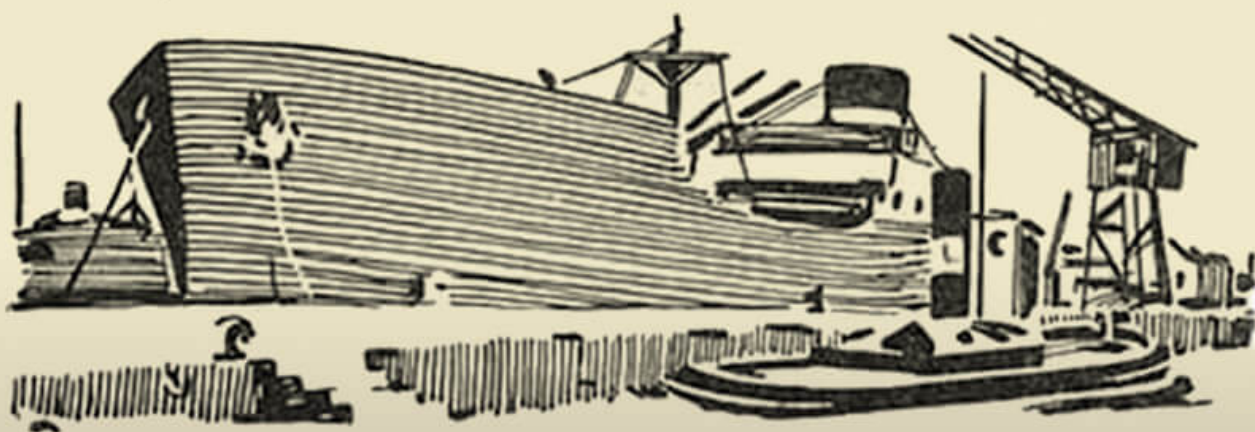


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Μαΐου 1995

Αρ. Φύλλου 1414/1173

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΜΑΙΟΣ 1995
ΑΡΙΘ. 1414/1173
ΔΡΧ. 600
WITH ENGLISH
SUPPLEMENT



**Εντείνεται ο ανταγωνισμός στις γραμμές
σύνδεσης Ελλάδος και Ιταλίας**





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 SCHIFFAHRITSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, GERMANY
- A. AND S SHIPPING GMBH, HAMBURG, GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRITSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, GERMANY
- A AND S SHIPPING GMBH, BREMEN, GERMANY
- SCHIFFAHRITSKONONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, GERMANY
- L. DEWULF - CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY

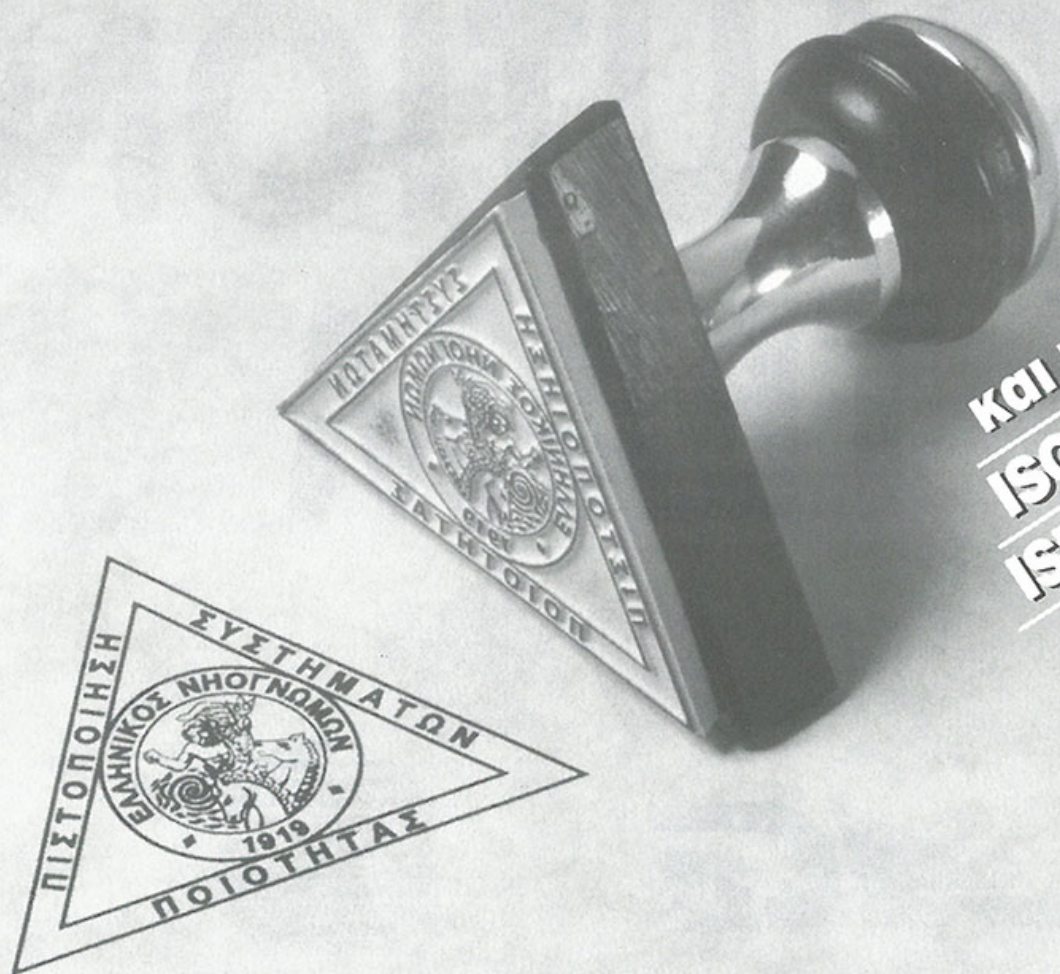
THE SOLUTION TEAM



NET, AT&T SOLUTIONS and ACE is a team that provides the Greek Industry with an integrated end-to-end solutions. This team combines ISONET's experience and knowledge in the Greek Industry and AT&T's knowledge and experience in being the world leader in business solutions.



**Οκτώ δεκαετίες διεθνούς
αναγνώρισης στην πιστοποίηση...**



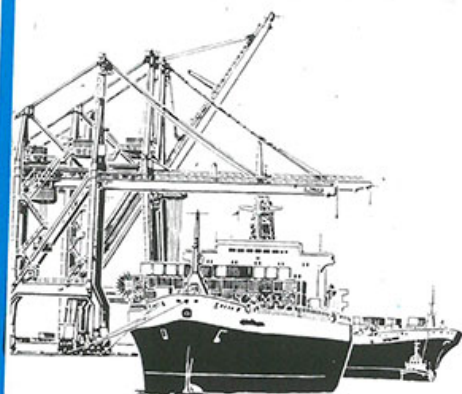
**και τώρα:
ISO 9000
ISM CODE**



ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Ακτή Μιαούλη 23 • 185 35 Πειραιάς
Τηλ. 422 1900 -9 • FAX: 422 1913, 422 1914
TELEX: 211564, 241149 HRS GR

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΜΑΙΟΣ 1995

ΕΤΟΣ 64ο

ΗΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1414/1173

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής

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. 1414/1173

May 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

7 Ναυτιλίας ενδότερα.

15 1983 - 1994: Η δραστηριότητα των
Ναυτιλιακών Εταιριών του Ν. 89/67

22 Εντείνεται ο ανταγωνισμός στην Αδριατική.

25 Η αντιμετώπιση των ελληνικών ναυαγοσωστικών
από την Πολιτεία
Του κ. Νίκου Τσαβλέρη.

29 Ο Αγοραπωλησίες Πλοίων.
Από την Overseas Agency Ltd.

36 Η 25η ετήσια απονομή δώρων του Ιδρύματος
ΙΩΑΝΝΟΥ Δ. ΠΑΤΕΡΑ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 27 ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙΤΑΙ ΤΟ AEGEAN CLUB
- 33 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 37 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 39 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 49 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 50 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 53 ENGLISH SUPPLEMENT
- 60 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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 ΑΤΤΙΚΑ



F/B AGIA METHODIA



HELLAS - ITALY
A.K. VENTOURIS

Η αξιόπιστη εταιρία

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

Ναυτιλία και ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη

Η πληγή της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του Πειραιώς είναι ανοικτή και αιμορραγεί κάθε μέρα που περνά όλο και περισσότερο. Και όπως κάθε πληγή, αν δεν κλείσει σύντομα μπορεί να προκαλέσει άλλα σοβαρά προβλήματα σε ζωτικά όργανα του οργανισμού που λέγεται Εμπορική Ναυτιλία.

Σήμερα προτείνουμε δύο λύσεις.

Η κόβουμε τελείως αυτό το κομμάτι που λέγεται ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη προκαλώντας μία αναπηρία, η οποία θα αποδειχθεί σωτήρια για το υπόλοιπο σώμα ή δίνουμε μάχη, εφόσον πιστεύουμε ότι μπορούμε να προσφέρουμε θεραπεία, για να επουλώσουμε την πληγή.

Σίγουρα η ζώνη σήμερα δεν είναι ανταγωνιστική, αλλά και άλλα κομμάτια της ελληνικής βιομηχανίας δεν είναι ανταγωνιστικά και εξακολουθούν να λειτουργούν υπό την ομπρέλα του ελληνικού κράτους για πολλούς και διάφορους λόγους που δεν είναι του παρόντος.

Είναι θα λέγαμε ακατανόητο για το ελληνικό κράτος με την μεγαλύτερη Ναυτιλία στον κόσμο, να μην προβαίνει σε καμμία ουσιαστική ρύθμιση για να διαδώσει τον κλάδο των επισκευών και των μετασκευών στην Ελλάδα και θα πρέπει να σημειωθεί ότι σήμερα διαπιστώνεται μία σπάνια περίπτωση που οι εργοδότες και οι εργαζόμενοι βρίσκονται στην ίδια πλευρά και αναζητούν τρόπους να δώσουν πνοή σε αυτή την δραστηριότητα.

Σήμερα οι Έλληνες εφοπλιστές αναζητούν αλλού τις λύσεις που δεν μπορούν να βρουν στην Ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και αυτό είναι θεμιτό.

Βέβαια κανείς, και ιδιαίτερα το κράτος, δεν μπορεί να πιέσει καταστάσεις και να νουθετήσει επιχειρηματίες, οι οποίοι λειτουργώντας μέσα σε ένα διεθνές περιβάλλον έντονα ανταγωνιστικό επιδιώκουν την μεγιστοποίηση του κέρδους.

Το γεγονός αυτό όμως δεν καλύπτει ένα καλώς εννοούμενο κράτος, το οποίο έχει όραμα

και προσπαθεί να δώσει σε όλους τους κλάδους της βιομηχανίας όλα τα στοιχεία εκείνα που θεωρούνται αναγκαία για την ανάπτυξή τους.

Είναι σαφές σε όλους ότι η υγεία της βιομηχανίας και ειδικά εκείνης που συνδέεται άμεσα με την ελληνική εμπορική ναυτιλία μεταφράζεται σε συνάλλαγμα εκατομμυρίων δολλαρίων, σε ευρύ κύκλο εργασιών για εκατοντάδες ειδικότητες και σε παράλληλη απασχόληση ενός μεγάλου κύκλου παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Θα πρέπει λοιπόν τώρα να χαραχθεί σε εθνικό επίπεδο μία στρατηγική για τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της Ελλάδας.

Θα πρέπει όλες οι πλευρές να συμβάλλουν αποφασιστικά στην προσπάθεια αυτή και το ελληνικό κράτος θα πρέπει να αναλάβει τις ευθύνες του, να δει το θέμα κάτω από ένα άλλο πρίσμα.

Και αυτό, όχι γιατί είμαστε ονειροπόλοι και αναπολούμε τις καλές μέρες της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, βαυκαλιζόμενοι ότι αυτές μπορούν να έλθουν ξανά, αλλά γιατί πράγματι η ζώνη μπορεί να προσφέρει ουσιαστικά στην προσπάθεια της χώρας να ενισχύσει την εθνική οικονομία και την εμπορική της ναυτιλία.

Στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιώς προσφέρονται ακόμη υψηλή ποιότητα εργασίας και πολύ καλό χρόνο παράδοσης.

Βεβαίως τα τιμολόγια των επισκευαστών κινούνται σε απαγορευτικά επίπεδα και πρέπει να βελτιωθούν, όπως πρέπει να πάψουν οι παράλογες κινητοποιήσεις και απαιτήσεις των εργαζομένων εργατοτεχνιτών.

Ας ελπίσουμε ότι η σπουδή με την οποία ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Κατσιφάρας έλυσε τα προβλήματα των σχολείων της περιοχής του Περάματος σε σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε για την εξέταση των προβλημάτων της ζώνης, είναι το δήμα για ουσιαστική παρέμβαση της Πολιτείας για την σωτηρία της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στην περιοχή.

ΟΡΘΗ Η ΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΝΟ

Η επιτυχία της πρωτοβουλίας της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας να κατεβάσει κλιμάκιο της στο λιμάνι της Πάτρας και να πιέσει τους πλοιοκτήτες που έχουν επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία - να ασφαλιστούν στην γραμμή, να αλλάξουν το καθεστώς της λειτουρ-

γίας τους και να συμπλέσουν με την κείμενη νομοθεσία περί επάνδρωσης και ασφάλισης, εκθέτει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο μέχρι πρότινος δήλωνε αδυναμία να παρέμβει.

Όσον αφορά το τυπικό μέρος της όλης υπόθεσης το ΥΕΝ έχει δικιο. Δεν μπορούσε να κάνει και

πολλά, καθώς τα πλοία έχουν ξένες σημαίες.

Αλλά και ο κ. Κατσιφάρας ξέρει καλά, όπως και σχεδόν όλος ο κόσμος στην Ελλάδα, ότι όταν θέλουμε να κάνουμε την δουλειά μας δεν πολυεξετάζουμε το τυπικό της υπόθεσης.

Βέβαια δεν μπορεί το υπουργείο ως διοικητικός φορέας να ακολου-

θήσει την πεπατημένη, αλλά μπορεί να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις εκείνες ώστε να επιλυθούν πολλά προβλήματα.

Εν τέλει όταν το YEN δεν κάνει τίποτε, μάλλον είναι καλύτερα.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΙ ΟΙ ΓΕΡΜΑΝΟΙ "ΕΡΕΥΝΗΤΕΣ"

Μόνο ως απaráδεκτη θα μπορούσε να χαρακτηριστεί η ενέργεια των Γερμανών "ερευνητών" να παρουσιάσουν την ελληνική ακτοπλοία ως ένα κλάδο, ο οποίος ούτε λίγο ούτε πολύ βρίσκεται στο τελευταίο στάδιο της διάλυσης.

Το τηλεοπτικό μαγκαζίνο του πρώτου καναλιού της γερμανικής τηλεόρασης φιλοξενώντας απόψεις και εκτιμήσεις ανθρώπων που ισχυρίζονται ότι γνωρίζουν τα θέματα της ασφάλειας των ε/γ-ο/γ πλοίων, παίζει ένα επικίνδυνο παιχνίδι το οποίο σε καμμία περίπτωση δεν περιορίζεται στην Ελληνική ακτοπλοία, αλλά επεκτείνεται σε ολόκληρο το φάσμα των θαλάσσιων μεταφορών της Ευρώπης.

Βέβαια οι Γερμανοί, κατά την πάγια τακτική τους, επιτίθενται στην ελληνική ακτοπλοία όπως κάνουν εδώ και χρόνια, επιδιώκοντας να πλήξουν το κύρος της και την δυναμικότητά της. Το περίεργο σ' όλη αυτήν την ιστορία είναι το γεγονός πως οι ίδιοι γνωρίζουν πολύ καλά σε ποιά κατάσταση βρίσκεται η ελληνική ακτοπλοία και τα πλοία που την αποτελούν.

Διαγράφουν με μιάς το γεγονός πως τα Ελληνικά πλοία μεταφέρουν κάθε χρόνο έξι εκατομμύρια επιβάτες χωρίς το παραμικρό πρόβλημα, όπως αγνοούν επίσημα και το ότι ο ελληνικός στόλος έχει εμπλουτισθεί με νέες σύγχρονες μονάδες υψηλής ποιότητας και ασφάλειας.

Εν τέλει είναι αστείο να ασχολούμεθα εμείς με τους Γερμανούς "φίλους μας", οι οποίοι έχουν τώρα και άποψη για την θάλασσα!

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ως άκρως επιτυχές χαρακτηρίζεται το δεύτερο διεθνές συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, που πραγματοποιήθηκε στην πόλη μας, με περισ-

σότερους από 900 συνέδρους από 18 χώρες, ενώ σύνεδροι από δέκα κατ' εξοχήν ναυτικές χώρες (ΗΠΑ, Αργεντινή, Χιλή, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Παναμάς, Σουηδία, Ελλάδα) κατέθεσαν απόψεις που καλύπτουν όλο το φάσμα των αντιλήψεων και τάσεων που επικρατούν διεθνώς.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" σημειώνουν τις εύστοχες παρατηρήσεις του προέδρου της οργανωτικής επιτροπής του Συνεδρίου, καθηγητή Αντώνη Αντάπασα, ο οποίος τόνισε τη σημασία της διεύρυνσης της ελευθερίας των μερών στις διάφορες κατηγορίες ναυτικών συμβάσεων. Σημειώνεται ακόμη ότι ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά στον οποίο ανήκει η πρωτοβουλία της οργάνωσης του συνεδρίου, στήριξε την προσπάθεια επαναφοράς στο λιμάνι του Πειραιά του αγγάλματος του Λέοντα, που βρίσκεται στην Βενετία και αποτελεί επί αιώνες έμβλημα του πρώτου λιμανιού της Μεσογείου.

Τις εργασίες του επιτυχημένου Συνεδρίου λάμπρυναν με την παρουσία τους προσωπικότητες του νομικού χώρου, όπως ο πρώην πρωθυπουργός κ. Γρίβας, ο εισαγγελέας και αντιπρόεδρος του Αρείου Πάγου κ.κ. Σιούλας και Σωκρατείδης και ο πρόεδρος του ελεγκτικού Συνεδρίου Μπότσο. Την έναρξη των εργασιών του συνεδρίου κήρυξε ο υπουργός Δικαιοσύνης κ. Πεπονής.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Ο Βουλευτής της Ν.Δ. Αριστοτέλης Παυλίδης, υπό την ιδιότητα του αντιπροέδρου της Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων του Συμβουλίου της Ευρώπης, έλαβε μέρος στην "Συνδιάσκεψη για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών στην Μεσόγειο" (27-28 Απριλίου), την οποία οργάνωσε η Κομισιόν της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο κ. Παυλίδης κατά την "παρέμβαση" του υπογράμμισε την ανάγκη συγκροτήσεως "μετώπου" που να κρατήσει εστραμμένη προς την Μεσόγειο την προσοχή της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, διότι η "διεύρυνση" προς Βορρά και η τάση "διευρύνσεως" προς Ανατολάς απομα-

κρύνει το βλέμμα της Κομισιόν απ' την Μεσόγειο. Είναι ανάγκη ως εκ τούτου, κατά την Διακυβερνητική Συνδιάσκεψη του '96 (Αναθεώρηση Συνθήκης του Μάαστριχτ) να καθορισθεί η ανάπτυξη σαφούς "Μεσογειακής Πολιτικής", η οποία μεταξύ άλλων "δράσεων" να δίδει ιδιαίτερη έμφαση σ' εκείνη της αναπτύξεως των θαλασσίων μεταφορών στην Μεσόγειο (χρηματοδότηση λιμενικών έργων, εξοπλισμού και οργανώσεως λιμένων, χερσαίων έργων στηρίξεως λειτουργίας των λιμένων π.χ. οδικές προσβάσεις, κ.α.).

Παράλληλα ο κ. Παυλίδης ετόνισε αφενός την ανάγκη στηρίξεως του IMO, και όχι την ανάπτυξη από την Κοινότητα ανταγωνιστικών πρωτοβουλιών, όσον αφορά τους Κανονισμούς ασφαλείας ναυσιπλοίας και προστασίας περιβάλλοντος, αφετέρου δε την σημασία της εκπαίδευσής των πληρωμάτων των πλοίων βάσει συγχρόνων μεθόδων.

Κατά την γνώμη των «Ναυτικών Χρονικών» η Κοινότητα οφείλει ιδιαίτερα να προσέξει αυτό το ζήτημα, διότι αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για την επιτυχή λειτουργία του οποιουδήποτε συστήματος ασφαλείας ναυσιπλοίας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Βεβαίως, το αυτό ισχύει και για τους εργαζομένους στα λιμάνια.

Η από το 1991 υποβληθείσα από την Ελλάδα στην Κοινότητα πρόταση οργάνωσης και χρηματοδοτήσεως του Συστήματος Επιτηρήσεως των Κινήσεων των πλοίων στην Μεσόγειο (Vessels Traffic System /V.T.S) είναι ανάγκη το ταχύτερο να προωθηθεί.

Συμφωνούμε ακόμη και με την πρόταση που διατύπωσε ο κ. Παυλίδης, για την συμμετοχή των αρμοδίων υπηρεσιών της Κομισιόν στην προσπάθεια απλουστεύσεως των ελέγχων των πλοίων - διατηρουμένης, βεβαίως, της αξιοπιστίας τους - καθώς και των τελωνειακών και λιμενικών διαδικασιών.

Τέλος, η επιχειρούμενη από την Κοινότητα παρέμβαση στην βελτίωση των θαλασσίων μεταφορών στην Μεσόγειο οφείλει να έχει ως στόχο την ανάπτυξη ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και παράλληλα την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του Κοινοτικού πλοίου.

Ναυτιλίας ενδότερα

Χρειάζεται και η Ναυτιλία το "Νέο Πρίσμα". Οι τρείς πόλοι ενός αναμορφωμένου εθνικού λιμενικού συστήματος. Τα "Σάντουιτς Κόρσες" και η ψυχολογία της "επαγγελματικής υιοθεσίας" των σπουδαστών των ΑΔΣΕΝ.

Οικουμενικός Πατριάρχης: Ανάγκη ειδικής ποιμαντικής για τους ναυτιλλομένους. Ο δυαδισμός της ναυθαγορίας και η εφετεινή δυστοκία περί τη σύμβαση. Η ναυτιλία και το εθνικό πρόβλημα της επεκτάσεως στα 12 μίλια. Τώρα στελέχη γέφυρας και μηχανής προς εξαγωγή, από τις άναυτες μεσογειακές χώρες.

Διανύοντας εποχή κατακλυσμιαίας ενημέρωσης, φθάνουμε στα άκρα και τη σύγχυση. Έτσι, μπορούμε να γνωρίζουμε τα συμβαίνοντα σ' ολόκληρο τον Πλανήτη κάθε ώρα, αλλά να αγνοούμε αίτια και αιτιατά, καθώς και τα πιθανά αποτελέσματα.

Εχουμε δηλαδή, ποσοτική πληροφόρηση, αλλ' όχι ενημέρωση βάθους. Και τούτο για δύο βασικούς λόγους. Ο ένας είναι η υπερπροσφορά πρωτογενούς και κατά συνέπεια, ανεπεξέργαστου προϊόντος των μαζικών μέσων ενημέρωσης και της τηλεματικής και ο άλλος, ο αγχώδης ρυθμός που επικρατεί σε όλους τους τομείς της ανθρωπίνης δραστηριότητας.

Κατά συνέπεια, η εντόπιση των εξελίξεων στην αφετηρία τους και η αναζήτηση της ρίζας από την οποία τροφοδοτούνται, φαίνεται να είναι σοβαρό αντίδοτο κατά της σύγχυσης και της παραπληροφόρησης από σκοπιμότητα ή από άγνοια.

(Είχαν διατυπωθεί οι πάρα πάνω σκέψεις, όταν σε άρθρο του έγκυρου "Εκονόμιστ" αναφέρθησαν και τα ακόλουθα λίαν ενδιαφέροντα: "Η δραματική αύξηση της πληροφοριακής αποθησαύρισης, δεν επέδρασε θετικά στη γνώση και τη διάνοηση. Η μυθοποίηση του υπολογιστή και ο εθισμός στη ροή ακατέργαστου και άνευ διακρίσεων πληροφοριακού υλικού, άμβλυναν την κριτική ικανότητα και οδήγησαν σε πολιτιστική υποχώριση...!)

Φυσικά, όλα αυτά συμβαίνουν και στο χώρο της ναυτιλίας, όπου διαπλέκονται συμφέροντα οικονομικής, τεχνολογικής και τελευταία, οικολογικής υφής σε μεγάλη κλίμακα, χωρίς να αποκλείονται και στόχοι εθνικής και πολιτιστικής στρατηγικής. Πρόκειται για κουβάρι που απαιτεί υπομονετικό και σχολαστικό ξεμπερδεμα, για να μπορέσει να φτάσει κανείς, στα ενδότερα του

"ναυτιλιακού γίγνεσθαι" κατά την έκφραση του συρμού. Για να φτάσει στην ουσία των πραγμάτων, που κατά κανόνα, δεν βρίσκεται στη πρώτη και βιαστική ενότι, ανώνωση.

■ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΤΟ ΝΕΟ ΠΡΙΣΜΑ ■

Η ναυτιλία είναι πολύ παλιά υπόθεση, ιδίως για τον Έλληνα που την ανακάλυψε στην αυγή της προϊστορίας του (τα ευρήματα της Φράγχης, 10.000 πχ) και που με διακυμάνσεις ύψους και βάθους, ταξιδεύει εν θριάμβω, μέχρι και την παραμονή της τρίτης χιλιετηρίδας.

Επομένως, έχει ανάγκη κάθε τόσο, την κάθε ιστορική εποχή, από αυτό που λέμε Νέο Πρίσμα. Γιατί δεν μπορεί να βλέπει κανείς τα πράγματα όπως χθές, αλλ' ούτε μόνον, όπως σήμερα. Είναι υποχρεωμένος να βλέπει όσο γίνεται πιο καθαρά και την επόμενη μέρα. Και τούτο, γιατί η μεθεπομένη, μπορεί να ανατρέψει εν ριπή, στόχους και επιδιώξεις.

Ενα μόνο παράδειγμα για να δικαιολογηθεί ο αφορισμός:

Εδώ και είκοσι περίπου χρόνια, συζητούμε με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, για τον Πειραιά και την μετεξέλιξή του σε διεθνές ναυτιλιακό και χρηματοπιστωτικό κέντρο. Ενα κέντρο που θα λειτουργεί στη βάση δυναμικών θεσμών και συγκροτημένης υποδομής. Αλλά τόσο καιρό, μόνο συζητούμε που σημαίνει ότι χάνουμε χρόνο με φυσική συνέπεια, να γερνά, να αλλοιώνεται στην ουσία της, η δεδομένη επιδίωξή μας. Γιατί στο μεταξύ:

> Ο Πειραιάς μετεξελίχθηκε σε λιμάνι για επιβάτες και τουρισμό.

