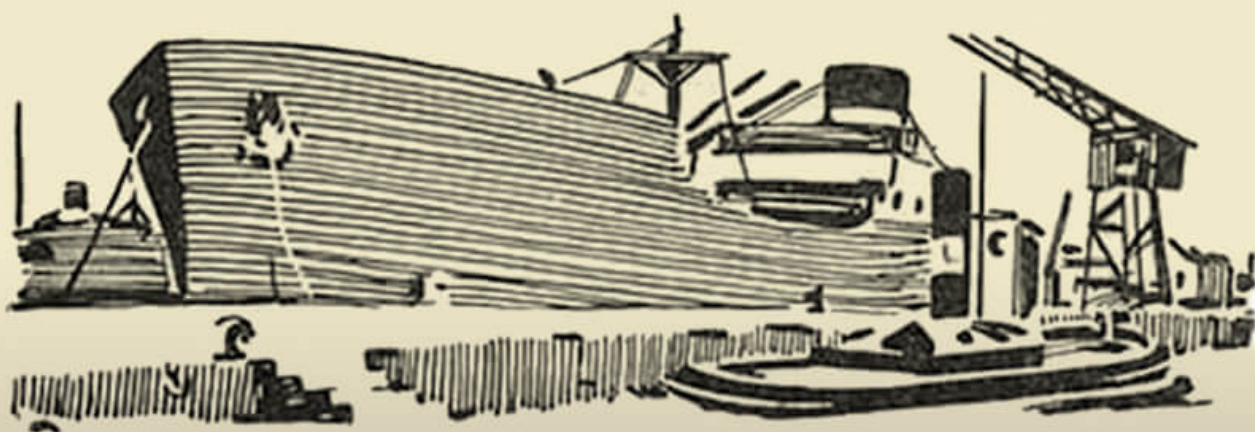


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Μαρτίου 1995

Αρ. Φύλλου 1412/1171

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΜΑΡΤΙΟΣ 1995
ΑΡΙΘ. 1412/1171
ΔΡΧ. 600
WITH ENGLISH
SUPPLEMENT

**Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία
σταθερά στην κορυφή
με 126 εκατ. τον. d.w.**





ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4222880- 5
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
FAX : 4222891

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

- ARMOS B.V.B.A., ANTWERP, BELGIUM
- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, GERMANY
- A. AND S SHIPPING GMBH, HAMBURG, GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, GERMANY
- A AND S SHIPPING GMBH, BREMEN, GERMANY
- SCHIFFAHRTSKONONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, GERMANY
- L. DEWULF - CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY

THE TSAKOS SHIPPING GROUP



Facing New Horizons

Chios • Piraeus • London • New York • Montevideo • Singapore

ΓΙΑ ΙΤΑΛΙΑ
ΑΠΟ ΙΤΑΛΙΑ,

Α.Κ. VENTOURIS, ΑΣΦΑΛΩΣ!



εχωρίζει, γιατί καλύπτει τη

γραμμή Ελλάδα - Ιταλία με

αξιοπιστία, συνέπεια, ακρίβεια

στην τήρηση δρομολογίων

και ποιότητα. Την ξεχωρίζετε,

γιατί μπορείτε να βασίζεστε

στην ασφάλεια που σας

προσφέρει σε όλους τους

τομείς.

F/B ANNA V



F/B ATTIKA



F/B AGIA METHODIA

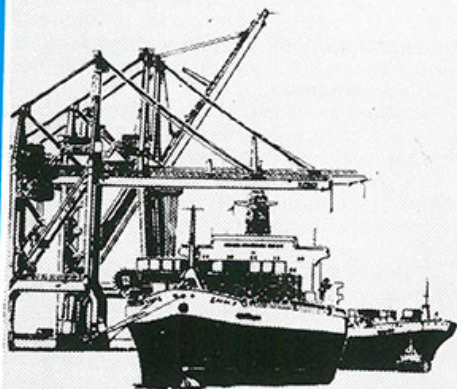


HELLAS - ITALY
A.K. VENTOURIS

Η αξιόπιστη εταιρεία

A.K. VENTOURIS INC.:
Λ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 73 - Π. ΦΑΛΗΡΟ
ΤΗΛ. : 01 / 9889280-7, FAX : 01 / 9889289

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΜΑΡΤΙΟΣ 1995

ΕΤΟΣ 64ο

ΗΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1412/1171

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής

ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξ.Α. Αντωνιάδης, Γ. Μπάνος

Εξυπηρέτηση Συνδρομητών: Τηλ. 4126095

Φάξ: 4123336

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Εσωτερικού..... Δρχ. 12.000

Κύπρου..... Λίρες 50,00

Ευρώπης & Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00

Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

Κεντρική και Νοτ. Αμερική..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00

Απω Ανατολή & Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ:

Εσωτερικού ταχυδρομικώς Δρχ. 10.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

MONTHLY REVIEW OF SHIPPING

64th Year

Issue No. 1412/1171

March 1995

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (301) 4126 095

Telex: 21 2845

Fax: (301) 4123 336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

12 Ο ελληνόκτητος στόλος στην κορυφή
με 126 εκατομ. τον. d.w. - Μία πλήρης ανάλυση

16 Η Πρώτη Κοινή Σύνοδος Ε.Ε.Ε
και Κομμίτη.

17 ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΜΠΑΤΗΣ
Τούρκοι τεχνοκράτες - «Θαλασσόλυκοι;

22 Ελληνικό Πρόγραμμα Τηλειατρικής
στα ποντοπόρα πλοία.
ACE - Μία δυναμική παρουσία στην αγορά
της πληροφορικής.

25 Τα Σούπερφαστ φέρρους εντάσσονται
στη γραμμή Ελλάδος - Ιταλίας.

35 ΧΡ. Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ.
Οι καθηγητές ναυτικής εκπαίδευσης -
Η σιωπηρά εσωτερική δύναμη της ναυτιλίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ

9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

33 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

36 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

39 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

48 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

49 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

52 ENGLISH SUPPLEMENT

56 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



M/V «Frio Poseidon» – Built 1994 - 270,000 Cbft

LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE

FLEET SERVICES LTD
FLAT 11
43, LOWNDES SQUARE
KNIGHTSBRIDGE LONDON SW1X9JL
ENGLAND
TELEPHONE: 44-71-2595200
FAX: 44-71-2356127
TELEX: 8814125 A/B TRANS G

LAS PALMAS OFFICE

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

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD

HEAD OFFICE

5, CHIMARAS STREET
151 25 MAROUSSI
ATHENS / GREECE

PHONES: 30-1-6899090-1-2-3-4

6852310-11-12

FAX: 30 - 1 - 6851011 / 6851216

TELEX: 215947 - 216040 - 216054

A/B LASK GR

HAMBURG OFFICE

FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1, KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
GERMANY
PHONES: (40) 391433
FAX: (40) 3303492
TELEX: 2165378 FSC D

VIGO OFFICE

SUFLENORSA S.A.
C/ARENAL 104-8D
36201 VIGO / SPAIN
PHONES: (986) 224656/7
FAX: (986) 430001
TELEX: 83674 SFNS E

Representative Offices: Pusan/S. Korea, Tokyo/Japan and Port Stanley/Falkland Islands

Αν ζούσε ο Δημήτριος Κωπάκης...

Ο θάνατος του ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

Θα αναγγελόταν σ' αυτόν τον χώρο

Δ.Ρ. - Κ.

ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

1899 - 1995

Στις 28 Μαρτίου, μετά από μακρά ασθένεια, έφυγε από τη ζωή ο Μιχαήλ Καραγεώργης, ένας από τους εξαιρετικούς Έλληνες εφοπλιστές που κόσμησε με την παρουσία του το επάγγελμα του εφοπλιστή.

Γεννήθηκε στο Κεντρικό Μεσσηνίας το 1899 και απεφοίτησε του Γυμνασίου Καλαμάτας το 1917.

Ο Αποκλεισμός της Πελοποννήσου από τους Αγγλογάλλους το 1917 ματαιώνει την συμμετοχή του στις εξετάσεις της Στρατιωτικής Σχολής Ευελπίδων, και την επιθυμία του για καριέρα αξιωματικού του Ελληνικού Στρατού.

Ερχεται όμως στην Αθήνα (1918), σπουδάζει νομικά στο Πανεπιστήμιο Αθηνών και συγχρόνως εργάζεται στο Ναυτεμπορικό Γραφείο του Πέτρου Νομικού στον Πειραιά.

Στρατεύεται το 1919 στον πόλεμο της Μικράς Ασίας και μετά την κατάρρευση του μετώπου και την αιχμαλωσία του επιστρέφει στον Πειραιά (1923). Επανέρχεται αμέσως και συνεχίζει την εργασία του στο Γραφείο Νομικού και τις νομικές σπουδές του. Παίρνει το δίπλωμα της Νομικής (Δεκέμβριο 1923) και γίνεται δικηγόρος και μέλος στο Δικηγορικό Σύλλογο Πειραιώς (1925). Δεν ασκεί την δικηγορία, αλλά επιδίδεται στη ναυτεμπορική δραστηριότητα στην αρχή ως συνεργάτης, κατόπιν ως μέτοχος του γραφείου Πέτρου Νομικού και εν συνεχεία, αυτοτελώς, ίδρυσε το δικό του ναυτεμπορικό γραφείο στον Πειραιά (1934).



Στο μεταξύ παντρεύεται με την Ρούλα Λουκά Πελεκάνου, μέλος γνωστής οικογένειας της Σαντορίνης (1931).

Μέχρι της κηρύξεως του Β' Παγκοσμίου Πολέμου αναπτύσσει επιτυχή ναυτεμπορική δραστηριότητα, ενώ στις 1/8/1940 το πλοίο του "Ρούλα" είναι το πρώτο ελληνικό εμπορικό πλοίο που βυθίζεται από ιταλικό υποβρύχιο.

Με την κήρυξη του ελληνοϊταλικού πολέμου προσφέρει εθελοντικά τις υπηρεσίες του στην Διεύθυνση Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών του ΥΕΝ, έργο της οποίας ήταν η δι' επιτάξεως εμπορικών πλοίων κάλυψη των δια θαλάσσης μεταφορών εφοδίων και προσωπικού του στρατού.

Η γερμανοϊταλική κατοχή διακόπτει την δραστηριότητα του ναυτιλιακού του γραφείου το οποίο, όμως, μεταπολεμικά αναπτύσσει αλματώδως τις εργασίες του λόγω και της δημιουργικής παρουσίας και των τολμηρών και επιτυχών πρωτοβουλιών του υιού του κ. Αριστομένη Μ. Καραγεώργη.

Υπήρξε από τους βασικούς συντελεστές του ελληνικού μεταπολεμικού ναυτιλιακού θαύματος και έφθασε να διαχειρίζεται δεκάδες εμπορικών (ποντοπόρων και επιβατηγών) πλοίων ((σχεδόν 100 βαπόρια!) και να επεκτείνεται και σε χερσαίες (εμπορικές και βιομηχανικές) επιχειρήσεις, ενώ υπήρξε παροικιόδης η ανοικτοχεριά που επέδειξε ο εκλιπών κατά την εξαγορά των εκτάσεων της μεγαλόσχης ναυπηγικής και βιομηχανικής μονάδος στη Μεσσηνία, η οποία δυστυχώς δεν πραγματοποιήθηκε από κρατική ολιγωρία.

Ο Μιχαήλ Καραγεώργης διετέλεσε δραστήριο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Μεσογειακών Πλοίων και της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών. Αποσύρθηκε της ενεργού δραστηριότητας, λόγω σοβαρής παθήσεως των οφθαλμών του (1973-75), ουδέποτε σταμάτησε όμως να ενδιαφέρεται για τα προβλήματα της ελλη-

νικής εμπορικής ναυτιλίας, του πλοίου και των ανθρώπων του.

Στην προσφιλή του σύζυγο και εξέχουσα φιλόπονη Ρούλα Καραγεώργη, στον φίλτατο υιό του Λεοκρίστη Καραγεώργη, τ. πρόεδρο της ΕΕΕ, και την οικογένεια Τριανταφυλλάκη, τα «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν τα θερμά τους συλλυπητήρια.

ΑΜΕΤΡΟΕΠΕΙΕΣ

"Παραμύθια" χαρακτήρισε όσα λέγονται και γράφονται για την ελληνική εμπορική ναυτιλία ο κ. Θ. Πάγκαλος σε μια ραδιοφωνική του συνέντευξη, η οποία είχε ακούγεται διαφημισθεί με το θορυβώδες σπότη "Βόμβες" από το τρομερό παιδί της πολιτικής μας ζωής.

Και συνεχίζοντας, δεν δίστασε να προτείνει την κατάργηση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και την ενσωμάτωσή του στο Μεταφορών, επισφραγίζοντας τα λεγόμενά του με τον αφορισμό "δεν χρειάζεται ένας υπουργός για να κάνει ό,τι θέλουν οι εφοπλιστές..."

Βέβαια, τα πυρά του πληρωμένου κ. Πάγκαλου δεν ήταν στραμμένα μόνο κατά της ναυτιλίας, αλ-

λά και επί παντός του επιστητού, προς άκραν αγαλλίαση του παίρνοντας τη συνέντευξη.

Ξέχασε, όμως, ο κ. Πάγκαλος ό,τι μιλώντας σχετικά πρόσφατα στη Ναυτιλιακή Λέσχη, δεν είχε παρά μόνο επαίνους για την ελληνική ναυτιλία και τους Έλληνες εφοπλιστές, και φυσικά δεν τόλμησε να προβάλει τις ρηξικέλευθες απόψεις του περί ΥΕΝ και ανύπαρκτης ελληνικής ναυτιλίας.

Δεν γνωρίζουμε τις γνώσεις του κ. Πάγκαλου περί ναυτιλίας γενικά και περί ελληνικής ναυτιλίας ειδικότερα, αλλά νομίζουμε ότι για μία ακόμη φορά έπεσε θύμα της αμετροεπείας του.

Ας μην ξεχνά, όμως, ότι και κάποιον άλλον είχε χαρακτηρίσει ανύπαρκτο και τώρα είναι Δήμαρχος της Αθήνας.

Παναγόπουλου στην "μάχη" της Αδριατικής, η κοινοπραξία των Μινωικών Γραμμών και των Γραμμών Στρίντζη, δηλώνουν ότι δεν έχουν τίποτα να φοβηθούν από τα νέα νεότευκτα μεγαθήρια, αν και στην πιάσα της Ακτής Ποσειδώνος ακούγονται πολλά για εκπτώσεις - ειδικές ρυθμίσεις και τα τοιαύτα.

Πάντως, η μάχη της Αδριατικής θα λάβει νέες διαστάσεις μετά τον Ιούλιο, με τη δρομολόγηση του νεότευκτου πλοίου των Μινωικών Γραμμών «Αρετούσα» και θα κορυφωθεί το καλοκαίρι του 1996 με τη δρομολόγηση των δύο μεγάλων καταμαράν, σύμφωνα με τις παραγγελίες που έχουν γίνει ήδη από την Speed Lines του κ. Γ. Οικονόμου.

ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Αίσθηση προκάλεσε στους ναυτιλιακούς κύκλους η εμπεριστατωμένη μελέτη της Διεθνούς Ενώσεως Πλοιοκτητών Ξηρού φορτίου, της γνωστής Ιντερκάργκο, που είδε το φως της δημοσιότητας από την εφημερίδα μας **Maritime Monitor** τον Μάρτιο, αναφορικά με τα αίτια που οδήγησαν σε απώλειες ανθρώπινων ζωών στη κατηγορία των μπαλκ κάρριερς και των μικτών πλοίων.

Η μελέτη της Ιντερκάργκο αγκάλιασε την πενταετία 1990-94 και έδειξε ότι τουλάχιστον τα μισά από τα 503 ανθρώπινα θύματα και το ένα τρίτο των 29 ολικών απωλειών πλοίων χύδην Ξηρού φορτίου θα είχαν αποφευχθεί, εάν υπήρχε καλύτερο πρόγραμμα συντήρησής τους.

Αξίζει πάντως να υπογραμμισθεί ότι πέρα από τα επίπεδα συντήρησης, τα τρία τέταρτα του αριθμού των μπαλκερς που απωλέσθησαν συνάντησαν συνθήκες μεγάλης θαλασσοταραχής, ενώ παράλληλα το ίδιο ποσοστό περίπου των

Η ΜΑΧΗ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

Εντείνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των ελληνικών εταιριών εκμετάλλευσης επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων για ένα ποσοστό του μεταφορικού έργου στη γραμμή Ελλάδα - Ιταλίας, ενώ στον ήδη μεγάλο αριθμό πλοίων που εξυπηρετούν τη γραμμή σήμερα, έρχεται να προστεθεί από τα μέσα Απριλίου το ταχύτατο νεότευκτο «Σουπερφάστ Ι» και μετά από μικρό χρονικό διάστημα, το αδελφό του «Σουπερφάστ ΙΙ».

Οι βασικοί ανταγωνιστές του κ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ



1919 - 1995

76 χρόνια παρουσίας και προσφοράς στον ελληνικό και διεθνή χώρο

Α Ν Α Κ Ο Ι Ν Ω Σ Η

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΝΕΩΝ ΑΝΕΡΓΩΝ ΝΑΥΠΗΓΩΝ

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ, συνεχίζοντας την έμπρακτη συμβολή του στην καλύτερη τεχνική εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας μας και στην αυτοδύναμη ανάπτυξη της Βιομηχανικής και Ναυτιλιακής Τεχνολογίας στον τόπο μας, ανακοινώνει την εφαρμογή (για δέκατο κατά σειρά χρόνο) του προγράμματος τεχνικής εκπαίδευσης νέων, ανέργων Ναυπηγών.

Για διάστημα 6 μηνών, τρεις άνεργοι Ναυπηγοί θα εργασθούν σε διάφορες Ναυτιλιακές εταιρίες και Ναυπηγοεπισκευαστικές Μονάδες, αμειβόμενοι από τον ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ.

Καλούνται οι ενδιαφερόμενοι ν' αποστείλουν σχετική αίτηση και βιογραφικό σημείωμα στα κεντρικά γραφεία του Ε.Ν. Τμήμα Εκπαίδευσης, ως και 26-3-95.

Για την ημερομηνία και ώρα προσωπικής συνέντευξης θα υπάρξει έγκαιρη ειδοποίηση.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

πλοίων που χάθηκαν μετέφεραν σιδηρομετάλλευμα.

Στο σχετικό ενημερωτικό σημείωμα που συνόδευε την ανάλυση των ατυχημάτων στα μπάλκ κάρριερς, η Ιντερκάργκο σημειώνει ορισμένα αξιόλογα στατιστικά στοιχεία, όπως ότι το 1993, έτος για το οποίο υπάρχουν αποτελέσματα, τα ανά τον κόσμο μπάλκ κάρριερς και μεταλλευματοφόρα πλοία διακίνησαν σχεδόν 1 δισεκατομμύριο τόννους φορτίου, η αξία του οποίου μεταφράζεται στο 4% του ακαθαρίστου προϊόντος των 24 κρατών - μελών του ΟΟΣΑ.

Επίσης, αξίζει να υπογραμμισθεί η διαπίστωση, βάσει στατιστικών δεδομένων, ότι κατά την πενταετία 1990-94 τα χύδην φορτία που μεταφέρθηκαν έφθασαν κατά 99,90% με ασφάλεια στον προορισμό τους, ενώ ιδιαίτερα στον τομέα των μεταφερομένων δια θαλάσσης δημητριακών το ποσοστό ασφαλούς μεταφοράς έφθασε το ρεκόρ του 99,97%.

ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΝΟΙΑΣΤΕΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ;

Πολλοί έχουν τα τελευταία χρόνια μιλήσει για τα προβλήματα του Πειραιά, αλλά σχεδόν κανένας δεν έκανε τίποτα για την επίλυσή τους.

Τα περισσότερα προβλήματα που έχουμε σήμερα στον Πειραιά είναι αποτέλεσμα των κακών επιλογών ή της αδιαφορίας που επέδειξαν μέχρι σήμερα όλες οι Κυβερνήσεις για την πόλη μας και την περιοχή γενικότερα.

Οι συγκοινωνίες, το κυκλοφοριακό, η λειτουργία των κρατικών οργανισμών, η αποχέτευση, τα αντιπλημμυρικά έργα, το διοικητικό κέντρο, οι τηλεπικοινωνίες και τόσα άλλα αποτελούν σοβαρότατα προβλήματα.

Η επίλυση τους είναι υποχρέωση της κεντρικής εξουσίας προς τον Πειραιά, την οποία παρέλειψαν να εκπληρώσουν προς όφελος του Πειραιά και των κατοίκων της περιοχής, αφού η μέριμνά τους στρεφόταν στο πως θα εξυπηρετηθεί η Αθήνα.

Κανένας κεντρικός σχεδιασμός δεν έλαβε υπόψη της ανάγκης ανάπτυξης και βελτίωσης της ποιό-

τητας ζωής στον Πειραιά μας, αλλά όλοι μεταχειρίστηκαν τον Πειραιά ως μέσο για να πετύχουν τον σκοπό τους.

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα στον Πειραιά καταστρέφει καθημερινά την οικονομία του. Επιπλέον διώχνει από την πόλη μας τα ναυτικά γραφεία, καταστρέφει το περιβάλλον και την υγεία των κατοίκων και έχει υποβαθμίσει την ζωή σε σημείο που είναι πλέον απαράδεκτο να ανεχόμαστε την κατάσταση αυτή. Δεν είναι έγκλημα παραλείψεων, αλλά είναι ΕΓΚΛΗΜΑ εκ προμελέτης.

Είναι νομίζουμε καιρός, να γίνει κατανοητό από την κυβέρνηση, ότι ο Πειραιάς δεν είναι Αθήνα και δεν θέλει να γίνει τίποτα περισσότερο αλλά και τίποτα λιγότερο από αυτό που ήταν παλαιότερα, δηλαδή η σπουδαιότερη πόλη - λιμάνι της Μεσογείου με την δική της υποδομή και τις δικές της δυνάμεις, που αν μετρηθούν σε πλουτοπαραγωγική βάση, αξίζουν για 10 Αθήνες!!

ΔΙΚΑΙΗ ΚΡΑΥΓΗ

Τα «Ναυτικά Χρονικά», αντί άλλων σχολίων, παραχωρούν την σελίδα αυτή στους 47 πλοίαρχους και α' μηχανικούς που υπογράφουν το τόσο επίκαιρο, αληθινό αλλά και τόσο εύστοχο Σάλπισμά τους!!

Συνάδελφοι α' πλοίαρχοι και α' μηχανικοί,

Ηλθε η ώρα να σαλπίσουμε δυνατά και να δώσουμε δυναμικά πλέον μέσω δικαιοσύνης το πρέπον ράπισμα προς το ΝΑΤ, στους ψεύτες υπουργούς και εις τους διαφόρων αποχρώσεων επαγγελματιών συνδικαλιστών και πολιτικάντιδων, που επί σειρά ετών μας κοροϊδεύουν, μας εξαπατούν και που όλοι τους τέλος, μας οδηγούν με μαθηματικό υπολογισμό στην φτώχεια και στην τελείως απαράδεκτη υποβάθμιση και εξαθλίωση.

Συνάδελφε Α' πλοίαρχε και Α' μηχανικέ, προσέφερες τα νειάτα σου, την ζωή σου τέλος, για να μπορείς να στέκεις αξιοπρεπώς μέ-

σα στο κοινωνικό σύνολο, εκεί που η ίδια η πολιτεία σ' έσπρωξε, μία και η εναλλακτική της λύση τον καιρό της νεότητάς σου, ήταν ναυτικός ή μετανάστης.

Σήμερα αυτή η ίδια η πολιτεία και οι επαγγελματίες καλοπερασάκιδες αντιπρόσωποί της, σε αγνοούν, σε πετούν σαν σπιμένη λεμονόκουπα, ώστε να χάσεις τα λίγα δικαιώματα μιας υποφερτής ζωής, που με τόσες θυσίες της νιότητάς σου προσπάθησες να αποκτήσεις, όταν άλλοι που χτές, σήμερα και αύριο ίσως, ζούσαν, ζούν και θα ζούν την φυσιολογική τους ζωή και εις βάρος των αιμοδοτών της Εθνικής Οικονομίας, δηλαδή τους σημερινούς ταλαίπωρους των κλάδων μας.

Εσύ συνάδελφε Α' πλοίαρχε και Α' μηχανικέ συνετέλεσες τα μέγιστα στο θάύμα της μεγάλης των Ελλήνων Ναυτιλίας, και εσύ υπήρξες ο καλύτερος πρεσβευτής της Ελλάδας μας στα πέρατα της οικουμένης.

Σου το φώναξαν αναγνωρίζοντάς σε όταν σε είχαν ανάγκη, Πρόεδροι Δημοκρατίας, Πρωθυπουργοί, Υπουργοί και άπαντες οι επαγγελματίες πολιτικάντιδες.

Ε, λοιπόν συνάδελφοι, όλους εμάς μας κοροΐδεψαν και μας εξαπάτησαν με τον χειρότερο τρόπο, ενώ την ίδια περίοδο φρόντιζαν για τις δικές τους υψηλές απολαβές και συντάξεις τους...

Συνάδελφοί μας έφτασαν στην εξαθλίωση, ακριβώς την ίδια με εκείνη του ήρωα Σπετσιώτη «Ματρώζου» όταν εκείνος φώναζε στον «Γαλονά» του τότε υπουργού των ναυτικών.

«Αν οι ζητιάνοι σαν εμάς δεν έχυσαν το αίμα, οι Καπετάνοι σαν εσάς δεν θα φορούσαν στέμμα».

Βέβαια σήμερα καταργήθηκαν τα στέμματα, αλλά έχουμε καλοβαλμένους επαγγελματίες πολιτικάντιδες και συνδικαλιστές που ζουν ζωή προκλητική Εμίρηδων... (δεξιώσεις - κοσμικές στήλες - κουστουμιές σίκ - κάργα χρυσαφικό - σπιταρώνες - αμαξάρες - χάψες, μάσες κλπ.) ενώ τα αντρωμένα παλικάρια της θάλασσας που τόσα προσέφεραν στην Πατρίδα, ζουν των ΚΑΚΟΜΟΙΡΗΔΩΝ (περιπτεράδες - πορτιέρηδες σε ξενοδοχεία - θεληματάδες - ταξιτζήδες κλπ.) ή να ΠΝΙΓΟΝΤΑΙ στις κουρέλες σα-

ΕΕ και ο έλεγχος διαβατηρίων στη Βρεταννία

Του Δικηγόρου Δρ. ΝΙΚΟΥ ΚΟΥΛΑΔΗ

Στις 9 Μαρτίου 1995 δόθηκε από τον δικαστή McCullough η πρώτη Βρεταννική δικαστική απόφαση, η οποία αφορά τα παρακάτω ερωτήματα

(1) Εάν το άρθρο 7Α της Συμφωνίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community Treaty) είναι καθαρά διατυπωμένο ώστε να έχει άμεση ισχύ (direct effect) στην Μ. Βρεταννία.

(2) Εάν η ημερομηνία την οποία θέτει το άρθρο αυτό (31 Δεκεμβρίου 1992) είναι νομικά σημαντική.

Πρέπει να σημειωθεί ότι το Άρθρο 7Α της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αναφέρεται στην ίδρυση μίας κοινής αγοράς, μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία θα αποτελείται από μία περιοχή/ζώνη χωρίς εσωτερικά σύνορα, διασφαλίζοντας έτσι την ελεύθερη μετακίνηση εμπορευμάτων, ατόμων, υπηρεσιών και κεφαλαίου.

Το Δικαστήριο σε αυτή την υπόθεση (R.v. Secretary of State for the Home Department, ex p. Flynn) αποφάσισε ότι

(α) Παρ' όλο που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Commission) έχει δημοσιεύσει την γνώμη της (Μάιος 1992) για την ερμηνεία του Αρθρου 7Α, όπου αναφέρει μεταξύ άλλων ότι ο σκοπός πρέπει να έχει αποπερατωθεί μέχρι το τέλος του έτους 1992, ο χρονικός αυτός προσδιορισμός δεν είναι δεσμευτικός για την Β. Βρεταννία.

πιοκάραβα που καταφεύγουν εξ ανάγκης και μάλιστα μετά τα εξήντα τους χρόνια.

Συνάδελφε πλοίαρχε και Α' μηχανικό, εσύ που ξέρεις να αγωνίζεσαι και να κερδίζεις τον πιο δύσκολο αγώνα, γίνε ξανά ο Σαλπικτής Ακρίτας και φώναξε στεντώρια για να σε ακούσουν και να ξυπνήσουν οι απογοητευμένοι μα και οι καλοβαλμένοι των κλάδων μας:

"Μη αποκάμεις Σαλπικτή και μη λυγοψυχίσης, πολλές νύκτες θα διαβούν, νύκτες σιγής και φρίκης, μα θάρθει, θάρθει εκείνη η Αυγή

Συνεπώς η απόφαση στα δύο παραπάνω ερωτήματα (1) και (2) ήταν αρνητική.

Το Δικαστήριο επίσης αποφάσισε ότι μία χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που καταργεί τον έλεγχο διαβατηρίων στους πολίτες μιας άλλης χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης που την συνορεύει, μπορεί να διατηρήσει τον έλεγχο για πολίτες άλλων συνοριακών χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για παράδειγμα, εάν η Γαλλία καταργήσει τον έλεγχο διαβατηρίων για Ιταλούς πολίτες, παραταύτα θα δύναται να διατηρήσει έλεγχο διαβατηρίων για Ισπανούς πολίτες.

Οι παραπάνω αποφάσεις του Δικαστηρίου φαίνονται αμφισβητήσιμες, καθώς για παράδειγμα, το Άρθρο 6 της Ευρωπαϊκής Κοινότητας απαγορεύει αυτού του είδους την διάκριση.

Περαιτέρω, ο Δικαστής McCullough θεώρησε μη αναγκαίο το να παραπέμψει την υπόθεση στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο (European Court of Justice) για καθοδήγηση στην ερμηνεία του Αρθρου 7Α.

Από αυτή την πρόσφατη απόφαση φαίνεται ότι οι απόψεις των Βρεταννικών Δικαστηρίων σε θέματα ελέγχου διαβατηρίων δεν ταυτίζονται με αυτές των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και είναι πιθανό ότι θα ζητηθεί από το Βρεταννικό Εφετείο (Court of Appeal) να εξετάσει ξανά την απόφαση αυτή.

που θε να ξαναζήσεις με τους παλμούς της σάλπιγγας, τους νέους παλμούς της Νίκης".

Ναί συνάδελφοι, η Νίκη όλων μας θα έλθει με την συμμετοχή μας στον Δικαστικό Αγώνα που μας ανάγκασαν να καταφύγουμε ώστε να δικαιωθούμε.

Συνάδελφοι να αισθανόμαστε όλοι μας βέβαιοι ότι, η δικαιοσύνη θα αποδοθεί, γιατί το δίκιο είναι με το μέρος μας.

Συνάδελφε σπεύσε και λάβε το ταχύτερον δυνατόν συμμετοχή στον δικαστικό αγώνα που οι πλοίαρχοι Α'

και Α' μηχανικοί αρχίζουν εδώ και τώρα, αν θέλεις να δικαιωθείς, αν θέλεις να μη σε κοροιδεύουν άλλο, αν θέλεις να νοιώθεις ήσυχη την συνειδησή σου ότι «προσπάθησες» να δικαιωθείς στην αδικία που τόσα χρόνια σου γίνεται και που καρτερίκά άντεξες και που τώρα πιά, με το φοβερό κόστος ζωής, πόσο μπορείς να αντέξεις άλλο;

Εμπρός λοιπόν ΘΑΛΑΣΣΟΛΥΚΕ ΝΑΥΜΑΧΕ, η νίκη και δικαίωση είναι δική μας. Ειδοποίησε κάθε γνωστό σου συνάδελφο και δώσε την βοήθειά σου με την ενημέρωσή σου στις χήρες των συναδέλφων που δεν είναι πια κοντά μας, δικαιούνται και οι χήρες ότι και εσύ συνάδελφε.

Συνάδελφε, σήμερα πληρώνεις στο ΝΑΤ μικτά 341.000 δρχ. το μήνα και το ΝΑΤ σε πληρώνει στην απομαχία σου σύνταξη πείνας, ίσα που να καλύπτεις ΔΕΗ - ΟΤΕ - ΕΥΔΑΠ - ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΑ και τα γενικά έξοδα του πρώτου δεκαημέρου αναγκάζοντάς σε φουκαρά να τρως τον υπόλοιπο μήνα τις ΣΑΡΚΕΣ ΣΟΥ.

Συνάδελφε γίνει ΝΤΕΛΛΑΛΗΣ και βροντοφώναξε το δίκιο σου, ίσως έτσι ξυπνήσεις κάποιες ευαισθησίες από τα παχύδερμα που σε κατάντησαν πολίτη Β και Γ κατηγορίας, που σε κατάντησαν ζητιάνο στις πόρτες αυτών των "Κυρίων" που εσύ με την ψήφο σου τους εμπιστευθήκες για να σε προστατεύσουν και να υπερασπίσουν....

ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΕ ΔΙΜΕΡΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Εν συνεχεία της απόφασης της Κοινής Ναυτιλιακής Επιτροπής της Διεθνούς Οργανώσεως Εργασίας (ILO), η οποία καθόρισε ότι το κατώτερο όριο μισθού για τον προσοντούχο ναυτικό -- για τη περίοδο 1995-97 -- θα ανέρχεται σε δολάρια 385 μηνιαίως, επέρχονται σχετικές αναπροσαρμογές στα μισθολόγια που ορίζουν οι διμερείς συμβάσεις που έχει καταρτίσει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Συγκεκριμένα, εφιστάται η προσοχή του εφοπλισμού στην έγκαιρη προσαρμογή των μισθολογίων των ναυτικών σου προέρχονται από την Ονδούρα, Φιλιππίνες, Αίγυπτο, Ινδονησία και Χιλή.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΜΙΑ ΣΟΒΑΡΗ ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Εις το τεύχος των "Ναυτικών Χρονικών" Ιανουαρίου 1995, εκδόθηκε ότι, την 10.1.95, επιμήθησαν 24 Έλληνες πλοίαρχοι δια την απο-τελεσματική συμβολή τους στην διάσωση 404 ναυαγών που κινδύνευσαν σε διάφορες θαλάσσιες περιοχές.

Ο υπογράφων συνταξιούχος πλοίαρχος της περασμένης γενιάς, δεν έχω παρά να προσθέσω και τα δικά του συγχαρητήρια στην Ελληνική ναυτοσύνη που συνεχώς και αδιακόπτως παρακολουθώ εκ του πολύ πλησίον, ως διεθνών στέλεχος εταιρίας δεξαμενοπλοίων.

Σημειώσας μία τεράστια παράλειψη από τον κατάλογο αυτόν των τιμωμένων, ρώτησα στον Πειραιά το γραφείο μας να με πληροφορήσει τον τρόπο και τις προϋποθέσεις της επιλογής - διακρίσεως των τιμωμένων πλοίαρχων.

Ε! λοιπόν ουδέποτε θα είπατε ότι αυτό γίνεται τη ΑΙΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ και μάλιστα κατόπιν υποβολής αντιγράφου του ημερολογίου αναφέροντος το συμβάν και δεόντως επικυρωμένο από Ελληνική αρχή/προξενείο/λιμεναρχείο.

Εν συνέχεια η ΠΕΠΕΝ ή κάποια άλλη αρχή που δεν γνωρίζω θ' αποφασίσει την τιμητική διάκριση του πλοίαρχου.

Παραδεχόμενος, έστω, τον ως άνω λίαν ταπεινωτικό τρόπο επιλογής των τιμωμένων, πάλι δεν αντιλαμβάνομαι ΓΙΑΤΙ ο καπτάν Ζαχαρίας Κυλαδίτης, πλοίαρχος του ΜΤ "Hawaiian King" (πλοίου Ελληνικότατου και επανδρωμένου με Έλληνες) δεν συμπεριελήφθη στον κατάλογο των τιμωμένων πλοίαρχων.

Ούτε εύφημος για τον καπτάν Κυλαδίτη που την 30 Νοεμβρίου 1994 εντός τριών ωρών ευρίσκετο πρώτος και μόνον πλοίο δίπλα στο βυθιζόμενο "Achille Lauro" και περισυνέλεξε 925 ναυαγούς (ρεκόρ όλων των εποχών ενός και μόνου πλοίου να διασώσει 925 ναυαγούς).

Χωρίς το παραμικρό ατύχημα ή τραυματισμό επεβίβασε ασφαλώς και τους 925 επί του πλοίου του χρησιμοποιών βάρκες, δίκτυα, σκάλες, βίντζια και γερανό (πλείστοι ήσαν υπερήλικες και δεν ηδύναντο να ανέλθουν οιαδήποτε σκάλα), παρέσχε πρώτες βοήθειες όπου/όπως εχρειάσθη, έδωσε όλους τους χώρους των δωματίων και αποθηκών του πλοίου, λίγη τροφή και αναψυκτικά και τις επόμενες ημέρες τους διέμοιρασε σε άλλα καταφθάναντα πλοία κρατώντας μόνον επί του "Hawaiian King" τον πλοίαρχον, αξιωματικούς και άλλα 120 μέλη του πληρώματος του "Achille Lauro" τους οποίους τελικά απεβίβασε εις την Μομπάσα, την 4/12/94.

Δια το ως άνω, όντως ηρωικό κατόρθωμα ο πλοίαρχος Ζ. Κυλαδίτης και το πλήρωμα του "Hawaiian King" έλαβον τα παρακάτω:

1. Συγχαρητήρια επιστολή του αρχηγού του Λ.Σ. κ. Πελοποννήσιου.

2. Συγχαρητήρια επιστολή του ναυαρχού αρχηγού U.S.C.G.

3. Συγχαρητήρια επιστολή του υπουργού ναυτιλιακών υποθέσεων Παναμά.

4. Συγχαρητήρια επιστολή του προέδρου Greek Shipping Committee, London.

5. Συγχαρητήριες δημοσιεύσεις 12 εφημερίδων, εκ των οποίων τρεις της εφημερίδος Lloyds List.

6. Αναρρίθμητες επιστολές οργάνωσης και σωματείων Ν. Αφρικής.

7. Επίχρυση πλάκα εκ μέρους ε-κατοντάδος διασωθέντων Νοτιοαφρικανών.

8. Επίχρυσον πλάκα εκ μέρους των πλοιοκτητών του "Achille Lauro".

Επί πλέον ο κάπταν Κυλαδίτης έλαβε επιστολές τιμητικών διακρίσεων από Γερμανία, Ιταλία, Ελβετία και Ν. Αφρική.

Το μοναδικό σφάλμα του κάπταν Κυλαδίτη ήταν ότι δεν φρόντισε να δώσει στο καφεενεδάκι της ΠΕΠΕΝ, πιστό αντίγραφο του ημερολογίου δεόντως επικυρωμένο για να το μελετήσουν οι καρεκλοπλοίαρχοι και ν' αποφασίσουν δια τα περαιτέρω. Οποία ντροπή και αίσχος τους.

Μετά πλείστης τιμής
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ

Νέα Υόρκη, 16 Μαρτίου 1995

ΜΙΑ ΧΡΗΣΙΜΗ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ

Αγαπητά "Ναυτικά Χρονικά",

Αφορμή για την επιστολή μου αυτή παίρνω από κάποιο έντυπο των εταιριών Ηλεκτρονικής, που ούτε λίγο, ούτε πολύ οικειοποιείται και ωραιοποιεί το ατυχές περιστατικό του κρουαζιεροπλοίου "Achille Lauro", συγχρόνως δε κάνω μία σοβαρή προειδοποίηση για το μέλλον.

Το 1994 είχαμε πολλά σοβαρά ατυχήματα με απώλεια πολλών ανθρώπινων ζωών.

Θα σταθώ σε δύο που έχουν μεγάλη σχέση μεταξύ τους.

Πρώτο, το ε/γ - ο/γ "Εσθονία" με περίπου 1.000 ανθρώπους να έχουν χάσει την ζωή τους.

Δεύτερο, το κρουαζιερόπλοιο "Achille Lauro" όπου δύο άνθρωποι έχασαν την ζωή τους, σε σύνολο 1.000 επιβαίνόντων.

Το μεν "Εσθονία" βούλιαξε σε θαλασσοταραχή το δε "Achille Lauro" σε μπουανάτσα.

Τα δύο πλοία αν και είχαν φούλ δορυφορικές εγκαταστάσεις "INMARSAT A." επικοινωνίας εν τούτοις έστειλαν το SOS με το VHF.

Το "Εσθονία" ήταν κοντά στις στεριές, κοντά σε παράκτιο σταθμό, κάποιος από το πλοίο φώναξε απεγνωσμένα βουλιάζουμε και ακούστηκε από το παράκτιο σταθμό.

Το "Achille Lauro" ήταν κοντά σε άλλο πλοίο "το με διακριτικά HSDL" φώναξε φωτιά και το πλοίο έδωσε κανονικό SOS στην συχνότητα κλίσεως και κινδύνου 500 KHZ στην ραδιοτηλεγραφία το έπιασαν τα παραπλέοντα πλοία και πλέον ενεργοποίησαν το δορυφορικό σύστημα διάσωσης.

Τα ερωτήματα που αιωρούνται είναι:

Πρώτο, γιατί δεν έδωσαν το SOS τα κινδυνεύοντα πλοία με τις δορυφορικές επικοινωνίες που διαθέτουν;

Δεύτερον, γιατί δεν έδωσαν το SOS στους 500 KHZ;

Ισχυρίζονται ότι το "Εσθονία" βούλιαξε πολύ γρήγορα και το "Achille Lauro" έπαθε black out στην προσπάθεια κατάσβεσης της πυρκαγιάς!!!

Η απάντηση είναι μία.

Γιατί δεν είχαν ασυρματιστή.

Αν στην περιοχή που πήρε φωτιά και βούλιαξε το "Achille Lauro" επικρατούσε θαλασσοταραχή (Μουσώνες) και η εμβέλεια του VHF σε θαλασσοταραχή πέφτει στο μίλι ή δεν τύχαινε να παραπλέει το "HSDL" πλοίο θα είχαμε ακόμη 1.000 ανθρώπους πνιγμένους.

Τελικά οι δορυφορικές επικοινωνίες αποδεικνύεται ότι δεν είναι καθόλου καλές σε περιπτώσεις κινδύνου ανάγκης.

Βιάζονται οι ναυτιλιακές εταιρίες να καταργήσουν τον ασυρματιστή από τα πλοία τους "Ο καταλληλότερος σε περιπτώσεις κινδύνου", θα κάνει την δουλειά ο πλοίαρχος/G.O. λένε. Αλλοίμονο!!!

Οι εταιρίες κατασκευής δορυφορικών θέλουν να πουλήσουν. Το GMDSS έρχεται, το πλοίο να μην πάθει ποτέ black out, οι μπαταρίες να είναι πάντα φορτισμένες.

Βλέπω τον πλοίαρχο να λέει στον ναύτη "Βλέπε εσύ να δώσω το SOS".

Και μή χειρότερα!

Ευχαριστώ για τη φιλοξενία
ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΡΙΘΑΡΕΜΗΣ
R/o Mt "Monemvasia"

Εσκράβος, 10 Μαρτίου 1995

ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΣΤΙΣ ΑΔΣΕΝ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΠΟΛΥΚΛΑΔΙΚΩΝ ΛΥΚΕΙΩΝ (ΕΠΛ)

Αγαπητέ κύριε Ρήγα-Κωπτάκη,

Συνημμένως σας αποστέλλω την από 9.11.94 επιστολή του Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων του ΕΠΛ Αθήνας, που εστάλη στον υφυπουργό κ. Πετσάλνικο και αν κρίνετε σκόπιμο, παρακαλώ δημοσιεύσατέ την.

Η συνυπογράφουσα την επιστολή κ. Α. Ζαφειριάδου έχει έναν γιό ο οποίος απεφοίτησε από το ΕΠΛ Αθήνας με βαθμολογία 16-17, υπέβαλε εγκαίρως τα δικαιολογητικά για συμμετοχή του στις ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων και όμως δεν τον προσέλαβαν, όπως και πολλούς άλλους αποφοίτους των ΕΠΛ. Προσέλαβαν δε αποφοίτους Λυκείων με βαθμολογίες 10-11 βαθμούς.

Επίσης συνημμένως σας αποστέλλω και φωτοαντίγραφο με σχετικές διατάξεις που αφορούν προσόντα και δικαιολογητικά για την εισαγωγή υποψηφίων στις ΑΔΣΕΝ.

Με υπόληψη
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ

Πειραιάς, 22 Μαρτίου 1995



GOLDEN DESTINY S.A.

