

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαΐου 1990

Αρ. Φύλλου 1318/1076

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1318/1076
1 ΜΑΪΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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

NO PLACE FOR NOVICES



PAPACHRISTIDIS SHIP MANAGEMENT SERVICES LTD

Tradewinds · 190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX · United Kingdom
Tel: 01 · 828 9911 Telex: 8956714 FRIXOS G
Telefax: 01 · 828 9179



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

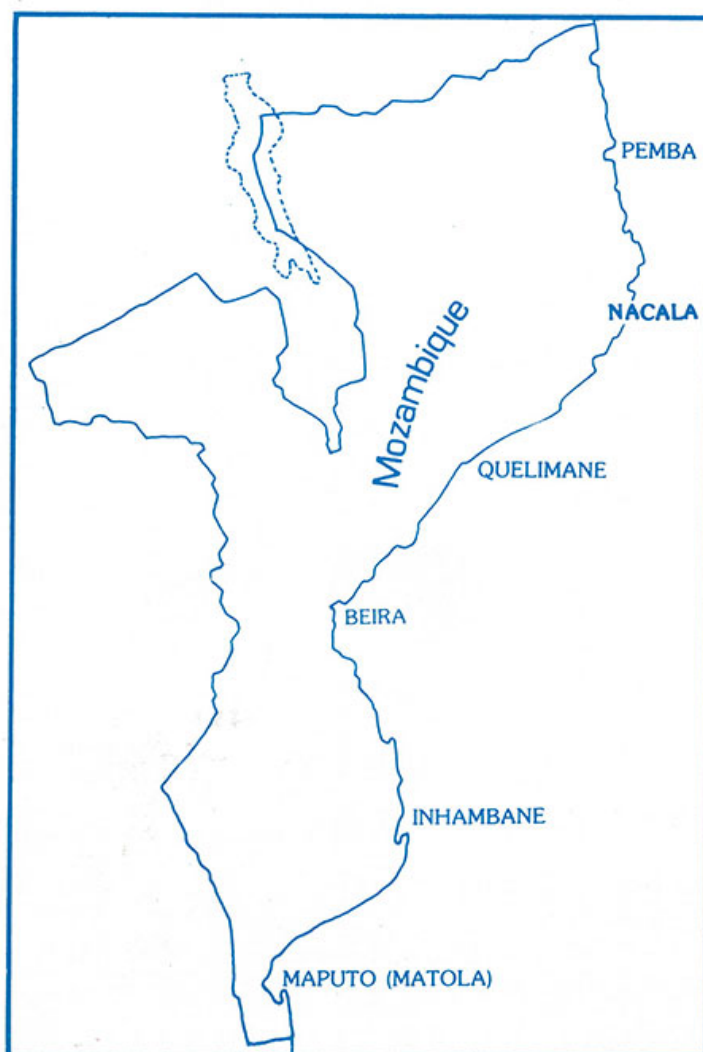
PRODUCTS AVAILABLE: 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

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

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

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

petromoc E.E.

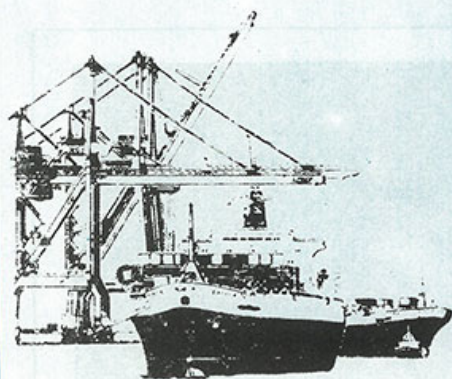


INTERMARINE LTD

SALES AGENTS

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 59ο**

**1 ΜΑΪΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1318/1076**

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

**ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:**

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
'Απω 'Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σέ πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

**ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING**

**59th Year
Issue No. 1318/1076 May 1st, 1990**

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14** 'Η Ναυτιλία στις προτεραιότητες της
Κυβερνήσεως Κωνσταντίνου Μητσotάκη.
"Άμεσος στόχος ή 'Ανταγωνιστικότητα.
- 19** 'Ο κόσμος των κινητών δορυφορικών 'Επικοινωνιών
Παρουσίαση του συστήματος INMARSAT από τον
πρόεδρο του 'Οργανισμού κ. Γιώργο Συμεωνίδη.
- 26** 'Η Διεθνής 'Ομοσπονδία Μεταφορών.
Μία ενδιαφέρουσα απεικόνιση της ΔΟΜ από τον
Πλοίαρχο Λ.Σ. κ. Κων. Χαρτοφύλη.
- 32** Οί 'Αγοραπωλησίες Πλοίων τον 'Απρίλιο
'Εμπεριστατωμένη παρουσίαση της αγοράς των αγο-
ραπωλησιών από την Overseas Agency Ltd.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

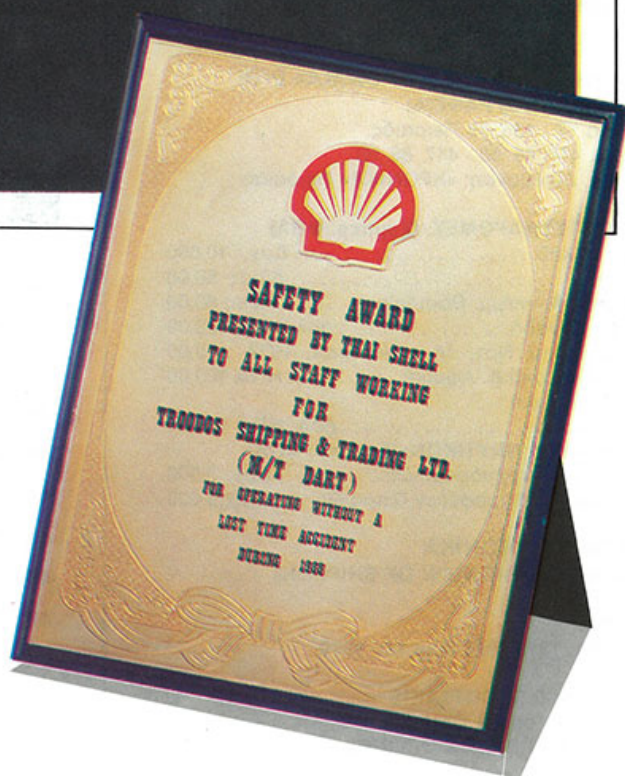
- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ**
11 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
35 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
41 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
42 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
45 ENGLISH SUPPLEMENT
48 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*



“Αμεση επιβεβαίωση

‘Ο Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης με τις δηλώσεις του τις οποίες έκανε τό δεκαπενθήμερο πού πέρασε με την ιδιότητα καί του ‘Υπουργού Ναυτιλίας άλλα καί με τις προγραμματικές δηλώσεις της Κυβερνήσεως επιβεβαίωσε άμεσα την αντίληψη ότι διαθέτει την απαιτούμενη πολιτική βούληση γιά τή λήψη όλων των μέτρων πού είναι αναγκαία γιά νά επιτευχθεί ό επαναπατρισμός όλων των ελληνόκτητων πλοίων άλλα καί την πρόβλεψη των «Ναυτικών Χρονικών» γιά καλύτερες ημέρες γιά την ‘Ελληνική Ναυτιλία καί κατ’ έπέκταση καί γιά τούς ανθρώπους της καί γιά τόν τόπο.

‘Η Κυβέρνηση, ύπογραμμίζεται με έμφαση στίς προγραμ-

ματικές δηλώσεις, άποδίδει ιδιαίτερη σημασία στή συμβολή της ‘Εμπορικής Ναυτιλίας στήν οικονομική ανάπτυξη της χώρας. (Καί) είναι γι’ αυτό τό λόγο άποφασισμένη νά λάβει γενναία μέτρα ώστε νά γίνει ή ‘Ελληνική σημαία διεθνώς ανταγωνιστική γιά νά παλιννοστήσουν τά ελληνόκτητα πλοία. Τά μέτρα (δέ) θά λαμβάνουν υπόψη τις νέες συνθήκες πού επικρατούν στό διεθνή ναυτιλιακό χώρο καί την πολιτική πού εφαρμόζουν οι ανταγωνιστές μας.

Καί αυτό άκριβώς είναι εκείνο πού δημιουργεί την αίσιοδοξία ότι τό μέλλον της Ναυτιλίας είναι ευόιο.

ΓΕΝΙΚΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ

Τό «κλείσιμο» των «Ναυτικών Χρονικών» τέσσερις ημέρες πριν από την κανονική ημέρα κυκλοφορίας τους (τό προηγούμενο τεύχος γιά νά τεθεί σέ κυκλοφορία πριν από τό Πάσχα είχε «κλείσει» τό πρωί της Μεγάλης Τετάρτης, πριν δηλαδή από την άθοδο του Πρωθυπουργού κ. Κων. Μητσοτάκη στό YEN γιά την άνάληψη καί των καθηκόντων του ‘Υπουργού Ναυτιλίας άμέσως μετά την όρκωμοσία της νέας Κυβερνήσεως) δέν μάς επέτρεψε νά ύπογραμμίσουμε την γενική ικανοποίηση του έφοπλισμού καί γιά τόν σχηματισμό της υπό τόν κ. Κων. Μητσοτάκη Κυβερνήσεως άλλα καί γιά τις δηλώσεις του Πρωθυπουργού γιά τή Ναυτιλία, καθώς καί γιά την άνάληψη από τόν ίδιο τόν Πρωθυπουργό καί του τομέως της ‘Εμπορικής Ναυτιλίας. Πρέπει νά προσθέσουμε ότι ή ικανοποίηση αυτή συνοδεύθηκε καί από την αισιοδοξία ότι ή Ναυτιλία θά μπορέσει νά προσφέρει άκόμη περισσότερα στόν τόπο μόλις ύπάρξουν τά μέτρα πού θά άρουν τά άντικίνητρα πού ύπάρχουν γιά την προσέλευση των πλοίων στό έθνικό νηολόγιο.

ΔΕΝ ΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕ

Μας ύπεδειχθε ότι τά «Ναυτικά Χρονικά» τά όποια, όπως ύπογραμμίσθηκε, όλα αυτά τά χρόνια άγωνίζονται γιά τή διατήρηση του έθνικού νηολογίου καί τόν επαναπατρισμό των ελληνόκτητων πλοίων, θά μπορούσαν νά συστήσουν την έγγραφή στό ελληνικό νηολόγιο ενός έστω πλοίου από κάθε εταιρία σάν μία χειρονομία καλής θελήσεως από την πλευρά της Ναυτιλίας.

‘Ασφαλώς, τά «Ναυτικά Χρονικά» θά μπορούσαν νά κάνουν τή σύσταση αυτή. ‘Αλλά δέν την κάνουν. ‘Οχι βεβαίως γιατί δέν ενδιαφέρονται πλέον γιά τό έθνικό νηολόγιο καί γιά την επιστροφή των πλοίων. Δέν την κάνουν την σύσταση τά «Ναυτικά Χρονικά» όχι μόνον γιά νά μήν ύπάρξει ό έφθυσχασμός πού θά άκολουθήσει μοιραίως μία τέτοια κίνηση, άλλα διότι θεωρούν ότι γιά την όριστική λύση του προβλήματος του επαναπατρισμού πρέπει νά ύπάρξουν γενναία μέτρα, όπως άλλωστε παραδέχεται καί ή ίδια ή Κυβέρνηση με τις προγραμματικές δηλώσεις, πού θά άποκαταστήσουν άλλα καί θά διατηρήσουν έσας την ανταγωνιστικότητα των υπό ‘Ελληνική σημαία πλοίων, καί πού είναι προϋπόθεση εκ των ών ούκ άνευ γιά την προσέλευση των ελληνόκτητων πλοίων στό έθνικό νηολόγιο.

ΝΑ ΤΟ ΔΙΑΤΗΡΗΣΕΙ Ο ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ

‘Ο Πρόεδρος της Κυβερνήσεως κ. Κων. Μητσοτάκης με δηλώσεις του πού δημοσιεύονται στίς σελίδες 14-18 ανακοίνωσε την πρόθεσή του νά αναθέσει σέ άλλο πρόσωπο τό ‘Υπουργείο Ναυτιλίας τό όποιο στό μεταξύ αναβαθμίζεται γιά νά καταλάβει τή θέση πού του άρμόζει στή σύνθεση της Κυβερνήσεως.

‘Η πρόθεση αυτή μάς βρίσκει άπολύτως αντίθετους — υπό τις παρούσες συνθήκες καί προκειμένου νά επιτευχθεί ό στόχος της προσελκύσεως όλων των ελληνόκτητων πλοίων στό έθνικό νηολόγιο θεωρούμε ότι ό κ. Πρωθυπουργός όφείλει νά διατηρήσει ό ίδιος τό ‘Υπουργείο Ναυτιλίας γιά νά προσδώσει με τό κύρος του τή βαρύτητα πού χρειάζονται οι άποφάσεις με τά γενναία μέτρα τά όποια θά χρειασθεί νά ληφθούν καί νά ύπάρξει καί στό YEN ό θεσμός του ‘Αναπληρωτού ‘Υπουργού. ‘Ακόμη θεωρούμε ότι είναι καιρός νά ύλοποιηθεί μία παλαιότερη ύπόδειξη των «Ναυτικών Χρονικών» γιά τή θέσπιση θέσεως μονίμου ‘Υφυπουργού Ναυτιλίας ό όποιος θά χειρίζεται τις διεθνείς ύποθέσεις της ‘Ελληνικής Ναυτιλίας — πρέπει νά καταλάβουμε, επιτέλους, ότι στήν ύπόθεση της Ναυτιλίας πρέπει νά ρίξουμε τό βάρος πού της άρμόζει άλλα καί της χρειάζεται, καί θέλομε νά ελπίζουμε ότι ό Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης θά δει την πρόταση αυτή των «Ναυτικών Χρονικών» με τό εύρος πού της άρμόζει.

ΔΙΚΑΙΩΣΗ

Καλώς ή κακώς — κακώς, λένε οι περισσότεροι φίλοι — τά «Ναυτικά Χρονικά», όπως γνωρίζουν οι τακτικοί άναγνώστες, δέν περιαιολογούν. Αυτό όμως δέν έμποδίζει μία εξαίρεση — άλλωστε, δέν είναι καί λίγο ό Πρωθυπουργός της χώρας νά διακηρύσσει τά ίδια πού ύπογράμμισαν επανειλημένα οι στήλες αυτές γιά τή σημασία την όποία έχει ή Ναυτιλία γιά την οικονομική ανάπτυξη της χώρας καί νά εξαγγέλλει άκριβώς εκείνα πού με έπιμονή καί ύπομονή επαναλαμβάνουν επί μακρόν προκειμένου νά επιτευχθεί αυτή ή συμβολή.

‘Η δικαίωση των προσπαθειών, πού σέ όρισμένες περιπτώσεις μάς έφερε αντιμετώπους καί με παλιούς καί καλούς φίλους — μόλις πρόσφατα εκλεκτός καί ιδιαίτερα αγαπητός φίλος μάς είχε ζητήσει νά σταματήσουμε «τό βιολί» με την ‘Ελληνική σημαία —

άποτελεί την καλύτερη καί την πλουσιότερη άνταμοιβή μας γιά τούς άγώνες μας ύπέρ της ‘Ελληνικής Ναυτιλίας καί του τόπου.

ΤΑ ΧΑΛΙΑ ΤΟΥ ΟΤΕ

Θέλομε νά ελπίζουμε ότι ό παλιός φίλος άλλα καί ένθερμος ύποστηρικτής της γενικότερης ύποθέσεως της ‘Ελληνικής Ναυτιλίας Γενικός Διευθυντής του ΟΤΕ καθηγητής Κυρ. Κιουλάφας θά συμφωνεί ότι είναι άπολύτως άπαράδεκτο με την πρώτη βροχούλα νά σημειώνονται τέτοιες εκτάσεως βλάβες στό τηλεφωνικό δίκτυο πού νά άπομονώνουν έντελώς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. καί ταυτόχρονα νά εξαφανίζονται όλοι οι άρμόδιοι.

Χαρακτηριστική γιά τό θέμα αυτό είναι ή ανακοίνωση της εταιρίας Τσαβλίρη, με την όποια ή γνωστή ναυαγοσωστική επιχείρηση εξέφραζε στίς 20 ‘Απριλίου τή λύπη της πός τούς συναλλασσόμενους με αυτή «γιά τις δυσκολίες πού αντιμετώπιζουν την τελευταία έβδομάδα προσπαθώντας νά επικοινωνήσουν τηλεφωνικά με τις ύπηρεσίες της. ‘Οπως θά αντίληφθηκαν, ό ΟΤΕ άν καί πέρασαν έπτά (7) όλόκληρες ημέρες, δέν κατόρθωσε άκόμη ν’ άποκαταστήσει μία βλάβη πού έμφανίστηκε στό τοπικό δίκτυο του τή Μεγάλη Παρασκευή μετά την εύεργετική βροχή». ‘Ευελπιστούμε, κατέληξε ή ανακοίνωση, ότι οι Δημόσιες ‘Υπηρεσίες θά δύνουν στό μέλλον έντονότερα σημαία παρουσίας, όταν ύπάρχει άνάγκη.

‘Εμείς εύελπιστούμε ότι ό φίλτατος κ. Κιουλάφας, ό όποιος σημειωτέον διατηρεί τούς δεσμούς του με τή Ναυτιλία άφοϋ είναι ένεργό μέλος μιας από τις ‘Επιτροπές του Ναυτικού ‘Επιμελητηρίου, θά μπήξει πός κάθε κατεύθυνση τις φωνές ώστε οι άρμόδιες ύπηρεσίες νά είναι παρούσες όταν έμφανίζονται προβλήματα γιά νά καθίσταται δυνατή ή άμεση αντιμετώπισή τους.

Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ»

Τή στιγμή πού όλοι νομίζαμε ότι ή δραχμοβόρος «‘Ελληνική ‘Ακτοπλοΐα» δδεύει πός την εκκαθάριση γιά νά σταματήσει νά πληρώνει τά έλλείμματα της ό ελληνικός λαός, είδαμε με έκπληξη ότι κάθε άλλο παρά αυτό συμβαίνει.

Καί αυτό τό άλλο είναι ανακοίνωση της έν λόγω προβληματικής εταιρίας πού δημοσιεύθηκε προχθές Κυριακή με την όποια ζητούν προσφορές από ένδιαφερόμενες (;) άσφαλιστικές επιχειρήσεις γιά την άσφάλιση (Hull - Machinery) των επτά έπιβατηγών - ό-

χηματαγωγών που διαχειρίζονται — για τους ενδιαφερόμενους σημειώνουμε ότι οι σφραγισμένες προσφορές τους πρέπει να υποβληθούν μέχρι τις 20 Μαΐου.

Κατά την αντίληψή μας και κατά την αντίληψη όλων στην 'Ακτή Τζελέπη και στην 'Ακτιή Μιαούλη, η διοίκηση της εν λόγω εταιρείας τό μόνο τό οποίο όφείλει να κάνει είναι η άμεση εκκαθάριση για να σταματήσει η συρριζομένη επιβάρυνση του ελληνικού λαού.

ΜΕ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

"Εγραψαν πολλά οι έφημεριδες για τά 97 άτομα από την Κεϋλάνη και την 'Ινδία που βρέθηκαν άνοικτά από τη Ρόδο στοιβαγμένα σε ένα σκαφίδιο με τό οποίο μεταφέρονταν, με άδρη φυσικά άμοιβή, για να βρουν ένα καλύτερο μέλλον σε κάποια ευρωπαϊκή χώρα. Δέν σημείωσαν όμως τό παραμικρό για τίς προσπάθειες που κατέβαλε όλόκληρο τό προσωπικό του λιμεναρχείου Ρόδου για τόν έντοπισμό του έν λόγω πλοίου αλλά και για την περίθαλψη των δυστυχών αυτών ανθρώπων. Την έλλειψη αυτή καλύπτουν σήμερα τά «Ναυτικά Χρονικά» τά οποία θεωρούν ότι τό 'Υπουργείο όφείλει να τιμήσει όλους όσους συνέβαλαν στη διάσωση των λαθρομεταναστών.

ΟΡΘΟΤΑΤΟ ΜΕΤΡΟ

'Η εταιρία ΤΡΟΟΔΟΣ ή όπρία διαχειρίζεται ένα στόλο δεξαμενοπλοίων που περιλαμβάνει 44 μονάδες συνολικής μεταφορικής ικανότητας άνω των έξι έκασ. τον. d.w., άνα-

κοίνωσε την όλόκληρωτική άπαγόρευση κάθε οίονπνευματώδους ποτού επί των πλοίων της. 'Η άπαγόρευση περιλαμβάνει μία σειρά πρόσθετων μέτρων, όπως ή άποχή των πληρωμάτων από την κατανάλωση ποτών κατά την έξοδο τους στην ξηρά και ή ύποχρέωση των νεοπροσλαμβανόμενων να απέχουν από την κατανάλωση για περίοδο 12 ώρων πρό της επιβίβασεώς τους στο πλοίο.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ό κ. Στέλιος Χατζηϊωάννου πρόβλεψε ότι ή πολιτική αυτή της ΤΡΟΟΔΟΣ θα γίνει άποδεκτή από όλη την ναυτιλιακή κοινότητα στο έγγύς μέλλον.

'Η εταιρία θα ζητήσει την συμφωνία όλων των άξιωματικών και πληρωμάτων στην έφαρμογή της πολιτικής και σύντομα θα προσλαμβάνει μόνο ναυτικούς που θα άποδέχονται αίφνιδιαστικούς έλέγχους για άλλ καί ναρκωτικά και προειδοποιεί ότι οι παραβάτες θα άπολύονται, ένώ την ίδια τύχη θα έχουν και οι παραβάτες ναρκωτικών ή άλλ καί άλλων φαρμάκων σε ύπερβολικές — άνώτερες της έπιτρεπόμενης δοσολογίας — ποσότητες.

Πρέπει ακόμη να έπισημανθεί ότι με την έφαρμογή του μέτρου δέν θα έχουν θέση στα πλοία της ΤΡΟΟΔΟΣ άρχικά και έν συνεχεία και στα πλοία των άλλων εταιριών που θα άκολουθήσουν τό παράδειγμα της ναυτικοί ιδιάίτερα έπιρρεπείς στο ποτό, όπως είναι οι Πολωνοί και άλλοι Βορειοευρωπαίοι και κυρίως οι Σκανδιναβοί, αλλά και οι Σοβιετικοί που όσονούπω θα άρχίσουν να κάνουν την εμφάνισή τους και σε ξένα πλοία δηλαδή ή σοβιετικά.

Η ΠΡΩΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΤΗΣ ΙΝΤΕΡΚΑΡΓΚΟ

Μέ λαμπρότητα και έπισημότητα γιορτάσθηκε στις 23 'Απριλίου στο Λονδίνο ή επέτειος της πρώτης 10ετίας της 'Ενώσης των 'Ανεξάρτητων 'Εφοπλιστών Πλοίων Ξηρού φορτίου, γνωστής σαν 'Ιντερκάργκο, που έμπνεύστηκε και ίδρυσε ό άείμνηστος 'Αντώνης Χανδρής.

Μέ την εύκαιρία της έπετείου πραγματοποιήθηκε και ή έτήσια γενική συνέλευση των μελών της, ή όποια εξέλεξε στη προεδρία τόν Δρ. Φράνκ Τσάο και ως αντιπρόεδρος τούς κ.κ. Carl Schumpf και Σπύρο Πολέμη.

Στόν άποχαιρετιστήριο λόγο του, ό επί διετία διατελέσας πρόεδρος της 'Ιντερκάργκο κ. Μένης Καραγεώργης, ζήτησε από τά μέλη της 'Ενώσεως να επιδείξουν ιδιαίτερη προσοχή στις πρόσφατες πολικοοικονομικές εξελίξεις του πλανήτη μας και αύτοσυγκράτηση όσον άφορά τη ναυπήγηση νέου τοννάζ πλοίων Ξηρού φορτίου.

'Ο κ. Καραγεώργης αναφέρθηκε στην όργάνωση των ύπηρεσιών της 'Ιντερκάργκο και στη ποιότητα των ύπηρεσιών που σήμερα προσφέρει στα 100 μέλη της σε 18 χώρες, που συνολικά έλέγχουν χωρητικότητα πλέον των 30 έκαστομ. τον. d.w. και ύπογράμμισε ότι ή φωνή της 'Ιντερκάργκο είναι σήμερα περισσότερο ισχυρή για να προασπίσει τίς άρχές του έλεύθερου άνταγωνισμού στο διεθνή ναυτιλιακό στίβο.

Μέ την εύκαιρία της έτήσιας συνέλευσης των μελών, δόθηκε στην δημοσιότητα ή έτή-

Πύλος και Καλαμάτα

I. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & I. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ
ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΑ ΜΟΝΑ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ
ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465
ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος
ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR
ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,
22133, 22134
ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος
ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR
ΦΑΞ: (0723) 22545

ΣΤΟΚ ΣΕ ΟΛΑ Τ ΕΙΔΗ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ — ΕΛΕΥΘΕΡΑ) ΣΤΑ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ
ΨΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΟ

οια έκθεση της 'Ιντερκάργκο γιά τή περίοδο 1989/90, στην όποια έπισημαίνονται μεταξύ άλλων:

— ή καλύτερηση των συνθηκών στην άγορά ξηρού φορτίου είναι σχετική καθώς οι ναυλοί δέν έχουν αντίσταθμίσει τήν απώλεια από τόν πληθωρισμό καί είναι σαφώς κατώτεροι των έπιπέδων πού απαιτούνται γιά τήν ανανέωση του στόλου μέ νεότευκτες μονάδες.

— χρειάζεται συνεχής επαγρύπνηση γύρω από αποφάσεις πού λαμβάνονται στίς Ευρωπαϊκές Κοινότητες καί αναφέρονται στή ποντοπόρο ναυτιλία, στην όποιαδήποτε νέα ανάμειξη της ΓΚΑΤΤ σέ ναυτιλιακά θέματα, καθώς καί στην ανάμειξη της Ούνκταντ στή σύνταξη ναυλοσυμφώνων, ενέργειες πού μπορούν νά δημιουργήσουν δυσάρεστα προηγούμενα καί νέες μορφές προστατευτικού στην τράμπ ναυτιλία.

ΜΟΝΟΝ ΕΝΑ

Καθόλη τή διάρκεια του διαρρευσαντος 'Απριλίου, έζητήθη ή έγγραφη στό ελληνικό νηολόγιο, βάσει των προυποθέσεων του άρθρου 13, μόνον ένας πλοίου τό όποιο ναυπηγείται στην 'Ιαπωνία γιά λογαριασμό του 'Ομίλου 'Ωνάση, 52.086 τόν. γκρός.

'Ας έλπίσουμε ότι ή άποχή αυτή από τήν ελληνική σημαία υποδηλώνει μία στάση αναμονής έκ μέρους του 'Εφοπλισμού, έν όψει των μέτρων πού αναμένονται γιά τήν βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της σημαίας μας.

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

'Ιδιαίτερα ένδιαφέρουσα αλλά ταυτόχρονα καί ιδιαίτερα χρήσιμη από πολλές πλευρές ήταν ή ήμερίδα πού διοργανώθηκε τήν περασμένη Πέμπτη 26 'Απριλίου μέ πρωτοβουλία της Λέσχης Λιμενικού Σώματος καί μέ θέμα 'Οργάνωση καί λειτουργία του λιμένος Πειραιώς γιά τήν υποδοχή - έξυπρηση έπιβατών καί όχημάτων».

Κηρύσσοντας τήν ένναρξη της ήμερίδας ό Γεν. Γραμματέας του ΥΕΝ κ. Φώτης Χρηματόπουλος υπογράμμισε τή σημασία πού αποδίδει ή πολιτική ήγεσία του 'Υπουργείου στην άνάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά ή όποια αποτελεί κεντρική έπίδωξη της λιμενικής πολιτικής της χώρας.

'Εξάλλου ό Πρόεδρος της Λέσχης καθηγητής κ. 'Ελευθ. Γεωργαντόπουλος, ό όποιος ήταν καί ό συντονιστής της ήμερίδας, υπογράμμισε ότι ή Λέσχη Λιμενικού Σώματος όργάνωσε τήν ήμερίδα, μέ σκοπό τήν έπισήμανση των προβλημάτων πού δημιουργούνται στή διακίνηση έπιβατών καί όχημάτων στό λιμάνι του Πειραιώς καί τήν υποβολή προτάσεων γιά τή βελτίωση της όργάνωσης καί της λειτουργίας του.

Στή διάρκεια της ήμερίδας έγιναν από

τούς όμιλητές συγκεκριμένες προτάσεις γιά τή βελτίωση της έξυπρητης έπιβατών καί όχημάτων, οι όποιες θά τεθούν ύπόψη των άρμοδίων φορέων, προκειμένου νά μελετηθούν καί νά αξιοποιηθούν όσες είναι δυνατόν υπό τις παρούσες οικονομικές συνθήκες.

Στήν ήμερίδα μίλησαν ό Γεν. Διευθυντής του ΟΛΠ κ. Ν. Παπαδόγγονας, ό Πρόεδρος της 'Ενώσεως 'Εφοπιστών 'Επιβατηγών Πλοίων κ. 'Ανδρέας Ποταμιάνος, ό Γραμματέας της 'Εθνικής 'Επιτροπής Ναυτιλίας κ. Βασ. Κούτσος, ό Διευθυντής Φορτοεκφορτώσεως του ΟΛΠ κ. Κυρ. Περιμένης, ό Διευθυντής της Διευθύνσεως Λιμένων καί Λιμενικών 'Εργων του ΥΕΝ Πλοίαρχος κ. Παν. 'Αποστολόπουλος, ό Πρόεδρος της 'Ενώσεως Πλοίαρχων κ. Γιάννης Χαλάς, ό Τμηματάρχης της Διευθύνσεως 'Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ πλωτάρχης κ. Ι. Κοντογιάννης, ό κ. 'Εμμ. Λίνος, έκπρόσωπος του Συνδικάτου Χερσαίων 'Εμπορευματικών Μεταφορών, ό κ. Γ. Μερκούρης, σύμβουλος του Συνδέσμου 'Ελλήνων Διεθνών Διαμεταφορέων, ό υποπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Σ. Θεοφάνης, ό Κεντρικός Λιμενάρχης Πειραιώς άρχιπλοίαρχος κ. Νικ. Τζελέπης, ό Πρόεδρος της 'Ενώσεως Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών 'Επιβατηγών Πλοίων κ. Μηνάς Σιγάλας, ό Πρόεδρος του 'Επαγγελματικού 'Επιμελητηρίου Πειραιώς καί του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων κ. Γ. Λοντόρφος, ό κ. 'Αντ. Κυρτάτας, μέλος της Διοικούσας 'Επιτροπής του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος καί ό κ. Κων. Ρίγγας, αντιπρόεδρος της 'Ενώσεως 'Εφοπιστών 'Επιβατηγών Πλοίων.

ΕΤΣΙ ΘΑ ΠΑΜΕ ΜΠΡΟΣΤΑ...

Κατά τόν Πρόεδρο των Μηχανικών κ. 'Αθαν. Σταματόπουλο, τά μέτρα γιά τή Ναυτιλία, όπως αυτά περιγράφονται στίς προγραμματικές δηλώσεις της Κυβερνήσεως, στηρίζονται σέ γνωστές πρακτικές καί δέν πρόκειται νά αποδώσουν όσο ύπάρχει τό καθεστώς του 2687/53.

'Από τά έπίσημα στοιχεία, λέγει ό κ. Σταματόπουλος, προκύπτει ότι τά λειτουργικά έξοδα του πλοίου μέ 'Ελληνική σημαία βρίσκονται στό χαμηλότερο σημείο, σέ σύγκριση μέ τις χώρες - μέλη της ΕΟΚ καί άλλες άνεπτυγμένες ναυτιλίες, (άλλα ξεχνάει νά άναφερθεί στό θυγατρικά τους νηολόγια πού έγιναν μέ τις εύλογίες των οικείων συνδικαλιστών προκειμένου νά παραμείνουν στό χέρι των όμοεθνών τους πλοιοκτητών τά έθνικά πλοία).

'Ο κ. Σταματόπουλος άναγνωρίζει ότι πρέπει, νά ληφθούν γενναία μέτρα, αλλά πρós τήν κατεύθυνση της κατοχυρώσεως του δικαιώματος της έργασίας, της έπικυρώσεως της διεθνούς συμβάσεως 145 γιά τή συνεχή άπασχόληση, πατάξεως του δουλεμπορίου, αναδιάρθρωσεως του γραφείου εύρέσεως έργασίας καί του τρόπου ναυτολογήσεως,

καί της επανδρώσεως των πλοίων μέ έλληνικά πληρώματα.

Προσθέτει ότι:

• 'Η λύση του προβλήματος του ΝΑΤ, τονίζει, περνάει μέσα από τήν κατοχύρωση του δικαιώματος έργασίας των 'Ελλήνων ναυτεργατών, τήν αύξηση των έφοπιστικών ίσφορών καί τήν έξόφληση των έργοδοτικών εισφορών.

• 'Η άναβάθμιση της ναυτικής έκπαίδευσσεως μπορεί νά έπιτευχθεί μέ τήν άποστρατιωτικοποίηση, τήν άξιοκρατία στίς προσλήψεις του διδακτικού προσωπικού καί τήν προσαρμογή της ύλης στίς νέες τεχνολογικές απαιτήσεις.

Καί καταλήγει μέ τήν άπαραίτητη διακήρυξη:

«Οί ναυτεργάτες απαιτούν άμεση ένταξη του επαγγέλματος στό βαρειά - άνθυγιεινά, όπως ήταν από τό 1926 έως τό 1974, τόν έκδημοκρατισμό της ναυτικής νομοθεσίας, τήν επέκταση του συνδικαλιστικού νόμου 1264/82 μέ τις άναγκαίες τροποποιήσεις, τήν έφαρμογή καί στό ναυτεργατικό χώρο της Δ.Σ. 135 καί του νόμου γιά τήν ύγιεινή καί ασφάλεια στους τόπους έργασίας, τήν κατοχύρωση των συνδικαλιστικών δικαιωμάτων καί έλευθεριών».

Μάλιστα, έτσι, μέ αντίληψεις του 1935, της εποχής δηλαδή της τραγιάσκας, θά έπιλυθούν τά προβλήματα της 'Ελληνικής Ναυτιλίας καί θά έχουν οι ναυτικοί μας συνεχή καί άποδοτική άπασχόληση. Ξέχασε όμως ό συμπαθής κατά τά άλλα κ. Σταματόπουλος μία μικρή λεπτομέρεια: Σέ ποιά πλοία θά βρίσκουν τήν συνεχή καί άποδοτική άπασχόληση οι ναυτικοί μας, αυτό φαίνεται δέν έχει τήν παραμικρή σημασία γιά τόν κ. Σταματόπουλο.

ΠΑΡΑΤΑΣΗ Η ΟΧΙ;

Πρίν ένα χρόνο ακόμα, άνθούσαν παντού τά σχέδια γιά τήν έπιμήκυνση της ζωής των τάνκερς, γιά τά όποια μηχανικοί καί ναυπηγοί πίστευαν ότι ένα μετριο μηχανικό μασάζ σ' ένα μεγάλο τάνκερ άρκει νά τό κάνει νά φθάσει άνετα τά 20-25 χρόνια άποδοτικής ζωής.

'Ο ναυτιλιακός κόσμος ήταν χωρισμένος περίπου στή μέση, άφού οι μισοί παρέμεναν σκεπτικοί γιά τήν τεχνική άπόδοση τέτοιων σχεδίων, ένώ γιά τους άλλους έπρόκειτο περί μεγάλης εύκαιρίας ένόψει της άνόδου των τιμών ναυπηγήσεως καί της προβλεπόμενης ζητήσεως μεγάλων δεξαμενοπλοίων. 'Ο χρόνος πού πέρασε έδειξε ότι δικαιώθηκαν μάλλον οι σκεπτικιστικές, άφού τά ναυπηγεία δέχτηκαν έλάχιστα συμβόλαια παρατάσεως της ζωής παλιών σκαφών, ένώ πολύ περισσότερο ήταν τά συμβόλαια νέων ναυπηγήσεων. Καί διερωτάται κανείς γιατί άγνοήθηκαν τόσο πολύ τά σχέδια της «μακροζωίας», τά όποια έκ πρώτης όψεως παρούσαν ισχυρά πλεονεκτήματα;

'Ο πρώτος λόγος είναι άναμφισβήτητα οι

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Από μηνός ηρχισεν εκτελουμένη υπό της Κ.Δ.Α.Σ. η τακτική εβδομαδιαία γραμμή Πειραιώς — Κωνσταντινουπόλεως, κατά προέκτασιν του δρομολογίου Πειραιώς — Κύπρου — Συρίας — Παλαιστίνης — Αιγύπτου. Σκάφη κατάλληλα, τό «Ανδρος» και τό «Θράκη», ικανά νά εξυπηρετήσουν πλέον ή επαρκώς τίς ανάγκας της γραμμής διετέθησαν.

— Θά έπρεπε πάντοτε νά έχομεν πρό όφθαλμών την ισχυροποίησιν της ανταγωνιστικής ικανότητος της υπερατλαντικής μας γραμμής. Κερδοφόρος τώρα είναι ή εκμετάλλευσις της Νέας Έλλάδος, άφού περιορίσθησαν εις τό ελάχιστον τά εκτελούντα την γραμμήν Εύρώπης - Βορείου Αμερικής υπερωκεάνια.

— 'Από της έναρξεως των έχθροπραξιών μέχρι της 23ης Απριλίου αι γνωσθείσαι άπώλειαι πλοίων εκ πολεμικών κινδύνων ανήλθον εις 592 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 2.214.606 τον. γκρός. Έξ αυτών 327 πλοία ανήκον εις τας έμπολέμους χώρας και 265 εις τας ουδέτερας.

— Τό α/π «Π. Μαργαρώνης», 4.979 τον. γκρός (του 1913) αποπλεύσαν κενό έξ Αμβέρσας την 9ην Μαρτίου διά Βόρειον Αμερικην παρείχεν ειδήσεις και έδιδεν τό στίγμα του επί τρεις ή τέσσαρας ήμέρας. Έκτοτε έξηφανίσθησαν τά ίχνη του και μέχρι της στιγμής δέν κατέπλευσεν εις τόν λιμένα του προορισμού του.

— Τό αγορασθέν παρά των κ.κ. Ρεθύμνη και Κουλουκουνητή αμερικανικών φορτηγόν «Walter D. Munson», 3.703 τον. γκρός (του 1917) παραληφθέν εις λιμένα των Ην. Πολιτειών και τεθέν υπό την Έλληνικην σημαίαν μετωνομάσθη «Όρος Κυλλήνη».

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 225/1.5.1940)

κονομικός. Γιατί ενώ στην αρχή νομίσθηκε ότι με μερικές εκατοντάδες χιλιάδες δολларίων για βάψιμο και συντήρηση θα ξαναζωογονήσε το γερασμένο τάνκερ, αποδείχτηκε γρήγορα ότι για να φθάσει ένα παλιό τάνκερ — έστω και σε άριστη κατάσταση — τά σάνταρ που απαιτούσαν οι νηογνώμονες, θα κόστιζε άρκετά εκατομμύρια δολларια. Έξάλλου τά ναυπηγεία ήταν άρκετά άπασχολημένα, ώστε να μην βλέπουν με συμπάθεια την άπροβλεπτού διαρκείας και άπροβλεπτών έργασιών έπιχείρηση της παρατάσεως της ζωής ενός παλιού πλοίου.

Ό άλλος παράγων που δέν μπορεί να άγνοηθεί είναι ή αντίληψη ότι οι παγκόσμιες τιμές των νέων ναυπηγήσεων φαίνεται άπίθανο να πέσουν ακόμα και διαρκούσης της «παρατεταμένης» ζωής των τάνκερς. Έτσι γά πολλούς σκοπιμότερο κρίθηκε να παραδεχτούν τη περιορισμένη ζωή του υπάρχοντος στόλου και την κατ' ανάγκη προβλεπόμενη έλλειψη τοννάζ. Και να πάρουν την άπόφαση μιας καινούργιας παραγγελίας, με τούς καλύτερους δυνατούς όρους και τιμές.

ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΚΑΛΥΨΗ

Πιστεύεται ότι ή πρωτοβουλία που έλαβε ή Shell International Marine σχετικά με την ασφάλιση της πετρελαϊκής ρυπάνσεως, πρέπει να βρει τό ταχύτερο πολλούς μιμητές. Συγκεκριμένα ή Shell άποφάσισε να περιλάβει σε όλες τις ναυλώσεις, περιόδου και κατά ταξίδι, μια ειδική ρήτρα προορισμένη να προστατεύσει τά συμφέροντα των έφοπλιστών σε περίπτωση ρυπάνσεως της θάλασσας από πετρέλαιο.

Όπως δήλωσαν οι εκπρόσωποι της Shell, ό λόγος που ώθησε στην άνάληψη της πρωτοβουλίας αυτής είναι ότι ή Διεθνής Ένωση των P and I Clubs αύξησε από της 20 Φεβρουαρίου την κάλυψη της πετρελαϊκής ρυπάνσεως από 400 σε 500 έκατομ. δολларια. Παράλληλα όμως τά έν λόγω clubs προσφέρουν στά μέλη τους τη δυνατότητα μιας πρόσθετης προαιρετικής καλύψεως άλλων 200 έκατομ. δολλ. με την όποία ή συνολική έγγύηση φθάνει τά 700 έκατομ. δολλ. Τά πρόσφατα γεγονότα έδειξαν ότι σε όρισμένες περιπτώσεις οι δαπάνες καταπολεμήσεως της ρυπάνσεως μπορεί να ξεπεράσουν κατά πολύ την ύφιστάμενη ασφαλιστική κάλυψη, γι' αυτό και κάθε υπεύθυνος έφοπλιστής πρέπει να έπωφεληθεί όπωσδήποτε από την πρόσθετη αυτή κάλυψη.

Η πρόσθετη ρήτρα που είναι άμέσως έφαρμοστέα στά ναυλοσύμφωνα Standard Shell έχει ως εξής: «Οι έφοπλισται έγγυώνται ότι έχουν κάλυψη πετρελαϊκής ρυπάνσεως από τά P and I Clubs τους για ποσό 700 έκατομ. δολларίων και ότι ή κάλυψη αυτή παραμένει ισχυρή καθ' όλη τη διάρκεια της ναυλώσεως, περιόδου ή ταξιδίου.

ΚΑΠΝΙΖΕΙ ΑΚΟΜΑ

Έβδομάδες μετά την πυρκαγιά που μετέβαλε τό Δανέζικο κρουαζιερόπλοιο «Scandinavian Star» σε πλωτό κρεματόριο, τά συνενγεία διασώσεως εξακολουθούν να βρίσκουν μαυρισμένα πτώματα στις καμπίνες και στους διαδρόμους του έρημου μισοκατεστραμμένου σκάφους, που πλευρισμένο σε κάποια προβλήτα του Σουηδικού λιμένος Lysekil, βγάζει ακόμα πυκνούς καπνούς, καθώς τά πυροσβεστικά σκάφη του λιμανιού εκτοξεύουν τούς πίδακες του νερού στη συνεχιζόμενη προσπάθεια κατασβέσεως των τελευταίων έστιών της φοβερής φωτιάς. Κατά τά λεγόμενα των Αστυνομικών Αρχών, τουλάχιστον 168 άτομα έχασαν τη ζωή τους στο άτύχημα, από τά όποια τά δύο τρίτα ήσαν Νορβηγοί. Πάντως ό τελικός άπολογισμός των θυμάτων λέγεται ότι δέν θα καταστεί ποτέ ακριβής.

Στην Ανακριτική Έπιτροπή που άρχισε ήδη τις έργασίες της στην Κοπεγχάγη, έχουν κατατεθεί αιτιάσεις ότι οι μηχανισμοί συναγερμού πυρκαγιάς δέν λειτούργησαν σχεδόν καθόλου. Έξάλλου πολλοί από τούς διασωθέντες έπιβάτες διατύπωσαν άνοικτά κατηγορίες ότι τό μεγαλύτερο μέρος του πληρώματος ήταν ελάχιστα έξασκημένο στην παροχή ύπηρεσιών έκτάκτου ανάγκης και εγκατέλειψε τό σκάφος όταν ακόμα οι περισσότεροι έπιβάτες βρίσκονταν στο πλοίο. Ωστόσο ό πλοίαρχος Hugo Larsen έπιμένει ότι οι άνδρες του έκαναν ότι καλύτερο μπορούσαν.

Όρισμένα μέλη της Έπιτροπής δείχνουν πεπεισμένα ότι οι δύο τουλάχιστον ή και τέσσερις έστιες φωτιάς που βρέθηκαν σε διαφορετικά καταστώματα, είναι έργο κάποιου έμπρηστή που κρυβόταν ανάμεσα στους 530 έπιβαίνοντες - πλήρωμα και έπιβάτες — του μοιραίου σκάφους.



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

BALKANFRACHT

SHIPBROKERS

PIRAEUS LONDON NEW YORK



35 years shipping & shipbroking experience

Head office : 2, Afentouli str., Piraeus 185 36 Greece
TEL.: 4520106, 4520268, 4515388, 4525510, 4520609, 4513208 - FAX: 4516098
TLX: 212378 BALK, 212772 FLOT, 213959 FLOT

Πατήστε γερά στη θάλασσα.



Σ' όποια θάλασσα του κόσμου κι αν βρεθείτε,
ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ σας στηρίζει:

- με την ποιότητα των προϊόντων της,
- με τη συνέπεια των υπηρεσιών της,
- με την πείρα των ανθρώπων της.



Ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ, με δυνατότητες σωστού ανεφοδιασμού
σε όλο τον κόσμο, είναι πάντα κοντά σας. Και επιπλέον, είναι ΕΚΟ!
Η μεγάλη δύναμη που μεγαλώνει και τη δική σας δύναμη.

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τήν Συνάντηση των 7 μεγάλων βιομηχανικών κρατών, που πραγματοποιήθηκε στις 7 'Απριλίου στο Παρίσι άπασχόλησε κυρίως η πτώση του γιέν, ο πληθωρισμός και οι ισοτιμίες του νομισμάτων.

Η έπανεξέταση του Εύρωπαϊκού Νομισματικού Συστήματος με νέες ισοτιμίες, μετά την πρό τριετία τελευταία αναπροσαρμογή, αναβλήθηκε ενόψει της πτώσης του μάρκου και της άρνησης της Γαλλίας να δεχθεί τώρα αναπροσαρμογή.

Πτωτικοί οι δείκτες σε όλες τις κύριες χρηματιστηριακές αγορές τόν 'Απρίλιο, κυρίως επηρεασμένοι από τη πτώση κατά πλεόν των 1000 μονάδων των Χρηματιστηρίων του Τόκιο στις αρχές του μήνα. Πτωτική τάση και στις τιμές του πετρελαίου εξαιτίας της μεγαλύτερης παραγωγής από τις καθορισμένες ποσότητες των κρατών - μελών του Ο.ΠΕΚ.

Δολλάριο ΗΠΑ

Μικρή πτώση παρουσίασε το δολλάριο στις ισοτιμίες του προς τα περισσότερα Εύρωπαϊκά νομίσματα κυρίως λόγω των εκτεταμένων πωλήσεων δολλαρίων για στήριξη του γιέν, καθώς και σημαντικών πωλήσεων 'Αμερικανικών μετοχών για την αγορά φθηνότερων 'Ιαπωνικών μετοχών. (Συνδυασμός κατακόρυφης πτώσης γιέν προς δολλάριο και τιμών του Χρηματιστηρίου Τόκιο).