> Μετακινήθηκε και μετακινείται ακόμη, εκτός των ορίων του, η εμπορευματική κίνηση, με ισχυρή τάση εκτροπής προς βορράν, όπου και οι ευκαιρίες των εξελίξεων στα Βαλκάνια και την ανατολική Ευρώπη.

> Αρχισε να αποκτά διαστάσεις, η καθημερινή φυγή της ναυτιλιακής έδρας από την Ακτή Μιαούλη, με τάση ευρείας διασποράς, σε διαγώνιο ακτίνα του λεκανοπεδίου (βόρεια προάστια - Βούλα, Βουλιαγμένη).

> Ωστόσο κάτω από την πίεση των καθημερινών αναγκών μιας αυξανόμενης συναλλαγής, ο Πειραιάς λειτουργεί και μεταβάλλεται από μόνος του σε ναυτιλιακό κέντρο με ισχυρές όμως στρεβλώσεις. Και είναι αυτές - κυκλοφοριακό, στεγαστικό, περιβάλλον - που εκ των πραγμάτων ανατρέπουν και διαφοροποιούν κάθε αρχικό σχεδιασμό.

Χρειάζεται λοιπόν, επείγοντως, το Νέο Πρίσμα, αν θέλουμε κάποτε να προσεγγίσουμε το όραμα ενός κοινοτικού και διεθνούς μαζί Σίτυ στη Μεσόγειο. Θεώρηση των πραγμάτων που θα βλέπει το ναυτιλιακό κέντρο πέραν των γεωγραφικών ορίων μιας απελπιστικά συμφορημένης πόλης, αναπτυγμένο στην ευρύτερη περιφέρεια του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας και του επινεύου που θα λειτουργεί στη βάση υπερως κανόνων και ανθεκτικών θεσμών.

Ομως μία τέτοια θεώρηση, σημαίνει πλήρη επαναπροσδιορισμό που να επιβάλλει άλματα αντί του μέχρι σήμερα "σημειωτόν".

Γιατί η εμμονή στην απλή ρητορική και τα πολλά "θα", ανήκουν και καθηλώνουν στο παρελθόν.

■ ΑΝΑΔΙΑΤΑΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ■

Και αφού ο λόγος, έστω και παρεπιπτόντως, για το λιμάνι του Πειραιώς, μερικές έρπουσες προς το παρόν, ιδέες αρμοδίων και ειδικών, για την αναδιάταξη των λιμενικών υπηρεσιών της χώρας, σε εθνική κλίμακα.

Και οι σκέψεις αυτές, πάλι μέσα από Νέο Πρίσμα.

Τα γεωπολιτικά δεδομένα, βάσει των οποίων λειτουργεί παραδοσιακά η Ελλάδα ως μεσογειακό λιμενικό σύστημα, μεταβάλλονται συνεχώς σε μεγάλη κλίμακα, λόγω:

> Της κοινοτικής ιδιότητας της χώρας (είναι η προς ανατολίας θαλάσσια έξοδος και είσοδος για το εμπόριο και τις μεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης).

- Της Παρευξηνείας Συνεργασίας (όπου μία υπό ανάπτυξη περιοχή στο πλαίσιο διακρατικών σχέσεων, γειτνιάζει γεωγραφικά καί όχι μόνο, με την χώρα μας).

> Της προσεχούς λειτουργίας του αγωγού αερίου από την Ρωσία αλλά και του αγωγού πετρελαίου, μέσω Μπουργκάς (που αναβαθμίσουν τον ρόλο των βορειοελλαδικών λιμένων).

> Της κατασκευαζόμενης Εγνατίας οδού (η οποία θα διοχετεύσει μέρος των από δυσμής μεταφο-

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

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΠΟΔΟΣΗ



Τώρα ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Με τα νέα, υπερσύγχρονα, ειδικά ναυπηγημένα επιβατηγά πλοία **SuperFast I** και **SuperFast II**, οι **Επιχειρήσεις Αττικής** φέρνουν τις ευρωπαϊκές αγορές πιο κοντά στον Έλληνα εξαγωγέα και τα θέρετρα της χώρας μας πιο κοντά στον Ευρωπαίο τουρίστα. Με ιδανικές συνθήκες ασφάλειας και άνεσης ταξιδιού και τις πιο σύγχρονες προδιαγραφές ναυσιπλοΐας και προστασίας του περιβάλλοντος, οι **Επιχειρήσεις Αττικής** δίνουν νέο περιεχόμενο στην έννοια "πλοίο υπό ελληνική σημαία".



Με τη σύνδεση **Πάτρας-Ανcona** σε **20 μόνον ώρες**, οι **Επιχειρήσεις Αττικής** εμπλουτίζουν μια αποδοτική επένδυση με τη διάσταση της εθνικής συνεισφοράς. Με υπερηφάνεια, οι **Επιχειρήσεις Αττικής** φέρνουν στην Ελλάδα τη νέα εποχή στη διεθνή επιβατηγό ναυτιλία.



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε.

Καλοτάξιδη πορεία

ρών προς ανατολάς, μέσω βόρειας και κεντρικής Ελλάδας).

- > Της κατακόρυφης ανάπτυξης της ναυτιλιακής δύναμης της χώρας μας (με τον πρώτο ποντοπόρο στόλο στον κόσμο που επιδιώκει την εθνική στέγη και στήριξη).
- > Του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα (που μετακινεί τον άξονα της τουριστικής και επιβατικής κίνησης σε σχέση με την πρόσβαση προς τη νησιωτική Ελλάδα).
- > Της άρσης σε μία δεκαετία από σήμερα, του ακτοπλοϊκού προνομίου (που θα εντείνει τον ανταγωνισμό στον εθνικό θαλάσσιο χώρο).

Πρόκειται για νέους ή εξελισσόμενους παράγοντες που διαμορφώνουν διαφορετικό πλαίσιο, για την ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος, με την δημιουργία τριών πόλων παροχής υπηρεσιών σε εθνική, κοινοτική και διεθνή κλίμακα. Οι πόλοι:

❖ **Η Πύλη Δυτικής Ελλάδος:** Το λιμενικό σύστημα Πάτρας και Ηγουμενίτσας που χρειάζεται ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό, περιλαμβανομένων και των επάλληλων πολεοδομικών συγκροτημάτων.

❖ **Η Πύλη Βορείου Ελλάδος:** Το λιμενικό σύστημα Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης, που θα δεχθεί το φορτίο της εμπορευματικής κίνησης από τις σχέσεις με την βαλκανική ενδοχώρα και συγχρόνως, την κίνηση από την ροή των αγωγών και κυρίως του πετρελαίου.

❖ **Το Ναυτιλιακό και Επιβατηγό Κέντρο Πειραιώς:** Το συμβατικό λιμενικό πλέγμα του επινείου με τα περιφερειακά παραρτήματά του, σε συνδυασμό με το λιμάνι της Ραφήνας και του Λαυρίου, όπου, θα φιλοξενηθεί η εθνική βάση της ποντοπόρου ναυτιλίας και ταυτοχρόνως το κέντρο δραστηριότητας ακτοπλοίας και "κρούζιν".

Για να διαμορφωθεί όμως μία τέτοια λιμενική πολιτική και βεβαίως να εφαρμοσθεί, θα χρειασθεί άμεση και συντονισμένη παρέμβαση, πέραν των πόρων που με τη συμπαράσταση της Κοινότητας δεν θα είναι δύσκολο να βρεθούν. Και εδώ ακριβώς βρίσκεται η εγγενής ελληνική μειονεξία, εάν ληφθούν υπ' όψη τα όσα υποστηρίχθηκαν στην πρόσφατη διάσκεψη της Βαρκελώνης με κοινοτική πρωτοβουλία, για την ανάπτυξη των μεσογειακών μεταφορών.

Συγκεκριμένα, στη διάσκεψη αυτή υποστηρίχθηκε ότι η Μεσόγειος δεν έχει ανάγκη από νέα λιμάνια. Ότι οι χώροι υποδοχής και εξυπηρέτησης του θαλάσσιου εμπορίου είναι ήδη επαρκείς και πέραν του δέοντος ανταγωνιστικοί και κατά συνέπεια οι χώρες του ευρωπαϊκού νότου και του αφρικανικού βορρά, δεν πρέπει να δεσμεύουν κεφάλαια για ανάλογες επενδύσεις. Αυτό που χρειάζεται σήμερα το εμπόριο και οι μεταφορές της περιοχής, είναι η ορθολογική οργάνωση και η αυτοματοποίηση των λιμενικών υπηρεσιών, όπως

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

συμβαίνει ήδη σε ορισμένα λιμάνια περιορισμένου μεγέθους, εξαιρετικής όμως αποδοτικότητας. Ένα από αυτά και το ιταλικό λιμάνι της Σπέτσια. Πριν λοιπόν περιορισθεί το ενδιαφέρον για λιμενική ανάπτυξη και ανασύνταξη στη Μεσόγειο, η χώρα μας πρέπει να σπεύσει να εκσυγχρονίσει το λιμενικό της σύστημα για να μείνει έξω από τον χορό περιθωριοποιώντας η ίδια, τον εξαίρετο γεωπολιτικό της ρόλο.

■ ΠΟΙΜΑΝΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ■

Οι φωτισμένοι παράγοντες του ελληνισμού εντός και κυρίως, εκτός εθνικών ορίων, βλέπουν τη λεωφόρο που ανοίγουν τα 4000 ελληνικά πλοία στους ωκεανούς και επιχειρούν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, να την ακολουθήσουν αξιοποιώντας όχι συνηθισμένες, σε μέγεθος ευκαιρίες, για τις δυνατότητες της στεριάς.

Δεν πρόκειται για απλή πατριωτική ρητορία, γιατί ενίοτε μιλάνε τα ίδια γεγονότα, όπως αυτό που με καθυστέρηση ήρθε πρόσφατα στη δημοσιότητα.

Φωτισμένος παράγοντας στην προκειμένη περίπτωση, είναι ο Οικουμενικός Πατριάρχης Βαρθολομαίος που κατά την πρόσφατη επίσκεψή του στην Απώ Ανατολή, παρέστη στην τελετή ονομασίας του νεοαναυπηγίου δεξαμενοπλοίου "Σέριφος" της εταιρίας Ελετσον στα ναυπηγεία της Κορέας. Εκεί, μιλώντας προς τους παρευρισκόμενους και χρησιμοποιώντας τον μεγαλοπρεπή όσο και βαρυσήμαντο βυζαντινό λόγο είπε:

> "Θεωρούμεν εύκαιρον την περίστασιν, ίνα επισημάνωμεν την ανάγκην, όπως η Αγιοτάτη Ορθόδοξος ημών Εκκλησία, εν συνεννοήσει και συνεργασία μετά των πλοιοκτητών, των εργαζομένων εις τα πλοία και των αρμοδίων κρατικών αρχών, μελετήσει τρόπους εφαρμογής ειδικής ποιμαντικής των ναυτιλλομένων και εκπαιδεύσει τα προς τούτο αναγκαία στελέχη.

Λέγομεν τούτο, εν όψει του γεγονότος, ότι η ελληνική ναυτιλία, παρά τας συνθήκας εν τη Ευρωπαϊκή Ενώσει και παρά τον εντεινόμενον διεθνή ανταγωνισμόν, φαίνεται ικανή και αποφασισμένη, ίνα διατηρήσει και επαυξήσει τον πρωτοποριακόν δυναμισμόν αυτής».

■ ΔΕΟΝΤΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΡΕΑΛΙΣΜΟΣ ■

Εάν ο εφοπλισμός επιθυμεί να δείξει προς τα έξω την ισχύ του, ακολουθώντας τον δοκιμασμένο δρόμο της συλλογικότητας, αυτό τον καιρό παρουσιάζεται μία καλή ευκαιρία. Η υποστήριξη "έργων" του συστήματος των "Σάντουιτς Κόρσες". Και αυτό, για δύο λόγους που ο ένας είναι δεοντολογικός και ο άλλος ρεαλιστικός, καθαρού δηλαδή συμφέροντος σε προοπτική. Γιατί ο ίδιος ο ε-

φοπλιστής, ανακάλυψε και έδωσε μάχη για να εφαρμοσθεί και στη χώρα μας η εναλλασσόμενη εκπαίδευση που σημαίνει εκσυγχρονισμός της διαδικασίας στα θρανία και εξοικείωση με τη ζωή και την πράξη εν πλώ. Και ασφαλώς δεν μπορεί να την αφήσει στη μέση του δρόμου, πριν ολοκληρωθεί.

Αντίθετα οφείλει να ναυτολογεί τους σπουδαστές στα πλοία του με προθυμία, να τους υποδέχεται μετά "βαίων και κλάδων". Που πηγαινει με ψυχολογία "επαγγελματικής υιοθεσίας". Το αντίθετο, η δυσκολία στο μπάρκο για την εξάμηνη άσκηση, η απροθυμία και η δυσφορία, συμπτώματα που παρατηρήθηκαν στη ναυτολόγηση της φουρνιάς του Απριλίου, μπορεί να υπονομεύσουν το νέο αυτό και αρκετά ευπαθές εκπαιδευτικό σύστημα. Και κάτι τέτοιο θα αποβεί μακροπρόθεσμα, σε βάρος της ναυτιλίας, κυρίως της σημαίας. Γιατί οι αξιωματικοί των δύο βασικών ειδικοτήτων που είναι σε θέση να αντικρύσουν τις απαιτήσεις του καινούργιου αιώνα, δεν υπάρχει δυνατότητα να προέλθουν από άλλο εκπαιδευτικό σχήμα και από άλλη κατεύθυνση.

Οι εκ των ενόντων λύσεις, η προσφυγή στον εμπειρισμό και η επιστροφή στο δόγμα της ναυτοσύνης, δεν μπορούν να διεισδύσουν και να αξιοποιηθούν, στην πολυπλοκότητα του αυτοματισμού και της πληροφορικής.

Γι' αυτό επιβάλλεται κάθε φορά να προσμετρώνται έγκαιρα οι δυνατότητες απορρόφησης σπουδαστών από την ποντοπόρο βασικά, ναυτιλία και αναλόγως, να ανοίγουν οι στρόφιγγες εισαγωγής νέων στις σχολές. Αποδείχθηκε εφέτος ότι είναι απολύτως αναγκαίος ένας τέτοιος προγραμματισμός. Γιατί - ας δούμε και την άλλη πλευρά του θέματος - η πρακτική εκπαίδευση επί πλοίου, δεν είναι απλή υπόθεση φιλοξενίας σπουδαστών, είναι και υπόθεση κόστους (10.000 δολλ. κατά σπουδαστή) που σε περίπτωση δυσπραγίας της αγοράς, θα πρέπει σοβαρά να λαμβάνεται υπ' όψη. Κατά συνέπεια, οι στόχοι προσελκύσεως και τα όρια απορροφήσεως, επιβάλλεται να συμπίπτουν από εκεί και ύστερα η έμφαση πρέπει να δίνεται στην ποιότητα, εφόσον θα διευρύνονται τα περιθώρια επιλογής των υποψηφίων για τις ΑΔΣΕΝ.

Ωστόσο το εγχείρημα της ναυτολόγησης την περίοδο Απριλίου - Μαΐου, έφθασε σε αίσιον πέρας, μετά από μία πολύ συστηματική κοπιώδη και δύσκολη προσπάθεια της Ενώσεως Εφοπλιστών και τη σημαντική στήριξη που έδωσε το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Και ήδη, μία μικρή "στρατιά" από χίλιους εξήντα φερέλπιδες νέους, ταξιδεύουν αυτή τη στιγμή σ' όλο τον κόσμο, σπουδάζοντας τη ναυτική τέχνη στη πράξη, ενώ ταυτοχρόνως εξοικονο-

νται στις δυσκολίες αλλά και στη γοητεία, του ναυτικού βίου. Είναι επίτευγμα.

■ ΟΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΣΕ ΑΜΙΛΛΑ ■

Πριν από δύο μήνες, με επιστολής του στο έγκυρον "Οικονομικό Ταχυδρόμο", ο διευθυντής του ΟΤΕ κ. Μαρνιέρος, διερωτήθηκε πως και γιατί οι εφοπλιστές πήραν την πρωτοβουλία "να δραστηριοποιηθούν στο χώρο των τηλεπικοινωνιών" (οργάνωση αυτόματου τηλεπικοινωνιακού δικτύου για τη ναυτιλία) όταν ο Οργανισμός, έχει αναβαθμίσει κατά προτεραιότητα τη τηλεφωνία στον Πειραιά (τηλεπικοινωνιακό πάρκο).

Στον κ. Μαρνιέρο απάντησε με επιστολή του ο Πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Γιάννης Γκ. Γκούμας για να διευκρινίσει ότι η πρωτοβουλία αυτή σκοπεύει πολύ πέραν από τη συμβατική τηλεφωνία. Όπως είναι γνωστόν η μελέτη του μεγάλου ιρλανδικού τηλεπικοινωνιακού οίκου, αποβλέπει στη δημιουργία αυτόνομου δικτύου δεδομένων, που στην απλή γλώσσα σημαίνει ενσωμάτωση όλων και των εν όψει ακόμη, πέραν της τηλεφωνίας τεχνολογικών εφαρμογών, προκειμένου να δημιουργηθεί δίκτυο που να επαρκεί για να αντιμετωπίζει τις ανάγκες του 2000 όχι μόνο των πλοίων και της ναυτιλιακής επιχείρησης, αλλά ενός εθνικού ναυτιλιακού, εμπορικού και χρηματοπιστωτικού κέντρου, με διεθνείς διασυνδέσεις και παγκόσμια δραστηριότητα.

Ιδού τι λέει μεταξύ των άλλων η επιστολή αυτή του κ. Γκούμα

"Η ναυτιλία με την διεθνούς εμβέλεια δραστηριότητά της, πρέπει να βρίσκεται διαρκώς, σε παράλληλη φορά με τις εξελίξεις στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, όταν μάλιστα η ίδια, διανύει φάση εντυπωσιακής αναπτύξεως και όταν, το σπουδαιότερον από οικονομικής πλευράς, επιδιώκει την σύνδεση και συσπείρωσή της στο εθνικό κέντρο.

Η χρήση ενός τόσο ευρέως φάσματος τηλεπικοινωνιακών δυνατοτήτων, όπως αυτές που θα προκύψουν από την πρωτοβουλία της Ενώσεώς μας, για να είναι συμφέρουσα και αποδοτική, πρέπει να γίνεται στο πλαίσιο άμιλλας και ανταγωνισμού και όχι υπό καθεστώς ολιουδήποτε μονοπωλίου.

Νομίζω ότι αμφότεροι οι λόγοι δικαιολογούν την πρωτοβουλία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών για βαθύ εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των τηλεπικοινωνιών που έχει ανάγκη η ναυτιλία σήμερα και προπαντός αύριο. Πιστεύω ότι οι έλληνες εφοπλιστές, δραστηριοποιούμενοι μονίμως "εκτός τειχών", έχουν τη δυνατότητα να κατανοούν και να επισημαίνουν εγκαίρως τα όσα το μέλλον φέρνει και επιφυλάσσει".

■ ΔΥΣΤΟΚΙΑ ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΗ ■

Αυτή τη φορά άργησαν να τελεσφορίσουν οι διαπραγματεύσεις για τη νέα συλλογική σύμβαση στα ποντοπόρα πλοία. Η απόσταση μεταξύ ΠΝΟ και ΕΕΕ (με 19% ξεκίνησε η πρώτη με 6% απάντησε η δεύτερη) δεν μπόρεσε να γεφυρωθεί εύκολα στη βάση της λογικής του συντεχνιακού συμφέροντος που πλησιάζει τα όρια των πραγματικών αναγκών και των πραγματικών δυνατοτήτων ενός παραγωγικού κλάδου. Οι λόγοι φαίνονται, να βρίσκονται στην ιδιομορφία που επικρατεί στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλιακής συναλλαγής. Ένας από αυτούς και ο δυαδισμός της ναυλαγοράς. Πιο απλά, η ευημερία των πλοίων ξηρού φορτίου και η πενία των δεξαμενοπλοίων. Η πλοιοκτησία της πρώτης κατηγορίας παρουσιάζει μεγαλύτερη ανοχή και φυσικά αντοχή, στην επιβάρυνση του διαχειριστικού κόστους, ενώ η πλοιοκτησία της δεύτερης κατηγορίας εμφανίζεται να υπολογίζει με περίσκεψη την αισθητή υπέρβαση από το ισχύον μισθολόγιο.

Αλλά και η νομισματική αστάθεια που ανέτρεψε, έστω και προς στιγμή, κάποιους εσωτερικούς



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

Setting a new course in Greek ship operation



Quality Systems

Manning and Training

Oil Pollution Contingency

**Integrated Information
Systems**

**Financial Management
and Controls**

Newbuilding Supervision

Post Fixture Services

International Network

Acomarit-LPL (Hellas) Ltd establishes a new partnership providing Ship operation and management services to the Greek shipping community.

Ship operation and management services which embrace a clear understanding of what Greek owners look for from their shipping interests with the quality driven approach of a leading technical company.

For further information contact: Mr. Panagos Lemos/Mr. N.C Pithis

ACOMARIT-LPL (HELLAS) LTD.

2 Kapodistriou Street & Akti Posidonos
Piraeus 185 31, Greece.

Tel: 30 1 4220 020 Fax: 30 1 4220 024.

ACOMARIT
LPL

ACOMARIT-LPL (HELLAS) LTD

οικονομικούς συσχετισμούς σε ορισμένες επιχειρήσεις, επέτεινε τις δυσκολίες για σύμπτωση απόψεων και από τις δύο πλευρές. Δυστυχώς, στις μέρες μας, το προηγούμενο, η τυποποιημένη διαδικασία, η λύση της ρουτίνας -- τα τελευταία χρόνια φθάνουμε ομαλά στη νέα σύμβαση -- δεν φαίνεται να αποτρέπουν δυσκολίες και να προλαμβάνουν κάποια αδιέξοδα. Δυσκολεύουν οι καιροί.

■ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ 12 ΜΙΛΙΑ ■

Το μεγάλο θέμα της επεκτάσεως των χωρικών μας υδάτων στα 12 μίλια, εκτός από τον προέρχομαι πολιτικό και στρατηγικό του χαρακτήρα, έχει και βαρύνουσα οικονομική πλευρά που στο επίκεντρό της, βρίσκεται η ναυτιλία. Απόδειξη, η αμερικανική παρέμβαση κατά τις παρασκηνιακές συζητήσεις για να αποτραπεί η άσκηση του δικαιώματος που το δίκαιον της θάλασσας επιδικάζει στη χώρα μας.

Σύμφωνα με πληροφορίες, οι οποίες όμως δεν διαψεύστηκαν, ο αμερικανικός παράγοντας για να αμβλύνει προφανώς, αυτή την παρέμβασή του και να προσδώσει στοιχεία εξωτερικής έστω, ισορροπίας, πρότεινε στην ελληνική κυβέρνηση να προχωρήσει στις ακόλουθες δύο ενέργειες:

Κατά την κύρωση της συμβάσεως για το δίκαιον της θάλασσας από την Βουλή, (η οποία και έγινε την 31.5.95) να αποσαφηνίσει ότι η κύρωση αυτή, δεν συνεπάγεται και επέκταση των χωρικών υδάτων και συγχρόνως, να προβεί σε δήλωση επίσημης αποδοκιμασίας για οποιαδήποτε περιοριστική ρύθμιση σε ότι αφορά το καθεστώς των διεθνών στενών, των οικονομικών ζωνών κλπ.

Και τούτο, διευκρινίζει η αμερικανική σύσταση, γιατί σε αντίθετη περίπτωση θα πληγούν τα ζωτικά συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας.

Ανεξαρτητα του τι έπραξε ή τι πρόκειται να πράξει η κυβέρνηση για το μεγάλο εθνικό θέμα, βρισκόμαστε μπροστά σε μία περίπτωση που ο παράγοντας της ναυτιλίας αποτελεί καίριο σημείον αναφοράς στη διπλωματική πρακτική διακρατικών σχέσεων. Και μάλιστα με υπόδειξη τρίτων και όχι με πρωτοβουλία δική μας. Αυτό μπορεί να σημαίνει ότι οι ξένοι μετράνε πιο σωστά το ειδικό βάρος της ναυτιλίας μας, απ' ό,τι το μετράμε εμείς, οι ίδιοι. Το πιθανώτερο.

■ ΣΤΕΛΕΧΗ ΠΡΟΣ ΕΞΑΓΩΓΗ ■

"Εσείς έχετε τα καράβια, εμείς έχουμε τα πληρώματα. Έτσι μπορούμε να συνεργαστούμε και

όλοι μαζί, κατά ένα τρόπο, ας εξελιχθούμε σε μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη στη Μεσόγειο...".

Αυτό είναι περίπου, το σκεπτικό των παράκτιων -- υπό ανάπτυξη -- γειτόνων μας, που συστηματοποιούν την παραγωγή και στη συνέχεια την εξαγωγή, όχι απλώς πληρωμάτων, αλλά στελεχών με σύγχρονη κατάρτιση, για τη γέφυρα και το μηχανοστάσιο των πλοίων.

Έτσι έχουμε μια περαιτέρω ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό της παλαιής Ναυτικής Ακαδημίας της Αιγύπτου, την δημιουργία της Ναυτικής Ακαδημίας του Μαρόκου κάτω από την οργανωτική φροντίδα και την εκπαιδευτική κατεύθυνση νορβηγών ειδικών, αλλά και την συστηματική προσπάθεια της Τουρκίας για την προαγωγή του εκπαιδευτικού επιπέδου της Ναυτικής Ακαδημίας της Κωνσταντινουπόλεως, για την οποία ενδιαφέροντα στοιχεία έδωσαν τα "Ναυτικά Χρονικά" σε προηγούμενο τεύχος τους.

Η ιδέα δεν φαίνεται να είναι κακή. Πρώτα, για τις ίδιες τις χώρες και τις οικονομίες τους, που ανέλαβαν την πρωτοβουλία. Δεύτερον, για τη δημιουργία σταθερών συνθηκών συνεργασίας σε ένα οικονομικό τομέα, όπως η ναυτιλία, που δεν παρέχει μόνο πλούτο, αλλά προάγει την επικοινωνία μεταξύ των λαών και οδηγεί στην πολιτική συνεργασία. Και τρίτον, για τις ναυτιλίες των μεγάλων επιχειρηματικών δυνατοτήτων της περιοχής, οι οποίες ενώ δεν εξαντλούν τα όρια της αναπτύξεως του στόλου τους, έχουν προ πολλού εξαντλήσει τη δυνατότητα αντλήσεως από τις εθνικές πηγές τους, έμφυχου δυναμικού.