*shipbrokers
ship valuers
shipping consultants*

59 AKTI MIAOULI PIRAEUS 18536 HELLAS

TEL.: (01) 4295000 (15 LINES) TELEX (S+P) 241557-8-9 GDSA GR
FAX. (01) 4292346 TELEX (CHART) 241560-1GDSA GR

KATRADIS GROUP OF COMPANIES

Creating
a culture
for quality
all the time,
is our
investment
for the
future.

**MANUFACTURER
AND STOCKIST OF:**
MOORING ROPES
WIRE ROPES,
ANCHORS, ANCHOR CHAINS,
CONTAINER FITTINGS,
MARINE PAINTS,
SACRIFICIAL ANODES.
WORLDWIDE SERVICE

TEL.: (01) 4627800 - 4617410

FAX: (01) 4626268 - 4619631



Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία σταθερά στην κορυφή με 126 εκατομ. τον. d.w.

Κατά τη διάρκεια της πρώτης κοινής συνάντησης του 1995, των Συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, κατά την οποία συζητήθηκαν τα σημαντικά θέματα που απασχολούν την Ελληνική Ναυτιλία, επισημάνθηκε ιδιαίτερα η συνεχής άνοδος της υπό ελληνική διαχείριση ναυτιλίας, που σύμφωνα με τα στοιχεία του Μαρτίου 1995 υπερβή τους 126 εκατομ. τον. d.w., ελέγχουσα ήδη το 16,2% της παγκοσμίου χωρητικότητας, ενώ εκ παραλλήλου Έλληνες αναδεικνύονται επικεφαλής των σημαντικότερων διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών.

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης παρουσιάστηκε στατιστική μελέτη του ελληνόκτητου στόλου για πλοία χωρητικότητας άνω των 1.000 τον. γκρός, η οποία εκπονήθηκε από το Αλφόνσο Ρέτζιστερ και τον Δρ. Νίκο Μικέλη, (FRINA C. Eng.) τεχνικό διευθυντή τον ναυτιλιακού ομίλου Λύρας Μπρόδερς.

Σύμφωνα με την στατιστική αυτή ανάλυση, ο ελληνόκτητος στόλος παρουσιάζει νέα άνοδο στη δύναμή του με 3.142 πλοία, συνολικού τοννάζ 126.128.352 τον. d.w. και διατηρεί την πρωτοπόρο θέση του μεταξύ των άλλων ναυτιλιακών εθνών.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν σήμερα το 16,2% του παγκοσμίου τοννάζ ή άλλως, σχεδόν 1 στους 6 τόννους μεταφορικής ικανότητας.

Η μελέτη παρακολουθεί την εκπληκτική πορεία αύξησης της δύναμης του Ελληνόκτητου στόλου από τον Μάρτιο του 1988 και εντεύθεν, η οποία παρουσιάζει την ακόλουθη εικόνα:

	Πλοία	Τον. d.w.	Τον. Γκρός
Μάρτιος 1988	2.487	85.047.436	47.269.018
Μάρτιος 1989	2.428	81.928.296	45.554.419

Φεβρουάριος 1990	2.426	84.439.159	46.580.539
Μάρτιος 1991	2.454	87.102.785	47.906.852
Μάρτιος 1992	2.688	98.218.176	53.891.528
Μάρτιος 1993	2.749	103.958.104	56.918.268
Μάρτιος 1994	3.019	120.650.373	66.342.046
Μάρτιος 1995	3.142	126.128.352	71.666.943

Σχολιάζοντας την ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας κατά το προηγούμενο δωδεκάμηνο, ο Δρ. Μικέλης ανέφερε ότι τα νηολόγια που επωφελήθηκαν περισσότερο από την αύξηση κατά 5,48 εκατ. τόννων του ελληνόκτητου στόλου ήταν, της Μάλτας με εισροή 2,63 εκατ. τον. d.w., του ελληνικού νηολογίου με εισροή 1,04 εκατ. τον. d.w., του Λιβεριανού με εισροή 740.000 τον. d.w., και του Παναμαϊκού με 470.000 τον. d.w.

Οι Έλληνες κυριαρχούν στον παγκόσμιο στόλο των πλοίων συνδυασμένης μεταφοράς, στα μεταλλευματοφόρα και στα μπάλκ κάρριερς, καθώς και στα δεξαμενόπλοια, με σημαντική παρουσία στα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου και στα επιβατηγά πλοία.

Ενδιαφέρουσα είναι επίσης η αυξανόμενη, κατ' έτος, ελληνική παρουσία στα καθαρώς κοντεινερόπλοια, η οποία συνοδεύεται από ένα εξίσου σημαντικό βιβλίο παραγγελιών.

Η στατιστική αυτή ανάλυση, την οποία το Αλφόνσο Ρέτζιστερ άρχισε να παρουσιάζει με τη συνεργασία του Δρ Μικέλη από το 1988, δείχνει ότι μεταξύ 1988 και 1994 το Ελληνικό καρνέ των παραγγελιών είναι δυσανάλογα μικρό σε σύγκριση με το παγκόσμιο, όπως επίσης συγκρινόμενο με το μέγεθος του Ελληνόκτητου στόλου. Όμως, κατά το 1995, τα στοιχεία της μελέτης παρουσιάζουν

ζουν μία περισσότερο έντονη παρουσία των Ελλήνων στις ναυπηγήσεις νέων πλοίων, με διπλασιασμό των υπό παραγγελία πλοίων που έφθασαν τους 5,82 εκατομ. τον. d.w.

Όπως προκύπτει οι πλοιοκτήτες στρέφονται κυρίως προς τις ναυπηγήσεις χημικών δεξαμενοπλοίων και πρόντακτ κάρριερς, καθώς και πετρελαιοφόρων και επιβατηγών πλοίων.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

Σημαία	Πλοία	Τον. d.w.
Μπαχάμας	130	5.074.697
Νήσων Καυμάν	3	7.192
Κύπρου	770	23.562.278
Εκουαντόρ	1	610
Αιγύπτου	7	363.124
Γαλλίας	1	40.000
Γαλλικής Επαρχίας		
Ανταρκτικής	1	5.396

Ελλάδος	1.120	55.547.186
Ονδούρας	49	250.305
Χόγκ Κόγκ	5	313.797
Λιβάνου	4	58.730
Λιβερίας	144	11.477.036
Μάλτας	415	16.273.248
Νήσων Μάρσαλλ	5	1.684.724
Μαυρίκιου	1	62.322
Νορβηγίας (NIS)	1	69.338
Παναμά	367	8.316.268
Ρωσίας	5	29.360
Αγ. Βικεντίου	66	1.564.232
Σαουδ. Αραβίας	4	4.973
Σιγκαπούρης	2	26.202
Σρί Λάνκα	2	32.686
Ηνωμ. Βασίλειο	11	642.819
Διάφοροι άλλοι	19	544.937
Βανουάτου	9	176.892
ΣΥΝΟΛΟ	3.142	126.120.352

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ > ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ > ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ > ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ

Τηλ. Γραφείου: (0723) 22244 & 22189

Τηλ. ΑΟΗ: (0721) 82671

Τηλ. ΑΟΗ: (0723) 23004 & 22838

Τέλεξ: (0252) - 203 ZERV - GR

Φάξ: (0723) 22896

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO
PYLOS

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21

Τηλ. Γραφείου: (0721) 82426 & 82407

Τηλ. ΑΟΗ: (0721) 82671

Τέλεξ: (0252) 123 ZERV GR

Φάξ: (0721) 81243

ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΗ: ARCHIPELAGO
KALAMATA

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ ΟΛΟ ΤΟ

> 24ΩΡΟ

Υπεύθυνος Γραφείων:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΣΥΝΟΛΟ	ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ	ΗΛΙΚΙΑ 0 - 4	ΗΛΙΚΙΑ 5 - 9	ΗΛΙΚΙΑ 10-14	ΗΛΙΚΙΑ 15 - 19	ΗΛΙΚΙΑ 20 - 24	ΗΛΙΚΙΑ 25 & ΑΝΩ
ΔΕΞΑΜΕ- ΝΟΠΛΟΙΑ	NO 368 GT 23,114,785 DWT 45,633,367	17 1,240,540 2,280,200	21 1,976,769 3,601,257	8 439,006 773,479	23 860,660 1,490,653	108 9,190,970 18,544,705	136 8,862,426 17,956,588	55 544,414 986,485
ΧΗΜΙΚΑ & ΠΡΟΝΤΑΚΤ ΚΑΡΡΙΕΡΣ	NO 284 GT 5,989,797 DWT 10,292,577	29 779,785 1,255,921	19 715,153 1,221,542	38 1,024,883 1,689,836	59 1,241,363 2,138,703	56 1,123,470 2,022,147	57 914,008 1,632,280	26 191,135 332,148
ΥΓΡΑΕ- ΡΙΟΦΟΡΑ	NO 34 GT 394,654 DWT 459,812			3 24,835 24,342	7 55,353 67,210	10 228,297 267,338	4 41,954 46,853	10 44,215 54,069
ΜΙΚΤΑ	NO 55 GT 3,536,509 DWT 6,580,655			3 150,531 244,118	6 305,232 518,472	12 694,349 1,241,435	33 2,342,941 4,490,641	1 43,456 85,989
ΜΗΛΑΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ	NO 1,262 GT 29,141,774 DWT 51,900,649	25 1,012,256 1,920,940	25 900,475 1,652,648	44 1,208,500 2,136,565	250 6,695,019 11,736,959	392 8,134,473 14,294,120	411 9,178,476 16,596,524	115 2,012,575 3,562,893
ΚΟΝΤΕΙΝΕ- ΡΟΠΛΟΙΑ	NO 66 GT 1,225,961 DWT 1,356,567	5 156,600 194,500	1 9,048 12,723		3 57,191 62,915	30 587,233 630,468	15 280,073 294,887	12 135,816 161,074
ΦΟΡΤΗΓΑ	NO 845 GT 6,458,929 DWT 9,358,996	14 136,660 129,960	17 97,241 108,224	18 155,106 203,774	89 820,908 1,173,682	306 2,795,421 4,085,835	232 1,693,702 2,520,510	169 759,891 1,137,011
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	NO 181 GT 1,509,135 DWT 368,133	8 314,600 36,298	4 72,897 9,082	2 51,107 6,830	1 6,809 2,426	8 42,862 10,731	55 340,700 110,088	103 680,160 192,678
ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΛΛΑ	NO 47 GT 295,399 DWT 177,596	1 31,000 6,000		2 6,410 2,253	7 16,331 8,477	6 12,309 10,016	5 38,408 13,973	26 190,941 136,877
ΣΥΝΟΛΟ	NO 3,142 GT 71,666,943 DWT 126,128,352	99 3,671,441 5,823,819	87 3,771,583 6,605,476	118 3,060,378 5,081,197	445 10,058,866 17,199,497	928 22,809,384 41,106,795	948 23,692,688 43,662,344	517 4,602,603 6,649,224



Athenian Group of Companies

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

Η ΠΡΩΤΗ ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΟΔΟΣ

E.E.E. & KOMMITI

Την Δευτέρα 20 Μαρτίου 1995 πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η πρώτη για το τρέχον έτος Κοινή Συνάντηση των Συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών με επικεφαλής τον πρόεδρο κ. Γιάννη Γκ. Γκούμα και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Committee) με επικεφαλής τον πρόεδρο κ. Ιωάννη Αδ. Χατζηπατέρα.

Κατά την συνάντηση αναφέρθηκαν τα θέματα που απασχολούν την Ελληνική Ναυτιλία τόσο στον εσωτερικό όσο και στον διεθνή χώρο, με ταυτότητα απόψεων.

Επιβεβαιώθηκε η ορθή κατεύθυνση της ακολουθούμενης υπό της Ελληνικής Πολιτείας ναυτιλιακής πολιτικής και η ενεργός υποστήριξη των ναυτιλιακών μας συμφερόντων σε όλους τους τομείς.

Με ικανοποίηση έγινε αναφορά στην αгаιστή συνεργασία των τριών παραγόντων της ναυτιλίας, Κράτους, Ναυτεργασίας και Εφοπλισμού, πράγμα που επιτρέπει την δίχως «εσωτερικά» προβλήματα δραστηριοποίηση και ανάπτυξη της. Ακόμη τονίστηκε ιδιαίτερα η ανάγκη σταθερότητας και σεβασμού των θεσμών, αλλά και η περαιτέρω ανάπτυξη των σχέσεων με την ναυτεργατική πλευρά τις οποίες ο εφοπλισμός επιθυμεί περαιτέρω να ενισχύσει.

Διαπιστώθηκε με πολλή ευχαρίστηση η στροφή των νέων μας στο ναυτικό επάγγελμα με τον υπερδιπλασιασμό των σπουδαστών στις ΑΔΣΕΝ, ενώ και παραμένει αμείωτο το ενδιαφέρον του ελληνικού εφοπλισμού προς το θεσμό των Sandwich Courses για την εκπαίδευση στελεχών για την επάνδρωση της Ναυτιλίας.

Κατά την Συνάντηση συζητήθηκε εν εκτάσει η αμερικανική ναυτιλιακή νομοθεσία και ιδιαίτερα οι απαιτήσεις της OPA '90 με τις πολλαπλές απαιτήσεις και επιβαρύνσεις που προκαλεί δίχως και να επιλύει το πρόβλημα της unlimited liability. Επ' αυτού εγένετο αναφορά και στην Ελληνική πρω-

τοβουλία και πρόταση που βρήκε ευνοϊκή ανταπόκριση από τις Ενώσεις των Νορβηγών και Σουδών Εφοπλιστών και πρόσφατα από την Intertanko, η οποία μπορεί να αναβιώσει μέσα στις διαμορφούμενες ρεαλιστικότερες συνθήκες της Αμερικανικής.

Εγινε επίσης αναφορά στις διάφορες τάσεις που επικρατούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση με την προσπάθεια τοποθέτησεως περιφερειακών μέτρων επί πλέον εκείνων που διαμορφώνονται στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), ή θέσεως σε εφαρμογή Κανονισμών του IMO σε χρονικά διαστήματα συντομότερα εκείνων που έχουν αποφασισθεί να ισχύσουν διεθνώς, προκαλώντας έτσι προβλήματα στη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η Κοινή Συνάντηση χαίρετησε την για μία ακόμα φορά συνεχή άνοδο της υπό ελληνική διαχείριση ναυτιλίας, που σύμφωνα με τελευταία στοιχεία υπερέβη τους 126 εκατομ. τόννους dw, ελέγχουσα ήδη το 16,2% της παγκοσμίου χωρητικότητας, ενώ εκ παραλλήλου Έλληνες αναδεικνύονται επικεφαλής Διεθνών Ναυτιλιακών Οργανισμών.

Τα δύο Συμβούλια υπογράμμισαν το ενδιαφέρον και την εμμονή του Ελληνικού εφοπλισμού στον ελεύθερο και θεμιτό συναγωνισμό, εις την προσπάθεια ανόδου των επιπέδων ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής και στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος δια της υιοθέτησεως του ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, που εγκρίθηκε στον IMO. Σημείωσαν επίσης, ότι παράλληλα τα κράτη πρέπει να φροντίσουν ώστε οι λιμένες τους να παρέχουν στα πλοία τις τεχνικές ευκολίες που απαιτούνται, για να αποφεύγονται οι ρυπάνσεις των λιμένων.

Η δεύτερη για το τρέχον έτος Κοινή Συνάντηση των Συμβουλίων E.E.E. και θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά τον προσεχή Σεπτέμβριο.

Εν όψει...

Τούρκοι τεχνοκράτες - "Θαλασσόλυκοι";

Του κ. ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ ΜΠΑΤΗ

Πως η Τουρκία εκπαιδεύει τα νέα στελέχη γέφυρας και μηχανής, για να μπορούν να βρίσκουν με σιγουριά τη Μάλτα, αλλά και το φιλόδοξο στόχο μιας νέας δύναμης, στο Αιγαίο.

Υπάρχουν πολλοί τρόποι για να γλυτώσει κανείς από ένα κακό παρελθόν και ο καλύτερος, είναι η φυγή προς τα εμπρός, προς το μέλλον.

Αυτό ακριβώς, επιχειρούν σήμερα οι Τούρκοι - και φαίνεται με επιτυχία - χτίζοντας μια υπερσύγχρονη ναυτική εκπαίδευση για να καταργήσουν τον παραδοσιακό ψόγο του "Μάλτα γιόκ"!

Και ασφαλώς, όχι μόνο. Αλλά και για να προετοιμάσουν μια δυναμική έξοδο στο διεθνή ναυτιλιακό στίβο, μετά το 2000.

Γιατί σήμερα, στη θάλασσα, η γειτονική χώρα, παραμένει αμελητέα ποσότητα. Με ένα στόλο μόλις 948 πλοίων και 5.000.000 κοχ, δεν μπορεί να καλύψει στοιχειωδώς τις δικές της μεταφορικές ανάγκες και βεβαίως, να προσφέρει υπηρεσίες στο διεθνές εμπόριο, τέτοιες, που να εξασφαλίζουν υπολογίσιμη συναλλαγματική πρόσοδο, αλλά και να παράγουν πολιτική δύναμη και εθνικό γόητρο.

Go ahead λοιπόν, οι Τούρκοι στη θάλασσα, την ώρα που οι Έλληνες βρίσκονται μεν στην κορυφή, χωρίς όμως οι ίδιοι να το έχουν συνειδητοποιήσει επαρκώς, για να εκμεταλλευθούν την πρωτιά τους, οικονομικά, πολιτικά και εθνικά (4.000 πλοία 120 εκ. κοχ.).

Στη συνέχεια αυτής της έρευνας, μερικά ενδιαφέροντα στοιχεία για τα όσα συμβαίνουν στους γείτονες και κάποιες αναγκαίες συγκρίσεις, με τα "καθ' υμάς".

Η επένδυση στον άνθρωπο

Η Τουρκία κινείται στο ναυτιλιακό στίβο με αντίθετη στρατηγική από αυτή που κινείται η δική μας χώρα. Γιατί έχουμε μεν, τον μεγαλύτερο στόλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και υπό ορισμένες προϋποθέσεις (ξένες σημαίες) τον μεγαλύτερο του Κόσμου, αλλά πάσχουμε βαρεια από έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού.

Για να μπορέσει λοιπόν η Ελλάδα να ισορροπίσει τη σχέση μεταξύ πλοίων και ναυτικών, θα χρειασθεί την προσεχή δεκαετία, τουλάχιστον 20.000 νέους πλοιάρχους και μηχανικούς. Και το πιο σπουδαίο, αυτοί οι πλοίαρχοι και μηχανικοί, πρέπει να είναι υψηλής επαγγελματικής και μορφωτικής στάθμης. Δύσκολη επιδίωξη εάν ληφθούν υπ' όψη τρεις κρίσιμοι παράγοντες που χαρακτηρίζουν την ελληνική πραγματικότητα.

- Το οξυνόμενο δημογραφικό πρόβλημα.
- Την εντεινόμενη αποστροφή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.
- Την αποδιοργανωμένη μέχρι πρότινος και αναχρονιστική ναυτική εκπαίδευση.

Και όμως στο προσεχές μέλλον, υποστηρίζουν οι αρμόδιοι, ευκολότερα θα μπορούν να βρίσκονται πλοία και δυσκολότερα να φτιάχνονται άνθρωποι που θα τα κινούν ... Ευτυχώς - προσθέτουν - προς το παρόν, η Τουρκία δεν μπορεί να παράγει και εφοπλιστές.

Είναι ένα είδος που δεν αποκτάτε στα θρανία, εάν δεν έχει κανείς στο αίμα του, την προγονική εξυπνάδα και τόλμη του πολύπλαγκτου Οδυσσέα...

Ομως οι καιροί αλλάζουν και το ταλέντο και η παράδοση, πολιορκούνται στενά, από τον ηλεκτρονικό υπολογιστή...

Επομένως εφησυχασμός δεν επιτρέπεται.

Μία σύγχρονη ναυτική εκπαίδευση

Όπως όμως έχουν τα πράγματα, μεγάλη παραμένει η σημασία από εδώ και μπρός, της ναυτικής εκπαίδευσης, εάν θέλει μια χώρα να παίξει σημαντικό ή έστω υπολογίσιμο ρόλο, στο κύκλωμα των διεθνών θαλασσιών μεταφορών. Και να τον παίξει σοβαρά σε οικονομική, πολιτική και εθνική βάση. Και όχι αποκλειστικά στο περιθώριο της συμβατικής νομικότητας.

Κατά συνέπεια, η Τουρκία έχει χαράξει σωστή πολιτική με στόχο μία προσεχή ναυτιλιακή ανάπτυξη, οργανώνοντας κατά τα φαινόμενα, σωστή ναυτική παιδεία.

Αυτό τουλάχιστον δείχνει η καμπάνια προβολής που οι αρμόδιες υπηρεσίες της γειτονικής χώρας, έχουν ξεκινήσει τον τελευταίο καιρό, σε διεθνές επίπεδο.



Ο Θυρεός της Ναυτικής Σχολής, του Τεχνικού Πανεπιστημίου της Κωνσταντινουπόλεως

Τα στοιχεία και οι πληροφορίες που ακολουθούν, είναι από την καμπάνια αυτή και κυρίως από μια πολυτελή μπροσούρα σε μορφή εντυπωσιακού πόστερ, που αυτές τις μέρες κατέκλυσε τα γραφεία των διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών και κυρίως του αρμόδιου για εκπαιδευτικά θέματα της ναυτιλίας, IMO.

Σήμερα στην Τουρκία λειτουργούν:

- Πλέγμα από πέντε ναυτικές σχολές, διαφορετικών ειδικοτήτων.
- Κέντρο Εκπαίδευσης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.
- Πανεπιστημιακή Ναυτική Σχολή στο τεχνικό Πανεπιστήμιο της Κωνσταντινουπόλεως.

Στην πρώτη κατηγορία υπάγονται οι εξής σχολές:

Maritime and Marine Professional High School, Ship Building Professional High School, Engine Professional High School, Maritime Professional High School, Anatolian Professional High School.

Πρόκειται για σχολές μέσου επιπέδου.

Το κέντρο εκπαίδευσης Θαλάσσιας Ασφάλειας εξ άλλου, επρόκειτο να λειτουργήσει τον περασμένο μήνα στα πλαίσια μιας στενής συνεργασίας του IMO, του Υπουργείου Εξωτερικών και του Οργανισμού Κρατικού Προγραμματισμού της Τουρκίας, με σκοπό την εκπαίδευση 40.000 ναυτικών. Στο Κέντρο αυτό που χρηματοδοτείται με 400 χιλ. δολάρια, θα διδαχθούν επιβίωση στη θάλασσα και προσωπική ασφάλεια, τεχνικές πυρόσβεσης και γνώσεις ασφάλειας στη θάλασσα.

Αλλά η κορωνίδα του όλου ναυτεκπαιδευτικού συστήματος της Τουρκίας είναι η Πανεπιστημιακή

Σχολή της Κωνσταντινουπόλεως, που διαφημίζεται μέσα στη Τουρκία και προβάλλεται διεθνώς, ως υψηλών προδιαγραφών και πρωτοποριακής οργάνωσης, ανώτατη εκπαιδευτική μονάδα.

Σπουδές και οργάνωση ιεραρχίας και κοινής ζωής

Η Ναυτική Σχολή ουσιαστικά ιδρύθηκε το 1988 με την ένταξή της στο Τεχνικό Πανεπιστήμιο της Κωνσταντινουπόλεως, αλλά έχει - υποστηρίζεται - προιστορία περίπου 200 ετών. Ξεκίνησε ως εκπαιδευτική μονάδα το 1773 με την επωνυμία Muhendishane I Bahr I Humayun με ειδικότητες τη ναυπηγική και χαρτογραφία και μετά από διάφορες μεταρρυθμίσεις και μετονομασίες έγινε Πανεπιστημιακή με την επωνυμία Maritime Faculty of the ITU.

Τι ακριβώς είναι αυτή η Σχολή:

Είναι η 11η του Πανεπιστημίου ITU και παρέχει 4ετή εκπαίδευση (8 εξάμηνα) στα αντικείμενα Γέφυρας, Μηχανής, Μάνατζερ μεταφορών καθώς και σε μία σειρά από άλλες συναφείς με τη ναυτιλία επιστήμες. Στην ουσία είναι συγκρότημα εκπαιδεύσεως στις κύριες ειδικότητες του πλοίου, αλλά και ευρύτερα στη λειτουργία του Shipping. Ενα επί μέρους πανεπιστήμιο στους κόλπους ενός άλλου πανεπιστημίου.



Maritime Safety Training Centre

Η Ναυτική Σχολή του ITU λειτουργεί ως οικοτροφείο στο οποίο τα διδάκτρα, η στέγη, η τροφή, τα βιβλία και οι στολές παρέχονται από την κυβέρνηση. Σε αντάλλαγμα οι φοιτητές οφείλουν μετά την αποφοίτησή τους να εκτελέσουν "εντεταλμένη υπηρεσία" δύο ετών για κάθε έτους σπουδών, είτε σε κρατικούς οργανισμούς, είτε στους πλοιοκτήτες εμπορικών πλοίων υπό τουρκική σημαία, οι οποίοι επιστρέφουν τα δάνεια που διέθεσε η τουρκική κυ-

βέρνηση, συμπεριλαμβανομένων και των νομίμων τόκων.

Οι φοιτητές της Ναυτικής Σχολής του ΙΤΥ εκπαιδεύονται - αναφέρουν οι σχετικοί κανονισμοί - σύμφωνα με ορισμένους κανόνες που αντιστοιχούν στη ναυτική πειθαρχία και τις παραδόσεις που συσσωρεύθηκαν κατά την πάροδο εκατοντάδων ετών και μέσα στα πλαίσια του σεβασμού των ιεραρχικών σχέσεων.

Η Ναυτική Σχολή εδρεύει στη περιοχή Tahaffuzhane στην Κωνσταντινούπολη, περιλαμβάνει 400 μέτρα ακτών που βλέπουν στη θάλασσα του Μαρμαρά, η έκταση της καταλαμβάνει 65.000 τ.μ. και διαθέτει κλειστούς χώρους 11.000 τ.μ. που περιλαμβάνονται 42 χωριστά κτίρια.

Τα προσόντα των εισαγομένων στη Σχολή: Επιτυχία στις εξετάσεις, ηλικία μέχρι 20 ετών, τουρκική υπηκοότητα, σωματικά προσόντα (ύψος, βάρος), επιτυχή συνέντευξη και πιστοποιητικό υγείας "για συνθήκες ναυτικής ζωής".

Βασικό μάθημα η αγγλική γλώσσα που διδάσκεται κατά δύο τρόπους Με κανονικό πρόγραμμα υποστηρίξης αφού προηγηθεί εκπαίδευση 30 ωρών εβδομαδιαίως. Το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει τη διδασκαλία ορισμένων μαθημάτων στην αγγλική γλώσσα.

Ο Διοικητής του οικοτροφείου είναι απόφοιτος της Σχολής, ρυθμίζει τις λεπτομέρειες της ενδιαίτησης των σπουδαστών, αναφερόμενος στον Πρύτανη. Ο Διοικητής πλαισιώνεται από μία επιτροπή υπαξιωματικών στην οποία αναφέρεται με την σειρά της, Επιτροπή Δοκίμων υπηρεσίας που προέρχονται από το τελευταίο έτος σπουδών. Η οργάνωση αυτή - αναφέρεται στον σχετικό Κανονισμό - έχει στόχο "να καλλιεργηθεί στους δοκίμους η πειθαρχία που αντιστοιχεί στις αξίες και τις παραδόσεις της θάλασσας και η επιτροπή των υπαξιωματικών συνεργάζεται με το Διοικητήριο για την εφαρμογή των αναγκών, σ' αυτήν την κατεύθυνση." Επίσης εισηγείται προτάσεις για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των δοκίμων.

Η Σχολή διαθέτει τα εξής εργαστήρια και τις ακόλουθες εκπαιδευτικές μονάδες

- Arpa - Rapada Simulator και τα εργαστήρια ιστιοπλοίας, ναυσιπλοίας, κινητήρων, ατμού, μηχανών, φυσικής, αγγλικής γλώσσας και υπολογιστών.
- Επίσης στη Σχολή λειτουργούν Λεμβαρχείο, βιβλιοθήκη και εργαστήριο μετάλλων συγκόλλησης και συντήρησης μηχανών.

Οι δόκιμοι έχουν τη δυνατότητα αθλητικής εκ-

παίδευσης, σε κλειστό γυμναστήριο, σε ανοικτό επίπεδο ποδοσφαίρου και μπάσκετ και σε ειδική διαδρομή τζόκιγκ.

Οι φοιτητές της Ναυτικής Σχολής σε αντιδιαστολή με φοιτητές άλλων Σχολών, ζουν 24 ώρες την ημέρα μαζί, εκτός από Σαββατοκύριακα, ώστε να είναι απολύτως προετοιμασμένοι για την επαγγελματική τους σταδιοδρομία. Σύμφωνα με το πρόγραμμα έ-

χουν ελεύθερο χρόνο που μπορούν να ασχολούνται με τον μοντελισμό πλοίων, τη φωτογραφία, τη μουσική, τη λαϊκή τέχνη, την δημοσιογραφία και το ραδιόφωνο, το θέατρο, τον αερομοντελισμό και την αεροπλοία, το σκάκι και το μπρίτζ, την κηπουρική, πολιτιστικές εκδηλώσεις, την ζωγραφική.

Οι απόφοιτοι και οι αποδοχές

Οι απόφοιτοι της Ναυτικής Σχολής, σταδιοδρομούν κατά προτεραιότητα στη Τουρκική ναυτιλία, και με βάση τους εξής πτυχιακούς τίτλους

- Οι απόφοιτοι του Τμήματος Γέφυρας, παίρνουν Bachelor of Science για καθήκοντα πλοιάρχου και οι απόφοιτοι του Τμήματος Μηχανών, Bachelor of Science για μηχανολόγους. Ενα πρόσθετο αποδεικτικό, παίρνουν οι απόφοιτοι του ειδικού προγράμματος αγγλικής γλώσσας.

Σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς, οι πρώτοι παίρνουν από τη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας πτυχίο γ' πλοιάρχου (third make) και οι δεύτεροι πτυχίο βοηθού μηχανικού.

Μέχρι σήμερα έχουν αποφοιτήσει περισσότεροι από 3.400 αξιωματικοί από τους οποίους 1.740 πλοίαρχοι, 1.400 μηχανικοί και 149 μάνατζερς.



Ο πρύτανης του Ι.Τ.Υ. καθηγητής Osman Kamil Sag δηλώνει: «Είμαι ο εγγυητής των εξαιρετικών δυνατοτήτων που προσφέρει η Πανεπιστημιακή Σχολή μας, στους νέους που θέλουν να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα»

Και οι αμοιβές των αποφοίτων της Σχολής, στην αρχή της σταδιοδρομίας τους:

Για τους κλάδους Γέφυρας και Μηχανής 1000-1250 δολάρια το μήνα. Μετά από τριετή υπηρεσία οι αποδοχές αυξάνονται σε 1500-1900 δολ. και μετά από 10 χρόνια σε 2000-3500 δολ. το μήνα

Μετά από 10-20 χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας είναι ευκολότερο να αποκτήσουν εργασία στην ξηρά. Οι απόφοιτοι του Τμήματος Γέφυρας εργάζονται ως γενικοί διευθυντές, εκτελεστικοί ή τεχνικοί διευθυντές, επιθεωρητές γέφυρας ή προσωπικού για ναυτιλιακές εταιρίες με μισθούς μεταξύ 1.000 - 3.500 δολ. τον μήνα και ως μεσίτες πλοίων.

Ενώ εκεί έχτιζαν εδώ γκρεμίζαμε

Και αυτά μεν συμβαίνουν σήμερα στη γειτονική χώρα, με πολλές βλέψεις και φιλοδοξίες και στο ναυτικό τομέα.

Εμείς εδώ τι κάνουμε στον ίδιο τομέα; Μέχρι λίγα χρόνια πριν, χαλάγαμε μόνο, με ζήλο και επιμέλεια αυτοκτονική. Γκρεμίζαμε και παράδοση και επιτεύγματα. Σήμερα, ευτυχώς, έστω και αργά, ξεκινούμε την δραματική προσπάθεια να περιμαζέψουμε τα ερείπια μιάς άλλοτε δυναμικής και πριν 30 χρόνια πρωτοποριακής ναυτικής εκπαίδευσης. Θα επιτύχουμε; Οι αρμόδιοι και οι ενδιαφερόμενοι το ελπίζουν παρά το γεγονός ότι ο στόλος μας παραμεγάλωσε και συνεχώς αναπτύσσεται. Και παρά το γεγονός ότι η πλειονότητα των νέων μας προτιμά την κακομοιριά της δημοσιονομικής στην στεριά, από τη δυναμική σταδιοδρομία στη θάλασσα, ενώ οι εν ενεργεία καπεταναίοι και μηχανικοί σιγά-σιγά λιγοστεύουν, ή το χειρότερο, ξεπερνιούνται από τις απαιτήσεις μιας οργιώδους, σε ρυθμούς και εκπλήξεις, τεχνολογίας.

Ωστόσο τα δύο τελευταία χρόνια φαίνεται πως τα πράγματα εξελίσσονται περισσότερο αισιόδοξα. Συγκεκριμένα:

- Εχουμε μίαν αισθητή αύξηση του αριθμού των υποψηφίων στις ΑΔΣΕΝ, που αν δεν εί-

ναι συμπτωματική, θα δημιουργήσει διεξόδους.

- Ετσι έχουμε μεγαλύτερα περιθώρια επιλογής των καλύτερων σπουδαστών.
- Εχουμε εντατικοποίηση της οργανωτικής προσπάθειας. Αγγλος ειδικός μετακλήθηκε με δαπάνες των εφοπλιστών για να εποπτεύσει αυτή την αναδιοργάνωση των ΑΔΣΕΝ.
- Εχουμε ακόμη, ένα κάποιο συμμάζεμα στη συμπεριφορά των σπουδαστών που φαίνεται ότι βγαίνουν από τη φάση της ασυδοσίας και του σκουλαρικού. Τι ήταν ακριβώς αυτή η φάση;

Η Φαλκονέρα της ναυτικής εκπαίδευσης, που ξεκίνησε το 1981 με την περίφημη προτροπή του τότε υπουργού Ναυτιλίας Στάθη Γιώτα, προς τους σπουδαστές του Ασπροπύργου:

- Συνδικαλιζέσθε, συνδικαλιζέσθε...

Και βεβαίως συνδικαλίσθηκαν οι σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ με την καρδιά τους, βοηθώντας και της γενικότερης μόδας της εποχής. Ετσι κατάργησαν στολή, ιεραρχία, έπαρση σημαίας, αξιοκρατική μεταξύ τους ιεραρχία, για να σηκώσουν πανευτυχώς το λάβαρο τη "μη εντατικοποίησης" των σπουδών και κατά του "παιδαγωγικού αυταρχισμού". Και το αποτέλεσμα, η ναυτική εκπαίδευση έγινε για χρόνια, πεδίο άγνωνων, ανόητων και διαλυτικών κινητοποιήσεων. Ο χειρότερος προθάλαμος για μία υπεύθυνη παρουσία στη γέφυρα και το μηχανοστάσιο...

Και όλα αυτά, την ώρα που η Τουρκία δεν έχανε καιρό και άρχιζε να χτίζει με επιμέλεια, μέθοδο και πειθαρχία το οικοδόμημα παραγωγής μελλοντικών θαλασσόλυκων-τεχνοκρατών, που όπως φαίνεται δεν αποτελεί στρατηγικό αυτοσκοπό. Είναι φανερό ότι θέλει να ανοίξει το δρόμο σε μία αισθητή ναυτική παρουσία, διεθνώς και βεβαίως, στο Λιγαίο.

Προσοχή λοιπόν, στους γειτονικούς θαλασσόλυκους. Το θέμα δεν είναι μόνο ναυτιλιακό, είναι και εθνικό.

ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΜΠΑΤΗΣ



Aeolos Management S.A.

16, II MERARCHIAS STR.
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE

TELEPHONE: 4283686 (7 Lines)
TELEXES: 21 3160, 24 1707 AEOL GR
CABLES: AEOLUS PIRAEUS
TELEFAX: 4283693

"MEDOV" is known for all kinds of ships

"MEDOV" is a leading Maritime Services Organization providing since 1947, in 60 ports in ITALY, a dynamic comprehensive service for the Shipowner and Charterer

MEDOV's philosophy of personalised care has always been the principle of our existence, and includes reliability, punctuality and professionalism

Our commitment to excellence is your guarantee to complete satisfaction

Contact **MEDOV** to be in touch with Shipping's Italian Experts for Ship Agency, Ship Management and Manning Services, Customs Clearance and Forwarding, Repair Superintendence, Oil and Bunkers suppliers, Management and Marketing for Cruise Vessels

**YOU MAY BE SEEKING AN EXPERT
BUT YOU NEVER KNOW WHEN YOU'LL NEED A
FRIEND**

"MEDOV,"[®]

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY SPA

Genoa

Tel: (010) 54.90.1
Fax: (010) 56.20.50



Venice

Tel: (041) 520.36.00
Fax: (010) 528.72.58

Ελληνικό Πρόγραμμα Τηλεϊατροκής στα ποντοπόρα πλοία

Η G7 (Group των επτά πλουσιότερων χωρών), κατά την σύνοδο που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες στις 25-26 Φεβρουαρίου 1995 επέλεξε κοινοτικό πρόγραμμα για την εφαρμογή της τηλεϊατρικής διεθνώς και ειδικότερα στα ποντοπόρα πλοία.

Το πρόγραμμα πρότειναν από κοινού η Advanced Concepts Enterprises (ACE) και η εγκατεστημένη στην Αθήνα ελληνική εταιρία BIOTRAST.

Σύμφωνα με κοινοτικές πληροφορίες, η πρόταση MERMAID (Θαλάσσια Βοήθεια Επειγόντων Ιατρικών Περιστατικών με τη βοήθεια της Τηλεϊατρικής), η οποία υποβλήθηκε στην XIII Γενική Διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στα πλαίσια των εφαρμογών της Τηλεματικής στον χώρο της Υγείας, έχει προεγκριθεί από το Υπουργικό Συμβούλιο της ομάδας των μελών της G7 σαν το πρόγραμμα που θα υλοποιηθεί στα πλαίσια της κατεύθυνσης "Πολυγλωσσική τηλεϊατρική επιτήρηση επειγόντων περιστατικών σε 24ωρη βάση".

Η Πρόταση MERMAID

Η Τηλεματική αποτελεί τον συνδυασμό των τεχνολογιών της Πληροφορικής και των Τηλεπικοινωνιών. Ετσι μπορεί και εξυπηρετεί ανάγκες που δεν είναι δυνατό να εξυπηρετηθούν με άλλους τρόπους.

Η ευρύτητα χειρισμών και η τεχνολογική δυνατότητα μεταφοράς εικόνας, φωνής και δεδομένων που παρέχει η Τηλεματική επιτρέπει όχι μόνο την παροχή Τηλεϊατρικών Υπηρεσιών, αλλά την Τηλεπαρουσία (Telepresence) του ιατρού όπου υπάρχει ανάγκη.

Οι Χρήστες

Η πρόταση MERMAID μελετά και υλοποιεί ένα δίκτυο παροχής (επειγουσών κυρίως) ιατρικών υπηρεσιών, μέσω δορυφορικής σύνδεσης με ποντοπόρα πλοία. Το δίκτυο αυτό θα αποτελείται από κεντρική μονάδα παροχής ιατρικών υπηρεσιών και των απαραίτητων περιφερειακών σταθμών. Οι σταθμοί αυτοί θα είναι δύο ειδών:

* Κεντρικοί σταθμοί που θα παρέχουν ειδικές ιατρικές υπηρεσίες, όπως νοσοκομεία, όπου ε-

φημερεύουν ειδικοί τραυματιολόγοι ή ειδικοί άλλων ειδικοτήτων (π.χ. παθολόγοι για την αντιμετώπιση μιας πνευμονίας).

* Καταμετρημένοι σταθμοί, εγκαταστημένοι στα πλοία που συμμετέχουν στο δίκτυο.

Με τον τρόπο αυτό, όταν εμφανίζεται μία επείγουσα ιατρική ανάγκη σε κάποιο πλοίο, το προσωπικό θα μπορεί να επικοινωνεί με την κεντρική μονάδα όπου ο εφημερεύων ιατρός θα λαμβάνει πλήρη γνώση και εποπτεία της κατάστασης (μέσω τηλεοπτικής εικόνας), θα δίδει τις απαραίτητες οδηγίες και θα επιβλέπει την κατάστασή τους, (π.χ. επίθεση τραύματος κλπ.) ενώ θα μπορεί να συμβουλευτεί άλλους ειδικούς ιατρούς εφόσον το κρίνει αναγκαίο.

Να σημειωθεί ότι είναι η πρώτη φορά που η G7 επιλέγει κοινοτικό πρόγραμμα για διεθνοποίηση και ότι το πρόγραμμα αυτό προέρχεται από Ελληνικές εταιρίες οι οποίες έχουν και την διεύθυνση του έργου.

Advanced Concept Enterprises A.E. (ACE)

Πέντε χρόνια μετά την ίδρυσή της, η ACE κάνει αισθητή, πλέον, την παρουσία της στην Αγορά Πληροφορικής. Με νέο δυναμικό, 80 περίπου ατόμων, μεγάλη πείρα και άριστους τίτλους σπουδών, πολλαπλασίασε τα δύο τελευταία χρόνια, τους ρυθμούς ανάπτυξής της, σε μια περίοδο μεγάλης κρίσης στην Αγορά Πληροφορικής.

Η ACE το 1993 είχε 31% καθαρά κέρδη επί του τζίρου της. Το 1994, σε πείσμα της κρίσης, υπερτριπλασιάζει τον κύκλο εργασιών της, αυξάνει κατά δέκα φορές το προσωπικό της και αντιμετωπίζει την εξειδικευμένη στον τομέα της ζήτησης.

Η ζήτηση αυτή περιλαμβάνει έργα που απαιτούν ιδιαίτερη τεχνογνωσία και εξειδικευμένο επιστημονικό δυναμικό, όπως:

α. Το πιλοτικό έργο της παρακολούθησης του στόλου των αλιευτικών σκαφών (YEN) μέσω δορυφόρου.

β. Την ανάπτυξη εξειδικευμένου λογισμικού διαχείρισης κειμένων και εικόνων για την Γενική Εκδοτική.

Μια δυναμική παρουσία

ACE

στην αγορά πληροφορικής

γ. Έρευνα για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στον χώρο της Τηλεματικής.

Για την αντιμετώπιση των σύνθετων αυτών έργων, η ACE, έχει προχωρήσει σε μία ευέλικτη οργάνωση της τεχνικής της υπηρεσίας σε τμήματα με διαφορετικές αρμοδιότητες. Τα βασικά τμήματα είναι:

- Λογισμικού
- RND
- H/W Configuration
- Network Configuration

Σύμφωνα με πληροφορίες, στο πρόγραμμα MERMAID θα συμμετάσχουν μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, και ως πρώτη που ενδιαφέρθηκε να εφαρμόσει Πρόγραμμα Τηλεματικής στα 45 ποντοπόρα πλοία της, αναφέρεται η Anangel Shipping Enterprises του ομίλου Αγγελικούση.

Η ACE σε συνεργασία με την AT & T

Στρατηγική επιλογή της ACE αποτελεί η συνεργασία της με την AT & T που είναι η μεγαλύτερη εταιρία τηλεπικοινωνιακών και υπολογιστικών συστημάτων στον κόσμο.

Όπως πληροφορούμεθα, οι δύο παραπάνω εταιρίες έχουν αποφασίσει να ενώσουν τις δυνάμεις τους για την περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση των τηλεπικοινωνιών στον Πειραιά.

ACE & TAXIS

Η συμμετοχή της ACE με την AT&T στον διαγωνισμό του TAXIS, βασίζεται στην αξιοποίηση εφαρμογών και υπηρεσιών των πλέον σύγχρονων και ανεπτυγμένων μεθόδων και προγραμμάτων.

Η συνεργασία της ACE με την AT & T παρέχει στη κοινοπραξία τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

- > Απόλυτα ομοιογενή, AT&T εξοπλισμό που καλύπτει το σύνολο του έργου και υποστήριξη του από ένα και μόνο κατασκευαστή, εξασφαλίζοντας όχι μόνο την ολοκλήρωση του έργου αλλά και την καλή λειτουργία

του συστήματος το οποίο θα είναι απαλλαγμένο από τα γνωστά προβλήματα που προκύπτουν και ασφαλή διακίνηση των δεδομένων.

