

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαρτίου 1986

Αρ. Φύλλου 1218/977

55
PONIA
1931-1986

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIΘ. 1218/977
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1986
ΔΡΧ. 150

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 στα ταξιδιωτικά γραφεία καί

ΕΛΜΕΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Ἀμαλίας 28-Τηλ. 323.6333

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Μέγαρο ΕΗΣ-Τηλ. 411.5611 & 417 4341

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU 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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

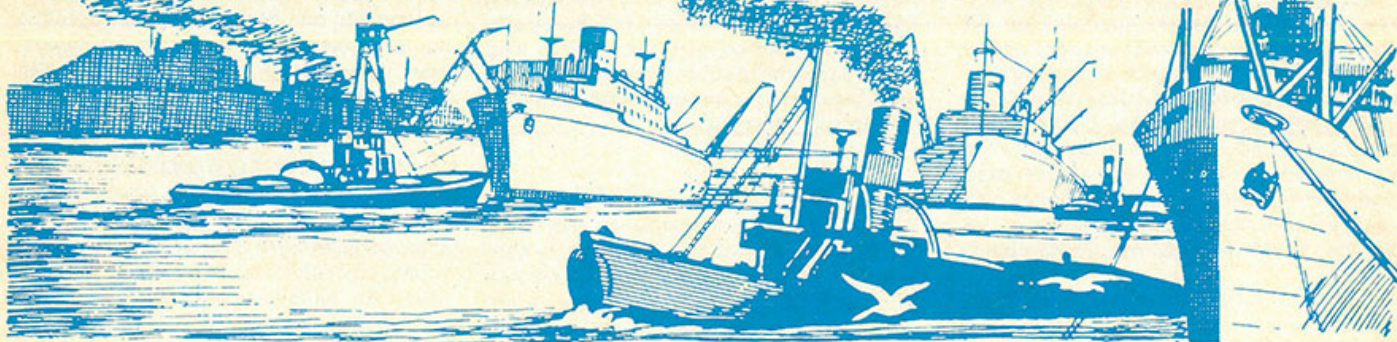
Ὁ Ἑλληνικὸς Ναυλομεσιτικὸς Οἶκος
μέ τήν Διεθνή Ἀκτινοβολία καί Ἐμπιστοσύνη

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1218/977

1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1986

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

‘Η λύση είναι μόνο μία: Τά πολλά πλοία

‘Εγίναμε ίσως μονότονοι. ‘Αλλά έπει-
δή στην πορεία πού χάραξε ο άείμνη-
στος Ιδρυτής των «Ναυτικών Χρο-
νικών» Δημήτρης Κωττάκης και συνεχί-
ζουν άπαρασάλευτα οι έπιγενόμενοι
πρώτιστος στόχος ήταν — και παραμέ-
νει — τό εύρύτερο έθνικό συμφέρον,
θά επαναλάβουμε και σήμερα και δέν
θά σταματήσουμε νά επαναλαμβάνου-
με μέχρις ότου γίνει αντίληπτό από ό-
λους ότι ή μόνη λύση γιά τά προβλήμα-
τα πού αντιμετώπιζομε σήμερα, τά ειδι-
κότερα πού άπασχολούν τούς ανθρώ-
πους τής Ναυτιλίας, και τά γενικότερα
πού σχετίζονται μέ τόν τόπο, μπορούν
νά αντιμετωπισθούν μόνο μέ τά πολλά
πλοία, μέ τόν εκ νέου γιγαντισμό του έ-
θνικού νηολογίου.

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ θά έπιλυθεί
και μάλιστα όριστικά — εάν δέν επανα-
ληφθούν τά άλλεπάλληλα λάθη του
πρόσφατου και του άπωτέρου παρελ-
θόντος — τό οικονομικό πρόβλημα του
ΝΑΤ.

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ θά έπιλυθεί έ-
πίσης όριστικά τό πρόβλημα τής άπα-
σχολήσεως όχι μόνο των υπάρχόντων
έν ενεργεία ναυτικών αλλά και των
συνταξιούχων πού θά θελήσουν νά
βελτιώσουν τήν οικονομική τους θέση
ή ακόμη νά αντιμετωπίσουν τά βιολογι-
κά προβλήματα πού προκαλεί ή άκαιρη
έξοδος ουσιαστικά νέων ανθρώπων ά-
πό τόν παραγωγικό μηχανισμό.

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ δέν θά υπάρ-
χει πρόβλημα άμοιβής των ναυτικών
και ούτε θά υπάρχει ανάγκη καταφυ-
γής σε άπεργίες μέ αίτημα τήν ύπογρα-
φή συλλογικών συμβάσεων γιά τήν έ-
πανάκτηση του εισοδήματος πού χάνε-
ται από τόν πληθωρισμό.

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ, τέλος, θά ένι-
σχυθεί τό ίσοζύγιο πληρωμών τής χώ-
ρας και τό έλλειμμα πού εμφανίζεται

σήμερα θά περιορισθεί μόνο μέ τή συμ-
βολή τής Ναυτιλίας τουλάχιστον κατά
τό ένα τρίτο.

Τό έρώτημα γιά τό πώς θά άποκτη-
θούν τά πολλά πλοία από τό έθνικό νηο-
λόγιο έχει ήδη άπαντηθεί από τά «Ναυ-
τικά Χρονικά»: Χρειάζεται άπλούστατα
νά εξασφαλίσουμε στο ύπό ‘Ελληνική
σημαία πλοίο εκείνα πού έχουν επιτύ-
χει τά 1.300 και πλέον έλληνόκτητα
πλοία ξηρού και ύγρου φορτίου άνω
των 1.000 τόν. γκρός τά όποια τελούν
σήμερα υπό ξένες σημαίες μέ άποτέλε-
σμα νά μπορούν νά κινούνται και υπό
τίς σημερινές δραματικές περιστάσεις

— κατά τήν αντίληψή μας όλες οι σχετι-
κές ρυθμίσεις μπορούν νά έπιτευ-
χθούν μέ τήν έγκριτική πράξη νηολογή-
σεως και μέ έλάχιστες νομοθετικές
ρυθμίσεις πού μπορούν νά γίνουν ακό-
μη και μέ τή μορφή τροπολογιών. ‘Εκεί-
νο πού χρειάζεται είναι ή εκδήλωση
τής άπαιτουμένης πολιτικής βουλήσε-
ως, ή όποια μπορεί νά προκληθεί μέ ά-
μεση αλλά συστηματική έννημέρωση
των κυβερνήσεων και του έλληνικού
λαού. Τό έργο αυτό άνήκει στον έφο-
πλισμό — δυστυχώς τό άρμόδιο ύπόυρ-
γείο, τό ύπουργείο Ναυτιλίας, άποδει-
κνύεται ότι είναι άνίκανο νά ενημερώ-
σει τήν κυβέρνηση και τόν έλληνικό
λαό.

Τό νομοσχέδιο ταφόπετρα του έθνικού νηολογίου

‘Από μία πρόχειρη άνάγνωση του νομο-
σχεδίου γιά τό ΝΑΤ είχαμε καταλήξει στο
συμπέρασμα, πού διατυπώσαμε στο προη-
γούμενο τεύχος, ότι τό νομοσχέδιο όχι μόνο
δέν έπιλύει τά προβλήματα του ΝΑΤ αλλά
μπορεί νά οδηγήσει σε εξέλιξεις αντίθετες
προς τίς έπιδιωκόμενες, νά έχει δηλαδή μοι-
ραίες συνέπειες γιά τό έθνικό μας νηολόγιο.
‘Ηδη όμως, από τήν προσεκτική μελέτη προ-
κύπτει ότι άν τό νομοσχέδιο αυτό γίνει τελι-
κά νόμος θά άποτελέσει τήν ταφόπετρα του
έθνικού νηολογίου. Κι’ αυτό όχι μόνο γιατί
βάλλει εύθέως έναντίον του θεσμικού πλαι-
σίου τής Ναυτιλίας αλλά έπειδή κυρίως πα-
ρέχει τήν εύκαιρία σε όσους μέχρι τώρα ά-
δυνατούσαν, έλλείψει τής αναγκαίας ρεу-
στότητας, νά άποκτήσουν πιστοποιητικό
διαγραφής και φυσικά έμεις δέν άμφιβάλου-
με — γιατί ή πραγματικότητα μέ τήν όποια
έρχόμαστε καθημερινά σε έπαφή στην ‘Α-
κτιή Μισούλη δέν μάς έπιτρέπει ψευδαισθή-
σεις — γιά τίς έπιλογές πού θά υπάρξουν,
άν όχι από όλους, όπωσδήποτε όμως από
τούς περισσότερους, οι όποιοι θα σπεύσουν
νά άπαλλαγούν από τούς χαλκάδες πού
τούς έχουν φορέσει οι του ΝΑΤ και οι πάσης
φύσεως άρμόδιοι και άναρμόδιοι σε όλόκλη-
ρο τό φάσμα του κρατικού μηχανισμού και

έπί πλέον νά επιτύχουν οικονομικότερη δια-
χείριση των πλοίων τους.

Τή δυνατότητα αυτή, τή δυνατότητα δηλα-
δή νά άποκτήσουν οι πάντες τό πολυπόθητο
— μία άπλή βόλτα στην ‘Ακτιή Μισούλη θά
πείσει ότι δέν πρόκειται γιά ύπερβολική χα-
ρακτηρισμό — πιστοποιητικό διαγραφής πα-
ρέχει ή παράγραφος 4 του άρθρου 1 σε συν-
δυασμό μέ τήν παράγραφο 3 του ίδιου άρ-
θρου στο όποιο έπίσης περιλαμβάνονται και
διατάξεις πού βάλλουν εύθέως έναντίον του
θεσμικού καθεστώτος τής Ναυτιλίας (παρά-
γραφοι 5 και 6).

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δέν μπορούν αυτή
τή στιγμή νά άποφανθούν άν οι διατάξεις
αυτές πού δυναμιτίζουν τό έθνικό νηολόγιο
και τό θεσμικό πλαίσιο τέθηκαν σκοπίμως ή
είναι προϊόν άνοησίας ή και «γονατογρα-
φίας». και γι’ αυτό ζητείται νά κατονομα-
σθούν εκείνοι πού τίς διατύπωσαν ή τίς πρό-
τειναν — τότε θά διαπιστώσουμε εάν ήξε-
ραν ή όχι τί κάνουν και βεβαίως άς μήν θεω-
ρηθεί ότι τό θέμα άφορά μόνο τό ύπουργείο,
τόν ύπουργό και τήν ίδια τήν κυβέρνηση, ή
ύπόθεση τής ‘Ελληνικής Ναυτιλίας μάς άφο-
ρά όλους και γι’ αυτό δικαιούμεθα νά ζη-
τούμε εξηγήσεις — τίς όποιες περιμένομε
— από όλους.

Συνδικαλιστική άνευθυνότητα

Ευθύνες για τό τερατούργημα που λέγεται «νομοσχέδιο για την τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων της νομοθεσίας του ΝΑΤ» έχει και η συνδικαλιστική εκπροσώπηση των ναυτικών ή όποια, επειδή γνωρίζει τη ναυτιλιακή πραγματικότητα, όφειλε να απορρίψει εκ προοιμίου τό νομοσχέδιο για τόν άπλουστατό λόγο ότι θά επιφέρει άκριβώς τά αντίθετα από τά επιδιωκόμενα αποτελέσματα — τό ΝΑΤ δέν πρόκειται νά σωθει ένώ τό έθνικό νηολόγιο θά καταβαραθρωθει.

Τό ότι τό ΝΑΤ δέν πρόκειται νά σωθει και ότι τό έθνικό νηολόγιο θά καταβαραθρωθει δέν είναι αὐθαίρετο συμπέρασμα άλλα προκύπτει από τήν έπεξεργασία τών διαθέσιμων στοιχείων. Καί τά διαθέσιμα στοιχεία άναφέρουν ότι από τίς ρυθμίσεις του νομοσχεδίου (αύξηση εισφορών) τό ΝΑΤ θά εισπράξει 2,5 δις δραχμών επί πλέον, υπό τήν προϋπόθεση, φυσικά, ότι δέν πρόκειται νά μεταβληθει ό αριθμός τών εισφερόντων πλοίων. Τίποτε όμως δέν επιβεβαιώνει αύτήν τήν προϋπόθεση.

Πέρυσι, δηλαδή τό 1985, ό υπό Έλληνική σημαία στόλος συρρικνώθηκε κατά 370 πλοία πράγμα που σημαίνει ότι τό ΝΑΤ έχασε από εισφορές γύρω στά 20 εκατομ. δολάρια ή 2,5 δις. δραχμές (όσα, δηλαδή, προσδοκά μέ τήν αύξηση τών εισφορών) ένώ οι Έλληνες ναυτικοί έχασαν πεντέμισυ χιλιάδες θέσεις εργασίας εάν ύπολογίσουμε 15 μόνο ναυτικούς για κάθε πλοίο σέ ετήσια βάση. Εάν λοιπόν συνεχισθει ή συρρίκνωση μέ τόν ίδιο ρυθμό — και οι ρυθμίσεις του νομοσχεδίου δείχνουν ότι όχι μόνο δέν πρόκειται νά υπάρξει ή επιδιωκόμενη βελτίωση τών οικονομικών του άλλα ή κατάσταση θά γίνει ακόμη περισσότερο τραγική γιατί ταυτόχρονα θά έχουμε και πάλι σημαντικό πρόβλημα άνεργίας τό οποίο δέν θά μπορεί νά αντιμετωπισθει γιατί δέν θά υπάρχουν χρήματα και άνάλογες θά είναι οι επιπτώσεις και στήν περίθαλψη τών ναυτικών και του οικογενειών τους από τόν Οίκο Ναύτου.

Τί μπορεί νά ζητήσει ή συνδικαλιστική εκπροσώπηση τών ναυτικών; Μόνο πλοία, πολλά πλοία μέ Έλληνική σημαία. Καί τά έλληνόκτητα πλοία που βρίσκονται σήμερα εκτός του έθνικού νηολογίου θά επαναπατρι-

σθούν μόνο όταν εξασφαλίσουν και υπό τήν Έλληνική σημαία όλα εκείνα που έχουν επιτύχει υπό τίς διάφορες ξένες σημαίες στις όποιες έχουν καταφύγει. Όλα τά άλλα είναι «μαντζούνια» που άπλώς έπισπεύδουν τό θάνατο του άσθενούς.

ΟΙ ΑΠΕΡΓΙΕΣ ΕΛΕΙΠΑΝ

Στήν ίδια αίτια, στή συνδικαλιστική άνευθυνότητα, μπορεί νά αποδοθούν και οι αποφάσεις για άπεργιακές κινητοποιήσεις τών άσυρματιστών, για τήν έρχόμενη Παρασκευή 7 Μαρτίου, και τής ΠΝΟ για τίς 30 'Απριλίου.

Η καταψηφισθεισα στή γενική συνέλευση διοίκηση του Συνδέσμου Άσυρματιστών ανακοίνωσε ότι ή άπεργία που χαρακτηρίζεται προειδοποιητική και θά είναι 24ωρη γίνεται επειδή άγνοήθηκαν οι προτάσεις της προς τόν ύπουργό Ναυτιλίας και τόν έφοπλισμό για τήν αντιμετώπιση τής άνεργίας — άνακύκλωση και διενέργεια τών ναυτολογήσεων από τό ΓΕΝΕ μέ σειρά προτεραιότητας. Η άπεργία θά γίνει έν πλώ και ή διοίκηση του Συνδέσμου Άσυρματιστών διευκρίνισε ότι οι άσυρματιστές θά έκτελούν κανονικά τά καθήκοντά τους για τήν ασφάλεια του πλοίου και τών επιβαινόντων, θά κάνουν δηλαδή βάρδια στή συχνότητα κινδύνου τών 500 KC/S και θά λαμβάνουν τά σήματα επείγοντος, ασφαλείας, κινδύνου, μετεωρολογικά δελτία και Ιατρικά σήματα, άλλα δέν θά διεκπεραιώνουν ύπηρεσιακά και ιδιωτικά τηλεφωνήματα.

Η Έκτελεστική Έπιτροπή τής ΠΝΟ αποφάσισε τήν Πέμπτη τήν κήρυξη 24ωρης άπεργίας σέ όλες τίς κατηγορίες πλοίων μέ έπίσημη αίτιολογία τήν άρνηση τών έφοπλιστικών ενώσεων νά προσέλθουν σέ διαπραγματεύσεις για τήν ύπογραφή νέων συλλογικών συμβάσεων εργασίας, ουσιαστικά όμως για τήν περικοπή τών φορολογικών άπαλλαγών τών ναυτικών που γίνεται μέ τό φορολογικό νομοσχέδιο. Στήν ίδια συνεδρίαση αποφασίσθηκε και ή σύγκληση του Γενικού Συμβουλίου τής ΠΝΟ για τίς 19 Μαρτίου.

Άνεξάρτητα από τό εάν είναι δίκαια ή όχι τά αίτήματα, οι άπεργιακές κινητοποιήσεις

δέν δίνουν λύσεις στά πιεστικά προβλήματα που ύπάρχουν αύτή τή στιγμή και τό μόνο που επιφέρουν είναι ή φόρτιση τής ήλεκτρισμένης ήδη από άλλες αιτίες καταστάσεως και ή καταφυγή σέ λύσεις που δέν συμφέρουν πρωτίτως τούς ναυτικούς μας άλλα και τόν τόπο.

ΜΕΡΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ

Σύμφωνα μέ εκτιμήσεις, οι εισφορές που θά βαρύνουν τόν έφοπλισμό δέν θά είναι αύξημένες μόνο κατά 3%, όπως αναφέρει τό νομοσχέδιο, άλλα κατά 4,5% περίπου, δεδομένου ότι ύπάρχουν οι επιβαρύνσεις από τούς διάφορους λογαριασμούς και από τήν καταβολή τών εισφορών για τούς άλλοδαπούς. Καί φυσικά αύξηση τών εισφορών δέν γίνεται άποδεκτή από τόν έφοπλισμό και διότι δέν πρόκειται νά υπάρξει κανένα οικονομικό όφελος για τό ΝΑΤ, άλλα και επειδή ή συνολική επιβάρυνση τών πλοιοκτητών για τήν πλήρη ασφαλιστική κάλυψη τών ναυτικών είναι μεγαλύτερη, όπως έχει άποδειχθει μέ συγκεκριμένα στοιχεία, από τήν αντίστοιχη επιβάρυνση του εργοδότη τής ξηράς.

Έξ άλλου είναι έξωπραγματική ή διάταξη που προβλέπει τήν κατάθεση ενός ποσού που αντιπροσωπεύει τίς εισφορές ενός μηνός για έγγύηση στο ΝΑΤ γιατί δεσμεύει σοβαρά κεφάλαια τής ναυτιλιακής επιχειρήσεως — παρόμοια διάταξη δέν ύπάρχει σέ κανένα άλλο ασφαλιστικό όργανισμό και έν πάση περιπτώσει θά μπορούσε νά άξιωθεί μόνο στήν περίπτωση που ή έγγύηση αύτή θά ήταν τοκοφόρος — μέ τόν ισχύοντα τραπεζικό τόκο — και οι τόκοι νά συμψηφίζονται στά ναυτολόγια. Έξωπραγματικές είναι και οι ύπόλοιπες διατάξεις μέ τίς όποιες μετατρέπεται άρδην ή ύφισταμένη κατάσταση άναφορικά μέ τήν είσπραξη τών εισφορών — δέν είναι καιρός για τέτοιες μεταβολές που θά μπορούσαν νά γίνουν μόνο σέ περιόδους εύφορίας, καθώς και εκείνες που βάλλουν εύθέως ένάντιον του θεσμικού πλαισίου, ένώ οι άναφερόμενες σέ ναυτεργατικά θέματα δέν λύνουν ούτε αντιμετωπίζουν τά προβλήματα που όδήγησαν στή σημερινή κατάσταση τό ΝΑΤ και επί πλέον επαναλαμβάνουν τίς ρυθμίσεις του παρελθόντος νά δίδονται παροχές χωρίς τίς αντίστοιχες εισφορές.

INTERORIENT

MARITIME ENTERPRISES, INC.

—CREWING - Licensed by the Government

—BAREBOAT CHARTERING - Temp. Phil. Registration

—SALVAGE & TOWAGE

—SHIP AGENTS

108, Ortigas Bldg.
Ortigas Ave., Pasig
M. Manila - PHILIPPINES
Tel: 6737352
Tlx: 29096 INORM PH

George Agathocleous
President

CORRESPONDENTS IN GREECE

MEDLINK Piraeus
72, Kolokotroni St.
Tel.: 4137112
Tlx: 211440 MDL GR.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Τή στιγμή που οι Νορβηγοί προχωρούν στο πείραμα της χρησιμοποίησης 10μελούς πληρώματος με στόχο να εξοικονομηθούν 400.000 δολάρια ετησίως ανά πλοίο, ώστε να ανακοπεί η φυγή των νορβηγικών πλοίων από το έθνικό νηολόγιο, εμείς εδώ «φορτώνουμε» το ελληνικό πλοίο με ηλεκτρολόγο ακόμη και όταν δεν τον χρειάζεται ενώ τέτοια υποχρέωση δεν υπάρχει για πλοία στα οποία ο ηλεκτρολόγος είναι απολύτως απαραίτητος και με τους δοκίμους για να κάνουν καλοκαιρινά ταξίδια, ενώ δεν τους επιτρέπουμε να καταλαμβάνουν θέσεις κάτω έδρου πληρώματος για να καλύπτουν τις «άγκες» πρακτικής εξασκήσεως. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι Νορβηγοί πραγματοποιούν ήδη πειράματα με 13μελές πλήρωμα, στη συγκρότηση του οποίου μετείχε και η Ένωση Ναυτών, και επί πλέον μελετούν και άλλες προτάσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλεί η συνεχιζόμενη ναυτιλιακή κρίση, στις οποίες περιλαμβάνεται η δυνατότητα ναυτολογήσεως πληρωμάτων με τοπικούς μισθούς όταν τα πλοία ταξιδεύουν σε μακρινές χώρες, το αφορολόγητο των ξένων επενδύσεων στη νορβηγική ναυτιλία, η απόλυτη ελευθερία στην αλλαγή σημαίας κλπ., πράγμα που δείχνει το βαθύτατο προβληματισμό τους ό οποίος λείπει παντελώς από εμάς. Δυστυχώς.

ΣΥΝ ΑΘΗΝΑ...

Είναι γεγονός ότι ο φίλατος κ. Γιώργος Κασιφάρας από τη θέση του στο υπουργείο Έμπορίου δίνει καθημερινές μάχες για την αύξηση των εξαγωγών και στα πλαίσια αυτά είναι ορθότατη η απόφαση για τη δημιουργία «άμεσης δράσης» για τις εξαγωγές στον Όργανισμό Προώθησης Έξαγωγών. Αυτή η «άμεση δράση» — πέρα από την προσπάθεια για την προώθηση των ελληνικών εξαγωγών στο εξωτερικό — πρέπει να ρίξει και μία μόνο ματιά στο λιμάνι του Πειραιώς για να βοηθηθούν οι εξαγωγές ελληνικών προϊόντων στα πλοία, ελληνικά και ξένα, τα οποία σήμερα εφοδιάζονται μόνο με ξένα προϊόντα — τό γιατί όφειλε να τό έντοπίζει αυτή η ειδική υπηρεσία η οποία επίσης πρέπει να εξουδετερώνει και τα πολλαπλά εμπόδια που έχουν τεθεί και που παρεμποδίζουν τον εφοδιασμό των πλοίων με ελληνικά προϊόντα σε τέτοιο σημείο που προκαλεί καθημερινά την αγανάκτηση όλων εκείνων που ασχολούνται με εφοδιασμούς και «σκέπνεται ΕΛΛΗΝΙΚΑ».

ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Συμπληρώθηκε στις 8 Φεβρουαρίου η τρίτη φάση της μακρόχρονης Διασκέψεως του ΟΗΕ που ασχολήθηκε με τη διατύπωση της Συμβάσεως για τους κανόνες νηολογήσεως των πλοίων. Η Σύμβαση κρίνεται ιδιαίτερα ικανοποιητική διότι θέτει αρχές για την σύνδεση πλοίου - σημαίας, χωρίς να επικρατούν οι άκρατες θέσεις της ομάδας των υπό ανάπτυξη χωρών, οι οποίες ήθελαν να δημιουργηθεί ένας διεθνής οργανισμός έλέγχου που θα προκαλούσε προβλήματα στην κίνηση της διεθνούς ναυτιλίας. Στη σύνοδο αναγνωρίστηκαν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Έλληνικής Ναυτιλίας, όπου πολλές πλοιοκτήτριες εταιρίες βρίσκονται εκτός της χώρας και καλύπτονται όλες οι απαιτή-

σεις της ελληνικής πολιτείας για την επάνδρωση, πλοιοκτησία και διοίκηση των πλοίων.

Η «Συνθήκη των Ηνωμένων Έθνων για τις προϋποθέσεις νηολόγησης των πλοίων», όπως θα είναι πλέον επίσημα γνωστή θα αρχίσει να εφαρμόζεται δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία, τουλάχιστον 40 χώρες, το συνολικό τονάζ των οποίων θα καλύπτει το 25% του παγκόσμιου στόλου πλοίων άνω των 500 τον. γκρός, θα την έχουν υπογράψει, που σημαίνει ότι η οριστική εφαρμογή της Συνθήκης δεν αναμένεται να αρχίσει πριν περάσουν 7-8 χρόνια.

ΟΙ ΦΟΡΤΩΤΑΙ

Οι προτάσεις που έγιναν από την Επιτροπή της ΕΟΚ για την εξέλιξη μιάς κοινής πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές, μελετήθηκαν έπισταμένως από το Συμβούλιο των Ευρωπαίων Φορτωτών, το οποίο και διέτυψε τις θέσεις του και έθεσε τις προτεραιότητές του.

Υπενθυμίζουμε ότι το Συμβούλιο Ευρωπαίων Φορτωτών γνωστό συνήθως με τα αρχικά του αγγλικού τίτλου ESC (European Shippers Council) αποτελεί μία όμοσπονδία των εθνικών συμβουλίων φορτωτών των 12 χωρών της ΕΟΚ και επί πλέον της Αυστρίας, Έλβετίας, Ισραήλ, Νορβηγίας, Σουηδίας και Φινλανδίας. Το Συμβούλιο Φορτωτών εκπροσωπεί τους εισαγωγείς και εξαγωγείς που χρησιμοποιούν τη θαλάσσια μεταφορά, προστατεύει και υπερασπίζεται τα συμφέροντα των φορτωτών δια διαπραγματεύσεων με τις εφοπλιστικές οργανώσεις περιλαμβανομένων και των Κόνφερανς. Παρουσιάζει επίσης τα θέματα τους στις διάφορες Κυβερνήσεις, στα όργανα της Κοινότητας και στους διεθνείς οργανισμούς, περιλαμβανομένης και της UNCTAD. Έπεξεργάζεται την κοινή πολιτική των φορτωτών και παίρνει θέση στα ζητήματά τους, μέσω του συμβουλίου των προέδρων δια των οποίων εκφράζονται όλα τα εθνικά συμβούλια. Λόγω της διεθνούς φύσεως των θαλασσίων μεταφορών και στο μέτρο που οι ναυτιλιακές εταιρίες και οι λιμενικές υπηρεσίες της Κοινότητας ενδιαφέρουν και τις άλλες εκτός ΕΟΚ χώρες, οι εκπρόσωποι των άλλων αυτών χωρών πήραν μέρος στη έπεξεργασία των θέσεων επί της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΟΚ.

Δέν είναι δυνατόν φυσικά να εκτεθούν εδώ οι λεπτομερείς απόψεις του ESC επί του θέματος αυτού. Άρκει όμως να υπογραμμίσουμε τη βασική αρχή, κατά την οποία το Συμβούλιο των Ευρωπαίων Φορτωτών έπι-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Η συνεχιζόμενη πολιτική έκκρεμότης δέν επιτρέπει να ελπίζουμε, ότι η κρατική μέριμνα δια τα γενικώτερα της ναυτιλίας πράγματα θα έκδηλωθι λίαν συντόμως, πρό του καταρτισμού δηλαδή κοινοβουλευτικής Κυβερνήσεως.

— Ως άπαρχήν βασικήν οίονδηποτε υπέρ των ναυτεργατικών τάξεων μέτρων θεωρούμεν αναγκαίαν την άπογραφήν των έν ενεργεία ναυτεργατών κατ' ειδικότητας και χρόνον ύπηρεσίας.

— Είς την Βουλήν των Κοινοτήτων Άγγλος βουλευτής έπερώτησε τον Υπουργόν των Έξωτερικών κ. Ήντεν εάν ήτο έν γνώσει ότι Άγγλικοί οίκοι προέβησαν είς ναυλώσεις Ιταλικών «τράμπς» παρέχοντες ούτω την εύκαιρίαν είς την Ιταλίαν να πραγματοποιεί σοβαράς άφαιρείς εξαγωγάς.

— Περί τούς είκοσι ναυλομεσίται του Πειραιώς συνελθόντες πρό ήμερών συνέπηξαν επαγγελματικών σωματείον υπό την έπωνυμίαν «Ένωσις Έλλήνων Ναυλομεσιτών». Μετά την ύπογραφήν του ιδρυτικού πρωτοκόλλου εξέλεγει προσωρινή διοικούσα έπιτροπή έκ των κ.κ. Θ. Γιαννουλάτου, Π. Πάσου, Μάνου Κρητικού, Β. Σταφυλάτου, Κ. Καπετανάκη, Μ. Κωνσταντινίδη, Ήρ. Καλέτση και Κ. Πετροπούλου.

— Έδημοσιεύθη είς την Έφημερίδα της Κυβερνήσεως τό έκτελεστικόν διάταγμα του νόμου «περί μέτρων προστασίας των φυματικών ναυτεργατών» δια του οποίου προβλέπεται η χορήγηση είς αυτούς, βοηθημάτων υπό του Οίκου του Ναύτου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 125/1-3-1936)

θυμεί ένα Κοινοτικό στόλο ισχυρό και συναγωνιστικό, εργαζόμενο σε μία ελεύθερη και νόμιμη αγορά, εντός της οποίας οι ναυτικές γραμμές της Κοινότητας, ελεύθερες και ανεμπόδιστες, θα μπορούν να συναγωνίζονται με το μέγιστο της αποδόσεώς τους, τα ξένα πλοία.

Η ΠΤΩΣΗ

Μολοντί η συνεχιζόμενη κρίση, μάς έχει συνηθίσει σε πολλές όδυνηρές έκπληξεις στη ναυτιλία, πάντα προκαλεί δέος η κάμψη των μεγιστάνων του ναυτιλιακού κόσμου. Μιά τέτοια είναι και η περίπτωση του γνωστού κολοσσίου συγκροτήματος Wah



Ναυτικοί, έπαναπατριζόμενοι, αγοράστε τό VOLVO 340 GL, 1400 κ.ε., με τον πιό σίγουρο τρόπο: **άπ' ευθείας από τό εργοστάσιο.**

Τηλεφωνήστε μας στο (01)3465321 έσωτ. 231 να σας στείλομε λεπτομέρειες.

Γενική Άντιπροσωπεία: ΑΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α.Ε.Β.Ε. — ΑΘΗΝΑ

Kwong της οικογένειας Chao, που μέ εδρα τό Χόγκ Κόγκ κινεί ένα τεράστιο στόλο τάνκερς, μπάλκερς και διαφόρων άλλων σκαφών που ανήκουν σ' αυτό ή στη θυγατρική του Venture Line. Σύμφωνα με πρόσφατη δήλωση της εταιρίας υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ότι οι πιστωτές της δεν θά είχαν αντίρρηση νά μετάσχουν σέ μία ένδεχόμενη προσπάθεια αναδιαρθρώσεως των χρεών του συγκροτήματος. Ειδικότερα μάλιστα ή πιστώτρια Standard Chartered Bank καθώς και άλλοι μη γνωσθέντες δανειστές είναι διατεθειμένοι νά παράσχουν στην κλονιζόμενη εταιρία μία μεταβατική πίστωση. Μολονότι ούτε τό ύψος των χρεών ούτε τό μέγεθος της αναγκαίας πιστώσεως αναφέρθηκε, αρμόδιοι τραπεζικοί κύκλοι υπολογίζουν ότι τό συνολικό χρέος του συγκροτήματος ξεπερνά τά δύο δισεκατομμύρια δολάρια.

Τό συγκρότημα Wah Kwong, στό οποίο ή οικογένεια του προέδρου του T.Y. Chao κατέχει τά 45% των μετοχών αντιμετώπιζει σοβαρά προβλήματα κυρίως λόγω των οικονομικών ανωμαλιών διαφόρων εταιριών που έχουν ναυλώσει πλοία του, όπως π.χ. ή Αυστραλιανή Kangaroo Line που έχοντας πέντε ναυλωμένα πλοία του συγκροτήματος τέθηκε ήδη υπό προσωρινή εκκαθάριση. Στό μεταξύ ή Amex-Asia Ltd, μία υποδιεύθυνση της American Express Bank, όρίσθηκε ως οικονομικός σύμβουλος του συγκροτήματος Wah Kwong και των θυγατρικών του εταιριών.

ΠΕΡΙ ΜΕΓΕΘΟΥΣ

Η τάση της μεγιστοποίησης της χωρητικότητας των πλοίων υπήρξε σέ μία φάση της ναυτιλιακής αναπτύξεως ή πεμπτοετίας της επιτυχίας. Τά δεξαμενόπλοια ιδίως, μεγάλωναν μέ τέτοιο ρυθμό που τό ναυτικό όνομα-τολόγιο δυσκολευόταν νά βρίσκει τούς νέ-

ους όρους του χαρακτηρισμού τους. Η πετρελαϊκή κρίση αποτέλεσε τό όρόσημο της άνακοπής. Καί έκτοτε ό αριθμός των κολοσσών άρχισε νά μικραίνει μέ ρυθμό που συνηχίστηκε καί κατά τό άπελθόν έτος.

Παρά ταύτα, υπάρχουν σήμερα στόν παγκόσμιο στόλο 512 πλοία άνω των 100.000 τόννων γκρός ή άνω των 200.000 τόννων d.w. Μεταξύ αυτών υπάρχουν καί 132 πλοία που έχουν χωρητικότητα μεγαλύτερη των 150.000 τόν. γκρός ή 275.000 τόν. d.w. Τά τελευταία αυτά, στη συντριπτική πλειοψηφία, είναι δεξαμενόπλοια, μέ εξαίρεση δύο μόνο μικτών πλοίων.

Ένα μεγάλο ποσοστό των πολύ μεγάλων αυτών πλοίων, περίπου τό ένα τρίτο, πλέουν μέ σημαίες εύκαιρίας, μέ πρωτοπορείας της Λιβερίας, υπό την σημαία της οποίας τελούν 27 πλοία μαμμούθ, ενώ σέ δεύτερη θέση ακολουθούν οι Μπαχάμες που έλέγχουν 10 ULCC.

Οι παραδοσιακές ναυτικές χώρες διατηρούν τό μεγαλύτερο ποσοστό, περίπου 45%, μέ προβάδισμα των Σκανδιναβικών χωρών που διαθέτουν 28 πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια υπό τις σημαίες τους.

Ακολουθεί ή Ελλάδα ή οποία διαθέτει έν νέα ULCC, ή Ιαπωνία μέ όκτώ μονάδες, ή Μεγ. Βρετανία καί οι Αραβικές χώρες οι οποίες διαθέτουν σήμερα από έπτά πολύ μεγάλα τέτοια πλοία.

ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΩΝ ΛΟΎΔΣ

Στό διάστημα του παρελθόντος έτους ενεγράφησαν ως νέα μέλη στό συνδικάτο των ασφαλιστών των Λούδς του Λονδίνου 3.087 άτομα. Έτσι τά συνδικάτα (syndicates) των ασφαλιστών αριθμούν σήμερα 28.597 μέλη. Περί τά 9.000 ενεργά μέλη έπελέγησαν νά αύξήσουν τό ποσόν της άτομικής τους συμμετοχής, μέ άποτέλεσμα ή οικονομική δυνα-

μικότητα των Λούδς έφθασε τά 8,5 δισεκ. λίρών, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 30% σέ σχέση μέ τό προηγούμενο έτος.

Γιά λόγους συγκρίσεως σημειώνουμε ότι πρό δεκαετίας τά μέλη των συνδικάτων των Λούδς δεν ξεπερνούσαν τά 8.565, που σημαίνει ότι μέσα στό τελευταία 10 χρόνια υπετριπλασιάστηκαν. Έκείνο όμως που κάνει ακόμη μεγαλύτερη έντύπωση είναι άν ανατρέξουμε ακόμη παλιότερα. Γιατί όπως διαβάσουμε στό κλασσικό στό είδος έργο του άείμνηστου συνεργάτου Σ. Μακρυμύχாலου «Η νομική θέσις των Λούδς», τό 1939 τά μέλη των Λούδς μόλις έφθαναν τά 1.600 πρόσωπα, συνασπισμένα σέ 250 συνδικάτα που άριθμούσαν από έξι μέχρι 50 μέλη τό καθένα. Μέσα δηλαδή στην τελευταία πεντηκονταετία τά μέλη σχεδόν εικοσαπλασιάστηκαν. Αύτά βέβαια υπό την προϋπόθεση ότι ή είδηση αναφέρεται στό κύρια μέλη των Λούδς (underwriting members) καί όχι στις διάφορες κατηγορίες των βοηθητικών του μελών.

ΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι εύκολιες που προσφέρει ή Πληροφορική στην διοίκηση του πλοίου είναι γνωστές. Όμως οι περισσότεροι «στεριανοί» υπολογιστές δεν μπορούν νά χρησιμοποιηθούν αυτούσιοι στίς συνθήκες του πλοίου. Οι δονήσεις της μηχανής, οι άπότομες αλλαγές της θερμοκρασίας, ή ύγρασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, οι άπότομες πτώσεις της τάσης του ηλεκτρικού ρεύματος καί οι διάφορες παρεμβολές από τά ναυτιλιακά όργανα μειώνουν την διάρκεια της ζωής των υπολογιστών καί την χρησιμότητά τους. Ακόμα ή άπουσία ειδικευμένων συνεργείων έπισκευής σ' όλα τά λιμάνια μειώνει τις πιθανότητες γρήγορης καί οικονομικής αντικατάστασης ή επιδιόρθωσης όταν παρουσιαστεί μία βλάβη.

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.)

Πρόσφατα η βρετανική εταιρία ηλεκτρονικών υπολογιστών BSRA παρουσίασε την ναυτική έκδοση του δημοφιλούς συστήματος υπολογιστή IBM, η οποία έχει εγκριθεί από τον Λόγυντ και είναι εφοδιασμένη με σύστημα δίσκων για γρήγορο χειρισμό των στοιχείων. Το σύστημα έχει ήδη δοκιμασθεί με επιτυχία σε βρετανικά και ελληνικά πλοία, ενώ σύντομα παρόμοια συστήματα πρόκειται να τοποθετηθούν σε Νοτιοκορεατικά και Νορβηγικά πλοία. Η BSRA σε συνεργασία με την COMPUTERLAND διαθέτει μια πλήρη σειρά προγραμμάτων διοίκησης πλοίου και ελέγχου στόλου καθώς και υπηρεσίες εφοδιασμού και υποστήριξης των συστημάτων, σε διεθνές επίπεδο.

ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Μιλώντας πρό ημερών στη Σεούλ ο υπουργός πετρελαίου της Σαουδαραβίας Σεΐχης Γιαμανί προειδοποίησε ότι οι τιμές του πετρελαίου δεν πρόκειται να μειωθούν ακόμη περισσότερο, διαφεύδοντας συγχρόνως τις διαδόσεις ότι οι χώρες του ΟΠΕΚ πρόκειται να διακόψουν προσωρινά τη παραγωγή τους για να σταματήσουν το κατράκυλισμα των τιμών.

ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Ίδρύθηκε στο Λονδίνο ο οργανισμός Chartering Brokers Mutual Insurance Association Ltd., για την ασφαλιστική κάλυψη των μελών στο Μπώλτικ των λειτουργούντων στο Λονδίνο γραφείων που εκπροσωπούν ελληνικά συμφέροντα και συνεχίζεται η έγγραφη νέων μελών.

Η ίδρυση του παραπάνω αλληλασφαλιστικού οργανισμού θα καλύψει μια μακρόχρονη ανάγκη των Έλλήνων μπρόκερς που δραστηριοποιούνται στο Λονδίνο, όπως τονίστηκε κατά το πρώτο συμβούλιο που συνήλθε στις 14 Φεβρουαρίου. Η σύγκληση της πρώτης Γενικής Συνελεύσεως πιθανότατα θα πραγματοποιηθεί εντός του Μαρτίου.

ΤΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

Εντυπωσιακή και απολύτως δικαιολογημένη η προβολή του Ναυτικού Μουσείου του Αιγαίου το οποίο ίδρυσε στη Μύκονο ο κ. Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος από το LLOYD'S LIST της 19ης Φεβρουαρίου — η εφημερίδα αφιέρωσε μια ολόκληρη σελίδα και παρουσιάζει το θέμα με μια πολύ καλογραμμένη ανταπόκριση της κας Γουίττακερ και με οκτάστηλο τίτλο, με δύο τετράστηλες φωτογραφίες, τρεις τρίστηλες και μία δίστηλη που δίνουν μια άπτη εικόνα του δημιουργήματος αυτού του εκλεκτού φίλου και επίλεκτου συνεργάτη των «Ναυτικών Χρονικών» με τη βαθιά αγάπη για την κοιτίδα της Έλληνικής Ναυτικής, το Αιγαίο.

Με άφορμή την παρουσίαση αυτή η «Καθημερινή» έγραψε στις 25 Φεβρουαρίου τα εξής, συνοδεύοντας το κείμενο που ακολουθεί από την εικόνα αϊγαίοπελαγίτικου καραβιού με κουπίά του 150 π.χ., το μοντέλο του οποίου υπάρχει στο Ναυτικό Μουσείο του Αιγαίου και έγινε σε σχέδιο από «φρέσκο» θηραϊκής κατοικίας σε ανασκαφή του 1974:

«Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, από το περασμένο καλοκαίρι, σαλπάρησε για ένα ταξίδι στην ιστορία της έμπορικης ναυτιλίας από την αρχαιότητα ως σήμερα! Το κατώφλι του λευκού κυκλαδίτικου σπιτιού του 19ου αιώνα, στην καρδιά της Μυκόνου, πέρασαν

χιλιάδες επισκέπτες, οι περισσότεροι νέοι, για να δουν τα μοντέλα των καραβιών — ένα ποταμόπλοιο που το περιγράφει κι ο «Ηρόδοτος» — τους χάρτες, τις λιθογραφίες, τα νομίσματα με θαλασσινά θέματα, τα εργαλεία και τα εξαρτήματα πλοίων, τα όργανα πλεύσεως, τους άμφορείς. Κι όλα αυτά τα περιγράφει η έγκυρη οικονομική εφημερίδα «Λόγυντ Λίστ», σε φύλλο του Φεβρουαρίου, μιλώντας για το καινούργιο μουσείο και τον άνθρωπο που έκανε πραγματικότητα το όνειρο των καπεταναίων. «Όλοι εκτός από μένα ήταν καπετάνιοι στο Δρακοπούλειο», λέει ο Μυκονιάτης έβδόμης γενιάς κ. Γιώργος Δρακόπουλος, που παρά τον φόρτο ασχολιών της ναυτιλιακής του εταιρίας, βρήκε καιρό να ιδρύσει, στεγάσει και οργανώσει το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου. Εκτός από τον ίδιο, τη γυναίκα του και τα παιδιά τους, που πρόσφεραν προσωπική εργασία, ήρθε κι όλο το νησί να βοηθήσει, φέρνοντας αντικείμενα και ντουκουμέντα που τα είχαν για ανεκτίμητη κληρονομιά. Το μουσείο έγινε με έγκριση του κράτους, λειτουργεί ως «Ίδρυμα Κοινής Ωφελείας, χωρίς, μέχρι στιγμής, να του έχει προσφέρει η πολιτεία τό παραμικρό. Τους δύο φύλακες πληρώνει ο Δρακόπουλος, το μουσείο λειτουργεί τακτικά τους καλοκαιρινούς μήνες κι ανοίγει τις πόρτες του, εκτός σαιζόν, για ομάδες ξένων, που έρχονται με τα κρουαζιερόπλοια. Νά και μία φορά, που η Μύκονος, άπασχολεί τον ξένο τύπο, όχι με σκάνδαλα και εκκεντρικότητες των ξένων της «πιστών» ή με τον Πέτρο τον πελεκάνο και τον χαμό του, αλλά με μία πολιτιστική προσφορά μυκονιάτικης πρωτοβουλίας, αποκλειστικά! Όταν τό γειτονικό Ιερό νησί της Δήλου είναι σε πλήρη εγκατάλειψη, με τό μουσείο κατάκλειστο, λόγω έλλειψης φυλάκων, και τό Αιγαίο άποκτά Ναυτικό Μουσείο στη Μύκονο με ζωηρή κίνηση επισκεπτών, μήπως αυτό μάς λέει κάτι; Μήπως.. δηλονότι, ότι και στη Δήλο πρέπει να κληθεί η ιδιωτική πρωτοβουλία;»

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Τό πόσιμο νερό και η μεταφορά του σε κείνους που τό στερούνται αποδεικνύεται μία όλο και περισσότερο επικερδής επιχείρηση.

Κατά τις δημοσιευθείσες πληροφορίες, από τό λιμάνι της Μασσαλίας εξήχθησαν τόν περασμένο Αύγουστο περί τό 1,5 δισεκ. κυβικά μέτρα νερού για τήν Παραγκόνα της Ισπανίας, οι δε τρεις εταιρίες της περιοχής Μασσαλίας που συνενώθηκαν στη δημιουργία μιας νέας εταιρίας «Εξαγωγής Υδάτος» φαίνεται ότι κάνουν χρυσές δουλειές. Έξάλλου άναγγέλθηκε ότι τό Κουβέιτ παράγγειλε στην Ιαπωνία τήν κατασκευή εγκαταστάσεων άφρατώσεως θαλάσσιου νερού που ύπολογίζεται να κοστίζει 420 εκατομ. δολάρια.

Έκείνο πάντως που άξίζει περισσότερο να σχολιασθεί είναι η τύχη του βρετανού κ. Φίλιπ, ό οποίος, βρίσκοντας μάλλον συμπωματικά πηγές πόσιμου ύδατος στο μικρό κτήμα του στο Εκμοορ είχε άρχισι να πουλάει μικρές ποσότητες στην τοπική αγορά. Ύστερα από πίεση των συγγενών του πήρε μέρος σε διαγωνισμό πόσιμου νερού σε Άραβικές χώρες και τόν κέρδισε. Έτσι έλαβε πρόσφατα παραγγελία από τή Σαουδική Άραβία για τήν άποστολή νερού άξίας 2,1 εκατ. δολλαρίων έτησίως. Η παραγγελία άφορά 3.000 κιβώτια έβδομαδιαίως, πράγμα που άνάγκασε τόν τυχερό εκατομμυριούχο να προσλάβει εκτός από τούς συγγενείς του και πολυάριθμο άλλο προσωπικό.

Έτσι επιβεβαιώνεται άλλη, μία φορά η άρχαία παροιμία που έλεγε «θέλω τύχης σταλαγμόν ή φρενών πίθον». Πολύ περισσότερο όταν η τύχη δεν έρχεται με σταλαγμούς αλλά με πίθους.

YOUR PARTNER FOR SHIP REPAIRS

BÖTTCHER & GRÖNING
HAMBURG AND WORLDWIDE



The machinery specialists, modern workshops, staffed by qualified Engineers

Rethwisch 15 - 2000 Hamburg 11

Tel: 78 18 11 — Telex: 2 163 364 bug d

Repair and Spare Part Service Contractors for:

**Borsig — Fiat Diesel Motors — B & W "Alpha" Diesel —
Bergen Diesel — Stork - Werkspoor B.V. — Crépelle & CIE —
Brissonneau & Lotz Marine S.A. — Mitsubishi Kakoki Kaisha
Purifiers — Mitsubishi Exhaust - Turbocharger "MET" — Akasaka —
Mitsubishi UE Diesel Engines — Kobe Mitsubishi UE Diesel Engines
— Yanmar Diesel Engines — Sabroe Ship Refrigerating**

PLEASE CONTACT

CHRIS MARINE

C. PAPATHEODOROU

M. Sc. (MUNICH). Ć. ENG. FIMARE, MRINA

12, PLATONOS, 185 10 PIRAEUS

TEL. 4178181

TEL. 9810439 (AOH)

TX: 24 1015 CRIS GR

Σκέψεις... εξελίξεις... καί προοπτικές...

«Αν καί είναι μάλλον παρακινδυνευμένο υπό τις σημερινές συνθήκες της ναυλαγοράς, ιδίως των πλοίων ξηρού φορτίου, νά μιλάει κανείς γιά ανάκαμψη της αγοράς, εντούτοις ή πτώση των τιμών του πετρελαίου, τό φθινότερο δολλάριο καί τά σχετικά χαμηλά επίπεδα, είναι παράγοντες πού άργά ή γρήγορα θά έπηρεάσουν θετικά τήν ανάπτυξη της οίκονομίας κυρίως των ανεπτυγμένων χωρών, μέ άποτέλεσμα τήν μεσοπρόθεσμη ανάκαμψη του διεθνούς έμπορίου καί των μεταφορών.

Μετά τήν «Σάνκο» ή χρεωκοπία της «Νακαμούρα Κίσεν», ή όποία υπέβαλλε ήδη αίτηση πτωχεύσεως μέ χρέη άνω των 300 εκατομ. δολλαρίων, συνταράσσει τήν ιαπωνική ναυτιλιακή σκηνή.

Η πτώση της «Νακαμούρα» θυγατρική της εταιρίας μεταφορών «Sankyu» ή όποία διαχειρίζονταν 78 πλοία, όφείλεται κατά πολύ στις έκτεταμένες ζημιές της από τή χροναύλωση 60 περίπου μπάλκερς τά όποία κατασκευάστηκαν μέ τόν προσφιλή ιαπωνικό τρόπο του equity sharing πρό πενταετίας στά πολύ ύψηλά τότε επίπεδα τιμών.

Ιδιαίτερα αξιοσημείωτο γεγονός κατά τή γνώμη μας, σχετικά μέ τήν χρεωκοπία της δεύτερης ναυτιλιακής εταιρίας στην Ιστορία της Ιαπωνίας, είναι ότι αυτή τή φορά δέν ζητήθηκε ούτε καν ή αναδιάρθρωση των χρεών ή κάποια πίστωση χρόνου, αλλά μέ μία λακωνική δήλωση τό γκρούπ «Sankyu» δήλωσε ότι κερδίζει άρκετά από τίς άλλες δραστηριότητές του γιά νά άπορροφήσει τίς ζημιές γιά τό 44% των μετοχών πού κατέχει της «Νακαμούρα».

Η κατάρρευση της «Σάνκο» της «Wah Kwong» καί της «Νακαμούρα» σέ συνδυασμό μέ τή βελτίωση του γιέν έναντι του δολλαρίου, αναμένεται ότι θά αύξήσει σημαντικά τόν αριθμό των πλοίων ύψηλών προδιαγραφών πού θά διατεθούν γιά πώληση κατά τόν Μάρτιο.

Γιαυτό, όσοι από τούς Έλληνες είναι ακό-

μη σέ θέση νά αγοράσουν άς μήν βιαστούν, γιατί προβλέπουμε ότι θά ύπάρξουν ποικίλες εύκαιρίες στό άμεσο μέλλον.

Μιλώντας πρόσφατα στό Λονδίνο, κατά τή διάρκεια τελετής γιά τά δύο χρόνια λειτουργίας του Διεθνούς Κέντρου Ναυτιλίας, Έμπορίου καί Ναυτιλιακών Χρηματοδοτήσεων του City University, ό διευθυντής του κέντρου καθηγητής κ. Κώστας Γραμμένος πρόέβλεψε ότι πολύ σύντομα ένας μεγάλος αριθμός πλοιοκτητών θά άσχοληθούν έκτός από τή μεταφορά καί μέ τήν έμπορία του φορτίου, στά πρότυπα των πρωτεργατών του έλληνικού ναυτιλιακού θαύματος.

Ο κ. Γραμμένος ύποστήριξε ότι στό άμεσο μέλλον, όπου ή διεθνής συνεργασία καθίσταται περισσότερο έπιτακτική, ιδιαίτερα μεταξύ ανεπτυγμένων καί αναπτυσσόμενων χωρών, θά δημιουργηθούν προϋποθέσεις όπου ή έμπορία καί του φορτίου θά προσφέρει περισσότερες εύκαιρίες συνεργασίας του πλοιοκτήτου μέ τόν παραγωγό ή τόν καταναλωτή.

Ο μεγάλος αριθμός των πλοίων πού βρίσκονται στόν χώρο της Άπω Άνατολής υπό διαπραγμάτευση γιά νά καταλήξουν σέ κάποιο από τά διαλυτήρια της περιοχής τονώνει τή διαπραγματευτική θέση των αγοραστών, οι όποιοι κατά τό διαρρεύσαν δεκαήμερο μείωσαν τίς προσφερόμενες τιμές μεταξύ 4-10 δολλαρίων ανά τόννο βάρους.

Η Κίνα συνεχίζει τόν πρωταγωνιστικό της ρόλο στην αγορά των διαλύσεων έχοντας πρόσφατα διαπραγματευθεί αγορές πλέον των 10 πλοίων χωρητικότητας περί των 500.000 τόν. d.w.

