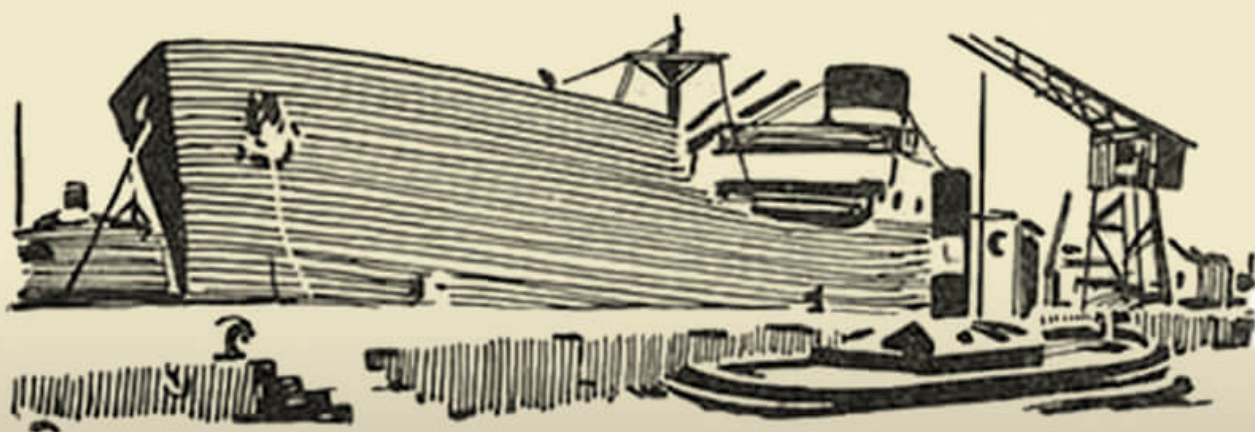


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαΐου 1990

Αρ. Φύλλου 1319/1077

NAYTIKA XPONIKA

With
English
supplement

ΦΥΛΛΟΥ 1319/1077
15 ΜΑΪΟΥ 1990
ΔΡΧ. 300



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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

POINT TO POINT



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

U.S.A.

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

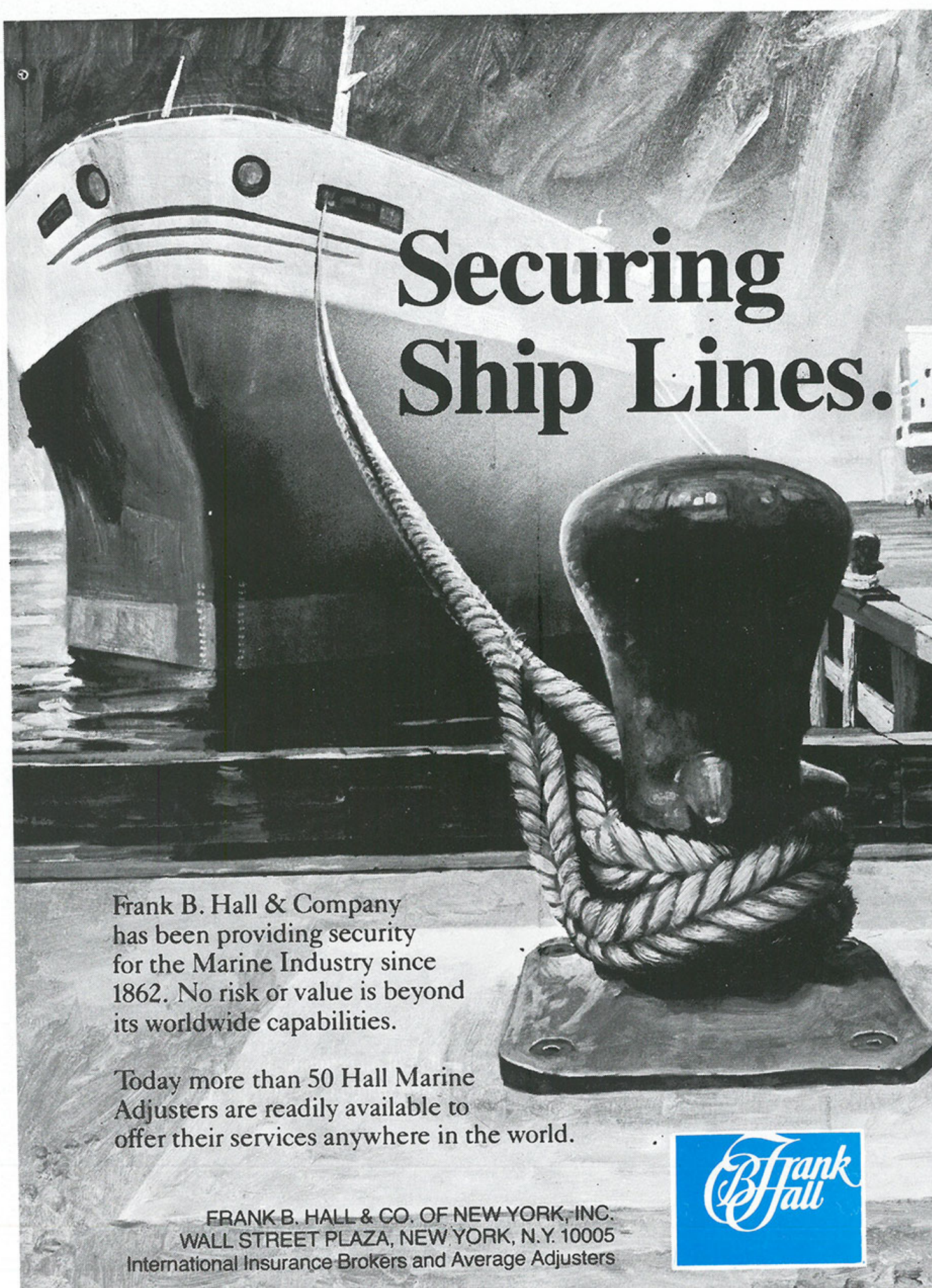
GREECE

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

LONDON

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





Securing Ship Lines.

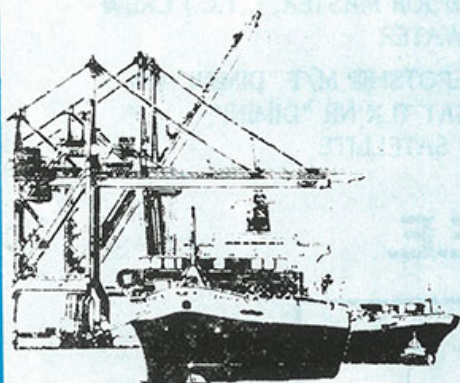
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 59ο**

15 ΜΑΪΟΥ 1990
ΝΘ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β)-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1319/1077

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 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)

Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 7.500
Σε πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 6.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1319/1077 May 15th, 1990

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

Τά «θετικά μέτρα» για τη Ναυτιλία
της Κοινότητας

- 11 Οί προτάσεις του Εύρωβουλευτή κ. Π. Σαρλή
στην Έπιτροπή Μεταφορών καί Τουρισμού του
Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Έλληνική Ναυτιλία καί Τεχνολογία.

- 13 Η Μηχανογράφηση των Ναυτιλιακών επιχειρή-
σεων από τον κ. Άχ. Βαρδάκη.

Ο κόσμος των κινητών δορυφορικών
έπικοινωνιών.

- 19 Τό σύστημα INMARSAT από τον τέως
προέδρου του Όργανισμού κ. Γ. Συμεωνίδη.

- 24 Η Δυτική Αφρική καί η Ναυτιλία της.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
15 ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
26 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
28 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
30 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
34 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
35 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
37 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
37 ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΠΩΝΚΕΡΣ
38 ENGLISH SUPPLEMENT
40 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

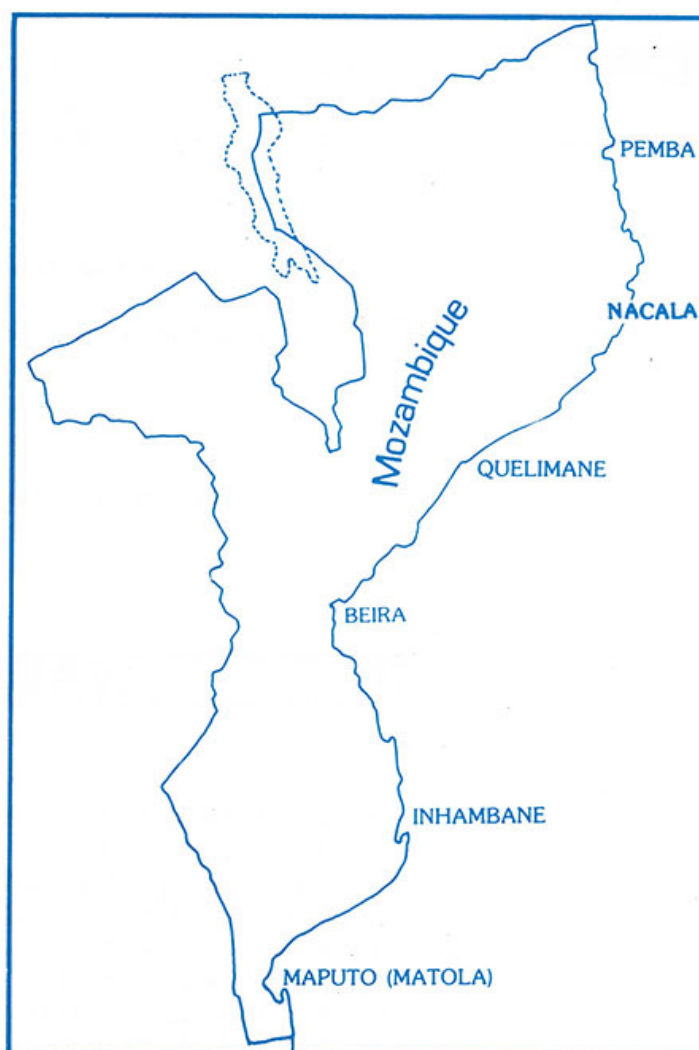
PRODUCTS AVAILABLE: 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

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

Σύνθεση έπτά 'Ελλήνων

Ένα από τα πρώτα μέτρα τα οποία πρέπει να ληφθούν για να αρχίσει ο επιθυμητός από όλους επαναπατρισμός των πλοίων είναι η ρύθμιση του θέματος της συνθέσεως βάσει των σημερινών δεδομένων που απαιτούν γενναίες και ιδιαίτερα προχωρημένες ρυθμίσεις για να κερδίσουμε το χρόνο που έχουμε χάσει μέχρι τώρα και να καταστούμε και πάλι πρωτοπόροι.

Υπενθυμίζουμε ότι επί ύπουργίας Κατσιφάρα τα «Ναυτικά Χρονικά», τα οποία πάλευαν από τότε σθεναρά για να σταματήσει η φυγή των πλοίων από το έθνικό νηολόγιο, είχαν υποδείξει σαν ένα αποφασιστικό μέτρο συγκρατήσεως των πλοίων αλλά και προσελκύσεως εκ νέου και εκείνων που είχαν φύγει μία πρωτοποριακή — για την εποχή — σύνθεση την οποία εφαρμόζουν σήμερα με ιδιαίτερη επιτυχία οι ανταγωνιστές μας και στην Ευρώπη, και στην Άπω Ανατολή. Συγκεκριμένα, τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν προτείνει τότε να υπάρχει από την Ελληνική Πολιτεία αξίωση για την επάνδρωση των πλοίων με έννέα έως δέκα Έλληνες — τούς έννέα αξιωματικούς της γέφυρας και της μηχανής μαζί με τόν ασυρματιστή και τόν μάγειρο καθώς και τόν καλό ναύκληρο έφ' όσον θά υπήρχε και να άφεθεί στην κρίση αλλά και τη φροντίδα του πλοιοκτήτη ή μέριμνα για την κάλυψη των θέσεων του κατωτέρου πληρώματος χωρίς την παραμικρή άναμιξη του ΥΕΝ ή άλλων υπηρεσιών.

Δυστυχώς, η πρόταση εκείνη δεν αξιοποιήθηκε. Μετρούσαν άλλα, φαίνεται, οι τότε κυβερνώντες. Άλλά και οι καρεκλοκένταυροι των ναυτεργατικών οργανώσεων δεν πήγαιναν πίσω — δεν δέχονταν ούτε μύγα στο σπαθί τους. Φυσικά, η συρρίκνωση συνεχίστηκε με όλες τις δυσμενέστερες, όπως αποδείχθηκε τελικά, επιπτώσεις τόσο στην άπασχόληση των ναυτικών μας όσο και στο άσφαλιστικό τους Ταμείο, τό NAT, τό οποίο έκτοτε παραδέρνει και αναγκάζεται κάθε μήνα να δανείζεται τα αναγκαίου ποσά για την πληρωμή των συντάξεων και την εξασφάλιση της περιθάψεως μέσω του Οίκου του Ναύτη.

Ήδη τό θέμα της συνθέσεως που είναι εκ των ών ούκ άνευ, αν θέλουμε να δούμε τα πλοία να γυρίζουν στην Έλληνική, τίθεται και πάλι επί τάπητος.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» θεωρούν ξεπερασμένη πλέον την πρότασή τους για την επάνδρωση των πλοίων με έννέα ή δέκα Έλληνες. Γιατί πλέον δεν υπάρχουν Έλληνες ναυτικοί και άφ' ετέρου τα χρόνια αυτά στά υπό ξένες σημαίες ελληνόκτητα πλοία δοκιμάσθηκε με επιτυχία τό σχήμα των τεσσάρων Έλλήνων αξιωματικών — πλοίαρχος και ύποπλοίαρχος και Α' και Β' μηχανικός. Έμεϊς δεν προτείνουμε τό σχήμα αυτό γιατί οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια στην εξάλειψη

και των Έλλήνων αξιωματικών. Προτείνουμε τό σχήμα των έπτά Έλλήνων αξιωματικών — τριών για τη γέφυρα και τριών για τη μηχανή και του ασυρματιστή που θά μπορεί να συμπληρώνεται με Έλληνα μάγειρο, έφ' όσον βεβαίως υπάρχει και δεν δημιουργεί τα προβλήματα που συνήθισαν να δημιουργούν τελευταία οι μάγειροι αξιώνοντας εκ των ύστερων και την άμοιβή του καμαρότου, χωρίς όμως να επιβάλλεται και αξίωση της Έλληνικής Πολιτείας για τη ναυτολόγηση του μαγείρου.

Άπό τά άνωτέρω καθίσταται αυτόντοτο ότι δεν θά υπάρχει ούτε άνάμιξη αλλά ούτε και οποιαδήποτε αξίωση της Έλληνικής Πολιτείας γύρω από τό θέμα της επιλογής και της άπασχολήσεως του κατωτέρου πληρώματος, τό οποίο θά άνήκει στην άποκλειστική άρμοδιότητα και ευθύνη του πλοιοκτήτη ή διαχειριστή του πλοίου.

Μιλάμε πάντοτε βεβαίως για τά ποντοπόρα πλοία αλλά θεωρούμε ότι η ρύθμιση αυτή με κάποια παραλλαγή πρέπει να επεκταθεί και στα έπιβατηγά γραμμών έξωτερικού και τά κρουαζιερόπλοια τά οποία αντιμετώπιζουν επίσης όξύτατο πρόβλημα άνταγωνισμού και έπιβιώσεως.

Και θεωρούμε αυτόντοτο ότι τό πλοίο έφεξης θά καταβάλει εισφορές προς τό NAT και τούς λοιπούς λογαριασμούς μόνον για τούς Έλληνες ναυτικούς που θά είναι ναυτολογημένοι σ' αυτό και για κανέναν άλλον.

Γνωρίζουμε εκ προοιμίου ότι οι προτάσεις αυτές θά συναντήσουν την αντίδραση των καρεκλοκένταυρων, θέλουμε όμως να έλπίζουμε ότι η Κυβέρνηση θά παραμείνει αταλάντευτη και θά προχωρήσει στην ύλοποίηση όλων των άπαιτούμενων μέτρων για να έπιτευχθεί ό επαναπατρισμός.

Νά μήν χαθεί και αυτή τη φορά η ευκαιρία που θά εξασφαλίσει και πάλι τόν πλοῦτο πρώτα πρώτα στους ίδιους τούς ναυτικούς μας αλλά και στην χώρα που έχει άνάγκη από όποιοδήποτε ελληνικό πόρο για να έπιτύχει την έξυγανση της οικονομίας της.

Πρός δε τούς καρεκλοκένταυρους που θά αρχίσουν να ουρλιάζουν ότι επιδιώκουμε την κατάργηση θέσεων εργασίας των Έλλήνων ναυτικών, υπενθυμίζουμε την άναφορά που είχαμε κάνει σε κάποια πρόσφατη ευκαιρία για τό μαγικό ραβδί της Κίρκης: Δηλαδή, αν διαθέταμε εκείνο τό μαγικό ραβδί και με μία άπλή κίνηση μπορούσαμε να ξαναφέρουμε στην εθνική σκέπη όλα ελληνόκτητα πλοία, δεν θά είμασταν σε θέση να διαθέσουμε σε κάθε πλοίο περισσότερους από τέσσερις έως πέντε Έλληνες ναυτικούς, άκόμη και αν χρησιμοποιούσαμε και όλους τούς συνταξιούχους που θά έπιθυμούσαν να έργασθουν για να συμπληρώσουν την πενήνχρονη σύνταξη του NAT.

NAT: Η σωτηρία με τά πολλά πλοία με Έλληνική σημαία

Ίδιαίτερα ένδ'αφέρουσα ήταν η όμιλία του Προέδρου του NAT κ. Γρ. Τιμαγένη, κατά τη διάρκεια γεύματος εργασίας στη Ναυτιλιακή Λέσχη την περασμένη Πέμπτη, 10 Μαΐου, σχετικά με τά προβλήματα και τις προοπτικές έξυγιάνσεως του Ταμείου, μία όμιλία που ό όμιλητής χαρακτήρισε σαν συνοπτική προκαταρκτική εισήγηση και την οποία παρακολούθησαν με προσοχή άρκετοί εκπρόσωποι της ευρύτερης ναυτιλιακής μας οικογένειας.

Ο κ. Τιμαγένης άφιέρωσε τό μεγαλύτερο μέρος της όμιλίας του στη σημερινή οικονομική κατάσταση του NAT και τά αίτια που την προκάλεσαν, καθώς και στις προσπάθειες για την έξυγανση, έφερε στην επιφάνεια

πληθος χρήσιμων στοιχείων που πρέπει να γίνουν προσιτά σε όλους και για τό λόγο αυτό θά δημοσιεύσουμε τό πλήρες κείμενο στο έπόμενο τεύχος, διέλυσε μύθους και παραπληρητικές πληροφορίες, που άφορούσαν λόγου χάρη, την τύχη των περιβάλλοντων 360 έκατ. δολλαρίων των συναλλαγματικών διαθεσίμων, τις όφειλές των πλοιοκτητών, τη συνταξιοδότηση προσφύγων των άνατολικών χωρών κλπ. και έκανε δύο καιρίες έπισημάνσεις που είναι από πολύ καιρό και έπισημάνσεις των «Ναυτικών Χρονικών»:

Ή πρώτη, ότι τό NAT με τις άδυναμίες τις όποιες παρουσιάζει, άποτελεί ένα από τά άντικίνητρα για την προσέλκυση πλοίων στο

έθνικό νηολόγιο.

Και η δεύτερη, ότι ό υγιέστερος τρόπος για την έξυγανση του NAT είναι η αύξηση του άριθμού των πλοίων με Έλληνική σημαία.

Ο κ. Τιμαγένης υπογράμμισε ότι κύριες αίτίες για τη σημερινή δυσμενή κατάσταση και την κακοδαιμονία του NAT ήταν:

- Η νομοθετική αύξηση των έπιβαρύνσεων του Ταμείου (προσθήκη κατηγοριών συνταξιούχων, αύξηση ποσών συντάξεων, μείωση όριου ηλικίας, διαδοχική άσφάλιση κλπ.) χωρίς αντίστοιχη αύξηση των πόρων.
- Η μείωση του άριθμού των πλοίων και της οργανικής συνθέσεως λόγω αυτοματοποίησης.

Χαρακτηριστικά άνέφερε ότι ένν τά ποντοπόρα πλοία με Έλληνική σημαία από 3.591 τό 1982 έφθασαν τό 1988 σε 1.197 και τά συμβεβλημένα από 1.324 τό 1975 μειώθηκαν σε 526 τό 1981 και σε 180 σήμερα. Ένώ οι

συνταξιούχοι από 23.000 τό 1975 αυξήθηκαν σε 31.000 τό 1981 και σε 47.500 τό 1988 — σήμερα ανέρχονται σε 49.000 — και η σχέση συνταξιούχων προς εργαζομένους είναι σήμερα ένας συνταξιούχος προς 0,8 εργαζόμενους τη στιγμή που για τη στοιχειώδη υγεία ενός ασφαλιστικού οργανισμού η σχέση συνταξιούχων προς εργαζομένους πρέπει να είναι ένας προς τρεις. 'Επίσης ανέφερε ότι οι συνολικές ετήσιες ασφαλιστικές παροχές του ΝΑΤ από 1.440 εκατομ. τό 1975 αυξήθηκαν σε 7.713 εκατ. τό 1981 και σε 48.396 εκατ. τό 1988.

Ο κ. Τιμαγένης έκανε ένα λάθος αναφορικά με τους συνταξιούχους που χαρακτηρίζονται «άλεξιπτωτιστές». Είπε, συγκεκριμένα, ότι ως «άλεξιπτωτιστές» χαρακτηρίζονται συνήθως οι συνταξιούχοι της διαδοχικής ασφαλίσεως. Είναι ασφαλώς όρισμένοι και από αυτούς, οι πραγματικοί όμως «άλεξιπτωτιστές» που απομυζούν εδώ και πολλά χρόνια τό ΝΑΤ είναι κατ' αρχήν οι Δωδεκανήσιοι — λέγεται, μάλιστα, με μία δόση υπερβολής ότι και σήμερα μπορεί κάποιοι Δωδεκανήσιοι να πάρει σύνταξη από τό ΝΑΤ χωρίς να πληρώσει ούτε μία δεκάρα για εισφορές, ό οποίος τή στιγμή που κατά τόν σχετικό νόμο φερόταν ως εργαζόμενος ναυτικός ήταν ηλικίας όκτώ έτών! — και οι όμογενείς από τήν Αίγυπτο, κυρίως, τήν Κωνσταντινούπολη και τή Ρουμανία, οι όποιοι πήραν και εξακολουθούν να παίρνουν συντάξεις από τό ΝΑΤ χωρίς να έχουν καταβάλει τό παραμικρό — οι εισφορές τίς όποιες υποτίθεται ότι έπρεπε να καταβάλουν κρατούνταν (και ένδεχομένως εξακολουθούν να κρατούνται) από τό ποσό τής συντάξεως που τούς είχε χορηγηθεί από τό ΝΑΤ. Μάλιστα είναι χαρακτηριστικό ότι όρισμένοι από αυτούς στους όποιους τό ΝΑΤ είχε χορηγήσει τήν ελάχιστη σύνταξη τής 15ετίας με προσφυγές τους στό Συμβούλιο 'Επικρατείας κατόρθωσαν να λάβουν συντάξεις άνάλογες τών έτών ύπηρεσίας που άνέγραφαν οι βεβαιώσεις τίς όποιες είχαν προσκομίσει από τίς οικείες έλληνικές διπλωματικές αρχές και όρισμένες από τίς όποιες είχαν τήν ίδια αξιοπιστία με τίς βεβαιώσεις τών όμογενών του Ζαΐρ που τούς έφεραν σάν άποκινητιστές για-να μπορούσαν να άποκτήσουν άδεια κυκλοφορίας έπαγγελματικού άυτοκινήτου στήν 'Ελλάδα!

'Εν πάση περιπτώσει και παρά τίς όποιες-δήποτε άντιρρήσεις για έπιμέρους θέματα (λόγου χάρι, ό κ. Τιμαγένης έπανάφέρει τήν πρότασή του για τήν άναγνώριση ναυτικού προνομίου του ΝΑΤ, τό όποιο ύποστηρίζει ότι δέν θά έβλαπτε σε τίποτε τήν 'Ελληνική σημαία, πρόταση που έμās, που έχομε καθημερινή έπαφή με τήν 'Ακτή Μισούλη και καθημερινή άντίληψη τής ναυτιλιακής πραγματικότητας μας βρίσκει άπολύτως άντίθε-

τους), ή όμιλία του Προέδρου του ΝΑΤ ήταν έμπεριστατωμένη και μπορεί να άποτελέσει τή βάση περαιτέρω συζητήσεων για τήν όριστική έπίλυση του φοβερού προβλήματος που άντιμετωπίζει τό ΝΑΤ.

ΝΑ ΤΕΘΕΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΣ ΦΡΑΓΜΟΣ ΣΕ ΕΚΒΙΑΣΜΟΥΣ

Σπεύδουμε να διευκρινίσουμε ότι στό άπαιτούμενα μέτρα για να έπιτευχθεί ό έπαναπατριsmός περιλαμβάνεται άπαραιτήτως και ή άπαλλαγή τών πλοίων από διάφορους εκβιαsmούς που γίνονται και με τή βοήθεια τής ίδιας τής Δικαιοσύνης!

'Εχει έπισημανθεί ότι σε πάρα πολλές περιπτώσεις άμφισβητούμενων αξιώσεων, οι ένδιαφερόμενοι εκβιάζουν τήν άμεση καταβολή τών έν λόγω άπαιτήσεων με τήν προσφυγή στήν άπαγόρευση άπόπλου και στήν κατάσχεση τών πλοίων.

Βεβαίως τό δικαίωμα τής κατασχέσεως τό έχουν και οι ένδιαφερόμενες διαχειρίστριες ή πλοιοκτήτριες εταιρίες, όσα όμως κατασχονται από αυτές — γραφεία και συνήθως τηλέφωνα, τέλεξ, τέλεφαξ κλπ. — είναι έλάχιστα και δέν άντισταθμίζουν τό ύψος τής ζημιάς που προκαλεί στίς ίδιες ή κατάσχεση και ή άπαγόρευση άπόπλου τών πλοίων.

Χρειάζεται, συνεπώς να συμπληρωθεί τό ύφιστάμενο νομικό κενό για να τεθεί τέρμα σ' αυτή τήν εκβιαστική τακτική. Και ή καλύτερη λύση είναι ή θέσπιση τής καταβολής και από τίς δύο πλευρές ισόποσων με τίς προβαλλόμενες άπαιτήσεις έγγυήσεων σε όλες τίς περιπτώσεις άμφισβητούμενων αξιώσεων και βεβαίως ή διατύπωση τών άπαιτούμενων ρυθμίσεων άνήκει στους νομικούς.

ΚΑΤΙ ΔΕΝ ΠΑΕΙ ΚΑΛΑ

'Ομολογούμε ότι μας προβληματίσαν ι. διαίτερα τά όσα έγιναν τό 15ή έμερο που πέρασε με άφορμή όρισμένα περιστατικά ρυπάνσεως τής θάλασσας που προκλήθηκαν από πλοία, γιατί δείχνουν μία προχειρότητα και φοβούμεθα ότι κάποιοι παρέσυραν και τόν ίδιο τόν Πρωθυπουργό σε προχειρότητες και σε ύπερβολές.

'Ασφαλώς ό καθάρης θάλασσας ένδιαφέρουν όλους.

'Ασφαλώς ή ρύπανση τής θάλασσας έπηρεάζει όλους, άλλους λίγο και άλλους πολύ, όπωσδήποτε όμως έπηρεάζει όλους.

'Ασφαλώς ή προστασία του περιβάλλοντος γενικά και του θαλασσίου περιβάλλοντος ειδικά για τή χώρα μας πρέπει ν' άσχολεϊ συνεχώς τήν όποια κυβέρνηση του τόπου ή όποια όφείλει να εφαρμόζει ένα συγκεκριμένο και όχι άποσπασματικό πρόγραμμα προστασίας από όλες τίς πηγές ρυ-

πάνσεως, και τίς χερσαίες, δηλαδή, και τίς θαλάσσιες.

'Ασφαλώς και πρέπει να ύπάρχει άυστηρή νομοθεσία και να εφαρμόζεται με μία όμως προϋπόθεση: Να πλήττει εκείνους που πραγματικά είναι ύπεύθυνοι για τήν όποια-δήποτε ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος εκ προθέσεως και όχι ό πέλεκυς να πίπτει επί δικαίων και άδίκων χωρίς διάκριση.

Δέν μπορεί, δηλαδή, να συλλαμβάνεται, να οδηγείται στό δικαστήριο και να καταδικάζεται ό πλοίαρχος ενός πλοίου, όπως ό πλοίαρχος του δεξαμενοπλοίου «Ναύκρατις» κ. Λεων. Γάσπαρης, ούτε και να διώκονται οι ύπεύθυνοι τής διαχειρίστριας εταιρίας αλλά ούτε και να τής επιβάλλεται πρόστιμο 50 εκατομ. δραχμών έπειδή στό ύφαλα του πλοίου βρέθηκε μία μικρή τρύπα διαστάσεων 0,3 — 0,4 εκατοστών που προκλήθηκε από σκουριά και από τήν όποια διέρρεε φορτίο (κρούντ όϊλ) χωρίς προηγούμενη να διευκρινισθεί ποιά είναι ό κύριος, ό πραγματικός ύπεύθυνος. 'Όπωςσδήποτε, ούτε ό πλοίαρχος, αλλά ούτε και οι ύπεύθυνοι τής διαχειρίστριας εταιρίας μπορούν να κατηγορηθούν για πλημμελή συντήρηση τών ύφάλων του πλοίου — άλλοι είναι οι ύπεύθυνοι αλλά αυτούς κανένας δέν τούς άναζήτησε. Δέν μπορεί άκόμη, κατά τήν ταπεινή μας άντίληψη, να άντικαθίσταται ένας λιμενάρχης — όπως έγινε με τόν λιμενάρχη Πύλου — «γιατί παρέλειψε (ό μόνος από τή διοίκηση που ένήργησε άφές τίς ήμέρες άπολύτως ναυτιλιακά και γι' αυτό έπρεπε να τιμηθεί και όχι να διωχθεί) να παραπέμψει στό αυτόφωρο τόν ύπαίτιο για τή ρύπανση τής Πύλου πλοίαρχο», όπως ανέφερε ή άνακοίνωση του ΥΕΝ με τήν όποια έγνωστοποιείτο και ή έπιβολή προστίμων ύψους 50 εκατομ. δραχμών στό «Ναύκρατις» και στό δεξαμενόπλοιο «Γουώρθ» που θεωρήθηκε ύπεύθυνο για τή ρύπανση στήν Πύλο.

Τέσσερις παρατηρήσεις — έρωτήσεις πριν τελειώσουμε για σήμερα:

- Οι συμβουλάτορες του Πρωθυπουργού οι όποιοι τόν παρέσυραν (ή τόν όδήγησαν) σε προχειρότητες και ύπερβολές έθεσαν ύπ' όψη του ότι τό πρόβλημα τής προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος άσχολεϊ ζωηρότητα τήν έλληνική ναυτιλιακή κοινότητα, ή όποια, πρωτοπορώντας σε διεθνές επίπεδο, προχώρησε στήν ίδρυση μιάς έθελοντικής οργανώσεως, τής HELMEPA, ότα πλαίσια τής όποίας οι έφοπλιστές, οι ναυτικοί μας πιασμένοι χέρι χέρι πελεύουν συνεχώς για τήν προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τή ρύπανση από τά πλοία;

- Οι ίδιοι συμβουλάτορες του Πρωθυπουργού θεωρούν ότι ό τριπλασιαsmός του άνωτάτου όρίου προστίμου (από 50 σε 150 εκατομ. δραχμές) θά βουλώσει τίς τρύπες που δημιουργούνται στό βρεχάμενα τών πλοίων όταν οι πραγματικοί ύπεύθυνοι δέν κάνουν καλά τή δουλειά τους;

- Οι ίδιοι, τέλος, συμβουλάτορες τί έχουν κάνει μέχρι τώρα στόν τομέα τής ύποδοχής τών καταλοίπων τών πλοίων στό λιμάνια, πράγμα που έπιτάσσεται άλλωστε και από τήν οικεία Διεθνή Σύμβαση;

- Γιατί σιώπησε για τίς διώξεις τών πλοίαρχων ή οικεία έπαγγελματική 'Ενωση; Και ως πότε θά άνέχεται να αίρει ό ταλαίπωρος 'Ελλην πλοίαρχος τίς άμαρτίες ό'ου του κόσμου;

SPYROS KARABETSOS

General shiphandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Tel. (0721) 26-038, 29-677 24 hours — Telex: 252 113 Gzer — Fax: 0721-86717

From the year 1935 to the supplying of ships

Any kind of provisions fresh and frozen — Machinery and deck material —

Cabin - stores, laundry - within one day

ΕΛΛΗΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΤΟ ΑΙΩΝΙΟ ΘΥΜΑ

Τίς ημέρες αυτές στις συναντήσεις των πλοίαρχων μας τό έρώτημα πού επικράτησε ήταν: Ποιός θά άπαλλάξει τόν "Ελληνα πλοίαρχο από τό δεσμά πού του έχουν χαλκεύσει οι παντός είδους άρμόδιοι καί άναρμόδιοι;

Τό έρώτημα, πού συνοδεύταν από έντονη άγανάκτηση, προκλήθηκε από τίς πρόσφατες διώξεις — συλλήψεις καί καταδίκες — πλοίαρχων επειδή τά πλοία τά όποια κυβερνούσαν προκάλεσαν ρύπανση τής θάλασσας, χωρίς ούδεις εκ των μανδρινών νά υποβληθεί στόν κόπο νά έρευνήσαι σέ βάθος γιά νά έντοπίσει τούς πραγματικούς υπευθύνους των περιστατικών ρυπάνσεως πού βεβαίως, όπως στην περίπτωση του δεξαμενοπλοίου «Ναύκρατίς», δέν ήταν ο πλοίαρχος. Αυτός όμως ήταν μπροστά τους καί τί πιά εύκολο: Συνελήφθη πάραυτα, οδηγήθηκε στό δικαστήριο σάν κοινός έγκληματίας καί καταδικάσθηκε. Γιά νά μάθει έτσι οτι εκτός των άλλων καθηκόντων καί ύποχρεώσεων του όφειλε νά βουτάει κάθε μέρα κάτω από τά βρεχούμενα του καραβιού γιά νά δει μήπως ή σκουριά άνοιξε καμμία τρυπούλα από τήν όποία νά διαρρέει τό φορτίο...

Θά ύπάρξει άπάντηση: Θά σταματήσει έπιτέλους ο "Ελληνας πλοίαρχος νά είναι τό αιώνιο θύμα;

ΚΑΙ ΤΟΣΟΝ ΚΑΙΡΟ;

Σέ σύσκεψη πού πραγματοποιήθηκε στό YEN υπό τήν προεδρία του Γεν. Γραμματέα κ. Φώτη Χρηματόπουλου μέ άντικείμενο τή βελτίωση του συντονισμού των συναρμόδιων ύπηρεσιών γιά τήν αποτελεσματικότερη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος μεταξύ άλλων αποφασίσθηκε νά γίνουν έλεγχοι τής τοξικότητας καί τής αποτελεσματικότητας των χρησιμοποιούμενων διασκορπιστικών ούσιων γιά τήν καταπολέμηση τής ρύπανσης τής θάλασσας!

"Ετσι άκριβώς έλεγε σχετική ανακοίνωση του Γραφείου Τύπου του YEN καί ή άπορία ή δική μας είναι: Καί τόσον καιρό τί γινόταν; Χρησιμοποιούσαμε τοξικά ύλικά πού άντί νά άπορρυσάνουν ρύπαναν τή θάλασσα;

Κάθε άπάντηση καί από όποιαδήποτε πλευρά δ εκτή.

ΠΛΟΙΟ — ΒΟΛΙΔΑ

"Ενα ταχύπλοο σκάφος προηγμένης τεχνολογίας, τό όποιο λόγω τής ταχύτητας πού άναπτύσσει, μπορεί νά χαρακτηριστεί πλοίο — βολίδα, επιδείχθηκε πρόσφατα στους δημοσιογράφους οι όποιοι σέ ένα δοκιμαστικό ταξίδι μέχρι τήν Αίγινα έντυπωσιάσθηκαν καί από τήν ταχύτητα (κάλυψε τή διαδρομή Τροκαντερό — Αίγινας σέ 20 λεπτά) καί τίς πρωτόγνωρες δυνατότητες έλιγμών πού διαθέτει (παρά τήν ύψηλή του ταχύτητα, λόγω χάρη, μπορεί νά άκίνητοποιηθεί άμέσως).

Πρόκειται γιά τό S.E.S. «Γκόνλντεν Όλύμπικς», ένα καταμαράν νορβηγικής κατασκευής πού συνδυάζει καί τά πλεονεκτήματα του χόβερκφρατ, τό όποιο θά άποδειχθεί πολύ χρήσιμο τό άεροπορικό μέσο. Τό σκάφος, τό όποιο είναι πρακτικά άβύθιστο καί άκαυστο, θά έξυπηρετεί, πέρα από τίς γραμμές γιά τίς όποιες έχει ζητηθεί άδεια σκοπιμότητας, καί άγονα νησιά χωρίς επιδότηση.

Παρ' όλα αυτά καί παρά τό γεγονός ότι τό σκάφος είναι ύπαρκτό, πληροί όλες τίς προδιαγραφές του νόμου, φέρει τήν 'Ελληνική σημαία καί άγοράσθηκε μέ ίδια κεφάλαια από τό έξωτερικό, χωρίς, δηλαδή, νά χρειασθεί ή έκταμίευση συναλλάγματος, δέν έχει λάβει άκόμη τήν άπαιτούμενη άδεια σκοπιμότητας — ή σχετική αίτηση έχει ύποβληθεί στό YEN από τίς 30 Νοεμβρίου 1989, αλλά άπάντηση μέχρι τώρα δέν έχει ύπάρξει.

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο άντιναύαρχος Χρήστος Ντούνης, μετά από μία ιδιαίτερα επιτυχημένη καριέρα πού ήταν συνυφασμένη μέ πολύχρονη καί πολύπλευρη προσφορά πρός τή Ναυτιλία, παρέδωσε πρό ήμερών τήν ήγεσία του Λιμενικού Σώματος στόν στενό συνεργάτη του καί μέχρι τούδε ύπαρχηγό κ. Γεώργ. Βασόπουλο ο όποιος έπελέγη από τήν Κυβέρνηση γιά νά τόν διαδεχθεί.

Αυτό ασφαλώς δέν σημαίνει ότι τόν χάσαμε καί από τά ναυτιλιακά μας πράγματα — ο Χρήστος Ντούνης, ο καλός καί αγαπητός φίλος, θά παραμείνει πάντοτε ένας ικανός ύπερασπιστής των δικαίων τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Πέρα όμως από τή Ναυτιλία ο Χρήστος Ντούνης ύπηρετήσε μέ συνέπεια καί τό Λιμενικό Σώμα στό όποιο πρόσφερε πολύτιμες ύπηρεσίες καί είναι αυτός στόν όποιο όφειλε τή διατήρησή του. Γιατί άν ο άντιναύαρχος Ντούνης άκολουθούσε τό παράδειγμα όρισμένων προκατόχων του καί «τά βροντούσε», όπως του συνιστούσαν επιμόνως πολλοί συνάδελφοί του, έν ένεργεία ή άποστρατοί, τό Λιμενικό Σώμα θά είχε διαλυ-

θεί καί θά άποτελούσε πλέον άνάμνηση — οι θερμάίμοι πρέπει νά έχουν συνεχώς ύπ' όψει τους ότι ή μετριοπάθεια καί ή σύνεση πάντοτε όφελούν.

ΦΡΟΥΔΕΣ ΕΛΠΙΔΕΣ

"Ελπίζαμε ότι μετά τή ζημιά πού έχουν προκαλέσει στους ναυτικούς μας μέ τήν άβελτηρία τους οι καρεκλοκένταυροι των ναυτεργατικών όργανώσεων θά είχαν άνοίξει τά μάτια τους καί θά έβλεπαν όχι βέβαια μακριά — τέτοια άξίωση δέν μπορούμε νά προβάλλουμε — αλλά λίγο παραπέρα από τήν μύτη τους.

"Αμ' δέ. Αυτό πού βλέπει ο όποιοσδήποτε κοινός άνθρωπος μέ γυμνά μάτια, αυτοί δέν τό διακρίνουν ούτε μέ μεγεθυντικούς φακούς. "Οχι γιατί δέν μπορούν, αλλά γιατί δέν θέλουν νά δούν, δέν θέλουν νά αντιμετώπισουν τήν ώμή πραγματικότητα επειδή έχουν κολλήσει, έχουν μείνει στό παρελθόν. "Ετσι διαβάσαμε πρό ήμερών, ότι ή ΠΝΟ αντίτιθεται σέ αίτημα πλοιοκλήτου ο όποιος ζητούσε τή μείωση τής συνθέσεως έπιβατηγού πλοίου πού πρόκειται νά έξυπηρετήσει τή γραμμή 'Ιταλίας. Καί όχι μόνον αυτό αλλά ή ΠΝΟ μέ τηλεγράφημα της πρός τό 'Υπουργείο, μήπως καί δέν φθάσει εγκαίρως έγγραφο καί γίνει κανένα άνεπανόρθωτο κακό, ζητούσε νά μήν ικανοποιούνται παρόμοια αίτήματα τά όποια δημιουργούν — άκουσον, άκουσον, — άπαράδεκτα προηγούμενα καί στερούν τούς ναυτικούς μας από τήν εργασία τους....

Βεβαίως κανείς δέν έκανε τόν κόπο νά σκεφθεί πόσοι ναυτικοί μας θά στερηθούν τήν εργασία τους άν ο ένδιαφερόμενος

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

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

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

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

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

PRIN

50 ΧΡΟΝΙΑ

— Κατά τό υπό ανασκόπησην πρώτον δεκαπεντήμερον του Μαΐου τό ενδιαφέρον διά τήν εξέλιξιν του κατά θάλασσαν άγώνος έτέθη εις ήσσονα μοίραν όχι μόνον λόγω τής συμμαχικής έν Νορβηγία περιπετειάς και τής έκδηλωθείσης τήν αύγήν τής 10ης Μαΐου αϊφνιδιαστικής είσβολής του Γερμανικού στρατού εις Όλλανδίαν, Βέλγιον και Λουξεμβούργον, αλλά και διότι εις τόν θαλάσσιον τομέα δέν έσημειώθησαν αξιόλογοι πολεμικά έπιχειρήσεις.

— Ένεκρίθη υπό του Ύπουργικού Συμβουλίου αναγκαστικός νόμος διά του οποίου τροποποιούνται διατάξεις τινές του νόμου «περί τρόπου έκμεταλλεύσεως άτμοπλοϊκών συγκοινωνιών». Τό σπουδαιότερον νέον μέτρον έγκειται εις τήν θεσπιζομένην άποσυμφόρησην του άριθμού των πλεοναζόντων πληρωμάτων τής άκτοπλοΐας.

— Διά Β.Δ. άπενεμήθη ό χρυσούς σταυρός Γεωργίου του Α' εις τούς έφοπλιστάς κ.κ. Π. Λυκιαρδόπουλον, Δ. Σταθάτον, Έμμ. Κουλουκουνητήν και Νικ. Ρεθύμνην, και ό χρυσούς σταυρός του Φοίνικος εις τούς έφοπλιστάς κ.κ. Άγγ. Λούζην, Σ. Λιβανόν και Ν. Ξυλοπόδην.

— Υπό τής έν Πειραιεί έδρευούσης άνωύμου Ναυτικής και Έμπορικής Έταιρίας των κ.κ. Ρεθύμνη και Κουλουκουνητή άπεστάλη εις τόν Ύφυπουργόν τής Ναυτίας έπιταγή 50.000 δρχ. διά τήν προικοδότησιν όρφανών θυγατέρων συνταξιούχων του ΝΑΤ.

— Δι' άποφάσεως του Ύφυπουργού Ναυτίας ώρίσθη τακτικόν μέλος του Συμβουλίου Ε.Ν. διά τήν διετίαν 1940-41 ό καθηγητής τής Άνωτάτης Έμπορικής Σχολής κ. Γεώργιος Σημίτης ως ειδικός περί τά ναυτιλιακά.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 226/15.5.1940)

πλοιοκτήτης, τόν όποιο έμεις δέν γνωρίζομε, σκεφθεί νά ύψώσει τήν Κυπριακή σημαία λόγω χάρη στο πλοίο του

ΕΝΑΣ ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΗΜΑΡΧΕΙΑ ΤΗΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Μέ ιδιαίτερη χαρά και ίκανοποίηση πληροφρηθήκαμε πώς ό κ. Νίκος Άναγνωστάτος θά είναι ύποψήφιος Δήμαρχος Κηφισιάς στίς δημοτικές έκλογές του προσεχούς Όκτωβρίου. Ό κ. Νίκος Άναγνωστάτος, ένα από τά δυναμικά στελέχη τής Έλληνικής Ναυτίας, είναι αυτοδημιούργητος και δραστηριοποιείται στόν Πειραιά γιά περισσότερα άπό είκοσι χρόνια. Βαθύς γνώστης και μελετητής των ναυτιλιακών θεμάτων, χάρει έκτιμήσεως στός ναυτιλιακούς κύκλους και οι άπόψεις και οι θέσεις του σέ θέματα Ναυτίας τύχαιαν πάντα ιδιαίτερης προσοχής. Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν κατά καιρούς φιλοξενήσει αξιόλογα άρθρα του γιά θέματα τής Ναυτίας.