Πάντως η κρίση της Λιθουανίας και η έξαυτης αναταραχή απέδειξε για μία ακόμη φορά την ασφάλεια του δολλαρίου.

Μάρκο Γερμανίας

Φόβοι πληθωρισμού, πιθανής ανόδου των επιτοκίων και των επιδράσεων που θα υπάρξουν από τη νομισματική ένωση των δύο Γερμανικών επεδράσαν αρνητικά τόσο στη τιμή του μάρκου όσο και στις τιμές του Χρηματιστηρίου της Φρανκφούρτης.

Πάντως οι προοπτικές της Δυτικογερμανικής οικονομίας είναι αξιοζήλευτες με ρυθμό ανάπτυξης 4%, αύξηση των θέσεων εργασίας κατά 600.000 και ρυθμό πληθωρισμού συγκρατούμενο περί το 3%.

Γιέν 'Ιαπωνίας

Παρά τις παρεμβάσεις της Τράπεζας της 'Ιαπωνίας και της Fed το γιέν έπεσε κάτω των 160 γιέν το δολλάριο για να διαμορφωθεί στις 23 'Απριλίου στα 157,51.

Σημαντική επίσης και χωρίς ιδιόζουσα αίτια η πτώση των τιμών στο Χρηματιστήριο του Τόκιο, στο οποίο το τελευταίο 4μηνο η πτώση των αξιών φθάνει το 30%.

Η άνοδος των επιτοκίων κατά 1% στο τέλος του περασμένου Μαρτίου απέδειξε άνεπαρκής και αναμένεται νέα άνοδος για στήριξη του γιέν, η πορεία του οποίου σε συνδυασμό με τις επιπτώσεις από το τεράστιο έμπορικό πλεόνασμα της 'Ιαπωνίας άπασχολεί ιδιαίτερα τις ανεπτυγμένες χώρες.

Βρετανική Λίρα

Η Βρετανία διέρχεται περίοδο στασιμότητας πληθωρισμού και η λίρα από το επίπεδο των 1,71 δολλαρίων του Φεβρουαρίου μειώθηκε στα 1,63 παρά τα πολύ ύψηλά επιτόκια της λίρας.

Παράλληλη συνεχής πτώση παρουσίασε και ο δείκτης Financial Times του Λονδίνου, ο οποίος από τις 2239,5 μονάδες στις 5 'Απριλίου μειώθηκε στις 2159,9 στις 24 'Απριλίου.

Αναμφίβολα η ένταξη της στερλίνας στο Εύρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα είναι από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η φθίνουσα σε δημοτικότητα κυβέρνηση της κυρίας Θάτσερ.

Η Δραχμή

Έντονότερη η διολίσθηση της δραχμής

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Η πρόσφατη αναθεώρηση όλων των παραδοσιακά αδιάσειστων έθνικοπολιτικών ταμπού του σιδηρού παραπετάσματος, προσφέρει όμολογουμένως πολλά χαρακτηριστικά γεγονότα ακόμα και στον κόσμο της ναυτιλίας.

Έτσι για παράδειγμα μαθαίνουμε ότι ο Βρετανικός Νηογνώμων, το πασίγνωστο Λούδς Ρέτζιστερ, θεωρείται εύτυχης γιατί απέκτησε έναν «καθεαυτού» Σοβιετικό διευθυντή στο νέο του γραφείο που ιδρύει στη Μόσχα. Πρόκειται για τον Σοβιετικό Tony Sokolov, ο οποίος ήδη επί οκταετία υπηρετεί στον Βρετανικό νηογνώμονα και διευθύνει προς το παρόν το εγκατεστημένο στο Λονδίνο συντονιστικό γραφείο.

Ο Σοβιετικός διευθυντής θα φθάσει στη Μόσχα μόλις περατωθεί η μακρά και επίπονη διαδικασία ίδρύσεως του γραφείου του LR στη Μόσχα. Είναι μία υπόθεση αρκετά δύσκολη, η οποία όμως φαίνεται ότι οδηγείται τώρα σε αίσιο τέλος. Όταν πρό έτους περίπου ο LR ανακοίνωσε το ενδιαφέρον του για μόνιμη παρουσία του στην ΕΣΣΔ, περίμενε ότι θα περιοριζόταν στις αναπτυσσόμενες μη ναυτικές υπηρεσίες. Μετά όμως τις τελευταίες εξελίξεις άρχισε να πιστεύει ότι το νέο γραφείο θα είναι σε θέση να προσφέρει όλο τον κύκλο των εργασιών που εκπροσωπεί ο Νηογνώμων. 'Ιδανικός δέ γι' αυτή τη θέση θεωρείται ασφαλώς ο παραπάνω Tony Sokolov, ο οποίος γεννήθηκε στη Ρωσία, σπούδασε στο 'Ινστιτούτο του Βλαδιβοστόκ και υπηρέτησε σαν αρχιμηχανικός σε δύο μεγάλες σοβιετικές ναυτιλιακές εταιρίες, πριν αναλάβει διευθυντικό ρόλο στον LR.

Και ναί μόν ο Βρετανικός Νηογνώμων διαθέτει αρκετούς ρωσολόγους υπαλλήλους στο έπιτελείο του, αλλά, όπως και να το κάνουμε, ένας ρωσογεννημένος διευθυντής για το καινούργιο Μοσχοβίτικο γραφείο άποτελεί όπωσδήποτε μία έπιτυχία, την οποία πολλοί θα ζηλέψουν.



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering

• contracting

• sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467

(Switch Board): 4524245 - 4523691/2 - 4523444

Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR

τόν 'Απρίλιο, με πτώση κατά 1.9% έναντι του ECU και κατά 3% έναντι του 'Ελβετικού φράγκου.

Σύμφωνα με τις προγραμματικές δηλώσεις της νέας κυβέρνησης, η μέθοδος της διολίσθησης θα προτιμηθεί από τη λύση μιας ξαφνικής υποτίμησης.

Λίρ. 'Αγγλ.	1.6160	1.6350	1.2
Φρ. Γαλλ.	5.7480	5.6985	0.9
Λίρ. 'Ιταλ.	1256.0	1246.0	0.8
Γιέν 'Ιαπ.	156.75	157.51	0.5

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 Τιμές Δολλαρίου Ν. 'Υόρκης			
	26.3.90	23.4.90	Διαφ. %
Μάρ. Γερμ.	1.7075	1.6985	0.6
Φρ. 'Ελβ.	1.5200	1.4940	1.7

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	8 1/2	8 5/8	8 13/16
Λίρ. 'Αγγλ.	15	15 1/4	15 9/16
Μάρ. Γερμ.	8 1/16	8 3/8	8 3/4
Φρ. 'Ελβετ.	9 11/16	9 7/8	10
Φρ. Γαλλίας	9 13/16	9 11/16	9 1/2

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Τιμές Δραχμής Fixing - Τράπ. 'Ελλάδος

	27.3.90	23.4.90	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	164.330	165.810	0.9
Μάρ. Γερμ.	96.002	97.660	1.7
Φρ. 'Ελβ.	108.042	111.324	3.0
Λίρ. 'Αγγλ.	265.840	271.000	1.9
Φρ. Γαλλ.	28.526	29.122	2.1
Λίρ. 'Ιταλ. (100)	13.072	13.329	2.0
Γιέν 'Ιαπ. (100)	104.880	104.550	0.3
ECU	196.304	200.060	1.9

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΣ

ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

'Από τον Πλοίαρχο και 'Εφοπιστή κ. Γιάννη Καρασταμάτη, λάβαμε τό αντίγραφο επιστολής του με την οποία συγχαίρει την 'Εταιρεία Στρίντζη για την υπευθυνότητα που έδειξε στη περίπτωση βλάβης που σημειώθηκε στο πλοίο της «'Επτάνησος» την ημέρα του Πάσχα, την οποία και δημοσιεύουμε με ευχαρίστηση.

Κύριο Γεράσιμο Στρίντζη
'Ενταύθα

'Αγαπητέ Μάκη,

Αισθάνομαι την ανάγκη και την υποχρέωση σαν πλοίαρχος και σαν εφοπιστής να

σας απευθύνω τό πιό θερμά και ειλικρινή συγχαρητήριά μου σέ σας και στόν πλοίαρχο του «'Επτάνησος» Κώστα Τζώρτζη για την άμεση αντιμετώπιση των δυσκολιών που προήλθαν από την ζημιά του «'Επτάνησος» την ημέρα του Πάσχα.

'Η ιδέα, ή υλοποίησή της και ή γρήγορη αντιμετώπιση του προβλήματος της αντικατάστασης του πλοίου με τό «'Ιόνιαν Στάρ» είναι από τά γεγονότα εκείνα τά όποια δείχνουν την σωστή όργάνωση, την υπευθυνότητα, την άγάπη του πληρώματος πρός τίς υποχρεώσεις του και ή όλη μεθόδευσις αποδεικνύουν περίτρανα τί σημαίνει ιδιωτική πρωτοβουλία, καλά στελέχη και πίστη και άγάπη για τίς εύθύνες και υποχρεώσεις πρός

τό επιβατικό κοινό. Είμαι βέβαιος ότι εάν αντιμετωπίζεται και χειρίζεται ή κάθε περίπτωση με τέτοιο ένθουσιασμό τότε δέν έχουμε νά φοβηθούμε κανέναν ανταγωνιστή.

Παρακαλώ δεχθήτε σεις, ό πλοίαρχος και τό πλήρωμα τό πιό θερμά και ειλικρινή συγχαρητήριά μου.

ΓΙΑΝΝΗΣ Ε. ΚΑΡΑΣΤΑΜΑΤΗΣ
Κολοκοτρώνη 118 Πειραιάς

24 'Απριλίου, 1990

ΤΟ ΜΑΡΜΑΡΙΝΟ ΛΙΟΝΤΑΡΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κύριε Διευθυντά,

Ευχαριστώ θερμά για την τιμή της φιλοξενίας του άρθρου μου σχετικά με τό άρχαιο ελληνικό μαρμαρίνο λιοντάρι του Πειραιά, στο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» της 15ης 'Απριλίου.

Χάριν της τάξεως όμως των πραγμάτων πρέπει νά πώ ότι τόν 'Ιούνιο του 1989 δημοσιεύθηκε στόν «'Εξάντα» πρόταση του κ. 'Απόστολου Δόμβρου με αντικείμενο την επιστροφή του άρχαίου συμβόλου του Πειραιά. Δυστυχώς δέν τηρώ δημοσιογραφικό άρχειο και δέν εγνώριζα την δημοσίευση αυτή.

'Επικοινωνήσα ήδη τηλεφωνικά με τόν κ. Δόμβρο και του έζήτησα συγγνώμη για την παραδρομή μου αυτή.

Όπως έξήγησα στόν κ. Δόμβρο, ή δική μου πρόταση διαφοροποιείται κατά τό ότι ξεπερνά τά πλαίσια της (ήθικής) διεκδικήσεως από τούς Βενετούς του λιονταριού και προσπαθεί νά θέσει τό θέμα της επιστροφής ως εύκαιρία μιάς επανατοποθέτησης και επανεκτίμησης των Ιστορικών και πολιτιστικών σχέσεων Βενετίας και 'Ελλάδας.

'Η στοιχειώδης έστω ανάπτυξη της προτεινόμενης, θετικής στόν άπολογισμό της, επανεκτίμησης αυτής, θά ξεπερνούσε τά όρια και τόν σκοπό μιάς επιστολής όπως ή παρούσα. 'Ελπίζω ότι θά μου δώσετε την εύκαιρία νά εξετάσουμε τόν προσφορώτερο τρόπο της παραπέρα ανάπτυξης της ιδέας αυτής.

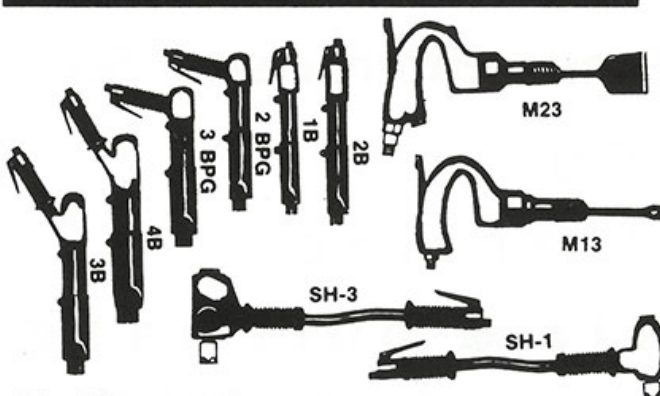
Σας παρακαλώ νά δημοσιεύσετε την επιστολή μου αυτή.

Φιλικώτατα
Κ. ΛΑΣΚΑΡΑΤΟΣ
Μπουμπουλίνας 25 - Πειραιάς

26 'Απριλίου, 1990

ΜΑΤΣΑΚΩΝΙΑ ΑΕΡΟΣ ΑΓΓΛΙΑΣ

TRELAWNY



ΣΑΛΚΟ Κ. Α. ΣΑΛΗΣ - Α. Ι. ΚΟΤΣΙΚΑΣ Ε. Π. Ε.
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ
ΤΣΟΥΝΤΑ 62 - ΑΘΗΝΑ 111 43 - ΤΗΛ.: 2028.803 - 2019.877
FAX.: 20.19.548 - TELEX: 225662



(A Member of **GMMOS** Group)

- **MARINE STEEL REPAIRS**
- **MARINE MECHANICAL REPAIRS**
- **MARINE ELECTRICAL REPAIRS**
- **VOYAGE REPAIRS**

**COMPANY IS MANAGED BY GREEKS EXPERIENCED IN SHIPPING,
AND UNDERSTAND YOUR NEEDS**

ALL ENQUIRES PLEASE CONTACT:

GMMOSTECH INC.

P.O.BOX 4613 DUBAI U.A.E.

Tlx: 47454 GMMOSEM — FAX: 375397

Tel.: 370433 (24 HOURS SERVICE)

‘Η Ναυτιλία στίς προτεραιότητες τῆς Κυβερνήσεως Κων. Μητσοτάκη

ΑΜΕΣΟΣ ΣΤΟΧΟΣ Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ

‘Η ἀποκατάσταση, μέ γενναῖα μέτρα, τῆς ἀνταγωνιστικότητος τῆς ‘Ελληνικῆς σημαίας καί ὁ ἐπαναπατρισμός τῶν πλοίων μαζί μέ τήν ἀνάδειξη τοῦ Πειραιῶς σέ διεθνές ναυτιλιακό κέντρο εἶναι ὁ ἀμεσός στόχος τῆς ὑπό τόν κ. Κων. Μητσοτάκη Κυβερνήσεως ἡ ὁποία ἔλαβε ψήφο ἐμπιστοσύνης τῇ νύκτα τῆς περασμένης Πέμπτης πρός τήν Παρασκευή καί ἤδη προχωρεῖ στήν ἀμεση ἐφαρμογή τῶν μέτρων πού θά ὁδηγήσουν στήν ἐξυγίανση τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας.

Αὐτό προκύπτει ἀπό ὅσα ἐδήλωσε σχετικά ὁ Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης, ὁ ὁποῖος διατηρεῖ πρό τόν παρόν καί τό ‘Υπουργεῖο Ναυτιλίας ἀλλά

καί ἀπό τίς προγραμματικές δηλώσεις τῆς Κυβερνήσεως. Τά «Ναυτικά Χρονικά», γιά τήν πλήρη ἐνημέρωση τῶν ἀναγνωστών τους δημοσιεύουν σήμερα τίς δηλώσεις τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Κων. Μητσοτάκη τόσο κατά τήν ἀνάληψη τῶν καθηκόντων του καί ὡς ‘Υπουργοῦ Ναυτιλίας ἀλλά καί κατά τήν πρώτη συνέντευξη πού παραχώρησε στούς ναυτιλιακοὺς συντάκτες.

‘Επίσης δημοσιεύουν τό μήνυμα πού ἀπηύθυνε ὁ κ. Κων. Μητσοτάκης πρός τοὺς ναυτικούς μέ τήν εὐκαιρία τῶν ἐορτῶν τοῦ Πάσχα καθώς καί ἄρθρο τοῦ «Λόβντς Λίστ» γιά τή σημασία πού ἀποδίδει ἡ νέα ἐλληνική κυβέρνηση στήν ‘Ελληνική Ναυτιλία.

τρο, γενικότερο κέντρο τραπεζιτικό καί οἰκονομικῶν ὑπηρεσιῶν. Αὐτό εἶναι τό δικό μας ὄραμα. Εἶναι πράγματα πού δέν χρειάζονται χρήματα, εἶναι πράγματα πού χρειάζονται μόνο ἀπόφαση. Καί ἀκόμα θά ἤθελα νά πῶ, ἐπειδὴ ἔχω πολὺ ἀπασχοληθεῖ, γιατί ἀγάπησα καί ἀγαπῶ αὐτό τό μέρος, ἤθελα νά πῶ ὅτι δέν ὑπάρχουν ἀντιτιθέμενα συμφέροντα. Κοινά εἶναι τὰ συμφέροντα ὅλων. ‘Εάν ἡ ἐλληνική ἐμπορική ναυτιλία πάει καλά, ὅλοι οἱ παράγοντες τῆς ναυτιλίας θά ὠφεληθοῦν καί δέν πρέπει νά ὑπάρχει ἀνταγωνιστική διάθεση ἀπό κανέναν.

‘Αντίθετα, πρέπει νά ὑπάρχει ἓνα κράτος ἀπό πάνω, στοργικό, τό ὁποῖο νά φροντίζει ἀσφαλῶς ὅλους μέ ἴσο ἐνδιαφέρον καί μέ αὐξημένο ἐνδιαφέρον τοὺς ἐργάτες τῆς θάλασσας. ‘Αλλά γιά νά μπορέσουν καί αὐτοί νά δοῦνε προκοπή, πρέπει ἡ ἐμπορική ναυτιλία μας νά πάει καλά. Αὐτός εἶναι ὁ λόγος, γιά τόν ὁποῖο βρίσκομαι ἐδῶ σήμερα. Νά διατρανώσω τήν ἀπόφασή μας νά ὑλοποιήσουμε αὐτά πού εἶπαμε καί νά βελτιώσω ταυτόχρονα τό ὑπουργεῖο Ναυτιλίας, τοῦ ὁποῖου ἔχω τήν τιμή, σήμερα νά εἶμαι ὑπουργός, ὅτι καί τὰ ἰδιαίτερα προβλήματα του θά τὰ κοιτάξουμε μέ ἐνδιαφέρον καί μέ στοργή.

‘Ενα δέ πράγμα μπορῶ νά βελτιώσω.

‘Ότι σέ καμμία περίπτωση ἡ δικιά μας κυβέρνηση δέν θά κάμει διάκριση τῶν ἐργαζομένων στό ὑπουργεῖο αὐτό. ‘Ότι δέν θά ἀδικήσουμε κανένα, ἀλλά φυσικά θά κοιτάξουμε νά ἀποκαταστήσουμε, στό μέτρο τοῦ δυνατοῦ, ἀδικίες πού μπορεῖ νά ἔχουν γίνει στό παρελθόν. ‘Η κυβέρνησή μας θά εἶναι κυβέρνηση ὁλῶν τῶν ‘Ελλήνων καί θά τό δεῖτε ὑλοποιούμενο στήν πράξη. ‘Αλλωστε, δέν ἔχουμε περιθώρια. Σ’ αὐτό τόν τόπο εἶναι ἀνάγκη νά τό καταλάβουμε ὅτι ἐφτάσαμε στό χεῖλος τοῦ γκρεμοῦ.

Εἶναι ἀνάγκη νά δουλέψουμε ὅλοι μαζί ἐνωμένοι καί ἂν γιά κάτι εἶμαι περήφα-

Τολμηρή πολιτική γιά τή Ναυτιλία

‘Ο κ. Πρωθυπουργός παραλαμβάνοντας τή Μεγάλη Τετάρτη (12.4) τὰ καθήκοντα τοῦ ‘Υπουργοῦ Ναυτιλίας ἀπό τόν ἀπερχόμενο ὑπουργό ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ν. Παππά εἶπε τὰ ἑξῆς:

«‘Η ἀπόφαση νά ἀναλάβω ἔστω ἐνδεχομένως καί γιά σύντομο χρόνο τό ὑπουργεῖο ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπιβεβαιώνει τήν ἀπόφασή πού ἡ κυβέρνησή μας ἔχει πάρει νά ἀναβαθμίσει τό ΥΕΝ γιά νά ἐπιδείξει ἐμπρακτά, χαράζοντας μιά τολμηρή καινούργια πολιτική, τό ἐνδιαφέρον τῆς γιά τήν ἐμπορική ναυτιλία.

Γυρίζω ἀρκετά χρόνια πίσω καί θυμᾶμαι ὅτι πρὶν ἀπὸ 25 περίπου χρόνια, ξαναπέρασα, ἀπὸ αὐτό τό ὑπουργεῖο πάλι γιά σύντομο χρονικό διάστημα. ‘Αλλά ἀσχετα μέ αὐτό, τὰ προβλήματα τοῦ ὑπουργείου καί πολὺ περισσότερο τὰ προβλήματα τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας, μοῦ εἶναι γνωστά καί τὰ ἔχω στήν καρδιά μου καί θά ἤθελα σήμερα νά πῶ ἀπειθυνόμενος ὅχι μόνο στό προσωπικό τοῦ ὑπουργείου, ὅχι μόνο στοὺς ἀνθρώπους πού ἀσχολοῦνται μέ τήν ναυτιλία, ἀλλά καί σέ ὁλόκληρο τόν ἐλληνικό

λαό, ὅτι ἡ ναυτιλία μας σήμερα ἀποτελεῖ τό **καμάρι** μας καί τήν **ἐλπίδα** μας σέ μιά ὥρα κρίσης βαθεῖας, σέ μιά ἐποχή πού ἡ οἰκονομία μας ταλανίζεται καί ἀπειλεῖται μέ χρεωκοπία.

Νομίζω ὅτι ἡ ἐλληνική ἐμπορική ναυτιλία, ἡ ὁποία χωρίς νά ἔχει καμμία οἰκονομική βοήθεια τοῦ κράτους, καταφέρνει νά εἶναι ἀνταγωνιστική διεθνῶς, νά γιγαντώνεται καί νά θριαμβεύει, ἀποτελεῖ γιά τήν ‘Ελλάδα καί γιά τό λαό τῆς πολὺτιμο στήριγμα. Καί θά ἤθελα νά δώσω αὐτῇ τῇ στιγμή τῇ διαβεβαίωση ὅτι ἡ κυβέρνησή μας εἶναι ἀποφασισμένη νά πάρει ὅλα τὰ μέτρα πού χρειάζονται γιά νά στηρίξει τήν ἐλληνική ναυτιλία καί νά τῇ βοηθήσει νά ξαναγυρίσει κάτω ἀπὸ τή γαλανόλευκη σημαία. Διότι δέν ἀποτελεῖ ὄραμα. Εἶναι στά πλαίσια τῶν δυνατοτήτων, ἀρκεῖ νά κάνουμε τὰ σωστά. ‘Αρκεῖ, ἐπιτέλους, κάποτε σ’ αὐτό τόν τόπο νά γίνουμε πρακτικοί ἀνθρώποι καί νά μεταβάλλουμε τόν Πειραιᾶ, τόν Πειραιᾶ μας, θά μοῦ ἐπιτρέψετε νά πῶ, σέ ἓνα μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο τῆς ‘Ανατολικῆς Μεσογείου. ‘Αλλά ὅχι μόνο ναυτιλιακό κέν-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

νος πώς επέτυχα σε λίγους μήνες είναι για την εθνική συμφιλίωση, για την οποία πολύ σωστά, και ο κ. Υπουργός πρωτίτερα και ο κ. Γενικός Γραμματέας μίλησαν. Δεν μας χωρίζει τίποτα σ' αυτό τον τόπο, όλοι στο ίδιο σκάφος πλέουμε, για να χρησιμοποιήσω ναυτική διάλεκτο, όλοι μαζί ή θα βουλιάξουμε ή όλοι μαζί θα φτάσουμε σ' απάνεμο λιμάνι. Τά προβλήματα είναι μεγάλα. Είναι ανάγκη να καταλάβουμε και μία άλλη αλήθεια: ότι ο κόσμος τραβάει μπροστά, ότι εμείς δεν μπορούμε να αποτελούμε εξαίρεση σ' αυτό τον κόσμο, ότι ο κόσμος δεν θα πάει με το δικό μας ρυθμό, αλλά εμείς θα πάμε με το ρυθμό του άλλου κόσμου. Μερικές απλές αλήθειες, που θα 'πρεπε ίσως να μη χρειάζεται να τις πει κανείς, αλλά δυστυχώς είναι ανάγκη να τις πούμε στον τόπο μας για να προσαρμοστούμε, για να είμαστε ρεαλιστές. Και τέλος θα ήθελα να πω ότι το πρόβλημα του ΝΑΤ που όλους μας μάς απασχολεί, και μάς κρατά σε αγωνία, θα λυθεί μόνο εάν λυθεί το πρόβλημα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Εάν δηλαδή, κατορθώσουμε, όπως εγώ ελπίζω να επανέλθουν τα ελληνικά σκάφη κάτω από την ελληνική σημαία και να μεταβληθεί ο Πειραιάς μας, σ' ένα μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο. Τό μπορούμε, έμεις τουλάχιστον και εγώ προσωπικά θα θεωρήσω τη μεγαλύτερη επιτυχία ίσως που μπορώ να σημειώσω, αν τό πετύχω και νομίζω ότι μπορώ να σάς έγγυηθώ ότι μέσα σε σχετικά τουλάχιστον σύντομο διάστημα αυτό θα γίνει πραγματικότητα.

Και έτσι θα μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε και τό ΝΑΤ, τό όποιο εν πάση περιπτώσει, μέχρις ότου αυτά συμβούν, σε καμιά περίπτωση δεν πρόκειται να τό αφήσουμε απροστάτευτο. Κυρίες και κύριοι, χαίρομαι άλλη μία φορά γιατί βρίσκομαι εδώ, χαίρομαι γιατί από αυτό τό βήμα μόρεσα να απευθύνω αυτά τά λόγια που για μένα έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα και είμαι βέβαιος ότι αυτά που είπα πρωτίτερα θα βρούν απήχηση σε όλους, από τούς εργαζόμενους ίσαμε τόν έφοπλιστικό κόσμο. Ο τόπος σήμερα μάς χρειάζεται όλους. Θα κάνουμε μία υπέρτατη προσπάθεια ενωμένοι να ξαναβρούμε τό δρόμο της ανόρθωσης και ή εμπορική μας ναυτιλία καλείται πρώτη, ίσως, απ' όλους τούς άλλους κλάδους να βοηθήσει αυτή την προσπάθεια.

Ο κ. Ν. Παππας

Παραδίδοντας στον Πρωθυπουργό και ύπουργό Ναυτιλίας κ. Μητσοτάκη ό άπερχόμενος Υπουργός κ. Ν. Παππας τόνισε ότι τό ύπουργείο Ναυτιλίας καλύπτει ένα μεγάλο και δαιδαλώδες φάσμα άρμοδιοτήτων και πολύ καλά, έξυπνα και σοφά, αποφάσισε ό κ. Μητσοτάκης, από την πρώτη στιγμή, να τό αναβαθμίσει. Αναφέρθηκε στα πλέον και-



Στιγμιότυπο από τη συνάντηση του πρωθυπουργού κ. Κων. Μητσοτάκη με τό προεδρείο της Ένώσεως Έφοπλιστών

ρια προβλήμα του τομέα, τά όποια θα πρέπει να αντιμετωπίσει ό νέος ύπουργός.

Και αυτά είναι:

— Αναδιοργάνωση του ύπουργείου με αναθεώρηση του οργανισμού.

— Έφαρμογή άντικειμενικών κριτηρίων στις έτήσιες μεταθέσεις προσωπικού. "Ηδη υπάρχει ύπουργική απόφαση έν ισχύει, και πιστεύω να τηρηθεί, γιατί είναι και πρός όφελος του προσωπικού, αλλά και αυτού τούτου του ύπουργού.

— Καθορισμός συγκεκριμένων και άδιάβλητων άρχων και πιθανώς και νέας νομοθεσίας, που θα διέπει τίς άδειες σκοπιμότητας, άγονες γραμμές και γενικά τίς θαλάσσιες συγκοινωνίες. "Επίσης να ξεκαθαρίσουν και όρισμένες άρμοδιότητες των δυό ύπουργείων Ναυτιλίας και Αιγαίου, γιατί όπως πολύ όρθά λέει ό κ. Πρωθυπουργός «μάχες δεν δίδονται με τρεις, αλλά ούτε και με δύο στρατηγούς».

Κατάδικασε τη διεκδίκηση πολλές φορές παραλόγων αίτημάτων, όλιγάριθμων άτόμων ή ομάδων με τό άπαράδεκτο θέμα που παρουσιάζεται. Νόμοι έναντιόν νόμων, και τή χρήση της μεθόδου της καταλήψεως και έπισήμανε ότι υπάρχει συντάγματικά κατοχυρωμένος τρόπος διεκδίκησης των νομίμων, λογικών και δικαίων αίτημάτων με την άπερη-

Αναβάθμιση του Έπουργείου Ναυτιλίας

Μιλώντας στους ναυτιλιακούς συντάκτες στις 19 Άπριλίου ό Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης είπε τά έξης:

«Είμαι εδώ ως ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας. Όπως γνωρίζετε άνελαβα

Ο κ. Χρ. Ντούνης

Τόν Πρωθυπουργό και Έπουργό Ναυτιλίας κ. Κων. Μητσοτάκη προσφώνησε ό άρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος κ. Χρ. Ντούνης, ό όποιος τόνισε ότι ή άνάλυση του Έπουργείου από τόν κ. Πρωθυπουργό δίνει τό στίγμα της βαρύτητας και της σημασίας που δίδει ή κυβέρνηση στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

Στή δραστηριότητα αυτή ή "Ελληνας με άνοιγμένα φτερά, μέσα και έξω από τά γεωγραφικά όρια της χώρας κατόρθωσε να διαπρέψει και να άναγνωρισθεί ως διεθνής ναυτιλιακός έπιχειρηματίας και ή "Ελληνας ναυτικός σαν ό μοναδικός που μπορεί να στηρίξει αυτούς τούς όραματισμούς του, τίς προσπάθειες και τίς έπιτυχίες του.

Ο κ. Φ. Χρηματοπούλος

Προσφωνώντας τόν κ. Κων. Μητσοτάκη ό Γενικός Γραμματέας του ύπουργείου Ναυτιλίας κ. Φ. Χρηματοπούλος τόνισε ότι καθήκον όλων είναι να ένστερνισθούν την έπιδίωξη της νέας κυβερνήσεως για άποκατάσταση του κράτους δικαίου. Σέ ό,τι άφορά δέ τά προβλήματα της Ναυτιλίας αυτά, είπε, απαιτούν μέτρα που να διέπονται από φαντασία και δυναμισμό.

τό YEN και είναι χρέος μου να παρακολουθώ τό ύπουργείο και να ανταποκρίνομαι στα καθήκοντά μου του ύπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας.

"Ηλθα σήμερα εδώ, για να ενημερωθώ για τά τρέχοντα θέματα και ήταν μία



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτερα
και πολυτελέστερα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B RODANTHI

F/B DIMITRA

A.N.
FERRIES

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ**

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

εύκαιρία για να δώ όλους τους παράγοντες της ναυτιλίας, τους οποίους δέχτηκε κατά σειρά. "Αρχισα από τους υπηρεσιακούς παράγοντες του υπουργείου, μετά είδα τις διοικήσεις της ΠΝΟ, της "Ενωσης "Ελλήνων "Εφοπλιστών, του Ναυτικού "Επιμελητηρίου, τους εκπροσώπους των "Επιβατηγών πλοίων, της Μεσογειακής Ναυτιλίας, των Κρουαζιεροπλοίων και των φέρυ - μπουτ και τελικά είδα και τους απόμαχους της ναυτικής εργασίας, τους συνταξιούχους του ΝΑΤ και άκουσα από όλους τα προβλήματα που τους απασχολούν, για να έχω μία συνισταμένη, μία συνολική εικόνα των προβλημάτων της ελληνικής ναυτιλίας.

Αυτό που θέλω εγώ να πω και πάλι επ' εύκαιρία της συνάντησής μας, είναι ότι η ανάληψη του υπουργείου "Εμπορικής Ναυτιλίας από μένα προσωπικά, που είναι προσωρινή, όπως και πριν έδηλωσα, τονίζει τη σημασία που η κυβέρνηση μας και εγώ προσωπικά δίνω στην ελληνική ναυτιλία.

"Επίσης επισημαίνει την όριστική απόφασή μας να αναβαθμίσουμε το υπουργείο "Εμπορικής Ναυτιλίας. Και όταν λέμε αναβάθμιση δεν εννοούμε μόνο την τυπική αναβάθμιση στη σειρά της ιεραρχίας, που και αυτό θα κάνουμε, αλλά εννοούμε περισσότερο από πλευράς ουσιαστικής, να του δώσουμε τις αρμοδιότητες που χρειάζεται ώστε εδώ, επί τόπου, να αποφασίζονται τα θέματα που συνδέονται με την εμπορική ναυτιλία και να μην μπερδεύονται στην κυβερνητική γραφειοκρατία, αν θέλετε, ώστε ο ύπουργός "Εμπορικής Ναυτιλίας να παίρνει, κατά βάση, τις αποφάσεις που αφορούν τον τομέα του.

"Ακόμα θα ήθελα να σας πω ότι η απόφασή μας είναι να βοηθήσουμε την ελληνική ναυτιλία, γενικότερα, και να κάνουμε την πολιτική που χρειάζεται για να επανέλθουν τα ελληνικά σκάφη υπό ελληνική σημαία. "Αποτελεί αυτό βασικό στόχο της Κυβερνήσής μας και αυτή η επιδίωξη θα προσδιορίσει και την πολιτική την οποία θα ακολουθήσουμε.

Θάθελα ακόμη να σας πω ότι ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας είναι ένας τομέας ο οποίος χρειάζεται απλώς σωστή πολιτική για να επέλθουν αποτελέσματα, διότι είναι ένας τομέας στον οποίο τα αποτελέσματα μπορεί να είναι άμεσα και έντυπωσιακά.

Θέλω να εκφράσω την ελπίδα — τό είπαν άλλωστε και οι εκπρόσωποι των εφοπλιστών, τους οποίους δέχθηκα — ότι και οι "Ελληνες εφοπλιστές θα ανταποκριθούν και στην πρόσκληση την οποία η ελληνική κυβέρνηση τους κάνει, αλλά ταυτόχρονα θα λάβουν υπόψη και την πολιτική την οποία θα ακολουθήσουμε, ώστε να επανέλθουν όσο γίνεται γρηγορότερα υπό ελληνική σημαία τα ελληνόκτητα σκάφη τα οποία σήμερα υπάρχουν υπό με άλλες σημαίες.

Τελειώνω με την παρατήρηση ότι η αναβάθμιση του υπουργείου και η σωστή πολιτική στον τομέα της ελληνικής ναυτιλίας θα βοηθήσει και γενικότερα τον Πειραιά, τον οποίο εγώ τον βλέπω ως ένα μεγάλο διεθνές κέντρο, όχι μόνο ναυτιλιακό, αλλά και γενικότερα οικονομικών υπηρεσιών στο χώρο της "Ανατολικής Μεσογείου με τις αυτόματες συνέπειες που αυτό θα έχει και στην απορρόφηση των ανέργων νέων με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και με την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας που αυτή η πολιτική θα φέρει.

"Ερωτήσεις και απαντήσεις:

"Απαντώντας σε σχετικές ερωτήσεις δημοσιογράφων ο πρόεδρος της Κυβερνήσεως ανέφερε:

- Δέν είμαι μόνιμος, είμαι προσωρινός στο ΥΕΝ αλλά τό θέμα της πλήρωσης του υπουργού "Εμπορικής Ναυτιλίας θά τό αντιμετωπίσουμε μετά την ψηφο έμπιστοσύνης της κυβερνήσεως. Δηλαδή, θά τό αντιμετωπίσουμε μετά την επόμενη εβδομάδα. "Από την μεθεπόμενη εβδομάδα και πέρα.

Σέ ό,τι αφορά την ευνοική μεταχείριση των εταιριών λαϊκής βάσης σε σχέση με τις ιδιωτικές εταιρίες και την αναβάθμιση του ΥΕΝ είπε:

- Είναι νωρίς ακόμα να σας πω ό,τιδήποτε. Σέ ό,τι αφορά στην αναβάθμιση του ΥΕΝ θέλω να σας πω ότι κινείται η διαδικασία. "Ηδη έχω δώσει έντολή στους νομικούς μου συμβούλους και την αναβάθμιση αυτή να την πραγματοποιήσουμε κατά τό μέγιστο μέρος, σχεδόν στο σύνολο μέ διατάγματα. Δέν θά χρειαστούμε καν νόμο. Θά είναι δηλαδή μία πολιτική την οποία θά προχωρήσουμε σε ύλοποίηση πολύ σύντομα. Μέ την όνομασία του νέου υπουργού Ε.Ν. θά έχει ολοκληρωθεί, στην ουσία και η αναβάθμιση του υπουργείου.

- Για τό καμποτάζ ό Πρόεδρος της Κυβερνήσεως είπε ότι η γραμμή μας θά είναι να ύποστηρίξουμε την ελληνική πλευρά όπως εκάναμε μέχρι σήμερα μέ επιτυχία. Παρά τις αντικειμενικές δυσκολίες που ύπάρχουν, που είναι πραγματικές και μεγάλες, εγώ αισιοδοξώ ό,τι τελικά θά βρούμε λύσεις οι οποίες θά διευκολύνουν την ελληνική πλευρά.

"Αναφερόμενος στο θέμα του ΝΑΤ ό Πρόεδρος της Κυβερνήσεως είπε:

- Τό θέμα του ΝΑΤ θεωρώ ότι δέν θά λυθεί μόνο μέ την επάνοδο των ελληνικών σκαφών υπό την ελληνική σημαία. "Αλλά αποτελεί βασική προϋπόθεση για να επιλυθεί τό θέμα του ΝΑΤ, η επάνοδος των ελληνικών σκαφών υπό την ελληνική σημαία. Και αποτελεί και τον ύγιέστερο τρόπο αντιμετώπισης του προβλήματος.

"Εγώ πιστεύω ότι, οι "Ελληνες εφοπλιστές, είναι "Ελληνες πατριώτες οι οποίοι θά έχουν την επιθυμία και τη θέ-

ληση, όταν δημιουργηθούν για την ελληνική σημαία συνθήκες ανάλογες με αυτές που ύπάρχουν υπό άλλες σημαίες, να έλθουν πίσω, υπό "Ελληνική σημαία. "Αρα, στηρίζομαι στο γεγονός ότι συναισθηματικά είναι προσηλωμένοι στην "Ελλάδα και εις τό γεγονός ότι η πολιτική που θά κάνουμε θά τους διευκολύνει και στά δύο. Και πιστεύω ότι θά υπάρξει αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής. άκόμη, όμως ήθελα να πω ότι η πολιτική την οποία η κυβέρνηση θά εφαρμόσει, μέσα σ' αυτά τά πλαίσια των γενικών αρχών, θά κάνει την "Ελληνική σημαία ανταγωνιστική και αυτή την πολιτική θά τη συζητήσουμε μέ όλες τις ενδιαφερόμενες κατηγορίες.

"Αρχισα σήμερα μέ την ΠΝΟ και παρακαλώ πολύ να τό προσέξετε και ανταποκριθήκα άμέσως στο αίτημα που μου είπαν ότι θέλουν διάλογο. Θά κάνουμε διάλογο μέ όλους. Θά κυβερνήσουμε δημοκρατικά, δέν θά έχουμε αυταρχισμό, δέν νομίζουμε ότι τά ξέρουμε όλα.

"Ιδιαίτερα στον τομέα της "Ελληνικής Ναυτιλίας θά επιδιώξουμε μία έναρμόνιση απόψεων μέ τό διάλογο και μέ τη πειθώ, ξεκινώντας από τη βασική προϋπόθεση ότι η πρόοδος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας συμφέρει όλους τους κλάδους που ασχολούνται μέ τη ναυτιλία και συμφέρει φυσικά και τον ελληνικό λαό και γενικότερα την οικονομία μας.

Σέ έρώτηση ότι η "Ελληνική Ναυτιλία χρειάζεται τολμηρά μέτρα για να επιστρέψουν τά πλοία υπό την "Ελληνική σημαία και κατά πόσο στην κυβέρνηση θά μετρήσει τό λεγόμενο πολιτικό κόστος που βούλιαξε τη Ναυτιλία την προηγούμενη όκταετία ό Πρόεδρος της Κυβερνήσεως απάντησε:

Τί θά πεί πολιτικό κόστος; Πολλές φορές μου έχουν θέσει αυτό τό έρώτημα. Πολιτικό κόστος έχει μία πολιτική ή οποία άποτυγχάνει. Μία πολιτική που πετυχαίνει δέν έχει πολιτικό κόστος. "Αντίθετα έχει πολιτικό όφελος.

"Εγώ, κύριοι, θά ήθελα απλώς να σας επισημάνω ότι έχω τό αίσθημα αυτή την ώρα ότι ήδη τό κλίμα σ' ό,τι αφορά την "Ελληνική "Εμπορική Ναυτιλία έχει βελτιωθεί. Είναι άσφαλώς καλύτερο άπ' ό,τι ήταν πριν κάνουμε τις πρώτες κινήσεις προς την κατεύθυνση αυτή. Κι αυτό θά συνεχίσουμε.

Οί προγραμματικές δηλώσεις

"Η κυβέρνηση άποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Είναι, γι' αυτό τό λόγο αποφασισμένη να λάβει γενναία μέτρα, ώστε να γίνει η ελληνική σημαία διεθνώς ανταγωνιστική και να παλιννοστήσουν τά ελληνόκτητα πλοία.

Τά μέτρα θά λαμβάνουν υπόψη τις νέες συνθήκες του επικρατούν στο διε-

θνή ναυτιλιακό χώρο και την πολιτική που εφαρμόζουν οι ανταγωνιστές μας όπως η Νορβηγία και η Δανία.

Η βελτίωση των τηλεπικοινωνιών, η απλούστευση των γραφειοκρατικών διαδικασιών και η σταδιακή απελευθέρωση της αγοράς συναλλάγματος, θα συμβάλλουν ώστε να καταστεί ο Πειραιάς σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο. Είναι φανερό ότι αυτό θα δημιουργήσει πληθός παράλληλων ή συναφών δραστηριοτήτων και νέες θέσεις απασχόλησης.

Η αναβάθμιση και ο έκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης θα αποτελέσουν βασικό μας στόχο. Η κυβέρνηση περιβάλλει με ιδιαίτερη στοργή τους αξιούς ναυτεργάτες μας και γι' αυτό θα αντιμετωπίσει με πλήρη κατανόηση τα προβλήματά τους.

Η εξυγίανση του NAT και η εξασφάλιση των συντάξεων που αυτό δίδει, αποτελεί μία από τις πρώτες φροντίδες της κυβέρνησής μας.

Τό άρθρο του «Λόυντ Λίστ»

Τέλος, τό «Λόυντ Λίστ», σέ άρθρο του γιά τήν νέα ελληνική Κυβέρνηση πού δημοσιεύθηκε στις 13 'Απριλίου, υπογράμμιζε τά εξής:

Ο ναυτιλιακός κόσμος έχει μάθει πολλά από τούς "Ελληνες και κυρίως τόν εκπληκτικό ένθουσιασμό τους γιά τά πλοία και τό θαλάσσιο εμπόριο. Ένώ άλλες χώρες έστρεψαν τά νώτα στή Θάλασσα, οί "Ελληνες παρά τίς έναλλακτικές λύσεις πού είχαν στήν βιομηχανία ξηράς κατάφεραν νά δημιουργήσουν νέες γενιές γιά νά συνεχίσουν τήν ναυτιλιακή τους παράδοση.

Οί ειδήσεις από τήν 'Αθήνα ότι ο Πρωθυπουργός Κων. Μητσοτάκης πρόκειται νά διατηρήσει προσωπικά τό υπουργείο Ναυτιλίας είναι ένα μάθημα γιά όλους μας. Είναι μία χειρονομία σχεδιασμένη νά καθουσιάζει τούς "Ελληνες πλοιοκτήτες ότι ή κυβέρνηση σκέπτεται σοβαρά τή ναυτιλιακή βιομηχανία και ότι τό ΥΕΝ δέν είναι άπλως ο φύλακας γιά μία δραστηριότητα πού δέν θεωρείται πλέον σημαντική στόν χώρο τής έξουσίας.

Η "Ελληνική Ναυτιλία περνά τελευταιώς άσχημους καιρούς. Ίσως γιατί οί

Τό μήνυμα πρós τούς ναυτικούς

Έξ άλλου σέ μήνυμα πού άπηύθυνε τό Μεγάλο Σάββατο πρós τούς Ναυτικούς μας μέ τήν ιδιότητα του 'Υπουργού Ναυτιλίας ο Πρωθυπουργός κ. Κων. Μητσοτάκης υπογράμμιζε τά εξής:

«Μέ συγκίνηση και άγάπη επικοινωνώ τίς "Αγιες αυτές μέρες μαζί σας ως Πρωθυπουργός τής 'Ελλάδος και ως υπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Καί θέλω νά πώ σέ σάς, πού άφιερώσατε τή ζωή σας σέ αυτόν τό σημαντικό τομέα τής ζωής του έθνους μας, πώς μία νέα εποχή ανατέλλει γιά τήν πατρίδα μας. Μιά εποχή πού θά χαρακτηρίζεται από τή δημιουργία και τήν πρόοδο σέ όλους τούς κλάδους τής οικονομίας μας και ιδιαίτερα στήν 'Εμπορική Ναυτιλία.

Μέ δουλειά, μέ νοικοκυρεμένη διοίκηση και μέ εργασιακή ειρήνη θά πετύχουμε όσα επιδιώκουμε. Στόχος μας είναι νά κάνουμε τήν ελληνική ναυτιλία και πάλι πρώτη και νά άνορθώσουμε τή ναυτιλιακή οικονομία.

'Απόδειξη τής μεγάλης σημασίας πού

εύκαιρίες τής Κοινής Εύρωπαϊκής 'Αγοράς δέν έγιναν έφικτές στήν ναυτιλία. Ίσως γιατί οί προσδοκίες τών "Ελλήνων γιά γρήγορες λύσεις από τά "θετικά μέτρα" πού θά αναπτύσσονταν στίς Βρυξέλλες, ήταν υπερβολικά ύψηλές.

Έτσι οί "Ελληνες, αυτοί οί πλέον διεθνοποιημένοι από τούς πλοιοκτήτες, άκολούθησαν τόν δρόμο τών περισσοτέρων Εύρωπαίων και μετέφεραν τά πλοία τους σέ άλλα νηολόγια, σκεπτόμενοι ότι τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας δέν μπορούσε ή δέν ήθελε νά τούς βοηθήσει. Ένώ μερικοί Βόρειοι Εύρωπαίοι θά έλεγαν ότι οί "Ελληνες είσπραττουν περισσότερα από άλλους από τήν κυβέρνησή τους, μέ προστασία σέ γραμμές και φορολογικές άπαλλαγές, όλα αυτά δέν ήταν αρκετά γιά νά άνακόψουν τήν φυγή από τό 'Ελληνικό νηολόγιο.