Πληροφορίες από τήν Κίνα αναφέρουν ότι οι τοπικοί διαλυτές στην προσπάθειά τους νά προσελκύσουν περισσότερο τοννάζ γιά διάλυση εξέτάζουν τή δυνατότητα νά προ-

σφέρουν συμβόλαια μεταφοράς σκράπ σέ συνδυασμό μέ συμφωνία διαλύσεως του πραγματοποιούντος τή μεταφορά πλοίου.

Περισσότερο σκληρή στη στάση της απέναντι στους άφερέγγους ναυλωτές εμφανίζεται ή «Ίντερκάργκο», ή όποία πρό ήμερών ανακοίνωσε ότι προχωρεί σέ έκτεταμένη έρευνα σχετικά μέ τίς πολύ συχνά παρουσιαζόμενες τόν τελευταίο καιρό περιπτώσεις καθυστέρησης ή άρνήσεως πληρωμής ναύλων καί καλεί τά μέλη της νά προτιμήσουν τόν παροπλισμό των πλοίων ή τή διάλυσή τους παρά τήν άποδοχή ναυλοσυνφώνων από άνυπόληπτους ναυλωτές.

Η «Ίντερτάνκο» καλεί τά μέλη της νά ζητούν τραπεζικές έγγγυήσεις όταν δέν γνωρίζουν τήν οικονομική επιφάνεια των ναυλωτών καθώς, ή πρόσφατη άπότομη μείωση των τιμών πετρελαίου έχει δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα σέ πολλούς τρέιντερς, ενώ ακόμη οι συχνές μεταπωλήσεις του φορτίου πριν τό λιμάνι προορισμού έπαυξανουν τούς κινδύνους.

Όπως ανακοίνωσε τό Άμερικανικό Υπουργείο Γεωργίας, ή Σοβιετική Ένωση παρήγγειλε 300.000 τόννους άραβόσιτου συμπληρωματικούς των προηγούμενων. Η παραγγελία έγινε στό πλαίσιο του τρίτου έτους της πενταετούς συμφωνίας πού υπέγραψε μέ τίς ΗΠΑ τό 1983. Η νέα αυτή αγορά είναι παραδοτέα στην περίοδο 1985-86 καί ή αξία της, έκτιμώμενη στην τιμή πού πληρώνεται στόν παραγωγό, ύπολογίζεται σέ 27 εκατομ. δολλάρια.

Από τήν 1 Οκτωβρίου του 1985 πού άρχισε τό τρίτο έτος της συμφωνίας, ή Μόσχα έχει αγοράσει από τίς ΗΠΑ 6,37 εκατομ. τόννους δημητριακών, πού αναλύονται σέ 6,02 εκατομ. τόν. άραβόσιτου, 152.000 τόν. σιτηρών καί 200.000 τόν. σόγιας.

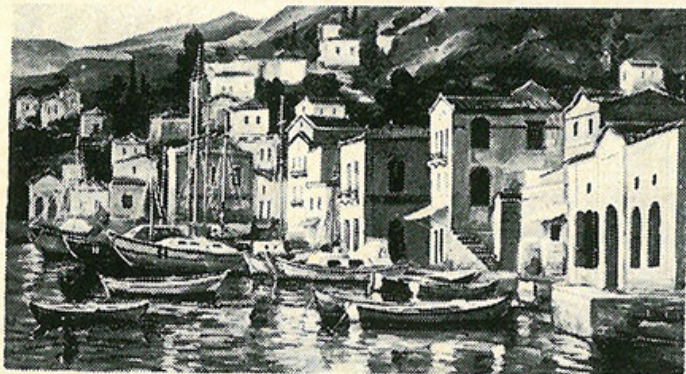
Άρχισαν οι φορτώσεις σιδηρομεταλλεύματος από τό νέο όρυχείο Καράτζας της Βραζιλίας, τό όποιο έχει άρχική έξαγωγική δυνατότητα 15 εκατομ. τόννων έτησίως, ή όποία πιστεύεται νά φθάσει τούς 35 εκατ. τόννους τά προσεχή χρόνια.

Τό τέρμιναλ φορτώσεως μπορεί νά δεχθεί πλοία χωρητικότητας μέχρι 300.000 τόν. d.w. καί είναι έφοδιασμένο μέ φορτωτήρες δυναμικότητας 16.000 τόν. ώριαίως.

Κλείνουμε, μέ δύο λόγια περί μετοχών, παραθέτοντας τίς τελευταίες σφυγμομετρήσεις του έγκυρου οικονομικού περιοδικού «Institutional Investors» σχετικά μέ τίς 10 πρώτες εταιρίες, οι όποιες διακρίθηκαν στην έπιτυχή έκλογή μετοχών, κατά κλάδο, στις ΗΠΑ κατά τό 1985:

"F. Eberstadt"	Κομπιούτερς 'ΕΞ. Γραφείου
"Dean Witter"	Άποταμιεύσεις καί δάνεια
"Drexel Burnham"	Τρόφιμα
"Goldman Sachs"	Φάρμακα
"Drexel Burnham"	Υπηρεσίες κοινής ωφέλειας
"Drexel Burnham"	Προϊόντα καπνού
"Goldman Sachs"	Αυτοκίνητα
"First Boston"	Ραδιόφωνο/Τηλεόραση
"Drexel Burnham"	Μηχανικός Έξοπλισμός
"Furman Selz"	Έκδόσεις

ΕΚΘΕΣΗ ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ



Άπό 3 - 7 Μαρτίου ό Βασίλης Βαγιάνης παρουσιάζει 60 έργα ζωγραφικής (λάδια σέ μουσαμά) μέ θέμα «Νησιώτικα άκρογιάλια καί χαρακτηριστικές φιγούρες»

Άκτή Μιαούλη 51, ώρες 10:00 - 18:00

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Δύο γεγονότα κυριάρχησαν τον Φεβρουάριο στην διεθνή αγορά συναλλάγματος. 'Αφ' ενός η κατακόρυφη πτώση των τιμών πετρελαίου και αφ' ετέρου η επίσης κατακόρυφη πτώση των τιμών του δολλαρίου. 'Όπως είναι φυσικό η συνδυασμένη επίδραση των χαμηλών τιμών του δολλαρίου και του πετρελαίου, είχε άμεσες επιπτώσεις τόσο στις οικονομίες του Δυτικού κόσμου όσο και στις αγορές συναλλάγματος.

Οι ευεργετικές επιδράσεις της πτώσης των τιμών αυτών στις μεγάλες εισαγωγικές χώρες, έχουν ως αντιστάθμισμα την μείωση των δυνατοτήτων των υπερχρεωμένων χωρών να εξυπηρετήσουν τα τεράστια δάνειά τους (Μεξικό 97 δισεκ., Βενεζουέλα 35 δισεκ. Νιγηρία 24 δισεκ.). Τόσο οι 'Αμερικανικές Τράπεζες όσο και οι Δυτικοευρωπαϊκές, τρέμουν στην ιδέα ότι μπορούν να βρεθούν μπροστά σε παγωμένα δάνεια.

Δολλάρια ΗΠΑ

Μέ μέσο πληθωρισμό 3.8% για το 1985, μέ ένα ρυθμό ανάκαμψης της οικονομίας 2.3% για όλο τον χρόνο, μέ ένα παθητικό έμποριο που ξεπέρασε τα δολλ. 145 δισεκ., αλλά μείωση της ανεργίας κάτω από 7% (6.7 τόν 'Ιανουάριο 1986) και άναμενόμενη άνοδο του ΑΕΠ κατά 2.5 - 2.8%, η 'Αμερικανική οικονομία συνεχίζει να αποτελεί πόλο έλξης κεφαλαίων, προπαντός για δύο επενδύσεις στο χρηματιστήριο, τό όποιο στη περίοδο 1985-1986 παρουσίασε μέση άνοδο τιμών άνω του 15%.

Οι προβλέψεις για μείωση του παθητικού εμπορικού ισοζυγίου, μέ μείωση των εισαγωγών και αύξηση των εξαγωγών, δέν θά ισχύουν πριν τό δεύτερο τρίμηνο του 1986 και έτσι οι τιμές του δολλαρίου θά συνεχίσουν την πτωτική τους τάση, άν και ο πρόεδρος της 'Ομοσπονδιακής 'Αποθεματικής Τράπεζας κ. Βόλκερ, είναι της γνώμης ότι η πτώση (στην όποια άρχικώς συνέβαλε και η 'Ομοσπονδιακή Τράπεζα) έχει προχωρήσει άρκετά και ήδη άπειλείται η έμπιστοσύνη στο 'Αμερικανικό νόμισμα. 'Αντίθετη γνώμη έκφράζει ο ύπουργός Οικονομικών κ. Μπέικερ πού θά ήθελε ένα πιό φθινό δολλάρια, για άποθάρρυνση των εισαγωγών και προώθηση των εξαγωγών.

'Η πτώση των τιμών του πετρελαίου όπωσδήποτε θά ώφελήσει την 'Αμερικανική οικονομία, λόγω της μείωσης του κόστους εισαγωγής πετρελαίου κατά 9-10 δισεκ. δολλάρια και της μείωσης του κόστους παραγωγής των διαφόρων προϊόντων μέ άνάλο-

γες επιπτώσεις στον πληθωρισμό και τό ΑΕΠ, όπως αναλυτικά παρουσιάζεται σε άλλες σελίδες του παρόντος τεύχους.

Μάρκο Γερμανίας

Μέ την πτώση των τιμών του πετρελαίου και του δολλαρίου, οι τιμές του πρώτου έκπεφρασμένες σε Μάρκα έπασαν σχεδόν κατά 50% έναντι των τιμών του Νοεμβρίου 1985.

Μέ τά νέα δεδομένα, προβλέπεται σοβαρή μείωση των εισαγωγών (περίπου 10-12 δισεκ. Μάρκα οικονομία από τις εισαγωγές πετρελαίου) και ύψηλότερες εξαγωγές, οι όποιες προβλέπεται νά φθάσουν τό 1986 τά 92 δισεκ. Μάρκα.

Στά πλαίσια αυτά τό ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών θά παρουσιάσει ένα πιστωτικό ύπόλοιπο της τάξεως των 48-50 δισεκ. Μάρκ. έναντι 38.6 δισεκ. του 1985.

Γιέν

'Ο μεγάλος κερδισμένος της μείωσης των τιμών του πετρελαίου είναι η 'Ιαπωνία πού εισάγει παραπάνω από 100 έκατομ. τόννους έτησίως.

'Ετσι η άνοδος των τιμών του Γιέν (180 τό δολλάρια) θά έχει ως αντιστάθμισμα την μείωση του κόστους πού θά όφείλεται στα φθηνότερα καύσιμα.

'Όσον άφορά την τιμήν του Γιέν ή γνώμη του κ. Σουμίτα, διοικητού της τραπεζής 'Ιαπωνίας, διαφέρει από την γνώμη του κ. Τακεσίτα ύπουργού Οικονομικών. 'Ο μέν πρώτος έπέμενε νά μήν άφεθί τό Γιέν νά πέσει πέρα από τά 190 Γιέν τό δολλάρια ενώ ο δεύτερος θά προτιμούσε νά πέσει κάτω από 180. Μιά μέση άπόφαση ήτανε η μείωση των επιτοκίων κατά 1/2 μονάδα χωρίς νά ληφθεί συγκεκριμένη ίσοτιμία.

'Ηδη τό 1985 τό ΑΕΠ ανέβηκε κατά 4% και η ίδια άνοδος προβλέπεται για τό 1986.

'Η άνεργία παραμένει στα χαμηλότερα επίπεδα περί τό 2.6% και προβλέπεται νά παραμείνει σταθερή καθόλο τό 1986.

Τό έμπορικό ισοζύγιο παρουσίασε ένα πλεόνασμα της τάξεως των 52 δισεκ. δολλ. τό 1985 και ύπολογίζεται νά μειωθεί λόγω της άνόδου του Γιέν σε 40 δισεκ. δολλάρια τό 1986.

'Αξίζει νά σημειωθεί ότι οι διεθνείς καταθέσεις στις 'Ιαπωνικές Τράπεζες έφθασαν στο τέλος τού 1985 τά 622 δισεκ. δολλάρια και τά δάνειά τους σε συνάλλαγμα τά 580 δισεκ. δολλάρια.

Λίρα 'Αγγλίας

Μόνο τά πολύ ύψηλά επιτόκια και η πτώση του δολλαρίου κράτησαν την Στερλίνα σε σχετικώς ύψηλά επίπεδα.

'Η μείωση των τιμών του πετρελαίου είναι βαρύ πλήγμα για την Βρετανική οικονομία, γιατί τό πετρέλαιό της έχει τριπλάσιο κόστος παραγωγής από ότι της Σαουδικής 'Αραβίας.

'Ενα ακόμη μελανό σημείο αποτελεί η ύψηλη άνεργία πού έφθασε τό 13%, τό ύψηλότερο ποσοστό της ΕΟΚ και δέν προβλέπεται νά μειωθεί κάτω του 12,5% τό 1986.

Φράγκο 'Ελβετίας

'Η μείωση των τιμών του πετρελαίου δέν θά έχει σοβαρές επιπτώσεις στην οικονομία της 'Ελβετίας άνάλογες της Γερμανίας, καθώς τό μεγαλύτερο μέρος της ήλεκτρικής ένέργειας στην 'Ελβετία βασίζεται σε ύδροηλεκτρικούς σταθμούς.

'Η 'Ελβετία πού παρουσίασε μία άνοδο του α.ε.π. κατά 3.2% τό 1985 προβλέπεται νά παρουσιάσει μία σχετική μείωση ίσως και κάτω του 2%. Αυτό βέβαια είναι άποτέλεσμα της άνόδου της τιμής του φράγκου πού καθιστά έκτός αγοράς τά περισσότερα έλβετικά προϊόντα.

Φράγκο Γαλλίας

'Η οικονομία της Γαλλίας συνεχώς βελτιώνεται καθώς ο πληθωρισμός προβλέπεται νά πέσει κάτω από τά 4% (έναντι 4.9), ο ρυθμός ανάπτυξης νά ξεπεράσει τό 2.2%, τό έλλειμμα του έμπορικού ισοζυγίου νά μειωθεί από 22 δισεκ. σε 12 δισεκ. φράγκα και τό ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών νά παρουσιάσει πλεόνασμα της τάξεως των 5 δισεκ. φράγκων.

Βέβαια όπως και σε άλλες χώρες τό μελανό σημείο παραμένει η άνεργία ή όποια προβλέπεται νά φθάσει τά 11% (έναντι 10% τό 1985).

Παρ' όλα αυτά τό φράγκο έφθασε πολύ κοντά στα 7 φράγκα τό δολλάρια, παρουσιάζοντας άνοδο της τάξεως του 30%.

Λιρέττα

'Η 'Ιταλική Λιρέττα, μετά την ύποτίμησης της κατά 8%, βρίσκεται κοντά στις 1500 τό δολλάρια (έναντι 2155 ένα χρόνο πριν), δηλαδή παρουσιάζει μία άνοδο της τάξεως του 25%.

'Η βελτίωση αυτή έπιτεύχθηκε παρά τον πληθωρισμό πού παραμένει σχετικά ύψηλός 8.6% (προβλέπεται 6.2 για τό 1986), και παρά την άνεργία ή όποια προβλέπεται νά ξεπεράσει τό 11% τό 1986.

TEL: 361-6490, 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR

CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

Ο ρυθμός ανάπτυξεως του α.ε.π. παραμένει σταθερός γύρω στα 2.5 - 2.7%. Αξίζει να μνημονευθεί ότι οι τιμές των μετοχών στο χρηματιστήριο του Μιλάνου παρουσίασαν άνοδο της τάξεως του 100%, ενώ το δημόσιο χρέος ξεπερνά το ακαθάριστο έγχωριον προϊόν (α.ε.π.).

Η Δραχμή

Η δραχμή παρουσιάζεται σχετικώς ισχυρή, έχοντας χάσει από την υποτίμηση του Οκτωβρίου λίγες μονάδες έναντι του Έλβετ. Φράγκου του Γερμαν. Μάρκου, του Γαλλ. Φράγκου, της Λιρέττας και του Γιέν. Τουναντίον παρουσιάζει σοβαρή βελτίωση έναντι του Δολλαρίου, του οποίου οι τιμές βρίσκον-

ται σχεδόν στο επίπεδο του περασμένου Φεβρουαρίου.

Τιμές Δολλαρίου Νέα Υόρκη

	25.2.85	25.1.86	25.2.86
Λίρα Άγγλ.	1.0560	1.3940	1.4545
Μαρ. Γερμ.	3.4385	2.4105	2.2970
Φρ. Έλβ.	2.9100	2.0390	1.9215
Φρ. Γαλλ.	10.5175	7.4046	7.0575
Λιρ. Ίταλ.	2156.00	1643.00	1562.00
Γιέν Ίαπων.	262.30	196.90	182.40
Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8	8	8
Μαρ. Γερμ.	4 9/16	4 9/16	4 9/16
Φρ. Έλβ.	4 1/4	4 1/8	4 1/16

Φρ. Γαλλ.	12 5/8	14 3/8	13 1/4
Λιρ. Άγγλ.	12 1/4	12 1/8	11 3/4

Τιμές Δραχμής — FIXING Τράπεζα Ελλάδος

	25.2.85	25.2.86	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	141.200	141.15	0.0
Μαρ. Γερμ.	40.754	61.666	- 51.3
Φρ. Έλβ.	48.232	73.726	- 52.9
Φρ. Γαλλ.	13.329	20.072	- 50.6
Λιρ. Άγγλ.	148.230	205.860	- 38.9
Λιρ. Ίταλ.			
(100)	6.522	9.0665	- 39.0
Γιέν Ίαπων.			
(100)	54.100	77.534	- 43.3

Τό λιμάνι του Πειραιά

Οι μεταφορές στην Κοινότητα

Η Ευρωπαϊκή Έπιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο Έπουργών οδηγίες και κανονισμό, που θεσπίζουν κοινούς κανόνες σε ό,τι αφορά τον καθορισμό των κομίστρων και την οργάνωση των αγορών μεταφορών από και προς τους θαλάσσιους λιμένες της Κοινότητας.

Προφανής στόχος της Έπιτροπής είναι η έναρμόνιση της οργάνωσης των αγορών μεταφορών προς ή από θαλάσσιους λιμένες, για τα έμπορεύματα, που εισάγονται ή εξαγονται θαλασσώς, ώστε να καταργηθούν οι ύφιστάμενες στρεβλώσεις των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των κοινοτικών λιμένων.

Η ΕΟΚ αποδίδει μεγάλη σπουδαιότητα σε ό,τι αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων της ενδοχώρας δεδομένου ότι η έλκυστικότητα ενός λιμένα είναι τόσο μεγαλύτερη, όσο περισσότερο εύελικτος είναι ο τρόπος με τον οποίο παρέχει τις υπηρεσίες του για την έξυπνη πηρέτηση των μεταφορών στο έσωτερικό και όσο μεγαλύτερη ελαστικότητα εξασφαλίζει σχετικά με τα κόμιστρα.

Τούτο, όπως είναι, φυσικό, αποκτά ιδιαίτερη σημασία για τους ελληνικούς λιμένες και κυρίως του Πειραιά, και της Θεσσαλονίκης, των οποίων η μέχρι τώρα ανάπτυξη δεν στηρίχθηκε σε μία εθνική λιμενική πολιτική, με συνέπεια ή

εξέλιξη των λιμένων μας να είναι αποτέλεσμα αυτοσχεδιασμών, με τοπική έμβλεψη και ως εκ τούτου να είναι ανύπαρκτοι οι όροι ανταγωνισμού μεταξύ τους, σε εθνικό, έστω πλαίσιο.

Θά πρέπει η χώρα μας να αξιοποιήσει, στο μέγιστο βαθμό, τα πλεονεκτήματα της γεωγραφικής της θέσεως στο μεσογειακό χώρο, ώστε να εξελιχθεί σε σταυροδρόμι των θαλασσίων λεωφόρων της ευρύτερη περιοχής, όπου διακινείται σημαντικός όγκος του διεθνούς εμπορίου.

Είναι ανάγκη οι έλληνικοί λιμένες, παράλληλα με την εξασφάλιση της αναγκαίας υποδομής να εξασφαλίσουν και έλευθερία στην πρόσβασή τους στην αγορά και στην χάραξη και έφαρμογή της τιμολογιακής τους πολιτικής.

Η Δ.Ν.Ε. για την έγγυση των in tranzit φορτίων

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση επανέρχεται σε παλαιότερο αίτημά της προς το ύπουργείο Οικονομικών για το μέτρο της καταθέσεως έγγυσης, προκειμένου για τα διαμετακομιζόμενα in tranzit έμπορεύματα μέσω της Έλευθέρης Ζώνης Πειραιώς.

Ζητεί να σταματήσουν οι τελωνειακές Άρχες να απαιτούν την κατάθεση της έγγυσης, γιατί δημιουργεί άλυσιδωτά προβλήματα:

α. Στη διακίνηση φορτίων in transit

στο λιμένα Πειραιώς, που οδηγούν στην ανάσχεση της ανάπτυξεως του Πειραιά ως διαμετακομιστικού κέντρου στη Μεσόγειο με προφανή τη ζημία της εθνικής οικονομίας που αποστερείται, έτσι, πολυτίμου συναλλάγματος από την μη προσέλκυση διαμετακομιστικής κινήσεως.

β. Στα ναυτικά πρακτορεία — μέλη της Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως, τα οποία έχουν καταστεί διστακτικά και απρόθυμα να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους, ώστε να αυξηθεί ή διαμετακομιστική κίνηση του Πειραιά.

Άξίζει να σημειωθεί ότι τα μέλη της Δ.Ν.Ε. διακινούν το 90% περίπου των φορτίων που διέρχονται μέσω της Έλευθέρης Ζώνης Πειραιώς.

Προβλήματα στο λιμάνι από την άπεργία των αυτοκινήτων

Τα προβλήματα από την άπεργία των ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως άρχισαν να γίνονται αισθητά στην αγορά και έφ' όσον δέν υπάρξει λύση της άπεργίας σύντομα, τότε τα προβλήματα αυτά θα καταστούν άνυπέρβλητα, με ύψηλό κόστος για την εθνική μας οικονομία.

Ήδη οι άποθηκευτικοί χώροι του λιμένος Πειραιώς, παρά την κάλυψη της έμπορευματικής κινήσεως, άρχισαν να συμφορούνται από έμπορεύματα, αφού δέν μπορούν να γίνουν παραλαβές, εξ αίτίας έλλείψεως φορτηγών αυτοκινήτων, καθώς μόνο ένα περιορισμένο ποσοστό εξυπηρετείται από τρίκυκλα όχήματα.

Στο μεταξύ έξω από το λιμάνι παραμένουν άρκετά πλοία φορτωμένα, άναμένοντα τη λήξη της άπεργίας των φορτηγών αυτοκινήτων, για να μπούν στο λιμάνι και να ξεφορτώσουν.

Έξ άλλου σοβαρά προβλήματα δημιουργούνται και στον έφοδιισμό των νησιών, κυρίως των Κυκλάδων, όπου δπως είναι γνωστό τα έμπορεύματα φθάνουν με φορτηγά αυτοκίνητα, που μεταφέρονται ως όχηματαγωγά.



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE

PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE)
CRISTOBAL / COLON

BALBOA / PANAMA CITY



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

‘Η αλληλογραφία μας

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΤ

‘Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Είς τό περιπούδαστον περιοδικόν σας της 15/1/86 τό πανηγυρικόν, ανέγνωσα ότι έχει καταρτισθεί γιά τό ΝΑΤ νομοσχέδιον υπό του ‘Υπουργείου Ε.Ν. τό όποϊον πρόκειται νά κατατεθεί στήν Βουλήν. ‘Επειδή πολλά θρυλλοῦνται ότι κεκτημένα δικαιώματα τών ναυτικών πρόκειται νά καταργηθῶν μέ τό έν λόγω νομοσχέδιον ίσως νομίζετε καί έσεις ότι πρέπει νά δημοσιευθῇ γιά νά πληροφορηθῇ ό ναυτεργατικός κόσμος τί άναφέρεται στό έν λόγω νομοσχέδιον.

Μετά τιμής
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΤ. ΣΚΑΡΒΕΛΗΣ
Πλοίαρχος Α' Ε.Ν.

Χίος, 20.1.86

Σημ. Συντ.: Τό πλήρες κείμενο του νομοσχεδίου δημοσιεύθηκε στό προηγούμενο τεῦχος τών «Ναυτικών Χρονικών».

ΚΡΙΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΤ

Μέ τό προτεινόμενο νομοσχέδιο, ή πολιτεία προσπαθεί νά λύσει τό οικονομικό πρόβλημα του ΝΑΤ καλώντας τούς ναυτικούς πού εργάζονται σά πλοία καί στίς Ναυτιλιακές έπιχειρήσεις πού έκμεταλλεύονται ή έκπροσωποῦν τά πλοία αυτά, νά άπεμπολήσουν κεκτημένα δικαιώματα, ένώ είναι γνωστό ότι οι παραπάνω ασφαλισμένοι άποτελοῦν τήν μόνη έπαχθή ασφαλιστικώς πελατεία του ΝΑΤ (γιά τό ὕψος τών εισφορών πού καταβάλλουν θά τύχαιαν πολλαπλασιασμός τών άποκαλύψει τήν άφροσύνη τών πέρα της Ναυτιλιακής πραγματικότητας σχεδιαστών του νομοσχεδίου.

Γιατί λοιπόν θά πρέπει οι ναυτικοί πού ὑπηρετοῦν σέ ξένα πλοία νά χάσουν τό δικαίωμα νά εξαγοράζουν όλη τήν ὑπηρεσία τους καί μάλιστα γιά τό ποσοστό τών 2/3 της πραγματικής τους θητείας πού θά εξαγοράζουν, νά πληρώνουν καί από πάνω προσαύξηση κρατήσεων (άρθρο 1 παραγρ. 11);

Γιατί θά πρέπει οι ναυτικοί σέ όρισμένες περιπτώσεις νά δεχθοῦν αλλοίωση τών ίσχυουσών σήμερα προϋποθέσεων συνταξιοδοτήσεως, δηλαδή της ηλικίας τών 50 ετών καί της συνθετικής ὑπηρεσίας τών 15 ετών (άρθρο 2 παραγρ. 1);

Γιατί οι ναυτικοί μόνοι από τούς άλλους ‘Ελληνες νά μήν έχουν τήν δυνατότητα νά εξαγοράζουν τήν στρατιωτική τους θητεία

καί νά τήν χρησιμοποιοῦν καί γιά τήν θεμελίωση του συνταξιοτικού τους δικαιώματος (άρθρο 2 παραγρ. 1);

Γιατί οι ναυτικοί σέ αντίδιαστολή μέ κάθε έννοια δικαίου καί κάθε άλλο ‘Ελληνα πολίτη θά πρέπει νά εξααιρεθοῦν από τήν διαδοχική ασφάλιση, δεδομένου μάλιστα ότι άκόμη καί μέ τό σημερινό καθεστώς τό δικαίωμα τους αυτό είναι ήδη κουτσουρεμένο, άφού μόνο άν ό ναυτικός έχει πάνω από 10 χρόνια ναυτική ὑπηρεσία στό ΝΑΤ μπορεί νά άναγνωρίσει καί ασφαλισμένη ὑπηρεσία σέ άλλα ταμεία (άρθρο 2 παραγρ. 1, 2α, 2β);

Γιά νά μή θεωρηθοῦν τά παραπάνω στείρα κριτική οι προτάσεις πού γίνονται γιά τήν βελτίωση τών οικονομικών του ΝΑΤ είναι οι παρακάτω:

1) Τό κράτος νά έπιχορηγῇ τό ταμείο στην έκταση πού του επέβαλε ή έπιβάρυνση από τήν έθνοκοινωνική πολιτική, ὥστε τό άνοιγμα του ίσολογισμοῦ του ταμείου νά είναι στίς πραγματικές του διαστάσεις καί όχι νά άναγκάζεται τό ταμείο νά δανείζεται από κρατικούς οργανισμούς μέ ὑψηλά έπιτόκια καί ὑποθήκευση της περιουσίας του.

2) Νά αύξηθῇ ή ὕγιής (ασφαλιστικῆς μή έπαχθῆς) πελατεία του ΝΑΤ μέ μέτρα ὅπως:

(α) της προαιρετικής ασφαλίσεως κάθε ναυτικοῦ πού έχει συμπληρώσει 10 έτη ναυτικής ὑπηρεσίας άνεξάρτητα άν τά πρόσωπα αυτά είναι ὑποχρεωτικῶς ή όχι ασφαλιστά σέ άλλους οργανισμούς κυρίας ασφάλισης καί χωρίς νά τούς έπιβάλλονται έπαισνημένα ασφάλιστρα, δηλαδή νά πληρώνουν ασφάλιστρα άκριβῶς γιά τίς ἡμέρες εργασίας πού θεωρεῖται ότι πραγματοποιοῦν καί εξαγοράζουν κατά μήνα,

(β) στην αφάλιστη του ΝΑΤ νά ὑπάγονται ὑποχρεωτικῶς οι ‘Ελληνες ναυτικοί πού πληροῦν τίς ὑπόλοιπες προϋποθέσεις του νόμου σχετικά μέ τήν θαλάσσια ὑπηρεσία καί του αριθμοῦ τών άνά εταιρεία καλυπτομένων προσώπων καί εργάζονται σέ ναυτιλιακές έπιχειρήσεις, οι όποίες έκμεταλλεύονται, διαχειρίζονται ή έκπροσωποῦν πλοία υπό ‘Ελληνική σημαία, πλοία υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα ή καί πλοία υπό ξένη σημαία μή συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ, καί

(γ) βλέποντας τό θέμα από μία προωθημένη ρεαλιστική σύλληψη καί θέση θά έπρεπε νά καταργηθοῦν όρισμένες διατάξεις του Ν. 1085/80 πού περιορίζουν τόν αριθμό τών καλυπτομένων — μέ τόν ίσχύον καθεστώς — άνά εταιρεία στελεχών, άνάλογα μέ τόν αριθμό πλοίων πού διαχειρίζεται, οὔτως ὥστε τελικά νά έπεκταθῇ ὑποχρεωτικά ή ασφάλιση του ΝΑΤ σέ όλους τούς ναυτικούς πού πληροῦν τίς προϋποθέσεις του νόμου σχετικά μέ τήν θαλάσσια προϋπηρεσία καί εργάζονται σέ ναυτιλιακές έπιχειρήσεις άδιακρίτως αριθμοῦ διαχειριζομένων πλοίων, άνεξάρτητα άν τά πλοία αυτά έχουν ‘Ελληνική σημαία ή ξένη καί άδιαφόρως άν

τά ξένης σημαίας πλοία είναι συμβεβλημένα μέ τό ΝΑΤ ή όχι.

Γ. ΒΕΛΕΝΤΖΑΣ
Γ. ΓΚΙΝΗΣ
Μ. ΝΑΝΝΟΣ
Γ. ΧΑΛΔΕΖΟΣ
Ν. ΒΕΖΥΡΤΖΗΣ
Μ. ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑΣ
Δ. ΜΠΕΖΑΝΤΑΚΟΣ
Π. ΘΕΟΔΩΡΙΔΗΣ
Χ. ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΣ, Πλοίαρχοι

Πειραιάς 17.2.86

ΑΛΗΘΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

‘Αγαπητό περιοδικό,

Σας παρακαλώ νά δημοσιεύσετε από τίς στήλες σας, έφ’ όσον κρίνετε βέβαια ότι δέν ξεφεύγει από τούς στίχους σας καί δέν μειώνει τό κύρος του αξιοσέβαστου έντύπου σας, τήν παρακάτω έπιστολή, τήν όποία θέλω από τίς στήλες σας νά διαβάσει κάθε ‘Ελληνας.

Διάβασα σέ περιοδικά πού έφθασαν σά χέρια μου, ὅπως πάντα καθυστερημένα, αλλά καί άκουσα ότι διαάλλαξαν τά μέσα μαζικής ένημέρωσης, τό μεγάλο νέο, ότι ή ‘Ελλάδα συνδέθηκε άπ’ εύθείας μέ τόν δορυφόρο τών τηλεπικοινωνιών του συστήματος IN-MARSAT, καί μάλιστα έτονίσθη καί φάνηκε σάν τό σπουδαιότερο από τά όφέλη αυτής της συνδέσεως «ότι τό σύστημα αυτό φέρνει τούς ναυτικούς μας πιό κοντά σά σπία καί τίς οικογένειές τους».

Καί βέβαια δέν είναι καθόλου λανθασμένη ή πληροφορία περί της λειτουργίας του έπιγείου σταθμοῦ τών Θερμοπυλών, οὔτε καί τό γεγονός είναι μικροῦ ένδιαφέροντος, καί είναι πράγματι ένα προοδευτικό βήμα της πατρίδας μας στην άχανή λεωφόρο της άναπτύξεως της τεχνολογίας. Γιατί όμως έγινε τό λάθος νά συνδεθῇ τό νέο αυτό μέ τούς πολυσυζητημένους καί χιλιοπαρεξηγημένους ναυτικούς;

Μήπως γυρίσαμε πάλι στην έποχή πού τά κουτιά από τά σπίατά του έθνικοῦ μας μονοπωλείου είχαν αναλάβει τήν σταυροφορία διαφήμισης; Μήπως έχουμε πάλι άνάγκη ναυτικών, σέ μία έποχή πού ή άνεργία μας ὑπερῶσε νά εφαρμόσουμε μέχρι καί αντισυνταγματικά μέτρα ὅπως αυτό της περίφημης άναγκίκλωσης;

Μήπως πάλι έγινε γιά νά τονώσει τήν διασυνμένη πλέον άξιοπρέπεια του ναυτικοῦ έπαγγέλματος; ‘Η μήπως γιά νά άναζωπυρώσει τόν μύθο περί του ναυτικοῦ του Τυχεροῦ;

‘Αν δέν έγινε γιά κανένα από τούς παραπάνω λόγους, πολύ θά ἤθελα νά ἤξερα γιατί έγινε αυτό τό λάθος. Αυτή ή λάθος πληροφορία του ‘Ελληνικοῦ λαοῦ.

Τό δορυφορικό τηλετύπο, τηλεφωτοτυπικό καί τηλεφώνον είναι πράγματι γεγονός καί ή σύνδεσις της ‘Ελλάδας μέ τό σύστημα είναι καί αυτή ένα μεγάλο γεγονός καί έπίτευγμα άξιο έθνικής περηφάνειας, αλλά καί άποτέλεσμα μιάς άνάγκης.

Θάταν παράλειψη νά μήν συνδεθῇ άμεσα μ’ αυτό τό σύστημα, μία ναυτική δύναμη σάν τήν Πατρίδα μας.

Αυτό όμως δέν μπορεί νά συνδέεται μέ καμμία βελτίωση στό θέμα έπικοινωνίας του ‘Ελληνα ναυτικοῦ μέ τήν οικογένειά του, καί ό λόγος είναι άπλός. Τά δέκα δευτε-

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

ρόλεπτα τηλεφωνικής επικοινωνίας με το σύστημα INMARSAT, ως γνωστόν σε πολλούς, κοστίζει πανάκριβα. Βέβαια το σύστημα έχει πολλά πλεονεκτήματα ως προς την διαχείριση του πλοίου και τα όφελή που προσφέρει είναι πολλά και καλύπτουν το κόστος και της εγκατάστασής του αλλά και της χρήσεως, και μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις το κόστος καταντά μηδαμινό εν συγκρίσει προς το αποτέλεσμα, ή και πιά συμφέρον έναντι άλλων μέσων τηλεπικοινωνίας. Δεν παύει όμως να είναι ο άπηγορευμένος καρπός για τον Έλληνα ναυτικό και την οικογένειά του γιατί ακόμη και αν έχει το δικαίωμα να το χρησιμοποιήσει, για ένα λεπτό πρέπει να χρεωθεί κοντά το μεροκάματο του, αφού και το δολλάριο κοντεύει να ισοδυναμεί με ώρομισθιο.

Ας άρθεί λοιπόν η παρεξήγηση και ας μάθουν την αλήθεια όσοι δεν μπορούν να μαθαίνουν τα νέα των ναυτικών από πρώτο χέρι.

Παρακαλώ δε τους κυρίους δημοσιογράφους, συντάκτες έφημερίδων και περιοδικών, αλλά περισσότερο τους έκφωνητές ή παρουσιαστές των ειδήσεων, να προσέχουν πολύ όταν μεταφέρουν μία πληροφορία στον Έλληνικό λαό και μάλιστα όταν αυτή αφορά τον θαλασσοδαρμένο κλάδο του Έλληνα ναυτικού.

Και μία και μού δίνεται η ευκαιρία, θέλω να φωνάξω προς τον Έλληνα στεριανό αδελφό κάθε κλάδου και τάξης, ΞΕΧΑΣΤΕ ΤΟΝ ΡΟΒΙΝΣΩΝΑ ΚΡΟΥΣΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΜΥΘΟ ΤΩΝ ΧΙΛΙΩΝ ΚΑΙ ΜΙΑΣ ΝΥΧΤΑΣ.

Μάθετε ότι, δυστυχώς αν σε τίποτα άλλο δεν μπορείτε να καταλάβετε πόσο πιά άδικημένος είναι ο κλάδος μας από όποιονδήποτε στεριανό κλάδο, τουλάχιστον καταλάβετε ότι στερούμεθα από τα βασικότερα ανθρώπινα πράγματα, εκείνα που έσεϊς όλοι τα χορταίνετε μέσα στην καθημερινή σας ζωή, τόσο που δεν τους αποδίδετε την αξία τους και είμαστε υποχρεωμένοι από την φύση της δουλειάς μας να ζούμε μία αφύσικη

ζωή, εμείς περισσότερο αλλά και οι οικογένειές μας. Δεν ζητάω με αυτά τα λόγια τον οίκτο κανενός αλλά να πάψει αυτή η έντυπωση να μάς θεωρείτε προνομιούχους ή τυχερούς.

Τά περισσότερα βράδια της ζωής μας είναι γεμάτα μοναξιά, πλήξη και νοσταλγία κι ίσως μερικές φορές (άλοιμονο στους όπου εκείνους) γεμάτα αμφιβολίες, κι έννοιες συνταρακτικές όπως η υγεία και η ανατροφή των παιδιών μας που τίς περισσότερες φορές συντελείται χωρίς την συμπαράστασή μας.

Μεγαλύτερο είναι το χρονικό διάστημα που οι συγγενείς και οι γείτονες περνούν μέσα στα σπίτια μας, απ' όσο ζούμε εμείς σ' αυτά, και μ' χειρότερα.

Πάψτε να πιστεύετε ότι η φουρτούνα ή και η περιπέτεια των κινδύνων είναι τό βάσανο του Έλληνα ναυτικού. Η διατήρηση της ανθρώπινης υπόστασής του είναι τό μεγάλο του πρόβλημα και όσο τό χρόνια αλλάζουν γίνεται όλο και πιά άλτο.

Η άκρίβειά της ζωής, ή αύξηση του όριου ηλικίας για σύνταξη, τό τελείως άκατοχύρωτο μεροκάματο, ή κρίσις της ναυτιλίας, και άλλοι γενικοί ή ειδικοί παράγοντες, συντελούν συνεχώς στο να μάς αναγκάζουν να ζούμε άτοξεόριστοι, άυτοφυλακισμένοι και κρεασμένοι στο ρέλι ή στην κουπαστή να βλέπουμε από μακριά τον κόσμο και κάθε ανθρώπινο, και

Δαμαστές των κυμάτων, Μαχητές του Κυκλώνα, μ' άφοβία και τόλμη τίς καρδιές ποτισμένες, π' ούτε Αίολο τρέμουν ή τρελό Ποσειδώνα, Νοσταλγώντας, Μουρλίζει ή ψυχή μας και κλαίμε.

Έλπίζω να μην μαύρισα κανενός την ψυχή αλλά να σας έδωσα να καταλάβετε πόσο λάθος είστε πληροφορημένοι. Φροντίστε να μάθετε την αλήθεια, αν σας

ένδιαφέρει, από αυτούς που την ζούν.

Μέ πολύ άγάπη
ΚΩΣΤΑΣ ΜΗΛΑΪΤΗΣ
Πλοίαρχος

Ίνδικός Ώκεανός, 1.2.86

ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Μέχρι τώρα για να πάρει ένας ναυτικός σύνταξη πρέπει:

1) να είναι τουλάχιστο ηλικίας 50 ετών.
ε) Η βάση της θαλάσσιας ύπηρεσίας για σύνταξη είναι 13,5 χρόνια.

3) Οι ναυτικοί για συνταξιοδότηση παίρνουν και κάποια πλασματική ύπηρεσία, ή οποία είναι 11,1% για τό φορτηγά, και 15,4 για τό δεξαμενόπλοια, της πραγματικής ναυτικής ύπηρεσίας.

Η πραγματική ύπηρεσία και ή πλασματική ύπηρεσία αποτελούν την συνθετική ναυτική ύπηρεσία.

Ο ναυτικός λοιπόν που έχει ηλικία άνω των 50 ετών μπορεί να πάρει σύνταξη όταν ή ηλικία του και ή συνθετική ύπηρεσία του άποτελούν τον άριθμόν 70.

Για συνταξιοδότηση λαμβάνεται ύπ' όψη από 1/1/76 και ό χρόνος άδειας των ναυτικών.

Παρακαλώ να γράψετε στο περιοδικό σας εάν τά παραπάνω καταργούνται σύμφωνα με τό νέο νομοσχέδιο ή τροποποιούνται.

Σας εύχαριστώ έκ των προτέρων.

Μέ τιμή
ΝΙΚΟΣ ΗΛΙΑΔΗΣ
Ναυτικός - Εγγένεια, ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Υ.Γ. Έχω 17 χρόνια θαλάσσια ύπηρεσία στα ποντοπόρα (φορτηγά). Πόσων χρονών πρέπει να πάω για να πάρω σύνταξη σύμφωνα με τό νέο νομοσχέδιο; Έχω και 18 μήνες άδεια από 1/1/76.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

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

Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ήταν
18.065.440.738 δολλάρια.

Διά πληροφορίας άποτεινεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνο αντιπροσώπους 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 ΔΥΣΜΕΝΗΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Σε καθημερινή απογευματινή εφημερίδα της 24.1.1986, υπάρχει άρθρο με τίτλο «Καί τώρα τζίπ πολυτελείας για πολλούς».

Στό άρθρο αυτό διαβάζουμε ότι: «Ο σημερινός υποδιοικητής του ΟΓΑ κ. Δημ. Χριστοδούλου, όταν άσκούσε χρέη ειδικού γραμματέα στο υπουργείο Γεωργίας, εισηγήθηκε στον κ. Ποττάκη ν' αγοράζουν πολυτελή τζίπ τύπου ΡΕΝΕΓΚΕΤ; εκτός από τους αγρότες και οι 15.000 περίπου γεωτεχνικοί (γεωπόνοι — δασολόγοι — κτηνίατροι) καθώς και οι παππάδες και όσοι υπηρετούν σε μοναστήρια (καλόγεροι — καλόγριες).

Καί τό άρθρο συνεχίζει: Τά πιό πάνω τζίπ θά κυκλοφορούν σάν αγροτικά μηχανήματα πολλαπλής χρήσεως (ΑΜΠΧ), θά στοιχίζουν λιγότερο από τό 1/3 τής τιμής πού κοστίζουν αν αγοράζονταν ως Ι.Χ., δηλ. δέν θά καταβάλλονται φόροι και δασολόγοι — επιτρέπεται και ή πετρελαιοκίνησή τους, έπίσης δύνανται νά οδηγούνται όχι μόνο από τούς δικαιούχους, επιτρέπεται ακόμη και ή τοποθέτηση καθισμάτων στους πίσω χώρους τού όχηματος. Ετσι τά τζίπ αυτά θά είναι πλέον κανονικά Ι.Χ. σύμφωνα πάντα μέ τήν απόφαση τού κ. Ποττάκη.

Αυτά, κ. Διευθυντά, μάς κάνει γνωστά τό άρθρο τής εφημερίδας και απ' αυτό γίνεται νοητό ότι ή Πολιτεία τά πλεονεκτήματα πού είχε δώσει στους αγρότες, γιά αγορά αυτοκινήτου τζίπ στό 1/3 τής αξίας του, τώρα χαρίζει αυτά τά πλεονεκτήματα και στίς καλόγριες και παππάδες υπάρχει μία Τάξη εργατών πού λέγεται ναυτεργατική τάξη και πού απαρτίζεται από ξενητεμένους αλλά συναλλαγματοφόρους «όργανισμούς» πού αντί γιά ράσα, σκληρό κολλάρο και λουστρίνι παπούτσι φορούν νύχτα — μέρα ντυσεράδα και αδιάβροχα παπούτσια γιά νά προφυλαχθούν από τό κύμα μεσοπέλαγα, παρ' όλα αυτά όμως ποτέ κανείς κραταίει μόνη της; Μήπως, Κύριοι, έχει σχέση ό αγρότης μέ τήν καλόγρια;».

Μήπως οι αναπαυόμενοι στό μοναστήρια έφθασαν στό σημείο νά προσφέρουν στήν Πατρίδα περισσότερα και μάλιστα σήμερα όπου ή Πολιτεία αγωνίζεται μέν νά περιέλθουν τά μοναστηριακά αυτά κτήματα στους αγρότες μας γιά αξιοποίηση τό δέ συνάλλαγμα νά εισάγεται δλο και πιό αύξημένο;

Κύριε Διευθυντά, μέσω τής ΠΝΟ είχα τήν τιμή νά λάβω απάντηση τού 'Υπουργείου Οικονομικών μέ ήμερομηνία 7.11.1985. Στήν έπιστολή αυτή (παράγραφος 3) διαβάζω: Οι ναυτικοί δέν μπορούν νά υπαχθούν στίς διατάξεις μέ τίς όποιες παρέχονται πλεονεκτήματα στό πρόσωπα πού έχουν τήν συνήθη κατοικία τους στό έξωτερικό δεδομένου ότι Κοινοτικές διατάξεις (όδηγια 83/183/ΕΟΚ και Κανονισμός ΕΟΚ 918/28.3.1983, μέ βάση τίς όποιες υλοποιήθηκε τό καθεστώς αυτό στήν 'Ελλάδα, δέν περιλαμβάνει τούς ναυτικούς.

Κύριε Διευθυντά, στήν περίπτωση τής έξαιρέσεως τών συναλλαγματοφόρων ναυτικών και από τά πλεονεκτήματα τής Πολιτείας πρós καλόγριες — παππάδες κλπ., όπωσδήποτε έδω δέν θά πρέπει ή...ΕΟΚ νά εί-

ναι ή αίτια.

Ποιός, λοιπόν, μισεί τόσο πολύ τόν 'Ελληνα αίμοδοτή πού αντί γιά αίμα, σέ ύγρή κατάσταση, τό προσφέρει στήν Πατρίδα του σέ συνάλλαγμα;

«Όλοι γνωρίζουμε ότι σήμερα ό ποντοπόρος μέ τό άρθρο 25 τού Ν. 1473/1984 απαλλάσσεται από τά 2/3 μόνο τού είδικού φόρου κατανάλωσης γιά ένα επιβατηγό αυτοκίνητο, πλεονέκτημα πού απέχει κατά πολύ από τήν καταβολή τού 1/3 τής συνολικής τιμής αγοράς ενός τζίπ στό ελληνικό έμπόριο αγορασμένο από καλόγερο — καλόγρια, παππά κλπ. και χωρίς συνάλλαγμα.

Κύριε Διευθυντά, τελειώνοντας, θά έπρεπε ίσως ν' αποδοθεί ή προκλητική έξαιρέση τών ποντοπόρων ναυτεργατών ακόμη και από τούς καλογήρους έξ αιτίας τής τιμωρίας τών ναυτικών σέ ισόβια στέρηση τών πολιτικών τους δικαιωμάτων.

Διερωτάται όμως κανείς: άραγε μερικές εκατοντάδες ψήφοι, σέ κάθε τετραετία, είναι δυνατόν ποτέ νά έκτιμηθούν και ύπολογισθούν περισσότερο από τήν εισαγωγή συναλλάγματος χιλιάδων δολλαρίων όχι κάθε τετραετία, αλλά κάθε μήνα, στήν πατρίδα μας;

Μέ πολύ έκτίμηση
ΘΑΝΟΣ Φ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
'Ασურματιστής

Χαλάνδρι, 29.1.1986

Η ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Τήν 1.9.84 σό τεύχος τών «Ναυτικών Χρονικών» δημοσιεύσατε τό άρθρο μου περί φορολογίας τών έν ένεργεία και συνταξιούχων αξιωματικών 'Εμπορικού Ναυτικού.

Δυστυχώς όμως από ότι διαβάζω ούδεμία πρόοδος έγινε περί μειώσεως τής φορολογίας, αντίθέτως πληρώνομαι στήν έφορία τριπλάσια ποσά από προηγούμενα έτη, ή δέ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ μέ διαφόρους τρόπους προσπαθεί νά προσθέσει νέα φορολογική κλίμακα στους ναυτικούς από ότι αναφέρουν στίς εφημερίδες.

Στό δελτίο ΕΝΗΜ. ΝΑΥΤΙΑ. ΥΕΝ Σαββάτου 25.1.86 ό κ. 'Υπουργός Ε.Ν. αναφέρει ότι: «ό 'Υπουργός Ε.Ν. δέν είναι ύπουργός τών 'Εφοπιστών» και έρωτώ τί έχουν κάνει διά τούς ναυτικούς από τό 1981 μέχρι σήμερα, αντίθετα νόμοι εύνοϊκοί διά τούς αξιωματικούς Ε.Ν. πού υπήρχαν τούς καταργεί και ακόμη τώρα κυκλοφορεί ή είδηση ότι οι ναυτικοί θά φορολογούνται όπως οι εργαζόμενοι στήν ξηρά.

Πολλάκις αναγράφονται και αναφέρονται καλέσματα διά επενδύσεις χρημάτων στήν 'Ελλάδα. Μέ τί εύνοϊκούς όρους και τί προϋποθέσεις αξιωματικούς Ε.Ν. θά επενδύσει χρήματα σήμερα στήν ΠΑΤΡΙΔΑ όταν ό κ. ΔΡΕΤΑΚΗΣ μέ τόν νόμον 1249/82 άφαιρεί κάθε δικαίωμα εισαγωγής και επενδύσεως χρημάτων από αξιωματικούς Ε.Ν. και ίπταμένον προσωπικό Πολ. 'Αεροπορίας (ύπαγόμαστε στόν ίδιο φορολογικό νόμο).

Αυτό τό συνάλλαγμα πού τόσο ανάγκη έχει ή ΠΑΤΡΙΔΑ, ή ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ τό άπωθεί. Ποιός θά κάνει επένδυση σέ ακίνητα ή έπιχειρήση όταν έξέρει ότι ή φορολογία θά είναι άβάστακτη και θά τού πάρει πίσω τά έλάχιστα κέρδη.

Ξέρετε τι συμβαίνει τώρα μέ τούς περισσότερους αξιωματικούς Ε.Ν. Στέλνουν χρήματα τόσα, όσα χρειάζεται ή οίκογένεια νά

ζήσει ή νά πάρει σπίτι όταν δέν έχει ή αυτοκίνητο — ΟΥΔΕΙΣ εισάγει επί πλέον συνάλλαγμα στήν ΕΛΛΑΔΑ διά επένδυση αλλά τό τοποθετεί σέ ξένες ΤΡΑΠΕΖΕΣ (μπορείτε νά παρακολουθήσετε τήν συνεχή πτώση τού Ναυτλιακού συναλλάγματος).

Γνωρίζουμε ΟΛΟΙ ότι ή 'Εμπορική Ναυτιλία μιάς χώρας φέρνει πλούτο και όχι φτώχεια και ή ΕΛΛΑΔΑ πού έχει μιά από τίς μεγαλύτερες Ναυτιλίες τού κόσμου πρέπει νά ύποστηρίζουμε ΑΥΤΗΝ και ΑΥΤΟΥΣ πού εργάζονται.

Παρακαλώ τόν κ. 'Υπουργό Ε.Ν. νά εξετάσει τό θέμα φορολογίας αξιωματικών Ε.Ν. μέ τούς αρμόδιους φορείς ώστε νά επανέλθει ό νόμος Ν.Δ. 3323/1955 άρθρο 8/πρβλ. Σ.Τ.Ε. 4290/80.

Είναι συμφέρον τού ΚΡΑΤΟΥΣ ή αύξησις συναλλάγματος Ε.Ν. και ΟΧΙ ή μείωσις.

Μεθ' ύπολήψεως
Δ.Ι. ΚΑΡΑΠΙΠΕΡΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

1 Φεβρουαρίου 1986

Η ΠΡΟ'ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΤΑ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Γιά τόν χαρακτηρισμό τού δοκίμου μηχανικού χρειαζότανε άλλοτε, εκτός τού απολυτηρίου σχολής μηχανικών έμπορικού ναυτικού, και όρισμένη ύπηρεσία ξηράς (ΙΚΑ) σέ εργοστάσια ή μηχανουργεία πρώτης κατηγορίας.

Η ύπηρεσία αυτή ύπολογίζετο και γιά συνταξιοδότηση από τό ΝΑΤ. Τώρα έμαθα ότι ή ύπηρεσία αυτή δέν πιάνεται γιά συνταξιοδότηση από τό ΝΑΤ, σύμφωνα μέ τό νέο νομοσχέδιο τού ΥΕΝ.