Ό κ. Νίκος Άναγνωστάτος, άνθρωπος μέ ήθος, δραστήριος, μεθοδικός και άποτελεσματικός, όπως απέδειξε μέ τήν μέχρι τώρα δράση του στόν δύσκολο χώρο τής Ναυτίας, δέν έχουμε καμμία άμφιβολία πώς είναι κατάλληλος γιά τή θέση αυτή και χωρίς άμφιβολία θά προσφέρει σημαντικό έργο σάν Δήμαρχος.

Του εύχόμαστε καλή δύναμη και έπιτυχία στός εύγενείς αυτούς σκοπούς του.

ΚΑΙ ΤΡΙΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Τώρα πού όλες σχεδόν οι χώρες έχουν ή σκέπτονται ν' άποκτήσουν ένα δεύτερο προνομιούχο νηολόγιο γιά τά πλοία τους, ή Πορτογαλία άποφάσισε νά συστήσει και τρίτο νηολόγιο. Παρά τήν πλήρη άποτυχία του δευτέρου νηολογίου πού ή Πορτογαλία ίδρυσε στή Μαδέρα, οι ένδιαφερόμενοι δέν άπογοητεύτηκαν και σκέφθηκαν ν' αντιμετώπισουν τήν κατάσταση μέ τή σύσταση ενός άλλου, τρίτου, νηολογίου πού θά έδρευεί

στήν αυτόνομη νησιωτική περιοχή των Άζορών.

Τό έλεύθερο νηολόγιο τής Μαδέρας, τό όποιο κατά μίμηση των γνωστών ΝΙS και DIS έγκαινιάστηκε μέ τόν συγκεκριμένο τίτλο ΜΑR, συνεστήθηκε προσφάτως, τόν Νοέμβριο του 1989, αλλά παρά τίς αισιόδοξες έκτιμήσεις, δέν κατάφερε νά προκόψει. Μέχρι σήμερα δέν προσήλκυσε παρά ένα μόνο πλοίο, κι αυτό μικρό, μόλις 980 τόννων. Αίτία τής άποτυχίας θεωρείται τό γεγονός ότι τόσο οι τραπεζικοί όσο και οι νομικοί κύκλοι βρίσκουν έντελώς άνεπαρκείς τίς άσαφείς διατάξεις του ΜΑR. Παράλληλα φαίνεται ότι και οι Ίράπεζες του Λονδίνου προέβαλαν άπόλυτη άρνηση γιά τίς μετεγγραφές πλοίων στό νηολόγιο αυτό.

Ύστερα από αυτά, ή τοπική Κυβέρνηση των Άζορών, καθήρτισε ένα σχέδιο δημιουργίας «άνοικτοϋ» νηολογίου, τό όποιο θά παρέχει στός Πορτογάλους έφοπλιστάς όλες τίς εύκολίες και όλα τά πλεονεκτήματα πού παρέχουν κατά κανόνα οι γνωστές σημαίες εύκαιρίας. Μέ τήν έλπίδα ότι θά είναι τυχερότερο του ΜΑR.

ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ

Η Παναμαϊκή κυβέρνηση άνοιξε και πάλι τή ναυτιλιακή τής Ύπηρεσία στή Νέα Ύόρκη, τή γνωστή στό ναυτιλιακό κόσμο ως Consular and Maritime Affairs.

Όπως δήλωσε ό Διευθυντής της, ό Παναμάς έπαναλαμβάνει τή ναυτιλιακή του δραστηριότητα ύστερα από τό «προσωρινό κλείσιμο» πού προκάλεσε ή «πρόσφατη κρίση». Συγχρόνως εύχαρίστησε τούς έφοπλιστάς των υπό Παναμαϊκή σημαία πλοίων γιά τήν ύπομονή και τήν κατανόηση πού επέδειξαν διαρκούσης τής κρίσεως και τούς βεβαίωσε ότι ή Ύπηρεσία του θά λειτουργήσει όπως και πρώτα μέ τήν επάνοδο του δοκιμασμένου παλαιάμαχου ναυτιλιακού έπιτελείου στελεχών.

Άνεκοινώθη εξάλλου ότι τό Παναμαϊκό νηολόγιο προέβη στίς τελικές ρυθμίσεις γιά τό άνοιγμα των άλλων πέντε — έκτός τής Ν. Ύόρκης — ύπηρεσιών νηολογήσεως, ήτοι του Χόγκ Κόγκ, Λονδίνου, Σιγκαπούρης, Τόκιο και Πειραιώς, άποκαθιστώντας τό σύστημα των Προξενικών Γραφείων, τό όποιο πιστεύεται ότι θά είναι ιδιαίτερα εύπρόσδεκτο στόν διεθνή έφοπλισμό.

ΑΝΩ ΤΩΝ 400 ΝΕΚΡΩΝ

Μιά βδομάδα σχεδόν πριν από τήν «πέπειο» του τραγικού ναυαγίου του Τιτανικού (14 Άπριλίου 1912) πού στοίχισε τή ζωή σέ 1.500 ανθρώπους, τέσσερα πρόσφατα άτυχήματα πού συνέβησαν στό δεύτερο πενήμερο του Άπριλίου σέ έπιβατηγά - όχηματα-γωγά πλοία ήλθαν μάς θυμίζουν ότι τά θαλάσσια δράματα δέν λείπουν άπ' τή ζωή μας.

Τήν Παρασκευή 6 Άπριλίου ένα Βιρμανικό φέρυ-μπώτ μέ 271 έπιβαίνοντας πού έλήγη από σίφωνα, βυθίστηκε μέσα σέ λίγα λεπτά στόν ποταό Gyaing μέ άπολογισμό θυμάτων 67 νεκρούς και 149 έξαφανισθέντας.

Τό βράδυ τής ίδιας μέρας πρós τό Σάββατο, στό Δανέζικο ύπερωκεάνιο Sandinavian Star, υπό σημαία Μπαχάμας, έξέπασε φοβερή πυρκαγιά, τά θύματα τής όποιας ύπερέβησαν τελικά τούς 200 νεκρούς και άγνοούμενους. Τή νύχτα τής Κυριακής πρós Δευτέρα στό Ίρλανδικό φέρυ-μπώτ Noronna έξεργάγη έπίσης πυρκαγιά, αλλά εύτυχώς ή τα-



MINAFRANT 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.

Άντιπρόσωπος Έλλάδος:
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

χύτατη επέμβαση των Βρετανικών υπηρεσιών βοήθειας περιορίσε τα θύματα σε έναν νεκρό και μερικές δεκάδες δηλητηριάσεων από άεριο. Τέλος τη Δευτέρα 9 'Απριλίου το βράδυ το Reine mathilde της εταιρίας Britany Ferries κατάφερε να σβύσει σε σαράντα λεπτά μία πυρκαγιά που στοίχισε τη ζωή σε δύο μόνο από τους επιβάτες του.

Μολονότι είναι νωρίς ακόμα για την εξαγωγή συμπερασμάτων, το θέμα των ξενόγλωσσων πληρωμάτων, ιδίως στα επιβατηγά υπερωκεάνια, φαίνεται να κυριαρχεί στις πρώτες εκτιμήσεις του διεθνούς ναυτιλιακού τύπου. Τουλάχιστον για την περίπτωση του Scandinavian Star θεωρείται βέβαιο ότι οι εθνικές γλώσσες των Πορτογάλων ναυτικών και του Φιλιππινέζικου προσωπικού γενικών υπηρεσιών, δεν διευκόλυναν ιδιαίτερα τη συνεννόηση με τους πανικοβληθέντες Σκανδιναβούς επιβάτες. 'Ενώ παράλληλα μεγάλη αποδίδεται σημασία στο γεγονός ότι οι περισσότεροι από τους εν λόγω ναυτικούς δεν είχαν παρά μία μόνον εβδομάδα υπηρεσίας επί του πλοίου.

ΖΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Πολλές ζημιές, βλάβες και φθορές σε εμπορεύματα, κυρίως κοντέινερς, οφείλονται σε ατυχήματα που συμβαίνουν στα διάφορα στάδια των συνδυασμένων μεταφορών και πολλές από αυτές είναι βέβαιο ότι δεν μπορεί να χαρακτηρισθούν αναπόφευκτες. Το γεγονός αυτό παρακίνησε το TT Club να προωθήσει την ιδέα ενός διαγωνισμού, τον οποίο ονόμασε «Storloss» και του οποίου στόχος θα είναι η μείωση των παραπάνω άβαριών. Στο διαγωνισμό αυτό καλεί όλους τους ενδιαφερομένους να πάρουν μέρος, προσφέροντας σκέψεις και ιδέες και προτείνοντας λύσεις, οι καλύτερες από τις οποίες θα βραβευθούν με χρηματικό έπαθλο 20 χιλιάδων δολλαρίων. Οι οργανωτές υπολογίζουν ότι ο περιορισμός, ακόμα και κατά 5%, των ατυχημάτων, πρέπει να θεωρηθεί μεγάλη επιτυχία, αφού θα εξοικονομήσει στα μέλη του Club τουλάχιστον 1,5 εκατομ. δολλαρίων το χρόνο.

Το TT Club (Through Transport Mutual Insurance Association Ltd.) είναι ένας αλληλασφαλιστικός οργανισμός που ιδρύθηκε το 1968 με την ανάπτυξη των μεταφορών εμπορευμάτων (κοντέινερ) και λειτουργεί σε άμοιβαία αλληλασφαλιστική βάση, του τύπου των P and I Clubs και δεν έχει φυσικά μετό-

χους. 'Εδρεύει στο Λονδίνο και έχει 800 μέλη από 75 διάφορες χώρες. Μέλη του είναι εφοπλιστές πλοίων κοντέινερ για την κάλυψη της άστικής ευθύνης, οι εκμεταλλευόμενοι λιμενικά τέρμιναλ (ευθύνη, ύλική ζημία, αμέλεια), οι λιμενικές υπηρεσίες, οι επιχειρηματίες οργανώσεις συνδυασμένων μεταφορών και οι μισθωτές κοντέινερς για όρισμένες επικουρικές ευθύνες.

Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ EUROTUNNEL

Όπως είναι φυσικό η πρόκληση της υποθαλάσσιας διώρυγας της Μάγχης, ήταν ιδιαίτερα μεγάλη και απειλητική για τους εφοπλιστές των φέρυ-μπώτ του Στενού.

Αφού άρχικά φοβήθηκαν ότι το άνοιγμα του τούνελ θα απαγγείλει τη θανατική καταδίκη τους, κατάφεραν με τον καιρό να αναλάβουν από το πρώτο σόκ και να προχωρήσουν σιγά-σιγά στην αντιμετώπιση. Το 1990 η επίθεση αυτή εκδηλώθηκε με την είσοδο στην υπηρεσία του γιγαντιαίου «Fiesta» στη γραμμή Ντόνερ—Καλαί, ενώ η εταιρία των ιπταμένων Hoverspeed προβλέπει ν' αντιμετωπίσει την πρόκληση με τα τεράστια καταμαράν της των οποίων το πρώτο πιστεύεται ότι θα διασχίσει τη Μάγχη εντός του έτους.

Υπολογίζεται ότι το σύνολο των μεταφορών της Μάγχης αντιπροσωπεύει περί τα 23 εκατομ. επιβατών και τουλάχιστον 20 εκατομ. τόννους εμπορευμάτων. Στους αριθμούς αυτούς στηρίχθηκαν οι οργανωτές του Eurotunnel για την υλοποίηση των σχεδίων τους. 'Ωστόσο οι αβεβαιότητες που προέκυψαν για το κόστος του Eurotunnel και την απόσβεσή του, επέτρεψαν στις ναυτιλιακές εταιρίες της Μάγχης να μη περιορίσουν την ανάπτυξη της έναυτιξέως τους μόνο μέχρι την ημέρα του εγκαίνιασμού της μόνιμης συνδέσεως, αλλά να θεωρούν το νέο τούνελ σαν ένα συμπληρωματικό απλώς μέσον διαβάσεως του Στενού, με το οποίο θα μπορέσουν κάλλιστα να αναμετρηθούν και να συναγωνισθούν.

Πρέπει να σημειωθεί ότι τα νέα καταμαράν της Hoverspeed θα διαφέρουν βασικά από τα μέχρι σήμερα χρησιμοποιούμενα «υδροπτερνα», πρώτον μόν λόγω της μεγάλης χωρητικότητάς τους (450 επιβάτες και 80 αυτοκίνητα) και δεύτερον γιατί θα σχίζουν τα κύματα αντί να περνούν στις κορυφές τους, όπως τα ιπτάμενα, τα οποία εκ του λόγου τούτου το 1989 παρουσίασαν ποσοστό ακινησίας 36% λόγω κακοκαιρίας.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Στην 'Ολλανδία ιδρύθηκε το 1987 'Υπηρεσία 'Ακτοφυλακής η οποία διαθέτει στο Ijmuiden ένα Κέντρο συντονισμού των επιχειρήσεων βοήθειας στη Βόρ. Θάλασσα και συνεργασίας τής ναυτικής τους δραστηριότητας όπως η 'Αστυνομία και το Τελεωνείο. Οι υπηρεσίες πάντως αυτές δεν έχουν με κανένα τρόπο συμφωνήσει να παραχωρήσουν τις ναυτικές τους δραστηριότητες στον νέο αυτόνομο 'Οργανισμό. Κατόπιν αυτού απεφασίσθη η δημιουργία στην 'Ακτοφυλακή του ως άνω Κέντρου Συντονισμού των αρμοδιοτήτων των έξι 'Υπουργείων που έχουν υπηρεσιακή επαφή με τις ιδιωτικές ναυαγοσωστικές εταιρίες οι οποίες διαθέτουν πολυάριθμα σκάφη κατά μήκος των ακτών.

Οι εταιρίες αυτές παραπονούνται ότι συνήθως δεν ειδοποιούνται εγκαίρως όταν κάποιο πλοίο ή γωτ βρίσκεται σε δύσκολη θέση και έχει ανάγκη σωστικής βοήθειας. Με αποτέλεσμα να χάνουν την εμπιστοσύνη του κοινού επί της οποίας βασίζονται ως εξαρτώμενες από ιδιωτικά κεφάλαια. 'Ισχυρίζονται εξάλλου ότι το Κέντρο Συντονισμού είναι πολύ λεπτολόγο και αναποφάιστο και ότι η διαρκής προσπάθεια για οικονομίες του στερούν κάθε δραστηριότητα. 'Επιπλέον οι υπάλληλοι του Κέντρου προέρχονται από διάφορα 'Υπουργεία και θεωρούν χρέος τους να δίνουν εκεί λογαριασμό.

Μία επίσημη έρευνα επιβεβαίωσε τα παραπάνω. 'Η σχετική έκθεση, η οποία δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η 'Ακτοφυλακή είναι κακώς οργανωμένη και έλλειπώς επανδρωμένη. Συνιστά δε είτε την πλήρη υπαγωγή της στο 'Υπουργείο Μεταφορών ή στο Βασιλικό Ναυτικό είτε την πλήρη αυτονομία της. Και το μέν Β.Ν. απεδέχθη την πρόταση, αλλά το 'Υπουργείο Μεταφορών υπενθύμισε ότι η έκθεση δεν έχει ακόμα εγκριθεί και είναι νωρίς για όριστικά συμπεράσματα.

Σας θυμίζει τίποτα όλη αυτή η υπηρεσιακή διεκδυστία;

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS.

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΜΙΑ ΦΩΝΗ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΛΑΓΟΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΚΟΥΣΘΕΙ ΑΠΟ ΟΛΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

Κάποιοι, κάποτε, έπρεπε να καταλάβουν ότι η Έμπορική μας Ναυτιλία είναι πακτωλός.

Κάποιοι, κάποτε, έπρεπε να καταλάβουν ότι η Ε.Ν. είναι αίμοδοτης πολύτιμος ζωογόνου αίματος, απαραίτητου σέ ένα οργανισμό — Κράτος.

Καί κάποιοι τό κατάλαβαν τώρα. Είδαν μέ μάτια χωρίς παραμορφωτικούς φακούς τήν αναμφισβήτητη αυτή αλήθεια. Τήν εξέγγειλαν και χαρήκαμε όλοι έμείς πού πιστέψαμε στήν αλήθεια αυτή. Καί θά χαρούμε υπερβολικά — θά εύτυχίσουμε — όταν οι έξαγγελίες αυτές ύλοποιηθούν.

Κάποιοι, κάποτε, έπρεπε νά καταλάβουν ότι τό ΥΕΝ δέν είναι καί δέν μπορεί νά είναι τό τελευταίο στήν τάξη Έπουργείο. Δέν είναι άπλό καί έπουσιώδες τό έργο πού τάσσεται νά έπιτελέσει σέ μία Κυβέρνηση. Έθέση του είναι μεταξύ Έπουργείου Οίκονομικών καί Έπουργείου Έργασίας, ό δέ ΥΕΝ δέν μπορεί νά είναι κάποιος ύπάλληλος τραπέζης ή κάποιος δικαστικός.

Κάποιοι τό κατάλαβαν καί μάς έδειξαν ότι πιστεύουν στήν αλήθεια αυτή. Τό νά αναλάβει ό Πρωθυπουργός τής χώρας μας τό ΥΕΝ είναι μία τρανή απόδειξη. Καί περιμένουμε πολλά, παρ' όλο πού ή μπουλντόζα τσαλάκωσε καί ίσοπέδωσε τά πάντα καί έξαφάνισε τήν γαλανόλευκη καί κοντά σ' αυτήν τούς Έλληνες ναυτικούς καί τό ΝΑΤ.

Ξέρουμε όλοι ότι είναι τρομερά δύσκολο νά άρχίσει ένας έτοιμοθάνατος νά αναρρωνύει καί νά κερδίσει πάλι τή ζωή του μετά άπό μία θανατηφόρα άρρώστεια. Έ πρόληψη είναι πάντοτε εύκολότερη άπό τήν θεραπεία.

Νά πιστέψουμε στή δύναμη πού φέρνει ή θέληση, ή ύπομονή, ή έπιμονή, ή βαθειά πίστη σέ μία ιδέα καί νά περιμένουμε τό θαύμα;

Τό εύχόμαστε, τό έλπίζουμε καί τό περιμένουμε. Έως στήν έποχή μας νά μήν γίνονται πιά θαύματα μία καί δέν ύπάρχουν θαυματοποιοί, αλλά είπαμε πώς ή δύναμη πετυχαίνει κάποτε τό άκατόρθωτο.

Είπε ό κ. Μητσοτάκης κατά τήν άνάληψη του ΥΕΝ, ότι χρειάζεται ρεαλισμός, πού άπλά έρμηνεύεται: Πολλά πλοία στήν Έλληνική σημαία, πού σημαίνει, αύξημένα έσοδα στό ΝΑΤ, δουλειά στους Έλληνες ναυτικούς — σ' αυτούς πού άπόμειναν — πού σημαίνει ξεκαθάρισμα στό ΝΑΤ, δηλαδή, σωστή διαχείριση καί άποπομπή όλων των άλε-

ξιπτωτιστών καί παραμονή σ' αυτό μόνον όσων επί μία ζωή τό τροφοδοτούσαν μέ τίς εισφορές τους γιά νά άπολάβουν μία ανθρώπινη καί άξιοπρεπή σύνταξη στά γηρατειά τους. Πού σημαίνει, τέλος, άλλαγή τής ύπάρχουσας σχέσης συνταξιούχων καί ένεργών ναυτικών.

Γιά νά έπιτευχθεί τό τελευταίο θά πρέπει νά βρεθούν νέοι πού θά ήθελαν νά άκολουθήσουν τό ναυτικό έπάγγελμα τό όποίο ό κ. Μητσοτάκης χαρακτήρισε σκληρό καί έμείς θά λέγαμε και άπάνθρωπο καί άντικοινωνικό καί βαρύτατο καί άνθυγιεινό.

Πώς θά προσελκυσθούν οι νέοι; Όχι, φυσικά, μέ καμπάνιες τής περασμένης είκοσαετίας. Στήν έποχή μας είναι άτελέσφορες, αλλά μέ πλειοδοσία των άμοιβών καί συνθηκών διαβίωσης καί εργασίας στά πλοία, έναντι αυτών τής ξηράς. Μέ συνταξιοδότηση ίκανοποιητική καί μέ ίατροφαρμακευτική περίθαλψη άριστη.

Έτσι θά έπιτευχθεί ή άνόρθωση καί τό νοικοκύρεμα του ΝΑΤ. Έτσι τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα θά γίνει άπό 1,2 δίσ. δολ. δύο καί τρία δίσ. δολάρια.

Έπειται έχομε τήν έκπαίδευση.

Τά σημερινά, καί πόσο μάλλον τά μέλλοντικά πλοία θά χρειασθούν έπιστήμονες ναυτικούς.

Νά γίνει, επί τέλους, μία Ναυτική Έκαδημία, καταργουμένων όλων των Σχολών άνά τήν χώρα μας — οίκονομία στό Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαίδευσης.

Νά έπιτευχθεί αύστηρά καί άξιοκρατικά τό διδακτικό προσωπικό, ή δέ διδακτέα ύλη νά είναι όχι σημερινή αλλά τής έπόμενης δεκαετίας.

Δέν άρκει μία όλιγόμηνη φοίτηση στό ΚΕ-ΣΕΝ γιά νά έπιμορφωθεί κάποιος πού διδάχθηκε ύλη κιτρινισμένων βιβλίων καί τεχνικές μεθόδους ξεπερασμένες, γιατί ή έπιστήμη κάνει όχι βήματα αλλά τεράστια άλματα.

Νά, γιατί μίλησα γιά θαύμα.

Δέν είναι καθόλου εύκολα όλα αυτά, αλλά μία σωστή, έμπεριστατωμένη καί σέ βάθος μελέτη — πού φαίνεται πώς ύπάρχει — άξίζει τόν κόπο νά έπιχειρηθεί μέ άγάπη, σύνεση, υπερβολική έργατικότητα καί ίώβειο ύπομονή αλλά καί μέ θαρραλέα έπιμονή.

Άς γίνει, λοιπόν, ή άρχή ΤΩΡΑ. Άπαραίτητη προϋπόθεση καί ή δική μας συμβολή στήν προσπάθεια αυτή γιά τήν πραγμάτωση τής ιδέας, χωρίς μικρότητες καί προσωπικές βλέψεις, γιά τό εύρύτερο Έθνικό καλό. Μεγάλη Έμπορική Ναυτιλία, σημαίνει μεγάλη Έλλάδα.

Μετά άπό έναν δύσκολο άγώνα, ή νίκη καί ή χαρά καί ίκανοποίηση τής νίκης είναι ά-

σύγκριτα μεγαλύτερη άπό τήν νίκη πού έρχεται μετά άπό μία εύκολη μάχη.

Μέ τιμή
ΝΙΚΟΣ ΚΑΪΜΑΚΗΣ
Άστυματιστής

Lake Charles, 23.4.90

Σημ. Συντ.: Μία έπισήμανση μόνον: Έ φωνή αύτή άπό τό πέλαγος πρέπει νά άκουσθεί μέ ιδιαίτερη προσοχή άπό όλους — έμείς φρονούμε ότι θά έπρεπε νά τεθεί καί ύπόψη του ίδιου του πρωθυπουργού.

ΟΙ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΜΕΝΟΥΝ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

Ό Πρόεδρος του ΝΑΤ κ. Γρ. Τιμαγένης απέστειλε στόν συνταξιούχο πλοίαρχο κ. Άθαν. Παπαθανασόπουλο, ό όποιος διαμένει στή Δυτική Γερμανία, έπιστολή άναφορικά μέ τό θέμα των υπερβολικών κρατήσεων φόρου πού γίνονται στίς συντάξεις των συνταξιούχων του ΝΑΤ πού διαμένουν στό έξωωτερικό. Όπως είναι γνωστό, μέ τό θέμα αυτό είχαν άσχοληθεί στό παρελθόν τά «Ναυτικά Χρονικά» πού είχαν δημοσιεύσει καί σχετική έπιστολή του κ. Παπαθανασόπουλου, γιά τόν λόγο δέ αυτόν ό κ. Τιμαγένης είχε τήν καλωσύνη νά μάς κοινοποιήσει τήν έπιστολή πού απέστειλε στόν κ. Παπαθανασόπουλο καί τήν όποία δημοσιεύουμε άμέσως έν συνεχεία προκειμένου νά ένημερωθούν όλοι οι συνταξιούχοι του ΝΑΤ πού διαμένουν στό έξωωτερικό καί άντιμετώπισαν τό ίδιο πρόβλημα μέ τίς υπερβολικές κρατήσεις φόρου.

Έπιστολή του κ. Τιμαγένης πρός τόν κ. Παπαθανασόπουλο μέ ήμερομηνία 11.4.1990 έχει ως έξής:

Άπό έπιστολή σας ήμερομηνία 15.1.90 πρός τό περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» πληροφορήθηκα ότι έχει μείνει άναπάντητή άπό τό ΝΑΤ συστηματική έπιστολή σας (τής όποιας τά στοιχεία δέν άναφερόταν στό δημοσίευμα καί ή όποία δυστυχώς δέν βρέθηκε στό ΝΑΤ) σχετικά μέ τήν κράτηση φόρου Μισθωτών Έπηρεσιών (Φ.Μ.Υ.) πού γίνεται στήν μηνιαία σύνταξή σας.

Σχετικά μέ τό ζήτημα αυτό έπιτρέψτε μου νά σας γνωρίσω ότι μετά άπό έρευνα του θέματος πού έχω κάνει όχι μόνο γιά τή δική σας περίπτωση αλλά καί γιά άλλες περιπτώσεις συνταξιούχων του έξωωτερικού διεπιστώθη ότι ή σχετική κράτηση γίνεται όρθά όπως όρίζει ή παρ. 12 του άρθρου 2 του πρόσφατου νόμου 1828/1989 (ΦΕΚ 2/Α/3.1.89) σύμφωνα μέ τήν όποία «Όσοι κατοικούν στήν άλλοδαπή καί άποκτούν εισόδημα άπό πηγή πού βρίσκεται στήν Έλλάδα δέν δικαιούνται τά άφορολόγητα ποσά των παραγράφων 3 έως καί 5 «πού δικαιούνται όσοι κατοικούν στήν ήμεδαπή

Μετά άπό τά πιό πάνω καί παρ' όλο ότι τό θέμα εξετάσθηκε μέ πνεύμα καλής θελήσεως προσπάθοντας νά βρεθεί λύση πού νά σας ίκανοποιήσει αυτό δυστυχώς δέν είναι δυνατόν μέ βάση τήν κείμενη νομοθεσία.

Ό Πρόεδρος του ΝΑΤ
ΓΡ. ΤΙΜΑΓΕΝΗΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

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

Τά «θετικά μέτρα» γιά τήν Ναυτιλία τής Κοινότητας

ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΒΟΥΛΕΥΤΗ Κ. ΠΑΥΛΟΥ ΣΑΡΛΗ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

Ο Εύρωβουλευτής κ. Π. Σαρλής κατάθεσε στην Έπιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Εύρωπαϊκού Κοινοβουλίου τήν Έκθεσή του (έγγραφο Ρ.Ε. 140.216) γιά τά «Θετικά Μέτρα τής Ναυτιλίας».

Ός γνωστό, τά μέτρα αυτά περιέχονται στίς Προτάσεις τής Έκτελεστικής Έπιτροπής τής ΕΟΚ (έγγραφο COM. (89) 266 τελ.) καί στοχεύουν κυρίως στην δημιουργία κοινοτικού νηολογίου, του EUROΣ, καί τήν δυνατότητα ύψωσης της κοινοτικής σημαίας στά πλοία, τήν καθιέρωση τής έννοιας του «Κοινοτικού Έφοπλιστή» καί τήν άρση των περιορισμών στίς θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών.

Όπως δήλωσε, ο κ. Σαρλής προτείνει, ως εισηγητής, προς τό Εύρωπαϊκό κοινοβούλιο συνολικά 60 τροπολογίες καί προσθήκες στους τρεις κανονισμούς καί τήν μία Σύσταση πού αποτελούν τό πακέτο των θετικών μέτρων τής Commission.

Ειδικότερα, τά κύρια σημεία των προτάσεων του κ. Σαρλή είναι τά εξής:

1) Στο σχέδιο κανονισμού γιά τό νηολόγιο EUROΣ

Η προϋπόθεση τής minimum όλικής χωρητικότητας των 500 κ.ο.χ. γιά τήν έγγραφή στο EUROΣ αυξάνεται σε κοχ. 3.000.

Κρίθηκε ότι σε πρώτη φάση οί ρυθμίσεις του EUROΣ ιδιαίτερα οί διευκολύνσεις (βλ. άρθρα 12, 13, 13α, 13β, 13γ) καθώς καί οί ρυθμίσεις γιά τήν σύνθεση καί τήν εθνικότητα των πληρωμάτων (άρθρα 6α καί 7) δέν θά έπρεπε νά επεκταθούν στα πλοία των 12 σημαιών πού άπασχολούνται κυρίως μέ τήν άκτοπλοία καί τίς μικρές διαδρομές, διότι, άν μή τί άλλο, εφαρμογή των ρυθμίσεων θά δημιουργούσε περισσότερα προβλήματα από αυτά τά όποία ίσως επέλυε.

Άλλωστε, όπως ήδη αναφέρθηκε ή κρίση πλήττει τήν κοινοτική **ώκεανοπόρο** ναυτιλία ή όποία δρᾶ, εκτός όρίων κοινότητας, ανταγωνιζόμενη τά πλοία τρίτων χωρών, καί ή όποία άπειλείται μέ έξαφάνιση.

Υπογραμμίζεται ότι ή έγγραφη πλοίου στο EUROΣ είναι προαιρετική καί έλεύθερη ή διαγραφή.

Μέ τό άρθρο 6α προτείνεται ή καθιέρωση του συστήματος τής έκδοσης γιά



κάθε πλοίο πιστοποιητικού ελαχίστης συνθέσεως πληρώματος τό όποιο εκδίδει ή Έπιτροπή. Τό σύστημα αυτό έφαρμόζει τό Ένωμένο Βασίλειο.

Τό σύστημα αυτό εξασφαλίζει όμοιόμορφες συνθέσεις κατά κατηγορίες πλοίων καί βαθμό αυτόματισμού, είναι δέ περισσότερο από αναγκαία ή καθιέρωση του γιά τά πλοία του EUROΣ, έν όψει των μεγάλων διαφοροποιήσεων πού υπάρχουν ανάμεσα στίς εθνικές νομοθεσίες στο θέμα τής συνθέσεως των πληρωμάτων.

Η Έπιτροπή θά καθορίζει τή σύνθεση γιά κάθε πλοίο μέ βάση τίς άρχές πού αναφέρονται στην άριθ. Α. 481 (XII) απόφαση του IMO χωρίς βέβαια νά δεσμεύεται από αυτές μέ τήν έννοια ότι ή Έπιτροπή μπορεί νά λαμβάνει προσθέτως υπόψη καί άλλες άρχές.

Μέ τίς νέες διατάξεις του άρθρου 7 εξασφαλίζεται ή επάνδρωση κατά 100% μέ ναυτικούς τής κοινότητας των επιβατηγών πλοίων, των κρουαζιεροπλοίων καί των όχηματαγωγών πού είναι νηολογημένα στο EUROΣ καί άπασχολούνται σε μεταφορές επιβατών ή όχημάτων καί θαλάσσιες περιηγήσεις όχι μόνο μεταξύ λιμένων τής Κοινότητας, αλλά καί γενικότερα μεταξύ των λιμένων τής Μεσογείου, τής Βορείου Θαλάσσης καί τής Βαλτικής.

Η ρύθμιση αυτή όχι μόνο σκοπεύει στην εξασφάλιση θέσεων εργασίας γιά τους κοινοτικούς ναυτικούς, αλλά θά συμβάλλει στην επίτευξη ύψηλων επιπέδων ασφαλείας κατά τή μεταφορά

των εκατομμυρίων Εύρωπαίων πού διακινούνται κάθε χρόνο διά θαλάσσης.

Ό ίδιος λόγος υπαγορεύει όπως ήταν τά άνω πλοία, άπασχολούνται εκτός Εύρωπαϊκών ύδάτων ανά τόν κόσμο όχι μόνο ό πλοίαρχος καί όλοι οί άξιωματικοί, αλλά καί τό ήμισυ του υπόλοιπου πληρώματος νά είναι ναυτικοί τής κοινότητας.

Τέλος ή λύση ή όποία προτείνεται γιά τά φορτηγά πλοία, τά όποια κατά μεγάλη πλειοψηφία άπασχολούνται εκτός όρίων κοινότητας, είναι σύμφωνη προς τή διεθνή ναυτιλιακή πρακτική εκμετάλλευσης των μεγάλων πλοίων.

Μέ τίς διατάξεις του νέου άρθρου 13α εισάγεται αυτότελές σύστημα φορολόγησης των πλοίων του EUROΣ, τό όποιο είναι άπολύτως χειραφετημένο από τίς επί μέρους φορολογικές νομοθεσίες των κρατών μελών.

Οί νέες ρυθμίσεις βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στο έλληνικό σύστημα φορολογίας πλοίων (ν. 22/1975). Τό σύστημα αυτό, τό όποιο υπήρξε προϊόν έποικοδομητικής συνεργασίας Έλληνικού κράτους καί Έλλήνων πλοιοκτητών, δοκιμάσθηκε στην πράξη γιά χρόνια καί απέδωσε.

Δέν είναι μόνο ότι οί πόροι τούς όποιους άποκομίζει τό Δημόσιο δέν είναι εύκαταφρόνητοι, ότι ή δαπάνη γιά τό Δημόσιο τής βεβαιώσεως, έλέγχου των δηλώσεων καί είσπράξεως του φόρου καί ή άποσύνδεσή του από τήν έννοια του «κέρδους» — «ζημίας» κατέστησαν τό σύστημα αυτό άποδεκτό από τους πλοιοκτήτες καί κύριο μοχλό ανάπτυξης τής Έλληνικής ναυτιλίας στη δεκαετία του '70.

Ό φόρος υπολογίζεται σε Εύρωπαϊκές νομισματικές μονάδες μέ βάση τήν ηλικία του πλοίου καί τήν σε κόρους όλική χωρητικότητα αυτού.

Πλοία, τακτικών γραμμών φορτηγά ή επιβατηγά καί κρουαζιερόπλοια πληρώνουν τό ήμισυ του φόρου. Πλοία ναυπηγηθέντα σε κράτος μέλος δέν πληρώνουν φόρο μέχρι ηλικίας 6 έτών.

Ό φόρος αποτελεί έσοδο του κράτους μέλους στο έθνικό νηολόγιο του όποιου είναι έγγεγραμμένο τό πλοίο.

Μέ τό νέο άρθρο 13 (β) οί ναυτικοί άπαλλάσσονται του φόρου εισοδήματος. Ό δικαιολογικός λόγος τής άπαλλαγής των ναυτικών πού κατοικούν ή διαμένουν σε κράτος μέλος καί παρέχουν εργασία σε πλοίο νηολογημένο στο Ε-

EUROS από τον φόρο εισοδήματος είναι προφανής. Έν πρώτοις οι ναυτικοί ως εργαζόμενοι εκτός της χώρας κατοικίας ή διαμονής δεν απολαμβάνουν τις κρατικές παροχές που προσφέρονται στους εργαζόμενους μέσα στην χώρα αυτή.

Επίσης οι ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος και η ανάγκη προστασίας νέων στο επάγγελμα αυτό, το οποίο φθίνει, επιβάλλουν την υιοθέτηση του προβλεπόμενου μέτρου. Τέλος για λόγους κοινωνικής δικαιοσύνης κρίθηκε σκόπιμη η επέκταση της απαλλαγής σε όλους τους κοινοτικούς ναυτικούς δηλαδή και σε εκείνους που υπηρετούν σε πλοία των 12 σημειών τα οποία όμως δεν είναι νηολογημένα στο EUROS εντός χρονικού διαστήματος 12 μηνών από την έγκριση του κανονισμού.

Με το νέο άρθρο 13γ προτείνονται, για πρώτη φορά στην ιστορία της κοινότητας, δύο μορφές κοινοτικής οικονομικής ενίσχυσης προς την ναυτιλία μέσω του κοινοτικού προϋπολογισμού 1991.

Η πρώτη περίπτωση αφορά την επιδότηση του επιτοκίου δανείων ή πιστώσεων προς τους ιδιοκτήτες πλοίων εγγεγραμμένων στο EUROS, για κατασκευή, μετασκευή ή επισκευή αυτών. Η δεύτερη περίπτωση αφορά την οικονομική ενίσχυση των ασφαλιστικών ταμείων των κοινοτικών ναυτικών ύπολογιζόμενη σε ποσοστό τουλάχιστον 2% επί του συνόλου των ασφαλιστικών εισφορών, ναυτικών και κοινοτικού πλοιοκτήτου, επί τη αντιστοίχως μειώσει από τα ασφαλιστικά ταμεία που λαμβάνουν την ενίσχυση, των εισφορών που επιβάλλουν στους ναυτικούς και στους πλοιοκτήτες. Η μορφή αυτής της επιδότησης ήδη εφαρμόζεται με θετικά μέχρι στιγμής αποτελέσματα από παραδοσια-

κή ναυτιλιακή χώρα.

2. Στο σχέδιο Κανονισμού για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές,

Παρόλο ότι προϋπόθεση για την άρση του Cabotage πρέπει το πλοίο να είναι νηολογημένο στο EUROS και να μην υπερβαίνει τους κοχ 6.000, οι ρυθμίσεις του σχεδίου της Επιτροπής, ως έχουν, είναι τελείως απαράδεκτοι για την χώρα μας.

Τό θέμα της θαλάσσιας επικοινωνίας μεταξύ ήπειρωτικής χώρας και των νησιών αποτελεί μείζον πρόβλημα για αρκετά κράτη μέλη. Λόγοι εθνικής ασφαλείας επιβάλλουν το κράτος μέλος να διατηρήσει αυτό τον αποκλειστικό έλεγχο των μεταφορών από και προς τα νησιά ή μεταξύ των νησιών της επικρατείας του καθώς και την αποκλειστική πρωτοβουλία και ευθύνη του τρόπου οργάνωσης και εκμετάλλευσης των μεταφορών αυτών.

Ακόμη επιβάλλεται η αναβολή έναρξης εφαρμογής του κανονισμού για τις υπηρεσίες θαλασσιών μεταφορών επιβατών ώστε οι επιχειρήσεις επιβατηγού ναυτιλίας των κρατών μελών να μπορούν να προσαρμοσθούν στην νέα κατάσταση πραγμάτων που θα δημιουργηθεί από την απελευθέρωση των υπηρεσιών στο θαλάσσιο τομέα καθώς και για να ληφθούν μέτρα από τα κράτη μέλη για να μην υπάρξουν σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στο βιοτικό επίπεδο των κατοίκων νησιωτικών περιοχών.

Με άφετηρία αυτές τις σκέψεις ο κ. Σαρλής προτείνει προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο:

α) Την θέσπιση ρήτρας εξαίρεσης (derogation clause) από τις διατάξεις του κανονισμού των θαλάσσιων υπηρεσιών

μεταφορών μεταξύ ήπειρωτικής χώρας (mainland) και νησιών, νησιών και ήπειρωτικής χώρας ενός κράτους μέλους καθώς και μεταξύ των νησιών ενός κράτους μέλους (άρθρο 5α).

β) Την έναρξη εφαρμογής του κανονισμού εν σχέσει προς τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών επιβατών την 1η Ιανουαρίου 1998 (άρθρο 7).

Σε αυτό το σημείο, συνέχισε ο κ. Σαρλής θα πρέπει να υπογραμμισθεί ότι με την αύξηση της minimum χωρητικότητας για την εγγραφή στο EUROS από κοχ 500 σε κοχ 3.000 παραμένουν εκτός της κοινοτικής ρυθμίσεως για το cabotage οι υπηρεσίες που παρέχονται από πλοία μέχρι κοχ. 3.000.

Επίσης εκτός της κοινοτικής ρυθμίσεως παραμένουν τα πλοία άνω των κοχ. 6.000.

Καταλήγοντας ο κ. Σαρλής παρετήρησε ότι η προσπάθεια στοχεύει ώστε οι πετυχημένοι ελληνικοί ναυτιλιακοί θεσμοί, το ελληνικό ναυτιλιακό θεσμικό πλαίσιο, αυτό που προσφύως ονομάστηκε το «Ελληνικό Προηγούμενο», που απέδειξε την αξία του κατά την μακρόχρονη εφαρμογή του και που εδημιούργησε την μεγάλη Έλληνική ναυτιλία των 4000 πλοίων, να αποτελέσει το θεμέλιο των κοινοτικών ρυθμίσεων.

Ας ελπίσουμε ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο των Υπουργών και η Έκτελεστική Επιτροπή θα υιοθετήσουν τις τροπολογίες και τις προσθήκες ώστε οι θεσμοί του EUROS να βοηθήσουν στην παλινόστηση των μεγάλων πλοίων στις 12 σημαίες και στην εξασφάλιση της απασχόλησης και την εξαίρεση της ανεργίας των ναυτικών μας. Έδώ ως μη ξεχνάμε ότι η εγγραφή των Έλληνοκτητών πλοίων στο κοινοτικό νηολόγιο περνάει μέσα από το ελληνικό νηολόγιο.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Τοῦ κ. ΑΧΙΛΛΕΑ ΒΑΡΔΑΚΗ

Στά τεύχη της 15ης 'Ιανουαρίου καί σ' αυτό της 15ης Μαρτίου 1990 ἀναπτύξαμε ὀρισμένες σκέψεις σχετικά μέ τήν ἐπιτακτική ἀνάγκη πού ὑπάρχει στό τομέα τῶν 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας νά θέσει στήν ὑπηρεσία της τήν τεχνολογία τῶν ηλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν ἄν πρόκειται νά παραμείνει ἀνταγωνιστική στό διεθνές στίβο.

Γιά νά μή μείνουμε σ' εὐχολόγια, ὅπως συνήθως γίνεται σέ παρόμοιες περιπτώσεις, ὑποσχεθήκαμε σέ μία σειρά ἄρθρων νά δώσουμε τόσο μερικές ἀπλές συμβουλές ὡς πρός τό πῶς πρέπει κανεῖς νά βαδίζει ὀρθολογιστικά στό νά θέσει στήν ὑπηρεσία του τήν τόσο ἐξειδικευμένη τεχνολογία ὅσο καί στό τί νά περιμένει κανεῖς ἀπ' αὐτή. 'Ἡδη στό τεύχος τοῦ περασμένου Μαρτίου ἀναφερθήκαμε στό πρῶτο στάδιο καί τήν προτεραιότητα ἐπιλογῶν πού πρέπει ὁ ἴδιος ὁ 'Επιχειρηματίας νά κάνει γιά νά ξεκινήσει σωστά καί νά ἐπιτύχει τό βήμα τῆς μηχανοργάνωσης μίας Ναυτιλιακῆς ἢ καί γενικότερα μίας ὁποιασδήποτε ἐπιχείρησης.

Τρεῖς βασικοί παράγοντες

"Ἀς δοῦμε κατ' ἀρχήν τί εἶναι καί τί ἐννοοῦμε ὅταν μιλάμε γιά ἓνα Μηχανογραφικό Σύστημα πού θά ἐξυπηρετήσει τήν 'Επιχειρηματική μας δραστηριότητα καί γύρω ἀπό τό ὁποῖο θά βασισθεῖ ἡ ὅλη ὀργάνωση τῆς ἐταιρίας μας. 'Ἡ πείρα μας ἔχει ἀποδείξει ὅτι πολλοί πιστεύουν μέ τό νά πάρουν ἓνα Computer καί συνήθως μέ τόν ὅρο αὐτό ἐννοοῦν τά Hardware, τήν ἄλλη μέρα θά ἔχουν λύση τό πρόβλημα τῆς μηχανογραφείας. Βέβαια λογικό εἶναι νά ἐπικρατεῖ μία τέτοια ἀντίληψη διότι ἡ τεχνολογία αὐτή ἀκόμη εἶναι ἀγνωστή στό πλατύτερο κοινό ἀφοῦ μόλις πρίν λίγα χρόνια ἄρχισε νά γίνεται γνωστή διά τοῦ Τύπου καί ἀκόμη οὔτε καν τά βασικά της



στοιχεῖα δέν διδάσκονται στό σχολεῖα.