Η περίπτωση της Ελλάδος με τον πρώτο στόλο του κόσμου στα χέρια των εφοπλιστών της, υποστηρίζεται ότι αποτελεί καλή προοπτική για την απορρόφηση των προς εξαγωγή στελεχών, όπως άλλωστε και η περίπτωση της Κύπρου, καθώς και η περίπτωση της Μάλτας με τα τόσο δυναμικά και σταθερώς ανερχόμενα τα τελευταία χρόνια, νηολόγιά τους.

Εντυπωσιακή λοιπόν εξέλιξη, όπως και τόσες άλλες, κυριολεκτικά απρόβλεπτες μέχρι πριν λίγα χρόνια, επέρχονται μαζί με τον καινούργιο αιώνα, για να ανατρέψουν επιχειρηματικές εμπειρίες, επιφυλάξεις, δοκιμασμένες πρακτικές, ακόμη και ισχυρές (φυλετικές) προκαταλήψεις, προκειμένου να συνεχίσει η ναυτιλία να προσφέρει τις υπηρεσίες της στο διεθνές εμπόριο, αντιμετωπίζοντας τα αδιέξοδα που δημιουργούν οι εκάστοτε οικονομικές και κοινωνικές μεταβολές και διαφοροποιήσεις.

1983 - 1994:

Η δραστηριότητα των Ναυτιλιακών Εταιριών του Α.Ν. 89/67

Η Διεύθυνση Ποντοπλοίας & Δημοσίων Σχέσεων του ΥΕΝ δημοσίευσε έναν ενδιαφέροντα πίνακα, με στοιχεία δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιριών του Α.Ν. 89/67 κ.λπ. για τα έτη 1983 μέχρι 1994.

Ειδικότερα για το έτος 1994 από τα στοιχεία δραστηριότητας που κατέθεσαν στο ΥΕΝ 1.011 ναυτιλιακές εταιρίες από τις 1.031 που είχαν υποχρέωση να καταθέσουν, προκύπτουν τα ακόλουθα:

-- Εισήγαγαν και δραχμοποίησαν συνάλλαγμα 1.324.019.360 δολ. ΗΠΑ αντί των 1.260.180.603 που είχαν εισάγει και δραχμοποιήσει το έτος 1993 οι τότε 919 ναυτιλιακές εταιρίες, δηλ. παρουσιάστηκε αύξηση 5% περίπου στο σύνολο του εισαχθέντος συναλλάγματος.

-- Για τα έξοδα λειτουργίας των γραφείων τους, το 1994 οι ναυτιλιακές εταιρίες δαπάνησαν 272.445.955 δολ. ΗΠΑ αντί των 223.102.390 δολ. ΗΠΑ που είχαν δαπανήσει το 1993 δηλαδή παρουσιάστηκε αύξηση 22,1%.

-- Για την κάλυψη άλλων υποχρεώσεων (φόροι, μισθοί πληρωμάτων, συντήρηση πλοίων

κ.λπ.) δαπανήθηκαν 994.040.465 δολ. ΗΠΑ αντί των 962.501.074 δολ. ΗΠΑ που δαπανήθηκαν το 1993 δηλ. παρουσιάστηκε αύξηση 3,2%.

-- Το προσωπικό που ασχολήθηκε το 1994 στις παραπάνω εταιρίες ανερχόταν στα 8.915 άτομα εκ των οποίων 7.979 Έλληνες και 936 ξένοι, αντί των 8.811 που ασχολήθηκαν το 1993.

-- Τέλος 632 εταιρίες διαχειρίστηκαν 3.324 πλοία με Ελληνική ή ξένη σημαία ενώ 379 εταιρίες ασχολήθηκαν με άλλες ναυτιλιακές εργασίες εκτός από διαχείριση πλοίων.

Τα παραπάνω στοιχεία ανέφερε στα "Ναυτικά Χρονικά" ο διευθυντής ΔΠΝΣ, πλοίαρχος κ. Δ. Μανός, συγκεντρώθηκαν από τις αναφορές δραστηριότητας του 1994 των ναυτιλιακών εταιριών, στις οποίες περιλαμβάνονται εκτός των άλλων και βεβαιώσεις που χορήγησαν οι Τράπεζες για το εισαχθέν και δραχμοποιηθέν συνάλλαγμα για την κάθε εταιρία χωριστά, καθώς και από τις υπεύθυνες δηλώσεις των εκπροσώπων των εταιριών αυτών.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΤΟΥ ΑΝ. 89/67

Έτος	Αριθμός εταιριών	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ			Εισαχθέν συνάλλαγμα σε δολάρια	Εξοδα λειτουργίας σε δολάρια	Λοιπά έξοδα σε δολάρια	Ποσοστά αύξ. σε έξοδα γραφείου
		Ημεδαποί	Αλλοδαποί	Σύνολο				
1983	679	6.577	709	7.286	749.470.958	99.382.556	620.332.461	
1984	655 από 666	6.377	668	7.045	787.500.005	92.698.466	550.544.717	- 6,7%
1985	598 από 623	6.117	605	6.722	610.369.240	85.897.064	485.290.698	- 8,8%
1986	585 από 610	5.871	597	6.468	605.709.609	91.245.332	463.745.249	6%
1987	598 από 626	6.104	524	6.628	759.497.568	104.002.327	593.304.667	14%
1988	644 από 668	6.047	582	6.629	828.787.982	124.644.905	639.840.244	19%
1989	675 από 692	6.419	623	7.042	826.471.274	137.541.830	628.121.307	10,3%
1990	701 από 708	6.492	831	7.323	1.011.312.917	174.222.486	774.794.473	26,5%
1991	741 από 767	7.012	738	7.750	1.091.468.187	184.895.600	852.085.959	6,1%
1992	850 από 863	7.585	777	8.362	1.175.725.583	218.250.815	917.938.852	18%
1993	919 από 942	7.934	877	8.811	1.260.180.603	223.102.390	962.501.074	2,2%
1994	1011 από 1031	7.979	936	8.915	1.324.019.360	272.445.955	994.040.465	22%



Athenian Group of Companies

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ



ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΠΕΝ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΦΕΤΕΙΝΗ ΒΡΑΒΕΥΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν.

Αγαπητέ κύριε Ρήγα - Κωττάκη,

Στο τεύχος Μαρτίου 1995, σελίδα 9, του περιοδικού σας δημοσιεύθηκε επιστολή του συνταξιούχου πλοιάρχου κ. Γ. Παπανικολάου, στην οποία θεωρούμε αναγκαία την παρακάτω απάντηση για την αποκατάσταση της αλήθειας, την οποία πολύ ταλαιπώρησε ο επιστολογράφος σας.

Είναι "Ηλίου φαεινότερον" ότι ο κ. Παπανικολάου αναζητούσε μία αφορμή για να εξαπολύσει κατά της ΠΕΠΕΝ τις ύβρεις, που καταχώρησε στην τελευταία παράγραφο της επιστολής του.

Επειδή, όμως, τέτοια αφορμή δεν κατόρθωσε να βρεί, αποφάσισε να την εφεύρει ο ίδιος και την κατασκεύασε με την κακοποίηση της αλήθειας, προκειμένου να φτάσει στο κατά της ΠΕΠΕΝ υβρεολόγιο.

Η αλήθεια είναι ότι η ΠΕΠΕΝ δεν παρέλειψε να βραβεύσει τον συνάδελφό μας Ζαχαρία Κυκλαδίτη. Απλά οι γενναίες πράξεις του ίδιο και του πληρώματός του έλαβαν χώρα την 30 Νοεμβρίου 1994, όταν πια δεν υπήρχε ο αναγκαίος χρόνος για να ενταχθεί η βράβευσή του στην εορτή της 10 Ιανουαρίου 1995. Και τούτο γιατί η ΠΕΠΕΝ δεν θεωρεί την βράβευση μια εκπλήρωση τυπικής υποχρέωσης που μπορεί ή επιτρέπεται να γίνεται "άρπα κόλλα". Η βράβευση για την ΠΕΠΕΝ είναι θέμα ουσία στο οποίο πρέπει να δίνεται η αρμόζουσα σε τέτοιες πράξεις ναυτοσύνης μεγαλοπρέπεια και κύρος.

Ετσι και οι πράξεις του συναδέλφου μας Ζαχαρία Κυκλαδίτη, όπως έχει συμβεί κατ' επανάληψη σε παρόμοιες χρονικά περιπτώσεις, θα βραβευθούν στην εορτή του Ιανουαρίου 1996.

Την μεγαλοπρέπεια και το κύρος της εκδήλωσης της ΠΕΠΕΝ την γνωρίζουν και την αναγνωρίζουν όλοι, και όχι μόνο στο ναυτικό χώρο.

Ισως αυτό το κύρος της ΠΕΠΕΝ είναι εκείνο που ενοχλεί τον κ. Παπανικολάου και για τούτο επιχείρησε με τους υβριστικούς του χαρακτηρισμούς την μείωσή της, αλλά επί ματαίω.

Σεβόμενοι την ηλικία του επιστολογράφου σας δεν προχωρούμε περισσότερο.

Ευχαριστώντας για τη φιλοξενία,

Ο Πρόεδρος

ΓΙΑΝΝΗΣ ΤΣΟΥΡΑΣ

Πειραιά, Μάιος 1995

ΜΙΚΡΗ ΠΑΡΑΛΕΙΨΗ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ:

**"Βραβεύθηκε η ανθρωπιά
και ναυτοσύνη των Ελλήνων
ναυτικών"**

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος πλοίαρχος Ασπροποταμίτης Σ. Ιωάννης υπηρετών εις το υπό Ελληνική Σημαία δι/ξ "Κρήτη Αρ", θέλω να εκφράσω εν πρώτοις τα συγχαρητήριά μου, δια το περιοδικό σας, την ύλη του, τις πολύ χρήσιμες πληροφορίες του, και τα εν γένει περιεχόμενά του.

Διαβάζοντας το άρθρο για το οποίο αναφέρω, μετά λύπης μου διεπίστωσα ότι δεν υπάρχει μινεία δια το πλοίο μας, και την βοήθεια που προσφέραμε - μικρή αλλά γεμάτη ανθρωπιά - σε συναδέλφους μας.

Είμαι συνηθισμένος από τέτοιες παρόμοιες ενέργειες της Π.Ε.Π.Ε.Ν. κατά το παρελθόν, είτε επειδή δεν έχουμε εξοφλήσει τις εισφορές, είτε επειδή δεν έχουμε δώσει το ψηφοδέλτιο ανοικτό, είτε επειδή ανήκουμε σε διαφορετική πολιτική παράταξη.

Σας παραθέτω τα τέλεξ δια να διαπιστώσετε του λόγου το αληθές.

ΙΩ. Σ. ΑΣΠΡΟΠΟΤΑΜΙΤΗΣ

Πλοίαρχος

Σάο Σεμπασιάο,
11 Απριλίου, 1995

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕ- ΣΙΑΣ

Αγαπητά "Ναυτικά Χρονικά",

Πριν από την ισχύ του Β.Δ. 734/68 η υπηρεσία που επραγματοποιείτο σε οποιαδήποτε εθνικότητας πλοία ανεγνωρίζετο ως συντάξιμη και για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας χωρίς την συνδρομή και άλλων προϋποθέσεων και μετά από αυτά μόνο σε Ελληνικά. Και τούτο προς εξασφάλιση του αναγκαίου ναυτεργατικού δυναμικού για την επάνδρωσή τους γιατί τότε το σύνολο σχεδόν των ελληνόκτητων πλοίων ήταν εγγεγραμμένα στο Εθνικό Νηολόγιο.

Οταν όμως άρχισαν να το εγκαταλείπουν και οι θέσεις εργασίας στα Ελληνικά πλοία να λιγοστεύουν και να μην καλύπτουν τους προσφερόμενους να εργασθούν ναυτικούς, για να προλάβουν την δημιουργία ανεργίας, με την διάταξη της παρ. 4 του άρθρου 10 του Ν. 1085/80 η διανυόμενη υπηρεσία σε πλοία με ξένη σημαία που είναι ασφαλιστικά συμβεβλημένα με το ΝΑΤ εξο-

μοιώνεται προς την σε ελληνικά κι έτσι αναγνωρίζεται ως συντάξιμη και προαγωγική.

Προς αντιμετώπιση της αυξημένης ανεργίας της περασμένης δεκαετίας που προήλθε από την τότε μεγάλη ναυτιλιακή κρίση και την συρρίκνωση του εμπορικού μας στόλου προκειμένου να παροτρυνθεί η ναυτολόγηση σε ανασφάλιστα με ξένη σημαία πλοία, με την διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 13 του Ν. 1376/83 αναγνωρίζεται μόνο ως συντάξιμη ή σ' αυτά υπηρεσία με καταβολή επαυξημένου ασφαλιστρού αντί, όπως θα έπρεπε και ως προαγωγική.

Κατόπιν τούτου οι αξιωματικοί ΕΝ που δεν έχουν εξαντλήσει την βαθμολογική ιεραρχία της ειδικότητάς τους, εξήτησαν από το ΥΕΝ την αναγνώριση αυτής της συναλλαγματοφόρου υπηρεσίας και ως προαγωγικής με την βάσιμη αιτιολογία ότι επραγματοποιήθη, με έμμεση υπόδειξή του, από ανάγκη, για λόγους επιβίωσης κι όχι από προτίμηση για συμφερότερους όρους εργασίας από έλλειψη αυτής σε ελληνικά πλοία, όταν απελύοντο απ' αυτά υποχρεωτικά με τη συμπλήρωση ορισμένου χρόνου (9 1/2 μηνών) κατ' εφαρμογή του μέτρου ανακύκλωσης εργασίας των ναυτικών, το οποίο ελήφθη για την αντιμετώπιση της ανεργίας αλλά έπαυσε να εφαρμόζεται πριν την παρέ-

λευσή της ως ασύμφορο για τη ναυτιλία, προκειμένου να συμπληρώσουν με αυτή τον υπολειπόμενο χρόνο υπηρεσίας, γιατί είναι δύσκολη η επανάληψή της αλλά και άσκοπη, για την απόκτηση του επόμενου αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας. Στην προκείμενη περίπτωση η στέρηση του δικαιώματος της λήψης του για τυπικούς λόγους αποτελεί πειθαρχική ποινή χωρίς να συντρέχει κολάσιμη πράξη.

Το ΥΕΝ με την πολύτιμη βοήθειά σας υιοθέτησε το αίτημα και κατάρτισε σχέδιο Π. Δ/τος (βλέπε ΥΕΝ/ΔΕΚΑΝ 2141.18/32/88) με το οποίο θα ανεγνωρίζετο και ως προαγωγική η υπηρεσία που διανύεται ή διανυθήκε μετά την 18.7.83 σε ανασφάλιστα με ξένη σημαία πλοία, αλλά δεν ολοκληρώθηκε γιατί στο μεταξύ έκρινε ότι θα πρέπει να αναγνωρισθεί μόνο η διανυθείσα, κατά την εφαρμογή του ανωτέρω περιοριστικού μέτρου σε συνδυασμό με την σοβαρή ναυτιλιακή κρίση της περασμένης δεκαετίας, ήτοι μέχρι και το 1990 (βλέπε τεύχος σου Ιανουαρίου 1993 σελ. 125) και στη συνέχεια ότι η εν λόγω υπηρεσία πρέπει να περιορισθεί στην περίοδο της εφαρμογής του ήτοι από 15.7.83 μέχρι 30.6.86 (βλέπε τεύχη του 15.7.93 σελ. 13, 1.10.93 σελ. 8 και 1.7.94 σελ. 10). Όμως ο τελευταίος χρονικός περιορισμός της αιτούμενης ανα-

γνώρισης θα αποκαταστήσει βαθμολογικά ελάχιστους ναυτικούς από όσους εθίγησαν από την ανωτέρω ανεργία η οποία κατέστη εντονώτερη μετά την προαναφερθείσα άρση του.

Οι αντιδρώντες στην ρύθμισή του θέματος ισχυρίζονται ότι εφόσον τα για τη ναυτική εκπαίδευση και επιμόρφωση των ναυτικών δαπανώμενα κεφάλαια προέρχονται μόνο από εισφορές με Ελληνική ή με ξένη σημαία πλοίων που είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ το ανωτέρω ναυτεργατικό δυναμικό πρέπει να το καρπούται μόνο η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία όχι και η ναυτιλία άλλων χωρών.

Αυτό όμως δεν ευσταθεί στις περιόδους αυξημένης ανεργίας και συρρίκνωσης του εμπορικού μας στόλου κατά τις οποίες η παροχή εργασίας Ελλήνων ναυτικών σε πλοίο με ξένη σημαία αποτελεί κοινωνική συμβολή η οποία δεν πρέπει να παροράται. Αλλά και γιατί σύμφωνα με το ανωτέρω σκεπτικό οι απόφοιτοι επιστήμονες και τεχνικοί Δημοσίων Σχολών θα πρέπει να παρέχουν τις υπηρεσίες τους μόνο στις χώρες από τις οποίες έχουν αποφοιτήσει. Κι έτσι η επάνδρωση των Ελληνικών πλοίων και η στελέχωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να γίνεται μόνο από πτυχιούχους των Δημοσίων Σχολών της χώρας μας. Οπότε ανα-

N. J. GOULANDRIS LIMITED

BERKELEY SQUARE HOUSE
BERKELEY SQUARE
LONDON W1X 6BE
ENGLAND
ENGLAND

TEL.: 0171-304 4900
FAX: 0171-304 4801
TELEX: 290824
CABLES: LANFALL LONDON W1X 6BE
LONDON

κύπτει το ερώτημα: Όταν υπάρχει έλλειψη αυτών των στελεχών πως θα επανδρωθούν για να λειτουργήσουν

Στο μεταξύ με το Π.Δ. 12/93 αναγνωρίζεται και ως προαγωγική χωρίς χρονικούς περιορισμούς η διανυόμενη υπηρεσία σε πλοία με σημαία κράτους-μέλους της Ε.Ε.

Με την διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 4 του Π.Δ. 89/94 η απαιτούμενη υπηρεσία για απόκτηση διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού Α', Β' τάξης ΕΝ μειώνεται μία φορά κατά ένα (1) εξάμηνο εφόσον το δίπλωμα Γ' τάξης έχει αποκτηθεί πριν την 17.6.1980 και

Με ονομαστικές διοικητικές πράξεις που δεν βασίζονται σε διάταξη νόμου στους παλλιντοστούμενους πολιτικούς πρόσφυγες ναυτικούς που έχουν όμοια υπηρεσία με τους ναυτικούς του θέματος παρέχεται δικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις για απόκτηση αποδεικτικού ικανότητας.

Οι πιο πάνω κραυγαλέες διακρίσεις υπηρεσιών μεταξύ της ίδιας κατηγορίας εργαζομένων που αντίκεινται στην συνταγματική επιταγή της ίσης μεταχείρισης των πολιτών θα πρέπει το ταχύτερο να εκλείψουν.

Και σύμφωνα με τις κρατούσες αρχές της χρηστής διοίκησης στα ευνοούμενα κράτη, κατά τις οποίες αποκαθίστανται οι από τις

πράξεις ή παραλείψεις τους προξενούμενες βλάβες ή ζημιές στους πολίτες θα πρέπει να αναγνωρισθεί ως προαγωγική ή ως ανωτέρω διανυθείσα υπηρεσία μέχρι και το 1990.

Το ανωτέρω Β.Δ. που περιορίζει έμμεσα το ατομικό δικαίωμα επιλογής εργοδότη του ναυτικού χωρίς να συντρέχουν αποχρώστες λόγοι δημοσίου συμφέροντος είναι αντισυνταγματικό, παρεμποδίζει την βαθμολογική ανέλιξη των ναυτικών και αρκετούς απ' αυτούς οδηγεί εκτός επαγγέλματος ως εκ της οικονομικής ζημίας και της κοινωνικής υποβάθμισης που συνεπάγεται, αποτελεί αντικίνητρο για την προσέλκυση και παραμονή νέων στο ναυτικό έπαγγελμα το οποίο "γηράσκει" ως εκ της αναπλήρωσης μέρους των απ' αυτό εξαρχόμενων, όπως αποδεικνύεται από την από τίνος χρόνου αρξάμενη και συνεχιζόμενη έλλειψη στελεχών ΕΝ και την μεγάλη ηλικία που εξαντλούν την βαθμολογική ιεραρχία τους και τέλος ζημιώνει οικονομικά το ΝΑΤ γιατί οι ναυτικοί που διατηρούν ασφαλιστικό δικαίωμα από προηγούμενη υπηρεσία αποφεύγουν να καταστήσουν συντάξιμη την επόμενη και ως εκ του προς τούτο απαιτούμενου επαυξημένου ασφάλιστρου.

Ακολουθως τούτων επιβάλλεται να αναγνωρίζεται και ως προαγωγική τουλάχιστον η από την εν λόγω υπηρεσία διανυόμενη

σε περιόδους ανεργίας το χρονικό διάστημα των οποίων θα προσδιορίζεται μετά την πάροδό τους με απόφαση του ΥΕΝ βασιζόμενη σε διάταξη νόμου. Και το προς τούτο ασφάλιστρο θα πρέπει να είναι ίσο με των ελληνικών γιατί το προβλεπόμενο επαυξημένο ισοδυναμεί με επιβολή προστίμου χωρίς να συντρέχει παράπτωμα.

Η ανάγκη ρύθμισης των προαναφερθέντων ως και η ανύψωση του ναυτικού επαγγέλματος έχουν επισημανθεί επανειλημμένα από τις στήλες σας και έχουν υποδειχθεί λύσεις με τεκμηριωμένα άρθρα, σχόλιά σας και επιστολές αναγνωστών σας, πλην όμως χωρίς αποτέλεσμα.

Γι' αυτό, λοιπόν, τον λόγο, έκρινα σκόπιμο να τα επαναλάβω συνοπτικά με την προσδοκία αυτή τη φορά να ευαισθητοποιηθούν οι αρμόδιοι και να δώσουν την επιβαλλόμενη λύση σ' αυτό το τόσο ζωτικό, δίκαιο και λογικό αίτημα, το οποίο εξακολουθεί να παραμένει εκκρεμές από μακρού χρόνου παρά τις επανειλημμένες έγγραφες υποσχέσεις ταχείας ρύθμισής του.

Με τιμή
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΡΜΑΓΟΣ
Υποπλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, Μάρτιος 1995

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: Κουταρένια 1, Τηλ. 26.321 - Τέλεξ: 282268 - Τηλ. διεύθυνσης: PRODROMAR



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: 30-1-6852310-11-12
6806759-60-61
FAX: 30 - 1 6806762-63
TELEX: 215947 - 216040 - 216054
A/B LASK GR

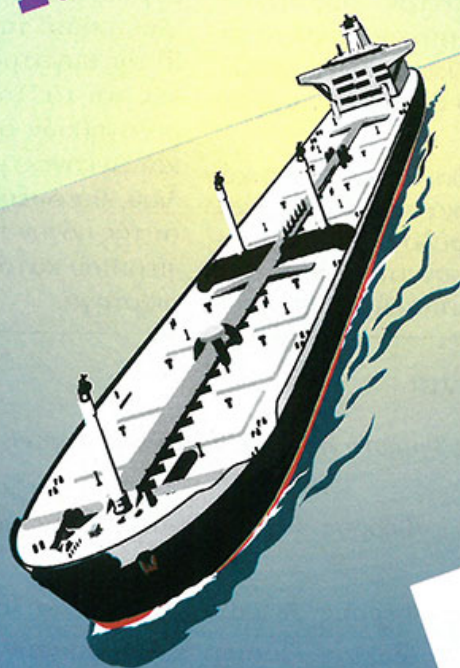
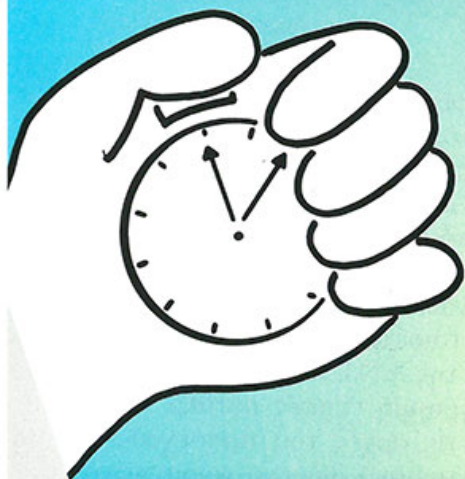
HAMBURG OFFICE
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1, KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
GERMANY
PHONES: (40) 391433
FAX: (40) 3303492
TELEX: 2165378 FSC D

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

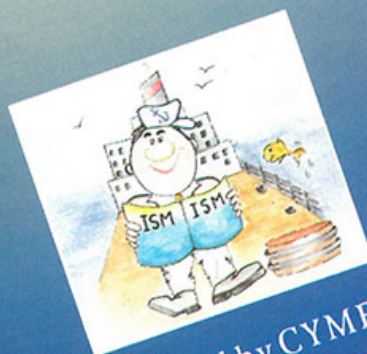
Representative Offices: Pusan/S. Korea, Tokyo/Japan and Port Stanley/Falkland Islands

TO ALL SHIPOWNERS, URGENT - DEADLINE 1998
THIS IS THE QUICKEST AND MOST ECONOMICAL METHOD
TO EXPLAIN TO ALL YOUR SEAFARERS THE ESSENCE
OF THE ISM CODE.

**A 10 MINUTE
GUIDE ON THE
IMO'S
I.S.M. CODE**



**ORDER YOUR
COPIES
NOW!**
PLEASE CALL, CYPRUS
(357-5) - 343311



Published by CYMEPA
especially for all Seafarers



Εντείνεται ο ανταγωνισμός στις γραμμές σύνδεσης Ελλάδος και Ιταλίας

50 επιβατηγά - οχηματαγωγά και Ro-Ro στην "Μάχη της Αδριατικής"

Καθώς πλησιάζει η περίοδος έξαρσης της τουριστικής διακίνησης επιβατών και οχημάτων μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας, 16 εταιρίες με 50 επιβατηγά - οχηματαγωγά και πλοία τύπου Ro-Ro, έχουν αποδουθεί σε έναν άνευ προηγουμένου ανταγωνισμό για ένα κομμάτι της "πίττας" των πλέον των 100 δισεκ. δραχμών που αντιπροσωπεύουν τα 2 εκατομμύρια επιβατών καθώς και των ιδιωτικών αυτοκινήτων και φορτηγών που διακινούνται από και προς την Ευρώπη.