Η προσωπική συμμετοχή του κ. Μητσοτάκη είναι μία ένδειξη ότι ή Ναυτιλία είναι ακόμα ένα σοβαρό θέμα στήν 'Ελλάδα. Περιέγραψε τήν Ναυτιλία σάν «τήν υπερηφάνεια και τήν έλπίδα μας

δίνω στήν 'Εμπορική Ναυτιλία και στή συμβολή της στήν ανάκαμψη τής έθνικης μας οικονομίας είναι τό γεγονός ότι ανέλαβα, έστω και προσωρινά, ο ίδιος τό υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Περιμένω πολλά από τή δική σας συμπράταση. Οί "Ελληνες ναυτικοί, μέ τήν έμφυτη άγάπη τους στό σκληρό επάγγελμά τους και μέ τήν άκάματη εργασία τους συνέβαλαν αποφασιστικά στή δημιουργία τής Μεγάλης 'Ελληνικής 'Εμπορικής Ναυτιλίας. Είμαι βέβαιος πώς θά τιμήσετε τήν ώραία παράδοση του κλάδου σας στή μεγάλη προσπάθεια γιά νά ξανακερδίσουμε τήν πρώτη θέση στόν κόσμο.

Καί θέλω νά είστε βέβαιοι ότι έχετε και θά έχετε τήν άμέριστη ύποστήριξη τής κυβέρνησης και προσωπικά τή δική μου.

"Ελληνες ναυτικοί, όπου και άν βρίσκεστε, όποια θάλασσα και άν δέχεται τόν ιδρώτα σας, σάς εύχομαι Καλό Πάσχα, άσφαλή ταξίδια και γρήγορη επάνοδο σέ αυτούς πού προσμένουν τό γυρισμό σας στήν πατρίδα».

σέ μία ώρα βαθειάς κρίσης». Μακάρι και άλλοι Πρωθυπουργοί νά αισθανόντουσαν τό ίδιο γιά τίς ναυτιλιακές βιομηχανίες τους και νά βελτίωναν τήν θέση τών ναυτιλιακών υπουργείων τους.

Είναι ένδιαφέρον νά σημειώσουμε γιατί ο "Ελληνας Πρωθυπουργός αισθάνεται έτσι γιά τήν Ναυτιλία. Η ιστορική παράδοση και ή σκέψη μεγάλων στόλων πού ύψώνουν τήν έθνική σημαία είναι ικανοποιητικά, αλλά κυρίως είναι σημαντικότερη ή οικονομική συνεισφορά στή χώρα. Η δύναμη τών έξι σορρόπηση του προϋπολογισμού έχουν μεγαλύτερη σημασία στήν 'Αθήνα παρά στό Λονδίνο, παρά τά κοινά προβλήματα πού φέρνει ή οικονομική κρίση.

Η κατάλληλη πολιτική και όχι οί χειρονομίες θά επιστρέψουν τά "Ελληνικά πλοία από τά ξένα καταφύγια τους, αλλά είναι έλπιδοφόρο ότι ή "Ελληνική κυβέρνηση εξετάζει σοβαρά τά προβλήματα, πού είναι κοινά γιά όλη τήν Εύρωπη και δέν άφορούν μόνο τήν 'Ακτή Μιαούλη. 'Υπάρχει πρόβλημα επάνδρωσης πού πρέπει νά αντιμετωπισθεί άν και υπάρχουν μερικοί πλοιοκτήτες πού θά ήθελαν άπόλυτη έλευθερία νά προσλαμβάνουν όποιονδήποτε, άλλοι περισσότεροι υπεύθυνοι πλοιοκτήτες άνησυχούν γιά τήν έξαφάνιση ναυτιλιακής ύποδομής και έμπειρων ναυτικών.

'Αλλά δέν υπάρχει τίποτα καλύτερο από μία διαβεβαίωση από τήν κορυφή ότι ή ναυτιλιακή βιομηχανία θεωρείται σημαντική και είναι φανερό ότι ο "Ελληνας Πρωθυπουργός γνωρίζει τά πλεονεκτήματα μιάς παρόμοιας έμψύχωσης.

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΥ Γ. ΤΖΑΒΕΛΛΑ

ΝΟΤΑΡΑ 50 (2ος ΟΡΟΦΟΣ) ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 4119239 - 4117838 - 9840444

**ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΤΜΗΜΑ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ και ΟΙΚΟΣΚΕΥΩΝ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ
ΣΩΣΤΟΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΣ**

Ο κόσμος τών κινητῶν δορυφορικῶν ἐπικοινωνιῶν Τό σύστημα INMARSAT

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΣΥΜΕΩΝΙΔΗ, Φυσικοῦ-Ἡλεκτρονικοῦ, στελέχους τοῦ ΟΤΕ, Προέδρου τοῦ Δ.Σ. τοῦ INMARSAT

ΜΕΡΟΣ Α'

Ο Ὅργανισμός INMARSAT, πού γιόρτασε πρόσφατα τή δεκαετία του, ἀναμένεται ὅτι θά διαδραματίσει οὐσιαστικό ρόλο στήν ἐπίτευξη τοῦ μεγάλου στόχου τῶν τηλεπικοινωνιῶν τοῦ 21ου αἰῶνα, πού εἶναι ἡ δημιουργία ἐνός παγκόσμιου συστήματος προσωπικῆς ἐπικοινωνίας. Οἱ ἐπικοινωνίες μέ τὰ πλοῖα, τὰ ἀεροπλάνα καί τούς κινητοὺς σταθμούς ξηρᾶς βρίσκονται σέ μιά περίοδο συνεχῶν μεταβολῶν.

Τό ἄρθρο αὐτό ἐξετάζει τίς ἐξελίξεις στήν τεχνολογία τῶν δορυφόρων, τή σχετική μέ τίς κινητές ἐπικοινωνίες, παρουσιάζει τόν Ὅργανισμό καί τό σύστημα INMARSAT, ἐπισημαίνει τήν πρόοδο (στῆς δορυφορικῆς κινητῆς ἐπικοινωνίας (ἐμπορικές, κινδύνου, ἀσφαλείας κλπ.) ξηρᾶς, θάλασσας καί ἀέρα καί ἀναφέρεται στήν τεχνική τῶν δορυφορικῶν σταθμῶν.

Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ

Ο μεγάλος στόχος τῶν τηλεπικοινωνιῶν γιά τόν 21ο αἰῶνα εἶναι αὐτό πού ὀνομάζεται παγκόσμια προσωπική ἐπικοινωνία δηλαδή ἕνας ἀριθμός κλήσεως γιά κάθε συνδρομητή καί δυνατότητα ἐπικοινωνίας ὅπου καί νά βρίσκεται στή Γῆ. Ὅσο πλησιάζει ἡ ἡμέρα αὐτή, τόσο τά προβλήματα γίνονται πιά σύνθετα καί ἡ ἐπίλυση τους χρειάζεται στενότερη διεθνή συνεργασία. Ἡ βάση, πάνω στήν ὁποία θά στηριχθεῖ ἡ ὑλοποίηση τοῦ στόχου αὐτοῦ, εἶναι ὁ τομέας τῶν κινητῶν τηλεπικοινωνιῶν. Τομέας πού βρίσκεται σέ μιά συνεχῆ ἀνάπτυξη καί οἱ προοπτικές γιά τήν ἐπόμενη δεκαετία εἶναι τέρασσιες. Ο ρυθμός μέ τόν ὁποῖο ἀναπτύσσονται σήμερα οἱ ἐπικοινωνίες, μέ σταθμούς πού κινούνται στή θάλασσα, στήν ξηρά καί στόν ἀέρα, εἶναι πράγματι ἐντυπωσιακός. Ἐνας - ἕνας οἱ τεχνικοί φραγμοί καταρρίπτονται, ἐνῶ οἱ ἐμπορικές, οἰκονομικές καί κανονιστικές προεκτάσεις ἔχουν ἀρχίσει νά εἶναι ὁρατές.

Στό ἐπίκεντρο ὅλων αὐτῶν τῶν ἐξελίξεων εἶναι ὁ Διεθνῆς Ὅργανισμός Δορυφορικῶν Κινητῶν Τηλεπικοινωνιῶν, INMARSAT, πού γιόρτασε πρόσφατα (Ἰούλιος 1989) τὰ δέκα χρόνια λειτουργίας του. Ο Ὅργανισμός αὐτός ἔχει σήμερα 57 μέλη (ἡ Ἑλλάδα εἶναι ἀπό τὰ ἰδρυτικά), προσφέρει τηλεπικοινωνιακές ἐξυπηρετήσεις στήν παγκόσμια ναυτι-

λιακή κοινότητα καί τίς ἐγκαταστάσεις του τίς χρησιμοποιοῦν πάνω ἀπό 10.000 δορυφορικά τερματικά. Ἐχει ἀρχίσει νά προσφέρει, δοκιμαστικά, τηλεπικοινωνιακές ἐξυπηρετήσεις στά ἀεροπλάνα καί σέ κινητοὺς χρήστες ξηρᾶς καί προετοιμάζεται γιά τό 1990 νά προσφέρει τίς ὑπηρεσίες αὐτές σέ ἐμπορική πλέον βάση.

Μέσα στήν ἐπόμενη δεκαετία, θά ἀναπτυχθοῦν καί ἄλλα περιοχικά καί ἐθνικά συστήματα κινητῶν δορυφορικῶν τηλεπικοινωνιῶν, πού σήμερα βρίσκονται στά χαρτιά. Ὅπως ἐγίνε καί μέ τίς σταθερές δορυφορικές ἐπικοινωνίες (INTELSAT — περιοχικά/ἐθνικά συστήματα), τά δίκτυα αὐτά ἀναμένεται ὅτι θά λειτουργήσουν συμπληρωματικά — ἀνταγωνιστικά τοῦ INMARSAT. Αὐτός, ὁμῶς, θά ἀποτελέσει τό μοχλό ἀνάπτυξης καί τόν κύριο ἀξονα γύρω ἀπό τόν ὁποῖο θά περιστρέφονται ὅλες οἱ δραστηριότητες καί ἐξελίξεις μέ ἡγετικό ρόλο, πού ἤδη τοῦ ἔχει ἀναγνωριστεῖ.

Η ΛΥΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ

Ἀναμφισβήτητα, ἡ σημερινή ἀνάπτυξη τῶν ἐπικοινωνιῶν μέσω δορυφόρων ἐγίνε δυνατή, χάρη σέ σημαντικές ἐξελίξεις σέ τρεῖς κυρίως διαφορετικούς τομεῖς: στή διαστημική τεχνολογία, στή μικροκυματική τεχνική καί στή θεωρία πληροφορίας. Βασικό στοιχεῖο ὑπῆρξε καί ἡ σημαντική βελτίωση τῆς τεχνικῆς τῆς φωτοβολταϊκῆς μετατροπῆς τῆς ἡλιακῆς ἐνέργειας σέ ἡλεκτρική, πού ἐξασφάλισε τήν παροχή τῆς ἀναγκαίας ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας.

Ἐνα σύστημα ἐπικοινωνίας μέ δορυφόρους ἀποτελεῖται ἀπό δύο τμήματα: τό διαστημικό τμήμα (διαστημικό ὄχημα ἢ δορυφόρος) καί τό ἐπίγειο τμήμα (γῆ-να τερματικά ἢ ἐπίγειοι σταθμοί). Τό διαστημικό τμήμα ἀπαίτησε γιά τήν πραγματοποίηση του προόδους σέ πολλά πεδία, πού ἀφοροῦν τὰ ὀχήματα - φορεῖς ἢ ἐκτοξευτές, τίς προωθητικές μηχανές, τήν τεχνική ἐλέγχου πτήσης, τούς ἐνεργειακοὺς μετατροπείς καί ἰδιαίτερα τίς μακρόβιες, ἀνθεκτικές σέ διαστημικές συνθήκες, ἀξιοπίστες καί ἐλαφρές ἡλεκτρονικές διατάξεις (δέκτες χαμηλοῦ θορύβου, ἐνισχυτές, φίλτρα κλπ.).

Ἀντίθετα, τό ἐπίγειο τμήμα ἀπαίτησε

λιγότερη θεμελιακή ἐργασία, ἀφού τά περισσότερα στοιχεῖα του προέκυψαν ἀπό ἐξελίξεις τῶν ἐπίγειων συστημάτων ἐπικοινωνίας.

Οἱ ἐπιδόσεις ἐνός τέτοιου συστήματος ἐπικοινωνίας ἐπηρεάζονται, ἐπίσης, ἀπό τήν τεχνική, πού θά χρησιμοποιηθεῖ γιά τήν ἐκπομπή τοῦ σήματος (διαμόρφωση, πολυπλεξία καί πολλαπλή προσίτιότητα), ἀπό φαινόμενα διάδοσης, καθώς καί ἀπό τό φυσικό περίγυρο τοῦ δορυφόρου, κατά τή διάρκεια τῆς ζωῆς του στό διάστημα.

Ἡ σχεδίαση τῶν δορυφόρων στό παρελθόν καί, εἰδικότερα, τῶν ὑπηρεσιῶν πού προσφέρονται μέσω αὐτῶν καθορίζονταν κυρίως ἀπό τό βαθμό τῆς διαθέσιμης τεχνολογίας. Οἱ χρήστες τῶν δορυφόρων ἦταν ὑποχρεωμένοι νά ἀξιοποιοῦν αὐτό πού τούς πρόσφεραν οἱ δορυφορικοί ὁργανισμοί. Ἡ κατάσταση αὐτή σήμερα ἔχει ἀλλάξει ριζικά. Ἡ σχεδίαση τῶν δορυφόρων γίνεται πλέον μέ στόχο τήν ἐξυπηρέτηση τῆς ἀγορᾶς. Οἱ χρήστες ἔχουν τή δυνατότητα νά ἐπιλέξουν τή λύση πού ἱκανοποιεῖ τίς ἀνάγκες τους καί, ἀκόμα, τό δορυφορικό σύστημα, πού συνδυάζει τήν ἀποδεκτή ποιότητα καί τό ἱκανοποιητικό κόστος.

Ἀπό τήν ἐκτόξευση τοῦ δορυφόρου «Early Bird» (πρίν ἀπό 25 χρόνια περίπου), οἱ δυνατότητες καί οἱ ἐπιδόσεις τῶν δορυφόρων ἔχουν σέ ὅλους τούς τομεῖς βελτιωθεῖ σέ μεγάλο βαθμό. Σήμερα, οἱ διαστάσεις πλέον τῶν ἐπίγειων σταθμῶν ἔχουν φθάσει νά μετριῶνται σέ «ἐκατοστὰ» ἀντί μόνο «μέτρα», ἡ ἰσχὺς τῶν δορυφόρων ἀπό «κιλοβάτ» ἀντί σέ «βάτ» καί ἡ χωρητικότητα τῶν δορυφόρων ἐξασφαλίζεται ἀπό φάσμα τῆς τάξης τῶν GHz ἀντί τῶν MHz.

Ἱστορικά, ἡ χρήση τῶν δορυφόρων περιοριζόταν κυρίως στή μεταφορά μέσης καί μεγάλης χωρητικότητας φερόντων τηλεφωνίας, καθώς καί τηλεοπτικῶν σημάτων σέ ζεύξεις μεγάλων ἀποστάσεων καί μέ χρήση ἐπίγειων σταθμῶν μέ κεραίες τῆς τάξης τῶν 30 μ. Στή συνέχεια, ἡ ἐξέλιξη τῆς τεχνολογίας καί τῶν ἐπιδόσεων τῶν δορυφόρων ἔδωσε τή δυνατότητα νά χρησιμοποιηθοῦν ἐπίγειοι σταθμοὶ μικροτέρων διαστάσεων, νά ὑπάρχει οἰκονομικὸ ἐνδιαφέρον γιά ζεύξεις μεταξύ σημείων πού νά ἀπέχουν μεσαίες καί μικρές ἀποστάσεις καί νά ἐπεκταθοῦν οἱ ἐφαρμογές

καί σε μεταδόσεις μικρού όγκου πληροφορίας.

Τό συνολικό κόστος της δορυφορικής ζεύξης για τόν χρήστη συνεχώς μειώνεται καί σ' αυτό συμβάλλουν παράγοντες, όπως ή αύξηση της ένεργου άκτινοβολούμενης ισχύος των δορυφόρων (EIRP) καί της ευαισθησίας των δεκτών (G/T), ή μείωση των διαστάσεων των επιγείων σταθμών, ή αύξηση της ζωής των δορυφόρων, ή καλύτερη αξιοποίηση της χωρητικότητας καί ή μείωση του κόστους εκτόξευσης ανά Kgr του δορυφόρου.

Αρχικά, είχε καθιερωθεί ή γεωγραφική περιοχή έξυπνότητας (κάλυψη) του δορυφόρου να περιορίζεται μόνο από τόν παράγοντα διάδοσης, χρησιμοποιώντας τις λεγόμενες κεραίες παγκόσμιας κάλυψης (άνοιγμα μισής ισχύος 17°, κάλυψη 1/3 Γης μέχρι γ.π. + 75°).

Στή συνέχεια, ή εξέλιξη της τεχνολογίας έδωσε τή δυνατότητα να έγκαθίστανται στους δορυφόρους κεραίες με μεγαλύτερη διάμετρο, γεγονός που όδηγησε σε δυνατότητα αύξησης της άπολαβής των κεραίων, που συνδυάζεται με κάλυψη μικρότερων γεωγραφικών περιοχών (σημειακών δεσμών). Σήμερα, είναι δυνατόν μιά άρκετά μεγάλη επιφάνεια της Γης να μπορεί να καλυφθεί με μιά ή περισσότερες σημειακές δέσμες, επιτρέποντας τή λειτουργία επιγείων σταθμών πολύ μικρών διαστάσεων καί τήν επαναχρησιμοποίηση του φάσματος.

Στήν αύξηση της EIRP συνέβαλε, πέρα από τήν αύξηση της άπολαβής της κεραίας, καί εκείνη της συνολικά διαθέσιμης προς έκπομπή ισχύος. Αυτό έγινε πραγματικότητα με τή συνδυασμένη βελτίωση σε επιμέρους μονάδες, όπως ή αύξηση της ισχύος των ενισχυτών, ή περισσότερη διαθέσιμη ισχύς τροφοδοσίας του δορυφόρου, οι καλύτερες επιδόσεις του συστήματος άπορρόφησης θερμότητας. Σήμερα, σχεδιάζονται δορυφόροι που θα μπορούσαν να έχουν συνολικά διαθέσιμη προς έκπομπή ισχύος της τάξης των 7 KW.

Στό παρελθόν, ή χωρητικότητα του δορυφόρου περιοριζόταν, κυρίως από τή διαθέσιμη ισχύ. Όσο πλησιάζουμε

πρός τόν 21ο αιώνα, τό θέμα της ισχύος θα συνεχίσει να είναι επίκαιρο, όμως, με τή βελτίωση των επιδόσεων των επιγείων σταθμών καί των μεθόδων επεξεργασίας καί κωδικοποίησης των σημάτων, ή σημασία του θα περιορίζεται. Τή θέση του θα πάρει τό εύρος ζώνης συχνοτήτων, που θα αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα στην εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών. Ήδη, ή σχεδίαση των δορυφόρων επιδιώκει τήν επαναχρησιμοποίηση των συχνοτήτων καί τή λειτουργία του δορυφόρου σε περισσότερες της μιάς ζώνης συχνοτήτων. Ή τάση αυτή θα συνεχίσει καί στο μέλλον.

Παράλληλα, όμως, ή προσπάθεια άποδοτικότερης χρήσης του φάσματος θα ένταθεί με τήν εισαγωγή τεχνικής κωδικοποίησης της φωνής σε μικρότερους ρυθμούς (υπάρχουν έφαρμογές με 8,6 kbits καί μελετάται ή εισαγωγή 4,8 kbits) καί τήν αξιοποίηση ισχυρότερων κωδίκων διόρθωσης λαθών.

Ή έκτεταμένη χρήση της ψηφιακής τεχνικής καί της προσπάθειας με διαίρεση του χρόνου, σε συνδυασμό μέτρη εισαγωγή της τεχνικής της επαναγέννησης των σημάτων καί αναδρομολόγησης της κίνησης στο δορυφόρο (on board processing) μετατρέπει αυτόν από άπλό ένισχυτή σε τηλεπικοινωνιακό κέντρο, περιορίζοντας έτσι τή σπατάλη των διαθεσίμων πόρων (ισχύς, φάσμα).

Ιδιαίτερα στις κινητές επικοινωνίες, όπου επιδιώκεται ή διάθεση της χωρητικότητας να γίνεται άνάλογα με τήν εκδιδόμενη κίνηση, ή τεχνική των σημειακών δεσμών, σε συνδυασμό με τήν επεξεργασία των ψηφιακών σημάτων στο δορυφόρο, δίνει τή δυνατότητα να σχεδιαστούν δορυφόροι μακράς ζωής (15 χρόνια), που θα έχουν τήν άπαραίτητη εύελιξη να διαθέτουν δυναμικά τήν ισχύ καί τό φάσμα στις γεωγραφικές περιοχές, που ή κίνηση τό απαιτεί. Με τόν τρόπο αυτό εξισορροπούνται οι άδυναμίες καί οι άβεβαιότητες, που ένυπάρχουν στην έκπόνηση μακροχρόνιων προβλέψεων, ιδιαίτερα για νέες έξυπνες τεχνικές.

Στή γεωστατική τροχιά, έχουν αρχίσει να συνωστίζονται δορυφόροι, που χρησιμοποιούνται για να προσφέρουν

ύπηρεσίες σε μεγάλους καί μικρούς επίγειους σταθμούς. Ή γεωστατική τροχιά θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί προσεκτικά καί υπεύθυνα καί γι' αυτό ένισχύεται ή διεθνής συνεργασία, ώστε να εξασφαλιστεί ή μεγαλύτερη δυνατή συνύπαρξη.

Από τή Διεθνή Ένωση Τηλεπικοινωνιών (ITU) έχουν ξεκινήσει οι προσπάθειες καί έχουν γίνει σημαντικά βήματα για τήν κανονιστική ρύθμιση οργανωμένης καί προγραμματισμένης χρήσης της γεωστατικής τροχιάς.

Σήμερα, τόσο οι σταθερές όσο καί οι κινητές επικοινωνίες παρέχονται σχεδόν άποκλειστικά από δορυφόρους της γεωστατικής τροχιάς, που ή γεωγραφική κάλυψή τους μπορεί να φθάσει μέχρι γεωγραφικό πλάτος + 75°. Υπάρχουν άύξανόμενες ανάγκες για επικοινωνίες καί σε γ.π. μεγαλύτερη από 75°, τό οικονομικό όμως στοιχείο αποτελεί έμπόδιο.

Ή έξυπνότητα των πολικών περιοχών μπορεί να γίνει είτε με δορυφόρους σε κυκλική ή έλλειπτική πολιική τροχιά (μικρής - 1.000 km ή μέσης άκτίνας - 20.000 km) ή με δορυφόρους έλλειπτικής τροχιάς μεγάλης κλίσης (63° περίπου) ως προς τόν ίσημερινό.

Οι εξέλιξεις στα τελευταία 10 χρόνια επέτρεψαν να ξεφύγουν οι δορυφορικές επικοινωνίες από τήν έξυπνότητα των παραδοσιακών υπηρεσιών τηλεφωνίας καί τηλεόρασης. Ξεπεράστηκαν τεχνικοί καί οικονομικοί περιορισμοί, που ήταν άπαγορευτικοί στην επέκταση των έφαρμογών.

Ή ανάπτυξη της τεχνολογίας θα συνεχίσει, με στόχο να εξασφαλιστεί με ταφορά μεγαλύτερου όγκου πληροφορίας ανά Hz καί Kgr καί να αύξηθεί ή εύελιξη στη χρήση των δορυφόρων. Τό άποτέλεσμα θα είναι ή δημιουργία φθηνών δορυφορικών επικοινωνιών, με πολύ μικρούς επίγειους σταθμούς διαθέσιμους στον καθένα, που, άν κανονιστικά επιτραπεί ή λειτουργία τους σε διεθνές επίπεδο, θα αποτελέσουν τό πρώτο βήμα για τήν πραγματοποίηση του στόχου των «προσωπικών επικοινωνιών».

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE - TOKYO)

**Τακτική Γραμμή έξ 'Ιαπωνίας καί τάνάπαλιν διά 2 πλοίων μηνιαίως
μέ προσεγγίσεις καί εις έτέρους λιμένας "Απω 'Ανατολής.**

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΊΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111

INMARSAT — 'Ο κύριος μοχλός

'Ο 'Οργανισμός

Οι διεθνείς επαφές, μελέτες και συσκέψεις για την ίδρυση του διεθνούς οργανισμού κινητών δορυφορικών επικοινωνιών INMARSAT* ξεκίνησαν στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Τό 1976 υιοθετήθηκαν από παγκόσμια διακυβερνητική διάσκεψη τα απαραίτητα ιδρυτικά κείμενα, που είναι η Σύμβαση INMARSAT (την υπογράφουν τα κράτη-μέλη) και η Συμφωνία Λειτουργίας INMARSAT (την υπογράφουν οι τηλεπικοινωνιακοί φορείς, που διορίζονται από τα κράτη-μέλη και χρηματοδοτούν τις επενδύσεις και τις δαπάνες λειτουργίας).

Αρχικά, ο σκοπός του INMARSAT ήταν η προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία του διαστημικού τμήματος, που θα υποστήριζε τις ναυτιλιακές επικοινωνίες (ασφάλεια και κίνδυνος, δημόσια ανταπόκριση, διαχείριση και λειτουργία των πλοίων, πλοήγηση). Αργότερα, τό 1985, τα ιδρυτικά κείμενα τροποποιήθηκαν και δίνεται σήμερα η δυνατότητα στον INMARSAT να επεκτείνει τη δραστηριότητά του και στον τομέα των επικοινωνιών με τα αεροπλάνα.

Πρόσφατα (Ιανουάριος 1989), έγινε νέα τροποποίηση, με την οποία επιτρέπεται στον INMARSAT να προσφέρει και δορυφορικές επικοινωνίες ξηράς.

Έτσι, η δεκαετία του '90 θα βρεί τον INMARSAT σε πλήρη ανάπτυξη, με εύρυστο πεδίο εφαρμογών, που θα αγκαλιάζει όλους τους τομείς των κινητών επικοινωνιών.

Η έδρα του 'Οργανισμού είναι τό Λονδίνο, ή δέ δομή του ακολουθεί τό

πρότυπο των διεθνών δορυφορικών οργανισμών και είναι τριών επιπέδων:

Η Συνέλευση των Μελών: Συγκροτείται από εκπροσώπους όλων των κρατών μελών, συνέρχεται μία φορά στά δύο χρόνια και αποφασίζει για θέματα γενικότερου ενδιαφέροντος και ευρύτερης σημασίας.

Τό Συμβούλιο: Απαρτίζεται από 22 εκπροσώπους τηλεπικοινωνιακών φορέων ή ομάδων τηλεπικοινωνιακών φορέων (οι 18 εκπροσωπούν αυτούς με τις υψηλότερες μετοχές και οι 4 επιλέγονται από τη Συνέλευση, ανεξάρτητα μετοχών, ώστε νά εκπροσωπηθούν τά συμφέροντα των αναπτυσσομένων χωρών). Τό όργανο αυτό αποφασίζει για όλα τά θέματα του 'Οργανισμού. Συνέρχεται κατ' ελάχιστο τρεις φορές τό χρόνο και τό βάρος της ψήφου των μελών είναι ανάλογο των μετοχών.

Διεύθυνση: Έχει επικεφαλής Γενικό Διευθυντή, που διορίζεται από τό Συμβούλιο. Σήμερα αριθμεί 250 υπαλλήλους και έχει την ευθύνη της υλοποίησης των αποφάσεων του Συμβουλίου, της προμήθειας και της λειτουργίας του διαστημικού τομέα και της προώθησης του τρέχοντος έργου.

Η 'Ελλάδα είναι από τά ιδρυτικά μέλη του 'Οργανισμού. Σήμερα αριθμεί 57 κράτη - μέλη και ό αριθμός τους συνεχώς αυξάνει. Η ελληνική παρουσία είναι έντονη και συστηματική, παίζει σημαντικό ρόλο στην λήψη των αποφάσεων (μεγαλύτερο από τις μετοχές που είναι της τάξης του 3%) και την περίοδο αυτή έχει εκλεγεί πρόεδρος του Συμβουλίου Έλληνας.

Οι μετοχές αναπροσαρμόζονται κάθε χρόνο, με βάση τη χρησιμοποίηση του

συστήματος από την κάθε χώρα. Οι δέκα χώρες, με τις μεγαλύτερες μετοχές είναι: ΗΠΑ (25%), Αγγλία (16%), Νορβηγία (11%), Ιαπωνία (10%), ΕΣΣΔ (49%), Γαλλία (3,5%), Ελλάδα (2,8%), Δ. Γερμανία (2,5%), Δανία (2,3%), Ολλανδία (2,2%).

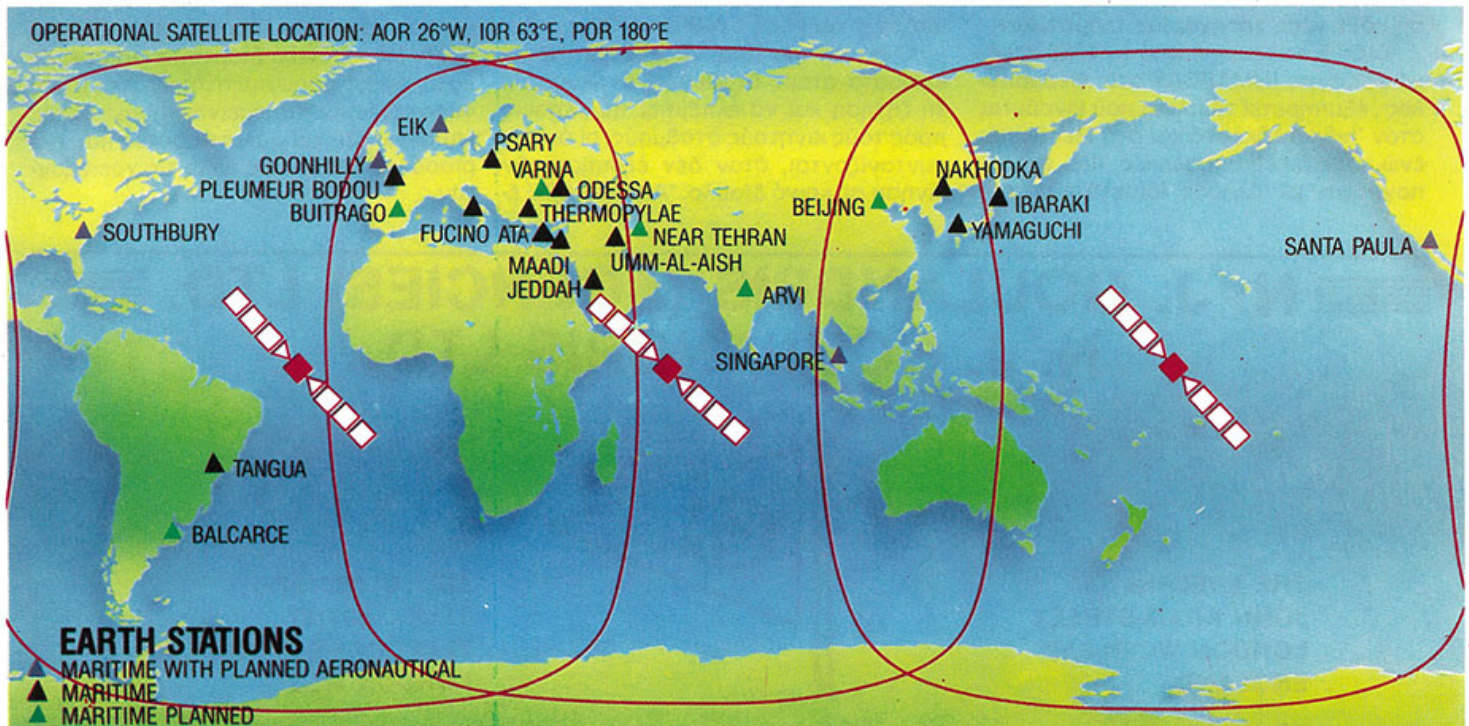
Οι δορυφόροι

Ο INMARSAT άρχισε νά προσφέρει υπηρεσίες πρός τά πλοία τόν Ιανουάριο του 1982. Μισθώνει χωρητικότητα από τρία είδη δορυφόρων. Τους MARI-SAT τούς λειτουργεί ή εταιρία COMSAT General των ΗΠΑ, τούς MARECS τούς λειτουργεί ό Ευρωπαϊκός 'Οργανισμός Διαστήματος ESA) και INTELSAT - V τούς λειτουργεί ό διεθνής οργανισμός INTELSAT). Οι χωρητικότητες των δορυφόρων αυτών, σε ισοδύναμα τηλεφωνικά κυκλώματα, είναι αντίστοιχα 10, 60 και 30.

Όλοι οι δορυφόροι του INMARSAT λειτουργούν στις ζώνες συχνότητας 1,5/1,6 GHz (επικοινωνία με τούς κινητούς δορυφορικούς σταθμούς — τερματικά) και 4/6 GHz (επικοινωνία με τούς μεγάλους επίγειους σταθμούς, που είναι εγκατεστημένοι στή στεριά).

Οι τρεις από τούς δορυφόρους αυτούς με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα και με δέσμες παγκόσμιας κάλυψης αποτελούν τούς κύριους δορυφόρους, ενώ οι υπόλοιποι χρησιμοποιούνται σάν έφεδρικοί.

Στά επόμενα χρόνια, προβλέπεται νά λειτουργούν σάν κύριοι τέσσερις δορυφόροι (4 δορυφορικές περιοχές), ώστε τό σύστημα νά μπορεί νά εξυπηρετήσει περισσότερη κίνηση και νά καλύψει μεγαλύτερη γεωγραφική περιοχή.



Κάλυψη του παγκοσμίου συστήματος INMARSAT με τρεις κύριους δορυφόρους

Στήν περίοδο 1986-87, υπογράφηκε σύμβαση με την αγγλική εταιρία British Aerospace, για την προμήθεια τεσσάρων δορυφόρων της λεγόμενης δεύτερης γενεάς. Οι δορυφόροι αυτοί θα αρχίσουν να παραδίδονται από τα τέλη του 1990, θα είναι οι πρώτοι ιδιοκτησίας του INMARSAT και θα έχουν χωρητικότητα της τάξης των 200 κυκλωμάτων (ισοδύναμα τηλεφωνικά). Το κόστος του προγράμματος της δεύτερης γενεάς (δορυφόροι, έκτοξευτές, διατάξεις έλεγχου) θα φθάσει τα 600 εκ. δολάρια.

Βρίσκεται, επίσης, σε εξέλιξη διαγωνισμός για την προμήθεια τεσσάρων δορυφόρων της τρίτης γενεάς, με χωρητικότητα της τάξης των 1.000 κυκλωμάτων. Αυτοί θα είναι οι πρώτοι δορυφόροι του INMARSAT, που θα διαθέτουν σημειακές δέσμες και στόχος είναι να τεθούν σε τροχιά στα τέλη του 1994. Το συνολικό κόστος του προγράμματος της τρίτης γενεάς θα ξεπεράσει το 1 δισ. δολάρια.

Τό επίγειο τμήμα

Περιλαμβάνει πέντε κατηγορίες εγκαταστάσεων:

α) Οι Τηλεπικοινωνιακοί Σταθμοί Έδάφους: Αυτοί είναι ιδιοκτησίας των τηλεπικοινωνιακών φορέων και αποτελούν το σημείο διασύνδεσης του συστήματος INMARSAT με τα δημόσια τηλεπικοινωνιακά δίκτυα. Σήμερα, λειτουργούν 22 τέτοιοι σταθμοί, οι εγκαταστάσεις τους είναι πολύπλοκες και διαθέτουν κεραία της τάξης των 13 μ.

Τό κόστος τους μπορεί να φθάσει και τα 10 εκ. δολ. ΗΠΑ για την εξυπηρέτηση μίας κατηγορίας κινητών τερματικών και αυξάνει από 2-4 εκ. δολ. με την προσθήκη δυνατοτήτων για την εξυπηρέτηση κάθε νέας κατηγορίας τερματικών.

Ο ΟΤΕ λειτουργεί από το 1985 σταθμό έδάφους INMARSAT στις Θερμοπύλες, εξυπηρετεί τα πλοία που κινούνται στον Ίνδικό Ωκεανό και στη Μεσόγειο, ενώ, με ειδικές συμφωνίες, που έχει υπογράψει με άλλους ιδιοκτήτες, προ-

σφέρει υπηρεσίες στον Ατλαντικό και στον Ειρηνικό Ωκεανό. Σταδιακά, ο σταθμός αυτός θα εξοπλίζεται και θα εξυπηρετεί κάθε νέα κατηγορία κινητών τερματικών. Στις αρχές της επόμενης δεκαετίας προβλέπεται να λειτουργήσει και δεύτερη κεραία που θα εξυπηρετεί τον Ατλαντικό ωκεανό.

Τά κινητά τερματικά: Είναι μικροί δορυφορικοί σταθμοί, ιδιοκτησίας των πελατών που τοποθετούνται στα πλοία, στα αεροπλάνα, στα αυτοκίνητα κλπ. Η σχεδίαση, το κόστος και οι υπηρεσίες που προσφέρουν εξαρτώνται από το χώρο που κινείται ο συνδρομητής, την τεχνολογία (αναλογική, ψηφιακή) και το είδος των εφαρμογών (φωνή, δεδομένα, εικόνα).

Ο INMARSAT ξεκίνησε προσφέροντας υπηρεσία στα πλοία και επί σειρά ετών εξυπηρετεί ένα μόνο τύπο τερματικών, τον «Τύπο - Α», που το κόστος του φθάνει σήμερα τα 25.000 δολ. (ξεκίνησε με 75.000 δολ.). Μέσα στο 1990 θα λειτουργήσει και ο «Τύπος - C» ενώ το 1993 θα λειτουργήσουν τα τερματικά «Τύπου - Β» και «Τύπου - Μ». Τα τερματικά «Τύπου - C» και «Τύπου - Μ» θα χρησιμοποιηθούν και στις επικοινωνίες ξηράς, ενώ για τις επικοινωνίες με τα αεροπλάνα έχει σχεδιάσει και αναπτύξει ιδιαίτερα τερματικά. Περισσότερα στοιχεία για τα κινητά τερματικά αναφέρονται στα επόμενα κεφάλαια.

Οι Σταθμοί Συντονισμού Δικτύου (NCS): Το υλικό των σταθμών αυτών το προμηθεύεται ο INMARSAT, εγκαθίστανται στους τηλεπικοινωνιακούς σταθμούς έδάφους και τους λειτουργούν οι ιδιοκτήτες αντί μισθώματος. Για κάθε κύριο λειτουργικό δορυφόρο και για κάθε κατηγορία (είδος) τερματικού υπάρχει και ένας σταθμός NCS.

Ο ρόλος του είναι να μοιράζει τα κυκλώματα στους σταθμούς, ανάλογα με τη ζήτηση και να εκπέμπει τις κλήσεις προς τους κινητούς σταθμούς, οι οποίοι συντονίζονται, όταν δεν εξυπηρετούν κίνηση σε κοινό δίαυλο. Από τον ΟΤΕ ε-

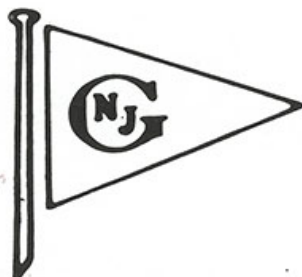
χει αναληφθεί μετά από διαγωνισμό ή λειτουργία NCS για τον «Τύπο-C» στο δορυφόρο του Ίνδικου Ωκεανού και αξιολογείται προσφορά για παροχή υπηρεσιών NCS για τους τύπους «B και M» **Τό Κέντρο Έλεγχου Δικτύου (NCC):** Οι εγκαταστάσεις του βρίσκονται στο Λονδίνο και διαθέτει τον απαραίτητο εξοπλισμό για να λειτουργεί σε 24ωρη βάση. Συντονίζει τις δραστηριότητες των σταθμών συντονισμού δικτύου (NCS), του κέντρου έλεγχου των δορυφόρων και των επίγειων σταθμών έδάφους, συγκεντρώνει τα λειτουργικά δεδομένα του συστήματος, διατηρεί αρχείο συνδρομητών και επιτρέπει τη διασύνδεση των κινητών χρηστών με το σύστημα.

Τό Κέντρο Έλεγχου Δορυφόρων (SCC): Για κάθε γενεά δορυφόρων υπάρχει ένα πλέγμα σταθμών τηλενδείξεων και τηλεμετρίας (TT&C), που παρακολουθεί την ομαλή λειτουργία των δορυφόρων και στέλνει τις κατάλληλες εντολές έλεγχου. Για την πρώτη γενεά, όπου ο INMARSAT μισθώνει χωρητικότητα, χρησιμοποιούνται οι αντίστοιχοι σταθμοί των ιδιοκτητών των δορυφόρων και το NCC τους συντονίζει. Για τη δεύτερη γενεά, ο INMARSAT έχει δικό του κέντρο στο Λονδίνο, καθώς και σταθμούς TT&C ιδιοκτησίας του. Το κέντρο αυτό μέσω των TT&C θα παρακολουθεί τη λειτουργία των δορυφόρων και θα συντονίζει όλες τις σχετικές δραστηριότητες.

ΟΙ ΔΟΡΥΦΟΡΟΙ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι ανακαλύψεις του 19ου αιώνα στήριξαν την επανάσταση στις τηλεπικοινωνίες και την ανάπτυξη των τόσο πλέον διαδεδομένων δικτύων τηλεπικοινωνίας και τηλεπληροφορικής. Για πολύ, όμως, χρονικό διάστημα, όρισμένες κατηγορίες δραστηριοτήτων (ναυτιλία, αεροναυτιλία) παρέμειναν χωρίς καλές επικοινωνίες και μάλιστα αυτές που περισσότερο από κάθε άλλο τις χρειαζόνταν.

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

Μέχρι τη δημιουργία του INMARSAT, η επικοινωνία με τα πλοία γίνονταν μόνο χειροκίνητα, με χαμηλή ποιότητα και δεν ήταν πάντα δυνατή με όλες τις ώρες του 24ώρου, τις εποχές του έτους και τις περιοχές της Γης.

Τό σύστημα ασφαλείας και διάσωσης, βασισμένο στις συχνότητες 500 KHz (μορσική τηλεγραφία), 2.182 KHz (ραδιοτηλεφωνία) και στο δίαυλο 16 των VHF λειτουργούσε αποτελεσματικά, μόνο όταν υπήρχαν παραπλέοντα πλοία που έκαναν ακρόαση στις συχνότητες αυτές ή το πλοίο βρισκόταν κοντά σε ακτή που λειτουργούσε παράκτιος σταθμός.

Η δορυφορική τεχνολογία απέδειξε όλα αυτά τα χρόνια ότι δεν υπόκειται στους τεχνικούς περιορισμούς των λεγόμενων συμβατικών μέσων και αναγνωρίστηκε σαν τό βασικό αξιόπιστο μέσο για τό νέο παγκόσμιο σύστημα ασφάλειας και κινδύνου (GMDSS), που θα άρχισι να εφαρμόζεται σταδιακά από τό 1993.

Παράλληλα, προσφέρει στους χρήστες όλες τις υπηρεσίες που οί σύγχρονες δραστηριότητες απαιτούν: αυτόματη τηλεφωνία και τηλετυπία, μεταβίβαση δεδομένων μικρής, μέσης και ύψηλης ταχύτητας, τηλεομοιογραφία, τηλεόραση άργης σάρωσης κλπ., διαθέσιμες ανά πάσα στιγμή, καθ' όλο τό 24ωρο και σχεδόν σε όλα τά μήκη και πλάτη της Γης.

Η παγκόσμια ναυτιλία, σ' αυτή συμπεριλαμβάνεται και ή ελληνική, αξιοποιεί τό μέσο αυτό (πάνω από 10.000 πλοία είναι σήμερα εξοπλισμένα με τά κατάλληλα τερματικά, 400 από τά όποια είναι ελληνόκτητα), αναδιοργανώνεται, αλλάζει τόν τρόπο διαχείρισης και γενικά έρχεται τό τέλος της εποχής της απομόνωσης του πλοίου.

Οί σταθμοί των πλοίων

Στις κινητές δορυφορικές επικοινωνίες κάθε χρήστης έχει και τό δικό του δορυφορικό τερματικό, δηλαδή μία δική του κεραία (προστατευμένη με κάλυμμα) που σκοπεύει συνεχώς τό δορυ-

φόρο, ανεξάρτητα της κίνησης του κινητού, τούς ένισχυτές λήψης και έκπομπής, τόν ηλεκτρονικό εξοπλισμό και τις τερματικές ή περιφερειακές διατάξεις. Γενικά, ό εξοπλισμός χωρίζεται σε δύο ομάδες: σ' εκείνον που είναι εγκατεστημένος στον έλεύθερο χώρο (κεραία, RF υλικό κλπ.) και σ' εκείνον που είναι εγκατεστημένος σε κλειστό χώρο (ηλεκτρονικός εξοπλισμός, τερματικές διατάξεις).

Οί κινητοί δορυφορικοί σταθμοί θα πρέπει να πληρούν όρισμένα ελάχιστα χαρακτηριστικά για να τούς επιτραπεί να ένταχθούν και να χρησιμοποιήσουν τό σύστημα INMARSAT. Επίσης, ή εγκατάστασή τους και ή λειτουργία τους θα πρέπει να ικανοποιεί απαιτήσεις που καθορίζουν οί διεθνείς Όργανισμοί. Για τήν περίπτωση, π.χ. των δορυφορικών σταθμών πλοίων, οί απαιτήσεις εγκατάστασης και λειτουργίας καθορίστηκαν με συνεργασία του INMARSAT και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Όργανισμού (IMO).

Μέχρι πρόσφατα, ό μόνος τύπος δορυφορικού τερματικού ήταν ό «Τύπος Α». Τά πρώτα τερματικά που κυκλοφόρησαν ήταν αρκετά χοντροκομμένα, σε σχέση με τά σημερινά (500 Kgr βάρος έναντι 100 Kgr σήμερα) και με κόστος περίπου 75.000 δολ. ΗΠΑ έναντι 25.000 δολ. σήμερα.

Σάν βασικές υπηρεσίες παρέχουν τηλεφωνία και τηλετυπία, ενώ πρόσθετες δυνατότητες με τήν προσθήκη μόνον τερματικών διατάξεων και διαμορφωτών - αποδιαμορφωτών είναι: ή μεταβίβαση δεδομένων 2,4 kbits μέσα από τό αυτόματο τηλεφωνικό δίκτυο και μέχρι 9,6 kbits μέσα από μισθωμένες γραμμές, ή μεταβίβαση από πλοίο πρός ξηρά δεδομένων 56 kbits, ή σύνδεση με διατάξεις τηλεομοιοτυπίας, ή έκπομπή όμαδικών κλήσεων πρός όλα τά πλοία, όμάδα πλοίων ή γεωγραφική περιοχή.