- > Την πλέον ασφαλή τηλεπικοινωνιακή λύση, σε ένα έργο που η επιτυχία του θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από την απρόσκοπτη και ασφαλή διακίνηση των δεδομένων.
- > Τον ισχυρότερο κεντρικό υπολογιστή από όλους όσους προσφέρονται, AT&T 3600, ενώ διαθέτει και μεγαλύτερο σύστημα το AT&T 3700, που είναι σήμερα ο ισχυρότερος εμπορικός υπολογιστής στον κόσμο.
- > Εμπειρία σε μεγάλα έργα με παρόμοιες εγκαταστάσεις όπως:
 - IRS (Υπουργείο Οικονομικών-ΗΠΑ)
 - IRS (Υπουργείο Οικονομικών-KANADA)
 - Spanish Taxation Authority
 - Lloyds Bank PLC
 - Wal Mart
 - Mith
 - Abbey National
 - Australian Social Security
 - American Express
 - Delta Airlines
 - British Airways
 - Kansas City Power & Light
 - Canada Post Corporation κλπ.

Οικονομική ευρωστία σε αντίθεση με τους περισσότερους κατασκευαστές τηλεπικοινωνιακών και υπολογιστικών συστημάτων που ευρίσκονται σε οικονομική ύφεση και έχουν ασαφείς τεχνολογικούς προσανατολισμούς.

Δεν είναι τυχαίο, ότι σε μία περίοδο που φαίνεται να υπάρχει ύφεση στον χώρο της πληροφορικής, η ACE προχωράει με μεγάλα βήματα. Και τούτο γιατί είναι πίστη της Εταιρίας ότι ο σωστός προγραμματισμός και η ποιότητα των προϊόντων της είναι ο μοναδικός τρόπος για την διεύρυνση της Αγοράς.

Lindamar Shipping BV

Your Best Choice
for Shipping Services at ports
in the Netherlands and Belgium

- ★ TANKER OPERATORS
- ★ AGENCY SERVICES
- ★ FREIGHT FORWARDING
- ★ WAREHOUSING & CUSTOM CLEARANCES

Curieweg 5, 3208 KJ Spijkenisse,
P.O. Box 699
3200 AP Spijkenisse,
The Netherlands

Telephone: (31-1880) 10722
Telefax: (31-1880) 16469
Telex: 29560 / 29782
Cable: "Lindamar"



ΣΤΟΝ "ΟΜΙΛΟ" ΚΑΙ ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ!

ΦΕΤΟΣ ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ, ΑΛΛΑΞΤΕ ΤΙΣ
ΣΥΝΗΘΕΙΕΣ ΣΑΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΒΕΙΤΕ
ΣΤΗ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ.
Ο "ΟΜΙΛΟΣ" ΑΝΟΙΧΤΟΣ,
ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ.
ΧΑΛΑΡΩΣΤΕ ΣΤΟ ΦΙΝΟ ΤΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.
ΑΠΟΛΑΥΣΤΕ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΓΕΥΣΗ
ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΠΕΡΙΠΟΙΗΣΗ.
ΖΗΤΗΣΤΕ ΝΑ ΑΚΟΥΣΕΤΕ ΣΤΟ ΠΙΑΝΟ
ΤΑ ΤΡΑΓΟΥΔΙΑ ΠΟΥ ΑΓΑΠΑΤΕ.
ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΤΕ ΜΕΧΡΙ ΑΡΓΑ.
Ο "ΟΜΙΛΟΣ" ΚΑΙ ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ,
ΣΑΣ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΤΗΝ ΥΨΗΛΗ
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΞΕΡΕΤΕ ΚΑΙ
ΑΠΑΙΤΕΙΤΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ
ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΣΑΣ
ΣΤΙΓΜΕΣ.
ΓΙΑΤΙ ΔΟΙΠΟΝ, ΝΑ ΠΕΡΙΜΕΝΕΤΕ
ΤΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ;

"ΟΜΙΛΟΣ" RESTAURANT • ROOF GARDEN, ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ, ΤΗΛ.: 89.60.741 - 89.63.539, FAX: 96.70.363



Τα Σούπερφαστ φέρρυσ εντάσσονται στη γραμμή Ελλάδος - Ιταλίας

Οι Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε., έχουν κάθε δικαίωμα να αισθάνονται υπερήφανες, καθώς την φετεινή Εθνική Επέτειο της 25 Μαρτίου, την γιόρτασαν με την πανηγυρική ονομασία των δύο νεότευκτων, επιβλητικών σε μέγεθος και ποιότητα, ε/γ - ο/γ πλοίων τους «Σούπερφαστ Ι» και «Σούπερφαστ ΙΙ», στον ιστό των οποίων κυματίζει υπερήφανα η Γαλανόλευκη.

Αντί άλλων σχολίων, τα «Ναυτικά Χρονικά» παραθέτουν εν συνεχεία μερικές από τις επισήμανσεις του προέδρου του Δ.Σ. των «Επιχειρήσεων Αττικής» κ. Περικλή Παναγόπουλου, οι οποίες πιστεύουν ότι αντικατοπτρίζουν τον δυναμισμό της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, τη σωφροσύνη που διακατέχει τον ελληνικό εφοπλισμό, αλλά και τον ρόλο που καλείται να διαδραματίσει η Ελληνική Πολιτεία για να πάει επιτέλους αυτός ο ωραίος τόπος, η χώρα μας μπροστά!

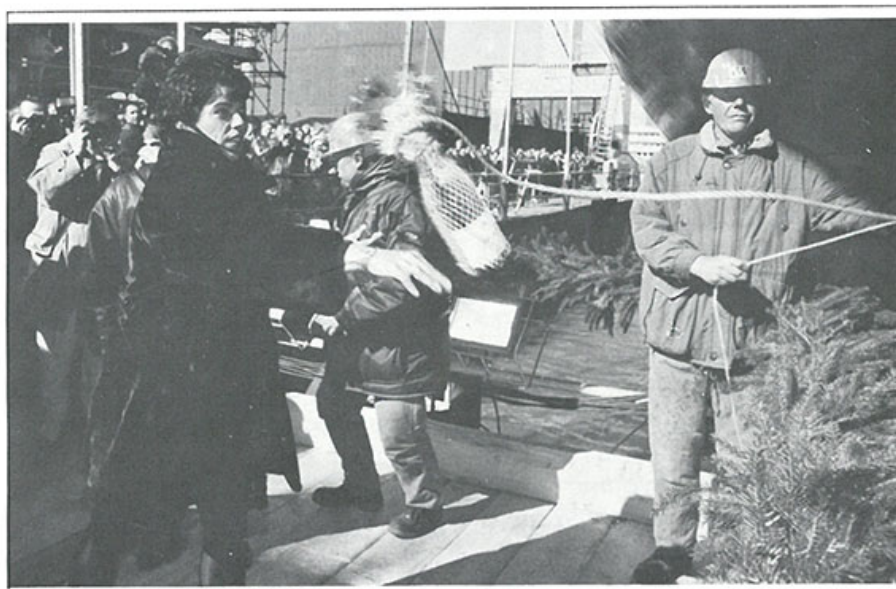
Μιλώντας στους πολλούς Έλληνες και ξένους που παρακολούθησαν την τελετή ονομασίας των πλοίων στα ναυπηγεία του Μπρέμερχαβεν, ο κ. Παναγόπουλος, μεταξύ άλλων υπογράμμισε:

«Θα μου επιτρέψετε να σταθώ για λίγο, στη σημερινή εορταστική συγκυρία. Γιατί νομίζω ότι δύο καινούργια και πρωτοποριακά καράβια, με την ελληνική σημαία στην πρύμνη τους, επιφορτισμένα με τον σημαντικό ρόλο να φέρνουν συνεχώς την Ελλάδα πιο κοντά στην Ευρωπαϊκή της οικογένεια, είναι μια έμπρακτη συμμετοχή στο

σημερινό εορτασμό της Εθνικής μας Επετείου.

Θα έλεγα λοιπόν, ότι η αρετή του πατριωτισμού στο κατώφλι της τρίτης χιλιετηρίδας, αποκτά άλλη διάσταση και διαφορετικό περι-

γους αδυνατούν ή δεν αντιλαμβάνονται την αναγκαιότητα της έγκαιρης προσαρμογής στην τεχνολογική πρόοδο, μένουν πίσω και φυσικά ή αργά ή γρήγορα αντιμετωπίζουν πρόβλημα επιβίωσης. Και



Η Ολυμπιονίκης Βούλα Πατουλίδου βαπτίζει το «Σούπερφαστ Ι»

χόμενο. Γιατί η επιβίωση κάθε έθνους στον κόσμο του σκληρού σημερινού ανταγωνισμού και της καταγιστικής προόδου, είναι υπόθεση του καθενός και απαιτεί τόλμη και στόχους καμιά φορά πέραν από τα όρια του στενού προσωπικού συμφέροντος.

Στην εποχή της πληροφορικής, της κοινωνίας της πληροφόρησης, της οικονομίας χωρίς σύνορα και των απροσδόκητων γαιοπολιτικών εξελίξεων, κανείς δεν μπορεί να πορεύεται μόνος στον πλανήτη μας.

Αποτελεί κοινό τόπο, ότι όσες επιχειρήσεις για διάφορους λό-

τούτο, γιατί όταν πεισθούν κάποτε να προχωρήσουν κάτω από την πίεση των περιστάσεων, αντιμετωπίζουν αυξημένο κόστος και δυσκολίες προσαρμογής στα νέα δεδομένα.

Με αφετηρία τις σκέψεις αυτές και μετά από μακροχρόνια και εμπεριστατωμένη μελέτη, οι «Επιχειρήσεις Αττικής» αποφάσισαν τη ναυπήγηση των δύο υπερσύγχρονων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, που έχουμε την τιμή και τη χαρά να σας παρουσιάζουμε σήμερα. Πρόκειται για μία επένδυση 150 εκατομμυρίων δολλαρίων.

Επένδυση στο μέλλον της Ελλάδος και σε ζωτικές σημασίας σύνδεση με την Ευρώπη, από την οποία δυστυχώς, σήμερα η χώρα μας, είναι σχεδόν αποκομμένη. Και αναφέρθηκα σε "επένδυση στο μέλλον" επειδή το έτος 2000, τα πλοία αυτά θα είναι ηλικίας μόλις 4,5 ετών.

Μόνον έτσι, με πλοία μελετημένα και κατασκευασμένα ειδικώς για τις συγκεκριμένες διαδρομές θα μπορέσουμε να καλύψουμε ένα σημαντικό ποσοστό των εμπορικών και τουριστικών αναγκών της χώρας μας, επιτυγχάνοντας την ταχύτερη απευθείας σύνδεση με τον πλησιέστερο εταίρο μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι «Επιχειρήσεις Αιτικής» πιστεύουν ότι το εθνικό συμφέρον επιτάσσει τον εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας, όσο το δυνατό πιο έγκαιρα και πιο αποτελεσματικά, προτού επέλθει η άλωσή της στο πεδίο του σκληρού ανταγωνισμού, όταν θα πέσουν τα τείχη ενός καλώς εννοούμενου προστατευτισμού. Γιαυτό και εμείς επενδύουμε σήμερα σημαντικά κεφάλαια και δημιουργούμε ανθεκτική γραμμή άμυνας σε κάθε απόπειρα άλωσης, ενισχύοντας δυναμικά την ελληνική παρουσία στον τομέα της επιβατηγού ναυτιλίας. Προσωπικά, θα χαρώ ιδιαίτερα, αν υπάρξουν γρήγορα μμητέρες αυτού του εγχειρήματος. Βεβαίως, με βούληση εκ μέρους τους να επενδύσουν κεφάλαια και από κέρδη που απέκομισαν μέχρι τώρα στην εκμετάλλευση του κλάδου. Γιατί νομίζω ότι με "τζάμπα λεφτά" δουλειές πα δεν γίνονται και το επιχειρηματικό παιχνίδι δεν έχει ελπίδα επιτυχίας.

Γι' αυτό αγαπητοί φίλοι, θα μου επιτρέψετε να υπογραμμίσω ότι είναι η πρώτη φορά που στη χώρα μας επιχειρηματικός όμιλος ανέλαβε το βάρος να υλοποιήσει πρόγραμμα πλήρους τεχνολογικής προσαρμογής στις απαιτήσεις της σύγχρονης και ταχείας δια θαλάσσης, μεταφοράς τουριστών και εμπορευμάτων.

Είναι επενδυτική κίνηση που έγινε μεν, όπως ήταν φυσικό, με γνώμονα το εμπορικό συμφέρον, αλλά ταυτόχρονα διασφαλίζει και το μελλοντικό όφελος της χώρας μας. Γιατί προσβλέπουμε στο όφελος αυτό στο πλαίσιο της πλήρους ευρωπαϊκής ενοποίησης, όπου η Ελλάδα οφείλει να ασκήσει αυξημένη επιρροή και να επιδείξει ανάλογη αξιοπρέπεια, ιδίως στον τομέα της ναυτιλίας, όπου είναι σήμερα από όλους παραδεκτά τα εντυπωσιακά της επιτεύγματα.

Αλλά η επιρροή αυτή, δεν πρέπει να στηρίζεται μόνο σε ποσοτικά μεγέθη, στον αριθμό δηλαδή των πλοίων. Πρέπει να στηρίζεται κυρίως στην ποιότητα και την αποτελεσματική παροχή υψηλής στάθμης υπηρεσιών, όπως επίσης στην παράδοση, τον επαγγελματισμό και την πειθαρχία του έμπυχου δυναμικού ναυτικών και πλοιοκτητών.

Βεβαίως, η προσπάθεια που ανέλαβε ο όμιλος μας, χρειάζεται την κρατική συμπάρταση.

Συμπάρταση όμως γενικότερη, που να αφορά **στον εκσυγχρονισμό των θεσμών** μέσα στους οποίους πρέπει να λειτουργεί απρόσκοπτα η επιβατηγός ναυτιλία, αλλά και κυρίως **στον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος**. Γνωρίζουμε τις άριστες προθέσεις της κυβερνήσεως και τη διορατικότητα των κατά τομείς αρμοδίων στελεχών της. Η διαπίστωση αυτή, ειλικρινά μας ενθαρρύνει και μας εμπνέει. **Χρειαζόμαστε όμως τη δυναμική παρέμβασή τους για να νικήσουμε το μέγα εμπόδιο της γραφειοκρατίας.** Και το πιο σημαντικό, δεν ζητάμε ούτε και στην περίπτωση αυτή χρήματα. Είμαστε ακόμα διατεθειμένοι να επενδύσουμε και εμείς οι ίδιοι για να προαχθούν οι εγκαταστάσεις των λιμανιών με τα οποία θα συνεργασθούν τα νέα πλοία, στο επίπεδο των αναγκών και απαιτήσεων των καιρών.

Αγαπητοί φίλοι. Είμαι υποχρεωμένος με την ευκαιρία, να αναγνωρίσω τη συμβολή των Γερμανών φί-

λων μας, ναυπηγών, κατασκευαστών, τραπεζιτών και συμβούλων, στην αΐσια έκβαση του εγχειρήματος που αναλάβαμε. Η συνεργασία και οι υπηρεσίες τους υπήρξαν βασικός παράγων της επιτυχίας μας. Τους ευχαριστούμε και τους εκφράζουμε την εκτίμησή μας. Η διορατικότητά τους επεσήμανε εγκαίρως τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει αυτό το ελληνικό εγχείρημα, ακόμη και για τη την Ευρωπαϊκή υπόθεση.

Αλλά δεν σκοπεύουμε να σταθούμε εδώ και να εφψυχάσουμε. Μελετάμε περαιτέρω ανάπτυξη του στόλου μας, όπου και πάλι οι φίλοι Γερμανοί θα κληθούν να συμπαρασταθούν. Πιστεύουμε ότι και αυτό το στάδιο, δεν θα βραδύνει διότι ήδη έχει ενταχθεί στα σχέδια των άμεσων επιχειρηματικών μας στόχων.

Πριν κλείσω την ομιλία μου, θέλω να ευχαριστήσω όλους τους αρμόδιους κρατικούς φορείς που με εξαιρετική προθυμία συνέβαλαν να ξεπερασθούν τα γνωστά εμπόδια της ελληνικής πραγματικότητας, με γνώμονα βεβαίως, το γενικότερο και εθνικό συμφέρον.

Ιδιαίτερως θέλω να ευχαριστήσω τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, τον κ. Γ. Κατσιφάρα που και στην προκειμένη περίπτωση απέδειξε το ενδιαφέρον, την ευρεία αντίληψη και τη δημιουργική προσίλωσή του στην υπόθεση της ναυτιλίας.

Εγκάρδιες ευχαριστίες εξ άλλου στις Ολυμπιονίκες, τη Βούλα και τη Heike που με ενθουσιασμό και συγκίνηση βάφτισαν πριν από λίγο τα δύο πλοία, προσθέτοντας λάμψη με τις αθλητικές τους επιδόσεις, στο συμβολισμό των ονομάτων τους.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω θερμά όλους τους συνεργάτες μας, αλλοδαπούς και ημεδαπούς, που βρίσκονται σήμερα κοντά μας, καθώς και όσους μας παρακολουθούν από μακριά με αγάπη και συμπάθεια.

Whatever your accent, a Festival cruise is for you



FESTIVAL CRUISESTM

is the first cruise line created specifically with you as citizens of Europe in mind. A fun-loving cosmopolitan environment, multilingual service, the continent's finest cuisine and wines and the best of the Mediterranean's culture and scenery await you.

*We recognise all Europe's languages
but the pleasure we offer goes beyond words*



ONE EUROPE. ONE CRUISE LINE. *Festival Cruises*.TM

Amsterdam • Brussels • Copenhagen • Dusseldorf • Genoa • London • Madrid • Paris • Piraeus • Venice • Vienna • Zurich

Οι Καθηγητές ναυτικής εκπαίδευσης

Η σιωπηρά εσωτερική δύναμη της ναυτιλίας

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Στην χώρα μας όπως είναι γνωστό επικρατεί μία ευρύτερη αντίληψη ότι οι σχολές που αντλούν τους σπουδαστές τους μέσα από τον θεσμό των Πανελλαδικών εξετάσεων -- από αυτούς δηλαδή που πέτυχαν στις Πανελλαδικές εξετάσεις -- αυτές οι σχολές οδηγούν σε καταξιωμένες σπουδές.

Και επομένως οι ΑΔΣΕΝ που εφαρμόζουν ένα διαφορετικό σύστημα εισαγωγής είναι λογικό στην συνείδηση της σπουδάζουσας νεολαίας και για το λόγο αυτό να μην βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος αλλά να είναι σύμφωνα με αυτή την αντίληψη περιθωριοποιημένες.

Στο παρόν άρθρο δεν υπεισερχόμαστε ούτε στο επίπεδο των σπουδών ούτε στον τρόπο επιλογής των εισερχομένων σπουδαστών. Αυτά τα δύο θέματα ανεξάρτητα από τις επιφυλάξεις μας -- που επανειλημμένα έχουμε διατυπώσει -- για σήμερα τα θεωρούμε δεδομένα. Όμως αυτό δεν σημαίνει ότι πάνω στο δοσμένο πλαίσιο δεν θα πρέπει να γίνονται εποικοδομητικές προτάσεις που σκοπό θα έχουν να φέρουν τις ΑΔΣΕΝ και τις ναυτικές σπουδές πλησιέστερα προς το γενικό εκπαιδευτικό σύστημα της χώρας, πλησιέστερα προς το κοινωνικό γίνεσθαι της περιοχής τους και ακόμη πλησιέστερα με την ζώσα πραγματικότητα της ναυτιλίας.

Πολλοί έχουν παρατηρήσει ότι υπάρχει μια εσωστρέφεια των Σχολών και μία κοινωνική και εκπαιδευτική απομόνωση.

Η περιχαράκωση αυτή δίνει μία αρνητική προς τα έξω εικόνα ως προς το είδος, την ποιότητα των σπουδών που παρέχουν αλλά και ως προς την ποιότητα του εκπαιδευτικού προσωπικού. Δίνουν με άλλα λόγια την εντύπωση όχι ότι δημιουργούν ολοκληρωμένα στελέχη, αλλά ότι απλά προπαρασκευάζουν ανθρώπους που θα αποσταλούν σε κάποια άλλη κοινωνία, σε κάποιο ξένο χώρο, κάπου μακριά που δεν συνδέεται με την ζώσα ελληνική κοινωνία.

Όμως η πραγματικότητα είναι πολύ διαφορετική και αυτό πρέπει να "βγει" προς τα έξω ότι οι Σχολές παρέχουν ολοκληρωμένες ναυτικές σπουδές και είναι αυτές που τροφοδοτούν με υψηλού επιπέδου στελέχη την ναυτιλία μας.

Και θα πρέπει να αναφερθεί ότι παλαιότερα που οι ΑΔΣΕΝ είχαν ένα περισσότερο στρατιωτικό χαρακτήρα, κοινωνικά αποδεκτό για την εποχή τους είχαν κερδίσει την κοινωνική καταξίωσή τους μέσα από αυτή την μορφή σπουδών τους.

Όμως σήμερα έχουμε περάσει σε άλλες μορφές αναβάθμισης και κοινωνικής αποδοχής.

Σήμερα οι Σχολές καταξιώνονται ως εκπαιδευτικά ιδρύματα μέσα από την ποιότητα των σπουδών που παρέχουν και μέσα από τον βαθμό αποδοχής των σπουδών αυτών από την σημερινή κοινωνία.

Αυτή η εικόνα σήμερα των ναυτικών σπουδών δεν μπορεί να στηρίζεται στην επίφαση του τρόπου διοίκησης -- που και αυτή ασφαλώς είναι απόλυτα αναγκαία -- αλλά πρέπει να στηρίζεται στις στέρεες βάσεις του εκπαιδευτικού προγράμματος και εκπαιδευτικού προσωπικού.

Οπωσδήποτε ο συντονιστικός ρόλος της Διοίκησης δεν αμφισβητείται αλλά το στίγμα της ποιότητας των σπουδών το δίνει το εκπαιδευτικό προσωπικό της Σχολής, οι καθηγητές, οι διδάσκαλοι και οι βοηθοί τους.

Στην συνείδηση των σπουδαστών το σημείο αναφοράς πρέπει να γίνει ο καθηγητής του συγκεκριμένου τομέα και όχι ο εναλλασσόμενος διοικητικός προϊστάμενος.

Φορέας της σπουδής και της γνώσης είναι ο καθηγητής και αυτού την θέση οφείλουμε να περιχαράκώσουμε, και αναβαθμίσουμε και να κατοχυρώσουμε.

Το κεφάλαιο της κάθε Σχολής πρέπει να αποτελεί το καθηγητικό προσωπικό.

Είναι βέβαια γνωστό ότι το εκπαιδευτικό προσωπικό όχι μόνο των ναυτικών αλλά και των λοιπών ειδικοτήτων παρουσιάζει αρκετά κενά από πλευράς τυπικών προσόντων για το επίπεδο των ΑΔΣΕΝ. Και αυτό αποτελεί ευθύνη του Κράτους για να φροντίσει σταδιακά για την δημιουργία προσοντούχου προσωπικού κατά τρόπο βέβαια που, και το υπάρχον προσωπικό που έχει τόσα πολλά προσφέρει αλλά και καθημερινά προσφέρει, θα εξακολουθήσει και αυτό να παρέχει και τις γνώσεις του αλλά και προπαντός την πλούσια εκπαιδευτική του εμπειρία.

Ομως θα είναι και από την άλλη πλευρά ολέθριο επειδή ορισμένοι από τους σήμερα υπηρετούντες δεν προβλέπεται να διαθέτουν τα αυξημένα προσόντα και μπλοκάρονται ρυθμίσεις που αποτελούν τα βάθρα της παραπέρα ουσιαστικής αναβάθμισης των ναυτικών σπουδών.

Αναφέρθηκε προηγουμένως ότι πραγματικά υπάρχει μια εσωστρέφεια των Σχολών που αντανάκλα στις σπουδές και το εκπαιδευτικό προσωπικό. Ενδεχόμενα του εκπαιδευτικού προσωπικού να οφείλεται σε παράγοντες μη ικανοποιήσεως θεσμικών αιτημάτων ή και σε παράγοντες μη αναγνώριση και προβολής του έργου τους.

Και τα δύο είναι πολύ σοβαρά και μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα την απογοήτευση, την αποθάρρυνση και την μη ολοκληρωτική αφιέρωση στο εκπαιδευτικό έργο.

Και ίσως θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι ένας απογοητευμένος καθηγητής μέσα σε ναυτική

Σχολή αποτελεί ό,τι πιο αρνητικό μπορεί να υπάρξει και για τις ναυτικές σπουδές, το κύρος και την ποιότητά τους, το κύρος Σχολής αλλά και το μέλλον του ναυτικού επαγγέλματος.

Κάτω από αυτό το πρίσμα αποτελεί ουσιαστική ανάγκη η Πολιτεία να εγκύψει στα προβλήματα αυτά, να κατανοήσει την ιδιαιτερότητά τους και αν χρειαστεί να παρεκκλίνει από τις γενικές διατάξεις - ρυθμίσεις του Υπουργείου Παιδείας ώστε να ικανοποιηθούν θεσμικά αιτήματα.

Το κατά καιρούς παιχνίδι της Πολιτείας άλλοτε να επικαλείται τα ισχύοντα στο Υπουργείο Παιδείας ως άλλοθι, και άλλοτε όχι, προκειμένου να παρατείνει την εκκρεμότητα σε διαπιστωμένες καταστάσεις που προκαλούν αβεβαιότητα για το μέλλον του εκπαιδευτικού προσωπικού είναι και αυτό ό,τι χειρότερο μπορεί να υπάρξει με την έννοια ότι η αβεβαιότητα του καθηγητού ως προς το μέλλον του αλλά και τη εξέλιξή του επιδρά αρνητικά στο εκπαιδευτικό του έργο.

Ευχόμαστε και ελπίζουμε ότι η Πολιτεία θα προχωρήσει στην ρύθμιση των θεσμικών αυτών θεμάτων της ναυτικής εκπαίδευσης.

Ομως ξέχωρα από τα παραπάνω θεσμικά θέματα που επιδρούν αρνητικά στην εικόνα της ναυτικής εκπαίδευσης υπάρχουν και τα λειτουργικά θέματα και κυρίως αυτά που αφορούν την αναγνώριση και την συμβολή του εκπαιδευτικού προσωπικού.

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ: (0273) 22205

ΝΥΚΤΟΣ: (0273) 22956

ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0273) 22781

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ILIKANEL

TELEX: 252171 ILKP

FAX: (0273) 22053

Η ΕΚ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΟΧΗΣ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΜΑΣ ΑΠΟ
ΤΟ 1910 ΑΠΟΚΤΗΘΕΙΣΑ ΠΕΙΡΑ ΤΟΥ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΙ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ, ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΙΣΚΥ ΤΡΑΝΖΙΤ

Και εδώ το θέμα είναι τεράστο, γιατί είναι μία κατάσταση καθημερινής λειτουργίας αλλά και τριβής πάνω στην πράξη.

Και τίθεται πράγματι το ερώτημα αναγνωρίζουμε το έργο των καθηγητών της ναυτικής εκπαίδευσης και το συνδράμουμε αυτό, ώστε πραγματικά να καταξιωθούν αυτοί όχι μόνο από τους ιδίους τους σπουδαστές τους αλλά και από τους φορείς της ναυτιλίας και από την ναυτιλιακή κοινότητα και την κοινωνία γενικότερα;

Τους συνδράμουμε αληθινά στο έργο τους ώστε πραγματικά η προσωπικότητά τους και το κύρος τους να αποκτήσει τις διαστάσεις που τους αναλογούν στο γίνεσθαι μιας μεγάλης ναυτιλίας στην οποία αυτοί είναι δημιουργοί μιας στέρεης βάσης για την ανάπτυξή της. Οι δημιουργοί δηλαδή των ναυτιλιακών στελεχών της ναυτιλίας μας.

Εξετάζοντας από κοντά το όλο θέμα θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι κατά Σχολή υπάρχει ένα πνεύμα συνεργασίας με την Διοίκησή της αν και προβλήματα μπορούν να δημιουργούνται κατά καιρούς στις σχέσεις αυτές.

Και ίσως είναι αναγκαίο να τονιστεί ότι η Διοίκηση της Σχολής που έχει την συνολική ευθύνη για την ομαλή λειτουργία της έχει κάθε λόγο να διευκολύνει το εκπαιδευτικό έργο ώστε πραγματικά να γίνεται αυτό, από τον κατά μάθημα καθηγητή, πιο αποδοτικό και πιο παραγωγικό. Όπως κάτι από την άλλη πλευρά η ευθύνη το εάν το εκπαιδευτικό έργο αυτό καθ' αυτό είναι πράγματι παραγωγικό ανήκει αποκλειστικά στον καθηγητή λαμβανομένων βέβαια υπόψη όλων των παραμέτρων που συμβάλλουν στην πληρότητά του.

Ουσιαστικά ο καθένας πρέπει να λειτουργεί αυτόνομα μέσα στα πλαίσια των ισχυόντων κανονισμών και διατάξεων της κάθε ιδιότητας, λαμβανομένου υπόψη και του γεγονότος ότι ο ένας δεν μπορεί να υποκαταστήσει τον άλλο στην αποστολή του αλλά και του γεγονότος ότι μόνο η στενή συνεργασία τους θα επιφέρει τελικά το καλύτερο αποτέλεσμα και της ομαλής λειτουργίας της Σχολής αλλά και της αποδοτικότερης απόδοσης του εκπαιδευτικού έργου.

Γιατί τελικά αυτό είναι το ζητούμενο και ενώπιος ενωπίω σ' αυτό το ζητούμενο τίθεται μόνο ο καθηγητής.

Σ' αυτόν ανήκει τελικά και ο ψόγος αλλά και ο έπαινος. Γιατί μέ την παρέλευση του χρόνου το πως λειτούργησε η Σχολή ίσως και να έχει λησμονηθεί, το πως όμως λειτούργησε ο καθηγητής θα είναι η παράμετρος που θα συνοδεύει τον σπουδαστή σε όλη την διάρκεια της καριέρας του στην ναυτιλία.

Κάτω από αυτό το πρίσμα η σχέση Διοίκησης και καθηγητών δεν είναι ούτε ανταγωνιστική ούτε επικαλυπτική αλλά είναι αλληλοσυμπληρούμενη.

Το διοικητικό έργο από την φύση του περιέχει στοιχεία δημοσιότητας επειδή πιθανόν τ' αποτελέσματα των ενεργειών της είναι άμεσα και εμφανή, ενώ αντίθετα το έργο της εκπαίδευσης είναι δημιουργικό, αφανές για μεγάλα χρονικά διαστήματα αλλά ουσιαστικό.

Παρόλα αυτά όμως σήμερα που έχει αναχθεί σε δόγμα η γεφύρωση της εκπαίδευσης με την παραγωγή, ο ρόλος της εκπαίδευσης αποκαλύπτεται συντομότερα, και η δημιουργική παρέμβασή της στην παραγωγή την έχει βγάλει από την αφάνεια.

Κάτω από αυτό το πρίσμα η εκπαίδευση και ο καθηγητής αποκτά μια πολύ μεγαλύτερη διάσταση και κατά συνέπεια η Διοίκηση θα πρέπει να ενθαρρύνει τις πρωτοβουλίες των καθηγητών για προγράμματα έρευνας, στο χώρο της εξειδίκευσής τους, για μελέτες, για προβολή του έργου της Σχολής σε ευρύτερο κύκλο, δημοσιεύσεις, συνεργασίες με άλλα ιδρύματα, Πανεπιστήμια της ημεδαπής και αλλοδαπής, για ανάληψη τέτοιων ερευνητικών προγραμμάτων, λειτουργίας σεμιναρίων, διαλέξεων κλπ. κλπ.

Και αυτές τις πρωτοβουλίες θα πρέπει ακόμη να τις ενθαρρύνει και να τις υποστηρίξει έμπρακτα και το ίδιο το Υπουργείο. Και υπάρχουν πολλοί τρόποι, το καθηγητικό προσωπικό των Σχολών να αποτελεί τον κρίκο της συνδεσης, της εκπαίδευσης με την ναυτιλία.

Από διάφορους φορείς συστήνονται επιτροπές και συμβούλια για πολλά θέματα. Γιατί λοιπόν μεταξύ των μελών να μην υπάρχει και ένας καθηγητής ΑΔΣΕΝ της ανάλογης ειδικότητας.

Με δική του επιστημονική άποψη και κύρος ατομικό. Γιατί για τόσα και τόσα θέματα που καθημερινά δημιουργούνται στον χώρο της ναυτιλίας, η ναυτιλία η ίδια είτε είναι το ΥΕΝ είτε της Ενώσεως Εφοπλιστών, Ναυτικό Επιμελητήριο και λοιπόν να μην αναθέτουν τέτοιου είδους ΑΔ ΗΟC αποστολές σε συγκεκριμένο καθηγητή ή καθηγητές των Σχολών να ερευνήσουν να μελετήσουν και γενικά να παρουσιάσουν ολοκληρωμένες απόψεις.

Και υπάρχουν από το παρελθόν παραδείγματα που οι καθηγητές της ναυτικής εκπαίδευσης επιμελώς αγνοήθηκαν έστω και αν συζητούνται ακόμη και θέματα ναυτικής εκπαίδευσης.

Εάν η ίδια η ναυτιλία δεν επικαλείται την παρουσία τους τότε για ποιά ευρύτερη καταξίωσή τους ομιλούμε και ποιά κοινωνικό κύρος διεκδικούν όταν ο ίδιος ο χώρος τους τους αγνοεί. Με άλλα λόγια η ναυτιλία φαίνεται και δίνει την εντύπωση για την ναυτική εκπαίδευση ότι από

την μία πλευρά "υμνεί την αναβάθμισή των και στην πράξη από την άλλη πλευρά κάνει ό,τι μπορεί για την υποβάθμισή τους".

Και αληθινά πάλι μπορεί ο οποιοσδήποτε να διερωτηθεί μα επιτέλους πως οι Σχολές θα ξεφυγουν από την εσωστρέφειά τους εάν η ναυτιλία σε κάθε της εκδήλωση δεν τις προβάλλει, προβάλλοντας καθηγητάς της να τους προσεγγίσει, να τους χρησιμοποιήσει για συγκεκριμένους λόγους και όχι αβασάνιστα να τους υποκαθιστά με οποιουδήποτε άλλους χάρη ευκολίας ή σκοπιμότητας.

Ειλικρινά δεν κατανοούν οι φορείς το πόσο ανάγκη έχει η ναυτική εκπαίδευση να έχει την ναυτιλία κοντά τους, να επικοινωνεί μαζί τους με μια ανοιχτή γραμμή ροής πληροφοριών, ανταλλαγής επισκέψεων και δημιουργίας ενός πραγματικά ζωντανού κλίματος.

Ατυχώς αντί αυτού του κλίματος τις Σχολές τις θυμόμαστε από την τηλεόραση μόνο ενόψει της εισαγωγής σπουδαστών κατά μήνα Αύγουστο - Σεπτέμβριο.

Και μετά σιωπή... για το επόμενο Αύγουστο εκτός εάν υπάρξει κάποιο ατύχημα για το οποίο

πολλοί, και πολύ εύκολα, θα κατευθύνουν τα πυρά τους κατά της ... ναυτικής εκπαίδευσης.

Και όμως όσο οι Σχολές θα παραμένουν χωρίς δράμα, χωρίς την πίστη ότι παράγουν ολοκληρωμένα στελέχη της ναυτιλίας και όσο ορισμένοι θεωρούν ή θέλουν να τις θεωρούν σε επίπεδο ΟΑΕΔ δεν κάνουν τίποτε άλλο παρά τις σπρώχνουν ακόμη περισσότερο προς το περιθώριο περιμένοντας κάθε Σεπτέμβριο να νοιώσουν την ικανοποίησή τους όταν η απόχη κατορθώσει επιτέλους να πιάσει την νόρμα της ψαριάς (γράψε: τον αριθμό των εισαγομένων) και με ψάρια βέβαια όχι πρώτης διαλογής!

Και του χρόνου... βλέπουμε!!

Όμως όσα αναφέρθηκαν προηγούμενα αφορούσαν τους άλλους όλους και όχι τους ιδίους τους καθηγητάς για να βγούν οι Σχολές από την απομόνωσή τους.

Και όμως ένα μεγάλο μέρος της ευθύνης πέφτει χωρίς αμφιβολία και στους ώμους των ιδίων των καθηγητών, παρά τα όσα γνωστά και σοβαρά προβλήματα εκκρεμούν σχετικά με την καταστασιακή τους σχέση και θέση.

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANIZED AND EXPERIENCED COMPANY IN THE FAR EAST TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PROFESSIONAL WAY.

CONTACT :

* (SINGAPORE)



HELLENIC OVERSEAS MARITIME & TRADING PTE. LTD.

8 PANDAN AVENUE
CALBERSON BLDG
SINGAPORE 2260

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

DIRECTORS & A.O.H. TEL :
7766585 - CAPT JOHN GOROS
7746885 - CAPT L. LIADIS

- * SHIPPING AGENTS - BROKERS - MARINE SURVEYORS & CONSULTANTS.
- * LICENCED RECRUITING AGENTS FOR INDONESIAN & BURMESE CREW.
- * APPOINTED SURVEYORS FOR : HELLENIC REGISTER OF SHIPPING
HONDURAS - PANAMA - MAURITIUS
ST. VINCENT & THE GRENADINES.

(OPERATING ALSO : MALAYSIA, THAILAND, H. KONG, S. KOREA)

ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΠΟΔΕΧΘΟΥΝ ΤΟ ΘΑΥΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΜΙΚΡΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ ΒΑΛΛΕΤΑΙ ΑΠΟ ΠΑΝΤΟΥ ΣΤΑ ΜΑΚΡΙΝΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΘΕΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΣΑΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΜΟΝΟΝ ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΟΥ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΑΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

Αρχικά θα πρέπει να αντιληφθούν οι ίδιοι ότι το εκπαιδευτικό τους έργο, η προσφορά τους και οι προσπάθειές τους αναγνωρίζονται πρώτα-πρώτα από τους ιδίους τους σπουδαστές τους γεγονός που αποτελεί και την κορυφαία έκφραση της καταξίωσής τους.

Και μόνο αυτή η παράμετρος είναι επαρκής για να δημιουργήσει στην συνείδηση του εκπαιδευτικού την εσωτερική αυτή διάθεση για παροχή και μετάδοση της γνώσης στα αυριανά στελέχη της ναυτιλίας.

Η θέση του καθηγητού στις ΑΔΣΕΝ δεν αποτελεί "βόλεμα" αλλά αντίθετα απαιτεί μια ολοκληρωτική αφιέρωση σε ένα γνωστικό αντικείμενο πολύ ευρέος φάσματος εξελίξιμου με την εξέλιξη της ναυτικής τεχνολογίας που είναι ανάγκη να αφορμωθεί και να κατανοηθεί εντασσόμενο στην διδακτική ύλη. Αυτό όμως απαιτεί συνειδητή προσπάθεια, χρόνο, κόπο, επιμονή, υπομονή, προπαντός όμως πίστη πάνω στον σκοπό αυτό που ο καθηγητής επέλεξε για χώρο δράσης, επιστημονικής προσφοράς και κοινωνικής καταξίωσης.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες η προαγωγή του εκπαιδευτικού έργου, η παραγωγή επιστημονικού έργου και η διατύπωση απόψεων και θέσεων, που ξεπερνούν τον ορίζοντα της Σχολής και αποκτούν δική τους υπόσταση και παρουσία ευρύτερη μέσα στον ναυτιλιακό χώρο αποτελεί αποκλειστικά του επιλογή και δικό του θέμα.

Η τεκμηρίωση επιστημονικών θέσεων, η έρευνα σε συγκεκριμένο χώρο, η αποκάλυψη νέων στοιχείων η κατά την δική του αξιολόγηση φαινομένων και γεγονότων γύρω από την ναυτιλία, η εκπόνηση μιας μελέτης, ενός άρθρου, η συγγραφή ενός βιβλίου η διατύπωση μιας σοβαρής σκέψης και προβληματισμών αλλά και προτάσεων με εφικτούς στόχους, η οργάνωση της βιβλιοθήκης και η προσπάθεια εμπλουτισμού της, η αλληλογραφία με φορείς και εταιρίες για συλ-

λογή υλικού η πρόσκληση ειδικά για ανάπτυξη ενός θέματος (π.χ. P & I Clubs, ασφαλιστών, νηογυμνώνων) η ναυτιλιακή μελέτη των ακτών, του βυθού και της περιβάλλουσας θάλασσας, οι έρευνες στην περιοχή σχετικά με τα ναυτικά επαγγέλματα, τα ναυτικά ατυχήματα και την ρύπανση των ακτών, η συλλογή στοιχείων για την ναυτιλία της περιοχής και την ναυτική μας ιστορία, η προσπάθεια δημιουργίας μουσείου της ναυτιλίας στην περιοχή, η προβολή προσώπων και πραγμάτων που σχετίζονται με την ναυτιλία στην περιοχή, η οργάνωση διαλέξεων, ημερίδων και σεμιναρίων με συμμετοχή του τοπικού στοιχείου, η συμμετοχή σε τέτοιες εκδηλώσεις και εκτός περιοχής η ανάθεση της μελέτης συγκεκριμένων θεμάτων σε σπουδαστές, και γενικά η ενεργός ανάμιξη των σπουδαστών σε εργαστηριακής φύσεως εργασίες και ακόμη οι προσπάθειες της γειφύρωσης της ναυτικής εκπαίδευσης με τα δρώμενά της. Όλα αυτά τα ερεθίσματα που τελείως ενδεικτικά αναφέρθηκαν μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο ιδιαίτερου ενδιαφέροντος για τον καθηγητή για να προάγει και το έργο του αλλά και να χτίζει καθημερινά και την επιστημονική και εκπαιδευτική του οντότητα.

Και χωρίς αμφιβολία μια τέτοια συγκρότηση και τέτοιο έργο δύσκολα χωρούν μέσα στα πλαίσια της Σχολής που σημαίνει με τά στελέχη αυτά, μία Σχολή καταξιώνεται ευρύτερα και κερδίζει τον σεβασμό και την εκτίμησή της ευρύτερης κοινωνίας.

Γιατί είναι γνωστό και σε Πανεπιστήμια ακόμη να παρατηρείται το φαινόμενο η ακτινοβολία και το κύρος και ενός μόνο καθηγητού να εξυψώνουν το κύρος ολοκλήρου του Πανεπιστημίου.

Και οι Ναυτικές Σχολές έχουν ανάγκη να εξυψωθεί το κύρος τους.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Φιλελλήνων 9, Τηλ.: 4293846-52 - Φάξ: 4294749 - Τέλεξ: 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Κατούνη 3, Τηλ.: 535.646 - Τέλεξ: 419183

ΒΟΛΟΣ: Κουταρέλια 1, Τηλ. 26.321 - Τέλεξ: 282268 - Τηλ. διεύθυνσης: PRODROMAR

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η αγορά ξηρού φορτίου παραμένει σε υψηλά επίπεδα. Υπάρχουν πάντα βέβαια οι επιφυλάξεις κατά πόσο έχει πλέον φτάσει στο υψηλότερο σημείο της και αν υπάρχει δυνατότητα περαιτέρω βελτίωσης. Τα επίπεδα όμως πώλησης των πλοίων μαρτυρούν την εμπιστοσύνη των επενδυτών στο μέλλον αυτής της αγοράς.

Τάνκερς: Μετά από αρκετούς μήνες άρχισε να κινείται και η αγορά υγρού φορτίου. Οι αγοραστές προσφέρουν αρκετά υψηλά επίπεδα για πλοία ναυπήγησης μετά το 1980.

Μπάλκ κάρριερς: Η αγορά παραμένει σταθερά ανοδική. Στα πλοία κέηπσαιζ υπάρχει

μία υπερπροσφορά πλοίων του 1980 με περιορισμένο όμως αριθμό αγοραστών από την άλλη πλευρά.

Στα Πάναμαξ το ενδιαφέρον επικεντρώνεται σε πλοία της δεκαετίας του '70. Οι αγοραστές, αντίθετα με ότι συνέβαινε πριν από λίγους μήνες, είναι διστακτικοί να πληρώσουν τα επίπεδα τιμών που ζητούνται για πλοία ναυπήγησης μετά το 1980.