Στους πίνακες που ακολουθούν τα "Ναυτικά Χρονικά" παρουσιάζουν αναλυτικά τις εταιρίες και τα πλοία που καθεμία έχει δρομολογήσει στις πέντε βασικές γραμμές που συνδέουν την Ελλάδα μέσω της Αδριατικής με την Ευρωπαϊκή Ένωση, κα-

θώς και όσα αναμένεται να ενταχθούν στις γραμμές αυτές τους προσεχείς μήνες, μέχρι και τον Αύγουστο, εποχή που κορυφώνεται ο αριθμός των διακινουμένων επιβατών και οχημάτων.

Είναι εντυπωσιακό το γεγονός ότι τα τρία νέα μεγάλα και ταχύτατα επιβατηγά - οχηματαγωγά "Αρετούσα" των Μινωικών Γραμμών, "Σούπερφαστ II" της θυγατρικής εταιρίας των Επιχειρήσεων Αττικής και το "Ταλώς" της Α.Ν.Ε.Κ., τα οποία θα δρομολογηθούν στην γραμμή εξπρές μεταξύ Πάτρας και Ανκόνας μέχρι τις αρχές του προσεχούς Ιουλίου, θα αυξήσουν την ανά διήμερο χωρητικότητα αυτής μόνον της γραμμής κατά 3.800 επιβάτες! και περίπου κατά 2.800! ι.χ. αυτοκίνητα ή τα ανάλογα φορτηγά.

Γραμμή Πάτρα -- Ανκόνα:

Πλοία 18 (απευθείας ή και προς Τριέστη ή Βενετία με ενδιάμεσους σταθμούς στην Ηγουμενίτσα και Κέρκυρα)

Εταιρία Α.Ν.Ε.Κ.:

Φέρρυς "El. Venizelos", "Lato", και "Talos" από τέλη Ιουνίου 1995.

Κοινοπραξία Μινωικών
και Στρίντηζ Λάινς:

Φέρρυς "Ariadne", "Daedalus" "Erotokritos", "El Greco", "Fedra", "Festos", "Ionian Star", "Ionian Galaxy", "Ionian Island" και το νεότευκτο "Aretousa" από αρχές Ιουλίου 1995.

Εταιρία Marlines:

Φέρρυς "Countess M.", "Crown M." και "Dane M."

Εταιρία Superfast Ferries:

Πλοία "Superfast I" και "Superfast II", από το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου.

Γραμμή Πάτρα -- Μπάρι: (Πλοία 8)

Εταιρία Α.Ν.Ε.Κ.:

Φέρρυ "Kriti".

Εταιρία Ventouris Ferries:

Φέρρυς "Vega", "Polaris" και "Saturnus".

Εταιρία Marlines:

Φέρρυς "Baroness M." και "Tsar M."

Εταιρία Pothitos Lines:

Φέρρυ "Sea Serenade". (Υπάρχει το ενδεχόμενο αργότερα το καλοκαίρι να δρομολογηθεί και το πλοίο "Sea Sonata" της ίδιας εταιρίας.



Το νεότευκτο πλοίο «Αρετούσα», των Μινωικών Γραμμών κατά τη διάρκεια των δοκιμών του στα Νορβηγικά ναυπηγεία Fosen. Το νέο απόκτημα της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας θα παραδοθεί 20 ημέρες νωρίτερα από τον προγραμματισμένο χρόνο και θα παρουσιαστεί επίσημα στην ναυτιλιακή οικογένεια κατά την διάρκεια της έκθεσης Nor-Shipping '95.

Γραμμή Ηγουμενίτσα - Μπρίντιζι: (Πλοία 3)

Εταιρία Α.Κ. Βεντούρης:	Φέρρυ "Agios Vassilios"
Εταιρία Agoudimos Lines:	Φέρρυ "Captain Alexandros"
Κοινοπραξία Μινωικών και Στρίντζης Λάινς:	Φέρρυ "Ionian Sun"

Γραμμή Πάτρα -- Μπρίντιζι: (Πλοία 16)

Εταιρία Adriatica:	Φέρρυς "Lauranna" και "Palladium"
Εταιρία Fragline:	Φέρρυ "Uranos"
Εταιρία Α.Κ. Βεντούρης:	Φέρρυς "Anna V.", "Igoumenitsa Express", και το Ro-Ro "Arion."
Εταιρία Hellenic Mediterranean Lines:	Φέρρυς "Media", "Poseidonia", "Apollonia" και "Egnatia" από τον προσεχή Ιούλιο.
Εταιρία Vergina Lines:	Φέρρυς "Valentino" και "Brindisi" (χρονοναυλωμένο).
Εταιρία Med Line:	Φέρρυς "Aphrodite", "Poseidon" και "Ag. Andreas".

Γραμμή Ηγουμενίτσα -- Μπάρι: (Πλοία 4)

Εταιρία Arcadia Lines:	Φέρρυς "Dimitrios Express" και "Megistanas"
Εταιρία Ventouris Ferries:	Φέρρυς "Athens Express" και "Pegasus"

Τέλος, από τον Πειραιά προς Ιταλία, είναι δρομολογημένα τα δύο πλοία τύπου ρόλλ-όν, ρόλλ-όφ, "Filippos" και "Marietta".

Εκ παραλλήλου, αξίζει να σημειωθεί ότι η φρετινική κίνηση αναμένεται να πέσει κάτω από τους 1.968.000 επιβάτες που διακινήθηκαν μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας το 1994, ενώ για τα οχήματα δεν υπάρχουν πλήρη στοιχεία για όλες τις γραμμές, ώστε να μπορεί κανείς να δώσει έγκυρες προβλέψεις.

Σύμφωνα με στοιχεία που έδωσαν τα "Ναυτικά Χρονικά" οι κυρίαρχες εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Αδριατική, η κοινοπραξία Μινωικών και Στρίντζης Λάινς κατέχουν πλέον το 60%

της επιβατηγικής κίνησης και ακολουθεί η Α.Ν.Ε.Κ. με περίπου 18,5% και η εταιρία Σουπερφαστ Φέρρυς με περίπου 10%, υπολογιζόμενου μόνον του πρώτου νεότευκτου και ταχύτατου πλοίου της που δρομολογήθηκε τον φρετινό Απρίλιο, ενώ στην τέταρτη θέση εμφανίζεται η Marlines με το 6% περίπου των επιβατών.

Από πλευράς διακίνησης οχημάτων η Κοινοπραξία Minoan - Strintzis εμφανίζεται να ελέγχει περίπου το 55% των διακινημένων οχημάτων, με δεύτερη την Σούπερφαστ Φέρρυς που ξεπέρασε το 20%, ενώ ακολουθούν η Α.Ν.Ε.Κ. με περίπου 16,5% και η Marlines με 8% της κίνησης οχημάτων.

Michelangelo never fails to impress them.



MEDOV's signature guarantees it.

ITALY'S WONDERFUL STOREHOUSE OF CULTURE PROMISES TO ENCHANT CRUISE PASSENGERS, BUT THESE DAYS EVEN MICHELANGELO NEEDS A GOOD AGENT.

YOU CAN'T ASSUME THE EXPERIENCE WILL BE PERFECT UNLESS YOUR PASSENGERS, YOUR SHIP AND EVERY OTHER ASPECT OF YOUR OPERATION ARE IN EXPERT HANDS.

MEDOV BECAME ITALY'S LEADING CRUISE SERVICES ORGANISATION BY KNOWING THE COUNTRY AND THE CRUISE INDUSTRY BETTER THAN ANYONE ELSE.

ALL OUR SERVICES ARE SPECIALLY TAILORED TO YOUR REQUIREMENTS AND COVER EVERYTHING A CRUISE LINE COULD WANT, INCLUDING SHIP AGENCY, ALL GROUND OPERATIONS, EXCURSIONS, TRANSFERS, HOSPITALITY, HOTEL BOOKINGS, CATERING AND MARKETING.

AFTER NEARLY HALF A CENTURY OF EXPERIENCE, WE'VE RAISED CARING FOR CRUISE CLIENTS TO THE LEVEL OF A FINE ART.

WHY TRUST A MERE APPRENTICE ?

MEDOV®
ITALY'S CRUISE EXPERTS

GENOA : TEL 010-54901, FAX: 010-562050 • VENICE : TEL 041-5203600, FAX: 041-5287258
AND IN ALL ITALIAN PORTS

Η αντιμετώπιση των Ελληνικών Ναυαγοσωστικών από την Πολιτεία

Του κ. ΝΙΚΟΥ ΤΣΑΒΛΙΡΗ, Προέδρου Ενώσεως Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών

Με αφορμή την προσάραξη σικά χωρικά ύδατα του επιβατηγού πλοίου «Renaissance» και εν συνέχεια της δήλωση του Αρχηγού Λ.Σ. κ. Μανώλη Πελοποννήσιου προς την εταιρία Μάτσα, ότι το σπείδον προς παροχή επιθαλάσσιας αρωγής στο ως άνω πλοίο ρυμουλκό νομιμοποιείται για την εκτέλεση της εν λόγω εργασίας, λόγω του διπλού χαρακτηρισμού του από την ΕΕΠ ως Ρυμουλκού - Ναυαγοσωστικού ο πρόεδρος της Ενώσεως Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών πλοίων Νίκος Τσαβλέρης απέστειλε στο ΥΕΝ την ακόλουθη επιστολή διαμαρτυρίας, την οποία κοινοποίησε στα «Ναυτικά Χρονικά» για να προβληθεί το θέμα στην Ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Στην επιστολή διαμαρτυρία ο κ. Τσαβλέρης τονίζει μεταξύ άλλων:

«Ο χαρακτηρισμός από την ΕΕΠ ενός ρυμουλκού ταυτόχρονα και ως ναυαγοσωστικού δεν υπονοεί άλλο τι, ειμή μόνον ότι το εν λόγω ρυμουλκό κρίθηκε από τεχνικής πλευράς κατάλληλο να παρέχει και σωστικές υπηρεσίες χωρίς κατ' ανάγκη να σημαίνει τούτο ότι πράγματι παρέχει κατ' επάγγελμα τις εν λόγω υπηρεσίες. Και άλλα ρυμουλκά λιμένας άλλωστε έχουν τον διπλόν αυτόν χαρακτηρισμό.

Τόσο το άρθρο 189 του ΚΔΝΔ όσο και το υπ' αριθ. 46/3.2.83 Π.Δ. διαφυλάσσουν ρητώς το δικαίωμα παροχής Ναυαγοσωστικών υπηρεσιών εντός του ελληνικού θαλάσσιου χώρου υπέρ των κατ' επάγγελμα Ελληνικών Ναυαγοσωστικών, με μόνη εξαίρεση τις περιπτώσεις επικείμενου άμεσου και σοβαρού κινδύνου και εφόσον δεν προσφέρονται κατ' επάγγελμα ναυαγοσωστικά. Καθίσταται έτσι απόλυτα σαφές ότι για την εφαρμογή του ως άνω προνόμιου δεν αρκεί μόνο ο χαρακτηρισμός της ΕΕΠ, αλλά απαιτείται να ασχολεί-

ται το αναγνωριζόμενο ως κατάλληλο τεχνικώς ναυαγοσωστικό με την διενέργεια σωστικών υπηρεσιών κατ' επάγγελμα. Ο δε επαγγελματικός χαρακτήρας του ναυαγοσωστικού αποδεικνύεται από πραγματικά γεγονότα όπως είναι η κύρια και συνεχής ενασχόλησή του με ναυαγισμούς, η επάνδρωσή του επί συνεχούς βάσεως (και όχι με βάρδιες) με τις προβλεπόμενες συνθέσεις πληρώματος για ναυαγοσωστικά, η καταβολή στα πληρώματα των αυξημένων αμοιβών των Συλλογικών Συμβάσεων για ναυαγοσωστικά, η εφαρμογή των προβλεπόμενων για τα πλοία αυτά όρων εργασίας κλπ., ενώ αποκλείεται η συμμετοχή των ναυαγοσωστικών σε ρυμουλκώσεις λιμένων διαφυλάσσόμενες ως γνωστόν εκ του άρθρου 188 του ΚΙΝΔ και του άρθρου 45/3.2.83 Π.Δ. υπέρ των Ελληνικών ρυμουλκών.

Το προστρέξαν προς παροχή βοήθειας στο ως άνω πλοίο ρυμουλκό, είναι ρυμουλκό λιμένος που εκτελεί συνεχώς ρυμουλκώσεις στην περιοχή Πειραιά. Πλην του διπλού χαρακτηρισμού του από την ΕΕΠ δεν διαθέτει το ρυμουλκό τούτο άλλα στοιχεία που να δικαιολογούν την κατ' επάγγελμα ενασχόλησή του με ναυαγισμούς. Αντίθετα από την φύση των μέχρι τούδε εργασιών του είναι σαφές ότι πρόκειται για κατ' επάγγελμα ρυμουλκό δικαιούμενο βάσει του Π.Δ. 45/3.2.83 ευκαιριακά μόνο σε προσφορά σωστικών υπηρεσιών και μόνο εν ελλείψει επαγγελματικού ναυαγοσωστικού. Είναι λοιπόν εμφανώς αντίθετη προς την ισχύουσα Νομοθεσία η μη παρεμπόδιση του εν λόγω ρυμουλκού στην διενέργεια της ως άνω ναυαγιστικής που αποστερεί τα Ελληνικά επαγγελματικά ναυαγοσωστικά από εργασία ανατιθέμενη κατά προτεραιότητα σε αυτά εκ του Νόμου.

Εφόσον η Ελληνική Νομοθεσία, τονίζει ο κ. Τσαβλέρης, σαφώς διαχωρίζει τις ρυμουλκώσεις από τις ναυαγιστικές διαφυλάσσοντας τις πρώτες υπέρ των κατ' επάγγελμα ρυμουλκών και τις δεύτερες υπέρ των κατ' επάγγελμα ναυαγοσωστικών, είναι αδιανόητο υπό το πρόσημο του διπλού χαρακτηρισμού να αναγνωρίζεται σε ρυμουλκά πέραν των ρυμουλκώσεων και η ταυτόχρονη παροχή ναυαγιστικής έργου παραμερίζονται τα ναυαγοσωστικά τα οποία μάλιστα εκ των ισχυόντων κανονισμών λιμένων αποκλείονται όχι μόνο από ρυμουλκώσεις λιμένων αλλά και από επιφυλακές σε πλοία υγρών καυσίμων, δηλαδή από εργασία καθαρά σωστικής φύσης.

Μας προβληματίζει ως εκ τούτου η στάση του ΥΕΝ για την συγκεκριμένη περίπτωση, η οποία συνδυαζόμενη με τον αποκλεισμό των ναυαγοσωστικών από τις επιφυλακές και με την πρόσφατη προσπάθεια προνομιακής ανάθεσης της ρυμουλκωσης πλοίων μεγάλων χωρητικοτήτων από ρυμουλκά μεγάλων ιπποδυνάμεων, καταλήγει σε εύνοια συγκεκριμένων ελάχιστων ρυμουλκών, μεταξύ των οποίων και το σπείδον στην ως άνω ναυαγιστική ρυμουλκό, (μάλλον ακριβέστερα - "supply ship" - δηλαδή ούτε καν εκ κατασκευής ρυμουλκό).

Επέστη πλέον ο χρόνος η Ελληνική Πολιτεία να αποσαφηνίσει τον τρόπο εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας για τα ναυαγοσωστικά και τα ρυμουλκά.

Είναι τέλος απογοητευτική η διαπίστωση, καταλήγει ο κ. Τσαβλέρης, ότι ενώ παντού ζητείται η ενίσχυση των ναυαγοσωστικών και η προστασία τους από τους ευκαριακούς ναυαγοσώστες, στην Ελλάδα ακολουθείται αντίθετη πρακτική που μοιραία οδηγεί τα Ελληνικά ναυαγοσωστικά σε μαρasmus και βαθμιαία εξαφάνιση.

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"



Ο "ΟΜΙΛΟΣ" σας περιμένει.
Χαλαρώστε στο φόντο περιβάλλον του.
Με μαγευτική θέα στον όρμο
της Βουλιαγμένης απολαύστε ποιότητα
στη γεύση, μοναδική περιποίηση
και πραγματικά φρέσκο ψάρι.
Ζητήστε να ακούσετε στο πιάνο
τα τραγούδια που αγαπάτε.
Διασκεδάστε μέχρι αργά.
Ο "ΟΜΙΛΟΣ" σας προσφέρει την
υψηλή ποιότητα που ξέρετε και απαιτείτε
για τις προσωπικές και επαγγελματικές σας στιγμές.



"ΟΜΙΛΟΣ" RESTAURANT PIANO BAR ROOF GARDEN
CATERING IN & OUT
ΔΕΞΙΩΣΕΙΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ
ΤΗΛ. 8960741 - 8963539 FAX. 9670363



Δημιουργείται το Aegean Club

**Εφοπλιστές - Διπλωμάτες και άνθρωποι της τέχνης
σε πρωτοποριακή προσπάθεια**

Ελληνες εφοπλιστές, πρώην ανώτατοι διπλωματικοί και άλλοι επώνυμοι επιχειρηματίες, όλοι άνθρωποι με αίσθηση του καλού γούστου και της ποιότητας, καθώς και πολλοί διακεκριμένοι ξένοι που αγαπούν την Ελλάδα, έχουν συγκροτήσει την ομάδα την πρωτεργατών για την δημιουργία του Aegean Club -- μίας "κοσμοπολίτικης" λέσχης διακοπών που θα έχει βάση τα ελληνικά νησιά και θα απευθύνεται σ' ένα διεθνές κοινό συγκεκριμένου κοινωνικοοικονομικού, επιχειρηματικού και πολιτιστικού επιπέδου.

Φιλοδοξία του σχεδίου είναι να δημιουργηθεί μία τέτοια υποδομή ποιότητας και καλού γούστου, ξεκινώντας πρωταρχικά από το επίπεδο προσφερομένων υπηρεσιών, ώστε να έλθουν ή να ξαναέλθουν στην Ελλάδα άνθρωποι που σίμερα την αποφεύγουν, είτε για όσα ακούνε και διαβάζουν για το επίπεδο των υπηρεσιών στη χώρα μας.

Η προσπάθεια για την δημιουργία του Aegean Club ξεκίνησε αρκετά χρόνια πριν, αλλά οι δυσκολίες της ελληνικής πραγματικότητας και κυρίως η έλλειψη του κατάλληλου, των ανάλογων υψηλών αξιώσεων, ξενοδοχειακού συγκροτήματος, έκαναν την πραγματοποίησή του σχεδίου να βραδύνει.

Εν τούτοις, η επιμονή και υπομονή των δημιουργών της ιδέας ανταμείφθηκε με την δημιουργία ενός θαυμασίου, μοναδικού, ίσως, και όχι μόνο για την Ελλάδα, συγκροτήματος που συνδιάζει την πολυτέλεια και την κομψότητα με το χρώμα και τον χαρακτήρα του χώρου στον οποίο βρίσκεται, του συγκροτήματος Vedema στην Σαντορίνη, με το οποίο συνεβλήθη το Aegean Club με μακροχρόνια μίσθωση 32 ετών.

Το συγκρότημα Vedema επιλέχθηκε, όπως ειπώθηκε, για την ομορφιά του την πολυτέλεια, την γραφικότητά του και κυρίως για το εξαιρετικό γούστο και την ποιότητά του. Ιδιοκτήτης του είναι ο Αντώνης Ηλιόπουλος, ένας νέος επιτυχημένος επιχειρηματίας και εφοπλιστής που άφησε απόλυτη ελευθερία στον Γιάννη

Τσεκλένη να το διακοσμήσει επιτυχάνοντας το θαύμασιο αυτό αποτέλεσμα. Το συγκρότημα αποτελείται από ανεξάρτητες κατοικίες ενός, δύο και τριών υπνοδωματίων με αντίστοιχα μπάνια, λίβινγκ ρούμ κλπ., έχει δε όλες τις εγκαταστάσεις ενός ξενοδοχείου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μεταξύ των ξένων προσωπι-

κοτήτων που αποτελούν επίτιμα ιδρυτικά μέλη και έχουν ενώσει τις δυνάμεις τους για την δημιουργία του Aegean Club περιλαμβάνονται γνωστές διασημότητες, όπως ο μαέστρος Daniel Barenboim, διευθυντής της συμφωνικής ορχήστρας των Παρισίων, ο Humbert De Givenchy, ο γερμανός πρίγκιψ Franz von Bayern, ο Jean-Pierre Cassel, ο γνωστός παρισινός κοσμηματοπώλης Alan Mauboussin, ο

Louciano Pavarotti, ο Ντέμης Ρούσσος, ο Angelo Tarlazzi, ο καθηγητής Jacques Piccard, γιός του εφευρέτη του ομώνυμου βαθυσκάφους και σχεδιαστής ο ίδιος ενός πρωτοποριακού τουριστικού υποβρυχίου, η βαρόνη Phillipine De Rothschild και πάρα πολλοί άλλοι.

Εγγραφόμενος κάποιος ως μέλος στο Aegean Club, αποκτά το δικαίωμα να περνά τις διακοπές του, αυτός και η οικογένειά του ή και οι φίλοι του, για 30 χρόνια, με σύμβαση μακροχρόνιας μίσθωσης, είτε στα συγκροτήματα του club (που από το 1996 θα είναι το Vedema και, σταδιακά, άλλα συγκροτήματα σε άλλα νησιά) είτε σε μία σειρά από ανάλογα ξενοδοχεία-clubs πέντε αστέρων σε όλα τα σημεία της γης, με τα οποία το Aegean Club έχει σχετικές συμφωνίες.

Τέλος, μέσα στα προγράμματα του Aegean Club περιλαμβάνονται αφ' ενός ένα φιλόδοξο σχέδιο οργάνωσης, σε διεθνή κλίμακα, πολιτιστικών εκδηλώσεων με την συμμετοχή γνωστών Ελλήνων και ξένων καλλιτεχνών και αφ' ετέρου η λειτουργία ενός Fitness Centre για αδυνάτισμα, άσκηση κλπ., που θα διευθύνεται και θα παρακολουθείται από ειδικευμένο προσωπικό.



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.

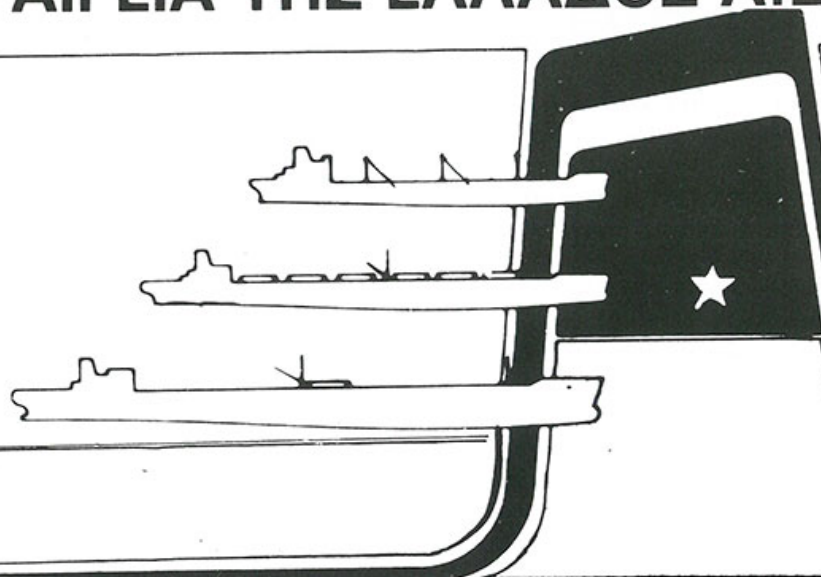
ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E
TELEX: 2130,14 - 213015 U T R D GR
TELEFAX: 4283630

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Οι τιμές πλοίων ξηρού φορτίου παρέμειναν τον Μάιο σταθερές σε υψηλά επίπεδα, παρά την πτώση που παρατηρείται στους ναύλους, που εξακολουθούν αναμφίβολα να αποδίδουν ικανοποιητικά κέρδη στους πλοιοκτήτες.

Διάχυτη είναι η εντύπωση για μία πιθανή άνοδο, από καιρό αναμενόμενη, στους ναύλους των δεξαμενοπλοίων μεγέθους μέχρι 1 εκατομ. βαρελιών.

Στα δεξαμενόπλοια το αγοραστικό ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στα πλοία μεγέθους Πάναμαξ και τα πρόντακτ κάρριερς.

Στα πλοία ξηρού φορτίου, παρά την πρόσφατη πτώση της ναυλαγοράς, η εμπιστοσύνη στην αγορά παραμένει σταθερή και η παρατηρηθείσα

μικρή δραστηριότητα στην αγορά των αγοραπωλησιών, μπορεί να ερμηνευθεί ως αποτέλεσμα του ότι μετά τις μαζικές αγορές μοντέρνων κήπησαιζ το τελευταίο δίμηνο και την μη προσφορά, «κατάλληλων» πλοίων υπάρχει αναμονή ενόψει αναμενόμενων προσφορών.

Τέλος στα χάντυσαιζ μπάλκερς το ενδιαφέρον των αγοραστών παραμένει σταθερό όχι μόνο για μοντέρνα πλοία, αλλά και για πλοία άνω των είκοσι ετών που προσφέρουν μία καλή αναλογία κατάστασης πλοίου/τιμής αγοράς.