Αυτό είναι άπαράδεκτη και άντιναυτεργατική ένέργεια, κατάργηση και καταπάτηση ένός σοβαρότατου κεκτημένου δικαίωματος τών μηχανικών, γιατί ή ύπηρεσία αυτή ΔΕΝ άποκτήθηκε σέ κάποιο γραφείο, ούτε σέ κάποιο ρεστωράν, ούτε σέ κανένα ψιλικατζίδικο.

'Αποκτήθηκε ύπό βαριές, άνθυγιεινές και επικίνδυνες συνθήκες.

Γι' αυτό λοιπόν έπ' ούδενί λόγω πρέπει νά καταργηθεί ένα τέτοιο κεκτημένο δικαίωμα τών μηχανικών.

Παρακαλώ νά τά γράψετε στό περιοδικό σας, και νά κάνετε ό,τι μπορείτε γιά νά αποφεύγονται τέτοιες ένέργειες σέ βάρος τών ναυτικών.

Σας εύχαριστώ εκ τών προτέρων.

Μέ τιμή
ΦΩΤΗΣ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ
('Ανεργος ναυτικός)
Καμίνια

Πειραιάς, 25.2.86

Πρός έπιστολογράφο πού χρησιμοποιεί διαφορετικά όνόματα και διευθύνσεις: 'Εάν έπιμείνετε στήν τακτική αυτή ή όποια έχει έπισημανθεί από καιρό — δέν είμαστε από εκείνους πού τρώνε κουτόχορτο — θά αναγκασθούμε νά μήν δημοσιεύσουμε άλλη έπιστολή σας, παρά τό γεγονός ότι είναι πάντοτε ένδιαφέρουσες. Γι' αυτό παρακαλούμε νά μάς γνωστοποιείτε τό πραγματικό σας όνομα, διευκρινίζοντας ταυτόχρονα εάν έπιθυμείτε ή όχι νά δημοσιευθεί — ή έπιθυμία σας θά γίνει σεβαστή αλλά επαναλαμβάνουμε ότι δέν θά άνεχθούμε άλλη παραπλάνηση πού άλλωστε δέν μπορούμε νά καταλάβουμε γιατί γίνεται.

ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΩΝ Η.Π.Α.

Τού κ. Α. ΤΟΣΙΔΗ, Μ.Β.Α.

Οι πρόσφατες εξελίξεις στην αγορά του πετρελαίου με την κατακόρυφη πτώση των τιμών θα έχουν φυσικά ποικίλες επιδράσεις στις οικονομίες των ανεπτυγμένων και των υπό ανάπτυξη χωρών.

Τό δημοσιευμένο άρθρο του κ. Λεωνίδα Τοσιδή Μ.Β.Α. - GSB Πανεπιστημίου Σικάγου, παρουσιάζει αναλυτικά τις θετικές και αρνητικές επιδράσεις από τη μείωση των τιμών πετρελαίου στην οικονομία των Ηνωμένων Πολιτειών, ή οποία θεωρείται η «λοκομοτίβα» για το παγκόσμιο εμπόριο και την διεθνή οικονομία.

Ο κ. Τοσιδής είναι οικονομικός σύμβουλος της εταιρίας Investors Guarantee, η οποία εκπροσωπεί στην Ελλάδα τον γνωστό αμερικανικό χρηματιστηριακό και τραπεζικό οίκο Drexel Burnham Lambert.

Η επίδραση της διακυμάνσεως της τιμής του πετρελαίου για τις οικονομίες των καταναλωτριών και παραγωγών χωρών είναι σε γενικές γραμμές γνωστή σε όσους από εμάς που παρακολουθούσαν τα γεγονότα που ακολούθησαν τις δύο μεγάλες αυξήσεις τιμών μέσα στη δεκαετία του 1970. Η σημερινή πτώση των τιμών πετρελαίου επηρεάζει βέβαια την οικονομία των ΗΠΑ προς την αντίθετη κατεύθυνση σε σύγκριση με τις επιπτώσεις των αυξήσεων των τιμών του «μαύρου χρυσού», αλλά τα αποτελέσματα αυτή τη φορά θα είναι λιγότερο θεαματικά.

Ο μηχανισμός των τιμών λειτουργεί ως εξής:

— Η πτώση της τιμής του πετρελαίου έχει σαν αποτέλεσμα την πτώση του κόστους όλων των αγαθών και υπηρεσιών είτε άμεσα είτε έμμεσα, έφ' όσον η φύση του πετρελαίου και των παραγώγων του είναι διπλή: αποτελούν και τελικά προϊόντα και πρώτες ύλες για την παραγωγή άλλων αγαθών.

— Οι μειωμένες τιμές πετρελαίου θα ωθήσουν τους παραγωγούς ανταγωνιστών πηγών ενέργειας να μειώσουν τις τιμές τους.

— Διαχρονικά, οι επιδράσεις αυτές θα μεταφραστούν σε χαμηλότερο κόστος ζωής, σε χαμηλότερες μισθολογικές απαιτήσεις από τον χώρο των εργαζομένων και κυκλικά πάλι σε μεγαλύτερη πτώση του επιπέδου τιμών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΝΑ ΔΟΛΛΑΡΙΟ ΤΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΥ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΤΩΝ ΗΠΑ



— Οι χαμηλότερες τιμές πετρελαίου συνεπάγονται ακόμη μεταφορά εισοδήματος από τις χώρες που παράγουν πετρέλαιο προς τις καταναλώτριες χώρες. Οι βελτιωμένοι όροι εμπορίου θα μειώσουν το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου και θα απελευθερώσουν εισόδημα για δαπάνες σε μη ενεργειακά αγαθά και υπηρεσίες, τονώνοντας έτσι την εσωτερική κατανάλωση.

— Τό χαμηλότερο επίπεδο τιμών θα ωθήσει προς τα πάνω τό πραγματικό εισόδημα και επομένως την δαπάνη.

— Τό χαμηλότερο επίπεδο τιμών και η αυξημένη πραγματική δαπάνη θα αντισταθμιστούν διατηρώντας μ' αυτό τον τρόπο την ονομαστική δαπάνη περίπου στα ίδια επίπεδα και κατά συνέπεια αφήνοντας τη ζήτηση του χρήματος σταθερή στα σημερινά επίπεδα των επιτοκίων. Από την άλλη όμως μεριά, τό αυξημένο εισόδημα και η μεγαλύτερη ρευστότητα των επιχειρήσεων θα μειώσουν τη ζήτηση για πιστώσεις. Βραχυ-

πρόθεσμα λοιπόν ό ταχύτερος ρυθμός αύξησεως του πραγματικού εθνικού προϊόντος, ή μείωση του πληθωρισμού και ή μεταφορά εισοδήματος από τις πετρελαιοπαραγωγούς χώρες προς τις καταναλώτριες δημιουργεί πιέσεις προς τά κάτω στά μακροπρόθεσμα επιτόκια.

— Τέλος, ή μείωση των τιμών του πετρελαίου μειώνει τό επίπεδο τιμών άλλων καταναλωτριών χωρών και αυξάνει τό επίπεδο ενεργοποίησης των οικονομικών τους.

Τό ερώτημα όμως πού δημιουργείται είναι ποιά θα είναι ή έκταση των επιδράσεων αυτών στην οικονομία των ΗΠΑ;

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω τά αποτελέσματα δέν θα είναι τόσο θεαματικά όσο θα περίμενε κανείς σε αναλογία με τά επακόλουθα των δύο πετρελαϊκών κρίσεων της δεκαετίας του 70.

Οι λόγοι είναι οι εξής:

1) τό πετρέλαιο σαν πηγή ενέργειας είναι λιγότερο σημαντικό στην οικονομία των ΗΠΑ σήμερα σε σύγκριση με την προηγούμενη δεκαετία.

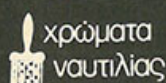
2) Η απελευθέρωση των τιμών πετρελαίου στις ΗΠΑ μείωσε την εξάρτησή τους από τό εισαγόμενο πετρέλαιο και συνεπώς ελάττωσε τη δυνατότητα να βελτιωθεί τό εμπορικό ισοζύγιο από την πτώση των τιμών πετρελαίου και,

3) Οι χαμηλότερες τιμές πετρελαίου σημαίνουν μικρότερη δαπάνη για εξεύρεση νέων κοιτασμάτων.

Αναλυτικότερα,

1) Οι ύψηλές τιμές του πετρελαίου, στά επίπεδα πού σταθεροποιήθηκαν μετά τις δύο πετρελαϊκές κρίσεις, δημιούργησαν την τάση για εξοικονόμηση ενέργειας με αποτέλεσμα ή ζήτηση πετρελαίου να διατηρηθεί στα ίδια επίπεδα, ενώ τό πραγματικό εθνικό προϊόν αυξήθηκε. Όπως φαίνεται στον πίνακα 1 ή κατανάλωση πετρελαίου ανά μονάδα του πραγματικού εθνικού προϊόντος (REAL GNP) μειώθηκε κατά 1/3 από τό

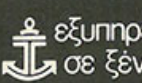
ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΤΗΣ **ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ - ΑΤΛΑΣ Α.Ε.**
Εξυπηρετεί τη Ναυτιλία επί 50 συνεχή χρόνια



χρώματα
ναυτιλίας



χημικά
καθαρισμού



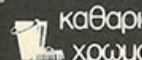
εξυπηρέτηση πλοίων
σε ξένα ναυπηγεία



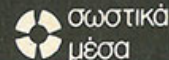
τροφο-
δοσίες



υλικά μηχανής
καταστροφών



καθαρισμός-
χρωματισμός πλοίων



σωστικά
μέσα

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

1974. Οι μετρήσεις της ποσοστιαίας σύνθεσης της δαπάνης των καταναλωτών δείχνει ότι το ποσοστό συμμετοχής του πετρελαίου και της βενζίνης στη συνολική πραγματική άτομική κατανάλωση έπεσε από 5.4% το 1973 σε 4.1% πρόσφατα. Η μειωμένη λοιπόν εξάρτηση της οικονομίας από το πετρέλαιο σημαίνει ότι μεταβολές στη τιμή του διαδραματίζουν σήμερα πολύ μικρότερο ρόλο απ' ό,τι στο παρελθόν.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις έμπειρογνομώνων ή πτώση της τιμής του πετρελαίου κατά δολ. 5 στα δολ. 20/βαρέλι θα ώθησει την οικονομική ανάπτυξη των ΗΠΑ, στη διάρκεια του 1986, κατά 1/2 ποσοστιαία μονάδα και θα μειώσει τον πληθωρισμό κατά το ίδιο ποσοστό. Επίσης η πτώση της τιμής στα δολ. 15/βαρέλι υπολογίζεται ότι θα αυξήσει το άκαθαρστο εθνικό προϊόν λίγο λιγότερο από 1% και θα μειώσει τον πληθωρισμό κατά το ίδιο περίπου ποσοστό.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ ΣΑΝ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΗΠΑ



2) Ο δεύτερος λόγος που μειώνει την επίδραση της πτώσης των τιμών του πετρελαίου στην αμερικανική οικονομία είναι η απελευθέρωση των τιμών του πετρελαίου στις ΗΠΑ. Στη διάρκεια της 10ετίας του 70, ο μηχανισμός ελέγχου των τιμών στις ΗΠΑ είχε σαν αποτέλεσμα να μεγιστοποιήσει τις επιπτώσεις τους στο εισόδημα και την παραγωγή — πιά συγκεκριμένα, επειδή το άνοιγμα ανάμεσα στις διεθνείς τιμές πετρελαίου και στις ελεγχόμενες εγχώριες τιμές μεγάλωσε απότομα, οι εγχώριοι παραγωγοί πετρελαίου μείωσαν κατά πολύ την παραγωγή τους με αποτέλεσμα τα κέρδη των εταιριών (που χρησιμοποιούν το πετρέλαιο και τα παράγωγά του σαν πρώτη ή κινητήρια ύλη) να διοχετευθούν προς τους ξένους παραγωγούς πετρελαίου. Σαν επακόλουθα ήρθαν η πτώση της αγοράς μετοχών, η μείωση της συνολικής παραγωγής και η συμπίεση των επενδύσεων.

Με δεδομένη όμως σήμερα την απελευθέρωση των τιμών πετρελαίου στην αγορά των ΗΠΑ, η μεταφορά εισοδήματος από τις πετρελαιοπαραγωγικές χώρες προς τις ΗΠΑ θα είναι αναλογικά μικρότερη. Ο πίνακας 2 δείχνει τον περιορισμό της συμμετοχής των εισαγωγών στη συνολική προσφορά πετρελαίου στις ΗΠΑ. Αν εξετάσουμε τον πίνακα θα δούμε ότι ενώ στις αρχές του 1977 οι ΗΠΑ εισήγαγαν το 55% του κα-

ταναλισκόμενου πετρελαίου, το ποσοστό αυτό το 1985 έπεσε στο 30%. Επομένως το ΣΟΚ από την πτώση της τιμής του πετρελαίου θα απορροφηθεί σε μεγάλο βαθμό από τους εγχώριους παραγωγούς πετρελαίου. Τα κέρδη των επιχειρήσεων στο σύνολό τους όμως, θα αυξηθούν λίγο, καθώς οι χαμηλότερες τιμές αναδιανέμουν εισόδημα από τους εγχώριους παραγωγούς πετρελαίου προς τους καταναλωτές και αναθερμαίνουν την οικονομία.

3) Ο τρίτος λόγος που αδυνατίζει τις επιδράσεις από τη πτώση των τιμών πετρελαίου είναι η παραπέρα μείωση των δαπανών για την εξεύρεση κοιτασμάτων πετρελαίου.

Εκτιμητές της Solomon Bros Inc. υποστηρίζουν ότι οι δαπάνες για εξεύρεση κοιτασμάτων πετρελαίου θα είναι για το 1986 25% κατώτερες από το 1985, δεχόμενοι σαν τιμή πετρελαίου δολ. 20/βαρέλι. Μιά τέτοια μείωση όμως των δαπανών αυτών σημαίνει μείωση του άκαθαρτου εθνικού προϊόντος κατά 0,3%. Χαμηλότερες τιμές πετρελαίου θα μειώσουν άκομη περισσότερο τις δαπάνες αυτές με ανάλογα αποτελέσματα στο ΑΕΠ.

Ένας άλλος παράγοντας που θα πρέπει να εξετασθεί στην παρούσα φάση είναι η επίδραση που θα έχει η μείωση του εισοδήματος των πετρελαιοπαραγωγών χωρών στις εξαγωγές των ΗΠΑ (και γενικότερα των βιομηχανικών χωρών του Δυτικού κόσμου).

Πιά συγκεκριμένα, στα τέλη της δεκαετίας του 70, το αυξημένο εισόδημα των πετρελαιοπαραγωγών χωρών είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση των εισαγωγών των χωρών αυτών από τις ΗΠΑ και το Δυτικό κόσμο με συνέπεια να αντισταθμιστούν μερικώς οι επιπτώσεις από την αύξηση της τιμής του πετρελαίου με την αύξηση των εξαγωγών.

Κατ' αναλογία, σήμερα, το μειωμένο εισόδημα των πετρελαιοεξαγωγικών χωρών θα περιορίσει τις δαπάνες τους για εισαγωγές και συνεπώς οι εξαγωγές των ΗΠΑ και του δυτικού κόσμου προς τις χώρες αυτές θα μειωθούν αντισταθμίζοντας έτσι μερικώς την αναθέρμανση της οικονομίας. Το αντισταθμιστικό αυτό φαινόμενο, όμως, αναμένεται να είναι μικρότερο σε κλίμακα, έφ' όσον μερικές πετρελαιοεξαγωγικές χώρες στην προσπάθειά τους να εξυπηρετήσουν το εξωτερικό τους χρέος, έχουν ήδη περικόψει δραστικά τις εισαγωγές τους. Οι χώρες αυτές, και ειδικά το Μεξικό, θα είναι πολύ δύσκολο να εφαρμόσουν προγράμματα ακόμα μεγαλύτερης λιτότητας για παραπέρα περιορι-

σμό των εισαγωγών. Επομένως, το έμπορικό ισοζύγιο του Μεξικού θα χειροτερεύσει άμεσα από την πτώση των τιμών του πετρελαίου και το μεγαλύτερο ποσοστό της μεταφοράς εισοδήματος θα πραγματοποιηθεί προς τις ΗΠΑ. Το πρόβλημα του ισοζυγίου πληρωμών του Μεξικού είναι εξαιρετικά όξυ έφ' όσον το πετρέλαιο αποτελεί το πλέον σημαντικό στοιχείο στις εξαγωγές του. Με άμετάβλητη την παραγωγή του πετρελαίου, κάθε μείωση της τιμής του κατά 1 δολλ. κοστίζει στο Μεξικό περίπου δολ. 500 εκατομ. έτησίως. Το πετρέλαιο συνιστά το 90% των εξαγωγών του και 3/4 των εξαγωγών πετρελαίου του Μεξικού που διοχετεύονται στις ΗΠΑ. Η ισχυρότερη οικονομία των ΗΠΑ θα μπορούσε αυξάνοντας τη ζήτηση για Μεξικάνικες εξαγωγές, να τονώσει κάπως την οικονομία του αλλά το αποτέλεσμα είναι μάλλον ασημαντό.

Το πρόβλημα όμως δεν περιορίζεται μόνο στο Μεξικό. Όπως φαίνεται από τον πίνακα 3, το ποσοστό τροφοδοσίας σε πετρέλαιο των ΗΠΑ από τρίτες χώρες, εκτός από το Μεξικό, το Ην. Βασίλειο και τις χώρες του ΟΠΕΚ, αυξήθηκε κατά πολύ. Οι περισσότερες απ' αυτές τις χώρες είναι ήδη υπερχρεωμένες ή δεν έχουν άλλες πηγές έσοδων για να αντισταθμίσουν τη μείωση του εισοδήματός τους από τη μείωση των τιμών πετρελαίου.

Επομένως, η μεταφορά εισοδήματος προς τις ΗΠΑ (και προς άλλες καταναλωτικές χώρες), μέσω των μειωμένων τιμών πετρελαίου, θα βαρύνει εκείνες τις χώρες με τη μικρότερη οικονομική δυνατότητα να φέρουν αυτό το φορτίο. Το έρωτημα λοιπόν που δημιουργείται είναι πώς είναι δυνατόν οι υπερχρεωμένες αυτές χώρες να επωφεληθούν από την άνθιση των οικονομιών των ΗΠΑ και των χωρών του Δυτικού Κόσμου. Το θέμα αυτό εκτός από οικονομικό είναι και πολιτικό και θα μπορούσε να λάβει τεράστιες προεκτάσεις. Εκείνο που θα μπορούσε να πεί κανείς είναι ότι θα μπορούσαμε σε πρώτη φάση να δούμε μία ανακύκλωση εισοδημάτων από τις χώρες του δυτικού κόσμου προς τις χώρες αυτές με τη μορφή νέου δανεισμού ή αναδιάρθρωσης παλαιών δανείων.

Ανακεφαλαιώνοντας, οι επιδράσεις από την πτώση των τιμών του πετρελαίου στην οικονομία των ΗΠΑ δεν θα είναι όσο θεαματικές θα περίμενε κανείς σε σύγκριση με τις επιπτώσεις από τις δύο πετρελαικές κρίσεις.

(1) Το κόστος της εξεύρεσης και εξορύξεως παραμένει σταθερό ενώ τα έσοδα από την πώληση του πετρελαίου μειώνονται.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΗΠΑ

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985E
OPEC	68.8%	66.7%	62.2%	55.4%	42.0%	36.9%	37.7%	34.9%
Mexico	3.8	5.2	7.7	8.7	13.4	16.4	13.8	16.9
U.K.	2.2	2.4	2.5	6.3	8.9	7.6	7.4	6.4
Other	25.3	25.8	27.5	29.6	35.7	39.2	41.2	41.8

Η ΜΟΝΙΜΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

Ο ανταγωνισμός των τεσσάρων σχεδίων. Γιατί προκρίθηκε τό σχέδιο France Manche. Η σύνθεση του συγκροτήματος και τό χρονοδιάγραμμα κατασκευής. Τεχνικά χαρακτηριστικά των σιδηρόδρομων και οι προβλέψεις γιά τή μελλοντική κίνηση και απόδοση.

Επί τέλους ή μόνιμη σύνδεση τής Μάγχης, πού αποτελεί τό πιό μεγαλεπήβολο έργο τής Εύρώπης θά πραγματοποιηθεί.

Τό βρεταννογαλλικό συγκρότημα Chanel Tunnel Group (CTG) ή France Manche, όπως ονομάζεται στό γαλλικά, πού κέρδισε τήν ανάθεση του έργου, ετοιμάζεται τώρα νά προχωρήσει στήν εκτέλεση του σχεδίου πού μετά έπτά χρόνια θά συνδέσει τή Γαλλία μέ τήν Άγγλία. Τό συγκρότημα αυτό υπό τήν προεδρία του βρεταννού Σέρ Νίκολας Χέντερσον, περιλαμβάνει κατά 50% Γάλλους και Βρετανούς. Από βρεταννικής πλευράς μετέχουν οι Τράπεζες National Westminster και Midland και οι επιχειρήσεις Taylor Woodrow, Costain, Balfour Beatty, Tarmac και Wimpey International. Από γαλλικής πλευράς μετέχουν οι Banque National de Paris, Credit Lyonnais και Banque Indosuez και οι επιχειρήσεις Bouygues, Dumez, Spie Batignolles, Societe Auxiliere d' Entreprises και Societe General d' Entreprises.

Μολονότι τό κόστος του προγράμματος έχει υπολογισθεί σέ 2,6 δισεκ. λιρών (3,7 δισεκ. δολ. ή 28 δισεκ. φράγκα) πιστεύεται γενικώς ότι ή διάνοιξη τής διδύμης σήραγγος θά απορροφήσει έπιπλέον 1,9-2,2 δισεκ. λιρών γιά τήν εξυπηρέτηση των δανείων και τις υπερβάσεις του κόστους λόγω πληθωρισμού.

Γιά τήν προώθηση των τεσσάρων κύριων σχεδίων μόνιμης συνδέσεως τής Μάγχης είναι βέβαιο ότι δαπανήθηκαν πολλά εκατομμύρια λιρών. Σέ κάποια φάση τό σχέδιο Euroroute, παρά τό πολύπλοκο και δαπανηρό σύστημα γεφυρών και σήραγγος, φαίνεται πώς είχε τό προβάδισμα. Τήν τελευταία όμως ώρα ό Αμερικανός James Sherwood έβριξε στή μάχη όλο τό βάρος του δικού του συγκροτήματος τής Sea Containers. Χρησιμοποιώντας τή Sealink/British Ferries σάν δύναμη κρούσεως εξαπέλυσε μία έντατική εκστρατεία γιά νά πείσει τή βρεταννική κυβέρνηση ότι έπρεπε νά επιλεγεί τό δικό του σχέδιο γνωστό μέ τό όνομα Channel Expressway, μέ όδική και σιδηροδρομική σήραγγα, κόστους 2,1 δισεκ. λιρών. Η έπίθεση αυτή φάνηκε πώς έφερε τό σχέδιο αυτό στήν πρωτοπορεία, δεδομένου μάλιστα ότι ήταν και συγκριτικά φθηνότερο. Προσφέροντας όδική και σιδηροδρομική εξυπηρέτηση, κέρδισε τή συμπάθεια του κοινού, τουλάχιστον στή Γαλλία, όπου μία έξυπνα οργανωμένη δημοσκόπηση στήν περιφέρεια του Καλαί έδωσε κατά 42% προτίμηση στό Channel Express, μέ δεύτερο τό Euro Route και τό France

Manche τελευταίο. Έξάλλου και τό σχέδιο Euro Route μέ τό συνδυασμό γεφυρών και σήραγγος προβαλόταν σάν ή μόνη λύση πού αντιμετώπιζε τις μεταφορικές ανάγκες του αιώνα μας και είχε δαπανήσει περί τά 10 εκατ. λιρών στήν προσπάθεια νά κερδίσει τήν εκλογή.

Τί λοιπόν ήταν εκείνο πού, παρά τά δεδομένα αυτά, έκαναν τόν πρόεδρο Μιτεράν και τήν πρωθυπουργό Θάτσερ νά προκρίνουν τό σχέδιο France-Manche; Τό έρώτημα αυτό δέν είχε ακόμα άπαντηθεί. Πάντως τό κερδισμένο συγκρότημα δέν έχει έπ' αυτού καμιά άμφιβολία, γιατί όπως δήλωσε ό εκπρόσωπος του «είμαστε απόλυτα πεπεισμένοι ότι είχαμε τή σωστή λύση από τήν αρχή μέχρι τό τέλος και έπιμείναμε σ' αυτή σταθερά και άμετάβλητα, ενώ οι αντίπαλοί μας άλλαξαν τις προτάσεις τους ακόμα και μέχρι τήν τελική ύποβο-

λή τής 31 Οκτωβρίου 1985».

Τό βασικό χρονοδιάγραμμα του σχεδίου France Manche αναφέρεται στό ακόλουθα στάδια:

— Άνοιξη 1986: Υπογραφή Γαλλοβρεταννικής συνθήκης γιά τή μόνιμη σύνδεση και κατάθεση στις Βουλές τής κυρωτικής νομοθεσίας.

— Άνοιξη 1987: Έπικύρωση συνθήκης.

— Μέσα 1987: Έναρξη κατασκευής.

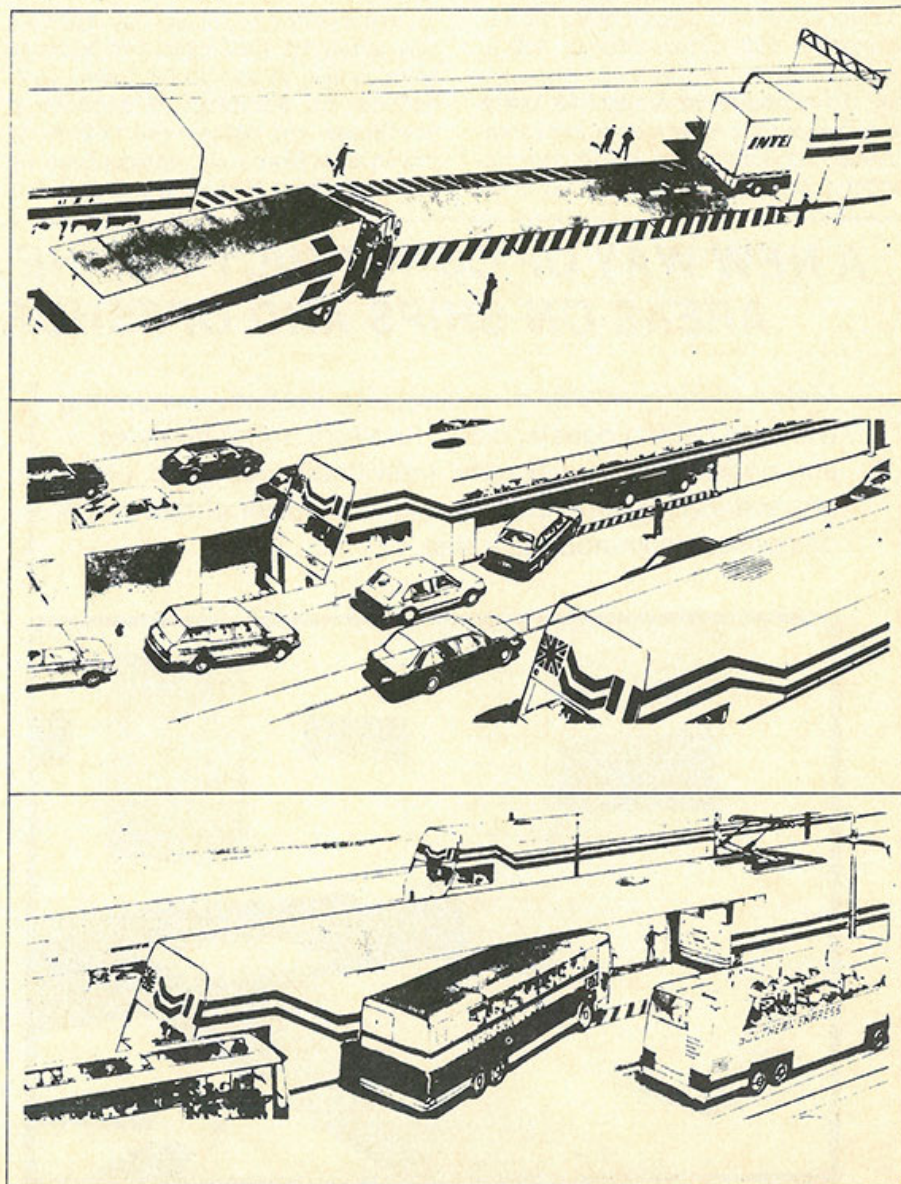
— Άνοιξη 1990: Πέρας έργασιών διανοίξεως σιδηρόδρομων.

— Άνοιξη 1991: Πέρας εγκαταστάσεως σιδηρόδρομων.

Φθινόπωρο 1992: Πέρας έξοπλισμού και έναρξης δοκιμών συστήματος όχημάτων και σιδηροδρόμου.

— Άνοιξη 1993: Έναρξη λειτουργίας.

Όταν θά τεθεί σέ κυκλοφορία ή μόνι-



μη σύνδεση της Μάγχης θά περιλαμβάνει δύο σήραγγες σιδηροδρομικές μονής διαδρομής, διαμέτρου 7,30 μ. οι οποίες σκαμμένες σε χώρο 30 μέτρων θά έχουν ανάμεσά τους μία τρίτη στοά ύπηρεσίας διαμέτρου 4,5 μ. πού θά χρησιμεύει για τόν έξαερισμό, τή συντήρηση και τήν ασφάλεια του έργου. Οι σήραγγες θά έχουν συνολικό μήκος 50,5 χιλιομέτρων από τά όποια 37,8 χμ. κάτω από τήν θάλασσα, 3,7 χμ. κάτω από τό γαλλικό έδαφος και 9 χμ. κάτω από τό βρετανικό έδαφος. Για πρόσθετη έξασφάλιση άερισμού και συντήρησης οι δύο σήραγγες θά συνδέονται μεταξύ τους κάθε 375 μέτρα μέ έγκάρσιες στοές διαμέτρου 3,3 μ. Τέλος δύο παρεκκλίσεις θά επιτρέπουν τό ένδεχόμενο πέραςμα τών τροχιών από τή μία σήραγγα στην άλλη.

Η κυκλοφορία στις σήραγγες θά γίνεται μέ σιδηρόδρομο πού θά έξασφαλίζει τήν άστική επικοινωνία. Μεταξύ τών συρμών αυτών θά ένσωματώνονται ειδικά σιδηροδρομικά όχήματα παλινδρομούντα (shuttle στα άγγλικά και navettes στα γαλλικά) στα όποια θά εισέρχονται τά αυτοκίνητα. Τά όχήματα αυτά θά είναι συνολικού μήκους 800 μ. μέ χωρητικότητα 200 αυτοκινήτων ή 450 μ. χωρητικότητας 35 βαρέων τροχοφόρων. Τό πέραςμα θά διαρκεί 43 λεπτά μέ άναχωρήσεις κάθε είκοσι λεπτά κανονικά και κάθε δέκα λεπτά στις περιόδους αίχμης. Τά τέρματα θά είναι

στή μέν γαλλική πλευρά στο Sangatte, νοτιοδυτικά του Καλαί στην δέ άγγλική πλευρά στο Cheriton βορειοδυτικά του Φόλκστοουν.

Γιά τή διάνοιξη θά χρησιμοποιηθούν όκτώ ειδικές έκσκαπτικές μηχανές. Άνά μία μηχανή θά άρχισι τή διάτρηση από κάθε πλευρά στή θάλασσα ένν άλλη μία θά δουλεύει στο άνοιγμα τών χειρσαίων εισόδων. Η σήραγγα θά αποτελείται από προκατασκευασμένα στοιχεία τών 1,40 μ. μήκους, καθώς ή διάνοιξη θά προχωρεί μέ ρυθμό μισού χιλιομέτρου τό μήνα.

Οι προβλέψεις για τήν κίνηση της διώρυγος μιλούν για 25 έκατομ. έπιβατών τό 1995, οι όποιοι θά αποδίδουν περί τά 4,1 δισεκ. φράγκων και περί τά 5,3 δισεκ. τό 2003. Οι άριθμοί αυτοί αποκτούν ιδιαίτερη σημασία για τό οικονομικό μέλλον της διώρυγος. Ηδη έχει άρχισι ένας δύσκολος άγώνας για τήν έξασφάλιση τών 4 δισεκ. λιρών (5,8 δισεκ. δολ.) πού θά χρειασθούν για τήν όλη έκτέλεση του έργου. Προς τό παρόν τό συγκρότημα έχει προτάσεις για δάνεια 4,2 δισεκ. λιρών από 34 διεθνείς Τράπεζες.

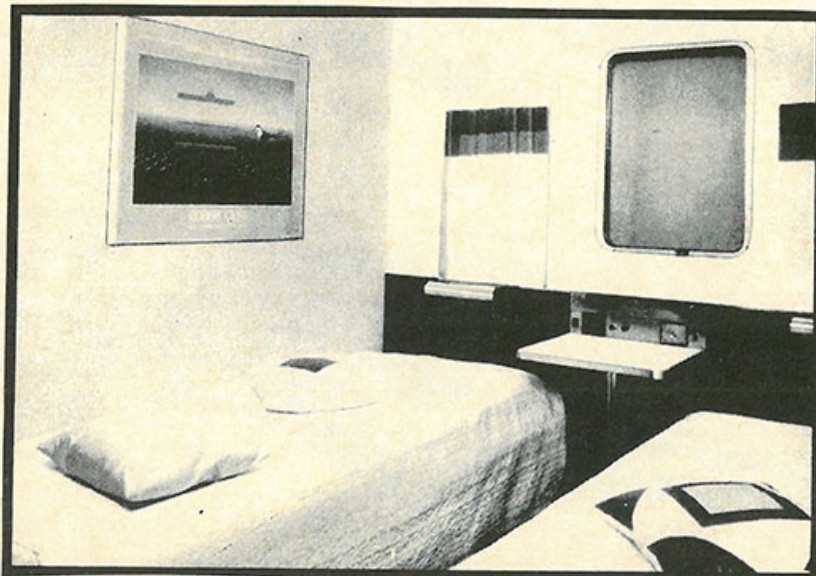
Η σταθεροποίηση όμως τών προσφορών αυτών θά αποδειχθεί ένα δύσκολο έργο, καθώς τό σχέδιο θά πρέπει νά άποδείξει ότι βασίζεται σε άπόδοση έπενδύσεων της τάξεως του 17-25%, ώστε νά είναι έλκυστική, προκειμένου για τέτοιο κίνδυνο. Μολονότι τό συγκρότη-

μα ύπολογίζει σε άπόδοση 20% μετά τό πρώτο έτους λειτουργίας και σε έτήσιο είσόδημα της τάξεως τών 400 έκατ. λιρών έναντι έξόδων λειτουργίας 80 έκατ. λιρών, έκφράζονται πολλές άμφιβολίες για τήν έπίτευξή τους. Ύποστηρίζεται σχετικά ότι κάθε μόνιμη σύνδεση για νά είναι οικονομικά συμφέρουσα έπιχείρηση πρέπει νά άπορροφήσει τό 90% της θαλάσσιας κίνησης και τό 50% της τοπικής κίνησης. Άπό τήν άλλη πλευρά παρατηρείται ότι τό 1990 πού τό συγκρότημα προβλέπει τήν άνωτέρω κίνηση, οι έφοπισται τών φέρρυσ της Μάγχης θά έχουν τή δυνατότητα νά προσφέρουν πολύ χαμηλότερες τιμές. Ύποστηρίζεται σάν παράδειγμα ότι τά European Ferries, μέ τά ύπερσύγχρονα σκάφη, θά φθάσουν σε κόστος μονάδος κατά αυτοκίνητο τις έπτά λίρες έναντι τών 12 πού έχουν τά σημερινά πλοία. Αυτό θά παράσχει φυσικά στις έταιρίες τών φέρρυσ ένα εύρύ περιθώριο συναγωνισμού μέ τή Διώρυγα. Άκόμα και άν ή Διώρυγα πετύχει νά θέσει έκτός ύπηρεσίας τά περισσότερα από αυτά και νά παραμείνει μέ καθεστώς μονοπωλίου, και πάλι πρέπει νά διατηρεί τις τιμές της σε λογικά έπίπεδα, γιατί άλλωώς θά διακινδυνεύσει νά δει, τουλάχιστον τή θερινή περίοδο, νά έπανεμφανίζονται τά φέρρυ-μπόους της Μάγχης για νά τήν συναγωνισθούν.

Ε.Σ.

A NEW WAY OF CONSTRUCTING THE ACCOMMODATION AREAS ON SHIPS AND OFFSHORE PLATFORMS

Metos Marine introduce a complete system, comprising wall and ceiling panels, cabin furniture, toilet modules and doors. This new system, individually designed, provides everything required to quickly construct a totally new on-board accommodation area.



ADVANTAGES OF THE METOS MARINE SYSTEM

Partial pre-fabrication speeds up construction and erection time on board and greatly improves cost effectiveness.

Metos Marine systems are not made to standard sizes. All units are designed, manufactured and furnished according to the customer's specific requirements.

The requirements of all major classification societies can be met.

metos
marine

AGENTS FOR GREECE:
E. G. LOUKEDES

97-99 FILONOS STR.
185 35 PIRAEUS
PHONES: 4122789 - 4128530 - 4173993
TLXS: 21 2197 - 21 2246 EGRL GR

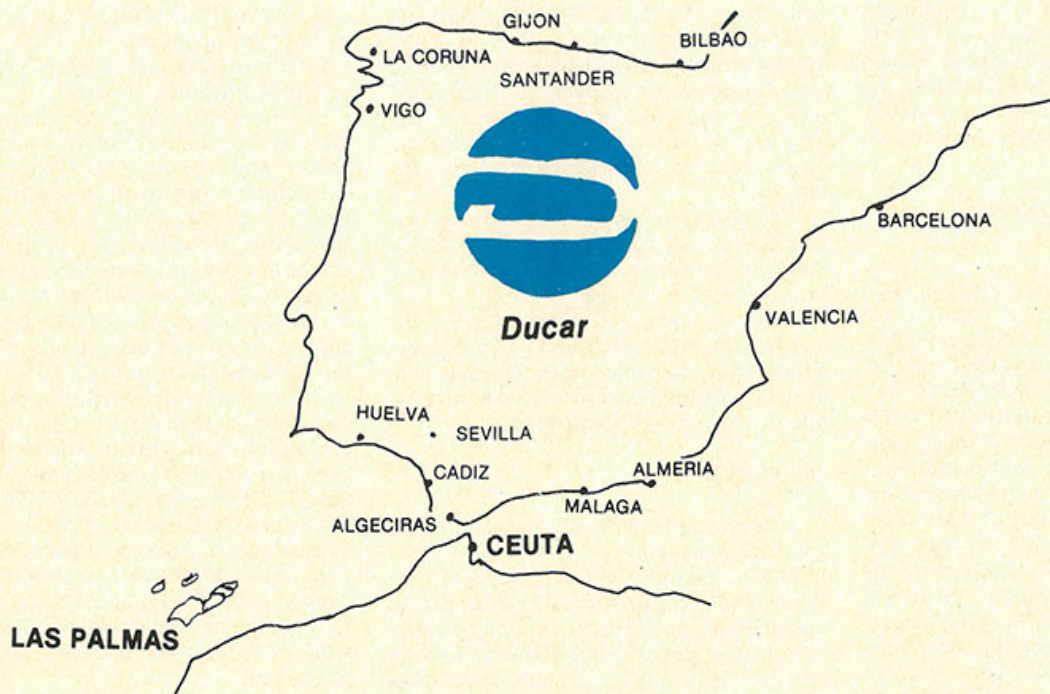
CEUTA ~ LAS PALMAS

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

Οι Δορυφόροι στην ύπηρεσία της 'Εμπορικής Ναυτιλίας

Τού κ. Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, Γεν. Διευθυντού 'Ινστιτούτου Ναυτιλιακών Μελετών και Έρευνας (INMER)

Συμπλήρωσε ήδη τρία χρόνια λειτουργίας ο Διεθνής 'Οργανισμός Ναυτιλιακών Δορυφόρων (INMARSAT) και σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία, πάνω από 3.000 πλοία είναι ήδη εφοδιασμένα με το δορυφορικό σύστημα ραδιοεπικοινωνίας.

Η «πρώτη γενιά» των ναυτιλιακών δορυφόρων έχει συμπληρωθεί και η «δεύτερη γενιά» άρχισε την εμφάνισή της με την σκέψη να επεκτείνει τις δραστηριότητες του 'Οργανισμού για να εξυπηρετήσει τα σήματα κινδύνου.

Ατενίζοντας το παρελθόν βλέπουμε ότι ο INMARSAT δεν μάς αϊφνιδίασε διότι η ανάγκη για καλή και σωστή επικοινωνία στη θάλασσα είναι ολοφάνερη.

Η ανακάλυψη του ασυρμάτου από τον Μαρκόνι ήταν πραγματικά επαναστατική, αλλά από εκείνη την ημέρα οι συμβατικές ραδιοεπικοινωνίες στις συχνότητες MF, HF και VHF άρχισαν να υποφέρουν χωρίς καμία βελτίωση από τις εκάστοτε διαταραχές της 'Ιονόσφαιρας, με αποτέλεσμα να επιδρούν αρνητικά στην καθυστέρηση ή ματαίωση μιας συνδιαλέξεως.

ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Οι ναυτιλιακές χώρες έχοντας υπ' όψη τους τα μειονεκτήματα της συμβατικής ραδιοεπικοινωνίας και με την πρόθεση να βελτιώσουν τις επικοινωνίες στην ναυτιλία σε όλο τον κόσμο ίδρυσαν τον INMARSAT.

Οι χρήστες - μέλη του INMARSAT αυξάνονται περισσότερο από 40% ετησίως έχοντας εκτιμήσει σωστά την ταχεία αξιόπιστη και υψηλή ποιότητα του συστήματος, το οποίο παρέχει ραδιοεπικοινωνίες προς και από το πλοίο όπουδήποτε ανά την ύδρυνση.

Σκοπός του INMARSAT σύμφωνα με την Διεθνή 'Ιδρυτική του Σύμβαση είναι: «να προβεί στην αναγκαία υποδομή του διαστήματος για την ανάπτυξη των ναυτιλιακών ραδιοεπικοινωνιών και με τον τρόπο αυτό να βοηθήσει την προαγωγή της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, των ραδιοεπικοινωνιών ανάγκης, την αποτελεσματική διαχείριση των πλοίων, την επικοινωνία των ναυτικών και τον ραδιοεπικοινωνισμό».

Η Σύμβαση επίσης αναφέρει ότι ο INMARSAT θα πρέπει να ενεργεί αποκλειστικά για ειρηνικούς σκοπούς, ότι τα πλοία όλων των εθνικοτήτων είναι ελεύθερα να χρησιμο-

ποιούν το διαστημικό τομέα και ο 'Οργανισμός είναι ανοικτός για όλες τις χώρες που θέλουν να γίνουν μέλη.

Μέχρι στιγμής 43 χώρες έχουν προσχωρήσει στην Διεθνή Σύμβαση INMARSAT. Οι ανωτέρω χώρες μέλη συμμετέχουν στην διοίκηση του INMARSAT με τους εθνικούς 'Οργανισμούς τηλεπικοινωνιών οι οποίοι και υπέγραψαν την συμφωνία λειτουργίας του INMARSAT.

Οι 'Οργανισμοί αυτοί χρηματοδοτούν το σύστημα είτε με πάγια έφ' άπαξ συνεισφορά, είτε με δανεισμό ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους στην αρχική επένδυση. Το ποσοστό αυτό έχει συμφωνηθεί κατά αναλογία της χρήσης του συστήματος από κάθε χώρα μέλος. Οι 'Οργανισμοί τηλεπικοινωνιών με το μεγαλύτερο αριθμό μετοχών ανήκουν στις ΗΠΑ (30%), 'Ηνωμένο Βασίλειο (14,6%), Νορβηγία (11,6%), 'Ιαπωνία (6,9%) και Σοβιετική Ένωση (13,8%). Σύμφωνα με την Συμφωνία λειτουργίας ο INMARSAT πρέπει να παραμένει μη κερδοσκοπικός 'Οργανισμός και να λειτουργεί «σε ύγεις οικονομικές βάσεις, σύμφωνα με τις εμπορικές αρχές».

Ένα λογικό κέρδος του επενδυτικού κεφαλαίου των συμμετεχόντων 'Οργανισμών χρησιμοποιείται για να εξισορροπήσει ή να μειώσει τα τέλη χρήσεως.

Μέχρι το τέλος της πρώτης διετίας της λειτουργίας του, ο INMARSAT ήδη επιστρέφει επενδυτικό κέρδος στους 'Οργανισμούς μέλη του, δηλαδή αρκετά πολύ πιό σύντομα από ότι αρχικά είχε προβλεφθεί.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Η δομή του INMARSAT αποτελείται από τρία κύρια όργανα:

— Την Γενική Συνέλευση των χωρών μελών ή οποία συνέρχεται κάθε δύο χρόνια προκειμένου να εξετάσει τις δραστηριότητες και τους στόχους του INMARSAT και να εισηγηθεί Συστάσεις στο Συμβούλιο. Όλες οι χώρες - μέλη συμμετέχουν με μία ψήφο.

— Το Συμβούλιο αποτελείται από τους 'Οργανισμούς τηλεπικοινωνιών μέλη του INMARSAT και λειτουργεί σαν Διοικητικό Συμβούλιο 'Εταιρίας, χαράσσοντας την πολιτική του 'Οργανισμού. Αποτελείται τουλάχιστον από 22 εκπροσώπους 'Οργανισμών μελών, εκ των οποίων οι 18 με το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής και 4 άλλα μέλη που εκλέ-

γονται από την Γενική Συνέλευση με κριτήρια την αντιπροσωπευτική γεωγραφική κατανομή σε συνδυασμό με το ενδιαφέρον των αναπτυσσόμενων χωρών.

Το Συμβούλιο συνέρχεται τρεις φορές τον χρόνο και κάθε 'Οργανισμός μέλος έχει τόσους ψήφους όσους και το ποσοστό συμμετοχής του στο Κεφάλαιο του INMARSAT.

— Την Γραμματεία που είναι υπεύθυνη για την καθημερινή λειτουργία του 'Οργανισμού.

Ο Γενικός Διευθυντής προΐστανται της Γραμματείας.

ΣΥΣΤΗΜΑ INMARSAT

Το Ναυτιλιακό Δορυφορικό Σύστημα αποτελείται από τρία κύρια μέρη:

α) το Δορυφορικό Τομέα που εκμισθώνεται από τον 'Οργανισμό.

β) Τους επίγειους Σταθμούς.

γ) Τους Σταθμούς - πλοία.

Το νευραλγικό κέντρο του όλου συστήματος είναι το Κέντρο 'Ελέγχου Λειτουργίας (OCC) OPERATIONS CONTROL CENTRE, που βρίσκεται στα κεντρικά γραφεία του INMARSAT στο Λονδίνο. Το OCC συνδέεται απ' ευθείας με μισθωμένες γραμμές με τα κέντρα ελέγχου των δορυφόρων των 'Οργανισμών απ' όπου ο INMARSAT έχει εκμισθώσει τους δορυφόρους, με ιδιότητες σταθμούς - πλοία εγκατεστημένους σε σημεία του 'Ατλαντικού και 'Ινδικού 'Ωκεανού και όλους τους 'Επίγειους Σταθμούς ανά τον κόσμο. Λειτουργεί 24 ώρες την ημέρα συντονίζοντας ένα μεγάλο φάσμα δραστηριοτήτων. Σε περίπτωση που προκύψει κάποιο πρόβλημα με ένα δορυφόρο, το OCC τον θέτει εκτός δικτύου και μεταβιβάζει το ρεύμα των τηλεπικοινωνιακών κλήσεων σε άλλον άμοιρό (εναλλακτικό) δορυφόρο που είναι σε τροχιά. Επίσης το OCC είναι αρμόδιο για τον έλεγχο λειτουργίας κάθε σταθμού - πλοίου πριν τεθεί σε λειτουργία μετά από αίτηση του πλοιοκλήτη.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΔΟΡΥΦΟΡΟΙ

Οι Δορυφόροι INMARSAT βρίσκονται σε γεωστατική τροχιά ύψους 36.000 χιλιομέτρων από την 'Ισημερινή και πάνω από τον 'Ατλαντικό, 'Ινδικό και Ειρηνικό 'Ωκεανό και παρέχουν παγκόσμια κάλυψη.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

ΠΙΝΑΚΑΣ Α'

Ωκεάνιος περιοχή:	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	ΙΝΔΙΚΟΣ	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ
ΔΟΡΥΦ. σέ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ:	MERECs A	INTELSAT MCSA	MARECS B2
ΘΕΣΗ — ΣΤΙΓΜΑ:	26W	63 E	177.5 E
ΑΜΟΙΒΟΣ ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ:	INTELSAT MCSB	INTELSAT MCSC	MARISAT F3
ΘΕΣΗ — ΣΤΙΓΜΑ:	18.5W	60E	176.5E

Ο Δορυφόρος MARISAT έχει ικανότητα μέχρι 10 τηλεφωνικά κανάλια, είναι εκμισθωμένος από την COMSAT GENERAL των ΗΠΑ.

Οι Δορυφόροι MARECS έχουν ικανότητα μέχρι 50 τηλεφωνικά κανάλια, είναι εκμισθωμένοι από την EUROPEAN SPACE AGENCY.

Ο πρώτος MARECS A εκτοξεύθηκε στις 20.12.81 από την ESA στο ΚΟΥΡΟΥ Γαλλική Γουιάνα και τέθηκε σε λειτουργία πάνω από τον Ατλαντικό Ωκεανό (AOR) τον Μάιο του 1982.

Ο MARECS B2 εκτοξεύθηκε τον Νοέμβριο του 1984 και τέθηκε σε λειτουργία τον Ιανουάριο του 1985 πάνω από τον Ειρηνικό Ωκεανό. Ο INMARSAT μίσθωσε επίσης τα υποστηρίγματα των δορυφόρων MSC των INTELSAT V F-5, F-6, F-7. Ο F-5 (MSC A) εκτοξεύθηκε από το άκρωτήριο ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ στις 28.9.82 και τέθηκε σε λειτουργία στις 19.1.83 πάνω από τον Ινδικό Ωκεανό (IOR).

Ο E6 (MSC B) εκτοξεύθηκε στις 19.5.83 και τέθηκε σε λειτουργία στις 1.8.83 πάνω από τον Ατλαντικό (AOR).

Ο E7 (MSC C) εκτοξεύθηκε στις 19.10.83 και τέθηκε σε λειτουργία στις 1.3.84 πάνω από τον Ινδικό Ωκεανό (IOR) σαν άμοιβος δορυφόρος. Ο INMARSAT προωθεί την αγορά δορυφορικών συστημάτων της «ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΓΕΝΕΑΣ» που αναμένεται να τεθούν σε λειτουργία το 1988 και η ικανότητά τους θα είναι τουλάχιστον 125 τηλεφωνικών κυκλωμάτων.

ΕΠΙΓΕΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ

Οι επίγειοι σταθμοί παρέχουν τον σύνδεσμο μεταξύ των δορυφόρων και των γήινων δικτύων τηλεπικοινωνιών και ανήκουν στους εθνικούς οργανισμούς τηλεπικοινωνιών οι οποίοι και τους λειτουργούν. Ένας απλός επίγειος σταθμός αποτελείται από μία παραβολική κεραία διαμέτρου περίπου 11-14 μέτρων ή οποία χρησιμοποιείται για την έκπομπή σημάτων προς τον δορυφόρο στην συχνότητα των 6 GHz και για την λήψη από τον δορυφόρο σε συχνότητα 4 GHz.

Για τον έλεγχο των σημάτων του δικτύου χρησιμοποιείται η ίδια αντένα ή άλλη αποκλειστικά για τον σκοπό αυτό, εκπέμποντας

στη συχνότητα 1.6 GHz (L-BAND) και στην λήψη στην συχνότητα 1.5 GHz για τον έλεγχο των σημάτων του δικτύου.

Οι ελάχιστες ικανότητες ενός επίγειου σταθμού είναι να παρέχει υπηρεσίες TELEX και τηλεφώνου.

Οι επίγειοι σταθμοί SOUTHBURY (ΗΠΑ) YAMAGUCHI και IBARAKI (ΙΑΠΩΝΙΑ) λειτουργούν επιπρόσθετα και σαν συντονιστικοί σταθμοί του δορυφορικού δικτύου δίνοντας αυτόματα μη κατελιγμένες τηλεφωνικές γραμμές στους σταθμούς - πλοίου και στους επίγειους που ζητούν τηλεφωνία και παρακολουθούν αυτόματα τις έκπομπές τους. Κάθε επίγειος σταθμός πρέπει να συμμορφώνεται με τις τεχνικές προδιαγραφές και τις διαδικασίες αποδοχής που έχουν αναπτυχθεί από τον INMARSAT.

τόν ναυτιλιακό δορυφορικό σύστημα είναι ο σταθμός - πλοίο (INMARSAT) ο οποίος τον φέρνει σε επαφή με τον έξω κόσμο.