Διαλύσεις: Οι τιμές που προσφέρονται από Ινδούς διαλυτές είναι αρκετά υψηλές και ορισμένες φορές ξεπερνούν τα 190 δολάρια ανά τον τόννο, ιδιαίτερα για πλοία υγρού φορτίου.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Nordsund	42.842	1985	17.250.000	London Greeks
Orinoco	148.000	1982	14.750.000	Navitas
Victoria II	72.000	1976	6.500.000	Drytank
Sunray	65.000	1976	7.300.000	Zenith Ship
Red Hunter	72.000	1975	4.000.000	
Bardu	33.000	1979	9.000.000	Swan Ship
Nikea	33.633	1973	4.100.000	Greeks
Filippos	15.252	1977	3.300.000	Greeks
Benignity	22.670	1978	4.500.000	Greeks
Stamina	25.660	1969	1.700.000	Greeks
Presidio	26.891	1977		Greeks
Australian Granel	22.655	1981	6.000.000	Greeks
Hunter	33.529	1974	4.100.000	Greeks
Palvia	54.562	1973	3.650.000	Chinese
Annitsa L.	63.879	1983	15.300.000	Diam. Pateras
Peter L.	63.899	1984	16.300.000	Prosperity Bay
Toyo Eternity	115.977	1976	5.250.000	Iolcos Hel.
Silver Target	50.317	1980	8.200.000	Greeks
Katerina F.	32.690	1976	5.200.000	Greeks
Captain Loucas	31.736	1976	5.200.000	Greeks
Barbican Success	32.514	1981	10.100.000	D'Amico (Ital.
New Amity	68.192	1986	17.600.000	Koreans
Nikkei Challenge	40.835	1985	15.500.000	Hong Kong
Oriental Venus	69.585	1986	17.500.000	Koreans
Western Avenir	36.955	1984	13.870.000	Turks
Western Georgios	38.406	1972	3.000.000	Far East.
Petra Lady	29.096	1973	2.700.000	Greeks
Changri Star	69.734	1988	20.000.000	Doo-Yang
Minerva	16.657	1978	3.650.000	Greeks

Arauco	25.117	1979	5.000.000	Greeks
Gyoko Maru	96.539	1976	5.800.000	Dynacom
Sun Arcadia	259.725	1976	10.600.000	Greeks
Apollonia Nomad	6.607	1982	3.000.000	Greeks
Victoria II	71.200	1976	6.400.000	Dileship
Brilliant Venture	58.412	1981	11.500.000	Greeks
Anemos	71.603	1976	6.500.000	Dalex

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Shinanogawa	241.168	1977	9.250.000	Ocean Tankers
Port Royal	44.992	1977	9.250.000	Ocean Tankers
Nokturus	20.580	1986	16.000.000	Swedish
Superway	2.202	1985	2.500.000	
Fuji Braves	10.732	1983	7.200.000	Pacific Car.
Fantasy L.	42.742	1974	3.000.000	Italians
Galaxy River	96.967	1987	26.500.000	Greeks
Nikko Maru	95.007	1985	23.000.000	Norwegians
Seaway	60.935	1981	13.000.000	Argentiniens
Silver Holt	31.501	1975	4.130.000	Storli
Stellar Hope	9.070	1991	15.200.000	Far East
Ambra Fin	65.682	1981	11.900.000	U.S.A.
Consul	59.650	1975	4.850.000	U.S.A.
Indiana	300.000	1977	9.600.000	Portuguese
Morando	27.175	1972	1.700.000	Indonesians
Onda	90.146	1981	13.900.000	Transoil
Full Moon River	84.995	1987	26.500.000	Glaflki
Astraman	3.202	1973	1.000.000	Greeks
Cloudesdale	87.075	1975	3.850.000	Mavrakakis
Sealift Caribbean	27.648	1975	1.900.000	Fairdeal
Sealift Atlantic	27.648	1975	1.900.000	Fairdeal
Sealift Arctic	27.648	1975	1.900.000	Fairdeal
Sealift China Sea	27.648	1975	1.900.000	Fairdeal

Sealift Indian Ocean	27.648	1975	1.900.000	Fairdeal
Sealift Mediterranean	27.648	1974	1.900.000	Fairdeal
Sealift Antarctic	27.648	1975	1.900.000	Fairdeal

Τουήντεκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
King Lion	18.110	1987	9.400.000	Halikias
Limnia	15.094	1977	3.000.000	
Okeanis	15.188	1975	1.850.000	Greeks
Pylos	15.551	1972	1.500.000	Greeks
Trade Expansion	18.921	1978	5.900.000	Far East.
Tarkwa	12.161	1979	enbloc	Seaboard Mar.
Tarn	12.169	1979	14.500.000	Seaboard Mar
.Orjaku	7.400	1975	1.500.000	Greeks
African Sky	22.986	1978	4.000.000	Greeks
Jalamudra	13.681	1978	1.950.000	Middle East

Διάφορα

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Patricia Rickmers	14.198	1985	15.800.000	Jaya Hold.
Tequila Sunrise	4.253	1987	6.800.000	Germany
Nedlloyd Rosario	25.000	1979	enbloc	U.S.A.
Nedlloyd Rouen	25.000	1978	21.000.000	U.S.A.
Euronavigator	3.126	1983	4.750.000	Japanese
CMB Merit	21.200	1980	12.000.000	Singapore
CMB Meteor	21.200	1981	12.000.000	Singapore
CMB St. Georges	9.002	1979	enbloc	Greeks
CMB St. Laurent	8.800	1978	11.000.000	Greeks
Author	22.858	1980	14.750.000	
Zim Zamaica	35.774	1972	6.400.000	Costamare
Serene Harvest	8.946	1990	17.000.000	
Justinian	9.860	1991	enbloc	Oetker
Numerian	9.860	1991	104.000.000	Oetker
Gordian	9.860	1991	104.000.000	Oetker
Appian	9.860	1991	104.000.000	Oetker
Vermilion Bay	14.910	1985	13.000.000	Middle East.
Sea Fortune I	25.214	1982	13.000.000	Greeks
Arild Maersk	30.439	1976	16.000.000	Costamare
Alva Maersk	30.439	1976	16.000.000	Costamare

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

Όνομα	TDW/LDT	Ετος	\$/LWT	
Aegiali	121.928	1974	172,5	Indians
Freedomship	283.271	1975	177,5	Bangladesh
USA Maru	269.110	1972	150	Chinese
American Kestrel	35.860	1972	210	Indians
La Frene No. 1	7.268	1964	187	
Trade Fortitude	249.223	1972	165	Indians
Al Azraq	98.286	1970	173	Indians
Fred G.	14.515	1960	222	
Mountain Sky	219.389	1973	172,5	
King Minos	19.706	1972	187	Indians
Texas Sun	13.679	1960	149	U.S. Gulf
Cove Trader	12.821	1969	161	Mobile
Ashley Lykes	8.720	1972	191	"as is"

Chevron California	71.339	1972	226	Mombasa
CW Kitto	268.334	1974	181	Indians
Fortuneship L.	264.198	1975	179	Indians
Hoalu 2	12.858	1966	174	Bangladesh
Marjorie Lykes	11.684	1962	175	Indians
Sterling Star	4.832	1970	178	Indians
Rauma	2.183	1967	155	Chinese
Dan	30.615	1973	194,5	
Deborah	168.685	1973	148	
James Lykes	14.515	1960	215	Indians
Asia Prosperity	14.537	1973	188	Indians
Canmar				
Ambassador	28.488	1971	184	Indians
Coroune Cob	21.468	1962	190	Indians
Marneuli	12.369	1967	190	Indians
Taluang	16.866	1963	151,5	China
Mountain Sky	219.389	1973	172,5	
Latia	264.549	1972	178,5	Indians

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Πριν 20 χρόνια - 1975

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Kollbryn	tanker	99.347	1966	4.400.000
Lenny	tanker	17.460	1948	371.148
Louga	tween	9.302	1954	1.300.000
La Gavotte	tween	1.585	1969	1.915.000
Hallborg	tween	6.635	1956	1.450.000
Bourbonnais	B/C	7.850	1954	850.000

Πριν 10 χρόνια - 1985

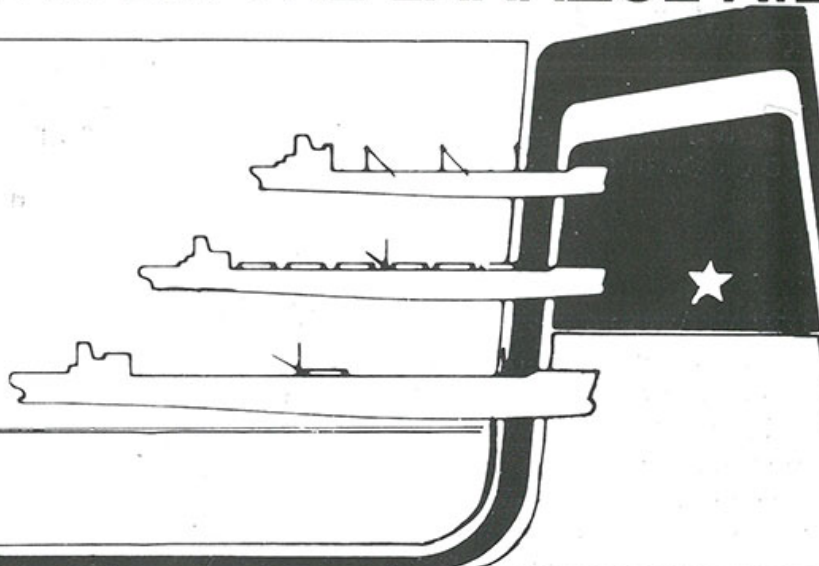
Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Litiopa	tanker	310.991	1977	5.700.000
Ocean Ideal	tanker	97.176	1972	3.700.000
White Peony	tanker	87.433	1975	6.200.000
Cys Guardian	tanker	38.010	1975	3.800.000
Torasund	tanker	2.550	1981	1.900.000
Proteus	B/C	75.000	1968	2.100.000
Vasiliki	B/C	29.000	1982	5.200.000
Timur Swallow	B/C	26.741	1978	3.600.000
Fortune Leader	B/C	22.312	1977	2.800.000

Πριν 1 χρόνο - 1994

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Eastern Promise	tanker	258.300	1978	12.200.000
Nokturus	tanker	20.580	1986	17.500.000
Luciana L.	tanker	9.552	1973	1.500.000
Esther	tanker	28.610	1989	15.500.000
Apollo Sun	tanker	254.344	1976	10.750.000
Foxdale	tanker	60.840	1976	7.100.000
Global Venus	tanker	7.089	1985	5.500.000
Moogal	tanker	4.951	1978	1.900.000
Bridgeman	tanker	6.210	1972	1.000.000
Columbine	ro-ro	28.052	1982	12.000.000

Natal	ro-ro	28.052	1981	12.000.000	Recal Bursalioglu	"	8.379	1991	6.900.000
Smolnyy	gas Carrier	27.980	1980	18.500.000	Omdurman	"	13.714	1974	1.580.000
Tycho Brahe	Gas Carrier	16.225	1982	19.500.000					
Sunderland					Gladstone	"	20.223	1972	1.900.000
Endeavour	Reefer	14.566	1975	1.950.000	Berge Charlotte	B/C	64.000	1984	12.800.000
Safir	Reefer	5.522	19084	4.500.000	Mar Bonita	B/C	33.024	1985	13.500.000
Kent Excellent	Reefer	9.260	1972	950.000	Iron City	B/C	41.800	1984	13.800.000
Patricia Ricmers	container	14.198	1985	14.500.000	Liberty Knight	B/C	22.546	1979	7.000.000
Singapore Glory	container	8.717	1986	7.500.000	Carle	B/C	22.546	1979	7.000.000
Busan Glory	container	8.727	1986	7.500.000	Gotha	B/C	43.000	1971	1.800.000
Eagle Star	container	7.835	1984	8.400.000	Puma	B/C	27.354	1972	2.300.000
Alhpa Sun	combo	104.749	1972	3.000.000	Alamo	"	19.000	1972	1.850.000
Primorje	Dry Cargo	23.000	1978	6.500.000	Seawagner	"	26.500	1972	2.000.000
Dea	"	15.159	1971	700.000	Dooyan Elite	"	6.176	1979	4.300.000
Adkris	"	6.591	1974	840.000	Global Peace	"	66.000	1972	2.700.000
Katrina	"	4.210	1980	4.500.000	Chalkidon	"	16.454	1972	1.550.000
Ushuaia	"	30.398	1984	10.500.000	Samick Pacific	"	27.154	1973	2.100.000
Pauline Olivieri	"	20.950	1976	1.800.000	Victor	"	16.939	1972	1.600.000
Marine Brave	"	12.665	1978	4.500.000	Lucinda	"	43.000	1982	10.500.000
Dang Melati	"	6.424	1984	3.900.000	B.C. Lode	"	35.600	1978	7.750.000
Haithabu	"	1.720	1984	1.670.000	Grain Trader	"	79.001	1972	2.850.000
Birka	"	1.720	1984	1.670.000	St. Cosmas Aetolos	"	61.000	1972	3.200.000
Jalagovind	"	20.850	1981	enblo	Berlina	"	122.433	1973	3.500.000
Jalagouri	"	20.850	1979	4.600.000	Radnes	"	6.258	1976	2.000.000
Luise Leonhardt	"	16.950	1971	1.600.000	Super Vision	"	12.359	1986	5.500.000
Eagle Star	"	7.835	1984	8.400.000	Vanessa	"	50.550	1976	2.200.000
Andhika Wanasatya	"	6.654	1977	1.300.000	Miss Maria	"	32.280	1971	2.000.000

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283680 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 2130,14 - 213015 U T R D. GR

TELEFAX: 4283630

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

από τους

SIMMONS & SIMMONS

Τακτική ανταπόκριση από την διεθνή δικηγορική εταιρία του Σίτυ, Simmons & Simmons

Φορτωτικές -- Μπορεί ο ιδιοκτήτης να παραδώσει το φορτίο χωρίς την προσκόμισή τους;

Επεξεργασία κειμένου από την Δικηγόρο
MARINA ΚΟΛΙΑ, Simmons & Simmons

Δύο πρόσφατες αποφάσεις των Βρετανικών δικαστηρίων προσφέρουν καινούργια προοπτική στον ρόλο της φορτωτικής ως εγγράφου που απαιτείται να προσκομισθεί για την παράδοση του φορτίου.

Η ΠΡΩΤΗ ΑΠΟΦΑΣΗ -- KUWAIT PETROLEUM CORPORATION, v. I & D OIL CARRIERS LTD. (THE "HOUDA")

Το Ιστορικό

Στις 21 Ιουλίου 1994 το Αγγλικό Εφετείο εξέδωσε την απόφασή του επί της πολυσυζητημένης πρωτοβάθμιας απόφασης του Phillips J. στην παραπάνω υπόθεση. Το "Houda" ήταν ναυλωμένο υπό τους όρους του Shelltime 4 Charterparty που περιείχε τον συνήθη όρο ότι ο καπετάνιος θα ακολουθεί τις οδηγίες των ναυλωτών. Οι εντολές στην προκειμένη περίπτωση προέβλεπαν ότι όλες οι εντολές για τα ταξίδια του πλοίου θα εκδίδοντο αποκλειστικά από την Kuwait Petroleum Corporation στο Κουβέιτ. Το πλοίο φόρτωνε ένα φορτίο αργό πετρέλαιο όταν το Ιράκ εισέβαλε στο Κουβέιτ και αναγκάστηκε να εγκαταλείψει το λιμάνι πριν προλάβει να ολοκληρώσει την φόρτωση έχοντας φορτώσει μόνο 150.000 τόννους. Αφησε πίσω επίσης λευκές φορτωτικές, οι οποίες χάθηκαν στον πόλεμο που επακολούθησε. Μετά

κάποια καθυστέρηση, έφθασαν εντολές από το γραφείο των ναυλωτών στο Λονδίνο να γίνει η εκφόρτωση του φορτίου στο Ain Sukhna. Οι ναυλωτές παρήγγειλαν στους πλοιοκτήτες να παραδώσουν το φορτίο με την επίδειξη ενός letter of indemnity προσυπογεγραμμένο από την Τράπεζα που θα περιείχε τον όρο ότι η ευθύνη της τράπεζας παραγραφόταν μετά την παρέλευση 12 μηνών. Οι πλοιοκτήτες αρνήθηκαν να δεχτούν αυτούς τους όρους και αυτή η άρνηση προκάλεσε σοβαρή καθυστέρηση στο πλοίο με επακόλουθη ζημία.

Στον πρώτο βαθμό ο βρεταννός δικαστής Phillips J. διαχώρισε την θέση των χρονοναυλωτών από εκείνη των ναυλωτών ταξιδιών και των κατόχων φορτωτικών και με μία απόφαση που δημιούργησε ανησυχία στους ναυτιλιακούς κύκλους, έκρινε ότι ένας χρονοναυλωτής έχει το δικαίωμα να ζητήσει να παραδοθεί το φορτίο χωρίς την επίδειξη της φορτωτικής στο πρόσωπο που δικαιούται την κατοχή του φορτίου αυτού.

Η ΑΠΟΦΑΣΗ

Το βρεταννικό Εφετείο συμφωνώντας με τον Phillips J. στον πρώτο βαθμό, απέρριψε το επιχείρημα των ναυλωτών ότι ο γενικός όρος απαλλαγής από ευθύνη που υπήρχε στο ναυλοσύμφωνο, που προέβλεπε ότι οι ναυλωτές θα αποζημιώσουν τους πλοιοκτήτες για κάθε ευθύνη που θα μπορούσε να ανακύψει από, εκτός των άλλων, την εκτέλεση των οδηγιών των ναυλωτών ή των εκπροσώπων τους (συμπεραμβανομένης της παράδοσης του φορτίου χωρίς την επίδειξη της φορτωτικής), αυτός ο όρος στην πράξη υποχρεώνει τους πλοιοκτήτες να παραδώσουν το φορτίο χωρίς την επίδειξη φορτωτικής. Αυτό ήταν όμως σχεδόν το μόνο σημείο που το Εφετείο συμφώνησε με τον Phillips J. -- σε σχεδόν όλα τα άλλα ση-

μεία το Εφετείο ανέτρεψε την πρωτοβάθμια απόφαση.

Το Εφετείο δεν μπορούσε να δει για πιάό λόγο θα έπρεπε να διαχωριστεί η θέση του χρονοναυλωτή από εκείνη του ναυλωτή ταξιδιών. Το γεγονός ότι το πλοίο υπόκειται στις εντολές του χρονοναυλωτή δεν είχε καμμία σημασία, όπως είπε χαρακτηριστικά ο L.J. Neil:

> *"πως θα είναι σε θέση οι πλοιοκτήτες να κρίνουν αν η παράδοση του φορτίου είναι νόμιμη ή όχι αν αυτή η νομιμότητα εξαρτάται από την ύπαρξη σχετικής εξουσίας από την μεριά των ιδιοκτητών του φορτίου;"*

Το Εφετείο αναφέρθηκε σε πληθώρα νομολογίας για να στηρίξει την απόφασή του και υπενθύμισε την φράση του Lord Denning στην υπόθεση Sze Hai Tong Bank v. Rambler Cycle (1959):

> *"Ο νόμος είναι απολύτως ξεκάθαρος ότι ο πλοιοκτήτης που παραδίδει φορτίο χωρίς την επίδειξη φορτωτικής αναλαμβάνει ο ίδιος τον κίνδυνο".*

Παρομοίως ο Lord Diplock είχε πει στην υπόθεση Barclays Bank v. Customs & Excise (1963):

"Ο νόμος είναι σαφής ότι όταν μία φορτωτική ή εντολή εκδίδεται σχετικά με μία θαλάσσια μεταφορά ο πλοιοκτήτης δεν υποχρεούται να παραδώσει την κατοχή του φορτίου σε κανέναν, ανεξαρτήτως αν αναφέρεται στην φορτωτική ως δικαιούχος ή όχι, παρά μόνο με την επίδειξη της φορτωτικής".

και στην Strathlorne Steamship v. Andrew Weir (1934) το εφετείο είχε επικυρώσει την πρωτοβάθμια απόφαση που είχε κρίνει ότι οι οδηγίες των χρονοναυλωτών προς τους πλοιοκτήτες να παραδώσουν το φορτίο χωρίς την επίδειξη φορτωτικής ήταν "παράνομη πράξη".

Ακολούθως, σήμερα μετά την απόφαση του Εφετείου στην Houda καθίσταται σαφές ότι οι χρονοναυλωτές δεν έχουν περισσότερη εξουσία να διατάζουν την παράδοση του φορτίου χωρίς φορτωτική από ότι οι ναυλωτές ταξιδιών ή οι δικαιούχοι που αναγράφονται στην φορτωτική.

Η θέση των ναυλωτών ταξιδιών κρίθηκε σε μία άλλη απόφαση, την "Sormovskiy 3068".

Η ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΠΟΦΑΣΗ - SUCRE EXPORT SA v. NORTHERN RIVER SHIPPING LTD. (THE SORMOVSKIY 3068)

Το Ιστορικό

Σε αυτήν την απόφαση, οι ενάγοντες, Sucre Export S.A., ναύλωσαν το πλοίο με ένα Sugar Charterparty 1969 Form για την μεταφορά ζάχα-

ρης που είχαν πουλήσει με τον όρο cif Αγία Πετρούπολη free out σε μία εταιρία εν ονόματι Forfar. Η Forfar ακολούθως πούλησε την ζάχαρη στην BMH της οποίας η διεύθυνση περιέχεται στην φορτωτική ως "πρόσωπο προς ειδοποίηση". Παρόλο που η BMH πλήρωσε την Forfar για την ζάχαρη, η Forfar δεν είχε πληρώσει την Sucre Export. Η BMH είχε μία γενική συμφωνία με την Commercial Seaport Vyborg (CSP) να εκφορτώνει φορτία από πλοία σε βαγόνια τραίνων. Η εκφόρτωση έγινε τελικά στο λιμάνι Vyborg αντί στην Αγία Πετρούπολη. Οι ενάγοντες, Sucre Export, πλήρωσαν και έλαβαν τρεις φορτωτικές εν λευκώ και έγιναν έτσι νόμιμοι δικαιούχοι της ζάχαρης. Η BMH πλήρωσε τους CSP αλλά οι ενάγοντες δεν πληρώθηκαν. Η BMH κανόνισε να γίνει εκφόρτωση χωρίς την επίδειξη φορτωτικής. Όταν οι ενάγοντες το έμαθαν, σταμάτησαν την εκφόρτωση αλλά το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου είχε ήδη παραδοθεί. Οι ενάγοντες εγείραν αγωγή εναντίον των πλοιοκτητών για, εκτός των άλλων, παραβίαση του συμβολαίου της φορτωτικής.

Η ΑΠΟΦΑΣΗ

Ο δικαστής έπρεπε να αποφασίσει αν ήταν νόμος ή απλή συναλλακτική συνήθεια στο λιμάνι του Vyborg βάσει της οποίας φορτία εκφορτωνόταν και παραδιδόταν στους CSP χωρίς την επίδειξη φορτωτικής. Τα μέρη παρουσίασαν αντιφατικές αποδείξεις αλλά τελικά το δικαστήριο έκρινε ότι δεν υπήρχε ούτε διάταξη νόμου ούτε έθιμο που να απαιτούσε την παράδοση χωρίς φορτωτική. Οι πλοιοκτήτες αντέταξαν ότι είχαν δικαίωμα να παραδώσουν το φορτίο στο πρόσωπο που δικαιούτο την κατοχή του φορτίου αλλά ο δικαστής των Ναυτιλιακών Δικαστηρίων δεν θεώρησε εαυτόν υποχρεωμένο να ακολουθήσει την νομολογία του Houda παρόλο που το Εφετείο δεν είχε ακόμα εκδώσει την απόφασή του με το επιχείρημα ότι στην παρούσα περίπτωση δεν επρόκειτο περί χρονοναύλωσης αλλά για ναύλωση ταξιδίου. Ο δικαστής συνόψισε την θέση του ως εξής:

> *"Η πρακτική λογική των συναλλαγών μας οδηγεί να έχουμε έναν απλό κανόνα, ότι σε περίπτωση που δεν προβλέπεται τίποτα ρητά στο συμβόλαιο, ο καπετάνιος πρέπει να παραδώσει το φορτίο μόνο στον κάτοχο φορτωτικής με την επίδειξη της φορτωτικής. Με αυτόν τον τρόπο, τόσο οι πλοιοκτήτες όσο και οι αληθινοί δικαιούχοι του φορτίου προστατεύονται δικαιοπρακτικά".*

Ο δικαστής παραδέχτηκε ότι μπορεί να υπάρχουν εξαιρετικές περιπτώσεις όπου η παράδοση του φορτίου χωρίς φορτωτική μπορεί να δικαιολογείται ή ακόμα και να απαιτείται. Είπε χαρακτηριστικά:

> "... ο καπετάνιος ή ο πλοιοκτήτης δεν δικαιούται να παραδώσει το φορτίο παρά μόνο με την επίδειξη ενός πρωτοτύπου της φορτωτικής εκτός εάν έχει ικανοποιητικές για αυτόν αποδείξεις ότι το πρόσωπο που ζητά το φορτίο δικαιούται σε αυτό και υπάρχει κάποια λογική εξήγηση για το τι έγινε η φορτωτική".

Ο δικαστής έκρινε ακολούθως ότι, μεταξύ των άλλων, οι CSP δεν ήταν εκπρόσωποι των εναγόντων παρά το γεγονός ότι οι όροι του ναυλωσύμφωνου που είχαν περιληφθεί στην φορτωτική ήταν στο πρώτο πρόσωπο και είπε ότι στην πραγματικότητα αν εκπροσωπούσαν κάποιον, αυτός ήταν η BMH. Ο δικαστής ήταν της άποψης ότι ο συνηθής κανόνας που απαιτεί παράδοση με φορτωτική θα μπορούσε να παραβιαστεί μόνο αν υπήρχε τοπικός νόμος που να απαιτούσε παράδοση χωρίς φορτωτική ή αν υπήρχε σχετικό συναλλακτικό έθιμο (με την περιοριστική έννοια) ή αν (όπως αναφέρθηκε παραπάνω) υπήρχε πιθανώς κάποια εξήγηση για το τι έγινε η φορτωτική πχ. ότι

είχε καταστραφεί και επομένως δεν μπορούσε να προσκομισθεί.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Αυτές οι δύο αποφάσεις συμβάλλουν στην ισοχυροποίηση της παραδοσιακής θέσης για την σημασία της φορτωτικής ως τίτλου κυριότητας που πρέπει να προσκομισθεί για να γίνει παράδοση του φορτίου. Ο πλοιοκτήτης δεν είναι πλέον υποχρεωμένος να παραδώσει το φορτίο χωρίς φορτωτική απλά και μόνο επειδή έλαβε τέτοιες εντολές από τον χρονοναυλωτή περισσότερο από ότι (δεν) θα ήταν υποχρεωμένος να υπακούσει τέτοια εντολή από ναυλωτή ταξιδιού ή από τον δικαιούχο της φορτωτικής. Αυτή η θέση αλλάζει μόνο με την ύπαρξη ρητής πρόβλεψης στο συμβόλαιο για το αντίθετο (αν και αυτό μπορεί εντούτοις να αφήσει τον πλοιοκτήτη εκτεθειμένο σε αξιώσεις από τους κατόχους της φορτωτικής, η οποία αποτελεί ένα τελείως ανεξάρτητο συμβόλαιο με τους πλοιοκτήτες) ή βάσει νόμου ή συναλλακτικού εθίμου στο λιμάνι παράδοσης.

Αυτές οι αποφάσεις είναι ευπρόσδεκτες για την ενδυνάμωση του παραδοσιακού ρόλου της φορτωτικής και αντικατοπτρίζουν, πιστεύουμε, την καθιερωμένη πρακτική που ακολουθείται από πλοιοκτήτες, ναυλωτές και ιδιοκτήτες φορτίων.

14 DOMINION STREET LONDON EC2M 2RJ TELEPHONE: 071 - 628 2020

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 - 42 20 106

TELEFAX: 42 20 108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

COULOUTHROS LTD.

HEATHCOAT HOUSE, 20 SAVILE ROW LONDON W1X 2BD

CABLE ADDRESS: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEPHONE: 071 - 4374937

TELEFAX: 071- 4374282 - TELEX: 915.911-2, A/B ANDROS G.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

- "Θράκη Ελλάς", φορτηγό, πρώην "King Lion" υπό κυπριακή σημαία, 13.688 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1987, που ανήκει στην εταιρία "Laguna Shipping Corp." (κ. Γιώργος Χαλικιάς).

- "Πραξιτέλης", μπάλκερ, πρώην "La Frenais" υπό σημαία Νήσων Κερκελέν, 17.012 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία "Penwood Maritime S.A." (κ. Ιωάν. Κρίτσας).

- "Ιωνία", μπάλκερ, πρώην "Rimba Merbau" υπό σημαία Μαλαισίας, 21.826 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Lane Maritime S.A." (κ. Ευγενία Σταυράκη).

- "Ιολκός Ετέρνιτυ", μεταλλευματοφόρο, πρώην "Toyo Eternity" υπό σημαία Φιλιππίνων, 61.549 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία "Ocean Discovery S.A." (κ. Δημ. Καραμάσης).

- "Παναγιώτης Α.", μπάλκερ, που ναυπηγείται στη Μαιζούρου, 38.300 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία "Francis

Shipping Corporation" (κ. Διον. Λευκαδίτης).

- "Νέλσων", μπάλκερ, πρώην "Australian Granel" υπό Λιβεριανή σημαία, 13.677 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία "Bolton Navigation S.A." (κ. Βασ. Κακομανώλης).

Η Celebrity μέσα στις πέντε πρώτες εταιρίες του κόσμου

Οι Έλληνες «ανακαλύπτουν» την Καραϊβική και τη Βαλτική με τα ποικίλα «πακέτα εκδρομών» της Celebrity και της Fantasy Cruises, που οργανώνει η Navigator Travel & Tourist Service - γενικό υπεύθυνο πωλήσεων των κρουαζιερόνων - και προσφέρονται στην αγορά από όλα τα ταξιδιωτικά γραφεία της χώρας.

Μέχρι τώρα οι κρουαζιέρες πραγματοποιούνται με τα πολυτελή κρουαζιερόπλοια "Zenith", "Meridian", "Horizon", καθώς και το "Amerikanis". Το 1955, όμως, σηματοδοτεί τη μεγάλη επέκταση της Celebrity Cruises, η οποία αρχίζει από εφέτος, με τρία υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοια, που θα δρομολογηθούν στην Καραϊβική και την Αλάσκα. Το πρώτο κρουαζιερόπλοιο είναι το "Century", 70.000 τόνων, που θα παραληφθεί τον Δεκέμβριο και θα δρομολογηθεί αμέσως. Το δεύτερο είναι το "Galaxy", επίσης 70.000 τόνων,

που θα παραληφθεί τον Νοέμβριο του 1996. Το τρίτο - θα παραληφθεί το 1997 - είναι επίσης 70.000 τόνων και ακόμα... αβάφτιστο.

Με την προσθήκη αυτή των σούπερ κρουαζιερόπλοιων, ο συνολικός αριθμός του στόλου της Celebrity θα είναι έξι υπεσύγχρονα σκάφη, με σύνολο 9.100 κλινών σε δίκλινες πολυτελείς καμπίνες. Η κολοσιαία αυτή επιχείρηση, που περιλαμβάνεται μέσα στις πέντε πρώτες εταιρίες κρουαζιερόπλοιων στον κόσμο, είναι υπό τη διοίκηση του Ομίλου Χανδρή και τα ανώτατα στελέχη είναι Έλληνες - διοίκηση και πληρώματα.

Ναυτιλιακή ειδοποίηση της Διόρυγας του Παναμά

Η νέα Ναυτιλιακή Ειδοποίηση της διευθύνσεως της Διόρυγας του Παναμά αφορά τη διαδικασία διελεύσεως της διόρυγας.

Όπως προκύπτει από την ειδοποίηση αυτή, η οποία ισχύει από 1ης Ιανουαρίου 1995, πλοία που πρόκειται να διέλθουν τη διόρυγα υποχρεούνται να προβούν σε σειρά ενεργειών που θεωρούνται απαραίτητες, προκειμένου να βεβαιωθούν οι πλοίαρχοι για την ετοιμότητα των πλοίων, καθώς και για την συμμόρφωση του εξοπλισμού τους με διεθνείς αλλά και τοπικούς Κανονισμούς.

Οι έλεγχοι των «αφορολόγητων»

Εκρηκτικές διαστάσεις έχει πάρει το λαθρεμπόριο αφορολόγητων ειδών με την κάλυψη που, προφανώς προσφέρει απόφαση της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων του υπουργείου Οικονομικών.

Η απόφαση αυτή κατάργησε τη συνοδεία τελωνειακού οργάνου στους εφοδιασμούς των

Συνεργασία "Vernicos Yachts - Juoni"



Νέα συνεργασία με την εταιρία Hellenic Tours, θυγατρική της παγκοσμίως γνωστής για την ποιότητα των υπηρεσιών Ελβετικής Εταιρίας Kuoni ξεκίνησε από τις αρχές του τρέχοντος έτους η εταιρία Vernicos Yachts για ναυλώσεις θαλαμηγών στην Ανατολική Μεσόγειο.

Στο πλαίσιο της συνεργασίας, η εταιρία Vernicos

Yachts, καταξιωμένη πλέον στο χώρο ναυλώσεων και πωλήσεων σκαφών - με βάσεις στην Ρόδο, Κέρκυρα, Ύδρα, Θεσσαλονίκη, Κύπρο και Τουρκία - πραγματοποίησε στα κεντρικά γραφεία της στον Αλιμο, δύο σεμινάρια ενημέρωσης στελεχών της εταιρίας Hellenic Tours (KUONI) σε θέματα yachting.

πλοίων με είδη τράνζιτ, αλλά και το σφράγισμά τους στα πλοία πριν τον απόπλου.

Αποτέλεσμα, να οργιάζει, όπως λέφεται η μαύρη αγορά κυρίως από λαθραία τσιγάρα και ποτά και να χάνει το Δημόσιο αρκετά δισ. από δασμούς και φόρους κατανάλωσης που δεν εισπράττονται.

Το Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιώς, σε έγγραφό του αποκαλύπτει τη μεγάλη «κομπίνα» και καταγγέλλει ότι η απόφαση της Γενικής Διεύθυνσης Τελωνείων «εξυπηρετεί» συγκεκριμένο «μεγαλοτροφοδότι».

Η ΣΩ.Ν.Π.Α.Π. ζητά με το ίδιο έγγραφο να αρθεί η απόφαση αυτή για να κλείσει η «εύκολη» πόρτα στο λαθρεμπόριο και να επανέλθει το παλαιό καθεστώς.

Αυξήθηκαν οι εισφορές ΤΠΕΝ του 1995

Με τις υπ' αριθ. 2313.2/3/95/20.2.1995 και 2313.2/5/95/20.2.95 Κοινές Αποφάσεις των Υπουργών Εθνικών Οικονομίας, Εμπορικής Ναυτιλίας και Υγείας Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, που δημοσιεύθηκαν στο 140/Β/2.3.95 ΦΕΚ, αυξήθηκαν για το έτος 1995 οι εισφορές υ-

πέρ του Ταμείου Πρόνοιας Α-Ειωματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ) και του Ταμείου Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ) κατά 8% και 14%, αντίστοιχα.

Μετά τις παραπάνω αυξήσεις η μηνιαία τακτική εισφορά υπέρ του ΤΠΑΕΝ ανέρχεται σε 17.667 δρχ., η δε του ΤΠΚΠΕΝ σε 13.430 δρχ.

Ναυτική Εκθεση Πλαστικών & Φουσκωτών σκαφών

Η "Ναυτική Εκθεση Πλαστικών & Φουσκωτών Σκαφών" αρχίζει από 31 Μαρτίου και θα διαρκέσει έως τις 9 Απριλίου 1995, στους χώρους του Σταδίου Ειρήνης & Φιλίας.

Οργανώνεται για πρώτη φορά από την εταιρία Alfa Advertising, που εκπροσωπείται από τον κ. Θ. Γαλαζούλα και την κ. Α. Σαλίβερου και τον μεγαλύτερο φορέα του κλάδου τον Σύνδεσμο Εισαγωγέων, Κατασκευαστών, Πολυεστερικών Σκαφών, Παρελκομένων Εμπόρων & Υπηρεσιών ΣΕΚΑΠΛΑΣ-ΠΕΕΥ.

Η "Ναυτική Εκθεση Πλαστικών & Φουσκωτών Σκαφών" θα πραγματοποιηθεί στο νέο πρωτότυπο και επαναστατικό για τα Ελληνικά δεδομένα εκθεσιακό κέντρο στο χώρο που διαμορφώνει το Στάδιο δίπλα στην Μαρίνα με μεγαλύτερη άνεση πρόσβασης και πολύ καλύτερη εκθεσιακή δυνατότητα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλά ελληνικά ναυπηγεία δίνουν ένα εντυπωσιακό παρόν στην έκθεση ενώ έχουν να επιδείξουν ότι καλύτερο κυκλοφορεί από πλευράς ποιότητας και ανταγωνιστικής τιμής στο χώρο.

Επίσης πολλές ελληνικές εταιρίες σημειώνουν αξιόλογες εξαγωγές σε όλο τον κόσμο.

Εξουσιοδότηση στον Ε.Ν. να εκδίδει πιστοποιητικά Ασφαλούς Διαχείρισης για τον Παναμά

Η Κυβέρνηση του Παναμά, ύστερα από λεπτομερή και αυστηρή αξιολόγηση, εξουσιοδότησε τον Ελληνικό Νηογνώμονα να εκδίδει στα πλοία που φέρουν τη Σημαία του Πιστοποιητικά Διαχείρισης Ασφάλειας (Safety Management Certificates) και στις Εταιρίες του που διαχειρίζονται πλοία, Πιστοποιητικά Συμμόρφωσης (Documents of Compliance), σε εφαρμογή του International Safety Management Code (ISM Code).

Η εξουσιοδότηση αυτή από την Χώρα που είναι η πρώτη στον κόσμο όσον αφορά την χωρητικότητα των πλοίων που έχουν υψώσει την Σημαία της αποτελεί μία ακόμη ουσιαστικότερη αναγνώριση της αξιοπιστίας και του κύρους, του Ελ-

ληνικού Νηογνώμονα καθώς και της συμβολής του στην ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Ηδη και άλλες ναυτιλιακές χώρες μελετούν την χορήγηση στον Ελληνικό Νηογνώμονα παρόμοιας εξουσιοδότησης.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας στα πλαίσια της ενημέρωσης της Ναυτιλιακής Κοινότητας και της καλλίτερης εξυπηρέτησης των πελατών του, θα οργανώσει ενημερωτικά σεμινάρια, για τον τρόπο εφαρμογής του ISM Code. Για το λόγο αυτό οι Πλοιοκτήτες που τα πλοία τους έχουν κλάση του Ελληνικού Νηογνώμονα θα ενημερωθούν με προσωπικές επιστολές που θα τους σταλούν τις προσεχείς ημέρες.

δαστών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την παραγωγή στελεχών και την απόδοση του θεσμού των Sandwich Courses.

2ον Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου

Μεταξύ 25 και 27 Μαΐου 1995 διοργανώνεται στον Πειραιά με μέριμνα του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς το 2ον Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου. Το θέμα του συνεδρίου καλύπτει τρεις ενότητες. Η πρώτη αφορά στις συμβάσεις με

βάση τις οποίες ο κύριος του πλοίου, συνεργάζεται για την εκμετάλλευσή του με ιδιοκτήτες άλλων πλοίων ή εκείνες που χρησιμοποιούνται για να επέμβει τρίτος στην εκμετάλλευση του πλοίου.

Η δεύτερη κατηγορία αναφέρεται στις συμβάσεις θαλασσίας μεταφοράς προσώπων ή πραγμάτων και η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει τις βοηθητικές της εμπορικής ναυτιλίας συμβάσεις, όπως είναι η ναυτολόγηση του πλοίαρχου και των μελών του πληρώματος, ναυτικά πρακτορεία, θαλάσσια αρωγή και ρυμούλκησης, πλοήγηση και τέλος θαλάσσια ασφάλιση.

Εις το Συνέδριο αυτό έχουν προσκληθεί προσωπικότητες διεθνούς κύρους επί θεμάτων εμπορικού και ναυτικού δικαίου με αξιόλογη Ελληνική συμμετοχή.

Δοξολογία στο Λονδίνο

Την Κυριακή 26 Μαρτίου γιορτάσθηκε στο Λονδίνο με κάθε επισημότητα, χοροστατούντος του Αρχιεπισκόπου Θυατείρων και Μεγάλης Βρεταννίας, κ. Γρηγορίου, η επέτειος της εθνικής μας παλληγενεσίας με δοξολογία που εψάλει εις τον Μητροπολιτικόν Ναόν της Αγίας Σοφίας. Τον πανηγυρικό εξεφώνησε ο Πρέσβης της Ελλάδος κ. Ηλίας Γούναρης.

Μετά το πέρας της τελετής ο Πρέσβης και η κυρία Ηλία Γούναρη δεξιώθηκαν τα μέλη της Ελληνικής παροικίας εις την Ελληνική Πρεσβείαν.

Ναυτολόγηση σπουδαστών ΑΔΣΕΝ

Με υπομνηστική του εγκύκλιο το Κομμίτη του Λονδίνου ενημέρωσε τα Γραφεία των μελών του να σπεύσουν να δηλώσουν στην ΕΕΕ τον αριθμό των σπουδαστών ΑΔΣΕΝ που θα δεχθούν σε πλοία της διαχειρίσεώς τους, για το πρώτο τμήμα της πρακτικής τους εκπαίδευσως.

Όπως τονίζεται στην εγκύκλιο η απορρόφηση των σπου-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

FRAGOKLISSIAS 9
151 25 MAROYSSI
GREECE

TEL.: 6804600
TELEX: 214404, 214432
FAX: 6804601

Δυναμική είσοδος της Drytank στον χώρο της Ακτοπλοίας

Η γνωστή Ναυτιλιακή Εταιρεία Drytank S.A., που διευθύνει ο κ. Γιώργος Οικονόμου, προέβει μέσω της θυγατρικής της εταιρείας Speed Lines S.A., στην παραγγελία δύο σούπερ καταμαράν μεταφορικής ικανότητας 750 επιβατών και 190 αυτοκινήτων.

Τα νέα ταχύπλοα πλοία θα δρομολογηθούν την άνοιξη του 1996, πιθανότατα μεταξύ Ηγουμενίτσας και Πρίντιζι, συνδέοντας την Ελλάδα με την Ιταλία στο χρόνο ρεκόρ των 3 ωρών, καθώς η μέση ταχύτητά τους θα υπερβαίνει, με πλήρες φορτίο, τα 37 μίλια.

Η εταιρεία Drytank, συγκαταλέγεται μεταξύ των μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών διεθνώς και σήμερα διαθέτει στόλο 29 πλοίων, αποτελούμενο από φορτηγά, δεξαμενόπλοια, πλοία χη-

μικά και ψυγεία, συνολικής χωρητικότητας 1,1 εκατ. τον. d.w.

Τα δύο νέα σούπερ καταμαράν παραγγέλθηκαν στα ναυπηγεία Austral Ferries Australia της Δυτ. Αυστραλίας, και το κόστος τους υπερβαίνει τα 38 εκατομμύρια δολάρια το καθένα.

Τα βασικά χαρακτηριστικά τους είναι: μήκος 82 μέτρα, πλάτος 23 μέτρα, βύθισμα 2,40 μέτρα, επιβάτες 750, οχήματα 190, 4 μηχανές MTU με ιπποδύναμη 6,500 KW εκάστη, και η προώθηση με Kamewa 112SII Waterjets, προσδίδοντας υπηρεσιακή ταχύτητα άνω των 37 μιλίων.

Για την ολοκλήρωση της σημαντικής αυτής παραγγελίας μεσολάβησε το γνωστό γραφείο του Πειραιώς Apex Shipbrokers.

Μία νέα και δυναμική εταιρεία προσφέρει τη λύση-κλειδί στην επεξεργασία των εγγράφων

Τέρμα στο "χαρτομάνι" και στη σπατάλη των εκτυπώσεων.

Ευχάριστα νέα για όλους τους οργανισμούς, ιδιωτικούς ή δημόσιους, που επιθυμούν να οργανώσουν πιο αποτελεσματικά την διαχείριση των εγγράφων τους ... και OXI MONON!

Η Key Systems AE είναι μία νέα, δυναμική εταιρεία που εξειδικεύεται μεταξύ των άλλων στον τομέα του Document Image Processing (D.I.P.) στο χώρο δηλαδή της διαχείρισης, εγγράφων, εικόνων και πληροφοριών γενικότερα.

Η Key Systems AE αντιπροσωπεύει αποκλειστικά στην Ελλάδα το Αμερικάνικο Σύστημα Οπτικής Αρχειοθέτησης και Διαχείρισης εγγράφων Keyfile, της Keyfile Corporation (USA)

καθώς και τους πρωτοποριακούς εκτυπωτές σελίδας Ecosys της Kyocera Corporation (Japan).