"Ἀν ἀκολουθηθεῖ αὐτή ἡ διαδικασία δηλ. τῆς ἀγορᾶς τῶν Hardware καί στήν συνέχεια ἡ ἐξεύρεση τῶν Software τότε οἱ πιθανότητες εἶναι πιά πολλές νά δημιουργηθοῦν προβλήματα στήν ἐπιχείρηση ἀπό τήν μηχανοργάνωση παρά νά λυθοῦν, ἄν μή τί ἄλλο θά ὑπάρξει ἀπώλεια ἐπενδύσεως εἴτε σέ χρήμα εἴτε σέ χρόνο. Δυστυχῶς, ἡ πείρα μας δείχνει ὅτι αὐτό γίνεται σέ μεγάλη κλίμακα, τουλάχιστον γινόταν καί ἐλπίζουμε ὅτι θά γίνεται ὅλο καί πιά λιγότερο, διότι πράγματι εἶναι μεγάλη ἀπώλεια γιά μία ἐπιχείρηση τέτοιου εἴδους ἀπλές διαδικασίες νά μετατρέπουν μία ἐνέργεια ἀπό εὐεργέτημα σέ πρόβλημα.

Τρεῖς εἶναι οἱ βασικοί παράγοντες πού ἀπαρτίζουν ἓνα ὁλοκληρωμένο Μηχανογραφικό Σύστημα:

1. Hardware: Τά ηλεκτρονικά κυκλώματα καί μηχανισμοί.
2. System Software: Τά λειτουργικά συστήματα καί οἱ γλώσσες προγραμματισμοῦ.
3. Application Software: Τά συστήματα ἢ ὅπως ἔχει ἐπικρατήσει νά λέγονται τά προγράμματα πού ἐξυπηρετοῦν τίς ἀνάγκες τῆς ἐκάστοτε ἐταιρίας.

Στή συνέχεια θ' ἀναπτύξουμε τόν σκοπό ἑνός ἐκάστου ἀπ' αὐτούς τούς

παράγοντες καί πῶς ἐπηρεάζουν καθ' ἓνα μέ τήν σειρά του τό ὅλο ἔργο τῆς Μηχανοργάνωσης μίας ἐπιχείρησης. Μάλιστα ὄχι μόνο πῶς ἐπηρεάζουν τήν ἀρχική ἐπένδυση ἀλλά πῶς οἱ βάσεις καί οἱ ἐπιλογές πού θά γίνουν στήν ἀρχή θά ἐπηρεάσουν καί τίς μελλοντικές ἐπενδύσεις πάνω στόν τομέα αὐτό καί ἀκόμη περισσότερο τήν ὅλη δομή καί τίς μελλοντικές δυνατότητες πού θά δοθοῦν στήν ὅλη ὀργάνωση τῆς 'Επιχείρησης, ὅπως ἀναφέραμε σέ προγενέστερα ἄρθρα.

'Ἡ σειρά μέ τήν ὁποία θά πρέπει ν' ἀσχοληθεῖ ὁ ἐπιχειρηματίας ἢ οἱ συνεργάτες του πού ἔχουν ἐπιφορτισθεῖ μέ τό ἔργο τῆς μηχανοργάνωσης, εἶναι ἀκριβῶς ἡ ἀντίθετη μ' αὐτή πού ἔχουν ἀναφερθεῖ πιά πάνω. Γιά αὐτό ἐμεῖς θ' ἀρχίσουμε τήν ἀνάπτυξη αὐτῶν μέ τήν σωστή σειρά.

Application Software:

Εἶναι λογικό ὁ πρῶτος παράγοντας πού πρέπει νά ἐνδιαφέρει νά μήν εἶναι κανένας ἄλλος ἀπ' αὐτόν πού ἄμεσα θά ἐξυπηρετήσει τόν σκοπό τῆς ἐπένδυσης. Αὐτό δέ εἶναι τά Application Software δηλ. τά Συστήματα (Προγράμματα) ἐξειδικευμένα στή Ναυτιλία.

'Αφοῦ πρῶτα ἡ ἐπιχείρηση διαπιστώσει τίς ἀνάγκες της, τόσο στήν τήρηση τῶν ἀπαιτουμένων βιβλίων (ὅπως π.χ. Λογιστήριο) ὅσο καί στήν ἐγκαιρή καί ὀρθά τεκμηριωμένη πληροφόρηση τότε θά πρέπει ν' ἀναζητήσει τά Software πού καλύτερα ἐξυπηρετοῦν τίς ἀνάγκες αὐτές.

'Υπάρχουν δύο τρόποι μέ τοὺς ὁποίους μπορεῖ ἡ ἐπιχείρηση νά ἐπιτύχει τό ἀντικειμενικό αὐτό σκοπό:

'Ὁ ἓνας εἶναι νά ἀναπτύξει τά Software ἡ ἴδια ἡ ἐπιχείρηση (Ναυτιλιακή 'Εταιρεία) καί αὐτό λέγεται «in-house development» προσλαμβάνοντας ἐξειδικευ-

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

μένο προσωπικό. Αυτός ο τρόπος δίδει την ευχέρεια στην επιχείρηση να υλοποιήσει τις ιδέες της και το δικό της «know-how». Από την άλλη μεριά βέβαια ο τρόπος αυτός είναι δαπανηρότατος, που είναι αμφίβολο κατά πόσο μία τέτοια δαπάνη σήμερα που υπάρχουν εξοπλισμένα Software ενδείκνυται να γίνει όσο μεγάλη και αν είναι η επιχείρηση. Βέβαια δεν θα πρέπει να παραβλέψει κανείς και τον παράγοντα χρόνο. Από την πείρα μας ο χρόνος αναπτύξεως εξειδικευμένων Software στη Ναυτιλία είναι σέ 3 έως 5 χρόνια ανάλογα με τον αριθμό ατόμων που θα ασχοληθούν, όχι μόνο ειδικοί στους Computers αλλά και ειδικοί στους διάφορους τομείς της Ναυτιλίας μη εξαιρουμένης δε και της Διοικήσεως. Κατά συνέπεια στο κόστος πρέπει να ληφθεί υπ' όψη συνολικά και ο χρόνος των διαφόρων τμημάτων της Ναυτιλιακής. Επιχειρήσεις και η απώλεια απορρέουσα από την επένδυση χωρίς άμεση εκμετάλλευση. Βέβαια πριν από πολύ λίγα χρόνια που δεν υπήρχαν εξειδικευμένα Ναυτιλιακά Software, παρά μόνο Software από άλλους επιχειρηματικούς τομείς προσαρμοσμένα στη Ναυτιλία που ή δεν εξυπηρετούσαν ή εν μέρει εξυπηρετούσαν, μία τέτοια επιλογή, τότε το «in-house development» ήταν αναγκαίο.

Ο δεύτερος τρόπος να επιτύχει κανείς το άπώτερο σκοπό είναι η εξεύρεση έτοιμων Application Software στην αγορά. Έδώ πρέπει κανείς να προσέξει

ορισμένους πολύ βασικούς παράγοντες. Μερικοί από αυτούς επηρεάζουν άμεσα την επένδυση και άλλοι έμμεσα και μακροπρόθεσμα. Ο άμεσος παράγων είναι να δει κανείς αν κατ' αρχή τα Software έχουν υποδομή και περιλαμβάνουν εμπειρία Ναυτιλιακή και δεν είναι προσαρμοσμένα από άλλου είδους επιχειρήσεις που δεν πρόκειται ποτέ να εξυπηρετήσουν όλες τις ιδιοσυγκρασίες και ανάγκες της ναυτιλιακής επιχείρησης. Δεύτερος παράγων είναι η εμπειρία που περιλαμβάνουν σε ποιό βαθμό είναι και κατά πόσο εξυπηρετεί τις ανάγκες της επιχείρησης. Πρόκειται πράγματι να προσθέσει καλές ιδέες στην οργάνωση και την όλη δομή της επιχείρησης; Πρόκειται να αποτελέσει εργαλείο πληροφόρησης στη διοίκηση για να παίρνει πιο γρήγορα και πιο τεκμηριωμένα τις αποφάσεις της;

Πρόκειται να απαλευθερώσει το προσωπικό της εταιρείας από την εργασία ρουτίνας με εύκολο τρόπο έτσι ώστε να ασχοληθεί με πιο σημαντικά πράγματα όπως ελαχιστοποίηση του κόστους και μεγιστοποίηση του κέρδους ή πρόκειται να προβληματίσει περισσότερο το προσωπικό;

Είναι τα Software έτσι φτιαγμένα (modular) ώστε να μπορούν να προσαρμοστούν σε τυχόν ειδικές εξειδικευμένες ανάγκες με εύκολο, γρήγορο και όσο πιο ελάχιστα δαπανηρό τρόπο;

Τέλος, χωρίς βέβαια να αποτελεί τον τελευταίο παράγοντα που πρέπει κανείς να μελετήσει στα υποψήφια Appli-

cation Software, είναι το σέ τί «γλώσσα προγραμματισμού» είναι γραμμένα.

Είναι ανεπτυγμένα με γλώσσες που είναι ξεπερασμένης Τεχνολογίας και κατά συνέπεια δεν μπορούν να προσφέρουν ότι καλύτερο έχει σήμερα η Τεχνολογία ή είναι ανεπτυγμένα σε development tools (γλώσσες προγραμματισμού 4ης γενιάς και data base) που είναι ότι πιο πρόσφατο και δυναμικό έχει να προσφέρει η Διεθνής Τεχνολογία, που σάν αποτέλεσμα δίδει την δυνατότητα δυναμικής, αξιοπιστίας και εύκολης χρήσης των εξειδικευμένων Software;

Επίσης σημαντικό είναι να λάβει κανείς υπ' όψη του πάνω σ' αυτό τον παράγοντα αν κάνει την επένδυσή του σε ξεπερασμένη τεχνολογία που σε λίγα χρόνια θα εκλείψει ή σε τεχνολογία που έρχεται και θα υπάρχει μέχρι βέβαια κάποτε στο μέλλον να ξεπεραστεί και αυτή.

Στόν επόμενο άρθρο μας θα ασχοληθούμε με τους δύο άλλους βασικούς παράγοντες που πρέπει να μας απασχολήσουν στην επιλογή μας σχετικά με την Μηχανοργάνωση μιας Ναυτιλιακής Εταιρείας. Πιστεύοντας πως με την δεκαεπταετή πείρα μας σε μηχανοργάνωση Ναυτιλιακών εταιρειών προσφέρουμε μερικές βασικές συμβουλές ως προς τον ορθολογιστικό τρόπο που πρέπει κανείς να χειρισθεί τό τόσο εξειδικευμένο έγχείρημα της Μηχανοργάνωσης.

ΑΧ. ΒΑΡΔΑΚΗΣ

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 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

'Εξελίξεις και προοπτικές της 'Ελληνικής Οικονομίας

Η ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ κ. ΔΗΜ. ΧΑΛΙΚΙΑ

Θετικά έκρινε τα κυβερνητικά μέτρα σταθεροποίησης και ανάπτυξης της οικονομίας ο διοικητής της Τράπεζας 'Ελλάδος κ. Δημ. Χαλικιάς, κατά την ομιλία του στη Γενική Συνέλευση των Μετόχων της Τράπεζας, που πραγματοποιήθηκε στις 30 'Απριλίου, 1990.

Ο διοικητής της Τράπεζας της 'Ελλάδος έπεσήμανε μεταξύ άλλων τα εξής:

ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ:

Τό κύριο χαρακτηριστικό της πορείας της Οικονομίας στη διάρκεια του 1989 είναι η μεταστροφή της προόδου που σημειώθηκε, μετά την εφαρμογή του διετούς σταθεροποιητικού προγράμματος 1986-1987, στις εξελίξεις των βασικών μακροοικονομικών μεγεθών και η σοβαρή επιδείνωση των οικονομικών ανισορροπιών. 'Ιδιαίτερα δυσμενής εξέλιξη κατά τό 1989 ήταν η περαιτέρω σοβαρή διόγκωση των έλλειμμάτων του δημόσιου τομέα και του δημόσιου χρέους. Παράλληλα, σημειώθηκε χειρότερηση του ισοζυγίου πληρωμών, επιτάχυνση του πληθωρισμού και επιβράδυνση του ρυθμού αύξησης του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος.

Η επιδείνωση των οικονομικών ανισορροπιών είναι κατά κύριο λόγο συνέπεια της επεκτατικής δημοσιονομικής και εισοδηματικής πολιτικής που εφαρμόστηκε από την αρχή του 1988 και μετά.

Η συνολική εθνική δαπάνη για κατανάλωση και επενδύσεις εκτιμάται ότι αυξήθηκε τό 1989 κατά 5,1%. Η αύξηση, όμως αυτή της δαπάνης δεν εκδηλώθηκε σε αντίστοιχη αύξηση της εγχώριας παραγωγής, αλλά σε σημαντική διεύρυνση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, με αποτέλεσμα ο ρυθμός ανόδου της οικονομίας να αρχίσει να επιβραδύνεται από τους πρώτους μήνες του 1989. Τό ακαθάριστο εγχώριο προϊόν σε σταθερές τιμές εκτιμάται ότι αυξήθηκε τό 1989 κατά 3,2% έναντι 4,3% τό 1988.

Τό έλλειμμα ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών αυξήθηκε τό 1989 κατά 1.616 εκατ. δολάρια και έφθασε στά 2.573 εκατ. δολάρια. Η επιδείνωση του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών όφείλεται στη διεύρυνση του έμπορικου ελλείμματος, που ήταν κυρίως αποτέλεσμα της αύξησης των πληρωμών για εισαγωγές, σε συνδυασμό με τη μείωση του πλεονάσματος των άδελων συναλλαγών.

Ο πληθωρισμός σημείωσε περαιτέρω άνοδο στη διάρκεια του 1989. Ο δείκτης τιμών καταναλωτή αυξήθηκε κατά 14,8% στη διάρκεια του έτους.

Από την πλευρά του κόστους, ιδιαίτερα σημαντική επίδραση στην επιτάχυνση του πληθωρισμού είχε η αύξηση του κόστους εργασίας. Οι αυξήσεις του κόστους εργασίας ανά μονάδα προϊόντος κατά τά έτη 1988 και 1989 ήταν πολύ υψηλότερες από τις αντίστοιχες αυξήσεις στις ανταγωνίστριες χώρες και όδήγησαν σε σημαντική απώλεια ανταγωνιστικότητας.

Οι παράγοντες που προκάλεσαν τις δυσχέρειες και τά προβλήματα που αντιμετώπισε η οικονομία στη διάρκεια του 1989 εξακολούθησαν να ισχύουν και κατά τους πρώτους μήνες του τρέχοντος έτους. Η διεύρυνση των έλλειμμάτων των δημόσιου τομέα συνεχίστηκε με ύψηλό ρυθμό. 'Εξάλλου, ύψηλός ήταν και ο ρυθμός αύξησης των όνομαστικών μισθών και ήμερομισθίων.

Σχετικά με την εισοδηματική πολιτική είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι τό σύστημα της ΑΤΑ, που εφαρμόζεται από τό 1982, έχει εύρύτερες οικονομικές συνέπειες. Συγκεκριμένα, περιορίζει η και εξουδετερώνει την αποτελεσματικότητα βασικών μέσων πολιτικής που θά μπορούσαν να συμβάλουν στην άναγκαία σταθεροποίηση της οικονομίας. Τούτο ισχύει στην περίπτωση που αποφασίζονται αυξήσεις των έμμεσων φόρων, στά πλαίσια των προσπαθειών για δημοσιονομική έξυγίανση. Οι αυξήσεις των τιμών που συνεπάγονται οι άποφάσεις αυτές μεταφέρονται αυτόματα, μέσω της ΑΤΑ, στό κόστος εργασίας. Τό ίδιο συμβαίνει με τη διολίσθηση της δραχμής που αποβλέπει στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας.

Τό αποτέλεσμα και στις δύο περιπτώσεις είναι η ενίσχυση της πληθωριστικής διαδικασίας και η εξασθένηση της ανταγωνιστικότητας των εγχώριων προϊόντων. 'Εξάλλου, έφόσον η ΑΤΑ παίζει βαρύνοντα ρόλο στόν προσδιορισμό των μισθών και ήμερομισθίων, είναι αναπόφευκτο να ενισχύονται οι δυσκαμψίες της αγοράς εργασίας, με αποτέλεσμα να παρακωλύεται η άναγκαία αναδιάρθρωση της ελληνικής οικονομίας. Η κυβέρνηση άνακόινωσε σημαντικές μεταβολές στό σύστημα καθορισμού των μισθών και ήμερομισθίων που θά περιορίσουν τις άρνητικές οικονομικές επιπτώσεις της ΑΤΑ μέχρι τό τέλος του τρέχοντος έτους, ενώ από την 1 'Ιανουαρίου 1991 τό σύστημα της ΑΤΑ θά

καταργηθεί και οι μισθοί θά προσδιορίζονται με έλεύθερες συλλογικές διαπραγματεύσεις.

Πρέπει να τονισθεί ότι η άπαιτούμενη μείωση των δημοσιονομικών ανισορροπιών είναι έργο δυσχερές, άν ληφθεί ύπόψη ότι τά δημόσια έλλείμματα έχουν σε σημαντικό βαθμό διαρθρωτικό χαρακτήρα. Η μείωση των δημόσιων έλλειμμάτων σε επίπεδο συνεπές με τη διασφάλιση της οικονομικής σταθερότητας σε μονιμότερη βάση καθιστά άναγκαία την εφαρμογή μιάς σταθερής και αξιόπιστης μεσοπρόθεσμης δημοσιονομικής πολιτικής. Τά μέτρα που άποφάσισε η κυβέρνηση για τη μείωση των δανειακών άναγκών του δημόσιου τομέα κατά τό τρέχον έτος άποτελούν ένα πρώτο, αλλά άποφασιστικό βήμα προς την κατεύθυνση της δημοσιονομικής έξυγίανσης.

ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΙΜΗΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Οι βασικές αίτίες της χειρότερησης του ισοζυγίου πληρωμών πρέπει να άναζητηθούν στις έσωτερικές οικονομικές συνθήκες και ειδικότερα στην άνοδο της εγχώριας ζήτησης, στις σοβαρές και αυξανόμενες δημοσιονομικές ανισορροπίες, στις πιέσεις από την πλευρά του κόστους και στόν ύψηλό πληθωρισμό, που καθιστούν τό ισοζύγιο πληρωμών ιδιαίτερα εύπαθές, όταν μάλιστα συνδυάζονται με συνθήκες πολιτικής άβεβαιότητας. 'Αναπόφευκτη συνέπεια ήταν η διάβρωση της ανταγωνιστικότητας και οι άρνητικές επιπτώσεις στις προσδοκίες σχετικά με την εξέλιξη του πληθωρισμού και της συναλλαγματικής ισοτιμίας της δραχμής.

Οι προσδοκίες που έπιβεβαίωσαν όδήγησαν σε έπίσπευση εισαγωγών για την ίκανοποίηση της αυξημένης έσωτερικής ζήτησης, αλλά και για κερδοσκοπικές άποθεματοποιήσεις, όπως και σε καθυστερήσεις στην είσοδη συναλλάγματος από εξαγωγές αγαθών και κυρίως από προσφορά ύπηρεσιών στό έξωτερικό. Είχαν επίσης άρνητικές επιπτώσεις στην είσοδη ιδιωτικών κεφαλαίων.

Η μονιμότερη και ουσιαστική μείωση της έλλειμματικότητας του έμπορικού ισοζυγίου προϋποθέτει την προώθηση της άναγκαίας αναδιάρθρωσης της οικονομίας. Μόνο κατ' αυτόν τόν τρόπο θά διασφαλισθεί η ανταγωνιστικότητα των εγχώριων προϊόντων, στην όποία θά μπορέσει να στηριχθεί η ενίσχυση



ΚΑΘΗ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτατα
και πολυτελέστατα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B RODANTHI

F/B DIMITRA

A.N. CA
FERRIES

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

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

του εξαγωγικού προσανατολισμού της ελληνικής οικονομίας, αλλά και η ικανότητά της να ανταπεξέλθει στον έντονότερο ανταγωνισμό των εισαγόμενων προϊόντων στην εσωτερική αγορά. Επισημαίνεται ότι η εξασφάλιση ενός υψηλότερου βαθμού εξειδίκευσης της ελληνικής οικονομίας, που συνεπάγεται και την ανάπτυξη ενός ευρύτερου και περισσότερο ανταγωνιστικού εξαγωγικού τομέα, είναι προϋπόθεση για να αξιοποιηθεί η χώρα τα πλεονεκτήματα από την ευρωπαϊκή ένωση.

Σχετικά με την συναλλαγματική πολιτική, έχει επανειλημμένα τονιστεί ότι η μόνη αποτελεσματική μέθοδος για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών προϊόντων και τη διασφάλιση της εξωτερικής ισορροπίας μακροχρόνια, είναι η αύξηση της παραγωγικότητας και η μείωση του κόστους παραγωγής. Η εμπειρία, ελληνική και ξένη, έχει δείξει ότι η εφαρμογή πολιτικής υποτίμησης, ως μέσου για τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας, τροφοδοτεί την πληθωριστική διαδικασία, όχι μόνο μέσω της αύξησης των τιμών των εισαγόμενων προϊόντων, αλλά και γιατί περιορίζει την πίεση του εξωτερικού ανταγωνισμού και καθιστά ευχερέστερη την επύρριψη της αύξησης του κόστους στις τιμές. Επομένως, εξασθενίζει την αντίσταση των επιχειρήσεων στις πιέσεις για αύξηση του κόστους, κατά κύριο λόγο των μισθών, αλλά και την προσπάθειά τους να επιτύχουν αποτελεσματικότερη οργάνωση και λειτουργία. Εξάλλου, για μία χώρα που είναι μέλος της ΕΟΚ και αντιμετωπίζει σοβαρές οικονομικές ανισορροπίες, η μόνη διέξοδος για να μπορέσει να ανταποκριθεί

στις υποχρεώσεις της και να παρακολουθήσει τις εξελίξεις στον ευρωπαϊκό χώρο είναι να επιτύχει, το ταχύτερο δυνατό, σύγκλιση των οικονομικών της επιδόσεων, ειδικότερα όσον αφορά στον πληθωρισμό, με τις αντίστοιχες επιδόσεις των λοιπών χωρών της Κοινότητας.

ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Επιδίωξη της νομισματικής πολιτικής το 1989, όπως και στα προηγούμενα χρόνια, ήταν να συμβάλει στην αποκλιμάκωση του πληθωρισμού και στον περιορισμό των μακροοικονομικών ανισορροπιών. Οι στόχοι που είχαν τεθεί για την αύξηση της προσφοράς χρήματος και την πιστωτική επέκταση, προέβλεπαν επιβράδυνση των μεγεθών αυτών, σε σχέση με τα αντίστοιχα μεγέθη του 1988. Σύμφωνα, όμως, με τα διατίθεται στοιχεία, οι ρυθμοί αύξησης των βασικών νομισματικών και πιστωτικών μεγεθών, σημείωσαν επιτάχυνση στο 1989 και απέκλιναν σημαντικά από τους στόχους της νομισματικής πολιτικής.

Η προσφορά χρήματος με την έννοια (τό Μ3), που περιλαμβάνει τη νομισματική κυκλοφορία και το σύνολο των ιδιωτικών καταθέσεων σε δραχμές, αυξήθηκε το 1989 κατά 24%, έναντι αύξησης 23% το 1988 και στόχου 18-20%.

Η υπέρβαση του στόχου για το Μ3 ήταν αποτέλεσμα της ταχύτερης, σε σχέση με την επιδιωκόμενη, πιστωτικής επέκτασης προς το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα της Οικονομίας.

Η πιστωτική επέκταση προς τον ιδιω-

τικό τομέα διαμορφώθηκε το 1989 σε 20% περίπου, έναντι 15,2% το 1988.

Η μεγαλύτερη αυτή αύξηση συνδέεται σε σημαντικό βαθμό με τη συνεχισθείσα διαδικασία απελευθέρωσης του πιστωτικού συστήματος, η οποία οδήγησε στην πλήρη κατάργηση των εξειδικευμένων πιστωτικών κανόνων και περιορισμών και επέτρεψε την πρόσβαση, χωρίς ποσοτικούς ή άλλους διοικητικά καθοριζόμενους περιορισμούς, στην τραπεζική χρηματοδότηση σημαντικών νέων δραστηριοτήτων.

Η επιτάχυνση, όμως, της πιστωτικής επέκτασης προς τον ιδιωτικό τομέα, αντανακλά επίσης την αυξημένη ζήτηση για πιστώσεις που επηρεάστηκε από δυσμενείς προσδοκίες για την εξέλιξη του πληθωρισμού και της ισοτιμίας της δραχμής.

Η τραπεζική χρηματοδότηση του δημόσιου τομέα το 1989, αυξήθηκε με ρυθμό 20,8%, έναντι 15,5% το 1988. Η ταχύτερη αυτή πιστωτική επέκταση, οφείλεται κυρίως στη διεύρυνση των δανειακών αναγκών της Κεντρικής Διοίκησης, οι οποίες διαμορφώθηκαν σε επίπεδο κατά 37,5% περίπου, υψηλότερο από το αντίστοιχο επίπεδο του 1988. Οφείλεται, όμως, σε σημαντικό βαθμό και στο γεγονός ότι υστέρησε η μη τραπεζική χρηματοδότηση του ελλείμματος.

Οι νομισματικοί στόχοι για το 1990, που αναφέρονται στην αύξηση της προσφοράς χρήματος και στην εγχώρια πιστωτική επέκταση, επελέγησαν με αντικειμενικό σκοπό να συμβάλει η νομισματική πολιτική στη συγκράτηση του πληθωρισμού και στη στήριξη του ισοζυγίου πληρωμών.

IN THAILAND

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

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

5TH FLOOR, TAVICH BLDG
61 KASEMRAJ, KLONGTOEY
PRAKANONG, BANGKOK 10110
THAILAND

TELEX : 84602/21197 (NAVICO TH)
PHONES: 2490541-2 / 2497198
CABLES: NAVICO/BANGKOK
FAX : 2497199

DIRECTORS & AOH TEL:
-CAPT. JOHN A GOROS
3142690-EXT. 40-CAPT. E. GLYPTIS
3931639-SOMSAK NATENIMIT

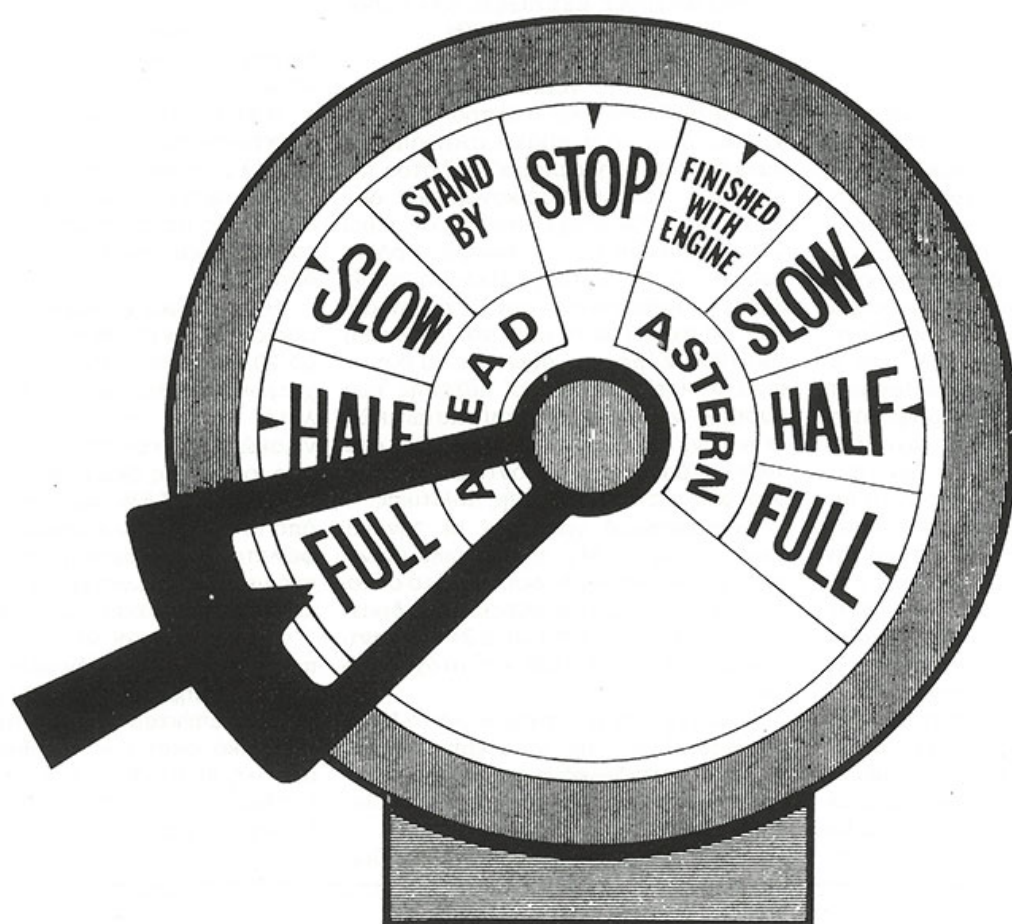
SHIPPING AGENTS

CARGO, S + P BROKERS
IMPORTERS & EXPORTERS
WAREHOUSES & LIGHTERS
STEVEDORES



SURVEYORS & CONSULTANTS
SHIP'S REPAIRS
SHIP'S MAINTENANCE WORKS
LAND & SEA TRANSPORT

ΟΛΟΤΑΧΩΣ ΜΠΡΟΣΤΑ



71 ΧΡΟΝΙΑ

Στο ζωτικό χώρο της Ναυτιλίας μας, προσφέρουμε για 71 χρόνια, ποιοτικές υπηρεσίες με διεθνή αναγνώριση. Στόχος μας είναι η προσφορά και η πληρό-



τητα των υπηρεσιών μας σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Η γνώση και η οργάνωσή μας, μας επιτρέπουν να κοιτάμε μπροστά με σιγουριά και αισιοδοξία.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΚΥΠΡΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: Ακτή Μιαούλη 23 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ: 4177632, 4116966, 4124286 FAX (01) 4135013 TELEX 213464 ΤΗΛΕΓΡΑΦ. HELRECSHIP

‘Ο κόσμος τῶν κινητῶν δορυφορικῶν ἐπικοινωνιῶν Τό σύστημα INMARSAT

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

ΜΕΡΟΣ Β’

(συνέχεια ἀπὸ τό προηγούμενο)

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΙΘΕΡΕΣ

‘Ο INMARSAT καὶ ἡ ἀεροναυτιλία

Ἡ προσπάθεια γιὰ τὴν ἀξιοποίηση τῶν δορυφόρων στὶς ἐπικοινωνίες μὲ τὰ ἀεροπλάνα χρονολογεῖται ἀπὸ τὰ τέλη τῆς δεκαετίας τοῦ 1960. Οἱ λαθεμένοι χειρισμοὶ καὶ τὸ ἀπαγορευτικὸ κόστος καθυστέρησαν τὴν ὑλοποίηση τῆς προσπάθειας αὐτῆς. Σήμερα, ὅμως, ἡ ἀεροναυτική κοινότητα βρίσκεται στὸ κατώφλι τῆς ὑποδοχῆς τῆς δορυφορικῆς ἐπικοινωνίας.

Οἱ ἐπικοινωνίες μὲ τὰ ἀεροπλάνα, ὅπως καὶ μὲ τὰ πλοῖα, ἔχουν παγκόσμιο χαρακτήρα καί, γι’ αὐτό, ὁ INMARSAT κρίθηκε ὅτι συγκεντρώνει σημαντικὰ πλεονεκτήματα γιὰ τὴν παροχὴ τῆς ὑπηρεσίας αὐτῆς. Τώρα, πλέον, ἐπιτρέπεται καὶ κανονιστικὰ στὸν INMARSAT νὰ ἐπεκτείνει τὶς δραστηριότητές του καὶ στὶς ἐπικοινωνίες μὲ τὰ ἀεροπλάνα καί, χρησιμοποιώντας τὸ ἴδιο διαστημικὸ τμήμα πού ἔχει ἀναπτύξει γιὰ τὰ πλοῖα, θὰ προσφέρει τὴν ὑπηρεσία αὐτὴ μὲ κόστος σὲ ἀποδεκτὰ πλέον ἐπίπεδα.

Πολλές ἀπὸ τὶς βασικὲς ἀρχές καὶ διαδικασίες, πού ἴσχυσαν γιὰ τὶς ναυτιλιακὲς ἐπικοινωνίες, ἐφαρμόζονται καὶ στὸν τομέα τῶν ἐπικοινωνιῶν μὲ τὰ ἀεροπλάνα. ‘Ο INMARSAT ἀπὸ πολὺ νωρὶς προσέγγισε τὴν ἀεροναυτική κοινότητα καὶ προσπάθησε νὰ ἀναπτύξει στενὲς σχέσεις καὶ νὰ συνεργαστῇ μὲ τὸ Διεθνὴ Ὀργανισμὸ Ὑπηρεσιῶν Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (ICAO), μὲ τὴ Διεθνὴ Ἐνωση Ἀεροπορικῶν ἑταιριῶν (IATA) καὶ μὲ τὶς διεθνεῖς τηλεπικοινωνιακὲς ἑταιρίες (SITA - εὐρωπαϊκὴ καὶ AIRINC - Β. Ἀμερικανική), καθὼς καὶ μὲ τὶς ἐπιμέρους ἀεροπορικὲς ἑταιρίες, ἐθνικὲς ὑπηρεσίες Πολιτικῆς Ἀεροπορίας καὶ κατασκευαστὲς ἀεροσκαφῶν.

Ἐχει τελειώσει ἡ φάση καθορισμοῦ τοῦ συστήματος καὶ ὁ INMARSAT εἶναι ἔτοιμος νὰ ἀπογειωθεῖ τὸ 1990 καὶ νὰ προσφέρει παγκόσμιες ἐμπορικὲς ἐπικοινωνίες, πού τὰ τεχνικά τους χαρακτηριστικὰ εἶναι συμβατὰ μὲ τὶς ἀπαιτήσεις τοῦ ICAO. Ἡδὴ, ἔχουν γίνῃ οἱ πρῶτες δοκιμὲς μὲ ἐπιτυχία καὶ οἱ κατασκευαστὲς ἑταιρίες ἔχουν ὀργανώσει

τὴ σειρά παραγωγῆς τῶν δορυφορικῶν τερματικῶν.

‘Ο INMARSAT δὲν προβλέπεται νὰ εἶναι ὁ μοναδικὸς δορυφορικὸς ὀργανισμὸς γιὰ τὶς ἐπικοινωνίες μὲ τὰ ἀεροπλάνα. Εἶναι βέβαιο ὅτι σταδιακὰ θὰ ἀναπτυχθοῦν ἐθνικὰ ἢ περιοχικὰ δορυφορικὰ δίκτυα, πού θὰ ἐξυπηρετοῦν μαζὶ μὲ τοὺς ἄλλους κινητοὺς συνδρομητὲς καὶ τὰ ἀεροπλάνα. Γιὰ τὸ λόγο αὐτὸ μιά ἀπὸ τὶς βασικὲς φροντίδες τοῦ INMARSAT εἶναι ὅπως ὅλα τὰ συστήματα αὐτὰ νὰ ἔχουν συμβατὰ χαρακτηριστικὰ καὶ νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ συνεργασιμότητά τους.

Οἱ ὑπηρεσίες, τὸ σύστημα καὶ τὰ τερματικά

Τὰ ἀεροσκάφη μποροῦν νὰ χωριστοῦν σὲ δύο μεγάλες κατηγορίες: τὰ ἀεροπλάνα πού μεταφέρουν ἐπιβάτες καὶ προϊόντα καὶ ἀνήκουν σὲ ἀεροπορικὲς ἑταιρίες καὶ τὰ ἀεροπλάνα τῆς ἀεροπολίας, πού ἀνήκουν σὲ ἰδιῶτες.

Ἡ πρώτη κατηγορία ἀριθμεῖ σήμερα περίπου 10.000 ἀεροπλάνα καὶ ἀναμένεται ὅτι σταδιακὰ ἡ πλειονότητα θὰ ἐξοπλιστεῖ μὲ δορυφορικὰ τερματικά. Ἡ δευτέρα κατηγορία ἀριθμεῖ πᾶν ἀπὸ 300.000 ἀεροσκάφη, τὰ περισσότερα εἶναι μικρά, μικρῶν ἀποστάσεων καὶ μόνο ἓνα μικρὸ ποσοστὸ ἀναμένεται ὅτι θὰ ἐξοπλιστεῖ.

Οἱ τηλεπικοινωνιακὲς ἀνάγκες τῶν ἀεροπλάνων διακρίνονται σέ: α) ρύθμισης ἐναέριας κυκλοφορίας (φωνή, δεδομένα), β) πιλοτηρίου (κυρίως δεδομένα), γ) διαχείρισης - διοίκησης (φωνή, δεδομένα) καὶ δ) δημόσιας ἀνταπόκρισης (φωνή, δεδομένα).

Τὸ τηλεπικοινωνιακὸ σύστημα τοῦ INMARSAT ἔχει σχεδιαστεῖ ἔτσι πού νὰ μπορεῖ νὰ ἐξυπηρετήσῃ ὅλες τὶς παραπάνω κατηγορίες ἀεροπλάνων καὶ τηλεπικοινωνιακῶν ἀναγκῶν. Ἐχει δύο βασικὰ κανάλια, τὸ ἓνα γιὰ φωνὴ καὶ τὸ ἄλλο γιὰ μεταβίβαση δεδομένων, ἐνῶ γιὰ τὸ ραδιοηλεκτρικὸ τμήμα τοῦ ἀεροσκάφους ὑπάρχουν δύο τύποι (συνδυασμὸς κεραίας - ἐνισχυτῶν), ὁ ἓνας χαμηλῆς ἀπολαβῆς (κεραίες μὲ μικρὲς διαστάσεις, χαμηλὸ κόστος καὶ χρῆση μόνο γιὰ δεδομένα μικρῆς ταχύτητας) καὶ ὁ ἄλλος ὑψηλῆς ἀπολαβῆς (κεραίες μὲ μεγάλυ-

τερες διαστάσεις, ὑψηλὸ κόστος καὶ χρῆση γιὰ φωνὴ ἢ φωνὴ καὶ δεδομένα μέσης καὶ ὑψηλῆς ταχύτητας).

Ἡ ὠφέλιμη πληροφορία, πού μεταβιβάζεται ἀπὸ τὸν τύπο χαμηλῆς ἀπολαβῆς εἶναι ρυθμοῦ 300-600 bits μὲ ἀντίστοιχο ρυθμὸ μετάδοσης 600-1.200 bits, (προσθέτονται τὰ bits συγκεραστικοῦ κώδικα (FEC) 1/2 γιὰ τὴ διόρθωση λαθῶν.

Ἡ φωνὴ θὰ κωδικοποιεῖται σὲ ρυθμὸ 10,5 kbits ἐνῶ στὸ κανάλι ἡ μετάδοση θὰ γίνῃ σὲ 21 kbits μὲ χρῆση κωδίκων FEC 1/2 διόρθωση λαθῶν.

Τὸ ἀεροναυτικὸ σύστημα INMARSAT εἶναι, κατὰ τὸ μεγαλύτερο μέρος, αὐτοματοποιημένο. ‘Ο μόνος χειρισμὸς, ὁ ὁποῖος θὰ πρέπει νὰ γίνῃ χειροκίνητα (τουλάχιστον στὸ ἀρχικὸ στάδιο), εἶναι ἡ ἐπιλογή τοῦ ἐπίγειου σταθμοῦ, μέσω τοῦ ὁποῖου θὰ ἐπικοινωνεῖ τὸ ἀεροπλάνο καθ’ ὅλη τὴ διάρκεια τῆς πτήσης.

Αὐτὸ γίνῃ μὲ τὴ διαδικασία ἀρχικῆς ἐγγραφῆς πού συνεχίζει νὰ ἰσχύει ἐφόσον δὲν γίνῃ ἡ ἀντίθετη διεργασία τῆς διαγραφῆς. Ἡ ἀλλαγὴ σταθμοῦ ἐδάφους ἐν πτήσῃ εἶναι δυνατὴ, μόνο πού θὰ πρέπει νὰ γίνῃ προηγουμένως ἡ διαγραφή καὶ μετὰ νὰ ἐπανεγγραφῇ.

Γενικά, ἡ σχεδίαση τῆς δορυφορικῆς ζεύξης μὲ τὰ ἀεροπλάνα σὲ κόστος ἀποδεκτὸ καί, παράλληλα, νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ ἀπαραίτητη ἀξιοπιστία, ἦταν γιὰ τὸν INMARSAT μιά τεχνικὴ πρόκληση. Οἱ βασικὲς δυσκολίες ἦταν: οἱ περιορισμένες διαστάσεις τοῦ ἀεροπλάνου καὶ ἡ ἀεροδυναμικὴ του κατασκευὴ, πού ἀπαιτοῦσαν πολὺ μικρὲς διαστάσεις τῆς κεραίας, οἱ μεγάλες καὶ ἀπότομες ἀλλαγὲς στὴν κατεύθυνση τοῦ ἀεροπλάνου, οἱ μεγάλες ταχύτητες τοῦ ἀεροπλάνου πού προκαλοῦν ὀλίσθηση Doppler τῆς τάξης τῶν + 2,5 KHz, οἱ δύσκολες ἐξωτερικὲς περιβαλλοντικὲς συνθῆκες καί, τέλος, ἡ δυσκολία τῆς ἐξασφάλισης συνεχοῦς καὶ ἀνεμπόδιστης σκόπευσης τοῦ δορυφόρου.

Γιὰ νὰ δραστηριοποιήσῃ τὴ Βιομηχανία, ὁ INMARSAT χρηματοδότησε τρεῖς ἑταιρίες μὲ τὴν κατασκευὴ δορυφορικῶν σταθμῶν ἀεροσκαφῶν (κεραία, RF ὑλίκὸ καὶ ἡλεκτρονικὸς ἐξοπλισμὸς). Τὸ δύσκολο μέρος τῆς κατασκευῆς ἦταν ἡ κεραία.

Σήμερα, έχουν αναπτυχθεί τρεις τύπου κεραιών. Ο ηλεκτρονικός εξοπλισμός είναι πλήρως ψηφιακός, ενώ η εξυπηρέτηση των πελατών θα γίνεται είτε από κοινόχρηστες συσκευές, που θα είναι εγκατεστημένες στο θάλαμο των επιβατών, είτε με ασυρματικά τερματικά, ώστε να μπορούν να επικοινωνούν από τις θέσεις τους.

Τό κόστος των δορυφορικών τερματικών, τουλάχιστον στην αρχή, θα είναι πολύ υψηλό και θα είναι της τάξης των 500.000 δολ. για τα τερματικά με κεραία υψηλής απολαβής και 100.000 δολ. για εκείνα με την χαμηλή απολαβή.

Από τον INMARSAT για την εξυπηρέτηση των μικρών ιδιωτικών αεροσκαφών μελετάται και προωθείται η δημιουργία δορυφορικών τερματικών λιγότερο αυστηρών χαρακτηριστικών και περιορισμένων δυνατοτήτων (αντίστοιχα του «Τύπου-M», που το κόστος θα είναι σε επίπεδα προσιτά για την κατηγορία αυτή των πελατών (της τάξης των 50.000 δολ.).

Η σχεδίαση και η κατασκευή των δορυφορικών τερματικών για τα αεροπλάνα υποστηρίχθηκε με δοκιμές. Οι πρώτες δοκιμαστικές μεταδόσεις φωνής σε εμπορικό αεροσκάφος έγιναν το 1987 από τον τηλεπικοινωνιακό φορέα KDD της Ιαπωνίας. Η ίδια εταιρία εξέπλισε ένα Boeing - 747-300 και τους τρεις τελευταίους μήνες έκανε επίδειξη εξυπηρέτησης δεδομένων και τηλεφωνίας.

Αντίστοιχες δοκιμαστικές εκπομπές γίνονται από την εταιρία των ΗΠΑ Comsat και τον αγγλικό τηλεπικοινωνιακό φορέα BTI, που, σε συνεργασία με την British Airways, έχει εξοπλίσει δύο Boeing - 747 και για πρώτη φορά προσφέρει πρό-λειτουργικές υπηρεσίες (τηλεφωνία, δεδομένα) σε επιβάτες μέσω του συστήματος INMARSAT. Μεγάλες αεροπορικές εταιρίες έχουν αρχίσει να παραγγέλνουν δορυφορικά τερματικά για να δοκιμάσουν το σύστημα και όλα δείχνουν ότι μέσα στο 1990 θ' αρχίσει για πρώτη φορά στην ιστορία των τηλεπικοινωνιών να λειτουργεί η δορυφορική αεροναυτική εμπορική υπηρεσία.