Τα σήματα μεταδίδονται στον δορυφόρο στην συχνότητα 1.6 GHz και λαμβάνονται στην συχνότητα 1.5 GHz. Ο INMARSAT ανέπτυξε αρχικά το πρότυπο σταθμό - πλοίο STANDARD - A και στην συνέχεια το σταθμό STANDARD - C, ο οποίος είναι μικρότερος, ελαφρύτερος, βελτιωμένος και πολύ οικονομικότερος από τον STANDARD - A.

Ο σταθμός - πλοίο αποτελείται από δύο μέρη:

α) την κεραία που είναι πάνω από το κύριο κατάστρωμα στον ελεύθερο χώρο, και
β) τις συσκευές που είναι σε κλειστό χώρο.

Ο εξοπλισμός της κεραίας περιλαμβάνει την παραβολική αντένα διαμέτρου 0,85 - 1,2 μ. που τοποθετείται σε ήμισφαιρικά καλυμμένη μικρή εξέδρα ευθυγραμμισμένη έτσι ώστε να προσανατολίζεται προς τον ναυτιλιακό δορυφόρο ανεξάρτητα από την κίνηση του πλοίου. Οι συσκευές εσωτερικού χώρου αποτελούνται από μονάδα έλεγχου της αντένας, ηλεκτρονική συσκευή έκπομπής - λήψης των σημάτων και συσκευές τηλεφώνου και τέλεξ.

ΠΙΝΑΚΑΣ Β'

ΕΠΙΓΕΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΑΤΛΑΝΤΙΚΟY	ΙΝΔΙΚΟY	ΕΙΡΗΝΙΚΟY
SOUTHBURY (ΗΠΑ)	YAMAGUCHI (Ιαπωνία)	SANTA PAULA (ΗΠΑ)
GOONHILLY (Βρεταννία)	EIK (Νορβηγία)	IBARAKI (Ιαπωνία)
UMM - AL - AISH (Κουβέιτ)	ODESSA (ΕΣΣΔ)	SINGAPORE
PLEUMEUR BOUQUO (Γαλλία)	THERMOPYLAE (Ελλάδα)	
TANGUA (Βραζιλία)		
ODESSA ΕΣΣΔ)		
FUCINO (Ιταλία)		

ΥΠΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟ

ΙΝΔΙΚΟY	ΕΙΡΗΝΙΚΟY
NAKHODKA (ΕΣΣΔ)	NAKHODA (ΕΣΣΔ)
JEDDAH (Σ. Αραβία)	

Οι επιπλέον επίγειοι σταθμοί συντομεύουν την απόσταση μεταξύ ξηράς και πλοίου με αποτέλεσμα να μειώνονται τα τέλη ραδιοεπικοινωνιών.

ΣΤΑΘΜΟΣ — ΠΛΟΙΟ

Για τον χειριστή στο πλοίο το κλειδί για

ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Ουσιαστικά τόσο ο χειρισμός όσο και η εξυπηρέτηση του τηλεφώνου και τέλεξ που ισχύει για την στεριά ισχύει και για τον δορυφορικό σταθμό του πλοίου. Επιπρόσθετα από το τηλέφωνο και τέλεξ το ναυτιλιακό δορυφορικό σύστημα παρέχει:

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

α) 'Ομαδικές κλήσεις

Τό σύστημα INMARSAT περιλαμβάνει όμαδική κλήση μέ τέλεξ από τόν έπίγειο σταθμό πρός όλα τά πλοία ή έκείνα πού βρίσκονται σέ μία από τίς 16 περιοχές — τομείς ή έκείνα πού άνήκουν σέ ιδιωτικό ή σέ έθνικό στόλο. 'Εξυπηρετήσεις υπάρχουν καί γιά όμαδικές κλήσεις πλοίων όταν βρίσκονται σέ μία καθορισμένη γεωγραφική περιοχή πού καλύπτεται από κάποιο δορυφόρο. 'Ετσι σέ περιπτώσεις μετεωρολογικών δελτίων καί προαγγελίων κυκλώνας ειδοποιούνται όλα τά πλοία τής περιοχής.

'Ενα σύστημα όμαδικής κλήσης βρίσκεται υπό έρευνα - άνάπτυξη όπου θά μπορεί νά ειδοποιεί όμαδικά τά πλοία σέ όποιαδήποτε 'Ωκεάνεια περιοχή καί νά βρίσκονται καί σέ όποιοδήποτε στίγμα τής ύδρογειού.

β) Παρεχόμενες υπηρεσίες πληροφοριών

'Αρκετοί 'Οργανισμοί Τηλεπικοινωνιών παρέχουν ποικιλία ναυτιλιακών πληροφοριών οί όποιες μπορούν νά εξυπηρετηθούν από τόν σταθμό - πλοίο, π.χ. Ιατρικές οδηγίες, μετεωρολογικά δελτία, ναυτιλιακές προαγγελίες.

γ) 'Επιπρόσθετες Ικανότητες του δικτύου

Τό δορυφορικό δίκτυο έχει τίς επιπρόσθετες Ικανότητες πού μέσω αυτού μπορεί ένας δέκτης πλοίου νά συνδεθεί καί νά επικοινωνήσει μέ τράπεζα πληροφορήσης.

'Επίσης καί ό Πανομοιωτυπωτής (FASCI-MILE) μπορεί νά λάβει παρόμοια σήματα μέσω τηλεφωνικής γραμμής του δικτύου καθώς καί οί τηλεοράσεις του πλοίου.

Τηλεφωνικά κυκλώματα μπορούν νά εκμισθώνονται γιά μία ή δύο ώρες τήν ήμέρα καί γιά περιόδους πλέον του ενός μηνός.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΟ INMARSAT

'Η 'Ελληνική συμμετοχή πλοίων στό σύστημα INMARSAT υπερβαίνει τό ποσοστό 1.67%. 'Ωστόσο όποιαδήποτε σύγκριση μέ τίς άλλες ναυτιλιακές σημαίες δείχνει ότι ή ελληνική συμμετοχή εξακολουθεί νά είναι δυσανάλογος πρός τήν δύναμη τής ελληνικής ναυτιλίας.

Στό Β' έξάμηνο του 1985 υπήρχαν 85 τερματικοί σταθμοί σέ πλοία υπό ελληνική σημαία. Τόν περασμένο Νοέμβριο ό DTG ανακοίνωσε ότι στό σύστημα μετείχαν 200 πλοία υπό ελληνική πλοιοκτησία. Οί δύο ελληνικές εταιρίες πού θεωρούνται πρωτοπόρες μέ δορυφορικά συστήματα INMARSAT είναι ή CERES SHIPPING καί ή METROPOLITAN, ή δέ συμμετοχή στόν έφοδιασμό αυξάνεται όπως βλέπουμε στους πίνακες Γ καί Δ.

ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ- ΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (F G M D S S)

Τό παρόν σύστημα κινδύνου καί ασφάλειας βασίζεται στην γενική αρχή ότι παρέχεται Ικανοποιητικός βαθμός ναυτιλιακής ασφάλειας διά τής βοήθειας πού παρέχουν τά άλλα πλοία στην περιοχή κινδυνεύοντος.

Μέ βάση αυτή τήν γενική αρχή, οί απαιτήσεις ραδιοεπικοινωνίας προβλέπουν επικοινωνίες πλοίου - πλοίου συμπεριλαμβανομένης καί τής ειδοποίησης κινδύνου, ενώ ή προβλεπόμενη έμβέλεια 100 - 150 μιλίων θεωρείται ως Ικανοποιητική καί γιά πλοία πού ταξιδεύουν σέ όλο τόν κόσμο.

'Ορισμένοι σταθμοί ξηράς διατηρούν φυλακές άκρόασης σέ συχνότητες κινδύνου σύμφωνα μέ τούς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών.

Τό παρόν σύστημα πού εφαρμόζεται σέ πλοία καλυπτόμενα από τήν Δ.Σ. SOLAS 1974 άποτελείται από δύο βασικά χειροκίνητα ύποσυστήματα.

α) Τό Μορσικό Ραδιοτηλεγραφικό σύστημα γιά όλα τά έμπορικά πλοία άνω των 1600 GRT καί όλα τά έπιβατηγά πλοία. Γιά τήν λειτουργία του ύποσυστήματος απαιτείται ραδιοτηλεγραφική εγκατάσταση σύμφωνα μέ τήν πιά πάνω Διεθνή Σύμβαση.

β) Τό Ραδιοτηλεφωνικό σύστημα στις συχνότητες 2182 GRT καί 155.8 MHZ γιά όλα τά έμπορικά πλοία άνω των 300 GRT καί όλα τά έπιβατηγά πλοία. 'Ετσι παρέχονται κοινές επικοινωνίες κινδύνου σέ όλα τά πλοία πού καλύπτονται από τήν Δ.Σ. SOLAS του 1974.

Γιά τήν λειτουργία του ύποσυστήματος απαιτείται ραδιοτηλέφωνο σέ κάθε πλοίο πού φέρει ραδιοτηλεφωνική εγκατάσταση.

Μειονεκτήματα του παρόντος συστήματος είναι:

α) ή έμβέλεια του είναι περιορισμένης άκτίνας,

β) ή ειδοποίηση κινδύνου γίνεται χειροκίνητα καί δέν προβλέπεται ή χρήση αυτοματισμού,

γ) άν καί πολλά πλοία διαθέτουν εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνίας μακράς άπόστασης, δέν υπάρχει διεθνώς καμία ύποχρέωση γιά τέτοιο έξοπλισμό καί δέν προβλέπεται φυλακές άκρόασης σέ συχνότητες κινδύνου βραχέων κυμάτων έτσι ώστε οί επικοινωνίες μεγάλων άποστάσεων νά μήν χρησιμοποιούνται γιά ειδοποίηση κινδύνου καί γιά συντονισμό έρευνας καί διάσωσης.

Κατά τό τέλος τής 10ετίας του 70 μέ τήν άπόφαση τής συνέλευσης Α 420 ό ΙΜΟ:

α) καθόρισε τίς γενικές απαιτήσεις γιά ένα ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου καί ασφάλειας,

β) άναγνώρισε τό γεγονός ότι έστω καί άν γίνουν βελτιώσεις στό σημερινό σύστημα, αυτό δέν θά μπορούσε νά εξυπηρετήσει όλες τίς γενικές απαιτήσεις,

γ) άποφάσισε ότι ένα νέο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου καί ασφάλειας θά πρέπει νά λειτουργήσει όταν καί έφ' όσον ύπάρξουν νέες μέθοδοι καί τεχνικές.

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

'Η είσαγωγή των δορυφορικών ναυτιλιακών επικοινωνιών μέ τήν άνάπτυξη από τήν CCIR του συστήματος ψηφιακής έπιλογικής κλήσης καί του συστήματος NAVTEX γιά τήν αυτόματη τηλετυπική μετάδοση ναυτιλιακών καί μετεωρολογικών παρατηρήσεων καθώς καί μηνυμάτων έπείγουσας φύσεως παρέχουν τίς βάσεις γιά τό νέο σύστημα.

'Από τό 1979 όποτε καί άρχισαν νά διατίθενται οί νέες αυτές τεχνικές, άρχισε ό λεπτομερής σχεδιασμός του ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (FGMDSS). 'Ο λεπτομερής σχεδιασμός απαιτείται γιά τήν δημιουργία ενός μικτού συστήματος πού περιλαμβάνει τίς πιά κατάλληλες τηλεπικοινωνίες, μεθόδους χειρισμού, διαδικασίες καί εγκαταστάσεις ξηράς, μέχρι τό 1990 έτσι ώστε νά μπορεί τό σύστημα νά άρχισι νά λειτουργεί τό συντομότερο δυνατό μετά από αυτή τήν ήμερομηνία.

Γιά νά γίνη δυνατή ή άπόσβεση των συσκευών πού ήδη διαθέτουν τά πλοία αλλά καί γιά νά διατηρηθούν οί παρεχόμενες υπηρεσίες του ύπάρχοντος συστήματος γιά όσα πλοία δέν θά διαθέτουν τίς καινούργιες τεχνικές (συσκευές), προβλέπεται νά συνεχισι τό παρόν σύστημα τήν λειτουργία του γιά άρκετά χρόνια μετά τήν έναρξη λειτουργίας του νέου συστήματος.

'Ο σχεδιασμός του νέου συστήματος γίνεται σέ συνεργασία μέ άλλους Διεθνείς 'Οργανισμούς όπως τή Διεθνή Ένωσι Τηλεπικοινωνιών (ITU). 'Η παγκόσμια διάσκεψη ραδιοεπικοινωνιών γιά τήν κινητή ύπηρεσία του 1983 παρέχώρησε συχνότητες γιά τήν διεξαγωγή δοκιμών του FGMDSS. 'Ο σχεδιασμός άρχισι μέ τόν καθορισμό των λειτουργικών απαιτήσεων καί απαιτήσεων χειρισμού του νέου συστήματος. Οί βασικές άρχές πάνω στις όποιες σχεδιάσθηκε τό σύστημα είναι:

α) περιοχές λειτουργίας θά χρησιμοποιηθούν γιά τόν καθορισμό των απαιτήσεων έξοπλισμού σέ συσκευές κάθε πλοίου,

β) θά γίνη αναδιάρθρωση τής ύπάρχουσας ύπηρεσίας μεσαίων κυμάτων,

γ) θά ύπάρχει δυνατότητα ειδοποίησης μακράς άπόστασης μέ τήν χρήση δορυφορικών επικοινωνιών καί επικοινωνιών βραχέων κυμάτων,

δ) οί φυλακές στις συχνότητες κινδύνου καί ασφάλειας θά γίνουν αυτόματα χωρίς νά απαιτείται χειριστής,

ε) θά ύπάρχει δυνατότητα αυτόματης λήψης όλων των σχετικών πληροφοριών ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των ναυτιλιακών καί μετεωρολογικών παρατηρήσεων, στ) ραδιοτηλεφωνία, ψηφιακή έπιλογική κλήση καί τηλετυπία στενής ζώνης θά χρησιμοποιούνται γιά τίς «'Επείγουσες» 'Επικοινωνίες. 'Η μορσική τηλεγραφία δέν χρειάζεται στό νέο σύστημα.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

'Η βασική Ιδέα του συστήματος είναι:

ΠΙΝΑΚΑΣ Γ'**ΕΤΗΣΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ**

1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
1	3	6	7	11	17	32	69	100

ΠΙΝΑΚΑΣ Δ'**ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ**

ΣΥΝΟΛΟ	ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ	ΔΕΞ/ΠΛΟΙΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ
100	30	39	23	8

Οι άρχες έρευνας και διάσωσης στην ξηρά καθώς και τα παραπλέοντα πλοία, να ειδοποιούνται άμεσα περί ύπαρξης περιστατικού κινδύνου έτσι ώστε να παρέχεται άποτελεσματική βοήθεια με την μικρότερη δυνατή καθυστέρηση.

Τό σύστημα θα παρέχει επίσης επικοινωνίες επείγοντος και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και την μετάδοση (έκπομπή) των σχετικών ναυτιλιακών και μετεωρολογικών πληροφοριών προς τα πλοία.

Οι περιοχές λειτουργίας όρίσθηκαν ως κατωτέρω:

- α) περιοχή Α1 — Σέ άκτινα έμβέλειας σταθμού ξηράς VHF
- β) περιοχή Α2 — Σέ άκτινα έμβέλειας σταθμού ξηράς MF
- γ) περιοχή Α3 — Έντός της περιοχής κάλυψης από τό σύστημα Γεωστατικών δορυφόρων του INMARSAT
- δ) περιοχή Α4 — Έντός της περιοχής κάλυψης από τό σύστημα Γεωστατικών δορυφόρων του INMARSAT

Τό σύστημα θα χρησιμοποιεί τόσο δορυφορικές όσο και επίγειες επικοινωνίες χρησιμοποιούμενες έτσι ώστε να αποτελούν ένα ενιαίο άποτελεσματικό δίκτυο τηλεπικοινωνιών.

ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Έκτός από τό δορυφορικό σύστημα INMARSAT, πού χρησιμοποιεί Γεωστατικούς δορυφόρους στην περιοχή συχνοτήτων 1,5 - 1,6 GHz, είναι και τό σύστημα COSPASPARSAT πού χρησιμοποιεί δορυφόρους σέ πολική τροχιά και συχνότητα 405-406.1 MHz θα χρησιμοποιηθεί για κλήσεις κινδύνου πού θα εκπέμπονται από δορυφορικούς ραδιοφάρους (EPIRBs).

Δύο βασικοί τύπου συσκευών πλοίων προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν για τις δορυφορικές επικοινωνίες.

- α) ΕΠΙΓΕΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΠΛΟΙΟΥ (SES) εγκριμένοι από INMARSAT και
- β) ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΙ ΡΑΔΙΟΦΑΡΟΙ (EPIRBs) με δυνατότητα χειροκίνητης ένεργοποίησης ή και αυτόματης όταν απελευθερωθούν από τό βυθιζόμενο πλοίο, επιπλέοντες.

ΕΠΙΓΕΙΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

1) HF

Η ύπηρεσία βραχέων κυμάτων (HF) θα καλύψει τις ανάγκες επικοινωνίας μακρών αποστάσεων στην κατεύθυνση πλοίου - ξηράς και ξηράς - πλοίου.

Σέ περιοχές πού καλύπτονται από τόν INMARSAT μπορεί να χρησιμοποιηθεί σάν έναλλακτική της δορυφορικής επικοινωνίας και στις πολικές περιοχές θα αποτελεί την μόνη δόδο επικοινωνίας μακράς απόστασης.

Συχνότητες θα παραχωρηθούν στις περιοχές 4, 6, 8, 12 και 16 MHz (Συχνότητες κινδύνου και ασφάλειας).

Στις συχνότητες αυτές θα εκπέμπονται και θα λαμβάνονται ειδοποιήσεις κινδύνου και ασφάλειας και θα εκτελούνται οι σχετικές επικοινωνίες.

Η ψηφιακή επιλογική κλήση (DSC) θα άποτελέσει την βάση για ειδοποίηση και κλήσεις κινδύνου.

Οι παράκτιοι σταθμοί πού θα συμμετέχουν στο σύστημα και θα άκροώνται στο δίκτυο ασφάλειας και κινδύνου θα πρέπει να επιλέγουν μία ή περισσότερες από τις 5 διαθέσιμες περιοχές συχνοτήτων (4, 6, 8, 12, 16 MHz) για την άναμεταβίβαση των ειδοποιήσεων κινδύνου.

Η επιλογή θα εξαρτάται από την θέση του πλοίου σέ κίνδυνο, την γεωγραφική περιοχή στην οποία άπευθύνεται ή ειδοποίηση και τις τρέχουσες χαρακτηριστικές μετάρδοσης ανάλογα με την ώρα της ήμέρας και την εποχή του έτους.

Σχεδιάζεται ώστε τα πλοία πού θα διαθέτουν συσκευές HF να διατηρούν άκρόαση σέ ένα κανάλι Ειδοποίησης κινδύνου (ALERTING) στους 8 MHz και σέ ένα από τα κανάλια Ειδοποίησης κινδύνου των άλλων περιοχών συχνοτήτων.

Η επιλογή του τελευταίου καναλιού θα γίνεται ανάλογα με την περιοχή πού ταξιδεύει τό πλοίο.

Οι επικοινωνίες κινδύνου και ασφάλειας HF θα χρησιμοποιούν Ραδιοτηλεφωνία και/ή Τηλετυπία στενής ζώνης.

Η Ραδιοτηλεφωνία θα είναι ή κύρια μέθοδος επικοινωνίας.

Η Τηλετυπία στενής ζώνης θα χρησιμοποιείται όταν χρειάζεται γραπτό αντίγραφο της επικοινωνίας.

II) MF

Η Ύπηρεσία Μεσαίων κυμάτων (MF) θα καλύψει τις ανάγκες επικοινωνίας Μεσαίων αποστάσεων, στην κατεύθυνση πλοίου - ξηράς, πλοίου - πλοίου, ξηράς - πλοίου ως άκολουθως:

- α) 2187,5 KHz για ειδοποίηση κινδύνου και κλήσεις ασφάλειας με DSC και

β) 2182 KHz για ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες κινδύνου και ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων επικοινωνιών Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (SAR CO-ORDINATING), Έπικοινωνίες περιοχής κινδυνεύοντος (ON-SCENE COMMUNICATIONS) και πιθανόν Ραδιοεντοπισμό (LOCATING) κινδυνεύοντος.

Επί πλέον, ή συχνότητα 2174,5 KHz δυνάτον να χρησιμοποιηθεί για άνταπόκριση κινδύνου και ασφάλειας με Τηλετυπία στενής ζώνης, μεταξύ πλοίων, στις περιοχές Α3 και Α4.

Οι συχνότητες στην περιοχή των 500 KHz θα χρησιμοποιούνται μόνο στην κατεύθυνση ξηράς - πλοίου.

Η συχνότητα 490 KHz θα χρησιμοποιείται για έκπομπή Ειδοποιήσεων κινδύνου με DSC πλέον των 5 καναλιών ειδοποίησης κινδύνου βραχέων κυμάτων (HF).

Η συχνότητα 518 KHz θα χρησιμοποιείται για την έκπομπή (πρός τα πλοία) ναυτιλιακών και μετεωρολογικών παρατηρήσεων με τό σύστημα NAVTEX.

III) VHF

Η ύπηρεσία πολύ ύψηλών συχνοτήτων (VHF) θα καλύψει τις ανάγκες επικοινωνίας μικρών αποστάσεων στην κατεύθυνση πλοίου - ξηράς, πλοίου - πλοίου, ξηράς - πλοίου ως άκολουθως:

- 1. 156,525 MHz (KANALI 70) για ειδοποίησης κινδύνου και κλήσεις ασφάλειας με DSC, και

2. 156,8 MHz (KANALI 16) για επικοινωνίες κινδύνου και ασφάλειας με Ραδιοτηλεφωνία, συμπεριλαμβανομένων των επικοινωνιών Συντονισμού έρευνας και Διάσωσης και Έπικοινωνίες περιοχής κινδυνεύοντος.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

1) ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ (ALERTING)

Ειδοποίηση κινδύνου είναι ή επιτυχής μεταβίβαση ενός περιστατικού κινδύνου σέ μία μονάδα παροχής ή συντονισμού βοήθειας. Η μονάδα αυτή μπορεί να είναι ένα πλοίο σέ μικρή απόσταση από τό κινδυνεύον ή ένα Κέντρο Συντονισμού Έρευνας ή διάσωσης (RCC). Μόλις ένα κέντρο έρευνας και διάσωσης λάβει μία ειδοποίηση κινδύνου, συνήθως μέσω ενός παράκτιου σταθμού ή μέσω ενός επίγειου παράκτιου σταθμού (CES), θα άναμεταβιβάσει την ειδοποίηση κινδύνου προς τις μονάδες έρευνας και διάσωσης και τα πλοία πού παραπλέον την περιοχή κινδυνεύοντος.

Όπου αυτό είναι δυνατόν, ή ειδοποίησης κινδύνου θα πρέπει να περιλαμβάνει την φύση του κινδύνου.

Οι τηλεπικοινωνιακές εύκολες θα είναι τέτοιες ώστε ή ειδοποίησης κινδύνου θα μπορεί να μεταβιβάζεται προς κάθε κατεύθυνση πλοίου - ξηράς, πλοίου - πλοίου και ξηράς - πλοίου σέ όλες τις θαλάσσιες περιοχές. Η πιθανότητα μιάς επιτυχούς μεταβίβασης κινδύνου θα είναι μεγάλη καθώς ό χρόνος ειδοποίησης άναμένεται να είναι μικρός σέ σχέση με τόν συνολικό χρόνο πού άπαιτείται για την διάσωση και έτσι ή βοήθεια θα είναι άμεση και άποτελεσματική.

Έν τούτοις, Ειδοποίησης Κινδύνου στην κατεύθυνση πλοίου - πλοίου θα είναι δυνατή μόνο για άπόσταση μέχρι περίπου 100 Μίλια, ή βοήθεια θα εξαρτάται πιθανότητα όλοκληρωτικά από έέργειες πού θα γίνονται από την ξηρά μέσω Δορυφορικών ή Επίγειων τηλεπικοινωνιακών δικτύων ή συνδυασμό τους.

Πλοία πού ταξιδεύουν στις περιοχές Α3 και Α4 θα εκπέμπουν ειδοποίησης κινδύνου κατεύθυνσης πλοίου - πλοίου στην συχνότητα 2187,5 με χρήση DSC και κατεύθυνσης πλοίου - ξηράς μέσω ΕΠΙΓΕΙΟΥ - ΣΤΑΘΜΟΥ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

ΠΛΟΙΟΥ, ΒΡΑΧΕΩΝ ΚΥΜΑΤΩΝ (HF) ή δορυφορικού EPIRB ανάλογα με την περίπτωση. Πλοία που ταξιδεύουν σε περιοχές A2 θα εκπέμπουν ειδοποίηση κινδύνου κατεύθυνσης πλοίου - πλοίου και πλοίου - ξηράς στην συχνότητα 2187,5 με DSC.

Πλοία που ταξιδεύουν σε περιοχές A1 θα εκπέμπουν ειδοποίηση κινδύνου κατεύθυνσης πλοίου-πλοίου και πλοίου - ξηράς στην συχνότητα 156,525 MHz (κανάλι 70) με DSC.

Η έναρξη ειδοποίησης κινδύνου θα γίνεται συνήθως χειροκίνητα πλην της περίπτωσης κατά την οποία το πλοίο βυθίζεται και ο Δορυφορικός EPIRB διεγείρεται αυτόματα επιπλέοντας.

Η επιβεβαίωση λήψης μιας ειδοποίησης κινδύνου θα γίνεται χειροκίνητα.

Η αναμεταβίβαση μιας ειδοποίησης κινδύνου από το Κέντρο συντονισμού έρευνας και διάσωσης προς τα πλοία που βρίσκονται στην περιοχή του κινδυνεύοντος, θα γίνεται μέσω Δορυφορικών επικοινωνιών και επίγειων επικοινωνιών με την χρήση των καταλλήλων συχνοτήτων.

Για να αποφευχθεί η διέγερση ενός μεγάλου αριθμού πλοίων μιας μεγάλης θαλάσσιας περιοχής, θα εκπέμπεται συνήθως μία κλήση όριστης περιοχής έτσι ώστε να διεγείρονται (ειδοποιούνται) μόνον πλοία που βρίσκονται κοντά στην περιοχή του κινδυνεύοντος.

Μόλις λάβουν την αναμεταβιβαζόμενη ειδοποίηση κινδύνου, τα πλοία της περιοχής κινδυνεύοντος θα πρέπει να έλθουν σε επικοινωνία με το αρμόδιο κέντρο συντονισμού έρευνας και διάσωσης το οποίο και θα συντονίσει την όλη διαδικασία έρευνας και διάσωσης.

II) ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΘΕΣΗΣ (ΣΤΙΓΜΑΤΟΣ) ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ

Η ειδοποίηση κινδύνου θα πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες για την γεωγραφική θέση του κινδυνεύοντος εκτός εάν η όδός επικοινωνίας που χρησιμοποιείται για την έκπομπή της ειδοποίησης κινδύνου, επιτρέπει τον καθορισμό θέσης του εκπέμποντος πομπού.

III) ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Είναι οι επικοινωνίες που απαιτούνται για τον Συντονισμό των ενεργειών πλοίων και αεροσκαφών που παίρνουν μέρος στην έρευνα που επακολουθεί μιας ειδοποίησης κινδύνου, και περιλαμβάνουν επικοινωνίες μεταξύ Κέντρων Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης και του επικεφαλής ή συντονιστή των μονάδων που λαμβάνουν μέρος στην έρευνα και διάσωση στην περιοχή του κινδυνεύοντος.

Για επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης

θα πρέπει να είναι δυνατή η έκπομπή μηνυμάτων αμφίδρομης κατεύθυνσης, που θα ξεχωρίζουν από την ειδοποίηση κινδύνου ή όποια εκπέμπεται προς μία κατεύθυνση μόνο.

Για τις επικοινωνίες αυτές θα χρησιμοποιούνται συνήθως οι ίδιες συχνότητες που χρησιμοποιούνται για έκπομπή ειδοποίησης κινδύνου (Συχνότητες κινδύνου και ασφάλειας).

Οι τεχνικές που θα χρησιμοποιούνται για επικοινωνίες κινδύνων και ασφάλειας θα είναι Ραδιοτηλεφωνία και σε ώριμες περιπτώσεις Τηλετυπία στενής ζώνης.

Οι επικοινωνίες αυτές θα εκτελούνται με επίγεια ή Δορυφορικά δίκτυα, ανάλογα με τον εξαρτισμό των πλοίων και των περιοχών λειτουργίας των.

IV) ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ

Οι επικοινωνίες περιοχής κινδυνεύοντος που είναι οι επικοινωνίες που γίνονται στην άμεση περιοχή του κινδυνεύοντος πλοίου, θα γίνονται συνήθως στις συχνότητες 2182 KHz ή 156,8 MHz.

Οι επικοινωνίες αυτές θα γίνονται μεταξύ του πλοίου σε κίνδυνο και των μονάδων που θα παρέχουν βοήθεια και θα έχουν σχέση με την παροχή βοήθειας στο πλοίο ή την διάσωση επιζώντων.

Στις περιπτώσεις όπου στην Έρευνα και Διάσωση λαμβάνουν μέρος αεροσκάφη, τα αεροσκάφη έρευνας και διάσωσης θα είναι συνήθως εφοδιασμένα με συσκευές επικοινωνίας στις συχνότητες 4125 KHz και/ ή 2182 KHz και/ ή 156,8 καθώς και άλλες ναυτικές συχνότητες.

Άλλα αεροσκάφη πιθανόν να διαθέτουν μόνο την συχνότητα 4125 KHz για επικοινωνίες περιοχής κινδυνεύοντος.

V) ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ

Έντοπισμός (LOCATING) είναι ο όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει τον έντοπισμό του πλοίου σε κίνδυνο ή των ναυαγών, από πλοίο ή αεροσκάφος που έρχεται σε βοήθεια.

Ο έντοπισμός θα επιτυγχάνεται είτε με Ραδιοέντοπισμό (HOMING) των Ραδιοσημάτων του κινδυνεύοντος ή με χρήση ενός πομπού — ανακλαστήρα RADAR (RADAR TRANSPONDER) (φορητού - επιπλέοντος) σε συνδυασμό με το RADAR του πλοίου που έρχεται για βοήθεια.

VI) ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Οι «προληπτικές ενέργειες» καλύπτουν τις επικοινωνίες που είναι απαραίτητες για την συλλογή και μετάδοση των πληροφοριών εκείνων που είτε θα βοηθήσουν στον περιορισμό της πιθανότητας ατυχήματος ή

δταν υπάρχει περιστατικό κινδύνου θα βοηθήσουν την επιχείρηση έρευνας και διάσωσης.

Περιλαμβάνουν αναφορές Στίγματος και κινήσεων πλοίων, μετάδοση αγγελιών προς ναυτιλλομένους και μετεωρολογικών δελτίων και γενικά όλα τα μηνύματα επείγοντος και ασφάλειας.

Οι επικοινωνίες οι σχετικές με «προληπτικές ενέργειες» θα περιλαμβάνουν την μεταβίβαση μηνυμάτων μέσω των συχνοτήτων κινδύνου και ασφάλειας και την έκπομπή γενικών μηνυμάτων στην κατεύθυνση ξηράς-πλοίων μέσω NAVTEX και INMARSAT.

ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΞΗΡΑΣ

Η εισαγωγή στο GMDSS δορυφορικών και τηλεπικοινωνιών HF θα κάνει απαραίτητη την ύπαρξη ενός αποτελεσματικού δικτύου τηλεπικοινωνιών μεταξύ Κέντρων Έρευνας και Διάσωσης (RCC).

Το δίκτυο αυτό θα αποτελείται από άμεσες τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις μεταξύ RCC σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση Έρευνας και Διάσωσης 1979. Επί πλέον, κάθε RCC θα χρειάζεται άμεσες και αποτελεσματικές τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις με τους παράκτιους σταθμούς και τους Επίγειους Παράκτιους σταθμούς της περιοχής του.

Οι άμεσες τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις μεταξύ RCC θα μπορούν να γίνουν είτε μέσω του αυτόματου τηλεφωνικού δικτύου ή της μόνιμης δορυφορικής υπηρεσίας, ή του συστήματος INMARSAT, ανάλογα με τις διευκολύνσεις που διατίθενται.

Πολλά RCCS θα διαθέτουν επίγειο σταθμό πλοίου για να ενισχυθεί η δυνατότητα άμεσης ανταλλαγής πληροφοριών κινδύνου και ασφάλειας μεταξύ RCCS.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

Μερικές από τις σημαντικότερες γενικές αρχές στις οποίες βασίζονται οι απαιτήσεις εξοπλισμού των πλοίων είναι οι παρακάτω:

α) Κάθε πλοίο θα διαθέτει συσκευές κατάλληλες να εκτελούν τις κύριες λειτουργίες που περιγράφονται στην παράγραφο II κατά την διάρκεια του ταξιδιού τους, χρησιμοποιώντας τουλάχιστον μία από τις τεχνικές ραδιοεπικοινωνίας που περιγράφονται στις παραγράφους IV και V.

β) Κάθε πλοίο θα διαθέτει συσκευές κατάλληλες να εκτελούν τις πιο βασικές λειτουργίες που είναι η ειδοποίηση κινδύνου και η έκπομπή σημάτων έντοπισμού, κάθε μία από τις οποίες θα χρησιμοποιεί μία ξεχωριστή και ανεξάρτητη συσκευή.

γ) Εκτός των περιπτώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο II παραπάνω, κάθε τηλεπικοινωνιακή συσκευή πλοίου θα είναι δυνατόν να εκτελεί περισσότερες από μία

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

λειτουργίες και να καλύπτει περισσότερες από μία τηλεπικοινωνιακές οδούς.

IV) Οι συσκευές των πλοίων θα είναι άπλές στον χειρισμό και όπου είναι εφικτό θα κατασκευάζονται για αυτόματη λειτουργία.

V) Τα σωστικά μέσα θα εφοδιάζονται με συσκευές κατάλληλες να εκτελούν τις λειτουργίες τις σχετικές με επικοινωνίες περιοχής κινδυνεύοντος μέσω μιάς τουλάχιστον τηλεπικοινωνιακής οδού και την έκπομπή

σημάτων έντοπισμού.

VI) Όλα τα πλοία που ταξιδεύουν στην περιοχή A2 θα είναι εφοδιασμένα με συσκευές VHF και MF.

VII) Όλα τα πλοία που ταξιδεύουν στην περιοχή A3 θα είναι εφοδιασμένα με συσκευές VHF, MF, HF και/ή συσκευές δορυφορικής επικοινωνίας.

VIII) Τα πλοία που ταξιδεύουν στην περιοχή A4 θα εφοδιάζονται με συσκευές VHF,

MF και HF.

IX) Όλα τα πλοία θα είναι υποχρεωμένα να φέρουν Δέκτη NAVTEX (510 KHZ), συσκευή έντοπισμού και δορυφορικό ραδιοφάρο E-PIRB.

Στην περιοχή A1 ή υποχρέωση θα είναι για VHF—EPIRB που θα λειτουργεί στις συχνότητες 156.525 (ΚΑΝΑΛΙ 70) και 156.8 MHZ (ΚΑΝΑΛΙ 16) αντί του δορυφορικού EPIRB.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΥΤΟΜΑΤΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ
490 KHZ	DSC	ΞΗΡΑΣ - ΠΛΟΙΟΥ	ΚΛΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
518 KHZ	NAVTEX (NBOP)	ΞΗΡΑΣ - ΠΛΟΙΟΥ	ΑΝΑΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΚΛΗΣΕΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ/ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ
2174,5 KHZ	NBOP	ΠΛΟΙΟΥ - ΞΗΡΑΣ - ΠΛΟΙΟΥ	ΚΛΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
2182 KHZ	R/T	"	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
2187,5 KHZ	DSC	"	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
3023 KHZ	R/T	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ SAR	ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ SAR
4125 KHZ	R/T	ΠΛΟΙΟΥ - ΞΗΡΑΣ - ΠΛΟΙΟΥ	ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ SAR - ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ
		ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ	ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
4177,5 KHZ	NBOP	ΠΛΟΙΟΥ - ΞΗΡΑΣ - ΠΛΟΙΟΥ	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
4188 KHZ	DSC	"	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
5680 KHZ	R/T	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ SAR	ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ SAR
6215,5 KHZ	R/T	ΠΛΟΙΟΥ - ΞΗΡΑΣ - ΠΛΟΙΟΥ	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
6268 KHZ	NBOP	"	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
6282 KHZ	DSC	"	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
8257 KHZ	R/T	"	ΚΛΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
8357,5 KHZ	NBDP	"	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
8375 KHZ	DSC	ΠΛΟΙΟΥ - ΞΗΡΑΣ - ΠΛΟΙΟΥ	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
12392 KHZ	R/T	"	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
12520 KHZ	NBDP	"	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
12563 KHZ	DSC	"	ΚΛΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
16522 KHZ	R/T	"	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
16695 KHZ	NBDP	"	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
16750 KHZ	DSC	"	ΚΛΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
16750 KHZ	DSC	"	ΚΛΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΞΗΡΑΣ (EPIRB)
121,5 MHZ	R/T	ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΠΛΟΙΟΥ	ΚΛΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ
123,1 MHZ	R/T	ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΗ (ΕΦΕΔΡΙΚΗ)	ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ SAR
156,3 MHZ	R/T	ΠΛΟΙΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	ΚΛΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
156,525 MHZ	DSC	ΠΛΟΙΟΥ - ΞΗΡΑΣ - ΠΛΟΙΟΥ	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ
156,650 MHZ	R/T	ΠΛΟΙΟΥ - ΠΛΟΙΟΥ	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
156,8 MHZ	R/T	ΠΛΟΙΟΥ - ΞΗΡΑΣ - ΠΛΟΙΟΥ	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
156,825	NBDP	"	ΚΛΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ- ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ
406-406,1 MHZ		ΠΛΟΙΟΥ-ΔΟΡΥΦΟΡΟΥ (EPIRB)	ΚΛΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
1544-1545 MHZ		ΞΗΡΑΣ-ΔΟΡΥΦΟΡΟΥ-ΠΛΟΙΟΥ	ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΜΟΝΑΔΕΣ SAR
1645,5			
1646,5 MHZ		ΠΛΟΙΟΥ-ΔΟΡΥΦΟΡΟΥ/ΞΗΡΑΣ	ΚΛΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ/ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
1300-9500 MHZ		RADAR TRANSPONDER	ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΜΟΝΑΔΕΣ SAR

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3691, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - Capt. G. Logothetis
444600 - Mr. E. Andresen

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

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

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

F1 ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
F2 ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
F3 ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΛΟΙΟΥ-ΞΗΡΑΣ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΞΗΡΑΣ-ΠΛΟΙΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ-ΠΛΟΙΟΥ

F4 ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ
F5 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ
F6 ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ
F7 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ/ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
F8 ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ
F9 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΠΡΟΣ ΓΕΦΥΡΑ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Σε αντίθεση με τό παρόν σύστημα όπου χρησιμοποιούνται συσκευές απλής σχετική τεχνολογίας, στο νέο σύστημα θα χρησιμοποιηθούν συσκευές και υποσυστήματα υψηλής τεχνολογίας με τα παρακάτω αποτελέσματα:

1. Υποβάθμιση της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα αφού επιδιώκεται η διεξαγωγή της συντήρησης/έπισκευών των ραδιοηλεκτρικών συσκευών των πλοίων από συνεργεία ξηράς και σε πολλές περιπτώσεις μόνο από τόν κατασκευαστή ή τόν αντιπρόσωπό του, κάνοντας έτσι την συντήρηση απαγορευτικά ακριβή, ενώ ο χρόνος που θα απαιτείται για την αποκατάσταση μιάς βλάβης θα είναι υπερβολικά μεγάλος.
2. Τεχνολογική εξάρτηση των ναυτιλιακών χωρών από τις προηγμένες τεχνολογικά χώρες.
3. Μείωση της ανταγωνιστικότητας των

πλοίων των μη ανεπτυγμένων βιομηχανικά χωρών που διαθέτουν φθινό κόστος επάνδρωσης και επαναφορά των πλοίων στις σημαίες των ανεπτυγμένων τεχνολογικά χωρών.

4. 'Επιπτώσεις από την δημιουργούμενη αναδιάρθρωση της σύνθεσης των πλοίων και των νέων απαιτήσεων γνώσεων του προσωπικού τους.

5. Τεράστια οικονομική επιβάρυνση στα υπάρχοντα πλοία αφού σύμφωνα με τό σχέδιο μετάβασης, θα πρέπει να εφοδιασθούν με συσκευές νέας τεχνολογίας μέσα σε έξι χρόνια από την έναρξη της εφαρμογής του νέου συστήματος.

6. Τεράστια οικονομική επιβάρυνση για εγκαταστάσεις ξηράς (παράκτιους σταθμούς) δεδομένου ότι ο ύφιστάμενος εξοπλισμός τους δεν θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί στο νέο σύστημα.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Γιά την καλύτερη αντιμετώπιση των επι-

πτώσεων εκ της εφαρμογής του νέου συστήματος απαιτείται πλήρης και συνεχής αναλυτική και κατανοητή ενημέρωση όλων των επί μέρους φορέων για την πορεία του σχεδιασμού και τις νεώτερες εξελίξεις ώστε εγκαιρα και προγραμματισμένα να αντιμετωπισθούν τά ζητήματα που προκύπτουν.

Τέτοιοι φορείς είναι:

Υπουργείο Συγκοινωνιών, ΟΤΕ, ΝΕΕ, ΕΕΕ, ΠΝΟ, ΠΣΑΘΑΞ, τό αρμόδιο για την έρευνα και τεχνολογία Υπουργείο καθώς και οι Διευθύνσεις ΥΕΝ για θέματα αρμοδιότητάς τους.

Λαμβάνοντας υπ' όψη τις ανάγκες που θα δημιουργηθούν με την έναρξη της εφαρμογής του νέου συστήματος για εφοδιασμό χιλιάδων πλοίων με συσκευές νέας τεχνολογίας μέσα σε μικρό σχετικά διάστημα θα πρέπει να μελετηθεί ή πιθανότητα δημιουργίας ελληνικής βιομηχανίας κατασκευής συσκευών ραδιοεπικοινωνιών των πλοίων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. IMO — COM 30/3/CHAIRMAN
2. IMO — COM25/12/ANNEX
3. IMO — COM 29/10
4. IMO — COM 30/II
5. IMO — COM/WP.6/
6. IMO — INMARSAT 0985 B
7. BIMCO 6/85
8. IMO — STW 18/4
9. NAFTILIAKI WINTER '85
10. FAIRPLAY INTERNATIONAL
11. OCEAN VOICE

Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗΣ

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

NAYTIKA ΘΕΜΑΤΑ

Παγωμένες θάλασσες και πολικές περιοχές

Του κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, 'Αρχιπλοίαρχου Π.Ν. έ.ά.

Στό βόρειο ήμισφαίριο είναι παγωμένες οι θάλασσες που βρίσκονται έσωτερικά του 'Αρκτικού κύκλου που περνάει από τό γεωγραφικό πλάτος των 67,5° Β. Είναι δηλαδή ο βόρειος Παγωμένος 'Ωκεανός ή 'Αρκτικός 'Ωκεανός ή και 'Αρκτική Θάλασσα. 'Επίσης οι προσκείμενες σέ αυτόν θάλασσες της Γροιλανδίας, ή θάλασσα BARENTS βόρεια των Σκανδιναυικών χωρών, οι θάλασσες KARA, LAPTEV και 'Ανατολικής Σιβηρίας που έκτείνονται βόρεια της Σοβιετικής 'Ενώσεως, ή θάλασσα CHUKCHI, βόρεια του Βερίγγειου Πορθμού, ή θάλασσα BEAUFORT βόρεια της 'Αλάσκας και του Καναδά, τά στενά του 'Αρχιπελαγικού συγκροτήματος των Καναδικών νήσων και ο Κόλπος BAFFIN μεταξύ αυτών και της Γροιλανδίας.

'Αλλά και νοτιότερα του 'Αρκτικού ωκεανού βρίσκονται παγωμένες θάλασσες, όπως είναι τό Δυτικό μέρος της Νορβηγικής θαλάσσης, τό Δυτικό μέρος της θαλάσσης του LABRADOR, Νότια της Γροιλανδίας, μεγάλο τμήμα του κόλπου HUDSON του Καναδά, ο κόλπος της 'Αλάσκας στis Νότιες άκτές της, μεγάλο μέρος της θαλάσσης του Βερίγγειου, καθώς και της OKHOTSK της Νοτιοανατολικής Σιβηρίας.

Σαφή όρια του 'Αρκτικού 'Ωκεανού ίδως στο τμήμα που τον συνδέει με τό Βόρειο 'Ατλαντικό δέν υπάρχουν. 'Η έκτασή του πάντως ύπολογίζεται μεταξύ 13 έως 14 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα, ενώ τό κέντρο του βρίσκεται σέ πλάτος 83,5° Β και μήκος 160° Δ. Τό κέντρο αυτό απέχει δηλαδή περί τά 390 μίλια από τό Βόρειο Πόλο, που βρίσκεται σέ γεωγραφικό μέν πλάτος 90° Β., άστρονομικά δέ σήμερα κάτω από τον άστερισμό α της Πολικής 'Αρκτου. Σέ πλάτος 65° άλλου 73° 05' Β και μήκος 100° Δ., μέσα στον Παγωμένο 'Ωκεανό, βρίσκεται και ο Βόρειος Μαγνητικός Πόλος.

'Αξιοσημείωτο είναι ότι ο Βόρειος Πόλος δέν είναι και τό σημείο του μεγίστου ψύχους. Μετρήσεις έχουν αποδείξει, ότι ο πόλος του μεγίστου ψύχους βρίσκεται πάνω στην ξηρά της Σιβηρίας, μέ μέση θερμοκρασία - 51,2° C λόγω των κλιματολογικών συνθηκών της περιοχής.

Τό βάθος του ωκεανού και των λοιπών άρκτικών θαλασσών δέν είναι μεγαλύτερο από 2.000 όργιές, έκτός από τό βάθος όρισμένων λεκανών, όπως είναι της Βόρειας Καναδικής και της Εύρωσιατικής, βορειοανατολικά των Σο-

βιετικών νήσων SEVERNAYA ZEMLYA, που είναι μεταξύ 2.000 έως και 4.000 όργιων. Τό βάθος του ωκεανού στο σημείο του Β. Πόλου είναι 2.235 όργιές.

Συνέχεια των παγωμένων θαλασσών του 'Αρκτικού κύκλου και οι παγωμένες 'Αρκτικές Περιοχές. Σέ αυτές περιλαμβάνονται κυρίως ή νήσος της Γροιλανδίας, οι νήσοι της Σπιτςβέργης, τά έκτεταμένα βόρεια έδάφη της Σοβιετικής 'Ενώσεως, τά περισσότερα των όποιων σχηματίζουν την Σιβηρία, τά Σοβιετικά επίσης άρχιπελάγη του Φραγκίσκου 'Ιωσήφ, SEVERNAYA, NOVAYA, NOVO-SIBIRSKIYE, OSTROVA, ή 'Αλάσκα των ΗΠΑ και ο Βόρειος Καναδάς με τό τεράστιο άρχιπελαγικό του συγκρότημα. 'Η συνολική έκταση των περιοχών αυτών είναι περί τά 4 εκατομμύρια τετραγωνικά χιλιόμετρα, χωρίς βεβαίως νά περιλαμβάνονται και όλες οι έκτάσεις που βρίσκονται νοτιότερα από τον 'Αρκτικό κύκλο και είναι μόνιμα ή περιοδικά σκεπασμένες από πάγο.

'Η πολική νύχτα διαρκεί έξι μήνες, από τον Σεπτέμβριο μέχρι τό Μάρτιο, δηλαδή 176 είκοσιτετράωρα στην περιοχή περί τό Βόρειο Πόλο, ενώ στο πλάτος των 80° διαρκεί 123 είκοσιτετράωρα. 'Αλλά ή νύχτα φωτίζεται από τό Βόρειο σέλας, τή φωτεινή αυτή ήλιακή άνταύγεια μορφής τόξου. 'Από τό Μάρτιο μέχρι τό Σεπτέμβριο επικρατεί ή πολική ήμέρα, μέ τον ήλιο νά κινείται περί τον όρίζοντα.

Σέ αυτή άλλωστε τή μικρή ήλιοφάνεια όφείλεται τό μεγάλο ψύχος, αλλά και ή ένότητα σχεδόν του κλίματος που χαρακτηρίζει τίς άρκτικές θάλασσες και άρκτικές περιοχές.

Στό Νότιο ήμισφαίριο παγωμένες εί-

ναι σχεδόν οι θάλασσες που βρίσκονται έσωτερικά του 'Ανταρκτικού κύκλου των 67,5° Νοτίου γεωγραφικού πλάτους, δηλαδή τά πλέον νότια τμήματα του Είρηνικού, 'Ατλαντικού και 'Ινδικού 'Ωκεανού που περιλαμβάνονται έσωτερικά από τον κύκλο αυτό μέχρι τίς άκτές της 'Ανταρκτικής 'Ηπείρου. Είδικότερες περιοχές είναι ή θάλασσα 'Αμουνδσεν στο Νότιο Είρηνικό, ή θάλασσα WEDDELL στο Νότιο 'Ατλαντικό, ή θάλασσα DAVIS στο νότιο 'Ινδικό και ή θάλασσα NT' OYPBIL νότια της Αυστραλίας. 'Επισημαίνεται όμως τό γεγονός, ότι όλες αυτές οι θάλασσες δέν είναι συνεχώς παγωμένες, ενώ τμήμα της WEDDELL προς τά ανατολικά και όλόκληρη σχεδόν ή θάλασσα ROSS που βρίσκεται νότια της Ν. Ζηλανδίας μέχρι τίς άκτές της 'Ανταρκτικής δέν είναι καθόλου παγωμένες. 'Εν τούτοις όμως για νά καταπλεύσει κανείς στη θάλασσα ROSS είναι συχνά άπαραίτητο νά διαπλεύσει πριν μία έκτεταμένη παγωμένη περιοχή.

'Η κυριότερη παγωμένη περιοχή του Νοτίου ήμισφαίριου είναι ή 'Ανταρκτική ήπειρος. 'Εχει έκταση περί τά 14 εκατομμύρια τετρ. χιλιόμετρα, όσο δηλαδή περίπου και ο Βόρειος Παγωμένος 'Ωκεανός. 'Ο Νότιος Πόλος, τό πλάτος των 90° Ν. δηλαδή βρίσκεται γεωγραφικά πάνω σέ ύψίπεδο της ήπείρου, ύψους περίπου 3.000 μέτρων, άστρονομικά δέ σήμερα κάτω από τον άστερισμό του Νοτίου Σταυρού. 'Επίσης στην 'Ανταρκτική βρίσκεται και ο αντίποδας του Βόρειου Μαγνητικού Πόλου, ο Νότιος Μαγνητικός.

'Η ήπειρος άποτελείται από δύο τμήματα, την 'Ανατολική και Δυτική 'Ανταρ-

For your ships repairs in Far East use

SHIP — REPAIRING CENTRE (SSRC)

**SHANGHAI CORPORATION
OF SHIPBUILDING INDUSTRY
SHANGHAI — CHINA**

**NINE SHIPYARDS — TEN DRYDOCKS AT YOUR DISPOSAL
ALL KINDS OF SHIP REPAIRS**

AGENTS FOR GREECE

INTERSEAS SHIPPING CO.

607, LEMOS MARITIME BUILD, 35-39, AKTI MIAOULI PIRAEUS — GREECE
TEL.: 4181093/4180986

TLX: 211394

κτική. Δεν είναι όμως ακόμη γνωστό, εάν τα τμήματα αυτά ανήκουν σε δύο ουσιαστικά ήπειρους που χωρίζονται από θάλασσα ή αποτελούν μία ήπειρο με δύο διαφορετικά γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά. Τουτό, διότι ο πάγος κυρίως και οι άλλες έδαφολογικές, γεωλογικές και κλιματολογικές συνθήκες δεν έχουν ακόμη επιτρέψει την εξαγωγή σαφών συμπερασμάτων.

Η ήπειρος έχει δύο κύριους κόλπους όπου εκτείνονται οι θάλασσες WEDDELL και ROSS που προαναφέραμε.

Μεγάλα όρεινά συγκροτήματα ύψωνονται στη Γη Μαρίας Μπέρντ κυρίως ύψους 4.000 μέτρων, που βρίσκεται προς τη πλευρά του Ειρηνικού ωκεανού, καθώς και στη δυτική ακτή της θαλάσσης ROSS ύψους περίπου 3700 μ. Μεταξύ του Ν. Ειρηνικού και Ν. Ατλαντικού εκτείνεται η χερσόνησος της Άνταρκτικής, που προσεγγίζει τις ακτές της Νότιας Αμερικής και των νήσων Φώκλαντ και διαχωρίζεται από αυτές με την δίοδο DRAKE. Εκεί βρίσκονται και πολλοί νήσοι κοντά στις ακτές της Άνταρκτικής που σχηματίζουν το συγκρότημα των νοτίων SHETLAND και των νοτίων ORCNEY.