Η έκπομπή του σήματος κινδύνου του γνωστού SOS γίνεται πλέον με προτεραιότητα και με τό απλό «πάτημα» ενός κουμπιού. Τά σήματα αυτά δρομολογούνται αυτόματα στά κέντρα διάσωσης (RCC), που αναλαμβάνουν και συν-

τονίζουν όλες τις δραστηριότητες. Η κεραία των συσκευών «Τύπου Α» αρχικά ήταν 1,2 μ. Η βελτίωση της απόδοσης των διατάξεων ένίσχυσης (έκπομπής και λήψης) έδωσε τή δυνατότητα να μειωθούν οί διαστάσεις στά 0,85 μ. Λόγω της κατευθυντικότητας της κεραίας, διαθέτουν μηχανισμούς παρακολούθησης του δορυφόρου και συστήματος σταθεροποίησης για τήν αντίσταση των κλυδωνισμών των πλοίων, ενώ ή σύνδεση με τή γυροσκοπική πυξίδα εξασφαλίζει τή συνεχή ενημέρωση επί της πορείας του πλοίου και αντίστοιχη όδήγηση της κεραίας. Παράλλαγή των συσκευών «Τύπου Α» χωρίς τήν προτεραιότητα κινδύνου και τούς μηχανισμούς και διατάξεις σταθεροποίησης, χρησιμοποιούνται στήν ξηρά σαν μεταφερόμενοι σταθμοί.

Από τόν Άπρίλιο του 1989, άρχισαν να διαθέτονται στήν αγορά και δορυφορικοί σταθμοί «Τύπου C». Η ύπηρεσία «Τύπου C» βρίσκεται σε προλειτουργική βάση και προσφέρεται δωρεάν από τόν INMARSAT. Αναμένεται δέ να τεθεί σε έμπορική έκμετάλλευση στά μέσα του 1990.

Υπάρχουν σήμερα 150 περίπου τερματικά «Τύπου C» που δοκιμάζουν τό σύστημα INMARSAT και μέχρι να αρχίσει ή κανονική λειτουργία, ό αριθμός αυτός θα ξεπεράσει τά χίλια, δίνοντας έτσι τήν απαραίτητη «μαγιά» για ν' αρχίσει ή έμπορική έκμετάλλευση. Τό σύστημα «Τύπου C» χρησιμοποιείται για τή μεταβίβαση μόνον δεδομένων ύπό μορφή πακέτων 600 bits.

Τά δορυφορικά τερματικά «Τύπου C» διαθέτουν κεραία σχεδόν παγκτευθυντική (άπλό δίπολο ή έλικοειδή), που βρίσκεται προστατευμένη σε κωνικό ή κυλινδρικό κάλυμμα, ύψους 30-40 cm. Τά πρώτα δορυφορικά τερματικά «Τύπου C» ζυγίζουν λιγότερο από 10 Kgr.

Τό σύστημα αυτό έχει σχεδιαστεί για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες πλοίων όποιουδήποτε μεγέθους, καθώς και κινητούς συνδρομητές ξηράς (φορηγά, τραίνα κλπ.). Τό κόστος του τερματικού σήμερα είναι περίπου 7-8.000 δολ. και ά-

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

ναμένεται ότι σε μερικά χρόνια δεν θα ξεπερνά τις 3.000 δολ. Μία φθηνή παραλλαγή του τερματικού (της τάξης των 1.500 δολ.), που χρησιμοποιείται μόνο για λήψη (ανακοινώσεων, μετεωρολογικών και ναυσιπλοΐας, καθώς και πληροφοριών γενικής και έμπορικης φύσεως), αναμένεται να έχει ευρεία εφαρμογή.

Στή μείωση του κόστους του τερματικού «Τύπου-C» έχουν συντελέσει η απουσία μηχανισμών παρακολούθησης και σταθεροποίησης (ή κεραία είναι σχεδόν παγκρατευθυντική) και η χρησιμοποίηση αποκλειστικά ψηφιακής τεχνικής.

Όποιαδήποτε πληροφορία, που μπορεί να κωδικοποιηθεί υπό μορφή πακέτων (τηλετυπία, δεδομένα, ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, τηλεομοιοτυπία κλπ.) μπορεί να μεταβιβαστεί μέσω του συστήματος «Τύπου-C». Η αξιοπιστία στη μεταβίβαση αυξάνεται με τον έμπλουτισμό του σήματος με κώδικες διόρθωσης λαθών. Αναμένεται ότι, λόγω των μικρών διαστάσεων και του κόστους, ο αριθμός των τερματικών «Τύπου-C» θα ξεπεράσει τις 70.000 μέσα στην επόμενη δεκαετία. Ο σταθμός Θερμοπυλών προβλέπεται να εξοπλιστεί κατάλληλα και να προσφέρει την υπηρεσία αυτή από το 1991, συνδέοντας σε πρώτη φάση το τηλετυπικό δίκτυο και σε δεύτερη φάση το δίκτυο μεταγωγής δεδομένων και θα διαθέτει δυνατότητα έκπομπής ομαδικών κλήσεων (άσφαλειας, έμπορικές κλπ.) προς πλοία.

Το σύστημα «Τύπου-A» σχεδιάστηκε στη δεκαετία του 1970, δεν αξιοποιεί σε σημαντικό βαθμό τις σημερινές δυνατότητες της ψηφιακής τεχνικής και δεν εκμεταλλεύεται αποδοτικά την ισχύ και το φάσμα των δορυφόρων. Σήμερα από τον INMARSAT σχεδιάζεται ένα νέο σύστημα, το «Τύπου-B», το οποίο θα λειτουργήσει την περίοδο 92-93.

Η κωδικοποίηση της φωνής θα είναι ψηφιακή, με ρυθμό 9,6 kbits και θα προσφέρονται μέσα από το κανάλι αυτό όλες οι νέες υπηρεσίες, που το σύγχρονο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο εξυπηρετεί. Παράλληλα, χωρίς το κόστος του τερματικού να είναι μεγαλύτερο του «Τύπου-A», λόγω της καλύτερης αξιοποίησης των πηγών του δορυφόρου, οι υπηρεσίες θα προσφέρονται με μικρότερο τηλεπικοινωνιακό κόστος. Μία παραλλαγή του «Τύπου-B» θα είναι και το σύστημα «Τύπου-M».

Αυτό θα είναι ακόμα μικρότερων διαστάσεων και κόστους, θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τη μεταβίβαση φωνής (κωδικοποίηση 4,8 kbits) και μεταβίβαση δεδομένων μέσα από το κανάλι αυτό της τάξης των 2,4 kbits. Το σύστημα «Τύπου-M» αναμένεται να έχει ευρεία εφαρμογή στην κινητή δορυφορική επικοινωνία ξηράς. Οι προβλέψεις για την επόμενη δεκαετία ανεβάζουν τον αριθμό των τερματικών «Τύπου-M» στις 40.000, ενώ το κόστος θα φθάσει μετά από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας στο επίπεδο των 5.000 δολ. (τιμή εκκίνησης 10-15.000 δολάρια).

Ο κίνδυνος και η ασφάλεια

Σήμερα, η κανονιστική αντιμετώπιση θεμάτων της έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα ρυθμίζεται από τη Σύμβαση του Άμβουργου, που τέθηκε σε ισχύ το 1985. Η διεθνής αυτή Σύμβαση προβλέπει τη συγκρότηση από κάθε χώρα μέλος ενός κέντρου Συντονισμού και Διάσωσης (RCC), το οποίο θα αναλαμβάνει, στη θαλάσσια περιοχή ευθύνης του, το συντονισμό όλων των δραστηριοτήτων, σε συνεργασία, όπου απαιτείται, με το αντίστοιχο αεροναυτικό κέντρο διάσωσης (θα μπορούσαν να είναι ενοποιημένα).

Η λειτουργία του συστήματος INMARSAT έδωσε τη δυνατότητα στον IMO να εισάγει το δορυφορικό μέσο στην οργάνωση του τηλεπικοινωνιακού μέρους της έρευνας και διάσωσης. Το νέο παγκόσμιο τηλεπικοινωνιακό σύστημα ασφάλειας και κινδύνου, το ονομαζόμενο GMDSS, θ' αρχίσει να εφαρμόζεται σταδιακά από το 1993 και η εφαρμογή του θα έχει ολοκληρωθεί το 1999.

Ο ρόλος των δορυφορικών επικοινωνιών είναι βασικός και ήδη έχουν ενταχθεί στο GMDSS τα συστήματα «Τύπου-A» και «Τύπου-C» και έχει υιοθετηθεί η δορυφορική υπηρεσία ομαδικών κλήσεων του INMARSAT σαν τη βασική μέθοδο διασποράς και αναγγελίας μετεωρολογικών και άλλων ανακοινώσεων, που έχουν σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Μέσω των δορυφόρων, θα εξασφαλίζεται η ασφαλή λήψη (ανεξάρτητα μετεωρολογικών φαινομένων και της κατάστασης της ιονόσφαιρας) των σημάτων κινδύνου και τα RCC θα αναλαμβάνουν το συντονισμό των ένεργειών, χρησιμοποιώντας και τους δορυφό-

ρους, με τα παραπλέοντα πλοία, καθώς και με τα αεροπλάνα, που θα συμμετέχουν στη διάσωση.

Από τη συνεργασία των χωρών ΗΠΑ, Σοβ. Ένωσης, Καναδά και Γαλλίας δημιουργήθηκε το δορυφορικό σύστημα COSPAS - SARSAT, που έχει σαν στόχο να ανιχνεύει ένα συμβάν έκτακτου ανάγκης και να επισπεύδει την ένεργοποίηση των υπηρεσιών διάσωσης.

Το σύστημα αυτό αποτελείται από τους δορυφόρους COSPAS (σοβιετικής τεχνολογίας) και SARSAT (τεχνολογίας δυτικών χωρών), που κινούνται σε κυκλική τροχιά, με κλίση 83ο/99ο, ως προς τον Ήσημερινό (σχεδόν πολική) και σε απόσταση 1.000km / 850 km από τη Γή.

Αυτοί λαμβάνουν σήματα στη συχνότητα 121,5 MHz από μικρούς σταθμούς έκπομπής ELT που βρίσκονται εγκατεστημένοι στα αεροσκάφη και, αφού τα ενισχύσουν, τα επανεκπέμπουν στη συχνότητα 1.544 MHz, που λαμβάνεται από τις επίγειες εγκαταστάσεις ξηράς LUT. Αυτές με τη σειρά τους υπολογίζουν τις θέσεις των ELT που εξέπεμψαν το σήμα έκτακτου ανάγκης, με ακρίβεια 20 km. Οι υπολογισμοί στηρίζονται στο φαινόμενο Doppler (κίνηση δορυφόρου και κίνηση).

Επίσης, λαμβάνουν σήματα στους 406 MHz από μικρούς πομπούς EPIRB, στους οποίους είναι ενταμειυμένες πληροφορίες σχετικές με την ταυτότητα του χρήστη, την εθνικότητα, την τοποθεσία (ξηρά, πλοίο) κλπ.

Οι πληροφορίες στη συχνότητα αυτή, αφού επεξεργαστούν στο δορυφόρο, αποθηκεύονται και επανεκπέμπονται στο πρώτο LUT, που θα είναι ορατό από το δορυφόρο. Η ακρίβεια εντοπισμού στους 406 MHz φθάνει τα 5 km. Το σύστημα COSPAS - SARSAT (συχνότητα 406 MHz) έχει ενταχθεί από τον IMO στο GMDSS και ο INMARSAT προσφέρει σήμερα γραμματειακή υποστήριξη.

Μειονέκτημα του COSPAS-SARSAT είναι ο χρόνος που μπορεί να μεσολαβήσει μεταξύ της έκπομπής του κινδύνου στους 406 MHz και τις ενημέρωσης μέσω του LUT των υπηρεσιών διάσωσης, χρόνος που μπορεί να φτάσει και τις δύο ώρες. Για το λόγο αυτό, έχει παράλληλα αναπτυχθεί από τον INMARSAT σύστημα EPIRB, που λειτουργεί στη ζώνη 1,5 - 1,6 GHz και, χρησιμοποιώντας τους γεωστατικούς δορυφόρους και τους επίγειους σταθμούς INMARSAT, μπορεί άμεσα να ενημερώσει τα RCC για το συμβάν.

Τό μήνυμα που εκπέμπουν τα EPIRB - INMARSAT περιλαμβάνει την ταυτότητα του πλοίου και τη θέση του και μπορούν αυτά να εγκατασταθούν στο πλωτό μέσο ή να επιπλέουν στην επιφάνεια της θάλασσας, ενώ η ενταμίευση των στοιχείων και η ένεργοποίηση αυτών μπορεί να γίνεται αυτόματα ή χειροκίνητα.

(συνεχίζεται)

ALFASHIP INTERNACIONAL S.A.

SHIPPING AGENTS, BROKERS, OPERATORS

SERVING ALL SPANISH PORTS

CAPTAIN LEONIDAS MOULAS

MANAGER

Ramblas, 26, pral.
08002 BARCELONA
SPAIN

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

Production

ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ

Εκεί που όλα έρχονται και φεύγουν αυτά
τα καθίσματα μένουν πάντα αναλοίωτα, λειτουργικά,
επίκαιρα γιατί έχουν την υπογραφή και την γραπτή
εγγύηση της PRODUCTION.



ΠΡΟΝΤΑΞΙΟΝ ΑΒΕΕ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 51, ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ 196,
ΤΗΛ.: (031) 269335, FAX: (031) 284187
ΑΘΗΝΑ: ΥΜΗΤΤΟΥ 40, ΤΗΛ.: (01) 7244948, 7232575
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ: ΒΙ.ΠΕ. ΚΙΛΚΙΣ, ΤΗΛ.: (0341) 71729-30,
FAX: (0341) 71586, TLX: 410313 PROD GR



‘Η Διεθνής ‘Ομοσπονδία Μεταφορών

Του Πλοιάρχου Α.Σ. κ. ΚΩΝ. ΧΑΡΤΟΦΥΛΗ

Α. ΓΕΝΙΚΑ

Πολύ συχνά γίνεται λόγος για τη δράση της Διεθνούς ‘Ομοσπονδίας Μεταφορών (ΔΟΜ), πιά γνωστής ίσως με τα αρχικά του αγγλικού της τίτλου ITF, International Transport Workers' Federation.

Σ' ένα ενημερωτικό έντυπό της, είναι καταχωρημένη η πιο κάτω φράση, η οποία νομίζουμε ότι αποδίδει κατά τον πιο εύγλωττο τρόπο τη σημασία της διεθνοποίησης του συνδικαλιστικού κινήματος: «Ψαράδες από τα νησιά Φαρόε, λιμενεργάτες από τα νησιά Φίτζι, πιλότοι αεροπορικών εταιριών από τις ΗΠΑ, οδηγοί φορτηγών αυτοκινήτων από την Γκάνα, ή σιδηροδρομικοί υπάλληλοι από την ‘Αργεντινή, όλοι αυτοί, μπορεί να έχουν τελείως διαφορετικά επαγγέλματα, έχουν όμως ένα κοινό σημείο, είναι όλοι τους ενωμένοι μέσα σ' ένα ισχυρό παγκόσμιο οργανισμό: Τη Διεθνή ‘Ομοσπονδία Μεταφορών».

Για όλους γενικά τους εργαζόμενους, έχει μεγάλη σημασία η ύπαρξη μιας τέτοιας ‘Ομοσπονδίας καθότι θα τους παρέχει κάθε είδους προστασία στη διεκδίκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν από τις εργασιακές τους σχέσεις.

Ειδικότερα όμως για τους εργαζόμενους στον τομέα μεταφορών η ύπαρξη μιας τέτοιας ‘Ομοσπονδίας καθότι θα παραστήσει άφοιο είναι γνωστό ότι το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγικής δραστηριότητάς τους οι εργαζόμενοι στις μεταφορές και ιδιαίτερα στη ναυτιλία, βρίσκονται μακριά από τα σπίτια τους, μακριά από την πατρίδα τους.

Β. ‘Ιδρυση και Σκοποί της ITF

‘Η ανάγκη διεθνούς συνεργασίας για την προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών και των λιμενεργατών, όπως αναλύσαμε πιο πάνω συνετέλεσε ώστε πολύ νωρίς, τον ‘Ιούλιο του 1896, μιά ομάδα συνδικαλιστών, από την Μ. Βρετανία, το Βέλγιο, τη Σουηδία, τις ΗΠΑ, τη Γερμανία και τη Γαλλία, να σχηματίσουν την πρώτη διεθνή ‘Οργάνωση που ονομάστηκε Διεθνής ‘Ομοσπονδία ερ-

γαζομένων στα πλοία, στα λιμάνια και στα ποτάμια (International Federation of Ship, Dock and Riverside Workers).

Δύο χρόνια αργότερα, η ‘Οργάνωση αυτή πήρε το όνομα που φέρει και σήμερα, δηλαδή Διεθνής ‘Ομοσπονδία Μεταφορών. Παρ' ότι στην αρχή ξεκίνησε καθαρά ως ‘Ομοσπονδία των εργαζομένων στη ναυτιλία, η απήχυσή της στο χώρο των εργαζομένων και η ανάγκη διεθνούς οργανώσεως του συνδικαλιστικού κινήματος ήταν τόσο έντονες, ώστε σύντομα διευρύνθηκαν οι σκοποί της και κάλυψε και τους εργαζομένους στις χερσαίες μεταφορές. ‘Ετσι λίγο πριν την έναρξη του Α' Παγκοσμίου πολέμου αντιπροσώπευε 1 εκ. εργαζομένους.

‘Ο πόλεμος αυτός μαζί με τα τόσα άλλα δεινά είχε ως αποτέλεσμα και τη διάσπαση του συνδικαλιστικού κινήματος και την εγκατάλειψη της διεθνούς οργανώσεώς του μέχρι το 1919, όποτε στη συνδιάσκεψη του ‘Αμστερνταμ τέθηκαν οι βάσεις της ανασυγκροτήσεώς του, με αποτέλεσμα, σ' ένα χρόνο από τότε, ο αριθμός των εργαζομένων που ανήκουν στη δύναμή του να φθάσει τα 3 εκ.

Στή συνέχεια, στη δεκαετία του 30, η επέκταση του φασισμού σε πολλές χώρες της Ευρώπης είχε ως αποτέλεσμα την κατάργηση της ανεξαρτησίας του συνδικαλιστικού κινήματος. Μέχρι το 1940, η ITF διατήρησε μυστική την παρουσία της στις κατεχόμενες από τους ναζί χώρες και είχε στενή συνεργασία με μυστικές ενώσεις εργατών μεταφορών των χωρών αυτών. Στην ίδια περίοδο εξαναγκάστηκε να μεταφέρει την έδρα της από το Βερολίνο στο ‘Αμστερνταμ και τέλος στο Λονδίνο, όπου εξακολουθεί να βρίσκεται μέχρι τώρα.

Σήμερα είναι μιά ελεύθερη συνδικαλιστική ‘Ομοσπονδία με τεράστια δύναμη, που έχει συνασπισμένες 400 συνδικαλιστικές ενώσεις από 100 σχεδόν χώρες σ' όλο τον κόσμο με μέλη 5 σχεδόν εκατ. εργαζομένους στις μεταφορές.

‘Από την ανάγνωση των αριθμών αυτών, ξεκάθαρα προκύπτει το συμπέρασμα ότι αντιπροσωπεύει τη συντριπτική

πλειοψηφία των οργανομένων εργατών μεταφορών σ' όλο τον κόσμο.

‘Η ITF δέν είναι η μόνη διεθνής ‘Οργάνωση εργαζομένων. ‘Υπάρχουν άλλες 15 Διεθνείς Συνδικαλιστικές Γραμματείες (International Trade Secretariats-ITS's) (που καλύπτουν όλους σχεδόν τους κλάδους εργαζομένων. ‘Ανάμεσα σ' αυτές είναι και η Διεθνής Συνομοσπονδία ‘Ελευθέρων ‘Εργατικών ‘Ενώσεων (ICFTU) με έδρα τις Βρυξέλλες.

‘Η ITF συνεργάζεται στενά με όλες αυτές τις Γραμματείες, παράλληλα όμως διατηρεί πλήρη ανεξαρτησία και αυτοδιοίκηση. Στις καταστατικές της αρχές, πρωταρχική θέση έχει η πίστη στη δημοκρατία και την ελευθερία και η αντίθεση στην αποικιοκρατία, στον ιμπεριαλισμό, στον ολοκληρωτισμό, στην κάθε μορφής επιθετικότητα για την επίλυση διαφορών και στην κάθε διάκριση που θα βασίζεται στο χρώμα, στην εθνικότητα, το φύλο, τη φυλή ή το θρήσκευμα. Οι Συνδικαλιστικές ενώσεις που είναι μέλη της, εντάσσονται στα κάτωθι τμήματα, ανάλογα με τον τομέα δραστηριότητάς τους:

- Σιδηροδρομικών υπαλλήλων,
- ‘Εργατών οδικών μεταφορών,
- Ναυσιπλοΐας εσωτερικών υδάτων,
- Λιμενεργατών,
- Ναυτικών,
- ‘Αλιών,
- Πολιτικής ‘Αεροπορίας,
- Γραφείων ταξιδίων.

‘Υπάρχει επίσης ένα ειδικό Τμήμα Ναυτικών για τις αρμοδιότητες του οποίου θα ασχοληθούμε στη συνέχεια.

‘Η Πανελλήνια Ναυτική ‘Ομοσπονδία (ΠΝΟ), άμέσως μετά το ‘Ιδρυτικό της συνέδριο (Νοέμβριο 1920), στις 12/12/1920, με απόφαση της εκτελεστικής της ‘Επιτροπής αποφάσισε την προσχώρησή της στην ITF και έτσι, στη Συνδιάσκεψη του Ναυτεργατικού Τμήματος της ITF στις Βρυξέλλες, τον ‘Ιανουάριο του 1921 συμμετείχε για πρώτη φορά αντιπροσωπεία της με την ιδιότητα του πλήρους μέλους και με δικαίωμα ψήφου.

‘Από τότε η ΠΝΟ είναι κανονικό μέλος, με εξαίρεση την περίοδο 1969-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

1974, όποτε άνεστάλη ή ιδιότητα του μέλους, γιατί ή Έκτελεστική της Έπιτροπή δέν είχε έκλεγεί μέ έλεύθερες και δημοκρατικές διαδικασίες λόγω του κρατούντος τότε στην Έλλάδα καθεστώτος.

Σύμφωνα μέ τό Καταστατικό της ITF (όπως ισχύει σήμερα, μετά την άναθεώρηση πού έγινε στην 35η Σύνοδο του 1986), οι σκοποί της είναι:

α. 'Η επέκταση της εφαρμογής των Συμβάσεων του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας 87 και 98 πού άφορούν «στην συνδικαλιστική έλευθερία και προστασία του συνδικαλιστικού δικαιώματος και στην εφαρμογή των άρχων του δικαιώματος όργανώσεως και συλλογικής διαπραγματεύσεως» και άλλων σχετικών Διεθνών Συμβάσεων Έργασίας.

β. 'Η ύποστήριξη του έργου του ΟΗΕ, των διακυβερνητικών και μη κυβερνητικών όργανισμών πού έχουν ως έργο τους την εξασφάλιση μιās ειρήνης βασισμένης στην κοινωνική δικαιοσύνη και στην οικονομική πρόοδο.

γ. 'Η παροχή βοήθειας στις ενώσεις - μέλεις για την προάσπιση και προώθηση διεθνώς των οικονομικών, κοινωνικών, επαγγελματικών, εκπαιδευτικών και πολιτιστικών ένδιαφερόντων των μελών τους.

δ. 'Η παροχή βοήθειας στις ενώσεις - μέλη της για νά αναπτύσουν δραστηριότητα σέ σχέση μέ τις συνθήκες εργασίας, εργατικής νομοθεσίας, συνδικαλιστικής όργανώσεως, εκπαιδεύσεως, συλλογικών διαπραγματεύσεων και άλλων θεμάτων πού σχετίζονται μέ την επιτυχία του σκοπού της.

ε. 'Η παροχή βοήθειας στους εργάτες μεταφορών και άλλων συγγενών κλάδων εργασίας για την προστασία και προβολή των οικονομικών, κοινωνικών, επαγγελματικών, εκπαιδευτικών και πολιτιστικών ένδιαφερόντων τους.

Γ. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ITF

1. Στην ITF γίνονται δεκτές άφου άκολουθηθούν οι προβλεπόμενες διαδικασίες όλες οι εργατικές ενώσεις και όμοσπονδίες, υπό τη προϋπόθεση ότι:

α. άποδέχονται τις καταστατικές της άρχές και είναι διατεθειμένες νά εργασθούν για την προώθηση των στόχων της.

β. Τό καταστατικό και ή άκολουθούμενη από τις ενώσεις αυτές πρακτική εξασφαλίζουν την έλευθερη έκφραση των μελών τους μέσα από δημοκρατικές διαδικασίες.

γ. άποδέχονται πλήρως τις ύποχρεώσεις πού συνεπάγεται ή ιδιότητα του μέλους της ITF.

2. Τό άνώτατο όργανο της ITF είναι ή Συνδιάσκεψη των μελών πού συνέρχεται σέ τακτική Σύνοδο κάθε 4 χρόνια σέ χρόνο και μέρος πού θα άποφασισθεί άπό τό Έκτελεστικό γραφείο.

Άπό τη τακτική σύνοδο των μελών εκλέγονται τά κυριότερα όργανά της όπως ο Πρόεδρος και οι 4 Άντιπρόεδροι, τό γενικό Συμβούλιο, τό 26μελές Έκτελεστικό Γραφείο και ο Γενικός Γραμματέας.

Σήμερα, Πρόεδρος είναι ο Jim Hunter, Γενικός Γραμματέας ο Harold Lewis και ή προσεχής Συνδιάσκεψη έχει άποφασισθεί νά συνέλθει στην 'Ιταλία έντός του 1990.

Δ. ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕΝΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

Μετά τη θεωρητική παράθεση του σκοπού και των επιδιώξεων της ITF, όπως αυτή προκύπτει άπό τό καταστατικό της, θα παραθέσουμε τόν τρόπο μέ τον όποιο δραστηριοποιείται για νά επιτύχει τους στόχους της.

Πρωταρχική θέση στο θέμα αυτό έχει ή κινητοποίησή της και ή δράση της έναντίον των σημαίων εύκολίας.

Για σαράντα περίπου χρόνια, ή ITF

διεξάγει σκληρό και συνεχή άγώνα κατά των πλοίων μέ σημαίες εύκολίας μέ τη βοήθεια σωματείων των ναυτικών των λιμενεργατών, των πλοηγών κλπ. μέ άπώτερο σκοπό νά επιτύχει τη βελτίωση των όρων ασφάλειας και εργασίας στα πλοία αυτά ύποχρεώνοντας την εργοδοσία νά ύπογράψει συμβάσεις μέ όρους άμοιβής εύνοϊκότερους για τους ναυτικούς, άνεξάρτητα από την εθνικότητά τους.

Για την επιτυχία του σκοπού αυτού, συνεργάζονται δύο τμήμα της ITF, στα πλαίσια της έπιτροπής Fair Practice Committee:

Τό Τμήμα ναυτικών, πού χειρίζεται τό πολιτικό μέρος διά της δραστηριοποιήσεως κυβερνήσεων ή διεθνών όργανισμών και τό Εϊδικό Τμήμα Ναυτικών πού άναλαμβάνει τό πρακτικό μέρος.

Πιο συγκεκριμένα, τό πρώτο Τμήμα επιδιώκει τη σύναψη συμφωνιών ή την ύπογραφή Διεθνών Συμβάσεων πού θα ρυθμίζουν τό θέμα του «δεσμού γνησιότητας» του έφοπλισμού και της σημαίας πού φέρει τό πλοίο ή τά έλάχιστα άποδεκτά όρια ασφάλειας και άμοιβών των ναυτικών τά όποια θα εφαρμόζονται ύποχρεωτικά και στα πλοία σημαίων εύκολίας.

Τό δεύτερο τμήμα, ένεργεί παράλληλα προς τό πρώτο και ή δράση του είναι άναμφίβολα ο πιο γνωστός τομέας της έκστρατείας της ITF έναντίον των πλοίων μέ σημαίες εύκολίας.

Άπό τη Σύνοδο του Όσλο τό 1948 όποτε άπεφασίσθη νά ένταθεί τό μποϊκότ έναντίον των πλοίων μέ σημαίες εύκολίας τό μποϊκότ αυτό πήρε διάφορες μορφές για νά καταλήξει στη σημερινή του μορφή πού συνοψίζεται στα εξής: Έπειδή διαπιστώθηκε ότι ή ύπαρξη των σημαίων εύκολίας άποτελεί μία πραγματικότητα και έπομένως κάθε προσπάθεια εξαλείψεως τους θα ήταν χωρίς άποτέλεσμα, οι προσπάθειες της ITF και των άνά τόν κόσμο άντιπροσώπων της

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ - ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΥΣ - ΑΝΑΠΗΡΟΥΣ
Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ
ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ
ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ
STOURAITIS TAX FREE CARS

Klapdorp 24
2000 Aantwerpen
Teleph: 00323 - 2317168 FAX
or 2317473
Home: 00323 - 2396523

Γραφείο ΠΕΙΡΑΙΑ:
ΦΙΛΩΝΟΣ 79-81
3ος ΟΡΟΦΟΣ ΓΡΑΦ. 36
ΤΗΛ. 4132158

εστράφησαν προς την κατεύθυνση της βελτιώσεως των όρων εργασίας και άμοιβης των πληρωμάτων των πλοίων αυτών. Προς τούτο σκοπό αυτό, η ITF καθόρισε ένα ελάχιστο επίπεδο ασφαλείας και άμοιβης των ναυτικών και ζητά από τους πλοιοκτήτες των πλοίων με σημαίες ευκολίας να υπογράψουν μαζί της σύμβαση για την εφαρμογή των όρων αυτών στα πλοία τους. Σε περίπτωση άρνησεως κάποιου πλοιοκτήτη η ITF προβαίνει στη λήψη μέτρων εξαναγκασμού του σε συμμόρφωση.

Τό έρωτημα πού αναδύεται στο σημείο αυτό είναι αν η δράση πού αναλαμβάνει στις περιπτώσεις αυτές η ITF (άπεργιακές κινητοποιήσεις λιμενεργατών, πλοηγών, πληρωμάτων ρυμουλκών κλπ.) είναι νόμιμες.

Παρ' ότι είναι δύσκολη η απάντηση, αφού βασικά είναι θέμα κρίσεως δικαστηρίου στην περίπτωση πού η υπόθεση θα παραπεμφθεί εκεί, θα μπορούσαμε να πούμε ότι στην άπλοποιημένη του μορφή τό θέμα έχει ως εξής:

"Αν η νομοθεσία της χώρας στην όποία βρίσκεται τό πλοίο επιτρέπει την λεγομένη άπεργία άλληλεγγύης, τότε τυπικά νομιμοποιούνται κατ' άρχάς οι ένώνσεις λιμενεργατών, πληρωμάτων Ρ/Κ κλπ. νά κηρύξουν άπεργία ως εκδήλωση συμπαραστάσεως σε μέλη του πληρώματος ενός πλοίου. "Αν όμως δέν προβλέπει η νομοθεσία τέτοιου είδους άπεργία τότε, αν τυχόν κηρυχθεί θά είναι παράνομη.

Στήν τελευταία περίπτωση, η ITF άποφεύγει συνήθως την κήρυξη άπεργίας, καί συνιστά στους ναυτικούς νά προσφύγουν στη δικαιοσύνη, παρέχοντας τή συνδρομή της στην εξεύρεση δικηγόρου κλπ.

Οί πλοιοκτήτες πού θά υπογράψουν τή Σύμβαση της ITF έφοδιάζονται με τή λεγόμενη μπλέ κάρτα πού άποτελεί μία

βεβαίωση ότι η πλοιοκτησία του συγκεκριμένου πλοίου άποδέχεται τους όρους της ITF σχετικά με την εργασία καί άμοιβή όλων των μελών του πληρώματος ανεξάρτητα από εθνικότητα.

Σήμερα ισχύει τό κείμενο Συμβάσεως πού κατάρτισε καί έθεσε σε ισχύ η ITF από την 1/1/87.

Πέρα από τις ύποχρεώσεις του πλοιοκτήτη πού συμπεριλαμβάνονται στην Σύμβαση αυτός επιβαρύνεται καί με είσοφο 230 δολ. ΗΠΑ κατά ναυτικό για κάθε χρόνο υπέρ του «Ταμείου Διεθνούς Βοηθείας Προστασίας καί Κοινωνικών Προγραμμάτων των ναυτικών» (Seafarers' International Assistance, Welfare and Protection Fund) πού ίδρυσε η ITF καί λειτουργεί ως ξεχωριστό Κεφάλαιο με σκοπό, την παροχή νομικής καί ύγειονομικής προστασίας στους ναυτικούς καί την αντιμετώπιση των έξόδων των ατόμων πού άσχολούνται με την έκστρατεια της ITF εναντίον των πλοίων με σημαίες ευκολίας.

Τό Κεφάλαιο αυτό συνεισφέρει επίσης στο Seafarers' Trust πού είναι ειδικό όργανο της ITF με σκοπό την ενίσχυση των Ίδρυμάτων καί Όργανισμών πού επιμελούνται της δημιουργίας Κοινωνικών προγραμμάτων καί προγραμμάτων ψυχαγωγίας για τους ναυτικούς στο πλοίο καί στα λιμάνια.

Για νά τονωθεί ό ρόλος των εθνικών ναυτεργατικών οργανώσεων, η ITF έχει εκχωρήσει τό δικαίωμα ύπογραφής ειδικών συμβάσεων μεταξύ των πλοιοκτητών πλοίων με σημαίες ευκολίας καί των οργανώσεων των ναυτικών της χώρας πού θεωρείται πατρίδα της πλοιοκτησίας. Με τις συμβάσεις αυτές, η πλοιοκτησίας αναλαμβάνει την ύποχρέωση νά καταβάλλει στο πλήρωμα ανεξάρτητα από την εθνικότητά του, τις άποδοχές πού προβλέπει η εθνική σύμβαση ναυτικής εργασίας του κράτους,

την εθνικότητα του όποιου έχει ό πλοιοκτήτης.

Μέσα στα πλαίσια αυτής της αποφάσεως, η ΠΝΟ έχει έξουσιοδότηση νά συνάψει συμβάσεις με την πλοιοκτησία πλοίων με ξένες σημαίες αν οι πλοιοκτήτες είναι "Έλληνες. Οί συμβάσεις αυτές καλύπτουν όλο τό πλήρωμα ανεξάρτητα από την εθνικότητά του καί στην ουσία έπεκτείνουν την εφαρμογή της ελληνικής Σ.Σ. στα πλοία αυτά.

Για τή σύναψη αυτής της Συμβάσεως, ό πλοιοκτήτης καταβάλλει έφ' άπαξ ως δικαίωμα έγγραφής 350 δρχ. καί μηνιαία είσοφο άλλες 350 δρχ. Ό κάθε ναυτικός ύποχρεούται έπίσης στην καταβολή μηνιαίας είσοφας 350 δρχ.

Με την ύπογραφή αυτής της Συμβάσεως, τό πλοίο έφοδιάζεται με σχετική βεβαίωση της ΠΝΟ, (άντίστοιχη προς την μπλέ κάρτα) η όποια τό κατοχυρώνει έναντι των ένεργειών των ανά τον κόσμο αντιπροσώπων της ITF.

"Ας επανέλθουμε όμως στη δράση της ITF εναντίον άρνούμενου νά συμμορφωθεί για την ύπογραφή της Ειδικής Σ.Σ. πλοιοκτήτη.

"Ως προς τό θέμα της νομοθετικής προβλέψεως της άπεργίας άλληλεγγύης, από σχετική έρευνα προέκυψαν τά εξής: Στο "Ηνωμένο Βασίλειο, η δυνατότητα πού υπήρχε, καταργήθηκε με νόμο του 1982, πού έμεινε γνωστός ως Tebbitt's law από τό όνομα του τότε ύπουργού εργασίας πού τόν προώθησε). Έπομένως σήμερα άπαγορεύεται η άπεργία άλληλεγγύης.

Στις ΗΠΑ, δέν ύπάρχει ρητή θετική ή άρνητική διάταξη. Έπειδή όμως στο παρελθόν έξεδόθησαν πολλές καταδικαστικές αποφάσεις εναντίον σωματείων πού είχαν προχωρήσει σε τέτοιου είδους άπεργίες καί έπεδικάσθησαν μάλιστα μεγάλα ποσά ως άποζημίωση για ζημιές πού υπέστησαν από την άπεργία

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



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

BUNKERING WORLDWIDE

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

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

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

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

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

PICCARD DIVERS



S. HIOTIS & CO.

is your reliable friend in a case of

EMERGENCY

Groundings - Ruptures - Cracks - Dents/Holes - Wrecks - Pluggings - Cutting/
Welding - Inspections all these are routine work for our team of

EXPERIENCED TECHNICIAN DIVERS

who are on

24 HOURS STAND BY

so we can reach your ship anywhere within hours!

PICCARD DIVERS

does a better job when it undertakes:

Replacement of Anodes - Blank offs/Sealings - Damage Surveys - TV- VIDEO
Surveys - Photography - Visual Inspections - In Water surveys in lieu of dry
docking because its reputation is based on

QUALITY WORK UNDERWATER

NEW STATION—KALI LIMENES (CRETE)

(SEKA BUNKER STATION)

PICCARD DIVERS

81 Akti Miaouli 185 38, Piraeus Greece.

Tel: 4514208 - 4180343 - 4518528 - 4180277 A.O.H: 9835152 - 7653930 - 9842737

TLX: 213073 PICA - 241005 COBA

τά πλοία των έναγόντων, τα σωματεία αποφεύγουν την κήρυξη τέτοιων απεργιών.

Απαγόρευση της απεργίας υπάρχει επίσης στην όμοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, στην Ιαπωνία, Φινλανδία, Σιγκαπούρη, Γαλλία, Ολλανδία κ.α. Αντίθετα, η απεργία αυτή επιτρέπεται στην Αυστραλία, Σουηδία, Παναμά και Ιταλία, ενώ στην Δανία, Αργεντινή και Νορβηγία δεν υπάρχει ρητή διάταξη ότι επιτρέπεται ή απαγορεύεται.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί, ότι στο Βέλγιο η απεργία αλληλεγγύης επιτρέπεται μόνο κατόπιν απόφασης του δικαστηρίου.

Αυτό λοιπόν είναι σε γενικές γραμμές το πλαίσιο μέσα στο οποίο κινείται όλη η έκστρατεία της ITF έναντι των πλοίων με σημαίες ευκολίας. Κι όσο θεωρείται αξιόπαινη και συμπαθής αυτή η προσπάθεια, άλλο τόσο θεωρείται απαραίτητη και τελειώς έκβιαστική και παράνομη η παρέμβαση της ITF σε πλοία με ελληνική σημαία για την επίλυση «διαφορών» που προκύπτουν από τη σύμβαση ναυτολογίας αλλοδαπών.

Για να τηρηθούν όμως και τα προσχήματα, στίς περιπτώσεις αυτές η ITF δεν επεμβαίνει με δική της πρωτοβουλία, όπως δηλαδή συμβαίνει κατά κανόνα με τα πλοία σημαίων ευκολίας, αλλά μόνον κατόπιν καταγγελίας των ενδιαφερομένων. Έκμεταλλεζόμενοι αυτό το γεγονός οι αλλοδαποί υπογράφουν χωρίς καμία αντίρρηση σύμβαση ναυτολογίας με συμπεφωνημένο μισθό και όταν πρόκειται να απολυθούν, προσφεύγουν σε κάποιο αντιπρόσωπο της ITF με τη συμπαράσταση του οποίου ζητούν αναδρομικά, για όλο το διάστημα ναυτολογίας τους αποδοχές ίσες με αυτές των ελλήνων.

Σε πολλές περιπτώσεις, για να αποφευχθούν δικαστικοί αγώνες με τα γνωστά επακόλουθα (σεβαστό ποσό ως αμοιβή του δικηγόρου, καθυστέρησης κλπ.) επέρχεται κάποια συμφωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών. Συνήθως, συμφωνείται να καταβληθούν στους αλλοδαπούς ναυτικούς οι κατώ-

τατες αποδοχές του ILO (Διεθνής Οργάνωση Έργασιας).

Βέβαια, η κάθε περίπτωση έχει τις δικές της ιδιαιτερότητες και η κάθε πλευρά πριν καταλήξει σε κάποια απόφαση θα σταθμίσει όλες τις παραμέτρους του ζητήματος.

Θά αναλύσουμε όμως πώς ακριβώς έχει τό θέμα «κατώτατες αποδοχές προβλεπόμενες από τον ILO» επειδή η εφαρμογή της αρχής αυτής, «αποτελεί πάγια πολιτική της ITF εδώ και αρκετά χρόνια», όπως πρόσφατα ο Βοηθός Γενικός Γραμματέας της Ake Selander ενημέρωσε τα μέλη της Όμοσπονδίας. Με τη Δ.Σ. 109/58 προβλέπεται ως κατώτατο όριο μισθού για τον ειδικευμένο ναύτη, τό ποσό των 16 λιρών Αγγλίας ή 64 δολ. ΗΠΑ. Τη Σύμβαση αυτή δεν κύρωσε η Ελλάδα και επομένως δεν υφίσταται νομική δέσμευση για τη συμμόρφωση των πλοίων με ελληνική σημαία ως προς τις απαιτήσεις της.

Τόν ίδιο χρόνο, τό 1958, υπεγράφη και η Σύσταση (Recommendation) 109 του ILO που συνιστά ως κατώτατη αμοιβή του ειδικευμένου ναύτη, τό ποσό των 25 λιρών Αγγλίας ή 70 δολ. ΗΠΑ. Έκτοτε τό ποσό αυτό της Συστάσεως έχουν αναπροσαρμοσθεί κατά την έννοια της διαφοροποίησης των συναλλαγματικών ισοτιμιών, με αποφάσεις (Resolution) της JMC (Μεικτή Ναυτική Έπιτροπή) του ILO στην οποία ως γνωστό δεν συμμετέχει κυβερνητικός αντιπρόσωπος.

Με Απόφαση της JMC του Οκτωβρίου 1987, που ισχύει μέχρι σήμερα, τό ποσό αυτό αναπροσαρμόστηκαν σε 176 λίρες Αγγλίας ή 286 δολ. ΗΠΑ.

Είναι βέβαια αυτονόητο, ότι η Απόφαση αυτή, αφ' ενός μόνον καθορίζει τό μισθό μόνο του ειδικευμένου (προσόντος) ναύτη και επομένως μόνο αναλογικά θά μπορούσε να εφαρμοσθεί και στίς άλλες ειδικότητες, αφ' ετέρου δέ, δεν δημιουργεί νομική δέσμευση αφού δεν πρόκειται περί ρητής διατάξεως Διεθνούς Συμβάσεως, αλλά απλής Συστάσεως.

Ε. ΠΡΟΣΦΑΤΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Από την εξέταση των περιστατικών επεμβάσεως της ITF, τά τελευταία χρόνια, εύκολα διαπιστώνει κανείς μία άπροθυμία των υιομενών να προσφύγουν στή δικαιοσύνη, ακόμη και στίς περιπτώσεις εκείνες που τό παράνομο της επεμβάσεως είναι αδιαμφισβήτητο.

Η άπροθυμία αυτή θά πρέπει ίσως να αποδοχθεί στό φόβο αντιποίνων στό ίδιο ή σε άλλα πλοία της ίδιας πλοιοκτησίας από τούς αντιπροσώπους της ITF στά διάφορα λιμάνια.

Αποτέλεσμα αυτής της καταστάσεως, είναι η άνυπαρξία πλούσιας νομολογίας. Δύο αποφάσεις όμως σχετικά πρόσφατες, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον και γι αυτό θά αναφερθούμε σ' αυτές:

α) Μετά από πέντε αναβολές, τό Σουηδικό Δικαστήριο Έργατικών υποθέσεων συζήτησε στίς 14 Απριλίου 1989 την νομιμότητα μπουκότ από την ITF σε βάρος πλοίου υπό κυπριακή σημαία, επειδή στό πλοίο αυτό δεν εφαρμόζετο η ειδική συλλογική σύμβαση της ITF.

Τελικά τό δικαστήριο εξέδωσε απόφαση σύμφωνα με την οποία η άσκηση μπουκότ σε βάρος του πλοίου αυτού είναι παράνομη, σύμφωνα με την σουηδική νομοθεσία. Συγκεκριμένα, θεώρησε ισχυρές τίς συμβάσεις εργασίας των Φιλιππίνων ναυτικών του πλοίου με την πλοιοκτήτρια εταιρία, επειδή, τυχόν άκύρωσή τους θά ήταν αντίθετη με την νομοθεσία του κράτους της σημαίας του πλοίου, (Κύπρος). Έπομένως, έκρινε τό δικαστήριο, τά σουηδικά σωματεία δεν έχουν δικαίωμα να απαιτήσουν άκύρωση αυτών των συμβάσεων και εφαρμογή της συμβάσεως της ITF.

Νά σημειωθεί ότι κατά της αποφάσεως αυτής δεν υπάρχει δυνατότητα προσφυγής.

β) Πλοιοκτήτρια παναμαϊκού πλοίου, προσέφυγε στό αγγλικό δικαστήριο ζητώντας, την επιστροφή 103.463 λ. Αγγλίας που πλοίο της υπεχρέωθη από σουηδικά σωματεία μέλη της ITF να καταβάλει στό Φιλιππινέζικο πλήρωμα, επί πλέον της αμοιβής που συμφωνήθη-

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548

A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

κε, καθώς και την καταβολή αποζημιώσεως για τις ζημιές που υπέστη από την καθυστέρηση του πλοίου.

Ο "Αγγλος δικαστής απέφασε ότι, για να χαρακτηριστεί από την αγγλική νομοθεσία ως αδικος μία πράξη ή όποια έλαβε χώρα στην επικράτεια άλλου κράτους, θα πρέπει να χαρακτηρίζεται ως αδικος με την νομοθεσία τόσο της "Αγγλίας όσο και του άλλου κράτους.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση, έπειδή η παρέμβαση της ITF δεν θεωρείται παράνομη με τη σουηδική νομοθεσία, ο "Αγγλος δικαστής δέχθηκε ότι δεν συντρέχει ο «διπλός» χαρακτηρισμός της πράξεως ως αδικού και απέρριψε την προσφυγή.

ΣΤ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

"Όσο κι αν διάκειται κανείς συμπαθώς προς τους στόχους και τους όραματισμούς της ITF, δεν είναι δυνατό να μη διαφωνήσει με όρισμένες υπερβολές στην τακτική που ακολουθεί έναντι των ελληνικών πλοίων.

Η "Ελλάδα πρωτοστατεί πάντοτε στις διαδικασίες καταρτίσεως και ψηφίσεως Διεθνών Συμβάσεων σ' όλα τα διεθνή φόρα και επιζητεί τη διεθνή συνεργασία γιατί ενδιαφέρεται πραγματικά για τη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας και διαβιώσεως των ναυτικών στα πλοία. Γι αυτό έχει κυρώσει και εφαρμόζει κατά υποδειγματικό τρόπο όλες τις βασικές Δ.Σ. (SOLAS, MARPOL, STCW, 147/76 κλπ.) και οικειοθελώς προσεχώρησε στο Μνημόνιο Συνεννοήσεως των χωρών της ΒΔ Ευρώπης (MOU).