ΟΙ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΔΟΡΥΦΟΡΟΙ

Κινητικότητα — Ανταγωνισμός

Σε αντίθεση με τα αεροπλάνα, οι επικοινωνίες του κοινού με κινητούς σταθμούς ξηράς έχουν ιστορία. Η πρώτη εμπορική επικοινωνία χρονολογείται από το 1946. Τα πρώτα συστήματα ήταν χειροκίνητα, οι συσκευές των συνδρομητών ήταν ογκώδεις, δύσχρηστες και οι σταθμοί βάσεως χρησιμοποιούσαν πομπές μεγάλης ισχύος.

Τό βασικότερο πρόβλημα, που έμποδιζε την ανάπτυξη των κινητών επικοινωνιών ξηράς, ήταν η έλλειψη φάσματος συχνότητων. Ακόμα και αυτό που ήταν διαθέσιμο σπαταλιόταν με την κακή χρήση. Η λύση στο θέμα της χωρητικότητας δόθηκε με την εισαγωγή των επίγειων κυψελοειδών συστημάτων, που εξασφάλισαν τη δυνατότητα της επαναχρησιμοποίησης του φάσματος.

Τά πρώτα κυψελοειδή συστήματα λειτούργησαν στο τέλος της δεκαετίας του '70. Η τρομακτική ανάπτυξη που ακολουθούσε ξάφνιασε και τους πλέον αισιόδοξους στις προβλέψεις. Αυτά άρχισαν να αναπτύσσονται από τις πυκνοκατοικημένες περιοχές και σταδιακά κάλυψαν μεγάλες εκτάσεις.

Δύο είναι οι βασικοί λόγοι που αποτέλεσαν την αιτία μελέτης και προώθησης της εναλλακτικής λύσης των δορυφόρων στην εξυπηρέτηση των κινητών συνδρομητών: Η διαφοροποίηση και συνεπώς η μη συνεργασιμότητα των κυψελοειδών συστημάτων από χώρα σε χώρα και η αδυναμία κάλυψης όλης της χώρας, φαινόμενο ιδιαίτερα έντονο σε χώρες μεγάλης εκτάσεως.

Ο INMARSAT έχει σήμερα συγκεντρώσει τις προσπάθειές του για την ανάπτυξη της κινητής δορυφορικής υπηρεσίας ξηράς, που θα παίξει ρόλο συμπληρωματικό τω επίγειων δικτύων και, σε πολλές περιπτώσεις, ίσως αποτελέσει για πολλά χρόνια τό βασικό μέσο εξυπηρέτησης.

Ο INMARSAT, στον τομέα αυτό, δεν

θά είναι μόνος. Η ναυτιλία και η αεροναυτιλία λειτουργούν σε παγκόσμια βάση και σε αντιστοιχία και οι επικοινωνίες αναπτύχθηκαν υπό μορφή διεθνών συστημάτων. Για τις χερσαίες όμως μεταφορές και επικοινωνίες δεν ισχύει τό ίδιο.

Υπάρχει σημαντική κινητικότητα και συστήματα έθνικά (όπως AMSS, MSAT) ή περιοχικά (όπως GEOSTAR, LOCSTAR, EUTELSAT) προωθούνται και οι δορυφορικές επικοινωνίες ξηράς θα αποτελέσουν τό επόμενο έντονο πεδίο ανταγωνισμού. Σήμερα, βέβαια, τό κόστος είναι υψηλό, σταδιακά όμως αναμένεται να μειωθεί, ενώ τό νέο κανονιστικό περιβάλλον, που αναπτύσσεται, θα εξασφαλίσει τη δυνατότητα διεύρυνσης της αγοράς και των εφαρμογών.

Υπάρχουν προβλήματα

Μέχρι πρόσφατα, τό σύστημα INMARSAT πρόσφερε υπηρεσίες σε κινητούς συνδρομητές ξηράς, χρησιμοποιώντας τό σύστημα «Τύπου-A». Έτσι, φορητοί σταθμοί «Τύπου-A» χρησιμοποιούνται για έκτακτες ανάγκες και φυσικές καταστροφές (σεισμοί, φωτιές, τυφώνες), ενώ υπάρχουν εφαρμογές όπου συσκευές «Τύπου-A» έχουν εγκατασταθεί σε αυτοκίνητα (τζίπ που διασχίζουν έρημους) ή έχουν αξιοποιηθεί σε περιπτώσεις που τις χαρακτηρίζει ή προσωρινότητα (όπως παρακολούθηση ενός σεισμικού φαινομένου, μεταβίβαση δεδομένων από μετρήσεις).

Η πρόσφατη (Ιανουάριος 1989) απόφαση της Συνέλευσης INMARSAT για την τροποποίηση των ιδρυτικών συμφωνιών, ώστε ο Οργανισμός αυτός να μπορεί πλέον και κανονιστικά να προσφέρει τις υπηρεσίες αυτές, του έδωσε τη δυνατότητα να αρχίσει να προγραμματίζει και να μελετά σε μακροπρόθεσμη βάση την υπηρεσία αυτή. Οι αγορές, στις οποίες απευθύνεται, που είναι, κατά κύριο λόγο, οι εταιρίες χερσαίων μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, προσβλέπουν με ιδιαίτερο ενδιαφέρον στις εξελίξεις αυτές, καθώς η δυνατότητα

International

T A G A R O P U L O S, 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

συνεχοῦς ἐπικοινωνίας μέ τά ὀχήματα ἀποτελεῖ μέσο γιά τήν αὐξηση τῆς οἰκονομικῆς ἀπόδοσης, μείωσης τοῦ χρόνου συντήρησης καί ἐπιδιόρθωσης κλπ.

Μελέτες, πού ἔχουν γίνει στήν Ἀγγλία, ἔχουν δείξει ὅτι ἡ ἀξιοποίηση τῆς δορυφορικῆς ὑπηρεσίας μπορεῖ νά ἐξοικονομήσει σέ μιά ἐταιρεία, κατά μέσο ὄρο, 5.000 δολ. περίπου ἀνά ὄχημα τό χρόνο. Εἶναι εὐνόητο ὅτι ἐκεῖ ὅπου ὑπάρχει συνεχῆς κάλυψη καί ἐξυπηρέτηση ἀπό τά ἐπίγεια κυψελοειδῆ δίκτυα, αὐτά θά προτιμῶνται, μέ βασικό λόγο τό κόστος, πού εἶναι σήμερα κατά πολύ μικρότερο ἀπό τή δορυφορικὴ ἐξυπηρέτηση.

Γιά τή ναυτιλία καί τήν ἀεροναυτιλία ὑπάρχουν οἱ διεθνεῖς Ὄργανισμοί ICAO καί IMO, πού ἐπὶ σειρά ἐτῶν προβαίνουν σέ συστάσεις, πού ἰσχύουν γιά τήν κίνηση τῶν πλοίων καί τῶν ἀεροσκαφῶν σέ διεθνή - ἐθνικά ὕδατα καί διεθνεῖς - ἐθνικούς ἐναέριους χώρους.

Γιά τό λόγο αὐτό, ἡ ἀντιμετώπιση καί ἡ ρύθμιση θεμάτων χρήσης τῶν δορυφορικῶν τερματικῶν στά χωρικά ὕδατα καί στοὺς ἐθνικούς ἐναέριους χώρους ἔχει ἤδη ξεκινήσει καί βρίσκεται στό δρόμο τῆς ἐπίλυσης. Δέν μπορούμε νά ποῦμε ὅμως τό ἴδιο καί γιά τίς ἐπικοινωνίες ξηρᾶς. Ἡ διασυνδυασμένη μετακίνηση τῶν ὀχημάτων χερσαίων μεταφορῶν ὑπόκειται σέ περιορισμούς καί ἰδιαίτερα, σέ ὅ,τι ἀφορᾷ τό ραδιοηλεκτρικό ἐξοπλισμό, ἡ χρήση του ἀπαγορεύεται.

Τά προβλήματα εἶναι σύνθετα καί διαφέρουν ἀπό περιοχὴ σέ περιοχὴ. Τό πρόβλημα ὑπάρχει σήμερα, ἀκόμα καί γιά τά ἐπίγεια κυψελοειδῆ δίκτυα, πα-

ρόλο πού τό θέμα εἶναι πιό ἀπλό, ἀφοῦ στήν ἐφαρμογὴ αὐτὴ εἶναι, ἀπό τεχνικῆς πλευρᾶς, ὑποχρεωτικὴ ἡ χρήση τῆς ἐθνικῆς ὑποδομῆς.

Στὴ δορυφορικὴ ὑπηρεσία ξηρᾶς, πέρα ἀπὸ τήν ἀνάγκη ἐναρμόνισης τῶν νομοθεσιῶν, δίνεται τεχνικὰ ἡ δυνατότητα παράκαμψης τῆς ἐθνικῆς τηλεπικοινωνιακῆς ὑποδομῆς, μέ ἀποτέλεσμα, γιά χώρες πού δέν θά ἀναπτύξουν ἀνάλογη δραστηριότητα καί κινητικότητα, νά ὑπάρχει σημαντικὴ ἀπώλεια ἐσόδων.

Ἀναμένεται ὅτι οἱ δορυφορικὲς ὑπηρεσίες ξηρᾶς θά ἀξιοποιηθοῦν, πέρα ἀπὸ τίς δραστηριότητες πού ἀναφέρθηκαν παραπάνω, καί ἀπὸ τὰ τραῖνα, τὰ τουριστικὰ λεωφορεῖα, τὰ ἐρευνητικὰ ἰδρύματα, ἐγκαταστάσεις (προσωρινές) σέ ἀπομονωμένους περιοχές, τὴ διεθνή δημοσιογραφία, σέ ἐπιτήρηση τῆς μόλυνσης καί τῆς στάθμης τῶν ὑδάτων, σέ ἐφαρμογές στίς ἀναπτυσσόμενες χώρες, ὅπου συνήθως ὑπάρχουν τρομερές ἐλλείψεις σέ τηλεπικοινωνιακὴ ὑποδομή.

Τά τερματικά

Τά δορυφορικὰ τερματικά γιά τήν ὑπηρεσία αὐτὴ ἔχουν εἰδικές ἀπαιτήσεις, ὅπως κεραία μικρῶν διαστάσεων, μικρὴ κατανάλωση ἰσχύος καί χαμηλό κόστος. Εἶναι εὐνόητο ὅτι ὅσο αὐτὰ μειώνονται τόσο καί ἡ ἀγορὰ αὐξάνεται. Ὅμως, ὑπάρχουν καί ὅρια, πού καθορίζονται ἀπὸ τοὺς νόμους τῆς φυσικῆς καί τίς δυνατότητες τῆς τεχνολογίας.

Ἡ μετάδοση τῆς φωνῆς παρουσιάζει μεγαλύτερα προβλήματα ἀπὸ τὴν μετάδοση δεδομένων καί τό κόστος τῆς εἰ-

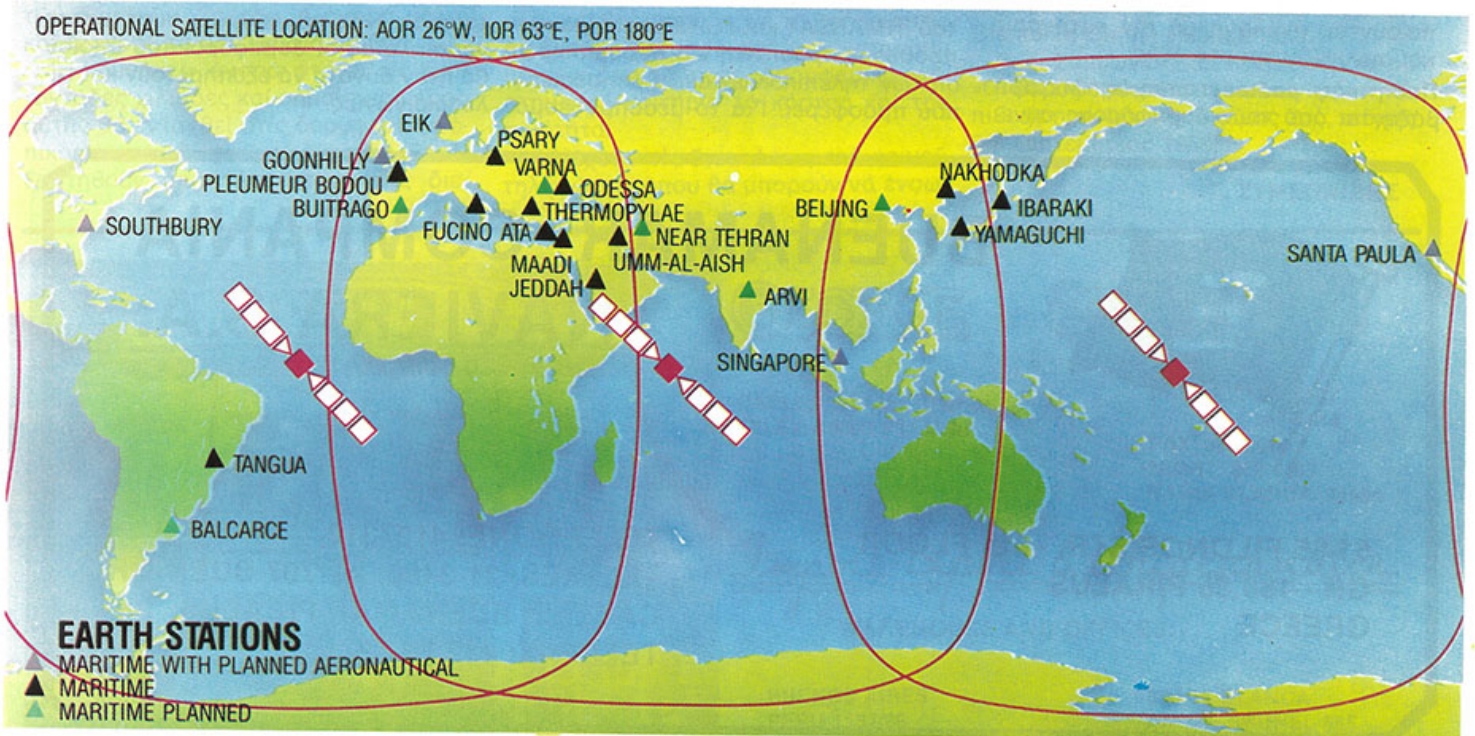
ναι μεγαλύτερο. Ἔτσι, ἡ ἀνάπτυξη ἀπὸ τὸν INMARSAT τοῦ συστήματος «Τύπου-С» γιά τὴ ναυτιλία ἔδωσε τὴ χρυσὴ εὐκαιρία ν' ἀρχίσει σύντομα ὁ Ὄργανισμός αὐτός τὴν ἐξυπηρέτηση τῶν συνδρομητῶν ξηρᾶς. Μὲ μικρὲς μετατροπές στὰ ἀρχικὰ πρωτόκολλα ἐπικοινωνίας, ἡ μεταφορὰ στίς ἐφαρμογές ξηρᾶς ἦταν ἀπλὴ ὑπόθεση.

Ἐχουν γίνει σειρά ἀπὸ δοκιμὲς μέ ἐπιτυχία καί μέ τὴν ἀξιοποίηση τοῦ γεγονότος τῆς χρησιμοποίησης τῶν ἰδίων ἀκριβῶς ἐγκαταστάσεων (δορυφόρων, NCS, σταθμῶν ἐδάφους) ἡ εἰσαγωγή τῆς κινητῆς δορυφορικῆς ξηρᾶς ἀπὸ τὸν INMARSAT (τουλάχιστον γιά τὴ μεταβίβαση δεδομένων) θά γίνει τό 1990, παράλληλα μέ τὴν ἐμπορικὴ λειτουργία τοῦ συστήματος «Τύπου-С», μέ μείωση τοῦ κόστους καί γιά τίς δύο ὑπηρεσίες.

Μιά παραλλαγή πού μελετᾶται εἶναι ἡ προώθηση κατασκευῆς μεταφερομένων δορυφορικῶν τερματικῶν «Τύπου - С», πού τό μικρὸ τους βάρος (5 Kgr περίπου) θά ἐπιτρέψει νά τοποθετοῦνται σέ μικρὲς βαλίτσες χειρὸς.

Γιά τὴν τηλεφωνία, θά συνεχίσουν νά χρησιμοποιοῦνται γιά ἓνα χρονικὸ διάστημα 3-4 ἐτῶν οἱ μεταφερόμενοι σταθμοὶ «Τύπου-Α». Σήμερα, λειτουργοῦν μέ τό σύστημα INMARSAT περίπου 600 τέτοιοι σταθμοί. Ἀπὸ τό 1992-93 ἡ τηλεφωνία στήν κινητὴ ὑπηρεσία ξηρᾶς θά ἐξυπηρετεῖται ἀπὸ τό σύστημα «Τύπου-М» (τό ἴδιο μέ τὴ ναυτιλία).

Ἡ φωνὴ θά κωδικοποιεῖται στὰ 4,8 kbits καί, σέ συνδυασμὸ μέ τό χαμηλό κόστος (περίπου 5.000 δολ.), θά φέρει οὐσιαστικὴ ἐπανάσταση στίς ἐφαρμο-



Κάλυψη τοῦ παγκοσμίου συστήματος INMARSAT μέ τρεῖς κύριους δορυφόρους

γές των δορυφορικών επικοινωνιών ξηράς.

Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΚΙΝΗΤΟΥ ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΑΓΝΩΣΤΗ

Ο έντοπισμός της θέσεως των πλοίων και των αεροπλάνων, με τη βοήθεια των δορυφόρων, εφαρμόζεται από καιρό και υποστηρίζει τις ανάγκες της πλοήγησης και ναυσιπλοΐας. Σήμερα, η ανάπτυξη των κινητών δορυφορικών επικοινωνιών ξηράς προβάλλει την ανάγκη παρόμοιας υπηρεσίας και για τους χρήστες ξηράς. Υπάρχει σημαντική διεθνής υποστήριξη για τη δημιουργία ενός παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος ραδιοεντοπισμού - πλοήγησης, που θα ικανοποιεί τις απαιτήσεις ποιότητας, κάλυψης και ακρίβειας, που χρειάζονται οι κινητές επικοινωνίες.

Δύο από τα υπάρχοντα συστήματα μπορούν να αποτελέσουν τη βάση μιας τέτοιας υπηρεσίας: Το GPS (Global Positioning System) των ΗΠΑ και το σύστημα Glonass, που προωθείται από τη Σοβιετική Ένωση. Τα συστήματα αυτά, που, κατά βάση, εξυπηρετούν στρατιωτικές εφαρμογές, εξετάζονται από τον IMO και τον ICAO, παρουσιάζουν, όμως, μειονεκτήματα, ότι δεν θα είναι συνεχώς διαθέσιμα για πολιτικές εφαρμογές, ιδιαίτερα σε περιόδους έντασης και πολεμικών επιχειρήσεων.

Επιπλέον, ο βαθμός παρέμβασης και ελέγχου από τους χρήστες είναι περιορισμένος, αφού το κόστος, που είναι της τάξεως των δισ. δολ., επιβαρύνει δύο μόνο χώρες.

Υπάρχουν τρεις κατηγορίες, από πλευράς τεχνολογίας, συστημάτων δορυφορικού ραδιοεντοπισμού: ο παθητικός, ο ενεργός και ο μικτός ραδιοεντοπισμός. Τα χαρακτηριστικά διαφοροποιούνται, ανάλογα με την κατηγορία και συνοψίζονται στα εξής:

Παθητικός ραδιοεντοπισμός: Μεταβιβάζονται από τους δορυφόρους συνε-

χώς δεδομένα, αυτά λαμβάνονται από τους κινητούς δέκτες και ο χρήστης υπολογίζει από αυτά τη θέση του.

Για τον υπολογισμό της θέσης, ο σταθμός πρέπει να είναι εν κινήσει και απαιτούνται να είναι ορατοί τρεις ή τέσσερις δορυφόροι, ανάλογα με την ακρίβεια που επιδιώκεται. Τέτοια συστήματα είναι ήδη σε λειτουργία, όπως το GPS.

Ενεργός ραδιοεντοπισμός: Στα συστήματα αυτά το κινητό εκπέμπει τα σήματα προς το δορυφόρο και η θέση υπολογίζεται από κατάλληλο κέντρο στην ξηρά και η πληροφορία μπορεί να αναμεταβιβαστεί στη συνέχεια στο κινητό ή και σε οποιοδήποτε άλλο σημείο. Η μέθοδος αυτή απαιτεί λιγότερο αριθμό δορυφόρων, ο υπολογισμός από κεντρική θέση μπορεί να αυξήσει την ακρίβεια και η επικοινωνία είναι διπλής κατεύθυνσης. Η εταιρία των ΗΠΑ Geostar προγραμματίζει τη λειτουργία τέτοιου συστήματος.

Μικτός ραδιοεντοπισμός: Οι χρήστες λαμβάνουν τα σήματα από αριθμό δορυφόρων (συνήθως δύο) και μετρίεται η διαφορά φάσης και στη συνέχεια εκτιμάται η θέση. Είναι δυνατόν οι μετρήσεις της διαφοράς φάσεως να μεταβιβαστούν, μέσω του δορυφόρου, και σε κεντρικό σημείο, από την οποία υπολογίζεται η θέση του κινητού.

Στα συστήματα αυτά δίνεται, ταυτόχρονα, η δυνατότητα πλοήγησης και επιτήρησης του κινητού και στην τεχνική αυτή θα στηριχθεί το προωθούμενο από τον ICAO σύστημα αυτοματοποιημένης επιτήρησης των αεροπλάνων.

Η προσφορά υπηρεσιών ραδιοεντοπισμού περιλαμβάνεται στους σκοπούς του INMARSAT και εξετάζεται η μακροπρόθεσμη προοπτική για τη συμπλήρωση των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, που προσφέρει. Για το μεσοπρόθεσμο

διάστημα, δεν αντιμετωπίζεται η λειτουργία από τον INMARSAT δορυφόρων σε πολική τροχιά.

Για το λόγο αυτό, οι μελέτες που προωθούνται περιορίζονται στη συμπλήρωση των συστημάτων GPS και Glonass, σε μία προσπάθεια αύξησης της κάλυψης, της διαθεσιμότητας και της αξιοπιστίας τους από ένα πολιτικό σύστημα, που να ελέγχεται από ένα διεθνή Όργανισμό, όπως είναι ο INMARSAT.

Σε μία μακροπρόθεσμη βάση, δεν αποκλείεται η ανάληψη και λειτουργία από τον INMARSAT ενός παγκόσμιου πολιτικού συστήματος ραδιοεντοπισμού. Τα βήματα που ακολουθούνται προς την κατεύθυνση αυτή είναι:

* Ένεργοποίηση της υπηρεσίας αναφοράς θέσεως, με χρήση των δορυφορικών τερματικών «Τύπου-C»

* Ολοκλήρωση των δορυφορικών και επίγειων διατάξεων του χρήστη (π.χ. τον «Τύπο-C» με το GPS ή και το LORAN).

* Παροχή δυνατότητας ελέγχου της αξιοπιστίας των πληροφοριών του GPS και του GLONASS, αναμεταδίδονται από τους δορυφόρους INMARSAT τα σήματα, με παραπλήσιες πληροφορίες χρησιμοποιώντας, κατά το δυνατό, γεωτονικές συχνότητες.

* Ένσωμάτωση στους δορυφόρους της τρίτης γενεάς ιδιαίτερου αναμεταδότη για ραδιοπλοήγηση.

Εύνοητο είναι ότι με τη συστηματική και σταδιακή έμπλοκή του INMARSAT στο παγκόσμιο σύστημα, θα αυξάνεται η διεθνοποίηση και ίσως, εφόσον λυθεί το πρόβλημα της χρηματοδότησης, τελικά η παγκόσμια κοινότητα να εξυπηρετηθεί από ένα καθαρά διεθνές πολιτικό σύστημα. Μετά στα πλαίσια αυτά ο INMARSAT θα μπορούσε να συντονίσει ή και μελλοντικά να αναλάβει τη λειτουργία ενός παγκόσμιου συστήματος ναυσιπλοΐας οι δορυφόροι του οποίου θα ήταν δυνατό να εξυπηρετούν και τηλεπικοινωνίες.



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

ΠΛΗΣΙΑΖΟΝΤΑΣ ΤΟΝ 21ο ΑΙΩΝΑ

Πρίν από 20 χρόνια, ο προσωπικός υπολογιστής ήταν μόνο στα βιβλία επιστημονικής φαντασίας, σήμερα είναι καθημερινότητα. Αυτό δείχνει και το μέτρο της δυσκολίας στην προσπάθεια μακροπρόθεσμης πρόβλεψης των εξελίξεων. Βεβαίως, η τέχνη της πρόβλεψης παρουσιάζει ατέλειες, ξέρουμε όμως περίπου πώς θα είναι ο διαστημικός τομέας INMARSAT.

Έτσι, στα μέσα της επόμενης δεκαετίας θα λειτουργούν οι δορυφόροι της τρίτης γενεάς (δέσμες περιορισμένης κάλυψης, ζώνες συχνотήτων που να εξυπηρετούν όλες τις κινητές εφαρμογές, ιδιαίτερο άναμεταδότη για πλοήγηση, σημαντικά αποθέματα ισχύος), ενώ άρχες του 21ου αιώνα η τέταρτη γενεά θα έκτοξεύεται.

Η γενεά αυτή εξετάζεται να διαθέτει μεγάλο αριθμό δεσμών περιορισμένης κάλυψης, ειδικό άναμεταδότη για το προσωπικό τηλέφωνο, δυνατότητα διασύνδεσης δορυφόρων, άναγέννηση και άναδρομολόγηση των σημάτων, νέες ζώνες συχνотήτων. Δέν άποκλείεται την ίδια περίοδο να έκτοξεύονται από τόν INMARSAT και οι δορυφόροι πολιτικής τροχιάς, ενώ ο άριθμός των κυρίων δορυφορικών περιοχών ίσως είναι μεγαλύτερος από τέσσερις.

Τά ποσά που θα δαπανηθούν στην επόμενη δεκαετία θα είναι περισσότερο από 2 δισ. δολ. και είναι φανερό ότι θα πρέπει να άναπτυχθεί αντίστοιχη άγορά, που θα μπορέσει να άπορροφήσει και να αξιοποιήσει τις δυνατότητες και να συμβάλει με τη χρήση στην κάλυψη των δαπανών. Σήμερα, η άγορά μόλις και ξεπερνά το μονοψήφιο άριθμό.

Η «δυνάμει» άγορά φτάνει τις έκτοντάδες χιλιάδες και σημαντικό μέρος αυτής θα ένταχθεί στις δορυφορικές επικοινωνίες. Οι ρυθμοί ένταξης θα έξαρτηθούν από την έκταση της διε-

θνούς συνεργασίας και προσπάθειας, καθώς και το βαθμό ύλοποίησης των άναγωνιστικών συστημάτων.

Σήμερα, στα χαρτιά τουλάχιστον, ξεφυτρώνουν σαν τά μανιτάρια δορυφορικά συστήματα (κυρίως έθνικά - περιοχικά), που προβλέπεται να προσφέρουν ύπηρεσίες όμοιες ή παραπλήσιες του INMARSAT, άποσκοπώντας στο να κερδίσουν μέρος της άγοράς. Θα ισχύσει και έδω ο νόμος της φύσης και όρισμένα, τά πιό ύγιη, θα επιβιώσουν, άλλα συμπληρώνοντας και άλλα συνεργαζόμενα με το σύστημα INMARSAT.

Στόν 21ο αιώνα, θα ένταθεί η κινητικότητα του κόσμου και στα μέσα μεταφοράς θα έχουν επέλθει σημαντικές μεταβολές (διαστάσεις, ταχύτητες, άυτοματισμοί), ενώ στο διακομετακομιστικό έμπόριο θα ισχύουν νέοι διεθνείς κανόνες, που θα ένισχύσουν την άύξηση των βαθμών έλευθερίας.

Σέ όλα αυτά, θα συμβάλουν ούσιαστικά οι δορυφορικές επικοινωνίες, που θα εισδύσουν σε όλες τις εφαρμογές. Το κινητό όχημα (τραίνο, άεροπλάνο, πλοίο κλπ.) δέν θα είναι άπομονωμένο, θα παρακολουθείται συνεχώς, ή άπόδοση της έκμετάλλευσης θα αύξηθεί ή ασφάλεια θα ένδυναμωθεί και οι επιβάτες θα επικοινωνούν ανά πάσα στιγμή και σε όποιοδήποτε μέρος του κόσμου και άν βρίσκονται.

Τό τεματικό «Τύπου-M» του INMARSAT θα έχει άντικατασταθεί από μοντέλο της δεύτερης ή και τρίτης γενεάς, πιό μικρό, πιό έλαφρύ και πιό φθινό, ενώ τά τεματικά «Τύπου-A» και «Τύπου-C» θα είναι στο μουσείο. Οι δορυφορικοί σταθμοί των χρηστών θα είναι έξυπνοι και θα μπορούν, με τη βοήθεια της διεθνούς τυποποίησης να χρησιμοποιούν όποιοδήποτε δορυφορικό σύστημα με κριτήριο τό κόστος και την ποιότητα.

Θά έχουν τις διαστάσεις του κοινού τηλεφώνου, όπου θα μπορούν να ένσω-

ματώνουν φορητό υπολογιστή, διατάξεις εικόνων άργής σάρωσης και θα ενεργοποιούνται με την τεχνική της άναγνώρισης της φωνής.

Τό κινητό δίκτυο θα ολοκληρωθεί με τό εύρύτερο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο σε επίπεδο ISDN ή και IBCN και μέσω αυτών ο κινητός χρήστης θα μπορεί να έχει πρόσβαση στις χιλιάδες τράπεζες πληροφοριών και άπολαμβάνει την ίδια μεταχείριση με τό σταθερό συνδρομητή.

Σάν βασικό τεχνικό πρόβλημα θα συνεχίσει να παραμένει τό θέμα των συχνοτήτων. Θα γίνουν διεθνείς προσπάθειες έξεύρεσης νέων ζωνών, καθορισμού κανόνων στη χρήση και είσαγωγή τεχνικών μεθόδων με τις όποιες τό οικονομικό βάρος θα πέσει στους οργανισμούς, που λειτουργούν τους δορυφόρους, άφου ή λύση αυτή να μεταφερθεί στους κινητούς σταθμούς θα είναι άδύνατη και άσύμφορη, λόγω της πληθώρας των σταθμών αυτών.

Στις κινητές επικοινωνίες άναμένεται στην επόμενη δεκαετία να γίνει ή άληθινή επανάσταση. Τό προσωπικό τηλέφωνο άναπόφευκτα θα ξεφύγει από τά διηγήματα επιστημονικής φαντασίας και οι δορυφόροι θα συμπληρώσουν τό ψηφιδωτό των επίγειων κινητών δικτύων και μαζί με αυτά θα κάνουν πραγματικότητα τό όραμα της προσωπικής επικοινωνίας.

Χρήσιμες αναφορές

1. «Never Beyond Reach» INMARSAT - 1989.
2. «Proceedings of the international conference on mobile satellite communications», Λονδίνο — Ιούλιος 1989. Blehneim Online Publications.
3. Γ. Συμεωνίδη και Κ. Καρούμπалу «Οι δορυφόροι στις επικοινωνίες» — Έπιθεώρηση Φυσικής - τόμος 2ος, τεύχος 6-7 Σεπτέμβριος 1980.

Γ. ΣΥΜΕΩΝΙΔΗΣ



GEORGE STAMATIOU

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

‘Η Δυτική ‘Αφρική καί ἡ Ναυτιλία της

Δεδομένου ὅτι οἱ οἰκονομίες τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς ‘Αφρικῆς ἐξαρτῶνται κυρίως ἀπὸ τὴν εἰσπράξεις πού ἀποφέρουν οἱ ἐξαγωγές τῶν βασικῶν προϊόντων τους, ἡ πτώση τῆς τιμῆς τοῦ καφέ καί τοῦ κακάου (τοῦ πετρελαίου γιὰ τὴ Νιγηρία) ἐπέδρασε ἀρνητικά, ἀλλὰ σέ διάφορο βαθμό, ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ὑγείας κάθε μιᾶς τῶν χωρῶν αὐτῶν. Γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τῶν ζημιῶν σέ συναλλαγματικούς πόρους, ὁρισμένες ἀπὸ τὴς χώρες αὐτές, ὅπως ἡ Νιγηρία, ἐπέβαλαν αὐστηροὺς περιορισμούς στὴν εἰσαγωγὴς μέ στόχο τὴν ἐνίσχυση τῆς ἐγχώριας παραγωγῆς βασικῶν ἀγαθῶν καί προϊόντων. Γιὰ παράδειγμα ἀναφέρεται ὅτι οἱ ἐξαγωγές τῆς Μ. Βρεταννίας πρὸς τὴ Νιγηρία ἔπεσαν κατὰ 18% τὸ ἔτος 1988. Ἡ ‘Ακτὴ τοῦ ‘Ελεφαντοστοῦ, τὸ Τόγκο καί ἡ Γκάνα ἐπλήγησαν σκληρὰ ἀπὸ τὴ διεθνή κάμψη τῶν τιμῶν καφέ καί κακάου, ἐνῶ εἰδικότερα οἱ ἐξαγωγές τῆς ‘Ακτῆς τοῦ ‘Ελεφαντοστοῦ ἐπλήγησαν ἀπὸ τὴν ἀπόφαση τοῦ Παγκόσμιου Ὄργανισμοῦ Καφέ νὰ μειώσει τὰ ποσοστὰ εἰσαγωγῶν τοῦ ἔτους 1988-89.

Μέ τὰ δεδομένα αὐτὰ δὲν φαίνεται παράδοξο ὅτι τὴς συνέπειες ὑπέστησαν παράλληλα καί οἱ τακτικές ναυτιλιακές γραμμές πού ἐξυπηρετοῦν τὴ Δυτικὴ ‘Αφρική. Ἡ κάμψη τῶν ναύλων καί ἡ μείωση τῶν πρὸς μεταφορὰ φορτίων, σέ συνδυασμὸ μέ τὴν προϋπάρχουσα ὑπερπροσφορά τὸν νάζ, κατέστησαν ἰδιαίτερα δύσκολη τὴ διατήρηση ἑνὸς ἀνεκτοῦ ἐπιπέδου ἀποδόσεως.

Μετά τὴ διαπίστωση τῶν αἰτιῶν τῆς οἰκονομικῆς καταρρέουσας, οἱ χώρες τῆς Δυτικῆς ‘Αφρικῆς ἄρχισαν νὰ παίρνουν τὰ ἀναγκαῖα μέτρα γιὰ μία ἀλλαγὴ τῶν δομῶν τῆς οἰκονομίας τους, κάνοντας τες λιγότερο ἐξαρτημένες ἀπὸ τὴς διεθνεῖς τιμές τῶν βασικῶν προϊόντων

τους καί ἐνθαρρύνοντας παράλληλα τὴ διαφοροποίηση τῶν ἐξαγωγῶν τους. Εἰδικότερα τὰ μέτρα αὐτὰ πού ἐλήφθησαν σέ ὁρισμένες ἀπὸ τὴς Δυτικοαφρικανικές χώρες μποροῦν νὰ συνοψισθοῦν ὡς ἑξῆς:

Ἡ Γκάνα πρωτοστάτησε σ’ αὐτὴν τὴν πορεία, ζητώντας τὴ βοήθεια τοῦ ΔΝΤ γιὰ νὰ ἀνακόψει τὴν κάμψη τῆς οἰκονομίας της καί πραγματοποιώντας σημαντικές βελτιώσεις. Συγχρόνως εὐνόησε τὴς ἐξαγωγές καί ἄλλων προϊόντων, ἐκτός τοῦ καφέ καί τῆς ξυλείας, ὅπως εἶναι οἱ ἐξαγωγές χρυσοῦ, βωξίτη καί μαγκανέζας. Τὰ λιμάνια της μέ βαθειά νερά (Tema, Takoradi) βρίσκονται στὸ στάδιο τῆς ἀναμορφώσεως γιὰ νὰ ἀνταποκριθοῦν στὴν αὐξηση τοῦ τὸν νάζ, ἐνῶ παράλληλα προωθεῖται ἡ βελτίωση τοῦ ὁδικοῦ τῆς δικτύου. Οἱ προσπάθειες αὐτές προσέλκυσαν σημαντικὴ ἐξωτερικὴ βοήθεια καί ἐπενδύσεις πού ἐπέτρεψαν τὴ βελτίωση τῆς παραγωγικότητας.

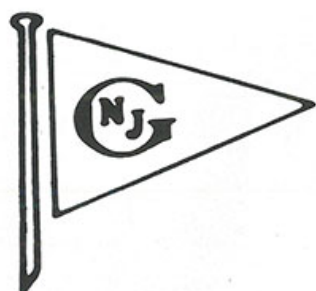
Τὸ Τόγκο ἐπίσης βελτίωσε σημαντικὰ τὴς λιμενικές ἐγκαταστάσεις. Τὸ Λόμε, πρωτεύουσα τῆς χώρας, ἀνέλαβε τὸν ἐκσυγχρονισμό τοῦ λιμένος μέ τὴ βοήθεια τῆς ΕΟΚ ὥστε νὰ μπορεῖ νὰ χειρίζεται 2,6 ἑκατ. τόννων ἐτησίως. Ἡ ἐλευθέρωσις τῶν λιμένων ἀποτέλεσε πηγὴ αὐξουσας δραστηριότητος ἐνῶ χώρες ὅπως τὸ Μαλί, ἡ Νιγηρία καί ἡ Μπουρκίνα διαθέτουν ἐκεῖ δικούς τους ἀποθηκευτικούς χώρους. Στὴν Μπενίν, τὸ λιμάνι Κοτονού γνώρισε τὰ πλεονεκτήματα μιᾶς ἐσωτερικῆς ἀγορᾶς μέ ἀγαθὰ προοριζόμενα γιὰ ἄλλες ἀφρικανικές χώρες. Τὸ 1988 τὸ Ντακάρ, λιμάνι τῆς Σενεγάλης ἐγκαίνιασε τὸ πρῶτο τέρμιναλ γιὰ κοντέινερ πού κόστισε 8,8 δισεκ. τοπ. Φρ. Ἡ Γουινέα αὐξήσε τὴν παραγωγὴ τοῦ βωξίτη καί ἔρχεται σέ παγ-

κόσμιο πλάνο δεύτερη μετά τὴν Αὐστράλια. Τὰ γνωστὰ ἀποθέματά της ἀνέρχονται σέ 5,9 δισεκ. τόννων καί πιθανολογοῦν τὴν ἀνοδὴ τῆς στὴν πρώτη θέση μέσα στὰ προσεχῆ χρόνια. Τὸ Καμερόν ἐνέτεινε ἐπίσης τὴν παραγωγὴ βωξίτη ὥστε νὰ ἀποκολλήσῃ τὴν οἰκονομία του ἀπὸ τὴν μεγάλη ἐξάρτηση ἀπὸ τὴς παραδοσιακές ἐξαγωγές. Ἡ Νιγηρία ἔθεσε σέ ἐφαρμογὴ πρόγραμμα δομικῆς ἀναπροσαρμογῆς γιὰ νὰ τονώσει τὴν οἰκονομία της. ‘Ας μὴ λησμονοῦμε ὅτι πρόκειται γιὰ χώρα μέ 100 ἑκατομμύρια κατοίκους πού ἀντιπροσωπεύει μιὰ ἀχανὴ ἀγορὰ ἡ ὁποία θὰ ἀποκτήσῃ ἰδιαίτερη βαρύτητα ὅταν σταθεροποιηθῇ ἡ οἰκονομία της. Τὸ λιμάνι τῆς γιὰ κοντέινερ ‘Απαπα χειρίστηκε τὸ 1988 1,4 ἑκατ. τόννους παρόλο πού ἦταν σχεδιασμένο γιὰ διπλάσια ἀπόδοση. Ἡ ἐξαγωγή πετρελαίου γίνεται ἀπὸ τὰ τέρμιναλ Μπόννου τῶν ὁποίων τὰ διυλιστήρια θὰ συνδεθοῦν μέ πετρελαιογῶ 55 χιλιομέτρων. Τέλος τὸ Ζαῖρ βρίσκεται σέ κατάσταση παρόμοια μέ τῆς Νιγηρίας ὅσον ἀφορᾷ τοὺς τεράστιους πόρους πού διαθέτει γιὰ τὴν ἀνάπτυξή του. ‘Αρκετές περιοχές του ἔχουν ἀφθονα μεταλλεύματα, κυρίως χαλκοῦ, μέ μεγάλες δυνατότητες ἀναπτύξεως.

Εἶναι ἀλήθεια ὅτι τὰ Δυτικοαφρικανικά κράτη δὲν ἔχασαν τὴς εὐκαιρίες μιᾶς οἰκονομικῆς ἀποκαταστάσεως καί τὸ γεγονός αὐτὸ ὁδηγεῖ μακροπρόθεσμα στὴ βελτίωση τῶν ἐμπορικῶν προοπτικῶν τους. Ἡ πολιτικὴ ἀστάθεια τοῦ παρελθόντος ἔχει ἀφήσει τὰ ἴχνη της, ἀλλὰ σήμερὰ τὸ ἐνδιαφέρον τους ἔχει στραφῇ πρὸς τὴν ἐσωτερικὴ ἀνάπτυξη καί τὴν ἀνασυγκρότηση μέ μακροπρόθεσμοις στόχους πού δὲν περιορίζον-

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**

ται στα παλιά πρότυπα των άμεσων κερδών που συνδέονται στενά με τις διεθνείς αγορές.

Όσο βελτιώνονται τα οικονομικά μέγεθη της οικονομίας των χωρών αυτών, τόσο οι προοπτικές ανάπτυξεως των θαλάσσιων μεταφορών τους αυξάνουν. Σέ πάρα πολλές περιπτώσεις ή ανάπτυξη του έμπορίου τους εξαρτάται από τις τοπικές μεταφορές που παίζουν σημαντικό ρόλο. Από της αποκτήσεως της ανεξαρτησίας τους, οι έθνικές μεταφορές τους αποτέλεσαν ένα είδος κρατικού γοήτρου που τέθηκε στην υπηρεσία του τοπικού πληθυσμού για τη μεταφορά των αγαθών από και προς τις άκτες της 'Αφρικής. 'Εταιρίες όπως ή CMZ, Camship, Cobenam, Sotonam, Black-Star-Lines, Sivomar, Sitram — για να αναφερθούμε μόνο στις σπουδαιότερες — παίζουν ζωτικό ρόλο για τό μέλλον των χωρών αυτών διατηρώντας τό πλέγμα των εισαγωγών - εξαγωγών που συνιστά τη βασική άρχή των υπό ανάπτυξη οικονομιών της Δυτικής 'Αφρικής.

Στήν πράξη όλες αυτές οι Δυτικοαφρικανικές εταιρίες έγιναν μέλη των περιφερειακών κόνφερανς έτσι ώστε να φαίνεται ότι τό κλειδί του μέλλοντός τους βρίσκεται στις συνεταιριστικές

μορφές επιχειρήσεων μέ τούς παλιούς Ευρωπαίους ανταγωνιστάς τους. Οι κόνφερανς αυτές παράλληλα μέ την έξυπνέτησή των κοινών συμφερόντων τους και τό μοίρασμα των κερδών τους, προσέφεραν σημαντικές βελτιώσεις σέ πολλούς καίριους τομείς. "Ετσι τό πρόβλημα της υπερπροσφοράς του τοννάζ στις έμποροναυτικές άρτηρίες λύθηκε μέ την όρθολογική όργάνωση των υπηρεσιών τους. Σάν παράδειγμα αναφέρεται ή περίπτωση της κόνφερανς COWAC της όποίας τά μέλη δέχτηκαν να αναδιοργανώσουν τις υπηρεσίες τους ώστε να μειώσουν την υπερπροσφορά χωρητικότητας, πετυχαίνοντας να εγκαταστήσουν μία συντονισμένη υπηρεσία όκτώ πλοίων στους κόλπους της COWAC. Παρόμοια συμφωνία του ίδιου τύπου έπετεύχθη και στην υπηρεσία της κόνφερανς MEWAC. 'Εξάλλου ή κόνφερανς UKWAL πέτυχε ενός άλλου είδους τελειοποίηση μέ ταχύτατη εξέλιξη προς τό σύστημα κοντέινερς, μειώνοντας τη διάρκεια των κυκλικών ταξιδιών, περιορίζοντας τό κόστος του χειρισμού των φορτίων και εξαφανίζοντας σχεδόν τις κλοπές.