Ο πάγος καλύπτει την Άνταρκτική έπειδή αυτή είναι παντού χιονισμένη. Ο χερσαίος πάγος καταλήγει στις ακτές και ενώνεται με το πάγο των παγωμένων θαλασσών που προαναφέραμε. Έπειδή όμως οι ακτές της Άνταρκτικής είναι γενικά όμαλές, χωρίς δηλαδή πολλές βαθιές έσοχές ή άλλες κολπώσεις, ο παράκτιος πάγος εκτείνεται όμαλά, σε πολλά χιλιόμετρα κατά μήκος των ακτών με αξιοσημείωτο επίσης χαρακτηριστικό το μεγάλο του ύψος. Οι πάγοι αυτοί λέγονται φράγματα. Έχουν παρατηρηθεί φράγματα, έκτασως μέχρι και 20.000 τετρ. χιλιομέτρων στην ακτή της θάλασσας του ROSS, ενώ αντίθετα οι παράκτιοι πάγοι του Βορείου ημισφαιρίου έχουν πολύ μικρά μήκη, έπειδή ακολουθούν τις κολπώσεις των Εύ-

ρωπαϊκών, Ασιατικών και Αμερικανικών ήπειρωτικών και νησιωτικών ακτών.

Η θερμοκρασία στην Άνταρκτική είναι συνήθως κάτω από το μηδέν και φθάνει μέχρι και - 80° C το χειμώνα, ενώ η θερμοκρασία στις θάλασσες που την περιβάλλουν είναι αντίστοιχα υψηλότερες.

Οι βροχοπτώσεις, τόσο στο Β. Παγωμένο Ωκεανό και τις Βόρειες πολικές περιοχές, όσο και στην Άνταρκτική είναι λίγες, ενώ οι χιονοπτώσεις είναι άφθονες. Πάνω στις παγωμένες άρκτικές και άνταρκτικές θάλασσες και άρκτες ζουν όρισμένα ζώα και πτηνά όπως είναι οι θαλάσσιοι έλέφαντες οι πολικοί άρκτοι, οι φώκιες, η ρέγγη, οι πυγκούνιοι, ο γλάρος, ο άλπατρος κλπ., ενώ κάτω από τους πάγους των θαλασσών υπάρχει φυτοπλαγκτό και ζωοπλαγκτό και διάφορα είδη ζώων της άβυσσου, καθώς και φαιοφύκη στις θάλασσες που συνορεύουν με τις πολικές. Χαρακτηριστικό της ζωής στις παγωμένες θάλασσες είναι ότι αυτές δεν εύνουν την πολυμορφία, την οποία εύνουν οι εύκρατες και οι τροπικές κυρίως, αλλά τη μεγάλη ποσότητα στά λίγα είδη που εύνοκκμουν. Στις χερσαίες παγωμένες έκτασεις η ζωή είναι ακόμη φτωχότερη και αντιπροσωπεύεται κυρίως από όρισμένα βρύα, βότανα, λειχήνες και νανώδη δένδρα, που όλα μαζί ονομάζονται τούντρα.

Στά άρκτικά έδαφη ζουν ακόμη λιγότερα είδη ζώων, με επικρατέστερο το τάρανδο και στις περιοχές που έχουν μικρότερο σχετικά γεωγραφικό πλάτος ζουν άφθονα γουνοφόρα ζώα, όπως είναι οι άρκτικές άλεπούδες κλπ.

Στις παράκτιες άρκτικές περιοχές, καθώς και στην ένδοχώρα τους, έχουν έντοπισθεί πλούσια κοιτάσματα διαφόρων όρυκτων, κυρίως γαιανθράκων, ύδρογονανθράκων, αερίων, σιδήρου, βωξίτου, μολύβδου, νικελίου, χαλκού, χρυσού κλπ., άνάλογα με την περιοχή. Κυριότερη έκμετάλλευση γίνεται των

κοιτασμάτων της Σιβηρίας και Άλάσκας, τόσο στις πολικές περιοχές, όσο κυρίως στις ύποπολικές που συνορεύουν με αυτές, έπειδή σ' αυτές οι κλιματολογικές και έδαφολογικές συνθήκες είναι περισσότερο εύνοικές. Από το υπέδαφος της Σιβηρίας, σάν γενικότερης περιοχής, εξαγονται σήμερα γαιάνθρακες, ύδρογονάνθρακες και φυσικά άερια, σίδηρος, ψευδάργυρος, βωξίτης, νικέλιο κλπ., ενώ από το υπέδαφος της Άλάσκας, σάν σύνολο, εξαγονται ύδρογονάνθρακες και φυσικά άερια, γαιάνθρακες, χρυσός, ύδράργυρος, κασσίτερος κλπ. Από το υπέδαφος της Γροιλανδίας εξαγονται μικρές ποσότητες κρυσταλλίου, μολύβδου, γραφίτη, γαιανθράκων και ψευδαργύρου, ενώ η έκμετάλλευση του υπεδάφους των νήσων του Καναδικού Άρχιπελάγους είναι άκόμη μικρότερη.

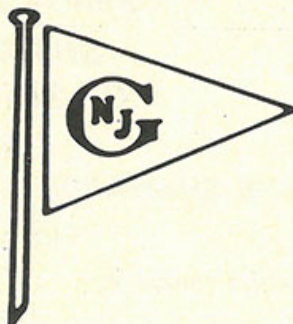
Οι άρκτικές περιοχές είναι βέβαια άραιοκατοικημένες ή δεν έχουν και καθόλου κατοίκους, άναλόγως προς την περιοχή. Γενικότερα, κατοικούνται από Έσκιμώους, Λάπωνες, Σαμογέτες και άλλες φυλές, οι περισσότερες των οποίων είναι μογγολικής προελεύσεως. Ζουν κυρίως με το κυνήγι ή την άλιεία. Οι ύποαρκτικές περιοχές είναι πολύ περισσότερες κατοικημένες τόσο με τις φυλές που προαναφέραμε, όσο και με κατοίκους άνάλογης συνθέσεως προς τους κατοίκους του Κράτους, στο όποιο άνήκει ή κάθε περιοχή.

Η Άνταρκτική δεν κατοικείται, εκτός από έπιστημονικές ομάδες που σήμερα εργάζονται εκεί, περιοδικά.

Σε έπόμενα άρθρα θά άναφερθούμε στις φυσικές διεργασίες σχηματισμού του πάγου στη θάλασσα και τά άλλα χαρακτηριστικά του, καθώς και στά παγόβουνα, στη ναυσιπλοία πλοίων και ύποβρυχίων σε αυτές τις περιοχές, στις προσπάθειες του ανθρώπου για άκτήση τους και τέλος στη στρατηγική τους σημασία.

Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ

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



ΓΑΛΛΙΑ

Η ναυπηγική παραγωγή του 1985.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του επιμελητηρίου των ναυτικών κατασκευών, το σύνολο των πλοίων που παραδόθηκαν κατά το 1985 από τα γαλλικά ναυπηγεία ανήλθε σε 16 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 199.227 τόν. γκρός. Στο σύνολο αυτό περιλαμβάνονται σκάφη πάσης φύσεως, ήτοι εκτός των κυρίως πλοίων και σκάφη αλιευτικά, ανεφοδιαστικά, πολεμικά και βοηθητικά του στόλου, ποταμόπλοια κλπ.

Από τα 16 παραδοθέντα πλοία τα 8 είναι συνολικού τόνναζ 56.595 τόν. γκρός προορίζονται για το εξωτερικό. Έξω από αυτά το ίδιο διάστημα κατελήφθησαν 21 πλοία, 221.996 τόν. γκρός ενώ 22 πλοία 144.243 τόν. γκρός άρχισαν να ναυπηγούνται. Από τα κατελήφθησαν τα έννέα σκάφη 93.363 τόν. γκρός προορίζονται για εξαγωγή καθώς και τα έννέα (73.325 τόν. γκρός) από τα υπό ναυπήγηση.

Τα μεγαλύτερα από τα παραδοθέντα πλοία είναι ρό-ρό «Atlantic Carrier», 49.941 τόν. γκρός για λογαριασμό γαλλικών συμφερόντων, το ύγραριοφόρο «Berge Racine», 49.130 τόν. γκρός για λογαριασμό νορβηγικών συμφερόντων, τα δίδυμα κοντέινερ «Paris» και «Tokyo» των 37.814 τόν. γκρός για γαλλικές εταιρίες και το όχημα-τοφόρο «Santa Regina», 13.358 τόν. γκρός επίσης για γαλλική εταιρία.

Τα υπόλοιπα, έκτος από ένα χημικό πλοίο 6.323 τόν. γκρός, είναι βοηθητικά σκάφη, φορτηγίδες, αλιευτικά και ρυμουλκά.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ

Ναυπηγήσεις όχημα-τοφόρων

Εξειδικευμένα όχημα-τοφόρα θα ναυπηγήσουν τα γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία του Σπλίτ για λογαριασμό της Φινλανδικής ναυτιλιακής εταιρίας «Viking Line». Ήδη έχει ύ-

πογραφεί η πρώτη παραγγελία για ένα σκάφος 2.200 επιβατών ενώ υπάρχει «όψιόν» και για ένα δεύτερο αδελφό πλοίο. Ένα από τα πλεονεκτήματα των νέων σκαφών θα είναι η δυνατότητα παροχής ενδιαιτήσεων για το 90% των επιβατών, σε αντίθεση από τη σημερινή γενιά όχημα-τοφόρων που προσφέρουν τέτοιες δυνατότητες μόνο στο 60%. Επίσης θα υπάρχουν εστιατόρια για 600 άτομα, θα βελτιωθεί το επίπεδο θορύβου και δονήσεων και θα αυξηθεί η ικανότητα μεταφοράς αυτοκινήτων επί του καταστρώματος σε 620 περίπου μονάδες.

Η «Viking Line» κατέχει στόλο 82 όχημα-τοφόρων που είναι δρομολογημένα στη γραμμή μεταξύ Φινλανδίας και Σουηδίας. Τα νέα σκάφη θα παραδοθούν μετά το 1988 και θα αντικαταστήσουν τα ηλικιωμένα όχημα-τοφόρα «Rosella» και «Turella».

ΙΤΑΛΙΑ

Ανανέωση

Από της 1ης Ιανουαρίου του νέου έτους όλες τις γραμμές της γνωστής εταιρίας Costa της Γένοβας θα αναλάβει η ανανεωθείσα εταιρία Costa Container Line. Τα πλοία θα εξακολουθήσουν να εργάζονται στις ίδιες Κόνφερανς όπως και πρώτα. Η απόφαση αυτής της ανανέωσης είχε παρθεί από το 1985 στο πλαίσιο αναδιοργάνωσης της εταιρίας. Συνοδεύεται δε από εξαίρετα οικονομικά αποτελέσματα, δεδομένου ότι ενώ το 1983 το παθητικό είχε φθάσει τα 8,9 δις. λιρετών, το 1984 το ενεργητικό υπερέβη τα 10 δις. λιρετών επί κύκλου εργασιών της τάξεως των 150 δις. λιρετών.

Οι γραμμές τις οποίες θα εξυπηρετεί η νέα εταιρία είναι οι ακόλουθες:

Γραμμή Μεσογείου — Άν. άκτης ΗΠΑ
Γραμμή Μεσογείου — ΗΠΑ — Κόλπος Μεξικού, σε συνεργασία με την Ισπανική Transatlantica.

Γραμμή μεσογείου — Νοτίου Αμερικής, σε συνεργασία με τις έφοπλιστικές εταιρίες Ιταλία και Καλμέδια.

Γραμμές Μεσογείου — Κεντρικής Αμερικής σε συνεργασία με τις εταιρίες Ιταλία, Λάουρο και Άμικο.

Έξω από την ίδια εταιρία διαχειρίζεται σε συνεργασία με την Contship τρεις ακόμη γραμμές Κόντινεντ — Μεσογείου, Κόντινεντ — Ινδίας, Κόντινεντ — Άπω Ανατολής και μία γραμμή στην ανατολική Μεσόγειο.

ΙΣΡΑΗΛ

Η κατάσταση της Ζίμ

Η έφοπλιστική εταιρία ZIM βελτίωσε σημαντικά τα οικονομικά της αποτελέσματα το 1985. Κατά τα ανακοινωθέντα προσωρινά στοιχεία — ο έπισημος απολογισμός θα δοθεί τον Απρίλιο — η επιχείρηση πραγματοποίησε κέρδη της τάξεως των 8,2 εκατομ. δολλαρίων έναντι ελλείμματος 45,3 εκατ. δολλαρίων του 1984.

Έτσι η Ζίμ μπόρεσε να εξοφλήσει τόκους δανείων 60 εκατομ. δολλαρίων και να περιορίσει τα χρέη της στις τράπεζες από 516 σε 456 εκατ. δολλαρίων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο κύκλος εργασιών της εταιρίας μειώθηκε από 749 σε 702 εκατ. δολλαρίων, συνεπεία περιορισμού των μη αποδοτικών υπηρεσιών. Η προσπάθεια ορθολογικής οργάνωσης της εκμεταλλεύσεως απέφερε τους καρπούς της. Τα έξοδα διοικήσεως μειώθηκαν κατά 20% και σοβαρές οικονομίες επιτεύχθηκαν στον τομέα της καταναλώσεως καυσίμων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Δεκαμελές πλήρωμα

Δεκαμελές πλήρωμα που θα επιφέρει οικονομίες 400.000 δολλαρίων ετησίως στα έξοδα ενός πλοίου είναι μία από τις προτάσεις των Νορβηγών έφοπλιστών προς την κυβέρνηση τους.

Ήδη αρκετοί πλοιοκτήτες έχουν συμφωνήσει να εφαρμόσουν πειραματικά το νέο σχήμα επανδρώσεως με μόνο δέκα άτομα πλήρωμα για διάρκεια 82 ημερών, μειώνοντας κατά 50% το πλήρωμα ενός σύγχρονου συμβατικού πλοίου. Έρευνες με πλήρωμα 13 άτομα διεξάγονται σε δύο νορβηγικά πλοία μεταφοράς όχημάτων και θα επεκταθούν και σε τέσσερα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων που ναυπηγούνται στην Νότιο Κορέα. Τα κύρια χαρακτηριστικά του νέου δεκαμελούς πληρώματος θα είναι ο ένας αξιωματικός γεφύρας, το ανεπάνδρωτο μηχανοστάσιο και η μη χρησιμοποίηση ασυρματιστή, καθώς οι επικοινωνίες θα γίνονται με αυτοματοποιημένα συστήματα δορυφορικών τηλεπικοινωνιών. Η παραδοσια-

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561



Τό νέο δορυφορικό τερματικό MX-2400 της Μάγκναβοξ, ειδικά σχεδιασμένο για πλήρη συμβατότητα με τό μελλοντικό σφαιρικό σύστημα σημάτων ασφαλείας και κινδύνου FGMDSS, πού θά είναι υποχρεωτικό γιά τά ποντοπόρα πλοία από τό 1990. Ίδιαίτερο χαρακτηριστικό τού νέου τερματικού της Μάγκναβοξ είναι ή δυνατότητα αυτόματης έκπομπής σήματος κινδύνου με τέλεξ πού θά περιέχει τήν θέση τού πλοίου, ταχύτητα, κατεύθυνση και είδος άτυχήματος, πληροφορίες πού θά λαμβάνονται αυτόματα από αισθητήρες τοποθετημένους σέ διάφορα σημεία τού πλοίου.

κ ή διαίρεση τού πληρώματος σέ πλήρωμα καταστρώματος και μηχανής δά αντικατασταθεί από τή σύγχρονη, σέ πλήρωμα λειτουργίας και συντήρησης πλοίου. Μαζί με τό πλοίαρχο, τρεις αξιωματικοί θά διοικούν τό πλοίο σέ τέσσερις βάρδιες, ενώ ό αρχιμηχανικός γίνεται ό «αξιωματικός συντηρήσεως» πού θά βοηθείται από έναν ειδικό στά ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά συστήματα. Τό πλοίο θά έχει αξιωματικό άστυράτου, καθώς είναι υποχρεωμένο από τή συνθήκη SOLAS αλλά τά καθήκοντά του θά επεκτείνονται πέρα από αυτά τών επικοινωνιών. Τέλος οί σοβαρές επισκευές και ή συντήρηση θά γίνεται στά λιμάνια ή από μετακινούμενα συνεργεία τεχνικών.

Οί Νορβηγοί έφοπλιστές πιστεύουν ότι ή εφαρμογή τού νέου σχήματος επανδρώσεως δέν θά προξενήσει προβλήματα στην άσφάλεια τών πλοίων καθώς θά υπάρχει μεγάλος αυτόματισμός και εφαρμογή ύψηλης τεχνολογίας. Στό νέο σχήμα αντιδρά ή Ένωση Νορβηγών Ναυτικών, υποστηρίζοντας ότι αντίβαινει τούς εργασιακούς νόμους της χώρας και ειδικά τό θεμιτό ώρARIO εργασίας.

Άλλες προτάσεις τών Νορβηγών έφοπλιστών είναι ή δυνατότητα ναυτολογήσεως ξένων πληρωμάτων με τοπικούς μισθούς όταν τό πλοίο είναι σέ υπερπόντιες περιοχές, οί ξένες επενδύσεις στην νορβηγική ναυτιλία νά είναι άφορολόγητες και νά υπάρχει πλήρης έλευθερία στά πλοία νά αλλάζουν σημαία.

Οί παραγγελίες

Στήν πρώτη τού νέου έτους, οί παραγγελίες ναυπηγήσεως γιά λογαριασμό τού νορβηγικού έφοπλισμού άνέρχονταν σέ 14 δις. κορωνών γιά πλοία και σέ 7 δις. κορωνών γιά πλωτές εξέδρες. Από τά 74 πλοία στά όποια αναφέρονται οί παραπάνω παραγγελίες, τά 43 θά τεθούν υπό έθνική σημαία ενώ τά υπόλοιπα 31 υπό ξένες σημαίες αλλά υπό νορβηγικό έλεγχο. Ός προς τίς πλωτές εξέδρες σημειώνεται ότι τό ποσό τών 7 δις. κορωνών άφορά επτά μονάδες εξορύξεως από τίς όποιες οί 6 θά έγγραφούν στό έθνικό νηολόγιο και μία μόνο θά νηολογηθεί στό έξωτερικό.

Τά περισσότερα από τά παραγγελθέντα πλοία θά παραδοθούν εντός τού έτους.

Κατά τήν άποψη τών έφοπλιστών σήμερα στό έθνικό νηολόγιο δέν μπορεί νά έγγραφούν παρά μόνο τά πολύ δαπανηρά πλοία. Όλα τά άλλα ύψώνουν ξένη σημαία, ενώ είναι συνήθως εκμισθωμένα σέ Νορβηγούς με όσιόν άγοράς, και θεωρούνται κατά κανόνα ως επενδύσεις έξωτερικού.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Νέο ναυπηγείο

Ένα νέο ναυπηγείο πρόκειται νά λειτουργήσει στή θέση της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης ADM πού έκλεισε λόγω χρεωκοπίας πριν ένα χρόνο. Τό νέο ναυπηγείο θά έλέγχεται από τήν A & P APPLIEDORE και ή κυβέρνηση πρόκειται νά επιχορηγήσει τίς πρώτες εργασίες με μία παροχή 1,08 εκατ. δολλαρίων. Έκτός από τήν κυβέρνηση, τή νέα ναυπηγική μοάδα θά υποστηρίξουν και άλλες εταιρίες πού επιθυμούν τήν αναβίωση τών ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων στην περιοχή τού Άμστερνταμ καθώς και ό Όργανισμός Λιμένος τού Άμστερνταμ.

Τό νέο ναυπηγείο θά χρησιμοποιεί τέσσερες δεξαμενές και αναμένεται νά άρχισι εργασίες από τά μέσα τού τρσεχούς Μαρτίου.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Τό ναυάγιο τού «Μιχαήλ Λερμόντοφ»

Τό καμάρι τού ρωσικού στόλου κρουαζιεροπλοίων τού Ειρηνικού, τό κρουαζιερόπλοιο «Μιχαήλ Λερμόντοφ», χωρητικότητας 20.352 τον. γκρός, χάθηκε σέ ένα παράξενο ναυάγιο, στό Στενό τού Κούκ πού χωρίζει τά δύο νησιά της Νέας Ζηλανδίας.

Τό πλοίο, με 400 επιβάτες και 330 ναυτικούς, είχε άποπλεύσει από τό Σύνδνεϊ γιά μία κρουαζιέρα δύο εβδομάδων στην 7 Φεβρουαρίου. Τήν νύχτα της Κυριακής 17 Φεβρουαρίου και ενώ επί τού πλοίου υπήρχε Νεοζηλανδός πιλότος, τό «Μιχαήλ Λερμόντοφ» χτύπησε σέ ύφάλους άνοικτά τού Άκρωτηρίου Τζάκσον και υπέστη είσορή ύδά-

των στό μηχανοστάσιο με αποτέλεσμα νά άχρηστευθούν και οί δύο μηχανές. Παρά τήν ύπόδειξη τού πιλότου γιά άμεση εγκατάλειψη τού σκάφους, ό Ρώσος πλοίαρχος προσπάθησε νά προσαρράξει τό πλοίο στην άκτή. Έν τώ μεταξύ οί σωστικές άρχές τού Γουέλ-λιγκτον είχαν στείλει αρκετά σωστικά σκάφη στην περιοχή και παρά τήν άρχική άρνηση τού πλοίαρχου νά διατάξει εγκατάλειψη τού σκάφους, σύντομα οί επιβάτες και τό πλήρωμα είχαν εγκαταλείψει με ασφάλεια τό βυθιζόμενο σκάφος. Τό πλοίο συνέχισε νά παρασύρεται άκυβέρνητο, με κλίση και σέ κακοκαιρία γιά πέντε άκόμα ώρες και τελικά βυθίστηκε στόν κόλπο τού Μάλμπορο σέ βάθος 30 μέτρων. Η μοναδική άπώλεια στό ναυάγιο ήταν ένας Ρώσος ναυτικός πού σύμφωνα με όλες τίς ένδείξεις έγκλωβίστηκε στό πλοίο καθώς αυτό βυθιζόταν.

Μία νεοζηλανδική έξεταστική έπιτροπή θά έρευνήσει όρισμένα σημεία και τίς καταγγελίες ότι ό πλοίαρχος άρνήθηκε τρεις φορές τήν βοήθεια τών παραπλεόντων σκαφών, αναγκάζοντας τίς σωστικές άρχές νά διατάξουν τά ναυαγοσωστικά νά παραλάβουν τούς επιβάτες και χωρίς τήν άδεια τού πλοίαρχου. Επίσης οί έρευνητικές θά προσπαθήσουν νά ξετάσουν πώς τό σκάφος παρά τήν ύπαρξη πιλότου, βγήκε από τήν πορεία του και χτύπησε σέ βράχους σέ μία τόσο γνωστή θαλάσσια περιοχή.

Τό «Μιχαήλ Λερμόντοφ» είχε ναυπηγηθεί στην Άνατολική Γερμανία τό 1972 και πρόσφατα είχε ύποστεί έκτεταμένες μετασκευές στά ναυπηγεία τού Μπρέμερχαβεν ύψους 18 εκατομ. δολλαρίων. Τό ναυάγιο της Νέας Ζηλανδίας είναι τό πρώτο άτύχημα πού έπληξε τόν σοβιετικό στόλο κρουαζιεροπλοίων.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Έκσυγχρονισμός τού στόλου

Η γνωστή ναυτιλιακή εταιρία Johnson ScanStar άρχισε τήν εφαρμογή τού προγράμματος έκσυγχρονισμού τού στόλου της με τήν πώληση τεσσάρων από τά πέντε πλοία της. Από τά τέσσερα πωληθέντα πλοία τά δύο παραδόθηκαν ήδη στους άγοραστές τους. Σέ αντικατάστασή τους ή εταιρία ναύλωσε ήδη δύο πλοία κοντέινερς, τό «Σάν Φραντσίσκο» και τός «Λός Άντζελες» πού έχουν μεταφορική ικανότητα 1.100 TEU και 100 ψυκτικών κιβωτίων τών 40'.

Οί άπώλειες τού 1985

Κατά τά στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας της Στοκχόλμης, ό έθνικός έμπορικός στόλος άπώλεσε κατά τό διάστημα τού 1985 ένα εκατομμύριο τον. d.w. και έφθασε από τά 4,3 εκατομ. τον. d.w. της 31/12/1984 στα 3,3 εκατομ. τον. d.w. στις 31/12/1985. Ό άριθμός τών πλοίων έπεσε από 476 σέ 444. Ό στόλος τών δεξαμενοπλοίων μειώθηκε κατά 36% και τών πλοίων ψυγείων κατά 34%, κυρίως λόγω της πτωχεύσεως της εταιρίας Σαλέν. Μικρή αύξηση παρουσίασε ό στόλος τών έπιβατηγών.

Κατά τήν Ένωση τών Έφοπλιστών, στην ουσία δέν υπάρχουν πιά φορτηγά πλοία, ύγρου ή ξηρού φορτίου στό έθνικό νηολόγιο, τό όποιο πρό δεκαετίας περιελάμβανε πλοία 14 εκατ. τον. d.w., τά πλείστα δεξαμενόπλοια και ψυγεία. Παρ' όλα αυτά τό άκαθάριστο εισόδημα της Σουηδίας από τή ναυτιλία έχει παγιωθεί στα δύο δις. δολλαρίων έτησίως.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Έπανεξελέγη ο κ. Κων. Φαφαλιός

Ο κ. Κων. Φαφαλιός επανεξελέγη πρόεδρος του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος ενώ αντιπρόεδροι (Α και Β) εξελέγησαν οι κ.κ. Γεώργ. Λαναράς και Κων. Κομνηνός και μέλη της διοικούσας επιτροπής οι κ.κ. Βασ. Κούτσος, Δημ. Νομικός, Νικ. Α. Βερνίκος και Σπ. Άλεξανδράτος.

Τό Ίδρυμα Εὐγενίδη θά δωρήσει απομιμητή γεφύρας

Τό Ίδρυμα Εὐγενίδη ζήτησε από τό ὕπουργο Ναυτιλίας νά ἀποστείλει στό Ἀμβούργο δύο ἐμπειρογνώμονες προκειμένου νά τούς γίνη ἐπίδειξη ἀπομιμητή γεφύρας (simulator), προκειμένου τό Ίδρυμα ν' ἀγοράσει καί νά δωρήσει ὁμοιο συγκρότημα ἀξίας 700.000.000 δραχμῶν γιά τίς ἀνάγκες τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό ὕπουργο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑποβλήθηκαν αἰτήσεις γιά ἐγγραφή στό ἐλληνικό νηολόγιο, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν παρκατῶ πλοίων:

- «Ἅγιος Μακάριος», μπάλκ κάρριερ, πρῶν «Ἀκουαγκλόρ», ὑπό παναμαϊκή σημαία, 25.432 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τοῦ 1968, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «AKTI COMPANIA NAVIERA S.A.» (κ. Δημ. Κατσανδρής).
- «Νῆσος Δῆλος», δεξαμενόπλοιο, πρ. «Liwo Venture», ὑπό λιβεριανὴ σημαία, 64.631 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως τοῦ 1976, πού ἀνήκει στήν ἐταιρία «ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Γεώργ. Παπάλης).

Παραγγελίες

Ο Ὅμιλος «Σέρρες Σίπινγκ» τοῦ κ. Γ. Π. Λιβανοῦ ὁλοκλήρωσε τίς διαπραγματεύσεις του μέ τὰ νοτιοκορεατικά ναυπηγεία τῆς «Χιουντάι» γιά τή ναυπήγηση ἐπτά πρὸντακτ κάρριερς τῶν 38.000 τόν. d.w.

Ἡ παράδοση τῶν πλοίων θά εἶναι σταδιακή ἀπό τὰ τέλη τοῦ 1986 μέχρι καί τό 1988.

Ἀγοραπωλησίες

— Σέ Ἕλληνες περιήλθαν τὰ ἀδελφά μπάλκ κάρριερς «Lyra» καί «Carina» 75.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1967, ἐναντι ποσοῦ περί τῶν 1,3 ἐκατ. δολларίων ἑκαστο.

— Ἕλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ μπάλκ κάρριερ «St. Paul» 58.600 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1967, ἐναντι ποσοῦ περί τοῦ 1 ἐκατ. δολларίων.

— Σέ Ἕλληνες ἐπίσης περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Cissus» 33.500 τόν. d.w., ναυπηγή-

σεως 1974, ἐναντι ποσοῦ περί τῶν 1,4 ἐκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Ἑλλήνων ἐπωλήθη τό μικρό φορτηγὸ «Πόρθος» 3.017 τόν. d.w., 1.585 τόν. γκρό τοῦ 1971. Τό πλοῖο μετονομάστηκε «Χρυσάνθη Σ.» καί ὕψωσε σημαία Κύπρου.

— Σέ συμφέροντα Λιβερίας ἐπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Βιολέττα» 28.600 τόν. d.w., 15.819 τόν. γκρό, ἰσπανικῆς ναυπηγήσεως 1981, ἐναντι ποσοῦ περί τῶν 4,1 ἐκατ. δολларίων.

— Ἕλληνες εἶναι οἱ ἀγοραστές τοῦ δεξαμενόπλοιου «Astro Aries» 60.952 τόν. d.w., 40.725 τόν. γκρό, ἰσπανικῆς ναυπηγήσεως 1980, ἐναντι ποσοῦ περί τῶν 6,6 ἐκατ. δολларίων.

— Ἕλληνες ἀγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Hoya» 28.347 τόν. d.w., ναυπηγήθην στήν Φορμόζα τό 1977, ἐναντι ποσοῦ 1,3 ἐκατ. δολларίων.

— Ἐπίσης σέ Ἕλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Korean Crystal» 17.241 τόν. d.w., ἰσπανικῆς ναυπηγήσεως 1972, ἐναντι ποσοῦ 660.000 δολларίων.

— Ἕλληνες ἀγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Belo Oriente» 33.663 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1978, ἐναντι ποσοῦ περί τῶν 2,8 ἐκατ. δολларίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές τῆς Κίνας ἀγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Ζάντε» 54.282 τόν. γκρό, 19.815 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1969, ἀντί δολ. 129 ἀνά τόννο βάρους.

— Ἐπίσης στήν Κίνα ἐπωλήθη γιά διάλυση τό μπάλκ κάρριερ «Ἀριέττα» 17.113 τόν. γκρό τοῦ 1965, ἀντί δολ. 125 ἀνά τόννο βάρους.

Τά συμβεβλημένα

Τόν μήνα Ἰανουάριο ὑπεγράφησαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ἀσφάλιση τῶν πληρωμάτων τῶν παρακάτω πλοίων ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

- «Ἐρικα II», κυπριακό, 1.443 τόν. γκρό, ἀπό 4.9.85, ἐκπρόσωπος κ. Ἥλ. Σαμίκος.
- «Χαβιάιν Μόναρκ», λιβεριακό, 44.699

τόν. γκρό, ἀπ. 16.10.85, ἐκπρόσωπος κ. Ἄθαν. Μαῦρος.

— «Φάσσα», λιβεριακό, 67.202 τόν. γκρό, ἀπό 9.1.86, ἐκπρόσωπος κ. Ἄλξ. Παλαιοκρασσάς.

— «Ἀναστάσιος», κυπριακό, 16.822 τόν. γκρό, ἀπό 1.11.85, ἐκπρόσωπος κ. Κων. Παπαλιόλιος.

— «Εὐριδίκη», κυπριακό, 10.313 τόν. γκρό, ἀπό 4.12.84, ἐκπρόσωπος κ. Ἀριστ. Τζάνες.

Οἱ διαγραφές

Τό ἴδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν ἀπό τόν πίνακα συμβεβλημένων τὰ ἐξῆς πλοῖα:

— «Ἀτλάντικ Ἐμπερορ», λιβεριακό, 128.398 τόν. γκρό, ἀπό 22.12.85, λόγω ὑψώσεως ἐλληνικῆς σημαίας.

— «Μπόννυ Κάρριερ», παναμαϊκό, 16.073 τόν. γκρό, ἀπό 2.1.86, λόγω ὀλικῆς ἀπώλειας.

— «Ολύμπικ Ἀσπιδέσσον», λιβεριακό, 106.123 τόν. γκρό, ἀπό 20.12.85, λόγω ὑψώσεως ἐλληνικῆς σημαίας.

— «Ολύμπικ Ἀβέντζερ», λιβεριακό, 106.123 τόν. γκρό, ἀπό 19.12.85, λόγω ὑψώσεως ἐλληνικῆς σημαίας.

Στίς 30.1.86 τὰ συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοῖα ἀνέρχονταν σέ 327, συνολικῆς χωρητικότητος 5.590.376 τόν. γκρό.

Νέα διεύθυνση τοῦ Προξενικοῦ Λιμεναρχείου Ρόττερταμ

Τό προξενικό λιμεναρχεῖο στό Ρόττερταμ μεταστεγάσθηκε στήν ἐξῆς διεύθυνση: General Consulate of Greece Mercantile Marine Service Westplein 9 — 3016 BM ROTTERDAM, NETHERLANDS Tel: 362832, 362873. Tlx: 26167

«Ἡμερίδα Ναυτιλίας» διοργανώνει τό ΝΕΕ

Τό Ναυτικό Ἐπιμελητήριο τῆς Ἑλλάδος, μέ τήν εὐκαιρία τῆς συμπληρώσεως 50 χρόνων ἀπό τήν ἱδρύση του, διοργανώνει ἡμερίδα Ναυτιλίας πού θά πραγματοποιηθεῖ τήν Πέμπτη, 6 Μαρτίου 1986, ὥρα 10.000 π.μ. στό Εὐγενίδειο.

Σκοπός τῆς Ἡμερίδας, τήν ἐναρξή τῆς ὁποίας θά κηρύξει ὁ ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Στάθης Ἀλεξανδρής, εἶναι ἡ ἀνταλλαγή σκέψεων ἐπὶ τῶν προτάσεων γιά μία «Ἐθνική Ναυτική Πολιτική».

Τό πρόγραμμα τῆς Ἡμερίδας εἶναι: 10.00: Προσφώνηση ἀπό τόν πρόεδρο τοῦ ΝΕΕ κ. Κων/νο Λ. Φαφαλιό.

10.15: Κήρυξη ἐνάρξεως ἀπό τόν ὑπουργό Ε.Ν. κ. Στάθη Ἀλεξανδρή.

10.30: Ὁμιλία Ἀ. Ἀντιπροέδρου ΝΕΕ κ. Γεωργίου Λαναρά.

10.50: Ὁμιλία ὑπουργοῦ Ἐθνικῆς Οἰκονο-

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚ. ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣΑΝ ΟΙ ΝΕΟΙ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟΥ Ν. ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΥ ΠΟΥ ΛΥΝΟΥΝ ΠΟΛΛΕΣ ΑΠΟΡΙΕΣ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΑΣΜΟΥΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΙΤΕ ΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ: ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8-10
ΤΗΛ.: 4524691 - 4529535

Εισήγηση για τη Ναυτιλία στο Β' Συνέδριο της Νέας Δημοκρατίας

Τήν σημερινή επιφυλακτικότητα του Έλληνικού έφοπλισμού απέναντι στην ναυτιλιακή πολιτική που άσκει τα τέσσερα τελευταία χρόνια η Κυβέρνηση, έπαιξε ο έισηγητής για τη Ναυτιλία, στο πρόσφατο Β' Συνέδριο της Ν.Δ., πρώην βουλευτής κ. Γιώργος Δαλακούρας, τονίζοντας ότι η άποψη καθορισμού μιας ξεκάθαρης πολιτικής του ΠΑΣΟΚ στο χώρο της Ναυτιλίας για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας, έχει οδηγήσει στη φυγή ενός σημαντικού αριθμού πλοίων από το έθνικό νηολόγιο.

Ο κ. Δαλακούρας, στη σχετική εισήγηση του, προσδιώρισε τους παρακάτω στόχους στους οποίους αποβλέπει η ναυτιλιακή πολιτική της Νέας Δημοκρατίας:

— Νά ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, με τη διατήρηση, κυρίως, του θεσμικού καθεστώτος που ίσχυε όταν η ελληνική ναυτιλία βρισκόταν στην πορεία της συνεχούς ανάπτυξης.

μίας κ. Κων/νου Σημίτη.

11.10: Όμιλία ύφυπουργού Έμπορίου κ. Γεωργίου Κατσιφάρα.

11.30: Όμιλία μέλους Διοικητικού Συμβουλίου ΝΕΕ κ. Γεωργίου Φουστάνου.

11.50: Όμιλία εκπροσώπου Ένώσεως Έφοπλιστών Ε/Γ Πλοίων.

12.10: Έλεύθερη συζήτηση — Συμπεράσματα.

Αποδεκτές οι τροποποιήσεις 1983 της SOLAS 74

Τό ΥΕΝ κατάρτισε και προωθεί σχέδιο Π.Δ. με τό όποιο γίνονται αποδεκτές οι τροποποιήσεις 1983 της SOLAS 74 καθώς και τά πρωτόκολλά της πού είχαν αποφασισθεί από τό ΙΜΟ και προστίθενται στις τροποποιήσεις τού 1981 και θά άρχισουν νά εφαρμόζονται διεθνώς από 1.7.86.

Οι τροποποιήσεις αυτές άφορούν πέντε Κεφάλαια τού Παραρτήματος της Συμβάσεως και συγκεκριμένα: Τήν κατασκευή - ύποδιαίρεση και ευστάθεια, τίς μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις (Κεφ. ΙΙ-Ι), β) τήν κατασκευή - πυροπροστασία, άνίχνευση και κατάσβεση (Κεφ. ΙΙ-2), γ) τά σωστικά μέσα (Κεφ. ΙΙΙ), δ) τήν Ραδιοτηλεγραφία και Ραδιοτηλεφωνία (Κεφ. ΙV) και ε) τήν μεταφορά επικίνδυνων φορτίων (Κεφ. VΙΙ).

Τά Κεφάλαια για τά σωστικά μέσα και τήν μεταφορά επικίνδυνων φορτίων αντικαθίστανται όλόκληρα.

Έπίσης στό Κεφάλαιο VΙΙ εντάσσονται οι διεθνείς Κώδικες: α) για τήν κατασκευή και τόν έξοπλισμό τών πλοίων πού μεταφέρουν

— Νά άνακοπεί ή συρρίκνωση της Ναυτιλίας μας.

— Νά έξυγιανθεί ή άσφαλιστική κάλυψη τών Έλλήνων ναυτικών, ή ύποβάθμιση της όποιας άποτελεί πρόσθετο παράγοντα άποθαρρύνσεως τών νέων από τό νά επιλέξουν τή ναυτική σταδιοδρομία.

— Νά βελτιωθεί ποιοτικά ό ελληνικός έμπορικός στόλος.

— Νά όργανωθεί ή σωστή επαγγελματική κατάρτιση τών ναυτικών.

— Νά άναπτυχθεί ή τεχνική ύποδομή της ναυτιλίας, χωρίς τήν όποία δέν είναι δυνατόν νά επιτευχθεί ή επιδιωκόμενη στενότερη σύνδεση τού κλάδου με τήν έθνική οικονομία.

— Νά ενισχυθεί ή αὐτοτέλεια τού ύπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας, με τή συγκέντρωση σ' αυτό όλων τών άρμοδιοτήτων πού έχουν σχέση με τόν κλάδο και τήν παραναυτιλιακή βιομηχανία.

επικίνδυνα χημικά χύμα και β) για τήν κατασκευή και τόν έξοπλισμό τών πλοίων πού μεταφέρουν ύγραέρια χύμα.

Η έπιστροφή φόρου προστιθέμενης άξίας

Τό ύπουργείο Οικονομικών με έγκυκλίο τού διευκρινίζει ότι οι ελληνικές επιχειρήσεις πού καταβάλλουν Φόρο Προστιθέμενης Άξίας (Φ.Π.Α.) για τήν άπόκτηση αγαθών ή ύπηρεσιών σέ άλλες χώρες της ΕΟΚ δικαιούνται έπιστροφής τού φόρου αὐτοῦ.

Τό άνωτέρω είναι άπόρροια συμφωνίας της Έλλάδος με τήν ΕΟΚ και θά ισχύσει μέχρι τήν καθιέρωση τού Φόρου Προστιθέμενης Άξίας στην Έλλάδα τήν 1.1.87.

Οι ένδιαφερόμενοι για τό πλήρε κείμενο της έγκυκλίου καθώς και σχετικές πληροφορίες, έντυπα πρὸς συμπλήρωση, άρμόδιες ύπηρεσίες τών κρατῶν - μελών στις όποιες πρέπει νά κατατεθούν οι αίτήσεις, μπορούν νά άπευθύνονται στην Ύπηρεσία Σχέσεων με τίς Εὐρωπαϊκές Κοινότητες τού ύπουργείου Οικονομικών, Διεύθυνση ΙΙΙ Φορολογικής Νομοθεσίας, Τμήμα Α, Σίνα 2-4, Άθήνα.

Η Βενεζουέλα άξιώνει βίζα και για τούς ναυτικούς

Τό ΥΕΝ ζήτησε από τό ύπουργείο Έξωτερικών νά γίνουν όλες οι άπαραίτητες ενέργειες ώστε νά εξααιρεθούν οι Έλληνες ναυτικοί πού πηγαίνουν στην Βενεζουέλα για νά ναυτολογηθούν σέ έμπορικά πλοία ή διέρχονται, για τόν ίδιο λόγο από τή χώρα αὐτή

της ύποχρέωσης προσκομίσεως θεωρήσεως εισόδου (βίζα).

Η άξίωση της Βενεζουέλας για τήν ύποχρέωση προσκομίσεως βίζας άπ' τά πληρώματα τών πλοίων είχε γνωστοποιηθεί στην ΕΕΕ από έταιρία μέλος της πού είχε λάβει τό κατωτέρω τηλεγράφημα από πλοίαρχο σκάφους της.

«Πλοίαρχος τού ύπό διαχείρισίν μας Δ/Π «PACIFIC BREEZE», τό όποιον εύρίσκεται εις Lagunaira Βενεζουέλας, μάς πληροφορήσε ότι εις Βενεζουέλα έχει θεσπισθεί και ισχύει έδώ και μία έβδομάδα νόμος ό όποιος άπαγορεύει τήν είσοδο εις τήν χώρα άλλοδαπών χωρίς βίζα. Έπειδή έχουν δημιουργηθεί καταστάσεις με τόν νόμο αὐτόν, μέχρι σημείου νά στέλλονται πληρώματα πλώσ στο Κιουρασάο μέχρις ότου έκδοθούν οι άπαραίτητες βίζες, παρακαλούμε νά ενημερώσετε τά μέλη της ένώσεώς μας νά φροντίζουν πρό της άποστολής πληρωμάτων των εις Βενεζουέλα για τήν έκδοση σχετικής βίζας εις τήν οικεία πρεσβεία τών Άθηνών».

Εξαιρέθηκαν από τούς κανόνες ανταγωνισμού της ΕΟΚ

Η Έπιτροπή της ΕΟΚ εξέδωσε άπόφαση (85/615/Ε.Ο.Κ.) με τήν όποία βάσει τού άρθρου 85 (3) της ΕΟΚ εξαίρεται τό International Group Agreement (Ι.Γ.Α.) από τίς διατάξεις τού άρθρου 85 (1) της Ε.Ο.Κ. περί κανόνων ανταγωνισμού. Η εξαίρεση αὐτή ισχύει μέχρι τίς 20 Φεβρουαρίου 1995.

Με τήν άνωτέρω άπόφαση τά Ρ & Ι Clubs μέλη τού Ι.Γ.Α. άναλαμβάνουν τήν ύποχρέωση νά κοινοποιούν στην Έπιτροπή της Ε.Ο.Κ. κάθε άλλαγή τού Ι.Γ.Α. όπως αὐτό διαμορφώθηκε τήν 20 Φεβρουαρίου 1985. Έπίσης τά Clubs ύποχρεούνται νά στέλνουν σέ έτήσια βάση στατιστικά στοιχεία ώστε ή Έπιτροπή της ΕΟΚ νά δύναται νά παρακολουθεί τήν λειτουργία τών διατάξεων τού Ι.Γ.Α., πού άφορούν τόν ανταγωνισμό μεταξύ τών Ρ & Ι Clubs.

Η έτήσια Συνέλευση της INTERKARGKO

Στά γραφεία τού Βρετανικού Ναυτιλιακού Συμβουλίου, 30-32 St. Mary Axe, θά πραγματοποιηθεί στις 11.30 τό πρωί της 5 Μαρτίου, ή έτήσια Συνέλευση της Ίντερκάργκο με σκοπό τήν άνάδειξη διοικητικού συμβουλίου για τή νέα περίοδο.

Η ΠΕΠΕΝ ζήτησε τήν παρέμβαση τού Πρωθυπουργού

Τήν παρέμβαση τού πρωθυπουργού ζήτησε ή Ένωση Πλοίαρχων για νά εξααιρεθούν οι άξιωματικοί τού Έμπορικού ναυτικού από τίς διατάξεις τού άρθρου 12 τού φορολογικού νομοσχεδίου και νά διατηρηθεί, λόγω τών ιδιαιτεροτήτων τού ναυτικού επαγγέλματος, τό φορολογικό καθεστώς πού έχει καθιερωθεί γι' αὐτούς από έτών.

Στό σχετικό τηλεγράφημα πρὸς τόν πρωθυπουργό:

Ύπογραμμίζεται ότι 2.282 άξιωματικοί έμπορικού ναυτικού πού ταξιδεύουν ζητούν νά εξααιρεθούν οι ναυτικοί από τίς ρυθμίσεις τού φορολογικού νομοσχεδίου

Τονίζεται ότι λόγω τών ιδιαιτεροτήτων τού ναυτικού επαγγέλματος οι ναυτικοί δέν έχουν δικαίωμα ψήφου και έχουν εξααιρεθεί από τό συνδικαλιστικό νόμο 1264, από τό στεγαστικό πρόγραμμα και από τή διεθνή σύμβαση 135, ένν τά χρήματα πού άποκομ-

ΣΤΟ ΑΝΕΓΕΙΡΟΜΕΝΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ "TERPSITHEA MARKET"

ΣΥΜΒΟΛΗ ΟΔΩΝ ΜΠΟΥΛΓΙΝΑΣ, ΒΑΣ. ΚΩΝ/ΝΟΥ ΚΑΙ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ (ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ)

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ

ΥΠΟ ΤΩΝ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥΧΩΝ ΚΛΗΡ. ΜΑΡΙΑΣ ΤΣΙΤΣΙΚΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΗΛ.: 6410512 — 3616535

ζουν από την εργασία τους τα κερδίζουν ζώντας με τό άγχος και τόν φόβο των συγκρούσεων και των πειρατικών και τρομοκρατικών ανά την ύψηλιο ένεργειών εργαζόμενοι μόνο λίγους μήνες τό χρόνο και χωρίς νά γνωρίζουν εάν λόγω τής ανεργίας θά ξαναεργασθούν.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Νέες τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών ανακοίνωσε τό ύπουργείο Ναυτιλίας. Συγκεκριμένα τοποθετούνται:

- Οί πλοίαρχοι Παν. Άποστολόπουλος στή Διεύθυνση Όργανώσεως Λιμένων, Ήλίας Πιερράκος και Παν. Καλογεϊτόνας στή Γενική Έπιθεώρηση (ό δεύτερος προσωρινά), Γεωργ. Δημητρακόπουλος στή Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδιάσεως Έκτάκτου Ανάγκης και Κων. Λάμπρου στό Γενικό Έπιτελείο Έθνικής Άμυνας.

- Οί αντιπλοίαρχοι Κων. Κοκορέτσας τμηματάρχης στή Διεύθυνση Όργανώσεως και Λειτουργίας Σχολών, Γρ. Ταρσόπουλος τμηματάρχης στή Διεύθυνση Προνοίας Ναυτικών και Νικ. Γκούρας τμηματάρχης στή Διεύθυνση Έποπτείας Λιμενικών Όργανισμών, στήν όποία επίσης τοποθετείται σάν τμηματάρχης και ό πλωτάρχης Ίωάν. Πολύμερος.

- Οί πλωτάρχες Νικ. Καλατζής λιμενάρχης Ρόδου, Γεωργ. Τσιρώνης επιτηρητής των λιμενικών δοκίμων στή Σχολή Δοκίμων, Θεόδ. Παπακωνσταντίνου και Ίωάν. Κοντογιάννης στό κεντρικό λιμεναρχείο Πειραιώς και Ίωάν. Πανόπουλος στό ΥΕΝ.

• Ο ύποπλοίαρχος Γρηγ. Μητρόπουλος στό προξενικό λιμεναρχείο Λονδίνου.

- Μέ απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας καθήκοντα ύπολιμενάρχη Πειραιώς ανατέθηκαν προσωρινά σόν πλωτάρχη Δημ. Εύθυμίου.

Ή νέα διοίκηση των έφοδιαστών

Τό Διοικητικό Συμβούλιο του Πανελληνίου Συλλόγου Έφοδιαστών Πλοίων, πού προήλθε από τίς άρχαιρεσίες πού έγιναν στίς 30 Ίανουαρίου συγκροτήθηκε σέ σωμα ως εξής: Πρόεδρος Νικ. Οικονόμου, Α' αντιπρόεδρος Σταμ. Κανέλλος, Β' αντιπρόεδρος Ίωάν. Τσάκος, γεν. γραμματέας Δημ. Μπορμπιλιάς, ταμίας Γεώργ. Μαυρίκος και σύμβουλοι Ίωάν. Πολυχρονόπουλος, Ίωάν. Άθανασιάσης, Βασ. Μαράντης και Θεμ. Λυμπερόπουλος.

Περιορισμένες οι ναυλώσεις των τουριστικών σκαφών

Μειωμένη κατά 50% προβλέπεται ότι θά είναι έφέτος οι ναυλώσεις έλληνικών τουριστικών σκαφών από Άμερικανούς πού είναι και οι κυριότεροι πελάτες των σκαφών τής κατηγορίας αυτής και επί πλέον ως τή στιγμή δέν έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον γιά ναυλώσεις από άλλες χώρες.

Τά άνωτέρω τονίσθηκαν σέ συνέντευξη τύπου πού έδωσε ή νέα διοίκηση του Σωματείου Ίδιοκτητών Έπαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών, στή διάρκεια τής όποια επίσης:

- Άναφέρθηκε ότι ή τροποποίηση του νόμου 438/76 πού αναγγέλθηκε τό 1982 δέν έγινε ακόμη μέ αποτέλεσμα νά παραμένουν άνοικτά τά «παράθυρα» γιά τούς ξένους πού άλυνίζουν τίς έλληνικές θάλασσες.

- Υπογραμμίσθηκε ότι ή ασάφεια του Ί. διου νόμου και ή αμύγδαλη έρμηνεία πού δίνουν οι διάφοροι ύπηρεσιακοί παράγοντες έχουν φέρι σέ δυσχερή θέση πολλούς ιδιοκτήτες τουριστικών σκαφών.

- Αποκαλύφθηκε ότι ή άσυννόμηση των ξένων σκαφών είναι άνεπαρκής ή περίεργα χαλαρή.

Οί εκπρόσωποι του σωματείου ζητούν προβολή του θαλασσίου τουρισμού, δημιουργία τουριστικής άστυνομίας στό ύπουργείο Ναυτιλίας, περιορισμό στήν έκδοση νέων άδειών επαγγελματικών σκαφών, κατάρτιση ενιαίου κανονισμού γιά όλες τίς μαρίνες και ύπαγωγή του στους τοπικούς Δήμους κ.λπ.

Ειδικά σεμινάρια τής HELMEPA

Ή θερινή περίοδος, έποχή έντατικής λειτουργίας γιά τά έλληνικά κρουαζιερόπλοια και άκτοπλοϊκά έπιβατηγά, είναι πολύ κοντά και οι προετοιμασίες σέ όλους τούς τομείς έχουν ήδη δρομολογηθεί.

Ή Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA, ύλοποιώντας τό πρόγραμμα δράσεως και ανταποκρινόμενη σέ έπιθυμία των αντίστοιχων Ένώσεων, όργάνωσε ειδικά έκτακτα μονοήμερα σεμινάρια γιά τούς αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής των εταιριών και πλοίων μελών τής. Τά σεμινάρια αυτά, μέ γενικό τίτλο: «Βασικοί Κανόνες ασφάλειας πλοίου», πραγματοποιούνται μέσα στό Φεβρουάριο και τό Μάρτιο και καλύπτουν θέματα όπως

είναι οι κίνδυνοι του πλοίου από πυρκαϊά, σύγκρουση, άλληλεπίδραση, προσάραξη, κ.λπ., οι ύποχρεώσεις των αξιωματικών γιά τήν άποφυγή ρύπανσης τής θάλασσας, αλλά και τούς σχετικούς κανονισμούς (έλληνική νομοθεσία, MARPOL 73/78).

Πρόστιμα

Πρόστιμο 400.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Πειραιά, σόν κ. Χρήστο Άβραμίδη, εκπρόσωπο του λιβερριανού δεξαμενοπλοίου «GULF PRINCESS» καθώς και του έλληνικού Ε/Γ «ΜΠΕΛΛΑ ΜΑΡΙΑ» γιάτί τά δύο πλοία, πού βρίσκονταν στήν ράδα του Πειραιά, δέν είχαν, καθ' ύποτροπή, άναμμένα τά προβλεπόμενα φώτα άγκυροβολίας, δημιουργώντας κίνδυνο στήν ασφάλεια τής ναυσιπλοΐας.

Έπίσης τό λιμεναρχείο Πειραιά επέβαλε πρόστιμο 150.000 δρχ. σόν πλοίαρχο του έλληνικού φορτηγού «Αντώνιος», γιάτί ή γραμμή φόρτωσης είχε χαραχθεί 11 εκατ. πάν από τήν κανονική τής θέση.