"Ένα τεράστιο δίκτυο από εμπειροπρόσωπο του Λ.Σ. στο έσωτερικό και στο εξωτερικό, πραγματοποιούν συνεχώς ελέγχους, δίνουν τις απαιτούμενες συμβουλές και όπου είναι αναγκαίο, επιβάλλουν τις προβλεπόμενες κυρώσεις στους παραβάτες διατάξεων των Δ.Σ.

Δέν περιμένει λοιπόν η "Ελλάδα τις όποιες πρωτοβουλίες της ITF για να επι-

διώξει τη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στα πλοία της. Υπάρχει αλλού εύρυντο πεδίο δράσεως και προς εκείνη την κατεύθυνση μπορεί να στρέψει τη δραστηριότητά της η ITF.

Αφήσαμε στο τέλος το θέμα της αμοιβής των άλλοδαπων.

"Όταν άλλες παραδοσιακές ναυτιλίες χρησιμοποιούσαν εύρεως χαμηλόμισθα άλλοδαπα πληρώματα, η "Ελλάδα με το Ν. 451/76 θέσπισε και ρητά την ισότητα των αποδοχών άλλοδαπων και "Ελλήνων.

Κι όταν στη συνέχεια οι διεθνείς συγκυρίες διεμόρφωσαν νέες καταστάσεις στο χώρο της ναυτεργασίας, η "Ελλάδα, τελευταία, αντέγραψε άπλως τις πρακτικές των άλλων ανταγωνιστριών της ναυτιλιών ως προς τη δυνατότητα απασχολήσεως χαμηλόμισθων άλλοδαπων για να μπορέσει να τους συναγωνιστεί επί ίσοις όροις.

Τότε άρχισε η ITF να εκδηλώνει έντονο το ενδιαφέρον της για τα δικαιώματα των άλλοδαπων, οι οποίοι, ως σημειωθεί άμείβονται με μισθούς όχι κατώτερους απ' αυτούς που ισχύουν στην πατρίδα τους και κατόπιν συμφωνίας που ελεύθερα συνάπτουν με τον εργοδότη.

Θά προβληθεί ίσως η ένσταση ότι η ITF έπεμβαίνει μόνο όταν προσφύγουν σ' αυτήν οι άλλοδαποι. Πράγματι έτσι ακριβώς συμβαίνει, αλλά η όλη πολιτική των αντιπροσώπων της ITF καλλιεργεί τό κατάλληλο κλίμα που ένθαρρύνει αυτές τις προσφυγές. Είναι χαρακτηριστικός έξ άλλου ο άπειλητικός και έκβιαστικός τρόπος με τον οποίο όρισμένοι αντιπρόσωποι της άπαιτούν από τον πλοίαρχο την ικανοποίηση του αίτηματος των άλλοδαπων για ίση άμοιβή με τους Έλληνες, ή η έπιστολή άλλου αντιπροσώπου ο οποίος ένημέρωνε άλλοδαπούς μέλη πληρώματος ελληνικού πλοίου για την γνωστή άπόφαση του "Εφετείου Πειραιώς (ή όποια δικαίωσε άλλοδαπούς που προσέφυγαν με τό ίδιο αίτημα) και τους παρώτρυνε για δικαστική έκδίκηση. Βέβαια, η άπόφαση αυ-

τή άναιρέθηκε άπό τον "Αρειο Πάγο και διερρωτώμεθα άν φρόντισαν οι άρμόδιοι της ITF να ένημερώσουν τούς άντιπροσώπους τους γι' αυτή την εξέλιξη, ή τούς άφησαν να συνεχίζουν να παρέχουν έσφαλμένη ένημέρωση στους άλλοδαπούς.

Η σκέψη άπασχολήσεως χαμηλόμισθων άλλοδαπων άπό τις παραδοσιακές ναυτιλίες, προβάλλουν οι ύποστηρικτές της, στηρίχθηκε σέ όρισμένα δεδομένα και κυρίως στό χαμηλό βιοτικό επίπεδο των χωρών προελεύσεως των άλλοδαπων και στην έλειπή τους κατάρτιση που έχει ως άποτέλεσμα τη μειωμένη άπόδοσή τους. "Επομένως ή πρακτική αυτή δεν άντιβαίνει στην άρχή «ίση άμοιβή για ίση εργασία», γιατί τό γεγονός ότι σέ κάθε ειδικότητα ο άριθμός των ύπηρετούντων ναυτικών είναι μεγαλύτερος άπό τον άριθμό της όργανικής συνθέσεως, έπιβεβαιώνει τό ότι δεν παρέχεται «ίση εργασία».

"Εξ άλλου, (ισχυρίζονται οι ύποστηρικτές της πρακτικής αυτής), τό γεγονός ότι ή άμοιβή των άλλοδαπων είναι ίση ή ύψηλότερη άπό αυτήν της πατρίδας τους σέ συσχετισμό με τό γεγονός ότι οι συμφωνίες άμοιβής και εργασίας συνάπτονται ελεύθερα, άποκλείει τη μορφή της έκμεταλλεύσεως των πληρωμάτων αυτών.

"Ανεξάρτητα άπό την όρθότητα ή όχι του πιό πάνω έπιχειρήματος, άπορία μάς δημιουργεί ένα άλλο γεγονός. Στις έκδόσεις της ITF και στό διεθνή ναυτικό τύπο, δέ διαβάσαμε ποτέ κάποιο περιστατικό παρεμβάσεως της ITF για τη διεκδίκηση ίσης άμοιβής σέ άλλοδαπούς που εργάζονται σέ πλοία άλλων παραδοσιακών ναυτιλιών.

"Ο καθ' ένας άς δώσει τη δική του έρμηνεία...

Κ. ΧΑΡΤΟΦΥΛΗΣ

(Οι θέσεις που άναφέρονται στό άρθρο αυτό, άποτελούν προσωπικές άπόψεις του συντάκτη του και πιθανό να μην έκφράζουν τις θέσεις του YEN για τό θέμα αυτό).



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

'Ανασκόπηση της 'Αγοράς του 'Απριλίου

'Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Σε αυτό τό τεύχος ἐγκαινιάζεται μία μόνιμη συνεργασία της Overseas Agency Ltd. με τὰ «Ναυτικά Χρονικά». 'Η σχέση μας με τό περιοδικό είναι παλιά. Στίς φιλόξενες στήλες του έχουν παρουσιασθεῖ κατά περιόδους οἱ ἀπόψεις μας τόσο γιά τήν κατ' ἐξοχή ἐνασχόλησή μας, τίς ἀγοραπωλησίες πλοίων, ὅσο καί γιά ἄλλα ναυτιλιακά θέματα. Τό σημερινό μελέτημα, ὅπως καί ὁ τίτλος του ἀναφέρει, θά εἶναι μηνιαῖο. 'Αποτελεῖται δέ ἀπό τρία μέρη:

Στό πρῶτο μέρος θά γίνεται μία σύντομη παρουσίαση τῆς ἀγοράς, ἀνάλυση τῶν στοιχείων ἐκείνων πού συντελοῦν στή διαμόρφωση τῆς τιμῆς τῶν πλοίων καί γεγονότων ἢ πράξεων μέ ἰδιαίτερο ἐνδιαφέρον ἐπίσης σέ ἀναφορά στίς τάσεις τῆς ἐγχώριας ἀγοράς καί σύγκρισή της μέ τίς ἀντίστοιχες τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν κέντρων.

Στό δευτέρω μέρος θά ἀναφέρονται οἱ ἀντιπροσωπευτικές πράξεις τοῦ μηνός κατὰ κατηγορία πλοίων. 'Η προσπάθειά μας συγκεντρώθηκε στήν ἐμφάνιση τῶν στοιχείων σέ τρόπο ὥστε νά ἀποτελοῦν ἓνα εὐκολόχρηστο ὁδηγό γιά κάθε ἐνδιαφερόμενο.

Πρέπει νά σημειωθεῖ ὅτι ἡ παρουσίαση γίνεται μέ βάση τὰ στοιχεῖα πού ἔχουμε στή διάθεσή μας, δηλαδή ἐξακριβωμένα καί ἀνεξακρίβωτα, καταβάλλοντας κάθε δυνατή προσπάθεια ὥστε οἱ πληροφορίες νά ἐλέγχονται ἀλλά αὐτό δέν εἶναι πάντα δυνατό.

'Επειδή καί στήν ναυτιλία ἡ «ἱστορία ἐπαναλαμβάνεται», θεωρήσαμε ἀπαραίτητο συμπλήρωμα τῆς μελέτης τήν ἀναφορά σέ πράξεις τοῦ παρελθόντος. 'Η ἀρχική σκέψη ἦταν νά συγκρίνουμε τή σημερινή κατάσταση τῆς ἀγοράς (ἡ ὁποία μπορεῖ νά χαρακτηριστεῖ φθίνουσα μετά ἀπό περίοδο διακύμανσης σέ ὑψηλά ἐπίπεδα) μέ ἀντίστοιχες προηγούμενων χρόνων. Τό θεωρήσαμε ὅμως ἐπικίνδυνο, γιατί τό τί τότε ἐπακολούθησε εἶναι γνωστό καί μπορεῖ νά ὁδηγήσει σέ λανθασμένα συμπεράσματα ἢ ἐνέργειες, ἄλλωστε τό τί θά γίνει εἶναι τό ζητούμενο πού ὅλοι μας ψάχνουμε. 'Ετσι τό τρίτο μέρος περιλαμβάνει τή κατάσταση πού ἐπικρατοῦσε στίς ἀγοραπωλησίες πλοίων πρό εἴκοσι, δέκα καί ἐνός ἐτῶν. Γιά κάθε ἐνδιαφερόμενο ἀναγνώστη τοῦ περιοδικοῦ τὰ στοιχεῖα, διακυμάνσεις ἀγοράς κλπ. πού ἔχουμε στά ἀρχεῖα μας ἀπό τήν ἱδρυση τῆς ἐταιρίας μας τό 1969 εἶναι στή διάθεσή του.

Κατάσταση ἀγοράς

Μέ κύριο παράγοντα τίς κοινές ἐορτές τοῦ Πάσχα γιά ὅλο τόν κόσμο ὁ 'Απρίλιος κύλησε πολύ ἡρεμα.

'Η κίνηση τῆς ναυλαγοράς ἐμφανίζεται καί μετά τό Πάσχα πτωτική μέ τό BIFFEX στό 1430 καί μέ μικρή σταθερότητα στούς ναύλους φορτίων spot τοῦ 'Ατλαντικοῦ, ἐνῶ συνεχίζεται ἡ δυσκολία ἐξεύρεσης ναύλων ἀπό 'Απὼ 'Ανατολή / Μεσόγειο / 'Αφρική.

Στίς χρονοναυλώσεις ξηροῦ φορτίου παρατηρεῖται μία κάμψη στά handy size, ἐνῶ τὰ πάναμαξ καί cape size διατηροῦνται σέ καλὸ ἐπίπεδο, ἀλλά σέ γενικές γραμμές ἡ μέχρι τώρα πορεία τοῦ '90 δέν παρουσιάζει σέ καμμία περίπτωση τίς δυνατές συγκινήσεις τῆς περιόδου 88-89.

Στά δεξαμενόπλοια ὑπάρχει κάποια ἔξαρση στούς ναύλους ἀπὸ Δυτική 'Αφρική, ἐνῶ ὁ 'Αραβικός Κόλπος γιά ULCC/VLCC παρουσιάζει πτώση καί τό ἴδιο ἡ Μεσόγειος, ἐνῶ παρατηρεῖται σταθερότητα στόν Κόλπο ΗΠΑ καί τό Κόντινεντ. 'Η πτώση τῆς τιμῆς τοῦ πετρελαίου διατηρεῖ τήν ἀγορά σέ ζωηρότητα.

'Αξιοσημεῖωτα γεγονότα στόν τομέα τῶν ἀγοραπωλησιῶν εἶναι ἡ μεγάλη κινητικότητα τῶν Νορβηγῶν στά δεξαμενόπλοια, ἡ en bloc ἀγορά τῶν ULCC τῆς EXXON ἀπὸ τό συγκρότημα CERES (Γ. Π. Λιβανός), ἡ παραγγελία τοῦ οἴκου Γουλανδρῆ στήν IHI γιά τάνκερς μεγέθους Σουέζμαξ, ἡ ἀνακοίνωση τῆς τιμῆς ρεκόρ (USD 82,5 M) ἀπὸ τήν Χιτάτσι γιά τήν κατασκευή ἐνός VLCC καί ἡ συμφωνία τῆς Shell γιά ἀγορά ἀπὸ τό συγκρότημα 'Ωνάση τεσσάρων στροβιλοκινητῶν VLCC.

'Επίσης ἐντονο ἀγοραστικό ἐνδιαφέρον ἀπὸ πλευρᾶς Νορβηγῶν, 'Ιταλῶν καί 'Ελλήνων παρουσιάζεται γιά products/ specialized tankers συνοδευόμενο μέ μακροχρόνιες ναυλώσεις.

Σέ ἀντίθεση μέ τὰ δεξαμενόπλοια ὁ τομέας τῶν πλοίων ξηροῦ φορτίου ἐμφανίζεται ὑποτονικός. Οἱ ἀγορές πού πραγματοποιήθηκαν ἦταν σέ πλοῖα μοντέρνας τεχνολογίας handy size, ἐνῶ τὰ panamax, cape size καί τὰ συμβατικά φορηγὰ δέν προσέλκυαν τό ἐνδιαφέρον τῶν ἐπενδυτῶν, μέ ἐξαίρεση κάποια κινητικότητα στά ὑπερήλικα πλοῖα.

Αὐτό πού μπορεῖ νά ἀποτελέσει σημεῖο ἀναφοράς στήν ἐλλειψη θεαματικῶν ἀγορῶν στά πλοῖα ξηροῦ φορτίου εἶναι ἡ πτωτική τάση τῆς ναυλαγοράς καί ὁ σκεπτικισμός τῶν χρηματοπιστωτικῶν ὁργανισμῶν γιά τό μέλλον.

'Η περίοδος 1988-89 ἀπέφερε κερδοφόρα ἀποτελέσματα χρήσεως στό Τραπεζικό Σύστημα πού ἀργά ἀλλά σταθερά ἀγκάλιασε πάλι τήν ναυτιλία, προσφέροντας σωστά χρηματοδοτικά πακέτα, ἀλλά ἔχοντας ἀποκομίσει πλέον μεγάλη πείρα ἀπὸ τό παρελθόν, στήριξε καινούργιες μορφές πλοιοκτησίας ὅπως τὰ Νορβηγικά K/S, τίς Public Companies μέ

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

μετοχές στο χρηματιστήριο, τα Private Placements, τις κοινοπραξίες και τα joint ventures.

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Κοινότητα και η ναυτιλιακή Κοινότητα του Πειραιά παρακολουθεί με μεγάλη προσοχή τις κοσμογονικές αλλαγές που συντελούνται καθημερινά με το μεγάλο άνοιγμα του Ανατολικού κόσμου προς την Δύση και τις προσπάθειες του Τρίτου Κόσμου στην καλύτερη ποιότητα ζωής και στον πολιτισμό.

Η νέα κυβέρνηση δείχνει ότι θα δώσει προτεραιότητα στη Ναυτιλία με άμεση αναβάθμιση του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας και όλων των υπηρεσιών του, με άμεσο στόχο την προσέλευση στην Έλληνική σημαία.

Όλοι λοιπόν ελπίζουν για τις καλύτερες μέρες που η ύπομονη και ο χρόνος θα αποδείξουν.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις

Μπάγκ κάρριερς:

Όνομα	tdw	έτος	Τιμή US\$	Αγοραστής
Norman Trader	103.332	1971	9.500.000	Έλληνες
Hunan	40.507	1981	15.250.000	Απώ Ανατ.
Zelande	38.290	1977	11.350.000	Έλληνες
Hellespont Valour	38.830	1984	16.250.000	Ιταλοί
Hellespont Vanguard	38.830	1984	16.250.000	Ιταλοί
Finnwhale	32.813	1985	καί	
Finnfalcon	32.813	1984	25.500.000	Σουηδοί
Southern Pacific	31.427	1983	11.700.000	Χόγκ Κόγκ
Southern Progress	31.427	1983	11.900.000	Χόγκ Κόγκ
Captain George	30.797	1974	6.400.000	Κινέζοι
Forum Pioneer	27.656	1978	9.000.000	Έλληνες
Norman Spirit	27.470	1977	7.900.000	Νορβηγοί
Norman Sprite	27.740	1977	7.900.000	Νορβηγοί
Teresa D	26.600	1985	14.750.000	Δανοί
Melanie	26.600	1985	14.750.000	Δανοί
Marina Scirocco	25.299	1970	4.000.000	—
Flag Maria	25.299	1970	4.000.000	Έλληνες

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	tdw	έτος	Τιμή US\$	Αγοραστής
Prosperity	267.801	1974	31.000.000	Αραβες
Diamond Orbis	227.440	1973	15.200.000	Έλληνες
Diamond Queen	227.355	1971	10.300.000	Έλληνες
Happy Sitani	128.300	1977	24.000.000	Νορβηγοί
Plakoura	92.130	1977	20.700.000	Νορβηγοί
Jaguar	58.327	1981	—	Νορβηγοί
Anangel Inteligence	48.574	1982	24.000.000	Νορβηγοί
Wind Sovereign	29.997	1984	24.500.000	Πορτογάλοι
Nidia	29.500	NB	23.500.000	Έλληνες
Zina	29.500	NB	21.500.000	Έλληνες
Bos Spray	11.910	1980	8.100.000	Νορβηγοί
Countess	4.999	1971	1.750.000	Σουηδοί
Kinsei Maru	3.287	1982	—	Έλληνες

Φορτηγά/Τουρντέκερς:

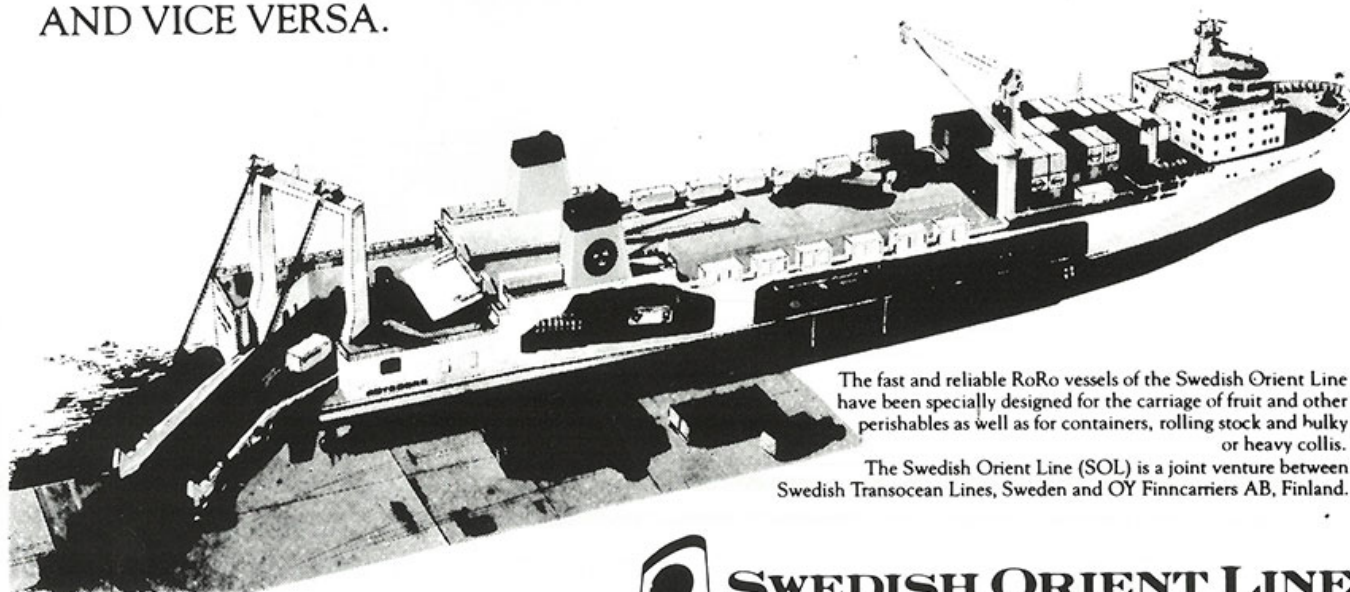
Όνομα	tdw	έτος	Τιμή US\$	Αγοραστής
Parmenion	19.052	1973	725.000	Έλληνες
Cleopatra	15.241	1974	3.200.000	Τούρκοι
Karl Marx Stadt	15.084	1977	—	—
Largo	11.526	1975	—	—
Ocean Happy	10.371	1971	2.000.000	Απώ Ανατ.
Oriensburg	10.080	1968	1.400.000	—
Simao Mansur	7.200	1973	—	Έλληνες
Teli	6.170	1966	1.100.000	—
Redhost/Sitno	5.950	1970	2.600.000	—
Shura	4.150	1969	—	—
Muroran	4.127	1980	—	Ινδονήσιοι
Serna	2.469	1969	—	Γερμανοί
Kegums	2.405	1966	—	Έλληνες

Διάφορα:

Όνομα	tdw	έτος	Τιμή US\$	Αγοραστής
Brian Boroime	4.098	1970	—	Έλληνες
Rhodi Maur	4.098	1970	—	Έλληνες
Ryoyo Maru NO. 11	2.743	1970	580.000	Έλληνες

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



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

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



SWEDISH ORIENT LINE

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

Διαλύσεις 'Ινδία:

Marina Breeze	6.915	LDT	260/ton
Irkutsk	4.500	LDT	242
Ximena	10.202	LDT	245
Harold H Jaquet	8.037	LDT	—
Ninh Giang	5.102	LDT	—
Abu Amina	15.000	LDT	242
Christel	4.191	LDT	261
Mountrail	6.489	LDT	260
Haluala Victory	4.243	LDT	260
Ron	5.768	LDT	262

Έχει αναφερθεί η πώληση πάναμαξ του 1976 στα US\$ 10.300.000 με τρία χρόνια χρονοναύλωση στα δολ. 11.000 την ημέρα.

Χαρακτηριστικό της σημερινής αγοράς είναι οι παραγγελίες σε 'Ιαπωνικά Ναυπηγεία για 26 τάνκερς με διπλό πυθμένα.

Οι συνολικές παραγγελίες αυτή τη στιγμή στην 'Ιαπωνία φθάνουν τα 11 εκατομμύρια τόννους. Επίσης υπάρχουν πληροφορίες για αξιοσημείωτο αριθμό παραγγελιών σε ναυπηγεία της Ν. Κορέας, ιδιαίτερα από Νορβηγούς.

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:

Πριν είκοσι χρόνια: Ο 'Απρίλιος του 1970 επιβεβαίωσε την ταχύτατη άνοδο της ναυλαγοράς τόσο στα τάνκερς όσο και στα μπάλκ κάρριερς. Οι ναύλοι ανήλθαν στα υψηλότερα επίπεδα από την κρίση του Σουέζ του 1956. Η δραστηριοποίηση της αγοράς είχε σαν αποτέλεσμα να δοθούν πολλές παραγγελίες για νεότευκτα και να σημειωθεί σημαντική άνοδος στις τιμές των πλοίων. Μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις του μηνός:

Όνομα	tdw	έτος	ΤιμήUS\$	
Carmen	4.542	1964	853.000	Τουήντεκερ

Puna	5.673	1964	2.490.000	Ψυγείο
Vinga	16.172	1954	545.000	Τάνκερ
Fenborg	17.300	1958	1.300.000	Τάνκερ
Tank Regina	74.480	1965	8.415.000	Τάνκερ

Πριν δέκα χρόνια: Τόν 'Απρίλιο του 1980 η αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου μπορούσε να χαρακτηριστεί «έμφανως άνοδική», ενώ στα τάνκερς η μείωση κατά 7% της παγκόσμιας κατανάλωσης είχε τις ανάλογες επιπτώσεις. Πωλήσεις με ενδιαφέρον του 'Απριλίου 1980:

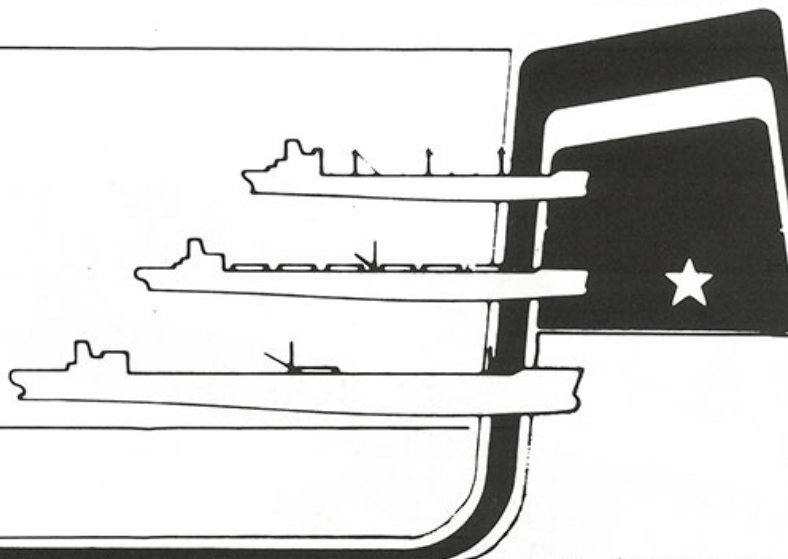
Όνομα	tdw	έτος	ΤιμήUS\$	
Paget	27.365	1971	8.900.000	BC
Star Taro	25.654	1965	5.225.000	BC
Baugnes	21.546	1969	6.150.000	BC
Merc Caix	2.906	1972	1.800.000	Τουήντεκερ
Cuberlandia	95.000	1976	18.000.000	Τάνκερ
Jannu	28.000	1975	15.000.000	Τάνκερ
Anco Duke	17.913	1968	6.800.000	Τάνκερ

Πριν ένα χρόνο: Στα τάνκερς τό αγοραστικό ενδιαφέρον που εκδηλώθηκε στις αρχές του 'Απριλίου 1989 κατέληξε στο τέλος του μήνα σ' ένα μεγάλο αριθμό πωλήσεων. Στην αγορά των Dry Cargoes οι τιμές παρέμειναν υψηλές με κεντρικό αγοραστικό ενδιαφέρον στα capesize και panamax.

Μερικές από τις πωλήσεις του μηνός είναι οι εξής:

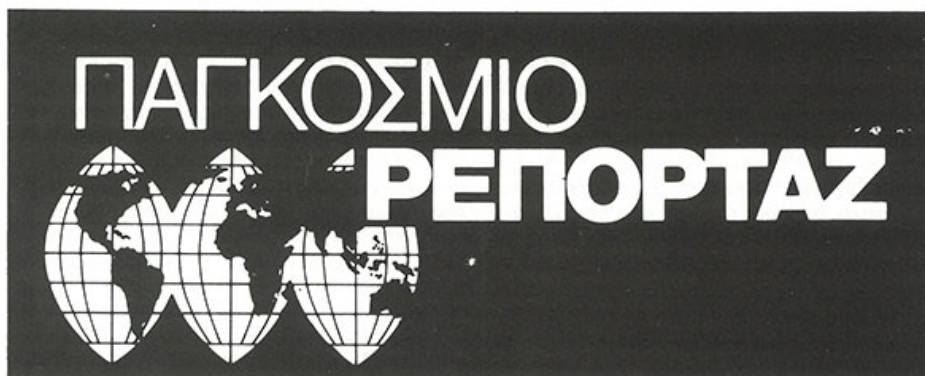
Όνομα	tdw	έτος	ΤιμήUS\$	
Tokumar	141.000	1982	33.000.000	BC
Silver Merit	61.000	1976	11.350.000	BC
John Gorgias	36.416	1977	11.300.000	BC
Effy N	26.746	1974	6.000.000	BC
Solva	126.330	1974	15.500.000	Τάνκερ
Sea Eagle	85.000	1978	18.500.000	Τάνκερ
Oscosun	30.700	1977	11.000.000	Product

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



ΓΑΛΛΙΑ

Η κίνηση του Καλαί

Νέο ρεκόρ διακίνησης επιβατών απέσπασε το λιμάνι του Καλαί το 1989, ή οποία για πρώτη φορά έφθασε τα 10,5 εκατομ. άτομων. Η παράλληλη αύξηση σε όλους τους μεταφορικούς τομείς δεν εξηγείται μόνο από τη στρατηγική θέση του σε σχέση με τις συγκοινωνίες της Μ. Βρεταννίας αλλά και από τη θεαματική βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχει σήμερα το πρώτο αυτό επιβατικό λιμάνι της χώρας.

Σε αντίθεση με το 1988, το απελθόν έτος 1989 υπήρξε πολύ ήρεμότερο από πλευράς κοινωνικών αναταραχών. Ένω δηλαδή το 1988 σημείωσε ένα άλλο ρεκόρ με 184 ημέρες διακοπής της κίνησης της Μάγχης, λόγω άπεργιών στη Γαλλική και Άγγλική πλευρά, το 1989 ελάχιστες παρουσίασε διαταραχές.

Παράλληλη επίσης υπήρξε και η αύξηση του αριθμού των διακινηθέντων αυτοκινήτων τα οποία έφθασαν τα 1.679.974 τουριστικά και 882.299 φορτηγά. Τέλος η εμπορευματική κίνηση έφθασε τους 7.239.685 τόνους εισαγωγών (αύξηση 25,2%) και 8.133.149 τόνους εξαγωγών (αύξηση 21,9%).

κοινοπραξία πλοίων - ψυγείων της Cool Carriers.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Νέα δορυφορικά προϊόντα της Raytheon

Περιφερειακοί αντιπρόσωποι της εταιρίας ηλεκτρονικού εξοπλισμού Raytheon, συναντήθηκαν τον Μάρτιο στο Ναυτιλιακό Ίνστιτούτο Άνωτέρων Τεχνολογικών Σπουδών (MITAGS) της Βαλτιμόρης, όπου κατά τη διάρκεια τετραήμερης συνόδου παρουσιάστηκαν τα τελευταία προϊόντα της εταιρίας στον τομέα του δορυφορικού εξοπλισμού για το Παγκόσμιο Σύστημα Σημάτων Ασφαλείας και Κινδύνου (GMDSS). Στις εγκαταστάσεις του Ίνστιτούτου όπου περιλαμβάνονται και δύο εξομοιωτές γεφύρας πλήρους μεγέθους, οι σύνεδροι εξέτασαν τις δυνατότητες των συστημάτων ραντάρ ARPA και Pathfinder/St, τηλεπικοινωνιακών δορυφορικών τερματικών καθώς και το σύστημα ολοκληρωμένης γεφύρας SNA-91 και το σύστημα ελέγχου πηδαλίου της Yokogawa Navitec. Οι εγκαταστάσεις του MITAGS, βρίσκονται υπό την εποπτεία του Διεθνούς Οργανισμού Πλοίαρχων, Αξιωματικών και Πλοηγών και διαθέτουν 20 αίθουσες διδασκαλίας εξοπλισμένες με τα τελευταία

προϊόντα της Raytheon.

Η Raytheon Marine Company είναι ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος μιας πλήρους σειράς τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού για το GMDSS, της εταιρίας Japan Radio Company, για την Βόρειο, Νότιο και Κεντρική Αμερική καθώς και την Ευρώπη.

Η κατάσταση του στόλου

Τον Οκτώβριο του 1989 ο υπό αμερικανική σημαία ποντοπόρος στόλος περιελάμβανε 661 πλοία 24.457.000 στόν όποιο ανήκουν 413 πλοία ιδιωτικών συμφερόντων.

Εξάλλου, σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Μεταφορών, ο κρατικός εμπορικός στόλος της χώρας, αποτελείται από 248 πλοία, 3.752.000 τόν. d.w. (2.967.000 τόν. γκρός), ο δε ιδιωτικός στόλος που απασχολείται στις Μεγάλες Λίμνες, φθάνει τα 78 πλοία. Έντός ενός έτους ο ιδιωτικός στόλος μειώθηκε κατά 18 πλοία μεταφορικής ικανότητας 712.000 τόν. d.w.

ΙΤΑΛΙΑ

41 ναυπηγούμενα πλοία

Στις 31 Δεκεμβρίου 1989 τελούσαν υπό ναυπήγηση στα εθνικά ναυπηγεία 41 πλοία άνω των 5.000 τόν. γκρός. Επί πλέον τελεί υπό κατασκευή μία δεξαμενή των 6.800 τόν. γκρός στο Τράπανι, δύο πλωτά γεωτρήματα στη Γένοβα και μία ημιβυθιζόμενη πλωτή εξέδρα στην Τερνέστη.

Μεταξύ των παραπάνω 41 σκαφών περιλαμβάνονται έννεα επιβατηγά πλοία (δύο των 70.000 τόν. γκρός και δύο των 50.000 τόν. γκρός), δύο μικτά, τρία μεταλλευματοφόρα, δύο μπάλκ κάρριερς, 14 δεξαμενόπλοια, έννεα φορτηγά - κοντέινερ και δύο πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου. Σύνολο ναυπηγούμενου τοννάζ περίπου 1.200.000 τόν. γκρός.

Σημειώνεται ότι από τα παραπάνω 14 κατασκευάζονται στα ναυπηγεία του Viareggio, έννεα σκάφη στην Άνκονα, και πέντε στα ναυπηγεία της Φινκαντιέρι στη Βενετία.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Καλύμματα κυτών νέων πλοίων - ψυγείων

Ο νεώτερος βελτιωμένος τύπος πλοίου ψυγείου της Σουηδικής ναυτιλιακής εταιρίας Cool Carriers εξοπλίζεται με ένα νέο πλήρες σύστημα χειρισμού φορτίου που σχεδίασε η Δυτικογερμανική εταιρία Kvaerner Brug.

Το σημαντικότερο στοιχείο του νέου συστήματος είναι η τοποθέτηση ειδικού καλύμματος για την προστασία του φορτίου από την βροχή, το όποιο τοποθετείται άκριβως κάτω από το κυρίως κάλυμμα προστασίας από τις καιρικές συνθήκες. Όταν το κυρίως κάλυμμα ανυψώνεται στην ανοικτή θέση, το κάλυμμα βροχής τοποθετείται υδραυλικά σε κατάλληλη θέση ώστε να προσφέρει προστασία του φορτίου από τις καιρικές συνθήκες. Τα νέα αυτά πλοία-ψυγεία τύπου «Crystal» κατασκευάζονται με βάση σχέδια της Cool Carriers, στα ναυπηγεία του Boelwerf και θα έχουν μεταφορική ικανότητα 365.000 κυβικά πόδια φορτίου. Η σειρά περιλαμβάνει τέσσερα αδελφά σκάφη των 8.500 τόν. d.w. και θα δρομολογηθούν στην

OFFICE/PERSONNEL MANAGER



THE TROODOS SHIPPING CO. LTD.

is inviting applications for the above position. Reporting to the Chief Executive, this person should have experience in handling personnel as well as office administration and P.R.

Please, apply in confidence with full C.V. and photo to the following address:

TROODOS SHIPPING CO. LTD.

12, Il Merarchias Str.

185 35 Piraeus

Attn: Chief Executive

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Πρώτη άντληση αερίου από το «χωριό» της BP

Τό κοιτάσμα αερίου Ρέηβενσπαν Σάουθ, που αποτελεί τμήμα ενός συγκροτήματος κοιτασμάτων της Μπρίτις Πετρόλεουμ στο νότιο τμήμα της Βόρειας Θάλασσας, άρχισε την παραγωγή αερίου στην πρώτη — από το σύνολο τριών — μη επανδρωμένη εξέδρα άντλησης αερίου. Οι άλλες δύο εξέδρες θα άρχισουν να λειτουργούν πριν τή τέλη του 1990.

Καθώς τή άνακτήσιμα αποθέματα αερίου ύπολογίζονται νά άνέρχονται σέ σχεδόν 18.000 έκατομ. κυβικά μέτρα, τό κοιτάσμα άναμένεται ότι θά έχει 20 χρόνια επιχειρησιακής ζωής. Κατά τό άρχικό στάδιο θά παράγει 1,9 έκατομ. κ.μ. τήν ήμέρα, πού μέχρι τό 1991 θά αύξηθούν σέ 5,6 έκατομ. κυβικά μέτρα τήν ήμέρα. Η ύποθαλάσσια επιφάνεια του κοιτάσματος πού βρίσκεται σέ βάθος 45 μέτρων από τήν επιφάνεια τής θάλασσας καί άνακαλύφθηκε τό 1976, βρίσκεται σέ απόσταση 70 χιλιομέτρων από τήν πόλη Χάλλ των βορειοανατολικών άκτών τής Άγγλίας.

Τό άέριο από τό Ρέηβενσπαν Σάουθ μετα-

φέρεται από άγωγό διαμέτρου 406 χιλιοστών στήν εξέδρα του κοιτάσματος Κλήτον πού βρίσκεται περίπου 20 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά, όπου ύποβάλλεται σέ άρχική επεξεργασία πριν άναμιχθεί μέ άέριο πού παράγεται στο Κλήτον. Η παραγωγή καί στο Ρέηβενσπαν καί στο Κλήτον μεταφέρεται στο τερματικό σταθμό τής BP στο Ήζινγκτον στο βρετανικό έδαφος μέσω ενός άγωγού διαμέτρου ενός μέτρου καί μήκους 60 χιλιομέτρων.

Τά κοιτάσματα τής BP πού βρίσκονται στήν άνοιχτή των βορειοανατολικών άκτών τής Άγγλίας είναι γνωστά σάν κοιτάσματα «χωριό» γιατί όνομάστηκαν από χωριά πού βρίσκονται στή πλησιέστερη άκτή καί εξαφανίστηκαν πριν δύο αιώνες λόγω τής διάβρωσης των άκτών.

Γιά τή προστασία τής θάλασσας

Όπως άνακοίνωσε τό Ύπουργείο Μεταφορών, ή από άέρος κάλυψη των βρετανικών χωρικών ύδάτων θά αύξηθεί κατά 66%. Οι άεροπορικές αυτές περιπολίες έχουν ως σκοπό τήν ένταση τής άτυνομικής επιβλέψεως ώστε νά αποθαρρυνθεί κάθε προσπάθεια παράνομης έκβολής πετρελαίου καί άφετέρου νά ενισχυθεί γενικά ό άγώνας κατά τής ρυπάνσεως τής θαλάσσης. Γιά τής περιπολίες αυτές θά διατεθούν δύο άεροσκάφη

πού θά πραγματοποιούν 500 ώρες πτήσεως τό χρόνο. Έκτός από τής τακτικές περιπολίες, σέ περίπτωση άτυχήματος, ή έτοιμότης τής άεροπορικής επεμβάσεως θά περισθεί σέ 30 λεπτά τήν ήμέρα καί δύο ώρες τή νύκτα. Τά έν λόγω άεροσκάφη είναι έφοδιασμένα μέ ραντάρ πλάγας σαρώσεως καί έξοπλισμό υπέρυθρων καί υπεριώδων ακτίνων ώστε νά διακρίνουν τή έπιτρεπόμενα καί τή άπαγορευόμενα όρια άπορρίψεως πετρελαιοειδών στή θάλασσα. Έξάλου ή ποσότης των διαλυτικών ούσιων πού ψεκάζονται από άεροσκάφη θά διπλασιασθεί, δεδομένου ότι από 1 Άπριλίου είναι διαθέσιμα πρός τό σκοπό αυτό έπτά άεροσκάφη Ντακότα πλήρως έξοπλισμένα.

Στή Διάσκεψη γιά τή Βόρειο Θάλασσα πού έγινε στή Χάγη, ό Βρεταννός Ύπουργός Ναυτιλίας δήλωσε ότι «όσον άφορά τή Μ. Βρεταννία, είμαι άποφασισμένος νά κάνω ότι είναι δυνατό γιά νά καθαρίσουν οι θάλασσές μας καί νά μειωθεί ό κίνδυνος τής ρυπάνσεως από τή πλοία. Μετά τής πρόσφατες δυσκολίες στή Νότια άκτή, είμαι εύτυχής νά άναγγείλω νέες πρωτοβουλίες στο θέμα τής μεταφοράς επικινδύνων φορτίων, άποτελεί δέ προειδοποίηση πρός τόν έφοπλισμό τό ότι δεσμευόμαστε νά καταστήσουμε σεβαστά τή πιά αύστηρά μέτρα πού είναι άποδεκτά σέ διεθνές επίπεδο».



seastar navigation

Ship Managers/Operators

ATHENS OFFICE:

Seastar Navigation Co. Ltd.

Seastar Chartering Ltd.

Seastar House
6 Rizariou Street
152 33 Halandri
Tel.: 6819542 - 6823929 - 6841649
Telex: 214205 - 210982 SENA GR
Cables: SEASTAR ATHENS

LONDON OFFICE:

Seastar Navigation Ltd.

14/20 St. Mary Axe
London EC3A 9DE
Tel.: 01 2207569
Telex: 888722 GRAIG C
Cables: SEANAVIG LONDON

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Συνέδριο Ναυτικής Τεχνολογίας στήν 'Αθήνα

Συνέδριο Ναυτικής Τεχνολογίας θα πραγματοποιηθεί στην 'Αθήνα τον προσεχή Μάιο 1990, σέ μία προσπάθεια νά έντοπίσει μέ τίς είδησεις καί τά συμπεράσματά του τίς εξελίξεις πού άναμένεται νά σημειωθούν στόν χώρο τής Ναυτικής Τεχνολογίας καί τών θαλασσίων μεταφορών, ιδιαίτερα στό χώρο τής Μεσογείου.

Τό Συνέδριο τελεί υπό τήν αιγίδα τής 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών καί οργανώνεται από τό 'Ελληνικό 'Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας, τό όποιο στά 18 χρόνια λειτουργίας του έχει δώσει πολλά δείγματα σημαντικού έργου καί αξιόλογης προσφοράς στόν τομέα τής ενημέρωσης τών 'Ελλήνων Ναυτικών Τεχνολόγων.

Τό Συνέδριο, λόγω του μεγάλου αριθμού τών άνακοινώσεων πού περιλαμβάνει, θά διαρκέσει από 28 έως 31 Μαΐου 1990 καί θά στεγασθεί στό ξενοδοχείο 'Ιντερκοντινένταλ. Θά ύπάρξουν 140 έπιστημονικές άνακοινώσεις, 206 έπιστημόνων καί ειδικών, οί όποιοι προέρχονται από 50 Πανεπιστήμια, έρευνητικά κέντρα, εργαστήρια καί έπιστημονικά 'Ινστιτούτα 21 χωρών, καί συγκεκριμένα από όμιλητές πού προέρχονται από 'Ελλάδα, Βέλγιο, Βουλγαρία, Λ.Δ. Κίνας, Κύπρο, Καναδά, Αίγυπτο, Γαλλία, Φιλανδία, Δ. Γερμανία, 'Ανατ. Γερμανία, 'Ινδία, Νορβηγία, 'Ιταλία, 'Ολλανδία, Πολωνία, Τουρκία, Μ. Βρεταννία, Η.Π.Α., Σ. 'Ενωση, Γιουγκοσλαβία.

'Επισημαίνεται ή ύψηλή στάθμη καί τό περιεχόμενο τών έπιστημονικών άνακοινώσεων πού άποτελούν στήν πραγματικότητα προϊόν πολύχρονης έρευνας, μέ σκοπό τήν μελέτη, σχεδίαση, κατασκευή, εξοπλισμό, κίνηση, χρήση καί εκμετάλλευση καλύτερων καί άσφαλέστερων πλοίων όλων τών χρήσεων καί άποστολών σέ συνδιασμό μέ τό σχεδιασμό τών λιμένων, τή χρήση τής πληροφορικής, τή λειτουργία ναυπηγείων, τήν οικονομία, τά καύσιμα, τή πρόληψη τής θαλάσσιας ρύπανσης καί άλλα συναφή καί συνδεδεμένα μέ τό πλοίο.

Τό Συνέδριο, θά έγκαίνιασει ένα 20ήμερο θά λέγαμε κατ' έξοχήν ναυτιλιακό, καθώς μετά τό τέλος του άνοίγει τίς πύλες τής ή Διεθνούς Ναυτικής 'Εκθεσης τών Ποσειδωνίων, γιά ν' ακολουθήσουν μετά οί έορτές τής Ναυτικής έβδομάδος.

Τήν εύθύνη οργανώσεως του Συνεδρίου έχει αναλάβει ειδική 'Οργανωτική 'Επιτροπή πού άποτελείται από μέλη του 'Ινστιτούτου, υπό τήν προεδρία καί καθοδήγηση του ύποναύαρχου ναυπηγού του Π.Ν. έ.α. 'Ιωάννη

Κολινατίη, Γενικού Γραμματέα του ΕΛΙΝΤ καί έντεταλμένου συμβούλου τών 'Ελληνικών Ναυπηγείων.

Οί 'Ομιλητές στό Φόρουμ τών «Ποσειδωνίων 90»

Στίς 7 'Ιουνίου, μέ τήν εύκαιρία τής έβδομάδας τών φετεινών «Ποσειδωνίων» θά πραγματοποιηθεί τό καθιερωμένο Φόρουμ μέ τή συμμετοχή διεθνών προσωπικοτήτων πού έχουν προσκληθεί ειδικά από τούς διοργανωτές τής ναυτιλιακής έκθεσης.

Πρόεδρος του Φόρουμ θά είναι ό πρόεδρος τής Ε.Ε.Ε. κ. Στάθης Γουρδομιχάλης καί ό κατάλογος τών όμιλητών καί ένδεικτικοί τίτλοι τών θεμάτων πού θά αναπτυχθούν είναι:

- **Hans J. Peters**, Principal, Trade and Maritime Industries, World Bank: «Θαλάσσια Μεταφορά 'Εμπορευμάτων στην έπόμενη Δεκαετία — 'Επισκόπηση».
- **Patrick McLoughlin**, 'Υπουργός Ναυτιλίας τής Μεγ. Βρεταννίας: «'Η Ναυτιλιακή Πολιτική τής ΕΟΚ — Πρόδος καί Προοπτικές».
- **Dr. Frank S.B. Chao**, Πρόεδρος τής 'Ιντερκάργκο: «Νέες 'Αγορές, 'Ανταγωνιστικότητα τών άνεξάρτητων έφοπλιστών».
- **Δημήτριος Π. Κροντηράς**, Γενικός Διευθυντής 'Ελλάδος καί Γενικός Διευθυντής Εύ-

ρώπης επί Ναυτιλιακών θεμάτων τής Citibank: «Χρηματοδότηση του Μέλλοντος τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας».

Σημειώνουμε ότι μέχρι σήμερα έχει γνωσθεί καί ή συμμετοχή του Εύρωβουλευτή κ. Παύλου Σαρλή στο πάνελ του φετινού Φόρουμ.

'Αγοραπωλησίες

Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθησαν τά άδελά στροβιλοκίνητα δεξαμενόπλοια ύπό λιβεριανή σημαία «'Ολύμπικ Μπάνερ» καί «'Ολύμπικ Μπρίλλιανς», 269.000 τόν. d.w., 128.561 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972 καί 1973, καθώς καί τά «'Αλέξανδρος Σ. 'Ωνάσης» 277.553 τόν. d.w. 126.621 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1977 καί «'Αριστοτέλης Σ. 'Ωνάσης» 273.900 τόν. d.w., 125.465 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, έναντι συνολικής τιμής πού φθάνει τά 130 έκατομ. δολάρια.