Οι κόνφερανς βασίζονται ως ένα βαθμό στην άρχή της κατανομής του 40/40/20 στις τακτικές γραμμές μέ τη

Δυτική 'Αφρική. Είναι μία άρχή που εξασφαλίζει ένα ίκανοποιητικό ποσοστό των συνολικών φορτίων των 'Αφρικανικών μεταφορών. Αυτό παρέχει προσφάτως μία σταθερή βάση για τις κόνφερανς. 'Ωστόσο υπάρχουν ένδειξεις που δείχνουν ότι σφαιρικά τά μεταφερόμενα φορτία αυξάνουν και λίγο ή πολύ θα εξισορροπηθούν. 'Η όρθολογική όργάνωση των υπηρεσιών των κόνφερανς μέ τη Δυτική 'Αφρική, ή μείωση του κόστους και ή καλύτερη εξισορρόπηση των φορτίων — συμβαδίζοντας μέ τη σταθερή ανάπτυξη των Δυτικοαφρικανικών οικονομιών — δείχνουν καθαρά ότι ή υπόθεση της οικονομικής δραστηριότητας των χωρών αυτών έχει μπει σέ καλό δρόμο. Βέβαια υπάρχουν ακόμα πολλά έμπόδια στο δρόμο της έπιτυχίας και τά ποικίλα σχόλια δέν έλειψαν, ιδίως στην ανάπτυξη της Δυτικοαφρικανικής κόνφερανς και του κώδικα 40/40/20 της CNUCED. Στην πράξη πάντως φαίνεται βέβαιο ότι ή δυνητική ανάπτυξη της Δυτικοαφρικανικής οικονομίας υπάρχει και ότι μέσα που χρειάζονται για τό σκοπό αυτό είναι διαθέσιμα. Τό μόνο έρώτημα που απομένει είναι αν και σέ ποιό βαθμό τά μέσα αυτά είναι τά πιο άναγκαία και κατάλληλα.



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

"TOTAL SERVICE IN ALL MAJOR PORTS"

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

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΑΡΙΘΜ. 458/1990

ΤΜΗΜΑ Α.

Πρόεδρος: Χρ. Φατούρος

Σύμβουλοι: 'Αθ. Τσαμπάσης, Ν. Ντού-
βαςΠάρεδροι: Διον. Μαρινάκης, 'Ιωάν. Κα-
πελούζος

Γραμματέας: Εύαγ. Κουμεντέρη

Συνεδρίασε δημόσια στις 13 Νοεμ-
βρίου 1979 διά νά δικάση τήν κατωτέ-
ρω έκτιθεμένην υπόθεσιν επί της από
5ης 'Οκτωβρίου 1987 αίτησιν της έν Πα-
ναμά έδρευούσης 'Ανωνύμου 'Εταιρίας
DIAKAN TRUTH S.A. κατά του ΝΑΥΤΙ-
ΚΟΥ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ.

'Επειδή, διά της υπό κρίσιν αίτησεως,
διά τήν όποιαν κατεβλήθησαν τά κατά
νόμον τέλη παράβολον τριπλότυπα ύπ'
αριθ. 961101, 961102/1987 του Ταμείου
Δικαστικών Εισπράξεων Πειραιώς και
ύπ' αριθ. 1480004, 1627914/1987 ειδικά
έντυπα παραβόλου του Δημοσίου), ζη-
τείται ή άναίρεσις της ύπ' αριθ.
3880/1986 απόφάσεως του Διοικητικού
Πρωτοδικείου Πειραιώς, διά της όποιας
εγένετο έν μέρει μόνον δεκτή προσφυ-
γή της άνααιρεσιούσης έταιρίας επί θέ-
ματος άφορώντος εις τό ύψος των εις
βάρος της, ως πλοιοκτητρίας έταιρίας,
έπιβληθεισών εισφορών ύπέρ του ΝΑΤ.

'Επειδή, κατά τήν διέπουσαν τό Ναυ-
τικών 'Απομαχικών Ταμείων νομοθεσίαν

(ν. 3170/1955, ως τροποποιηθείς έκωδι-
κοποιήθη διά του Π.Δ. 913/1978, φ. 220),
μεταξύ των πόρων του Ταμείου περι-
λαμβάνονται και αι εισφοραί πληρώμα-
τος και πλοιοκτήτου, ύπολογιζόμεναι
εις ποσοστόν επί του μισθού του πλη-
ρώματος (άρθρ. 84 παρ. 1, του ως ειρη-
ται π.Δ. 913/1978), καταβαλλόμεναι δέ
κατ' αρχήν διά τό σύνολον της όργανι-
κής συνθέσεως του πληρώματος του
πλοίου (κωδικοποιηθέν άρθρ. 1 ν.
374/1976). 'Ως μισθός επί του όποιου ύ-
πολογίζονται αι εισφοραί, ύπό μέν τό
καθεστώς του άρχικού ν. 3170/1955
(άρθρ. 18 παρ. 2), έθεωρείτο ό ύπό των
συλλογικών συμβάσεων ή, έν έλλείψει,
ό δι' απόφάσεως του 'Υπουργού όριζό-
μενος, άνευ των οιασδήποτε φύσεως
προσαυξήσεων ή προσθέτων παροχών,
έν συνεχεία δέ μετά τήν διά του ν.δ.
152/1974 (άρθρ. 16) έπελθοῦσαν νομο-
θετικήν μεταβολήν ό μισθός έφ' ου ύπο-
λογίζονται αι εισφοραί ώρίσθη προσηυ-
ξημένος κατά τά ύπό των έν ισχύϊ συλ-
λογικών συμβάσεων προβλεπόμενα έ-
πιδόματα δεξαμενοπλοίου, Κυριακής
άργίας, άδειας και ύπερνιαυσίου ύπη-
ρεσίας ή δώρου έορτών.

'Επειδή, διά των διατάξεων του ν.δ.
2687/1953 «περί επενδύσεων και προ-
στασίας έν γένει κεφαλαίων έξωτερι-
κού» (φ. 317), ως ήρμηνεύθησαν, έθεσπί-
σθη ειδικόν καθεστώς προστασίας των
έκ της άλλοδαπής εισαγομένων προς
τοποθέτησιν εις τήν Χώραν κεφαλαίων,
τό καθεστώς δέ τουτο έρειδόμενον εις
τό άρθρον 112 του Συντάγματος του

1952 έχει ηύξημένην έναντι του κοινού
νόμου τυπικήν ισχύν, διατηρηθείσαν
και μετά τό Σύνταγμα του 1975 δυνάμει
του άρθρου 107 παρ. 1 αυτού. Ούτω, διά
των διατάξεων του άρθρου 3 του έν λό-
γω νομοθετήματος προβλέπεται διαδι-
κασία έγκρίσεως εισαγωγής κεφαλαίων
έκ του έξωτερικού και ύπαγωγής των
εις τό εύνοϊκόν καθεστώς του νόμου
τούτου, όριζόμενου ειδικώτερον ότι ή
διά διοικητικής πράξεως χορηγουμένη
έγκρισις είναι άνέκκλητος ως προς
τούς όρους ύφ' ους έκάστοτε παρέχε-
ται και ότι μεταβολή των όρων τούτων
δέν έπιτρέπεται παρά μόνον κατόπιν
συγκραθέσεως του εισαγαγόντος έκ
του έξωτερικού κεφάλαια και τροποποι-
ήσεως ή συμπληρώσεως της έγκριτικής
διοικητικής πράξεως (παρ. 3).

Κεφάλαια έξωτερικού, έν τη έννοία του
νόμου τούτου, θεωρούνται, κατά ρητήν
διάταξιν του άρθρου 13, και τά από της
ένάρξεως ισχύος αυτού νηολογούμενα
ύπό έλληνικήν σημαίαν πλοία όλικής
χωρητικότητας άνω των 1.500 κόρων
(παρ. 1), προβλέπεται δέ ειδικώτερον,
διά της παραγράφου 2 του αυτού άρ-
θρου, ως αύτη ήρμηνεύθη διά του άρ-
θρου μόνου του ν.δ. 2928/195, ότι ή Διοί-
κησις εις τήν έγκριτικήν πράξιν νηολο-
γήσεως του πλοίου ύπό έλληνικήν ση-
μαίαν δύναται νά περιλαμβάνη οίονδή-
ποτε όρον κατά παρέκκλισιν από των ί-
σχυουσών γενικώς διατάξεων της κει-
μένης νομοθεσίας και αυτών άκόμη των
διατάξεων δημοσίας τάξεως.

'Επειδή, τό ύπό τήν όνομασίαν Δια-
κάν Τρούθ (Diakan Truth) πλοϊον της αί-
τούσης ύπήχθη εις τό κατά τά προεκτε-
θέντα νομικόν καθεστώς κεφαλαίων έ-
ξωτερικού δυνάμει της ύπ' αριθ.
54042/74/1974 κοινής απόφάσεως των
'Υπουργών Συντονισμού και Προγραμ-
ματισμού, Οικονομικών και 'Εμπορικής
Ναυτιλίας (φ. 532, τ. Β'). Διά της έγκριτι-
κής ταύτης πράξεως, πλην άλλων εύ-
νοϊκών ρυθμίσεων, κατά παρέκκλισιν ά-
πό της κειμένης νομοθεσίας, ως προς
τάς ύποχρεώσεις της πλοιοκτητρίας πε-
ρί τήν σύνθεσιν του πληρώματος και

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
«SMYRNIODIS» BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

τήν ναυτολόγησιν, ώρίσθη ειδικώτερον (παρ. 9) ότι «ή εισφορά των πλοιοκτητών υπέρ του NAT δέν δύναται νά είναι άνωτέρω του 9% επί των καταβαλλόμενων μισθών εις τούς εκ του πληρώματος έλληνας ναυτικούς, κατ' ουδεμίαν δέ περίπτωσιν θά αυξάνεται αύτη». Κατά τήν έννοιαν δέ των διατάξεων τούτων, δι' αύτών επαγίωθη υπέρ της εταιρείας, ως προς τας έναντι του Ν.Α.Τ. υποχρεώσεις της ως πλοιοκτητριάς, προνομιακόν καθεστώς συνιστάμενον άφ' ενός εις τόν όρισμόν ειδικού δι' αύτήν μειωμένου ποσοστού εργοδοτικής εισφοράς (9%) καί άφ' έτέρου εις περιορισμόν της εισφοράς της επί μόνων των άποδοχών των εκ του πληρώματος έλλήνων ναυτικών καί όχι, ως γενικώς κρατεί, επί των άποδοχών του συνόλου της οργανικής συνθέσεως του πληρώματος. Έξ άλλου, ως προς τόν μισθόν βάσει του όποιου υπολογίζονται αι εισφοραί εξακολουθεί νά ισχύη διά τήν εταιρείαν ή κατά τόν χρόνον καθ' όν εξέδθη ή έγκριτική πράξις (22.5.1974) ισχύουσα νομοθεσία (ν. 3170/1955 ως συνεπληρώθη διά του ν. 4502/1966), καθ' ήν, ως προεξετέθη, ως μισθός βάσει του όποιου υπολογίζεται ή εισφορά ώρίζετο ό βασικός άνευ των πάσης φύσεως επιδομάτων καί προσθέτων παροχών.

Έπειδή, ως βεβαιούται διά της προβαλλομένης απόφασεως, τό Ναυτικόν 'Απομαχικόν Ταμείον διά των άρμοδίων οργάνων του επέβαλεν εις βάρος της άναιρεσειούσης εταιρείας τά εις τας σχετικές πράξεις αναγραφόμενα ποσά δι' όφειλομένας εισφοράς πλοιοκτητού καί πληρώματος, διά τήν ασφαλιστικήν τακτοποίησιν του πληρώματος του ύπηρετούντος εις τό πλοίον της «Διακάν Τρούθ», τό όποιον άργότερον μετωνομάσθη εις «Αλήθειαν». Η εταιρεία προ-

σέφυγεν εις τό Διοικητικόν Πρωτοδικείον, παραπονουμένη διά τό ύψος του ποσού της εργοδοτικής εισφοράς καί διατεινομένη ότι τό ποσόν τούτο, όρθώς κατά τόν νόμον υπολογιζόμενον, ήτο πολύ μικρότερον του υπό του Ταμείου επιβληθέντος. Ειδικώτερον, ή εταιρεία, διά των προς τό δικαστήριον δικογράφων της προσδιώρισεν αναλυτικώς τά ποσά, τά όποια, κατά τούς υπολογισμούς της ώφειλε νά καταβάλη ως εισφοράν πλοιοκτητού, διεικνέτο δέ ότι ή επί πλέον εις βάρος της διαφορά ώφείλετο εις τό ότι τό Ταμείον, διά τόν υπολογισμόν του ποσού της εισφοράς της α) έφήρμοσε συντελεστήν 11% αντί του δι' αύτήν ισχύοντος 9%, β) έλαβεν ύπ' όψιν τας άποδοχάς του συνόλου της οργανικής συνθέσεως του πλοίου καί όχι, ως έδει, τας άποδοχάς των έλλήνων μόνον ναυτικών του πληρώματος, καί γ) εις τόν μισθόν βάσει του όποιου υπελόγισε τας όφειλομένας εισφοράς συμπεριέλαβε, ως μή έδει, πλην του βασικού καί τά διάφορα επιδόματα καί προσθέτους παροχάς. Τό Δικαστήριον, δεχθέν έν μέρει μόνον τήν προσφυγήν, έκρινεν άπορριπτέους τούς κατά άνωτέρω ισχυρισμούς της εταιρείας, μέ τό αιτιολογικόν ότι διά νά διακριβωθή ή αλήθεια καί ή νομιμότης των υπολογισμών της ως προς τό ύψος της όφειλομένης εισφοράς, θά έπρεπε ή εταιρεία άφ' ενός νά έξειδικεύση τό ύψος των άποδοχών βάσει των όποίων τό NAT υπελόγισε πράγματι τό ποσόν των επιβληθεισών εις βάρος της εισφορών πλοιοκτητού καί άφ' έτέρου νά αναφέρη ειδικώς ποιοι ήσαν οι άλλοδαποί ναυτικοί διά τούς όποιους έπεβλήθη εις βάρος της ή κατά τήν άποψίν της επί πλέον εισφορά νομίμου συνθέσεως του πληρώματος. 'Αλλ' ή εταιρεία, ως προελέχθη, είχε κατ' αναλυτικόν τρόπον προβάλλει τά συγκεκριμένα

ποσά εις τά όποια, συμφώνως προς τούς υπολογισμούς της, άνήρχετο, κατά τήν όρθήν έφαρμογήν του νόμου ή προς τό NAT όφειλή της καί, ούτω, έν όψει των ισχυρισμών της τούτων τό Δικαστήριον θά έπρεπε, άκούον τήν έξουσίαν ουσιαστικής επιλύσεως της διαφοράς, τήν όποιαν έχει εκ του νόμου, νά έλέγξη κατά πόσον τό ποσόν των εισφορών τό όποιον επέβαλε τό Ταμείον ήτο καί τό πράγματι όφειλόμενον βάσει του διέποντος τήν εταιρείαν ειδικού νομοθετικού καθεστώτος καί των εις τήν σχετικήν διοικητικήν πράξιν ή εις τά συνοδεύοντα αύτήν στοιχεία αναγραφόμενων σχετικών κονδυλίων. Έν άρνητική δέ περιπτώσει, νά χωρήση αυτό τουτό τό Δικαστήριον εις προσδιορισμόν του ποσού της όφειλής, μεταρρυθμίζον άναλόγως τήν πράξιν του Ταμείου. Κατά συνέπειαν, διά τόν λόγον τούτον, προβαλλόμενον βασίμως υπό της άναιρεσειούσης εταιρείας, πρέπει, καθισταμένης δεκτής της υπό κρίσιν αίτήσεως, νά άνααιρεθ ή προσβαλλομένη απόφασις, ή δέ υπόθεσις, ως χρήζουσα διευκρινήσεως κατά τό πραγματικόν, νά παραπεμφθ ή προς νέαν κρίσιν εις τό δικάσαν Δικαστήριον.

Διά ταύτα

Δέχεται τήν υπό κρίσιν αίτησιν, 'Αναιρεί τήν ύπ' αριθ. 3880/1986 απόφασιν του Διοικητικού Πρωτοδικείου Πειραιώς καί παραπέμπει τήν υπόθεσιν εις τό αυτό Δικαστήριον κατά τά άναφερόμενα εις τό σκεπτικόν.

Διατάσσει τήν απόδοσιν του παραβόλου καί

'Επιβάλλει εις τό Ναυτικόν 'Απομαχικόν Ταμείον τήν δικαστικήν δαπάνην της άναιρεσειούσης εταιρείας εκ δραχμών είκοσι όκτώ χιλιάδων (28.000).

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKOUROI» LONDON EC4A JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 - TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ



TO REPAIR YOUR VESSELS IT IS OUR BUSINESS

T.J. GIAVRIDIS MARINE SERVICES CO. LTD.

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

14 Skouze Str 18536 Piraeus Tel 4519266 4180593 4516195 4180916
Tlx 241150 213207 GMS GR 213025 SSK GR
Teletax 4182432

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΒΕΛΓΙΟ

Νέα υποχώρηση

Γιά τέταρτη συνεχή χρονιά ο βελγικός εμπορικός στόλος παρουσιάζει υποχώρηση σε σημείο ώστε να μην αριθμεί πιά παρά 68 πλοία 1.909.097 τόν. γκρός ή 3.169.608 τόν. d.w.

Πράγματι όπως ανέκοιωσε η Ναυτιλιακή Διοίκηση της χώρας, την 31 Δεκεμβρίου του 1989 ο στόλος υπό εθνική σημαία περιελάμβανε μόνο 68 ποντοπόρα πλοία, ήτοι κατά 7 μονάδες λιγότερα από τις αρχές του έτους. Η υποχώρηση αυτή οφείλεται στην εξοδό από το εθνικό νηολόγιο 11 μονάδων, ή όποια μόνον εν μέρει συμψηφίστηκε με 4 νέες εγγραφές, αφήνοντας αρνητική διαφορά 105.776 τόν. γκρός ή 205.764 τόν. d.w., ή όποια σε ποσοστό επί του συνόλου σημαίνει διαφορά κατά 5,2% και 6,1% αντίστοιχως.

Μεταξύ των 11 διαγραφέντων ως άνω πλοίων περιλαμβάνονται τα 3 μπάλκ κάρριερς Μάρθα, Ρούθ και Γιάφα (36.785 τόν. d.w. έκαστο) της εταιρίας Ghent Bulk Carriers, 3 πολυθέρα (Ποκαχόντας, Ποκαντίνο, Πότομακ) των 7-9 χιλιάδων τόνων και 2 πολυδύναμα σκάφη (Brussel, Brugge) των 13 και 19 χιλιάδων τόνων τα όποια ανήκαν σε διάφορους μετόχους και τελοῦσαν υπό τη διαχείριση της Ahlers Shipping. Περιλαμβάνεται επίσης το μικτό Fabiolaville (13.303 τόν. γκρός) της CMB, το όχηματοφόρο Marcel (3.656 τόν. γκρός) της Cobelfret και ένα άκτοπλοϊκό ποταμόπλοιο.

Μεταξύ των νεοεγγραφέντων περιλαμβάνονται τα ύγραεριοφόρα πλοία (Cheschire και Nyhall) Βελγικής εταιρίας θυγατρικής ξένων επιχειρήσεων, μία αυτοκινούμενη πλατφόρμα 14.230 τόν. γκρός και ένα μετα-πληρισμένο ήμικοντέινερ της CMB.

ΓΑΛΛΙΑ

Έξαγορά εταιριών κρουαζιεροπλοίων από την Paquet

Η εταιρία Paquet Cruises, ή όποια ανήκει κατά 50% στην Γαλλική εταιρία Chargeurs S.A. και στην Ξενοδοχειακή εταιρία Accor, ή όποια ελέγχει περί τις 850 μονάδες ανά τον κόσμο, εξαγόρασε τις εταιρίες Ocean Cruise Line και Pearl Cruises, θέτοντας υπό το τρόπο αυτό υπό τον έλεγχό της τα κρουαζιερόπλοια «Ocean Islander», «Ocean Princess» και «Ocean Pearl».

Τό τίμημα εξαγοράς των δύο εταιριών υπολογίζεται περί τα 100 εκατομ. δολάρια και αυξάνει τη μεταφορική ικανότητα επιβατών της Paquet Cruises κατά 1.450 και την δυνατότητα να ανταγωνισθεί με περισσότερη ποικιλία προγραμμάτων τις άλλες μεγάλες εταιρίες κρουαζιεροπλοίων.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ναυπηγική συνεργασία με τους Άνατολικούς

Οι Ένώσεις των Ναυπηγών των δύο Γερμανιών κατέληξαν σε συμφωνία για συνεργασία, που άρχισε από τις 1 Μαρτίου. Η συμφωνία αυτή θεωρείται ως το πρώτο βήμα για την ενιαία εκπροσώπηση του ναυπηγικού επαγγέλματος των δύο χωρών. Τη συμφωνία υπέγραψαν ο Πρόεδρος της Δυτικής Ένώσεως Ναυτικών Κατασκευών και Ναυτικής Τεχνολογίας (VSM) και ο Γεν. Διευθυντής της Άνατολικής Ναυπηγικής Ένώσεως του Ροστόκ (KSR). Η δεύτερη αυτή Ένωση κατέστη ήδη μέλος της πρώτης. Οι

δύο συνυπογράψαντες συνέστησαν άμέσως μία Έπιτροπή συνεργασίας με ίσο αριθμό εκπροσώπων, ή όποια θα έχει ως σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών και στοιχείων, την προαγωγή της παραγωγικότητας και την επεξεργασία των αναγκαίων δομικών μεταβολών και στίς δύο πλευρές.

Τού λοιπού ή VSM θα εκπροσωπεί τα συμφέροντα και της KSR τόσο εντός της Γερμανίας όσο και στους διεθνείς οργανισμούς, όπως είναι ή ΕΟΚ, ή ΟΟΣΑ, ή Ένωση Εύρωπαϊων Ναυπηγών και ή Έπιτροπή Ναυπηγικών Ένώσεων της ΕΟΚ.

Η Δυτική ναυπηγοβιομηχανία άπασχολεί 33.000 άτομα στα 80 ναυπηγεία της χώρας, εκ των όποιων τα 35 ναυπηγούν ποντοπόρα πλοία. Έξάλλου στην Άνατολική Γερμανία ή ναυπηγοβιομηχανία άπασχολεί 55.000 άτομα τα όποια εργάζονται σε 18 ναυπηγικές επιχειρήσεις, πέντε από τα όποια κατασκευάζουν ποντοπόρα πλοία και τρία κατασκευάζουν ποταμόπλοια με προσωπικό 36.000 ατόμων.

ΙΤΑΛΙΑ

Η δύναμη της Φινμάρε

Τό εθνικό ναυτιλιακό συγκρότημα της Finmare διαθέτει σήμερα 126 πλοία πάσης κατηγορίας συνολικού τοννάζ 1.507.818 τόν. γκρός και αντιπροσωπεύει τό 20% και πλέον του Ιταλικού στόλου. Τό ποσοστό αυτό φθάνει τό 38% αν εξαιρεθούν τα πετρελαιοφόρα. Τό συγκρότημα εξυπηρετεί σήμερα τούς ακόλουθους 4 τομείς ναυτιλιακής δραστηριότητας: α) μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων, β) διεθνείς μεταφορές πλοίων ιατρικών γραμμών, γ) επιβατική σύνδεση με τα νησιά και εντός της Άδριατικής και δ) βοηθητικές υπηρεσίες ναυτιλίας.

Στίς μεταφορές χύδην φορτίων άσχολούνται οι θυγατρικές εταιρίες Sidemar και Almare, που διαθέτουν 35 πλοία 2,2 εκατομ. d.w., τα όποια τό 1989 μετέφεραν 38,8 εκατ. τόννους έμπορευμάτων. Στίς διεθνείς τακτικές γραμμές άπασχολούνται οι εταιρίες Lloyd - Triestino, Italia και Adriatica, οι όποιες τόν περασμένο χρόνο μετέφεραν 2,4 εκατ. τόννους έμπορευμάτων πραγματοποιώντας 1.150 ταξίδια. Στίς επιβατικές γραμμές άπασχολούνται οι εταιρίες Tirrenia και εν μέρει ή Adriatica καθώς και οι 4 τοπικές εταιρίες Toremar, Siremar, Caremar και Saremar. Διαθέτουν όλες μαζί 79 πλοία με τα όποια εξυπηρετούν τη Σαρδηνία, Σικελία

John Samonas

+ Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

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

καί Κορσική καθώς και ένα πλήθος μικρότερων νησιών. Συνολικό τοννάρι 300.000 τον. γκρός και 75.000 θέσεις. Η κίνησή τους είναι κυρίως επιβατική και υπολογίζεται ότι μεταφέρουν 14 εκατ. επιβατών, 2 εκατομ. αυτοκινήτων και 360 χιλιάδες τόννους εμπορευμάτων το χρόνο. Τέλος για τις βοηθητικές ναυτιλιακές υπηρεσίες υπάρχουν οι εταιρίες Sasa, Sirm, Interlogistica και Aurora οι οποίες απασχολούνται σε ασφάλειες, εξοπλισμό, μισθώσεις και συντονισμό των υπηρεσιών κοντινέρες.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Νέος Πρόεδρος στον INMARSAT

Ο Όλλανδός κ. Γιαν Σάντερ εκλέχθηκε νέος πρόεδρος του INMARSAT διαδεχόμενος τον κ. Γιώργο Συμεωνίδη, του οποίου η δωδεκάμηνη θητεία έληξε με την 35η Σύσκεψη του Συμβουλίου του οργανισμού στο Λονδίνο τον Μάρτιο.

Ο νέος πρόεδρος του INMARSAT είναι νομικός ειδικευμένος σε ναυτιλιακά θέματα και στις διεθνείς τηλεπικοινωνίες και έχει υπηρετήσει στον Εθνικό Οργανισμό Τηλεπικοινωνιών της Ολλανδίας από το 1981 στον τομέα των παρακτινών ραδιοεπικοινωνιών ενώ σήμερα είναι διευθυντής στον τομέα Στρατηγικής Δικτύων για τις Διεθνείς Τηλεπικοινωνίες.

Όπως ανέφερε ο κ. Σάντερ, το 1990 θα είναι μία σημαντική περίοδος για τον INMARSAT με την τοποθέτηση σε τροχιά των δορυφόρων δεύτερης γενιάς, την προμήθεια του συστήματος τρίτης γενιάς, την έναρξη λειτουργίας της υπηρεσίας INMARSAT - C καθώς και των δερναυτικών τηλεπικοινωνιών.

ΝΤΟΥΜΠΑΪ

Επισκευές εν πλώ

Η ναυπηγοεπισκευαστική βάση του Ντουμπάι, προσφέρει νέα υπηρεσία προς τους πλοιοκτήτες που δρομολογούν τα πλοία τους στον Περσικό Κόλπο. Συγκεκριμένα, με την είσοδο του πλοίου στον Περσικό Κόλπο, επισκευαστικό συνεργείο θα επιβιβάζεται επί του πλοίου μέχρι την έξοδό του από τον Κόλπο. Με τον τρόπο αυτό τα πλοία θα μπορούν να προλάβουν τις αναγκαίες ημερομηνίες φόρτωσης καθώς οι αναγκαίες επισκευές θα διεξάγονται εν πλώ.

Ηδη η ναυτιλιακή εταιρία του Λονδίνου, Parachristidis Shipmanagement Services ανέθεσε την επίσκεψη του υπερδεξαμενοπλοίου «Ελλεσποντ Παραντίζ» στα ναυπηγεία του Ντουμπάι, ενώ ολοκληρώνονται οι εργασίες επισκευής του κυπριακού δεξαμενοπλοίου «Σάβινγκ Στάρ» που είχε υποστεί εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο κατά τη διάρκεια χρησιμοποίησής του ως πλωτής αποθήκης στο Χάργκ Αϊλαντ.

ΤΑΪΛΑΝΔΗ

Οι λιμενεργάτες

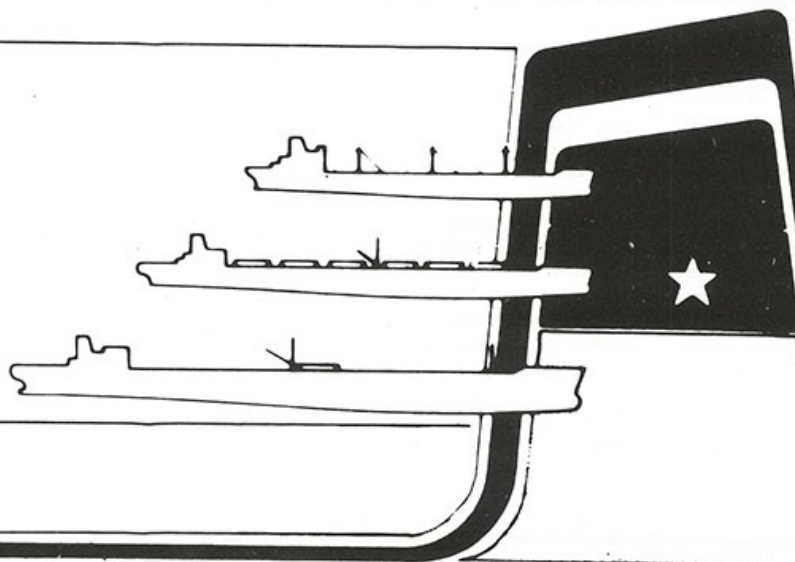
Η Ένωση Λιμενεργατών της Ταϊλάνδης, που είχε έλθει σε μετωπική σύγκρουση με την Κυβέρνηση για το θέμα της ιδιωτικοποίησης των λιμένων της χώρας, κατέληξε σε οριστική συνεννόηση με τη διεύθυνση της Δ.Ο.Μ. (ITF) για την έγγραφη της ως μέλους αυτής.

Η ως άνω Ένωση των εργατών λιμένος ανήκει στην Έργατική Όμοσπονδία της χώρας και έχει στην αρμοδιότητά της την οργάνωση της φορτοεκφορτωτικής κινήσεως και της αποθηκείσεως των φορτίων στους λιμένες. Θεωρείται από τις ισχυρότερες οργανώσεις της χώρας με 3.000 μέλη από το εργατικό και υπαλληλικό προσωπικό των λιμένων.

Η Ένωση πιστεύει ότι η σχεδιαζόμενη από την Κυβέρνηση ιδιωτικοποίηση και απορρύθμιση των κυριωτέρων λιμένων κοντινέρες θα οδηγήσει σε πλήρη αποσταθεροποίηση της εργατικής δυνάμεως.

Στο μεταξύ η αίτηθείσα ως άνω έγγραφη της Ένώσεως στην ITF, έδωσε άφορμή στην τελευταία να πραγματοποιήσει το εκπαιδευτικό της πρόγραμμα στην Ταϊλάνδη, το οποίο, εκτός των άλλων προβλέπει την ειδική μετεκπαίδευση των λιμενεργατών καθώς και τη λειτουργία εθνικών εκπαιδευτικών σεμιναρίων.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



**Ο κ. Γεώργ. Βασόπουλος
νέος άρχηγός του Λ.Σ.**



Νέος άρχηγός του Λιμενικού Σώματος μετά την άποστρατεία του αντιναύαρχου κ. Χρήστου Ντούνη ανέλαβε ό μέχρι τούδε ύπαρχηγός κ. Γεώργ. Βασόπουλος, ό όποιος προήχθη σε άντιναύαρχο. Ο κ. Βασόπουλος κατάγεται από τόν Πύργο της Κορινθίας, είναι άπόφοιτος της Άνώτατης Σχολής Οίκονομικών και Έμπορικών Έπιστημών, μέ μεταπτυχιακές σπουδές στο μάνατζμεντ και μιλάει τήν Άγγλική. Κατά τή διάρκεια της ύπερτριαντακονταετούς σταδιοδρομίας του στο Λιμενικό Σώμα έχει ύπηρετήσει επί σειρά έτών σάν κεντρικός λιμενάρχης στα κεντρικά λιμεναρχεία Πατρών και Έλευσίνας, ναυτιλιακός σύμβουλος στην πρεσβεία του Λονδίνου, σε διάφορες Διευθύνσεις του ΥΕΝ και ιδιαίτερα στην Διεύθυνση Ναυτικής Έργασίας. Έπίσης κατά καιρούς εκπροσώπησε τήν χώρα μας σε διάφορες διεθνείς ναυτιλιακές διασκέψεις (Ι.Μ.Ο. — Ι.Λ.Ο. κ.λ.π.).

Έξ άλλου τό Άνώτατο Συμβούλιο Λιμενικού Σώματος επέλεξε σάν ύπαρχηγό τόν μέχρι τούδε άρχιπλοίαρχο κ. Νικ. Χασιώτη ό όποιος προήχθη σε ύποναύαρχο και ανέλαβε τά καθήκοντά του. Μέ τήν έπιλογή του κ. Χασιώτη παρελείφθησαν και άποστρατεύονται ως εύδοκίμως τερματίσαντες τή σταδιοδρομία τους οι άρχιπλοίαρχοι Βασ. Σταυρόπουλος, Παν. Καλογεΐτων και Γεώργ. Θανάπουλος οι όποιοι προάγονται σε ύποναύαρχους.

Μετά τήν έπιλογή νέου άρχηγού και ύπαρχηγού προάγεται στο βαθμό του άρχιπλοίαρχου ό πλοίαρχος κ. Στ. Καράκουλας, και μετά τίς κρίσεις αναμένεται ότι θα προαχθούν σε άρχιπλοίαρχους οι πλοίαρχοι κ.κ. Βασ. Παπαγιάννης, Ίωάν. Σιατερλής και Κων. Σταμάτης, θα ακολουθήσουν δε προαγωγές και στους ύπόλοιπους βαθμούς για τήν πλήρωση κενών θέσεων.

Η νέα σύμβαση της Άκτοπλοΐας

Υπογράφηκε επί τέλους στις 7 Μαΐου ή νέα συλλογική σύμβαση έργασίας για τό 1990 των πληρωμάτων των άκτοπλοϊκών έπιβατηγών.

Μέ τή νέα σύμβαση ή όποία προωθήθηκε προς κύρωση από τόν ύπουργό Ναυτιλίας, οι βασικοί μισθοί αυξάνονται κατά 16%, άναδρομικά από 1.1.1990, άνάλογη δε αύξηση χορηγείται και στα προβλεπόμενα άπο τή συλλογική σύμβαση έργασίας, έπιδόματα, καθώς και στις πρόσθετες άμοιβές που καθορίζονται σε ποσά.

• Μέ άπόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού Ναυτιλίας κ. Κων. Μητσοτάκη κυρώθηκε ή συνολική σύμβαση έργασίας των πλοίαρχων των μεσογειακών φορτηγών πλοίων από 501 έως 3.000 τόν. γκρός και από 801 έως 4.500 τόν. d.w. για τό 1990.

• Μέ άλλη άπόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού Ναυτιλίας κυρώθηκε ή συλλογική σύμβαση έργασίας και άμοιβών πληρωμάτων των άκτοπλοϊκών φορτηγώνπλοίων

μέχρι 500 τόν. γκρός του 1990.

Υπό τήν κυανόλευκο

Τό πρώτο δεκαπενθέμερο του Μαΐου έζητήθη ή έγγραφή στο έλληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13, μόνον ενός πλοίου, του φορτηγού «Μάρκ Τσάλλεντερ», 1.600 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ύπέστειλε τήν κυπριακή σημαία και άνήκει στην εταιρία «Dalia Maritima S.A.» (κ. Μαρία — Έρασμία Μαρκαντωνάκη).

Τό προηγούμενο δεκαπενθέμερο, δηλαδή τό 15θήμερο 15-30 Άπριλίου, είχε ζητηθεί ή έγγραφή στο έλληνικό νηολόγιο, του δεξαμενοπλοίου «Ολύμπικ Σύμφων», 52.096 τόν. γκρός, τό όποιο ναυπηγείται στην Ίαπωνία και άνήκει στην εταιρία «Glellodon Transportation Co.» (κ. Άναστ. Παναγιωτοπούλου).

Άγοραπωλησίες

— Σε συμφέροντα Άπω Άνατολής έπωλήθη τό υπό λιβεριανή σημαία δεξαμενόπλοιο «Άργος» 219.175 τόν. d.w., 98.905 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 18,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό παναμαϊκό φορτηγό πλοίο «Lady Lucky» 15.379 τόν. d.w., 8.653 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στο Σκαρμαγκά τό 1970, έναντι τιμής 1,7 έκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία φορτηγό SD14 «Κλεοπάτρα», 15.241 τόν. d.w., 8.915 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής 3,2 έκατομ. δολλαρίων.

— Σε συμφέροντα Μάλτας έπωλήθη τό υπό έλληνική σημαία δεξαμενόπλοιο προϊόντων «Σηγκλόρυ» 31.120 τόν. d.w., 17.798 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1974 στα «Έλληνικά Ναυπηγεία» έναντι τιμής περί των 8 έκατομ. δολλαρίων.

— Στους Κινέζους έπωλήθη τό υπό έλληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Ευάγγελος Λ.», 26.814 τόν. d.w., 14.976 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στη Γλασκώβη τό 1976, έναντι τιμής περί των 7,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε τό υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Banahaw» 27.023 τόν. d.w., 15.042 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 7,2 έκατ. δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένης χρονοναύλωσης του πλοίου για 12 μήνες, προς δολ. 7.100 τήν ήμέρα.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε τό handy μπάλκ κάρριερ «Rosie D.» 26.855 τόν. d.w., 17.412 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1977, έναντι τιμής 6,6 έκατομ. δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένης χρονοναύλωσης του πλοίου για περίοδο 2 έτών, μέ όψιόν 1 έτος, στα δολ. 7.800 τήν ήμέρα.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Φιντούσια» 17.000 τόν. d.w., 10.194 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί των 2,5 έκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες πουλήθηκαν μέ συμφωνία en bloc τά δύο άδελφά τουρντέκερς «Marina Sea» και «Μαρίνα Σκάυ» 12.400 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1973 και 1972 αντίστοιχα, έναντι τιμής περί των 7 έκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό πλοίο τύπου φρήντομ «Κώστας Η», 15.175 τόν. d.w. 9.243 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1970, έναντι τιμής περί των 1,7 έκατομ. δολλαρίων.

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

Η Swissair στο Port Captains Club



— Επίσης μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη τό ελληνικό φορτηγό «Αλίν» 17.064 τόν. d.w., 9.405 τόν. γκρός, σουηδικής ναυπήγησης 1963, έναντι ποσού περί τού 1 έκατομ. δολ. λαρών.

— Έλληνες τέλος είναι οί άγοραστές τού παναμαϊκού μπάλκ κάρριερ «Santa Esperanza» 25.000 τόν. d.w., 13.390 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπήγησης 1972, έναντι τιμής περί τών 4 έκατομ. δολ. λαρών.

— Σέ Νορβηγικά συμφέροντα περιήλθαν τά υπό σημαία Λιβερίας άδελφά δηζελονίνη- τα δεξαμενόπλοια «Γουόρλντ Σκόλαρ» καί «Γουόρλντ Σκόρ» 268.000 τόν. d.w., 126.260 τόν. γκρός, βρετανικής ναυπήγησης 1979 καί 1978 αντίστοιχα, έναντι συνολικής τιμής πού θβάνει περί τά 112 έκατομ. δολ. λάρια.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη επίσης τό υπό σημαία Μπαχάμας δεξαμενόπλοιο «Σή Λωρέλ» 144.717 τόν. d.w., 66.113 τόν. γκρός, (IGS/COW) ιαπωνικής ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής περί τών 6,8 έκατομ. δολ. λαρών.

— Σέ Έλληνες φέρεται πωληθέν τό πρόν- τακτ κάρριερ «W.M. Leonard» 25.565 τόν. d.w., ναυπήγησης 1973, έναντι τιμής περι- τών 5,5 έκατομ. δολ. λαρών.

— Σέ Νορβηγούς φέρεται πωληθέν τό υπό κυπριακή σημαία VLCC «Πλάτινουμ» 229.676 τόν. d.w., 105.553 τόν. γκρός, ναυπη- γήσης 1975 στή Νοτ. Κορέα, έναντι τιμής πε- ρί τών 27 έκατομ. δολ. λαρών.

Μετονομασίες

— Σέ «Σειρήνα» μετονομάσθηκε τό υπό σημαία Κεϋλάνης άγορασθέν δεξαμενό- πλοιο «Blue Eyes» 2.190 τόν. d.w., 996 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974.

— Σέ «Μιχάλης» μετονομάσθηκε τό μετα- ξύ Έλλήνων πωληθέν δεξαμενόπλοιο «Λέρ- νι» 1.100 τόν. d.w., 500 τόν. γκρός, ναυπηγή- σεως 1968.

Τό ύψος οικογενειακών επιδομάτων τό 1989

Μέ απόφαση τού Πρωθυπουργού καί 'Υ- πουργού Ναυτιλίας κ. Κων. Μητσοτάκη, ύ- ψος τού οικογενειακού επιδόματος τών ναυ- τικών γιά τό έτος 1989 καί κάθε μα έργασίας καθορίσθηκε ως εξής:

Μέ ένα παιδί σέ 130 δρχ. μέ δύο παιδιά σέ 270 δρχ., μέ τρία παιδιά σέ 420 δρχ, μέ τέσ- σερα σέ 580 δρχ, μέ πέντε σέ 750 δρχ, μέ έξι σέ 930, μέ έπτά σέ 1.120 δρχ. καί άνω τών ό- κτώ παιδιών σέ 1.300 δρχ.

Τά πιά πάνω ποσά πολλαπλασιάζονται άν- τίστοιχα μέ τις ημέρες άσφάλισης που έχουν οί ναυτικοί κατά τό έτος 1989.

Δέν τροποποιείται τό όριο ηλικίας

Μέ άφορμή δημοσίευμα έφημερίδας πού παρουσίαζε νά τροποποιείται τό όριο ήλι- κίας συνταξιοδότησης τών ναυτικών, από τό 'Υπουργείο διευκρινίσθηκε ότι δέν ύπάρχει τέτοιο θέμα. 'Απλώς, τονίζεται σέ σχετική ά- νακοίνωση, μέ έκδοθείσα απόφαση καθορί- ζεται ότι οί συνταξιούχοι ναυτικοί πού θέ- λουν νά άσκήσουν καί πάλι τό ναυτικό έπάγ- γελμα δέν πρέπει νά ύπερβαίνουν τό 65 έτος τής ηλικίας τους, συνεπώς δέν ύφίσταται θέ- μα τροποποιήσεως τού όριου ηλικίας γιά τή συνταξιοδότηση τών έν ενεργεία ναυτικών.

Παρατεϊται ό κ. Μπίρης;

Η «Ναυτεμπορική» έγραψε στίς 10 Μαΐου ότι σύμφωνα μέ άσφαλείς πληροφορίες της, ό πρόεδρος τού 'Οργανισμού Λιμένος Πει-

ραιώς κ. Σταύρος Μπίρης πρόκειται σύντομα νά ύποβάλλει τήν παραιτήσή του, γιά λό- γους καθαρά προσωπικούς. Κατά τήν έφημερίδα, «ό κ. Μπίρης, άλλω- στε έξ άρχής σχεδόν δήλωσε ότι θά παρέμε- νε στή θέση αυτή τού Ο.Λ.Π. γιά μεταβατική περίοδο, μέχρις ότου προέκυπτε βιώσιμη κυ- βέρνηση».

Νέα φυλλάδια

Από τίς άρμόδιες ύπηρεσίες τού ύπουρ-

τή, προσφορά τής έλβετικής άεροπορικής εταιρίας προς τό Port Captains Club. Στήν έκδήλωση έκ μέρους τής Swissair παρέστη- σαν ό γενικός διευθυντής πωλήσεων καί μάρκετινγκ γιά τήν Έλλάδα κ. Ehram, ό έμ- πορικός διευθυντής κ. Κομνηνός Μουλής καί ό αντιπρόσωπος τής Swissair γιά τόν Πει- ραιά κ. Άναστ. Σαραφίδης — οί δύο τελευ- ταίοι καί στή φωτογραφία από τήν έκδήλωση τής Λέσχης Πλοιάρχων Ναυτιλιακών 'Επι- χειρήσεων.

γείου Ναυτιλίας έκδόθηκαν τό περασμένο Μάρτιο 336 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Μία ενδιαφέρουσα 'Ημερίδα στό Σίτυ Γιουνιβέρσιτυ

Μέ πρωτοβουλία τού καθηγητή Κώστα Γραμμένου πραγματοποιήθηκε στίς 14 Μαΐου στό άμφιθέατρο τού City University τού Λονδίνου ενδιαφέρουσα ήμερίδα μέ θέ- μα: «Οί εξέλιξεις στήν Άνατολική Εύρώπη καί τό Σίτυ τού Λονδίνου».

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 .



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

Κύριοι όμιλητές της ημερίδας ήταν ο ύφυπουργός Οικονομικών της Βρεταννίας κ. Nicholas Bayne, ο πρεσβευτής της Ουγγαρίας στη Βρεταννία κ. Jasef Gyorko και ο αντιπρόεδρος της Τράπεζας Midland Sir Michael Palliser.

Τήν ημερίδα είχαν κληθεί να παρακολουθήσουν πολλές προσωπικότητες από τον διεθνή τραπεζικό χώρο και αρκετοί Έλληνες έφοπλιστές που δραστηριοποιούνται στο Σίτυ του Λονδίνου.