Το σύστημα Keyfile, με εξαιρετικά απλοποιημένες διαδικασίες εξομοιώνει στην οθόνη του PC το περιβάλλον του γραφείου, δίνοντας άπειρες δυνατότητες επεξεργασίας, αρχειοθέτησης, αναπαραγωγής αποστολής πάσης φύσεως εγγράφων και εικόνων, όχι μόνον εκείνων που παράγονται από έναν οργανισμό αλλά και εκείνων που εισέρχονται και πρέπει να επεξεργασθούν, και συνήθως αποτελούν τον πονοκέφαλο του κάθε εργαζομένου.

Ενδεικτικά το σύστημα Keyfile μπορεί να διαχειρίζεται και να αρχειοθετεί από την κοινή τυποποιημένη αλληλογραφία που παράγεται σε κάποιον επεξεργαστή κειμένου μέχρι ... ακτινογραφίες(!)

Η εταιρεία Key Systems AE έχει στρατηγικής σημασίας στενή συνεργασία με την εταιρεία Stelmar και γενικότερα με τα επιχειρηματικά ενδιαφέροντα του εφοπλιστή κ. Στέλιου Χατζηιωάννου.

Όπως χαρακτηριστικά δήλωσε και ο ίδιος "στην Stelmar με το Keyfile πραγματοποιήσαμε το μέχρι σήμερα άπιαστο όνειρό μας για ένα πραγματικό paperless office....".

Η Stelmar Tankers είναι η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία στην Ελλάδα με πιστοποιητικό ISO 9002 (Φεβρουάριος 1994).

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ "DIOSKURI" LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 071-5832266 - ΤΕΛΕΧ: 8811736 RANDK G.

21 NEW FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Ενα ακόμη πρωτοποριακό προϊόν της εταιρίας Key Systems AE είναι οι εκτυπωτές σελίδας Ecosys της Kyocera.

Η NEA γενιά εκτυπωτών σελίδας της Kyocera είναι οικολογική, και ιδιαίτερα οικονομική, αφού το κόστος εκτύπωσης ανά σελίδα για πρώτη φορά κατέβηκε κάτω από 2 δρχ. ανά σελίδα.

Τα μεγάλα πλεονεκτήματα του Keyfile και των εκτυπωτών της Kyocera έδωσαν σημαντικές λύσεις στην επεξεργασία εγγράφων, σε μεγάλους οργανισμούς όπως: Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, ΟΤΕ, Εγνατία Τράπεζα, ΣΕΒ, Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών κ.α.

Με τη ευέλικτη και δυναμική της οργάνωση η εταιρία KeySystems AE εξασφαλίζει την υπεύθυνη και διαρκή υποστήριξη, του Keyfile και των εκτυπωτών KYOCERA στην Ελληνική αγορά.

Οι Έλληνες Γιώτ Μπρόκερς

Μετά την τακτική γενική συνέλευση των μελών του Ελληνικού Συνδέσμου Ναυλομεσιτών και Εμπειρογνομόνων Θαλαμηγών και τις αρχαιρεσίες που ακολούθησαν, το νέο διοικητικό συμβούλιο συγκροτήθηκε σε Σώμα στις 28 Μαρτίου 1995 με την ακόλουθη σύνθεση:

Πρόεδρος Μιχαήλ Σκουλικίδης, α' αντιπρόεδρος Θεμιστοκλής Παυλίδης, β' αντιπρόεδρος Νικόλαος Μανίσας, γεν. γραμματέας Μαρία Ορφανού, ταμίας Ειρήνη Αντωνοπούλου, μέλη Μιχαήλ Γκιόμαν και Παναγ. Ζαχαρίου.

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο που αποτελείται από έμπειρα μέλη του Συνδέσμου, που έχουν υπηρετήσει πολλά χρόνια τον κλάδο, φιλοδοξεί να δώσει

νέα πνοή στο Σύνδεσμο Ναυλομεσιτών και να καταστήσει δυναμική την παρουσία του σε όλα τα επίπεδα των κέντρων αποφάσεων του Θαλασσίου Τουρισμού.

Η Φέλιξ Κάουκι μειώνει τη διάρκεια ταξιδίου κοντέινερς προς Απω Ανατολή

Με την δρομολόγηση του κοντεινερόπλοιου "Intermodal Borgfeld", το οποίο θα συνδέει απ' ευθείας τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης με το λιμάνι μεταφόρτωσης Νταμιέττα στην Αίγυπτο, σε εβδομαδιαία βάση, η εταιρία Φέλιξ Κάουκι και Υιός πέτυχε να μειώσει την συνολική διάρκεια του ταξιδιού για τα φορτία από

και προς Απω Ανατολή, κατά πέντε ημέρες, βελτιώνοντας παράλληλα τις υπηρεσίες προς τους χρήστες.

CD Rom με ναυτιλιακά στοιχεία

Για μία ακόμη φορά ο γνωστός, από τους ναυτιλιακούς οδηγούς, εκδοτικός οίκος "Skolarikos Publications SA" καινοτομεί και στις 16 Μαρτίου κατά τη διάρκεια ανοικτής εκδήλωσης παρουσίασε το "Skolarikos Maritime CD ROM", έναν οπτικό δίσκο που συμπεριλαμβάνει όλα τα στοιχεία των πλοίων και εμπεριέχει όλες τις χρήσιμες πληροφορίες όλων των εκδόσεων.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS & CO (M) PTE LTD

TELEPHONE: (65) 2208622 TELEX: RS 20000
TELEFAX: (65) 2257870 CABLE: JAYMANNERS

51, Anson Road #11-51, Anson Centre, Singapore 0207

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

Operations:

Pavlos N. Liristis
Res: (65) 2208682
Mobile: (65) 6363426

Lim Eng Kiat
Res: (65) 4453848
Mobile: (65) 7203836



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

TEL: (301)4284200
TLX: 241830 TROD GR
FAX: (301)4284242



Επανεκλογή του Νίκου Πενθερουδάκη στην προεδρία του ΣΜΝΣ

Ο Νίκος Πενθερουδάκης επανεξελέγη πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων στη συνεδρίαση της 8 Μαρτίου, οπότε συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο δ.σ. που προέκυψε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες ως εξής:

Πρόεδρος: Νίκος Πενθερουδάκης

Αντιπρόεδρος: Νίκος Βερνίκης

Γεν. Γραμματέας: Θωμάς Παγώνης

Ταμίας: Καίτη Μαντάκου

Μέλη: Παναγιώτης Δασκαλάκης, Ανδρέας Γεωργιάδης, Στέλλα Βασιλάκη.

Ο κ. Πενθερουδάκης αναφέρθηκε στη διάρκεια της γενικής συνέλευσης στις δραστηριότητες του Δ.Σ. το 1994, και τόνισε ιδιαίτερα ότι η προσπάθεια εστιάστηκε στη βοήθεια των μελών του να προσαρμοθούν στα διαρκώς ανανεούμενα δεδομένα και στις ουσιαστικές αλλαγές και ραγδαίες εξελίξεις που συμβαίνουν σήμερα.

Όσον αφορά την επιμόρφωση των μελών του Σωματείου, ο κ.

Πενθερουδάκης επισήμανε ότι αποτελεί υπέρτατη ανάγκη.

Γι' αυτό, συνέχισε, παροτρύνουμε τα μέλη μας να παρακολουθήσουν τη διάλεξη που διοργάνωσε η Wista Ελλάδος με θέμα "ΟΡΑ '90" και οργανώσαμε μία ακόμη διάλεξη σε συνεργασία με το ναυτιλιακό κολέγιο BCA και τον Ελληνικό Νηογνώμονα για το θέμα της ασφάλους και ποιοτικής διαχείρισης.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον εξακολουθεί να δείχνει το Σωματείο Μεσιτών και για τη νέα γενιά ανθρώπων που θα στελεχώσουν τα ναυτιλιακά και ναυλομεσιτικά γραφεία του αύριο.

Για το σκοπό αυτό, προσφέρει αφειδώς τη βοήθειά του στο Ναυτιλιακό Τμήμα του Πανεπιστημίου Πειραιά και στα ιδιωτικά κολέγια και σχολές ναυτιλιακών σπουδών, με διαλέξεις, συμβουλές ακόμη και εξεύρεση εργασίας.

Στο πλαίσιο αυτό συμμετείχε στο τριήμερο συνέδριο της ΑΙΕSEC που διοργανώθηκε στο Πανεπιστήμιο του Πειραιά.

Αναφερόμενος στις σχέσεις του Σωματείου με τους άλλους οργανισμούς, ο κ. Πενθερουδάκης παρατήρησε ότι είναι ιδιαίτερα εποικοδομητικές και ε-

γκάρδιες, καθώς υπάρχει στενή συνεργασία με το ΥΕΝ, το Ναυτικό Επιμελητήριο, την Πανελλήνια Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων, τη Διεθνή Ναυτική Ένωση και τη Ναυτιλιακή Λέσχη.

Επίσης έκανε ιδιαίτερη μνεία στο Bimco Course το οποίο πραγματοποιείται κάθε χρόνο στον Πειραιά με την ευγενική χορηγία του Σωματείου και της ΕΕΕ.

ΠΕΝΘΗ

**ΕΥΓΕΝΙΟΣ
ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ**
Εφεδρος Αντιπλοίαρχος
ΠΝ & εφοπλιστής
(1916 - 1995)

Ο Εφεδρος αντιπλοίαρχος μηχανικός Ευγένιος Παναγόπουλος ΠΝ γεννήθηκε το 1916 στην Αμφισα, πολιτογραφήθηκε στο Ξυλόκαστρο Κορινθίας και πέθανε στον Καναδά στις 18.3.95. Υπήρξε ένας ιδιαίτερα αξιόλογος άνθρωπος, επιστήμονας, επιχειρηματίας και προ πάντων ένθερμος λάτρης και μαχητής της ελευθερίας και της



CHRIS MARINE SA

Athens, London, Panama, Shanghai

42C Tzavella str., 154 51 N. Psychico, Athens
Tel: 6873446, Fax: 6873444, Tlx: 210352, 210330 CRIS GR

Sale & Purchase / Financing

Demolition

Newbuildings

Repairs and Conversions

Asia - Africa - Australia - America - Europe

Ελλάδας. Πατέρας του ήταν ο Πάνος Παναγόπουλος, επιθεωρητής Δημοτικής Εκπαιδεύσεως και μητέρα του η Αγγελική του γένος Κιουζέ-Πεζά.

Εκπαίδευση: Στην πρώτη και δεύτερη εκπαιδευτική βαθμίδα μαθήτευσε στα Δημοτικά σχολεία Ξυλοκάστρου και Καλαβρύτων, το Πρακτικό Λύκειο Κερκύρας και τη Βαρβάκειο πρότυπη Σχολή Αθηνών.

Το 1933 μπηκε στο Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, από όπου αποφοίτησε ως μηχανολόγος-ηλεκτρολόγος το 1938 πρώτος στην τάξη του, κερδίζοντας το Χρυσοβέργειο Βραβείο. Συνέχισε τις σπουδές του στο Πανεπιστήμιο του Newcastle της Αγγλίας, όπου το 1940 πήρε Δίπλωμα Ναυπηγού με διάκριση.

Μεταξύ 1934 και 1940 έκανε πρακτική εξάσκηση κατά τις θερινές διακοπές των σπουδών, εργαζόμενος σε Ελληνόκτητα Εμπορικά Πλοία και Αγγλικά Ναυπηγεία.

Το 1942 απέκτησε στην Αγγλία Διδακτορικό Δίπλωμα στη Ναυπηγική.

Στρατιωτική Υπηρεσία: Η επίθεση της Ιταλίας κατά της Ελλάδας το 1940 τον βρήκε σπουδαστή στη Αγγλία. Ζήτησε τότε αμέσως να καταταγεί στο Ελληνικό Πολεμικό Ναυτικό. Μέχρι να κληθεί για κατάταξη στο ΠΝ, κάτι που έγινε δυνατό το 1942, κατετάγη ως εθελοντής στο Βρετανικό Πολεμικό Ναυτικό με έγκριση της Ελληνικής Πρεσβείας του Λονδίνου, όπου υπηρέτησε και ως Commando.

Το 1942 μετετάγη στο ΠΝ και ετοποθετήθη στο παραλαβανόμενο από την Αγγλία νεότευκτο αντιτορπιλικό "Πίνδος", με το οποίο έπλευσε στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου. Υπηρέτησε στο ΠΝ μέχρι την απελευθέρωση της Ελλάδας.

Ελαβε μέρος σε πολλές πολεμικές αποστολές, και απέκτησε πολλές τιμητικές διακρίσεις.

Μετά την αποστρατεία του από το ΠΝ εγκαταστάθηκε στην Αμερική και κατετάγη στο Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό.

Επαγγελματική δραστηριότητα: Από το 1945 ίδρυσε τεχνικό Γραφείο στη Νέα Υόρκη, όπου ανέπτυξε πλούσια και επιτυχή επαγγελματική και επιστημονική δράση. Εργάστηκε ως τεχνικός σύμβουλος ελληνικών και ξένων επιχειρήσεων και απέκτησε πλοία δικής του ιδιοκτησίας, υπό Ελληνική και Αμερικανική σημαία.

Επιστημονική δραστηριότητα: Έκανε διάφορες επιστημονικές έρευνες και εξεπόνησε πολλές μελέτες. Ανέπτυξε πρωτοποριακούς τρόπους σχεδιασμού ελικοφόρων αξόνων και ελίκων εμπορικών και πολεμικών πλοίων.

Εγινε μέλος πολλών τεχνικών και επιστημονικών Οργανισμών και επιτροπών.

Δωρεές προς την Ελληνική Πατρίδα: Μετά τα γεγονότα της Κύπρου του 1974 σχεδίασε, κατασκεύασε και δώρισε στο ΠΝ τρία πρωτοποριακά ταχύπλοα σκάφη, με βαρύτατο οπλισμό, συνολικής τότε αξίας τριών περίπου εκατομμυρίων δολλαρίων ΗΠΑ. Το Πολεμικό Ναυτικό τους έδωσε το όνομά του.

Ανήγειρε με έξοδά του και δώρισε στο Κράτος το κτίριο του Μουσείου των Πλαταιών στο Μαραθώνα και προσέφερε για προστατευτικές κατασκευές μνημείων της περιοχής.

Προσέφερε για την προστασία του απολιθωμένου Δάσους της Λέσβου και του Ιστορικού Τουρκικού Νεκροταφείου της Χίου, όπου έχουν ταφεί οι νεκροί του δαυλού του Κανάρη.

Συνέβαλε οικονομικά στην εσωτερική διακόσμηση και κατέβαλε τις δαπάνες κατασκευής ονομαστικών πλακών των θυμάτων της σφαγής των Καλαβρύτων κατά τη Γερμανική κατοχή.

Πέραν από τις ηθικές διακρίσεις για την Πολεμική του δράση, η Ακαδημία Αθηνών του απένειμε Αργυρό Μετάλλιο για τις δωρεές του προς την Πατρίδα και ο πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας, το Παράσημο του Φοίνικος.

Το Πατριαρχείο Κωνσταντινουπόλεως, μετά εισήγηση της Αρχιεπισκοπής Αμερικής τον ονόμασε Αρχοντα της Εκκλησίας.

Οι Δήμοι Μαραθώνος, Πλαταιών και Ερεσσού τον έκαναν Επίτιμο Δημότη τους.

Αφησε πίσω του την αφοσιωμένη και άξια σύζυγό του Μαρίκα, δύο γιούς, δύο κόρες και επτά εγγόνια, προς τους οποίους τα «Ναυτικά Χρονικά» απευθύνουν θερμά συλλυπητήρια..

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Το Πολεμικό Ναυτικό στη δικτατορία 1967-74

THE GREEK ROYAL NAVY DURING 1967-1974

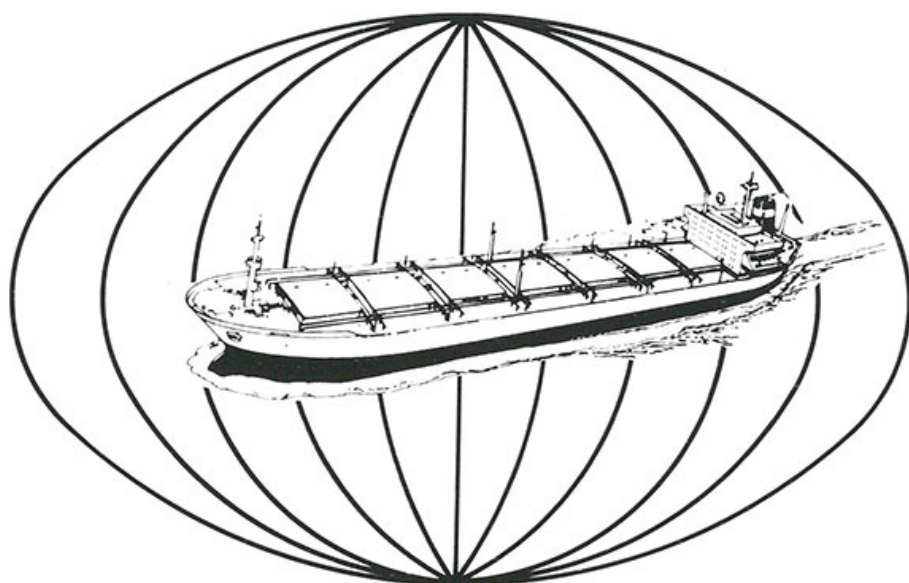
Συγγραφέας, ο αξιωματικός του Πολεμικού Ναυτικού Αντώνης Α. Κακαράς, στις εκδόσεις "Γνώση" της Ελλάδος, δίνει στο βιβλίο του το Πολεμικό Ναυτικό στην περίοδο 1967-1974, ενδιαφέροντα ιστορικά γεγονότα, συλλογικής και μεμονωμένης δράσεως των αξιωματικών του ναυτικού.

πως είναι φυσικό, λόγω του ότι στο βιβλίο μνημονεύονται πολλά γνωστά πρόσωπα, παρουσιάζεται ιδιαίτερα ενδιαφέρον. Του βιβλίου χορηγός υπήρξε ο εφοπλιστής κ. Γεώργιος γρέγος Μουργινάκης, υιός το αείμνηστου γνωστού και προσφιούς αξιωματικού που χάθηκε νωρίς, του Ευτύχιου Μουργινάκη.



MARINE MANAGEMENT SERVICES

Ship Managers-Operators



Quick and safe operations worldwide

PIRAEUS 61-65 Filonou Str., GR 185 35
P.O. Box 80 104 GR 185 10
Phone: 4225540-7 Telex 21-2627 21-1772
Fax: 4224939 Cables: Marun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED,
16 OLD BOND STR. LONDON W1X 3DB
Phone: (71) 4917014 Cables: Tatluk LONDON
Telex: 893356/266311 - Fax: (71) 6296914

UNITED STATES AGENTS: Brokerage and Management Corp.
90 Broad Str., New York N.Y. 10 004 Phone: (212) 42 53 730
Cables: Searunner Codes: New Boe Code - Fax: (212) 3634843
Telex: ITT 710-581-3866 RCA 2222 11 WWT 620053

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ > ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ > ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ > ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΠΛΟΙΩΝ**

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ

Τηλ. Γραφείου: (0723) 22244 & 22189

Τηλ. ΑΟΗ: (0721) 82671

Τηλ. ΑΟΗ: (0723) 23004 & 22838

Τελεξ: (0252) - 203 ZERV - GR

Φάξ: (0723) 22896

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO
PYLOS

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21

Τηλ. Γραφείου: (0721) 82426 & 82407

Τηλ. ΑΟΗ: (0721) 82671

Τελεξ: (0252) 123 ZERV GR

Φάξ: (0721) 81243

ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΗ: ARCHIPELAGO
KALAMATA

**Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΗ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ ΟΛΟ ΤΟ**

> 24ΩΡΟ

Υπεύθυνος Γραφείων:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τύπος πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ετος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΠΑΛ ΗΓΚΛ	Κυπριακή	9.429	1979	Προσέκρουσε σε κυματοθραύστη, στο Στέφενβιλ στις 22/3 και υπέστη ρήγμα στο κύτος.
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	Ελληνική	4.050	1977	Βυθίστηκε ανοικτά της Μάλτας στις 13/3. Μόνον τρεις ναυτικοί διασώθηκαν από το δεκαπενταμελές πλήρωμα.
ΣΗ ΕΝΕΡΤΖΥ	Παναμαϊκή	9.589	1976	Κατά το ταξίδι Ντώραμπαν για Τζακάρτα υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο στις 13/3 και δηλώθηκε γενική αβάρια.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΪΣΝΤΟΜ	Ελληνική	13.348	1974	Συγκρούστηκε με φορτηγίδα, στο δίαυλο του Μάασλουις στις 2/3.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	Παναμαϊκή	17.656	1978	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές από σύγκρουση με πάγους σε θέση 49.19 Β, 67.22 Δ, στις 28/3.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ	Παναμαϊκή	17.251	1971	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και αγκυροβόλησε για επισκευές σε θέση 53.34 Β, 00.37.7 Α, στις 20/3.
ΜΑΡΙΑ Μ.	Κυπριακή	17.327	1973	Κατά τον κατάπλου στο Γκντάνσκ, στις 27/3, συγκρούστηκε με ρυμουλκό.
ΜΑΡΙΝΕΡ Κ. (πρ. Maratha Mariner)	Παναμαϊκή	36.501	1976	Κατά τη διάρκεια επισκευών στην Κυνοσούρα στις 26/3, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	Ελληνική	22.089	1985	Κατά την εκφόρτωση στη Τσιταγκόγκ στις 19/3, υπέστη απώλεια της άγκυρας.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Αγ. Βικεντίου	6.503	1970	Κατά τη διάρκεια επισκευών στη Βομβάη στις 21/3, υπέστη πυρκαϊά στις δεξαμενές.
ΜΙΚΤΟ:				
ΚΑΣΣΟΣ	Ελληνική	65.874	1977	Κατά το ταξίδι Δουκέρκη για Μαυριτανία υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 28/3.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η τρελή ανοδική πορεία του δείκτη BIFFEX και η αβεβαιότητα για το ανώτερο όριο που μπορεί να φτάσει, οδήγησε τους ναυλωτές σε μία κοινή προσπάθεια αποφυγής ναυλώσεων και μη δημοσιοποίησής τους, καθώς οι ναύλοι έφθασαν σε νέα ύψη.

Η προσοχή των παρατηρητών της ναυλαγοράς εστιάζεται στα φορτία μεγέθους πάναμαξ, όπου οι ναυλωτές αντιμετώπισαν δυσκολίες παγκοσμίως και ιδιαίτερα στην περιοχή του Αμερικανικού Κόλπου, όπου επανειλημμένα τον Μάρτιο πληρώθηκαν ναύλοι περί τα δολ. 37,00 για τυπικά φορτία με προορισμό την Ιαπωνία.

Σύμφωνα με ορισμένους ναυλομεσίτες του Λονδίνου, το πρόβλημα δεν ήταν το ύψος του ναύλου αλλά η εξεύρεση διαθέσιμου πλοίου για την μεταφορά των φορτίων τους.

Υπάρχουν αναφορές ότι περιοχές όπως ο Ινδικός Ωκεανός, ο Κόλπος της Βεγκάλης και ο Περσικός Κόλπος, όπου συνήθως υπάρχουν αρκετά διαθέσιμα πλοία για ναύλωση, πρόσφατα παρουσίασαν μηδενική προσφορά τοννάζ.

Από την άλλη πλευρά, κάποιοι μεσίτες παρατηρούν ότι ορισμένοι ναυλωτές προτιμούν να παραμένουν αδρανείς και να πληρώνουν πρόστιμα, αντί να αποδέχονται τις σημερινές υψηλές τιμές των ναύλων που σίγουρα θα τους οδηγήσουν σε απώλειες εισοδήματος.

Μερικές ενδεικτικές ναυλώσεις στην υψηλή αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου.

Σιτηρά

- 80.000 τον. π. Μισσισιππή για Ισπανική Μεσόγειο, δολ. 1.750.110 κατ' αποκοπή, 14 ημέρες, τέλη Μαρτίου.

- 60.000 τον. π. Μισσισιππή για Ολλανδία, δολ. 18.35, 10 ημέρες, τέλη Απριλίου.

- 50.000 τον. Βραζιλία για Νότια Κορέα, δολ. 39,50, 5.000/6.000, τέλη Απριλίου.

- 35.000 τον. Αμερικανικό Κόλπο για Ευρώπη, δολ. 20.00, 6 ημέρες, τέλη Μαρτίου.

- 30.000 τον. Αμερικανικό Κόλπο για Καζαμπλάνκα, δολ. 24,50, 5 ημέρες/4.000, τέλη Μαρτίου.

- 25.000 τον. Αγ. Λαυρέντιος για Τύνιδα, δολ. 33.00, 5.000/2.000, αρχές Απριλίου.

- 25.000 τον. Βαλτιμόρη για Αλγερία, δολ. 28,25, 4 ημέρες/1.500, τέλη Μαρτίου.

- 22.000 τον. π. Μισσισιππή για Λά Γκουάρα, δολ. 20,50, 5.000/1.500, τέλη Μαρτίου.

Γαιάνθρακες

- 160.000 τον. Τουμπαράο για Κουινγκάγκ, δολ. 13,63, 40.000/38.000, τέλη Απριλίου.

- 140.000 τον. Πόντα ντα Μαδείρα για Φός, δολ. 8,40, 6 ημέρες, τέλη Μαρτίου.

- 130.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαίη για Ενστεντ, δολ. 12,50, φόρτωση κλίμακας/25.000 αρχές Απριλίου.

Σιδηρομεταλλεύματα

- 140.000 τον. Σεπετίμπα Μπαίη για Τάραντα, δολ. 11,30, 3 ημέρες κάθε λιμάνι, αρχές Απριλίου.

- 120.000 τον. Μπόκα Γκράντε για δύο λιμάνια της Κίνας, δολ. 16,25, 40.000/20.000, αρχές Απριλίου.

Διάφορα φορτία:

- 33.000 τον. (θείου) Βανκούβερ για Δακάρ, δολ. 24,00, 10.000/7.000, αρχές Απριλίου.

- 19.000 τον. (ουρίας) Τζουμπάιλ για Ινδία, δολ. 16,00, 4.500/1.200, τέλη Μαρτίου.

- 14.000 τον. (ουρίας) Μάρσα ελ Μπρέγκα για Ινδία, δολ. 39,50, 6.000/1.200, αρχές Απριλίου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μία πρόσφατη ανάλυση της αγοράς παρουσιάζει τους ναυλωτές της Ιαπωνίας και της Νοτίου Κορέας να διατηρούν τις θέσεις τους προσπαθώντας να αποφύγουν την αύξηση των ναύλων άνω των δολ. 24.000 ημερησίως, ναύλος που πληρώθηκε σε ένα σύγχρονο πάναμαξ μπάλκερ για ένα ταξίδι από την Ευρώπη, μέσω του Αμερικανικού Κόλπου για την Απω Ανατολή.

Τα κέρδη επίπεδα χρονοναύλωσης των χάντυμαξ και χάντυσάιζ μπάλκερ συνεχίζουν να παρουσιάζονται σταθερά, ειδικά στην Απω Ανατολή, όπου υπάρχουν αναφορές για ένα σκάφος των 28.000 τον. d.w. που ναυλώθηκε για ένα Αυστραλιανό κυκλικό ταξίδι στα δολ. 14.000 ημερησίως, ναύλος ο οποίος πρέπει να θεωρηθεί εξαιρετικά καλός.

Η αναφερθείσα ήδη έλλειψη διαθέσιμου τοννάζ σε μερικές περιοχές οδήγησε σε βελτιώσεις στα κέρδη των μικροτέρων πλοίων, περί τα 15-20.000 τον.

dw. Οι μεσίτες αναφέρουν ότι περί τα δολ. 7.000 ημερησίως πληρώθηκαν σε πλοία του ηντικέρους για ταξίδια από τον Ινδικό Ωκεανό για την Απω Ανατολή.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά την μειωμένη δραστηριότητα των μεγάλων δεξαμενοπλοίων στην περιοχή του Κόλπου της Μέσης Ανατολής, γενικά υπήρξε διατήρηση των επιπέδων των ναύλων και σε μερικές περιπτώσεις, σημειώθηκε και άνοδός τους.

Οι ναυλώσεις VLCC με Δυτικούς προορισμούς κυμάνθηκαν περί τα WS 37,5, ενώ οι ναύλοι για την Νότιο Κορέα και την Ταιβάν αυξήθηκαν στα WS56 για VLCC σύγχρονης ναυπήγησης, ενώ πληρώθηκαν WS47,5 για δύο σκάφη των 280.000 τον. και 300.000 τον. με προορισμό την Ερυθρά Θάλασσα.

Εντονη η δραστηριότητα των Αφραμάξ, ειδικά στην Απω Ανατολή όπου σημειώθηκαν αρκετές ναυλώσεις, με διαφορετικούς ναύλους, αναλόγως το ταξίδι και την ηλικία του σκάφους. Ενα σύγχρονο πλοίο πέτυχε WS117,5 για ταξίδι από τον Κόλπο της Μέσης Ανατολής για Σριράχα με φορτίο 80.000 τον., ενώ σκάφος παρομοίου μεγέθους πέτυχε WS115 για ταξίδι από την Ινδονησία για τη Νέα Ζηλανδία.

Η περιοχή της Δυτικής Αφρικής παρουσίασε έντονο ενδιαφέρον για σκάφη μεγέθους Σουέζ-μαξ.

Σύγχρονο σκάφος πέτυχε WS87 για ταξίδι στον Αμερικανικό Κόλπο με φορτίο 120.000 τον., ενώ η δραστηριότητα των VLCC ήταν περιορισμένη, αν και ένα παρόμοιο σκάφος πέτυχε WS49 για ταξίδι στη Νότιο Κορέα και ένα ίδιου μεγέθους πλοίο πληρώθηκε WS60 για ταξίδι στον Αμερικανικό Κόλπο.

Παρά την αυξημένη δραστηριότητα στην περιοχή της Μεσογείου, η υπερπροσφορά διαθέσι-

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/380	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	106	111	135
Αμβούργο	1110	114	152
Αμβέρσα	109	114	147
Λισσαβώνα	113	117	174
Κιέλ Κανάλ	115	118	153
Αυγούστα/Τζένοα	106	111	169
Πειραιάς	105	108	161
Κων/πολη	113	116	167
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Σουέζ Κανάλ	-	109	199
Τζέντα	-	114.50	195.37
Ράς Τανούρα	-	113.50	184.50
Φουτζέιρα	101	108	175
ΑΦΡΙΚΗ			
Ντακάρ	127	135	185
Τενερίφη	108	111	160
Λάς Πάλμας	107	109	158
Θέουτα	103	107	156
Ντάρμπαν	-	105	185
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Νοτ. Κορέα	114	117	190
Χόγκ Κόγκ	119	121	173
Σιγκαπούρη	105	108	157
Τόκιο	125	130	235
Σίδνευ	131	131	213
ΑΜΕΡΙΚΗ			
Μόντρεαλ	122	127	190
Ν. Υόρκη	101	106	175
Νόρφολκ	103	107	168
Φιλαδέλφεια	100	106	175
Χιούστον	93	95	145
Ν. Ορλεάνη	93	95	145
Λ. Αντζελες	102	105	210
Κρίστομπαλ	109	116	175
Σηάττλ	109	113	210
Μαϊάμι	117	122	160

μου τοννάζ, περιόρισε τους ναύλους στα WS92,5-95 για τα συνήθη ενδομεσογειακά ταξίδια. Ένα σύγχρονο σκάφος του ενός εκατ. βαρελιών ναυλώθηκε αντί WS75 για ταξίδι από το Σίντι Κερίρ για την Πορτογαλία και ένα VLCC πληρώθηκε κατ' αποκοπή 2 εκατομ. δολάρια για ένα ασυνήθη συνδυασμό φορτώσεων από τη Λιβύη, την Ερυθρά Θάλασσα και τον Κόλπο της Μέσης Ανατολής με προορισμό την Κίνα.

Ελαφρές μειώσεις των ναύλων σημειώθηκαν στην αγορά αργού πετρελαίου της Καραϊβικής, με τις κινήσεις φορτίων των 75-80.000 τον. προς την Βόρειο ακτή του Ατλαντικού να κινούνται τον Μάρτιο περί τα WS130-140.

Η περιορισμένη δραστηριότητα των VLCC στη Βόρειο Θάλασσα έδωσε την ευκαιρία στους

πλοιοκτήτες των Αφραμάξ να κλείσουν αρκετά φορτία, αν και οι ναύλοι παρέμειναν χωρίς αλλαγές περί τα WS85-87,5 για ταξίδι μέσα στα όρια της Βορ. Θάλασσας. Τέλος, τα Σουέζμαξ πετύχαιναν WS85 για προορισμούς στην Ανατολική ακτή των ΗΠΑ.

Στην αγορά των καθαρών φορτίων, οι καθυστερήσεις στις εκφορτώσεις στην Ινδία, είχαν αποτέλεσμα την διατήρηση των ναύλων για φορτία των 30.000 τον. από τον Κόλπο της Μέσης Ανατολής περί τα WS 200-210, ενώ η ζήτηση καθαρών φορτίων υπήρξε περιορισμένη.

Στα μεγάλα μεγέθη προντακτ κάρριερς που δραστηριοποιούνται με φορτίο με προορισμό την Ιαπωνία, όπου οι ναύλοι εκινούντο περί τα WS145.

Στην Μεσόγειο η συνεχιζόμενη ζήτηση για τοννάζ κατάλληλο

για μεταφορά νάφθας και αεροπορικής βενζίνης είχε σαν αποτέλεσμα την ελαφρή αύξηση των ναύλων στα WS235.

Οι Gibson υπογραμμίζουν ότι μία τυπική μεταφορά φορτίου των 30.000 τον. από την Καραϊβική προς τη Β. ακτή του Ατλαντικού ξεκίνησε από τα WS300 και μέσα σε μία εβδομάδα έπεσε κατά 20 μονάδες. Οι ναυλωτές προσπάθησαν να μεταφέρουν καθαρά προϊόντα από τον Αμερικανικό Κόλπο και την Καραϊβική σε υπερατλαντικούς προορισμούς χωρίς όμως μεγάλη επιτυχία.

Τέλος, στην αγορά των χρονοναυλώσεων δεξαμενοπλοίων οι Gibson σημειώνουν την ναύλωση ενός αφραμάξ του 1989 για έξη μήνες με οψιόν τρεις μήνες για μεταφορές στην περιοχή της Καραϊβικής με ημερήσιο ναύλο δολ. 17.500.

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

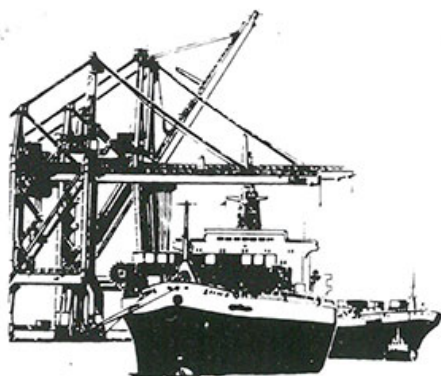
ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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



NAFTIKA CHRONIKA

Greek Shipping, the world's largest

Highlights of the latest report on statistical data of the Greek-controlled merchant fleet, show a further growth of the fleet, which now at 3,142 ships of 126,128,352 deadweight tonnes maintains its position as, by far, the world's largest.

Greeks now control 16.2% of the world deadweight (or conversely, nearly 1 out of every 6 tonnes of cargo carrying capacity).

From the beginning of the present decade, the astonishing growth of the Greek fleet is underlined by the following year by year growth;

- **March 1990:** 2.426 ships - 84.439.1459 dwt - 46.580.539 grt.
- **March 1991:** 2.454 ships - 87.102.785 dwt - 47.906.852 grt.
- **March 1992:** 2.688 ships - 98.218.176 dwt - 53.891.528 grt.
- **March 1993:** 2.749 ships - 103.958.104 dwt - 56.918.268 grt.
- **March 1994:** 3.019 ships - 120.650.373 dwt - 66.342.046 grt.
- **March 1995:** 3.142 ships - 126.128.352 dwt - 71.666.943 dwt - 71.666.943 grt.

The full analyses of the type of ships and their age that belong to Greek parent companies and are registered under 24 different flags, are published on page 16.

Greek dominance continues in the world fleets of combination carriers, ore & bulk carriers, and oil

tankers, with a significant presence in chemical & product carriers and in passenger ships. Of some interest is also the small, but growing year by year, Greek presence in pure container ships, which is now also accompanied by an equivalently sized order book.

Examining the crucial issue of the average age of ships controlled by Greek owners and expressed in deadweight capacity, data shows the following picture by ship type for the Greek and the world fleet:

Type of Ship	Average Age (DWT)	
	Greek Fleet	World fleet
Oil Tankers	17,4	14,1
Chem./Prod. carriers	13,2	11,9
Liquid Gas	17,5	12,5
Combis	19,4	15,4
Ore & Bulk carriers	17,3	13,3
Containerships	19,3	10,1
Drycargo ships	18,6	16,6
Passenger Ships	28,7	17,7
Other types	30,7	18,8
Average total	17,3	13,9

McDermott joint venture to Mexican Shipyard

McDermott International, Inc. has confirmed that it has formed a joint venture with CCC Fabricaciones y Construcciones, S.A. de C.V. of Mexico City to operate a shipyard in Veracruz,

Mexico, formerly operated by Astilleros Unidos de Veracruz S.A. de C.V. The new joint venture will operate the yard under the name Talleres Navales del Golfo S.A. de C.V (TNG).

The yard, which was established in 1943 for ship repair and new building, is located at the entrance to the port of Veracruz and has a working area of about 344,000 square meters.

A major expansion between 1979 and 1982 gave the yard capacity to accommodate ships up to 80,000 dwt through the addition of docks, ship facilities and equipment, and cranes.

The yard has two graving docks, one 36 meters by 271 meters and the other 19.5 meters by 157 meters as well as 1,200 meters of fully serviced wharves with water depths to 13,7 meters. Cranes range in capacity from 25 to 100 tons, with eight cranes with capacity over 90 tons. TNG intends to add a floating dock and to modernize the facility to world class standards.

McDermott Shipbuilding, Inc., McDermott International's shipbuilding project management company, will be active in the management of the yard for TNG. McDermott and CCC each own 40% of TNG. McDermott has additional interest through its 61% ownership of J. Ray McDermott, which owns a 40% interest in CCC. A third party owns the remaining 20% of TNG.

Rejection of ITF taxation

"Maritime Monitor" Contributing Editor and Editorial Manager of "Naftika Chronika", Mr. Dimitris Har. Tsapralis notes that, in a very brief current visit at Piraeus, he found out that apart from certain Greek papers which entered the maritime sector and play the game dictated by the ITF, the well-known International Transportation Federation, against the interests of the Greek Shipping, in a fine co-operation always with the Greek Maritime Federation - because they have common interests - for these attacks of the ITF against Greek maritime companies, there are also some, a few of course, people from the maritime sector gloating over and forgetting that:

First, that the ITF is one of the instruments used by those who will not forget the performance of the Greeks in maritime business, in order to hit the Greek Shipping - a permanent target of the ITF is

the Greek ships only and this is proved by the fact that ITF never intervened on the operation of English or Norwegian ships, despite those being like what we Greeks would characterize as "floating wrecks".

Second, that their turn will come soon.

Third, that payment of the "tax" will not secure them from the attacks of local ITF elements who are trying that way to advance their own cause - those who have suffered from this, and they are not a few in Greek Shipping, know first hand the cost of satisfying those demands.

Four, that the ITF does not protect none from those who supposedly protects and the "tax" which is collected from the ships is used for an easy life for various elements of the ITF who, it must be noted, have never worked in their life.

Five, that this "taxation" payed today in ITF is not at all beneficiary to shipping and it is better all those money to be spent by Greek Shipping for the attraction of as many as possible Greeks in the maritime profession and to continuously improve maritime training.

Not a drachma, then, or better not a dollar, to ITF, which when a few simple rules will be followed will not be able to intervene on any ship but even if such an intervention is attempted it will prove not only powerless but also dangerous for ITF and its local henchmen.

Mr. Tsapralis, notes furthermore that with the application of these aforementioned simple rules there was a successful and definite stoppage against the intervention of the known rackets of priests and lawyers operating at certain American ports, which had harassed many Greek ships.

It goes without saying that the stuff of "Maritime Monitor" and "Naftika Chronika" is always at the disposal of any concerned party - ask us so that you have no problems from ITF and its tentacles, to remember the old days, and of course to avoid paying the "tax".

ISM Code implementation

Practical aspects from the implementation of the International Safety Management (ISM) Code were discussed in a presentation made by Mr. John E.C. De Rose, manager of LRS Quality Services, in the Committee offices on Monday 27 of March 1995.

More than 30 representatives from our member offices attended.

Chairman of the Committee John A. Hadjipateras stresses that apart from any individual reservations regarding the necessity for such a Code, the ISM Code is now here to stand and we must start the preparatory work in time before its implementation on 1st July 1998.

After the presentation Mr. De Rose and Mr. John M. Ferguson Deputy Chief Ship Surveyor of LRS answered to questions and a discussion followed between the participants on their experience and problems they face.

Committee chairman John Hadjipateras said that after the success of this presentation and due to the increasing interest of our members, a second presentation will be arranged for after Easter.

IACS building on success

The unified IACS has made very substantial progress in the areas of marine safety over the last

four years, while Class hopping has been controlled through an efficient Transfer of Class Agreement.

A certification scheme, the QSCS, has been implemented ensuring that each member has an effective quality system to monitor surveys and surveyors. Vertical audits, including on board ship visits, are included within this scheme.

The challenge of the human element is being tackled by developing Guidelines and Procedures for the implementation of the ISM Code.

Dialogue and communication have been improved with National Administrations, Underwriters, P & I Clubs and the Maritime Community in order to develop a common approach in maritime safety.

IACS' position as representative of all 1 members at IMO is of vital importance and has substantial benefit and advantage to the Maritime Community, considering that IACS members class 90% of the world's merchant ship tonnage.

CHRIS MARINE SA

WITH OWN OFFICES IN SHANGHAI

CHRIS MARINE SA HAS THE **EXCLUSIVE REPRESENTATION** IN GREECE OF A NUMBER OF THE **BEST CHINESE SHIPYARDS**. THROUGH OUR OWN OFFICE ESTABLISHED IN **SHANGHAI** WITH A FULLY QUALIFIED **ENGLISH SPEAKING CHINESE STAFF**, WE CAN OFFER AN EXCLUSIVE REPAIR SERVICE TO SHIPOWNERS.

SHIPREPAIRS IN SHANGHAI

16 DRYDOCKS



CHRIS MARINE SA
ATHENS, LONDON, PANAMA, SHANGHAI

42C Tzavella str., 154 51 N. Psychico, Athens - Greece
Tel: 6873446, Fax: 6873444, Tlx: 210352, 210330 CRIS GR

WE CAN ALSO ARRANGE REPAIRS FOR YOU IN TIANJIN, XINGANG, QINGDAO AND GUANGZHOU



Could strikes affect you ?

The number of strikes affecting the shipping industry remains at a high level. And strikes mean financial loss. Increasingly, shipowners, managers and charterers are realising that insurance protection is a necessity in today's volatile industrial climate. A wise move is to contact The Strike Club, formed exclusively to provide protection against this threat. It is the largest mutual insurer of its kind, with some 41 million grt entered worldwide.

FOR FURTHER INFORMATION, FAX 93 25 53 18.

