ.)	68	4207
NHXSOS DHLOS (M.)	69	4231
NHXSOS KYTHRA	84	5827
NHXSOS XEPHOS (Mαλ.)	63	5955
NHXSOS XETTES (M.)	76	35567
NIKHTAS ROYXOS	57	1535
NIKOLAKHS (κ.)	69	1473
NIKOLAOS KAPNESSHS	61	8123
NIKOLAOS P. (π.)	82	29700
NIKOPOLIS (δ.)	58	2163
NIKOS A. (π.)	64	1148
NIKOS I. (π.)	68	9395
NIKETA (π.)	70	9208
NIOY ΦE'I'Θ (κ.)	71	5518
NIOY ΦORTSIYON (κ.)	65	21988
NORA (π.)	70	12063
NORBOY'I'NT	73	75049
NOTOS (δ.)	66	22280
NOYEBΑ EΣΠEPANTZA (κ.)	72	9953
NTART (κ.)	72	9440
NTEMPOYRΓKO (κ.)	63	7833
NTIEΓKO (Παν.)	87	9854
NTOLAY II (π.)	73	113778
NTOLAY (δ.κ.)	70	17355
NTONA ΛOYLA	73	17355
NTONA MYRTΩ (κ.)	66	22280
NYMFH K. (π.)	74	5932
ΞIΦAIZ I. (κ.)	62	22424
OASIS (π.δ.)	64	19140
OAYXSEY (π.)	63	11120
OAYXSEY (M)	72	106123
OAYMPIK ABENTZER (δ.)		

α. Μπουλέν Μπαή 25/9		
ε. Βηρυτά 4/11		
αργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαΐδ 4/11		
ε. Βομβή 24/10		
στό Μπόνυ (Αποθήκη)		
ε. Αμβέρσα 11/11		
δ. Γιβραλτάρ 10/11		
αργεί Πειραιά		
ε. Σιγκαπούρη 5/11		
δ. Γιβραλτάρ 7/11		
ε. Ν. Όρλεάν 11/11		
πρ. «Μιλένα Α.»		
α. Σιγκαπούρη 3/11		
πρ. «Αγαθή»		
α. Ν. Όρλεάν 1/11		
δ. Παναμά 24/10		
α. Ν. Όρλεάν 23/10		
α. Μομπά 24/10		
α. Χιούστον 14/10		
α. Ν. Όρλεάν 8/11		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάν 22/10		
αργεί Ν. Όρλεάν		
α. Μομπά 22/10		
α. Μομπά 11/10		
αργεί Ν. Όρλεάν		
αργεί Ν. Όρλεάν		
α. Ντεμεράρα 8/11		
αργεί Ν. Όρλεάν		
δ. Παναμά 30/10		
δ. Γιβραλτάρ 1/11		
α. Ν. Όρλεάν 8/11		
αργεί Ν. Όρλεάν		

αργεί Ν. Όρλεάν		
ε. Σιλακάπ 23/10		
δ. Ντόβερ 11/11		
α. Ν. Όρλεάν 6/11		
α. Ρουέν 1/10		
μεταφορές 'Ινδονησίας		
ε. Ρουέν 22/10		
αργεί Πειραιά		
πρ. «Κατερίνα Κ.»		
πρ. «Soliveir»		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Π. Σαΐδ 5/11		
α. Κίγκστον 1/11		
ε. Μαντράς 29/9		
στη Νιγηρία		
υπέστειλε ελληνική		
α. Γιένμπο 4/11		
δ. Γιβραλτάρ 8/11		
ε. Φιλαδέλφεια 9/11		
πρ. «Μυρίνα»		
αργεί Πειραιά		
προσάραξε Μπουσίρ		
ναυπ. Μισοσυμπίτσι		
α. Φαλκονάρα 4/11		
ε. Μπαβανγκάρ 19/8		
α. Πόρτ ντε Μπούκ 7/11		
α. Λός Άντζελες 30/10		
υπέστειλε ελληνική		
μεταφορές Περιοικού		