Ετήσια Συνέλευση της Ίντερτάνκο

Τό διήμερο 10-11 Μαΐου, πραγματοποιήθηκε στη Σιγκαπούρη η ετήσια συνέλευση της Ίντερτάνκο, η οποία εκπροσωπεί σήμερα 275 επιχειρήσεις διαχείρισης δεξαμενοπλοίων που ανήκουν σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες, οι οποίοι ελέγχουν χωρητικότητα 145 εκατ. τον. d.w.

Κατά τη διάρκεια της συνέλευσης συζητήθηκαν τα καιρία θέματα που απασχολούν σήμερα τους έφοπλιστές δεξαμενοπλοίων, όπως η εύθυνη και η κάλυψη σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης, η ναυαγορύα των τάνκερς, τα προτεινόμενα νέα σχέδια για νεο-ναυπηγήτα πλοία και τό σύστημα έννημέρωσης για τίς τιμές των μωώνκερς που πρόκειται να θεσπίσει ή Ίντερτάνκο για τά μέλη της.

Η χρησιμοποίηση πλοηγού στην Αυστραλία

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας μέ έγγραφό του πρós τήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών και τήν Πανελλήνιο Ένωση Πλοίαρχων υπενθυμίζει ότι μέ τήν Α 619 (15), άπόφαση του ΙΜΟ συνιστάται να χρησιμοποιούν πλοηγό όλα τά πλοία, μήκους 100 μέτρων και άνω και όλα τά έμφορτα πετρελαιοφόρα, πλοία μεταφοράς χημικών χύμα και ύγραεριοφόρα, άνεξαρτήτως μήκους, όταν διέρχονται τίς περιοχές Torres Strait και Great Barrier Reef της Αυστραλίας.

Ο ύπολογισμός του συνταξιοδοτικού μισθού

Γιά τόν ύπολογισμό του συνταξιοδοτικού μισθού των ναυτικών που ναυτολογούνται σε θέσεις άνωτερες του πτυχίου τους και της οργανικής συνθέσεως πλοίου λαμβάνεται ύπόψιν τό τυπικό προσόν έφ' όσον είναι άνωτερο της οργανικής, άλλώς ή αντίστοιχη άνωτερη ειδικότητα της οργανικής σύνθεσης του πλοίου.

Αυτό καθορίζει ή ύπ' άριθ.

2314.1/8-90/22.3.90 άπόφαση του ύπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας ή όποία δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 228Β' /6.4.90).

Νέα καθέλκυση στον Σκαραμαγκά

Αύριο Τετάρτη 16 Μαΐου πρόκειται να καθέλκυθεί στον Σκαραμαγκά τό δεύτερο περιπολικό άνοικτής θαλάσσης που κατασκεύασαν για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού τά Έλληνικά Ναυπηγεία.

Στήν τελετή όνομασία και καθέλκυσης του σκάφους έχουν προσκληθεί να παρastoύν ύπουργοί, βουλευτές, ή ήγεσία του Πολεμικού Ναυτικού, ή διοίκηση της ΕΤΒΑ.

Αξιώσεις για τά πλοία που διέρχονται τό Σουέζ

Άπό 1/5/90 οι Άρχές της Διώρυγας του Σουέζ άπαιτούν άπό τά διερχόμενα πλοία ένα «valid recognised Certificate» τό όποιο θά βεβαιώνει ότι τά άνυψωτικά μέσα του πλοίου για τόν χειρισμό των λέμβων των πληρωμάτων είναι άφ' ένος σε καλή κατάσταση λειτουργίας, άφ' έτέρου έχουν τήν δυνατότητα άνυψώσεως βάρους τεσσάρων τόννων.

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών γνωστοποίησε στα μέλη της ότι μέσω του International Chamber of Shipping γίνεται προσπάθεια προκειμένου να τροποποιηθεί ή άνωτέρω άπαίτηση των Άρχων της Διώρυγας του Σουέζ.

Υποθαλάσσια έκρηξη στο Πέραμα;

Μία καταγγελία για ύποθαλάσσια έκρηξη έμεινε τελικά άδιευκρίνηστη. Η καταγγελία — έγινε άπό αρχιπλοίαρχο της εταιρίας Σέρες — μιούσε για ύποθαλάσσια έκρηξη στην Β' προβλήτα της Έπισκευαστικής Βάσης Περάματος, κάτω άπό πρυμνοδετημένο πλωτό γερανό. Όπως ανακοινώθηκε, διενεργήθηκε έλεγχος της περιοχής άπό περιπολικά σκάφη και όχήματα χωρίς να έντοπιστεί τίποτα.

Συγχώνευση λιμενικών Ταμείων

Μέ Προεδρικό Διάταγμα δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 44Α' - 26.3.90) συγχωνεύονται σε ένα τά λιμενικά ταμεία Καβάλας και Θάσου μέ τόν τίτλο Λιμενικό Ταμείο Νομού Καβάλας.

Ο κατάπλους πλοίων στη Λιβύη

Τό ΥΕΝ γνωστοποίησε στις οικείες έφοπιστικές ένώσεις ότι οι λιβυκές άρχές άπόφασαν τήν άρση της άπαγόρευσης του κατάπλους στη Λιβύη των πλοίων των προερχομένων ή κατευθυνόμενων σε γαλλικούς λι-

μένες.

Σχετικό τηλεγράφημα στάλθηκε άπό τή Λιβύη στη γαλλική αντιπροσωπεία στον ΟΟ.ΣΑ.

Καθέλκυση άλιευτικού

Στό ναυπηγείο «Δ. Κούταλη» (πρώην Κορωναίου) στο Πέραμα — καθέλκυθηκε στις 29 Άπριλίου τό άλιευτικό άνοικτής θαλάσσης «Δημήτριος» ιδιοκτησίας των άδελφών Δ. και Ν. Αναστασάκη.

Τό σκάφος, που στοίχισε 290 έκατομ. δρχ, έχει όλικό μήκος 33,44 μέτρα, πλάτος 7,70 ύψος 4,15 μέτρα και χωρητικότητα ψυγείου 280 κυβικών μέτρων, φέρει δε μηχανή προώσεως Β & W ALPHA, είναι έξοπλισμένο μέ όργανα άλιείας και ναυσιπλοίας ύψηλης τεχνολογίας και μπορεί να μετατραπεί σε γαριδάδικο.

Οί δραστηριότητες της HELMEPA

Στά Χανιά, σε αίθουσα της Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Χανίων, πραγματοποιήθηκε μέ έπιτυχία τήν 23-26 Άπριλίου, τό 6ο Σεμινάριο της HELMEPA έκτός Κέντρου, για Άξιωματικούς Ε.Ν., Λ.Σ. και Σπουδαστές της Σχολής. Τό Σεμινάριο όργανώθηκε στα πλαίσια του Προγράμματος HELMEPA/MEDSPA που ύλοποιείται σύμφωνα μέ τό Μεσογειακό Ειδικό Πρόγραμμα Δράσης για τό Περιβάλλον, των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Τό Σεμινάριο παρακολούθησαν 58 άτομα, ενώ σε 30 άτομα άπό τό Πολεμικό Ναυτικό έγινε ειδική παρουσίαση σε θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Παράλληλα, στην Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Χανίων, μεταξύ 23-3 Άπριλίου λειτουργήσε ή Περιβαλλοντική Έκθεση της HELMEPA μέ τίτλο «Άς σώσουμε τίς Θάλασσες», τήν όποία έπισκέφτηκαν 2.340 μαθητές άπό σχολεία των Χανίων πυ μεταφέρθηκαν δωρεάν άπό τήν Ένωση και μέ τήν συνδρομή της ΑΔΣΕΝ. Τά παιδιά ξεναγήθηκαν στο φωτογραφικό ύλικό της Έκθεσης, παρακολούθησαν προβολή ένημερωτικής βιντεοταινίας και εξέφρασαν τίς δικές τους άπόψεις και προτάσεις σχετικά μέ τή θαλάσσια ρύπανση.

Τέλος, σημαντική ήταν ή ύποστήριξη της Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Χανίων ή όποία διέθεσε τά τεχνικά μέσα για τήν πραγματοποίηση του Σεμιναρίου και της Έκθεσης.

Ναυπήγηση πρωτοποριακού σκάφους στο Πέραμα

Ένω πρωτοποριακό σκάφος, τό όποιο θά άνήκει στην κατηγορία των Mega-Yachts που εξέλίσσεται τώρα ραγδαία και άποτελεί τήν νέα αντίληψη του ύψηλου έπιπέδου γιώ-

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

τινγκ στις προηγμένες τουριστικές χώρες, ναυπηγείται στο Πέραμα για λογαριασμό της νεοσύστατης εταιρίας Pan Yachting.

Η μεγάλη καινοτομία του συγκεκριμένου σκάφους συνίσταται στο ότι παρά το μέγεθός του (μήκος 53 μ. και πλάτος 12 μ.) είναι ιστιοφόρο με τρεις ιστούς 40 μ. ύψους και η ταχύτητά του με τα τηλεχειριζόμενα από την γέφυρα πανιά του θα ξεπερνά, υπό όρισμένες συνθήκες την ταχύτητα με τις μηχανές που θα είναι 12,5 μίλια. Το σκάφος θα διαθέτει μέχρι 24 άνετες καμπίνες όλες με δικό τους μπάνιο που θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν και σαν μονόκλινες από στελέχη επιχειρήσεων, σε περιπτώσεις συνεδρίων ή σεμιναρίων που θα είναι και ένας από τους βασικούς στόχους του συγκεκριμένου σκάφους. Τα δύο μπάρ, το σαλόνι και η τραπεζαρία του επιφανείας 180 τμ., οι αϊθουσες meetings και συνεδρίων και όλες οι σύγχρονες ανέσεις και ύψηλου επιπέδου υπηρεσίες του θα το κατατάξουν στα σκάφη υψηλού τουρισμού που τόσο έχει ανάγκη η Ελλάδα.

Αξιοι λόγου είναι ότι το σκάφος έχει σχεδιαστεί από Έλληνες ναυπηγούς και κατασκευάζεται από ελληνικά χέρια με χρησιμοποίηση κατά το πλείστον Έλληνικών υλικών, θα ανταγωνίζεται δε έπαξια τα σύγχρο-

να έπιτεύγματα της ναυπηγικής ανά τον κόσμο.

Τό έργο έχει ενταχθεί στον Νόμο 1262/82 και δανειοδοτείται από την ΕΤΒΑ, ήδη δε μεγάλοι tour operators του εξωτερικού έδειξαν ενδιαφέρον για την ναύλωσή του, ακόμη και για τους χειμερινούς μήνες.

Η συνέλευση πλοιοκτητών της Βορείου Ελλάδος

Για σήμερα τό μεσημέρι είχε συζητηθεί η γενική συνέλευση των μελών της Ένώσεως Πλοιοκτητών Βορείων Ελλάδος με θέματα:

- Έκθεση πεπραγμένων και λογοδοσία και Έξελεγκτικής Έπιτροπής.
- Έγκριση απόλογισμού έτους 1989 και Έγκριση προϋπολογισμού έτους 1990.

Εάν δέν έπιτευχθεί άπαρτία (1/3 των μελών των έχοντων δικαίωμα ψήφου), η συνέλευση θα πραγματοποιηθεί στις 23 Μαΐου.

Διάλεξη της Λέσχης Άποφοίτων "Υδρας"

Η Λέσχη Άποφοίτων Σχολής Ναυτιλίας "Υδρας" οργανώνει στις 17 Μαΐου και ώρα 17.45 στο ξενοδοχείο Royal Olympic (Στήλες του Όλυμπίου Διός) διάλεξη με όμιλητή τόν

κ. Γιάννη Γκούμα και θέμα «Διαπιστώσεις για τό σήμερα και σκέψεις για τό αύριο της Έλληνικής Ναυτιλίας». Μετά τη διάλεξη θα έπακολουθήσει δεξίωση, προσκλήσεις δε διατίθενται δωρεάν στη γραμματεία της Λέσχης, τηλ. 452.9497.

Η νέα διοίκηση των Οικονομικών

Τό νέο διοικητικό Συμβούλιο του Πανελλήνιου Συνδέσμων Οικονομικών Άξιωματικών Έμπορικου Ναυτικού, τό όποιο προήλθε από άρχαιρεσίες που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 6 Μαρτίου και 5 Άπριλίου, συγκροτήθηκε σε σώμα ως έξης: Πρόεδρος Ε. Κουκούλης, αντιπρόεδρος Ν. Τσάμης, γεν. γραμματέας Γ. Σπηλιώπουλος, ταμίας Ρ. Σταυρόπουλος και σύμβουλοι Θ. Σκονδράς, Α. Κατημερτζής, Α. Μασούνης, Η. Μεταξάς και Π. Κουκλάδας.

Δωρεά στην ΠΝΟ

Τό ΚΕΣΕΝ/ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ προσέφερε για τούς σκοπούς της Πανελλήνιας Ναυτικής Όμοσπονδίας, δωρεά 14.000 δρχ., αντί στεφάνου, εις μνήμην Άντωνίου Άντωνόπουλου, πατέρα του Καθηγητή πλοιάρχου Χρήστου Άντωνόπουλου.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΪΨΗΝΣ ΝΤΑΪΨΑΜΟΝΤ	Κυπριακή	10.720	1981	Άνέφερε βλάβη στη μηχανή στις 28/4 στο Ρίο Ίανέιρο.
ΑΝΕΜΟΣ	Μπαχάμας	9.485	1978	Κατά τό ταξίδι Θορόλντ για Χάμιλτον υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στις 24/4. Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στη Γδύνια, στις 28/4.
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ.	Κυπριακή	8.936	1972	Κατά τό ταξίδι Ίλλιτισέβκ για Κούβα υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή στις 17/4.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ	Παναμαϊκή	10.239	1969	Έπιθεωρήθη στην Έλευσίνα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 22/4.
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	Έλληνική	1.503	1965	Συγκρούστηκε με τό μπάλκερ «Ευτύχης Μ.» στο Πότι, στις 29/4.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Έλληνική	9.837	1978	Κατά τό ταξίδι Βαλπαράιζο για Ρόττερταμ υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στο Κριστομπάλ στις 10/4.
ΣΦΙΝΞ	Κυπριακή	9.822	1969	
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΜΕΛΙ	Έλληνική	14.584	1977	Κατά τόν κατάπλου στην Άμβέρσα προσέκρουσε σε σηματοδύρα στις 8/5 χωρίς να ύποστεί σοβαρές ζημιές.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι.	Κυπριακή	9.417	1968	Κατά τό ταξίδι Άνναμπα για Ρουέν υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή στις 26/4 και κατέπλευσε στο Κάγκλιαρι για έπισκευές.
ΣΗΣΟΝΓΚ	Κυπριακή	17.571	1970	Κατά τό ταξίδι Καναδά για Κωνσταντζα προσάραξε στα Δαρδανέλλια, στις 9/5.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	Κυπριακή	18.495	1980	Ύπέστη άπώλεια της άγκυρας και της άλυσίδας κατά την άγκυροβόληση στο Γιάντζη Ρίβερ στις 26/4. Προσάραξε έμφορτο στο Διάυλο του Κιέλου, στις 3/5 και άποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ.	Παναμαϊκή	4.509	1984	Ύπέστη διαρροή του φορτίου στο Κόρπους Κρίστι στις 5/4.
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ	Λιβεριανή	47.344	1967	Προσάραξε έμφορτο στη Ν. Όρλεάνη στις 4/5 λόγω κακοκαιρίας.
ΜΕΤΣΟΒΟΝ	Λιβεριανή	43.857	1979	Ύπέστη διαρροή φορτίου στο Σαρωνικό στις 1/5.
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ	Έλληνική	115.207	1975	

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

“Όπως αναμενόταν, η ναυλαγορά ξηρού φορτίου τό πρώτο 10ήμερο του Μαρτίου διατήρησε τον υποτονικό της τόνο λόγω της εμφάνισης έλλειψης φορτίων αλλά και των άργιών στην “Απω Ανατολή.

Τίς τελευταίες ημέρες όμως του δεκαπενθήμερου, η επιβεβαίωση της αγοράς από τους Σοβιετικούς 1.750.000 τόννων σιτηρών από τις ΗΠΑ σε συνδυασμό με την επανεμφάνιση των Ιαπωνικών ναυλωτών στην αγορά δημιούργησε αισιοδοξία για βελτίωση των επιπέδων των ναύλων στις προσεχείς ημέρες.

Η αγορά της Νότιας Αμερικής συνέχισε να κινείται δραστήρια πληρώνοντας σταθερούς ναύλους, ενώ ακούγονται και νέα συμβόλαια για μεταφορές σιτηρών που θα απαιτήσουν μεγαλύτερα μπάλκερς από τό σύνηθες μέγεθος handy.

Στίς αγορές σιδηρομεταλλεύματος και γαιάνθρακα τό περισσότερο κλεισίματα του πρώτου δεκαήμερου του Μαΐου εμφάνισαν μικρές μειώσεις στους ναύλους που συνομολογήθηκαν, χωρίς όμως αισθητή πτώση των επιπέδων.

Οι λοιπές κατηγορίες φορτίων δέν επηρέασαν ούσιαστικά στή διαμόρφωση της αγοράς, ή οποία έδειξε σαφέστατα πόσο επηρεάζεται άρνητικά όταν απουσιάζουν τό μεγάλα φορτία δημητριακών.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες μεταφορδών δημητριακών:

— 54.000 τόν. γεννήματα Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 24,50 φίο.

— 52.000 τόν. γεννήματα Κόλπο ΗΠΑ για “Ακαμπα, δολ. 21,85 φίο.

— 30.000 τόν. κριθής Ρίβερ Πλέϊτ και Μπάγια Μπλάνκα για Περσία, δολ. 43.

— 24.000 τόν. γεννήματα Μισισσιππί για “Ολλανδία, δολ 12,50 φίο.

— 25.000 τόν. σιτηρά Αυστραλία για Κουβέϊτ, δολ. 23,25.

Στό τομέα των γαιανθράκων:

— 85.000 τόν. Βαλτιμόρη για Μανυπόιντ, δολ. 7,85 φίο.

— 70.000 τόν. Χάμπτον Ρόουντς για “Αμβέρσα/ Ζημπράγκε, δολ. 6,25 φίο.

— Στά σιδηρομεταλλεύματα:

— 100.000 τόν. Τουμπαράο για Κασ-

σιούγκ, δολ. 11,60 φίο.

— 90.000 τόν. Τουμπαράο για Χάνσαπορτ, δολ. 8,90 φίο.

— 65.000 τόν. Πόρτ Χέντλαντ για Τάραντο, δολ. 10,05 φίο.

Τέλος, στά λιπάσματα:

— 29.000 τόν. Βανκούβερ για “Ινδία (“Ανατολ. άκτή), δολ. 33,95 φίο.

— 28.000 τόν. Τζουμπάιλ για Παραντίπ, δολ. 17,60 φίο.

— 25.000 τόν. Καζαμπλάνκα για “Ινδία (Δυτική άκτή), δολ. 33.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

“Όπως προαναφέραμε από τό χαμηλότερα επίπεδα των πρώτων ημερών του Μαΐου σταδιακά ή αγορά των χρονοναυλώσεων επανέρχεται σε άνεκτά επίπεδα με τό πάναμαξ μπάλκερς στήν αγορά του “Ατλαντικού στά δολ. 11.000 τήν ήμέρα, ενώ για τήν “Απω Ανατολή τό ήμερήσια μισθώματα κυμαίνονται περί τό δολ. 13.000.

Τά handy max σκάφη στήν αγορά του “Ατλαντικού πληρώνονταν περί τό δολ. 8-8.500 τήν ήμέρα, ενώ στήν αγορά των Μεγ. Λιμνών ένα έλληνικό πλοίο συμφωνήθηκε στά δολ. 7.500 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 70.000 για πλοίο υπό έρμα με επαναπαράδοση Πάσσερο.

“Από τίς πλέον πρόσφατες χρονοναυλώσεις πού σημειώσαμε αναφέρουμε χαρακτηριστικά:

— 56.800 τόν. d.w. από Βραζιλία για Σιγκαπούρη/ “Ιαπωνία, δολ. 12.000 τήν ήμέρα, πλέον δολ. 175.000 για πλοίο υπό έρμα.

— 38.600 τόν. d.w. από “Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 8.975 τήν ήμέρα.

— 37.600 τόν. d.w. από Κόντινεντ, δύο κυ-

κλικά ταξίδια “Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 9.150 τήν ήμέρα.

— 20.900 τόν. d.w. από Νοτ. “Αφρική για “Απω Ανατολή, δολ. 7.600 τήν ήμέρα.

— 20.500 τόν. d.w. από “Ιαπωνία κυκλικό ταξίδι Δυτ. άκτής Νοτ. “Αμερικής, δολ. 8.450 τήν ήμέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Χωρίς ιδιαίτερη κινητικότητα ή ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων τό πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαΐου, με φωτεινή εξαίρεση τήν αγορά της Καραϊβικής, όπου ή εξαφνική άνοδος της ζήτησης όδήγησε τους ναύλους για φορτία των 50-70.000 τόννων στά WS 180 και για φορτία των 30.000 τόννων στά WS 265.

“Η περιοχή του Περσικού Κόλπου δέν παρουςίασε αξιόλογη δραστηριότητα και τό συνήθη φορτία πρός “Ανατολή με VLCC κυμάνθηκαν περί τό WS 50. Παρατηρητές της αγοράς φανέρωναν μιά συγκρατημένη αισιοδοξία για τό μέλλον βασιζόμενοι στή περιορισμένη προσφορά πλοίων και στήν εξομάλυνση των τιμών πετρελαίου.

Στό χώρο της Μεσογείου φορτίο 290.000 τόννων με προορισμό της ΗΠΑ πληρώθηκε WS 63,5, ενώ τό πλοίο των 50-60.000 τόν. d.w. κυμάνθηκαν στά επίπεδα των WS 160.

Σταθερή ή αγορά της Δυτικής “Αφρικής με τό φορτία του ενός έκ. βαρελιών στά επίπεδα των WS 95 με προορισμό της ΗΠΑ.

Πλέον αδύναμη περιοχή στή διακίνηση πετρελαίου ή Βόρειος Θάλασσα, δέν κατάφερε νά καλύψει τό προσφερόμενο τοννάζ, τό οποίο κατέφυγε στή Μεσόγειο σ’ έξεύρεση άπασχόλησης.

Τά ναυλωθέντα έλληνόκτητα πλοία

MAPINA: Καζαμπλάνκα 25.000 τόν. φωσάτα Δυτική άκτή “Ινδίας, δολ. 33, 1.000 τόν. φόρτωση/έλευθ. εκφόρτωση, “Απριλίου 26 — Μαΐου 5.

NORDEEN STAR: Σέβεν “Αϊλαντς 85.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματα Ζημπράγκε, δολ. 5,15, 6 ήμέρες, Μαΐου 10-20.

MENALON: “Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα “Ακαμπα, δολ. 21,85 φίο, 5 ήμέρες/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 7-10.

ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ: Βανκούβερ 29.000 τόν. λιπάσματα “Αντολ. άκτή “Ινδίας, δολ. 33,95 φίο, 6.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 10-20.

ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ: “Αμβέρσα 11.350 τόν. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 41,50 φίο, 1.500/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άρχές Μαΐου.

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.: Αυστραλία 25.000 τόν. σιτηρά Κουβέϊτ, δολ. 23,25, 1.500 τόν. φόρτωση/έλευθ. εκφόρτωση, Μαΐου 10-20.

ΣΕΙΡΗΝΑ: Μισισσιππί 24.000 τόν. γεννήματα

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

Όλλανδία, δολ. 12,50 φίο, 6 ημέρες, άρχες Μαΐου.
ΣΟΥΕΡΤΕ: Άμερ. Κόλπο 54.000 τον. γεννήματα
Ταϊβάν, δολ. 24,50 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτο-
εκφόρτωση, Μαΐου 7-12.

ΑΚΟΗ: Τουμπαράο 100.000 τον. σιδηρομετάλλ-
λευμα Καοσιούνγκ, δολ. 11,60 φίο, 40.000/38.000
τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25 - Ιουνίου 10.

ΜΑΡΟΥΔΙΩ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπά-
χια Μπλάνκα 30.000 τον. κριθής Περσία, δολ. 43,
3.000/2.000 τον. φόρτωση, έλευθ. εκφόρτωση,
Μαΐου 20-31.

ΜΑΡΙΑ Μ.: Μισισσιπί 16.650 τον. καλαμπόκι και
12.000 τον. σόγιας Πουέρτο Καμπέλο και Μαρα-
κάμπο, δολ. 9 φίο, 4 ημέρες φόρτωση/800 και 600
τον. ανά φορτίο αντίστοιχα εκφόρτωση, Μαΐου 8-
16.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α: Σέβεν Άιλαντ 110.000 τον. σιδη-
ρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 4,25, 6 ημέρες,
Μαΐου 25 - Ιουνίου 5.

ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΡΙΓΚ: Τουμπαράο 130.000 τον. σι-
δηρομετάλλευμα δύο λιμάνια Κίνας, δολ. 12,25 φίο,
φόρτωση κλίμακα/ 15.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου
10-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ: 64.500 τον. d.w. του 1975, πα-
ράδοση διερχόμενο Πάσσερο άμεση κυκλικό ταξί-
δι Άνατολικής άκτής Νοτ. Άμερικής, δολ. 10.000

τήν ημέρα.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΕΝΒ: 37.250 τον. d.w. του 1984, πα-
ράδοση Σιγκαπούρη Μαΐου 1-10, ταξίδι μέσω Νό-
τιας Άφρικής με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ια-
πωνία, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΜΑΡΙΤΣΑ: 39.000 τον. d.w. του 1968, παράδοση
Ρεκαλάδα Μαΐου 17-23, επαναπαράδοση
Λισσαβώνα/ Άμβούργο, δολ. 7.500 την ημέρα, πλέ-
ον δολ. 170.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΕΥΑΓΓ. ΠΕΤΡΑΚΗ: 18.000 τον. d.w. του 1978, πα-
ράδοση Άμερ. Κόλπο άμεση, επαναπαράδοση Άλ-
γερία, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΙΗ: 38.350 τον. d.w. του 1976, πα-
ράδοση Σιγκαπούρη Μαΐου 10-15, επαναπαράδοση
Βοστώνη/ Γκάλλβεστον, δολ. 6.100 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β.: 40.850 τον. d.w. του 1979, παράδο-
ση Ταυλάνδη Μαΐο, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ
10.150 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ: 21.730 τον. d.w. του 1977, παράδο-
ση Ίμμιγκχαμ Μαΐου 1-3, επαναπαράδοση
Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 8.900 την ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ: 65.770 τον. d.w. του 1984, πα-
ράδοση Καοσιούνγκ άρχες Μαρτίου, ταξίδι μέσω
Αυστραλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ.
9.450 την ημέρα.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: 55.600 τον. d.w. του 1970, παράδοση
Κόντινεντ άμεση, κυκλικό ταξίδι Άνατολ. άκτής
Νοτ. Άμερικής, δολ. 7.500 την ημέρα.

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and
workshop facilities

1225M LONG REPAIR BERTHS

EXTENSIVE/COMPREHENSIVE
REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK

High Pressure Water Jetting, Airless Spray
Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual
Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear
Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection,
Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller
Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical
& Electronic Repairs etc.

FOREIGN REPRESENTATIVES:

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

GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015

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

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

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

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

SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598

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

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

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

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

CONTACT US FOR BUNKERS
AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ: 64.370 τον. d.w.
του 1987, παράδοση διερχόμενο Άντεν άμεση, τα-
ξίδι μέσω Άνατολ. άκτής Νοτ. Άμερικής με επανα-
παράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 37.500 τον. d.w. του 1979,
παράδοση Ιαπωνία άρχες Μαΐου, ταξίδι μέσω Αύ-
στραλίας με επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ.
7.800 την ημέρα.

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: 15.130 τον. d.w. του 1978, παράδοση
Νότιο Βραζιλία, Μαΐου 5-15, επαναπαράδοση Ά-
μερ. Κόλπο, δολ. 6.650 την ημέρα.

ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΗΛΟΡ: 20.300 τον. d.w. του 1977, πα-
ράδοση Κό Σιχάγκ Μαΐου Μαΐου 1-5, επαναπαράδο-
ση Ιαπωνία/ Νοτ. Κορέα, δολ. 7.100 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΪ'ΟΜΦ: 22.300 τον. d.w. του 1976,
παράδοση Ίνδονησία άμεση, επαναπαράδοση
Άμβούργο/ Γιβραλτάρ, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: 41.500 τον. d.w. του 1984,
παράδοση Τυνησία Μαΐου 2, ταξίδι μέσω Νοτ. Άμε-
ρικής με επαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ.
12.500 την ημέρα.

ΙΟΣ: 65.300 τον. d.w. του 1985, παράδοση Κό Σι-
χάγκ μέσα Μαΐου, ταξίδι μέσω Ίνδίας με επανα-
παράδοση Ιαπωνία, δολ. 9.300 την ημέρα.

ΛΟΚΡΙΣ: 29.100 τον. d.w. του 1972, παράδοση
Νοτ. Κορέα άμεση, ταξίδι μέσω Χαΐ Πόιντ, με έπα-
ναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση
Νιού Σάουθ Γουέιλς Μαΐο, επαναπαράδοση Ιαπω-
νία, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για
πλοίο υπό έρμα.

ΠΕΤΡΑ: 61.630 τον. d.w. του 1981, παράδοση
Νιού Σάουθ Γουέιλς Μαΐου 21, επαναπαράδοση Ια-
πωνία, δολ. 8.750 την ημέρα, πλέον δολ. 175.000
για πλοίο υπό έρμα.

ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ: 65.500 τον. d.w. του 1976, παράδο-
ση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι Άνατολ.
άκτής Νοτ. Άμερικής με επαναπαράδοση
Γιβραλτάρ/ Άμβούργο, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΡΟΛΛΟΝ: 67.800 τον. d.w. του 1973, παράδοση
Άνατολ. άκτή ΗΠΑ Μαΐο, ταξίδι μέσω Μόρεχεντ Σί-
τυ με επαναπαράδοση Γαλλία, δολ. 10.500 την ήμέ-
ρα, πλέον δολ. 170.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ: 28.300 τον. d.w. του 1982, παράδο-
ση Σικάγο έως Μαΐου 15, επαναπαράδοση Πορτο-
γαλία, δολ. 10.500 την ημέρα.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ: 28.260 τον. d.w. του 1978, πα-
ράδοση Δυτική άκτή ΗΠΑ άμεση, ταξίδι μέσω
Σιγκαπούρης/ Ιαπωνίας με επαναπαράδοση Δυτική
άκτή ΗΠΑ, δολ. 6.900 την ημέρα.

ΜΟΝΤΑΝΑ: 34.200 τον. d.w. του 1973, παράδοση
Ρεκαλάδα Ιουνίου 1-10, επαναπαράδοση Τυνησία,
δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 170.000 για πλοίο
υπό έρμα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.668 τον. d.w. του 1981,
παράδοση Βορ. Ειρηνικό Μαΐου 10-20, επαναπαρά-
δοση Άμβέρσαι/ Άμβούργο, δολ. 7.175 την ημέρα.
πλέον δολ. 150.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: 61.300 τον. d.w. του 1973, παράδοση
Ιαπωνία Μαΐο, ταξίδι μέσω Αυστραλίας και Μαύ-
ρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ.
6.500 την ημέρα.

ΠΕΛΑΓΟΣ: 62.300 τον. d.w. του 1977, παράδοση
Βορ. Ειρηνικό Μαΐο, επαναπαράδοση Ιαπωνία,
δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 140.000 για πλοίο
υπό έρμα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΗΚΑΒΕΡΥ: 234.750 τον. d.w. του
1973 (ΟΒΟ) παράδοση Ιαπωνία άμεση, ένα κυκλικό
ταξίδι Σαλντάνχα Μπαϊ, δολ. 17.500 την ημέρα.

ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ: 23.136 τον. d.w. του 1989, παρά-
δοση Ίμμιγκχαμ Μαΐου 8-11, επαναπαράδοση Χόγκ
Κόγκ / Ιαπωνία, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΦΕΪ'ΡΟΥΖ 1: 30.650 τον. d.w. του 1983, παράδο-
ση Όξελουσεντ Μαΐου 4-7, επαναπαράδοση
Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Ι.Α.: 37.600 τον. d.w. του 1984, παράδοση
Κόντινεντ άμεση, δύο κυκλικά ταξίδια Άτλαντικού
με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 9.150 την ήμέ-
ρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ: Έλευσίνα 55.000 τον. Αύγουστα,
δολ. 185.000 κατ' άποκοπή, άμεση.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Άρζου 80.000 τον. Αύγουστα, WS
142,5, Μαΐου 6.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Λένινγκτον 123.000 τον. Άμερ. Κόλ-
πο, WS 95, Μαΐου 12.

Οι αγοραπωλησίες

ΕΦΕΣΟΣ: Δυτική 'Αφρική 120.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 95, Μαΐου 8.

ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ: Καραϊβική 62.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 165, Μαΐου 7. ΚΙΝΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: Μπανιάς 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 140, 'Απριλίου 30.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Δυτική 'Αφρική 110.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 100, Μαΐου 10. ΟΛΥΜΠΙΑ: Περισκό Κόλπο 250.000 τον. Νοτ. Κορέα, WS 52,5, Μαΐου 8.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Μπράζες Ρίβερ 130.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 95, Μαΐου 5.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: Κόντινεντ 28.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο, WS 170, Μαΐου 5.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Περισκό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 164, 'Ιουνίου 1.

ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ: Περισκό Κόλπο 265.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 47,5, Μαΐου 8.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: 'Αγκόλα 130.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 92,5, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 95, Μαΐου 8.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: Καραϊβική 72.000 τον. Λέικ Τσάρλς, WS 148, Μαΐου 6.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ: Περισκό Κόλπο 88.000 τον. μέρος φορτίου Σριράρχα, WS 77, Μαΐου.

ΚΥΡΝΙΚΟΣ: Σιντί Κερύ 95.000 τον. Βενετία, WS 117,5, Μαΐου 8.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Δύο λιμάνια Περισκό Ταϊβάν, WS 47,5, Μαΐου.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ: Σκίλντα 25.000 τον. καθαρά Τής, WS 215, Μαΐου.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καραϊβική 50.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 172,5, Μαΐου 6.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Καραϊβική 50.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο, WS 177,5, Μαΐου 9.

ΤΟΠΑΖ: Χάουντ Πόιντ 135.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 70, Μαΐου 14.

ΠΑΡΙΣ II: Μπανιάς 84.000 τον. Τριέστη, όψιόν Λαβέρα, WS 132,5, Μαΐου 12.

ΑΣΠΙΔΟΣ: Ράς Λανούφ 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 140, Μαΐου 10.

ΣΗΣΚΑΟΥΤ: Ταρτούς 75.000 τον. Γένοβα, WS 138, Μαΐου 11.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: 'Αρζού 145.000 τον. Νάπολι, WS 145, Μαΐου 9.

ΑΝΑΞ: Κέυχαν 250.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 72,5, όψιόν Μεσόγειο WS 77,5, Μαΐου 14.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Καρίπιτο 33.000 τον. μέρος φορτίου Νέα 'Υόρκη, WS 265, Μαΐου 10.

ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Περισκό Κόλπο 300.000 τον. 'Αϊν Σούκχνα, WS 50, Μαΐου.

ΚΥΜΩ: Μπόννυ και Φορκαντός 123.000 τον. Βραζιλία, WS 91,5, Μαΐου 20.

ΚΥΘΝΟΣ: Μπροφιδόντεν 25.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ, WS 200, Μαΐου.

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

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

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

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

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

ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ: Τζεμπέλ Ντάννα 98.000 τον. Ταϊταγκόγκ, WS 119,5, Μαΐου 1.

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

Μέ τό αγοραστικό ενδιαφέρον επικεντρώμένο στα μεταχειρισμένα δεξαμενόπλοια ή αγορά των αγοραπωλησιών πλοίων κινήθηκε σε ύψηλους τόνους και όρισμένες πράξεις σε VLCC's έγιναν πρωτοσέλιδες ειδήσεις στον διεθνή ναυτιλιακό τύπο.

'Αναφερόμαστε στις αγορές άπο Νορβηγούς των ελληνόκτητων υπερδεξαμενόπλοίων Μ/Τ WORLD SCHOLAR και Μ/Τ WORLD SCORE (268.000/1978-79) στα δολ. 112.000.000 εν bloc καθώς και του Μ/Τ GOLAR KLEMENTINE (304.622/1989) στα δολ. 90.000.000.

'Ενα παλαιότερο VLCC τό ελληνόκτητο Τ/Τ PLATINUM (229.679/1976) πέρασε επίσης σε Νορβηγούς έναντι δολ. 27.200.000, ενώ τό Τ/Τ ARGOS (215.400/1974) πουλήθηκε σε Νοτιοκορεάτες στα δολ. 18.000.000.

Στά μικρότερα μεγέθη σημειώνουμε χαρακτηριστικά:

— Μ/Τ SEA LAUREL (144.717) IGS/COW, δολ. 6.800.000.

— OCEAN VOYAGER (71.200/1973) IGS/COW/Coils, δολ. 10.500.000.

Μ/Τ CAPRI ALFA (32.874/1977) πρόντακτ κάρριερ, δολ. 13.000.000 με τριετή χροναύλωση.

Στά πλοία ξηρού φορτίου κυρίαρχη ή παρουσία των Κινέζων, οι όποιοι μετά από πολύμηνη άπουσία έκαναν μία δραστήρια έπα-

νεμφάνιση επενδύοντας περί τά 80 έκατομ. δολάρια σε μπάλκερς κυρίως μεγέθους handy.

Στά πάναμαξ ό "Ομίλος Α.Ρ. Moller αγόρασε τά δύο σύγχρονα πλοία Μ/Ν LAGO BEN-TENNE (68.429/1989) και Μ/Ν NEPTUNUS (66.926/1989) στα δολ. 26.500.000 και δολ. 26.250.000 αντίστοιχα.

Οι Κινέζοι πλήρωσαν δολ. 13.750.000 για τό ελληνόκτητο Μ/Ν BULK EXPLORER (64.600/1978), ενώ στα μικρότερα μεγέθη οι χαρακτηριστικότερες πράξεις του δεκαπενθήμερου ήσαν:

— Μ/Ν SUNNY WISTERIA (38.000/1985) δολ. 15.750.000 'Ιάπωνες.

— Μ/Ν NAVIA (31.354/1976) δολ. 7.250.000 Κινέζοι.

— Μ/Ν TOXON II (26.100/1973) δολ. 6.750.000 Κινέζοι

— Μ/Ν MASASHIMA MARU (23.400/1977) δολ. 7.000.000 Τούρκοι.

Στά συμβατικά φορτηγά χαρακτηριστικές των επιπέδων είναι οι πράξεις:

— Μ/Ν TACNA II (22.350/1978) με δυνατότητα μεταφοράς 378 TEU, δολ. 8.900.000

— Μ/Ν MARINA SEA/SKY (12.400/1973-72) δολ. 6.950.000 εν bloc.

— Μ/Ν TRAMARCO CARRIERS (7.200/1971) με δυνατότητα 172 TEU, δολ. 3.200.000.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Μέ την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 11 Μαΐου 1990.

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	85.00	141.00
Γένοβα	87.00	171.00
'Αμβούργο	83.00	154.00
Χάβρη	92.00	173.00
Πειραιάς	82.00	153.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σαΐδ	89.00	215.00
Σουέζ	89.00	215.00
Τζέντα	88.00	169.00
Ράς Τανούρα	88.00	163.00
'Ην. 'Αραβ. 'Εμιρ.	85.00	184.00
Νταμμάν	88.00	163.00

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος	90.00	181.00
Ντακάρ	118.00	193.00
Λάς Πάλαμας	86.00	161.00

Θέουτα	83.00	161.00
Μάλτα	91.00	188.00
Ντάρμπαν	88.00	192.00

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

Κολόμπο	82.00	230.00
Σίδνεϋ	123.00	212.00
Χόγκ Κόγκ	99.00	179.00
Σιγκαπούρη	85.00	165.00
Τόκιο	106.00	208.00

ΗΠΑ/Ν. ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ	108.00	211.00
Ν. 'Υόρκη	87.00	188.00
Χάμπτονς Ρόουντς	90.00	185.00
Χιούστον	84.00	163.00
Ν. 'Ορλεάνη	84.00	163.00
Λός 'Αντζελες	81.00	170.00
Κρίστομπαλ	101.00	200.00
Ρίο 'Ιανέιρο	98.00	253.00
Μπουένος 'Αϊρες	97.00	173.00
Μοντεβιδέο	118.00	207.00

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



FURNESS HOULDER
(INSURANCE) LTD.
AND AT LLOYD'S OF LONDON

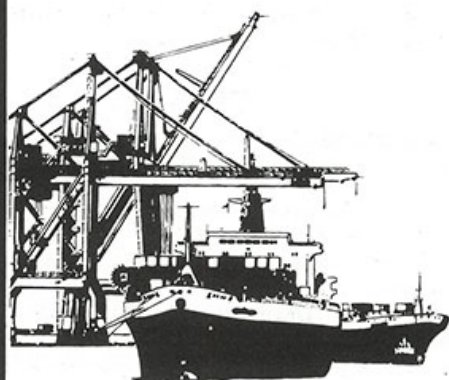
Furness-Houlder (Greece) Inc.

International Marine Insurance Brokers & Claims Consultants

98B Filonou Str. 185 38 Piraeus-Greece Tel./Fax: 418 1815 Telex: 21-1934 FUHO GR

Member of the
CHINA MERCHANT
HOLDINGS GROUP
London • Hong Kong
New York

NAFTIKA CHRONIKA



VIDEO TRAINING FOR SATELLITE COMMUNICATIONS

«Satellite Lifeline» is a 20-minute video training programme that looks at the current maritime satellite communication system and how it may be used in a distress situation. The video has been made by Videotel Marine International, the London-based producer and distributor of training films for the marine and offshore industries.

Now that the phasing-in timetable has been announced for a new satellite-based marine distress system, known as the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), there is increasing need for training and instruction in the use of satellite communications systems.

GMDSS is being introduced as amendments to the International Maritime Organisation's Safety of Life at Sea Convention. The requirements will come into effect progressively between February 1992 and February 1999.

The Videotel production firstly describes the limitations in terrestrial communications before going on to look at the Inmarsat (International Maritime Satellite Organisation) system. This is described in some detail before the way in which real emergencies, using the Inmarsat network, would be handled is demonstrated with simulated incidents and the latest satellite emergency communications techniques.

OIL SPILL BILLS A MAJOR CONCERN FOR INTERTANKO

International treaties must be superior to any national oil spill compensation system, claims Intertanko, in a recent announcement, following the annual meeting of its members in Singapore.

U.S. ratification of the international oil spill treaties remains the most important item on Intertanko's priority list, since not all U.S. Congressmen realize the consequences of some of the suggestions for oil spill compensation currently being considered in Washington.

What is needed, says Intertanko, is a

liability and compensation system which is internationally enforceable and insurable. There are many long accepted reasons for sharing of the oil spill liability between the owners of the cargo and the vessel, not least as such a sharing will make oil companies more selective when chartering in vessels to carry their oil. If the U.S. were to adopt rules which would impose unlimited liability for oil spill accidents, presumably only speculators with little to lose would be prepared to take the risk of transporting oil to the U.S.

GENERAL APPROVAL

There has been general approval among Greek Shipping circles of the fact that the Premier Minister, Mr. Constantine Mitsotakis, has retained the Ministry of Mercantile Marine for himself and of his remarks concerning shipping. This approval was accompanied by the hope that shipping will be able to contribute much more to the country as soon as the anti-incentives of registering ships under the Greek flag are removed.

THE PREMIER SHOULD RETAIN THE MINISTRY

The Prime Minister, Mr. Mitsotakis, has declared his intention to upgrade the Ministry of Mercantile marine and hand it over to a suitable person.

We do not agree with this. We think the premier should retain the ministry until the measures are taken that will restore confidence in the Greek flag and persuade owners to transfer their ships back to it. Mr. Mitsotakis, in his capacity as premier, will be able to bring all the weight of his prestige and authority to bear in bringing about these changes and we sincerely hope that he will heed our advice and not relinquish the Ministry of Mercantile Marine until the proper time. We also hope he will heed our earlier advice in creating the post of an undersecretary of mercantile marine who will deal exclusively with the international aspects of Greek shipping.

VINDICATION

We don't want to sound conceited but we were extremely gratified to hear the

prime minister reiterating what we have been stressing all along in our columns with regard to the country's economic developments and the contribution of shipping. His words were a true vindication of our long struggle in the cause of Greek shipping.

NOT A GOOD SUGGESTION

It has been suggested to us that we should propose to shipowners that they transfer one of their ships to Greek registry as a goodwill gesture.

However, we do not think this is at all a good suggestion, in the first place because if we did make it, and if our advice was followed, then the powers that be would sit back and do nothing more to help. What we need is the bold measures promised by the government, in announcing its programme, which will make the Greek flag competitive and which is the only thing which can persuade owners to «repatriate» their ships.