Στις διαλύσεις το ενδιαφέρον από Ινδία, Πακιστάν και Μπαγκλαντές συνεχίζεται σε ικανοποιητικά επίπεδα, όπως προκύπτει και από τις καλές τιμές που πληρώθηκαν.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Beauty Sea	69.365	1991	enbloc	-
Scenery Sea	69.385	1991	50.000.000	-
Corcovado	37.971	1981	14.000.000	Anglo Georgian
Damodar Krishna	78.916	1975	4.500.000	Turks
Excelsior	13.295	1985	-	Japanese
Felicity	18.157	1972	2.400.000	Greeks
Iolcos Leader	61.893	1978	7.350.000	Palnave
Livanita	34.537	1977	7.200.000	Lasco (U.S.A.)
Samsun Mariner	19.395	1978	4.400.000	F. Eastern
Santista	24.857	1973	2.600.000	Greeks
Trans Friendship	17.607	1980	5.200.000	Greeks
Nicola D.	32.000	1971	1.850.000	Chinese
Kamari I	30.242	1977	6.500.000	Mayrville
Embarcardero	27.050	1977	enbloc	Greeks
Divisadero	27.050	1976	8.000.000	Greeks
Handy Shipper	18.758	1982	6.700.000	F. Eastern
Ocean Bridge	29.489	1980	7.500.000	Oceanbulk
Eftychis M.	38.000	1976	6.800.000	Great Eastern
Red Hunter	72.059	1975	4.000.000	Greeks
Alexander	35.224	1975	4.000.000	Indians
Citrus Island	26.587	1986	12.750.000	Hong KOng
Havtjeld	45.090	1984	14.800.000	Norway
Nikkei Challenge	40.835	1975	16.000.000	Clients of Akmar
Bergnes	34.503	1977	7.350.000	Lasco (U.S.A.)
Consensus Progress	41.427	1983	11.600.000	Turks
Generas Guisan	68.789	1990	23.000.000	Transocean
Global Fame	35.458	1985	14.000.000	Hong Kong

Guninomar Trader	64.976	1982	13.800.000	Greeks
Junior	13.264	1982	5.200.000	Greeks
Kiho	169.521	1976	5.800.000	Kritikakis
Lucky Union	42.838	1985	15.600.000	Koreans
Nomadic Lady	27.923	1975	4.450.000	Greeks
Nomadic Mermaid	35.158	1978	9.750.000	Indians
Pacific Ace	65.671	1993	enbloc	Fafalios
Pacific Brilliance	65.644	1993	49.000.000	Fafalios
Rolan	61.981	1980	8.500.000	Marmaras
Singapore Ace	133.082	1982	16.750.000	Koreans

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Da Quing 86	56.963	1979	6.200.000	Vlasov (Ruissia)
Olympic Splendour	112.745	1976	6.000.000	Dynacom
Orama II	36.402	1973	3.600.000	Iranians
Quitauna	23.470	1975	3.500.000	Greeks
Clement	58.700	1976	5.600.000	Italians
Colombus	58.700	1976	5.600.000	Italians
Torm Venture	29.990	1982	9.800.000	Indians
Shinanogawa	241.168	1976	9.250.000	Singapore
Sanita	58.508	1981	9.500.000	Greeks
Vergina	63.798	1981	14.500.000	Argentiniens
VSPI	32.235	1975	4.800.000	-
Nikko Maru	95.007	1985	21.000.000	Zodiac
Lundina	57.352	1977	4.300.000	Greeks
Ryvingen	68.160	1990	24.000.000	Tsakos
Shelley	6.545	1974	2.100.000	Turks
Toumodi	6.525	1984	5.800.000	-
Yuho Maru I	81.278	1980	13.000.000	Singapore

Primo 81.350 1987 27.800.000 Norway

Τουήντεκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Silver Express	17.800	1979	6.300.000	Greeks
Sea Lady	13.488	1971	1.500.000	Greeks
Varnita Tween	16.954	1991	8.300.000	Chinese
Kavo Peiratis	21.069	1976	3.375.000	Unithai

Διάφορα

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
OOCL Challenge	24.488	1970	5.600.000	Tsakos Ship.
Nestefox	6.870	1977	7.500.000	-
Author	22.858	1980	14.750.000	Safmarine
Alligator Joy	32.000	1983	enbloc	Canadians
Alligator Excellence	32.000	1982	40.000.000	Canadians
Otago Rex	6.495	1985	7.000.000	Dutch

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

Όνομα	TDW/LDT	Ετος	\$/LDT	
Nedi I	82.983	1974	189	Indians
Delfi	18.892	1959	192	Indians
Cariocas Reefer	9.338	1973	189	Indians
Karpathos	16.199	1968	190	Indians
Yukong Successor	268.486	1974	184	Bangladesh
Alster Star	217.258	1972	168	Bangladesh
American Veteran	30.298	1973	217	Indians
Stella Lykes	18.289	1968	132	Nigerians
Stolt Span	23.127	1970	220	Indians
Storm	132.409	1974	164.5	Pakistanis
King Minos	117.625	1972	188,9	Indians
Avaj 2	256.548	1975	188	Pakistan
Knock Nalling	129.999	1975	190	Bangladesh
Liberty Belle	83.657	1976	216	Indians

Samsun Dolphin	12.138	1970	XS 190	-
Fal XX	36.150	1967	-	Pakistan
Alvend	32.736	1974	178	Pakistan
Proliv Laperuza	8.064	1975	183	Dubai
Rafio	290.271	1974	170	Pakistan
Sanandas 2	253.984	1972	185	Pakistan
Yukong Pioneer	260.592	1974	180,25	Pakistan
Agonistis	26.883	1968	172	Indians
Liberty Belle	86.657	1976	220	Indians
Pan Riser	25.632	1971	183	Indians
Pafluk 1	19.793	1968	\$900.000	"as is" Lagos for resale to India
Mega Hawk	261.354	1974	179	Pakistan
Leslif Lykes	14.515	1962	210	Indians
Intermac 575 (Barge)	27.581	1976	128	"as is" Pulau Batam for resale to India

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Πριν 20 χρόνια - 1975

Όνομα	Τύπος	TDW	Ετος	Τιμή
Thorbjorg	B/C	38.290	1966	6.500.000
Sirapil	B/C	1.930	1962	780.000
Bergen Bergesen	tanker	96.140	1963	5.200.000
Anne	tanker	50.920	1965	5.750.000
Benami	tanker	43.630	1962	4.125.000
Kaupanger	tanker	20.560	1960	2.000.000
Titika	tanker	3.180	1965	1.850.000
Lone	L.P.G.	1.202	1968	1.000.000
Rhonetal	ro-ro	3.105	1970	6.840.000

Πριν 10 χρόνια - 1985

Όνομα	Τύπος	TDW	Ετος	Τιμή
Belinda	B/C	108.198	1972	4.500.000

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

ADAMSON PHIL. INC.



MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

11th Floor, SAGE House
110 Herrera St., Legaspi Village,
Makati, Metro-Manila
M.C.P.O. Box 510, MAKATI, M.M.
Philippines-

Tel: 816-2316, 816-2309, 818-3584
Tlx: 40101 Adamson PM 63257 ADMSN PN
Fax: (632) 815-4572
Cable Address: "ADAMOPOULOS"

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



Belobo	B/C	78.078	1974	5.300.000	Trinity Star	B/C	23.778	1977	5.400.000
Takasago	B/C	64.497	1972	3.450.000	Radiant Venture	B/C	37.871	1977	6.200.000
Mitsui Maru	B/C	61.262	1970	2.200.000	Venus Venture	B/C	54.317	1977	6.750.000
Janega	B/C	41.262	1971	2.400.000	Saturn	B/C	62.210	1980	10.250.000
Cavalier Bulker	B/C	36.251	1977	3.500.000	Pan Gloria	B/C	31.972	1974	2.800.000
Chariot Bulker	B/C	36.232	1977	2.350.000	Eleousa	B/C	20.187	1975	3.200.000
Nordtramp	B/C	34.290	1973	2.650.000	Coronis II	B/C	27.023	1977	5.000.000
Irish Rowan	B/C	27.000	1976	2.550.000	Mastro Giorgis S.	B/C	39.723	1974	4.000.000
Prairial	tanker	554.950	1979	8.200.000	Fortuna	B/C	64.168	1983	17.000.000
Jarmada	tanker	390.362	1976	7.300.000	Federal Schelde	B/C	38.568	1977	6.000.000
Burmah Legacy	tanker	128.256	1974	4.500.000	Freeport	B/C	51.891	1973	6.500.000
Cys Alliance	tanker	79.078	1974	3.700.000	Stjepov	B/C	26.507	1972	2.700.00
Koei	tanker	60.958	1978	6.400.000	Tina V.	B/C	22.300	1970	1.900.000
Oktania	tanker	34.799	1981	10.000.000	Esperanza	B/C	38.594	1985	14.250.000
Polaris	tanker	31.098	1972	4.000.000	Theofano Livanos	B/C	42.900	1983	14.500.000
					Hokuetsu Venture	C/C	46.439	1976	3.650.000
					Terra Nova	tanker	62.937	1983	15.000.000
					Saiko Maru	tanker	85.691	1976	5.200.000
					Paola 1	tanker	139.350	1974	4.250.000
					Stratus	tanker	132.207	1979	9.000.000
					Rauf Bey	tanker	86.480	1973	3.500.000
					Global Uranus	tanker	7.086	1986	6.000.000
					Tenacity	tanker	55.144	1979	8.700.000
					Capricorn	tanker	31.165	1975	-
					Akebono Reefer	reefer	8.071	1980	enbloc
					Ariake Reefer	reefer	8.076	1980	3.800.000
					Columbus Olinda	container	17.503	1987	enbloc
					Columbus Ohio	container	17.503	1988	20.000.000
					Premier	container	12.000	1989	7.700.000
					Irenes Song	container	14.000	1975	5.500.000

Πριν 1 χρόνο - 1994

Όνομα	Type	TDW	Ετος	Τιμή
Herdah	dry cargo	20.736	1980	enbloc
Herfah	dry cargo	20.736	1980	8.400.000
Oriental Hero	dry cargo	7.009	1990	6.500.000
Trade Fair	dry cargo	15.079	1977	2.400.000
CMB Echo	dry cargo	18.299	1979	7.300.000
Trade Pine	dry cargo	20.931	1980	5.800.000
Bulk Topaz	B/C	60.400	1971	2.300.000
Samick Orient	B/C	27.039	1972	1.800.000
Aramis	B/C	35.000	1988	11.600.000
Sovereign Venture	B/C	37.871	1977	6.200.000
Decency	B/C	24.912	1981	7.250.000

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.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

από τους

SIMMONS & SIMMONS

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

Επιμέλεια κειμένων από τη δικηγόρο ΜΑΡΙΝΑ ΚΟΛΙΑ

Νέα "απόλυτα" ανώτατα όρια ευθύνης των πλοιοκτητών για την μόλυνση στο θαλάσσιο περιβάλλον

Βάσει της νέας Merchant Shipping (Salvage & Pollution) Act 1994

Η νέα Merchant Shipping (Salvage & Pollution) Act 1994 που τέθηκε σε ισχύ πρόσφατα εναρμονίζεται με διάφορες διεθνείς υποχρεώσεις συμπεριλαμβανομένων των προβλέψεων του Πρωτοκόλλου του 1992 στην Συνθήκη για την Αστική Ευθύνη για Μόλυνση από Πετρέλαιο. Ο καινούργιος νόμος θέτει ένα ανώτατο όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη στο ύψος των 87 εκατομμυρίων δολλαρίων ΗΠΑ, δεν απαιτεί καμμία απόδειξη υπαιτιότητας και ο υπολογισμός της ευθύνης γίνεται με βάση το μέγεθος του πλοίου. Ακολουθώντας οι πλοιοκτήτες θα βρεθούν αντιμέτωποι με υψηλότερες απαιτήσεις αποζημίωσης και υψηλότερα ασφάλιστρα και εν σχέσει με μέχρι σήμερα ισχύοντα, αλλά από την άλλη πλευρά, οι ενάγοντες θα έχουν την δυνατότητα να ζητήσουν απεριόριστη αποζημίωση μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις.

Για να επιτύχει απεριόριστη αποζημίωση, βάσει του καινούργιου νόμου, ο αιτών θα πρέπει να αποδείξει ότι η καταστροφή από μόλυνση επήλθε ως συνέπεια "προσωπικής πράξης ή παράλειψης" του πλοιοκτήτη η οποία έγινε με πρόθεση ή από ενσυνείδητη αμέλεια και με γνώση ότι ήταν πιθανό να προκληθεί καταστροφή από μόλυνση. Θα είναι πολύ δύσκολο, αν όχι αδύνατο για τον αιτούντα να μπορέσει να φέρει αποδείξεις για την διανοητική κατάσταση του προσώπου του οποίου η πράξη ή παράλειψη οδήγησε στην μόλυνση. Α-

πό αυτήν την απόψη, το νέο ανώτατο όριο ευθύνης θα είναι πρακτικά "απόλυτο".

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι απαιτήσεις που υπερβαίνουν το όριο ευθύνης του πλοιοκτήτη παραπέμπονται στο International Oil Pollution Compensation Fund που χρηματοδοτείται από χώρες που εισάγουν πετρέλαιο. Ο νέος νόμος εναρμονίζεται επίσης με ένα άλλο Πρωτόκολλο του 1992 στην Συνθήκη για την Αστική Ευθύνη για Μόλυνση το οποίο διπλασιάζει το όριο αποζημίωσης του Ταμείου στο ύψος των 197 εκατομμυρίων δολλαρίων ΗΠΑ με αποτέλεσμα μεγάλη αύξηση στα ποσά που τίθενται στην διάθεση των ζημιωθέντων από την μόλυνση από πετρέλαιο.

Ο νόμος επίσης επιτρέπει αγωγές για προστατευτικά μέτρα για διαρροή όταν υφίσταται κίνδυνος για το περιβάλλον και βελτιώνει την θέση αυτών που παρέχουν επιθαλάσσια αρωγή, οι οποίοι θα μπορούν τώρα να ζητούν εύλογα έξοδα για όλη την δουλειά που έγινε με σκοπό να αποφευχθεί η μόλυνση του περιβάλλοντος, ακόμα και αν αυτή η προσπάθεια δεν ήταν επιτυχής.

Για πρώτη φορά, το Πρωτόκολλο επεκτείνει επίσης την ευθύνη των πλοιοκτητών για κηλίδες από καύσιμα. Μέχρι σήμερα, οι σχετικές διατάξεις αφορούσαν μόνο φορτία πετρελαίου και αποζημίωση μπορούσε να ζητηθεί μόνο από πετρελαιοαγωγά. Βάσει του καινούργιου νόμου, τάνκερ που δεν είναι φορτωμένα με πετρέλαιο μπορεί να καταστούν υπεύθυνα για διαρροή από τα καύσιμά τους. Επιπλέον, η Αγγλία έχει μονομερώς επεκτείνει την αντικειμενική ευθύνη (δηλαδή ευθύνη ανεξαρτήτως υπαιτιότητας) και σε πλοία ξηρού φορτίου, παρόλο που αυτή η ευθύνη θα κινείται μέσα στα προισχύοντα όρια αποζημίωσης.

Φορτίο επικίνδυνο για το υπόλοιπο φορτίο (και όχι για το πλοίο).

Υπόθεση "Giannis K." (1994)

Το Ιστορικό

Οι πλοιοκτήτες ζήτησαν αποζημίωση από τους ιδιοκτήτες ενός φορτίου αμυγδαλοψυχας για καθυστέρηση του πλοίου που προκλήθηκε από μόλυνση του φορτίου από την κατσαρίδα *Karpha* ζητώντας επίσης και τα έξοδα για καύσιμα και άλλα έξοδα που προκλήθηκαν συνεπεία της καθυστέρησης.

Οι ιδιοκτήτες αντέταξαν το επιχείρημα ότι οι σχετικές διατάξεις των Κανόνων Hague Visby αφορούν αποκλειστικά φορτίο που μπορεί να επιφέρει από κίνδυνο ("Physically dangerous") και ότι το φορτίο αμυγδαλόψυχας δεν ήταν τέτοιου τύπου. Επίσης ισχυρίστηκαν ότι η όποια ευθύνη βάσει του κοινού (αγγλικού) δικαίου για μεταφορά επικίνδυνου φορτίου που μπορεί να ήταν μεγαλύτερου εύρους από εκείνη των Hague Visby περιορίζεται, όταν δεν έχει προκληθεί απτή ζημία στο πλοίο, σε εκείνους τους ιδιοκτήτες φορτίων που γνώριζαν ή έπρεπε να γνωρίζουν ότι το φορτίο ήταν επικίνδυνο. Και εν πάσει περιπτώσει, οι ιδιοκτήτες του φορτίου είχαν απαλλαγεί από κάθε ευθύνη αφού είχαν οπισθογραφήσει την φορτωτική στους αγοραστές βάσει του άρθρου 1 του Νόμου του 1855 περί φορτωτικής.

Η Απόφαση

Το δικαστήριο αποφάσισε υπέρ των πλοιοκτητών για τους ακόλουθους λόγους. Το φορτίο θεωρήθηκε "physically dangerous" παρόλο που δεν προκάλεσε απτή ζημία στο πλοίο. Ήταν λογική και επακόλουθη συνέπεια ότι η μεταφορά φορτίου μολυσμένου θα επέφερε ζημία στο άλλο φορτίο που ήταν φορτωμένο στο ίδιο πλοίο. Επομένως το φορτίο ήταν "επικίνδυνο" με την έννοια του Άρθρου 4, κανόνα 6 των Κανόνων Hague Visby. Όσο αφορά το κοινό αγγλικό δίκαιο, η ευθύνη του ιδιοκτήτη του φορτίου για μεταφορά επικίνδυνου φορτίου είναι αντικειμενική (δηλ. δεν απαιτείται υπαιτιότητα). Επίσης, όσο αφορά φορτία που δεν είναι "physically dangerous", η αντιμετώπιση του νόμου έπρεπε να είναι, και είναι, η ίδια όπως απέναντι σε "physically dangerous" αλλά που ήταν πιθανό να προκαλέσει καθυστέρηση στο πλοίο, δεν απήλλαζε τον ιδιοκτήτη του φορτίου από ευθύνη βάσει του αγγλικού δικαίου για την καθυστέρηση που προκλήθηκε. Εν σχέσει με το επιχείρημα της οπισθογράφησης, το δικαστήριο έκρινε ότι η πλειονότητα

της νομολογίας έκλινε προς την άποψη ότι ο ιδιοκτήτης του φορτίου δεν είχε αποβάλλει την ευθύνη του για το φορτίο επειδή είχε οπισθογραφήσει τη φορτωτική στους αγοραστές.

Οι πλοιοκτήτες μπορούν να απαιτήσουν τα έξοδα προσωρινών επισκευών ως έξοδα εμπίπτοντα στη γενική αβαρία

Η υπόθεση "Bijela" (1994 House of Lords)

Το Ιστορικό

Το πλοίο μετέφερε φορτίο από την Providence, Rhode Island στο Kandlaan της Ινδίας προσέκρουσε σε ύφαλα και χτύπησε την καρίνα του μόλις μπάρκαρε από την Providence. Όταν έφθασε στο κοντινότερο λιμάνι, το Jamestown, κατέστη φανερό ότι δεν θα μπορούσε να συνεχίσει το ταξίδι του χωρίς επισκευές. Οι δύο εναλλακτικές λύσεις ήταν ή να ξεφορτώσει μέρος του φορτίου του και να γυρίσει πίσω στην Providence, για να ξεφορτώσει το υπόλοιπο και μετά να πλεύσει χωρίς βοήθεια στη Νέα Υόρκη για μόνιμες επισκευές σε dry dock. Η άλλη λύση ήταν να επισκευασθεί προσωρινά στο Jamestown όπου ήταν αγκυροβολημένο στοχεύοντας ότι αυτές οι επισκευές θα ήταν αρκετές για να μπορέσει να ολοκληρώσει το ταξίδι του προς την Ινδία. Τα έξοδα για προσωρινές επισκευές ανερχόταν σε 282.606 δολάρια ΗΠΑ και θα ήταν αρκετά για να είναι το πλοίο σε θέση να ολοκληρώσει το ταξίδι του χωρίς απρόοπτο.

Τα επιχειρήματα

Ήταν δεκτό ότι τα έξοδα για να μπει το πλοίο στο Jamestown, ως λιμάνι προστασίας, και η διαμονή του πλοίου εκεί συμπεριλαμβανόταν στη γενική αβαρία βάσει των άρθρων 10 και 11 των Κανόνων York - Antwerp. Το ζήτημα αν τα έξοδα για προσωρινές επισκευές καλυπτόταν επίσης, εξαρτόταν από την δεύτερη παράγραφο του άρθρου 14 που προβλέπει ότι:

Όταν το πλοίο υποβάλλεται σε προσωρινές επισκευές στο λιμάνι φόρτωσης, επίσκεψης ή προστασίας για την κοινή ασφάλεια ή για φθορά που προκλήθηκε από απώλεια κοινής αβαρίας τα έξοδα επιδιόρθωσης περιλαμβάνονται στην γενική αβαρία.

Όταν το πλοίο υποβάλλεται σε προσωρινές επιδιορθώσεις από τυχαία ζημία για να μπορέσει να ολοκληρώσει την προεία του, τα έξοδα αυτών των επισκευών θα γίνουν δεκτά ως γενική αβαρία χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η προστασία άλλων συμφερόντων, αλλά μόνο στο βαθμό που α-

ποφεύγονται έξοδα που θα είχαν αλλιώς δημιουργηθεί και θα καλυπτόταν από τη γενική αβαρία αν αυτές οι επισκευές δεν είχαν λάβει χώρα.

Οι ιδιοκτήτες ισχυρίστηκαν ότι αν δεν είχαν γίνει οι προσωρινές επισκευές στο Jamestown θα είχαν δημιουργηθεί άλλα έξοδα σε σχέση με τις μόνιμες επισκευές στην Νέα Υόρκη, τα οποία θα καλυπτόταν από τη γενική αβαρία για να μπορέσει να επιδιορθωθεί στην Νέα Υόρκη, το πλοίο θα έπρεπε πρώτα να ξεφορτώσει στην Providence, να αποθηκεύσει το φορτίο καθόλη την διάρκεια των επισκευών και μετά να ξαναφορτώσει. Τα έξοδα για όλη αυτή τη διαδικασία (τα οποία κατά τους πλοιοκτήτες θα καλυπτόταν από τη γενική αβαρία βάσει του άρθρου 10) θα ξεπερνούσαν τις 535.000 δολάρια ΗΠΑ. Επομένως, τα έξοδα των μόνιμων επισκευών στην Νέα Υόρκη που γλίτωνε το πλοίο (και τα οποία θα καλυπτόταν από την γενική αβαρία ξεπερνούσαν κατά πολύ τα έξοδα που έγιναν για προσωρινές επισκευές, άρα αυτά τα έξοδα των προσωρινών επισκευών θα έπρεπε να γίνουν δεκτά στο σύνολό τους.

Η υπόθεση απορρίφθηκε τόσο στον πρώτο βαθμό όσο και κατ' έφεση με το σκεπτικό ότι οι μόνιμες επισκευές στην Νέα Υόρκη δεν ήταν απαραίτητες για την ασφαλή συνέχιση του ταξιδιού του πλοίου. Το μόνο που χρειαζόταν ήταν οι προσωρινές επισκευές οι οποίες και έγιναν στο Jamestown. Ετσι καθώς οι μόνιμες επισκευές δεν ήταν αναγκαίες, τα έξοδα για εκφόρτωση, αποθήκευση και επανεκφόρτωση στην Providence, δεν θα καλυπτόταν από τη γενική αβαρία.

Η Απόφαση

Αναφορικά με την δεύτερη παράγραφο του άρθρου 14 το House of Lords δέχτηκε ότι ήταν υποχρεωμένο να υποθέσει ότι οι προσωρινές επισκευές στο Jamestown δεν είχαν λάβει χώρα. Σε αυτήν την περίπτωση, το πλοίο θα είχε οδηγηθεί σε dry dock στην Νέα Υόρκη και ως αποτέλεσμα, το φορτίο θα είχε εκφορτωθεί για να επιτρέψει στο πλοίο να επιδιορθωθεί. Αυτές οι επισκευές ήταν αναγκαίες για να μπορέσει το πλοίο να συνεχίσει το ταξίδι του με ασφάλεια από την Νέα Υόρκη στην Ινδία, πάντα υποθέτοντας ότι δεν είχε επιδιορθωθεί στο Jamestown. Για να έχει εφαρμογή ο σκοπός του νομοθέτη που είναι εμφανής στις πρώτες λέξεις της δεύτερης παραγράφου του άρθρου 14, το μόνο που χρειαζόταν ήταν να ξεκινήσει κανείς με την υπόθεση ότι το πλοίο δεν είχε επιδιορθωθεί προσωρινά στο Jamestown. Σε αυτή τη βάση, τα έξοδα για προσωρινές επισκευές λόγω ατυχήματος που ήταν αναγκαίες για να συνεχίσει το ταξίδι του με ασφάλεια, θα έπρεπε να γίνουν δεκτές. Οι πλοιοκτήτες είχαν επιτυχώς αποδείξει ότι τα έξοδα για εκφόρτωση, αποθήκευση και επανεκφόρτωση στην Providence θα καλυπτόταν από τη γενική αβαρία αν οι επισκευές είχαν λάβει χώρα στην Νέα Υόρκη αντί στο Jamestown καθώς αυτές οι επισκευές θα ήταν απαραίτητες υπό την έννοια του άρθρου 10 (β) για την ασφαλή πορεία του πλοίου. Επομένως η αφαίρεση έπρεπε να γίνει δεκτή.

Link Maritime Enterprises S.A.

- **Chartering**
- **Contracting**
- **Sale & Purchase**

91, Akti Miaouli - Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm.: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

Telexes: (S + P, Department) 21 1582 - LME GR

(Chart. Dept. 211186 - LME GR - 21 126-1-2-3 - LME GR

Η 25η ετήσια απονομή γαμηλίων δώρων από το Ιδρυμα ΙΩΑΝΝΟΥ Δ. ΠΑΤΕΡΑ

Σε μία σεμνή τελετή, που πραγματοποιήθηκε στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιώς στις 23 Μαΐου, απονεμήθηκαν για 25η συνεχή χρονιά τα γαμήλια δώρα σε κόρες ναυτικών από το Ιδρυμα που δημιούργησε ο μεγάλος εθνικός ευεργέτης και αείμνηστος Έλληνας εφοπλιστής Ιωάννης Διαμαντή Πατέρα.

100 νιόπαντρα ζευγάρια, των οποίων η νύφη είναι κόρη ναυτικού, προσκλήθηκαν από το Ιδρυμα Ιωάννου Διαμαντή Πατέρα, δωρητή και της Ναυτικής Πτέρυγας του Ευαγγελισμού και δημιουργού αλυσίδας ιδρυμάτων για 100 ετήσιες υποτροφίες σε σπουδαστές και επιστήμονες, στην καθιερωμένη ανοιξιάτικη γιορτή αγάπης, που πραγματοποιείται στο Δημοτικό Θέατρο του Πειραιά.

Στην φετεινή εκδήλωση επιδόθηκαν 100 επιταγές των 300.000 δραχμών.

Ο "Καπετάνιος της Αγάπης", όπως ονομάστηκε ο μεγάλος ευεργέτης αείμνηστος Καπετάν Γιάννης Πατέρας, συνέλαβε το 1970 την ιδέα να κάνει κάτι για τις θυγατέρες των ναυτικών. Αναλογίστηκε τον πόνο τους, όταν πεθαίνοντας άφηναν αναποκατάστατη κόρη. Ξεχωρίζει τότε ένα κεφάλαιο 250.000 δολλαρίων στην αρχή και ιδρύει το ίδρυμα προικοδοτήσεων. Σε λίγο διπλασιάζει το κεφάλαιο σε 500.000 δολλάρια για να γίνουν στη συ-

νέχεια ένα εκατομμύριο και λίγο πριν από το θάνατό του (1979), δύο εκατ. δολλάρια.