δ. Σουέζ 10/11		
πρ. «Ντέκα Ναβιγκέιτορ»		
α. Αύγουστα 4/11		
δ. Παναμά 30/10		
ε. Τσάνα 8/11		
α. Ούμ Σαΐδ 7/11		
ε. Γδύνια 28/10		
μεσογειακές μεταφορές		
μεταφορές Έρυθρας Θάλ.		
πρ. «CYS Alliance»		
υπέστειλε ελληνική		
α. Κοσσιούγκ 2/11		
ε. Κοσσιούγκ 6/11		
α. Φός 5/11		
α. Σουέμα 31/10		
αργεί Πειραιά		
α. Χόγκ Κόγκ 5/11		
αργεί Τουλών		
αργεί Δουνκέρκη		
ε. Δουνκέρκη 25/10		
α. Δακάρ 27/10		
ε. Ν. Όρλεάν 2/11		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. «Captain George»		
α. Πειραιά 20/10		
αργεί Πειραιά		
ε. Φιλαδέλφεια 26/10		
αργεί Χαλκίδα		
ε. Σπέζια 8/8		
α. Μπανζούλι 25/10		
ε. Κοπέρ 9/11		
α. Ντάρμπαν 21/10		
α. Καρταγένια 9/10		
αργεί Πειραιά		
α. Άμλιντς 7/11		
δ. Σουέζ 7/11		
α. Κάδιξ 6/11		
α. Βαλπαράϊζο 3/11		
α. Μομπάσα 8/11		
α. Τρινκομάλη 12/11		
στό Παλάου Σαμπου (Αποθ.)		
ε. Παρονάγουα 3/11		
ε. Μάντρε ντε Ντέους 5/11		
ε. Μοριουγκάο 6/11		
στό Άσάμπ 30/10		
ε. Χιούστον 11/11		
δ. Πόρτ Σαΐδ 1/11		
αργεί Άστακό		
ύψωσε ελληνική		

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'ΙΣΟΝ(δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	128027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128581
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ(π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	89	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ (π.)	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΤΑΝΣ (M.)	67	25279
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525
ΟΞΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΞΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΞΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222
ΟΞΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	74	2248
ΟΞΑΝ ΤΖΟ'Υ (M.)	66	9058
ΟΞΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΑΡΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308

ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	15874
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (π.)	68	10271
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Mαλ.)	82	9455
ΠΑΖΙΦΙΚ ΓΟΥΛΙΝΒ	84	22511
ΠΑΖΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΖΙΦΙΚ ΟΞΑΝ	84	22100
ΠΑΖΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18738
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38638
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	85	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	68	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15688
ΠΕΤΑΛΩΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (M.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΙΛΑΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ X. (κ.)	68	10102
ΠΛΩΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΛΩΤΑ (κ.)	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΓΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (M.)	71	15085
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ I. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΛΑ'Ι'Τ (M.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ B.(π.)	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	72	17899
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.π.)	73	30067
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	85	8002
ΡΙΒΙΕΡΑ ΣΚΑ'Υ (π.)	67	30371
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (M.)	70	43598
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝ II (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΛΙΝΒ (κ.)	85	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	68	3314
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661

αργεί Έλευσίνα
ύψωσε ελληνική
αργεί Π. Άρθουρ
α. Χάμιλτον 17/10
ε. Τολέδο 8/10
α. Τζακόρτα 25/10
ανάμενει Αιμπουάν
αργεί Πειραιά
α. Χόβρι 28/10
ε. Τάραντα 12/10
ε. Χιούστον 10/11
αργεί Πειραιά
ε. Ν. Όρλεάν 4/11
αργεί Πειραιά
α. Σάρροχ 14/11
α. Υμούιντεν 1/11
αργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
α. Μάντρε ντε Ντέους 5/11
αργεί Σετουμπάλ
στό Τζιμπουτί 2/11
α. Ν. Γουέστημπερν 7/11
υπόσπειλε ελληνική
πρ. «Γλυφαδά Γουαίβ»
ε. Κακινάδα 24/9
διδλουν Μπαγκλαντές
α. Τενερίφ 22/10
α. Τόκυο 8/10
πρ. «Virginia Star»
α. Σιγκαπούρη
αργεί Σάρζα

ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΣΕΤ (π.)	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	6096
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (κ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.)	67	39444
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (π.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΙΙ (π.)	76	12443
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λ.β.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λ.β.)	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι - ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΣΟΥ'Τ ΦΤ. (λ.)	70	5746
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379
ΣΗ ΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043
ΣΗ ΓΟΥ'ΝΤ (Μ.)	68	34640
ΣΗ ΓΟΥ'ΝΤ (Φ.λ.)	75	8884
ΣΗ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗ ΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528

ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	67	21656
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	69	14773
ΣΗ ΠΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗ ΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411
ΣΗ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗ ΦΕΑΡΕΡ (κ.)	73	29763
ΣΗ ΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗ ΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗ ΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598
ΣΗ ΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015

ΣΗ ΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1559
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	68	7701
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011
ΣΟΥΡΝΤ (Μ.)	56	8878
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12581
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΝΑΖ (Όνδ.)	62	4412
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736

ε. Πόρτ όφ Σπαίν 28/9	
ε. Νταμπιέρ 8/11	
πρ. «Μπέλ Κόμμετ»	
ε. Μπαντάρ Άμπας 25/10	
ε. Ντάρμπαν 29/10	
πρ. «Καληδονία»	
α. Γκούντ Χάρβεστ»	
α. Τάραντα 7/11	
ε. Χουέλβα 4/11	
ε. Άμβέρσα 7/11	
ε. Βενετία 26/10	
α. Σάν Ντιέγκο 1/11	
ε. Βηρυτό 24/10	
δ. Π. Σαΐδ 7/11	
α. Σιγκαπούρη 31/10	
ε. Σαγκάη 28/9	
α. Χάμπτον 26/10	
δ. Κων/πολη 10/4	
μεσογειακές μεταφορές	
πρ. «Αυρα Adventure»	
α. Μαλάγα 10/11	
α. Σάντος 23/10	
δ. Παναμά 3/11	
στό Λάγος	
στό Μαντράς	
ε. Βεραβάλ 6/10	
δ. Γιβραλτάρ 4/11	
ε. Σαγκάη 9/10	
ε. Σιγκαπούρη 7/11	
α. Μόνγκοταντ 6/11	
ε. Μορμουγκάο 9/11	

α. Ρίταρντς Μπαΐ 7/10	
δ. Επτόνηρα 3/11	
α. Ρόττερνταμ 8/11	
πρ. «T. Akasaka»	
α. Μπουένα Βεντούρα 26/10	
δ. Κων/πολη 22/10	
πρ. «Berkshire»	
α. Ν. Όρλεάν 15/9	
ε. Φρέντρικσταντ 15/10	
α. Γιοκοχάμα 25/10	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Ελαφίνα»	
α. Νάρβικ 10/11	
α. Τάμπα 16/10	

α. Γκιζόν 25/10	
α. Σιγκαπούρη 26/10	
πρ. «Frances»	
δ. Κων/πολη 30/10	
ε. Λουάντα 24/10	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Χάμπτον 22/10	
στό Μπαντάρ Χομείνι	
πρ. «Star Madonna»	
α. Όσκαρσν 12/9	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Τερνέστη 10/11	
στό Π. Σουδάν	
α. Τζακάρτα 7/10	
αργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
στό Μπαντάρ Άμπας 5/11	
μεταφορές Περιοικού	
πρ. «Σταμάτιος Γ. Έμπειρικός»	
δ. Μπρούκλιν 9/11	
α. Λά Νουβέλ 28/10	
ε. Ραγκούν 24/10	
α. Σαΐδ 27/10	
δ. Μπρίτσαμ 8511	
ε. Ίκόνιο 1/11	
αργεί Σαρά	
α. Παντζάιν 9/10	
ε. Τζέντα 16/10	
α. Ράς Τανούρα 20/10	
αργεί Πειραιά	
α. Μομπιλ 3/11	
α. Άμβούργο 16/10	
α. Μπρισμπαίν 15/10	

ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13831
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΜΙΝΙ IV (π.δ.)	73	9842
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΥΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.)	58	8492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910
ΤΗΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245
ΤΙΤΣΙΗ (κ.)	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	66	2186
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	68	2737
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	67	27175
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι. (κ.)	58	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ. (κ.)	70	1597
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635

ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	15768
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8889
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	85244
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	73	10034
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΟ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	60	7925
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918
ΧΕΛΜΕΡ (π.)	64	10595
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΥΟΥ ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	64	10292
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540
ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958