**THE
STRIKE
CLUB**

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

Strike Club Management Ltd, 24 Boulevard Princesse Charlotte, MC 98000 Monaco. Tel 93 50 02 45. Telex 469266 SCMAN MC.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE- CHARTERING

Telephone: 8969340-347
Telex: 210632 or 210595 SMI GR.
Fax: 8969335 or 8969653

16 ATHINAS & VORREOU STREET
166 71 ATHENS
GREECE





Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΧΧ ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	μετ. «Ρατάνα Παϊλίν (3.)
ΑΧΧ ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234	μετ. «Ηγκλ Νόβα (ε.)
ΑΒΙΝ ΟΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ)	68	51073	αργεί Φουτζέιρα
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	α. Χιούστον 9/2
ΑΓΑΠΗ	78	19820	προς Τζέντα 25/2
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261	ε. Ρότερνταμ 28/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909	α. Ν. Ορλεάνη 17/2
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	προς Βενεζουέλα 21/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	προς Ρότερνταμ 21/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	79	36237	πρ. «Pearl of Abudhabi»
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009	προς Ν. Ορλεάνη 7/2
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	ε. Βανκούβερ 12/1
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	77	64264	πρ. «Polycrusader»
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684	ε. Βιζακαπάνάμ 16/2
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	μετ. «Ηράκλεια» (ε.)
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	δ. Γιβραλτάρ 14/1
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	προς Ευρώπη 4/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	83	36199	πρ. «Venette»
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	προς Αρούμπα 12/2
ΑΔΡΙΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	75	1599	επιωλήθη αλλοδαπούς
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΑ	78	29877	προς Ν. Κορέα 2/2
ΑΘΗΝΑ	87	24536	προς Ντάρμπαν 5/2
ΑΘΗΝΑ Μ. (δ.)	95	53829	υπό ναυπήγηση
ΑΘΗΝΑΙΣ Π.	73	13661	προς Σαγκάη 13/2
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552	ε. Τέμα 23/2
ΑΙΓΑΛΗ	74	55783	αργεί Πειραιά
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	α. Πειραιά 17/2
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	84	16800	προς Καναδά 7/2
ΑΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	προς Κλαϊπέδα 13/2
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6993	προς Πόιντ Λίτζας 23/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	20960	ε. Ν. Ορλεάνη 30/1
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Ντάρμπαν 6/2
ΑΚΡΟΠ	83	35911	ε. Παρανάγουα 18/2
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	α. Τζουαίμα 17/2
ΑΚΤΗ	77	14998	προς Ινδία 3/2
ΑΛΑΣΚΑ ΡΕΗΝΜΠΟΥ	85	13898	ε. Κολούμπια Ρίβερ 22/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	προς Σφάξ 26/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	α. Χιούστον 30/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	68	25399	ε. Παρανάγουα 23/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633	προς Μπρουκλίν 27/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	75	17693	προς Μπαχραϊν 26/2
ΑΛΕΞΙΑ	81	34439	πρ. «Samar 1»
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Μοσταγκανέμ 15/2
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	μετ. «Τζώρτζ» (Μηχ.)
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Μπ. Χομεινί 25/1
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Βανκούβερ 17/2
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	μετ. «Eva Maria» (κ.)
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000	προς Ελ Παλίτο 14/1
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Σαγκάη 7/2
ΑΛΜΑΡ	86	22301	α. Ν. Ορλεάνη 21/2
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Μαυρίκιο 20/2

ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	προς Χόγκ Κόγκ 9/2
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103	προς Ντάρμπαν 21/2
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	α. Τερνέστη 23/2
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ	85	14283	προς Ουλσάν 17/2
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	προς Ραβέννα 19/2
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	ε. Γκάνδη 21/2
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Μάλαγα 17/2
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	74	123126	προς Ν. Κορέα 21/1
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΝΣ (δ.)	74	123126	προς Ιταλία 28/1
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	προς Κίνα 21/2
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	προς Μπαγκόκ 1/1
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	α. Ν. Ορλεάνη 16/2
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς ΗΠΑ 23/12
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584	προς Αμπου Ντάμ 22/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	95	81120	προς Ιαπωνία 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Γιαντάι 17/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	προς Αλγέρι 27/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	δ. Σουέζ 28/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	ε. Λός Αντζελες 24/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	α. Αλεξάνδρεια 26/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	προς ΗΠΑ 18/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΣΤΟΜ	74	13348	προς Αμβέρσα 21/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Αυστραλία 24/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Ν. Κορέα 4/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432	ε. Οζάκα 25/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	προς Ιντσόν 1/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	13889	προς Απω Ανατολή 21/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	προς Βούγκ Τάου 18/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	α. Βαλτιμόρη 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	προς Ινδονησία 9/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΣ	74	13631	ε. Ραβέννα 14/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑΙΝΤ	93	81569	προς Ιαπωνία 12/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	προς Μιζουσίμα 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Ακαμπα 21/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246	προς Τζακάρτα 12/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	79	10993	προς Ταϊτσούκ 4/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569	προς Γιούροπορτ 5/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Πρίνς Ρούπερτ 24/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	93	81120	προς Ιαπωνία 25/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13633	προς Μπαλμπόα 25/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Σιγκαπούρη 11/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	74	13633	προς Αλεξάνδρεια 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Σιγκαπούρη 19/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	προς ΗΠΑ 10/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	77	15378	προς Ινδονησία 24/1
ΑΝΑΜΕΛΙ	71	14584	α. Πόρτ Αρθουρ 16/2
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	α. Λούπ Τέρμιναλ 12/2
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275	ε. Ν. Ορλεάνη 17/2
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Ιαπωνία 17/2
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Ν. Κορέα 26/2
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	διάλυση Μπαγκλαντές
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Τζουαίμα 21/2
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	προς Νταλιάν 8/2
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Ντάρμπαν 27/2
ΑΝΕΜΗ	78	9485	ε. Μπ. Αιρές 15/2

ANEMΩNH	79	10996	προς Αβίλες 17/2
ANNA	81	30852	ε. Νταμπιέρ 26/2
ANNA Λ.	79	1214	προς Κουμάνα 6/2
ANNITSA Λ.	83	35808	ε. Δουνκέρκη 20/2
ANNOYLA	71	9826A	προς Ινδία 7/1
ANTBENTSOYR	81	18648	α. Σάντος 16/2
ANTZELIK ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 16/2
ANTZELIK ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	προς Βραζιλία 21/2
ANTZELIK ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	προς Βραζιλία 25/2
ANTZELIK ΦΑΙΝΘ	84	36353	α. Ν. Ορλεάνη 18/2
ANTZELINA Λ.	75	12913	προς Τζακάρτα 21/1
ANTIΠΑΡΟΣ (δ.)	76	38059	προς Ντουμάι 23/2
ANTIΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792	προς Σιγκαπούρη 23/2
ANTIΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς Αρούμπα 16/2
ANTΩNHΣ Ι.			
ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000	α. Γιοκοχάμα 24/2
ΑΝΤΩNHΣ Π.	84	41726	προς Ρίβερ Ορινόκο 11/2
ΑΠΑΝΕΜΟ (δ.)	75	42820	α. Σάρροχ 10/2
ΑΠΝΟΙΑ (δ.)	81	26408	ε. Χιούστον 17/2
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΛΑΙΟΝ	77	38484	προς Βραζιλία 11/2
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	προς Ν. Κορέα 25/2
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19-16	α. Χόγκ Κογκ 20/1
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	προς Δ. Αφρική 12/1
ΑΡΓΟΝΗΣΙ	77	19379	προς Λίρκεν 8/2
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500	προς Ινδία 27/2
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Γκντάνσκ 20/2
ΑΡΗΣ	86	27012	προς Ακαμπα 18/2
ΑΡΗΤΗ	89	23459	προς Κίνα 26/2
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Κίνα 22/1
ΑΡΙΕΤΤΑ	73	20417	υπέστειλε κυπριακή
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	προς Τόκυο 21/2
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	μεταφορές Ρεθύμνου
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	ε. Ακαγιούτλα 11/2
ΑΡΚΑΣ	88	36309	ε. Ν. Ορλεάνη 26/2
ΑΡΜΑ	81	9639	προς Πειραιά 23/2
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Ουσλάν 4/2
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336	προς Ιαπωνία 15/2
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Κουινχουαγκντάο 20/1
ΑΡΤΕΜΙΣ			
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	προς Πασκάγκουλα 22/2
ΑΡΤΕΜΩΝ	84	22851	προς Πόρτο Καμπέλλο 2/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Ν. Ορλεάνη 8/2
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	προς Σιγκαπούρη 10/2
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837	προς Καμπεντέλο 11/2
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Καράτσι 21/2
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	77	56003	προς Κωνσταντίνα 26/2
ΑΣΤΗΡ	74	13363	μετ. "Ellinis P."
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285	α. Φουτζέιρα 19/2
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285	ε. Τζέμπελ Αλι 9/2
ΑΣΤΡΟ ΓΑΜΜΑ (δ.)	75	117285	ε. Φουτζέιρα 4/2
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Καστέλλον 12/2
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	προς Βενεζουέλα 17/2
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Ν. Υόρκη 28/2
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	73	19922	προς Σάν Χουάν 24/2
ΑΤΕΝΙ	82	30325	προς Κασσιούγκ 4/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339	διάλυση Ινδία
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	προς Πορτο Ρίκο 14/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	α. Ν. Ορλεάνη 20/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΙΝ	86	35954	προς Ν. Κορέα 2/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	προς Ιαπωνία 8/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	προς ΗΠΑ 20/2
ΑΤΛΑΣ	77	11804	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΑΥΛΙΣ	79	10993	προς Συρία 25/2
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	προς Αφρική 23/2
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙΟΝ	82	11987	ε. Λάς Πάλμας 22/1
ΑΦΡΟΣ	70	18326	προς Ινδία 9/2
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716	προς Πολωνία 17/2
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Ταλκαχουάνο 4/2
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12688	προς Ηράκλειον 6/1

ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.)	80	50108	προς Παγκολάν Σούσου 7/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.)	71	1648	πρ. "Angol"
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 19/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	προς Μπάρρυ 22/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809	προς Βομβάη 28/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧVI (δ.)	69	1561	προς Χάιφα 24/2
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986	προς Βομβάη 21/1
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	α. Ιμμιγκχαμ 24/2
ΒΕΝΙ (δ.)	79	89856	προς Τάραντα 25/2
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349	ε. Λάγος 9/2
ΒΗΤΑ ΛΑΚ	76	13524	ε. Σάν Φραντσίσκο 21/2
ΒΗΤΑ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	76	13993	προς Βατούμι 2/2
ΒΙΒΗ Μ	78	1600	προς Τρίπολη 3/2
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ	77	8674	α. Γκουαγιακούλ 21/2
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	81	36031	προς Ιαπωνία 31/1
ΒΙΤΑΛΙ	82	34510	α. Βανκούβερ 17/2
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	α. Νάπολη 10/1
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589	προς Μπουργκάς 24/2
ΒΟΡΗ	84	20009	προς Αυστραλία 27/2
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	79	32607	προς Τζέντα 17/2
ΓΑΛΗΝΗ	95	35891	ναυπηγ. Ουλσάν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	13767	προς Χό Τσί Μίνχ Σίτ 12/12
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ.	77	16765	ε. Αμβέρσα 26/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Νοβοροσίσκ 31/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ			
ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Θεσσαλονίκη 20/2
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	75	122627	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΓΙΟΥΝΙΤΥ VII	71	1982	ε. Πειραιά 22/2
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΙΝΤ	83	21200	α. Ν. Ορλεάνη 22/2
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	προς Ρότερνταμ 10/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΑΔΕΛΑΙΔΑ	76	38724	προς Κίνα 22/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥ	81	35687	προς Κίνα 15/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΙΡ	76	38724	α. Βανκούβερ 22/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Ορλεάνη 26/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Μπουεναβεντούρα 25/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	προς Μπαγκόγκ 26/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Ν. Ορλεάνη 28/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291	προς Κέννα 12/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	προς Κίνα 16/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Μπωμόντ 12/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Ν. Ορλεάνη 24/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Μπουεναβεντούρα 17/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	α. Ν. Ορλεάνη 20/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	προς Τζακάρτα 20/2
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Πούντα Καρντόν 21/2
ΓΟΡΤΥΣ	93	38300	α. Γκάνδη 17/2
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	προς Μπαγκόγκ 7/2
ΓΟΥΙΜΕΑ	84	34253	προς Ρότερνταμ 23/2
ΓΟΥΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	προς Φρημάντλ 23/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Ρότερνταμ 13/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Πόρτο Κουετζάλ 9/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	προς Ιλιγκάν 17/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Σιγκαπούρη 20/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Γδύνια 26/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Αμβέρσα 29/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	προς Σιγκαπούρη 9/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	προς Μανίλα 16/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	προς Σιγκαπούρη 22/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	α. Μίνα αλ Φαχάλ 27/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Βανκούβερ 22/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Σαλβαντόρ 26/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Αλγέρι 16/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Πειραιά 6/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Πόρτ ντε Μπούκ 21/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Λάγος 15/2
ΓΡΕΒΕΝΟ	78	13823	προς Λονδίνο 18/2

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	προς Κόλπο ΗΠΑ 11/2
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΔΑΦΝΗ	84	35746	ε. Βανκούβερ 26/2
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	προς Ν. Μαγκαλόρ 2/2
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Κόρκ 25/2
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601	ε. Φουτζέιρα 1/2
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς Λός Αντζελες 19/2
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	78	12238	ε. Μπαντζούλ 14/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	ε. Σάν Νίκολας 20/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	πρός Π. Σέντραλ 12/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Πόρτ Χέντλαντ 22/2
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	34414	ε. Φουτζέιρα 21/2
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	προς Μαράκας 9/2
ΔΙΟΝ (δ.)	84	22097	ε. Σιγκαπούρη 24/2
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	προς Ηράκλειον 13/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Βαρκελώνη 15/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661	ε. Ν. Ορλεάνη 24/2
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Φιλίππινες 25/2
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	94	38779	ε. Σιμίζου 13/2
ΔΩΡΙΚ ΧΕΡΑΛΝΤ	95	38779	υπό ναυπήγηση
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Γιούροπορτ 1/3
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Σιγκαπούρη 15/2
ΕΘΝΟΣ	77	16726	προς Χόγκ Κόγκ 21/2
ΕΙΡΗΝΗ	87	24536	προς Μπαγκόκ 18/1
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282	ε. Αμβέρσα 27/2
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Ν. Ορλεάνη 23/2
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	94	53829	προς Σιγκαπούρη 17/2
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	70	1595	α. Πειραιά 20/2
ΕΙΡΗΝΗ Β.	78	46178	α. Ν. Ορλεάνη 25/2
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Κεμπέκ 21/
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ*	89	36800	προς Γιοκοχάμα 9/2
ΕΛΒΕΤΑ	76	10805	προς Καμερούν 25/1
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Σηάτλ 7/2
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	στον Πειραιά (αποθήκη)
ΕΛΕΥΣΙΣ	76	2651	ε. Πειραιά 17/1
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	προς Φουτζέιρα 22/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085	προς Ράς Τανούρα 5/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΠΑΡΑΝΤΑΙΖ (δ.)	75	146263	προς Κόλπο ΗΠΑ 18/1
ΕΛΛΗ Β.	80	29694	α. Μπάνιμπουρι 15/1
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992	στο Λάγος 28/3/94
ΕΛΠΙΣ	84	37472	προς Κέν Γουέστ 22/2
ΕΜ. ΞΑΝΘΟΣ	83	19066	α. Ν. Ορλεάνη 16/2
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Κό Σισάγκ 26/12
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	ε. Πειραιά 2/2
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Γκάνδη 26/2
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	78	86699	πρ. "Puertollano"
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	αργεί Πειραιά
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	ε. Φός 21/2
ΕΝΑΡΣΙΣ	79	10985	ε. Πειραιά 10/2
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	ε. Ν. Ορλεάνη 22/2
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	προς ΗΠΑ 20/2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Πειραιά 14/2
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Χονολουλού 22/2
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	προς Κέννα 27/1
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	80	25728	προς Πόρτο Λά Κρούζ 20/2
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Πειραιά 18/2
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Μελβούρνη 25/2
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Β. Αφρική 17/2
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	προς Τουρκία 24/2
ΖΑΝΤΕ (δ.)	75	132798	ε. Ντουμπάι 24/1
ΖΕΑ	77	1721	προς Μήλο 20/2
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201	α. Αλεξάνδρεια 26/2
ΖΗΝΩ	81	23100	προς Πα σίρ Γκουντάγκ 19/
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	ε. Χόγκ Κόγκ 27/2
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Χάιφα 23/2
ΖΙΜ ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Κολόμπο 22/2
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	προς Κίγκστον 23/2
ΖΙΜ ΜΕΛΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Κολομπο 15/2
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Χάιφα 24/2
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	προς Χάιφα 17/2
ΖΙΜ ΤΖΑΜΑΙΚΑ	72	50159	πρ. "Oceanus Tokyo"

ZINI	76	11348	προς πειραιά 28/1
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973	προς Σενφουγκέγκος 7/2
ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Σιγκαπούρη 1/2
ΗΡΑΚΛΗΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	81	3920	προς Βόλο 20/2
ΗΡΩ	76	1712	ε. Βερακρούζ 16/2
ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	81	16700	προς Κοπερ 13/2
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 27/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	ε. Χάμπτον 27/2
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (μ.)	68	12660	προς Ελλάδα 21/2
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	προς Πακιστάν 10/2
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	προς Χουάγκου 23/2
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Πειραιά 22/2
ΘΕΛΗΣΙΣ	79	89-5	ε. Κων/πολη 24/2
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	προς Νταλιάν 9/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	83	22076	προς Μπράτον Πόιντ 17/2
ΘΕΤΙΣ	93	38891	προς Σάν Νίκολας Μπαϊ 22/1
ΙΚΑΡΙΑ (δ)	77	125249	προς Μπόνου 17/2
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	ε. Πειραιά 12/2
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	ε. Αμστερνταμ 24/2
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	82	35169	ε. Πόρτο Ζουνίγκα 31/1
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	84	23646	προς Τζώρτζταουν 20/2
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Ρουέν 21/2
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	προς Παναμά 23/2
ΙΟΝΙΚΟΣ			προς Σάο Φρατσέγκο 1/2
ΙΟΥΣ	85	34400	ε. Σηάτλ 25/2
ΙΡΕΝΕΣ ΒΙΖΙΟΝ	82	76055	ε. Οίτα 20/2
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	76	132107	προς Δ. Αφρική 16/1
ΙΩΑΝΝΗΣ	82	40796	ε. Φρεντερίτσια 20/2
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	ε. Ν. Ορλεάνη 24/2
ΙΩΑΝΝΗΣ Λ.	72	12893	προς Σιγκαπούρη 22/12
ΙΩΝΙΑ	77	17107	μετ. «Ιονίς» (ε.)
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	προς Μπουεναβεντούρα 20/2
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	προς Υεμένη 26/2
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	83	35428	πρ. «Ντόλφιν»
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	προς Πόρτ Κέλαγκ 25/2
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	81	33471	ε. Ν. Ορλεάνη 7/2
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	προς Σάο Σεμπασιάν 17/2
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	μετ. "Olympia"
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	ε. Γιβραλτάρ 24/2
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	ε. Βανκούβερ 28/2
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611	διάλυση Ινδία
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ε. Ρίο Γκράντε 17/2
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Σέκου 12/2
ΚΑΛΜΑ	81	19483	προς Γιβραλτάρ 12/2
ΚΑΝΔΗΛΟΥΣΑ (δ.)	94	27800	υπό ναυπήγηση
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	αναμένει Χώρ Φακάν 4/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	προς Χώρ Φακάν 8/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	προς Γιουγκοσλαβία 18/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	74	16371	προς Τακοράντι 15/11
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	ε. Μαντράς 11/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	προς Λούπ Τέρμιναλ 12/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	ε. Χώρ Φακάν 6/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΥΡΟΣ	76	12076	ε. Κωνσταντζίνα 21/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	83	21308	προς Ιαπωνία 1/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ (δ.)	76	207987	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΙΩΤΗΣ (δ.)	77	196334	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60849	α. Ροζάριο 12/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Απώ Ανατολή 24/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩΝ			
ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	81	34190	δ. Παναμά 14/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	94	25197	προς Τούζλα 1/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	75	26302	ε. Γκνάνσκ 23/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ	76	128161	προς Γκάλβεστον 29/12
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	προς Βραζιλία 21/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	ε. Ν. Ορλεάνη 25/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	78	20328	προς Νταλιάν 24/2

ΚΑΡΑΙΜΠ	78	27366	ε. Αμβούργο 28/2	ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Ντουμπάι 4/2
ΚΑΡΓΚΟ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	21815	α. Μοντεβιδέο 24/2	ΚΩΣΤΗΣ	85	23207	πρ. "New Amethyst"
ΚΑΡΓΚΟ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	78	27074	πρ. "Alberg"	ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	προς Τενερίφη 24/2
ΚΑΡΓΚΟ ΕΝΤΟΥΡΑΝΣ	78	24941	α. Γκάλβεστον 21/2	ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	86	3722	α. Σπλίτ 26/2
ΚΑΡΓΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Αλεξάνδρεια 17/2	ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623	προς Αλιβέρι 21/2
ΚΑΡΓΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	20328	δ. Ντόβερ 15/2	ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Σόμα 23/2
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087	προς Νταλιάν 21/2	ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	μετ. "Vina Treasure" (AB)
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	προς Βαρκελώνη 17/2	ΛΑΡΡΥ Λ.	72	16306	προς Νοβοροσίσκ 19/2
ΚΑΡΙΜΠΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	76	27971	προς Αμστερνταμ 22/2	ΛΕΙΖΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867	προς Λά Γκουαίρα 23/2
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	ε. Πειραιά 20/2	ΛΕΛΙΑ	76	4334	πρ. "Camelia"
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Χόγκ Κόγκ 27/2	ΛΕΝΙ (δ.)	81	11096	προς Μπουεναβεντούρα 21/2
ΚΑΡΟΛΑΙΝ (δ.)	75	158475	προς Πόρτ Σάιτ 22/2	ΛΕΩΝ	73	7093	α. Σαλντάν Μπαίη 31/1
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Γένοβα 27/2	ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Σιγκαπούρη 25/2
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	μετ. "Αμόλθεια" (ε.)	ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	προς Ν. Ορλεάνη 17/2
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	διάλυση Αλάγκ	ΛΗΤΩ	77	11264	διάλυση Μπαγκλαντές
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	ε. Μπιλμπάο 13/1	ΛΙΑ (μ.)	78	33191	προς ΗΠΑ 13/2
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	91	29900	ε. Λ. Τσάρλς 23/2	ΛΙΚΑ	76	61615	ε. Ν. Ορλεάνη 14/2
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315	προς Σασέμπο 16/2	ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	68	9505	α. Πειραιά 16/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Λ.	78	10245	προς Ταιβάν 10/2	ΛΟΥΡΟΣ (δ.)	80	30914	α. Γουίλμινγκτον 3/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Ασντοντ 12/2	ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	μετ. "Lussio" (π.)
ΚΕΑ	69	18431	προς Ιμμιγκχαμ 26/2	ΛΥΔΙ	70	14878	προς Μπιλμπάο 23/2
ΚΕΙΚΟ (δ.)	76	48130	ε. Μπ. Χομινί 20/2	ΛΥΔΙΑ II	74	8740	ε. Πειραιά 15/2
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	δ. Γιβραλτάρ 22/2	ΛΥΤΡΩΤΗΣ	81	33343	προς Μουροράν 19/2
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί πειραιά	ΜΑΑΣΛΟΤ Λ. (δ.)	82	24755	ε. Χιούστον 25/2
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352	α. Κάστελλον 25/1	ΜΑΑΣΤΑΝΤ Λ. (δ.)	83	24794	προς Κόλπο ΗΠΑ 24/2
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475	προς Γιουροπόρτ 25/1	ΜΑΑΣΤΡΟΥΜ Λ. (δ.)	83	24794	προς Σάν Φραντσίσκο 1/2
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	προς Λίβερπουλ 23/2	ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς ΗΠΑ 22/2
ΚΛΕΛΙΑΣ ΛΑΚ	81	68619	προς Τουμπάρσο 12/2	ΜΑΓΙΟΡ	86	13688	προς Λός Αντζελες 23/2
ΚΛΕΩΝ	76	59319	προς Γκιζόν 20/2	ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991	προς Γιοκοχάμα 14/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΑΡΥΛΙΣ	83	14069	προς Φρημάντλ 24/2	ΜΑΕΡΣΚ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	71	20325	προς Γιοκοχάμα 23/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ	86	10765	προς Φιλαδέλφεια 17/2	ΜΑΕΡΣΚ ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	76	34382	πρ. "Alva Maersk"
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	προς Βοστώνη 22/2	ΜΑΕΡΣΚ ΟΣΕΑΝΙΑ	72	20325	προς Μπρισμαίην
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	προς Ν. Ορλεάνη 5/2	ΜΑΕΡΣΚ ΧΙΟΥΣΤΟΝ	76	34382	πρ. "Arild Maersk"
ΚΟΛΜΑΡ (δ.)	87	24584	προς Κασιούγκ 6/2	ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	ε. Μπέλφαστ 24/2
ΚΟΜΕΤ	78	14374	προς Ματάντζας 15/2	ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	προς Ιμμιγκχαμ 1/3
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	προς Πόντα ντα Μαδέιρα 22/2	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Μαρακάιμπο 15/2
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Γκνάνσκι 17/2	ΜΑΙΡΗ	68	22391	προς Τενερίφη 25/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	προς Π. Σεντράλ 5/2	ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	ε. Σιγκαπούρη 25/2
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΟΝΗΡ	68	22836	προς Μπαγκκόγκ 24/2	ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	προς Πασίρ Γκουντάγκ 16/2
ΚΟΝΚΑΡ ΣΤΑΡ	85	36584	προς Ισπανία 6/2	ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Σάντος 18/2
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ				ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848	προς Σούδα 25/2
Λ. (δ.)	80	19982	προς Κουαντάν 24/2	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ	80	23381	πρ. "Macedonia Hellas"
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Ιαπωνία 13/1	ΜΑΝΑ	77	30263	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 27/2
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	προς Ντούρες 20/2	ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	προς Ταρτούζ 11/2
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	15525	ε. Ν. Υόρκη 16/2	ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	μετ. "Κάπταιν Γιάννης" (ε.)
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	ε. Βαλτιμόρη 25/2	ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΚΡΕΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	15528	προς Κούβα 12/2	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	προς Πόρτο Τορρές 21/2
ΚΡΕΩΝ	70	18164	μετ. "Λας Ρόζας" (π.)	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Κίνα 26/1
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	ε. Τζέμπελ Αλι 27/2	ΜΑΡΓΑΡΩ Ρ.	73	20032	ε. Αλεξάνδρεια 16/2
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Πόρτο Λα Κρούζ 13/2	ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Γκίλογκ 27/2
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ				ΜΑΡΙΑ	81	29761	α. Τζόρφ Λασφάρ 20/1
(δ.)	75	60406	ε. Χάργκ 17/2	ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	159938	α. Σεπετίμπα 3/2
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ (δ.)	94	24800	ναυπηγείται Νικολάγιεφ	ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	προς Ιντσόν 6/2
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Βραζιλία 5/2	ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	προς Λαμπουάν 19/2
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	προς Θεοδοσία 14/2	ΜΑΡΙΑΝΑ VII (δ.)	75	68411	μεταφορές Ερυθράς Θάλασσα
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506	α. Αλεξάνδρεια 25/2	ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890	προς Ιταλία 7/2
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ε. Αγ. Θεόδωρου 21/2	ΜΑΡΙΒΙΚ (δ.)	81	50169	ε. Ρίο Ιανέιορ 15/2
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	14	14926	α. Οδησό 12/2	ΜΑΡΙΓΓ	72	9824	προς Κωνσταντζά 24/2
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Ζαράτε 1/2	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	προς Χουάγκου 13/2
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Οδησό 26/2	ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	προς Μπαραγκουίλα 20/2
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24900	προς Ρίο Γκράντε 9/2	ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Πόρτο Λα Κρούζ 17/2
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	α. Σάντος 18/2	ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	ε. Σιγκαπούρη 22/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	42470	μεταφορές Ερυθράς	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	340759	προς Αγ. Ευστάθιο 8/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	προς Χάργκ 20/2	ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Ν. Ορλεάνη 16/2
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	προς Ντουμπάι 14/2	ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599	προς Θεσσαλονίκη 22/2
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Οδησό 24/2	ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΜΕΝΤΖΕΡ	75	1599	α. Πειραιά 23/2
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	προς Σουάπσε 22/2	ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	α. Λός Αντζελες 17/2
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Γκίλογκ 22/2	ΜΑΡΚΙΣ	75	28082	α. Ν. Ορλεάνη 24/2
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.				ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Κασιούγκ 19/2
(δ.)	80	19882	α. Κόρπους Κρίστι 19/2	ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	α. Μπ. Αμπάς 20/2
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Ν. Ορλεάνη 9/1	ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Προμπολίνο 19/1
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	α. Γιβραλτάρ 23/2	ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	προς Ν. Κορέα 22/1
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Γκρέντζιαουθ 25/2				
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ Φ.	77	8676	ε. Αλεξανδρέττα 28/2				

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	προς Σάν Φραντίσκο 27/1
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916	προς Τύνιδα 5/2
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	81	30738	προς Σιγκαπούρη 15/1
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308	ε. Ν. Ορλεάνη 18/2
ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Ντάρμπαν 10/2
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	προς Γιοκοχάμα 8/2
ΜΕΝΗΤΕΣ	81	30826	προς Νιούκαστλ 21/2
ΜΕΝΤΙΤΕΡ. ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Αλεξάνδρεια 25/2
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	προς Ν. Ορλεάνη 16/2
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620	ε. Ταμπίκο 28/1
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	προς Κορέα 11/2
ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΕΡ	71	1598	α. Ν. Ορλεάνη 24/2
ΜΙΝΙ ΛΑΙΟΝΕΣ	72	1563	ε. Φόρτ ντε Φράνς 8/2
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. Ορλεάνη 27/2
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 19/2
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	προς Σάντα Μόρτα 23/2
ΜΙΝΙ ΛΕΙΜΠΟΡ	71	1557	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1563	αργε Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	προς Ελ Ταμπλάζο 18/2
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. Ορλεάνη 24/11
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 21/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Ν. Ορλεάνη 19/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΟΥΦ	71	1563	ε. Καστρεκούαλκος 5/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΥ	71	1598	προς Χιούστον 5/2
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	προς Ν. Ορλεάνη 17/1
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Πόρτ Αρθουρ 16/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	προς Μπουεναβεντούρα 23/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	στη Ν. Ορλεάνη 21/11
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Πόρτ Αρθουρ 31/1
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	προς Ελ Ταμπλάζο 20/2
ΜΙΝΩΣ	75	2808	προς Μπαγκόγκ 1/2
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Σμύρνη 22/2
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Ν. Ορλεάνη 24/2
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	προς Καρταγένα 25/2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	προς Ν. Ορλεάνη 20/2
ΜΙΧΑΗΛΣ Β.	72	20715	προς Σάντος 20/2
ΜΙΧΑΗΛΣ Π.	82	32239	προς Σιμίζου 15/2
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	78	64426	προς Παλάνκα Τέρμ. 21/1
ΜΟΝΤΕΓΚΟ (δ.)	76	60937	ε. Πειραιά 4/2
ΜΟΝΤΕΡΕΥ	74	42825	α. Τάραντα 22/2
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	προς Ραβέννα 21/2
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874	προς Φουτζέιρα 10/2
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	δ. Κω/πολη 22/2
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282	προς Σαλντάνια Μπαί 26/1
ΜΠΕΡΝΑΝΤΕΤ Τ.	81	30738	προς Ταιβάν 1/2
ΜΠΕΤΑ ΛΑΚ	76	13524	σωστό όνομα «Βήτα Λάκ»
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963	διαγράφεται
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	προς Λάζαρο Καρντένας 21/1
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	προς Μπ. Αμπάς 23/2
ΜΣΚ ΜΠΡΙΑΝΝΑ	70	28896	προς Κεηπτάουν 25/2
ΜΣΚ ΤΖΙΟΥΛΙΑ	70	16670	προς Κεηπτάουν 15/2
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	ε. Βαλέντσια 23/2
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Ν. Ορλεάνη 24/2
ΝΑΝΗ	78	14651	προς Μπαγκλαντές 24/2
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	ε. Μπελίζ Σίτυ 4/2
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	προς Ουλσάν 13/2
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	προς Καβάλλα 19/2
ΝΕΑ ΔΟΞΑ	84	17882	ε. Αμβέρσα 16/2
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Ρουέν 24/2
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	προς Φιλαδέλφεια 24/2
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	ε. Μπωμόντ 16/2
ΝΕΔΗ	81	19425	ε. Παραντίπ 7/2
ΝΕΜΕΑ	89	36741	πρ. "Endeavour"
ΝΕΝΑ	74	39866	προς Τουμπάρσο 29/1
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121	α. Φρημάντλ 27/2
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΙΛΑ	78	14123	μετ. «Στάμος»
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΤΡΑΣ	78	10186	μετ. «Σκύρος» (ε.)
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΡΣΕΙΓ	78	10186	μετ. «Σκόπελος» (ε.)
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΥ	67	1598	προς Ισπανία 18/2
ΝΗΦΕΛΗ	83	39773	προς Ινδονησία 25/1
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	75	64738	προς Πειραιά 26/2

ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	προς Μιλάκι 16/2
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	88	52484	προς «Seto Breeze»
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	προς Τουάπσε 23/2
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Κονακρύ 24/2
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577	προς Αρζίου 16/2
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44698	προς Τουάπσε 19/2
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	μετ. «Ουρανός» (μ.)
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	προς Μπανίας 21/2
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Τεργέστη 25/2
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.)	78	40894	α. Φαλκονάρα 13/2
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894	α. Φαλκονάρα 26/2
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	προς Σαλαβερού 7/2
ΝΙΚΗ (δ.)	77	654105	προς Νιγηρία 3/1
ΝΙΚΟΛΑΣ	86	24843	α. Τέξας Σίτυ 20/2
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	προς Ολλανδία 23/2
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Γιβραλτάρ 16/2
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	προς Ιαπωνία 1/3
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ	86	36	α. Γουακαμάτσου 24/2
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	προς Λισσαβώνα 16/2
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Γιούροπορτ 15/2
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. Βενετία 24/2
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Κόρπους Κρίστι 18/2
ΝΤΕΙΜ Μ.	72	6987	διαγράφεται (επιβατηγό)
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926	μεταφορές Γκάνας
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	προς Μιζουράτα 8/2
ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35428	μετ. «Κάβο Δελφίνι»
ΝΤΟΝΑΛΝΤ	74	34789	προς Ν. Κορέα 23/2
ΝΤΟΡΑ	83	22751	σωστό όνομα «Δόρυ» (ε.)
ΞΑΒ ΤΕΝΟ	73	11801	πρ. «Κλίπερ Αμαζόνες»
ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	12164	προς Μουροράν 12/2
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17365	προς Γιβραλτάρ 21/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	86	35600	προς Ιαπωνία 13/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Νταμπιέρ 26/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΥ	86	35600	προς Ταιβάν 24/1
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	προς Αργεντινή 11/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ε. Τακόμα 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234	προς Σιγκαπούρη 29/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	προς Ταιτσούγκ 17/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.)	93	160129	προς Χάργκ 25/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	προς Χόγκ Κόγκ 3/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ	84	17879	προς Μπαγκλαντές 7/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	α. Μανίλα 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Ν. Ορλεάνη 9/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900	προς Χάργκ 27/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	προς Νίγκμπο 10/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Χιούστον 24/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΟΝΣΟΡ (δ.)	94	52196	πρ. Ντουμάι 13/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	α. Γκίλγκοκ 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙΘ (δ.)	91	81192	προς Πόρτο λα Κρούζ 18/2
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	ε. Μπαντάρ Χομενί 4/2
ΟΡΥΣΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	12243	ε. Ρότερνταμ 27/2
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784	προς Κέυ Γουέστ 12/2
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	ε. Μαντράς 27/2
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	23646	προς Ισπανία 17/2
ΟΣΕΑΝΟΣ	93	38891	ε. Παρανάγουα 22/2
ΟΣΤΡΑΚΟ	81	68619	ε. Γιούροπορτ 25/2
ΟΥΑΙΤ ΟΠΑΛ	77	13684	προς Χαλκίδα 14/2
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	προς Μπομπάσα 25/2
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	προς Πόρτο Ντεσεάντο 13/2
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 17/2
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738	α. Βρέμη 10/2
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	84	37094	ε. Ριγέκα 13/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	351227	α. Ρουέν 15/2
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395	προς Παραντίπ 21/2
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	ε. Ωγκινισ 23/2
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	προς Καζαμπλάνκα 20/2
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Γαλλία 21/2
ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΟΣ	83	36768	προς ΗΠΑ 10/2
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	83	22076	προς Σιγκαπούρη 15/2
ΠΑΝΟΡΙΑ	82	34447	προς Κουσανάν 8/2
ΠΑΞΟΙ	78	12518	προς Λονδίνο 19/2

ΠΑΟΥΕΡ	74	36396	προς Κίνα 20/2
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ			
Λ. (δ.)	87	27333	προς Βαρκελώνη 20/2
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792	προς Κουιντέρο 17/2
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II.	77	15460	προς Παναμά 11/2
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	προς Μπουσάν 15/1
ΠΑΡΗΣ II. (δ.)	80	42236	προς Ελλάδα 25/2
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	188947	στον Πειραιά 15/2
ΠΑΡΙΣ (δ.)	75	178515	προς Γιούροπορτ 28/1
ΠΑΡΟΣ (δ.)	69	1971	προς Πειραιά 12/2
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	10274	προς Αυστραλία 27/2
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	α. Αμβούργο 27/2
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	ε. Πειραιά 4/1
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Ν. Αφρική 14/2

ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Αλεξάνδρεια 19/2
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102	προς Ντουμάι 11/1
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599	προς Βαρκελώνη 20/2
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	προς Ρόδο 19/2
ΠΕΛΡΑΙΝΤΕΡ	78	7225	προς Ραβέννα 23/2
ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	1270	προς Ραβέννα 25/2
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2915	ε. Πειραιά 5/12
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4096	ε. Κων/πολη 25/2
ΠΕΛΦΑΛΙΕΡ	82	2477	προς Ραβέννα 24/2
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050	προς Πειραιά 26/2
ΠΕΡΑ	84	6483	προς Κονακρύ 19/2
ΠΕΤΡΑ	81	35921	προς Ιράν 24/1
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	προς Αμβούργο 18/2
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Απω Ανατολή 18/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	α. Ράς Τανούρα 19/1
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Ιαπωνία 31/12
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	προς Γιβραλτάρ 17/2

ΠΙΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Μασάν 31/1
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607	προς Λουάντα 12/2
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Φρεντερίτσια 20/12
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076	προς Λισσαβόνα 11/2
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Ν. Ορλεάνη 23/1
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	70	16670	ε. Βαλτιμώρη 27/2
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	προς Δρέπανον 26/2
ΠΟΛΙΣ	72	12964	προς Οδησό 24/2
ΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	11498	προς Χιούστον 1/2
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	προς Ντελαγουάρ Μπ. 6/2
ΠΟΛΥΚΡΑΤΗΣ	76	11498	προς Γκντάνσκ 25/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Νουέβα Παλμίρα 22/1
ΠΟΠΗ	73	19564	α. Πειραιά 13/2
ΠΟΡΟΣ	71	23192	α. Σ. Τζών 25/2
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στου Σουέζ (αποθήκη)
ΠΡΑΙΜ ΒΕΛΒΕΤ	80	999	προς Θεσσαλονίκη 26/2
ΠΡΑΙΜ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ II	81	1599	προς Δαμιάττα 25/2
ΠΡΑΙΜ ΒΙΓΚΟΡ	82	3632	πρ. "York"
ΠΡΑΙΜ ΒΙΟΥ	79	1599	ε. Κωνσταντινούπολη 24/2
ΠΡΑΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Μεμβούρη 10/2
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ Γ.	88	36986	ε. Κασίμα 21/2
ΠΡΕΣΤΙΖ	78	20676	ε. Σιγκαπούρη 25/2
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Ιαπωνία 14/2
ΠΡΙΜΑΡ (δ.)	88	25368	προς Ρωσία 19/2
ΠΙΝΑΡΙΤΗΣ	73	19451	προς Σιγκαπούρη 11/2
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	μετ. "Sea Champ" (Ονδ.)
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.			
Λ. (δ.)	87	27333	προς Κόλπο ΗΠΑ 12/2
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Βόλο 20/2
ΠΥΛΟΣ	77	16281	προς Ρόττερνταμ 6/2
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	προς Θεσσαλονίκη 23/2

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 6/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 2 (μ.)	79	32023	στον Πειραιά 15/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 3. (δ.)	78	60016	α. Φός 22/2
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας
ΡΕΑ	78	16726	προς Σκίνα 14/1

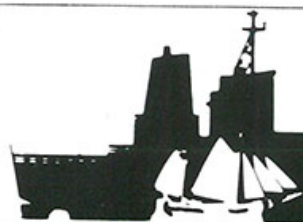
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	προς Αλεξάνδρεια 22/2
ΡΕΞ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	77	33200	προς Τουμπαραό 18/2
ΡΗΛΙΑΝΤ	77	9774	προς Μάλαγα 21/2
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Ρόττερνταμ 14/2
ΡΟΔΟΣ	77	70282	ε. Σιγκαπούρη 8/2
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Ν. Ορλεάνη 27/1
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	προς Σιγκαπούρη 27/2
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	προς Γκεμλίκ 14/2
ΡΟΥΜΠΥ	76	15532	ε. Αμβέρσα 24/2

ΣΑΒΟΙ (δ.)	74	60930	προς Αλτζέιρας 10/2
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	προς Ρόττερνταμ 20/2
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	προς Μπ. Αίρες 24/2
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	προς Λάγος 16/2
ΣΑΜΟΣ	74	13633	ε. Βαλτιμώρη 24/2
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	προς Βανκούβερ 26/2
ΣΑΜΤΖΩΝ ΛΑΙΤ	94	38077	ε. Πόρτο Βέσμε 22/2
ΣΑΜΤΖΩΝ ΣΠΙΡΙΤ	94	38300	προς Βέλγιο 15/2
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	προς Γιοκοχάμα 25/2
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	α. Κοπεγχάγη 19/2
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003	α. Χιούστον 15/2
ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003	προς Βενεζουέλα 14/2
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938	ε. Σιγκαπούρη 25/2
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	α. Κόρπους Κρίστι 13/2
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937	προς Κήλαγκ 16/2
ΣΑΝ Π.	81	35522	προς Γκλάντστούουν 25/2
ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005	α. Τέξας Σίτυ 19/2
ΣΑΝ ΤΖΙΟΒΑΝΙ (δ.)	87	8002	προς Τρινιτάντ 15/2
ΣΑΝΝΥ	77	3482	δ. Ντόβερ 20/2
ΣΑΝΡΕΥ	76	35964	α. Ν. Ορλεάνη 18/2
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	προς Λός Αντζελες 19/2
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	προς ΗΠΑ 24/2
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	προς Αλγερία 7/2
ΣΑΡΛΑ	77	15533	μετ. "Ανδρομέδα" (κ.)
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	μετ. "Μάκρον" (ε.)
ΣΓΚ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	61391	προς Σάν Νικόλας 26/2
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ	77	16507	πρ. "Stamar"
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633	προς Ντότζες 23/2
ΣΕΡΕΝΟ (δ.)	83	52429	προς Νιγηρία 28/1
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	9448	ε. Λάγος 14/2
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81348	α. Τερνέστη 21/2
ΣΕΡΙΦΟΠΟΥΛΟ (δ.)	95	27800	ναυπηγεία Ουλσάν
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	95	27800	υπό ναυπήγηση
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 18/2
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	προς Μπ. Αμπάς 13/2
ΣΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	8376	προς Τζάκσονβιλ 23/2
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	76	8376	προς Πάιτα 21/2
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Σάντος 23/2
ΣΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667	μετ. "Κανμάρ Φόρτσουν" (ε.)
ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	μετ. "Ανδριώτισσα" (μ.)
ΣΗ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	83	24593	ε. Ναγκόγια 27/2
ΣΗΓΟΥΕΗΒ	65	1503	μετ. "Σή Πρίνς (π.)
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Πειραιά 20/2
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	27970	προς Γκάλατς 26/2
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776	α. Ράς Τανούρα 11/12
ΣΙΕΡΡΑ ΕΞΠΡΕΣ	77	27970	προς Σάντα Μάρτα 16/2
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	επωλήθη αλλοδαπούς
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	προς Νακόγκα 1/3/94
ΣΚΑΥ	74	52459	μετ. "Sky III" (π.)
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	προς Βραζιλία 3/2

ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222	προς Δ. Αφρική 9/2
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567	προς Πειραιά 25/1
ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792	α. Σιγκαπούρη 20/2
ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991	α. Ντουμπάι 16/1
ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342	προς Μπ. Αίρες 29/1
ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34485	ε. Αμστερνταμ 27/2
ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ I	94	23000	διαγράφεται (επιβατηγό)
ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ II	94	23000	διαγράφεται (επιβατηγό)
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	προς Σ. Κρούα 20/2
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39365	ε. Σάντα Παναγία 24/2
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	προς Τζέντα 17/2
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΑΛΟΡ	77	39316	προς Βραζιλία 7/2
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510	ε. Ν. Ορλεάνη 22/2
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Πειραιά 19/2