Με το τεράστιο αυτό κεφάλαιο το Ιδρυμα μπό-

ρεσε να επεκτείνει την ευεργετική του δράση και σε μη ορφανές κόρες ναυτικών, έτσι ώστε να μοιράζει κάθε χρόνο πάνω από 40 εκατομ. δραχμές σε μετρητά και γαμήλια δώρα.

Είνα ι πραγματικά συγκινητικό να βλέπει κανείς πάνω από εκατό νιόπαντρα ζευγάρια να



Τρεις εκπρόσωποι της Οικογενείας Διαμαντή Πατέρα παρόντες στην εκδήλωση. Από δεξιά οι κ.κ. Διαμ. Ν. Πατέρας, Διαμ. Στ. Πατέρας και ο Ιωάννης Διαμ. Πατέρας, ενώ διακρίνεται δίπλα του και ο βουλευτής κ. Αθ. Βαρίνος.

συναντώνται τον Μάιο στο Δημοτικό Θέατρο του Πειραιά και να χαίρονται μια συμβολική προσφορά, που θέλει να υπογραμμίσει τη σκληρή ζωή, τα προβλήματα αλλά και τις χαρές της θάλασσας.

Την φετεινή εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους οι κ.κ. Ευθύμιος ως εκπρόσωπος του μακαριωτάτου αρχιεπισκόπου Αθηνών και πάσης Ελλάδος Σεραφείμ, ο υπουργός Ναυτιλίας Γιώργος Κατσιφάρας, ο πρόεδρος του ΝΑΤ Νικόλαος Πεπελάσσης, ο εκπρόσωπος του αρχηγού Λ.Σ. αντιπλοίαρχος Ιωάννης Μαύρης, ο βουλευτής Αθανάσιος Βαρίνος, οι τέως υπουργοί Γεώργιος Μισαηλίδης και Λ. Μπουρνιάς και εκπρόσωποι της οικογενείας Πατέρα.

Παγκόσμιο Ρεπορτάζ

ΑΣΙΑ

❖ Το κινεζικό λιμάνι Κουνγκντάο, αλλά και οι δύο σταθμοί του στους οποίους εξυπηρετούνται οι διαμετακομίσεις προς Γιαντάι και Βειχάι θα πρέπει μέχρι το τέλος του 1997 να έχουν εκσυγχρονισθεί πλήρως με ηλεκτρονικούς υπολογιστές προηγμένης τεχνολογίας.

Αυτοί οι ηλεκτρονικοί υπολογιστές θα χρησιμοποιηθούν για να ρυθμίσουν την κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων στο εν λόγω λιμάνι και στις εγκαταστάσεις του, η οποία σταδιακά αρχίζει και γίνεται ολοένα και μεγαλύτερη.

❖ Η ναυπηγική βιομηχανία της Νοτίου Κορέας στην διάρκεια των πρώτων πέντε μηνών του τρέχοντος έτους, έλαβε παραγγελίες για την κατασκευή 68 εμπορικών πλοίων συνολικής χωρητικότητας 2,26 εκατομμυρίων τόννων γκρός, έναντι 54 εμπορικών πλοίων συνολικής χωρητικότητας 1,56 εκατομμυρίων τόννων γκρός που είχε λάβει την ίδια περίοδο του περασμένου έτους.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης Ναυπηγών της Ν. Κορέας τους πρώτους πέντε μήνες κατασκευάστηκαν 46 πλοία χωρητικότητας 1,73 εκατομμυρίων τόννων γκρός, έναντι 40 εμπορικών πλοίων που είχαν κατασκευασθεί την ίδια περίοδο του περασμένου έτους.

❖ Η Σιγκαπούρη και το κρατίδιο Μυανίμαρ, συμφώνησαν να εργασθούν από κοινού προκειμένου να διευρύνουν την

συνεργασία τους στον οικονομικό και στον εμπορικό τομέα, υπογράφοντας διμερή συμφωνία.

Η συμφωνία αυτή περιλαμβάνει τομείς όπως ο τουρισμός, η γεωργία, αλλά και η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών.

❖ Η ιαπωνική βιομηχανία, στην διάρκεια του οικονομικού έτους 1994 (Απρίλιος '94 - Μάρτιος '95), έλαβε παραγγελίες για την κατασκευή 339 εμπορικών πλοίων συνολικής χωρητικότητας 11.186 εκατ. τόν. γκρός, η

κατασκευαστική αξία των οποίων έφθασε τα 13,3 δισ. δολάρια.

Μεταξύ των σκαφών αυτών τα 308 προορίζονταν για αλλοδαπά συμφέροντα και ήταν συνολικής χωρητικότητας 10.654 εκατ. τόν. γκρός, και αξίας 1.034 τρις. γιέν. Τα 31 προορίζονταν για Ιάπωνες εφοπλιστές, ήταν συνολικής χωρητικότητας 532.000 τόν. γκρός και η κατασκευαστική αξία ανήλθε στα 98,5 δισ. γιέν.

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

ΑΦΡΙΚΗ

❖ Η Παγκόσμια Τράπεζα συμφώνησε ότι απαιτείται ένα επείγον πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της οικονομίας του Μαρόκου η οποία τώρα διέρχεται μία από τις πλέον κρίσιμες περιόδους της.

Επίσης έγινε γνωστό ότι το Μαρόκο θα κινηθεί προς την κατεύθυνση της εξεύρεσης των αναγκαίων κεφαλαίων τόσο από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όσο και από τις Αραβικές χώρες.

❖ Κάθε εμπορικό πλοίο που επισκέπτεται το λιμάνι του Καράτσι και προέρχεται από Αφρικανικά λιμάνια, θα πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τα απαραίτητα πιστοποιητικά ότι δεν υπάρχει φορέας ή κρούσμα του ιού Εμπόλα από το Ζαΐρ.

ΑΜΕΡΙΚΗ

❖ Η κυβέρνηση της Βραζιλίας αποφάσισε να λάβει άμεσα μέτρα, προκειμένου να περιορίσει δραστικά το φαινόμενο των πειρατικών ενόπλων επιθέσεων που σημειώνονται σε εμπορικά πλοία που προσεγγίζουν στα λιμάνια της χώρας.

Για το σκοπό αυτό συγκροτήθηκε επιτροπή η οποία θα μελετήσει το θέμα και θα προτείνει σειρά μέτρων προς άμεση υλοποίηση.

❖ Αρκετοί είναι εκείνοι που εξακολουθούν να πιστεύουν ότι ο Ο.Ρ.Α. 90 θα πρέπει να προχωρήσει ως έχει χωρίς καμία μεταβολή.

Ωστόσο το Αμερικανικό Κογκρέσσο έχει άλλη άποψη και προσπαθεί να επιφέρει κάποιες μεταβολές στο νομοθέτημα, οι οποίες πάντως δεν αλλάζουν την φιλοσοφία του νόμου.

ΕΥΡΩΠΗ

❖ Η ναυτιλιακή εταιρία "Harag Lloyd" κατά την περίοδο αυτή διαπραγματεύεται με την εταιρία "American Express", τη συνεργασία της στις ταξιδιωτικές υπηρεσίες.

Η γερμανική εταιρία ανακοίνωσε ότι η συμφωνία αυτή θα αποβεί αποτελεσματική για τον τουρισμό, ωστόσο δεν έκανε γνωστές περισσότερες πληροφορίες γύρω από τις συζητήσεις.

❖ Μέχρι το 2000 η Γερμανία εκτιμάται ότι θα έχει αυξήσει κατά 85% τις εισαγωγές καφέ υ-

πό μορφή εμπορευματοκιβωτίων.

❖ Τα δικαιώματα των ζώων επικράτησαν τελικά σε μία δίκη που διήρκεσε περίπου πέντε μήνες στην Αγγλία, στην διάρκεια της οποίας επιδιώχθηκε να τεθούν σε εφαρμογή νέα δεδομένα για την μεταφορά κτηνών και ζώων με τα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία και τα πορθμεία που κινούνται στα βρετανικά χωρικά ύδατα.

❖ Σε αντικείμενο διεθνούς μελέτης τείνει να εξελιχθεί η περίπτωση της Ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας "Strintzis Lines", τα οικονομικά αποτελέσματα της οποίας αποτελούν σημείο αναφοράς για την πορεία των ναυτιλιακών εταιριών που είχαν επιλέξει την άντληση κεφαλαίων από τα Χρηματιστήρια.

Ο Διεθνής τύπος φιλοδοξεί πολύ συχνά ανταποκρίσεις για τα θετικά αποτελέσματα της "Strintzis Lines", διαπιστώνοντας πολλές φορές ότι οι Έλληνες εφοπλιστές μπορούν να ανακυκλώνουν τα κεφάλαια και να δημιουργούν περισσότερα πλοία. Με άλλα λόγια και καλά πλοία να έχουν και επιτυχημένη πορεία και να «αυγατίζουν» τα χρήματα.

International

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

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

P.O.Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ανώτατη ιταλική τιμητική διάκριση στον Πρόσβη Φώτη Πουλίδη

Με το ανώτατο παράσημο της Ιταλικής Δημοκρατίας Cavaliere du Gran Croce dell' Ordine al Merito della Repubblica Italiana τιμήθηκε ο κ. Φώτης Πουλίδης για την εντυπωσιακή επί σειρά ετών παρουσία του στον διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

Το παράσημο, θα απονεμηθεί στον Έλληνα ναυτιλιακό επιχειρηματία από τον Πρόεδρο της Ιταλικής Δημοκρατίας, σύμφωνα με Προεδρικό Διάταγμα που γνωστοποιήθηκε στον κ. Πουλίδη με επιστολή του πρωθυπουργού.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στον κ. Φώτη Γ. Πουλίδη έχει επίσης απονεμηθεί τον Σεπτέμβριο του 1994, το παράσημο του Ταξιάρχου του Τάγματος του Φοίνικος από τον τότε Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, για τη συμβολή του στην ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Υπό την κυανόλευκο

Τον Μάιο υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

- "Μοντρόζ", δεξαμενόπλοιο, πρώην "Altus" υπό σημαία Μπαχάμας, 52.743 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1980, που ανήκει στην εταιρία "Miramar Navigation Corporation" (κ. Κων. Γλυνός).

- "Γιάννης Μ.", δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Νο. 113 Ε, 52.829 τον. γκρός, που ανήκει στην εταιρία "Coastal Inc." (Γαβριήλ Χαλδέζος).

- "Θεόνυμφος", μπάλκερ, πρώην "Pegasus V" υπό παναμαϊκή σημαία, 36.137 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία "Theonymphos Maritime Inc." (Pronoia Ship Agents & Brokers Inc.).

Τα συμβεβλημένα

Τον Απρίλιο υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την α-

σφάλιση των πληρωμάτων δεξαμενοπλοίου ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένη σημαία:

- "Πηνειός", λιβερριανό, 36.992 τον. γκρός, από 22.3.95, εκπρόσωπος κ. Κων. Περατικός.

Τα διαγραφέντα

Το ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκε από τον πίνακα των συμβεβλημένων το πλοίο:

- "Μύκονος V", παναμαϊκό, 10.258 τον. γκρός, από 1.4.95 λόγω πωλήσεως.

- Στις 30.4.1994 τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία ανέρχονταν σε 138, συνολικής χωρητικότητας 2.194.251 τον. γκρός.

Στην Ένωση Ρυμουλκών & Ναυαγοσωστικών

Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο που εξελέγη από τη γενική συνέλευση της Ένωσης Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων της 10ης Απριλίου 1995 συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Νίκος Τσαβλέρης πρόεδρος, Χαράλαμπος Αννίνος αντιπρόεδρος, Σπυρ. Πλυτζανόπουλος γεν. γραμματέας & ταμίας και Γεώργιος Α. Μάτσας, Λουκάς Ι. Μάτσας, Ανδρέας Τσαβλέρης και Γεώργιος Τσαβλέρης, μέλη.

Παραχώρηση κτήματος του ΟΛΠ

Η Διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς εκδηλώνοντας, την ευαισθησία της σε θέματα περιβαλλοντικής πολιτικής, αποφάσισε την παραχώρη-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

FRAGOKLISSIAS 9
151 25 MAROYSSI
GREECE

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

Με το ισχύον ναυολόγιο τα εισιτήρια στα ακτοπλοϊκά.

Με απόφαση του υπουργείου Ναυτιλίας, το ισχύον σήμερα ναυολόγιο εξακολουθεί να εφαρμόζεται στα ε/γ - ο/γ ακτοπλοϊκά πλοία που προσαρμόζονται στις απαιτήσεις του Π. Διατάγματος 101/24.3.95 (Νέος Κανονισμός Ενδιαίτησης), με το οποίο έχει γίνει η διάκριση των θέσεων των επιβατών σε διακεκριμένη και οικονομική αντί των Α', Β' Γ' και τουριστικής που ίσχυε έως σήμερα.

Ειδικότερα η απόφαση του ΥΕΝ, προβλέπει τα ακόλουθα:

- Ως βασικός ναύλος "οικονομικής θέσης" (σαλόνι/κατάστρωμα) θα καταβάλλεται ο αντίστοιχος ισχύων ναύλος τρίτης (Γ') θέσης.

- Ως βασικός ναύλος "διακεκριμένης θέσης" (σαλόνι με κλίνη σε καμπίνα "Β" για όσα πλοία υποχρεούνται να διαθέτουν), θα καταβάλλεται ο αντίστοιχος ισχύων ναύλος, δεύτερης (Β').

- Επιβάτες των ανωτέρω θέσεων, εφόσον επιθυμούν (προαι-

ρετικά) κλίνη, είτε σε "υπνωτήριο" για την οικονομική θέση, είτε σε καμπίνα κατηγορίας "ΑΒ" για τη διακεκριμένη, θα καταβάλλουν τον προβλεπόμενο ναύλο της θέσης τους, προσυζημένο κατά είκοσι τοις εκατό (20%).

- Επιβάτες διακεκριμένης θέσης που επιθυμούν καμπίνα κατηγορίας "Α", θα καταβάλουν ναύλο που διαμορφώνεται ελεύθερα από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, σε ύψος μέχρι και τετραπλάσιο του αντιστοίχου της οικονομικής θέσης.

- Για πλοία που εκτελούν πλόες κατηγορικών: Γ' - Δ' - Ε' - ΣΤ', ο ναύλος διακεκριμένης θέσης (άνευ κλίνης), μπορεί να διαμορφώνεται ελεύθερα από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες, πέραν του ως άνω καθορισμένου ελάχιστου ύψους (της περίπτωσης β') και μέχρι το διπλάσιο του αντίστοιχου ναύλου της οικονομικής θέσης.

ση της χρήσης έκτασης 20 στρεμμάτων στην περιοχή "Καστράκι" στον Δήμο Δραπετσώνας, προκειμένου να δημιουργηθούν εκεί χώροι αναψυχής και πρασίνου για τους κατοίκους της περιοχής.

Πρόκειται για μία έκταση που δεν δημιουργεί λειτουργικά προβλήματα στο λιμάνι.

Σχετική απόφαση έλαβε σήμερα, το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΠ, που συνεδρίασε υπό την προεδρία του Γεωργίου Πρασιανάκη με παρόντες τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας

κ. Γ. Κατσιφάρα, τον νομάρχη Πειραιά κ. Χρ. Φωτίου και το Δήμαρχο Δραπετσώνας κ. Δημ. Χρονόπουλο.

Η παραχωρούμενη έκταση θα ενταχθεί σε σχέδιο ανάπτυξης της περιοχής "Καστράκι" και προβλέπεται να λειτουργήσουν εκεί θέατρο, γήπεδο τέννις, παιδική χαρά και υπαίθριο αναψυκτήριο.

Η παραχώρηση γίνεται αρχικά για 20 χρόνια.

Η έκταση γειτνιάζει με τον αρχαιολογικό χώρο, όπου υπάρχουν υπολείμματα πύργων των Μακρών Τειχών και η Διοίκηση του ΟΛΠ πιστεύει ότι η ανάπτυξη της περιοχής από το Δήμο Δραπετσώνας θα λάβει σοβαρά υπόψη της αυτό το δεδομένο και θα επιδιώξει, ώστε η αρχαιολογική αυτή κληρονομιά να αναδειχθεί κατά τον καλύτερο τρόπο και να γίνει προσπελάσιμη στο ευρύτερο κοινό.

Με την ευκαιρία αυτή ο Πρόεδρος του ΟΛΠ εξήγγειλε την πρόθεση του Οργανισμού να αντιμετωπίσει θετικά το αίτημα του Υπουργείου Ναυτιλίας και άλλων φορέων για παραχωρήσεις διαφόρων χώρων του λιμανιού, προκειμένου να στεγασθούν υπηρεσίες τους που δραστηριοποιούνται στη λιμενική περιοχή, όπως η πλοηγική Υπηρεσία, το Κεντρικό Λιμεναρχείο, άλλες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας κλπ.

Ο κ. Γ. Κατσιφάρας

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρας εξέφρασε την ικανοποίησή του για αυτή την απόφαση της Διοίκησης του ΟΛΠ και συνέστησε στο Δήμαρχο Δραπετσώνας να προχωρήσει, με βάση μία ολοκληρωμένη μελέτη, στην εφαρμογή του σχεδίου ανάπτυξης της περιοχής, ώστε η ίδια να αναβαθμισθεί και το επίπεδο ζωής των κατοίκων να βελτιωθεί.

Ο κ. Υπουργός έδωσε την υπόσχεση ότι παρόμοιες πρωτοβουλίες των γειτονικών δήμων θα ενισχύονται, αρκεί να μην

Ο Εκδοτικός Οίκος των Αθηνών, ΤΑΣΟΥ ΠΙΤΣΙΛΟΥ γνωστοποιεί στην ναυτιλιακή κοινότητα, ότι εκυκλοφόρησε το νέο βιβλίο του δημοσιογράφου Ευστάθιου Μπάτη με τίτλο:

Ο Δρόμος για τον Επισείοντα

Δύο τόμοι, 600 σελίδες, αξιόλογα φωτογραφικά ντοκουμέντα και τα πρακτικά δέκα ιστορικών συζητήσεων Στρογγυλής Τράπεζας.

Το βιβλίο διατίθεται από τον εκδοτικό Οίκο Πιτσιλού (τηλ. 3211237 - 3218872) και από τα κεντρικά βιβλιοπωλεία της Αθήνας και του Πειραιώς.

παρεμποδίζεται η λειτουργία και η ανάπτυξη του λιμανιού.

Η διαχείριση εμπορευμάτων στα λιμάνια

Οι σύγχρονες αντιλήψεις περί τη διοίκηση λιμένων και οι ολοκληρωμένες υπηρεσίες διαχείρισης εμπορευμάτων (Logistics) στην εξελιγμένη βιομηχανία των μεταφορών ήταν το θέμα ομιλίας του αμερικανού καθηγητού και στελέχους του λιμένα Νέας Υόρκης και Νιού Τζέρσεϋ, κ. Gerhard Muller, που πραγματοποιήθηκε στο Πανεπιστήμιο Πειραιά στις 30 Μαΐου.

Ο ομιλητής αναφέρθηκε κυρίως στις εφαρμογές νέων μεθόδων και τεχνολογιών στη διοίκηση λιμένων και θαλασσίων μεταφορών, τονίζοντας τη σπουδαιότητα που έχουν τα κριτήρια επιλογής των αγορών και οι μορφές των παρεχομένων υπηρεσιών, οι οποίες θα πρέπει να είναι απόλυτα προσανατολισμένες στις απαιτήσεις των πελατών.

Επίσης, υπογράμμισε την ανάγκη συνεργασιών για υψηλού επιπέδου υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών, εφαρμογής των νέων τεχνολογιών και εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης του απασχολούμενου προσωπικού.

Η ομιλία οργανώθηκε από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς σε συνεργασία με το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά.

Στην ομιλία παραβρέθηκε ο Γενικός Διευθυντής του ΟΛΠ και την παρακολούθησαν στελέχη του ΟΛΠ και παράγοντες της Πανεπιστημιακής κοινότητας του Πειραιά.

Το Κλάμπ Επιχειρηματιών

Ο Ελληνο-Νοτιοαφρικανικός Ομίλος Επιχειρηματιών Hellenic - South African Business Club πραγματοποίησε στις 22 Μαρτίου την τακτική

του γενικής συνέλευσης στο Ξενοδοχείο Ιντερκοντινένταλ.

Παρευρέθησαν και μίλησαν ο Πρόεδρος της Νοτίου Αφρικής κ. P.K. Coetzee και ο εμπορικός και οικονομικός σύμβουλος της Πρεσβείας κ. R. Gouws, οι οποίοι εξήραν την προσφορά του ομίλου στις σχέσεις των δύο κρατών καθώς και στην ανάπτυξη των αμοιβαίων οικονομικών αποτελεσμάτων. Εν συνεχεία ο πρόεδρος Νίκος Γεωργακέλλος παρουσίασε τα πεπραγμένα στα μέλη που είχαν πολυάριθμη παρουσία.

Μετά από αρχαιρεσίες εξελέγη διοικητικό συμβούλιο που συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Νίκος Ι. Γεωργακέλλος πρόεδρος, Μιχάλης Πουλιαντζάς αντιπρόεδρος, Αλκης Ν. Ηλιάδης γενικός γραμματέας, Χρήστος Στάθης ταμίας, Γεώργιος Σ. Γυφτάκης συμβ. δημ. σχέσεων.

Ομάδα Εργασίας του ΝΑΤΟ στο Ίδρυμα Γουλανδρή

Το Ίδρυμα Νικολάου Π. Γουλανδρή οργάνωσε στις 25 Μαΐου ειδική εκδήλωση προς τιμήν των μελών της ομάδας εργασίας της Επιτροπής Σχεδιασμού Ωκεανοπόρου Ναυτιλίας του ΝΑΤΟ, που συνεδρίασε

στην Αθήνα με πρωτοβουλία του μέλους της ομάδας, διευθυντικού στελέχους της Capeside Steamship Co., Κώστα Μ. Φραντζή, ο οποίος είναι και μέλος του Συμβουλίου του Κομμίτη.

Η εκδήλωση περιελάμβανε ξενάγηση στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης από την αρχαιολόγο κ. Μαρίνα Πλατή και δεξίωση που παρέθεσε η κ. Ντόλυ Ν. Γουλανδρή, η οποία και καλωσόρισε τους επισκέπτες στο Μουσείο.

Από πλευράς ΥΕΝ παρέστη ο Τμηματάρχης της ΔΠΣΕΑ, πλωτάρχης κ. Σωτ. Ζειμπέκης.

Στον Αγ. Ανδρέα οι κατασκηνώσεις Οίκου Ναύτη

Τη θερινή περίοδο του τρέχοντος έτους, τα παιδιά των ναυτικών θα φιλοξενηθούν στις κατασκηνώσεις του Οίκου Ναύτη στον Αγιο Ανδρέα.

Αυτό ανακοίνωσε ο Οίκος Ναύτη αναφέροντας ότι οι ενδιαφερόμενοι γονείς παιδιών ηλικίας από 7 έως 14 ετών (γεννηθέντων μεταξύ 1981-1988) μπορούν να προσέρχονται στα γραφεία του Οίκου Ναύτη τις εργάσιμες ημέρες και από 9 π.μ. μέχρι 13 μ.μ..

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΛΑΓΚΑΔΑ

Μία σειρά βιβλίων, σε πολυτελείς εκδόσεις, που είναι χρήσιμα σε κάθε αναγνώστη!

- > ΕΛΛΗΝΑΣ ΉΤΑΝ Ο ΚΟΛΟΜΒΟΣ
- > ΟΙ ΑΡΧΑΙΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ Η ΘΑΛΑΣΣΑ
- > Η ΕΛΛΗΝΙΔΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ
- > ΥΠΑΡΧΕΙ ΖΩΗ ΣΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ;
- > ΟΙ ΠΥΡΑΜΙΔΕΣ ΤΗΣ ΑΙΓΥΠΤΟΥ
- > ΚΟΠΕΡΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΓΑΛΙΛΑΙΟΣ
- > Η ΚΑΤΑΚΤΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ ΚΑΙ Η ΤΡΙΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΙΝΚΑΣ
- > ΘΗΡΑ -- Η ΠΟΜΠΗΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΙΣΤΟΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
- > ΕΛΛΗΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΕΞΕΡΕΥΝΗΤΑΙ
- >

(Πωλήσεις: ΠΙΤΣΙΛΟΣ τηλ.: 32.11.237 κλπ. Βιβλιοπωλεία)

Η υγειονομική εξέταση και η απογραφή των παιδιών που θα σταλούν στην κατασκήνωση θα γίνει από 5 μέχρι 30 Ιουνίου.

Αισθητή μείωση εργασιών στην επισκευαστική βάση Περάματος

"Είναι γεγονός πως οι εργασίες στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη μειώνονται συνεχώς και οι άνθρωποι που απασχολούνται σε αυτήν έχουν δίκιο να διαμαρτύρονται διότι προσπαθούν να εξασφαλίσουν το μεροκάματό τους.

«Από την πλευρά μου πολλές φορές έχω κάνει έκκληση προς τους Έλληνες εφοπλιστές να φέρνουν τα πλοία τους εδώ στην Ελλάδα για την εκτέλεση επισκευαστικών και μετασκευαστικών εργασιών. Είναι το μόνο που μπορώ να κάνω γιατί δεν μπορώ να πιέσω τους εφοπλιστές και να τους υποδείξω που θα γίνουν οι επισκευές του πλοίου τους".

Αυτό δήλωσε ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρas σχολιάζοντας τις αντιδράσεις των εργαζομένων στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος και πρόσθεσε ότι με τη συμμετοχή των εργαζομένων και της διοίκησης του ΟΛΠ, θα γίνει λεπτομερής καταγραφή των θεμάτων της ζώνης, για τα οποία είναι υπεύθυνος ο Οργανισμός και θα ληφθούν μέτρα.

Νέο Δ.Σ. του Συλλόγου Αποφοίτων Οινουσσών

Κατά τις τελευταίες αρχαιρεσίες που πραγματοποιήθηκαν στις 30 Μαΐου 1995, αναδείχθηκε νέο διοικητικό συμβούλιο του Συλλόγου Αποφοίτων Οινουσσών ως εξής:

Νικόλαος Λιγνός πρόεδρος, Νικόλας Μπαλωμένος Α' αντιπρόεδρος, Στέλιος Γέμελος Β' αντιπρόεδρος, Νικόλας Αναπλιώτης γεν. γραμματέας, Γιώργος Ηλιάδης ειδικός γραμματέας, Κούλα Λαιμού ταμίας, Βασίλης Χατζηβασιλείου, Χρήστος Γεωργαντάς και Σωτήρης Δημητρώσης μέλη, με τους Απόστολο Ποταμιάνο, Ερμανουήλ Μαρσέλο και Δημήτρη Σαρρή αναπληρωματικά μέλη Δ.Σ.