— Σέ συμφέροντα Μέσης 'Ανατολής έπωλήθη τό ύπό ελληνική σημαία στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Προσπερίτ» 267.800 τόν. d.w., 124.724 τόν. γκρός, νοτιοκορεατικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί τών 31 έκατομ. δολαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθησαν τά ύπό σημαία Μπαχάμας φορτηγά-ψυγεία «'Αντζελμα» καί «Βαλμάρ» 6.680 τόν. γκρός καί 6.666 τόν. γκρός αντίστοιχα, ναυπηγήσεως 1972 έναντι τιμής εν bloc περί τών 5,5 έκατ. δολαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό ύπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Θανάσης Α.» 38.877 τόν. d.w., 19.855 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, IGS/CBT/Coils, έναντι τιμής 9,5 έκατ. δολαρίων.

— Σέ άγνωστα συμφέροντα έπωλήθη τό ύπό ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο «Νατάσσα II» 15.765 τόν. d.w., 9.863 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, έναντι τιμής περί τών 6,1 έκατ. δολαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό ύπό σημαία Μάλτας πρόντακ κάρριερ «Σαέττα» 22.600 τόν. d.w. 15.049 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971, έναντι τιμής περί τών 4,1 έκατ. δολαρίων.

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθη τό ελληνικό πρόντακ κάρριερ «'Αναγγελ 'Ιντέλλιντζενς», 48.574 τόν. d.w., 24.655 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1982, έναντι τιμής

KIP J. KOUIMANIS
D. PETRONGONAS
& ASSOCIATES LTD

NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

25 YEARS
IN PIRAEUS

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

περί των 24 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες είναι οι αγοραστές του παναμαϊκού μπάλκ κάρριερ «Yaman», 16.671 τόν. d.w., 8.957 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1989, ξαντι τιμής περί των 5,2 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες τέλος είναι οι αγοραστές με συμφωνία en bloc των δύο βραζιλιανών μπάλκ κάρριερς «Mercantil Araguaia» 26.462 τόν. d.w., 17.893 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1979 και «Mercantil Rio Bonito» 26.151 τόν. d.w., 17.893 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1981, τα οποία έχουν δυνατότητα άνω των 500 TEU, ξαντι συνολικής τιμής 17,5 εκατομμ. δολλαρίων.

Παραγγελίες

— "Ελληνες του Λονδίνου παρήγγειλαν στά ιαπωνικά ναυπηγεία της Χιτάτσι τη ναυπήγηση ενός υπερδεξαμενόπλοιου των 280.000 τόν. d.w., με παράδοση τό 1993, ξαντι τιμής 13 δισεκ. γιέν.

Μετονομασίες

— Σέ «Κύνος» μετονομάσθηκε τό άγορασθέν πορτογαλικό φορτηγό πλοίο «Maria I-gene» 1.124 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1967.

"Ελληνας πρόεδρος στην 'Εταιρία Theodavies

'Ο κ. Δημήτριος Παναγόπουλος ανέλαβε την προεδρία της ναυτιλιακής εταιρίας Theodavies Marine Agencies στη Χονολουλού, αντικαθιστώντας τον κ. Κέντ Μπόουμν, ό όποιος απέσυρθηκε από την προεδρία μετά από 42 χρόνια ύπηρεσίας. Κύριος στόχος του κ. Παναγόπουλου θά είναι ή ανάπτυξη της Χονολουλού ως κύριο άνεφοδιαστικό κέντρο γιά τά πλοία πού κινούνται στίς γραμμές του Ειρηνικού.

"Εκκληση γιά τή διάσωση και διαφύλαξη των μνημείων πολιτισμού του Αιγαίου

Μέ άφορμή τίς άλλεπάλληλες λεηλασίες των ελληνικών αρχαιοτήτων και τίς καταστροφές των ιστορικών χώρων του Αιγαίου, ό Γιώργος Δρακόπουλος, πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, άπηύθυνε τήν ακόλουθη ΕΚΚΛΗΣΗ στήν έναρκτήρια τελετή του παραπάνω συνεδρίου.

Τό παρόν Διεθνές Συνέδριο, μέ κύριο θέμα «'Αρχαιολογία και 'Ερρίκος Σλήμαν — 100 έτη από τό θάνατό του», πού οργανώθηκε υπό τήν αιγίδα των 'Υπουργείων Πολιτισμού και Αιγαίου, του Πανεπιστημίου 'Αθηνών και της 'Αρχαιολογικής 'Εταιρείας, έχει σάν αντικείμενο τή ζωή και τό έργο του 'Ερρίκου Σλήμαν, μέ συγκεκριμένη θεματολογία πού θά αναπτυχθεί από τούς έκλεκτούς όμιλητές πού θά ακολουθήσουν.

Τό έργο του 'Ερρίκου Σλήμαν, τό πάθος του γιά τόν 'Όμηρο και τήν 'Αρχαία 'Ελληνική 'Ιστορία, καθώς και οι ιστορικοί θησαυροί πού άποκάλυψε ή αρχαιολογική του σκαπάνη, είναι γιά όλους έμάς μία σπουδαία κληρονομιά. Συγχρόνως όμως είναι κίνητρο και ύποχρέωση γιά συνεχείς προσπάθειες, πρός τήν κατεύθυνση της διατήρησης και προστασίας όλων των αρχαιολογικών μας χώρων και των ανεκτίμητων ιστορικών μας μνημείων, πού συνθέτουν τήν 'Εθνική μας Ταυτότητα. Αυτό είναι, νομίζω, ότι καλύτερο μπορούμε νά κάνουμε γιά νά τιμήσουμε τή μνήμη του Ε. Σλήμαν, πού αφιέρωσε ένα μεγάλο μέρος της ζωής του, γιά νά επιβεβαιώσει τήν ιστορική αλήθεια του Τρωϊκού Πολέμου και της μεγάλης εκείνης ναυτικής έκστρατείας των αρχαίων 'Ελλήνων. 'Η έκστρατεία αυτή ήταν γεμάτη από συνταρακτικά ναυτικά γεγονότα πού συνέβησαν στό

χώρο του Αιγαίου και περιγράφονται μέ έξοχο τρόπο από τόν 'Όμηρο.

"Εχοντας αυτές τίς σκέψεις ως γνώμονα, επιτρέψτε μου, άγαπητοί Συνεδριοι, νά σας παρακαλέσω, ως Πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, νά δεχθείτε νά άπευθύνω ΕΚΚΛΗΣΗ πρός τίς αρμόδιες 'Αρχές και 'Οργανισμούς, γιά τήν διάσωση, διατήρηση και διαφύλαξη των ιστορικών θησαυρών του Αιγαίου, δίνοντας προτεραιότητα στήν δεινοπαθούσα περιοχή της Δήλου, όπου υπάρχουν μοναδικής σπουδαιότητας ιστορικές μαρτυρίες γιά τή ζωή των αιγαιοπελαγίτων προγόνων μας.

Είναι γνωστές οι τεράστιες καταστροφές πού συντελούνται από τή ρύπανση και τήν αλλοίωση του περιβάλλοντος των αρχαιολογικών χώρων και από τήν λεηλασία των αρχαιοτήτων. Οι καταστροφές αυτές τείνουν νά εξαφανίσουν τίς μαρτυρίες του παρελθόντος και γενικά τόν χαρακτήρα του Αιγαίου πού θεωρείται κοινός πολιτισμός.

Μέ άφορμή τήν παρουσία τόσων διακεκριμένων εκπροσώπων της αρχαιολογίας στήν αίθουσα αυτή, θεωρώ αυτό τό βήμα κατάλληλο γιά νά γίνει μία τέτοια έκκληση. Οι αρχαιολόγοι έχουν αποδείξει ότι δέν είναι μόνον έρευνήτες, αλλά και θεματοφύλακες των αρχαιολογικών θησαυρών.

'Η έκκληση αυτή πού γίνεται σήμερα, είναι ή έκτη. 'Ελπίζω και εύχομαι νά φέρει άποτέλεσμα αυτή τή φορά. 'Ωστόσο, τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου δέν θά σταματήσει νά προβαίνει σέ διαβήματα, μέχρις ότου συγκινηθούν οι αρμόδιοι και λάβουν τά κατάλληλα μέτρα γιά τήν αντιμετώπιση αυτού του τόσο σοβαρού θέματος.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70067
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

Νέα έπιτυχής ναυαγιαίρεσις του Οίκου Τσαβλίρη

Στις αρχές του περασμένου 'Απριλίου ολοκληρώθηκαν με έπιτυχία από τον Οίκο Τσαβλίρη, οι εργασίες ναυαγιαίρεσης του ελληνικού μπάγκ κάρριερ «Μάδερ Έρόικ» τό οποίο είχε προσαράξει στη Νταμιέτα της Αιγύπτου, έμφορτο 52.000 τον. σιτηρών.

Στις εργασίες ανέλκυσης του πλοίου χρησιμοποιήθηκε τό ναυαγιοσωστικό σκάφος «Μέγας Άλέξανδρος» 10.000 ίππων, τό οποίο λόγω της σφοδρής κακοκαιρίας πού επικρατούσε στη περιοχή, υπέστη σημαντικές ζημιές στις προσπάθειες γιά τήν ανέλκυση του έμφορτου μπάγκερ, ή οποία ολοκληρώθηκε στις 3 'Απριλίου με τή βοήθεια τριών ακόμη ρυμουλκών τά οποία ναύλωσε ό Οίκος Τσαβλίρη, χωρίς νά απαιτηθεί ή μεταφόρτωση μέρους του φορτίου πού μετέφερε τό «Μάδερ Έρόικ».

Ή Περιβαλλοντική Έκθεση της HELMERA

Συνεχίζοντας τό Πρόγραμμα HELMERA/MEDSPA, πού ύλοποιείται σύμφωνα με τό Μεσογειακό Ειδικό Πρόγραμμα Δράσης γιά τό Περιβάλλον των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ή HELMERA μετέφερε τήν Περιβαλλοντική Έκθεσή της στά Χανιά με τήν ύποστήριξη της Νομαρχίας, του Δήμου Χανίων καί της ΑΔΣΕΝ Χανίων. Παράλληλα διοργάνωσε διήμερο Ένημερωτικό — Τεχνικό Σεμινάριο, με τή συμμετοχή του Π.Ν., γιά άξιωματικούς Ε.Ν., Α.Σ. καί σπουδαστές της Σχολής καθώς καί μονοήμερο Σεμινάριο γιά άλιείς.

Τό Πρόγραμμα αυτό στοχεύει στην ένημέρωση του κοινού πάνω στη ρύπανση των ελληνικών θαλασσών καί άκτών από τά άπορίμματα. Άκόμα περισσότερο, άποσκοπεί στη δημιουργία περιβαλλοντικής συνείδησης στην πατρίδα μας γιά τήν εξάλειψη αυτής της άπειλής πού ύποβαθμίζει τό Έλληνικό θαλάσσιο περιβάλλον.

Ή Έκθεση λειτουργήσει στην ΑΔΣΕΝ Χανίων μεταξύ 23-30 'Απριλίου, δίνοντας τήν εύκαιρία στους μαθητές των Δημοτικών σχολείων της πόλης νά τήν έπισκεφθούν.

Τά ένημερωτικά σεμινάρια πραγματοποιήθηκαν στο άμφιθέατρο της Σχολής, 25-26/4 γιά άξιωματικούς Ε.Ν. καί 27/4 γιά άλιείς.

Παραδόθηκε στον Οίκο Χανδρή τό υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοιο «Χοράϊζον»



Στις 11 'Απριλίου παραδόθηκε στον Οίκο Χανδρή από τά δυτικογερμανικά ναυπηγεία Μέγιερ Βέρφτ τό νεότευκτο υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοιο «Χοράϊζον» 45.000 τον. γκρό, τό πρώτο από τά δύο νέα κρουαζιερόπλοια πού ναυπηγεί ή Έταιρία Celebrity Cruises, θυγατρική του Όμίλου Χανδρή, ή οποία είναι σήμερα ή πρώτη άνάμεσα στις Έλληνικές εταιρίες στην τουριστική άγορά της Άμερικής καί ή έκτε στον κόσμο, κατέχοντας τό 7% της παγκόσμιας κίνησης σε θαλάσσιες περιηγήσεις.

Τό «Χοράϊζον» έχει όλικό μήκος 682 πόδια, εύρος 95 πόδια καί άναπτύσσει ταχύτητα περί των 22 κόμβων.

Διαθέτει 536 έξωτερικές καμπίνες καί άλλες 140 έσωτερικές καί μεταφορική ικανότητα σε δίκλινες καμπίνες 1.350 έπιβατών. Τό νέο κρουαζιερόπλοιο πού ύψωσε σημαία Παναμά θά έκτελεί περιηγήσεις από Νέα Υόρκη — Βερμούδες τή περίοδο Μαΐου — Όκτωβρίου καί από Σάν Χουάν τήν περίοδο Νοεμβρίου — Δεκεμβρίου.

Άπό 6 Μαΐου αλλάζουν οι κώδικες τηλεφώνων του Λονδίνου

Τό διεθνές κωδικό σύστημα τηλεφώνων καί τέλεφαξ του Λονδίνου θά αλλάξει μετά τά μεσάνυχτα της 6 Μαΐου 1990. Άπό τήν ήμερομηνία αυτή θά ισχύσουν δύο κωδικοί γιά τό Λονδίνο: + 44 71 γιά τό κεντρικό Λονδίνο καί + 44 81 γιά περιοχές έκτός κεντρικού Λονδίνου. Ό κωδικός + 44 1 πού ισχύει τώρα θά καταργηθεί.

Ό νέος κώδικας + 44 71 θά ισχύει γιά μία περιοχή διαμέτρου περίπου 13 χλμ. με κέντρο τήν πλατεία Τραφάλγκαρ καί θά περιλαμβάνει τήν περιοχή Ντόκλαντ στά άνατολικά. Γιά τίς ύπόλοιπες περιοχές του Λονδί-

νου όπως επίσης καί γιά όσες είναι έκτός κεντρικού Λονδίνου (Outer London) ό νέφος κωδικός θά είναι + 44 81.

ΜΑΤΘΑΙΟΥ Δ. ΛΩ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1980-90

Έκδόθηκε καί κυκλοφόρησε πρόσφατα τό ιδιαίτερα έπιμελημένο βιβλίο του Δρ. Ματθαίου Δ. Λώ, έπιλέκτου μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, με τό τίτλο: «Ναυτιλία 1980-90».

Ή έκδοση αυτή άποτελεί τήν πρόσφατη συγγραφική εργασία του κ. Λώ καί περιέχει όλη τήν άθρογραφία του συγγραφέα έπί ναυτιλιακών θεμάτων καθώς καί κρίσεις καί άποκρίσεις της πολυκύμαντης δεκαετίας 1980-90.

ΝΑΥΠΗΓΟΣ

Μηχανολόγος · Μηχανικός Έθν. Μετσ. Πολυτεχνείο
έτών 33
με μεταπτυχιακές σπουδές

ΖΗΤΕΙ ΕΡΓΑΣΙΑΝ

εις έφοπλιστικό γραφείο, έπισκευαστική εταιρεία,
άντιπροσωπεία άνταλλακτικών πλοίων κλπ.

Τηλ. 4129150 κ. Π. Έλευθεριάδης
(Δευτ.-Παρ. 12-4 μ.μ.)

ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΛΑΣΜΑΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΕ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΣΗΜΕΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

Γ. ΒΑΡΒΑΡΕΣΟΣ
ΕΜ. ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΣ

ΤΗΛ. 4328717- 4320355

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



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

CONTACT:

IN SINGAPORE

HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE LTD

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

56, PANDAN ROAD
SINGAPORE 2260

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

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

★ IN THAILAND

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

★ IN MALAYSIA

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

★ IN GREECE (LIAISON OFFICE)

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΒΑΛΙΑΝΤ	Έλληνική	11.076	1972	Κατά τό ταξίδι Σμύρνη για Ν. Υόρκη υπέστη έλασματοургικές ζημιές στη φρακτή, στίς 12/3. Συγκρούστηκε μέ τό κοντεϊνερόπλοιο «Siam Star» στη Μπαγκόγκ στίς 20/2.
ΔΑΝΑΟΣ	Έλληνική	14.103	1984	Υπέστη ζημία σέ γερανό στό Πόρτο Μόιν στίς 29/3. Αναλήφθησαν μόνιμες έπισκευές στην Άμβέρσα.
ΜΠΟΛΙΒΑΡ	Μπαχάμας	10.199	1981	Κατά τή φόρτωση στη Μάλαγα, στίς 11/4 υπέστη κλίση.
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	Έλληνική	9.619	1973	
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	Κυπριακή	16.191	1975	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στη Νικόσια, στίς 17/4.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	Έλληνική	36.353	1984	Συγκρούστηκε μέ τό τάνκερ «Ampol Sarel» στό Μπρισμαπίν στίς 29/3.
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	Μπαχάμας	13.589	1983	Συγκρούστηκε μέ τή βυθοκόρο «Rio Orinoco» στον π. Όρινόκο, στίς 23/4 καί υπέστη έλασματοургικές ζημιές.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	Παναμαϊκή	13.005	1979	Προσάραξε στους Καλούς Λιμένες στίς 1/4 καί υπέστη ζημιές στον πυθμένα καί τήν προπέλλα. Αναλήφθησαν προσωρινές έπισκευές στον Πειραιά.
ΕΚΤΩΡ	Κυπριακή	19.166	1974	Επιθεωρήθηκε στό Ρότερνταμ συνεπεία βλάβης στη μηχανή πού υπέστη στίς 21/3.
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	Έλληνική	38.820	1971	Υπέστη έλασματοургικές ζημιές λόγω πρόσκρουσης σέ πάγους κατά τον διάπλου του Άγ. Λαυρεντίου στίς 27/3.
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ	Κυπριακή	36.330	1973	Υπέστη είσορή ύδάτων στό μηχανοστάσιο στη Σεπετίμπα, στίς 19/4.
ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ	Κυπριακή	7.266	1972	Κατά τό ταξίδι για Βαλέντσια υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή καί κατέπλευσε στη Λάς Πάλμας για έπισκευές στίς 20/4.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΟΘΟΝΗ	Έλληνική	17.355	1971	Κατά τό ταξίδι ΗΠΑ για Εύρώπη υπέστη έκρηξη σέ δεξαμενή φορτίου στίς 27/3 καί κατέπλευσε στη Λάς Πάλμας.

International TAGAROPULOS, S.A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG FAX: 41-4728
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Υπό τη πίεση αποδοχής όλο και χαμηλότερων επιπέδων ναύλων εξελίχθηκε η ναυλαγορά πλοίων ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του 'Απριλίου.

Η πτώση του δείκτη BIFFEX κατά 180 μονάδες μέσα στον μήνα που πέρασε είναι ενδεικτική της υποτονικότητας που επικρατεί σε όλες τις κατηγορίες πλοίων ξηρού φορτίου, με μόνη εξαίρεση θά λέγαμε τα μεγάλα μπάλκερς capsize που απασχολούνται σε μεταφορές γαιάνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος, οι ναύλοι των οποίων μπορούν να χαρακτηρισθούν ικανοποιητικοί.

Σχολιάζοντας τις πιθανές άμεσες εξελίξεις θά αποτολμήσουμε τη πρόβλεψη ότι στην μέν αγορά του Ειρηνικού, ενόψει και της εβδομαδιαίας άργίας (Golden Week) στην 'Ιαπωνία, δεν μπορεί να αναμένεται βελτίωση των συνθηκών, στο δέ χώρο του 'Ατλαντικού κάποιες καλύτερες μέρες αναμένονται μετά την επόμενη συνάντηση των Προέδρων Μπούς και Γκορμπασόφ που έχει προγραμματισθεί για τον Μάιο.

Στις επιμέρους ανά κατηγορία φορτίων εξελίξεις σημειώνουμε τη διαμόρφωση των ναύλων για τους 50.000 τον. σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία στα δολ. 22,75 και αντίστοιχα προς Κόντινεντ στα δολ. 12,50 φίο.

Στόν Βορ. Ειρηνικό οι 50.000 τόννοι για 'Ιαπωνία, φόρτωση Μάιος πλήρωναν δολ. 13 φίο, ενώ παρόμοιο φορτίο με προορισμό τη Νοτ. Κορέα κλείσθηκε στα δολ. 11,75 φίο.

Στην αγορά της Νοτ. 'Αμερικής, η οποία υπήρξε ουσιαστικά και η ζωηρότερη, οι 50.000 τον. σιτηρά με δύο λιμάνια φόρτωσης για Κόντινεντ ή Μεσόγειο πλήρωναν δολ. 18,75 και οι 25.000 τόννοι για Πορτογαλία δολ. 24,50.

Στους τομείς μεταφοράς μεταλλεύματος και γαιανθράκων χαρακτηριστικά αναφέρουμε τους:

- 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Δυτ. Αυστραλία για 'Ιαπωνία, δολ. 5,90 φίο.
- 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Τουμπάρσο για 'Αμβέρσα, δολ. 8,25 φίο.
- 100.000 τον. γαιάνθρακες από Βαλτιμόρη και Χάμπτον Ρόουντς για 'Απώ 'Ανατολή,

δολ. 15,55 φίο.

— 90.000 τον. γαιάνθρακες από Χάμπτον Ρόουντς για Ρότερνταμ, δολ. 6,75 φίο.

— 50.000 τον. γαιάνθρακες από Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 17,50 φίο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Περισσότερο προβληματική ή εξεύρεση συμφέρουσας μίσθωσης στην 'Απώ 'Ανατολή, τη Μεσόγειο και το Κόντινεντ με αποτέλεσμα πολλά πλοία, ιδιαίτερα τα μεγέθους handysize να υποβάλλονται σε μακρύ ταξίδι υπό έρμα με προορισμό τη περιοχή της Νότιας 'Αμερικής ή οποία παρουσίαζε ζωηρότητα.

Για κυκλικά ταξίδια πλοίων μεγέθους 25-35.000 τον. d.w. στην περιοχή του 'Ατλαντικού οι ναύλοι κυμάνθηκαν περί τα δολ. 7.000 την ημέρα, ενώ στην περιοχή των Μεγ. Λιμένων τα μικρότερα φορτία των 10-15.000 τόννων πλήρωναν μισθώματα περί των δολ. 6.000 την ημέρα.

Στα μεγαλύτερα μπάλκερς, ένα ποναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Περισκό Κόλπο φημολογείται ότι πληρώθηκε τον όχι εύκαταφρόνητο ναύλο των δολ. 12.750 την ημέρα, πλέον άμοιβη δολ. 250.000 για πλοίο υπό έρμα, ενώ ένα σύγχρονο μπάλκερ των 64.000 τον. d.w. από Νότιο Κορέα, μέσω Αυστραλίας, για Κόντινεντ μετά βίας έπιασε τα δολ. 8.000 την ημέρα.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Μπουκάναν 80.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δουκέρκη, δολ. 6,95 φίο, 5 ημέρες, 'Απριλίου 15-25.

ΣΗΣΟΝΓΚ: Σαϊντ Λόρενς 30.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 19,85 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 17-25.

ΠΑΤΕΡΑΣ: Ποταμό Μισισσιππί 54.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 13,50 φίο, 9 ημέρες, 'Απριλίου 19-24.

ΒΗΤΑΛΑΚ: Καζαμπάνκα 25.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 34,50, φόρτωση κλίμακας /1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Απριλίου 10-18.

ΤΣΕΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ: Βανκούβερ 22.000 τον. δημητριακά 'Ιαπωνία, δολ. 22,15 φίο 5 ημέρες /1.500 τον.

φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Απριλίου.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ: Ποταμό Μισισσιππί 20.000 τον. περίπου σιτηρά Λά Γκουάιρα, δολ. 15,75 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 17-19.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Ρίτσαρντς Μπαϊή 110.000 τον. γαιάνθρακες Νότ. Κορέα δολ. 10,85 φίο, φόρτωση κλίμακας /20.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 15-30.

ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ: Βραζιλία 145.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 13,70, φόρτωση κλίμακας/35.000 τον. εκφόρτωση, 'Απριλίου 10-24.

ΑΚΡΟΝ: Τουμπάρσο 110.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ζημπράγκε, δολ. 7,50 φίο, 6 ημέρες, 'Απρι-

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά τη πτώση των τιμών του πετρελαίου, η ζήτηση δεν σημείωσε την αναμενόμενη αύξηση, εκτός από όρισμένες μαζικές ναυλώσεις U/VLCC's των Σαουδαράβων και των 'Ιρανών, σε επίπεδα σαφώς χαμηλότερα των πρώτων ημερών του 'Απριλίου.

Συγκεκριμένα από την ευρύτερη περιοχή του Περσικού Κόλπου οι ναύλοι διαμορφώθηκαν στα ακόλουθα επίπεδα:

- 325.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 47,5.
- 245.000 τον. Δυτικές όψιόν, WS 57,5.
- 210.000 τον. Νότιο Κορέα, WS 55.
- 88.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 92,5.

Πλέον δραστήρια περιοχή του δεκαπενθήμερου ή Μεσόγειος, όπου οι ναυλωτές αντιμετώπισαν δυσκολίες στην εξεύρεση τονάζ και πλήρωναν περί τα WS 130-140 για τα πλοία των 80.000 τόννων και περί τα WS 100 για δεξαμενόπλοια των 120-130.000 τόννων.

Σταθερότητα σημειώσαμε στην αγορά της Δυτικής 'Αφρικής με τα συνήθη φορτία των 1.000.000 βαρελιών στα επίπεδα των WS 95-100. Μικρή και αδύναμη η αγορά της Βερ. Θάλασσας με τους 70.000 τόννους για Βρετανία/Κόντινεντ στα WS 100, όπως επίσης μικρή δραστηριότητα εμφάνισε και η Καραϊβική με τα τοπικά φορτία των 60.000 τόννων στα WS 145.

John Samonas
 **Sons**

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

Princeton Mews
 176/169 London Road
 Kingston - Upon - Thames,
 Surrey KT2 6PT — England
 Telephone: 01-547 2244 (7 lines)
 Telex: 885427 SAMJON G — 927498 SAMJON G
 FAX: 081-547 1949
 Cables: Jonsamsons Kingstonuponthames

λίου 25 — Μαΐου 10.

ΤΙΓΡΗΣ: 'Ινδία 120.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 7,60 φίο, 8 ημέρες, 'Απρίλιο.

ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ: 'Αμερ. Κόλπο 7.000 τον. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 17,50, 3 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΡΓΟΛΙΣ: Βορ. Ειρηνικά ΗΠΑ 50.000 τον. κριθής Σαουδική 'Αραβία, δολ. 20,10 φίο, 6.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 20-27.

ΠΡΩΤΕΥΣ: 'Ακαμπα 20.000 τον. περίπου φωσφάτα 'Ινδία, δολ. 19,75, φόρτωση κλίμακα/ 1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Απριλίου 20-30.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ινδία, δολ. 23,85 φίο, 11 ημέρες, Μαΐου 1-10.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ: 'Ακαμπα 14.500 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 19 φίο, φόρτωση κλίμακα/ 1.000 τον. εκφόρτωση, 'Απριλίου 25-30.

ΚΟΙΜΗΣΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 50.000 τον. λιπάσματα 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο, δολ. 14,50 φίο, 15.000 τον. φορτοεκφόρτωση αντίστοιχα, άμεση.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 14.000 τον. σιτηρά δύο λιμάνια Βενεζουέλας, δολ. 21,75 φίο, 3 ημέρες/ 800 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλιο.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1: Σέβεν 'Αϊλαντ 115.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα 'Υμούιντεν, δολ. 5,90 φίο, 6 ημέρες, Μαΐου 5-10.

ΖΕΥΣ: Τουμπαράο 150.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 7 φίο, 7 ημέρες, Μαΐου 10-20.

ΑΔΑΜΑΣ: Χάμπτον Ρούντς 70.000 τον. γαιάνθρακες Τάραντο, δολ. 7,20 φίο, όψιν Γένοβα δολ. 7,35 φίο, 2,5 ημέρες φορτοεκφόρτωση, αντίστοιχα, Μαΐου 1-7.

ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ: Κπέμε 25.000 τον. φωσφάτα 'Ινδία, δολ. 34 φίο, φόρτωση κλίμακα/ 1.000 τον. εκφόρτωση, 'Απριλίου 25-30.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.: Σουαίμπα 15.000 τον. φωσφάτα Δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 19, 3.000/ 1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απριλίου 23-28.

ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ: Τάμπα 25.000 τον. φωσφάτα Χουάκπου, δολ. 34 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 2-6.

ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα 'Ανατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 12 φίο, 4 ημέρες/1.250 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Απριλίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΖΗΝΩ: 41.000 τον. d.w. του 1982, παράδοση Καλιφόρνια άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 8.400 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλού υπό έρμα.

ΜΑΡΩ Λ.: 40.000 τον. d.w. του 1985, παράδοση Γιβραλτάρ 'Απριλίου 20-25, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ: 29.670 τον. d.w. του 1984, παράδοση Τρόντχάιμ 'Απρίλιο, ταξίδι Μεν. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 7.800 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ: 29.670 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιμμιγκχαμ 'Απριλίου 21-25, ταξίδι Μεν. Λιμνών με επαναπαράδοση 'Ανναμπα/ Σκώ, δολ. 8.250 την ημέρα.

ΤΖΟ'Υ': 16.350 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αβίλες 'Απριλίου 23-26, επαναπαράδοση 'Ανατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 5.950 την ημέρα.

ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: 17.300 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ρότερνταμ 'Απριλίου 23, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΕΥΗΜΕΡΙΑ: 22.630 τον. d.w. του 1983, παράδοση

Νότιο 'Αφρική 'Απριλίου 12-24, επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΘ: 64.200 τον. d.w. του 1987, παράδοση Πάσσερο 'Απρίλιο, κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. άκτης Νότιας 'Αμερικής, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.900 τον. d.w. του 1983, παράδοση Μουσκάτ, άρχές Μαΐου ταξίδι μέσω Μορμουγκάο με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ: 67.330 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ, άμεση κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΑΡΙΑΝΑ: 41.000 τον. d.w. του 1973, παράδοση στον πιλότο 'Ινδονησίας 'Απριλίου 15-20, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 26.100 τον. d.w. του 1971, παράδοση Σιγκαπούρη 'Απριλίου 10-14, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.550 την ημέρα.

ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗΣ: 35.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βανκούβερ 'Απριλίου 20-25 επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 8.850 την ημέρα, πλέον δολ. 145.000 για πλού υπό έρμα.

ΕΜΙΛ Σ.: 15.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Απριλίου 20 — Μαΐου 2, επαναπαράδοση Δυτική 'Αφρική, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: 28.800 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Αμβέρσα/ 'Αμβούργο άμεση, επαναπαράδοση Τυνησία, δολ. 7.700 την ημέρα.

ΜΠΡΗΜ: 42.200 τον. d.w. του 1985, παράδοση Σιγκαντίνγκ 'Απριλίου 13-18, ταξίδι μέσω Πόρτ Κέμπλα με επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 11.000 την ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ.: 24.350 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιμμιγκχαμ άμεση, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 9.800 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ: 27.540 τον. d.w. του 1977, παράδοση στον πιλότο Ουλάν, ταξίδι μέσω Αυστραλίας/ 'Αμερ. Κόλπου / Μεν. Λιμνών με επαναπαράδοση 'Ατλαντικό, δολ. 6.150 για τίς πρώτες 55 ημέρες και δολ. 7.300 την ημέρα για υπόλοιπη περίοδο.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 65.100 τον. d.w. του 1981, παράδοση Πάσσερο άμεση ένα κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ: 78.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Γκιζόν άμεση ένα κυκλικό ταξίδι Δυτικής 'Αφρικής, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΑΠΝΟΙΑ: 72.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο 'Απριλίου 20, επαναπαράδοση 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 14.000 την ημέρα.

ΠΑΝΔΙΑΣ: 40.900 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία Μαΐου 6-10, ταξίδι μέσω Τσιταγκόνγκ με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 9.850 την ημέρα.

ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: 65.100 τον. d.w. του 1986, παράδοση Πόρτλαντ 'Απριλίου 27, ταξίδι μέσω Βορ. Ειρηνικού ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 10.000 την ημέρα, πλέον δολ. 167.000 για πλού υπό έρμα.

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ: 21.100 τον. d.w. του 1976, παράδοση Καλάο άμεση, επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 8.800 την ημέρα.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ.: 34.340 τον. d.w. του 1973, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, δύο κυκλικά ταξίδια Νοτ. 'Αφρικής, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΒΕΡΓΚΑ: 112.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ρότερνταμ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού μέσω Σεπετίμα και Κεμπέκ και επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 13.200 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 65.750 τον. d.w. του 1986, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 9.000 την ημέρα.

ΙΟΣ: 65.300 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ταϊβάν άρχές Μαΐου, κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αφρικής, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ: 37.640 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρότερνταμ 'Απριλίου 24-28, ταξίδι μέσω Ρουέν με επαναπαράδοση Τζέντα, δολ. 8.250 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΣΕΗΛΟΡ: Κάργκ 'Αϊλαντ 230.000 τον. Δυτικές όψιν, WS 75, 'Απριλίου 20.

ΜΕΛΙΝΑ ΤΟΥ: 'Ες Σάιντερ 75.000 τον. Αύγουστα, WS 117,5, 'Απριλίου 18.

ΕΛΙΑΝΕ: Λά Σαλινά 73.000 τον. Λέηκ Τσάρλς, WS 122,5, 'Απριλίου 17.

ΑΔΑΜΑΣ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τον. Πόρτλαντ, WS 110, 'Απριλίου 16.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Σαίντ Κρουά 60.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 130, άμεση.

ΜΕΤΕΩΡΑ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 75.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 117,5, 'Απριλίου 20.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ: 'Αμουαύ Μπαίη 80.000 τον. Ρότερνταμ, WS 80, 'Απριλίου 18.

ΣΗΜΠΡΕΣΣ: Μπανιάς 80.000 τον. Γένοβα, WS 115, 'Απριλίου 19.

ΣΗ ΚΙΝΓΚ: Καραιβική 70.000 τον. μέρος φορτίου Γουίλμχεσχάβεν, WS 85, 'Απριλίου 20.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Λά Σαλινά 73.000 τον. μέρος φορτίου Λέηκ Τσάρλς, WS 122,5.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: 'Αγκόλα 130.000 τον. Δυτικές όψιν WS 100, όψιν Χιλή WS 110, Μαΐου 1.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 130.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ, WS 67,5, 'Απριλίου 28.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 49.000 τον. μέρος φορτίου διάφορες όψιν, WS 165, Μαΐου 10.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: Καραιβική 73.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 122,5, 'Απριλίου 26.

ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ: Σιντί Κερίρ 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 115, 'Απριλίου 25.

ΦΑΣΣΑ: Ράς 'Ισα 115.000 τον. 'Ιταλία, WS 108, 'Απριλίου 28.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ: Περσικό Κόλπο 220.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ Μεσόγειο, WS 68,5, 'Απρίλιο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: Κάιο ντέ 'Αρκάς 70.000 τον. Χουέλβα, WS 85, Μαΐου 1.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Σοβιετική Μαύρη Θάλασσα 80.000 τον. 'Ιταλία, WS120, 'Απρίλιο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ: Μεταξύ λιμένων 'Ερυθράς Θάλασσας 310.000 τον. δύο συνεχή ταξίδια δολ. 400.000 κατ' άποκοπή και στη συνέχεια ταξίδια από Περσικό Κόλπο για Δυτικές όψιν, WS 62,5, Μαΐου 16.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Ράς 'Ισα 260.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 65, Μαΐου 7.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Μπόννου και Φορκαντός 130.000 τον. Τέξας Σίτυ, WS 93,5, Μαΐου 2.

ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Ράς Τανούρα 100.00 τον. Γουάγκεραι, WS 102,5, Μαΐου 2.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 85, Μαΐου 8.

ΔΗΝΤΕΡΣΙΠ: Τζεμπέλ Ντάνα 98.000 τον. Τσιταγκόνγκ, WS 119,5, Μαΐου 1.

ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ: Κολέ 116.000 τον. Γαλλία, WS 97,5, Μαΐου 1.

ΣΑΧΑΡΑ: Περσικό Κόλπο 325.000 τον. Δύση, WS 47,5, Μαΐου 7.

ΑΡΓΟΣ: Περσικό Κόλπο 210.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 55, Μαΐου 5.

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

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

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

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

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

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

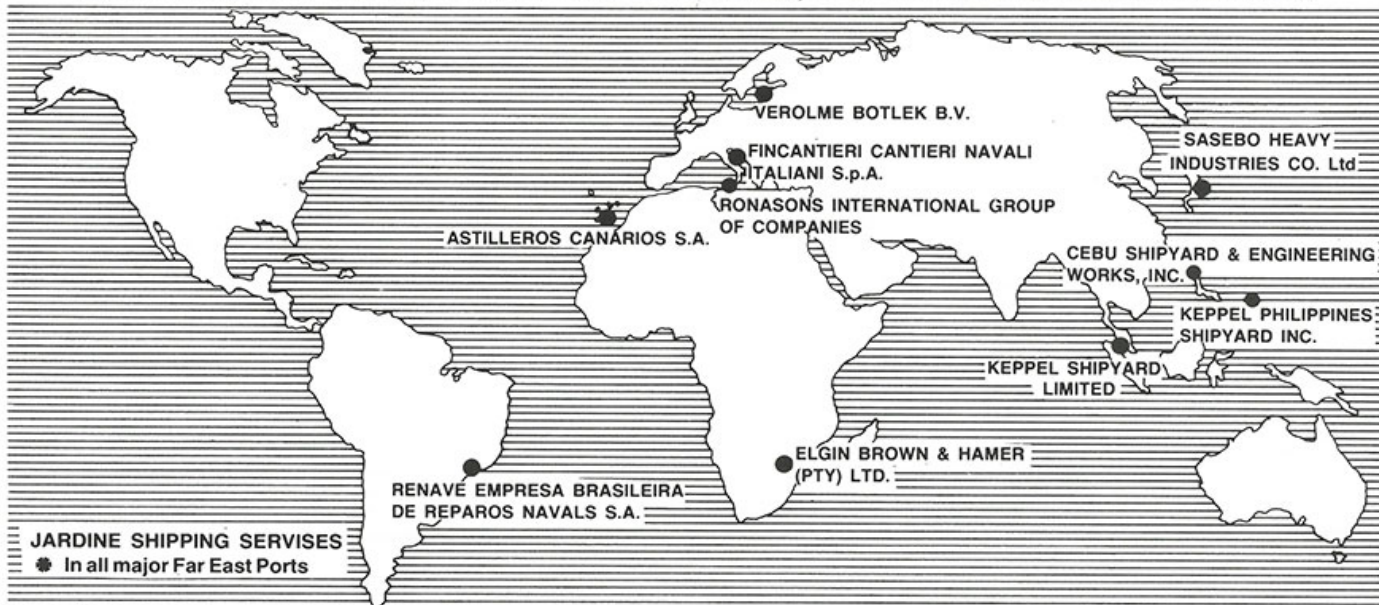
«ERMIONI» - PIRAEUS: 7-9, Akti Miaouli 185-35 Tel. 01-4176.071 or 01-4177.502 Tlx. 21.2868 GN GR

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

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

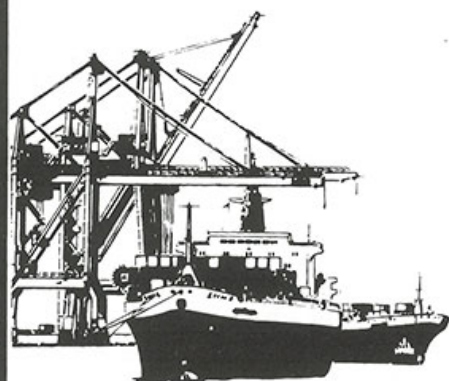
T. J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES Co. Ltd.

WORLDWIDE REPRESENTATIVES FOR SHIPYARDS, SHIPREPAIRERS AND SHIPAGENTS



14, SKOUZE STR., 185 36 PIRAEUS, TEL.: 4516195 - 4180953 - 4519266 - 4527360, TLX. 241150 - 213207 GMS GR, 213025 SSK GR, TELEFAX: 4182432

NAFTIKA CHRONIKA



TANKER LIFE

Even a year ago there were many plans afoot for extending the lives of tankers with a «moderately brisk mechanical massage». Many believed such ships could be given useful lives of 20-25 years.

About half the shipping world was sceptical about such plans while the other half thought they were an excellent idea, given the high prices of newbuildings and the upcoming demand for large tankers. The past year seems to have vindicated the sceptics since the world's shipyards have received few orders for extending the lives of old vessels compared to orders received for newbuildings.

The first reason for this reluctance to rejuvenate old ships was undoubtedly economic, because although at first it was thought that the cost would amount to only a few thousand dollars, it quickly became evident that to bring an old tanker up to classification standards would cost a few hundred million dollars. Moreover, most shipyards were too busy to take on such jobs which could prove unpredictable with regard to the work required and the length of time it would take to carry it out.

The second reason is the realisation that world prices for newbuildings were unlikely to drop any further during the extended life of an old tanker. So many owners considered it a better deal to accept the age limitation of their old ships and tonnage shortage that would result, and order new ships to replace them.

A BRIGHTER OUTLOOK FOR SHIPPING

There is no doubt that the new government of Mr. Constantine Mitsotakis will lose no time in taking advantage of the tremendous potential that lies in Greek shipping.

This means that it will quickly provide the solutions needed for shipping to benefit the economy to the utmost of its ability.

The principal requirement, as we have always insisted, is to attract Greek-owned ships now registered abroad,

back to the Greek flag. When this happens, Greece will have a merchant fleet of such size, it will give the country a new status within the EEC and in the affairs of world shipping.

The measures needed for such a development are easy to take and most of them do not even need legislative action. All that is required is the political will, and we believe the Mitsotakis government has it.

RECOGNITION OF SEA TIME

Among the first measures the new government must take without delay is recognition of the sea time served by Greek officers and seamen on foreign-flag ships. As things stand, they have to pay a hefty contribution to have such sea time recognised for their pensions but it is not considered valid as a requirement for promotion. The result of this policy is that the ranks of Greek merchant navy officers are replete with aged third and second officers who had to work on foreign-flag ships during the long crisis that we have just gone through and are unable to sit for their chief mate's or master's ticket because the sea time to their credit was not served on a Greek-flag ship.

The matter must be settled at once, and retroactively too.

FOREIGN EXCHANGE

The effects made by shipowners to increase the flow of foreign exchange into the Greek treasury are beginning to bear fruit.

There was an increase of 21.6% in foreign exchange earnings from shipping last December.

January also marked a significant increase over January 1989 to the tune of 13.1% (\$ 112 million compared to \$ 99 million) but the real bonanza came in February with an increase of 50% over February last year.

INTERCARGO CELEBRATES 10TH ANNIVERSARY

In London on April 23rd, exactly ten years since its inaugural meeting, Intercargo celebrated its 10th anniversary and held the annual general meeting for the purpose of electing as chairman Dr. Frank Chao, Wan Kwong (Hong Kong) and vice-chairmen Messrs Carl Schumpf, A/S Dione (Norway) and Spyros Polemis, Seacrest Shipping (Greece).

Members of Intercargo thanked the

retiring chairman Mr. Menis Karageorgis for his services to the Association and adopted the annual report and the accounts for the period 1989/90.

The same evening the Baltic Exchange celebrated Intercargo's first 10 years with a dinner in the Queens Room with speeches of health proposed by Mr. Paul Vogt, chairman of the Baltic Exchange and Mr. Juan Kelly, president of the General Council of British Shipping.

STILL SMOKING

Weeks after the fire which turned the Danish cruise ship «Scandinavian Star» into a floating crematorium, salvage crews continue to find charred bodies in the cabins and alleyways of the ... vessel which is still smoking, alongside a wharf in the Swedish port of Lysekil, as firefighters continue to direct streams of water into it to put out the last vestiges of the terrible fire.

According to the authorities, at least 168 persons lost their lives in the accident, two thirds of them Norwegian. However it is said that the actual number of victims will never be known.

Depositions taken in Copenhagen by a commission of inquiry into the accident seem to indicate that the fire alarms were hardly heard at all while many of the survivors claimed that the crew seemed ill-trained to deal with an emergency and abandoned ship when passengers were still on board. However, the ship's captain, Hugo Larsen, insists that the crew did its best.

Certain members of the commission seem convinced that at least two, and possibly four, of the starting points of the fire were on different decks, leading to the conclusion that there was an arsonist among the vessel's 530 passengers and crew.

HELPING THE PONTIANS

The chairman of the Greek Shipping Cooperation Committee in London, Mr. John Hadjipateras, has sent a circular to all members of the Committee describing the efforts of the Greek govern-

TROODOS BAN ON ALCOHOL USE

Troodos Maritime International of Monte Carlo, managers of one of the largest independently owned tanker fleet have announced a total ban on alcohol on all vessels in their fleet.

Following a major policy review Troodos have concluded that effective monitoring of their drug and alcohol abuse policy requires the banning of all alcoholic beverages and prescribed drugs.

Capt. R.W. Gunns, Chief Marine Superintendent, at Troodos Shipping in Piraeus said:

«A policy on alcohol and drug abuse is one thing: the real task is ensuring that the policy is complied with on board ship. So long as alcoholic beverages are available on board how can an owner

be satisfied that there is no risk of his ship being navigated or some item of equipment being operated by a seafarer whose judgement is impaired?».

Because of the short turnaround of tankers consumption of alcohol during shore leave will be prohibited. New crew members will be required to abstain from all consumption of alcohol for a period of 12 hours before joining a vessel.

Troodos intend, within a short period, to employ only those seafarers (Officers and Ratings) who agree to random testing for both alcohol and drugs but it is their belief that random testing is not a substitute for a positive policy on drugs and alcohol.

INTERNATIONAL SHIPPING PERSONALITIES AT THE POSIDONIA FORUM

Under the chairmanship of Stathis Gourdomichalis, President, Union of Greek Shipowners, the Posidonia Forum will take place in Piraeus on June 7.

Led by an extremely strong group of international speakers and panellists, the Forum will seek to identify trends and examine the prospects for Greek and international ship operators in the decade ahead.

Held in conjunction with Posidonia 90, delegates to the Forum will comprise some of the industry's most influential personalities present in Piraeus for the June 4-8 international shipping exhibition.

• Hans J. Peters, Principal, Trade & Maritime Industries, World Bank: «Sea-

borne Cargoes in the Decade Ahead — An Overview».

• Patrick McLoughlin MP, U.K. Minister for Aviation & Shipping: «EEC Shipping Policy — Progress and Prospects».

• Dr Frank S.B. Chao, Chairman Inter-cargo, and President Wah Kwong Shipping & Investment Co:

«New Markets, Cross-traders and the Competitive Edge».

• Dimitris Krontiras, Country Corporate Officer, Greece and European Shipping Group head, Citibank NA: «Financing Greek Shipping's Future».

• Panellists will include

Paul Sarlis, Euro-MP, members of EuroParliament Transport & Tourism Committee.

nment to resettle Pontians repatriated from the Soviet Union in Thrace and dwelling on the needs of these people. The circular mentions that the Greek Red Cross has opened a special account at the head office of the National Bank of Greece in 86, Aeolou Street, numbered 04-48300-83 for anyone wishing to contribute.