SHIPOWNERS STEP UP ONBOARD SAFETY TRAINING

Over 3,500 seafarers received specialised safety training onboard their ships during 1989. Demand for London-based Marine Safety Services Ltd (MSS) training programmes reached a record level last year, with the emphasis on ship emergency response, safe procedures and pollution prevention.

In the period 1984-88, MSS trained an average of 1,100 officers and 1,700 crew annually. Last year, the numbers rose to 1,500 and 2,100 respectively. Many of the seafarers are of Third World nationality.



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

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

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

MSS Consultants visit vessels in the fleets of over 40 shipowners and management groups worldwide. Clients are located in the UK, Europe, North and South America, Hong Kong, the ASEAN countries and Australia. The ship types range from tankers and bulk carriers to chemical tankers, gas carriers and passenger vessels.

CRUISE INDUSTRY NEWS ANNUAL 1990

The completely new and expanded Cruise Industry News Annual 1990 has just been published and boasts 300 pages of facts and forecasts on the worldwide cruise industry.

Cruise Industry News Annual, now in its third year of publication, features more than 150 international cruise operators, 40 shipyards specializing in cruise ship building, 115 cruise ports around the world, and 1,500 established suppliers of services and products to the industry. These comprehensive listings provide names, addresses, phone numbers and descriptions of each cruise line, parent company, port, and shipyard. Industry supply and service companies are thereby afforded a wealth of sales leads and prospects.

In addition, the Annual provides industry statistics — such as passenger counts — and forecasts on the future of the cruise industry, including lists of new ships being built through 1994 and

supply / demand scenarios.

SALVAGE ASSOCIATION AT POSIDONIA '90

The Salvage Association is participating in the 12th Posidonia International Shipping Exhibition, being held in Piraeus, with stand No. 230 at the British Pavilion.

The Association, the largest marine casualty surveying organisation in the world, has maintained an office in the port of Piraeus since 1966, and has long-standing connections with the international Greek fleet.

Services provided by the Association and its worldwide team of surveyors, based in 30 offices, will be illustrated in graphic form at Posidonia.

Peter Chandler, chairman of the Association and a leading marine underwriter at Lloyd's, and Alec Galloway, chief surveyor and deputy general manager, will be at Posidonia, together with staff from the local office, which serves the whole of the eastern Mediterranean.

JAN SANDER ELECTED INMARSAT CHAIRMAN

Mr. Jan Sander of the Netherlands has been elected Chairman of the Inmarsat Council for the coming year.

Mr. Sander succeeds Mr. George Symeonidis of Greece, whose 12 month term ended with the Council's 35th mee-

ting in London last week.

Inmarsat, with 58 member countries, operates a global system of eight satellites to provide mobile communications for maritime, aeronautical and land mobile customers worldwide.

Mr. Sander joined PTT Telecom Netherlands in 1981 in the Coast and Ships Radio Department and is presently manager of Network Strategy for International Telecommunications.

INCREASED EARNINGS FOR THE ATLANTIC BANK

Atlantic Bank of New York earned \$ 1,461,000 during the first three months of 1990, or \$ 9.13 per share, as compared with \$ 1,394,000, or \$ 8.71 per share earned in the comparable 1989 period, reported Charalambos A. Zarakiotis, President and Chief Executive Officer.

Net interest income on a fully taxable equivalent basis increased \$ 1,151,000 to \$ 9,581,000 for the three months of 1990. On an annualized basis, return on equity for the first quarter of 1990 increased marginally to 7.5%, and return on assets increased to .57% from 7.0% and .52%, respectively.

Primary capital ratios have remained high, increasing from 8.03% at March 31, 1989 to 8.24% at March 31, 1990, exceeding both industry averages and regulatory standards.

THE HELLENIC WAR RISKS CLUB

INSURING OVER 80% OF THE GREEK MERCHANT FLEET



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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	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
ΑΒΘΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΘΑΙΑ	74	23757
ΑΙΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΙΙΝ II	69	10650
ΑΙΙΝΕ	63	10383
ΑΙΙΝΤΑ	73	23218
ΑΙΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΙΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΙΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΙΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΙΜΑ	80	11584
ΑΙΜΠΑ II	72	9709
ΑΙΜΠΕΡΤΑ	84	17882
ΑΙΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΙΦΑ ΣΗ (δ.)	68	35450
ΑΙΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΙΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΙΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΙΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
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 ΝΤΙ'ΚΝΙΤΥ	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 ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ'	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633

α. Σάρροχ 5/4	
α. Ρότερνταμ 15/4	
ε. Μασσαλία 10/4	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Βομβάη 19/3	
α. Όζακα 8/4	
δ. Σουέζ 7/4	
α. Βανκούβερ 5/4	
α. Παράναγους 4/4	
α. Σαλέρνο 4/4	
μεταφορές Πάτρας	
α. Ίλεούς 5/4	
προς Δακάρ 3/4	
μετ. «Αργυρόκαστρο» (Βα.)	
μετ. «Σημάτικ II.» (κ.)	
προς Μπαντάρ Άμπας 23/3	
α. Καρταγόνα 22/3	
προς Μπιμπάνο 31/3 *	

δ. Πόρτ Σαΐδ 13/4 *	
προς Ποχάγκ 13/2	
δ. Πόρτ Σαΐδ 8/4	
προς Μεξικό 2/3	
προς Ιαπωνία 6/4	
ε. Πόρτ Σαΐδ 13/4	
α. Τακόμα 6/4	
α. Τής 6/4	
μεσογειακές μεταφορές	
έπισκευές Σιγκαπούρη 10/4	
δ. Θέρωντς Άιλαντ 5/4	
στην Πάχη (άποθηκη)	
προς ΕΣΣΔ 25/3	
μετ. «Τρέιντ Βίζιον» (κ.)	
α. Πόρτο Κορτέζ 5/4	
προς Ίνδονησία 23/10	
ε. Βανκούβερ 31/3	
ε. Πειραιά 13/2	
προς Ράμπιχ 7/4	
προς Πειραιά 5/4	
επωλήθη	
στο Μπαντάρ Άμπας	
μετ. «Τρέιντ Γουίλ» (κ.)	
προς Σουραλάγια 12/3	
πρ. «Caroline»	
ε. Πειραιά 24/3	
επωλήθη	
ε. Λομπότο 14/3	
α. Σαϊντ Τζών 7/4	
προς Φρεντερσία 26/3	
προς Μανίλα 16/3	
ε. Μπιμπάνο 12/4	
προς Τρίπολη 10/2	
προς Ντάρμαν 20/3	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 6/4	
α. Καζαμπλάνκα 6/4	
α. Μελβούρνη 1/4	
α. Άμβέρσα 14/4	
προς Χιλή 27/3	
προς Χόβικ 27/3 *	

προς Καζαμπλάνκα 30/3 *	
προς Κασιούγκ 3/4	
α. Φλάσιγκ 28/3	
α. Ν. Όρλεάνη 6/4	
α. Σάντος 31/3	
προς Στέρνοβ 7/4	
δ. Παναμά 18/3	
α. Άμβέρσα 15/4	
προς Βανκούβερ 19/3	
προς Πόρτ Άλμα 24/3	
α. Λαουτόκια 23/3	
προς Τζακάρτα 28/3	
προς Μαλακία 27/3	
α. Ρότερνταμ 14/4	
ε. Νταμμάμ 3/4 *	
επωλήθη Νορβηγούς *	
α. Λέ Χάβρη 2/4	
ε. Σουέζ 10/4	
προς Μπουσάν 26/3	
δ. Παναμά 25/3	
α. Μόζι 4/4	
προς Τάμπα 29/3	
α. Ντάρμαν 8/4	
προς Κασιούγκ 12/3	
προς Άμβέρσα 29/3	
προς Βραζιλία 16/3	
α. Πόρτ Πίρι 8/4	
προς Βραζιλία 15/3	
προς Μπαγκόνγκ 26/3	
επωλήθη	
α. Φιλαδέλφεια 6/4	
ε. Σιγκαπούρη 5/4	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ	77	15592
ΑΝΔΡΙΟΤΗΣ	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 Λ.	79	12214
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥ	89	70000
ΑΥΟΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΗΛΙΟΤΗΣ	75	35716
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΡΑΓΚΟΝ	73	10713
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124
ΑΡΓΚΟΥΣ (δ.)	76	19016
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588
ΑΡΓΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328
ΑΡΓΩ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	20328

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΛ	70	7571
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΚΑΣ	88	36309
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
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 ΣΕΝΙΟΡ	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
ΑΥΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	77	6096
ΑΥΡΟΣ	70	18328
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599

α. Χιούστον 5/4	
α. Ταρραγκόνα 10/4	
α. Όζαμιζ 1/4	
προς Νορβηγία 30/3	
α. Ρότερνταμ 13/4	
α. Γιβραλτάρ 3/4	
προς Νιγηρία 8/3	
προς Ταϊβάν 4/3	
προς Μιζουσίμα 24/3	
ε. Πανζάγκ 22/3	
προς Κουβέιτ 27/3	
προς Ρότερνταμ 17/3	
προς Μάνδρας 13/3	
α. Λέ Χάβρη 17/3	
προς Περισκό 15/2	
α. Χάντινοχ 2/4	
ε. Ρίο Γκράντε 5/4 *	
επωλήθη Έλληνες *	
α. Κολόμπο 7/4	
α. Θεσσαλονίκη 22/3	
α. Κεϋχάν 9/4	
προς Μπαντάρ Άμπας 4/3	
προς Εύξεινο Πόντο 6/4	
α. Πόρτ Χάρκουρ 9/3	
προς Καμσάρ 7/4	
ε. Γιοκοχάμα 7/4	
προς Κασιούγκ 9/3	
προς Ιαπωνία 30/3	
ε. Ταϊτσούγκ 9/3	
ε. Ρίο Γκράντε 8/4	
προς Σιμίζου 20/3	
προς Άρούμπα 26/3 *	
προς Πόντ ντό Ούμπου 29/3	
προς Όρν 9/3	
δ. Γιβραλτάρ 9/4	
α. Λας Πάλμας 9/4	
α. Σαϊντ Τζών 25/3	
ε. Πειραιά 22/3	
πρ. «Far Sea»	
α. Πειραιά 4/4	
α. Ντάρμαν 9/4	
ε. Ντάρμαν 30/3	
ε. Βενετία 10/4	
α. Γάνδη 4/4	
προς Κόμπε 19/3	
προς Πρέβεζα 22/3	
α. Γκίλογκ 7/4	
προς Άμβέρσα 31/3	
μεταφορές Ρεθύμνου	
προς Άρούμπα 7/4	
μετ. «Λήντερ» (ε.)	
προς Γιοκοχάμα 20/3	
α. Ν. Όρλεάνη 27/3	
έπισκευές Σιγκαπούρη 29/3	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 10/4	
προς Παράναγους 6/4	
προς Δ. Αφρική 2/4	
α. Γιοκοχάμα 7/4	
προς Ουλάσν 22/3	
ε. Ρίγα 1/4	
α. Άμβούργο 13/4	
ναυπηγ. Αϊδί	
α. Πειραιά 8/3	
α. Νιούκαστλ 29/3	
ε. Μπουσέναντούρα 5/4	
προς Περισκό 19/3	
α. Ντάρμαν 3/4	
προς Γιβραλτάρ 10/4	
προς Χαλκίδα 29/3	
προς Γιβραλτάρ 30/3	
προς ΕΣΣΔ 30/1	
α. Φρήπορτ 10/3	
ε. Ν. Όρλεάνη 8/4	
προς Νιούκαστλ 26/3	
προς Κίνα 29/3	
α. Κολούμπια Ρίβερ 8/4	
πρ. «Pacific Brilliance»	
προς Καμσάρ 23/3	
α. Χιούστον 3/4	
ε. Ρότερνταμ 8/4	
ε. Μακέο 31/3	
α. Μονρόβια 25/3	
ε. Μόντρεαλ 9/4	
στην Καλκούτα	
στον Πειραιά 17/4	
προς Μπαντάρ Άμπας 22/3	
α. Πειραιά 3/4	
α. Πειραιά 4/4	

ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	α. Μπουσίερ 1/3
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Ν. Όρλεάνη 2/4
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600	ε. Ραβέννα 4/4
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Σιγκαπούρη 6/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	μεταφορές Φουτζέιρας
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Ταρραγκόνα 4/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ	77	3321	προς Πειραιά 1953
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	ε. Πειραιά 19/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β. (δ.)	65	37710	ε. Φουτζέιρα 8/2
ΓΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836	ε. Άμβούργο 14/4
ΓΙΟΥΡΟΚΑ 'Υ'	74	19702	προς ΗΠΑ 10/3
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475	α. Λάνακα 5/4
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598	ε. Σουέζ 8/4 *
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	δ. Παναμά 1/4 *
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Όζακα 6/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	α. Χάμπτον 2/4
ΓΚΛΟΡΙΑ	88	4050	υπό ναυπήγηση
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	α. Ν. Όρλεάνη 10/3 *
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Όρλεάνη 26/3 *
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Ν. Όρλεάνη 2/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733	δ. Παναμά 2/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	προς Φιλιππίνες 10/3 *
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005	δ. Παναμά 4/4 *
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	α. Ν. Όρλεάνη 1/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Χιούστον 7/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	79	14530	α. Μπουεναβεντούρα 6/4
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	α. Χιούστον 11/3
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179	ε. Πειραιά 1/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624	προς Β. Εύρωπη 22/2
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	στό Κάδιξ 18/9
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592	α. Άμβέρσα 12/4
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α.	71	16306	προς Βρέμη 23/3
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	προς Γκουάντα 26/3
ΓΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253	προς Όζακα 23/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Ταϊτσούγκ 25/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Ιαπωνία 28/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΕ	75	19451	προς Ινδονησία 28/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Κασσιούγκ 28/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	προς Όζακα 6/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Σιγκαπούρη 6/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Φιλαδέλφεια 5/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Άμβέρσα 16/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Βανκούβερ 1/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	δ. Σουέζ 14/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Πόρτ Σάιτ 8/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199	προς ΗΠΑ 21/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Χιούστον 31/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Μελίλη 5/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Σιγκαπούρη 5/4 *
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ε. Βενετία 10/4 *
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Γκουαγιμά 3/4 *
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Όδησσό 6/4 *
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	επισκευές Πειραιά 26/8
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	α. Κόμπε 5/4
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473	α. Φουτζέιρα 13/3
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	άρχει Άλιβέρι
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	επισκευές Πειραιά 13/4
ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Βαλλέττα 3/4
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773	α. Άλγκεθίρας 16/3
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς Βενεζουέλα 14/3
ΔΗΜΗΤΡΑ	71	3909	πρ. «Earl Harold»
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	α. Ρότερνταμ 7/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Μοντοίρ 12/4
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090	α. Έσπεργκ 8/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687	επισκευές Φουτζέιρα 6/4
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620	προς Ιαπωνία 22/3
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 29/3
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Πόρτ Λίνκολν 5/4 *
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα *
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Ν. Όρλεάνη 17/3
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Λέ Χάβρη 11/4
ΕΘΝΟΣ	77	16726	δ. Παναμά 8/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Ναγκόγια 7/4
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	α. Ν. Όρλεάνη 7/2
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	δ. Παναμά 8/4
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Τουμπάρδο 7/4
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	α. Σαβόνα 10/4
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553	προς Κρήτη 20/3
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	ΕΤΑ Πάχη 10/3
ΕΛΑΗ	76	11282	επισκευές Σύρο 11/4
ΕΛΑΗΝ	82	19370	α. Τερνέστη 10/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315	επωλήθη αλλοδαπούς *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ- ΓΟΥΑΡΝΤ	84	22135	επωλήθη αλλοδαπούς *
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	ε. Ν. Όρλεάνη 8/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344	δ. Καϊμάν Μπράκ 21/3
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Άκαμπα 20/2
ΕΛΠΙΣ	84	37472	πρ. «Arrow Pride»
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Μπαγκκόγκ 19/3
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	προς Θεσσαλονίκη 25/3
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596	α. Πειραιά 6/4
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	α. Πειραιά 10/4
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	ε. Λίβερπουλ 14/4
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	προς Μπαγκκόγκ 5/3
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Λός Άντζελες 8/4
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	προς Άλγέρι 953

ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	α. Φώλεϊ 2/4
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	επισκευές Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Όρλεάνη 30/3
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Μομπάσα 9/3
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Σαλβαντόρ 27/3
ΕΥΡΟΣΤ (δ.)	84	24310	ε. Λός Άντζελες 6/4
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	α. Άλεξάνδρεια 16/3
ΕΥΡΩΤΖΟ 'Υ'	70	16374	προς Κασσιούγκ 30/1
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Μελβούρνη 9/4
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	α. Λά Παλις 2/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Δ. Άφρική 27/2
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	προς Νορκοβίγκ 13/2 *
ΖΑΝΕΤ	66	4503	α. Άμβέρσα 3/4 *
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	προς Γκόβερ 31/3
ΖΕΥΣ	71	87667	προς Σαλντάν Μπαϊ 25/2
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	επωλήθη
ΖΗΝΩ	81	23100	επωλήθη Έλληνας
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941	α. Μπριζοπάνη 7/4
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Γιοκχάμα 4/4
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941	ε. Πειραιά 4/4
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	ε. Πειραιά 24/2
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941	ε. Σιγκαπούρη 16/3
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	α. Χάιφα 8/4
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Κολόμπο 5/4
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	α. Όζακα 4/4
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	ε. Λός Άντζελες 8/4
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Πόιντ Νουάρ 13/3
ΖΙΝΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Ρότερνταμ 1/4
ΖΙΝΤΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700	α. Κιτόνοϊ 8/4
ΖΗΛΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Ν. Όρλεάνη 10/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Χόγκ Κόγκ 4/4
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	προς Μιλάκι 19/3
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	προς Ρίτσαρντ Μπαϊ 22/3
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Γκαμπόν 20/3
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς Ιαπωνία 10/3
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631	ε. Τζέμπελ Άλι 11/4
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	δ. Κωνίπολη 7/4
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Μεθύλη 1/2
ΙΝΤΕΛΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	δ. Ντόβερ 5/4
ΙΝΤΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849	ε. Άλεξάνδρεια 22/2
ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	73	9547	πρ. «Albireo»
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΖ	72	9964	α. Άνκονα 7/4
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	δ. Γιβραλτάρ 7/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	προς Κωνσταντίνα 1/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11849	α. Σιγκαπούρη 24/3
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	72	16861	προς Μπριντ 5/4
ΙΟΣ	85	34400	ε. Ταϊτσούγκ 22/3
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	83	11849	α. Άντοφαγκάστα 2853
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	82	11500	προς Νακόλα 21/3
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110	α. Πειραιά 10/4
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. Άλεξάνδρεια 31/3
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	στο Ναγκασάκι 17/4 *
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	προς ΕΣΣΔ 11/3 *
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	προς Μόνα 30/3
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Κολούμπια ρίβερ 19/3
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	α. Πειραιά 21/3
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	α. Σαγκάη 10/3
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	προς ΗΠΑ 22/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	προς Άβνα 3/3
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Ιαπωνία 2/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Ν. Όρλεάνη 2/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Τενερίφ 2/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	α. Μαρίνα ντι Καράρα 754
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	δ. Δαρδανέλλια 27/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Τενερίφ 2/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	προς Μιζουσίμα 22/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ Α.	82	36341	προς Ά. Ανατολή 30/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ	82	29281	προς Αίγυπτο 6/3
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078	πρ. «Co-op Exprew II»
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	προς Ροστόκ 14/3
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	ε. Χιούστον 8/4
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	ε. Πειραιά 10/4
ΚΑΡΟΣ	67	12702	α. Πειραιά 6/4
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Γένοβα 2/4
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Λός Άντζελες 7/3
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Γιβραλτάρ 4/3
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	α. Ρότερνταμ 6/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	72	1532	α. Πειραιά 3/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Πειραιά 31/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. Πειραιά 19/3
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	δ. Μάλτα 4/4
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	προς Πόρτο Λιμόν 31/3
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	στην Πάχη (αποθήκη)
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	προς Φουτζέιρα 7/3
ΚΙΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	18744	ε. Πειραιά 1/3
ΚΙΛΙΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	προς Γλάντσντουν 17/3
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	προς ΗΠΑ 3053
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Ταϊτσούγκ 23/3
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219	προς Μπράια Μόλε 21/3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Ρότερνταμ 11/4
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	επισκευές Σιγκαπούρη 13/4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Κόρπους Κρίσι 24/3
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	προς Γιβραλτάρ 20/3
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201	α. Βίγκο 9/4
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τζουμπάι 1/4
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Άμβούργο 4/4
ΚΟΥΤΥ Ι.	62	2635	προς Ντάς Μπόκας 30/3
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Γιβραλτάρ 7/4
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	ε. Νάντη 11/4
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	προς Μπ. Άϊρες 1/4
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Χουέλα 31/3
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Αυστραλία
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Άλεξάνδρεια 29/3
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Κουχάν 10/4
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Μπιλμπάο 4/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Γιβραλτάρ 10/4

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΥΣΤΑΛΛΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝ (δ.)	71	15522
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΝΚΑ ΡΟΥΑΝ	78	14374
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΤΩ	68	18737
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ	77	11264
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΚΑ	76	61615
ΛΙΣΜΠΟΛ	71	2557
ΛΟΓΙΑΤΥ	69	9045
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥ'Ι'ΖΙΑΝΑ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ	86	36800
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740

ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΝΑΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗ	84	14103
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577
ΜΑΙΡΗ Ν.	76	22297
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΝΑ	77	30263
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Σ.	70	1592
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831

ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ Τ.	82	20432

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8106

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562

ε. Τζέντα 30/3	
ε. Βαλτιμόρη 3/4	
προς Γένοβα 30/3	
επισκευές Πειραιά 14/2	
α. Δουνκέρκη 2/4	
προς Σίντι Κερρ 9/3	
δ. Ντόβερ 29/3	
προς Ριγιάκα 7/4	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
α. Άσντον 30/3	
δ. Μπρουναμπουτέλ 10/4	
α. Τζουμπάιλ 29/3	
ε. Σηάτλ 6/4	
προς Χώρ αλ Ζουμπάιρ 29/3	
ε. Λας Πάλμας 9/4	
προς Άπω Άνατολή 15/3	

δ. Σουέζ 11/4	
ε. Βρέμη 954	
α. Νιούκαστλ 7/4	
α. Κολόμπο 5/4	
προς Παναμά 2/3	
ε. Πειραιά 31/3	
προς Πάτρα 10/3	
προς Νοβοροσίσκ 28/3	
ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 9/4	
στη Φορταλέζα (άποθήκη)	
ε. Χάγκ Κόνγκ 9/4	
α. Βανκούβερ 23/3	
ε. Τόκιο 4/4	
επιπλήθη	
α. Ν. Όρλεάν 2/4	
ε. Καζαμπλάνκα 9/4	
στη Βασρά	
προς Μπουσάν 2053	
πρ. Νόρθ Κάουτεες	
α. Χέυ Πόιντ 5/4	
α. Λισσαβόνα 2/4	
α. Άμβούργο 13/4	

ε. Πόρτ Μω. Μπίν Κασίμ 6/4 *	
α. Ρότερνταμ 7/4	
α. Γιουρπορτ 9/4	
α. Ν. Όρλεάν 1/4	
α. Ίλιους 1/4	
προς Μπουένος Άϊρες 3053	
ε. Ζανζιβάρη 2/4	
α. Φιλαδέλφεια 6/4	
α. Βανκούβερ 15/3	
ε. Τζακάρτα 17/3	
προς Τουρκία 31/3	
ε. Σιγκαπούρη 854	
α. Βικτόρια 2853	
προς Παντάγκ 31/3	
ε. Χιούστον 5/4	
ε. Χάιφα 6/4	
επισκευές Πειραιά 954	
προς Κόλπο ΗΠΑ 31/3	
προς Σιγκαπούρη 31/3	
ε. Ν. Όρλεάν 2/3	
προς Άβαντα 2752	
ε. Μιζουσίμα 16/3	
προς Μπόννυ 852	
α. Τζέντα 3/4	
επισκευές Πειραιά 7/4	
ε. Τζέντα 24/12	
α. Άντεν 2053	
α. Πόρτ Σαϊδ 4/4	
ε. Σιγκαπούρη 5/4	
α. Λισσαβόνα 4/3	
α. Σάο Σεμπαστίο 3053	
επισκευές Ουλάσν 7/4	

προς Καζαμπλάνκα 18/3	
ε. Κων/πολη 1/4	
ε. Ν. Όρλεάν 26/3	
α. Λίβερπουλ 30/3	
ε. Άρκα 24/3	
ε. Πόρτμουρι 7/4	
ε. Ρίο Τανέιρο 6/4	
ε. Γκντάνσκ 9/4	

ε. Σαγκάη 4/4	
α. Μπουσάν 3/4	
ε. Φουκουγιμά 3053	
προς Γιαρίμα 27/3	
ε. Πειραιά 21/11	
α. Χιούστον 27/3	
προς Άργεντινή 16/3	
θέση 60.36 Β. 172.58 Δ 24/1	

προς Όρν 20/12	
άρχει Ν. Όρλεάν	
δ. Παναμά 3/4	
α. Ν. Όρλεάν 21/3	
άρχει Ν. Όρλεάν	
α. Ν. Όρλεάν 27/3	
α. Χιούστον 6/4	
α. Αντίγκουα 2/4	
άρχει Ν. Όρλεάν	
ε. Ν. Όρλεάν 7/4	
άρχει Ν. Όρλεάν	
άρχει Ν. Όρλεάν	
α. Κόρπους Κρίστι 21/3	
ε. Γκλάσετον 24/3	
α. Ν. Όρλεάν 6/4	
α. Σουέζ 8/4	

ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	71	1594
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΛΤΙΚΓΟΥΝΤ	66	3881
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ'	71	4077
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ	72	5580
ΜΠΟΕΜ	72	17728
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277

ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΞΟΣ	70	9865
ΝΑΞΟΣ ΡΗΦΕΡ	71	6738
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΣΣΑ II.	78	9862
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653
ΝΑΥΣΙΚΑ (δ.)	60	1598
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑ'Υ'	67	1598
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΓΓΙΦΟΣ (δ.)	83	38240
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΙΝΗ	75	16629
ΝΟΚΟΝΓΟΥΝΤ	65	4507
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076
ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	71	8813
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΑ (δ.)	62	2201
ΝΤΟΦΙΝ (δ.)	68	999

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ (δ.)	75	68931
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΥ (δ.)	90	52086
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΩΝΙΣ	77	14638
ΟΛΥΜΠΟΣ	77	14318
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669
ΟΥΑ'Ι'Τ ΟΠΑΛ	77	13864
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΤΟΥΝ	70	5438
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133

α. Ν. Όρλεάν 13/3	
α. Λι. Πιλάμ 9/4	
α. Ρίβερ Πειραιά	
α. Μπουρμπαντόν 8/4	
α. Χιούστον 30/3	
α. Ν. Όρλεάν 7/4	
α. Μπαρμπαντόν 27/3	
α. Ν. Όρλεάν 9/4	
α. Χιούστον 5/4	
ε. Ν. Όρλεάν 4/3	
δ. Παναμά 1/4	
επιπλήθη άλλοδαπούς	
προς Άκαγιούτλα 31/3	
α. Γιούρπορτ 4/4	
προς Άνκόνα 30/3	
α. Γιούρπορτ 4/4	
προς Δ. Αφρική 8/3	
ε. Σαβόνα 1054	
ε. Άαρχους 2/4	
α. Όζακα 8/4	
α. Μπάχια Μπλάνκα 2953	
α. Πειραιά 8/4	
προς Πάτρα 28/3	
επιπλήθη Έλληνες	
α. Κέμ 3/4	
προς Σιγκαπούρη 27/2	
μετασκευάζεται Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 10/4	
προς Χαλκίδα 24/3	
προς Όγουέντα 1953	
προς Ίνδονησία 14/3	
ε. Ίταζαί 31/3	

προς Γιβραλτάρ 29/3
ε. Ουλάσν 20/2
ε. Ρεσίφ 29/3
α. Κόμπε 7/4
προς Άλγερία 12/3
επιπλήθη άλλοδαπούς
δ. Παναμά 9/3
προς Τζουέμα 14/2
πρ. Ργγογο Maru No. 11
α. Πειραιά 6/4
α. Ντάρμπαν 10/3
δ. Σουέζ 9/4
δ. Παναμά 3/4
δ. Ντόβερ 6/4
α. Μορμουγκάο 6/4
α. Μασσαλία 1054
προς Ούμ Σαίντ 27/3
στην Άκαμπα 24/3
στη Δαμιέτα (άποθήκη)
ε. Γένοβα 954
α. Πόρτ ντε Μπουκ 31/3
δ. Κων/πολη 1/4
α. Φίναρτ 9/4
δ. Κων/πολη 2/4
ε. Δακάρ 24/3
α. Πόρτ ντε Μπουκ 954
δ. Γιβραλτάρ 11/4
α. Φιλαδέλφεια 5/4
α. Δουνκέρκη 11/4
δ. Γιβραλτάρ 7/4
προς Σιγκαπούρη 31/3
δ. Παναμά 2/4
α. Δουνκέρκη 1/4
προς Ιαπωνία 2953
ε. Μπουλόν 11/4
α. Φιλαδέλφεια 4/4
προς Φιλαδέλφεια 30/3
α. Καβάλλα 21/3
προς Ταμπόκ 16/3
προς Αίγυπτο 28/3
ε. Άλεξάνδρεια 2/3
ε. Όδησσο 26/3
α. Άλγχεθίρας 3/4
ώφηση σημαία Μάλατας

Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/4 *	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 17/3
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	α. 'Αμβούργο 13/4	ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Κλαίπεδα 5/3
ΠΑΛ ΝΤΡΑΓΚΟΝ	77	8784	α. Μασσαλία 22/3	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. 'Αμβέρσα 15/4
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	πρός Κριστομάν 20/3	ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724	ε. Γκντάνσκ 1553
ΠΑΛΛΑΣ	71	7890	ε. Ρόουμα 5/4	ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	α. Πειραιά 6/4
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	α. 'Ομισάγυ 9/4	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	α. Κπέμ 11/4
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Σάν Λορέντζο 3/4	ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι ΜΠΕΞ	76	11866	πρός Τζέντα 1/4
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Γκάλεστον 22/3	ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	πρός 'Ορλεάνη 6/3
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Σάουθεντ 'Ανκορατζ 8/4	ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	πρός 'Ιαπωνία 30/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	68	4400	ε. Σάουθεντ 'Ελληνες	ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	πρός Μονόπολη 28/3
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	82	35127	πρός 'Ακαμπα 22/3	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	δ. Γιβραλτάρ 1/4
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	72	39219	πρός Νουαντίμπου 31/3	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	πρός Παναμά 18/3
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	70	23693	ε. Παρανάγουα 1/4	ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702	α. Χιούστον 17/2
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	64355	πρός Κούρε 21/3	ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364	πρός 'Αλγέρι 2153
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	20784	α. Σαίντ Τζών 7/4	ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	α. Γιούροπορτ 13/4
ΠΑΝΤΑΖΗΣ	82	10104	α. Βενετία 9/4	ΣΤΑΔΙΟΝ	65	31296	δ. Γιβραλτάρ 6/4
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	35127	πρός Χάμπτον 31/3	ΣΤΑΜΟΣ	75	18701	α. Κόμπε 6/4
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	75545	πρός Γκουκαγιόμα 2953	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	85	35835	ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/3
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	27333	πρός Αυστραλία 28/3	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	73	32510	ε. Φλόσιγκ 'Νοτ 7/4
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	20797	πρός Ν. Κορέα 19/3	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	77	19886	ε. Βιζακαπατάνι 6/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	42236	δ. Σουέζ 13/4	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	71	1584	α. Ρότερνταμ 10/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ἀργεί Πειραιά	ΣΤΕΛΛΑ	76	163810	δ. Σουέζ 7/4
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	α. Φουτζέιρα 31/3	ΣΤΕΡΑΝΟΣ	74	13036	πρός 'Αβάνα 15/3
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	στο Χάμπτον 20/3	ΣΥΝΕΤΟΣ	78	9837	ε. Μπαντάρ Χομεϊνί 25/2
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Λονδίνο 6/4	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	δ. Σουέζ 4/4
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	πρός Μομπάσα 5/4	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	ὕπο ναυπήγηση
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Τάραντα 2/4	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	82	31323	ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	α. Μαϊάμι 854	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	78	12688	α. Σιγκαπούρη 3/4
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	α. Σαντάντα 1/4	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	66	32260	στη Λα Ιμπεράντ (ἀποθήκη)
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρός Κρήτη 25/3	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	78	14568	ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	πρός Καναδά 30/3	ΤΑΚΗΣ III	75	14785	δ. Κωνσταντίνου 31/3
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ	73	10094	πρός Βαλπαράϊζο 31/3	ΤΑΥ'ΥΓΕΤΟΣ	77	14607	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 6/4
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Γιοκοχάμα 6/4	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Τζέντα 3/4
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	δ. Παναμά 8/4	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Φουτζέιρα 25/2
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	α. Ντορτγιάλ 23/3 *	ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ἐπωλήθη 'Ελληνες *	ΤΖΙΝΙ II	69	16229	πρός 'Αγκόλα 11/1
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/3	ΤΖΟΥ	76	10801	ε. Πειραιά 30/3
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Ραβέννα 5/4	ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	α. Σάν Φραντσκο 9/3
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές	ΤΖΟΥΤΖ Α.	75	14786	α. Λέ Χάβρη 11/4
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	1270	ε. Πειραιά 8/4	ΤΖΟΥΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός 'Ιαπωνία 29/3
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2815	α. Ραβέννα 9/4	ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904	πρός 'Ιαπωνία 28/3
ΠΕΛΦΑΛ'ΙΕΡ	82	2477	ε. Πειραιά 10/4	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ἐπισκευές Ντουμπάι 4/4
ΠΕΝΤΕΛΗ	72	57802	πρός Αυστραλία 29/3	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκζάν (ἀποθήκη)
ΠΕΠΠΥ	67	1183	πρός Χαλκίδα 1953	ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	α. Φρημάντλ 6/4
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. 'Αμβούργο 14/4	ΤΟΠΑΣ	85	28000	ε. Πειραιά 8/4
ΠΕΤΡΑ	81	35921	πρός Νιούκαστλ 22/3	ΤΟΤΚΑΝΑ	76	36204	α. Σαγκάη 1/4
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρός Ουλάσν 29/3	ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Λισσαβόνα 9/4
ΠΕΤΡΙΝΑ	77	31368	α. Μπουσάν 2/4	ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'ΙΝΕΡ 1	68	2760	ε. Μπρέικ 8/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	ἀργεί Πειραιά	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500	ἀργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 8/4	ΤΡΕΥΟΡ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ	74	13639	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ἀργεί Πειραιά	ΤΡΕΥΟΡ Β	75	5595	α. 'Οδησσό 6/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ἀργεί Πειραιά	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	πρ. «Φανέλι»
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	ἀργεί Πειραιά	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	πρός ΗΠΑ 31/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	ἀργεί Πειραιά				α. Βανκούβερ 28/3 *
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.)	77	45755	α. Τζουέμα Τέρμινταλ 28/2				
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/4				
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	ε. Ν. Πλύμυθ 31/1				
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	πρός Ρόφ Σπαίτην 9/4				
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	ε. Ρίγα 19/3				
ΠΙ'ΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 1/4				
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρός Γκαμπόν 14/3 *				
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπίτο				
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρός Ραβέννα 3/4				
ΠΛΟΙΚΟΣ	73	4737	ε. Βενετία 9/4				
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	α. Τέμα 1/4				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Ζήμπαγκε 6/4				
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός 'Ελλάδα 2751				
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 4/4				
ΠΟΠΗ	73	19564	δ. Παναμά 3053				
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	α. Χακάτα 8/4				
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΣΙΑ	61	963	α. Πειραιά 6/4				
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	ἀργεί Χαλκίδα				
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Σαβάννα 7/3				
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	63	3292	ε. Βόλο 21/3				
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (ἀποθήκη)				
ΠΡΑ'ΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Ρότερνταμ 16/4				
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ	73	18025	δ. Νιχάμα 29/3				
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	πρός Χιούστον 24/3				
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	πρός Σιγκαπούρη 26/3				
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	στο Καράτσι 7/4				
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.							
(δ.)	87	27333	α. Σιγκαπούρη 3/4				
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	ἐπωλήθη Μέση 'Ανατολή				
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τσιβιταβέτια 9/4				
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	πρός Πάτρα 31/3				
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	πρός Λούγουςτα 4/4				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' (δ.)	77	18325	δ. Σουέζ 10/4				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	α. Πειραιά 10/4				
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 20/1				
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	α. Μανφρεντόνια 2/4				
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995	α. Τσιότζια 30/3				
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 1054				
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	α. Ναυτάρ 7/4				
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Κωνσταντίνου 6/4				
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Ν. 'Ορλεάνη 854				
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ	65	8021	α. Σάντος 3/4				
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Μπιζέρτα 26/3				
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Λισσαβόνα 3/4				
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Ν. 'Ορλεάνη 854				
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Ντουάλα 22/3				
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	πρός 'Οδησσό 18/3				
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Μονρόβια 7/4				
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	α. Μίλφροντ Χάβεν 5/4				
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Πρίνς Ρούπερτ 28/3				
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	δ. Πόρτ Σαίδ 6/4				
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Καοσιούγκ 30/1				
ΣΑΝΝΥ	77	3482	πρός Σάνταβαλ 29/3				
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	ε. 'Αμβέρσα 15/4				
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ	74	8901	ὕπεστειλε παναμαϊκή				
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	πρός Σόγιο 1/3				
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	α. Γιοκοχάμα 7/4				
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	στη Μιλαγα 13/4				
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	πρός Λάγος 3053				
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	δ. Πόρτ Σαίδ 3/4				
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Νταμάμ 7/4				
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988					
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223					
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767					
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724					
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503					
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465					
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι ΜΠΕΞ	76	11866					
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800					
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911					
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523					
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123					
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663					
ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	6702					
ΣΟΦΙΑ Κ	78	15364					
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814					
ΣΤΑΔΙΟΝ	65	31296					
ΣΤΑΜΟΣ	75	18701					
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	85	35835					
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	73	32510					
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	77	19886					
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	71	1584					
ΣΤΕΛΛΑ	76	163810					
ΣΤΕΡΑΝΟΣ	74	13036					
ΣΥΝΕΤΟΣ	78	9837					
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	67	72576					
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500					
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	82	31323					
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	78	12688					
ΤΑΚΗΣ III	66	32260					
ΤΑΚΗΣ 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					
ΤΖΟΥ	76	10801					
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143					
ΤΖΟΥΤΖ Α.	75	14786					
ΤΖΟΥΤΖΙΝΑ	77	11348					
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904					
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810					
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281					
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829					
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211					
ΤΟΠΑΣ	85	28000					
ΤΟΤΚΑΝΑ	76	36204					
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210					



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρετανίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχώρησε
ε = έφτασε

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ 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 ΒΙΚΤΩΡ (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
ΑΙΪΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙΪΛΑ	72	16235
ΑΙΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙΪΝΤΗΛΑ ΓΚΑΒΕΛ (κ.)	63	22181
ΑΙΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΪΖΗΛΑ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109587
ΑΛ ΤΑΪΦ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	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 ΚΑΡΕΪΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.)	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.)	69	3826

α. Άμβέρσα 17/2
ε. Μπουσαν 5/1
ε. Χόγκ Κόγκ 11/2
α. Ραβέννα 853
ε. Γκντάνσκ 1/3
πρός Εύρωπη 21/2
ε. Κλαϊπέδα 25/2
πρός Ν. Ύορκη 1/3
πρός Μανασούς 24/2
ε. Πειραιά 3/3
επισκευές Κελητάνου 2/3
α. Σιγκαπούρη 2/3
πρός Πάϊτα 21/1
πρός Πόρτλαντ 22/2
πρός Σάντος 23/2
μετ. «Γκλόμπι Μακάτσα»
ε. Μπόρ 5/3
ε. Γιοκοχάμα 4/3
ε. Ήστ Λόντον 3/3
πρός Όρν 18/2
ε. Χοντσίνα 20/2
πρός Γκλάττ 28/2
ε. Σουέζ 7/3

δ. Σουέζ 7/3
πρός Χάργκ 24/2
α. Μπαχραϊν 5/3
πρός Ίαπωνία 23/2
δ. Κων/πολη 2/3
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 3/3
δ. Σουέζ 4/3
επωλήθη Κινέζους
ε. Βέντοπιλς 23/2
μεταφορές Περσικού
α. Μπαντάρ Άμπας 29/12
α. Ν. Όρλεάν 9/2
ε. Βομβάη 4/3
ε. Ν. Όρλεάν 26/2
πρός Βενγκάζη 14/2
α. Τέξας Σίτυ 7/2
ε. Βρέστη 4/3
α. Κόρπους Κρίστι 17/2
δ. Πόρτ Σαϊδ 2/3
επισκευές Πειραιά 10/3
πρός Γαλλία 27/2
ε. Λάγος 22/1
ε. Κλαϊπέδα 18/2
α. Άμοστερνταμ 25/2
στο Χορμούζ
πρός Μπαγκκόκ 20/2
πρός Βραζιλία 3/2
στο Χορμούζ
πρός Τζουμπάιλ 18/2
α. Βανκούβερ 6/2
ε. Ρεσίφ 10/2
ε. Κολόμπο 19/2
α. Μπωμόντ 27/2
πρός Πόρτλαντ 20/2
πρός Γκλάβεστον 16/2
πρός Κόμπε 21/2
ε. Πειραιά 24/2
πρός Βολπαράιζο 31/1

ε. Ταρραγκόνα 3/3
ε. Σαλάβερ 7/2
πρός Καζαμπλάνκα 17/2
α. Ρό Ίανέιρο 26/2
δ. Δαρδανέλλια 4/3
πρός Μανίλα 21/2
επισκευές Πειραιά 21/2
δ. Μπρουναμπουτέλ 3/3
ε. Πειραιά 24/3
πρός Κούβα 26/2
α. Κόμπε 6/3
α. Μοντοίρ 22/2
πρός ΕΣΣΔ 28/2
ε. Ναγκόγια 5/3
πρός Ίταλία 18/4/9
πρός Βανκούβερ 13/2
υπέστειλε κυπριακή
πρός Χόγκ Κόγκ 17/2
πρός Σιγκαπούρη 13/2
ε. Ν. Όρλεάν 2/3
α. Λεικόες 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 ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715
ΑΝΤΙΟΥ 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 ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕΪΘ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΟΣ (δ.)	74	98905
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΙΩΝ I (μ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΟΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (π.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (π.)	72	18829
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΑΘΗΣ (δ.κ.)	66	36522

ΒΑΪΝ (δ.π.)	65	13408
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΖΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048

πρός Γαλλία 5/2
α. Λίβερπουλ 9/3
ε. Σ. Μαλώ 7/3
ε. Σάουθερν Άνκοράτζ 7/3
α. Μαϊάμι 2/3
ε. Γκουαγιακούιλ 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 Ντάρμπαν 25/2
ε. Αμβούργο 8/3
επωλήθη Έλληνες
α. Χάμπτον 5/3
δ. Πόρτ Σαϊδ 3/3
μετ. «Tanta» (κ.)
πρός Γιάσου 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 Μοντοίρ 16/2
ε. Κόμπε 6/3
ε. Πομπόνο 4/3
πρός Ν. Ύορκη 21/2
πρός Ρόττερταμ 26/2
α. Ντάρ ες Σαλάμ 24/2
στο Χορμούζ
πρός Γιοκοχάμα 27/2
πρός Γιάσου 23/2
α. Θεσσαλονίκη 3/2
α. Πόρτ Άρθουρ 24/2
πρός Ι. Καίρεστον 23/1
πρός Λουάντα 3/1
πρός Πασαγιές 12/2
πρός Πουέρτο Κομπέλο 24/2
ε. Πειραιά 7/3
πρός Ρίο Ίανέιρο 21/2
πρός Άνναμπα 27/2
πρός Νοβοροσίτσκι 19/2
α. Ρόττερταμ 6/3
ε. Ντόρντρεχτ 9/3
στο 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 23/2
πρός Άλγέρι 18/2
επωλήθη
α. Ήστ Λόντον 22/2
α. Χιούστον 4/3
πρός Ίαπωνία 1/1
α. Σιμπενίκ 21/2
α. Ν. Όρλεάν 3/3
πρός Ουλσάν 1/3
πρός Μαϊλή Άϊλαντ 25/2
ε. Ν. Όρλεάν 4/3
στο Μπαντάρ Άμπας 1/2
πρ. «Ανατολία»
ε. Πειραιά 27/2
πρός Λουάντα 21/2
άρχει Πειραιά
α. Πειραιά 3/3
πρός Μπετζάγια 25/2 *
πρός Σιγκαπούρη 21/2
μεταφορές Πάτρας
α. Φουτζέιρα 26/1
α. Λέ Χάβρη 3/3
πρός Ίαπωνία 14/2
ε. Δουβλίνο 3/3
α. Φιλαδέλφεια 4/3
α. Χιούστον 22/2