- Τό ύπολιμεναρχείο Λευκάδας επέβαλε πρόστιμο 100.000 δρχ. σόν πλοίαρχο του έλληνικού φορτηγού «Γρηγόρης Μ.», γιάτί κατά τόν κατάπλοο του στό λιμάνι τής Λευκάδας, βρέθηκε ύπερφορτωμένο.

- Πρόστιμο 150.000 δρχ. επέβαλε τό λιμεναρχείο Βόλου σόν πλοίαρχο του Έλληνικού φορτηγού «Ευτυχία», γιάτί βρέθηκε έπίσης ύπερφορτωμένο.

Τό ναυάγιο του «Νέμος»

Πνίγηκαν και οι δύο Έλληνες ναυτικοί πού επέβαιναν στό κυπριακό φορτηγό «Νέμος», τό όποιο βυθίστηκε στίς 17 Φεβρουαρίου άνοικτά από τίς μαροκινές άκτές νοτιοδυτικά από τήν Καζαμπλάνκα. Έπίσης πνίγηκαν άλλα έπτά μέλη του πληρώματος του πλοίου.

Οί δύο Έλληνες πού πνίγηκαν στό ναυάγιο του «Νέμος» είναι ό πλοίαρχος Ίωάν. Γαλλίας 50 έτών, κάτοικος Άθηνών και ό Α μηχανικός Άντ. Κηπιώτης, 50 έτών επίσης και κάτοικος Άθηνών — οι ύπόλοιποι 19 ναυτικοί πού άποτελούσαν τό πλήρωμα του σκάφους, ήταν Φιλιππινέζοι και από αυτούς περισηνελέγησαν 12, ενώ έπτά πνίγηκαν.

Θάνατος άσυρματιστού

Σέ νοσοκομείο του λιμανιού Τουμπαράο τής Βραζιλίας πέθανε ό άσυρματιστής του

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



έλληνικού πλοίου «Κονκάρ Ντίνος» Γεωργ. Θεμελής, 49 ετών, ο οποίος 24 ώρες πρό του κατάπλου του πλοίου στο άνωτέρω λιμάνι, είχε αισθανθεί πόνους στην καρδιά.

Μόλις το πλοίο έφθασε στο Τουμπαράο, ο Θεμελής μεταφέρθηκε με νοσοκομειακό αυτοκίνητο στο νοσοκομείο και εισήχθη στο θάλαμο εντατικής παρακολούθησής του όπου μετά δύο μέρες υπέκυψε.

Αδειά κατασχέσεως πλοίου

Τό υπουργείο Ναυτιλίας έδωσε αδειά στο πλήρωμα του φορτηγού «Κανάρης» για την κατάληψη του σκάφους προκειμένου νά εξαφαισθούν οι οικονομικές του απαιτήσεις. Τό πλοίο βρίσκεται από τις 23 Δεκεμβρίου 1985 στη Βαλέτα της Μάλτας λόγω απαγορεύσεως του απόπλου του με δικαστική απόφαση για οικονομικές διαφορές της πλοιοκτήτριας εταιρίας με ξένη τράπεζα.

Κάλυψη θέσεων ιατρών του Οίκου Ναύτου

Ο Οίκος Ναύτου ανακοίνωσε ότι θά καλύ-

ψει όκτώ θέσεις γιατρών χωρίς διαγωνισμό. Οι τέσσερις από αυτές (δύο παθολόγων γενικής ιατρικής και ανά μία όρθοπεδικού και χειρουργού) είναι για τον Οίκο Ναύτου Πειραιώς, οι υπόλοιπες τρεις θέσεις παθολόγων για τή παραρτήματα Ρόδου, Καβάλας και Χαλκίδας και ή τελευταία για έναν όδοντογιατρό για τή παραρτήμα Θεσσαλονίκης.

Τό Κέντρο Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών

Στίς 20 Φεβρουαρίου εγκαινιάσθηκε τή όλκημα του Εϊδικού Κέντρου επαγγελματικής κατάρτισης και προστασίας των προβληματικών παιδιών ναυτικών στην όδό Φαληρέως 44 του Νέου Φαλήρου. Σύντομα θά λειτουργήσει εκεί παιδικός σταθμός σέ πρώτη φάση και άργότερα ή διοργάνωση σεμιναρίων για τήν εκπαίδευση γονέων στίς σχέσεις τους με τή προβληματικό παιδί.

Επισημαίνουμε τίς ιδιαίτερότητες των προβλημάτων της Έλληνικής ναυτικής οικογένειας στην όποία, κατά κανόνα, ό πατέρας - σύζυγος ταξιδεύει μακριά από τή «πρόβλη-

μα» πού τή έχει καρφωμένο στό μυαλό και στην καρδιά του ενώ τή ζει συνεχώς σ' όλες του τίς πτυχές, ή μητέρα - σύζυγος πού έπωμίζεται συχνά άβάσταχτο βάρος, Έλπίζουμε ότι τή Κέντρο θά τύχει τής άρωγής της Πολιτείας ώστε νά μπορέσει νά λειτουργήσει έκεϊ και πρότυπο οικοτροφείο - εκπαιδευτήριο για τή προβληματικά παιδιά των ναυτικών μας.

Θά ταξιδεύουν με έκπτωση 50%

Τά μέλη της Πανελλήνιας Ένώσεως Άγωνιστών Έθνικής Άντίστασης θά ταξιδεύουν με έκπτωση 50% με τή άκτοπλοϊκά έπιβατηγά πλοία βάσει σχετικής άποφάσεως πού υπέγραψε ό ύπουργός Ναυτιλίας.

Τό «Έλλάς Φώς»

Τό υπερέξαμενόπλοιο «Έλλάς Φώς», του Οίκου Λάτση, πού είναι τή μεγαλύτερο σκάφος στον κόσμο με μεταφορική ικανότητα 564.764 μετρικών τόννων, άναμένεται νά καταπλεύσει στον Πειραιά στίς 15 Μαρτίου.

Τό πλοίο πού ήταν παροπλισμένο στην Νορβηγία έφοδίσθηκε ήδη με προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα.

Στήν εταιρία TROODOS

Ο παλαιός συνεργάτης των Ν.Χ. δικηγόρος κ. Νικόλαος Γερασίμου, ανέλαβε πρόσφατα καθήκοντα Νομικού Συμβούλου στην ναυτιλιακή εταιρία «Troodos».

Τό σύστημα NAVTEX

Συνεχίζονται με άριστα άποτελέσματα, από τον παράκτιο σταθμό της Λήμνου οι δοκιμαστικές τακτικές έκπομπές του νέου τηλεπικοινωνιακού συστήματος NAVTEX για τήν ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Δύο ξένοι παράκτιοι σταθμοί (στη Σουηδία και τήν Α. Γερμανία) πού άκουσαν τίς δοκιμαστικές έκπομπές του παράκτιου της Λήμνου, με τηλεγραφήματά τους διαβεβαίωσαν ότι οι έκπομπές άκούγονται πάρα πολύ καλά.

Η εξέλιξη της SAS στην Έλλάδα

Η Άεροπορική Έταιρία των τριών Σκανδιναυικών Χωρών SAS πέταξε για πρώτη φορά στην Άθήνα τή 1949 κατά τίς πτήσεις της προς τήν Άσία και τή Μέση Άνατολή. Τή 1956 άνοιξε γραφείο στην Άθήνα με 12 υπαλλήλους, ό αριθμός των οποίων σήμερα έχει άνέβει στους 52. Άπ' αυτούς οι 33 εργάζονται στό Άεροδρόμιο. Ο σταθμός της Άθήνας άποτελεί ένα σημαντικό σκαυροδρόμι του διεθνούς δικτύου της SAS.

Η SAS ήταν ή πρώτη Άεροπορική Έταιρία πού πέταξε με Καραβέλλες στην Έλλάδα τον Άπρίλιο του 1959. Έκτοτε άνανεώνει συνεχώς τον στόλο της με τή πιό σύγχρονα άεροσκάφη.

Στόχος της είναι ή ασφάλεια των πτήσεων και ή συνεχής βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών στον άέρα και στό έδαφος.

Οι έπιβάτες με κανονικά εισιτήρια οικονομικής θέσεως άπολαμβάνουν τήν εξαιρετική περιποίηση της EUROCLASS στίς Εύρωπαϊκές πτήσεις και της FIRST BUSINESS CLASS στίς Διηπειρωτικές πτήσεις.

Η θυγατρική της SAS, ή Scanair πετάει στίς πλέον δημοφιλείς τουριστικές περιοχές της Έλλάδας: Ρόδο, Κώ, Κέρκυρα, Ήράκλειο, Χανιά, Σάμο, Άθήνα και Θεσσαλονίκη.

Η SAS κατά τούς τελευταίους 12 μήνες μετέφερε με τίς κανονικές δρομολογημένες πτήσεις της προς και από τήν Άθήνα 32.000 έπιβάτες, 470 τόννους έμπορεύματα και 185 τόννους ταχυδρομείο.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στίς 26 Φεβρουαρίου. Τιμές σέ δολάρια/τόννο. Πηγή: KRISTENSON'S PETROLEUM, Ν. Ύόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380 CST	180 CST	MDO
Μόντρεαλ	149/153	153/159	253/260
Βοστώνης	112/113	115/116	175/177
Ν. Ύόρκης	97/99	105/106	195/198
Φιλαδέλφειας	101/109	108/118	195/198
Βαλτιμόρης	102/105	108/111	195/200
Νόρφολκ	100/107.50	105/111	192/200
Σαβάννας	106/110	110/119	205/210
Τζάκσονβιλ	102/104	106/107	195/196
Έβεργκλεϊτς	101/102	107/109	210/211
Τάμπας	58/100	102/103	174/175
Μόμπιλ	92/95	96/97	185/195
Ν. Όρλεάνης	88/91	91.50/95	175/195
Π. Άρθουρ	91.50/99.50	97.50/104	195/205
Χιούστον	89/93.50	93/96	190/195
Κόρπους Κρίστι	92/94	98/99	190/198
Λός Άντζελες	86/96	88/100	210/215
Σάν Φραντζίσκο	87/91	91/95	200/215
Κολούμπια ρ./Πόρτλαντ	114/116	118/121	219/222
Σηάττλ	100/109	105/111	215/222
Βανκούβερ	149/154	157/158	256/265
Άγ. Εύσταθίου	127/129	130/133	230/234
Μπαχάμες	110/112	115/117	210/212
Τρίνινταντ	142.50/152.50	154/162	235/245
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	125/126.50	128/130.50	233/238
Σαϊντ Κρουά	20.35	20.45	31.10BBL
Βενεζουέλας	18.12	18.64	27.78BBL
Βραζιλίας	107	110	270
Άμβέρσας	123/124	127/128	196/198
Ρόττερνταμ	115/117	119/123	192/196
Άμβούργου	118/119	124/126	197/200
Γαλλίας	105/110	110/115	210/215
Ίσπανίας	100/102	104/107	204/206
Θέουτας	—	101/103.50	201/203
Γένοβας	104/105	110/112	200/205
Αύγούστας	103/104	109/111	200/205
Πειραιώς	99/100	108/111	202/204
Σουέζ Κανάλ	117.50/118	117.50/118	219.50/220
Τζέντας	—	108/116.50	274.15/282.65
Νταμμάμ	—	108/116.50	266.50/275
Ράς Τανούρας	—	116.50	275
Κουβέϊτ	150	155	260
Ντάρμπαν	—	110/114	275/277
Σιγκαπούρης	90/91	96.50/99	183.50/189
Ίαπωνίας	128/129	129/133	244/246

Θαλάσσια ατυχήματα



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΤΡΩΠΟΣ	Παναμαϊκή	9.078	1971	Κατά τόν απόπλου από τό Σαλβαντόρ, στίς 5/2, προσάραξε και υπέστη έλασματοургικές ζημιές και ρήγματα στον πυθμένα.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	Έλληνική	9.111	1972	Υπέστη ζημιές σέ γερανό, στή Ν. Όρλεάνη, στίς 18/2.
	Έλληνική	11.500	1982	Άμβούργο γιά Έρυθρά Θάλασσα, ανέφερε ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στίς 17/2 και κατέπλευσε στή Λισσαβώνα γιά επιθεώρηση.
MARINER	Κυπριακή	9.072	1969	Επιθεωρήθηκε στον Σκαρμαγκά, συνεπεία ζημιών στην προέλλα, πού υπέστη στίς 11/2.
NEMOS	Κυπριακή	4.981	1971	Κρίμμι γιά Χουέλλα, βυθίσθηκε στίς 17/2, άνοικτά του Μαρόκου, λόγω θαλασσοταραχής. Δύο Έλληνες και πέντε άλλοι ναυτικοί χάθηκαν στο ναυάγιο.
ΣΑΝΡΑΊΖ ΑΛΦΑ	Παναμαϊκή	4.661	1969	Κατά τόν απόπλου από τή Γρενάδα, προσάραξε στίς 21/1 και υπέστη ζημιές στή μηχανή.
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	Έλληνική	9.948	1973	Κατά τήν άγκυροβόληση στή ράδα τής Άβάνας, στίς 6/2, συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Komsomolets Latvii» και υπέστη έλασματοургικές ζημιές. Άναγκαίες έπισκευές άναβλήθηκαν.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΒΥΩΝ Ι.	Παναμαϊκή	15.418	1969	Προσάραξε έμφορτο, στίς 17/2, σέ θέση 03.25 Ν, 110.17 Α, και άποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων τήν έπομενη. Υπέστη έλασματοургικές ζημιές στον πυθμένα.
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	Κυπριακή	11.406	1969	Κατά τήν άγκυροβόληση στή Λισσαβώνα, στίς 14/2, συγκρούστηκε μέ τό φορτηγό «Eldvik» και υπέστη έλασματοургικές ζημιές.
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	Έλληνική	14.275	1977	Υπέστη έλασματοургικές ζημιές συνεπεία πτώσεως φορτίου, κατά τήν φόρτωση σιδηροσωλήνων στην Άγκρα ντός Ρέις, στίς 14/2.
ΖΑΝΝΗΣ	Έλληνική	22.857	1981	Κατά τήν άγκυροβόληση στή Μομπίλ, στίς 17/2, προσέκρουσε σέ προβλήτα και υπέστη έλαφρές έλασματοургικές ζημιές. Άναγκαίες έπισκευές άναβλήθηκαν.
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	Έλληνική	13.324	1973	Προσάραξε κατά τήν είσοδο σέ έπισκευαστική δεξαμενή, στο Ρίο Ίανέιρο, στίς 15/2.
ΚΕΊΊΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	Κυπριακή	9.792	1969	Προσάραξε στο Μαριέλ, στίς 19/2 και άποκολλήθηκε μέ τή συνδρομή ρυμουλκού χωρίς νά ύποστει ζημιές.
ΛΟΚΡΙΣ	Έλληνική	16.402	1972	Συγκρούστηκε μέ στολίσκο φορτηγίδων, στον π. Μισισσιππή, στίς 13/2. Άναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	Έλληνική	11.940	1962	Υπέστη ζημιές συνεπεία συγκρούσεως μέ τό μπάλκερ «Leo One» στο Πέραμα, στίς 16/2.
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	Έλληνική	15.552	1977	Υπέστη ζημιές στην προέλλα και διαρροή στο σύστημα λιπάνσεως. Άναλήφθηκαν έπισκευές και ύδροδεξαμενισμός στή Μιζουσίμα, στίς 18/2.
TANKERΣ:				
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	Έλληνική	34.501	1965	Μπαλάο Τέρμιναλ γιά Ντελαγουέαρ, έμφορτο άργού, προσέκρουσε σέ πύλη φράγματος στο Μιραφλόρες, στίς 23/2. Υπέστη έλασματοургικές ζημιές και μερική διαρροή φορτίου.
ΜΕΔΟΥΣΑ	Λιβεριανή	172.147	1978	Επλήγη υπό Ίρακινών άεροσκαφών κατά τήν προσέγγιση στο Κάργκ, στίς 26/2 χωρίς νά ύποστει σοβαρές ζημιές και συνέχισε τό ταξίδι του.
ΠΟΛΙΚΟΝ	Κυπριακή	118.460	1973	Εβλήθη υπό Ίρακινών, άνοικτά του Κάργκ Άϊλαντ, στίς 24/2 και υπέστη ζημιές αλλά συνέχισε τό ταξίδι του.
ΧΑΒΑΊΊΑΝ ΣΗ	Λιβεριανή	51.620	1970	Υπέστη ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας κατά τό ταξίδι από Σάν Φραντζίσκο γιά Ουόσάν στίς άρχές Φεβρουαρίου.
ΜΠΑΤΗΣ	Έλληνική	78.373	1973	Κατά τήν εκφόρτωση φορτίου πετρελαίου στή Ριγιέκα, στίς 11/2, υπέστη έλαφρές ζημιές λόγω κακοκαιρίας.

CLEO NEGRIS
YOUR MAN IN INDIA

WELL ORGANISED AND EXPERIENCED
CONTACT

CLEO SHIP MANAGEMENT (PVT.) LTD.

SHIPPING AGENTS
CHARTERERS
STEVEDORES

CREWING
BUNKER SUPPLIERS
CARGO LOADING & DISCHARGING

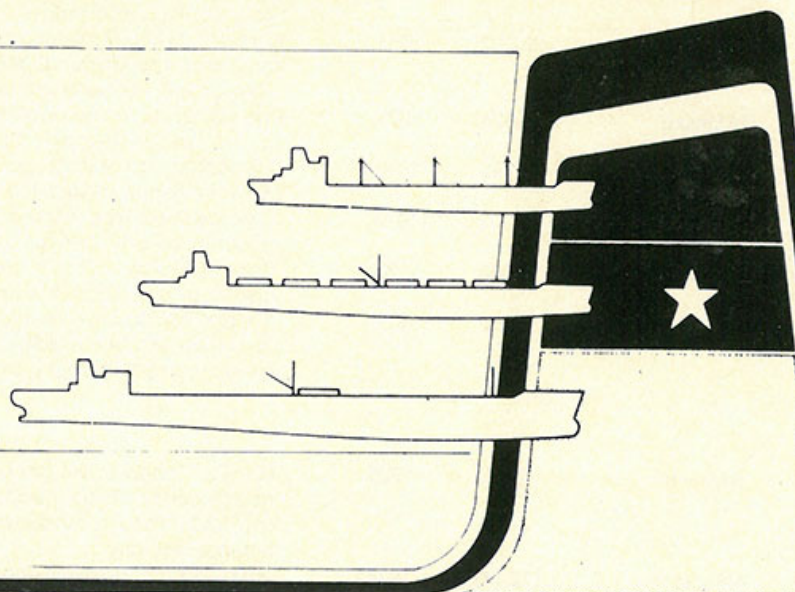
HEAD OFFICE:
P.O. BOX 1058
10, REX CHAMBERS GR. FLOOR
W. HIRACHAND MARG.
OPP. RED GATE INDIRA DOCK
BOMBAY - 400 038 (INDIA)

TEL. NO. 268656/261068/263379
A.O.H. 4129064/4129078
TELEX: 011-5718 XIOS IN
CABLES: CLEOSAMOS

OPERATING ALSO AT:

KANDLA, OKHA, BEDI, MARMGOA, COCHIN MANGLORE (West Coast of India)

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

‘Η ν α υ λ α γ ο ρ ά

‘Αντίθετα από την εικόνα και τις τάσεις που ή διεθνής ναυλαγορά συνήθως παρουσίαζε στις άρχες της άνοιξης, ή έφετεινή κατάσταση χαρακτηρίζεται από όλους σχεδόν τούς παρατηρητές δραματική. Πράγματι, ενώ τά γεννήματα κινούνται σε άπελπιστικά χαμηλούς ρυθμούς, τά υπόλοιπα κύρια φορτία (άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος) άδυνατούν να αναπληρώσουν τό κενό. ‘Ετσι, ή ήδη υπάρχουσα άνισορροπία προσφοράς - ζήτησης κλίνει άπελπιστικά εις βάρος του πλοίου προκαλώντας συνθήκες που ελάχιστα απέχουν — άν ύποτεθεί ότι απέχουν — του πανικού.

Καί είναι χαρακτηριστική ή άπουσία φορτίων σιτηρών από Κόλπο γιά ‘Ιαπωνία ή και Κόντινεντ σε μέγεθος πάναμαξ, τά τελευταία κλεισίματα των όποιων χρονολογούνται — τή στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές — μερικές ήμέρες πίσω στά δολ. 10.75 και 5.75 ανά τόννο, αντίστοιχως. ‘Οπως ό άναγνώστης πιθανόν να ένθυμείτε, τά παραπάνω επίπεδα αντίστοιχούν στά κατώτατα όρια των τελευταίων χρόνων. ‘Αντιστοιχώς χαμηλά κινήθηκαν και οι ναύλοι γιά μικρότερα φορτία ή και από άλλες περιοχές όπως οι 32.000 τόννοι από Χατζέρας γιά Μαύρη Θάλασσα στά δολ. 10.25 φίο, οι 35.000 τόννοι από Β. Ειρηνικό γιά Πακιστάν στά δολ. 16 και οι 30.000 τόννοι από Πλέϊτ γιά Ν.Α. Ασία στά δολ. 17,25 ανά τόννο με έλεύθερη εκφόρτωση.

‘Ανεξάρτητα από τά συμβαίνοντα στά γεννήματα, οι γαιάνθρακες έκαναν μία «κόσμια» αλλά όχι άρκετά δραστική παρουσία ώστε να αναπληρώσουν τό κενό. ‘Ετσι, μοιραία και έδω οι ναύλοι υπέστησαν πίεση. Μερικά κλεισίματα δέν σήμαιναν τίποτα αίσίοδοξο, όπως, π.χ. εκείνο γιά 5-7 φορτία πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ γιά Ταϊβάν σε ναύλο κάτω των δολ. 10. ‘Αλλη χαρακτηριστική περίπτωση, οι 110/120.000 τόννοι από Χ. Ρόντς με συμπλήρωση Ν. ‘Αφρική γιά ‘Ιαπωνία στά δολ. 7.65 (ή 7.75;), όπου άρκει να θυμίσουμε τά δολ. 10-11 που κλείνονταν πέρυσι.

Τά σιδηρομεταλλεύματα κινήθηκαν σε ρυθμούς που, άν δέν κάνουμε συγκρίσεις προς τά λοιπά φορτία, άσφαλώς μπορούν να χαρακτηρισθούν φυσιολογικοί. ‘Η γενική καχεξία έπαιξε, όμως, και έδω τό ρόλο της με άποτέλεσμα πτώση των ναύλων. Σημειώ-

σαμε ναυλώσεις από Β. Βραζιλία (160.000 τόννους γιά ‘Απω ‘Ανατολή στά δολ. 5.75), ‘Αγιο Λαυρέντιο (60.000 τόννους γιά Πορτογαλία στά δολ. 4.50), ‘Ινδία (60.000 τόννους γιά ‘Ιαπωνία στά δολ. 5.80), ενώ αριθμός φορτίων από Αυστραλία προς Μεσόγειο/Βόρεια Εύρώπη κλεινόταν στά δολ. 9.15 - 9.50 σε μέγεθος πάναμαξ αναλόγως προορισμού.

Φτωχή ή παρουσία των λιπασμάτων με σποραδικές μόνο ναυλώσεις σε επίπεδα που άντικατοπτρίζουν τή γενική δυσπραγία.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μέσα στις παραπάνω περιγραφόμενες συνθήκες, ήταν φυσικό τά μισθώματα να ύποστούν καθίζηση σε βαθμό που δέν μπορεί παρά να προκαλεί άνησυχία όσον άφορά στις βραχυπρόθεσμες εξελίξεις.

Τή στιγμή που κλείνουμε αυτό τό δελτίο, πληροφορούμεθα τό κλείσιμο μπάλκ κάρριερ 45.000 τόν. d.w. από Γερμανία γιά κυκλικό Ν. ‘Αμερικής αντί δολ. 1.250 ανά ήμέρα. ‘Αντίθετα, δολ. 2.200 ήταν τό μίσθωμα από Κόντινεντ γιά Κίνα γιά 32.000 τόν. d.w.

Στήν ‘Απω ‘Ανατολή, πάναμαξ κλεινόταν στά δολ. 4.000 από Αυστραλία γιά ‘Ιαπωνία (μέ δολ. 115.000 γιά πλούν υπό έρμα). ‘Ενα handy size μπάλκ κάρριερ πηλωνόταν μόλις δολ. 2.500 με παράδοση Φιλιππίνες και προορισμό Κόντινεντ.

Φαίνεται ότι ή πίεση στον ‘Ατλαντικό ήταν μεγαλύτερη από εκείνη της ‘Απω ‘Ανατολής άν λάβουμε σά δείγμα τά δολ. 5.000 γιά 45.000 τόν. d.w. από ‘Ιαπωνία γιά ‘Ανατολική Μεσόγειο ή δολ. 4.700 γιά κυκλικό. Τά συμπεράσματα του είδους, όμως, είναι έπισηφαλή δεδομένου ότι στις δύσκολες στιγμές της

άγοράς ή συγκυρία της στιγμής παίζει σπουδαίο ρόλο στον καθορισμό του μισθώματος.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Με τις νέες συνθήκες που δημιουργήσαν οι άναθεωρημένες πλέον τιμές του πετρελαίου, ή άγορά του Περσικού γνώρισε μία αύξηση της ζήτησης χωρητικότητας που άπέληξε σε σημαντικό αριθμό ναυλώσεων, όχι, όμως, και σε άνοδο των ναύλων που, αντίθετα, παρέμειναν σε μέτρια επίπεδα.

Περί τά μέσα της υπό άνάλυση περιόδου, σημειώσαμε αριθμό ναυλώσεων U/VLCC μεταξύ των όποιων χαρακτηριστικά άναφέ-

- 240.000 τόν. γιά ‘Ιαπωνία, WS 24.
- 320.000 τόν. γιά δυτικές όψιόν, WS 20, όψιόν ‘Ερυθρά WS 28.
- 260.000 τόν. γιά δυτικές όψιόν, WS 22.5.
- 310.000 τόν. γιά Αίγυπτο (‘Ερυθρά), WS 22.5.

Σε μικρότερα μεγέθη, σημειώσαμε:

- 110.000 τόν. γιά Κόντινεντ, WS 35.
- 60.000 τόν. γιά Μαλαισία, WS 68.

Στό Μεσογειακό χώρο, ή ζήτηση άσταθής και ή άγορά κινήθηκε με ρυθμούς που δέν ανταποκρίνονται στά αίσίοδοξα αισθήματα όρισμένων παρατηρητών. Οι 80.000 τόννοι γιά ένδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν WS 60 ενώ ή αύτη ποσότητα γιά Κόντινεντ WS 55. Σε μεγαλύτερα μεγέθη, οι 140.000 τόννοι WS 34 γιά μικρή άπόσταση.

Με μάλλον ίκανοποιητική ζήτηση κινήθηκε ή άγορά της Β. Θάλασσας με τούς 80.000 τόννους γιά Κόντινεντ στά WS 57.5/60 και WS 50 γιά 85.000 τόννους με προορισμό ΗΠΑ (‘Ατλαντικό).

Σημαντικές ποσότητες κινήθηκαν και στην Καραϊβική, άν και ό πλέον ένδιαφέρον τομέας ήταν εκείνος των καθαρών προϊόντων.

τά ναυλωθέντα ‘Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ. ΒΕΝΤΙΟΥΡ. Ποταμό Μισισσιππή 55.000 τόν. σιτηρά Γιούροπορτ, δολ. 6,25 φίο, 11 ή-μέρες, Μαρτ. 5-13.

ΛΕΑΝΔΡΟΣ. Σαίντ Λόρενς 45.000 τόν. κριθής Τζέντα, δολ. 13 φίο, όψιόν Νταμμάμ δολ. 15,25 φίο,

5 ήμέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 28 - Μαρτ. 5.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ. Σαίντ Λόρενς 20.000 τόν. πε-ρίπου γεννήματα ‘Αλτζένα, δολ. 17,50 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαρτ. 10-15.

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ. Ποταμό Μισισσιππή 56.500 τόν. σι-τηρά Γιούροπορτ, δολ. 6,50 φίο 11 ήμέρες, Φεβρ. 20-25.

Ρ Ε Θ Υ Μ Ν Η Σ & Κ Ο Υ Λ Ο Υ Κ Ο Υ Ν Τ Η Σ

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

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

BAMANT ΓΟΥΕΝΒ: 'Αμερ. Κόλπο 27.000 τον. γεννήματα Βαλένσια και Σεβίλλη δολ. 9,75 φίο, 5.000/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 18-27.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Βανκούβερ 40.000 τον. γεννήματα Ρότερνταμ, δολ. 13,25 φίο, όψιόν Σταβάγκερ και 'Αμβούργο, δολ. 14 φίο, 13 ημέρες, Μαρτ. 3-10.

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τον. περίπου γεννήματα Κωσταντζα, δολ. 11,50 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 47.000 τον. γεννήματα Λισσαβώνα/ 'Αμβούργο, δολ. 6,25 φίο, όψιόν δολ. 6,75 φίο για δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, 11 ημέρες, Φεβρ. 24-28.

ΒΕΛΟΣ 1: Ρίβερ Πλέιτ 13.000 τον. περίπου γεννήματα Βάρνα ή Μεσόγειο δολ. 28,12, 2.000/ 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρουαρίου 24 — Μαρτίου 3.

ΝΟΡΑ: 'Αμερ. Κόλπο 30.300 τον. σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 6,75 φίο, 5 ημέρες/ 1.000 τον. Φεβρουαρίου 24 — Μαρτίου 1.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Μπρίτις Κολούμπια 45.000 τον. κριθής Ροστόκ, δολ. 12,40, 12.500/ 6.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαρτίου 10-18.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Βραζιλία 35.000 τον. περίπου σιτηρά Λισσαβώνα/ 'Αμβούργο, δολ. 12 φίο περίπου, Μαρτίου 10-15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Λισσαβώνα, δολ. 6,50 φίο, 4 ημέρες/ 6.000 τον., Μαρτίου 4-10.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΜΙΣΤΡΑΛ: Μονρόβια 75.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 3,22 1/2 φίο 5 ημέρες, Μαρτ. 1-10.

ΡΟΖΑ: Μονρόβια 45.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Τριέστη, δολ. 3,90 φίο, 5 ημέρες, Μαρτ. 5-10.

ΣΗ ΣΤΑΡ: Μάρσα 'Ελ Μπρέγκα 14.000 τον. λιπάσματα σε σάκκους δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 25,25 φίο, 1.500/750 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 26-28.

ΠΕΝΤΕΛΗ: Ρίτσαρντς Μπαί 105.000 τον. γαιάνθρακες Ρότερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολ. 5,00, όψιόν Ρότερνταμ και 'Αμβέρσα δολ. 5,45 φίο, φόρτωση κλίμακας/25.000 τον. εκφόρτωση, Μαρτ. 15-25.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ: 'Ακαμπα 12.500 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 12,75 φίο, 4.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 18-25.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ: 16.466 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμβούργο Φεβρ. 20-21, επαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική δολ. 2.800 την ημέρα, όψιόν κυκλικό ταξίδι με επαναπαράδοση ΗΒ/ 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο δολ. 2.650 την ημέρα.

ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Σ: 37.696 τον. d.w. του 1985, παράδοση Σαϊντ Τζών Φεβρ. 27 - Μαρτ. 5, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 3.000 την ημέρα.

ΑΛΥΣΙΑ: 37.964 τον. d.w. του 1966, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο Φεβρ. 26 - Μαρτ. 3 επαναπαράδοση Βραζιλία δολ. 2.600 την ημέρα, όψιόν επαναπαράδοση Βοστώνη/Γκάλβεστον δολ. 2.600, όψιόν Σκώ/Πάσσερο δολ. 3.000 την ημέρα.

ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΡΥ: 13.925 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο Φεβρ. 16, ένα κυκλικό ταξίδι Δυτ. 'Αφρικής, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ: 20.400 τον. d.w. του 1984, παράδοση Λέικ Τσάρλς/Χιούστον Μαρτ. 10-20, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.475 την ημέρα.

ΑΚΡΑΤΑ: 15.100 τον. d.w. του 1975, παράδοση Βραζιλία Φεβρ. 25-27, επαναπαράδοση 'Εκουαντόρ δολ. 3.300 την ημέρα.

ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ: 20.400 τον. d.w. του 1985, παράδοση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση βόρειο άκτι Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΝ: 21.368 τον. d.w. του 1975, παράδοση Βενετία Φεβρ. 24; ταξίδι μέσω Εύρ. Λιμένων προς 'Ερυθρά/Περσικό Κόλπο και επαναπαράδοση Καράτσι/Σιγκαπούρη δολ. 3.250 την ημέρα.

ΑΓΙΑΣ ΑΥΣ: 37.635 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο Μαρτίου 1-5, επαναπαράδοση Βοστώνη/ Κόρπους Κρίστι, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΕΝΒ: 37.250 τον. d.w. του 1984, παράδοση δυτικές ακτές ΗΠΑ μέχρι Μαρτίου 17, επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ δολ. 4.200 την ημέρα, πλέον δολ. 90.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΡΕΝΑ: 24.090 τον. d.w. του 1972, παράδοση Μπουεναβεντούρα άμεση, επαναπαράδοση Καλαί/ 'Αμβούργο, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ: 28.565 τον. d.w. του 1972, παράδοση Μπρισμαπίν Μαρτίου 12-20, ταξίδι 60 ημερών με επαναπαράδοση ΗΒ/ Κόντινεντ/ 'Αμβούργο, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: 77.827 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμστερνταμ Φεβρ. 16, ταξίδι 3/5 μηνών, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ: Κωσταντζα 28.000 τον. καθαρά Δυτ. 'Αφρική, WS 140, Φεβρ. 25.

ΛΑΒΕΡΧΟΡΝ: Κέιχαν 134.000 τον. 'Ιταλία WS 34,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 33,5, Φεβρ. 21.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΝΑ: 'Αρζού 62.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 57, Φεβρ. 27.

ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ: Φορκαντός 102.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία, WS 37,5, Φεβρ. 22.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ: Περσικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ανατολική 'Αφρική WS 180, Φεβρουάριο.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Μεσόγειο 28.000 τον. καθαρά, ΗΒ/Κόντινεντ WS 157,5, όψιόν Μεσόγειο WS 167,5, όψιόν ακτή 'Ατλαντ./ 'Αμερ. Κόλπο WS 147,5, Φεβρουάριο.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 92,5, Φεβρουάριο.

ΕΦΕΣΟΣ: Φορκαντός 118.000 τον. Λουϊσιάνα δφορ πόρ WS 31,25, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 33,75, Φεβρ. 27.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Μπόνου 65.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 60, όψιόν ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 59,5, Φεβρ. 22.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Γέμπο 113.000 τον. μέρος φορτίου Σαρρόκ, WS 42,5, Φεβρουάριο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Σίντι Κερύ 135.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 32,5, όψιόν Μεσόγειο WS 35, Φεβρ. 24.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Ζουετίνα 80.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 75, Φεβρ. 16.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Αύγουστα 80.000 τον. Φόλεϋ, WS 60, Φεβρουάριο.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 130, Φεβρ. 17.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Περσικό Κόλπο 47.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 87,5, Φεβρουάριο.

ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ: Τουρκία 22.000 τον. νάφθα 'Ιταλία, WS 220, Φεβρ. 12.

ΑΡΤ. ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗΣ: Φός 96.000 τον. Τριέστη, WS 52,5, Φεβρ. 14.

ΟΥΡΑΝΙΑ: Μάρσα 'Ελ Καρίγκα 80.000 τον. Αύγουστα WS 70, Φεβρ. 16.

ΜΠΡΗΝΤΕΝ: Σίντι Κερύ 55.000 τον. μέρος φορτίου, Λίβανο, δολ. 156.000 κατ' άποκοπή Φεβρ. 16.

ΑΛΕΞΙΑ: Σιγκαπούρη 20.000 τον. καθαρά, Ταϊταγκόκ, δολ. 157,500 κατ' άποκοπή, Φεβρ. 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: 'Ελ. Παλίτο 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Νέα 'Υόρκη, WS 137,5, Φεβρ. 18.

ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ: Κωσταντζα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 160, Φεβρ. 19.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Τενερίφη 26.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, Δυτ. 'Αφρική WS 160, Φεβρ. 18.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ: Ανατολ. ακτή Μεξικού 62.000 τον. μέρος φορτίου, Ούραγουάη WS 45, μέσα Φεβρουαρίου.

ΣΚΥΡΟΝ: Πόρτ Τζεντίλ 130.000 μέρος φορτίου, Ταϊβάν WS 23,5, Φεβρ. 26.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II: Σαλλόμ Βόε 74.000 τον. μέρος φορτίου, Φόλεϋ WS 71, Φεβρ. 15.

ΓΚΛΟΡΥ: Τζεμπέλ Ντάνα 100.000 τον. μέρος φορτίου, Ταϊταγκόκ WS 41,75, Φεβρουάριο.

ΜΠΩΜΟΝΤ: 'Ες Σιντέρ 100.000 τον. μέρος φορτίου, Ρότερνταμ WS 45, Φεβρ. 15.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 285, Φεβρ. 28.

ΒΕΝΟΥΣ Β: Λά Σαλίνα 64.000 τον. μέρος φορτίου, Λέικ Τσάρλς WS 52, Φεβρ. 24.

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: Σαλλόμ Βόε 78.500 τον. μέρος φορτίου, Χάλιφαξ, WS 52,5, Μαρτ. 1.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π. ΛΙΒΑΝΟΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον. ανατολ. όψιόν WS 28, Φεβρουάριο.



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

ΦΛΑΓΚΣΙΠ Λ.: Σίρρι "Αϊλαντ 308.000 "Αιν Σούκ-
χνα WS 22,5, Φεβρουάριο.

MATTERXORN: Γίεμπο 120.000 τον. μέρος φορ-
τίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 37, όψιόν Μεσόγειο WS 45, Φεβρ. 27.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος
φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, Φεβρ. 21.

ΦΡΗΝΤΟΣΙΠ Λ.: Μπίνα άλ "Αχμαντί 250.000 τον.
μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη WS 30, τέλη Φεβρουα-
ρίου.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 50.000 τον. μέρος φορ-
τίου, άκτή "Ατλαντικού ΗΠΑ/ "Αμερ. Κόλπο WS 80,
Φεβρουαρίου 24.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Καραϊβική 35.000 τον. γκαζόιλ άκτή
"Ατλαντ. ΗΠΑ/ "Αμερ. Κόλπο/ άνατ. άκτή Καναδά
WS 120, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 80, Φε-
βρουαρίου 22.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: "Αμουά Μπαίη 29.500 τον. μέρος
φορτίου, Μπραϊτον Πόιντ, WS 132,5, Φεβρουαρίου
21.

ΑΙΝΙΑΣ: Περισκό Κόλπο 110.000 τον. μέρος φορ-
τίου, ΗΒ/ Κόντινεντ WS 35, όψιόν Μεσόγειο WS
37,5, τέλη Φεβρουαρίου.

ΕΛΙΤ: Μπράς Ρίβερ 115.000 τον. μέρος φορτίου,

"Ιταλία WS 36,5, Μαρτίου 2.

MARIANNA: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά, άκτή
"Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 165, Μαρτίου 3.

ΤΑΥΡΟΣ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά, άκτή "Α-
τλαντικού ΗΠΑ, WS 155, Μαρτίου 2.

ΟΞΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Ντάιρεν 18.000 τον. καθα-
ρά, μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη, δολ. 150.000 κατ'
άποκοπή, Μαρτίου 12.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΝ: Κωνσταντζα 30.000 τον. καθαρά,
μέρος φορτίου, Μεσόγειο WS 220, Φεβρουάριο.

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: "Ες Σιντέρ 80.000 τον.
μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ WS 55, όψιόν Μεσό-
γειο WS 60, Φεβρουαρίου 26.

ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ: Κιουρασάο 25.000 τον. καθαρά, μέ-
ρος φορτίου, Παπητέ δολ. 500.000 κατ' άποκοπή,
Φεβρουαρίου 28.

ΜΑΡΙΚΑ Π.: "Ανατολ. άκτή ΗΒ 65.000 τον. μέρος
φορτίου, γαλλικό λιμάνι "Ατλαντικού, WS 70, Μαρ-
τίου 1.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Καραϊβική 31.000 τον. μέρος φορ-
τίου, "Αμερ. Κόλπο WS 147,5, Φεβρουαρίου 28.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περισκό Κόλπο 25.000 τον. μέρος
φορτίου, "Ερυθρά WS 30, τέλη Φεβρουαρίου.

καί Μ/Τ "PALUDINA" (25.100/1968 ειδικό για
άσφαλτο) στά δολ. 1.450.000. Στίς μεγαλύτε-
ρες μονάδες άς σημειώσουμε τά Μ/Τ "ΠΑΡΙ-
ΤΑ" (46.120/1982), πού έδόθη σέ ναύλωση
γυμνού πλοίου (bareboat) για 5 χρόνια αντί
δολ. 4.250 ανά ήμέρα μέ όψιόν άγοράς πού
άρχίζει από τά δολ. 11.000.000 καί τό Μ/Τ "Α-
STRO ARIES" (61.000/1980) στά δ ολ.
6.300.000.

"Ας σημειώσουμε επίσης καί τά μικτά
πλοία Μ/Υ "THORGULL" καί "GERANTA"
(54.600/1982 Σουηδία) αντί συνολικής τιμής
δολ. 22.000 σέ Σοβιετικού.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

"Ενώ είναι πλέον φανερό ότι ή άνισορρο-
πία προσφοράς - ζητήσεως χωρητικότητας
άποτελεί χρόνιο νόσημα τής ναυλαγοράς, ό
ναυτιλιακός κόσμος πολλά προσμένει από
τήν άγορά τών διαλύσεων σάν ένα τρόπο —
τόν μοναδικό, ίσως — άπαλλαγής από τά πα-
ρήλικά άλλα καί από τά πλεονάζοντα πλοία
όλων τών τύπων.

Καί ενώ ή "Απω "Ανατολή σήκωσε τίς τι-
μές μέσα στους δύο τελευταίους μήνες μέ-
χρι καί τά δολ. 130 για μεγάλα δεξαμενό-
πλοια, τίς τελευταίες ήμέρες παρατηρείται
μιά πτωτική τάση, προφανώς λόγω τής μεγά-
λης προσφοράς πλοίων.

Δισταγμούς, σημειώνουμε στήν "Ινδία καί
τό Πακιστάν όπου οι τιμές κυμαίνονταν με-
ταξύ τών δολ. 95/106 για φορτηγά μέσου με-
γέθους.

"Ενώ τό "Ιαπωνικό οικονομικό έτος πλη-
σιάζει στό τέλος του (31 Μαρτίου), ή κατά-
σταση παραμένει ρευστή καί κάθε αξιολόγη-
ση ή πρόβλεψη έπισφαλής. "Ενδιαφέρον ά-
σφαλώς θά έχει νά αναμείνει κανείς τήν προ-
σφορά του "Απριλίου, όταν οι "Ιάπωνες θά
βγούν καί πάλι στήν άγορά προσφέροντας
πλοία μέ λογιστική έγγραφή του έπομένου
οικονομικού έτους...

Πρός τό παρόν διαπιστώνουμε κάποια
στασιμότητα, άν όχι έλαφρά ύποχώρηση,
πού μπορεί νά θεωρηθεί παροδική.

Οί 'Αγοραπωλησίες

Παρά τήν κακή κατάσταση τής ναυλαγο-
ράς καί τήν έλλειψη σοβαρών προοπτικών
σύντομης ανακάμψεως, οι άγοραπωλησίες
άκολούθησαν κανονικούς ρυθμούς μέ πρά-
ξεις σέ όλες τίς κατηγορίες πλοίων. Μέ έλά-
χιστες έξαιρέσεις, οι χαμηλές τιμές ήταν τό
κοινό χαρακτηριστικό όλων τών ννωστών
περιπτώσεων, γεγονός πού άποκαλύπτει
τήν εύκαιριακή φύση τών άγορών ή τό βεβια-
σμένο τών πωλήσεων.

Στά μπάλκ κάρριερς, σημειώσαμε αριθμό
πράξεων επί πλοίων handy size ως τό Μ/Υ "
VIOLETTA" (28.148/1981) στά δολ. 4.375.000,
τό Μ/Υ "BOGASARI TIGA" (26.400/1977) στά
δολ. 2.800.000 καί τό Μ/Υ "GRETCHEN AN-
NE" (32.270/1970) αντί δολ. 975.000 "Ενδια-
φέρουσα καί ή περίπτωση του πάναμαξ Μ/Υ
"MORELIA" (64.000/1976) στά δολ. 3.800.000.
Δείχνει τό βαθμό τής πτώσεως τών αξιών

στούς καιρούς μας.

Στά πλοία γενικού φορτίου έχουμε κάποια
αξιόλογη δραστηριότητα, σέ αντίθεση μέ τό
πρόσφατο παρελθόν. Τό Μ/Υ "IRENE'S MA-
GIC" (12.200/1968) άγοράστηκε από "Ελλη-
νες αντί δολ. 490.000 ενώ τό Μ/Υ "ARGOS"
(14.940/1969 στήν ΙΗΙ) αντί δολ. 530.000 περ-
νάει σέ "Ελληνες επίσης. Μετά από πολλές
συζητήσεις, τό Μ/Υ "CARAMELLA"
(16.050/1976) έπωλήθη στήν Ταϊλάνδη αντί
δολ. 1.200.000. Τό Μ/Υ "TEMA" (20.500/1971)
πηγαίνει σέ άγνωστης έθνικότητας άγορα-
στές αντί δολ. 820.000. Τέλος, δύο μοντέρνα
πλοία πολλαπλής χρήσεως, τά Μ/Υ "IBN
ZUHR" έπωλήθησαν στήν "Απω "Ανατολή
αντί τιμής δολ. 3.000.000 ανά μονάδα.

Στά δεξαμενόπλοια, σημειώσαμε τήν πώ-
ληση δύο μικρών μονάδων, του Μ/Τ "CAN-
TABRICO" (10.000/1980) αντί δολ. 3.000.000

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



★ 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

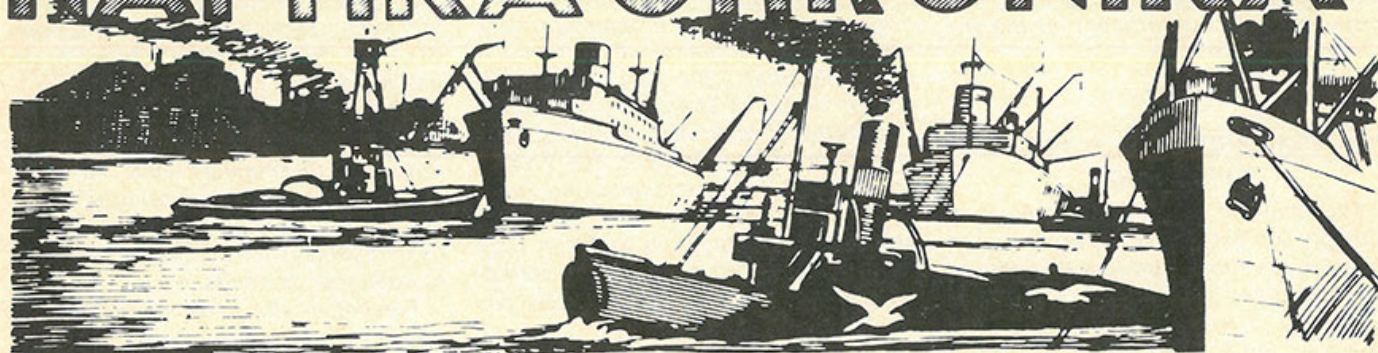
Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1218/977, March 1st, 1986

50 YEARS OF THE HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING

In 1986, the Hellenic Chamber of Shipping celebrates its 50th anniversary since its foundation.

The HGS is a Legal Entity incorporated under Public Law and is under the supervision of the State exercised through the Ministry of Mercantile Marine.

The UCS is the official advisor to the Government on all maritime issues. It coordinates the efforts of its member associations to settle their various problems which, sometime, contradict each other.

In 1936, the year of the HCS's establishment, Greece ranked sixth among shipping countries. Today, 50 years later, the Greek merchant fleet ranks fourth in world tonnage, while, a radical redistribution of nationality of world merchant shipping has occurred.

THE SHIPPERS

The proposals made by the EEC Commission for the development of a common policy on sea transport have been studied carefully by the Council of European Shippers which has stated its positions and set its priorities.

It is to be noted that the Council of European Shippers, known more commonly by its English acronym ESC (European Shippers Council), is a federation of the national shipper's councils of 12 EEC countries plus Austria, Switzerland, Israel, Norway, Sweden and Finland. The ESC represents importers and exporters who use sea transport, protecting their interests by negotiating with shipowners' associations and the Conferences. It also brings up its problems before the governments concerned, the EEC and UNCTAD. It works out a common policy for shippers and takes positions on various matters through the council of chairmen through which all the national councils express themselves. Because of the international nature

of sea transport, the non-EEC members of the ESC also took part in the elaboration of a common shipping policy for the EEC.

We cannot go into the detailed views of the ESC in this space but we can underline the basic principle by which the ESC would like to see an EEC fleet that is strong and competitive and working towards the creation of a free and legitimate market within which the EEC's shipping lines can compete with foreign ships to the best of their ability, free and unhindered.

THE FALL OF WAH KWONG

Although the continuing shipping crisis has inured us to many unpleasant surprises, we are always shocked to hear of the fall of a giant shipping enterprise such as the Wah Kwong group of the Chao family, which operated a large fleet of tankers and bulk carriers from Hong Kong under its own name or that of its subsidiary Venture Line. According to a recent statement by the company it would seem that the firm's creditors

would not object to take part in an attempt to restructure its debts. More particularly the Standard Chartered Bank and other creditors are prepared to grant the company further credit to ride it over the present crisis. Although the total amount of its debts and the credit advanced have not been revealed, banking circles reckon that the total debt of the group is more than two billion dollars.

The Wah Kwong group, 45% of which is owned by the family of T.Y. Chao, is facing various problems mainly because of the difficulties of the various companies which have chartered its ships such as Australia's Kangaroo Line which has been placed under liquidation. Meanwhile, Amex-Asia Ltd., a branch of American Express Bank, has been appointed financial adviser to the company and its subsidiaries.

ANNUAL MEETING OF INTERCARGO

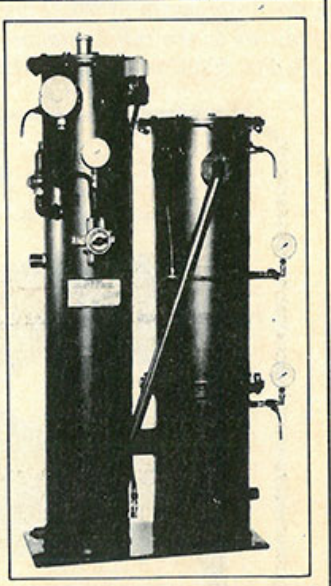
The 1986 Annual General Meeting of INTERCARGO will be held on Wednesday, 5th March, at 11.30 a.m. in the offi-

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

POSEIDON

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

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING
88, VAS. KONSTANTINOY AV. 185.36 PIRAEUS GREECE
TEL. 41.30.027 - 45.29.292 TLX : 21 1363 POLY GR



ces of the General Council of British Shipping, 30-23 St. Mary Axe, EC3, for the purpose of electing officers for the ensuing year, etc.

PORTUGAL AND SPAIN — FLAG DISCRIMINATION

The Union of Greek Shipowners has strongly protested against practices of cargo reservations and flag discrimination, exercised by the Iberian Countries, which are in contravention of the EEC Shipping Policy. The Union requested CAACE to protest against these practices and to include the matter for discussion in the next CAACE Board of Directors meeting, which was held on the 27th of February.

LLOYDS SYNDICATES

During the past year 3,087 persons have been made members of Lloyds of London. Thus, the syndicates now number 28,597 persons. About 9,000 active members have been selected to increase the amount of their personal participation as a result of which Lloyds total financial capacity has been increased by 30% to 8.5 billion pounds.

It is to be noted that ten years ago there were no more than 8,565 members of Lloyds syndicates which means that since that time they have increased threefold. What is even more impressive, if we go back still further, there were only 1,600 members in 1939 forming 250 syndicates of six to fifty members each. In fifty years, therefore, the membership has increased twentyfold.

REACTIONS

The decision for a permanent link across the English Channel has aroused reactions in many quarters. Press comment is rife both in Britain and France as the proponents of the three other alternatives to the rail tunnel project examine the disadvantages of the chosen

solution and continue to maintain that their own projects are far more suitable. For instance, Sealink's chairman, who supported one of the rejected alternatives, claims that 2,500 people now working on the cross Channel ferries will be thrown out of work. Also critical are the chambers of commerce in the French ports that will lose business and, finally, the ferry owners either cry out in despair at impending ruin or claim they can compete with any form of permanent link and make life extremely difficult for it.

CALLS FOR HAPAG LLOYD NATIONALISATION

The West German Government has been urged to nationalise the country's biggest shipping company, Hapag Lloyd in Bremen and Hamburg. That follows press speculation, since denied, that the Deutsche Bank and the Dresdner Bank were considering selling off their more than 70% interest in Hapag Lloyd. Representatives of the firm's 1,200 serving seamen said that interest should be taken over by the North German coastal states, by the state owned railways and by Lufthansa. They also said Bonn should also ensure the future of the West German fleet and its jobs by insisting that 40% of import and export cargo be carried on home registered ships and be handled in West German ports. Opposition Social Democrats in Bonn also urged the Government to take over Hapag Lloyd shares and lay the foundation for a state shipping company. Hapag Lloyd employs 7,000 people and controls a fleet of nearly 30 ships. It showed a profit of DM 76 million in 1984 after years of loss and restructuring of debts.