α. Ραγκούν 4/11	
α. Καλκούτα 27/10	
αργεί Άστακό	
αργεί Άστακό	
α. Λάγος 17/10	
α. Νιούπορτ 1/11	
ε. Βρέμη 12/11	
ε. Ίμινγκαμ 3/11	
αργεί Πειραιά	
α. Σαβάννα 17/5	
α. Λισαβόνα 1/9	
α. Πόρτ Σαΐδ 5/10	
α. Ρίο Ίανέιρο 6/10	
αργεί Άστακό	
α. Ντάρμπαν 28/10	
αργεί Πειραιά	
α. Χιούστον 27/9	
ε. Γδύνια 6/11	
α. Ν. Όρλεάν 11/10	
ε. Χουάγκου 25/10	
α. Ταλάνα 11/11	
στό Ντάρμπαν 10/11	
μεσογειακές μεταφορές	
στό Φόλκστον 3/11	
α. Φιλαδέλφεια 21/9	
α. Φιλαδέλφεια 21/9	
α. Φιλαδέλφεια 12/9	
ε. Γουέστερνηπορτ 10/11	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Πειραιά 8/10	
α. Λας Πάλμας 16/10	
α. Μομπιλ 6/11	
ε. Τούπζαν 18/8	

α. Σαρά 8/11	
α. Μομπιλ 19/10	
αργεί Πειραιά	
α. Κισαραού 1/10	
α. Σάντο Ντουίνγκο 22/10	
α. Μπέρσα 12/10	
α. Πειραιά 4/11	
δ. Σουζέ 6/11	
υπόστειλε ελληνική	
πρ. «World Finch»	
πρ. «Κύθηρα»	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Π. Σαΐδ 3/11	
πρ. «Asia Heron»	
α. Βόλο 4/11	
α. Μπαχαρίν 7/11	
πρ. «Friesland»	
α. Μογκαντίσου 24/10	
α. Πόρτ Έλζαμπεθ 17/10	
ε. Κολκούτα 2/11	
ε. Κασί 8/11	
ε. Άμβέρσα 10/11	
ε. Μπαγκόγκ Μπαρ 26/10	
ε. Σ. Λουί ντό Ρόν 9/11	
α. Λας Πάλμας 7/11	
α. Λας Πάλμας 7/11	

πρ. «Continental Monarch»	
α. Λός Άντζελες 25/10	
α. Γουέστερνηπορτ 28/10	
στον π. Όρινόκο 14/11	
α. Μομπιλ 23/10	
αργεί Πειραιά	
α. Τσιότζια 25/10	
ε. Νιούπορτ 7/11	
πρ. «Teresina»	
α. Νταβόο 6/11	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Golden Lotus»	
ε. Καβάλα 27/10	
στη Σιγκαπούρη	
α. Χόγκ Κόγκ 10/1	
ε. Χαλδία 25/9	
πρώην «Κασκίδοτος»	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ντάρμπαν 20/10	

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

Γραφεία — Τυπογραφεία: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς
Τηλέφωνα: 4176 658 - 4122 537
Τηλεγραφική: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιά
Ταχυδρομική Θυρίδα: 80076

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

Editing & Printing offices: 77 Notara Street, Piraeus
P.O.Box 80076 — 185 10 Piraeus
Phone: 01-4176658 or 4122537
Cable: "CHRONIKA" Piraeus

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 5.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 5.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 45.00
U.S.A. and Canada (Air Mail).....	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail).....	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail).....	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120.00

ΕΛΛΑΣ - ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΝΤΟΜΩΤΕΡΗ ΚΑΙ ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΣΩ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ



μέ τά πολυτελή φέρρυμπώτ

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΑΣΤΑΛΙΑ - ΑΠΠΙΑ
ΕΣΠΡΕΣΣΟ ΓΚΡΕΤΣΙΑ

Καθημερινές αναχωρήσεις
από ΠΑΤΡΑ για ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ
μέσω ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ καί ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πληροφορίες στά ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK – WERKSPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

PLANT: PERAMA FREE ZONE
ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA, PIRAEUS
TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)
TELEX: 21.3344 NFI GR. , 21.2814 NFI GR.
CABLES: "NAFSI" – PIRAEUS - GREECE.