BENTΣΙΟΥΡ	67	37722	διάλυση 'Ινδία	ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Τζέντα 22/2
BENTΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	ε. Λάγος 26/2	ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	ε. Πόρτ Μαντράν 18/2
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632	πρός 'Αλγερία 20/2	ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	πρός Φιλιππίνες 25/2
ΒΕΡΝΤΙ (κ.)	78	6620	ε. Πειραιά 27/2	ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρός Γιουγκοσλαβία 28/2
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	δ. Πόρτ Σαΐδ 9/3	ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	πρός Πειραιά 17/2
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	ε. Γκάνδη 6/3	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	δ. Παναμά 8/2
ΒΗΤΑΤΖΟ Υ' (κ.)	71	16917	α. Γκάνδη 7/3	ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Καζαμπλάνκα 4/3
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	ε. Μπαγκκόκ 13/2	ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	ε. Έπυλθρη 'Ελλάνης
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	α. Σάν Φραντσκο 14/1	ΕΛΙΚΟΝ (Μηχ.)	80	16106	πρός ΕΣΣΔ 21/2
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	ε. Ν. 'Υόρκη 1/3	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	πρός Περσικό 19/2
ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833	πρός Βραζιλία 20/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227	δ. Σουέζ 6/3
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767	πρός Γκρός Κακούνα 15/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΥ (δ.)	74	44396	πρός Πόρτο Ρίκο 1/2
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Πειραιά 8/3	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	πρ. «Grand»
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Μονφαλκόνε 3/3	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	76	183099	α. Ράς Τανούρα 13/2
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	πρός Ρίο Γκράντε 20/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76	209788	πρός Κόρπους Κρίστι 20/2
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	ε. Τζιμπουτί 8/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	πρ. «Capitol»
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	ε. Τζάκσονβιλ 12/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.Μηχ.)	76	188634	πρός Ντουμά 28/2
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	πρός Σαλέρνο 21/2	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000	α. Χιούστον 5/3
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309	α. Νάπολη 2/3	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589	α. Τζουέμα Τέρμινταλ 28/2
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	πρός Μονρόβια 24/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.π.)	75	146263	α. Ράς Τανούρα 4/3
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	ε. Ρότερνταμ 8/3	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-ΟΥΝΤ (δ.π.)	77	173086	πρός Παγκάγκουλα 10/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	πρός Θεσσαλονίκη 24/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ (δ.π.)	75	146263	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	δ. Φινιστέρε 3/3	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.π.)	75	42813	α. Σέλλ Χάβεν 11/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	ε. Μπαγκκόκ 20/2	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	ε. Ρότερνταμ 9/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Λοριέντ 23/2	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	α. Φιλανδελφεία 19/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Πειραιά 5/3	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/2
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	α. Γιοκοχάμα 2852	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	ε. Μπάρμπερ Πόιντ 23/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	επισκευές Φερρόλ 3/3	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	πρός Φλίξμπορου 20/2
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	πρός Μομπάσα 9/2	ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	α. Γκάνδη 24/2
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	α. Λε Χάβρη 2/3	ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.7)	77	14274	ε. Λά Παλις 8/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821	πρός Σιγκαπούρη 23/1	ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980	πρός Ρουέν 19/2
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Γκάνδη 24/2	ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪ'Υ (π.)	71	15119	ε. Πάρις 28/2
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Καλλίδο 18/2	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	15723	πρός Μεξικό 27/2
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Λε Χάβρη 20/2	ΕΛΠΙΔΑ (δ.κ.)	73	104150	πρός Χάρκν 'Αϊλαντ 15/1
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. 'Υμουιντεν 6/3	ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	α. Βρέμη 8/3
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Λόρνκα 4/3	ΕΜΠΟΝΥ Ι. (δ.π.)	68	15252	πρός Σαλίνα Κρούζ 15/2
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482	επισκευές Τάιν 9/3	ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ 1 (π.)	74	13687	ε. Ντάρμαν 20/2
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	α. Ράς Σουκχέρι 14/2	ΕΠΛΟΡΙΤΑΙΣ (κ.)	74	10250	ε. Μπαγκκόκ 20/1
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476	α. Πειραιά 7/3	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	α. Λένινγκραντ 4/3
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	δ. Πόρτ Σαΐδ 9/3	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	πρός Παναμά 20/2
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	πρός Ράς Σουκχέρι 21/2	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Γιούρσορπ 6/3
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Νάπολη 9/3	ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14589	πρ. «Ιόνιαν 'Αμύσιον»
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Ραβέννα 6/3	ΕΡΙΧΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪ'Β (κ.)	86	15952	α. Βέντοπιλ 1/3
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΪ'ΕΡ (δ.π.)	66	24696	πρός Ράς Τανούρα 19/2	ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	ε. 'Αμστερνταμ 6/3
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Βομβάη 4/3	ΕΣΚΟΥΑΪ'Ρ (κ.)	68	11434	πρός Κούβα 8/2
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	πρός Τζέμπελ 'Αλι 19/2	ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629	πρός Σάντα Μάρτα 7/2
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	α. Πειραιά 6/3	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρός 'Αλγερία 14/2
ΓΚΑΙΗΤΣΧΕΝΤ (μ.)	68	16616	ε. Λεμεσσό 9/3	ΕΣΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Ντάρμαν 9/11
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪ'ΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598	δ. Σουέζ 9/3
ΓΚΛΑΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	ε. Πόρτ Κουεϊτ 16/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	ε. 'Οριστόνο 22/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΔΙΝΓΚ	71	54996	α. Σιγκαπούρη 1/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	πρός Ντέρνα 21/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	πρός Καμσάρ 14/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	δ. Παναμά 2/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756	α. 'Ακαμπα 13/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ Χ. (κ.)	76	17308	ε. Πόιντ Λίσαρ 22/12
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	πρός Σιγκαπούρη 25/2	ΕΥΒΟΪ'ΚΟΣ (δ.κ.)	77	80824	δ. Κλαϊνέδα 24/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	73	15438	πρός 'Αμπιτζάν 15/2	ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220	μετ. «Silver Energy» (μ.)
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	πρός Κολόμπο 20/2	ΕΥΔΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Κόγκλιαν 3/3
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	πρός Ματαρόν 22/2	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	πρός 'Αμβέρσα 28/2	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	πρός Ροστόκ 11/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. 'Υόρκη 1/3	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Σάν Φραντσκο 2/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	α. Πόρτ Χέντλαντ 6/3	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	πρός 'Οβέντο 7/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ ΙΙ (δ.π.)	79	3221	πρός Σακάρ 27/2	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρός ΗΠΑ 24/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Βαλτιμόρη 5/3	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	ε. Ντάρμαν 24/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	ε. Μπλιμπό 5/3	ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7)	72	30930	ε. Τσιτσουκ 10/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	δ. Παναμά 28/2	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	δ. Σουέζ 1/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	υψώσε λιβερτιανή	ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	α. Γκνάντοκ 1/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	ε. Χιούστον 5/3	ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366	πρός 'Αλγερία 7/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	δ. Κων/πολη 3/3	ΖΑΡΑΤΑ*	77	69338	πρός Τυνησία 3/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/3	ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	επισκευές Πειραιά 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Κόρπους Κρίστι 24/2	ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σεμαύκα (δοσθήςκη)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	πρός Λεμεσσό 23/2	ΖΕΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	στη Σαφάγκα (δοσθήςκη)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Μπρόουνσβιλ 22/2	ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	δ. Κων/πολη 3/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ Τ. (π.)	83	24843	μετ. «Γκόλντεν Φάλκον» (λ.)	ΖΩΗ Χ. (π.)	79	16379	ε. Μπάρ 17/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/2	ΗΡΑ *	79	16390	πρός Βραζιλία 23/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	ε. Μπαγκκόκ 19/2	ΗΡΩ	76	2875	α. Πόρτ Σαΐδ 2/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ Ι. (κ.)	77	14531	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ (κ.)	85	25076	πρός 'Αγ. Λαυρέντιο 10/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪ'ΖΟΝ (π.)	75	13036	ε. Ν. 'Υόρκη 22/2	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	δ. Παναμά 15/2
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	α. Χόγκ Κόγκ 3/3	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	76	11003	πρός Μανίλα 21/2
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪ'ΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	πρός Γκαμπόν 28/2	ΘΑΛΙΑ (π.)	76	18855	στη Βασόρα
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	πρός Σάντο Τόμας ντε Καστίλια 28/2	ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	76	19855	ε. Βαλτιμόρη 1/3
ΓΟΥΕΪ'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρός Καζαμπλάνκα 22/12	ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	ε. Βαλτιμόρη 1/3
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Κολόμπο 8/3	ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	ε. Βαλτιμόρη 1/3
ΓΟΥΪ'ΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Τσιβιταβέκια 6/3	ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	66	1588	ε. Πειραιά 13/1
ΓΟΥΪ'ΝΤΩΛ (κ.)	70	3971	πρός Κόλπο ΗΠΑ 21/2	ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Σάν Νικόλας 24/2
ΓΟΥΪ'ΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	α. Μίνα αλ Φαχάλ 5/2	ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	πρός Μπαχαράιν 16/2
ΓΟΥΪ'ΤΛΕΪ'Υ ΜΠΑΪ'Υ (κ.)	70	9907	πρός Μπουσάν 8/3	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	ε. Σάν Νικόλας 24/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	α. Μπανάρ 'Αμπάς 2/2	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	ε. Σάν Νικόλας 24/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΪΡ	83	28268	πρός Ούμ Κουάσρ 27/2	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	ε. Σάν Νικόλας 24/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	πρός Σιγκαπούρη 23/2	ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	α. Τάραντα 7/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Φρεμάντλ 2/3	ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	α. Μεσίλη 28/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Κίγκστον 27/2	ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937	πρός Μπαγκκόκ 21/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Γιοκοχάμα 6/3	ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	πρός 'Αλγέρι 8/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	α. Γιούρσορπ 7/3	ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	πρός Χάιφα 19/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	πρός Κισαράζου 14/2	ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	πρός 'Ιταλία 28/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρός 'Ιράν 28/2	ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	ε. Σετούμπαλ 6/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	πρός Καθάλλα 3/2	ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	α. Τζιμπουτί 2/2
ΓΟΥΟΡΟΥ (δ.κ.)	79	126280	α. Ν. 'Ορλεάνη 9/2	ΙΝΤΕΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	πρός 'Ιράν 15/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	66	23938	ε. Χόγκ Κόγκ 2/3	ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	α. 'Αμστερνταμ 8/3
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	ε. Καράτσι 26/2	ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/3
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Μπουσάν 26/2	ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	πρός 'Ιαπωνία 6/2
ΔΑΜΩΝ	74	20712	πρός Ματάνζας 27/2	ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436	πρός Ρίο Χάινα 16/2
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	πρός Μπόννου 22/1	ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛΑ (δ.π.)	82	4796	ε. Βιζακαπατάναμ 2/3
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	α. Ταρογκόνα 7/3	ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	ε. Λάγος 8/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	πρός Μαγιακούεζ 28/2	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	πρός 'Αλεξάνδρεια 26/2
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74	6514	δ. Παναμά 4/3	ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	α. Σάν Φραντσκο 13/2
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	πρός Πενάγκ 27/2	ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪ'ΛΟΡ (π.)	77	11884	ε. 'Ανκόνα 5/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614	πρός Τουρκία 11/2	ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	67	5293	ε. Ρότερνταμ 25/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	ε. 'Ακαμπα 30/1	ΙΠΠΟΛΥΤΟΣ (κ.)	78	23230	πρός 'Αγκόλα 29/1
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (κ.)	63	12590	ε. Φουτζέιρα 19/2	ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862	α. Μαπούτο 21/2				
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785	ε. Ραβέννα 28/2				
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599					

ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	ε. Σάν Λορένζο 25/2
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρός Πόρτο Καμπέλλο 24/2
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρός Κίνα 20/12
ΙΤΑΖΑΤ' ΡΗΦΕΡ (π.)	64	7995	ε. Ιταζάι 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 (Μπχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	πρ. «Barock»
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	α. Ν. Όρλεάν 16/2
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	πρός Ελλάδα 27/2
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)	77	10688	ε. Γιβραλτάρ 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. «Amazon»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μπχ.)	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. Φάλλουθ 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 Χομεινί 24/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	α. Ν. Όρλεάν 28/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	μετ. «Chem Petrol Safina I» (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	επωλήθη άλλοδαπούς *
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	πρός Πόρτ Κανάβερλα 3/2
ΚΑΡΙΝΙΟ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	5379	πρός Τζέντα 26/2
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ ('Ονδ.)	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. Ρότερνταμ 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. Άντοφαγκάστα 2/3
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	πρός Βεγγάζι 24/2
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	α. Θέουτα 25/2
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	ε. Σετούμπάλ 7/3
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Π. Κουετζάλ 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	επωλήθη
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.)	76	18124	στό Χόγκ Κόγκ 26/2
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	ε. Κασιούγκ 27/2
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.)	73	22126	πρός Κεταπάγκ 31/1
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	μετ. «Pearl One»
ΚΕΡΙΝΙΑ (κ.)	77	8976	α. Χιουσόν 5/2
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.)	69	46690	ε. Ιντσόν 25/2
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	πρός Βραζιλία 14/2
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995	ε. Πειραιά 24/2
ΚΙΓΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.)	84	4509	μεταφορές Ν. Γουινέας
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
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	δ. Παναμά 28/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.)	83	10520	

ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ (Βρ.)	84	10511	πρός Ντέρβιν 24/2
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.)	84	3793	δ. Πόρτ Σαϊδ 9/3
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	πρ. «Shoun Ambassador»
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	δ. Γιβραλτάρ 7/3
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	υπέστειλε κυπριακή
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.)	74	112825	επωλήθη
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρός Άκαμα 21/2
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Κολόμπο 5/3
ΚΟΣΜΑΝ Ι (κ.)	77	14186	ε. Ντάρμπαν 5/3
ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389	δ. Γιβραλτάρ 9/3
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	ε. Τσιταγκόγκ 6/3
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Ν. Πλάμουθ 1/3
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Σιγκαπούρη 27/2
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	α. Μπρέμερβαρβεν 8/3
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.)	71	52519	δ. Πόρτ Σαϊδ 9/3
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	δ. Πόρτ Σαϊδ 9/3
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	πρός Χιλή 19/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	ε. Φουτζέιρα 24/2
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	α. Ν. Όρλεάν 30/1
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	ε. Σουέζ 2/3
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	ε. Λονδίνο 7/3
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	ε. Πειραιά 28/2
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	ε. Λισαβόνα 3/3
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	πρός Παλάου Σαμπού 29/1
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	πρός Κίνα 22/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	πρός ΗΠΑ 25/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	ε. Καρατάι 5/3
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	δ. Πόρτ Σαϊδ 6/3
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.)	66	2990	πρός Μαπούτο 17/1
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	πρός Λιβύη 20/2
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	α. Φόξ 8/3
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714	α. Πόρτ Γουάλλκοτ 26/1
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.)	77	4965	ε. Πειραιά 20/12
ΛΑΙΛΑΨ (κ.)	76	12166	δ. Παναμά 1/3
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.)	75	18763	ε. Λένινγκραντ 2/3
ΛΑΚΥ (Μπχ.)	68	8135	α. Πειραιά 20/2
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	πρός Βανκούβερ 26/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	πρός Λονδίνο 24/2
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	στό Σουέζ 8/3
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	πρός Κουελιμάνε 5/2
ΛΑΠΙΣ (κ.)	78	8980	πρός Χαλκίδα 22/2
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	ε. Βέντοπιλς 6/3
ΛΑΡΓΚΑΒΙΣΤΑ (δ.μ.)	61	22046	ε. Φουτζέιρα 12/10

ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.ο.)	68	22244	
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.)	74	18700	
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914	
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	
ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.)	68	53075	
ΛΗΤΟΡ ΙΙ (π.)	72	6106	
ΛΙΑΥ Τ. (μ.7.)	54	1991	
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	
ΛΙΝΑ (Ον.)	66	2953	
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	
ΛΙΤΣΟΣ (π.)	67	13881	
ΛΙΤΣΑ Ν.Κ.	74	3256	
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	
MSC ΦΕΝΤΕΡΣΙΑ (κ.)	77	14834	
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ.	75	34745	
ΜΑΙΡΟΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	
ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.)	69	11700	
ΜΑΝΩΛΗΣ	74	9800	
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ.Κ.	73	13892	
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.)	71	11242	
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.)	77	20502	
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18804	
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	
ΜΑΡΙΑΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.)	64	28986	
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	
ΜΑΡΙΝΟΣ ΙΙ (π.)	80	14397	
ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π.Κ.	84	5717	
ΜΑΡΚ Α'Τ'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (κ.)	75	1599	
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	
ΜΑΡΥΛΙ (π.)	74	15412	
ΜΑΣΤΕΡ Α. (μ.)	69	15520	
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β.Κ.	73	15498	
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	
ΜΑΘΙΛΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.)	77	9059	
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	
ΜΕΡΙΤ Ι. (π.)	73	112306	
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	
ΜΕΤΑΣΑΤΑ (δ.)	80	30875	
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43857	
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	
ΜΗΛΟΣ Ζ. (ΑΒ.)	60	4638	
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050	
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	
ΜΙΣΧΑΛΗΣ Σ. (κ.)	71	2999	
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	
ΜΟΝΤΡΟ (κ.)	72	9924	
ΜΟΝΤΡΟ ΣΤΑΡ (μ.)	67	30823	
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.)	67	3987	
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	
ΜΠΑΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.)	69	44860	
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	68	8370	
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ ('Ονδ.)	66	9085	
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861	
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	14969	
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	68	6870	
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (μ.)	68	6789	
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13193	
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	
ΜΥΚΗΝΟΣ (δ.)	71	18748	
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	

πρός Όκρίκα 16/2
ε. Κομά Μπαίη 24/2
ε. Σεπετίμα 2/3
στό Κάργκ (άποθήκη)
δ. Πόρτ Σαϊδ 24/2

επωλήθη Έλληνες
ε. Νταλιάν 23/2
πρός Ταρτούς 31/1
ε. Σάν Λορένζο 24/2
ε. Άγ. Βικέντιο 15/2
πρός Κίνα 9/2
επισκευές Πειραιά 10/3
πρός Ταρτούς 28/2
πρός Νακόντια 23/2
πρός Άλγερία 1/2
ε. Μπαχραϊν 27/2
α. Πειραιά 17/2
ε. Μπέρια 19/2
πρός Ισπανία 29/11
ε. Λά Νουβέλα 31/1
ε. Βομβάη 27/2
πρ. «Yashoye»
α. Ν. Όρλεάν 12/2
α. Πόρτ Άρθουρ 28/2
πρός Άμπιτζάν 16/2
πρ. «Ελουόντα»
πρός Άγκόνα 9/3
ε. Ντάρ ες Σαλάου 24/2
ε. Φρεντερίσια 24/2
α. Μπαγιουκντέρε 6/3
ε. Λά Παλις 5/3
ε. Σιμπενίχ 1/3
δ. Παναμά 3/3
πρός Καοσιούγκ 11/2
πρός Άλεξάνδρεια 30/1
πρός Τζέντα 24/2
ε. Σάο Σεμπαστιάν 19/2
α. Φιλαδέλφεια 6/3
ε. Άσσομπί 1/3
πρός Καράτι 2/3
πρός Σέτε 23/2
πρ. «Νίκας»
πρός Καοσιούγκ 22/2
μεταφορές Περισκοίου
πρός Σουραμπιάδα 25/2
πρός Τζέντα 25/2
ε. Σάο Σεμπαστιάν 24/2
ε. Άμβέρσα 8/3
α. Ράβ Ταούρα 3/3
πρός Μπαντάρ Χομεινί 17/2
α. Λειζές 2/3
α. Σαλέρνο 7/3
α. Τουλών 9/3
α. Σάουγυοστ 5/3
πρός Σγκαπούρη 3/3
ε. Κάρντιφ 9/3
ε. Ρουέν 20/2
πρός Καοσιούγκ 10/3
πρός Ειρηκόη 27/2
μετ. «Clipper Majestic» (Λ.)
δ. Κων/πολη 2/3
α. Ραβένα 8/3
στό Καράτι 27/2
ε. Άσντοντ 26/2
πρός Μαν'αν(Ιλο 18/2
α. Σγκαπούρη 2/3
ε. Μοντορί 1/3
πρός Κουαγιαγκ 25/1
α. Ν. Όρλεάν 16/2
α. Πόρτ Άρθουρ 6/2
πρός Μπαθναγκάρ 2/2
πρός ΗΠΑ 25/2
πρός Μαλαισία 22/2
α. Σγκαπούρη 6/3
πρός Ρίο 'ανέιρο 10/3
άρχει Ν. Όρλεάν
άρχει Ν. Όρλεάν

δ. Παναμά 19/2
α. Λάς Πάλαμα 15/2
πρός Κορέα 19/1
α. Μπιλιπόα 26/1
πρός Βάρρι 27/2
επισκευή Ντάρμπαν 14/11
ε. Κολομπια ρίβερ 5/3
δ. Σουζέ 1/3
α. Μπαντάρ Άμυας 25/10
πρός 'Ιράν 24/2
πρός Σάντος 24/2
πρός Ρίταροντ Μπαίη 21/2
ε. Θέουτα 19/2
στόν Πειραιά 9/3
πρός Κέηπ Πάλαμα 20/2
στή Σεμαγιά (άποθήκη)
α. Βίγκο 8/3
α. Ράς Μπουντράν 24/2
ε. Νταμπίμ 4/3
πρός Βενεζουέλα 13/2
πρός Ρόττερνταμ 4/3
δ. Παναμά 4/3
δ. Ντόβερ 6/3
α. Ράς Ταούρα 2/3
πρός 'Ινδία 14/2
δ. Πόρτ Σαϊδ 4/3
στή Ταϊτακόγκ 1/3
α. Λισσαβώνα 7/3
πρ. «Abright Pioneer»
πρός Πόρτ 'Ελζιμπερ 26/2
πρός Όκρίκα 21/2
α. Ρόττερνταμ 5/3
πρός Πόρτ Χάρκουρτ 28/2
πρός Κήλαγκ 23/2
ε. Σάντος 27/2 -

N. ΜΕΡΣΙΝΗ (π.)	74	8558	α. Ούμ Κουάρ 4/3	69	9072	α. Ν. Όρλεάνη 22/2
ΝΑΒΙΓΛΑΟΥΡ (κ.)	71	9646	ε. Μόγκλα 26/2	76	44489	επιβλήθη Νορβηγούς
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069	ε. Πειραιά 7/2	75	105553	πρόξ Χάργκ 20/1
ΝΑΪΤ ΛΑΪΤ (Μπχ.)	77	34841	πρόξ ΗΠΑ 28/2	63	2603	α. Δακάρ 13/2
ΝΑΝΗ (κ.)	78	14651	α. Νικόσια 4/3	74	8825	α. Λός Πάμας 3/3
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Λός Άντζελες 4/3	72	57102	πρόξ Βραζιλία 22/2
ΝΑΕΟΣ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	73	11645	ε. Κοτονού 3/3	69	56893	πρόξ Άβανα 13/2
ΝΑΡΕΪΤΟΡ (κ.)	80	10982	ε. Καλλάο 24/2	72	122812	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΝΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	14760	πρόξ ΕΣΣΔ 27/2	72	9481	επισκευές Άμβέρσα 2/3
ΝΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.)	65	1000	πρ. «Θωμάς Γ.»	76	60937	ε. Φιλαδέλφεια 4/3
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224	α. Πενάγκ 3/3	72	16268	α. Ντάρμπαν 21/2
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340	α. Χάιφα 14/2	81	15881	ε. Πόρογκρουν 28/2
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	πρόξ Άγκόλα 23/5	84	16912	πρόξ ΗΠΑ 22/2
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	πρόξ Μανασού 15/2	72	35840	α. Ραβέννα 20/2
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	πρόξ Γκιζόν 18/2	77	8767	πρόξ Κούβα 12/2
ΝΕΣΤΟΡ (κ.)	77	19166	πρόξ ΗΠΑ 16/2	72	14675	ε. Πειραιά 21/2
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	ε. Σαλβαντόρ 8/12	70	10469	α. Ν. Όρλεάνη 27/2
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	πρόξ Χάιφα 30/12	76	1596	α. Λεμεσό 8/3
ΝΗΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	α. Λισαβόνα 11/2	70	30890	πρόξ Ρίτσαρντς Μπαί 18/2
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	επισκευές Πειραιά 12/1	77	15285	ε. Μάραλοκ 10/2
ΝΙΚΟΛΑ (Μπχ.)	75	11462	α. Φόρτ ντέ Φράνς 23/2	67	40675	α. Όμισόλγ 7/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000	πρόξ Μπόννυ 15/2	68	10339	α. Ν. Όρλεάνη 28/2
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473	μετ. «Ευδοκία ΙΙ» (ΑΒ)	68	10722	στη Βουβάη 21/2
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	α. Ν. Όρλεάνη 28/1	83	26996	πρόξ Βενεζουέλα 11/2
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	α. Ν. Όρλεάνη 5/3	76	11768	ε. Ρίο Ίανέιρο 3/3
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	71	5447	ε. Φλάσσινγκ 19/2	77	10442	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 4/3
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	πρόξ Άρούμπα 1/3	73	11383	επιβλήθη
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	ε. Κολόμπο 26/2	68	18525	ε. Τόρε Άνουζιάτα 22/2
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	πρόξ Κίνα 23/2	78	26409	μετ. «Βίλλ ντέ Ντουκέρκ» (Μπχ.)
ΝΙΟΥΚΑΣΤΛ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	πρόξ Τασούκου 22/2	79	11243	α. Ν. Όρλεάνη 12/1
ΝΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920	ε. Κωατζακόλκος 3/3	74	5071	ε. Πόρτ Έσκουβέλ 4/3
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρόξ Χάργκ Άιλαντ 19/1	72	12982	στο Καρατί 2/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.)	70	62357	στο Κάδιξ 8/3	84	26959	δ. Κων/πολη 6/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΣΤΑΡ (κ.)	70	45752	πρόξ Γάνδη 21/2	71	11758	πρόξ Κονακού 7/2
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	ε. Γκράντ Καυμάν 23/2	78	11875	α. Λάγος 29/1
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	πρόξ Γκράντ Καυμάν 27/2	81	8352	ε. Φρεντερίσια 5/3
ΝΟΡΘ ΣΗΑΝΤΣ (κ.)	72	7266	πρόξ Άμπιτάν 28/2	75	6016	ε. Όννε 15/2
ΝΟΡΘΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ (μ.)	69	11148	δ. Γιβραλτάρ 8/3	69	1573	δ. Πόρτ Σάιτ 5/3
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	πρόξ Μοχόμεντια 2/3	73	8405	πρόξ Άμπιτάν 20/1
ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	πρόξ Ιαπωνία 10/2	77	39562	στην Άκαμα 10/2
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Ν. Όρλεάνη 3/3	77	10409	α. Κολόμπο 15/2
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	δ. Παναμά 14/2	68	24893	ε. Γκνάνσκ 26/2
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμου (αποθήκη)	71	71877	πρόξ Ρίτσαρντς Μπαί 14/2
ΝΤΟΝ (Ον.)	63	10617	ε. Τσιτάγκον 2/3	70	1598	στο Κιάν
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	πρόξ Μανασού 20/2	67	37625	α. Σουέξ 10/3
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	ε. Ρίο Ίανέιρο 2/3	64	4824	ε. Λά Σπέζια 8/3
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	πρόξ Σουέξ 12/1	81	8352	ε. Ρίο Γκράντε 20/2
ΝΤΟΥΜΠΑΪ ΣΤΑΡ (δ.π.)	67	1599	μεταφορές Περσικού	73	22626	δ. Κων/πολη 4/3
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	ε. Σούσε 2/3			
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	πρόξ Ντάρμπαν 22/1			
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (μ.)	70	11248	ε. Σέτε 23/2			
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Σιγκαπούρη 28/2			
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	πρόξ Ίσπανία 27/2			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037	πρόξ Σ. Λουσία 15/2			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ (π.)	84	17879	πρόξ Χόμπτον Ρόουντς 31/1			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Δουβλίνο 4/12			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	πρόξ Χόμπτον Ρόουντς 31/1			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	α. Δουβλίνο 28/2			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Γιβραλτάρ 3/3			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	πρόξ Περσικό 3/3			
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	α. Ν. Όρλεάνη 6/3			
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	μεσογειακές μεταφορές			
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	επιβλήθη			
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	71	13858	α. Γάνδη 8/3			
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	8868	α. Γκέμης 21/2			
ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Λά Παλς 6/3			
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	πρόξ Γιβραλτάρ 25/2			
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	ε. Πειραιά 2/3			
ΟΡΑΛΑΝΤΟ	76	37784	δ. Γιβραλτάρ 2/3			
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (π.)	69	11434	α. Άμβέρσα 3/3			
ΟΣΕΑΝ ΚΑΣΤΑ (δ.π.)	84	4083	α. Λός Πάμας 19/2			
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	πρόξ Λόγος 25/2			
ΟΤΑΡΟΥ Ι (δ.π.)	79	3818	ε. Μπ. Άϊρες 2/3			
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	α. Λέγκχορν 8/3			
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852	στο Χάργκ (αποθήκη)			
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	πρόξ Κολούμπια Ρίβερ 20/2			
ΟΥΡΑΝΙΣ (μ.)	69	9907	μεταφορές Κιούγκα			
ΟΥΡΑΝΙΑ Λ. (κ.)	73	16317	α. Χόγκ Κόγκ 20/1			
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΟ-						
ΤΗΣ (κ.)	71	41961	δ. Σουέξ 7/3			
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Πιομπίνο 4/3			
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	πρόξ Μοντεβιδέο 15/2			
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	πρόξ Ίρλαν 28/2			
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	δ. Σουέξ 5/3			
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	πρόξ Βιτόρια 23/2			
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	επισκευές Βρέστη 8/2			
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρόξ ΗΠΑ 14/2			
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (κ.)	80	30639	α. Σιγκαπούρη 2/3			
ΠΑΞΟΙ ΡΕΕ (Βα.)	78	7623	πρόξ Ν. Αφρική 20/2			
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	πρόξ Γάνδη 15/2			
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	πρόξ Μανίλα 8/2			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	δ. Δαρβανέλλια 6/3			
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	πρόξ Μπαντάρ Άμπας 20/1			
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	α. Λονδίνο 10/3			
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	μεταφορές Περσικού			
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	74	16388	πρόξ Λά Σπέζια 5/3			
ΠΑΤΡΑΪΚΟΣ ΙΙ (κ.)	79	13251	ε. Γέλα 2/3			
ΠΑΤΡΙΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	75	26301	α. Μπουσαν 21/2			
ΠΑΥΛΑΙΝΑ (μ.)	69	9907	πρ. «Maryli»			
ΠΕΛΑΓΟΣ (μ.)	69	15874	α. Κολόμπο 3/3			
ΠΕΛΑΓΟΣ (κ.)	77	36411	πρ. «Άρχιπέλαγος»			
ΠΕΛΑΪΝΕΡ (κ.)	70	4095	πρόξ Ταϊβάν 26/2			
ΠΕΛΙΑΣ (κ.)	76	19166	α. Βαλνένια 6/3			
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Σουραμπάνγια 20/2			
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	πρόξ ΕΣΣΔ 27/2			
ΠΕΛΤΕΪΝΕΡ (κ.)	70	4095	α. Φουτζέιρα 8/2/89			
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	α. Πειραιά 2/3			
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	δ. Σουέξ 3/3			
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρόξ Ρεσίφ 24/2			
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	δ. Παναμά 3/3			
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798	πρόξ Ν. Όρλεάνη 28/2			
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	επισκευές Πειραιά 21/11			
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	πρόξ Ταϊλάνδη 26/2			
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	πρόξ Ρίο Ίανέιρο 18/2			
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ε. Φουτζέιρα 3/3			
			πρόξ Μπορντ 28/2			
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072				
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489				
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553				
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603				
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825				
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102				
ΠΟΛΛΑΟΥΣ 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				
ΠΟΡΤΑΪΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767				
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675				
ΠΡΑΪΜ 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				
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442				
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383				
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525				
ΠΡΟΣΩΔ (Μπχ.)	78	26409				
ΠΡΟΣΩΔΑ (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				
ΡΟΥΖ (δ. Όνδ.)	70	1598				
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625				
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824				
ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	81	8352				
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626				
Σ.Β. ΕΞΙ (κ.)	68	13546				
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002				
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695				
ΣΑΕΤΤΑ (δ.μ.)	71	14925				
ΣΑΪΝΓΚ 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.)						

ΣΗΜΠΡΕΪ'ΒΡΥ (δ.μ.7.)	73	17795	ε. Φιουμτσιν 9/3	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Βανκούβερ 4/3
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	δ. Γιβραλτάρ 7/3	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	α. Ίνστον 2/3
ΣΗΝΤΡΑΪ'Β (κ.)	82	18709	πρόξ Μπαντάρ 'Αμπάς 3/1	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Δαμιέττα 4/3
ΣΗΠΕΪ'Σ (μ.)	77	15225	α. Βιτόρια 15/2	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρόξ Φιλαδέλφεια 24/2
ΣΗΠΡΑΪ'ΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	α. Μπιλμπάδο 28/2	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ			
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	ε. Πιομπίνο 1/3	(δ.κ.)	71	109197	ε. Τζέντα 29/11
ΣΗΡΑΪ'ΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	πρόξ Πειραιά 16/2	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρόξ ΗΠΑ 23/2
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	α. Νάπολη 7/3	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867	πρόξ Χιουσόν 22/2
ΣΗΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	α. Χάιφα 16/2	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΛΑΪ'Τ (κ.)	75	13567	πρόξ ΕΣΣΔ 8/2
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Γένοβα 6/3	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	πρόξ 'Αλγερία 21/1
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	δ. Ντόβερ 7/3	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	πρόξ Β. Ευρώπη 10/3
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/3	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρόξ Κόρπους Κρίστι 28/2
ΣΗΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	πρόξ Τουάπσε 1/3	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	πρόξ Μπαλάο 20/2
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	α. Καράτι 27/2	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950	πρόξ Σιγκαπούρη 1/3
ΣΗΦΑΪ'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Γκαίμπερ 26/2	ΤΡΕΪ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776	α. Κοανγκάγκ 12/2
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	α. Δουνκέρκη 5/3	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	πρόξ Φιλαδέλφεια 5/3
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρόξ Ροστόκ 20/2	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	ε. Σούσε 2/2
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρόξ Ροστόκ 20/2	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρόξ Σάν 'Αντόνιο 25/2
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρόξ Τάιν 19/2	ΤΡΟΔΟΣ (κ.)	76	59999	πρόξ Βαλτιμόρη 18/2
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766	πρόξ Περαικό 7/12	ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826	πρόξ Τρίπολη 22/2
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	δ. Σουέζ 6/3	ΤΡΟΪ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Βενετία 4/3
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	πρόξ Μόντρεάλ 1/3	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	πρόξ 'Ιταλία 23/2
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ (κ.)	76	20654	ε. Τσίμπα 6/3	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Πειραιά 9/2
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Σιγκαπούρη 7/3	ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059	δ. Παναμά 2/3
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917	πρόξ Ν. 'Ορλεάνη 6/2	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/2
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	α. Σαβόνα 7/3				
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΝΘ (Μπχ.)	75	13835	πρόξ Λένινγκραντ 19/2	ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954	α. Πειραιά 7/3
ΣΙΑΙΜΝΑ*	78	32508	πρόξ Γκόλβεστον 23/2	ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901	δ. Σουέζ 6/3
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878	πρόξ Περαικό 27/2	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρόξ Μανίλα 18/2
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	έπισκευές Ρόττερνταμ 9/3	ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	90599	πρόξ Λομπίτο 6/12
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	ε. Ρεσίφ 17/2	ΦΑΣΣΑ (δ.μ.)	74	67.202	α. Φιλαδέλφεια 5/3
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15888	α. Χουάγκου 4/2	ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	πρόξ Ντουμπάι 20/2
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪ'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15888	δ. Κων/πολη 6/3	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	έπωλήθη 'Ελληνες
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	πρόξ Μπαντάρ Χομείνι	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	72	13690	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/2
ΣΚΑΪ'ΛΑΪ'Ν (δ.Μ.)	73	17486	πρόξ Σουαίμπα 11/1	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΣΚΑΪ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679	πρόξ Σουαίμπα 853	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	πρόξ Μπαχρέιν 20/2
ΣΚΑΪ' ΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	πρόξ Πουέρτο Καμπέλο 20/2	ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168	πρόξ Ταϊγκάογκ 25/2
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Σιγκαπούρη 4/3	ΦΙΝΙΝΕ (δ. Ονδ.)	65	15090	α. Ντουμπάι 6/3
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920	πρόξ Ν. Κορέα 952	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	76	4617	πρόξ Πόρτο Καμπέλλο 24/2
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/2	ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	72	10194	α. Κοπέρ 2/3
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	α. Λός 'Αντζελες 17/2	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	ε. Πιομπίνο 22/2
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	πρόξ Δακάρ 24/2	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Πειραιά 7/3
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	ε. Κλαίπεδα 12/2	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρόξ 'Ιαπωνία 1/3
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. 'Ιντσόν 2/3	ΦΛΑΜΙΝΚΟ Ι. (δ. Ονδ.)	65	12636	α. Τζουμπάι 6/3
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Λά Σπέζια 27/2	ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	πρ. «Φαίμ»
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538	πρόξ Κωνσταντίνα 15/2	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΪ'ΝΤ (κ.)	75	20214	πρόξ Μπουσόν 1/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	ε. Σμαγκά Μπαίη 30/1	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	έπωλήθη 'Ελληνες
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712	πρόξ Μπάζερτα 1/3	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	76	23104	πρόξ Χάιφα 23/2
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Πειραιά 8/3	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	77	18745	δ. Κων/πολη 4/3
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρόξ Ροστόκ 10/2	ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (π.)	63	10736	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/2
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	πρόξ 'Οβέντο 7/2	ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ (Μπχ.)	73	17918	α. Φουτζέιρα 5/2
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	α. 'Αντεν 3/5/89	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759	ε. Σάο Σεμπαστίαν 18/2
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Χιουσόν 24/1	ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	73	29709	α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/3
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	ε. Πειραιά 6/3	ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	πρόξ Φώκλαντς 17/2
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276	πρόξ 'Αλγερία 15/2	ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	ε. Λός Πάλμας 7/3
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρόξ 'Αλγερία 13/2	ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	πρόξ Φώκλαντς 3/2
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρόξ Περαικό 3/3	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	α. Γένοβα 6/3
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	πρόξ Νοβοροσίσκ 3/3	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ (π.)	61	1652	α. Λός Πάλμας 27/2
ΣΤΑΡΛΑΪ'Τ (κ.)	77	22893	α. Ντάρμπαν 3/3	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	δ. Παναμά 3/3
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρόξ 'Αλεξάνδρεια 21/2	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 24/2
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ ('Ονδ.)	62	1133	πρ. «Shoun Victoria»	ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631	δ. Ντόβερ 22/2
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	85	4710	πρόξ 'Αλβανία 22/2	ΦΡΙΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	77	6680	δ. Ντόβερ 22/2
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405	πρόξ Κων/πολη 17/2	ΦΡΙΟ ΕΚΟΥΑΤΟΡ (κ.)	77	9264	πρόξ Ν. 'Αμερική 25/2
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	ε. Τομακόμα 5/3	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	ε. Λός Πάλμας 17/2
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ				ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	79	5045	πρόξ Σευχέλες 23/4
(δ.π.)	77	4656	α. Χόγκ Κόνγκ 6/3	ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	δ. Παναμά 2/3
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	πρόξ Λέ Χάβρη 22/2	ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699	ε. 'Αμπιτζάν 19/1
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	πρόξ Μπουσόν 26/2	ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863	α. Βάρι 29/1
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711	πρ. «Shoun Venture»	ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	ε. Γκάνδη 25/2
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	α. Χιουσόν 27/2	ΦΡΙΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644	ε. Βαλπαράϊζο 28/2
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	πρόξ Σιγκαπούρη 24/2	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΑ (κ.)	73	5871	α. 'Αμβούργο 7/3
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	α. Πειραιά 8/3	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	α. Λός Πάλμας 4/2
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.π.)	69	1453		ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Μοντεβιδέο 5/3
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ				ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	α. Μοντεβιδέο 27/2
(δ.π.)	80	3627		ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)	90	5286	ε. Νατιέρ 8/3
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΣΕΪ'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710	ε. Ντάρμπαν 8/3	ΦΡΙΟ ΠΟΚΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662	πρόξ 'Αμπιτζάν 27/2
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΦΑΪ'ΤΕΡ (δ.π.)	85	7145	πρ. «Shoun Vanguard»	ΦΡΙΟ ΣΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8282	έπωλήθη ΕΣΣΔ
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	α. Τέξας Σίτυ 25/2	ΦΡΙΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863	πρόξ 'Αλεξάνδρεια 25/2
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	άργει Πειραιά	ΦΡΟΖΕΝ ΛΟΥΛΗΣ ('Ονδ.)	68	8076	έπωλήθη διάλυση
ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	10	15265	πρόξ ΕΣΣΔ 9/2	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	πρόξ Μουμάσα 10/2
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172	ε. 'Αγκόνα 1/3	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	πρόξ Τσίμπα 14/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	έπισκευές Πειραιά 24/9	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	πρόξ Μουμάσα 25/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρόξ Σουέζ 11/2	ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	στή Σιγκαπούρη
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρόξ Περού 14/1	ΧΑΛΚΑΔΩΝ (κ.)	72	9343	α. Λός Πάλμας 7/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Λέ Χάβρη 4/3	ΧΑΛΚΕΡ (κ.)	74	18694	πρόξ Κέηη Πάσοερο 12/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Σιγκαπούρη 5/3	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 4/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	έπισκευές Πειραιά 7/3	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	76	30000	ε. Φρέυ Μπέντο 2/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Ρίο 'Ιανέιρο 23/6	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986	πρ. «Χαράλαμπος Β.»
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρόξ Ρόττερνταμ 26/2	ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267	πρόξ Ρόττερνταμ 1/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Μπαγκκόκ 5/3	ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183	πρόξ Παναμά 28/1
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/3	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	68	12348	δ. Δαρδανέλλια 7/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Μόγκλα 7/3	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	78	9918	ε. Βενετία 753
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Πόρτ Κέλαγκ 5/3	ΧΑΡΜΟΝΥ I (μ.)	78	9918	πρόξ Πόρτ Στανβάκ 1/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	άργει Πειραιά	ΧΕΓΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	α. Σιγκαπούρη 4/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Κλαίπεδα 19/2	ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521	πρόξ Γιόσου 24/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	δ. Κων/πολη 4/3	ΧΕΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 7/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	έπισκευές Ντάρμπαν 3/3	ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ I (δ.π.)	84	4409	α. Ντεμορόρα 26/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/3	ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116	
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρόξ 'Ιταλία 25/2	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	ε. Μίλνερ Μπαίη 22/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Θεσσαλονίκη 19/2	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	πρόξ 'Οδησσό 24/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Χιουσόν 3/3	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Τζέντα 17/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρόξ Λομπίτο 15/2	ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ (π.)	71	6166	ε. Μπιλμπάδο 7/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/3	ΧΟΛΣΑΤΙΑ (π.)	79	12074	α. Τοκοπίλα 14/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρόξ Ταιτσούγκ 9/2	ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. 'Αμβούργο 4/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρόξ Μαυρίκιο 28/2	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	α. Πειραιά 2/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρόξ Αϊγυπτο 23/1	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	α. Φουτζέιρα 1/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Ντάρμπαν 8/3	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	πρόξ Μερσίνη 20/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Ντάρμπαν 8/3	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ'Σ			πρόξ Κατάνη 10/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/2	(π.)	79	12598	α. Μοντεβιδέο 11/1
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Τρινκοβόλη 11/2	ΧΩΚ (κ.)	74	17451	ε. Μασσαλία 8/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Πειραιά 28/2	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	α. Νίκος 'α 6/3
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Τσουμπάι 7/3	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	πρόξ Πόλιντ Νουάρ 12/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Μαϊόμι 4/3	ΩΡΟΡΑ ΜΠΟΡΕΑΛΙΣ (δ.)	73	116150	πρόξ Νασσάν 14/2
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρόξ Ντάρμπαν 7/2	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΪ'ΜΟΝΤ	76	7049	πρόξ Μπιλμπάδο 29/12
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	πρόξ 'Αλγερία 20/2	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΪ'ΝΤ (π.)	79	7366	ε. Φος 6/3</



CHANDRIS CRUISES

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



 **CHANDRIS
CRUISES**
CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES
THE VICTORIA

AMERIKANIS
THE AZUR
BRITANIS

HORIZON
MERIDIAN
ROMANZA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2



TROODOS



*Our
Safety Record
is your
Peace of Mind*