Νομοσχέδιο για τα θέματα του προσωπικού Λ.Σ.

Κατατέθηκε στις 25 Μαΐου στη Βουλή από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, νομοσχέδιο με το οποίο ρυθμίζονται θέματα προσωπικού του Λιμενικού Σώματος. Με τις διατάξεις του μεταξύ άλλων ορίζονται:

- Παρέχεται -- για πρώτη φορά -- η δυνατότητα κατάταξης στη Σχολή σημαιοφόρων και γυναικών σε ποσοστό 10% του συνόλου των θέσεων.

- Στη σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων του Λιμενικού θα εισάγονται 50% πτυχιούχοι Πα-

νεπιστημίων, 40% πλοίαρχοι ή μηχανικοί του Εμπορικού Ναυτικού και 10% πτυχιούχοι Πολυτεχνικών σχολών.

- Ο διαγωνισμός για την κατάταξη στη σχολή δοκίμων υπαξιωματικών θα διενεργείται μόνο μεταξύ των εν ενεργεία λιμενοφυλάκων αποφοίτων Λυκείου.

Η ΔΝΕ για τα προβλήματα του σταθμού κοντέινερς Ικονίου

Τη σύσταση μικτής επιτροπής προκειμένου να συμφωνηθούν και να ιεραρχηθούν τα κυριότερα προβλήματα στη λειτουργία του σταθμού κοντέινερ του Νέου Ικονίου και να δρομολογηθούν λύσεις, προτείνει ο πρόεδρος της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης, Δημήτρης Θεοδωρίκας.

Ο κ. Θεοδωρίκας, με επιστολή που απέστειλε στο γενικό διευθυντή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Σπύρο Στάλια, επισημαίνει ότι κατά την πρόσφατη συνάντηση των χρηστών των υπηρεσιών του ΣΕΜΠΟ του Νέου Ικονίου, υπογραμμίσθηκε ότι υπάρχει πρόβλημα υποδομής και οργάνωσης και δεν εξυπηρετούνται οι άνθρωποι που συναλλάσσονται με τις υπηρεσίες στο λιμάνι.

Ειδικότερα, ο κ. Θεοδωρίκας επισημαίνει στην επιστολή του: "Κατά τη συνάντηση υποβλήθηκε εκ μέρους των χρη-

ΖΗΤΕΙΤΑΙ

Από ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ εταιρία, βοηθός Αρχιμηχανικού ηλικίας έως 40 ετών με διπλώμα ανωτάτης σχολής μηχανολόγων και σχετική προυπηρεσία. Απαραίτητη άριστη γνώση αγγλικής και εξοικείωση με Η/Υ.

> Αποστείλατε βιογραφικό:

Leros Management S.A.

(Ref. TAS/95), Κτίριο «Ανάβρυτα 1»

Κηφισίας 227, Κηφισιά 145 61

Fax: No. 61 24 926

ΖΗΤΕΙΤΑΙ

Από ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ εταιρία, νεαρός πλοίαρχος ή αξιωματικός Γέφυρας, έως 40 ετών για το OPS DEPT.

Με προυπηρεσία σε ανάλογη θέση.

Απαραίτητη άριστη γνώση αγγλικής και εξοικείωση με Η/Υ.

> Αποστείλατε βιογραφικό:

Leros Management S.A.

(Ref. YM/95), Κτίριο «Ανάβρυτα 1»

Κηφισίας 227, Κηφισιά 145 61

Fax: No. 61 24 926

στών στη Διεθνή Ναυτική Ένωση, σειρά αξιολογών και ε-ποικοδομητικών προτάσεων, αλλά και ακούστηκαν ενδιαφέ-ρους απόψεις από χρήστες οι οποίοι έχουν ουσιαστικά άμεση και καθοριστική παρουσία στην εκτέλεση των εργασιών που λαμβάνουν χώρα στο "Τέρμι-ναλ".

«Κατά τη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου της Δ-ΝΕ, αποφασίστηκε ομόφωνα να υποβληθεί η πρόταση για σύ-σταση κοινής επιτροπής ΟΛΠ και ΔΝΕ, της οποίας έργο θα εί-ναι η συμφωνία ότι τα προβλή-ματα που έχουν εντοπιστεί εί-ναι όντως σοβαρά και πρέπει ά-μεσα να αντιμετωπισθούν.

Εξάλλου ο κ. Θεοδωρίκας προσθέτει "με την ολοκλήρωση του έργου της επιτροπής και με δεδομένα και αναμφισβήτη-τα αποτελέσματά της, θα είναι πλέον έργο του ΟΛΠ να μεθο-δεύσει τον τρόπο της σταδιακής υλοποίησης των προταθισμέ-νων λύσεων, με μεθοδολογία πάνω στην οποία η Διεθνής Ναυτική Ένωση, θα προσφέρει υποστήριξη σε κάθε τομέα".

Τα μέλη της Διεθνούς Ναυ-τικής Ένωσης επιθυμούν να συμβάλουν ώστε να πραγματο-ποιηθεί τελικά η από ετών ε-παγγελλόμενη αναβάθμιση των παρεχομένων από τον ΟΛΠ υ-πηρεσιών, καταλήγει η επιστο-λή της ΔΝΕ.

Τα ναυπηγεία UNITHAI της Μπάνκογκ γιόρτασαν την εκατοστή επετηρίδα πλοίου

Τα "Unithai Shipyards" της Ταυλάνδης εξασφάλισαν το εκα-τοστό συμβόλαιο επισκευής πλοίου σε λιγότερο από δύο χρόνια από την έναρξη των ερ-γασιών τους. Πρόκειται για την μονάδα της κοινοπραξίας του Frank Chao με την Namura Shipbuilding που βρίσκεται στο Laem Chabang κοντά στην Μπανκόγκ ολοκλήρωσε την πρώτη φάση της ανάπτυξης της

Σεμινάριο "Shipping Management" στην Αθήνα

Το European University (Ελ-βετίας) οργανώνει ένα workshop περί "Shipping Management", το οποίο θα πραγματοποιηθεί μεταξύ 26-29 Ιουνίου στο ξενοδοχείο Ιντερκο-ντινένταλ της Αθήνας.

Το σεμινάριο θα ολοκληρωθεί σε τέσσερα απογεύματα και πε-ριλαμβάνει μεταξύ άλλων οικο-νομικά θέματα στο τομέα της ναυτιλίας και μία σύντομη ανα-φορά στον ρόλο των Διεθνών Οργανισμών. Εμφαση θα δοθεί στα διοικητικά θέματα της ναυ-τιλίας από την οργανωτική και λειτουργική πλευρά: Νηογνώ-μων, Κώδικας Ασφαλούς Δια-χείρισης Πλοίων, Σημείες ευ-καιρίας, συμπεριφορά καλής λειτουργίας, ευθύνες φορτοεκ-φορτώσεων, φορτωτικά έγγρα-φα, ναυλοσύμφωνα, επανδρώ-

σεις πλοίων, είναι μερικά από τα άλλα θέματα που θα αναλυ-θούν κατά την διάρκεια του σε-μιναρίου.

Οι ομιλητές είναι επιλεγμένοι και έμπειροι τεχνοκράτες ειδι-κοί για το κάθε τομέα καθώς και μέρος του διδακτικού προ-σωπικού του European University (Ελβετίας).

Το τριήμερο αυτό σεμινάριο είναι μέρος του Μεταπτυχιακού Προγράμματος σπουδών στα Ναυτιλιακά (MBA in Shipping) του European University (Ελ-βετίας) και θα διεξαχθεί στα Αγ-γλικά.

Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται από το European University, Μακρή 12, 117 42 Αθήνα, τηλ.: 9220 106, 9225 853 και φάξ: 9220 287.

που κράτησε 18 μήνες. Μέσα σε αυτούς τους 18 μήνες τα ναυ-πηγεία πραγματοποίησαν επι-σκευές σε 100 πλοία, από τα ο-ποία 10 ανήκαν σε ελληνικά συμφέροντα, κάνοντας τους πλοιοκτήτες από την Ελλάδα τον δεύτερο πιο σημαντικό πε-λάτη των ναυπηγείων.

Η Unithai λειτουργεί σήμερα μία πλωτή δεξαμενή για πλοία χωρητικότητας έως 140.000 τον. d.w., ενώ στη δεύτερη φά-ση της ανάπτυξης της έχει προ-γραμμάτισει την κατασκευή συμπληρωματικών μηχανουρ-γείων και την απόκτηση μίας δεύτερης πλω-τής δεξαμενής με χωρητικότη-τα έως 30,000 τόννους d.w.

Ο αποκλει-στικός αντιπρό-σωπος της Unithai στην Ελλάδα είναι η Proton Marine Services.

Θεώρηση συμφωνητικών από τις ΔΟΥ

Ο Νόμος 1992/23.3.90 "Μέτρα για την περιστολή της φοροδια-φυγής, διαρρυθμίσεις στην άμε-ση και έμμεση φορολογία και άλλες διατάξεις" ορίζει ότι τα "Συμφωνητικά που καταρτίζο-νται μεταξύ επιτηδευματιών ή τρίτων για οποιαδήποτε συναλ-λαγή θεωρούνται μέσα σε 10 η-μέρες από της ημερομηνίας κα-ταρτίσεως και υπογραφής από την αρμόδια ΔΟΥ, άλλως είναι ανίσχυρα και δεν έχουν κανένα έννομο αποτέλεσμα.

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ ΚΤΙΡΙΟ

Αυτοτελές -- επιφάνεια 450 τετρ. μέτρα
Επί Ακτής Μουτσοπούλου (έναντι γρα-φεία Ολυμπιακού)
Κατάλληλο για Ναυτιλιακή εταιρία

Τηλέφωνα: 8078 625 ή 8020 471

Ωρες: 17:00 - 21:00

Με εγκύκλιό της η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών επισημαίνει ότι παρόλο που η εφαρμογή της ανωτέρω διατάξεως είχε ατονήσει, υπάρχουν πληροφορίες, ότι ύστερα από την έκδοση προσφάτων δικαστικών αποφάσεων, είναι πιθανόν να δημιουργηθούν στο μέλλον προβλήματα. Συνιστάται λοιπόν, ανάλογα βέβαια με την περίπτωση, οι ναυτιλιακές εταιρίες να προβαίνουν έγκαιρα στην απαιτούμενη θεώρηση των συμφωνητικών.

Με σημαντικά κέρδη έκλεισε το 1994 η ΔΑΝΕ

Τα καθαρά κέρδη της χρήσεως 1994 της ναυτιλιακής εταιρίας ΔΑΝΕ Sea Line, ανήλθαν σε 680 εκατ. δρχ. έναντι 655 εκατ. δρχ. του προηγούμενου έτους.

Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας θα προτείνει στην γενική συνέλευση των μετόχων, που θα συνέλθει στη Ρόδο στις 25 Ιουνίου 1995, να διανεμηθεί ως μέρισμα 60 δρχ. για κάθε μία από τις 6.199.433 μετοχές, δηλαδή συνολικά 372 εκατ. δρχ., έναντι 265 εκατ. δρχ. του προηγούμενου έτους.

Στα πλαίσια του εκουγχρονισμού και της ανανέωσης του στόλου της, η ΔΑΝΕ πρόκειται να αποφασίσει, κατά την προσεχή Τακτική Γενική Συνέλευση του Ιουνίου, να πραγματοποιήσει αμέσως σημαντική αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου.

Σύμφωνα με πληροφορίες, τα κεφάλαια που θα συγκεντρωθούν, θα χρησιμοποιηθούν για την καταβολή μέρους της αξίας αγοράς νεότευκτου επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου, το οποίο θα κατασκευασθεί εξ υπαρχής σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία, με βάση τις πλέον σύγχρονες προδιαγραφές και θα δρομολογηθεί στην γραμμή Πειραιά - Κώ - Ρόδου.

Εγκρίθηκε το σύστημα οικογενειακού γιατρού στον Οίκο του Ναύτη

Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης (ΦΕΚ 446B/19.5.1995) η απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα, με την οποία εγκρίνεται η εφαρμογή του συστήματος του οικογενειακού γιατρού στον Οίκο Ναύτη για το Νομό Αττικής.

Όπως προβλέπει η πρόταση της διοίκησης του Οίκου Ναύ-

τη, το νέο σύστημα θα εξυπηρετείται από 231 ιδιώτες γιατρούς, ειδικότητας παθολόγου, παιδίατρο, καρδιολόγου, οφθαλμιάτρο, γυναικολόγου, ορθοπαιδικού, ΩΡΛ και δερματολόγου.

Οι γιατροί θα προσληφθούν με μηνιαία αμοιβή και ετήσια σύμβαση μίσθωσης έργου, θα έχουν την υποχρέωση να εξυπηρετούν τους ασφαλισμένους στα ιδιωτικά τους ιατρεία επί 4ωρο καθημερινά κατά τις εργάσιμες ημέρες της εβδομάδας και μία ώρα καθημερινά σε κατ'οίκον επισκέψεις.

Το ποσό της μηνιαίας αμοιβής για κάθε ειδικότητα ιατρών θα είναι ανάλογο με τον αριθμό των ασφαλισμένων που θα εξυπηρετούν.

Το νέο σύστημα οικογενειακού ιατρού θα εφαρμοσθεί στο Λεκανοπέδιο Αττικής, ενώ στην υπόλοιπη Ελλάδα θα παραμείνει όπως έχει το ισχύον σύστημα. Μέχρι της πλήρους ανάπτυξης του νέου συστήματος οι ασφαλισμένοι και στο Λεκανοπέδιο Αττικής θα εξυπηρετούνται από τους συμβεβλημένους ιατρούς του υπάρχοντος σήμερα συστήματος.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1127 San Martin, Buenos Aires 1004 - Argentina

SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE

P&I - LEGAL AND SPECIAL SERVICES
FORWARDING
REPRESENTATIONS
CATERING
IATA OPERATORS
IMPORT - EXPORT & TRADING

Mr. CONSTANTINE VALAOURIS - Chief Exec.

AFTER OFFICE: (Mr. Valaouris Residence) 3272063
3271371 3270226
Telex: 26621 HELLAS AR
Cables: HELLASMAR BUENOSAIRE

DIRECT OPERATIONS DESK
Phones: 3116163 - 3121843 - 3125814
Switchboard: 3111384 - 3121616 - 3136698
Telefax: (00541) 3136683 - 3134155

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA - PARAGUAY - URUGUAY AND CHILE

Η ετήσια δαπάνη που θα απαιτηθεί για την εφαρμογή του θεσμού του οικογενειακού γατρού στον Ο.Ν. ανέρχεται στο ποσό των δρχ. 714.300.000 θα καλυφθεί από τις πιστώσεις που έχουν εγγραφεί για τη μισθοδοσία του προσωπικού στον προϋπολογισμό Ο.Ν. (ΚΑΑΝ) οικ. χρήσεως 1995.

Κοινοτικό περιβαλλοντικό πρόγραμμα HELMEPA - LIFE σε 68 Ελληνικές ακτές

Η HELMEPA, εκπροσωπώντας και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μαζί με τους Ο.Τ.Α., ευχαριστεί και όσους βοήθησαν στην εκτέλεση του Κοινοτικού Προγράμματος HELMEPA-LIFE στο πρώτο 5μηνο Ιανουαρίου - Μαΐου 1995. Ιδιαίτερα, τονίζει τη μεγάλη συμμετοχή των μαθητών των Ομάδων της "Παιδικής HELMEPA" αλλά και πολλών Δημοτικών Σχολείων και των δασκάλων τους στις περιοχές του Προγράμματος, στη Χίο, Κρήτη, Πελοπόννησο, Κεφαλλονιά και Μακεδονία - Θράκη.

Στο LIFE εντοπίστηκαν 68 μη οργανωμένες ακτές που καθαρίστηκαν εθελοντικά σε μήκος 36 χλμ. από 2.276 μαθητές και μόνο 279 κατοίκους. Μαζεύτηκαν συνολικά 210 κ.μ. σκουπιδιών, από τα οποία, δυστυχώς, 59% ήταν πλαστικά. Τα νερά κολύμβησης όλων των ακτών βρέθηκαν καθαρά, όπως απέδειξαν οι μικροβιολογικές αναλύσεις που έγιναν σύμφωνα με την ισχύουσα Κοινοτική Οδηγία.

Στις 68 αυτές ακτές τοποθετήθηκαν ειδικές Πινάκιδες του Προγράμματος HELMEPA-LIFE με την παράκληση να τις διατηρούν καθαρές.

Στο 5μηνο έγινε περιβαλλοντική ενημέρωση σε 1.000 μαθητές σε Εκθεση της HELMEPA στα Χανιά και Αγ. Νικόλαο Κρήτης, και σε 2.100 μαθητές στην Καλαμάτα και Νεάπολη. Ακόμη 4.000 συνολικά άτομα, Έλληνες και ξένοι, επισκεφθήκαν τις Εκθέσεις και στις τέσσερις πόλεις.

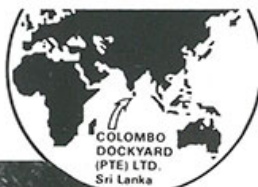
Τέλος, η HELMEPA ευχαριστεί τα ΜΜΕ των παραπάνω περιοχών που κάλυψαν και πρόβαλαν τις δραστηριότητες

που θα συνεχισθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1995.

Μείωση τελών στη Διώρυγα της Κορίνθου

Την ικανοποίησή του εξέφρασε το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας για την απόφαση του Οργανισμού της Διώρυγας της Κορίνθου να αναθεωρήσει το καθεστώς εκμετάλλευσης της σημαντικής αυτής θαλάσσιας διόδου, η χρήση της οποίας έχει καταστεί απαγορευτική για

THE MOST CONVENIENT LOCATION IN SOUTH ASIA



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

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

Equipped with dockside and workshop facilities
1225M LONG REPAIR BERTHS
EXTENSIVE/COMPREHENSIVE REPAIR FACILITIES ROUND THE CLOCK
High Pressure Water Jetting, Airless Spray Painting, Blast Cleaning, Tank Cleaning, Annual Surveys, Safety Equipment Surveys, Cargo Gear Surveys, Special Surveys, Load Line Inspection, Non-destructive Testing, Hull Repairs, Propeller Repairs, Machinery Repairs, Pipe Repairs, Electrical & Electronic Repairs etc.

FOREIGN REPRESENTATIVES:

DENMARK — Eberhardt Agencies & Shipping APS
Phone: 1-136616 Telex: 15055
GREECE — Chris Marine
Phone: 4178181 Telex: 241015
HONG KONG — East Asia Shipping (Hong Kong) Ltd
Phone: 5-724318 - 0 Telex: 74748
INDIA — Ocean Span Shipping Company
Phone: 822 05 21 Telex: 11-75438
NORWAY — Siv Ing Jan Ludvig Gabrielsen
Phone: (042) 26885 Telex: 21034
PAKISTAN — Marine and Industrial Consultants
Phone: 461165 Telex: 25024
SINGAPORE — Ceylon Shipping Agency
Phone: 2219388 Telex: 34598
THE NETHERLANDS — EMHA Technisch Bureau B.V.
Phone: 010-290666 Telex: 844/28547
UK — Carlden Marine & Industrial Agencies
Phone: 01-623-1233 Telex: 269739
U.S.A. — Penn International Marine Agencies Ltd.
Phone: (212) 422-9246 Telex: 239085
WEST GERMANY — Bernd Luchterhand GmbH
Phone: 311333 Telex: 214059

CONTACT US FOR BUNKERS AND OTHER SUPPLIES AS WELL



Colombo Dockyard (Private) Ltd

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

την Ελληνική Ναυτιλία λόγω κόστους.

Ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Κωνσταντίνος Κομνηνός δήλωσε την συνδρομή του Επιμελητηρίου στην προσπάθεια επαναπροσδιορισμού του ρόλου της διώρυγας, καθώς η αύξηση των διελεύσεων πλοίων, μέσω μίας λογικής τιμολογιακής πολιτικής, θα ωφελούσε σημαντικά την ανάπτυξη του θαλασσιού τουρισμού της Δυτικής Ελλάδας και θα βελτίωνε επί το ασφαλέστερον και οικονομικότε-

ρον την διακίνηση επιβατών και προϊόντων, σε μία χρονική περίοδο που η Αδριατική έχει υποκαταστήσει πλήρως την μεταφορά εθνικών φορτίων προς την Ευρώπη μέσω της πρώην Γιουγκοσλαβίας.

Λιγότερα ατυχήματα κατά το πρώτο τρίμηνο του 1995

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του Ινστιτούτου Ναυτασφαλιστών, του Λονδίνου, που αφορούν πλοία χωρητικότητας άνω των 500 τον. γκρό, τα ατυχήματα κατά το πρώτο τρίμηνο του 1995 είναι σαφώς λιγότερα από αυτά της ίδιας περιόδου του 1994.

Συγκεκριμένα επιβεβαιώθηκαν 18 ολικές απώλειες με συνολική χωρητικότητα 88.801 τον. γκρό.

Όμως ο ILU προειδοποιεί ότι, παρά την έμφανη μείωση στον αριθμό των ολικών απωλειών κατά 47% και στην απωλεσθείσα χωρητικότητα κατά 80% αντιστοίχα από τις απώλειες του 1994, είναι πιθανό να σημειωθούν αυξήσεις για το ίδιο χρονικό διάστημα του 1995 καθώς πολλά ατυχήματα θα καταλήξουν σε ολικές απώλειες ή τεκμαρτές ολικές απώλειες (CTL).

Πρέπει να σημειωθεί ότι κατά το πρώτο τρίμηνο του 1994, στο τέλος Μαρτίου, είχαν σημειωθεί 24 ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 348.874 τον.

γκρό, ενώ σήμερα έχουν καταγραφεί για το ίδιο χρονικό διάστημα 34 ολικές απώλειες, συνολικής χωρητικότητας 438.426 τον. γκρό.

Παρόλα αυτά η σημαντική κάμψη στον αριθμό των ολικών απωλειών είναι ενθαρρυντική και αντανakλά τα αποτελέσματα των αυστηρότερων επιθεωρήσεων που εφαρμόζονται καθώς και την αποφασιστικότητα των ναυτασφαλιστών να τιμωρούν τα κατώτερης ποιότητας πλοία.

Σύμφωνα με στοιχεία του ILU, 170 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους ή απωλέσθηκαν σαν αποτέλεσμα μερικής ή ολικής απώλειας κατά το διάστημα μεταξύ Ιανουαρίου - Μαρτίου.

Ο μεγάλος αυτός αριθμός ανθρώπινων απωλειών για ένα τρίμηνο εξηγείται με την απώλεια τον Ιανουάριο του υπό σημαία Μάλτας, μπάλκερ "Πάρις", 16.540 τον. γκρό και του υπό σημαία Χόγκ Κόγκ, "You Xin", 15.865 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1992, που χάθηκαν αψάνδρα.

Οι δύο αυτές ολικές απώλειες ήταν από τις πλέον επώδυνες για τους ναυτασφαλιστές, καθώς η αξία των πλοίων έφθανε τα 10 εκατ. δολλ. για το "Πάρις" και τα 19 εκατ. δολλ. για το "You Xiu".

Τα περισσότερα από τα υπόλοιπα πλοία που χάθηκαν ήταν φορτηγά, ναυπηγήσεως της δεκαετίας του 1970.

Μεταξύ των σημαντικότερων απωλειών ήταν αυτή του φορτηγού "God is Love", 1.812 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1972, με σημαία Αγίου Βικεντίου, που υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στο Γιβραλτάρ και εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμα για να ρυμουλκηθεί τελικά στο Καδίξ.

Σεμινάριο για την εφαρμογή του ISM Code από τον Ελληνικό Νπογνώμονα

Στα πλαίσια ενημέρωσης των στελεχών των συνεργαζομένων

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974

Jim Lagonikos, President
Bod Mooney, Sales & Service

Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T -
DEB - 22

TBA - 12 - 16 - 16 1/2

All Parts Made in U.S.A. and Are Fully
Guaranteed

TEL: 718-392-4444 TLX - TWX
FAX: 718-482-8372 710-582-4847 JPRNYK

48-55 36th Street, Long Island City,
NY 11101

Authorized Agents
U.S.A.

Calhoun & DeJong, Inc.

3907 N Interstate
Portland, OR 97227
Tel.: (503) 288-5091
Fax: (503) 288-4507

Superb Marine

2901 Fox Run Court
Mobile, AL 36609
Tel.: (205) 604-3162
Fax: (205) 661-1939

DUBAI

Vrettoship S.A.

Sharjah U.A.E.
Tel.: 06-358244
Fax: 06-369594

Tlx: 68908 VSHIPPEM

HOLLAND

M.P.R.S. Pump Repair
Service

F. Van Eedenplaats 49
Tel.: (010) 450 7085
Fax: (010) 450 7085

SINGAPORE

Kvaerner Singapore Pte. Ltd.
15 Benoi Crescent
Jurong Singapore 2262
Tel.: 261 6066
Fax: 261 6011

ναυτιλιακών εταιριών στην εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), ο Ελληνικός Νηογνώμων (Ε.Ν.) διοργάνωσε στα τέλη Μαΐου ένα τριήμερο σεμινάριο στα γραφεία του, το οποίο παρακολούθησαν περισσότεροι από 60 εκπρόσωποι εταιριών.

Το σεμινάριο οργανώθηκε με επιτυχία από το Τμήμα Πιστοποίησης Συστημάτων Ασφαλούς Διαχείρισης και τον προϊστάμενό του κ. Κωσταντίνο Κουτσοδόντη.

Μετά την υιοθέτηση του Κώδικα ISM σαν παράρτημα της SOLAS, είναι προφανές ότι η εφαρμογή του καθίσταται πλέον υποχρεωτική και κάθε εταιρία, καθώς και όλα τα πλοία που αυτή διαχειρίζεται, θα πρέπει μέχρι την 1η Ιουλίου 1998 να πιστοποιηθούν ότι πληρούν τις απαιτήσεις του Κώδικα.

Επί πλέον, σύμφωνα με την πρόσφατη απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, όλα τα ρόρ φέρρυ που μεταφέρουν επιβάτες από και προς τους λιμένες των χωρών της Ευρωπαϊκής Ε-

νώσης, θα πρέπει να πιστοποιηθούν μέχρι τη 1 Ιουλίου 1996.