The circular also mentions the work of the Research Institute for the Child in Greece and a letter received from its president Dr Spyros Doxiades to this effect, and gives the address of the Institute at 42 Amalias Avenue, 105 38 Athens, where contributions are welcomed.

NEW PRESIDENT FOR THEODAVIES IN HONOLULU

TheoDavies Marine Agencies, the leading shipping agency in Honolulu, has recruited Mr. Demetrios Panagopoulos to replace Mr. Kent Bowman, who retired last December after 42 years in the shipping industry.

Mr. Panagopoulos, who is president of TheoDavies Marine Agencies, comes from a Greek shipowning family. He has spent a number of years at sea, and has a degree in Marine Engineering. He joins TheoDavies after 10 years working in New York as Technical Manager of a major tanker owner and operator.

Now in Honolulu, Mr. Panagopoulos will place particular emphasis in the development of Honolulu as a Mid-Pacific bunkering port.

50 YEARS AGO

— The coastal shipping pool has inaugurated a new weekly line from Piraeus to Istanbul, extending its regular line to Cyprus, Syria, Palestine and Egypt. The «Andros» and the «Thraki» have been placed on this line.

— We must bear in mind the competitiveness of our Atlantic line. The «Nea Hellas» is now making a profit since the ships serving the Europe North American line have been reduced to a minimum.

— From the start of hostilities up to 23rd April, known losses of ships from war risks have amounted to 592 vessels of 2.214.606 grt. Of these, 327 ships belonged to the belligerents and 265 to neutral countries.

— The American cargo ship «Walter D. Munson» of 3.703 grt. built in 1917, has been bought by Messrs Rethymnis & Kulukundis and was delivered at a U.S. port. It has been renamed «Mount Kyllini» and been transferred to Greek registry.

(Naftika Chronika 225/1.5.1940)

In Argentina and Montevideo
FAROS AGENCIA MARITIMA
SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

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

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

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS

Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR

NEW AIR POLLUTION CONTROLS MAY MEAN MORE TANKER ACCIDENTS

Moves aimed at reducing air pollution from ships may mean trading a minor environmental gain for a major increase in tanker accident risks, a London-based ship management group warned in early April.

John Dunn, Managing Director of Pampachistidis Ship Management Services, said: "Plans are well advanced in the United States to introduce new rules which set requirements for shipboard and shore-based vapour emission control systems (VECS). The US has led a campaign which has successfully persuaded the International Maritime Organisation, the UN agency, to begin work on a global framework or rules limiting air pollution from ships.

"Ships represent an insignificant source of air pollution. The shipping industry's contribution to global air pollution hardly registers when measured against road traffic emissions. Regulators see shipping as a soft target, but they have paid insufficient attention to the potential safety hazards".

Proposals for VECS envisage the construction of shore facilities to receive gases from tankers. The gas would be collected by a VECS pipeline running to the shore receiving station. The pipeline would have to draw off gas from a very large crude carriers at a rate of some 25,000 cu m an hour. If problems developed ashore, an instantaneous pressure pulse — running back to the vessel — could tear the ship apart.

Mr. Dunn said: "An incident of this type would certainly mean severe structural damage. The deck may be lifted or tanks ruptured — causing serious pollution.

"While the use of a multi-line VECS arrangement would reduce the pressure pulse risk, we are still left with the inherent safety hazards posed by static sparks and fire. Are we in the business of trading air pollution control for lives.. or more oil pollution?"

The US Coast Guard is developing model requirements for VECS. Individual States will be expected to follow this model when introducing VECS rules under clean air legislation. The rules will apply to foreign vessels calling at US ports.

Similarly, the US and a number of other countries have persuaded the International Maritime Organisation to develop "template" VECS requirements for its membership of over 130 nations.

Mr. Dunn added: "Shipowners and managers prefer to work for compliance with harmonised international requirements, rather than a host of differing local and national rules. However, in this instance, there seems to be no real case for VECS. Given shipping's minor contribution to total air pollution, this issue hardly deserves priority status. Regulators would be better employed tackling the far more serious pollution problems caused by road traffic in the world's congested cities.

TSALVIRIS SALVAGES BULKER IN EGYPT

Tsalviris Piraeus, the well known international marine salvage contractors, were recently engaged under Lloyds Open Form to render salvage services to a major casualty in Egypt.

The 72,000 tons dwt bulker "Mother Heroic" laden with 52,000 tons of wheat in bulk from Denmark, stranded at Damietta Egypt on March 24th while transiting the entrance channel to the silo berth. Efforts to refloat by her own means and with the assistance of local port tugs were of no avail.

The Tsalviris flagship salvage tug "Megas Alexandros" 10,000 HP, proceeded to her assistance, from her Piraeus salvage station, with additional equipment onboard, including Yokohama pneumatic fenders, for the contemplated lightening operation.

Despite the fact that an underwater survey was not possible, due to bad weather the "Megas Alexandros" made repeated attempts to pull the laden vessel free and, in so doing, sustained damages herself.

Strenuous efforts were made by the "Megas Alexandros", complemented by three powerful local tugs hired-in by Tsalviris for the purpose and the laden casualty was finally refloated on April 3rd, without the necessity of lightening.

KRUPP ATLAS ELEKTRONIK AT POSIDONIA

Advanced navigation, vessel traffic control and hydrographic survey systems will be featured by Krupp Atlas Elektronik on Stand No A106-4. Key exhibits include the Atlas 8630 VTC raster-scan radar with integral keyboard facilities. Designed for VTS operations, it is capable of tracking up to 100 targets simultaneously while also allowing for compilation and storage of up to 100 detailed maps. Tracking may either be manual or automatic inclusive of position, course and speed as well as TCPA and CPA values.

Other exhibits include Atlas raster-scan navigational radars and for hydrographic and research applications, the new dual-channel DESO 25 echo sounder with two additional recording channels for echo strength and overview, also incorporating annotator facilities, it is designed for operation over depths down to 15,000m and is already in service with the UK and Portuguese navies as well as leading port and commercial concerns.



TRADING NV
SA

MARINE AND INDUSTRY EQUIPMENT
REFRIGERATORS — WASHING MACHINES AND T.V. 50 -
60 HZ 110 - 220 V
ΕΠΙΣΗΣ ΟΙΚΙΑΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΔΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
SONY — SIEMENS — MIELE — NORDMENDE — BOSCH
— GRUNDING, PHILLIPS κ.τ.λ.

Αντιπρόσωπος Ελλάδος:
Γ. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ
ΒΟΥΛΗΣ 7 - 2ος ΟΡΟΦΟΣ
ΓΡΑΦ. 213 - ΑΘΗΝΑ (105 52)
ΤΗΛ.: 3249495
FAX: 3239090

KLAPDORP 58
200 ANTWERP - BELGIUM
PHONE: 00323 - 2329399
00323 - 2319021
00323 - 2335921
FAX: 00323 - 2310928
TELEX: 33995 ERANT B



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = ανεχώρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	74	16819
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443
ΑΘΛΟΣ (δ.)	69	2671
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΓΙΑΙΟΝ	77	14274
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9136
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	78021
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	9136
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	73	8224
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	53964
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝ II	69	10650
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΠΑ II	72	9709
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΥΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633

α. Κεϋχάν 7/3	
α. Βανκούβερ 2/3	
ε. Βαλέντσια 8/3	
μεσογειακές μεταφορές ~	
στη Βομβάη 10/3	
προς 'Ιαπωνία 1/3	
πρ. «Iron Kestrel»	
προς 'Ιαπωνία 25/2	
ε. Βαρκελώνη 5/3	
α. Σαλέρνο 8/3	
μεταφορές Πάτρας	
προς Ρίο 23/2	
προς Βηρυτό 24/1	
επωλήθη	
προς Μπαντάρ 'Αμπάς 14/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/2	

προς Σιγκαπούρη 2/2	
προς Παράνκ 13/2	
προς Μπουσάν 28/2	
προς Μεξικό 2/3	
α. Μπιλμπάο 10/2	
δργει Πειραιά	
προς 'Ιαπωνία 23/2	
προς 'Αγγλία 6/2	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Σιγκαπούρη 1/3	
προς 'Ιντσόν 27/1	
στην Πάχη (αποθήκη)	
ε. Πειραιά 19/2	
επωλήθη 'Ελληνες	
ε. 'Αμβέρσα 24/2	
προς 'Ινδονησία 23/10	
ε. Κουίνχουαγκντάρο 28/2	
ε. Πειραιά 13/2	
προς Βρέμη 26/2	
α. Βρέμη 8/3	
επωλήθη	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς	
επωλήθη	
δ. Μπρίξχαμ 2/3	
πρ. «Caroline»	
ε. Θεσσαλονίκη 26/2	
α. Φιλαδέλφεια 2/2	
α. Ντάρμπαν 8/3	
ε. Σαίν Τζων 3/3	
ε. Μ. Μαγκάνουι 15/12	
προς Ν. 'Ορλεάνη 30/1	
ε. Μπορντό 3/3	
προς Τρίπολη 10/2	
προς Κοβίν 4/3	
α. Τής 453	
α. Γένοβα 6/3	
δ. Παναμά 1/3	
προς 'Αμβέρσα 26/2	
προς Ν. Ζηλανδία 21/2	
προς Ματάνζας 16/2	

α. Μοντεβιδέο 2/3	
α. Χόγκ Κόγκ 5/3	
ε. Μπισάου 22/1	
ε. Δαμίεττα 2/3	
α. Ντάρμπαν 6/3	
προς Μπαράγουϊλα 22/2	
α. Μομπά 2/3	
ε. Λάγος 3/2	
ε. Ν. Μαγκαλόρ 25/2	
προς Τάουν 952	
προς Σούβα 27/2	
α. Σιγκαπούρη 20/2	
α. Τσίμπα 2/3	
προς ΗΠΑ 22/2	
α. Γουακαϊμάμα 5/3	
α. Φώλεϋ 953	
α. 'Όλμπαν 3/2	
προς Πενάγκ 23/2	
επισκευές 'Αμβέρσα 8/2	
ε. Βανκούβερ 1/3	
προς Κουσίρο 2852	
προς Χάμπτον 2/3	
προς Πόρτ Σουδάν 6/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/3	
προς Μόντρεαλ 23/2	
ε. Τζουμπάιλ 5/3	
προς Πόρτ Κελάγκ 27/2	
προς Μιζουράτα 9/2	
α. Λειζόρε 28/2	
επωλήθη	
επισκευές Ρότερνταμ 16/2	
προς Κίνα 7/2	
α. Χιούστον 18/2	
ε. Πανζάγκ 19/2	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634

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

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ (δ.)	69	46389
ΑΝΝΑ	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘΟ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ-ΣΗΣ	89	70000
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	19633
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΕΝΙ (δ.)	76	28059
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

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

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599

α. 'Ηστ Λόντον 4/2	
ε. Βαλέντσια 8/3	
α. Θέουτα 10/2	
α. Βανκούβερ 4/3	
προς Νιγηρίε 9/3	
α. Κολούμπια ρίβερ 4/3	
ε. Ζανζιβάρη 26/2	
προς Μαλαισία 21/2	
προς Ουλσάν 3/3	
προς Ν. 'Αφρική 6/1	
επισκευές Σιγκαπούρη 29/1	
ε. Ρός Τανούρα 5/2	
προς Περισκό 15/2	
προς Γιοκοχάμα 27/2	
προς Αίγυπτο 14/2	

επωλήθη 'Ελληνες	
ε. Τουρικόριον 22/2	
προς Σαλέρνο 22/2	
ε. Τερνέστη 8/3	
δ. Σουέξ 4/3	
δ. Κων/πολη 7/3	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 24/2	
ε. Τερνέστη 5/3	
ε. Γιοκοχάμα 3/3	
προς Κασσιούγκ 15/2	
προς 'Ιαπωνία 24/2	
προς Ταϊβάν 1752	
α. Σούβα 5/3	
ε. Σέκου 26/2	
δ. Παναμά 23/2	

προς Ρίο 'Ιανέιρο 4/3	
προς Μοστανγκανέμ 7/2	
προς 'Οδησσό 22/2	
α. Γιούρπορτ 8/3	
προς Κβίνσεσταλ 24/2	
ε. Τερνέστη 7/3	
πρ. «Far Sea»	
α. Ταρραγκόνα 4/3	
ε. Τσίμπα 4/3	
δ. Παναμά 3/3	

ε. Σουραμπάγια 24/2	
ε. Μπουένος 'Αίρες 2/3	
προς Ν. Κορέα 13/2	
α. Μπιλμπάο 7/3	
ε. Γιοκοχάμα 6/3	
ε. Μπάρνι 23/1	
μεταφορές Ρεθύμνου	
προς Παναμά 26/2	
ε. Μπαράνι 6/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/3	
δ. Ντόβερ 5/3	
α. Βανκούβερ 7/2	
προς Κασσιούγκ 19/2	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 5/2	

προς Φορκάδος 4/2	
προς Νιούκαστλ 20/2	
προς Γιοκοχάμα 16/2	
προς Ν. 'Ορλεάνη 19/2	
ε. Τζαουχαράλ Νεχρού 4/3	
ναυπηγ. 'Αϊδί	
επισκευές Πειραιά 14/2	
ε. Ταϊτσούγκ 4/2	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/3	
α. Νάπολη 4/3	
προς 'Αρατού 22/2	
ε. Σάνκ 'Ανκορατζ 15/2	
ε. Πειραιά 17/2	
προς 'Αρούμπα 21/2	
προς ΕΣΣΔ 3051 *	

α. Φουτζέιρα 15/1 *	
α. Πόρτο Τορρέζ 26/2	
προς Πρίνς Ρούπερτ 8/2	
ε. Μπρέμερχαβεν 7/3	
προς Κορέα 15/2	
πρ. «Paxific Brilliance»	
προς Καμάρ 24/2	
ε. Μπωμόν 27/2	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 2/2	
προς 'Ακαμπα 3/3	
δ. Κων/πολη 3/3	
προς Τουρκία 24/1	

στην Καλκούτα	
προς Ν. 'Υόρκη 26/2	
α. Λονδίνο 9/3	
α. Πειραιά 6/3	
α. Πειραιά 6/3	

ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΗΝΗ	58	1584
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΓΡ.	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΞ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΧ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΕΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10596
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800
ΕΛ	82	37811
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΗΝ	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΓΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΔΑ	85	28000
ΕΜΠΡΕΣ	65	8187
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596

πρός Ίμπιτούμπα 22/1
διόλυση Ίνδια
πρός Ν. Όρλεάνη 25/2
ε. Πόρτ Νοβόρο 2/3
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Πειραιά
πρός Ν. Υόρκη 24/2

μεσογειακές μεταφορές *
πρός Σιγκαντίγκ 21/2
μεταφορές Φουτζέιρας
πρός Τρίπολη 15/2
πρός Πάτρα 2/2
δ. Ντόβερ 5/3
ε. Φουτζέιρα 8/2
πρός Λέ Χάβρη 22/2
ε. Μπρισμαίνην 8/3
ε. Σουέζ 10/3
ε. Σουέζ 3/3

πρός Γζόρφ Λασφάρ 15/2
στη Μανίλα 5/3
πρός Χάμπτον 17/2
υπό ναυπήγηση
δ. Παναμά 3/3
α. Χιούστον 15/2
α. Ν. Όρλεάνη 27/2
ε. Καζαμπλάνκα 28/2
ε. Λός Άντζελες 6/2
α. Χιούστον 2/3

ε. Κασακακόλκος 8/2
α. Ν. Όρλεάνη 3/3
πρός Μεξικό 24/2
δ. Παναμά 3/3
ε. Μπουλόν 25/2
πρός Β. Εύρωπη 22/2
στο Κάδιξ 18/9
ε. Ρότερνταμ 6/3
α. Κανάρι 4/3
ἀργεί Πειραιά
α. Μοντεβιδέο 27/2
δ. Κων/πολη 4/3
πρός Άνω Ανατολή 11/2
πρός Μαλακία 12/2
πρός Πόρτ Κέμπλα 20/1
πρός Άνω Ανατολή 24/2
ε. Πόρτ Μωχ Μπίν Κασίμ 3/3
πρός Γιούζνυ 19/2
α. Ποντιανός 15/2
α. Σιγκαπούρη 4/3
ε. Κασίμ 2/3
ε. Βαλτιμόρη 15/2
ε. Σιγκαπούρη 4/2
ε. Μαντράς 7/3
ε. Γκρέντζαουβ 8/3
ε. Ν. Υόρκη 2/3
α. Τζουμπάι 21/1
δ. Κων/πολη 18/2
α. Τής 8/3 *

πρός Όδησσό 28/2 *
ἐπισκευές Πειραιά 26/8
α. Γιοκοχάμα 7/3
πρός Φουτζέιρα 10/2
ἀργεί Άλιβέρι
α. Ρότερνταμ 7/3
α. Ήμσβαλ 2/3
πρ. «Άγλος Βικτορι»
α. Κόρπους Κρίστι 23/2
α. Σάν Λορέντζο 3/3
ε. Ρότερνταμ 8/3
ε. Μπέντι 23/1
στη Φουτζέιρα 19/2
μεσογειακές μεταφορές
πρός Χέυ Πόιντ 28/2
α. Βενετία 6/3
α. Σιγκαπούρη 4/3

ἀργεί Βασώρα
α. Ρότερνταμ 28/1
ε. Φουτζέιρα 15/1
ε. Φρεντρίκταντ 18/2
α. Ντάρμπαν 8/3
α. Ν. Όρλεάνη 7/2
πρός Κόρπους Κρίστι 27/2
α. Σιγκαπούρη 9/2
α. Άλεξάνδρεια 7/2
πρός Πειραιά 26/2
ΕΤΑ Πάχη 10/3
στη Λά Σπέζια 10/3
πρός Γιβραλτάρ 7/2
α. Λονδίνο 10/3

πρός Ποχάνγκ 19/2
α. Βαλτιμόρη 1/3
πρός Κόρπους Κρίστι 20/2
μεσογειακές μεταφορές
ε. Άκαμα 13/2
πρ. «Αγρος Pride»
πρός Μπαγκκόκ 14/2
ἐπιβλήθη Σουηδούς
α. Πειραιά 2/3
ε. Πειραιά 8/3

ΕΝΑΛΙΟΣ ΓΙΜΣΙΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΤΖΟΥ'Υ	70	16374
ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΑΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958

ZANET.	66	4503
ZANNHΣ.	81	22857
ZEYΣ	71	87667
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100
ZIM BENEZIA	78	13941
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ZIM ΓΚΟΥΑΜ	78	13941
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ZIM ΚΟΠΕΡ	79	13941
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ZINI	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	16861
ΙΟΣ	85	34400
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	83	11849
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11500
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626

ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΗ Α.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	81	15819
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΣΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΙΙ	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΛΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744
ΚΙΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΚΟΥΤΥ Ι.	62	2635
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900

ε. Πειραιά 8/3
α. Καρταγένα 12/2
πρός Μπαγκκόκ 5/3
α. Πρόβιντενς 23/1
α. Άμβέρσα 9/3
πρός Μέγαρα 17/2
ε. Ραβέννα 3/3
α. Τέμα 21/2
α. Μόντρεαλ 9/3
α. Ναμίμπε 28/2
πρός Άκαπούλκο 25/2
ε. Άλεξάνδρεια 10/2
πρός Κασσιούγκ 30/1
πρός Μπρισμαίνην 2/3
πρός Άμπουκίρ 21/2
πρός Δ. Άφρική 27/2
πρός Νορκολίγκ 13/2 *

ε. Άσπτοντ 5/3 *
ε. Τζέμπελ Άλι 5/3
πρός Σαλντάν Μπαίη 25/2
ἐπιβλήθη
ἐπιβλήθη "Ελληνες
πρός Σιγκαπούρη 22/2
πρός Κήλαγκ 26/2
α. Σιγκαπούρη 4/3
ε. Πειραιά 24/2
α. Όζάκα 5/3
ε. Ν. Υόρκη 7/3
πρός Γιοκοχάμα 28/2
ε. Ήλσι 4/3
α. Χάιφα 8/3
ε. Άλεξάνδρεια 31/1
πρός Γιοκοχάμα 12/2
ε. Ν. Όρλεάνη 2/3
ε. Μοντρεάλ 27/2
πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 20/2
α. Λίβερπουλ 1/3
πρός Γάνδη 17/2
πρός Χαλκίδα 2/3
πρός Άμπου Πόιντ 26/2
ε. Βρέστη 7/3
δ. Κων/πολη 5/3
πρός Μεθού 1/2
ε. Ν. Όρλεάνη 17/2
ε. Χιούστον 23/1
α. Άνγκονα 6/3
α. Καζαμπλάνκα 21/2
ε. Πειραιά 29/1
α. Καλκούτα 4/3
ε. Πειραιά 3/3
α. Τακόμα 3/3
ε. Τσάρλεστον 4/3
α. Λειδές 8/3
α. Πειραιά 8/3
ε. Άλεξάνδρεια 9/2
α. Νιούκαστλ 1/3

πρός Γιβραλτάρ 18/1
ε. Ρίο Ίανέιρο 16/2
α. Κολούμπια Ρίβερ 4/3
ἐπισκευές Πειραιά 5/2
πρός Σαγκάη 1/2
ε. Πειραιά 3/2
πρός Άβάνα 3/3
πρός Χόμπιτ 27/2
δ. Κων/πολη 6/3
α. Σέτε 8/3
α. Ντάρμπαν 7/3
ε. Καζαμπλάνκα 17/2
πρός Τουμπαραό 3/2
πρός Λός Άντζελες 1/3
α. Λέ Χάβρη 1/3

ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Μπάρνι 5/3
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. "Νοτχαμ 21/2
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Θεσσαλονίκη 26/2
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Μπιλμπάο 4/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. "Αμβέρσα 9/3
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Τζέντα 10/2
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	πρόξ Γιβραλτάρ 21/2
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	ε. Θεσσαλονίκη 24/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	επισκ. Πειραιά 14/2
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054	α. Λός Πάλας 5/3
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. "Ομιόλυ 9/3
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	δ. Κωνίπολη 6/3
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	πρόξ Γέλα 24/2
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	71	11101	α. "Ασντον 8/3
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	πρόξ Καβάλλα 19/2
ΚΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	πρόξ Πασίρ Γκουντάγκ 4/93
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρόξ "Αμποτ Πόιντ 22/2
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522	πρόξ Βασώρα 24/11
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	πρόξ Μεσόγειο 20/2
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	πρόξ ΗΠ 20/2

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	πρόξ Σ. "Αραβία 7/3
ΛΑΚΩΝ	69	8825	πρόξ Κατάνια 10/2
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Κουίνχουαγκντ 20/2
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ	78	14374	α. Σιγκαπούρη 3/3
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Σαλάβερν 7/2
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Πειραιά 3/3
ΛΑΤΩ	68	18737	α. "Ανκόνα 3/3
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	α. Πειραιά 8/3
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Πόρτσμουθ 8/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στή Φορταλέζα (αποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	α. Μελβούρνη 5/3
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Ουλσάν 25/2
ΛΗΤΩ	77	11264	α. Ντάρμπαν 7/3
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	α. Ν. "Ορλεάνη 5/3
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Νισούκστ 1/1
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πόρτο ντέ Σάντα Μαρία 7/3
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στή Βασώρα
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	πρόξ "Απώ "Ανατολή 26/2
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Κακογκάβα 15/2
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Κοτονού 3/2
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	ε. Πειραιά 4/3

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρόξ Πακιστάν 27/2
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. Καζαμπλάνκα 3/3
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. "Ιμνιγκχαμ 6/3
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. "Αρατού 2/3
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρόξ Ρεσίφ 28/2
ΜΑΙΡΗ	84	14103	ε. Μπ. "Αίρες 26/2
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	ε. Τζέντα 19/2
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Σμύρνη 20/2
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297	στό Βανκούβερ 25/2
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρόξ Μπελαγουνάν 25/2
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923	α. Γιβραλτάρ 27/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	ε. Χονολουλού 20/2
ΜΑΝΑ	77	30263	ε. Λοριέντ 1/3
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	πρόξ Κίνα 21/2
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Λίβερπουλ 9/3
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	α. "Αμβέρσα 10/3
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	ε. Λέικ Τσάρλς 31/1
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Ν. "Ορλεάνη 15/2
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Πόρτ Κέμπλα 1/3
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Ν. "Ορλεάνη 2/3
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938	πρόξ "Αβάν 27/2
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	84	19800	ε. Κινούρα 4/3
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	πρόξ Μπόνου 8/2
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592	α. Λάρνακα 8/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	πρόξ Ν. "Υόρκη 20/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Τζέντα 24/12
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	πρόξ "Αντεν 26/2
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Φούνες 1/3
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	α. Σιγκαπούρη 5/3
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	α. Λισαβόνα 4/3
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρόξ Σάο Σεμπαστιάο 1/3
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	πρόξ Ν. "Υόρκη 19/2
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	ε. Γκρεσίτ 24/2
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Λίβερπουλ 8/3
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	πρόξ Νοβοροσίσκ 27/1
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρόξ "Αμβέρσα 26/2
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. "Ακαγιούτλα 19/2
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	α. Βανκούβερ 7/3
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. "Αμβέρσα 3/3
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432	α. Σιγκαπούρη 4/3
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Ούμ Κουάσρ 28/2
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρόξ "Ινδία 14/2
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρόξ Τακόμα 14/2
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Σαλέρνο 19/2
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	ε. Πειραιά 21/11
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρόξ ΗΠΑ 2/3
ΜΗΛΟΣ	84	28100	πρόξ Αίγυπτο 13/2
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106	θέση 60.36 Β, 172.58 Δ 24/1

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρόξ "Οραν 20/12
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. "Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998	πρόξ Σαβάννα 29/1
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Ν. "Ορλεάνη 24/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585	αργεί Ν. "Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ντεμεράρα 6/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	μετ. "Sea Sabah" ("Ονδ.)
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Μπελίζ 1/3
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Ν. "Ορλεάνη 16/1
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. "Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Ν. "Ορλεάνη 4/3
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. "Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. "Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ.	71	1557	α. Χιούστον 26/2
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Ν. "Ορλεάνη 9/2
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Χιούστον 17/2

ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Σαβάννα 8/3
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	πρόξ ΗΠΑ 21/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Μασσαλία 4/3
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Κίγκστον 5/3
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥ	71	1598	α. Ν. "Ορλεάνη 20/2
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Ν. "Ορλεάνη 28/2
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Χιούστον 26/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Χιούστον 20/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Ν. "Ορλεάνη 13/11
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Ν. "Ορλεάνη 4/3
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 22/2
ΜΙΝΙ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	71	1594	α. Φρήπορτ 4/2
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	ε. Δεμεράρα 3/3
ΜΙΝΟΣ	75	28082	ε. Ν. "Ορλεάνη 5/3
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	πρόξ Γιβραλτάρ 26/2
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Νιχάμα 16/2
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Βρέστη 4/3
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	πρόξ ΗΠΑ 24/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Χάμπτον 5/3
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρόξ Μπουσάν 28/2
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	πρόξ Τουρκία 24/1
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	ε. Πειραιά 5/3
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρόξ Ρίτσαρντ Μπαϊν 22/2
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Τζέντα 19/2
ΜΠΑΛΤΙΚΟΥΝΤ	66	3881	α. Πειραιά 6/3
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. Ρας Σουκχέρ 23/2
ΜΠΑΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077	μετασκευάζεται Πειραιά
ΜΠΑΟΥ ΣΤΟΟΥΝ	72	5580	στόν Τούρκου 20/2
ΜΠΟΕΜ	72	17728	α. Κπέμε 28/2
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	επωλήθη άλλοδαπούς
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	πρόξ Πειραιά 21/2
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Ρότερνταμ 3/3
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	πρόξ Βραζιλία 1/3

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	πρόξ Νοβοροσίσκ 3/3
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	πρόξ Ουλσάν 17/2
ΝΑΕΟΣ	70	9865	πρόξ "Ιράκ 5/3
ΝΑΕΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738	πρόξ Νταβό 2/3
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. "Ημοχαβεν 19/2
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862	ε. Πειραιά 7/3
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	ε. Βαλτιμόρη 19/2
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	15207	πρόξ Τζουέμα 14/2
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	πρ. "Ryogo Maru No. 11"
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598	α. Πειραιά 6/3
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Βομβή 25/2
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	πρόξ Σιγκαπούρη 8/2
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	δ. Παναμά 28/2
ΝΕΜΕΑ	79	10993	πρόξ Αίγυπτο 16/2
ΝΕΝΑ	74	39866	πρόξ "Ακαμπα 16/2
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598	α. Μασσαλία 8/3
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	α. Μπαχαρλίν 18/2
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. "Ακαμπα 29/1
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στή Δομείττα (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	πρόξ Μανιάς 24/2
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	δ. Κωνίπολη 5/3
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Φιομιντάνο 8/3
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	πρόξ Αιγύπτο 2/3
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Φάλεξ 9/3
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρόξ Γιβραλτάρ 5/3
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	δ. Γιβραλτάρ 4/3
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Παναμά 3/3
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρόξ Μπόνου 11/1
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	38004	επισκευές Πειραιά 20/2
ΝΙΝΗ	75	16629	ε. Κλαίεδα 16/2
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507	πρόξ Πειραιά 24/2
ΝΟΡΦ ΒΑ'Ι' ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	πρόξ Νισούκστ 22/2
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟ	87	38543	α. Φάλμουθ Μπαϊν 6/3
ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	86	36600	μετ. "Λουίζιάννα Ρέιμποου" (ε.)
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	ε. Σεπετίμα 28/2
ΝΟΡΦ ΝΑΤΣΕΣ	85	35854	ε. Γιοκοχάμα 19/2
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. Ρουέν 3/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Γιβραλτάρ 7/3
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	δ. Παναμά 5/3
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813	δ. Γιβραλτάρ 6/2
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Λίβερπουλ 8/3
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	πρόξ Αίγυπτο 2/3
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Λίβερπουλ 7/3
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Ν. "Ορλεάνη 4/3
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201	πρόξ "Αλγέρι 6/3
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	επισκευές Καγκοσίμα 24/2

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	πρόξ Ν. "Ορλεάνη 3/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			πρόξ Μπωμόντ 22/2
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600	πρόξ "Ιαπωνία 2/2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρόξ Αυστραλία 21/2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600	δ. Γιβραλτάρ 8/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600	α. Βενετία 3/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	ε. Γένοβα 6/3
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931	μετ. "Μπουένος Αίρες" (κ.)
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	δ. Γκόλβεστον 24/2
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	πρόξ Καμσάρ 4/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	πρόξ Γκόβε 1/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	80	29710	α. Γιβραλτάρ 8/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	πρόξ Παναμά 28/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Σεβίλλε 26/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Φρήμντλ 8/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	πρόξ Χόγκ Κόγκ 21/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	ναυπηγ. "Ιαπωνία
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	πρόξ "Αφρική 12/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Κόμπε 4/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	ε. Κοουϊτσάν Μπαϊν 25/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	77	14638	πρόξ Π. Καμπέλλο 5/2
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318	α. Τάραντα 3/3
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	πρόξ Πούντα Καρντόν 15/2
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	πρόξ "Ιταλία 5/3
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	ε. Κόρπους Κρίστι 23/2
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Κολούμπια Ρίβερ 6/3
ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΑΛ	77	13864	
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΟΥΝ	70	5438	ε. Μαρίνα ντέ Καράρα 5/3
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911
ΠΑΛ ΝΤΡΑΚΟΝ	77	8784
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	23693
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10104
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815
ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ	82	2477
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802
ΠΕΠΠΥ	67	1183
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	81	35921
ΠΕΤΡΙΔΙΑΝ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808
ΠΙ'ΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ	73	19564
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ	61	963
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	63	3292
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025
ΠΡΕΤΙΖ (δ.)	76	40632
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999
ΡΗΛΛ'ΙΑΝΤ	77	9774
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000
ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝΝΥ	77	3482
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223

δ. Κων/πολη 6/3	δ. Σάουθεντ 'Ανκορατζ 10/3	προς 'Αλγέρι 9/12	προς Σάντο Ντομίγκο 23/2	στην Κότκα 6/3	ε. Σάρροχ 7/3	προς Νοβοροσίσκ 23/1	δ. Κων/πολη 25/2	προς Τρινιτάτ 7/3	ἀργεί Πειραιά	προς Περισκό 24/2	α. Φερρόλ 17/2	προς Νιούκασλ 28/2	προς Πούντα Κορνόν 26/2	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/3	ε. Πειραιά 18/2	προς Βανκούβερ 22/2	ε. Κόμπε 6/3	πρ. «Σίλβερ Σαξέ»	ε. Αύγουστα 2/3	ἀργεί Πειραιά	προς Περισκό 28/2	επώληθη 'Ελληνες	ε. Γένοβα 6/3	α. Μπρισμπαίν 4/3	α. Νταμπέρ 4/3	α. Μαϊάμι 4/3	α. Ρότερνταμ 10/3	προς Πειραιά 14/2	προς Ταρτούς 15/2	στο Βαλπαράϊζο 10/3	προς Περισκό 13/2	α. Βενετία 8/3	α. Θεσσαλονίκη 19/2	επώληθη 'Ελληνες	προς Ν. 'Ορλεάνη 25/2	α. Ραβέννα 8/3	μεσογειακές μεταφορές	α. Ραβέννα 8/3	ε. Λεμεσό 8/3	α. Ραβέννα 7/3	προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 24/1	ε. Γάνδη 6/3	α. 'Αμβούργο 2/3	προς 'Ιαπωνία 27/2	προς Αυστραλία 11/2	ε. Τακόμα 24/2	ἀργεί Πειραιά	ε. Πειραιά 21/2	ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά	ἀργεί Πειραιά	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 28/2	προς Καμσάρ 18/2	ε. Ν. Πλύμουθ 21/1	α. Σ. 'Αννα Μπαϊ 28/2	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/2	προς Χιούστον 20/2	α. Πειραιά 3/3	στο Λομπίτο	προς 'Ιαπωνία 28/2	α. Ραβέννα 3/3	προς Νιγηρία 27/2	προς Βραζιλία 2/3	δ. Πόρτ Σάϊδ 27/1	προς Λαττάκια 16/2	ε. 'Ακαγιούτλα 21/2	α. Γιοκοχάμα 7/3	ε. Πειραιά 23/2	ἀργεί Χαλκίδα	προς ΗΠΑ 13/2	α. Βόλο 2/2	στο Σουέζ (ἀποθήκη)	προς Μπελαγούαν 24/2	ε. Ταϊτσούγκ 9/2	προς 'Οδησσό 4/3	ε. Γιούρπορτ 25/2	προς Σιγκαπούρη 28/2	ε. Μπρισμπαίν 8/3	δ. Καϊμάν 17/2	ε. Μασσαλία 6/3	δ. Δαρδανέλλια 7/3	α. 'Αλεξανδρέττα 8/3	ε. Πειραιά 7/3	α. Πειραιά 6/3	α. Πειραιά 6/3	ε. Πειραιά 20/1	δ. Γιβραλτάρ 3/3	προς Τσιότζια 22/2	α. Πειραιά 7/3	α. Ουμέα 6/3	προς Ματάνζας 13/2	α. Ρότερνταμ 6/3	α. Λίβερπουλ 10/3	ε. Χιούστον 27/2	ε. Σάντος 5/3	α. Βαλλέττα 27/2	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/2	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 4/3	α. Ταρραγκόνα 6/3	ε. 'Ιντσόν 1/3	ε. Ζανζιάρκ 28/2	προς Κασσιούγκ 30/1	προς Δουνκέρκη 6/3	προς Πειραιά 23/2	προς Σόγιο 1/3	ε. Κινούρα 4/3	δ. Πόρτ Σάϊδ 6/3	α. Φός 28/2	α. Ράς Σουκχέιρ 18/2	προς Τζέντα 24/2	ε. Πειραιά 8/3	ε. Κλαϊνέδα 5/3
-----------------	----------------------------	-------------------	--------------------------	----------------	---------------	----------------------	------------------	-------------------	---------------	-------------------	----------------	--------------------	-------------------------	--------------------	-----------------	---------------------	--------------	-------------------	-----------------	---------------	-------------------	------------------	---------------	-------------------	----------------	---------------	-------------------	-------------------	-------------------	---------------------	-------------------	----------------	---------------------	------------------	-----------------------	----------------	-----------------------	----------------	---------------	----------------	-------------------------	--------------	------------------	--------------------	---------------------	----------------	---------------	-----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--------------------------	------------------	--------------------	-----------------------	---------------------	--------------------	----------------	-------------	--------------------	----------------	-------------------	-------------------	-------------------	--------------------	---------------------	------------------	-----------------	---------------	---------------	-------------	---------------------	----------------------	------------------	------------------	-------------------	----------------------	-------------------	----------------	-----------------	--------------------	----------------------	----------------	----------------	----------------	-----------------	------------------	--------------------	----------------	--------------	--------------------	------------------	-------------------	------------------	---------------	------------------	---------------------	---------------------	-------------------	----------------	------------------	---------------------	--------------------	-------------------	----------------	----------------	------------------	-------------	----------------------	------------------	----------------	-----------------

ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36485
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077
ΣΚΙΑΦΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323
ΤΕΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	78	12688
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	32260
ΤΑΚΝΑ III	78	14568
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ	77	14607
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟ'Υ	76	10801
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΟΥΤΣ Λ.	75	1.786
ΤΖΟΥΤΣΙΝΑ	77	113.9
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211
ΤΟΠΑΣ	85	28000
ΤΟΖΚΑΝΑ	76	36204
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1	68	2760
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΗ-ΑΝΝΑ	73	15162
ΦΑΝΤΑΖΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
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	71	7201
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΙΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ	67	15621
ΦΙΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΙΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885
ΦΙΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΙΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14786
ΦΙΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885
ΦΙΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	66	12098
ΦΙΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570
ΦΙΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	78	6585
ΦΙΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513
ΦΙΛΑΓΚ ΧΙΟΣ	70	14786
ΦΙΛΩΡΑ	81	8831
ΦΙΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΙΟΝΙΕ	77	64971
ΦΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	18933
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡ	72	40568
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΘ	79	9418
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'ΙΣ	69	8064
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	69	8064
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ	68	5527
ΧΙΟΣ	82	36202
ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'Ι'Ν	69	12840
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500
ΩΚΕΑΝΙΣ	85	3753
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850

α. Μπελεμ 21/2	α. Γιβραλτάρ 7/3	α. Πειραιά 7/3	ε. Πόρτ Σάϊδ 2/3	ε. Μπουσάν 28/2	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/3	α. Τερνούζεν 4/3	προς 'Ελλάδα 18/2	στη Βαέντσια 10/3	ε. Πειραιά 6/3	μετ. «Mariner» (κ.)	προς Πόι 24/2	α. Χιούστον 17/2	α. Βρέμυ 2/2	ε. Μπρουινπούτελ 1/3	προς Νοβοροσίσκ 14/2	μετ. «Maritasa» (κ.)	ε. Λός 'Αντζελες 4/3	προς Ν. 'Αμερική 15/2	ε. Ραζάριο 5/3	α. Μίνα Σάκρ 2/3	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 3/3	α. Τζουέμα Τέρμα 1/2	α. Ματάντι 22/2	προς Μπ. 'Αμπάς 14/2	δ. Σουέζ 10/3	υπό ναυπήγηση	πρ. «Co-op Express I»	πρ. «Κορέαν Σεντόρ»	στη Λά Αμπερτάν (ἀποθήκη)	στη Δουνκέρκ 26/2	προς Νοβοροσίσκ 20/2	ε. Φός 4/3	προς Σαουδική 'Αραβία 18/2	α. Φουτζέιρα 25/2	μεσογειακές μεταφορές	προς 'Αγκόλα 11/1	προς 'Αλγέρι 23/1	ε. Σάν Φραντσέσκο 3/3	ε. Λά Παλις 7/3	ε. Πειραιά 8/3	ε. Γουκαϊμά 2/3	α. Φουτζέιρα 3/3	στο Γκιζάν (ἀποθήκη)	προς Τζουμπάιλ 4/1	επισκ. Χαλκίδα 14/2	προς Πράια Μόλε 7/2	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 4/3	επώληθη άλλοδοπαούς	προς Ρότερνταμ 2/3	ἀργεί Πειραιά	προς Τέρμα 25/2	προς Πειραιά 2/2	πρ. «Φανέλι»	α. Βανκούβερ 4/3	α. 'Ιντσόν 3/3	προς Τζέντα 27/2	ε. Πειραιά 8/3	επώληθη 'Ελληνες	μεσογειακές μεταφορές	δ. Παναμά 5/3	α. Μόντρεαλ 3/3	προς Γιάμπο 23/2	προς Λός 'Αντζελες 18/2	α. Τζουμπάιλ 11/2	α. Τζουέμα 8/2	μεσογειακές μεταφορές	α. Τής 2/3	α. Σιγκαπούρη 7/3	προς Μπελαγούαν 17/2	ε. Τσίμα 4/3	προς Καναδά 28/2	α. Ρότερνταμ 10/3	α. Σιγκαπούρη 3/3	α. Μομπιλ 3/3	προς Βενεζουέλα 26/2	α. Πρόβιντενς 18/2	ε. Σάν Ντιέγκο 5/3	προς Μεξικό 28/2	στο Σετσουμπάι 3/3	πρ. «Notherr Pioneer»	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/2	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/2	πρ. «Notherr Explorer»	πρ. 'Αμβούργο 21/2	πρ. «Dayomys»	προς Μαϊάμι 25/2	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/3	α. Τάιν 10/3	ε. Πειραιά 3/3	ε. Μπουλάν 3/3	προς Ρουμανία 25/2	δ. Ντόβερ 6/3	προς Νοβοροσίσκ 21/2	ε. Τάραντα 8/3	προς Περισκό 28/2	προς Γιοκοχάμα 26/2	προς Μπάνμπουρ 8/2	προς Περισκό 20/1	ε. Κορούνα 8/3	προς Περισκό 10/2	ε. Κολούμπια 28/2	προς Τρίπολη 16/2	προς 'Ισθμία 23/2	προς Γιοκοχάμα 23/2	στην 'Αρούμα 3/3	α. Λός Πάλμας 7/3	ἀργεί 'Αμβέρσα	ἀργεί 'Αμβέρσα	προς Τζουρμπο 23/2	ἀργεί 'Αμβέρσα	προς ΗΠΑ 21/2	προς Μόντρεαλ 15/2	προς Ματάνζας 31/1	μταφορές Περσιού	προς Σιγκαπούρη 21/2	πρ. «Ακράτα»	προς ΗΠΑ 25/2
----------------	------------------	----------------	------------------	-----------------	--------------------	------------------	-------------------	-------------------	----------------	---------------------	---------------	------------------	--------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	-----------------------	----------------	------------------	----------------------	----------------------	-----------------	----------------------	---------------	---------------	-----------------------	---------------------	---------------------------	-------------------	----------------------	------------	----------------------------	-------------------	-----------------------	-------------------	-------------------	-----------------------	-----------------	----------------	-----------------	------------------	----------------------	--------------------	---------------------	---------------------	----------------------	---------------------	--------------------	---------------	-----------------	------------------	--------------	------------------	----------------	------------------	----------------	------------------	-----------------------	---------------	-----------------	------------------	-------------------------	-------------------	----------------	-----------------------	------------	-------------------	----------------------	--------------	------------------	-------------------	-------------------	---------------	----------------------	--------------------	--------------------	------------------	--------------------	-----------------------	---------------------	---------------------	------------------------	--------------------	---------------	------------------	--------------------	--------------	----------------	----------------	--------------------	---------------	----------------------	----------------	-------------------	---------------------	--------------------	-------------------	----------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	---------------------	------------------	-------------------	----------------	----------------	--------------------	----------------	---------------	--------------------	--------------------	------------------	----------------------	--------------	---------------



ΤΑ ΥΠΟ ΕΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδούρας
Φιλ = Φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (ΑΒ.)	70	2824
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.7)	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400
ΑΘΛΟΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙΤ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΤ'ΛΑ	72	16235
ΑΙΤ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΤ'ΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛΑ (π.)	63	22181
ΑΙΤ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΚΑΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛ ΤΑΤ'Φ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΦΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	89	3826

α. Άμβέρσα 17/2	
ε. Μπουσαν 5/1	
ε. Χόγκ Κόγκ 11/2	
α. Ραβέννα 853	
ε. Γκνάνσκι 1/3	
πρός Εύρωπη 21/2	
ε. Κλαϊπέδα 25/2	
πρός Ν. Ύορκη 1/3	
πρός Μανασούς 24/2	
ε. Πειραιά 3/3	
έπισκευές Κελητάνου 2/3	
α. Σιγκαπούρη 2/3	
πρός Πάϊτα 21/1	
πρός Πόρτλαντ 22/2	
πρός Σάντος 23/2	
μετ. «Γκλόμππαλ Μακάτσα»	
ε. Μπόρ 5/3	
ε. Γιοκοχάμα 4/3	
ε. Ήστ Λόντον 3/3	
πρός Όρν 18/2	
ε. Χοντσίνα 20/2	
πρός Γκλάζ 28/2	
ε. Σουέζ 7/3	
δ. Σουέζ 7/3	
πρός Χάργκ 24/2	
α. Μπαχράϊν 5/3	
πρός Ιαπωνία 23/2	
δ. Κων/πολη 2/3	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 3/3	
δ. Σουέζ 4/3	
έπωλήθη Κινέζους	
ε. Βέντοπιλε 23/2	
μεταφορές Περσικού	
α. Μπαντάρ Άμπας 29/12	
α. Ν. Όρλεάν 9/2	
ε. Βομβάη 4/3	
ε. Ν. Όρλεάν 26/2	
πρός Βενγκάλη 14/2	
α. Τέξας Σίτυ 7/2	
ε. Βρέστη 4/3	
α. Κόρπους Κρίστι 17/2	
δ. Πόρτ Σάϊδ 2/3	
έπισκευές Πειραιά 10/3	
πρός Γαλλία 27/2	
ε. Λάγος 22/1	
ε. Κλαϊπέδα 18/2	
α. Άμστερνταμ 25/2	
στό Χορμούζ	
πρός Μπαγκκόκ 20/2	
πρός Βραζιλία 3/2	
στό Χορμούζ	
πρός Τζουμπάιλ 18/2	
α. Βανκούβερ 6/2	
ε. Ρεσίφ 10/2	
ε. Κολόμπο 19/2	
α. Μπαμπίαντ 27/2	
πρός Πόρτλαντ 20/2	
πρός Γκλάβεστον 16/2	
πρός Κόμπε 21/2	
ε. Πειραιά 24/2	
πρός Βαλπαράϊζο 31/1	
ε. Ταρραγκόνα 3/3	
ε. Σαλάβερν 7/2	
πρός Καζαμπάνκα 17/2	
α. Ρό Ίανέιρο 26/2	
δ. Δαρδανέλλια 4/3	
πρός Μανίλα 21/2	
έπισκευές Πειραιά 21/2	
δ. Μπουναμπούτελ 3/3	
ε. Πειραιά 24/3	
πρός Κούβα 26/2	
α. Κόμπε 6/3	
α. Μοντοϊρ 22/2	
πρός ΕΣΣΔ 28/2	
ε. Ναγκόγια 5/3	
πρός Ίταλία 18/4/9	
πρός Βανκούβερ 13/2	
έπείσπειλε κυπριακή	
πρός Χόγκ Κόγκ 17/2	
πρός Σιγκαπούρη 13/2	
ε. Ν. Όρλεάν 2/3	
α. Λειζές 8/3	
δ. Σουέζ 5/3	
α. Λός Άντζελς 2/3	
μεσογειακές μεταφορές	