WORLD WIDE "IN SITU" MACHINING

Nicol & Andrew, — a British based Company — one of the world's leaders in the field of "in situ" machining, has

announced a four phase development programme which will see its "in situ" machining service activities considerably expanded throughout the world via its licencees.

Colombo Dockyard PTE. Ltd, a Nicol & Andrew licencee, is continually updating and developing their "in situ" equipment to provide a comprehensive and versatile range that will give a choice of repair/service methods best suited to customer demands.

Present in situ services include, boring, cutting, drilling, facing, grinding, journal machining, honing, milling, tensioning, torqueing and turning.

The major Colombo Dockyard (Pte) Ltd. activity involves the dry docking of vessels in three owned docks, with main dock capacity up to 30,000 dwt, which will shortly increase up to 100,000 dwt.

BUREAU VERITAS UPDATES RULES

A complete recast of BUREAU VERITAS Rules and Regulations for the Classification of Steel Ships is now available. The format as well as the contents have been thoroughly re-examined, in order to provide the user whether Shipyard, Naval Architect or Owner, with an efficient tool allowing as easy access to these Rules.

Concerning the format, the Rules are split in three parts, Classification Surveys, Hull Structure and Machinery Systems, chapters being published as independent booklets and grouped in a ring binder. This will allow to incorporate further amendments by complete re-edition of revised chapters and each part is also available separately.

MARITIME BOOK PRIZE

BIMCO and Lloyd's List are jointly to sponsor the world's leading Maritime Book Prize. Worth Swiss Francs 15,000, it will be awarded for the first time in 1987.

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



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

The biennial prize will go to the author of the best book manuscript on any topic related to the maritime industries and their service sectors — from their commercial, technical and administrative aspects to financial, legal and governmental matters.

PANAMA INVESTS 90 MILLION

During 1985 the Panama Canal Commission invested more than 90 million dollars in improvement and maintenance projects in the canal. The biggest expenditures, as always, were in the normal replacement and improvement of facilities and in maintaining these facilities in prime condition. This constitutes the basis of the Commission's capital program and is necessary to keep the Canal operating efficiently year after year.

GREEK ORDERS FOR "GUNCLEAN" SYSTEMS

At least seven 38,000 dwt stainless steel product tankers recently ordered at Hyundai Heavy Industries, Korea, by the Livanos Group will be equipped with Gunclean tank cleaning systems.

This order, the latest in a series of important contracts secured by Gunclean AB, comprises initially 217 fixed stainless steel tank cleaning units of the maker's 270FTS type with turbine drive.

The proven high efficiency of the Gunclean design, which secures maximum effective jet pressure for a given flow and hence optimum economy in operation, has undoubtedly been a factor in the award of recent major orders. For example, no fewer than 310 units are being supplied for five 45,000 dwt product tankers to be built at the Split Shipyard in Yugoslavia. These units are of 270 FT type for one vessel for "Universal Globe" Inc. while the other four are for companies in the "Varnima Group". It is the owners' express intention to ensure high standard of tank cleaning with maximum dependability and economy.

Besides tankers, Gunclean are also well established as suppliers of hold cleaning equipment for bulk carriers. Of 930 ships fitted to date with Gunclean equipment, 70 are bulkers and 100 are combination carriers.

Recent orders in this category include two series of multipurpose ships, five of 41,630 dwt and five of 63,370 dwt, on order at Hyundai for the "Efloia Group".

SULZER PUMPS FOR NUCLEAR ICEBREAKERS

Sulzer Weise of Germany has received a contract to supply the pumps for two icebreakers with nuclear propulsion installations. These vessels have been ordered by the USSR from Wartsila, Helsinki.

50 YEARS AGO

The continuing policy of suspense does not lead us to hope that state concern for shipping matters will be displayed at any time before a parliamentary government is formed.

— Before any measures are taken in support of the seamen we consider it necessary to take a census of all active seamen with their qualifications and sea time.

— In the House of Commons, a member has asked the Foreign Secretary, Mr. Eden, if he was aware that British firms had chartered Italian tramp steamers, thus enabling the Italians to make substantial invisible exports.

— About twenty shipbrokers in Piraeus have formed a professional association named "Union of Greek Shipbrokers". A temporary executive committee has been elected composed of Mr. Th. Yannoulatos, P. Passos, M. Kritikos, V. Stafylatos, C. Capetanakis, M. Constantinidis, H. Kaletzis and C. Petropoulos.

— The Government Gazette has published the decree on the "protection of tubercular seamen" by which they become entitled to assistance from the Seamen's Home.

(Naftika Chronika No. 125/1.3.1936)

sinki, the largest shipyard in Finland. The value of the contract for the 48 pumps amounts to more than DM. 1.8 million.



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 Telefax: (010) 541361

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

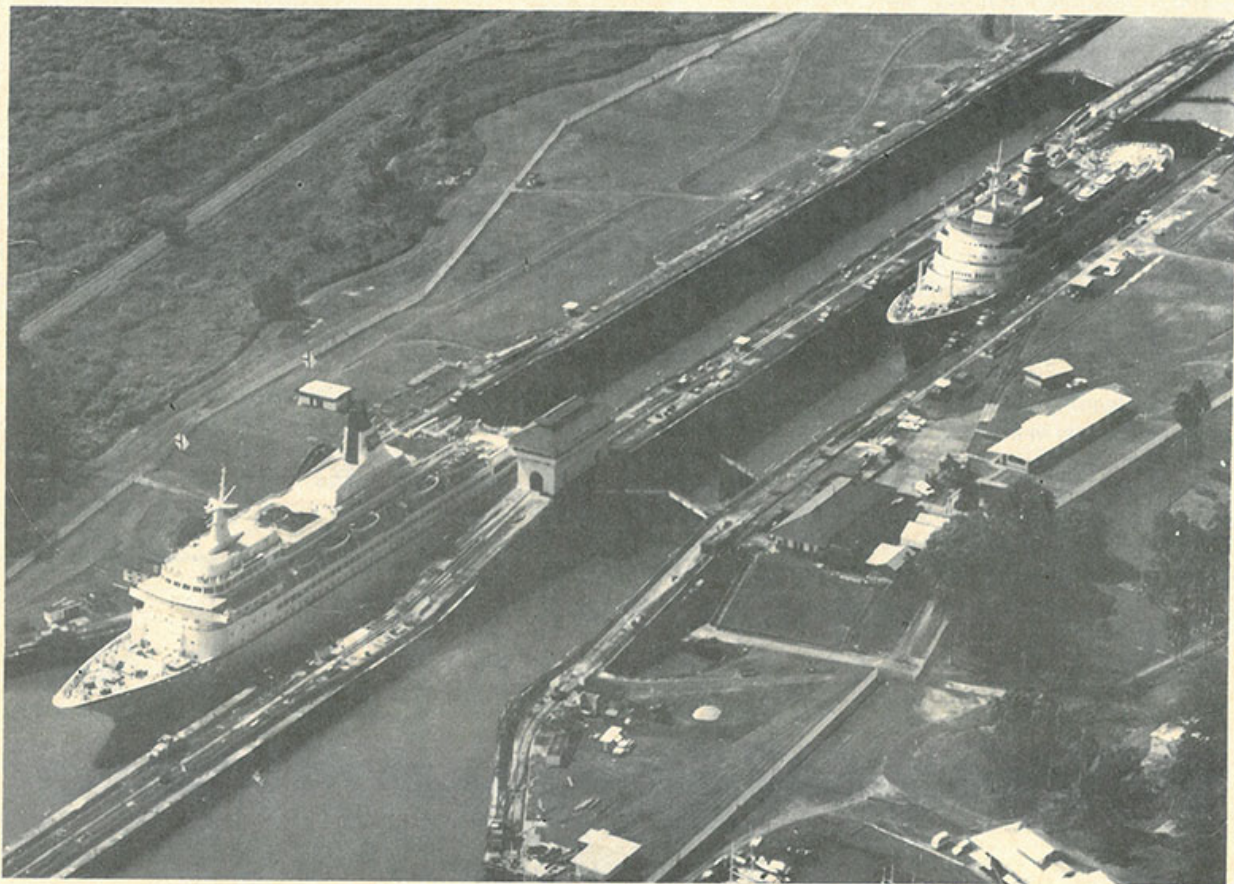
AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

NOW, after nine successful years of Operation
in the SUEZ CANAL, **WE ANNOUNCE**

THE **PANAMA CANAL** TRANSITING SERVICE



**Financial and Operational Control of your ships
from the major Shipping Centres.**

CANDIASM
world shipping services



NEW YORK : CANDIA SHIPPING (USA) INC..
PIRAEUS : CANDIA COMPANY S.A..
HONG KONG : CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD..
LONDON : MITCHELL COTTS FREIGHT (U.K.) LTD..

Tlx RCA 226106 CANY UR Tel (212) 466 1510*
Tlx 212125 CDIA GR Tel (1) 411 0011*
Tlx 61715 CDIA HX Tel (5) 21 53 48*
Tlx 8955647 COTSEA G Tel (4027) 21 111*

Ἡ κίνησις τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	8217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	89	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	88	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3085
ΑΓΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
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
ΑΘΗΝΟΥΔΑ	52	3361
ΑΘΩΝ	79	10428
ΑΘΩΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΣ	83	11442
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

ε. Πειραιά 22/1	
ε. Όζακα 27/1	
ε. Φός 30/1	
ε. Άαρχους 31/1	
ε. Μ. Μανγκάνου 30/1	
α. Μοντεβιδέο 30/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ταϊτακόνγκ 14/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. δούμπε 11/1	
α. Ντάρμπαν 26/1	
ε. Γιοκοχάμα 17/1	
ε. Ρότερνταμ 9/1	
α. Ντάρμπαν 25/1	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 18/1	
δ. Κων/πολη 12/1	
α. Πειραιά 18/12	
ε. Φλάσσινγκ 25/1	
μεσογειοακές μεταφορές	
ε. Σμύρνη 21/1	
ἀργεί Έλευσίνα	
α. Άμβέρσα 18/1	
ε. Σχέσσιν 2/1	
δ. Γιβραλτάρ 3/2	
α. Σακάντε 24/1	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 19/1	
α. Βενετία 25/1	
πρ. 'Thamesfield'	
α. Ν. Όρλεάνη 26/1	
ἀργεί Έλευσίνα	
ἀργεί 'Ιθάκη	
δ. Σουέζ 29/1	
α. Βιτόρια 21/1	
διάλυση Πακιστάν	
μετ. 'Γκόλντεν Ρήφερ' (κ.)	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λάγος 28/11	
ε. Φλάσσινγκ 27/1	
α. Μπουένος Άιρέσ 17/1	
α. Σακάντε 21/1	
ε. Βαλλέτσα 20/1	
μετ. 'Γρίβις' (ε.)	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
στον Πειραιά 20/11	
ἀργεί Άργιστόλι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Δουνκέρκη 18/1	
α. Π. Λίνκολν 29/1	
δ. Π. Σαίδ 9/1	
ε. Χαλδία 9/1	
α. Ν. Όρκη 18/1	
ε. Σιγκαπούρη 26/1	
α. Πειραιά 29/1	
δ. Παναμά 6/1	
ἀργεί Πειραιά	

ε. Μομπά 29/1	
δ. Κων/πολη 27/1	
α. Σιμπένικ 11/1	
α. Ν. Όρλεάνη 1/2	
επώληση διάλυση	
α. Έλζαμπεθ 5/1	
α. Ν. Όρλεάνη 29/1	
α. Μπιλμπό 22/1	
στη Χαλκίδα 22/1	
α. Ρουέν 11/12	
α. Ν. Όρλεάνη 14/1	
α. Λός 'Αντζελες 18/1	
διάλυση Κίνα	
α. Τακόμα 22/1	
ἀργεί Σάρζα	
α. Χόγκ Κόγκ 2/1	
δ. Γιβραλτάρ 30/1	
α. Βρέμη 29/1	
ε. Ρότερνταμ 2/2	
α. Ρεσίφ 5/1	
α. Ν. Όρκη 25/1	
α. Βανκούβερ 31/1	
α. Τάμπα 27/1	
α. Κέιπ Τάουν 1/2	
α. Άμβέρσα 4/2	
α. Νταβό 27/1	
δ. Γιβραλτάρ 3/2	
ε. Βάστο 24/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σουέζ 31/1	
ε. Πειραιά 14/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπιζέρτα 10/1	
επώληση Έλληνες	
δ. Κων/πολη 6/12	
α. Λός 'Αντζελες 17/1	
ε. Πράια Μόλς 10/1	
ἀργεί Χαλκίδα	
δ. Σουέζ 9/1	
εγκαταλείφθηκε	
δ. Κων/πολη 26/1	
ε. Π. οφ Σπαιν 25/1	

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	13631
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ)	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΤΟΡΙΚ	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
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36081
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	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'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Λ.	67	53448
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α.	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8378
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ.	76	16846
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	65	19758

ε. Σά Σεμπαστιάν 11/1	
α. Χιούστον 2/2	
ε. Λισσαβόνα 1/1	
α. Πόρτο Μαντρίν 10/1	
ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 18/1	
ε. Λάγος 12/1	
α. Βενετία 1/2	
α. Ντάρμπαν 10/12	
ναυπηγ. Τόκυο	
ε. Λάγος 14/1	
α. Ντακάρ 23/1	
α. Μασάουα 30/1	
α. Τζέντα 1/2	
στο Κιούρε 9/1	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 25/12	
ε. Ρουέν 30/1	
ε. Γκνάντοκ 31/12	
α. Λονδίνο 31/1	
α. Σάουθεϊτ 'Ανκορατζ 4/2	
α. Σιγκαπούρη 29/1	
α. Ντάρ-ε-Σαλάμ 27/1	
υπό ναυπήγηση	
ε. Τσίμπα 29/1	
α. Καλκούτα 3/2	
δ. Π. Σαίδ 2/2	
στην 'Ανναμπα 23/1	
ε. Άμβέρσα 2/2	
ε. Λάγος 17/1	
α. Ν. Όρκη 30/1	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/1	

δ. Σουέζ 23/1	
δ. Σουέζ 24/1	
ε. Γιοκοχάμα 30/1	
α. Μαρίνα ντι Καράρα 15/1	
α. Βουλώνη 8/1	
ἀργεί 'Ημοσάβεν	
α. Τορρέβιεγκκα 23/1	
α. Λειζέες 17/12	
α. Σεπετίμπα 24/1	
στην 'Αμβέρσα 29/1	
α. Ν. Όρκη 23/1	
α. Καλκούτα 12/1	
α. Ρότερνταμ 29/1	
α. Μοριμουγκό 22/1	
ε. Μομπάσα 30/1	
ε. Σ. Βίνσεντ 31/1	
α. Πόρτ 'Αρθουρ 21/11	
α. Τζέντα 8/1	
ε. 'Ιντσόν 25/1	
α. Βαλένσια 26/1	
ε. Μανγκόνγκ 13/1	
δ. Παναμά 27/1	
ε. Μπανγκόκ 28/1	
δ. Παναμά 26/1	
ε. Σιγκαπούρη 19/1	
α. Σιγκαπούρη 25/1	
α. Τόκυο 13/1	
ε. Χέυ Πόιντ 31/1	
α. Βρέμη 5/2	
α. Κινούρα 16/1	
α. Σαγκά 25/1	
α. Ραγκούν 28/1	
δ. Παναμά 28/1	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 18/1	
α. Μομπάσα 2/2	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 11/1	
ε. Σαγκά 21/1	
α. Σιγκαπούρη 29/1	
ε. Παράναγουα 11/1	
μετ. 'Μεταξία'	
α. Μπιλμπό 27/1	
μεσογειοακές μεταφορές	
α. Τενερίφ 27/1	
ἀργεί Άμβούργο	
ε. Σαβόνα 1/2	
ε. Φλάσσινγκ 16/1	
α. Σιγκαπούρη 30/1	
α. Χόγκ Κόγκ 26/1	
ε. δεμερρά 25/1	
α. Τουμπάρδο 11/12	
α. Σεπετίμπα 16/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ρότερνταμ 16/1	
α. Φός 18/1	
α. Φρήμαντλ 2/2	

ε. Βενετία 3/2	
στο Άσάμπ 1/2	
ε. Γένοβα 30/1	
α. Πόρτ Κέμπλα 5/1	
α. Γκέρλαντον 27/1	
μεσογειοακές μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 2/2	
α. Κολόμπο 30/1	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 27/1	
ἀργεί Πειραιά	

ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕ'ΙΝΤΙΑΝ	70	10469
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8885
ΑΝΤΩΝΥ III	77	38515
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΣ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18862
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΙΑ	64	2375
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ'ΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΝΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
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
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΖΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΖΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΑΖΚΟΝΑ	81	30500
ΑΖΛΕ'Υ	70	13363
ΑΖΠΙΛΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΟΡ	78	29860
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466
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	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44801
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΘΕΡ	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993

α. Λός Πάλαμας 14/1	
ε. Σάντος 24/12	
αργεί Πειραιά	
ε. Κομώ Μπαϊή 17/1	
στό Γιβραλτάρ 25/1	
μετ. «Centaurus One» (λιβ.)	
αργεί Πόρτσμουρου	
α. Τζέντα 31/1	
ε. Ρίο Γκράντε 4/1	
α. Σεπετίμα 30/1	
α. Λός 'Αντζελες 30/1	
ναυπηγ. Σασέμπο	
ε. Τοιόμα 23/1	
α. Μομουγκάο 20/12	
ε. Μομπά 21/1	
α. Λ. Τσάρλες 21/1	
ε. Τσάρλεστον 31/1	
στη Σιγκαπούρη	
στην 'Ακαμπα 21/12	
δ. Δουέζ 30/1	
α. Χαλδία 1/2	
α. Σύνδεσ 21/1	
ε. 'Αρρεσίφ 23/12	
δ. Σκάου 23/1	
αργεί Πειραιά	
ε. Παράναγους 19/1	
ε. Ρότερνταμ 17/1	
ε. Σ. Τζών 18/1	
αργεί Πειραιά	
ναυπηγ. Τόκιο	
ε. Πειραιά 7/10	
α. Ρότερνταμ 17/1	
α. Μ. Μανγκάου 16/1	
α. Τζέντα 26/1	
δ. Π. Σαίδ 23/1	
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	
στό Τζιμπουτί	
α. Φρημάντλ 26/1	
α. Κόρπους Κρίστι 26/1	
α. Πόρτλαντ 11/1	
αργεί 'Ιθάκη	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
δ. Καυμάν Μπράκ 17/1	
α. Μαυρίκιο 23/1	
μετ. «Βούλκαν» (ε.)	
μεσογειοακός μεταφορές	
α. Τζέντα 30/1	
δ. Γιβραλτάρ 29/12	
α. Ν. 'Υόρκη 30/1	
α. Μπότγουιν 25/1	
ε. Κόμπε 31/1	
αργεί Στυλίδα	
αργεί Στυλίδα	
α. Λός Πάλαμας 21/12	
α. Πειραιά 8/1	
α. Κολούμπια 31/1	
ε. Π. Λίνκολν 3/2	
ε. Πειραιά 23/1	
ε. Λός 'Αντζελες 30/1	
α. Τζουμπιά 22/1	
δ. Σουέζ 30/11	
αργεί Πειραιά	
ε. Βανκούβερ 31/1	
ε. Τενερίφ 19/1	
α. Λός 'Αντζελες 24/1	
ε. Ντάρμπαν 3/2	
ναυπ. Αίολι	
α. Ρίο Γκράντε 15/1	
α. 'Υμούντεν 17/1	
α. Μπανγκνόνι 17/1	
α. Μιζουσίμα 20/1	
α. Χάμπτον 22/1	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/1	
α. Γιβραλτάρ 17/1	
α. Σιγκαπούρη 20/1	
α. Πειραιά 17/1	
α. Ρότερνταμ 17/1	
α. Λός 'Αντζελες 19/1	
α. Γιβραλτάρ 27/1	
α. Ν. 'Υόρκη 23/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/1	
ε. Πόρογκρουκ 24/1	

υπέστειλε λιβεριανή	
δ. Σουέζ 24/1	
ε. Πειραιά 2/2	
α. Μπαρλέτα 27/1	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. 'Ιντσόν 14/1	
α. Μόντρεαλ 8/1	
ε. Βενετία 16/1	
επιπλήθη άλλοδαπούς	
α. Πειραιά 1/2	
α. Μιζουσίμα 22/1	
ε. Κορίν 1/1	
ε. 'Ερεγλί 19/1	
α. Σαουθάμπτον 22/11	
δ. Σουέζ 28/1	
αργεί Σετούμπλ	
ε. Τσουρούγκα 24/1	
μεσογειοακός μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 24/1	
α. Λισαβώνα 1/2	

ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΙΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΛΙΑΝΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18843
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
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633
ΒΙΚΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΛΟΣ	75	6952
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΥΖΑΝΤΙΑ'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. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	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 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
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΩΤΑ	62	10163
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΑΡΡΟΥ	67	51644
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΓΚΛΟΥΡ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΜΠ'Α'Π'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΙΜΙΖΟΥ	78	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531

αργεί Χαλκίδα	
μετ. «Τσίλλυ» (ε.)	
στό Σάντος 28/1	
αργεί Γάνδη	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Κπέμε 18/1	
αργεί Φουτζέιρα	
στην Καλκούτα	
πρ. «Atlantic Prelude»	
αργεί Τρινκομάλλη	
αργεί 'Αργοστόλι	
α. Φουτζέιρα 4/2	
α. Ρότερνταμ 25/1	
στη Βενετία 29/1	
αργεί 'Αλιβέρι	
ε. Σάουθεντ 'Ανκοράτζ 31/1	
ε. Τάουνσβιλ 29/1	
α. Ρουέν 27/1	
δ. Σουέζ 2/2	
α. 'Αμβούργο 24/1	
α. Ροζάριο 23/1	
ε. Μέθουλ Ρόαντ 24/1	
α. Ν. 'Υόρκη 20/1	
αργεί Πειραιά	
α. Χάμπτον 2/1	
ε. 'Ασντον 4/2	
α. Λά Παλις 16/11	
α. Λά Παλις 24/1	
ε. Ρότερνταμ 5/2	
ε. Τσάχ Μπαχόρ 17/1	
α. Χιούστον 23/1	
δ. Σκάου 9/1	
αργεί Πειραιά	
υπέστειλε κυπριακή	
α. 'Ασντον 15/1	
αργεί Στυλίδα	
αργεί Στυλίδα	
αργεί Πειραιά	
α. Μομουγκάο 25/1	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 23/1	

α. Χάμπτον 5/1	
----------------	--

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ	77	16278
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΑΤΑ (δ.)	61	7884
ΔΕΛΑΤΑ ΦΛΑΓΚ	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	6597
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398

ΕΒΕΛΥΝ	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
ΕΛΕ'Ι'ΣΤΡΙΑ I	64	10852
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	68942
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60870
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ 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

ε. Ρίο 'Ιανέιρο 24/1		
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/1		
ε. Πόρτο Καμπέλλο 30/12		
ε. Ν. 'Υόρκη 23/1		
ε. Μονρόβια 31/1		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/2		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/1		
α. Λεμεσός 5/1		
ε. Βενετία 24/1		
α. Ν. 'Υόρκη 29/1		
α. 'Αιν Σούνα 18/1		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
ε. Τής 4/2		
α. Σαγκάη 11/1		
αργεί 'Αργιστόλι		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
α. Μορμουγκάο 2/2		
α. Πόρτσμουθ 11/1		
α. Ναγκασάκι 7/12		
α. Ν. Χάβεν 29/12		
α. Ρότερνταμ 1/2		
α. 'Ιντσόν 24/1		
α. Κέιπ Τάουν 26/1		
δ. Κων/πολη 25/1		
α. Μπρέικ 1/2		
στο Σινγκάγκ 28/1		
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/1		
α. Κάρτσι 28/11		
α. Γιούροπουρτ 18/1		
α. Παρανάγουα 19/1		
α. Λας Πάλμας 27/1		
α. Φρήτσον 29/1		
α. 'Αμστερνταμ 31/1		
ναυπηγ. Σκορμαγκά		
πρ. «Τζών 'Αλεξάνδης»		
αργεί Γαλαξίδι		

δ. Γιβραλτάρ 25/1		
ε. Βαλπαράιζο 28/1		
δ. Σουέζ 26/1		
αργεί Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
αργεί Χαλκίδα		
α. Γκντάσκ 4/2		
στο Μπαντάρ 'Αμπάς		
α. 'Αμβέρσα 2/2		
ε. Λειψός 31/1		
ε. Ν. 'Υόρκη 3/2		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Μουμάσα 7/1		
ναυπηγ. Τόκυο		
στην 'Αναμπα 25/1		
αργεί Γαλαξίδι		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. «Αιγίς Μπάδικ»		
πρ. «Κερβρανε»		
αργεί Πειραιά		
αργεί Μίνα Σάορ		
ε. Σάντος 31/12		
στο Σινγκάγκ 6/2		
αργεί 'Ιθάκη		
ε. Τσιμπα 29/1		
α. Φρημάντλ 1/2		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Λάρνακα 23/1		
αργεί Πειραιά		
α. Κασιούγκ 14/1		
ε. Ρίτσαρντς Μπαί 2/2		
έπισκευές 'Αμβούργο 30/1		

α. Πειραιά 13/1		
αργεί Βασύρα		
α. Σινγκαπούρη 26/12		
αργεί Γαλαξίδι		
αργεί Πειραιά		
α. Βανκούβερ 30/1		
δ. Π. Σαίδ 11/1		
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 10/1		
ε. Τζέντα 30/1		
στη Τσιβιταβέτσια 20/7		
διάλυση Ταϊβάν		
α. Κινούρα 8/1		
ε. Βομβάη 18/1		
αργεί Πειραιά		
ε. Μπέρκλενα 19/1		
μετ. «'Ασπεν Σκάυ» (βρ.)		
α. Ρότερνταμ 18/1		
α. Λός 'Αντζελες 25/1		
ε. Κορούνα 24/1		
αργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαίδ 31/1		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. «'Αθέρ»		
α. Χάουντ Πόιντ 29/1		
αργεί Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Σπλίτ 30/1		
α. Σαλβαντόρ 24/1		
α. 'Αλγκέκιρας 14/1		
διάλυση Κίνα		
πρ. «Sea Brilliance»		
α. Ντάρμπαν 10/1		
α. Χόγκ Κόγκ 11/1		
α. Μπροντ 25/1		
α. Κόρπους Κρίστι 21/1		
ε. Χιούστον 30/1		
α. Τσάρλεστον 10/1		
ε. Γιοκοχάμα 31/1		

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΣΑΝ	85	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΕΡΑΛΔ	65	28000
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	65	12216
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΕΣ	85	8186
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΣΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	8053
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	8942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ	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
ΕΥΡΥΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6880
ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΑΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ΖΑΝΤΕ (δ.)	69	54282
ΖΕΑ	73	8224
ΖΕΤΤΑ	71	20516
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΥΓΟΣ	76	19166
ΖΥΓΟΣ	69	3490
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501
ΒΗΝ	70	2685
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27016

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15680
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15680
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΝΙΚ I	61	9516
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. 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
ΙΑΚΑΡΙΟΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387
ΙΟΣ	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
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 ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285

α. Ντότς 28/1	
ε. Χιούστον 3/2	
ε. Ρόκυ Πόιντ 29/1	
α. Σάλλου Βόε 31/1	
ε. Πειραιά 28/1	
α. Νικόσια 7/1	
α. Σινγκαπούρη 9/1	
αργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 11/1	
α. Μερσίνη 18/1	
α. Κέιπ Τάουν 2/2	
ναυπηγ. Κόμπε	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 25/12	
δ. Γιβραλτάρ 2/2	
α. 'Αμβέρσα 1/2	
α. Φρημάντλ 7/1	
α. Γιοκοχάμα 15/12	
α. Πόρτ Λίνκολν 24/1	
ε. Σινγκαπούρη 26/1	
στη Μπανγκόκ	
α. Μπωμόντ 25/1	
αργεί Πειραιά	
α. Ρουέν 27/1	
α. Πειραιά 19/1	
α. Γιοκοχάμα 20/1	
ε. Πειραιά 1/2	
α. 'Ακμαρα 30/12	
α. Ροζόριο 11/12	
α. Βενετία 1/2	
α. Μερσίνη 20/12	
ε. 'Αλεξάνδρεια 17/12	
ε. Κων/πολη 25/12	
α. 'Αμβέρσα 23/12	
α. Παναμά 1/2	
α. Μπρέικ 1/2	
α. Ν. 'Ορλεάνς 20/1	
δ. Σουζέ 1/2	
ε. Νιούκασλ 22/1	
α. 'Αμβέρσα 4/2	
αργεί Χαλκίδα	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Άαλεσσοντ 13/1	
αργεί Στυλida	
αργεί Πειραιά	
μετ. 'Baltmar' (ε.)	
δ. Π. Σαίτς 4/2	
α. 'Αμβέρσα 25/1	
ε. Λούτ Τερμινάλ 26/1	

ΚΑΛΑΒΡΙΑ.....	66	24309	δ. Παναμά 26/1	ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ).....	68	14923	δ. Γιβραλτάρ 25/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	74	15938	δ. Κων/πολη 6/1	ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.....	82	11500	α. Κολόμπο 29/1
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.....	85	17879	α. Σ. Τζών 7/1	ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ).....	74	42470	δ. Σουέζ 2/2
ΚΑΛΜΑΡ.....	51	6199	στη Λουάντα	ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.....	78	10832	α. Λουμουτ 7/1
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.....	73	11349	ε. Ντουάλα 12/1	ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ).....	67	14926	α. Σάρροχ 22/1
ΚΑΛΥΨΟ.....	73	6172	α. Κολούμπια 23/1	ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.....	82	11500	ε. Άμπιτζάν 14/1
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14568	ε. Σιγκαπούρη 15/1	ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ).....	73	42470	δ. Π. Σαΐδ 29/1
ΚΑΝΑΡΗΣ.....	79	19037	ε. Βαλέττα 23/12	ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ).....	82	18250	πρ. «Eastern Thistle»
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ).....	78	151225	στο Ντουμπάϊ 4/2	ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ΄ΓΑΜΟΝΤ.....	77	10832	ε. Κουβέιτ 29/1
ΚΑΠ ΙΤΕΑ.....	71	4960	ε. Χιούστον 1/2	ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ.....	82	11500	ε. Άμβέρσα 28/1
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ.....	74	3600	στην Κορόννα	ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.....	78	10832	ε. Άκαμα 23/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850	α. Άμβέρσα 21/12	ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ).....	82	18250	πρ. «Cape Thistle»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313	στο Ούμ Κουσάρ	ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	79	10832	ε. Τομασίνα 5/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.....	69	10839	α. Πειραιά 30/11	ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ).....	71	14923	α. Άμβέρσα 31/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	14807	α. Γκίλονγκ 3/1	ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ).....	74	61054	δ. Π. Σαΐδ 2/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	81	15819	α. Μάλο 31/1	ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ΄Υ (δ).....	73	61054	α. Ταραγκόνα 26/1
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ.....	80	32600	άρχει Άμστερνταμ	ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ).....	73	42470	α. Σαλόμ Βόε 19/1
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ.....	73	12059	πρ. «Samarra»	ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ΄ΙΝΤ.....	82	11500	ε. Γκίζαν 26/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.....	67	13858	ε. Σουέζ 1/2	ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ).....	86	45000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ).....	72	58185	άρχει Πειραιά	ΚΡΙΟΣ.....	59	16875	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193	α. Νιούκασλ 28/1	ΚΡΙΟΣ.....	75	7028	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.....	58	1763	άρχει Βομβάη	ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549	α. Σπλίτ 14/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.....	68	13531	ύψωσε κυπριακή	ΚΡΙΤΩΝ.....	59	7158	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ.....	82	32241	α. Χόγκ Κόγκ 27/1	ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	76	6598	ε. Πασαγιές 22/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372	δ. Ντόβερ 5/2	ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	73	11170	α. Ρότερνταμ 22/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ.....	60	9163	άρχει Νουβέβιτας	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	67	6911	στη Τζέντα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....	76	123648		ΚΥΔΩΝΙΑ.....	78	21194	α. Λός Άντζελες 6/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.....	77	21194	α. Γιοκοχάμα 27/11	ΚΥΘΗΡΑ.....	65	2025	α. Πειραιά 23/1
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	61	13338	ε. Κορούνα 27/1	ΚΥΘΝΟΣ.....	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	69	9116	άρχει Πειραιά	ΚΥΘΝΟΣ (δ).....	62	4784	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.....	66	19595	πρ. «Master George»	ΚΥΘΝΟΣ.....	71	17355	ε. Άγ. Βικέντιο 13/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑ.....	82	29281	ε. Ν. Όρλεάν 3/2	ΚΥΜΑ.....	76	9784	α. Σαντάντερ 27/1
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	82	15961	άρχει Πειραιά	ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.....	77	23596	επιβλήθη διάλυση
ΚΑΡΙΝΑ.....	72	12069	πρ. «Saxonia»	ΚΥΡΑΡΗΝΗ.....	61	9443	ε. Ντάρμπαν 27/1
ΚΑΡΟΒΑ.....	75	29314	δ. Γιβραλτάρ 20/1	ΚΥΡΙΑΚΗ.....	81	38000	άρχει Άστακό
ΚΑΡΜΕΝ.....	65	23391	α. Ρουέν 24/1	ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ.....	66	20516	α. Νιούκασλ 30/12
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ.....	13	13098	άρχει Πειραιά	ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ.....	69	3748	άρχει Πειραιά
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ.....	71	13017	δ. Σουέζ 2/2	ΚΩΣΤΑΣ Κ.....	62	2935	α. Πειραιά 26/1
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ.....	72	13098	άρχει Πειραιά	ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710	α. Ρότερνταμ 23/1
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.....	68	10562	ε. Άλεξάνδρεια 25/12	ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ.....	86	24253	υπό ναυπήγηση
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324	πρ. Ρίο Τανέιρο 5/2	ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823	ε. Π. Σαΐδ 22/1
ΚΑΡΟΣ.....	67	12702	α. Λεμεσό 22/1	ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.....	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701	ε. Πειραιά 3/2				
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067	ε. Σάντος 27/1				
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	16040	α. Άμβούργο 4/2				
ΚΑΣΟΣ.....	76	14983	ε. Φάλλουθ 31/1				
ΚΑΣΑΝΔΡΑ.....	69	14318	ε. Βομβάη 23/12				
ΚΑΣΣΙΑ.....	72	16704	ε. Μομπάσα 27/1				
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥ.....	59	4632	άρχει Χαλκίδα				
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ.....	68	26537	μετ. «Άγιος Νικόλαος»				
ΚΑΣΤΩΡ.....	72	12059	ε. Κλαϊπέδα 7/1				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	57	9061	α. Πειραιά 8/11				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750	α. Πειραιά 31/1				
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.....	70	14370	α. Χιούστον 25/1				
ΚΑΤΙΕ.....	60	10187	άρχει Γαλαξείδι				
ΚΑΤΙΝΑ (δ).....	66	38878	α. Άλγκεκίρας 6/1				
ΚΕ΄ΙΠ ΑΝΤΙΜΠΕΣ.....	72	14651	ύψωσε λιβερτιανή	ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ΄Υ.....	68	4350	α. Έλλεσμέρ Πόρτ 3/2
ΚΕ΄ΙΠ ΑΚΡΙΤΑΣ.....	73	9219	α. Σιγκαπούρη 20/1	ΛΑΕΡΤΗΣ.....	59	6140	άρχει Λευκάδα
ΚΕ΄ΙΠ ΕΒΡΟΣ.....	72	3166	στον Πειραιά 20/11	ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ).....	77	18658	α. Σουάνσκι 3/2
ΚΕ΄ΙΠ ΚΑΜΑΡΙ.....	62	11416	μετ. «Σηφάκων» (μ.)	ΛΑ΄ΙΟΝ ΟΦ ΠΑ΄ΙΡΙΟΥΣ.....	80	7952	ολική απώλεια
ΚΕ΄ΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ.....	71	9868	άρχει Ρίβερ Φώλ	ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	78	9485	δ. Γιβραλτάρ 17/12
ΚΕ΄ΙΠ ΚΟΡΦΟΥ.....	78	9862	α. Καλκούτα 29/1	ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ΄ΙΝΕΡ.....	71	13907	ε. Θεσσαλονίκη 20/1
ΚΕ΄ΙΠ ΜΑΛΕΑΣ.....	77	9736	α. Πειραιά 29/1	ΛΑΚΩΝ.....	69	8825	άρχει Πειραιά
ΚΕ΄ΙΠ ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	10460	α. Μπ. Άϊρες 3/10	ΛΑΜΥΡΑ.....	83	38000	α. Γιοκοχάμα 16/1
ΚΕ΄ΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕ΄Υ.....	71	9964	ύψωσε κυπριακή	ΛΑΟΥΡΑ.....	65	1599	α. Ντάρμπαν 27/1
ΚΕ΄ΙΠ ΣΟΥΝΙΟΝ.....	72	10013	α. Λάγος 9/1	ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848	δ. Γιβραλτάρ 20/1
ΚΕ΄ΙΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ.....	74	8896	α. Κολόμπο 3/2	ΛΑΡΡΥ Α.....	70	16306	δ. Κων/πολη 22/1
ΚΕ΄ΙΠ ΣΥΡΟΣ.....	78	8890	α. Ρίο Τανέιρο 29/12	ΛΑΤΙΝΙ.....	68	27165	α. Χιούστον 25/1
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΥΟΥ.....	75	16307	μετ. «Μάουντ Υμηττός» (ε.)	ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644	α. Ζάανταμ 18/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	72	12059	πρ. «Scythia»	ΛΕΔΕΑ.....	63	17879	άρχει Γαλαξείδι
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ).....	78	245140	άρχει Πειραιά	ΛΕΜΑΝ.....	66	2953	άρχει Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ.....	67	12701	άρχει Πειραιά	ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ.....	70	10618	άρχει Σετουμπάλ
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ).....	62	1591	άρχει Πειραιά	ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ.....	68	10618	ύψωσε κυπριακή
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ.....	77	17300	α. Μπρισμπαϊν 17/1	ΛΕΣΒΟΣ.....	74	8915	α. Κολόμπο 15/1
ΚΛΕΑΘΗΣ.....	66	16386	α. Ραβέννα 21/1	ΛΕΩΝ.....	75	15684	ε. Ικωίκ 19/1
ΚΛΕΙΟ.....	58	8791	άρχει Πειραιά	ΛΕΩΝ (δ).....	72	2311	άρχει Ήγουμνέιτσα
ΚΟΜΕΤ.....	72	9824	ε. Χάμπτον 1/2	ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	79	32995	α. Ν. Υόρκη 16/11
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547	α. Λίβερπουλ 3/2	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ).....	66	29287	α. Καραίοι 27/1
ΚΟΝΔΩΡ.....	67	6842	άρχει Πειραιά	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ).....	69	17485	άρχει Φορταλέζα
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219	α. Ν. Όρλεάν 30/1	ΛΗΜΝΟΣ (δ).....	76	18104	α. Άμβέρσα 2/2
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ.....	81	16000	α. Ρότερνταμ 20/1	ΛΗΤΩ.....	76	18104	α. Ντάρμπαν 17/1
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025	α. Ν. Υόρκη 2/2	ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ.....	83	19343	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.).....	77	105000	α. Τουμπάρδο 24/1	ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ.....	82	19337	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ.....	81	16000	ε. Ρότερνταμ 30/1	ΛΙΜΠΕΡΕ΄ΙΝΤ.....	83	20200	α. Σπλίτ 30/1
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.....	72	39219	α. Χάμπτον 26/1	ΛΙΜΠΕΡΕ΄ΙΝΤ.....	76	75134	α. Σιγκαπούρη 15/1
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820	α. Άμβέρσα 29/1	ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ.....	78	12958	στο Μπαντάρ Άμπας 8/1
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ.....	80	16000	α. Τσάνα 31/1	ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ.....	74	9118	ε. Ν. Όρλεάν 27/12
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.).....	73	114543	α. Σιγκαπούρη 14/1	ΛΙΤΣΑ.....	77	6228	δ. Γιβραλτάρ 24/1
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ΄ΙΟΝΗΡ.....	68	22836	άρχει Πειραιά	ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ).....	61	21894	α. Ρας Τανουρα 31/1
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	79	16000	δ. Π. Σαΐδ 1/2	ΛΙΨ.....	68	9650	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	70	24693	άρχει Πειραιά	ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045	άρχει Βατώρα
ΚΟΝΣΤΕΛΕ΄ΙΣΟΝ.....				ΛΟ΄ΙΝΤΑ (δ).....	75	24408	α. Πόρτ Έσκουβελ 17/1
ΓΚΑΛΕΥ.....	67	7680	άρχει Πειραιά	ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402	ε. Πειραιά 15/1
ΚΟΝΣΤΕΛΕ΄ΙΣΟΝ ΦΑΡΟΣ.....	67	7687	δ. Κων/πολη 22/1	ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	73	63287	α. Γιουροπούρτ 31/1
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	71	14764	α. Τζουμπάιλ 13/1	ΛΟΥΣΥ.....	74	16006	α. Λαμπουρν 21/12
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ).....	84	38000	άρχει Πειραιά	ΛΥΔΙ.....	70	14878	ε. Μπάρο 27/12
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ).....	55	8998	α. Σιγκαπούρη 28/1	ΛΥΔΙΑ.....	64	6547	α. Άμβέρσα 16/1
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	62	10451	στο Ντάρμπαν 13/1	ΛΥΡΑ.....	67	41914	άρχει Σετουμπάλ
ΚΟΡΟΝΕΤ.....	78	9882	α. Λός Άντζελες 14/1				
ΚΟΥΥΤΟΝ.....	75	19134	α. Άμβέρσα 1/1				
ΚΟΡΩΝΙΑ.....	70	11826					
ΚΡΑΝΤΩΡ.....	71	8630	δ. Γιβραλτάρ 8/10	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	69	25168	α. Γιούροπούρτ 8/1
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ.....	76	6598	ε. Μπαντάρ Άμπας 13/1	ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755	πρ. «Sagr el Damman»
ΚΡΑΤΙΝΟΣ ΙΙ.....	75	6084	α. Μπέλφαστ 3/2	ΜΑΘΡΑΚΙ (δ).....	70	17485	α. Μπιλμπάο 4/2
ΚΡΑΤΩΝ.....	76	7427	α. Χιούστον 22/12	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ).....	81	23000	α. Σ Τζών 22/1
ΚΡΗΤΗ (δ).....	69	34169	α. Κόρπους Κρίστι 24/1	ΜΑΙΡΗ.....	68	22391	ε. Σιβταβέτσια 30/1
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ.....	82	11500	δ. Παναμά 26/1	ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713	α. Γιοκοχάμα 18/1
				ΜΑ΄ΙΣΤΡΟΣ.....	69	18923	ε. Ν. Όρλεάν 12/1
				ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427	άρχει Έλευσίνα
				ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504	άρχει Σετουμπάλ
				ΜΑΛΒΙΝΑ.....	71	8647	α. Χιούστον 4/1
				ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256	στον Πειραιά
				ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874	α. Καρταγένα 18/1
				ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ).....	83	32300	α. Ν. Όρλεάν 17/1
				ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	5590	α. Πειραιά 1/2
				ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432	α. Παρανάγουα 13/1
				ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S).....	83	31951	επιβλήθη άλλοδαπούς
				ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ.....	77	12526	ε. Τόκυο 28/1
				ΜΑΟΥΝΤ ΘΩΡΥΣ.....	68	18525	επιβλήθη
				ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ.....	78	17149	ε. Φιλαδέλφεια 31/1
				ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ.....	77	19678	α. Κολούμπια 28/1
				ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500	α. Φουκουγιμα 17/1
				ΜΑΟΥΝΤ ΠΗΛΙΟΝ.....	78	33191	α. Νταμπιέρ 29/12
				ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147	α. Χάμπτον 22/1

ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΙ'Κ	62	8967
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III	49	6807
ΜΑΡΓΚΩ (δ)	76	81106
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9823
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18589
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9585
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ)	70	51802
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9089
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18804
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ)	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	16289
ΜΑΡΙΛΥΝ Α.	68	14589
ΜΑΡΙΝΑ (δ)	80	40000
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455

ΜΕΘΩΝΗ (δ)	81	32723
ΜΕΙ'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15888
ΜΕΛΕΤΗ	75	35518
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ)	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ)	70	17485
ΜΕΤΑΞΙΑ	67	48106
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α'Γ'ΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΑΚ (δ)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23087
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΙΜΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771

ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Σετοματά
α. Σιγκαπούρη 15/1
στη Σιγκαπούρη 11/1
ἀργεί Χαλκίδα
α. Τζέντα 17/9
α. Σιγκαπούρη 22/12
πρ. «Salland»
α. Μπ. «Αίρε» 19/1
ἀργεί Πειραιά
ε. Γιοκοχάμα 30/1
ε. Σ. Τζών 27/1
α. Σάν Πέντρο 9/11
α. Μόρεχεντ Σίτυ 26/1
α. Άμβούργο 30/1
α. Πόρτλαντ 21/1
ε. Κολόμπο 28/11
ε. Κακινάδα 31/12
α. Ν. Όρλεάνη 27/1
στη Τζάνσονβιλ 17/12
α. Προβιντένς 11/12
ἀργεί Πειραιά
α. Πειραιά 28/1
α. Βισκαπατσάνι 10/1
α. Θεσσαλονίκη 16/1
δ. Μπρανσμπούτελ 23/1
ἀργεί Πειραιά
α. Μάντρε ντέ Ντέους 27/1
α. Σακάι 29/1
ἀργεί Σετοματά
ἀργεί Πειραιά
α. Ρίτσαρντ Μπαίη 30/1
ἐπισκευές Πειραιά 28/1
ε. Μασσάουα 30/1
ε. Σά Φρανσίσκο 24/1
α. Σιγκαπούρη 28/1
α. Καλούμπια 13/1
α. Γάνδη 25/1
μεσογειακές μεταφορές
ε. Σιαμέν 24/1
μεσογειακές μεταφορές
α. Λισαβόνα 11/1
ε. Μορμουγκάο 31/1*

μετ. «Μερίντα» (π.) -
α. Σαγκαουράμας 28/1
ε. Ν. Όρλεάνη 27/1
ε. Βοστώνη 20/1
α. Ριχέκα 18/12
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 29/1
ἀργεί Πειραιά
α. Βαρκελώνη 21/1
διάλυση Πακιστάν
α. Μαυρίκιο 23/1
ε. Μόντρεαλ 31/1
ε. Νταμάμ 19/1
μετ. «Γουέλκομερ» (ε.)
α. Τουμπάρδο 24/12
ε. Καράκας 27/1
α. Σιλακάπ 17/1
α. Ρίτσαρντ Μπαίη 1/2
δ. Παναμά 28/1.