ΣΤΑΡ (δ.)	81	41410	πρ. "Caribbean Star"
ΣΤΑΡ ΑΝΤΑΡΕΣ	84	24750	προς Καοσιούγκ 10/2
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	84	20276	προς Λύττελτον 7/2
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	ε. Μπαντάρ Χομενί 17/2
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271	προς Πόρτ Κέλαγκ 16/2
ΣΤΑΡ ΣΕΙΡΙΟΣ	85	22403	ε. Λύττελτον 27/2
ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285	προς Σουέζ 27/2
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Τζουαίμα Τέρμ. 21/2
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	ε. Ν. Ορλεάνη 23/2
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	προς Δουβλίνο 15/2
ΣΤΟΡΜ	74	66731	προς Τουμπαράο 14/2
ΣΥΜΕΩΝ Θ.	80	13362	ε. Πενάγκ 25/2
ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145	α. Τζέμπελ Αλ. 11/2
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111	προς Δ. Αφρική 22/1
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	προς Καλλάο 10/2
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	προς Νταλιάν 21/12
ΤΑΝΑΒ (δ.)	71	6450	προς Τζέντα 10/12
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089	προς Τσιταγκόγκ 28/2
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	ε. Ν. Ορλεάνη 31/1
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Ν. Ορλεάνη 21/2
ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΝΙ	77	14638	ε. Ρότερνταμ 24/2
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	προς Ξιγκάγκ 24/2
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής
ΤΖΩΡΤΖ	84	41726	ε. Γένοβα 24/2
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	προς Αλγείρ 29/1
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	ε. Αμπιτζάν 21/1
ΤΙΓΡΙΣ	73	67904	ε. Μούγκα 24/2
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	προς Κόλπο ΗΠΑ 21/1
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στον Γκιζάν (αποθήκη)
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563	προς Τρινιτάδ 19/2
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101	προς Συρία 18/2
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101	προς Ες Σίντερ 15/2
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211	προς Πόρτ Αρθουρ 22/2
ΤΟΠΑΖ	85	28000	προς Μπαγκόγκ 13/12
ΤΟΠΙΑΖ	77	15284	προς Παναμά 10/2
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	α. Ν. Ορλεάνη 12/2
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	30915	πρ. "Joann M"
ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	προς Ν. Κορέα 27/2
ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	83	35208	προς Κίνα 11/2
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	81	16500	ε. Δεμεράρα 21/2
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΙΑΝΤ	74	13639	προς Πόρτι 22/2
ΤΡΙΑΣ	77	22649	προς Πόρτο Ορντάζ 20/1
ΤΡΙΑΣ	70	13363	προς Βραζιλία 21/2
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11283	προς Ντουάλα 123/2
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	μετ. "Antoine" (λιβ.)
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Τσιβιταβέτσια 26/2
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Πιομπίνιο 26/2
ΤΣΟΓΙΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	προς Μπουσάν 20/2
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	προς Ευρώπη 19/2
ΥΔΡΑ	75	93108	προς Ζιανγκίν 10/2
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Ηράκλειον 26/2
ΥΡΙΑ	77	14990	προς Ταϊσούγκ 18/1
ΦΑΕΘΩΝ	84	25956	προς Τσιταγκόγκ 28/1
ΦΑΙΑΞ	76	56192	προς Γιβραλτάρ 15/2
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	α. Μπρίντζι 22/2
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	προς Περού 28/1
ΦΑΝΗ - ANNA	73	15162	προς Αλγερία 18/1
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	231233	ε. Πειραιά 9/2
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	128555	διάλυση Χώρ Φακάν
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	α. Ν. Ορλεάνη 17/2

ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	προς Αγ. Ευστάθιο 13/1
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	78	19968	πρ. «Federal Saguenay»
ΦΕΡΕΝΙΚΗ	77	11070	α. Ντάρμπαν 15/2
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	προς Γκοκοχάμα 31/12
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217	μετ. «Tiger Island»
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	μετ. «Tiger View»
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	μετ. «Εντο» (ε.)
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	μετ. «Tiger Bay»
ΦΙΛΙΑ	72	13228	υπέστειλε κυπριακή
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	προς Τζέντα 27/1
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	2960	προς Πειραιά 25/2
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614	ε. Πειραιά 14/1
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	προς Αρούμπα 4/2
ΦΛΑΒΙΑ	85	34626	προς Ιαπωνία 16/1
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	α. Τόμπα 21/2
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΙΛΙΑΜΣ	62	19974	επισκ. Βαλένσια 24/1
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	72	62879	ε. Γιούπορτ 25/2
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	μετ. «Sea Queen» (π.)
ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611	προς Ν. Αμερική 6/2
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Πόρτ Κέλαγκ 26/2
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	επωλήθη διάλυση
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ	75	64475	πρ. «Mandan»
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ	73	62233	ε. Ρότερνταμ 20/2
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	ε. Βενετία 25/2
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928	ε. Δαμιάτα 18/2
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΛΑΙΕΡ	78	31368	προς Ιταλία 15/2
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	προς Πειραιά 21/2
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	ε. Τσίμπα 25/2
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	προς Λάγος 15/2
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	ε. Μπουεναβεντούρα 12/2
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	προς Μιζουσίμα 4/2
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65695	α. Ταρραγκόνα 18/2
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	α. Κάρτσι 22/1
ΦΟΡΟΥΜ ΑΙΑΝΤ	76	18933	ε. Σάντος 22/2
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Βαλέντσια 4/2
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	ύψωσε Κυπριακή
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	διάλυση Μπαγκλαντές
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368	α. Μπρισμπαίην 18/2
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Τρίπολη 12/2
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	πρ. Ιντσόν 25/2
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945	α. Σαλντάντα Μπ. 11/1
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	μετ. «Λάκου Ομέγα» (κ.)
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309	επωλήθη διάλυση
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	προς Πειραιά 10/2
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	α. Πάτρα 20/2
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	α. Χιούστον 22/2
ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	86	12459	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313	ε. Φιλαδέλφεια 25/12
ΧΙΟΣ (δ.)	93	157213	προς Σίντι Κερίρ 26/2
ΧΙΟΣ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	77	16834	πρ. "Bergen Splendor"
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948	α. Αλεξάνδρεια 26/2
ΧΙΟΣ ΜΠΙΟΥΤΥ	77	19820	ε. Τσέκκα 15/2
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	72	13158	ε. Ν. Ορλεάνη 26/2
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500	προς Ζανζιγάκ 2/2
ΧΛΟΗ	82	36302	προς Απω Ανατολή 17/5
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	α. Μανίλα 2/1
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Δεμεράρα 13/2
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	94	38300	προς Βανκούβερ 28/1
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	στον Πειραιά (αποθήκη)
ΧΡΥΣΗ (δ.)	79	26973	α. Λιμάου 7/2
ΧΩΚ (δ.)	79	26973	προς Χιούστον 20/2
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	προς Αργεντινή 13/2
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	μετ. «Hermos» (κ.)
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850	ε. Ρότερνταμ 1/3



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	προς Κούβα 28/1	ΑΙΡΗΝΣ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	ε. Βοστώνη 20/1
ΑΒΙΟΝ	71	31584	α. Πόρτ Αρθουρ 31/1	ΑΙΛΣΑ	72	16235	α. Μπαντάρ Χομενί 23/1
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	προς Τρινκομάλη 5/1	ΑΙΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	βυθίσθηκε Ατλαντικό 3/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702	α. Σιγκαπούρη 8/1	ΑΙΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388	αργεί Πειραιά
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (δ.)	71	18634	προς Σάο Φραντρίσκο 27/1	ΑΙΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	84	8423	μετ. "Tajin" (ΑΒ)
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	77	19441	α. Ν. Ορλεάνη 2/2	ΑΙΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128	μετ. "Κάπ Σούνιον" (π.)
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΙΝΗ (μ.)	73	52448	α. Ν. Ορλεάνη 29/1	ΑΙΤΖΑΝ ΚΑΙΠΠΕΡ (Μπχ.)	83	18596	πρ. "Consensus Pacific"
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ I. (κ.)	84	22310	πρ. "City of Port Louis"	ΑΙΤΖΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023	προς Περού 18/1
				ΑΙΤΖΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710	α. Ντάρμπαν 2/2
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΙΝΗ (κ.)	69	32628	προς Ν. Αμερική 26/1	ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820	α. Ντάρμπαν 11/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242	μετ. "Egasco Marina"	ΑΚΑΝΤΑΝ ΜΠΑΛΚ (κ.)	78	14779	α. Ν. Ορλεάνη 30/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046	ε. Ν. Ορλεάνη 4/2	ΑΚΑΝΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	10033	ε. Σιγκαπούρη 2/2
ΑΓΙΑΞ (κ.)	71	73652	μετ. "Θαλής οφ Μίλητος" (κ.)	ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681	στο Κολόμπο 20/1
ΑΓΙΑ ΟΛΓΑ (δ.μ.)	72	15285	προς Τουάπσε 30/1	ΑΚΟΝΚΑΓΚΟΥΑ (π.)	72	17585	ε. Μανίλα 26/1
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (μ.)	82	20468	προς ΗΠΑ 1/2	ΑΚΡΟΝ *	72	62701	μετ. "Ron" (λ.)
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ (π.)	72	14777	α. Ν. Ορλεάνη 5/2	ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	ε. Ναυτάλι 31/1
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)	80	8748	α. Ν. Ορλεάνη 27/1	ΑΚΤΗ (κ.)	71	21620	προς π. Μισισσιππί 30/1
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	προς Φουτζέιρα 20/12	ΑΚΤΙΒ (κ.)	74	12357	προς Χαϊκού 4/7
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (ΑΒ)	70	8809	προς Ινδία 28/12	ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196	μεταφορές Ερυθράς Θάλασσας
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ (μ.)	71	23891	προς Κίνα 1/2	ΑΛ ΤΑΙΦ (μ.)	71	24956	μετ. "Caretta" (μ.)
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	ε. Μαντράς 30/1	ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	ε. Μπιζέρτα 29/1
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	76	4617	μετ. "Τρόπι Βέντσουρ" (κ)	ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976	προς Βάστο 5/2
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689	προς Αβάνα 30/1	ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134	προς Ντακάρ 28/1
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.)	76	3480	προς Αίγυπτο 31/1	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	προς Μαϊάμι 2/4
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986	ε. Ριγέκα 17/1	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π. (κ.)	77	8196	ε. Λά Γκουαίρα 6/1
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	προς Μαρακάμπο 26/1	ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904	προς Καζαμπλάνκα 29/1
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093	προς Χοντίντα 14/1	ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875	α. Ορλεάνη 19/1
ΑΔΑΜΑΣ (Μπχ.)	77	9833	προς Κίνα 5/1	ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650	προς Σαλντάνια Μπαϊ 25/12
ΑΔΑΜΑΣ ΠΕΡΛ (κ.)	85	12030	ε. Ακαγιούτλα 28/1	ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	προς Ιντσόν 21/1
ΑΔΑΜΑΣ ΠΙΣ (κ.)	82	12033	ε. Βαλπαράϊζο 25/1	ΑΛΚΙΟΝΗ (Μπχ.)	86	19602	δ. Παναμά 14/1
ΑΔΑΜΑΣ ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	83	12033	προς Γιβραλτάρ 26/1	ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112	προς Νικόσια 28/1
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	προς Μομπάσα 31/1	ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΑΔΡΙΑΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	77	19441	προς Πόρτο Ορντάζ 26/1	ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	προς Ευρώπη 14/1
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.μ.)	80	16899	πρ. "Petrobulk Rover"	ΑΛΜΑ (κ.)	71	15431	προς Αρούμπα 5/2
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	ε. Βρέμη 6/2	ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	προς Πόντα ντα Μαδεΐρα 31/12
				ΑΛΦΑ (κ.)	744	28640	α. Ρίο Ιανέιρο 31/1
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	α. Χιούστον 26/1	ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	προς Ταιβάν 30/1
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ I (κ.)	80	5072	προς Γιβραλτάρ 12/1	ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	προς Τάραντα 25/1
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	ε. Ταϊτσούγκ 18/1	ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	74	31863	πρ. "Lustre Venture"
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	προς Σάν Αντόνιο 20/1	ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656	προς Ν. Ορλεάνη 21/1
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (μ.)	75	35698	πρ. "Gretchen W."	ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ (κ.)	75	18837	μετ. "Τόρο" (κ.)
ΑΘΑΜΑΣ (δ.μ.)	75	15804	μεταφορές Καραβικής	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	προς Ινδονησία 22/1
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886	ε. Τερνέστη 8/1	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631	α. Ν. Ορλεάνη 3/2
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.)	81	30754	α. Βενετία 41/1	ΑΜΥΝΑ (δ. Αιγ.)	73	35315	μεταφορές Ερυθράς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	ε. Ρουαίξ 7/2				
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΝΑΞ (Μπχ.)	79	17996	στο Κεμπέκ 14/12
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	προς Τουάπσε 2/2	ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856	προς Ρίο Γκράντε 1/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Πόρτο ντέ Μπούκ 1/2	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570	δ. Θέρωντρε Αιλιαντ 8/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	προς Φουτζέιρα 1/2	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	75	12416	ε. Κοπέρ 28/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	ε. Μορμουγκάο 4/2	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (κ.)	93	31643	ε. Ούμ Σαϊδ 6/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Μαντράς 31/1	ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355	ε. Ντουάλα 8/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	προς Λά Νουβέλ 30/1	ΑΝΔΡΕΑΣ V. (μ.)	72	10410	α. Ακαμπα 16/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	προς Τουάπσε 29/1	ΑΝΔΡΕΑΣ Ν.			
ΑΘΗΝΙΩΤΙΣΣΑ (μ.)	76	35706	ε. Μπαρμπερς Πόντ 10/1	ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	προς Βόλο 2/2
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	προς Σιγκαπούρη 25/1	ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (μ.)	83	4610	προς Αλγερία 15/12
ΑΙΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	προς Ιρλανδία 3/2	ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	προς Λίβερπουλ 29/1
ΑΙΓΟΚΕΡΩΣ (κ.)	79	10985	πρ. "River Osse"	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	προς Ιράν 25/1
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α. (κ.)	77	11866	α. Μαυρίκιο 20/1	ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597	ξμετ. "Κυριακούλα"
				ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602	προς Ρότερνταμ 30/1
				ΑΝΕΜΩΝΗ (π.)	69	15256	δ. Μάλτα 6/2
				ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	προς Νασσάου 6/2
				ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076	προς Πόρτο Ορντάζ 31/12

ΑΝΘΩΝΥ (κ.)	81	11615	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 5/2	ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14684	δ. Πόρτ Σαίδ 20/1
ΑΝΘΩΣ (Μηχ.)	79	10996	α. Κόρπους Κρίστι 27/1	ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	προς Αλγερία 18/11
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	προς Πειραιά 21/1	ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	ε. Λόγκου 15/1
ΑΝΝΑ Α. (ΑΒ)	71	14500	προς Ινδία 5/2	ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΞ (δ.ΑΒ)	75	39995	προς Ζουετίνα 1/2
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	προς Τουάπσε 27/1	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763	ε. Υμουιντέν 6/2
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	ε. Κόρπους Κρίστι 28/1	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656	προς Ντάρμπαν 24/1
ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.)	77	9254	προς Γιακγόν 4/1	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705	ε. Παρανάγου 2/2
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	80	9428	ε. Σάντος 23/1	ΒΑΓΓΕΛΗΣ (μ.)	77	14954	προς Μπιντούλου 3/1
ΑΝΤΑΞ (δ.μ.)	75	43432	πρ. "Arabian Addax"	ΒΑΙΝ (δ.κ.)	65	13408	ε. Πειραιά 30/1
ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510	ε. Φούζου 14/5	ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	ε. Παρανάγου 7/1
ΑΝΤΖΕΛ ΙΙ. (π.)*	74	14324	μετ. «Οδυσσέας Ι» (κ.)	ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.)	77	69913	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	προς Ν. Κορέα 23/1	ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822	διαγράφεται
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	προς Νικολάγιεφ 29/1	ΒΑΛΛΗ Π. (κ.)	74	8925	ε. Ακαμπα 24/1
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (κ.)	77	14275	προς Γιούζνυ 28/1	ΒΑΛΠΑΡΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	διαγράφεται
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166	ε. Σάντος 30/1	ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	ε. Τολέδο 24/11
ΑΟΥΚ (κ.)	75	35354	προς Γιανγκίν 13/1	ΒΑΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996	α. Π. Σάντα Μαρία 11/1
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	16006	προς Βέντισπιλς 3/2	ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	διαγράφεται
ΑΠΙΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	προς Ματάνζας 8/1	ΒΕΝΟΥΣ	77	30000	ε. Ακαγιούτλα 22/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (μ.)	76	3448	πρ. "Suzuka"	ΒΕΝΟΥΣ (μ.)*	71	1516	μετ. "Hassnaa" (Ονδ.)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	προς Σαβόνα 1/2	ΒΕΝΟΥΣ V. (δ.)	81	42048	ε. Ν. Ορλεάνη 5/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΙΑΝΤ (μ.)	80	3958	ε. Πειραιά 19/1	ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224	ε. Παρανάγου 28/12
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	82	3901	προς Πιομπίνιο 16/1	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προς Μπόννυ 24/1
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΤΥ (μ.)	77	3827	προς Θεσσαλονίκη 2/2	ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.κ.)	81	37288	ε. Μοντεβιδέο 18/12
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	προς Βιτόρια 24/1	ΒΕΡΓΙΝΑ	75	20513	επιβλήθη Κινέζους
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΙΙ (μ.)	77	8767	προς Μπουεναβεντούρα 30/1	ΒΕΡΓΙΝΑ (π.)	77	26409	ε. Αμβέρσα 3/1
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	προς Ιράν 26/1	ΒΕΡΝΑΛ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	74	33521	ε. Σουέζ 1/2
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Παρανάγου 16/1	ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055	ε. Λειξόες 22/1
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	επιβλήθη Τούρκους	ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	προς Τρίπολη 23/1
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΩΝΤΕΡΕΡ (δ.κ.)	75	45001	μεταφορές Σουέζ	ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	μετ. "Abdul Rahman S."
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977	ε. Αντοφραγκάστα 23/1	ΒΗΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	76	37700	προς Αίγυπτο 3/2
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ ΙΙ (δ.)	73	118197	μετ. «Μάρε Ασια» (λ.)	ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917	α. Ακαμπα 1/1
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	προς Ιντσόν 21/1	ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ (ΑΒ)	76	17161	προς Γκουάντα 19/1
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΜΠΑΙΗ (δ.μ.)	75	126774	ε. Αιν Σούκνα 31/1	ΒΙΕΝΝΑ ΣΚΑΥ (ΑΒ.)	74	14887	προς Αβάννα 18/1
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	διάλυση Αλάγκ	ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Πόρτο Λιμόν 14/1
ΑΡΓΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	9996	προς Ζαντάρ 30/1	ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Λά Σπέζια 13/1
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	α. Πόρτ Κέλαγκ 23/1	ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833	προς Ιαπωνία 19/1
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700	μετ. «Αρήστη Δ.» (κ.)	ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	73	18887	ε. Μπεϊχάι 16/11
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283	προς Βιζακαπτανάμ 24/1	ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	μετ. "Hong Xiang" (μ.)
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19602	προς ΗΠΑ 19/1	ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077	α. Χόγκ Κόγκ 12/1
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594	προς Ηράκλειο 6/2	ΒΟΡΕΑΣ (μ.)	75	28275	α. Ν. Ορλεάνη 29/1
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978	προς Μαρόκο 21/1	ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295	προς Κεηπτάουν 23/1
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112	α. Ντάρμπαν 23/1	ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Ρουέν 31/1
ΑΡΙΩΝ (δ.κ.)	73	30067	διάλυση Ινδία	ΒΟΥΚΑΝ (κ.)	75	15113	α. Ν. Ορλεάνη 25/1
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834	ε. Μουρμάνσκ 22/1	ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Ντάρμπαν 20/1
ΑΡΚΑΔΙΑ Ι (π.)	73	89566	προς Βραζιλία 7/2	ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	προς Κούα Ιμπόε Τέρμ. 13.11
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414	προς Παλέρμιο 30/1	Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)*	76	1599	προς Σιβταβέτσια 2/2
ΑΡΛΕΤ (δ.μ.)	68	3468	πρ. "Romina II"	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	προς Γκαέτα 26/1
ΑΡΜΕΝΟΣ (δ.μ.)	75	1913	ε. Πειραιά 7/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	76	3040	μετ. «Iris» (κ.)
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	ε. Σύρο 2/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	79	10964	διαγράφεται
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598	μετ. "Eisborg" (κ.)	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	μετ. «Gios» (ΑΒ)
ΑΡΤΕΜΙΣ (ΑΒ)	77	1597	προς Πειραιά 26/1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	προς Ρουμανία 4/2
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	ε. Βανκούβερ 21/1	ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	32501	ε. Σιλικάπ 24/1
ΑΡΧΩΝ (π.)	73	14802	προς Απω Ανατολή 1/2	ΓΙΑΝΜΠΑΖ Ι. (π.)	78	9236	προς Δομίνικα 19/1
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 2/2	ΓΙΑΝΜΠΑΖ ΙΙΙ (κ.)	74	9557	α. Πειραιά 5/1
ΑΣΠΙΛΟΣ (μ.)	82	22038	πρ. "Great Harvest"	ΓΙΑΣΕΝΑ (Ον.)	78	9236	προς Ειλάτ 28/12
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	προς Βάλβις Μπαίη 31/12	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ (κ.)	74	12458	ε. Ρίο Ιανέιορ 6/2
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527	ε. Φουτζέιρα 18/1	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ V. (κ.)	75	40967	ε. Ν. Ορλεάνη 29/1
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035	προς Ράς Ισα Τέρμ. 6/1	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	ε. Νοβοροσίσκ 28/1
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	προς Καγκουίμα 3/1	ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	588231	προς Τουμπαράο 3/1
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	ε. Πειραιά 27/1	ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724	προς Ροστόκ 1/2
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525	α. Καοσιούγκ 10/1	ΓΙΟΥΡΟΛΑΙΔΗ (μ.)	68	1282	προς Γκεμλίκ 1/2
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281	α. Κέηπ Τάουν 19/1	ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	προς Τζακάρτα 2/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	προς Ιλιτσέβσκ 26/1	ΓΙΟΥΡΟΛΟΡΝΤ (μ.)	72	1267	ε. Πειραιά 9/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (μ.)	81	40134	ε. Τερμεουζέν 6/2	ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	προς Τζέντα 6/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ	78	38467	προς Κουιγκντό 19/12	ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Σχέσιον 30/1
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Αμβέρσα 8/2	ΓΙΟΥΡΟΡΗΦΕΡ (π.)	82	1998	πρ. "Swallow"
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	11269	δ. Ν. Κέηπ Φινιστέρε 31/1	ΓΙΟΥΡΟΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Ν. Ορλεάνη 28/1
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	α. Ν. Ορλεάνη 28/1	ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	προς Κουανγιάνγκ 24/1
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	προς Μπαλμπόα 28/1	ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 3/2
ΑΤΛΑΣ ΙΙ (δ.π.)	74	20322	προς Χουάγκου 4/2	ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	45082	προς Ράς Τανούρα 2/2
				ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909	προς Σουέζ 4/2
				ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476	ε. Χόγκ Κόγκ 28/1

ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	α. Χόγκ Κόγκ 28/1	ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	προς Μεξικό 24/12
ΓΚΑΖ ΛΑΙΟΝ (δ.)	72	9327	προς Κατάνια 4/2	ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	ε. Βιλαγκαρσία 1/2
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Χόγκ Κόγκ 21/1	ΔΩΡΟΘΕΑ (κ.)	84	13021	πρ. "Garnet Star"
ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	68	12870	ε. Βιζακαπατνάμ 16/10	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	72	19107	προς Σιγκαπούρη 12/1
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.)	79	13760	α. Ράς Τανούρα 25/1	ΔΣ ΠΑΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	προς Ρότερνταμ 27/1
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445	προς Μπρίντζι 23/1	ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	1187	α. Μπ. Αμπάς 24/1
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	85	23508	προς Χαλκίδα 21/8	ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	προς Κορβίνα 12/1
ΓΚΑΖ ΠΑΛΜΙΡΑ (δ.π.)	84	10228	προς Λισσαβόνα 7/2	ΕΚΟΥΙΝΟΞ (μ.)	75	7494	ε. Πειραιά 6/1
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	προς Τρίπολη 1/2	ΕΚΤΩΡ (κ.)	81	30741	α. Ταϊσούγκ 4/1
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	349886	α. Ράς Τανούρα 13/1	ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)*	71	1976	στη Λουάντα 14/10/94
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Χόγκ Κόντ 26/1	ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	προς Ντουάλα 20/1
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.γ.)	77	3999	α. Ρεινιόν 22/1	ΕΛΕΝΑ Α. (κ.)	70	16128	ε. Τομασσία 6/1
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997	προς Πόρτ Σάιτ 4/2	ΕΛΕΝΑ Β. (π.)	73	20713	προς Ιταλία 25/1
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Βομβάη 6/2	ΕΛΕΝΗ (μ.)	71	8567	προς Πόρτο Λιμόν 6/1
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	ε. Σουέζ 2/2	ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	μετ. «Γεώργιος Α. (μ.)
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	προς Ντορτούλ 20.1	ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Καλλάο 27/1
ΓΚΑΖ ΧΟΡΙΖΟΝ	89	11821	επωλήθη αλλοδαπούς	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	προς Μαλαισία 31/12
ΓΚΑΛΣΗΣ (Ον.)	69	998	διαγράφεται	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	μετ. «Λάρκ» (μ.)
ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	μετ. «Μαρία» (μ.)	ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	α. Αλγκεσίρας 23/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	προς Βραζιλία 27/1	ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412	προς Βοστώνη 5/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	προς Χάμπτον 1/2	ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106	προς Οράν 11/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	προς Ν. Αφρική 19/1	ΕΛΙΝΑ	75	8788	διαγράφεται
ΓΚΛΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	προς Μασσαλία 12/1	ΕΛΙΞΙΡ (κ.)	82	25056	πρ. «Alemirinda»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.γ.)	71	10067	πρ. "Veropeso"	ΕΛΙΤ Β. (κ.)	80	11504	πρ. "Doyang Elite"
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΕΙΤ (δ. Μπ.)	75	39349	πρ. "Golden Gate Sun"	ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	22069	πρ. «Βόρειος Ηπειρος Ελλάς»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΙΔΗ (μ.)	90	23272	α. Ν. Ορλεάνη 27/12	ΕΛΛΕΝΙΚ (Μπχ.)	83	7983	ε. Κεηπτάουν 2/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ				ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ(κ.)	77	10999	α. Σεβίλλη 31/12
(π.)	84	24850	προς Ερεγλί 29/1	ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099	προς Περσικό 24/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ				ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥδ.ΝΜ)	76	209788	ε. Τζέμπελ Αλι 19/12
(δ.π.)	78	3450	προς Πειραιά 31/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	προς Λά Γκουαίρα 17/1	(δ.)	67	47344	προς Βαγκαρέι 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Βανκούβερ 22/12	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΙΤΖ (δ.)	75	45000	ε. Σιγκαπούρη 6/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	ε. Ν. Υόρκη 4/2	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΚΑΥ (κ.)	75	16169	ε. Λά ΓΚουλέρτ 28/1	(δ.ΝΜ)	75	146263	προς Περσικό 10/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	12291	ε. Μπουεναβεντούρα 29/1	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Ν. Ορλεάνη 8/1	(δ.ΝΜ.)	77	173086	προς Κόλπο ΗΠΑ 23/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	προς Περσού 13/1	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝ-ΤΖΕΡ (π.)	79	13005	α. Ν. Ορλεάνη 20/1	(δ.ΝΜ.)	75	42813	προς Ινδονησία 2/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ολική απώλεια	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	προς Γιαγκόν 14/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ				ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ			
Ι. (π.)	77	11733	α. Χιούστον 28/1	(δ.)	74	43441	προς Ντουμάι 25/1
ΓΚΟΛΑΝΤΦΙΝΤΣ (μ.)	78	9379	προς Δ. Αφρική 25/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Ράς Τανούρα 22/1
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	ε. Αμβούργο 6/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	προς Πειραιά 30/1/1
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ(π.)	77	21737	ε. Γκάνδη 4/2	ΕΛΛΗ	79	18392	προς Γκουαγκουίλ 28/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	21737	ε. Σιγκαπούρη 13/1	ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387	ε. Πειραιά 31/1
ΓΚΡΕΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317	α. Αμβούργο 6/2	ΕΛΛΗΝ (μ.)	71	32521	σωστό όνομα «Μπελίνι» (μ.)
ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14523	προς Κωνσταντίνζα 2/2	ΕΛΛΙ (Μπχ.)	75	59307	προς Λισσαβόνα 23/1
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	προς Μπόννου 11/1	ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274	προς Αλγερία 29/12
ΓΟΥΑΥΟΜΙΚ (δ.)	75	164.717	στη Σιράχα 24/1 (αποθήκη)	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957	ε. Χιούστον 3/2
ΓΟΥΕΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	διάλυση Αλάγκ	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Κ. (Μπχ.)	76	6981	ε. Πειραιά 15/10
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Τζακάρτα 13/1	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Λονδίνο 7/2
ΓΟΥΕΣΤ ΣΤΑΡ	70	29344	ε. Λάς Πάλαμς 13/1	ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	ε. Μπελέμ 27/1
ΓΟΥΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Ν. Ορλεάνη 3/2	ΕΜΙΛΙΑ (κ.)	83	2806	πρ. «Emelie»
ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	79	9371	προς Τουάπος 22/1	ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μπχ.)	81	27771	α. Σιλκαπύ 2/1
ΓΟΥΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	ε. Μόντρεαλ 1/2	ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	προς Πειραιά 20/12
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ *	83	24500	προς Τζακάρτα 26/1	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Ααλμποργκ 27/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268	προς Ποχάγκ 11/1	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	α. Πόρτ Αρθουρ 4/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	προς Ν. Κορέα 17/1	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Τζέντα 15/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	προς Πειραιά 20/1	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	α. Λίβερπουλ 28/1
ΓΟΥΩΡΙΟΡ Λ.Τ. (δ.κ.)	79	19635	α. Σιγκαπούρη 18/1	ΕΠΤΑΝΗΣΑ (ΝΜ)	74	87456	προς Σάν Νικόλας 9/1
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Βανκούβερ 2/2	ΕΡΑΤΙΝΙ (π.)	68	14311	προς Σιγκαπούρη 13/12
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	διαγράφεται	ΕΡΓΙΝΑ Β. (μ.)	71	29995	ε. Παρανάγουα 31/1
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Κωνσταντίνζα 1/2	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΙΒ	86	15952	προς Σκίλντα 1/1
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	ε. Τσιμπότε 9/1	ΕΡΜΗΣ (κ.)	76	38995	ε. Μπαντάρ Αμπάς 29/1
ΔΑΦΝΗ Λ. (δ.)	76	45962	πρ. "Yamato Spirit"	ΕΡΜΙΤΑΖ (π.)	84	34932	προς Ιαπωνία 20/1
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	α. Αλεξάνδρεια 27/1	ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	αγορά από αλλοδαπούς
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	μεταφορές Δ. Αφρικής	ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπχ.)	72	31814	α. Ν. Ορλεάνη 24/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	76	7049	α. Τέμα 25/1	ΕΣΤΡΕΛΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Ντάρμπαν 20/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. (μ.)	69	8984	διαγράφεται	ΕΤΟΥΑΛ (κ.)	90	12450	ε. Παρανάγουα 26/1
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	ε. Λίβερπουλ 6/2	ΕΥΑ (μ.)	74	20589	προς Μπρέικ 7/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	προς Μπουσάν 20/1	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598	προς Κάδιξ 29/1
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	μετ. "Helios II" (π.)	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	προς Μπουργκάς 20/1
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817	ε. Αντεν 19/1	ΕΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	προς Πόρτ Σάιτ 13/1

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	εγκαταλ. Σόγιο 20/1/93	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	78	15979	προς Λός Αντζελες 25/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	προς Κεulάνη 12/1	ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15959	ε. Κουχουγκαντάο 10/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Γιβραλτάρ 31/1	ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΙΝΤ (δ.π.)	75	7297	ε. Φλάσιγκ 7/12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. (κ.)	80	18534	ε. Κουσίρο 20/1	ΙΟΣ (π.)	68	15474	α. Ελάτ 29/12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	προς ΗΠΑ 20/1	ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ (ΑΒ)	73	1566	προς Πειραιά 7/2
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	α. Μασσαλία 16/12	ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	μετ. «Ρόβα» (μ.)
ΕΥΒΟΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	προς Μπαχραϊν 23/1	ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	μετ. "MC Sapphire" (Μηχ.)
ΕΥΓΕΝΙΑ Δ. (κ.)	77	19866	προς Μανζανίλο 27/1	ΙΣΜΙΝΗ (κ.)	75	22030	πρ. "Elso"
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Ν. Ορλεάνη 25/1	ΙΣΜΙΝΗ (μ.)	69	9759	πρ. "Akademic Yuriev"
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	προς Γκάνδη 28/1	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Αμβούργο 30/1
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Ντάρμπαν 9/1	ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ (Βα.)	83	11849	προς Κίνα 18/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	προς Τέμα 26/1	ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	στη Δουνκέρκη 12/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Ντάρμπαν 23/12	ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	προς Ντζένο Τέρμ. 22/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	προς Τουρκία 30/1	ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544	α. Ν. Ορλεάνη 6/2
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	προς Σιγκαπούρη 3/2	ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	α. Ροστόκ 2/2
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (μ.)	76	17924	προς Ταρτούζ 4/2	ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	επωλήθη αλλοδαπούς
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	ε. Χόγκ Κόγκ 18/1	ΙΩΑΝΝΙΤΣΑ (μ.)	73	24731	ε. Λά Σπέζα 1/2
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	ε. Πιομπίνο 26/1				
ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492	ε. Ν. Ορλεάνη 5/2	ΚΜΒ ΕΝΣΑΙΝ (κ.)	79	11844	μετ. "CMBT Ενσάιν (κ.)
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	ε. Ν. Ορλεάνη 3/2	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ)	73	9112	ε. Σάουθεντ ΑΝΚ. 2/2
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	αργεί Χώρ Φακάν	ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	προς Ν. Κορέα 25/1
ΖΕΑ (π.)	69	48154	προς Πειραιά 30/1	ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	ε. Παρανάγουα 24/1
ΖΕΙΝΑΤ (δ.Αιγ.)	76	50150	πρ. "Ursa Major"	ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145	προς Γιβραλτάρ 26/1
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	προς Μπουσάν 18/1	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154	α. Ντάρμπαν 5/2
ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)	ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663	προς Μπουσάν 24/12
ΖΗΛΛ (δ.κ.)	83	16757	ε. Λάγος 11/12	ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.)	76	15856	ε. Βανκούβερ 21/1
ΖΟΥΖΟΥ (κ.)	73	25045	προς Καμσάρ 8/1	ΚΑΔΜΟΣ (λβ.)	72	1171	προς Ταιτσούκ 2/2
				ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 21/1
ΗΒΗ	79	16379	προς Μόρεχεντ Σίτυ 19/1	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	ε. μετ. "SW Victory"
ΗΡΑ*	79	16390	ε. Σηάπλ 1/2	ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069	προς Ναυτόγκ 12/12
ΗΣΤ ΛΑΙΤ (Μηχ.)	73	73448	ε. Τζέντα 7/1	ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.)	65	3801	διαγράφεται
				ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366	ε. Ν. Ορλεάνη 26/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	μετ. «Μπάλκ Εξπλόρερ» (κ.)	ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	προς Αμβούργο 26/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	94	38513	προς Ρεκαλάδα 27/1	ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	α. Ταϊτσούκ 19/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	94	38513	προς Βραζιλία 3/1	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Λοριέντ 5/2
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	προς Ταρραγκόνα 3/2	ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)*	77	10688	προς Θεσσαλονίκη 31/1
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	76	19855	ολική απώλεια	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (κ.)	71	24594	ε. Πενάγκ 25/1
ΘΕΑΝΩ (μ.)	74	35073	α. Ν. Ορλεάνη 24/1	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (δ.μ.)	89	25368	προς Αρούμπα 31/1
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798	προς Νικολάγιεφ 1/2				
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	προς Ρόττερταμ 27/1	ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	προς Περσικό 31/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ. (κ.)	77	15043	α. Βανκούβερ 2/2	ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656	μεταφορές Αμπιτζάν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	προς Καμπίνα 12/1	ΚΑΠΠΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	11929	α. Βανκούβερ 6/1
ΘΗΤΑ ΛΑΜΠΑΤΡΟΣ (δ.Κεul.)	72	2934	μετ. «Αλμπάτρος» (Κεul.)	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ύψωσε σημ. Μπαχάμας
				ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	ε. Γιούρπορτ 8/2
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	α. Ν. Ορλεάνη 26/1	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	ε. Βάρνα 1/2
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	προς Καλάο 24/1	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΕΛΛΟΣ (κ.δ.)	80	18509	ε. Σίνδευ 6/2
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	προς Κονκαρνά 4/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	προς Νιούκασλ 3/1
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΙΟΝ (Μηχ.)	79	1241	ε. Σιγκαπούρη 17/1	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (κ.)	71	20571	προς Βιτόρια 5/1
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239	ε. Χιούστον 3/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	προς Βραζιλία 17/12
ΙΔΕΑ (μ.)	71	8937	επισκ. Πειραιά 24/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	α. Λέ Χάβρη 1/1
ΙΚΑΡΙΑΔΑ (κ.)	76	5915	ε. Κωσταντζα 30/1	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	στον Πειραιά 22/7/94
				ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	80	18509	ε. Σίνδευ 6/2
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422	προς Αλγέρι 25/12	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΙΙ (κ.)	94	31643	ε. Μπελαγουάν 19/1
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	διάλυση Τουρκία	ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Ιαπωνία 5/2
ΙΜΒΡΟΣ (μ.)	80	11910	α. Ριγέκα 26/1	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	57527	προς Ρουμανία 23/1
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	προς Περσικό 14/1	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	72	57056	προς Βέλγιο 18/1
ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ (κ.)	72	39219	προς Χάμπτον 31/1	ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ(κ.)	90	31643	προς Καμσάρ 21/1
ΙΟΛΚΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	80	74278	προς Οίτα 12/1	ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	64	4673	διάλυση Ινδία
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	ε. Τσίμπα 1/2	ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	α. Πειραιά 5/2
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	ύψωσε Ελληνική	ΚΑΡΙΝΑ (Μηχ.)	72	11954	προς Αόστον 24/1
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	α. Βανκούβερ 24/1	ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	ε. Βελέντσια 31/1
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	ε. Λάς Πάλμας 31/1	ΚΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	72	15015	ε. Λάρνακα 3/2
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	α. Ν. Ορλεάνη 6/2	ΚΑΡΤΕΡΙΑ (κ.)	74	21266	δ. Ντόβερ 4/2
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	ε. Σ. Ναζαίρ 19/1	ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	διαγράφεται
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ (Βα.)	82	11849	προς Γιοκοχάμα 13/1	ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582	α. Καοσιούγκ 14/12
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.Βα.)	81	2971	προς Αμβούργο 5/2	ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	προς Φουτζέιρα 6/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Κωνσταντζα 3/2	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	στη Φουτζέιρα 22/12
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)*	73	1538	προς Κολάμπο 26/1	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Λάγος 3/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	ε. Πειραιά 2/2	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	ε. Καρατί 25/1
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	ε. Ντάρμπαν 29/1	ΚΑΤΛΑΓΙΑ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	75	85385	πρ. "Cattleya"
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	προς Ιμμιγκχαμ 27/1	ΚΑΤΥΑ V. (κ.)	74	26316	ε. Γιούρπορτ 29/1
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	ε. Φουτζέιρα 17/1	ΚΑΥ (κ.)	76	11721	ε. Κοπέρο 31/1
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΟΡ (π.)	69	173272	προς Τούλση 5/7				
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	προς Μανφρεντόνια 1/2	ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Μοιάσα 11/1
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	προς Λαουσουγκάκ 3/12				

ΚΕΙΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Σάν Νίκολας 26/1	ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	προς Χερσώνα 13/1
ΚΕΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	προς Άνναμπα 17/1	ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767	προς Τουρκία 30/11
ΚΕΙΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Ρεσίφε 29/1	ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	75	15833	προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 20/1
ΚΕΙΠ ΧΟΟΥΠ (δ.π.)	74	3976	ε. Αρατού 31/1	ΛΕΒΑΝΤΕΣ (κ.)	72	27833	μετ. «Μπονσά» (μ.)
ΚΕΝ ΓΚΕΙΑ	79	11279	α. Χόγκ Κόγκ 15/1	ΛΕΙΖΕΡΜΠΗΜ (μ.)	74	15205	προς Άνναμπα 12/12
ΚΕΝ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	83	19146	α. Ν. Ορλεάνη 31/12	ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	διάλυση Μπαγκλαντές
ΚΕΝ ΠΛΕΙΑΔΕΣ	84	19864	προς Καναδά 7/1	ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	προς Αβάνα 14/12
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	α. Βανκούβερ 4/2	ΛΕΟ	75	22030	πρ. "Naimo"
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	προς Βανκούβερ 25/1	ΛΕΠΑΝΤΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	72	18697	προς Αμστερνταμ 1/1
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878	στην Κωνσταντίνα 16/1	ΛΕΠΑΝΤΟ ΣΤΑΡ (π.)	73	3576	προς Σουζάκι 4/2
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	α. Πειραιά 31/1	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.)	72	17914	προς Ισπανία 31/1
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Γκντάσκ 3/2	ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	ε. Ν. Ορλεάνη 31/1
ΚΙΜΩΛΟΣ (π.)	71	5690	προς Βιτόρια 25/1	ΛΕΡΟΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ (κ.)	76	12693	προς Βατούμι 9/1
ΚΙΝΑΡΟΣ V. (π.)	74	10053	ε. Παρανάγουα 21/1	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 12/1
ΚΙΝΣΙΠ (δ.Μπχ.)	77	76547	προς Τουρκία 28/1	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	α. Χιούστον 21/1
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	διαγράφεται	ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	προς Κολόμπο 2/2
ΚΙΤΙΟΝ (κ.)	81	9909	προς Οζάκα 11/1	ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183	ε. Αμβέρσα 28/12
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	προς Νανζίγκ 2/1	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	α. Φουτζέιρα 29/1
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Νάντη 4/1	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	μετ. «Νήσος Λήμνος» (Βε.)
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μπχ.)	78	13899	α. Νανάιμο 25/1	ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	α. Ν. Ορλεάνη 24/1
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΙΑΝΣ (Μπχ.)	77	10407	προς Μπαγκόγκ 5/1	ΛΗΝΤΕΡ Α.Τ. (δ.κ.)	82	22585	προς Σίδνευ 29/1
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΑΖΟΝΑΣ (κ.)	73	11801	μετ. «Ξάβ Τένο» (ε.)	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	προς Κίνα 21/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μπχ.)	78	13605	προς Φλάσσιγκ 30/1	ΛΙΔΙΑΣ (κ.)	73	20700	ε. Ρίο Ιανέιρο 1/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μπχ.)	86	10771	ε. Ν. Καληδονία 9/10	ΛΙΜΜΑΤ I. (π.)	71	6139	πρ. «Σημπάκ III»
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	α. Χιούστον 6/2	ΛΙΜΠΕΞΕΛ* (π.)	69	17872	προς Αλγέρι 26/1
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	ε. Βαγκαρέι 28/1	ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.κ.)	81	36657	πρ. «Liberty Bell Venture»
ΚΛΙΠΠΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)	86	12510	προς Μανζανίλο 23/1	ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	16518	πρ. «American Clare»
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	74	9903	προς Βομβάη 2/2	ΛΙΜΠΡΑ I. (μ.)	88	12735	προς Τουρκία 29/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	75	9903	προς Νταμμάμ 5/2	ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	μετ. «Ellinka» (m.)
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ (μ.)	75	9903	ε. Καμπάνα 28/1	ΛΙΝΚΑ (Ονδ.)	74	1490	α. Φός 24/1
ΚΟΛΜΕΝΑ (ΑΒ)	68	14691	διαγράφεται	ΛΙΝΚΟΥΒΑ (δ.π.)	80	4816	α. Τενερίδη 7/12
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Γκιζάν 12/1	ΛΙΤΣΑ Κ. (κ.)	78	4338	ε. Ντάρμπαν 4/2
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9573	προς Ταϊβάν 10/12	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Ελ Σεγκούντο 1/2
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Πόρτ Χέντλαντ 21/1	ΛΟΝΤΟΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.Βρ.)	95	80000	ναυπηγείται Τσίμπα
ΚΟΝΤΟΡ (δ.ΑΒ)	80	26974	ύψωση ελληνική	ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.Βρ.)	83	30479	ε. Πόρτο Μπαγιαβάρ 31/1
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	επωλήθη διάλυση	ΛΟΝΤΟΝ ΠΡΑΙΝΤ (δ.Βρ.)	93	79978	ναυπηγήθηκε Τσίμπα
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	προς Αγ. Πετρούπολη 30/12	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βα.)	82	36865	προς Ντουμάι 15/1
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	ε. Λάγος 23/1	ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407	ε. Κουινχουαγκντάο 18/10
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Σαγκάη 13/1	ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	α. Ράς Τανούρα 12/1
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	προς Πόρτο Καρτιέρ 25/11	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	ε. Γκάλατζ 18/1
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	ε. Καράτσι 30/1	ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	προς Ιαπωνία 28/6
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	προς Μπουσάν 24/1	ΛΩΞΑΝΤΡΑ (κ.)	78	14983	προς Καλέτα Πατίλος 15/1
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	ε. Μπ. Χομινί 30/1	ΜΑΓΔΑ Π. (π.)	76	6744	προς Γουάρι 9/1
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ. δ.)*	75	16221	α. Μπλάφ 3/2	ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μπχ.)	72	6513	ε. Χάμπτον 7/2
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ν. Πλάιμουθ 29/1	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (μ.)	78	13427	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊν 1/2
ΚΟΥΔΟΣ (δ.κ.)	75	114446	πρ. "Pacific Memory"	ΜΑΕΡΣΚ ΚΥΟΤΟ (κ.)	81	18209	α. Χόγκ Κόγκ 7/2
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	προς Τούρμπο 29/1	ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040	ε. Βομβάη 29/1
ΚΟΥΛΑ Α. (Μπχ.)	77	39562	ε. Κουινχουαγκντάο 19/1	ΜΑΙΚ Κ. (κ.)	71	17801	ε. Βιζακαπατνάμ 25/1
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	ε. Χάργκ 26/1	ΜΑΙΡΗ Δ. (κ.)	75	29120	προς Ευρώπη 28/1
ΚΡΕΙΝ (κ.)	76	20355	προς Μανίλα 22/1	ΜΑΙΡΥΛΟΥ II (κ.)	74	30168	προς Μπουργκάζ 31/1
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	μετ. «Νήσος Κρήτη» (ε.)	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	προς Ντάρμπαν 6/1
ΚΡΙΟΣ I (π.)	71	1594	μετ. «Lydia Flag» (ΑΒ)	ΜΑΙΣΤΡΟΣ I. (δ.π.)	74	62381	πρ. «Chevron Horizon»
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Οζάκα 12/1	ΜΑΚΓΟΥΩΡΙΟΡ (κ.)	73	31427	ε. Μπαγκόγκ 4/1
ΚΥΔΩΝΙΑ (μ.)	77	9634	α. Ν. Ορλεάνη 30/1	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28365	ε. Αμβέρσα 8/2
ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686	προς Βέντσπιλς 25/1	ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	α. Γκουαγιακούλ 2/2
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (μ.)	81	20468	α. Ακουίλας 19/1	ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	21708	μετ. «Λήντερ» (κ.)
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	ε. Βομβάη 3/2	ΜΑΚΝΤΟΝΑΛΝΤ (κ.)	74	34789	μετ. «Ντόναλντ» (ε.)
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	προς Ταυλάνδη 3/11	ΜΑΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	39050	ε. Λός Αντζελες 1/2
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Μπαγκόγκ 28/1	ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704	μετ. «Φόρς» (κ.)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Γιβραλτάρ 5/2	ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996	ε. Ασάμπ 17/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	α. Ν. Ορλεάνη 4/2	ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	προς Ιταλία 1/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (μ.)	77	22614	μετ. «Al Wallivk» (π.)	ΜΑΝΤΩ (δ.μ.)	72	17169	ε. Σάν Λορέντζο 31/1
ΚΩΣΤΑΣ Η. (μ.)	74	9192	μετ. «Σπρίνγκ Μπρήζ» (μ.)	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	προς Βιτόρια 10/1
ΛΑΖΑΡΟΣ Α. (μ.)	77	15592	ε. Ματάντζας 23/12	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.)	75	149293	ε. Φουτζέιρα 10/1
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	προς Τζέντα 30/1	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186	ε. Μπαντάρ Χομινί 19/1
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	76	1575	ε. Πειραιά 25/1	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊν 5/2
ΛΑΚΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	81	41893	πρ. "Albe"	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	70	33185	α. Βανκούβερ 3/2
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	μετ. «Leo Sea» (π.)	ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ (μ.)	83	32100	ε. Τζ. Νεψρού 31/1
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Ν. Ορλεάνη 8/1	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	προς Κούβα 5/12
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Αντοφαγκάστα 17/1	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	μετ. «Γιάνης Ζ.» (μ.)
				ΜΑΡΕ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	79	33157	προς Μαιάμι 28/1
				ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954	προς Πόντα ντα Μαδέιρα 11/1
				ΜΑΡΕ ΠΙΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878	προς Αβάνα 16/12
				ΜΑΡΕ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	75	150960	α. Σάν Νικόλας Μπαϊν 9/1