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΤΑΛΑ (μ.)	74	14671
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201
ΑΝΤΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036
ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΞΩΝ (δ.)	72	98905
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕ'ΙΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΑΣΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΑ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522

πρός Γαλλία 5/2	
α. Λίβερπουλ 9/3	
ε. Σ. Μαλώ 7/3	
ε. Σάουθερν Άνκοράτζ 7/3	
α. Μαϊάμι 2/3	
ε. Γκουαγιακουίλ 4/3	
πρός Σιγκαπούρη 31/1	
πρός Ταρτούς 6/2	
πρός Άλεξάνδρεια 16/2	
ε. Άλεξάνδρεια 3/2	
ε. Πάϊτα 9/1	
πρός Κέυ Γουέστ 10/2	
ε. Πειραιά 29/1	
ε. Μαντράς 3/3	
πρός Ντάρμπαμ 25/2	
ε. Αμβούργο 8/3	
έπωλήθη Έλληνες	
α. Χάμπτον 5/3	
δ. Πόρτ Σάϊδ 3/3	
μετ. «Tanta» (κ.)	
πρός Γίσοου 5/3	
ε. Κάντλα 13/2	
πρός Ίνδία 28/2	
α. Φός 8/3	
πρός Άλγέρι 17/2	
α. Πειραιά 8/3	
α. Λός Άντζελς 26/2	
πρός Μοντοϊρ 16/2	
στο Χορμούζ	
πρός Γιοκοχάμα 27/2	
πρός Γίσοου 23/2	
α. Θεσσαλονίκη 24/2	
α. Πόρτ Άρθουρ 3/2	
πρός Ι. Καλρεστον 23/1	
πρός Λουάντα 3/1	
πρός Πασαγιές 12/2	
πρός Πουέρτο Καμπέλο 24/2	
ε. Πειραιά 7/3	
πρός Ρίο Ίανέιρο 21/2	
πρός Άνναμπα 27/2	
πρός Νοβοροσίικη 19/2	
α. Ρότερνταμ 6/3	
ε. Ντόρντρεχτ 9/3	
στό Μπαντάρ Άμπας 16/12	
ε. Μπαγκκόκ 12/2	
πρός Τουρκία 25/2	
ε. Βίλα Κονστιτιούσον 3/3	
α. Άμβούργο 3/3	
μεταφορές Περσικού	
δ. Κων/πολη 5/3	
πρός Γιούζνυ 5/3	
πρός Άλγέρι 18/2	
έπωλήθη	
α. Ήστ Λόντον 22/2	
α. Χιούστον 4/3	
πρός Ιαπωνία 1/1	
α. Σιμπενίτ 21/2	
α. Ν. Όρλεάν 3/3	
πρός Ουόσιν 1/3	
πρός Μαϊάμ Άϊλαντ 25/2	
ε. Ν. Όρλεάν 4/3	
στό Μπαντάρ Άμπας 1/2	
πρ. «Ανατολία»	
ε. Πειραιά 27/2	
πρός Λουάντα 21/2	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 3 *	
πρός Μπετζόγια 25/2 *	
πρός Σιγκαπούρη 21/2	
μεταφορές Πάτρως	
α. Φουτζέιρα 26/1	
α. Λέ Χάβρη 3/3	
πρός Ιαπωνία 14/2	
ε. Δουβλίνο 3/3	
α. Φιλαδέλφεια 4/3	
α. Χιούστον 22/2	

ΒΑ'ΙΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048

BENTΣΙΟΥΡ	67	37722	διάλυση 'Ινδία
BENTΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 26/2
BERMA (κ.)	75	9632	πρός 'Αλγερία 20/2
BERNTI (κ.)	78	6620	ε. Πειραιά 27/2
BHTATΓKPAIHN (κ.)	73	15683	δ. Πόρτ Σαϊδ 9/3
BHTAΛAK (κ.)	72	16334	ε. Γκάνδη 6/3
BHTATZO Y' (κ.)	71	16917	ε. Γκάνδη 7/3
BHΓKOP (κ.)	76	11321	ε. Μπαγκόγκ 13/2
BIENNA ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Σάν Φραντσκο 14/1
BHKTOPY (κ.)	78	10411	ε. Ν. 'Υόρκη 1/3
BINTA (Μηχ.)	76	9833	πρός Βραζιλία 20/2
BHTAI II (κ.)	77	9767	πρός Γκρόσ Κακούνα 15/2
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Πειραιά 8/3
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Μονφακόνε 3/3
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113	πρός Ρίο Γκράντε 20/2
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	ε. Τζιμουτί 8/2
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	ε. Τζάκσονβιλ 12/1
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	πρός Σαλέρνο 21/2
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309	α. Νάπολη 2/3
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	πρός Μονρόβια 24/2
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	ε. Ρότερνταμ 8/3
ΓΕΟΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	πρός Θεσσαλονίκη 24/2
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178	δ. Φινιστέρ 3/3
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ε. Μπαγκόγκ 20/2
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Λοριέντ 23/2
ΓΕΟΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Πειραιά 5/3
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	α. Γιοκοχάμα 28/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	έπισκευές Φερρόλ 3/3
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	πρός Μομπάσα 9/2
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	α. Λέ Χάβρη 2/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	πρός Σιγκαπούρη 23/1
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Γκάνδη 24/2
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Καλλάο 18/2
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Λέ Χάβρη 20/2
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. 'Υμουίντεν 6/3
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Λάρνακα 4/3
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482	έπισκευές Τάουν 9/3
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	α. Ράς Σουκχέιρ 14/2
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΑΝ (δ.π.)	65	3476	α. Πειραιά 7/3
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	δ. Πόρτ Σαϊδ 9/3
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	πρός Ράς Σουκχέιρ 21/2
ΓΚΑΖ ΠΑΖΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Νάπολη 9/3
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Ραβέννα 6/3
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΓ'ΕΡ (δ.π.)	66	24696	πρός Ράς Τανούρα 19/2
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Βομβάη 4/3
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	πρός Τζέμπελ 'Αλι 19/2
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Πειραιά 6/3
ΓΚΑΙΝΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16616	ε. Λεμεσό 9/3
ΓΚΑΛΑΝΤΑ 'ΙΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΑΛΑΝΤΑ 'ΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	ε. Πόρτ Κουεττάλ 16/2
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54996	α. Σιγκαπούρη 1/3
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	πρός Καμσάρ 14/2
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756	α. 'Ακρόμα 13/2
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	πρός Σιγκαπούρη 25/2
ΓΚΑΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝ (κ.)	73	15438	πρός 'Αμπιτζάν 15/2
ΓΚΑΟΥ (δ.κ.)	70	54134	πρός Κολόμπο 20/2
ΓΚΑΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	πρός Ματαράνι 22/2
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ (π.)	83	24843	πρός 'Αμβέρσα 28/2
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. 'Υόρκη 1/3
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	α. Πόρτ Χέντλαντ 6/3
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ II (δ.π.)	79	3221	πρός Σακνί 27/2
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Βαλτιμόρη 5/3
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	64	21193	ε. Μπιλμπάο 5/3
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	δ. Παναμά 28/2
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	ύψωσε λιβεριανή
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	ε. Χιούστον 5/3
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	δ. Κων/πολη 3/3
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/3
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Κόρπους Κρίστι 24/2
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	πρός Λεμεσό 23/2
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Μπράουνβιλ 22/2
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	μετ. «Γκόλντεν Φάλκον» (λ.)
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/2
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	ε. Μπαγκόγκ 19/2
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/3
ΓΚΑΟΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ (π.)	75	13036	ε. Ν. 'Υόρκη 22/2
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	α. Χόγκ Κόγκ 3/3
ΓΚΡΗΚ ΦΑ'ΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	πρός Γκαμπόν 28/2
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	πρός Σάντο Τόμας ντέ Καστίλια 28/2
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρός Καζαμπλάνκα 22/12
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Κολόμπο 8/3
ΓΟΥ'Ι'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Τσιβιταβέκια 6/3
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	πρός Κόλπο ΗΠΑ 21/2
ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	α. Μίνα αλ Φαχάλ 5/3
ΓΟΥ'Ι'ΤΑΕ'Υ ΜΠΑ'Ι'Υ (κ.)	70	9907	πρός Μπουσάν 8/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	στό Μπαντάρ 'Αμπάς 2/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Σιγκαπούρη 6/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	πρός Ούμ Κουάδρ 27/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	πρός Σιγκαπούρη 23/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Φρημάντλ 2/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	ε. Κίγκστον 27/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Γιοκοχάμα 6/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Γιούρπορτ 7/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρός Κισαράζου 14/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	πρός 'Ιράν 28/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	πρός Περισκό 14/1
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	πρός Καβάλλα 3/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/2
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115	ε. Χόγκ Κόγκ 2/3
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Κάρατι 26/2
ΔΑΜΩΝ	74	20712	ε. Μπουσάν 26/2
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	πρός Ματάνζας 27/2
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	πρός Μπόρνι 22/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Ταργκόνια 7/3
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74	6514	πρός Μαγιακούεζ 28/2
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	δ. Παναμά 4/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614	πρός Πενάγκ 27/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	πρός Τουρκία 11/2
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	ε. 'Ακρόμα 30/1
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862	ε. Φουτζέιρα 19/2
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785	α. Μαπούτο 2/12
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	ε. Ραβέννα 28/2

ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.).	69	10625	ε. Τζέντα 22/2
ΕΚΤΩΡ (κ.).	74	19166	ε. Πόρτ Μαντριν 18/2
ΕΛΕΝΑ V (π.).	73	20713	πρός Φιλιππίνες 25/2
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.).	70	19344	πρός Γιουγκοσλαβία 28/2
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.).	75	11441	πρός Πειραιά 17/2
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.).	76	11804	δ. Παναμά 8/2
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.).	72	17510	ε. Καζαμπλάνκα 4/3
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.).	72	8936	έπληθη 'Ελληνες
ΕΛΙΚΩΝ (Μηχ.).	80	16106	πρός ΕΣΣΔ 21/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.).	72	54889	πρός Περισκό 19/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.).	72	51227	δ. Σουέζ 6/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.).	74	44396	πρός Πόρτο Ρίκο 1/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.).	76	59353	α. Σιγκαπούρη 4/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.).	76	183099	πρ. «Grand»
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.).	76	209788	α. Ράς Τανούρα 13/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΣΥ (δ.)*	67	47344	πρός Κόρπους Κρίστι 20/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.Μηχ.).	76	188634	πρ. «Capitol»
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΣ (δ.).	75	45000	πρός Ντουμάι 28/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.).	74	44589	α. Χιούστον 5/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.).	75	146263	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 28/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-ΟΥΝΤ (δ.π.).	77	173086	α. Ράς Τανούρα 4/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑ'ΙΖ (δ.π.).	75	146263	πρός Παγκάγκουλα 10/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.).	75	42813	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.).	76	39995	α. Σέλλ Χάβεν 11/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.).	73	53321	ε. Ρότερνταμ 9/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.).	74	43441	α. Φιλαδέλφεια 19/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.).	68	41965	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.).	74	51501	ε. Μπάρμπερ Πόιντ 23/2
ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437	πρός Φλίξμπορ 20/2
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	α. Γκάνδη 24/2
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.).	77	14274	ε. Λά Παλις 8/3
ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980	πρός Ρουέν 19/2
ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑ'Ι'Υ (π.).	71	15119	έπληθη 'Ελληνες
ΕΛΠΙΔΑ (π.).	71	15723	πρός Μεξικό 27/2
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.).	73	104150	πρός Χάργκ 'Αϊλαντ 15/1
ΕΜΙΛ Σ. (κ.).	75	9438	α. Βρέμη 8/3
ΕΜΠΟΥ I. (δ.π.).	68	15252	πρός Σαλίνα Κρούζ 15/2
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.).	74	13687	ε. Ντάρμπαν 20/2
ΕΣΠΕΛΟΡΙΤΑΣ (κ.).	74	10250	ε. Μπαγκόγκ 20/1
ΕΠΟΣ (κ.).	75	16247	α. Λένινγκραντ 4/3
ΕΠΤΑ (κ.).	81	14699	πρός Παναμά 20/2
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Γιούρπορτ 6/3
ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.).	68	14569	πρ. «Ιόνιαν 'Αμπόσιον»
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (κ.).	86	15952	α. Βέντοπιλς 1/3
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (κ.).	68	19044	ε. 'Αμστερνταμ 6/3
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.).	68	11434	πρός Κόστα 8/2
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ I. (π.).	84	22629	πρός Σάντα Μάρτα 7/2
ΕΣΠΡΙΤ (κ.).	69	9985	ε. 'Αλγκεθίρας 14/2
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.).	67	1199	ε. Ντάρμπαν 9/11
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.).	72	129216	δ. Σουέζ 9/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I (κ.).	73	1598	ε. 'Οριστάν 22/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.).	76	1595	πρός Ντέρνα 21/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.).	78	11850	δ. Παναμά 2/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.).	73	10058	ε. Πόιντ Λίσα 22/12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.).	76	17308	ε. Κλαϊπέδα 24/2
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ (δ.κ.).	77	80824	μετ. «Silver Energy» (μ.)
ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.).	67	1220	α. Κάγκλιαν 3/3
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/3
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	πρός Ροστόκ 11/2
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.).	80	13035	α. Σάν Φραντσίσκο 2/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.).	76	9651	πρός 'Οβέντο 7/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.).	77	15356	πρός ΗΠΑ 24/2
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.).	77	15355	πρός Ντάρμπαν 24/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.).	79	9016	ε. Ταϊτσούκ 10/2
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.).	72	30930	δ. Σουέζ 1/3
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.).	76	20546	α. Γκντάνσκ 1/3
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.).	70	18734	πρός 'Αλγερία 7/2
ΖΑΡΑ (λ.).	77	16366	πρός Τυνσία 3/2
ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	έπισκευές Πειραιά 10/3
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.).	75	176008	στή Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΥΣ I (π.).	60	17447	στή Σαφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	δ. Κων/πολη 3/3
ΖΩΗ Χ. (π.).	68	10182	ε. Μπάρ 17/2
ΖΗΝ	79	16379	πρός Σιγκαπούρη 7/2
ΗΡΑ	79	16390	πρός Βραζιλία 23/2
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.).	57	2875	α. Πόρτ Σαϊδ 2/3
ΗΡΩ	76	17129	πρός 'Αγ. Λαυρέντιο 10/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.).	85	25076	δ. Παναμά 15/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.).	84	25063	πρός Μανίλα 21/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στή Βασούρα
ΘΑΛΙΑ (π.).	76	16873	ε. Βαλτιμόρη 1/3
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.).	76	19855	έπληθη άλλοδαπούς
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.).	74	35540	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/3
ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.).	66	1588	ε. Πειραιά 13/1
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.).	72	28021	ε. Σάν Νικόλας 24/2
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.).	75	65055	πρός Μπαχαράιν 16/2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.).	64	1579	ύψεστειλε σημαία Μόλτας
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.).	70	1467	έπισκευές Ντέλφους 7/3
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.).	70	55032	α. Τάραντα 7/3
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κε.)	72	2934	α. Μελίη 28/2
ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.).	77	995	πρός 'Αλβανία 25/2
ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.).	73	4937	πρός Μπαγκόγκ 21/2
ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.).	73	1272	πρός 'Αλγέρ 8/2
ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.).	77	997	πρός Χάιφα 19/2
ΙΛΙΟΝ (κ.).	72	8016	πρός 'Ιταλία 28/2
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	α. Σετσουμπάλ 6/2
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.).	77	140277	ε. Τεμπίγκ 28/2
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.).	74	9192	α. 'Ιμπίγκχαμ 2/3
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.).	82	16472	πρός 'Ιράν 15/2
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.).	80	19256	α. 'Αμστερνταμ 8/3
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.).	78	29991	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/3
ΙΩΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.).	78	20436	πρός 'Ισπανία 6/2
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.).	82	4796	πρός Ρίο Χάινα 16/2
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.).	68	16588	α. Βιζακαντνόμ 2/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΝΗ (κ.).	77	11488	ε. Λαγός 8/2
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.).	77	6901	πρός 'Αλεξάνδρεια 26/2
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕ'Ι'ΑΟΡ (π.).	77	11884	α. Σάν Φραντσίσκο 13/2
ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΥΝΥ (μ.).	67	5293	ε. Ανκόνα 5/3
ΙΟΝΙΑΝ ΧΟΟΥΠ (μ.).	69	9333	ε. Ρότερνταμ 25/2
ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.).	78	23230	α. Σίδνεϋ 26/2
ΙΡΙΣ (κ.).*	70	5278	πρός 'Ανκόνα 29/1

ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Σάν Λορένζο 25/2
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρός Πόρτο Καμπέλλο 24/2
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρός Κίνα 20/12
ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	ε. Ιταζά 2/3
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	α. Χιουσόν 4/3
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	πρός Χιουσόν 15/2
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	ε. Κολόμπο 7/2
ΚΑΛΛΙΩ (κ.)	69	9079	α. Τής 6/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	α. Χιουσόν 1/3
ΚΑΛΥΨΟ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	πρ. «Βαγκ»
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	α. Ν. Όρλεάν 16/2
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρός Ελλάδα 27/2
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	ε. Γίβραλτάρ 9/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Δουνκέρκη 3/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	πρός Πότι 3/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.)	73	63218	ε. Μπρίντζι 15/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	πρ. «Αμαζόν»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.)	73	62317	πρός Χιουσόν 21/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.)	68	26290	επισκευές Ουλσάν 2/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.)	69	34613	α. Σάν Λορένζο 17/2
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.)	77	9112	ε. Μπέντι 23/1
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ε. Φάλμουθ 7/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.)	68	10239	α. Μίνα Σάκρ 1/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.)	67	15472	πρός Ρουέν 27/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Μπαντάρ Χομείνι 24/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	α. Ν. Όρλεάν 28/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	μετ. «Cham Petrol Safina» (π.)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Δεμερρά 4/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8978	ε. Μπαγκόγκ 13/2
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	πρός ΗΠΑ 16/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	επαλήθευ αλλοδαπούς
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	πρός Πόρτ Κανάβερλα 3/2
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	πρός Τζέντα 26/2
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Όνδ.)	65	1219	ε. Σ. Λουίς ντί Ρόνε 28/2
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	πρός Σεπετίμα 21/2
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρός Γιοκοχάμα 28/1
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459	δ. Κων/πολη 1/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	α. Ρόττερταμ 9/3
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	πρός Τενεράλ Σάν Μαρτίν 31/1
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	ε. Σ. Μαλώ 7/3
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Άντοφαγκάτο 2/3
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	πρός Βεγγάζα 24/2
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	α. Θέουτα 25/2
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	ε. Στουμπόλ 7/3
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Π. Κουετζόλ 9/2
ΚΕ'Ι'Τ (μ.)	64	999	α. Μασσαλία 26/2
ΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Σάν Λορένζο 2/3
ΚΕΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ	81	9909	επαλήθευ
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124	στό Χόγκ Κόγκ 26/2
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	ε. Καοσιούγκ 27/2
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	πρός Κεταπόγκ 31/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	μετ. «Pearl One»
ΚΕΡΙΝΙΑ (κ.)	77	8976	α. Χιουσόν 5/2
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46890	πρ. Άντρον 25/2
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	πρ. Βραζιλία 14/2
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995	ε. Πειραιά 24/2
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509	μεταφορές Ν. Γουίνεας
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	πρός Ιαπωνία 2/3
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	δ. Παναμά 18/2
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Πειραιά 13/2
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	δ. Δαρδανέλλια 5/3
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	α. Σαγκάη 28/2
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	δ. Παναμά 28/2
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	πρός Ντέρβιν 24/2
ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ (Βρ.)	84	10511	δ. Πόρτ Σαϊό 9/3
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	πρ. «Shoun Ambassador»
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	δ. Γίβραλτάρ 7/3
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	υπέστειλε κυπριακή
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	επαλήθευ
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	πρ. Άκαμπα 21/2
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ε. Κολόμπο 5/3
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Ντάρμπαν 5/3
ΚΟΣΜΑΝ (κ.)	77	14186	δ. Γίβραλτάρ 9/3
ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389	ε. Τσιταγκόγκ 6/3
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	α. Ν. Πλύμουθ 1/3
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Σιγκαπούρη 27/2
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Μπρέμερβαδεν 8/3
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.)	81	10524	δ. Πόρτ Σαϊό 9/3
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	δ. Πόρτ Σαϊό 9/3
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.)	76	88886	πρ. Χιλή 19/2
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	ε. Φουτζέιρα 24/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	α. Ν. Όρλεάν 30/1
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Σουέζ 2/3
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	ε. Λονδίνο 7/3
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Πειραιά 28/2
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Λισαβόνα 3/3
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	πρ. Παλάου Σαμπού 29/1
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρ. Κίνα 22/1
ΚΥΡΝΙΑ (κ.)	71	15951	πρ. ΗΠΑ 25/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Κάρταϊ 5/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	δ. Πόρτ Σαϊό 6/3
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	πρ. Μαρούτι 17/1
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	πρ. Λιβύη 20/2
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	α. Φόξ 8/3
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	α. Πόρτ Γουάλλκοτ 26/1
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	ε. Πειραιά 20/12
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	77	4965	δ. Παναμά 1/3
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	ε. Λένινγκραντ 2/3
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	α. Πειραιά 20/2
ΛΑΚΥ (Μηχ.)	68	8135	πρ. Βανκούβερ 26/1
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	πρ. Λονδίνο 24/2
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	στό Σουέζ 8/3
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	πρ. Κουελίμπε 5/2
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.)	65	1600	πρ. Χαλκίδα 22/2
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	ε. Βέντοπις 6/3
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	ε. Φουτζέιρα 12/10
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	

ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.ο.)	68	22244	πρός 'Οκρία 16/2
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	ε. Κομά Μπαϊν 24/2
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	ε. Σεπετίμα 2/3
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στό Κάρκ (άποθήκη)
ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.)	75	79249	δ. Πόρτ Σαϊό 24/2
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	επαλήθευ 'Ελληνες
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	ε. Νταλίν 23/2
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	72	17914	πρ. Ταρτούς 31/1
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	ε. Σάν Λορέντζο 24/2
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	ε. Άγ. Βικέντιο 15/2
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	πρ. Κίνα 9/2
ΛΕΩΝ (Μηχ.)	72	19162	επισκευές Πειραιά 10/3
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	πρ. Ταρτούς 28/2
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	πρ. Νακόντια 23/2
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	πρ. Άλγερία 1/2
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	ε. Μπαχράϊν 27/2
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.)	72	6106	α. Πειραιά 17/2
ΛΙΛΥ Τ. (μ.)	54	1991	ε. Μπέιρα 19/2
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	πρ. Ισπανία 29/11
ΛΙΝΑ (Όν.)	66	2953	ε. Λά Νουβέλ 31/1
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Βομβάη 27/2
ΛΙΣΣΟΣ (π.)	67	13881	πρ. «Yashoye»
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	α. Ν. Όρλεάν 12/2
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	α. Πόρτ Άρθουρ 28/2
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	πρ. Άμπιτζάν 16/2
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	πρ. «Ελουίντα»
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	πρ. Άνκονα 9/3
ΜΣΦ ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.)	77	14834	ε. Ντάρ ες Σαλάου 24/2
ΜΑΙΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745	ε. Φρεντερίσια 24/2
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	α. Μπαγιουκντέρε 6/3
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	ε. Λά Παλς 1/3
ΜΑΚΕΤΟΡΜ (κ.)	69	11700	ε. Σιμενίβ 1/3
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	δ. Παναμά 3/3
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	πρ. Καοσιούγκ 11/2
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	πρ. Άλεξάνδρια 30/1
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	πρ. Τζέντα 24/2
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ε. Σάο Σεμπαστιάο 19/2
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	ε. Φιλαδέλφεια 6/3
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	ε. Άσάμπ 1/3
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	πρ. Κάρταϊ 2/3
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502	πρ. Σέτε 23/2
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	πρ. «Νίκας»
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	πρ. Καοσιούγκ 22/2
ΜΑΡΙΑΝΟΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περαικού
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	πρ. Σουραμπάγια 25/2
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	πρ. Τζέντα 25/2
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986	ε. Σάο Σεμπαστιάο 24/2
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	ε. Άμβέρσα 8/3
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.)	76	138765	α. Ράς Τανούρα 3/3
ΜΑΡΙΝΟΣ ΙΙ (π.)	80	14397	πρ. Μπαντάρ Χομείνι 17/2
ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π. (κ.)	84	5717	α. Λειζέρε 2/3
ΜΑΡΚ Α'Τ'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	α. Σαλέρνο 7/3
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (κ.)	75	1599	α. Τουλών 9/3
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	α. Σαουοισέτ 5/3
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	α. Σιγκαπούρη 3/3
ΜΑΡΥΛΙ (κ.)	74	15412	ε. Κάρνιφ 9/3
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	ε. Ρουέν 20/2
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	πρ. Καοσιούγκ 10/3
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	πρ. Ειρηνικό 27/2
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	μετ. «Clipper Majestic» (Λ.)
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	δ. Κων/πολη 2/3
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	α. Ραβέννα 8/3
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	77	9059	στό Κάρταϊ 27/2
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	ε. Άσντον 26/2
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	πρ. Μανζανίλλο 18/2
ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)	73	112306	α. Σιγκαπούρη 2/3
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	ε. Μοντοίρ 1/3
ΜΕΤΑΕΑΤΑ (δ.)	80	30875	πρ. Κουανιάγκ 25/1
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7)	79	43857	α. Ν. Όρλεάν 16/2
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Πόρτ Άρθουρ 6/2
ΜΗΛΟΣ Ζ. (ΑΒ)	60	4638	πρ. Μπαβναγκάρ 21/2
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	πρ. ΗΠΑ 25/2
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	πρ. Μαλαισία 22/2
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	α. Σιγκαπούρη 6/3
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	πρ. Ρίο 'Ιανέιρο 10/3
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάν
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	δ. Παναμά 19/2
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	α. Λας Πάλμας 15/2
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	πρ. Κορέα 19/1
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	α. Μπιλμπάο 26/1
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	πρ. Βόρρι 27/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.)	71	2999	επισκευές Ντάρμπαν 14/11
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	ε. Κολούμπια ρίβερ 5/3
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	δ. Σουέζ 1/3
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	α. Μπαντάρ Άμπας 25/10
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	πρ. Ιράν 24/2
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	πρ. Σάντος 24/2
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	πρ. Ρίτοαρντς Μπαϊν 21/2
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Θέουτα 19/2
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	στόν Πειραιά 9/3
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	πρ. Κέη Πάλμας 20/2
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860	στή Σεμαόκα (άποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370	α. Βίγκο 8/3
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	α. Ρας Μπουντράν 24/2
ΜΠΕΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Νταμμάι 4/3
ΜΠΕΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	πρ. Βενεζουέλα 13/2
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	πρ. Ρόττερταμ 4/3
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.)	81	10199	δ. Παναμά 4/3
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	δ. Ντόβερ 6/3
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Ρας Τανούρα 2/3
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Όνδ.)	66	9085	πρ. 'Ινδία 14/2
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	δ. Πόρτ Σαϊό 4/3
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	14969	στή Τσιτακόγκ 1/3
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870	α. Λισαβών 7/3
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (μ.)	68	6789	πρ. «Abright Pioneer»
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193	πρ. Πόρτ Έλζιζαμπεθ 26/2
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	πρ. Όκρια 21/2
ΜΥΡΗΝΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Ρόττερταμ 5/3
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	πρ. Πόρτ Χάρκουρτ 28/2
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	πρ. Κίληγκ 23/2
ΜΥΣΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Σάντος 27/2

N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	71	9646
ΝΑΓ'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΓ'ΙΤ ΛΑ'ΙΤ (Μπχ.)	77	34841
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ (κ.)	73	11645
ΝΑΡΕ'ΙΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760
ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.)	65	1000
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414
ΝΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	71	5447
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920
ΝΟΒΕΑΤΥ (δ.κ.)	73	117178
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΞ (Βρ.)	77	1747
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)	72	7266
ΝΟΡΘΕΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Υ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003
ΝΤΟΥΜΠΑ'Ι ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491
ΟΑΚΜΠΛΑΝΚ (κ.)	78	16893
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (μ.)	70	11248
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΟΡ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΛΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	71	13858
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	75	39656
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'ΙΣ (π.)	69	11434
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΛ (δ.π.)	84	4083
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'ΙΚ (κ.)	76	12443
ΟΤΑΡΟΥ 1 (δ.π.)	79	3818
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	178009
ΟΥΑ'ΙΤ ΡΟΥΥΖ	84	13852
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582
ΟΥΡΑΝΙΣ (μ.)	69	9907
ΟΥΡΑΝΙΑ Α. (κ.)	73	16317
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ- ΤΗΣ (κ.)	71	41961
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	36380
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Αιβ.)	70	11489
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388
ΠΑΤΡΑ'Ι'ΚΟΣ ΙΙ (κ.)	79	13251
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411
ΠΕΛΑ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253
ΠΕΛΤΕ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	70	4095
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΑΛ (κ.)	72	16402
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Αιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162

ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (κ.)	69	56893
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑ'Ι'Μ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	70	10469
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	67	40675
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΞΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΞΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525
ΠΡΟΞΩ (Μπχ.)	78	26409
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	81	8352
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΖΑΛ (φιλ.)	77	39562
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877
ΡΟΟΥΖ (δ. 'Ονδ.)	70	1598
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	81	8352
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626

α. Ν. 'Ορλεάνη 22/2	
επιβλήθη Νορβηγούς	
πρός Χάργκ 20/1	
α. Δακάρ 13/2	
α. Λας Πάλας 3/3	
πρός Βραζιλία 22/2	
πρός 'Αβνα 13/2	
στό Χάργκ (αποθήκη)	
επισκευές 'Αμβέρσα 2/3	
ε. Φιλαδέλφεια 4/3	
α. Ντάρμπαρ 21/2	
ε. Πόρσγκρουμ 28/2	
πρός ΗΠΑ 22/2	
α. Ραβέννα 20/2	
πρός Κούβα 12/2	
ε. Πειραιά 21/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/2	
α. Λεμεσός 8/3	
πρός Ρίτσαρντς Μπαί 18/2	
ε. Μάρσαλοκ 10/2	
α. 'Ομοσλγ 7/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/2	
στη Βομβάη 21/2	
πρός Βενεζουέλα 11/2	
ε. Ρίο 'Ιανέριο 3/3	
ε. Πόρτ Χάρκουρτ 4/3	
επιβλήθη	
ε. Τόρε 'Ανουζιτά 22/2	
μετ. «Βίλ ντέ Ντουκέρ» (Μπχ.)	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/1	
ε. Πόρτ 'Εσκουίβελ 4/3	
στό Καράτσι 23/2	
δ. Κων/πολη 6/3	
πρός Κονακρύ 7/2	
ε. Λάγος 29/1	
ε. Φρεντερσία 5/3	
ε. 'Οννε 15/2	
δ. Πόρτ Σάι 5/3	
πρός 'Αμπιτζάν 20/1	
στην 'Ακαμπα 10/2	
α. Κολόμπο 15/2	
ε. Γκνάνσκ 26/2	
πρός Ρίτσαρντς Μπαί 14/2	
στό Γκιζάν	
α. Σουέζ 10/3	
ε. Λά Σπέζια 8/3	
ε. Ρίο Γκράντε 20/2	
δ. Κων/πολη 4/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/3	
ε. Ράς Τανούα 4/3	
δ. Κων/πολη 3/3	
επισκευές Ντουμπάι 1/3	
α. Χάλιφα 10/2	
πρός Μπανιάς 1/3	
πρός 'Ιράν 20/1	
α. Γένοβα 19/2	
πρός 'Ινδία 24/2	
ε. Μάλα 7/3	
δ. Κων/πολη 26/2	
ε. Μπ. 'Αίρες 28/2	
μεσογεικός μεταφορές	
πρός Ν. 'Αμερική 6/2	
πρός 'Ινδονησία 24/2	
ε. Σιγκαπούρη 20/1	
επισκευές Πειραιά 23/1	
α. Πειραιά 8/3	
στον Πειραιά 2/2	
α. Κάντι 7/3	
ε. Μπαγκόκ 11/1	
ε. Φουτζέιρα 24/2	
πρός Τάραντα 26/2	
δ. Πόρτ Σάι 6/3	
πρός Μίνα Καμπούς 18/2	
ε. 'Αμπουργό 8/3	
α. Ράς Τανούρα 20/2	
πρός Ν. 'Αφρική 12/1	
πρός Κωατζακόαλκος 21/2	
πρός Μ-ινα δλ Φοχάλ 10/2	
επιβλήθη	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/3	
δ. Σουέζ 5/3	
δ. Σουέζ 9/3	
πρός Ποχάγκ 1/2	
πρός 'Ανναμπα 23/2	
ε. 'Αμστερνταμ 17/2	
ε. Βοστώνη 1/3	
ε. Φρημνάλ 8/3	
επιβλήθη	
α. Καράτσι 2/3	
α. Λας Πάλας 2/3	
α. 'Ασάμ 6/3	
ε. Γένοβα 7/3	
πρός Φρήπορτ 15/2	
ε. Μπουένος 'Αίρες 3/3	
α. Ντάρμπαρ 5/3	
ε. Πειραιά 8/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/2	
πρός Ρουέν 22/2	
πρός Γιβραλτάρ 26/2	
δ. Γιβραλτάρ 8/3	
στό Σαντάντερ 3/3	
επιβλήθη άλλοδαπούς	
α. Λισσαβώνα 1/3	
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 31/1	
α. Λονδίνο 9/3	
ε. 'Αρατού 20/2	
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 9/1	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/3	
ε. Σάντος 5/3	
ε. Γκνάνσκ 13/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/3	
ε. Μπωμόν 25/2	
δ. Ντόβερ 7/3	

Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΒΒΑΤΑ (δ.μ.)	71	14925
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΝΤΣ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΗΡΩΣ (κ.)	76	10221
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΒ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΒ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΒ ΣΤΑΡ (π.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΑΑ (κ.)	77	17772
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕ'Ι'ΑΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143
ΣΕ'Ι'ΑΟΡ (κ.)	70	9951
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΩΡΕΛ (δ. Μπχ.)	68	66113
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631
ΣΗ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	70	15216
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (δ.μ.)	77	40558
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙ (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΡΣΣ (κ.)	69	33328

ΣΗΜΠΡΕΪΒΡΥ (δ.μ.7.)	73	17795	ε. Φιουμτσίνιο 9/3	77	17339	ε. Βανκούβερ 4/3
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	δ. Γιβραλτάρ 7/3	76	18953	α. Ίντσον 2/3
ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.)	82	18709	πρόξ Μπαντάρ 'Αμπάς 3/1	80	30502	α. Δαμιέττα 4/3
ΣΗΠΕΪΣ (μ.)	77	15225	α. Βιτόρια 15/2	73	50849	πρόξ Φιλαδέλφεια 24/2
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Μπιλμπάο 28/2			
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	ε. Πιομπίνο 1/3	71	109197	ε. Τζέντα 29/11
ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	πρόξ Πειραιά 16/2	76	30746	πρόξ ΗΠΑ 23/2
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Νάπολη 7/3	73	43887	πρόξ Χιουσόν 22/2
ΣΗΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	α. Χάιφα 16/2	75	13587	πρόξ ΕΣΣΔ 8/2
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Γένοβα 6/3	76	13547	πρόξ 'Αλγερία 21/1
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	δ. Ντόβερ 7/3	74	43887	πρόξ Β. Ευρώπη 10/3
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/3	72	79317	πρόξ Κόρπους Κρίστι 28/2
ΣΗΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	πρόξ Τουάπσε 1/3	74	25394	πρόξ Μπαλντό 20/2
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	α. Καράτσι 27/2	72	113950	πρόξ Σιγκαπούρη 1/3
ΣΗΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Γκαίμπς 26/2	71	106776	α. Κοανγκίνγκ 12/2
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Δουνκέρκη 5/3	70	48501	πρόξ Φιλαδέλφεια 5/3
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρόξ Ροστόκ 20/2	72	12463	ε. Σούσε 24/2
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	στο Μπουσάρ 21/1	74	11644	πρόξ Σάν 'Αντόνιο 25/2
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρόξ Τάιν 19/2	76	5999	πρόξ Βαλτιμόρη 18/2
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	πρόξ Περαικό 7/12	74	8826	πρόξ Τρίπολη 22/2
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	δ. Σουέζ 6/3	74	11644	ε. Βενετία 4/3
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	πρόξ Μόντρεαλ 1/3	70	52765	πρόξ 'Ιταλία 23/2
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (κ.)	85	13911	ε. Τσίμα 6/3	75	47133	ε. Πειραιά 9/2
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	80	24917	α. Σιγκαπούρη 7/3	74	10059	δ. Παναμά 2/3
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	76	12440	πρόξ Ν. 'Ορλεάνη 6/2	82	15953	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/2
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	75	13835	α. Σαβόνα 7/3			
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μηχ.)	78	32508	πρόξ Λένινγκραντ 19/2			
ΣΙΑΙΜΝΑ *	72	55878	πρόξ Γκάλβεστον 23/2			
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	75	16849	πρόξ Περαικό 27/2			
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	80	14825	επισκευές Ρόττερνταμ 9/3			
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	69	15688	ε. Ρεσίφ 17/2			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Χουάγκου 4/2			
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪΡΟΥΤ (Λιβ.)	63	10617	δ. Κων/πολη 6/3			
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	73	17466	στο Μπαντάρ Χομενί			
ΣΚΑΪ'ΛΑΪΝ (δ.Μ.)	77	11679	πρόξ Σουαίμα 11/1			
ΣΚΑΪ'ΜΑΝ (κ.)	76	10804	α. Σιγκαπούρη 8/3			
ΣΚΑΪ'ΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	77	19993	πρόξ Πουέρτο Καμπέλο 20/2			
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	66	19920	πρόξ Ν. Κορέα 9/2			
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	74	75049	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/2			
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	20712	α. Λός 'Αντζελες 17/2			
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	77	8989	πρόξ Δακάρ 24/2			
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	19284	ε. Κλαϊπέδα 12/2			
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	33408	ε. Ίντσον 2/3			
ΣΟΥΕΡΤΕ	67	13540	α. Λά Σπέδια 27/2			
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	73	20538	πρόξ Κωνσταντίνζα 15/2			
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	70	103508	ε. Σεμάγκα Μπαίη 30/1			
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	68	2712	πρόξ Μπιζέρτα 1/3			
ΣΟΥΦΙΑ (κ.)	69	1595	α. Πειραιά 8/3			
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	34054	πρόξ Ροστόκ 10/2			
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	78	12518	πρόξ 'Οβένο 7/2			
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	63	31290	α. Άντεν 3/5/8/9			
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	71	17878	α. Χιουσόν 24/1			
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	70	11870	ε. Πειραιά 6/3			
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	72	19276	πρόξ 'Αλγερία 15/2			
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	69	13942	πρόξ 'Ιταλία 1/3			
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	61	1586	πρόξ 'Αλγέρ 13/2			
ΣΤΑΡ (κ.)	74	24573	πρόξ Περαικό 3/3			
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	77	22893	πρόξ Νοβοροσίσκ 3/3			
ΣΤΑΡΑΛΪΤ (κ.)	78	18321	α. Ντάρμπαν 3/3			
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	62	1133	πρόξ 'Αλεξάνδρεια 21/2			
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ον.δ.)	85	4710	πρ. «Shoun Victoria»			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	78	3405	πρόξ 'Αλβανία 22/2			
(δ.π.)	70	1586	πρόξ Κων/πολη 17/2			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	77	4656	ε. Τομακομάι 5/3			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	71	2940	α. Χόγκ Κόγκ 6/3			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	70	999	πρόξ Λέ Χόβρη 22/2			
(δ.π.)	85	4711	πρόξ Μαπούτο 26/2			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	85	4711	πρ. «Shoun Venture»			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	85	7145	α. Χιουσόν 27/2			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	69	6183	πρόξ Σιγκαπούρη 24/2			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	69	1453	α. Πειραιά 8/3			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	ε. Ντάρμπαν 8/3			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	85	4710	πρ. «Shoun Vanguard»			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	85	7145	α. Τέξας Σίτυ 25/2			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ	50	1518	α. Τέξας Σίτυ 25/2			
(δ.π.)	75	17894	α. Άνκονα 1/3			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΣΕΪ'ΛΟΡ (δ.π.)	70	15265	επισκευές Πειραιά 24/9			
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	75	6172	πρόξ Σουέζ 11/2			
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	76	31725	πρόξ Περού 14/1			
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	69	9822	α. Λέ Χόβρη 4/3			
ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	72	9076	α. Σιγκαπούρη 5/3			
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	70	18736	επισκευές Πειραιά 7/3			
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ *	65	4027	α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/6			
ΣΦΙΝΞ (κ.)	68	10964	πρόξ Ρόττερνταμ 26/2			
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	11999	ε. Μπαγκόκ 5/3			
ΣΩΚΣΧΟΡΝ *	78	19420	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/3			
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	73	10372	α. Μόγκλα 7/3			
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	61	1252	α. Πόρτ Κέλαγκ 5/3			
ΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	78	16329	αργεί Πειραιά			
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	74	18204	ε. Κλαϊπέδα 19/2			
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪ'Ν (κ.)	75	3531	δ. Κων/πολη 4/3			
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	83	35762	επισκευές Ντάρμπαν 3/3			
ΤΕΡΝ (κ.)	81	3375	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/3			
ΤΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	78	5868	ε. Θεσσαλονίκη 19/2			
ΤΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	70	9954	α. Χιουσόν 3/3			
ΤΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	73	9044	πρόξ Λομπότο 15/2			
ΤΙΟΒΙ (π.)	72	16023	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/3			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	78	5907	πρόξ Ταϊτσόνγκ 9/2			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	78	15660	πρόξ Μαυρίκιος 28/2			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	70	10197	πρόξ Αϊγυπτο 23/1			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	75	12376	α. Ντάρμπαν 8/3			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	83	21000	α. Ντάρμπαν 8/3			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	69	5406	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/2			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	72	9213	α. Τρινκμάλη 11/2			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	73	12376	ε. Πειραιά 28/2			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	65	15090	α. Ταουμάι 7/3			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	71	9082	α. Μαϊάμι 4/3			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	75	16822	πρόξ Ντάρμπαν 7/2			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	71	20670	πρόξ 'Αλγέρ 20/2			
ΤΙΟΥΕΛ Ι.	76	13550	ε. Καράτσι 2/3			
ΤΡΑΣΤ (κ.)						
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ *	76	18953	ε. Βανκούβερ 4/3
ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ *	80	30502	ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	73	50849	α. Ίντσον 2/3
ΤΡΕΪΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	71	109197	ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	76	30746	α. Δαμιέττα 4/3
ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	43887	ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	75	13587	πρόξ Φιλαδέλφεια 24/2
ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	76	13547	(δ.κ.)	74	43887	ε. Τζέντα 29/11
(δ.κ.)	72	79317	ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	74	25394	πρόξ ΗΠΑ 23/2
ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	74	113950	ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	72	11644	πρόξ Χιουσόν 22/2
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	71	106776	ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	76	5999	πρόξ ΕΣΣΔ 8/2
ΤΡΕΪΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	70	48501	ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	74	8826	πρόξ 'Αλγερία 21/1
ΤΡΕΪΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	72	12463	ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	76	11644	πρόξ Β. Ευρώπη 10/3
ΤΡΕΪΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	11644	ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	70	52765	πρόξ Κόρπους Κρίστι 28/2
ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	76	5999	ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	75	47133	πρόξ Μπαλντό 20/2
ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	8826	ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	74	10059	πρόξ Σιγκαπούρη 1/3
ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ	72	11644	ΤΡΕΪΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	82	15953	α. Κοανγκίνγκ 12/2
ΤΡΕΪΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	70	48501	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ			πρόξ Φιλαδέλφεια 5/3
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	72	12463	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)			ε. Σούσε 24/2
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	74	11644	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)			πρόξ Σάν 'Αντόνιο 25/2
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	76	5999	ΤΡΟΟΔΟΣ (κ.)			πρόξ Βαλτιμόρη 18/2
ΤΡΟΟΔΟΣ (κ.)	74	8826	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)			πρόξ Τρίπολη 22/2
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	11644	ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)			ε. Βενετία 4/3
ΤΡΟΥ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	70	52765	ΤΣΑΜΠΙΟΝ			πρόξ 'Ιταλία 23/2
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	75	47133	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)			ε. Πειραιά 9/2
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	74	10059	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)			δ. Παναμά 2/3
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	82	15953	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)			α. Ν. 'Ορλεάνη 21/2
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)						
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	α. Πειραιά 7/3
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	20608	ΦΑΝΗΣ (κ.)	76	109197	δ. Σουέζ 6/3
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	30746	πρόξ Μανίλα 18/2
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	30746	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	πρόξ Λομπότο 6/12
ΦΑΣΣΑ (δ.)	68	4080	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	69	8767	α. Φιλαδέλφεια 5/3
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	69	8767	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	72	13690	πρόξ Ντουμπάι 20/2
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	54	1598	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	67	54322	επώληθη 'Ελληνες
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	67	54322	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	70	83168	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/2
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	65	15090	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	76	4617	μεσογειακές μεταφορές
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	72	10194	ΦΙΝΙΕ (δ. Ονδ.)	70	37310	πρόξ Μπαχρέιν 20/2
ΦΙΝΙΕ (δ. Ονδ.)	68	13580	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	85	38629	πρόξ Τσιταγκόγκ 25/2
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	72	10194	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	65	12636	α. Ντουμπάι 6/3
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	70	37310	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	72	16398	πρόξ Πόρτο Καμπέλλο 24/2
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	68	13580	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	75	20214	α. Κοπέρ 2/3
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	85	38629	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	78	16885	ε. Πιομπίνο 22/2
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	65	12636	ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.Ονδ.)	76	23104	α. Πειραιά 7/3
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.Ονδ.)	72	16398	ΦΛΕΑΡ (κ.)	77	18745	πρόξ 'Ιαπωνία 1/3
ΦΛΕΑΡ (κ.)	75	20214	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	63	10736	α. Τζουμπάι 6/3
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	78	16885	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.)	63	26759	πρ. «Φαίει»
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.)	76	23104	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	73	29709	πρόξ Μπουσόν 1/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	77	18745	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	68	9342	επώληθη 'Ελληνες
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	63	10736	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	68		



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

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

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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ἑλληνες Ναυτικούς

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στα πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπάθειών τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἀμεσα ἄλλα καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιὰ δικὴ προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδικὴ προσφορά, πού ἰσχύει ἀπὸ 1ης Ἰουλίου 1989 περιλαμβάνει:

- Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοία τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμὲς 6.000.
- Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 7.500 (ἐναντὶ δρχ. 10.000 τῆς καθ' ἑτήσιαν συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» με αὐτὲς τὶς εἰδικὲς τιμὲς συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρόμειστε το, ἀποστελλόντας ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», τὰρὰ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή:



TELESHIP

- ◆ AUTOMATION
- ◆ INSTRUMENTATION
- ◆ HEAT EXCHANGERS
- ◆ SPARE PARTS
- ◆ GENERATORS
- ◆ RIDING SQUADS

TELESHIP MARITIME AGENCIES S.A.

35-39, AKTI MIAOULI - 185 35 PIRAEUS - GREECE - TEL: 4183692/3 - TLX: 241578 TLSP - FAX: 4183693