ἀργεί Ν. Όρλεάνη -
δ. Παναμά 1/2
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ε. Μπιλζ 24/1
ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Ν. Όρλεάνη
α. Μομπίλ 13/1
α. Σπέζια 22/1
ε. γκιζάν 3/1
ἀργεί Έλεουσίνια
ε. Λένγκχορν 27/1
ἀργεί Πειραιά
ε. Δεμεράρα 30/1
α. Τζέντα 1/2
ἀργεί Ν. Όρλεάνη
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Ν. Όρλεάνη
δ. Κων/πολη 27/1
α. Λισαβόνα 18/1
α. Ντότζ 27/1
α. Σάλλομ Βόε 21/12
α. Καζαμπλάνκα 22/1
α. Βενετία 3/2
α. Κολόμπο 22/1
α. Καζαμπλάνκα 15/11
δ. Παναμά 25/1
ἀργεί Σάρζα
α. Πόρτ Έλζαμπεθ
α. Γένοβα 15/1
α. Σιγκαπούρη 9/12
δ. Σουέζ 27/1
στών Πειραιά 17/1
δ. Κων/πολη 28/1
α. Πειραιά 20/1
ύψωση κυπριακή
ε. Βομβάη 13/1
μετ. «Άσπεν Φώλλς» (βρ.)
α. Φός 24/1
ε. Ρουέν 27/1
μεσογειακές μεταφορές
α. Άμβέρσα 17/12

ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	18935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ)	68	14948
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΡΙΑΝΤ	75	12488
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ)	69	51705

ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	66	20199
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	8825
ΝΑΞΟΣ Α'Γ'ΛΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ)	81	29700
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΟΡΘΑΦΕΝ	65	1236
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553
ΝΤΕΚΑ ΦΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΟΜΙΝΙ	62	1197
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ)	76	68567
ΝΥΑΛΑ (δ)	62	12392
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ)	75	74382

ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999
ΟΘΩΝΗ (δ)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35800
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35800
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35800
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35800
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35800
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253
ΟΛΓΑ	68	1586
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	68259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187
ΟΝΗΣΙΟΣ	63	24992
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΡΕΑΝΗ (δ.)	75	78142
ΟΣΕΑΝ ΤΟΥ'Ι'ΝΙΝΕΡ	75	59636

ε. Κων/πολη 11/1
α. Ν. Όρλεάνη 5/1
α. Σιγκαπούρη 24/1
ε. Φιλαδέλφεια 14/12
ἀργεί Λευκάδα
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
διάλυση Τσιβάν
ἀργεί Τζέντα
ἀργεί Ρίβερ Φώλ
ἀργεί Έλεουσίνια
α. Βενετία 26/1
ε. Χάλιφα 5/1
α. Κουβέιτ 19/1
πρ. «Άλφα Μυστική»
ἀργεί Άργοστόλι
α. Κόρπους Κρίστι 23/12 *

ἐπωλήθη διάλυση -
ε. Κορώνια 31/1
α. Άμβέρσα 7/1
α. Μάουντ Μαγκάνουι 17/12
α. Τζέντα 22/1
ἀργεί Κενίτρα
ἀναμένει Σιγκαπούρη
ἀργεί Χαλκίδα
α. Ντάρμπαν 10/1
ε. Λένγκχορν 30/1
α. Ρότερνταμ 1/2
δ. Παναμά 23/1
α. Νόρμπορτ 21/12
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Έλεουσίνια
α. Κίνγκστον 20/1
α. Ν. Όρλεάνη 30/1
α. Μορλάσα 31/12
α. Μεδαν αλ Άχμαντι 17/1
α. Μπουένα Βεντούρα 16/1
ε. Βομβάη 26/1
στό Έλ Χάκλ (ἀποθήκη)
ε. Χάβρη 30/1
α. Παλάου Μπακόμ 28/1
α. Μελίλι 30/1
δ. Π. Σαίδ 29/1
δ. Γιβραλτάρ 2/2
ε. Κουχάν 16/1
δ. Σουέζ 24/1
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Δακά 19/1
δ. Παναμά 29/1
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Άλιβέρι
διάλυση Πακιστάν
ε. Ντάρμπαν 25/1
ἀργεί Πειραιά
α. Νιούκαστλ 3/1
ἐπωλήθη διάλυση
α. Σιγκαπούρη 29/1
ἀργεί Άλεξάνδρεια
α. Νιούκαστλ 18/12
ε. Ματσουσέμα 15/1
μεσογειακές μεταφορές
α. Άμβέρσα 14/1
α. Γκάνδη 17/10
ε. Ν. Όρλεάνη 31/1
ε. Χιούστον 2/2
α. Τάμπα 24/1
ε. Πόρτο Καμπέλλο 12/1
α. Μπρέιτ 4/2
ἀργεί Πειραιά
α. Πειραιά 14/1
α. Καέν 26/1
ἀργεί Λευκάδα
α. Μπάχια Μπλάνκα 21/1
μεσογειακές μεταφορές
δ. Γιβραλτάρ 1/2
α. Μπιλμπάο 1/2
δ. Γιβραλτάρ 2/2
ἀργεί Πειραιά
α. Λισαβόνα 30/1

ἀργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 1/2
ναυπηγείται Ουλσάν
ναυπηγείται Ουλσάν
ναυπηγείται Ουλσάν
ναυπηγείται Ουλσάν
ναυπηγείται Ουλσάν
ναυπηγείται Ουλσάν
ναυπηγείται Ουλσάν
ναυπηγείται Ουλσάν
ναυπηγείται Ουλσάν
ναυπηγείται Ουλσάν
ε. Σ. Λουίς ντί Ρόν 7/12
πρ. «Ιολοί»
ἀργεί Σετοματά
α. Τενερίφ 8/1
ε. Τζέντα 24/1
α. Σιγκαπούρη 18/1
α. Ρότερνταμ 28/1
ἀργεί Πειραιά
α. Ν. Όρκη 6/1
α. Πειραιά 29/11
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Έλεουσίνια
α. Άμβέρσα 28/1
μεσογειακές μεταφορές
στη Μανίλα 10/1
μεταφορές Νιγηρίας
στη Ρουέν
α. Σαβόνα 3/2
στό Ρότερνταμ 1/2
ύψωση κυπριακή

ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20869
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡ ΛΙΝΤΕΝ	71	11055
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2805
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	18237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΣ	72	4499
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16840
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	6134
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Υ	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585
ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10520
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΛΟΣ	68	10244
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875

ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 1 (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 2 (δ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802

α. Πειραιά 18/1
στο Κάδιξ 29/1
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Μεσογειακή Δόξα»
στο Νατάλ (αποθήκη)
στο Ντάρμπαν 19/1
άρχει Πειραιά
στο Λάγος
άρχει Γκρέιτ Μπίτερ

άρχει Έλευσίνα
στο Σετουμπάλ 29/1
δ. Έσκουμίν 10/12
α. Χόγκ Κόγκ 29/1
άρχει Έλευσίνα
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
ε. Βανκούβερ 30/11
α. Πειραιά 28/11
α. Ν. Όρλεάν 31/1
ε. Ρόττερνταμ 17/1
α. Ντάρμπαν 20/1
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
στη Χαλκίδα 10/1
α. Λός Άντζελες 1/1
α. Ν. Όρλεάν 29/1
πρ. «Prairie»
α. Ντάρμπαν 13/1
α. Αύγουστα 23/1
στο Κιουρασάο 16/1
άρχει Πειραιά
α. Άμβέρσα 23/12
ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Φρημάντλ 11/12
α. Πειραιά 5/12
α. Ροσίν 17/1
α. Ρόττερνταμ 28/12
α. Γκόνο 17/1
α. Θέοντα 11/12 *

α. Τερνέστη 1/2 *
μεσογειακές μεταφορές
α. Πειραιά 29/1
α. Γένοβα 24/1
ε. Τσιότζια 24/1
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μπουσίρ 14/1
ε. Νόρβικ 2/2
ε. Νόρβικ 2/2
άρχει Πειραιά
πρ. «Carmania»
α. Μπουσάν 18/1
α. Πειραιά 2/2
α. Πειραιά 3/2
δ. Π. Σάιτ 1/2
δ. Π. Σάιτ 30/1
μεταφορές Τζέντας
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
μεταφορές Τζέντας
άρχει Πειραιά
α. Χόγκ Κόγκ 1/2
ε. Φόντες 20/1
α. Ν. Υόρκη 3/2
α. Μάλμα 4/2
α. Τσάλνα 23/1
α. Άστακό 7/8
α. Σινδένι 7/1
άρχει Γαλαξείδι
α. Μπ. Άιρες 9/12
άρχει Λομπίτο
α. Μπαρκελών 3/2
άρχει Γαλαξείδι
στο Χάλιφα
α. Σάν Νίκολας 18/1
ε. Λός Άντζελες 18/1
α. Χάμπτον 3/2
άρχει Χαλκίδα
α. Βομβάη 30/1
άρχει Τρινκομάλλη
α. Κολόμπο 2/1
α. Πειραιά 4/1
δ. Γιβραλτάρ 25/1
ε. Πειραιά 24/1
α. Ρόττερνταμ 22/1
ε. Μπρισμαίν 31/1
επισκευές Πειραιά
ε. Ν. Όρλεάν 1/2
α. Πόρτ Λιμόν 23/1
ε. Μομπίλ 10/1
στο Σουέζ (αποθήκη)
άρχει Πειραιά
στη Λ. Τσάλερ 24/1
α. Γιούροπουρτ 15/12
πρ. «Med Tradition»
ε. Λά Παλις 20/1
άρχει Πειραιά
α. Νταμά 27/1
ε. Ντάρμπαν 2/2
ε. Άμβέρσα 31/1
ε. Τζέντα 28/1
ε. Γκοκοχάμα 30/1
α. Φός 2/2
ε. Σαουθάμπτον 29/1
δ. Κων/πολη 5/1

α. τουμαρδό 15/1
α. Λισαβόνα 3/2
α. Πειραιά 30/1
α. Πειραιά 31/5
α. Χιούστον 31/1

ΡΑΝΙΑ	67	9919
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417
ΡΕΝΑ	72	14851
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769
ΡΙΒΑ	63	10299
ΡΙΚΙ	85	25250
ΡΙΟ	75	9112
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΖΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΒΙΛ	77	19742
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΣΕΤ	78	9864
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	16273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869
ΣΗ ΚΕΗ	71	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810
ΣΗ ΧΑΟΥΝΤ	62	13714
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	9881
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ'Υ	69	9305
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΝΟΥΦ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΑΕΤ	77	9861
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΝΙΟΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520

α. Σιγκαπούρη 14/12
ε. Άλεξάνδρεια 9/1
α. Τάραντα 28/1
άρχει Πειραιά
δ. Παναμά 25/1
α. Μελμπόρντ 18/1
πρ. «Margaret Johnson»
άρχει Γαλαξείδι
ε. Εσπεράνς 25/1
άρχει Πειραιά
δ. Δαρδανέλλια 1/1
ε. Τζέντα 18/1
α. Χάμπτον 29/1
ε. Βηρυτό 30/12
άρχει Λουί

στη Σαγκάη
α. Ντουμπάι 9/11
επιβλήθη άλλοδαπούς
α. Τόρ Μπαλ 30/1
ε. Πειραιά 30/1
άρχει Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Ρίτσαρντ Μπαλ 20/1
στην Άλεξάνδρεια 6/2
άρχει Πειραιά
πρ. «Clio»
α. Τσίμπα 22/1
α. Άμβούργο 30/1
α. Χόβρη 22/1
δ. Μπραννομπούτελ 25/11
α. Άντοφαγκάστα 12/1
δ. Ντόβερ 11/10
α. Πειραιά 31/1
ε. Άλεξάνδρεια 11/1
ε. Κίγκστον 29/1
α. Ρουέν 11/1
α. Πόρτ Έλζαμπεθ 20/1
α. Ντάρμπαν 11/1
επιβλήθη άλλοδαπούς
α. Σάργα 14/12
άρχει Λομπίτο
α. Φουτζέιρα 13/12
άρχει Πειραιά
α. Λομέ 19/1
α. Σκάτλ 24/1
άρχει Πειραιά
α. Φραντσέσκο 18/1
πρ. Πύλο 6/2
δ. Κων/πολη 29/12
δ. Παναμά 12/20
α. Μπ. Άιρες 10/1
α. Σαγκάη 12/1
α. Μπάνμπουρ 29/1
α. Πειραιά 20/11
α. Τσίμπα 23/1
α. Γκοκοχάμα 28/1
α. Μόκχα 19/1
άρχει Χαλκίδα
ε. Καρβάρ 3/1

α. Μπ. Άιρες 14/1
ε. Σιγκαπούρη 29/1
α. Λός Άντζελες 28/1
α. Μπιλμπάο 3/2
δ. Γιβραλτάρ 17/1
ε. Ρανγκούν 25/1
δ. Κων/πολη 25/1
ε. Σαγκάη 18/1
δ. Κων/πολη 16/1
άρχει Πειραιά
ε. Σινγκάπ 14/1
ε. Ίτακού 24/1
α. Ματανζάς 11/10
άρχει Πειραιά
ναυπηγ. Αίολι
α. Όντοχάμα 17/1
άρχει Χαλκίδα
ε. Παλάου Μπακόμ 1/11
ε. Ταϊτσούνγκ 13/1
επιβλήθη άλλοδαπούς
α. Ν. Όρλεάν 21/1
α. Γκάρστον 17/1
α. Σιγκαπούρη 28/1
ναυπ. Καβαχίρι
α. Μέθουλ Ρόαντς 19/1
δ. Παναμά 1/2
ε. Όλμπαν 25/1
διάλυση Κίνα
ε. Πειραιά 18/1
α. Ρίτσαρντ Μπαλ 4/1
α. Ν. Όρλεάν 19/1
α. Χακάτα 23/1 *

άρχει Πειραιά
α. Λευκάδα 7/12
στο Ντάρμπαν 4/2
ε. Ναοσία 23/1
ε. Χέυ Πόιντ 3/2
α. Παντολάν 19/1
στη Μιχάρα 8/1
άρχει Πειραιά
ε. Μπιλμπάο 4/2
α. Τζουέμα 19/1
ε. Κλίμφοτ 6/12
άρχει Πειραιά
δ. Σουέζ 29/1
στο Σουέζ
άρχει Πειραιά
α. Μομπίλ 12/1
μεσογειακές μεταφορές

ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576
ΣΥΡΑ.....	77	16380
ΣΧΙΝΙΑΣ.....	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ.....	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.).....	66	38260
ΤΑΚΤΙΚ (δ.).....	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.).....	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ.....	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.....	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ.....	76	11768
ΤΑΡΕΚ.....	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ.....	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ.....	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ.....	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ.....	80	15369
ΤΑΣΙΑ (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 ΜΠΑ'Υ.....	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ.....	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II.....	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III.....	80	9100
ΤΖΙΜΥ.....	68	13847
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.....	68	14569
ΤΖΩΝ.....	71	13857
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
ΤΙΜΠΕΣΤΙ.....	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.).....	76	163810
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ.....	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).....	69	53829
ΤΟΝΥ.....	62	6246
ΤΟΕΟΤΗΣ.....	74	19166
ΤΟΕΟΤΗΣ.....	71	9082
ΤΟΠΑΖ.....	85	28000
ΤΟ ΠΡΩΤΟ.....	72	9824
ΤΟΥΡΚΙΑ.....	56	4301
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ.....	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΤ (μ.).....	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ.....	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	74	13639
ΤΡΙΤΩΝ.....	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ.....	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΝΤ ΜΠΕΛΣ.....	60	9255
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
ΦΑΙΔΩΝ.....	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ.....	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ.....	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ.....	81	11500
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ.....	66	10046
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ.....	81	11980

α. Γιούροπορτ 17/12	
ε. Φρημάντλ 25/1	
α. Γαλαξείδι 5/12	
άρχει '184κη	

στο Γκουαγιακούιλ (αποθήκη)	
άρχει Πειραιά	
α. Πόρτο Βέσμε 3/12	
α. Πειραιά 2/2	
μεσογειακές μεταφορές	
στις Σευχέλλες	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 19/1	
α. Σιγκαπούρη 31/1	
α. Σάντος 28/1	
α. Μομπάσα 29/1	
στο Μπόνυ	
α. Χαλίφα 28/1	
α. Ντότ 28/1	
α. Σπέζια 20/12	
δ. Παναμά 16/1	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/1	
ε. Σύννευ 30/1	
άρχει 'Αστακό	
α. Τζέντα 23/1	
δ. Παναμά 2/12	
α. Γ'δύνα 31/1	
δ. Σουέζ 26/1	
στή Χάβρη 3/2	
δ. Κων/πολη 24/12	
στο Μπ. 'αμπας 5/1	
ε. Καλαμπά 24/1	
δ. Κων/πολη 22/1	
δ. Γιβραλτάρ 1/2	
άρχει Μανφρεντόνια	
α. Ρόττερταμ 28/1	
άρχει 'Ελευσίνα	
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/1	
α. Πειραιά 16/1	
άρχει Χαλκίδα	
αργεί Πειραιά	
α. Πιο 'ανέιρο 16/1	
α. Σιγκαπούρη 28/11	
α. Τάραντα 3/2	
α. Λιανιουνγκάνγκ 15/1	
δ. Γιβραλτάρ 25/1	
α. Πόρτ Γκιλ 17/1	
στή Μιχάρα	
διάλυση Πακιστάν	
άρχει Πειραιά	
α. Μάντρε ντε Ντέους 5/1	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/1	
δ. Σουέζ 15/1	
ε. Χουάνγκου 24/1	
άρχει Πειραιά	
α. Πιο 'ανέιρο 25/1	
άρχει Πειραιά	
α. Σουέζ 3/2	
ε. Τζέντα 1/2	
α. Χάμπτον 22/1	

ε. 'Αμβέρσα 29/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/1	
α. Λός 'Αντζελες 7/1	
α. Πειραιά 27/1	
ε. 'Ιμινγκχαμ 31/1	
α. Πειραιά 17/12	
στή Χαλκίδα 4/2	
άρχει Πειραιά	
α. Πιο 'ανέιρο 25/1	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ειηνγκάνγκ 15/1	
ε. Ρόττερταμ 4/2	
α. Βαρκελώνη 3/2	
α. Πειραιά 15/1	
μετ. «Candelaria» (π.)	

ΦΑΝΑΙΟΣ.....	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΤΥ Α. (δ.).....	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ I.....	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II.....	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III.....	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV.....	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22600
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΣ.....	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.....	74	16283
ΦΙΛΩΝ.....	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ.....	56	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	65	11940
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.).....	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.....	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΥΠ.....	71	10192
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I.....	66	1444
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ.....	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	132999
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839
ΦΡΗΝΤΟΡ.....	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ.....	70	3974
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.).....	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΡΟΣΟ Κ.....	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.....	70	16149
ΧΑΡΑΠΑΝ.....	70	12463
ΧΑΤΑΝ (δ.).....	58	12377
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ.....	77	39366
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	68	10016
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΑΝ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ.....	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.....	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.....	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'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	3717

α. Σάντο Ντιμίγγκο 25/12	
στην Πούντα Κουσίλλο 20/1	
δ. Σουέζ 17/12	
α. Ρίτασαντ Μπαί 27/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/1	
α. Γιοκοχάμα 28/1	
ε. Σαγκάη 12/1	
α. 'Αμβούργο 10/1	
α. 'Αμβούργο 4/2	
α. Σιγκαπούρη 20/1	
α. 'Αμβέρσα 30/1	
δ. Κων/πολη 12/12	
ε. Ντάρ-ε-Σαλάαμ 13/1	
άρχει Πειραιά	
α. Κολόμπο 20/11	
α. Κοτονού 28/1	
α. Καλδέρα 18/1	
ε. Καστακόαλκος 20/1	
α. Ν. 'Υόρκη 25/1	
ε. 'Αλεξάνδρεια 28/1	
ε. Κόμπε 22/1	
άρχει Πειραιά	
ε. Βασουλικό 31/1	
α. Δρέπανο 3/1	
άρχει Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 1/2	
ε. Νόρντενχαμ 3/2	
δ. Π. Σαίδ 11/1	
ε. Νιχάμα 17/1	
στών Πειραιά 4/1	
α. Σιγκαπούρη 4/12	
α. Χαλκίδα 22/12	
α. Τζουέμα 5/12	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/2	
στο Χώρ αλ Ζουμπαίρ	
δ. Σουέζ 12/1	
α. Πόρτ Λίνκολν 7/1	
α. Ρίο 'ανέιρο 7/1	
ε. Τόλιου 24/12	
πρ. «Esso Bilbao»	
α. Τζέντα 28/1	
θέση 34.26Β, 130.03Α 2/2	
πρ. «Αδριατική Φρήζερ»	
μεταφορές Περσικού	
α. Κιόουρε 29/1	
α. Τζακάρα 4/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/2	
α. Πειραιά 4/1	
α. Ρίο 'ανέιρο 28/12	
μετ. «Προσπερίτυ» (κ.)	
α. Χιούστον 29/1	
ολική απώλεια	
ε. Ουλσάν 30/12	
α. Καράτσι 3/2	
ε. Τσιτακόνγκ 1/2	
α. Ματαράνι 20/1	
μετ. «Sphihx» (κ.)	
ε. Βομβάη 24/12	
α. Ροζάριο 30/1	
α. Ρίο 'ανέιρο 29/1	
α. Σάντος 29/1	
άρχει 'Αμβούργο	
α. Πειραιά 4/12	
άρχει Κάλλο	
δ. Κων/πολη 28/1	
δ. Π. Σαίδ 20/1	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 28/1	
άρχει Πειραιά	
δ. Σουέζ 22/1	
α. Τόκομο 5/1	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ρας Τανούρα 1/2	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 2/2	
μετ. «Φρόστ» (ε.)	
ε. Μουτσούρε 24/1	
άρχει Χαλκίδα	

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNIUDIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

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 ποὺ τοὺς ἀπασχολοῦν ἀμεσα 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 γιὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς δρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά»,
Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



el Greco
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 (δ.π.)	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 ΛΟΥΚΑΣ (π.)	74	6042
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
ΑΘΗΝΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑ ΒΙΚΤΩΡ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΪΒΥ (κ.)	67	9967
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪΚΟΝ*	71	27958
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5894
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ*	68	25433
ΑΚΡΟΝ*	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ M.I. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	77	126621
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	74	6042
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	69	12252
ΑΛΕΞΗΣ	69	12994
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	72	6183
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΙΚΙ (π.)	65	29196
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	68	9383
ΑΛΙΣ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑ (π.)	65	9877
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	75	17894
ΑΛΜΑ	58	2580
ΑΛΝΟΥΡ (δ.π.)	66	2562
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	69	4718
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	70	2601
ΑΛΤΙΣ (κ.)	72	9350
ΑΛΦΑ III (π.)	56	1873
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	69	6054
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ	74	31883
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	73	18796
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	72	18792
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	36911
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	77	19867
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (N.Z.δ.)	67	48344
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	71	54610
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	62	10344
ΑΜΠΕΡ (κ.)	65	12495
ΑΜΠΥ (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	72	14213
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)		
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

ε. Καλοούτα 28/10	
α. Κολόμπο 4/10	
α. Μάντρε ντε Ντέους 15/11	
μεσογειοακές μεταφορές	
ε. Γουαγιακιάμα 26/12	
πρ. «Ugland Obo-Six»	
α. Ρίο Ίανέιρο 15/12	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Eagle Arrow»	
α. Ν. Ύδρη 19/12	
πρ. «Grand Hickory»	
ε. Λά Γκουέρα 6/12	
ε. Κων/πολη 5/12	
ε. Αρατού 23/12	
ε. Βενετία 4/5	
πρ. «Αλεξάντερ II»	
μεσογειοακές μεταφορές	
δ. Κων/πολη 17/12	
αργεί Ν. Όρλεάνη	
α. Μιζουσίμα 15/12	
α. Σακάιντε 13/1	
α. Ταμπίκο 14/1	
μετ. «Ελένη Κ.» (ε.)	
ε. Βηρυτό 30/12	
πρ. «Αμστερνταμ 6/1	
στο Χόγκ Κόγκ 26/11	
α. Πειραιά 12/1	

α. Μπαχραϊν 9/1	
α. Μπαχραϊν 13/1	
ε. Βηρυτό 19/1	
α. Γιβραλτάρ 17/1	
α. Γιένμπο 11/1	
δ. Γιβραλτάρ 18/1	
α. Σουέζ 10/1	
αργεί Πειραιά	
επωλήθη	
διάλυση Κίνα	
αργεί Πειραιά	
στο Χώρ αλ Ζουμπάιρ	
στη Χαλδία 5/11	
επισκευές Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Τακόμα 20/12	
α. Γάνδη 6/1	
πρ. «Αίολος»	
στο Ταμπίκο	
πρ. «Αίολος»	
α. Μόντρεαλ 18/11	
ε. «Αμβέρσα 21/11	
ε. «Επτάνησα 29/12	
δ. Παναμά 18/1	
δ. Π. Σαϊό 15/1	
α. Πόρτ Άντζελες 4/1	
στο Μπαντάρ Άμπας 31/12	
α. Μπρέικ 12/11	
δ. Κων/πολη 1/1	
δ. Μπανσμπάτελ 16/1	
α. Φιλανδελφία 19/1	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 20/12	
α. Ίντσον 4/1	
α. Βαρκελώνη 15/1	
δ. Γιβραλτάρ 22/12	
επωλήθη άλλοδαπούς	
δ. Κων/πολη 26/11	

αργεί Λαμπουάν	
μετ. «Άγιος Λουκάς» (π.)	
αργεί Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 18/1	
πρ. «Golden Condor»	
επώστειλε ελληνική	
ε. Ρίο Ίανέιρο 26/12	
α. Λας Πάλμας 20/1	
αργεί Πειραιά	
επωλήθη	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 18/1	
πρ. «Κατερίνα Β.»	
αργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 4/1	
επώστειλε ελληνική	
στον Πειραιά	
α. Μίνα Σάκρ 22/12	
δ. Σουέζ 20/1	
δ. Παναμά 13/1	
α. Ν. Ύδρη 20/1	
α. Ίτακούι 24/12	
α. Παρανάουρα 22/12	
ε. Ράκ Τανούρα 17/1	
ε. Βανγκαρέϊ 9/1	
αργεί Πειραιά	
δ. Ντόμπερ 4/1	
αργεί Καράτσι	
αργεί Πειραιά	
ε. Πόρτο Κουεϊζά 9/1	
ε. Πρόβιντενς 19/12	

α. Θεσσαλονίκη 13/1	
ε. Κακινάδα 15/1	
α. Τουμπάρδο 7/1	
δ. Παναμά 10/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 18/1	
α. Ν. Όρλεάνη 2/1	
α. Μπουόνιουρ 21/12	
αργεί Πειραιά	

ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	84	10741
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	85	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	80	5911
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (π.)	65	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μόλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΣΕΑΔΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΣΕΑΔΙΑΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΕΑ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΣΕΠΕΡΙΝΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΖΙΒΕΝΤ (δ.κ.)	75	118475
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	1286
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ VII (κ.)	66	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Ονδ.)	89	1220
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	21184
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	68	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΪΤΛΜ	71	1453
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16368
ΑΥΡΑ ΣΗ (μ.)	68	9096
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38760
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154

ΒΑΪ'ΣΡΟ'Ι (κ.)	65	21374
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (π.)	85	16823
ΒΑΝΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΡΙΤΑΣ (δ.Μα.)	63	34949
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17181
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΣΣΑΝΙ (π.)	66	10413
ΒΙΧΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΙΧΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ (δ.Μα.)	63	31526
ΒΟΜΑΡ	71	15759

ΓΑΛΑΤΕΙΑ*	56	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	8887
ΓΙΑΧΑΡΑ (π.)	83	38322
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΙΩΡΓΙΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΝΤΑΪΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΟΥΡ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ Π.	70	11525
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΚΑΣΚΩΒΗ (Φλ.)	68	8915
ΓΟΥΑΪΖ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9087
ΓΟΥΕΪΦ ΕΑΡΕΡ	83	20588

α. Π. Ελίζαμπεθ 15/1	
επώστειλε ελληνική	
μεσογειοακές μεταφορές	
α. Άμπουρνο 18/1	
α. Μιζουσίμα 31/12	
δ. Σουέζ 12/11	
α. Λεμεσό 19/12	
μετ. «Άμυνα» (Όνδ.)	
δ. Παναμά 22/12	
α. Σιγκαπούρη 13/1	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Καρβάρ 20/12	
μετ. «Oriental Confidence»	
επωλήθη	
ε. Λοριέντ 8/1	
μετ. «Άγία Μαρίνα» (π.)	
δ. Παναμά 28/12	
στο Μπαντάρ Άμπας 29/12	
δ. Ντουμπάϊ 20/10	
πρ. «Young Sky»	
μεσογειοακές μεταφορές	
δ. Π. Σαϊό 12/1	
μεσογειοακές μεταφορές	
α. Μάντρε ντε Ντέους 10/1	

α. Σάν Νίκολας 14/1	
α. Βαλτιμόρη 4/1	
αργεί Χαλκίδα	
δ. Γιβραλτάρ 20/12	
διάλυση Ταϊβάν	

αργεί Μπρουνέϊ	
α. Φος 20/1	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Ροδάνθη»	
α. Μάντρε ντε Ντέους 22/12	
αργεί Πειραιά	
ε. Ντάρμπαρ 18/1	
α. Ν. Τουτικόρικ 3/1	
α. Άλ Ρουέες 18/1	
ε. Π. Κέλανγκ 17/1	
αργεί Πειραιά	
ε. Κέπι Τάουν 1/1	
μετ. «Ατκλβ (κ.)	
ε. Σάντος 17/1	
πρ. «Yeruraja»	
μεταφορές Περισκοῦ	
ε. Κόμπε 20/1	
στη Λά Πλάτα 23/1	
α. Ρόττερταμ 18/1	
πρ. «Αύρα»	
επώστειλε ελληνική	
αργεί Σετσουμπάλ	
δ. Π. Σαϊό 19/1	

α. Λέγκχορν 2/11 *	
α. Άμβέρσα 10/1	
α. Πενόκολα 6/12	
α. Αύγουστα 7/1	
α. Μιζουσίμα 6/1	
άρχει Πειραιά	
ε. Σάντος 15/1	
α. Κόρπους Κρίστι 27/12	
α. Ν. Όρλεάν 28/12	
ε. Πενάνγκ 17/1	
στό Ντόρμαν 15/1	
έπωληθη διάλυση	
α. Σιγκαπούρη 9/1	
ε. Ραβέννα 19/1	
α. Ρίο 'Ανέιρο 12/1	
α. Βρέμη 13/1	

ΓΟΥΤ'ΝΕΡ (π.)	73	13631	δ. Ντόβερ 20/1	ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	59	5051	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΝΤ	70	11329	άρχει Πειραιά	ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	72	11171	πρόξ. Μαρούσι 24/12
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥ (π.)	72	4931	έπωληση άλλοδαπούς	ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533	διάλυση Κίνα
ΓΟΥΡΠΟ	82	19555	α. Γουλιμγκτον 7/1	ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628	α. Καζαμπλάνκα 14/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΥΤΛΑΙΤ	83	24500	δ. Γιβραλτάρ 20/1	ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (κ.)	83	17066	α. Γιοκοχάμα 29/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Λός 'Αντζελες 19/1	ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Θεσσαλονίκη 30/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Λός 'Αντζελες 20/1	ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	α. Μομπιλ 6/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Μπαχραϊν 20/1	ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. Βαρκελώνη 24/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	δ. Κων/πολη 30/12	ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. Πειραιά 6/1
Γ. ΝΕΓΚΟΖΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 3/1	ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	ε. Γιβραλτάρ 5/1
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347	α. Ρουέν 19/1	ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Μπέρτα 29/10
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Φάλασινγκ 30/12	ΚΑΠΑΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.			
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	68	22798	α. Ρινέκα 19/1	(Μ.)	67	16098	πρ. «Καπετάν Ραχιώτης»
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	58799	ε. Πειραιά 31/1	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/11
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	58800	α. Σετομπάλ 6/1	ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	πρ. «Γεωργής Α. Γεωργιλάς
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. 'Υμουίντεν 17/1	ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	18037	ε. Βανκούβερ 30/12
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	άρχει Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	18984	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	άρχει Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Τέμα 14/1	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	στο Μπαγκνολί 15/11
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Χαλκίδα 8/9	ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΛΑΡΗΣ (π.)	78	9918	πρ. «Eibhoff»
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. 'Αμβέρσα 19/1	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	16286	εγκαταλείφθηκε Κέϊφ Ρεσφ
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέμπελ 'Αλι	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	στη Βιόλα Μακάε (άποθήκη)
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Λός Πάλμας 1/1	ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			α. Μορμουγκάο 9/1
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	άρχει Μπαγκουώτερ	(κ.δ.)	81	18000	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784	α. Γιβραλτάρ 18/1				
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ.)	66	6845	α. Καβάλλα 23/12				
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Παρανάγουα 11/1				
ΔΟΥΤΩ	68	35191	άρχει Πειραιά				
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Ρινέκα 19/12	ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	μεσογειακές μεταφορές
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Κων/πολη 26/12	ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301	ε. Γκάνδη 18/12
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές	ΚΑΡΙΝΑ I (δ.π.)	76	19016	ε. Γιοκοχάμα 19/12
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	α. Ντόρμπαν 7/1	ΚΑΡΝΤΙΟ (Φιλ.)	71	9206	δ. Κων/πολη 4/1
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ (Μ.)	66	23390	α. Γιβραλτάρ 28/12	ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	ε. Χάμπτον 20/1
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	ε. Μαντράς 23/11	ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'ΙΝΤ (Μ.)	58	2448	ε. Μπέρτα 17/12
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Πειραιά 15/1	ΚΑΣΤΕΡ (δ.κ.)	77	19459	πρ. «Prima»
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Τουμπάρδο 14/1	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824	πρ. «Κατερίνα»
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57629	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 23/11	ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	πρόξ. 'Ελλάδα 20/12
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	στο Ντόρμπαν 10/1	ΚΑΤΙΝΑ (κ.)	68	2983	διάλυση Πακιστάν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/1	ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (π.)	62	5870	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/1	ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	α. Π. Σαϊδ 21/12
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	α. Ρός Τανούρα 6/1	ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	πρ. «Rozza»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥ (δ.)	67	47344		ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24688	α. Καζαμπλάνκα 9/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑ'ΙΖ				ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792	υπέστειλε ελληνική
(δ.)	76	150518		ΚΕ'Ι'Π ΧΟΥΠ (κ.)	75	6741	α. Λέϊκ Τσάρλς 24/12
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491		ΚΙΘΟΝ (δ.κ.)	69	79969	ε. Λά Παλις 18/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965		ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	δ. Σουέζ 4/1
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΠ (δ.)	74	51501		ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	α. Τερνέσση 28/12
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113		ΚΟΜΠΟΣ (π.)	67	3809	στη Σίρρι (άποθήκη)
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'ΙΤ				ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	μετ. «Νικόλας Κ.» (π.)
(κ.)	72	16207		ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200	α. Αύγουστα 7/1
ΕΛΜΠΕΛΑ III (Μάλτ.)	69	12102		ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	ε. Λισσαβώνα 11/1
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166		ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064		ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	άρχει Πειραιά
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083		ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Παλάου Μπακόμ 12/12
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814		ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ν. Πάμυρος 20/1
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608		ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793	ε. Ναπίερ 20/1
ΕΡΙΚΑ II (κ.)	66	1443		ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	ε. Φάλασινγκ 7/1
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178		ΚΡΟΙΣΟΣ (λιβ.)	68	15809	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044		ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087	δ. Π. Σαϊδ 18/1
ΕΣΜΕΡΑΛΑΤΑ I (π.)	84	22629		ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	ε. Ταμπίκο 11/1
ΕΣΜΕΡΑΛΑΤΑ II (π.)	71	4995		ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	ε. Π. Νουάρ 5/10
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)	73	20328	μεταφορές Περισκοί
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-			πρ. «Abu Salama»
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498		ΖΟΣ (κ.)	67	11056	στο Ντόρμπαν 20/1
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875		ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	δ. Σουέζ 6/1
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875		ΛΑΕΡΤΗΣ (Μάλτ.)	59	6140	άρχει Πειραιά
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356		ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	α. Σάν Λορέντζο 24/12
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676		ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	69	10900		ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	δ. Παναμά 20/1
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310		ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	12000	έπωληση άλλοδαπούς
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21380		ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. Χάβρη 19/1
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366		ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Χάβρη 19/1
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447		ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150	ε. Λειζέες 20/1
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058		ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Βομβάρη 13/1
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838		ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	δ. Παναμά 14/1
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093		ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	δ. Π. Σαϊδ 15/1
ΖΗΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485		ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249	δ. Σουέζ 16/12
ΗΒΗ	79	16379		ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II			
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066		(κ.)	74	18700	πρ. «Trophy»
ΗΡΑ	79	16390		ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982	α. Ρίος 'Ιανέιρο 31/12
ΗΡΑΙΑ (κ.)	67	8799		ΛΕΡΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Μ.)	67	27984	α. Χάμπτον 5/1
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875		ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΗΡΑΚΛΗΣ (λιβ.)	53	5691		ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	ε. Πόρσγκρουπ 13/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37850		ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	α. 'Αμβέρσα 2/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003		ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	άρχει Πειραιά
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097		ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827	α. Σαγκάη 31/12
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382		ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	α. Χιούστον 10/1
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873		ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	στον Πειραιά 17/1
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μάλ.)	65	37431		ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μάλ.)	12	11229	διάλυση Κίνα
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293					
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650		ΜΑΔΕΡ (κ.)	68	43992	α. Ταϊτσούνγκ 6/12
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021		ΜΑ'Ι' ΝΙΚΑ (κ.)	70	11651	ε. Ρανγκούκ 6/1
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1487		ΜΑΙΡΗ Π.	67	10797	ε. Μαντράς 15/1
ΙΜΑ	68	27989		ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΙΟΝΙΑ (κ.)	69	10524		ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064	ε. Φόυνες 18/1
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μάλ.)	64	7528		ΜΑΛΟΥ	70	15579	μετ. «Φέιβ» (Λ.)
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μάλ.)	58	3825		ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498	ε. Π. Σαϊδ 28/12
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μάλ.)	58	3834		ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167	ε. Καταγένα 4/1
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (μ.)	62	10420		ΜΑΟΥΝΤ ΕΙΛΙΚΩΝ	76	18953	ε. Ντόρμπαν 11/1
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μάλ.)	59	3704		ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ	80	16850	πρ. «Ο Σόλε Μίο»
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (Μάλ.)	52	3840		ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Μπ. 'Αίρες 15/11
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μάλ.)	58	3993		ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034	δ. Μπρανσμπούτελ 2/12
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μάλ.)	52	4039		ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. 'Ανγκρα ντ'ος Ρέις 6/1
ΙΟΣ (π.)	70	3971		ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	βυθίστηκε 14/11
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202		ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	πρ. «Charlot Bulker»
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000		ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/1
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199		ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. Σάντος 18/1
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575		ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	80	13339	άρχει Πειραιά
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631		ΜΑΡΙΒΚ (κ.)	78	17324	πρ. «Irish Rowan»
				ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	ε. Μένα δλ 'Αχμάντι 9/1
				ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	δ. Κων/πολη 2/1
				ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	α. Λός Πάλμας 23/12
				ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30238	α. Π. Σαϊδ 6/1
				ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687	δ. Παναμά 27/12
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551					

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΙΩ	65	17238
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (Μ.)	68	8370
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	69	9116
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16823
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	56	3903
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	80655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	68	71337
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΑ*	80	15552
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	35000
ΜΙΑΛΥ (Μ.)	66	17382
ΜΙΜΗ Μ. (Μαλ.)	69	13525
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	74	6017
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19833
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΑΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520
ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΝΤ	68	10398
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073
ΜΠΟΥΓΚΑΝΒΙΛ (π.)	72	16704
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (Μ.)	65	7700
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ(π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018

ΝΕΜΟΣ (κ.)	71	4981
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ(δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (Α.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ	74	34103
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ Ι. (π.)	64	1148
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΡΑ (π.)	65	21968
ΝΟΡΘΟΥ'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	66	22260
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ(κ.)	72	9440

μεταφορές Αιγύπτου
 άργει Πειραιά
 άργει Σετομπάλ
 α. Άκαμπα 30/12
 α. Χιούστον 27/11
 α. Όμισαλ 17/1
 α. Σιγκαπούρη 18/1
 στο Ντουμπάι 6/12
 α. Π. Άρθουρ 21/12
 δ. Παναμά 19/1
 άργει Κουβέιτ
 α. Γουλιέλμοχάβεν 17/1
 ε. Σάρ Φρανσίσκο 18/1
 άργει Πειραιά
 στο Μπαντάρ Άμπας 1/1
 α. Άμβούργο 27/12
 στο Μπόνυ (άποθήκη)
 δ. Γιβραλτάρ 16/1
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Χόγκ Κόγκ 19/1
 ε. Κεϊχάν 7/1
 ε. Κόμπε 15/1
 πρ. «Μιλένα Α.»
 ε. Μπαντάρ 31/12
 μετ. «Lotus» (κ.)
 δ. Παναμά 15/1
 α. Ν. Όρλεάνη 19/12
 α. Ν. Όρλεάνη 28/12
 α. Χιούστον 4/1
 ε. Ν. Όρλεάνη 28/11
 δ. Παναμά 3/1
 άργει Πειραιά
 ε. Ν. Όρλεάνη 15/1
 άργει Ν. Όρλεάνη
 ε. Ν. Όρλεάνη 15/1
 α. Π. Άρθουρ 2/1
 άργει Ν. Όρλεάνη
 άργει Ν. Όρλεάνη
 δ. Παναμά 16/1
 άργει Ν. Όρλεάνη
 α. Κίγκστον 11/1
 ε. Π. Νογκάρο 8/1
 α. Ν. Όρλεάνη 10/1
 άργει Ν. Όρλεάνη

άργει Ν. Όρλεάνη
 α. Σχέσιν 17/1
 α. Βαλτιμόρη 19/1
 α. Τερνεουσέν 9/1
 α. Μομπιλ 31/2
 ύπεστείλε ελληνική
 μεταφορές Ίνδονησίας
 ε. Γκάνδη 11/1
 άργει Πειραιά
 δ. Παναμά 2/1
 α. Ρίο Ίανέιρο 12/1
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Γένοβα 31/12
 α. Σαβόνα 21/11
 ε. Ίντσον 5/1
 στη Νιγηρία
 ε. Ρόττερταμ 16/1
 α. Λάς Πάλμας 27/12
 ε. Φρήπορτ 9/1
 α. Ν. Όρλεάνη 21/1
 πρ. «Μυρίνα»
 άργει Πειραιά
 στο Μπουσίρ
 ναυπηγ. Μιτσουμπίσι
 ε. Πειραιά 31/12
 ε. Ρεσίφ 14/1
 α. Μελίλι 7/12
 δ. Παναμά 12/1
 ύπεστείλε ελληνική
 μεταφορές Περισού*

ε. Ν. Όρλεάνη 20/1*
 διάλυση Κίνα
 α. Άγκραντος Ρέις 23/12
 δ. Παναμά 11/1
 α. Τέμα 14/1
 α. Χιούστον 3/1
 ε. Γκνάντοκ 19/11
 μεσογειακές μεταφορές
 μεταφορές Έρυθράς Θαλά.
 πρ. «CYS Alliance»
 ε. Φλόσσινγκ 22/12
 α. Κουινχουαγκντάο 11/12
 έπωλήθη διάλυση
 δ. Σουέζ 16/1
 ε. Λάς Πάλμας 20/1
 άργει Πειραιά
 δ. Κων/πολη 16/12
 άργει Τουλών
 άργει Δουνκέρκη
 δ. Κων/πολη 3/1
 α. Λομέ 22/12
 ε. Πειραιά 17/1
 έπωλήθη
 πρ. «Captain George»
 α. Σέτε 15/1
 άργει Πειραιά
 α. Ν. Όρλεάνη 20/12
 άργει Χαλκίδα
 α. Λάνακα 28/11
 α. Μπ. Άίρες 28/11
 α. Ραζ Σουκχέρ 15/1
 α. Λομέ 19/1
 στη Ν. Όρλεάνη 13/1
 άργει Πειραιά
 δ. Ντουμπάι 26/12
 α. Γιβραλτάρ 16/1
 α. Βενετία 30/12
 ε. Καρταγένα 2/1

ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΑ	76	16369
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ*)	63	11120
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
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 ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ(π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525
ΟΞΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΞΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222
ΟΞΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248
ΟΞΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	69	15874
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (π.)	68	10271
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΙΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΙΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΙΛΟΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΙΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΔΙΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ δ.)	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675

ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΩΤΕΥΣ (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 (Μ.)	70	43598
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ε. Σιτακόγκ 10/12
 διάλυση Κίνα
 στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
 α. Ρίο Ίανέιρο 23/12
 α. Λάγος 8/1
 πρ. «Dora»
 α. Γουακαγιόμα 8/12
 α. Ρένταμπουργκ 12/1
 δ. Σουέζ 9/1
 ε. Σαφάγκα 10/1
 άργει Άστακό
 άργει Έλευσίνα
 άργει Π. Άρθουρ
 δ. Γιβραλτάρ 25/12
 δ. Γιβραλτάρ 16/1
 α. Άμβέρσα 9/1
 ε. Μασίρα 2/1
 άργει Πειραιά
 α. Χάρ Φακάν 1/1
 α. Πόρτ Καρτιέρ 24/12
 α. Ν. Όρλεάνη 20/1
 άργει Πειραιά
 α. Γιβραλτάρ 5/1
 άργει Πειραιά
 α. Σάρροχ 14/11
 α. Γιβραλτάρ 20/1
 άργει Πειραιά
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Πειραιά
 α. Μάντρε ντε Ντέους 13/1
 πρ. «Golden Portsmouth»
 ε. Φιλαδέλφεια 5/1
 στο Τζιμπουτί
 πρ. «Νικολέτα Κ.»
 α. Άμβέρσα 9/1
 ύπεστείλε ελληνική
 δ. Παναμά 27/11
 α. Αύγουστα 13/12
 α. Τουμπαρόο 11/1
 α. Τσουρούγκα 6/1
 α. Ν. Όρλεάνη 21/12
 α. Τσίμα 11/1
 άργει Σάρκα
 πρ. «Tamano Maru»

δ. Παναμά 18/11
 α. Τέμα 26/11
 δ. Κων/πολη 1/1
 α. Μπελέμ 22/1
 α. Χάρβη 4/1
 πρ. «Αναξαγόρας»
 δ. Κων/πολη 19/12
 α. Φός 10/1
 έπωλήθη διάλυση
 α. Σάν Βισέντε 22/11
 α. Βανκούβερ 9/1
 α. Ναουπιέρ 20/1
 α. Πρόβιντενς 1/1
 πρ. «Karaka»
 άργει Καμπόνας
 άργει Πειραιά
 ε. Ντόμπραν 21/1
 έπωλήθη διάλυση
 α. Λισσαβόνα 16/1
 μεταφορές Αιγύπτου
 α. Δουνκέρκη 14/1
 α. Κολόμπο 12/1
 ε. Μπανγκόγκ Μπάρ 23/12
 δ. Σουέζ 8/1
 πρ. «British Vine»
 στον Περισού
 α. Σήατλ 30/12
 α. Λίβερπουλ 16/1
 α. Ταϊτακόγκ 16/1
 ε. Αύγκυστα 3/1
 ε. Ίκόνιο 11/1
 ε. Μπαγκόγκ 9/1
 α. Κόπερ 8/1
 άργει Πειραιά
 δ. Ντόβερ 15/1
 άργει Κίμωλο
 α. Μπιλμπάο 28/12
 στον Περισού 10/12
 α. Άμβέρσα 13/1
 α. Λέιβ 15/1
 πρ. «Όσαν Ρέιντζερ»

α. Λάς Πάλμας 7/1
 άργει Πειραιά
 ε. Λάς Πάλμας 20/1
 πρ. «Grand Spruce»
 α. Παρανάγουα 27/12
 α. Ραγκούν 16/1
 ε. Πάτρα 3/12
 α. Ν. Όρλεάνη 10/1
 δ. Παναμά 18/1
 α. Όκπο 24/12
 ύπεστείλε ελληνική
 α. Βρέμη 16/1
 πρ. «Απόστολος Άνδρέας»
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Άστακό
 α. Βάρη 4/11
 α. Ν. Όρλεάνη 30/12
 ε. Άλεξάνδρεια 20/12
 ε. Κέιπ Τάουν 6/1
 πρ. «Lionia Riffer»
 πρ. «Luigi Grimaldi»
 πρ. «Anwo Venture»
 ύπεστείλε πανομαϊκή
 α. Γιβραλτάρ 7/11
 πρ. «Dalia»
 α. Βίγκο 17/1
 α. Μερσίνη 31/12

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.).	66	39895
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.	77	16738
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.).	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ.	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.).	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.).	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (η).	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.).	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΛ (η).	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.).	64	3671
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.κ.).	75	111171
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΖΑ (δ.κ.).	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.).	66	3314
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.).	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.).	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (η.).	69	4661
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (η.).	67	3861
ΣΑΝΣΕ (η.).	62	15405
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.).	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.).	68	6098
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (η.).	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.).	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.).	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (κ.).	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (η.).	67	39444
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.).	71	43867
ΣΑΟΥΣ (κ.).	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (η).	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.).	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (η.).	64	5807
ΣΕΜΙΛΙ(η).	76	12443
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.).	64	4975
ΣΕΝΤΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝΥ (δ.π.).	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (η.).	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (η.).	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Λιβ).	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Λιβ).	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.).	63	5289
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.).	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΟΥ (δ.κ.).	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.).	76	16277
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.).	65	16239
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	70	12142
ΣΗ ΣΚΟΟΥΠ (δ.π.).	75	178515
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.).	70	5746
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (η).	71	11379
ΣΗΓΚΛΑ (Μολτ.).	65	9043
ΣΗΓΟΥ'Α'ΝΤ (Μ.).	68	34640
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φιλ.).	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.).	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μολτ.).	67	28528
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.).	67	21656
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.).	74	18963
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.).	74	33073
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.).	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.).	71	11005
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.).	69	14773
ΣΗΠΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ (κ.).	79	19061
ΣΗΤΑΡ (Μολτ.).	69	12411
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.).	75	18794
ΣΗΦΕΑΡΕΡ.	73	29763
ΣΗΦΟΡΟΣ (κ.).	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.).	73	14353
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (η.).	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (η).	80	9018

ΣΗΤΕΙΑ 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
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
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
ΣΠΑΤΡΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.).....	77	12561
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)*	63	12758
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΙΚΑ ΣΤΑΡ (μ.).....	63	13351
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.).....	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.).....	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.).....	61	1586
ΣΤΑΡΝΑΖ (Όνδ.).....	62	4412
ΣΤΑΥΡ (π.).....	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π)*	80	32000

α. Γιένμπο 1/11
πρ. «Gemini Friendship»
α. Ίμινιγχαρ 8/1
πρ. «Bogasari Satu»
α. Μαροσελός 19/1
α. Τερεφίφ 12/1
ε. Ν. Ύορκ 19/1
ε. Π. Σαίδη 9/11
α. Βενετία 15/1
μεσογειακές μεταφορές
μετ. «Crest»
μεσογειακές μεταφορές
ε. Άνκονα 16/1
ε. Τσιτακόγγκ 15/1
ε. Γρενάδα 8/1
α. Ταμπίκο 6/1
ε. Σινγκαπούρη 2/1
α. Βίγκο 15/1
α. «Όξελουσιντ 27/12
ε. Ραβέννα 11/12
ε. Σέτε 2/1
πρ. «Μαίρη»,
α. Άνγκρα ντός Ρέις 20/12
ε. Ν. «Όπλεάντ 8/1
πρ. «South Bay»
μετ. «Stresa»
ε. Λαίθ 17/1
α. Ρό 'Ιανέιρο 9/1
δ. Γιβραλτάρ 11/1
α. Πειραιά 10/1
α. Σινγκαπούρη 18/1
δ. Κων/πολη 11/12
α. Μέντ Άμντιούλα 12/1
α. Σινγκαπούρη 6/1
ε. Σαγκάι 28/9
στήν Κωνστανζά 27/12
στήν Κωνστανζά 11/4
μεσογειακές μεταφορές
πρ. «Aura Adventure»
πρ. «Aura Bravery»
α. Άμβούρουγ 14/1
α. Σουέζ 20/1
α. Άμβούρουγ 21/1
πρ. «Sea Scare»
στό Λάγος
στό Μαντρός
διάλυση Πακιστάν
ε. Πειραιά 15/1
δ. Θέραντιν «Αίλ 15/1
α. Κοντονού 13/12
α. Σαβόνα 18/1
α. Τουμπράφο 25/12
α. Καζαμπλάνκα 21/12
ε. Πειραιά 11/1
α. Ν. «Όπλεάντ 18/12
πρ. «T. Akasaka»
α. Μπ. Βεντούρα 26/10
δ. Κων/πολη 30/12
πρ. «Berkshire»
α. Φός 17/12
α. «Αντοντ 14/1
α. Μπρεμερχάβεν 20/1
όργιε Πειραιά
α. Λειξόες 18/1
α. Μπρεμερχάβεν 16/1
α. Τσρέβινα 4/1

α. Λαύριο 4/1
α. Σιγκαπούρη 26/10
πρ. «Elena»
α. Σάντα Μάργα 24/12
δ. Παναμά 16/1
μεσογειακές μεταφορές
α. Ροβένια 16/1
στο Μπαντάρ Χομείνι
πρ. «AGIP Sumida»
πρ. «Star Madonna»
α. Πειραιά 9/1
μεσογειακές μεταφορές
δ. Γιβραλτάρ 19/1
στο Πόρτ Σουζάν
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
α. Μανφρεντόνια 2/1
μεταφορές Περσικού
Επικλήθη
α. Κοΐν 13/1
στη Σπέζια 22/1
α. Πόρτ Έλζαμπεθ 27/12
πρ. «Άλκημηνή Α. Άγουδίου»
πρ. «AGIP Ancona»
α. Πειραιά 18/1
δ. Παναμά 17/1
α. Μαρίνα ντ' Καρρά 17/1
άρχει Σάρφα
α. Π. Καμπέλο 19/12
α. Τσαοανγκ 29/12

ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)*	68	103176
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΦΑΝΙΣ (κ.)	75	10131
ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ.	76	31725
ΣΤΡΕΦΚΑ ('Ουδ.).	65	1911
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΤΑΞΕΧΟΡΝ.	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ.	72	13631
ΤΕΛΑΜΩΝ.	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΕΝΕ'ΝΤ (κ.)*	56	6500
ΤΕΜΝΙΝΙ (π.δ.)	73	9842
ΤΕΜΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.).	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.).	68	18781
ΤΖΙΟΥΠΕΤΡ (κ.).	70	9954
ΤΖΩΝ Γ. (κ.).	77	16380
ΤΖΩΝ Κ. (π.).	72	5393
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ.	68	10618
ΤΖΩΝΗ (π.).	85	17110
ΤΖΩΡΤΖ ΠΥΡΑΣ.	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δολτ.).	58	6492
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (αλβ.)*	64	15910
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.).	72	5881
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)*	65	11245
ΤΙΤΙΣ (κ.).	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.).	73	8848
ΤΟΥΣΕΠΑΝ (π.).	69	5135
ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	84	17210
ΤΡΑ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.).	67	29073
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ.	71	20670
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.).	66	2186
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΝΤΣ (π.).	74	8915
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΟΥΣΤ.	68	2737
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΚ.	67	27175
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΡΗΧΟΛΩ (δ. Πα.).	74	30082

ΤΡΙΑΙΝΑ (Ι. κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΥΤΕΜΠΕΛΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΥΧΗ(Π.)	73	6415
ΥΠΑΝΑΝΤΗ (Π.)	71	4635
ΦΑΪ'Β Α'Τ'ΛΑΝΤΣ	70	15768
ΦΑΙΡΟΥ'Ν'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΕ'Τ'Θ	70	15216
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306

ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.).	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.).	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΖΑΝΤ (π.).	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΛΑΚ (π.).	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΤ (π.).	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.).	74	14786
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.).	85	38629
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Λβ.).	69	15808
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΤΣΜΑΝ (κ.).	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	73	10034
ΦΟΡΥ (κ.).	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ 'Τ' (π.).	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΞΑ (π.).	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.).	65	9628
ΦΡΗΝΤΟΜ I.	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΟ (π.).	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).	61	1652

ΧΑΒΗΝ (δ.)	74	176053
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48926
ΧΑΒΑΤ'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51620
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	60	7925
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ	74	3279
ΧΑΡΑ (κ.)	68	2918
ΧΕΑΜΕΡ (π.)	64	10595
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	5981
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	62	1768
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΥΥΠ II (κ.)	64	15404
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΤ'ΙΣ (π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ*)	64	10292
ΨΑΒΙ (κ*)	54	1596
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)	44	14540
ΩΡΙΩΝ(κ.)	73	18958

α. Ρός Τανούρα 28/12
 άρχει Πειραιά
 πρ. «Sea Pioneer»
 ε. Γκάνδη 13/1
 πρ. «Γιούτινι III»
 α. Άμβρόζιο 21/12
 ε. Παράνγωνα 5/1
 φ. Φορτερνίσια 16/1
 α. Σγκαπούρη 31/12
 άρχει Άστακό
 άρχει Άστακό
 ε. Λάγος 28/12
 στο Γιβραλτάρ 15/1
 α. Κέιπ Τάουν 5/1
 ε. Μπαντάρ Άμπάς 18/12
 άρχει Πειραιά
 στο Μπράνκοβι 11/8
 ε. Άσαάμπο 18/1
 δ. Π. Σαϊ 9/1
 ε. Χαριάκ 17/1
 άρχει Άστακό
 άρχει Άστακό
 δ. Σουζέ 11/1
 άρχει Πειραιά
 ε. Άλχεκίρας 29/12
 δ. Σουζέ 6/1
 α. Χιούστον 20/1
 ε. Λονδίνο 3/12
 α. Τζέντα 12/1
 πρ. «Rafic Lady»
 α. Αλικάντε 10/1
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Παναμά 20/1
 διάλυση Κίνα
 έπαλληλη
 α. Χιούστον 18/12

άργει Χαλκίδα
 ε. Στοιμπαλά 10/1
 ύπεστειλε ελληνική
 α. Άλ Ρουές 14/1
 α. Πόρτ Καμπέλλο 13/12
 στο Τούξπαν 18/8
 α. Άλγκεκίρας 8/1
 α. Κέιπ Τάουν 30/12
 άργει Πειραιά
 πρ. «Mallow»
 α. Ναγκόγια 30/12
 ε. Πάλμ Μπήτς 18/11
 α. Αμβέρσα 7/1
 α. Πειραιά 4/11
 πρ. «Ούλτιμα»

δ. Σουεζ 17/1
υπέστειλε ελληνική
π. «World Finch»
α. Βόλο 27/12
άρχει Μπετζάγια
α. Π. Σαΐδ 15/1
πρ. «Asia Heron»
α. Τάραντα 16/1
ε. Σακάι 17/1
πρ. «Friesland»
α. Πόστ Κέλανγκ 3/1
υπέστειλε ελληνική
επωλήθη αλλοδαπούς
δ. Δαρδανέλια 2/1
ε. Ντάρμπαν 16/1
ε. Ρόττερνταμ 20/1
α. Σιγκαπούρη 2/1
ε. Πειραιά 13/1
μετ. «Φρίο Αντάρκι» (π.)
α. Λας Πάλλες 13/1

πρ. «Brazilian Splendour»
πρ. «Continental Monarch»
α. Σέρια 17/12
έπιτομή
πρ. «Amco Milford Haven»
α. Όγκη! Ανώτατα
α. Αμύβρα 5/12
όργει Πειραιά
μετ. «Fame» (Ma.)
μετ. «Brave» (Ma.)
πρ. «Teresina»
α. Αθωνισμοί 14/1
όργει Πειραιά
πρ. «Golden Lotus»
δ. Νόβερ 14/1
διάλυση Μπατάμ

α. Λός Αντζέλες 14/1
έπιτομή διάλυση
πρ. «Κασιότος»
μεσογειακές μεταφορές
ε. Τσίλιν 30/1

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

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

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

NAFSI S.A.

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.

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)