MARIA A. (κ.)	76	14873	προς Ιταλία 4/1	(δ.κ.)	75	2998	ε. Μπουσάν 18/1
MARIA Δ. (Μα.)	68	16587	προς Τζέντα 20/1	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706	προς Καράτσι 30/1
MARIA ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108	α. Τσιμπόττε 21/1	ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	προς Ντάρμπαν 4/2
MARIA E. (δ.κ.)	78	3613	πρ. «Favola»	ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	α. Τερνέστη 31/1
MARIA K. (μ.)	77	19028	προς Λισσαβώνα 22/1	ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
MARIA M. (κ.)	73	17327	α. Κακινάδα 23/1	(Μπχ.)	72	6671	μετ. «Ferid F.» (Μπχ.)
MARI A T. (δ.κ.)	76	15232	ε. Σιγκαπούρη 29/1	ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (π.)	71	9603	ε. Φλάσιγκ 5/2
MARIANIK K. (κ.)	80	14798	πρ. Ρεσίφ 21/1	ΜΠΡΑΖΙΛ ΒΙΤΟΡΙΑ	77	74139	προς Πειραιά 29/1
MARIBEN (μ.)	69	2995	διαγράφεται	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	α. Λισσαβώνα 1/2
MARIGΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	ε. Βέντσιλς 28/1	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιβ.)	73	31861	προς Χιλή 3/2
				ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	προς Νικολάγιεφ 2/12
MARIGΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	α. Ρόττερνταμ 27/1	ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Μπόνου 14/12
MARIKA ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732	προς Σάν Κάρλος 2/1	ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	μετ. «Σή Ρέιντερ» (π.)
MARILIA A. (μ.)	74	19928	μετ. «Pacific Star A.» (π.)	ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΑ (κ.)	71	13841	προς Κίνα 14/12
MARINA (M.)	70	18628	ε. Πειραιά 22/1	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	μεταφορές Κούβας
MARINER (δ.Μπχ.)	76	138765	ε. Σιγκαπούρη 1/2	ΜΥΚΟΝΟΣ V. (π.)	67	8981	διάλυση Ινδία
MARINER I (π.)	71	1887	ε. Καράτσι 29/1	ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	προς Ευρώπη 17/1
MARINIK Γ. (κ.)	72	16018	ε. Γκουαγιακούλ 1/2	ΜΥΡΣΙΝΗ (μ.)	72	14095	α. Πόρτ Σουδαν 10/1
MARIOΣ (μ.)	76	10526	α. Κωνσταντζα 26/1	ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826	προς Ν. Κορέα 22/12
MARLIN (μ.)	75	23334	α. Βανκούβερ 24/1				
MARTIN (μ.)	74	9067	α. Κριστομπάλ 26/1	NABA ΛΥΡΑ (κ.)	77	18328	ε. Πενάγκ 26/12
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (μ.)	71	15954	ε. Μπαγακούλα 29/1	NABA MARIA (κ.)	77	18604	ε. Γένοβα 30/1
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	1740	προς Ν. Αφρική 29/1	ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ Δ. (κ.)	77	9111	α. Σιγκαπούρη 16/1
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	μετ. «Καρυάτις III» (κ.)	ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II			
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Κονακρύ 23/1	(κ.)	76	64670	προς Βενεζουέλα 20/1
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	προς ΗΠΑ 25/1	ΝΑΙΑ (κ.)*	70	9069	μετ. «Sunlight» (κ.)
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	μεταφορές Περσικού	ΝΑΙΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	77	34841	μετ. «Στάνταρντ Βόλορ» (ε.)
ΜΑΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	ε. Οίτα 28/1	ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	α. Ν. Ορλεάνη 7/1
ΜΕΛΟΙ (μ.)	76	22297	α. Μανίλα 13/1	NANTIN			επωλήθη αλλοδαπούς
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572	α. Λάγος 2/1	ΝΑΡΕΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Σάντος 31/1
ΜΕΛΩΔΙΑ (κ.)	73	14670	προς Μπ. Αίρες 2/2	ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400	προς Νίγκμπο 20/1
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357	προς Αίγυπτο 29/1	ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978	μετ. «Μαρία Χ.» (μ.)
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	70	23081	προς Βιτόρια 20/1	ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	ε. Γκνάνσκ 22/11
ΜΕΝΤΩΡ (κ.)	73	13729	προς Μπαγκόγκ 29/12	ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	μετ. «Στάρ Πήτερ» (κ.)
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28273	προς Μεσόγειο 26/1	ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (κ.)	73	11291	α. Πόρτ Σάιτ 4/2
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738	προς Α. Ακτή Καναδά 14/1	ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	προς Σουέζ 22/9
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	προς Βενεζουέλα 29/1	ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΣΑΝΤΟΣ			
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)	(κ.)	82	18656	προς Γουατεμάλα 11/1
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	προς Αρούμπα 3/2	ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	διάλυση Αλάγκ
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Ντάρμπαν 31/1	ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ			
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	ε. Βόλο 9/1	(μ.)	75	2226	προς Μάλτα 6/2
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	προς Πειραιά 29/1	ΝΕΠΤΟΥΝ ΕΛΛΑΣ (μ.)	79	6398	προς Βαρκελώνη 31/1
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	προς Ρόττερνταμ 31/1	ΝΕΠΤΟΥΝ ΝΤΟΡΑΝΤΟ			
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	μετ. «Ιωάννα» (μ.)	(δ.Σ.)	85	53014	ε. Σιγκαπούρη 18/1
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	84	37584	προς Μπαγκόγκ 15/9	ΝΕΠΤΟΥΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (μ.)	72	10194	ε. Κων/πολη 14/12
ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	84	37584	προς Ιταλία 2/2	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518	στο Βόλο 10/12
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	μεταφορές Μπαχάμας	ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592	μετ. «Ευδοκία Στάρ» (π.)
ΜΙΝΟΑΝ ΣΗ (μ.)	78	14874	ε. Ταμπικό 24/1	ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	προς Σεπετίμπα 3/2
ΜΙΣΤΡΑΛ II (δ.π.)	73	1272	προς Αγ. Θεοδώρους 31/1	ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728	προς Καριπίτο 28/12
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Δ. Αφρική 11/1	ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Μοντεβιδέο 4/2
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	μετ. «Camat Ayi» (π.)	ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	προς Αφρική 7/1
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579	προς Αμβούργο 1/2	ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Πόρτ Σάιτ 23/1
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μπχ.)	78	103812	επωλήθη αλλοδαπούς	ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	προς Ρόττερνταμ 29/1
ΜΠΑΛΚ ΜΑΑΣ (κ.)	76	33057	αγορά αλλοδαπούς	ΝΙΚ (μ.)	85	3998	ε. Γκάνδη 25/1
ΜΠΑΛΚ ΡΑΙΝ (κ.)	75	33057	αγορά από αλλοδαπούς	ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856	ε. Μομπιλ 19/1
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	επωλήθη 25/1
(Μπχ.)	79	6414	α. Πειραιά 20/1	ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	προς Ν. Ορλεάνη 7/2
ΜΠΑΡΜΠΑ ΘΑΝΑΣΗΣ (κ.)	77	32078	ε. Πειραιά 20/1	ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΥ	71	29198	προς Σάντος 15/1
				ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317	προς Τζέντα 15/1
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	προς Λουάντα 19/1	ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	προς Πόρτ Μωχ. Κασίμ 1/2
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)	69	44860	επωλήθη διάλυση	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.Μπχ.)	75	61000	ε. Χιούστον 4/2
ΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	23334	α. Τέξας Σίτυ 20/1	ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (κ.)	79	10225	προς Σιγκαπούρη 30/1
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	α. Ν. Ορλεάνη 18/1	ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	προς Ισπανία 26/1
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	προς Καναδά 17/11	ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	προς Χόγκ Κόγκ 11/1
ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Καμσάρ 6/1	ΝΙΚΟΣΙΑ (κ.)	72	15656	προς Καοσιούγκ 7/2
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ (μ.)	71	8555	διάλυση Ινδία	ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	προς Ιαπωνία 18/1
ΜΠΛΟΥΝΟΡΦ (μ.)	70	16006	προς Ντάρμπαν 18/1	ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	75	20797	προς Σιγκαπούρη 21/1
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418	προς Σιγκαπούρη 30/1	ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	α. Τέμα 10/1
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ (μ.)	71	15954	προς Ανναμπα 28/1	ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	προς Καοσιούγκ 21/12
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.β)		8707	ε. Πειραιά 29/1	ΝΙΤΣΑ V (ΑΒ)	72	10423	ε. Γιαγκόν 25/1
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-				ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ			
ΤΣΡΟΥΣ (δ.κ.)	75	6794	α. Χιούστον 30/1	(δ.π.)	84	2469	προς Ακαμπα 2/2
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ	74	5105	προς Βατούμι 13/1	ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)*	77	1747	επωλήθη αλλοδαπούς
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ				ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (Βρ.)*	88	1905	επωλήθη αλλοδαπούς
(δ.)	71	1991	προς Αλγέρι 18/1	ΝΟΡΜΑΝ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	79	10153	ε. Πόρτο Καμπέλλο 29/1
ΜΠΛΟΥΝΤΑΝΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	90	6414	αργεί Πειραιά

ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Ουκρανία 17/1	ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	μετ. «Νήσος Παξοί» (Βρ.)
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	προς Δανία 7/2	ΠΑΟΛΑ (δ.μ.)	74	65067	προς Γιάνηπου 7/12
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581	ε. Τερμεουζέν 7/2	ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	ε. Ν. Ορλεάνη 5/2
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210	προς Αβάνα 15/1	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	προς Τρίπολη 17/1
ΝΤΕΒΟΝ (δ.)	76	48110	ε. Παλάου Μπακόμ 2/2	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μπχ.)	77	23910	ε. Χόγκ Κόγκ 6/1
ΝΤΕΖΕΡΤ ΣΟΝΓΚ (κ.)	85	24969	πρ. «Cassia»	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	ε. Κωνσταντίνα 23/1
ΝΤΕΙΛΑΜ (κ.)	71	9810	προς Τζεμπέλ Αλι 19/12	ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (κ.)	80	19164	προς Βραζιλία 22/1
ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (Μπχ.)	84	35453	προς Ιαπωνία 19/1	ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	προς Ν. Κορέα 29/1
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΙΜ (Μπχ.)	82	32320	επωλήθη αλλοδαπούς	ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	α. Αλεξάνδρεια 13/1
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	προς Ακαμπα 27/1	ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	α. Γκουάνζου 12/1
ΝΤΕΣΤΙΝΟ (π.)	73	15321	α. Ν. Ορλεάνη 26/1	ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (Κ.)	86	14319	μετ. «Λάπης Λάζουλις (κ.)
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	7255	δ. Ντόβερ 12/1	ΠΑΥΛΙΝΑ (π.)	69	9627	μετ. «Παυλίνα Ουάν» (π.) βυθίσθηκε
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Βανκούβερ 18/12	ΠΕΛΑΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Πειραιά 4/2
ΝΤΙΝΟΣ (δ.μ.)	62	1979	προς Φρητάνου 4/2	ΠΕΛΛΑ (μ.)	71	14686	προς Κίνα 12/12
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522	διαγράφεται	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Ν. Ορλεάνη 5/2
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172	α. Χιούστον 30/11	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V. (δ.κ.)	71	104253	διάλυση Ινδία
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	διάλυση Μπαγκλαντές	ΠΕΛΝΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Σαλέρνο 1/2
ΞΑΝΑΝΤΟΥ (κ.)	76	14	α. Πειραιά 2/2	ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	προς Αμπιτζάν 2/2
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	ε. Θεσσαλονίκη 31/1	ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	προς Καλλάο 26/1
ΟΑΚ (Μπχ.)	81	12906	πρ. «Verdin»	ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)*	74	16249	ε. Ν. Ορλεάνη 31/1
ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631	πρός Νοβοροσίσκ 25/1	ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Λάγος 4/1
ΟΑΓΑ Μ. (π.)*	75	1985	ε. Εσκομπρέρας 1/2	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. Δαμιέττα 29/1
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	προς Κίνα 5/1	ΠΕΡΣΕΥΣ (Μπχ.)	72	9635	επισκ. Πειραιά 22/7
ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	προς Δ. Αφρική 20/12	ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Σιγκαπούρη 31/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Αιν Σούκνα 29/1	ΠΕΤΡΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	8748	προς Μομπάσα 23/1
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	επωλήθη διάλυση	ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	α. Πειραιά 24/1
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	αργεί Πειραιά	ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	ε. Βενετία 4/2
ΟΛΥΜΠΟΣ II (π.)	70	14786	πρ. «Eurojoy»	ΠΗΛΙΟΝ (Μπχ.)	84	27706	προς Βιτόρια 26/1
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Σάντος 6/2	ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	μετ. «East River»
ΟΜΗΡΟΣ (κ.)	73	116059	προς Τουμπάρσο 25/1	ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483	α. Χιούστον 3/2
ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796	προς Αβέιορ 29/10	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Αφρική 30/1
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	προς Βραζιλία 15/1	ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	μετ. «God Is Love» (ΑΒ)
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	μετ. «Παναγία Τήνου» (μ.)	ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουαίμα 29/12
ΟΜΟΓΚΥ (κ.)	67	1220	προς Λαττάκια 7/2	ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Μακάου 3/2
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	αργεί Θεσσαλονίκη	ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	ε. Ταιτσούγκ 16/1
ΟΡΑΜΑ II (δ.κ.)	73	18273	προς Ασσάμπ 30/1	ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	δ. Γιβραλτάρ 30/1
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Σιγκαπούρη 2/2	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λομέ 6/1
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	ε. Μονφαλκόνε 3/2	ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	προς Κεηπτάουν 16/1
ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	ε. Ν. Ορλεάνη 3/2	ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	προς Ντελαγουέρ 28/11
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	προς Αλγερία 17/1	ΠΟΛΥΜΑΝΙΑ (μ.)	74	9753	πρ. «Σάουθ Σήλντ»
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	ε. Οριστάνο 16/1	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Γκουγιακούλι 15/1
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284	επωλήθη διάλυση	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Αυστραλία 29/1
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64355	ε. Μιούγκα 1/2	ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	ε. Φουτζέιρα 29/1
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000	ε. Φουτζέιρα 1/1	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	ε. Ρότερνταμ 6/1
ΟΣΕΑΝ ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	76	12590	πρ. «Aiki II»	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	μετ. «Μπρήζ» (Α.)
ΟΣΕΑΝ ΓΡ. (μ.)	71	13459	προς Αλγερία 4/11	ΠΟΡΟΣ	71	20670	ύψωσε ελληνική
ΟΣΕΑΝ ΛΕΙΚ (κ.)	76	12443	ε. Κοατζοκοάλλος 17/1	ΠΟΡΟΣ (κ.)	80	35271	πρ. «Crhismir»
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ Ι. (δ.)	80	3323	στη Βάρνα 31/1	ΠΟΡΤΑΙΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	προς Μπαγκόκ 1/1
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755	ε. Χαλδία 23/1	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ (δ.μ.)	70	3077	προς Πειραιά 18/11
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)	70	8493	ε. Μπιζέρτα 24/1	ΠΡΑΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	προς Καοματσουσίμα 21/1
ΟΣΕΑΝΙΚΟΣ (κ.)	78	14901	μετ. «Μουλτιμπαλκ Εξπρές (κ.)	ΠΡΑΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	μετ. «Νόμπλες» (μ.)
ΟΣΕΑΝΟΥΣ (δ.μ.)	75	49278	ε. Πειραιά 25/1	ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.Μπχ.)	77	39920	προς Αρούμπα 3/1
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	προς Ντουάλ 17/1	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς ΗΠΑ 21/1
ΟΤΑΡΟΥ Ι. (δ.π.)	79	3818	ε. Χόγκ Κόγκ 7/2	ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ (δ.μ.)	74	61901	επωλήθη Κινέζους
ΟΥΑΙΤ ΡΟΥΖ	84	13852	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	προς Ισπανία 1/2
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ				ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΓΟΥΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754	προς Ντουμάι 11/12
ΡΕΙΝΜΠΟΥΟΥ II	84	13881	προς Ιαπωνία 28/12	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Λάγος 12/1
ΟΥΝΙΣΙΝΑ (δ.)	94	110067	προς Αμπου Ντάμπι 28/1	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Ντάρμπαν 28/1
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	προς Γκάλφπορτ 27/1	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	85	17228	πρ. «Ulla»
ΠΑΙΟΝΗΡ ΣΑΝ (κ.)	76	14589	προς Υεμένη 2/2	ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	προς Μπαχάμας 15/12
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9429	προς Καλλάο 9/1	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	προς Ηράκλειο 6/2
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ (κ.)	80	14397	δ. Γιβραλτάρ 25/1	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Φρεντερίτσια 14/1
ΠΑΛΛΑΣ (Μπχ.)	71	7890	προς Κέμ 4/2	ΠΡΟΣΩ (Μπχ.)	78	26409	προς Γιοκοχάμα 25/1
ΠΑΜΦΙΛΟΣ (κ.)	77	35430	πρ. «Rabenna»	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Μπουεναβεντούρα 31/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	ε. Λάγος 10/1	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	προς Μανταράνι 25/1
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	προς Γιαγκόν 24/1	ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	ε. Ακαγιούτλα 28/1
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	α. Νάντη 1/2	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	δ. Κων/πολη 20/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (μ.)	78	17807	α. Φιλαδέλφεια 26/1	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Αμουαίη Μπαίη 27/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	77	10076	ε. Τζακάρτα 24/12	ΠΡΩΤΟΜΑΣΤΟΡΑΣ (κ.)	72	9176	μετ. «Matt Altair» (Μπχ.)
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	ε. Αμβέρσα 28/1	ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Πόρτο Ορντάζ 30/12
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422	προς Σεπετίμα 14/1	ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΟΦ ΣΑΜΟΣ			
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Χόγκ Κόγκ 17/1	(κ.)	74	42236	προς Τουμπάρσο 20/1
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088	προς Ακαγιούτλα 30/1	ΠΥΛΟΣ (μ.)	72	8802	ε. Τζακάρτα 13/1
				ΡΑΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	προς Βαλπαράιζο 31/1

ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	προς Κολόμπο 2/12
ΡΑΝΤΝΟΡ (κ.)	75	8896	α. Ν. Ορλεάνη 2/2
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	διαγράφεται
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	α. Γιβραλτάρ 29/1
ΡΕΑ ΦΩΤΕΙΝΗ (κ.)	70	12577	προς Κούβα 9/1
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	α. Ν. Ορλεάνη 22/1
ΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	ε. Ρόττερνταμ 3/2
ΡΕΞ (ΑΒ)	72	10936	α. Γκουάνζου 27/12
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μπχ.)	79	8680	α. Τζέντα 12/1
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΛΑΡ (κ.)	73	8405	μετ. «Bang Sapham»
ΡΙΒΕΡ Κ. (π.)	66	14682	μετ. «Trancisko»
ΡΙΖΑ (δ.μ.)	74	66341	προς Μάλτα 14/1
ΡΙΚΜΕΡΣ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	15086	προς Σαγκάη 23/1
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Ζανζάγκ 5/1
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	στη Βάρνα 31/1
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	προς Ταιτσούγκ 21/1
ΡΟΜΙΝΑ ΙΙΙ (δ.μ.)	67	3468	προς «Medea»
ΡΟΜΙΝΑ Γ. (δ.μ.)	77	64313	πρ. «Corta Atalaya»
ΡΟΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	διάλυση Ινδία
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	προς Χιούστον 2/2
ΡΟΥΜΠΥ (δ.μ.)	76	48238	προς Σιράχα 15/1
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	προς Ρόττερνταμ 22/1
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	προς Πόιντ Νουάρ 30/1
ΣΤ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι. (κ.)	82	8719	ε. Σάντος 5/2
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μπχ.)	81	33471	α. Τραμαντάι 28/1
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	μετ. «Αντόνιο» (μ.)
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	αργεί Τζέμπελ Αλι
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.μ.)	76	17659	α. Πειραιά 28/1
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765ε	α. Φαλκονάρα 24/1
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Σιγκαπούρη 13/1
ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ Ι. (π.)	74	16023	α. Λονδίνο 2/2
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	προς Σ. Αραβία 14/1
ΣΑΝ (δ.μ.)	75	68090	ε. Νοβοροσίσκ 16/1
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	ε. Ειλάτ 15/1
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.μ.)	74	25410	πρ. «Σαίντ Ελεν»
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)*	69	9584	α. Ρεσίφ 25/1
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122	ε. Λά Γκουλέτ 21/1
ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	71	13575	προς Ιαπωνία 26/1
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (δ.μ.)	74	17077	προς Θεσσαλονίκη 1/2
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	75	10297	μετ. «Golden Future» (π.)
ΣΑΝΤΟΥ ΝΤΑΝΣ (μ.)	75	41978	α. Ν. Ορλεάνη 19/1
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	24594	προς Μπουσάν 23/1
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	δ. Παναμά 24/1
ΣΑΞΟΝ ΣΤΑΡ (ΑΒ.)	79	10153	προς Βαλπαράιζο 20/1
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	προς Ν. Κορέα 12/11
ΣΑΤΟΥΡΝ (δ.μ.)	74	70741	προς Σίντι Κερρί 27/1
ΣΓΚ ΣΗΓΟΥΙΝΤ (μ.)	76	73039	προς Τουμπάρσκι 17/12
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	ε. Βέντσπιλος 28/1
ΣΕΙΛΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς Κεηπτάουν 4/2
ΣΕΙΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143	προς Φουτζέιρα 22/1
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Ταιτσούγκ 17/1
ΣΕΛΙΑ (μ.)	72	9343	προς Μπαγκόγκ 1/2
ΣΕΝΤΑΡ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣ (μ.)	75	6540	μετ. «Gino» (κ.)
ΣΕΝΤΑΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (μ.)	77	9027	προς Κεηπτάουν 4/1
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	ε. Πειραιά 4/2
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	α. Ν. Ορλεάνη 23/1
ΣΕΡΕΝΙΤΥ (μ.)	71	1516	στη Κων/πολη 2/1
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	προς Ιταζάι 30/1
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	74	12694	πρ. «Rema»
ΣΗ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.)	76	9589	προς Μομπάσα 4/2
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΙΡ (κ.)	68	11413	προς Μουρράν 19/1
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Ααχάμπα 26/1
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (μ.)	73	3717	ε. Πειραιά 30/1
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Λίβερπουλ 6/2
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ (κ.)	75	12290	α. Ν. Ορλεάνη 2/2
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (π.)	72	12779	προς Βαλτιμόρη 15/12
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Νοβοροσίσκ 28/1
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Σιβιταβέτσια 6/2
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	διαγράφεται
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688ε	α. ντόρμπαν 23/1
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	επωλήθη διάλυση

ΣΗ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	72	13192	α. Ρεσίφ 25/1
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	154990	προς Σαγκάη 15/12
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ ΙΙ (κ.)	77	5477	προς Ρόδο 27/1
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	α. Ακαμπα 6/2
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	19224	μετ. «Ilcevinha» (Μπχ.)
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Σ. Τζών 18/1
ΣΗΓΚΡΕΙΣ ΙΙ (κ.)	77	38886	προς Ιράν 23/1
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	α. Μάλτα 31/1
ΣΗΚΟΥΗΝ (μ.)	83	18083	ε. Σιγκαπούρη 25/11
ΣΗΚΟΥΗΝ (δ.κ.)	82	11780	α. Σιγκαπούρη 27/12
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425	ε. Βομβάη 15/1
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Ντακάρ 5/2
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277	μετ. «Σηλαίδη ΙΙ» (μ.)
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Τόρ Μπαίη 3/2
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Ακαμπα 26/1
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	προς Βενεζουέλα 27/1
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	προς Σκίγκτα 27/1
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Ν. Ορλεάνη 2/2
ΣΗΜΠΑΛΚ Ι. (π.)	65	9812	στο Πόρτ Σουδάν (αποθήκη)
ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙ (μ.)	69	31551	προς Σέκου 31/1
ΣΗΜΠΑΛΚ ΙΙ (π.)	69	3472	ε. Αλμέρια 29/1
ΣΗΜΠΗ Ι. (μ.)	74	25892	προς Μόντρεαλ 27/1
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Κίνα 1/1
ΣΗΜΠΡΕΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Μαντράς 31/1
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	προς Κούβα 10/12
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	ε. Νοβοροσίσκ 27/1
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ ΙΙ (κ.)	74	18373	α. Καράτσι 27/1
ΣΗΝΤΡΑΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Μπωμόντ 26/1
ΣΗΠΕΙΣ (μ.)	77	15255	προς Ευρώπη 3/1
ΣΗΠΕΡΑ ΙΙ (μ.)	74	14642	πρ. «Sirinada»
ΣΗΠΡΑΙΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631	προς Αμβέρσα 5/2
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432	μετ. «Searanger ΙΙ» (κ.)
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	ε. Ρόττερνταμ 2/2
ΣΗΡΑΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Γκόλντεν Ρίβερ 12/1
ΣΗΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	διαγράφεται
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	ε. Γιούπορτο 30/1
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	ε. Σάο Φρανσίσκο 27/1
ΣΗΣΤΑΡ ΙΙ	83	18173	προς Αλγερία 27/1
ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	69	9314	προς Κούβα 1/2
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Γκουγιακούλ 3/2
ΣΗΦΑΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	προς Πουνταρένας 30/1
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	προς Σεβαστούπολη 27/1
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	προς Ινδία 24/1
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	προς Αλεξάνδρεια 26/1
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	προς Αλγερία 8/12
ΣΗΧΟΟΥΠ ΙΙ (κ.)	78	15275	ε. Αγ. Πετρούπολη 17/1
ΣΗΧΟΡΣ Γ. (π.)	71	15064	πρ. «Γκλόμπαλ Σίχορς»
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Σαγκάη 20/11
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	ε. Σαγκάη 16/12
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	ε. Σιγκαπούρη 3/1
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Μανασού 30/1
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	στο Χόγκ Κόγκ 30/11
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΠΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Χό Τσί Μίνχ Σίτ 8/10
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911	ε. Σιγκαπούρη 1/2
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	ε. Χόγκ Κόγκ 31/7
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	στο Χόγκ Κόγκ 17/6
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	διάλυση Αλιόγκα
ΣΙΤΥ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΙΤΥ (δ.κ.)	87	24584	προς Ινδονησία 25/1
ΣΙΦΝΟΣ (μ.)	66	10663	διαγράφεται
ΣΚΑΥΜΑΝ (κ.)	77	11679	προς Αμαμαπάρε 29/12
ΣΚΕΙΤΕΡ (Μπχ.)	81	9002	α. Πόρτ Χουενέμε 29/1
ΣΚΙΕΡ (Μπχ.)	81	8835	ε. Σετουμπάλ 1/2
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	επωλήθη αλλοδαπούς
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Ρουέν 25/1
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Τσιμπότε 20/1
ΣΟΛΩΝ ΟΦ ΑΘΕΝΣ (κ.)	76	40272	προς Ρίο Ιανείορ 28/1
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Βιτόρια 1/2
ΣΟΝΙΚ ΓΙΑΘ (κ.)	82	34447	πρ. «Presence»
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Μπαγκόγκ 12/1
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Λισαβόνα 1/2
ΣΟΥΚΧΟΥΜΙ (δ.μ.)	75	15662	ε. Καμπάνα 31/1
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	προς Τσιπαγκόγκ 23/1
ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	92	77387	ε. Γουλιμσχάβεν 5/2
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα

ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	ε. Λομέ 22/1	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Σιγκαπούρη 2/2
ΣΠΑΡΤΑ (μ.)*	69	1546	ε. Δακάρι 6/1	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	ε. Ν. Ορλεάνη 23/1
ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.)	76	51121	α. Κρηπίτσου 22/1	ΤΗΝΟΣ ΑΙΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Φουτζέιρα 27/12
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	8831	προς Αλγερία 19/1	ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (κ.)	78	36866	προς Γουόζνυ 27/1
ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ (μ.)	70	14376	ε. Κωνσταντζίνα 15/2	ΤΙΝΑ 1 (π.)	82	23696	πρ. «Graigwerdd»
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Μπιζέρτα 27/1				
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	76	59353	προς Φουτζέιρα 29/1	ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	διαγράφεται
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Βραζιλία 28/1	ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	προς Αχλάδι 1/2	ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπχ.)	92	24248	ε. Ναγκόγια 30/1
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Τόρρε Ανουνζιάτα 31/1	ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	α. Τερνέστη 28/1
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976	προς Νάπολη 4/2	ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μπχ.)	92	24248	προς Τζέντα 8/1
ΣΤΑΡ ΑΛΕΞ (κ.)	74	15942	πρ. «Magi»	ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ ΓΟΥΛΙΜΙΓΚΤΟΝ (δ.Μπχ.)	83	49754	αγορά από αλλοδαπούς	ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπχ.)	88	24248	προς Τζουμπάιλ 21/1
ΣΤΑΡ ΓΟΥΕΣΤΜΙΝΣΤΕΡ (δ.Βρ.)	81	49809	αγορά από αλλοδαπούς	ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ ΓΟΥΕΣΤΣΕΣΤΕΡ (δ.Μπχ.)	81	49754	αγορά από αλλοδαπούς	ΤΟΜΙΣ ΦΕΙΘ (μ.)	87	39500	προς Ουλσάν 4/1
ΣΤΑΡ ΓΟΥΙΝΤΣΟΡ (δ.Βρ.)	80	49809	αγορά από αλλοδαπούς	ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς Πορτογαλία 9/1
ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	9749	ε. Φάλμουθ Μπαίη 4/2	ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Ρότερνταμ 4/2
ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ (ΑΒ)	85	6819	προς Κολόμπο 3/2	ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	μετ. «Harmony Sky» (μ.)
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (κ.)	77	22893	προς Σαγκάη 30/1	ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331	προς Αλγέρι 20/11
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Περσικό 21/1	ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ (π/)	72	9943	ε. Κωνσταντζίνα 25/1
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	επωλήθη διάλυση	ΤΡΑΝΣ ΑΡΓΩ (δ.Μπχ.)	77	63285	α. Αλγκεθίρας 12/1
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μπχ.)	75	8031	α. Λά Γκουλέτ 19/1	ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	επωλήθη αλλοδαπούς	ΤΡΑΝΣ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.)	76	65112	ε. Γιβραλτάρ 17/1
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	προς Βάρνα 29/11	ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ΛΤ (δ.κ.)	76	19867	προς Ουλσάν 17/1
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	προς Περσική 26/1	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	προς Υεμένη 2/2
ΣΤΕΙΝΛΕΣΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	δ. Ντόβερ 15/1	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	προς Λάζαρο Καρντένας 24/11
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Ρότερνταμ 2/2	ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Σαγκάη 15/12
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Σέκου 20/1	ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	μετ. «Ακταία» (κ.)
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	ε. Βομβάη 29/1	ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Πειραιά 2/2
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	δ. Κέηπ Φινιστέρ 21/12	ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΛΛ (κ.)	74	23757	επωλήθη Κινέζους
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	επισκ. Βάρνα 31/1	ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Κίνα 23/1
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	προς Σφάξ 29/1	ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ (κ.)	75	13567	προς Κό Σισάγκ 27/1
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΦΑΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	ε. Σιγκαπούρη 2/2	ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Σαβόνα 28/1
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	προς Ντάρμπαν 21/1	ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	βυθίστηκε 10/1
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	προς Τύνιδα 25/1	ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Βαλπαράιζο 25/1
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	προς Κατάνια 18/1	ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ	72	113950	προς Ραβέννα 22/1
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	ε. Βερακρούζ 25/1	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	επωλήθη διάλυση
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376	προς Φινλανδία 5/2	ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	α. Τσιότζα 7/3/94
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Ν. Ορλεάνη 5/2	ΤΡΙΑΤΙΚ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	79	12294	ε. Κονακρύ 29/1
ΣΤΡΙΓΓΛΑ (κ.)	74	46172	προς Ιταλία 30/1	ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Μπαουουγκάν 12/1
ΣΥΚΙΑΔΑ (κ.)	71	10871	ε. Πειραιά 5/2	ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	ε. Πειραιά 6/2
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπχ.)	77	29729	ε. Βανκούβερ 3/1	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	προς Τεκριντάγκ 29/1
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	προς Λάγος 29/1	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	διάλυση Αλάγκ
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	προς Ινδία 23/1	ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	προς Ραμάλλο 10/12
				ΤΣΙΖΟΥΚΑΟΥΑ (δ.π.)	81	36636	αγορά από αλλοδαπούς
				ΥΔΡΟΥΣΑ	77	89516	ε. Σάν Νικόλας 23/12
				ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059	ε. Πειραιά 29/11
				ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	προς Κίνα 1/12
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	προς Διλισκέλεσι 19/1	ΦΑΙΑΞ (κ.)	72	8939	προς Πανζάγκ 16/1
ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς Αρακάζου 28/1	ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	80	31077	αγορά από αλλοδαπούς
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (κ.)	74	4551	επωλήθη αλλοδαπούς	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20606	μετ. «Markella» (κ.)
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	προς Ιλο 24/1	ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834	προς Αμβούργο 8/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ (κ.)	73	19420	ε. Ηστ Λόντον 1/2	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	διαγράφεται
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	προς Ματαράνι 25/1	ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	ε. Μονταίρ 29/12
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	προς Βλαδιβοστόκ 15/1	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	ύψωσε ελληνική
ΤΕΓΕΑ (μ.)	72	15581	δ. Παναμά 5/1	ΦΙΛΙΠΠΟΣ μ.)	70	14769	προς Βομβάη 4/2
ΤΕΝΕΔΟΣ (κ.)	77	10442	προς Αλγέρι 16/12	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	77	8729	ε. Αμβούργο 5/2
ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	προς Κάντλα 4/2	ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	20515	α. Αμβέρσα 8/2
ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	α. Μπρέικ 11/1	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	ε. Λεμεσό 3/2
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κευ.)	61	1252	επωλήθη αλλοδαπούς	ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	ε. παρανάγουα 2/2
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	προς Κίνα 30/1	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	επωλήθη αλλοδαπούς
ΤΖΕΜΙΝΙ	79	31010	α. Ταϊτσούγκ 8/11	ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	ε. Δουνκέρκη 25/1
ΤΖΕΜΙΝΙΦΕΡ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Μαγκντάλα 5/1	ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	12776	προς Μίνα αλ Φαχάλ 31/1
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	μετ. «Κάπρικορν Σή» (π.)	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	μετ. «Φλάγκ Ινβέστορ» (π.)
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	26321	προς Πόρτ ντε Μπούκ 1/2	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	διάλυση Κίνα
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	ε. Βάρνα 16/1	ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	ε. Ν. Υόρκη 24/1
ΤΖΟΥ (Ον.)	78	5868	α. Μασσαλία 28/1	ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255	προς Ασσάμπ 24/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Λονδίνο 2/2	ΦΟΙΝΕ Μ. (κ.)	76	16037	πρ. «Φοίνι»
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Μακείο 26/1	ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	α. Γκουάνζου 5/1
ΤΖΩΝ (μ.)	74	21992	μετ. «Frotavecia» (μ.)	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)*	75	20214	α. Ν. Ορλεάνη 29/1
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 4/2	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΗΠ (κ.)	73	53518	α. Αμστερνταμ 4/2
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	16872	α. Πόρτ Ελίζαμπεθ 5/2	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	ολική απώλεια
ΤΖΩΡΤΖ (λιβ.)	70	10197	α. Καρμπονέρας 9/1	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	ε. Γκνάνσκ 6/2
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	ε. Βενετία 1/2	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	ε. Κοατζακόλιος 16/1

ΜΑΡΤΙΟΣ 1995

ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	προς Παράναγους 2/2	ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	ε. Αλεξάνδρεια 30/1
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	προς Κόλπο ΗΠΑ 13/1	ΦΩΤΕΙΝΗ (μ.)	71	16820	βυθίσθηκε Κωνσταντζα 13/1
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	προς Σαν Λορέντζο 27/1				
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	προς Αδεν 1/2	ΧΑΒΑΙΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	προς Αντεν 1/2
ΦΟΥΤΖΙ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	79	7095	προς Τούρμπο 31/1	ΧΑΒΑΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Αντεν 18/1
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	προς Μπαντάρ Αμπάς 28/1	ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
ΦΡΗΝΤΟΜ Κ. (π.)	72	16402	α. Ηστ Λοντον 28/12	(Μπχ.)	86	12408	ύψωσε ελληνική
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	95	6965	νέα αγορά	ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	μετ. «king Lion» (κ.)
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	προς Αγγλία 1/2	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	ε. Ωλμπαν 5/2
				ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Λισαβόνα 1/2
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	α. Πειραιά 6/1	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	προς Σουάο 20/12
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	ε. Λάς Πάλαμας 31/1	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	76	63078	πρ. «Ingrid»
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	ε. Πόρτ Σάιτ 3/2	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	προς Τουρκία 14/1
ΦΡΙΟ ΑΡΤΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	ε. Μίλφροντ Χάβεν 6/2	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	επωλήθη Ινδούς διαλυτές
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	μετ. «Γουίντφροστ (κ.)	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	προς Ρωσία 8/1
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	78	1568	α. Βέλσεν 20/1	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	προς Κάντλα 25/1
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	προς Φώλκλαντς 19/1	ΧΕΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	προς Ρίο Γκράντε 28/1
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	προς Σάρζα 31/1	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	ε. Οίτα 28/1
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Τάουν 14/12	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (λιβ.)	70	12363	προς Καοσιούγκ 1/2
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	ε. Ρίο Ιανέιρο 27/1	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Ν. Ορλεάνη 54/2
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Καζαμπλάνκα 2/2	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	α. Ν. Ορλεάνη 1/2
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3599	ε. Ρίο Ιανέιρο 31/1	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	ε. Βερακρούζ 22/1
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	ε. Καλίνιγκραντ 4/2	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	προς Ρωσία 31/1
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	93	6965	προς Φώλκλαντς 19/1	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	διάλυση Πακιστάν
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	προς Αγαθίρ 26/1	ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	ε. Εσκομπρέρας 29/1
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Πειραιά 21/11	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	ε. Σιγκαπούρη 14/1
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	α. Σευζέλες 21/12	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	προς Μαλαισία 22/1
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	προς Κιουρασάο 31/12	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	α. Αλμπέρια 23/1
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	ε. Μπερκέλεν Σάουντ 28/1	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	ε. Φός 1/2
ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΓΕΦ (π.)	93	6991	προς Στάνλεν 3/2	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Σαιντ Τζών 27/1
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	προς Μπαλμπόα 20/1				
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	προς Φώλκλαντς 30/1	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15642	ε. Σάντος 2/2
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	προς Στάνλεν 2/2	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	προς Ιαπωνία 28/1
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	προς Βίγκο 31/1	ΩΡΟΡΑ ΓΚΟΛΑΝΤ	76	5958	προς Λάγος 2/2
ΦΡΙΟ ΣΚΑΓΚΕΝ (μ.)	83	1072	προς Νορβηγία 3/2	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	79	7366	ε. Μπελέμ 29/1
ΦΡΙΟ ΣΛΙΓΚΟ (μ.)	82	4605	αγορά από αλλοδαπούς	ΩΡΟΡΑ ΤΟΠΙΑΖ	82	18061	προς Πόρτ Κέλαγκ 29/1

ΑΕΓΕΑΝ ΟΚΕΑΝΙΚ S.A.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 - 42 20 106
TELEFAX: 42 20 108
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

COULOUTHROS LTD.

HEATHCOAT HOUSE, 20 SAVILE ROW LONDON W1X 2BD
CABLE ADDRESS: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEPHONE: 071 - 4374937
TELEFAX: 071- 4374282 - TELEX: 915.911-2, A/B ANDROS G.

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
ολο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα • Κεφαλλονιά
Κέρκυρα • Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



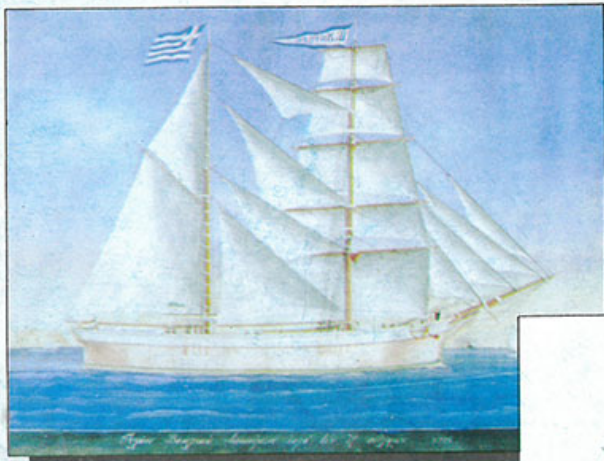
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4225.341-44
- ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE



VASILIKI PATERAS
BLT 1890



M/V PATRIOTICOS
BLT 1986

PABROCO INC

47-49 Akti Miaouli
Piraeus 185 - 36
Tel: 01 - 4292780 - 4
Tlx: 212548 - 212549
Fax: 01 - 4292576

ALLSEAS SA

15-17 Rue Du Tunnel
Carouge 1227 Geneva
Tel: 022 - 3438930
Tlx: 422 445
Fax: 022 - 3439022