Το σεμινάριο κάλυψε με λεπτομέρειες τις απαιτήσεις του ISM και τους τρόπους εφαρμογής του, καθώς και την οργανωτική διαδικασία που πρέπει να ακολουθεί κάθε ναυτιλιακή εταιρία, δεδομένου ότι το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων πρέπει να αφομοιωθεί από ολόκληρο το στελεχιακό δυναμικό της διαχειρίστριας εταιρίας και να υποστηριχθεί αποτελεσματικά σε όλα τα διοικητικά της επίπεδα.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΓΕΙΑΣ ΠΡΟΝ. & ΚΟΙΝ. ΑΣΦ/ΣΕΩΝ
ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΕΡΓΑΤΟΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΜΕΤΑΛΛΟΥ
ΑΓ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 1 & ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλ.: 4121301

Πειραιάς 15/5/95

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Αύξηση ασφαλιστικών εισφορών

ΤΟ ΕΤΕΜ ανακοινώνει στους εργοδότες και εργαζομένους που έχουν ασφαλιστική σχέση με το Ταμείο ότι σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 32 & 37 του Ν. 2084/92 καθορίζεται ότι οι εισφορές για τους **νεοασφαλισμένους από 1/1/93** ανέρχονται: α) σε ποσοστό 6% για την ασφάλιση Κλάδου Σύνταξης (3% εργοδότη + 3% ασφαλισμένου), β) σε ποσοστό 8% για την ασφάλιση βαρέων - ανθυγιεινών επαγγελμάτων Κλάδου Σύνταξης (3,75% εργοδότη + 4,25% ασφαλισμένου) και γ) σε ποσοστό 4% επί του συνόλου των αποδοχών η κράτηση Κλάδου Πρόνοιας.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΠΟΥ ΕΙΣΠΡΑΤΤΕΙ ΤΟ ΕΤΕΜ ΑΠΟ 1/1/93

ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ % ΜΕΧΡΙ 31/12/92 ΧΩΡΙΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ			ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ % ΑΠΟ 1/1/93 ΜΙΚΤΑ ΓΙΑ ΝΕΟΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥΣ			ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ % ΑΠΟ 1/1/93 ΒΑΡΕΑ - ΑΝΟΥΥΤΕΙΝΑ ΓΙΑ ΝΕΟΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥΣ		
	ΑΣΦ/ΝΟΥ	ΕΡΓΟΔΟΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΣΦ/ΝΟΥ	ΕΡΓΟΔΟΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΣΦ/ΝΟΥ	ΕΡΓΟΔΟΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ
Κ Λ Α Δ Ο Σ ΣΥΝΤΑΞΗΣ	3,50	3,50	7,00	3,00	3,00	6,00	4,25	3,75	8,00
Κ Λ Α Δ Ο Σ ΠΡΟΝΟΙΑΣ	1,00	-	1,00	4,00	-	4,00	4,00	-	4,00
ΣΥΝΟΛΟ	4,50	3,50	8,00	7,00	3,00	10,00	8,25	3,75	12,00

Τα ανωτέρω ισχύουν αναδρομικά από 1/1/93

Η ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ
ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ & ΕΣΟΔΩΝ
ΕΛΕΝΗ ΑΝΑΣΤ. ΜΑΝΟΥΣΑΡΙΔΟΥ

Επιπλέον το σεμινάριο κάλυψε και θέματα ISO 9000 για ναυτιλιακές εταιρίες, δεδομένου ότι η τάση είναι να εφαρμόζονται με τον Κώδικα συγχρόνως και το ISO 9000, αναβαθμίζοντας περισσότερο τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι διαχειρίστριες εταιρίες.

Ηλεκτρονική διαχείριση της Ναυτιλίας

Οι εταιρίες μηχανοργάνωσης Computer Expert Systems Ltd και Shipmanagement Expert Systems S.A. χρησιμοποιώντας τεχνολογία γλωσσών τετάρτης γενεάς, προσφέρουν μία πλήρη λύση για το σύγχρονο ναυτιλιακό γραφείο με τα πακέτα ηλεκτρονικής διαχείρισης "The shipmanager intergrated software" και "the shipboard management system".

Οι εταιρίες CES και SES πρόκειται να συμμετάσχουν στην διεθνή ναυτιλιακή έκθεση NORSHIP '95, στο Οσλο της Νορβηγίας από 13-16 Ιουνίου.

Οι δύο εταιρίες είναι ήδη καθιερωμένες ως συνεργάτες της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας σε θέματα μηχανοργάνωσης και υποστήριξης ναυτιλιακών εφαρμογών υψηλής ποιότητας, με εγκαταστάσεις και πελάτες σε όλο το κόσμο.

Σεμινάριο του ABS για την ασφαλή διαχείριση

Συνεχίζοντας την σειρά διεθνών σεμιναρίων επί του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ISM και ISO 9000, ο Αμερικανικός Νηογνώμονας και η ABS Marine Services διοργάνωσαν ένα ενημερωτικό σεμινάριο για διοικητικό προσωπικό ναυτιλιακών εταιριών στις 23 Μαΐου, στο Ξενοδοχείο Ledra Marriot της Αθήνας.

Το σεμινάριο παρακολούθησαν πάνω από 140 πλοιοκτήτες, διαχειριστές πλοίων και διευθυντές ναυτιλιακών εταιριών που αντιπροσώπευαν 83 ναυτιλιακές εταιρίες.

Παρουσιάστηκαν οι απαιτήσεις του ISM και του ISO 9000, όταν εφαρμόζονται σε ναυτιλιακές εταιρίες, και η μέθοδος του ABS που συνδυάζει την εφαρμογή του συστήματος και την πιστοποίηση, ταυτόχρονα για το ISM και τον ISO 9000.

Ηδη ο ABS και η ABS QE έχουν πιστοποιήσει την εταιρία Stelmar Tankers στα πρότυπα ISM και ISO 9000 και η ABS Marine Services, μέσω των γραφείων της στον Πειραιά και το Λονδίνο, προσφέρει τις υπηρεσίες της σε πολλές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες για την πιστοποίησή τους στα πρότυπα των Κανονισμών Ασφαλούς Διαχείρισης ISM και ISO 9000.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

"MORE GREEK FERRIES"

Σαν συνέχεια στον επιτυχημένο τους τόμο "Greek Sea Bridges" - Ελληνικές Θαλασσινές Γέφυρες - που εκδόθηκε στα τέλη του 1993, η Κατερίνα και ο Στάνλεϋ Στούρμει πρόκειται να εκδώσουν τον ερχόμενο Ιούλιο, ένα συμπληρωματικό τόμο που θα περιλαμβάνει οχηματαγωγά που δεν περιλαμβάνονταν στον πρώτο τόμο.

Ο δεύτερος τόμος θα έχει την ίδια σελιδοποίηση με τον πρώτο, αλλά θα περιέχει περισσότερο κείμενο και λιγότερες φωτογραφίες και θα εστιάζεται στα πλοία που δρομολογήθηκαν μεταξύ Ελλάδας και Αγκώνας, Μπάρι, Μπρίντζι, Τεργέστης και Βενετίας.

Η νέα έκδοση εξετάζει επίσης άλλες διεθνείς διαδρομές όπως της Κύπρου, του Ισραήλ και της Τουρκίας και τα Ελληνικά οχηματαγωγά που τις εξυπηρετούν, ενώ άλλα κεφάλαια παρουσιάζουν τα σκάφη νέας τεχνολογίας - υδροπτερύγα και καταμαράν, τα ανοικτά οχηματαγωγά μικρών αποστάσεων και όλα τα νέα σκάφη που εισήλθαν στην ακτοπλοία από το 1993.

Περιλαμβάνονται συνολικά 68 ολοσέλιδες φωτογραφίες και το βιβλίο τιμάται 6.000 δρχ.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L.

FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τύπος πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ετος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	Ελληνική	10.996	1979	Κατέπλευσε στο Μοντρόζ με πυρκαϊά στο φορτίο, στις 17/5.
ΤΖΩΡΤΖΕΤ Κ. (πρ. "Rio Negro II")	Κυπριακή	12.762	1977	Προσάραξε στη Σιγκαπούρη στις 16/5 και αποκολλήθηκε αυθημερόν.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	Κυπριακή	11.269	1977	Προσέκρουσε σε τοίχο φράγματος στο δίαυλο Γουέλλαντ, στις 1/5 και υπέστη ελαφρές ζημιές. Στις 30/5 συγκρούστηκε με το φορτηγό "Irbenskiy Proliv" στο Γκρός Κακούνα.
IONIAN ΣΑΝ	Παναμαϊκή	15.979	1977	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, στη Νέα Ορλεάνη στις 29/5.
ΜΑΡΚΙΖ	Ελληνική	28.082	1975	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στο Σαίντ Μαίκλς για επισκευές, στις 27/5.
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ	Λιβεριανή	31.861	1973	Κατά το ταξίδι Ιαπωνία για Κούς Μπαίη, υπέστη ελασματοουργικές ζημιές από κακοκαιρία, τον Απρίλιο.
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II	Κυπριακή	64.670	1976	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές στο κύτος στις 14/5, στα Σέβεν Αιλαντς.
ΝΕΑ ΔΟΞΑ	Ελληνική	17.882	1984	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 25/3 και ρυμουλκήθηκε στο Κεμπέκ για επισκευές.
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	Ελληνική	35.940	1985	Συγκρούστηκε με το οχηματαγωγό "Dong A No. 117" στο Ουλσάν, στις 2/5.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΔΙΑΣ	Ελληνική	683	1967	Υπέστη ρήγμα και βυθίσθηκε στο Τακοράντι στις 20/4.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Καθώς πλησίαζε το τέλος του Μαΐου, παρατηρήθηκε ευρύτερα καθίζηση της ζήτησης στις αγορές χύδην ξηρών φορτίων και ένας Έλληνας κορυφαίος πλοιοκτήτης παρατήρησε ότι "πριν λίγο καιρό οι ναυλωτές μας κυνηγούσαν, τώρα τους κυνηγάμε εμείς".

Παρατηρητές της αγοράς θεωρούν ότι η αγορά ξηρών φορτίων έχει εισέλθει στη θερινή ανάπαυλα και αναμένουν υποχώρηση του όγκου των διακινουμένων φορτίων καθώς και των ναύλων, ενώ στον τομέα του άνθρακα και του σιδηρομεταλλεύματος δεν αναφέρονται διαθέσιμα φορτία πριν τον Ιούλιο.

Στον τομέα των κέρησων μπάλκερς η κατάσταση δεν διαγράφεται ικανοποιητική, ιδιαίτερα για τα πλοία άνω της 15ετίας, ενώ στον τομέα των Πάναμαξ υπήρξε μία σταδιακή χαλάρωση της ζήτησης με μείωση των ναύλων σε Δύση και Ανατολή.

Περισσότερο δραστήριος παρουσιάστηκε ο τομέας των χάντυσαιζ στον Ατλαντικό με αύξηση της ζήτησης στην περιοχή του Ευξείνου Πόντου, όπου κλείσθηκαν αρκετά μπάλκερς με προορισμό την Απω Ανατολή με σταθερούς ναύλους.

Η περιοχή του Κόλπου παρουσιάστηκε τον Μάιο νευρική για τις άμεσες φορτώσεις, όπου παρουσιάστηκαν αρκετές ναυλώσεις για μεταφορά φορτίων άνθρακα και κώκ, με τους ναυλωτές να επωφελούνται

από την υπερπροσφορά χωρητικότητας.

Στην Απω Ανατολή φημολογείται ότι η ικανή προσφορά χωρητικότητας στην περιοχή της Ιαπωνίας/Κορέας/Ειρηνικού θα επιδράσει αρνητικά στην αγορά του Ιουνίου, καθώς αναμένεται νέα μείωση της ζήτησης χωρητικότητας από την Ιαπωνία για το άμεσο μέλλον.

Ικανοποιητικοί χαρακτηρίζονται οι ναύλοι που κερδίζουν τα σύγχρονα τουρντέκερς στην περιοχή του Αμερικανικού Κόλπου και ανατολικά του Σουέζ, ενώ τα πλοία μεταφοράς ξυλείας ήσαν σε μεγάλη ζήτηση για μεταφορά φορτίων στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού.

Σιτηρά:

- 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ταιτσούγκ, δολ. 31,44, 10.000/4.000, Ιουνίου 29 - Ιουλίου 13.

- 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 32,00, 11 ημέρες, Ιουνίου 13-20.

- 52.000 τον. Βορ. Ειρηνικός ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 19,75, 11 ημέρες Ιουνίου 12-27.

- 25.000 τον. Γκουγιάμας για Τυνησία, δολ. 32,50, 6.000/2.000, Ιουνίου 8-15.

- 25.000 τον. Αγ. Λαυρέντιο για Αλγερία, δολ. 31,75, 5.000/1.150, μέσα Ιουνίου.

Γαιάνθρακες:

- 130.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαϊν για Ρόττερταμ, δολ.

8,65, φόρτωση κλίμακας/25.000, Ιουνίου 25 - Ιουλίου 5.

- 90.000 τον. Χάμπτον Ρόαντς για Κασιούνγκ, δολ. 16.000, 7 ημέρες, Ιουλίου 1-10.

- 75.000 τον. Χάμπτον Ρόαντς για Τάραντα, δολ. 9.000, 5 ημέρες, Ιουνίου 8-18.

Σιδηρομεταλλεύματα:

- 90.000 τον. Τουμπαράο για Μιζουράτα, δολ. 9,25, φόρτωση κλίμακας/14.000, αρχές Ιουνίου.

- 60.000 τον. Τουμπαράο για Πιομπίνο, δολ. 12,25, 2,5/2,5 ημέρες, αρχές Ιουνίου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Η υπερπροσφορά χωρητικότητας στο Ρίβερ Πλέιτ τον Μάιο, συμπίεσε τα επίπεδα χρονοναυλώσεων σε όλα μεγέθη μπάλκ κάρριερς σε ολόκληρη την περιοχή του Ατλαντικού.

Η περιοχή της Απω Ανατολής, παρά την αδράνειά της, υπήρξε κερδοφόρα για τα σύγχρονα, οικονομικού τύπου Πάναμαξ, τα οποία λόγω έλλειψης ικανής χωρητικότητας επέτρεχαν επίπεδα άνω των δολ. 16.000 την ημέρα για κυκλικά ταξίδια Αυστραλίας.

Σταθερή η κατάσταση για τα χάντυμαξ στις περισσότερες περιοχές με δολ. 14.500 ημερησίως να συμφωνούνται για πλοίο του 1984, 41.000 τον. d.w. για ένα ταξίδι Φιλιππίνες/Καλιμαντάν/Ιαπωνία και δολ. 14.000 για ένα μπάλκερ

της ίδιας ηλικίας, 43.000 τόνων για κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού μέσω Αυστραλίας από την Ιαπωνία.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Εντονη υπήρξε η δραστηριότητα στην αγορά των VLCC της Μέσης Ανατολής, με τα περισσότερα μεγάλα πετρελαιοφόρα να έχουν προορισμό την Απω Ανατολή.

Οι ναύλοι παρουσίασαν μεγάλες διακυμάνσεις, με WS 45 να πληρώνονται για ένα σύγχρονο σκάφος με φορτίο 285.000 τόν. για την Ευρώπη, ενώ WS 35 πληρώθηκαν για ένα ULCC προς τον Αμερικανικό Κόλπο με φορτίο 400.000 τόννων.

Ιάπωνες ναυλωτές πλήρωσαν WS 47,5 για φορτίο 250.000 τόννων, ενώ ένα παλαιότερο σκάφος αποδέχθηκε ναύλο WS 45 για τον ίδιο προορισμό.

Τέλος ένα σύγχρονο VLCC πληρώθηκε WS 52,5 για ταξίδι στην Ταϊβάν αλλά η πλειοψη-

φία των ναυλώσεων του Μαΐου κυμάνθηκε μεταξύ WS 40 και WS 45.

Στην περιοχή της Μέσης Ανατολής η ζήτηση χωρητικότητας δεν ήταν ικανοποιητική για τα Αφραμάξ και οι ναύλοι τους κυμάνθηκαν στα WS 85 για φορτία 80.000 τόννων.

Στην περιοχή της Δυτικής Αφρικής η αγορά των πλοίων ενός εκατ. βαρελίων δεν παρουσίασε εξάρσεις και οι ναύλοι ήταν σταθεροποιημένοι στα WS 75/77,5 για τυπικά ταξίδια στις ΗΠΑ και την Ευρώπη.

Δύο VLCC κλείσθηκαν για WS 57,5 και WS 60 για εκφορτώσεις στον Κόλπο ΗΠΑ και στην Ευρώπη αντίστοιχα.

Η ζήτηση στην Μεσόγειο ήταν αρκετή ώστε οι πλοιοκτήτες των Αφραμάξ να πετύχουν ελαφρά αύξηση των ναύλων περί τα WS 110 για τα τυπικά ταξίδια εντός της Μεσογείου με φορτίο 80.000 τόννων.

Διαφοροποιημένη υπήρξε η δραστηριότητα στα πλοία του ενός εκατ. βαρελίων και τα φορτία των 120.000/140.000 τόν. κλείνονται στα WS 75/77,5 από την Ανατολική Μεσόγειο, με πρόσθετο ποσό για φορτώσεις στον Εύξεινο Πόντο.

Μειωμένη παρουσιάστηκε η δραστηριότητα στην αγορά αργού πετρελαίου της Καραϊβικής με πτώση των ναύλων και οι τελευταίες συμφωνίες φέρουν το επίπεδο των ναύλων για προορισμούς στην Αμερικανική ακτή του Ατλαντικού είτε από την Καραϊβική, είτε από την Ανατολική ακτή του Μεξικού, περί τα WS 150 για φορτία των 70.000 τόννων.

Παρόμοιο φορτίο κλείσθηκε για την Ευρώπη στα WS 110 και ένα VLCC από το Μποναίρ για την Ανατολική ακτή του Καναδά κλείσθηκε στα WS 60.

Ελαφρά βελτίωση παρουσίασε η αγορά της Β. Θάλασσας όπου οι ναύλοι έφθασαν τα WS

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



Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/380	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	114	118	157
Αμβούργο	120	125	158
Αμβέρσα	116	120	162
Αλγκεθίρας	116	120	167
Γένοα	129	134	187
Αυγούστα/Τζένοα	123	126	182
Πειραιάς	117	121	176
Κων/πολη	122	126	174
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Σουέζ Κανάλ	-	PP 112	PP 192,00
Τζέντα	-	115.50	195.37
Ράς Τανούρα	-	112.50	184.50
Φουτζέιρα	104	110	174
ΑΦΡΙΚΗ			
Ντακάρ	138	145	195
Τενερίφη	119	123	171
Λάς Πάλμας	117	123	167
Θέουτα	117	123	167
Ντώραμπαν	-	104	184
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Νοτ. Κορέα	110	114	190
Χόγκ Κόγκ	117	120	180
Σιγκαπούρη	102	103	159
Τόκιο	131	135	235
ΑΜΕΡΙΚΗ			
Μόντρεαλ	126	129	180
Ν. Υόρκη	116	120	175
Νόρφολκ	115	118	175
Φιλαδέλφεια	114	119	175
Χιούστον	106	109	153
Ν. Ορλεάνη	106	109	153
Λ. Αντζελες	110	115	145
Χονολουλού	131	136	250
Σιάττλ	110	114	210
Μαιάμι	127	130	173

100-102,5 για ταξίδια προς Μ. Βρεταννία και Σκανδιναυία ενώ φορτίο 125.000 τον. από την Σκανδιναυία για τον Καναδά ναυλώθηκε στα WS 77,5.

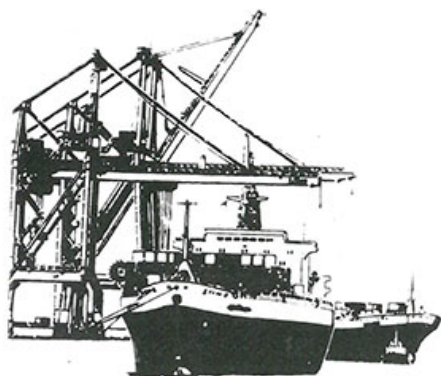
Δύο σύγχρονα αφραμάξ κλείσθηκαν για περίοδο έξι μηνών με οψιόν για έξι ακόμα μήνες στα δολ. 17.500 ημερησίως. Στην αγορά καθαρών προϊόντων πετρελαίου η δραστηριότητα επανήλθε στα συνηθισμένα επίπεδα και πιο συγκεκριμένα στην Απω Ανατολή η συνεχιζόμενη ζήτηση επέτρεπε στους πλοιοκτήτες που διέθεταν άμεσα διαθέσιμα πλοία, να αυξήσουν τους ναύλους για ταξίδια από τη Μέση Ανατολή για την Ινδία στα WS 300 για φορτία των 30.000 τόννων.

Οι πλοιοκτήτες των μεγάλων πρόντακτ κάρριερς επέτυχαν ναύλους στα WS 160 για φορτία των 55.000 τον. για Ιαπωνία για φορτώσεις στο τέλος Ιουνίου, ενώ δολ. 1.050.000 πληρώθηκαν για ταξίδι από την Ερυθρά θάλασσα για την Πρόβιντενς.

Παρατηρητές σημείωσαν ότι αναμένεται οι ναύλοι να φθάσουν τα WS 160 για φορτία των 55.000 τον. από την Μέση Ανατολή για Ιαπωνία.

Στη Μεσόγειο οι ναύλοι παρέμειναν σταθεροί, με WS 180 για φορτίο βενζίνης των 30.000 τον. και WS 230 για 25.000 τον. νάφθας σε διαμεσογειακά ταξίδια.

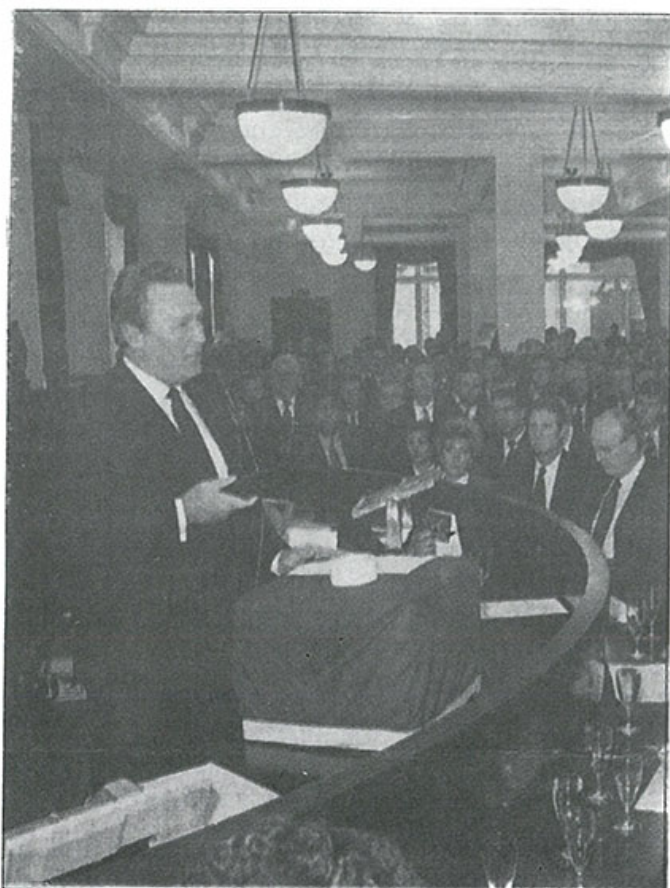
Η αδράνεια που κυριάρχησε στην περιοχή της Καραϊβικής συμπίεσε τις τιμές των ναύλων για φορτία των 30.000 τον. προς τη Βορ. ακτή Ατλαντικού περί τα WS 255, ενώ ενδιαφέρουσα υπήρξε μία συμφωνία για ένα φορτίο 60.000 τον. βενζίνης από τον Αμερικανικό Κόλπο για την ανατολική ακτή της Ινδίας με συνολικό ναύλο δολ. 1,25 εκατομμύρια.



NAFTIKA CHRONIKA

The New Baltic opens for business

The Baltic Exchange officially opened its doors for business at its new address, at 38 St. Mary Axe on May 16, two years after bombing which



destroyed its old home.

The finely restored Grade II listed building has been developed specifically as a meeting place as

well as a market place. That is, in addition to the Floor, and workstations, to allow members to link in to their office, while it offers Restaurants, Bars and Coffee Room, facilities for private meetings, arbitrations and dinners and library and information service.

Alan Harper, the chairman, in his speech said that the Baltic Exchange has a secure and important future, but perhaps in a different role than in the past. "Standards will be maintained and even improved in some areas but we now have meeting, entertaining and arbitration facilities which are equal to anywhere in the City, and that may well be the future path for the Exchange." Harper also said that for the Baltic to maintain and extend the standards of the trade that takes place, it must provide more information - good and bad - on parties. [Exchange members can expect to have all help to try and recover losses and get paid when the contract calls for payment, whether from members or non-members", he added. In another move, said the chairman, the Baltic has to indentify the overseas membership that it wishes to attract. "The wider the membership influence the better for the market, whether it be broking, non-broking, shipowners, sale or purchase, brokers, charters or others", he noted.

Funds donated by the late Anastasios Nomikos and his wife, at the time of the bombing of the old Exchange, were used to provide a magnificent new torstrum and a carving of the pediment which sat above the old Exchange facade.

This, said, Mr. Harper, to emphasise the links between the Greek shipping community and the Baltic. Indeed, Greek members form the largest

single non-UK grouping among the Baltic's worldwide membership.

Mrs. A. Nomikos answering, said that the donation was a spontaneous reaction, on hearing of the bombing and a token of the appreciation in which the Baltic is held by the whole Greek shipping community.

The joint Safety Initiative by ABS/DNV and LR

The new marine safety initiatives being adopted by the American Bureau of Shipping (ABS), Det Norske Veritas (DNV) and Lloyd's Register of Shipping (LR) have been discussed and fully endorsed by the London market's Joint Hull Committee (JHC).

However, the JHC recognises that a number of these initiatives have been discussed for some time by the International Association of Classification Societies (IACS). The JHC has underlined that it hopes, as do ABS, DNV and LR, that this move will give strong encouragement to all IACS members to adopt these measures within a similar time frame.

The JHC stresses that it is full supportive of the measures which IACS has adopted in recent

years to improve ship safety, but feels it is of vital importance that impetus is maintained.

"We hope that the safety initiatives taken by ABS, DNV and LR will help IACS to maintain this impetus", said Mark Brockbank, chairman of the Joint Hull Committee.

Members endorse Intertanko's aims through stricter membership criteria

Tankers classified by an IACS classification society and adequate P & I cover are now prerequisites for INTERTANKO membership. "Members are required to subscribe to the Association's aims of Safe Transport, Cleaner Seas and Free Competition", said Miles Kulukundis, chairman of the International Association of Independent Tanker Owners in INTERTANKO's recent annual meeting. INTERTANKO's membership continues to embrace some 80% of the world's independent tanker fleet.

Mr. Kulukundis was also pleased to report that INTERTANKO's continued action on port dues had been rewarded by an EU Directive requiring all European ports to exclude SBT and double hulled space in the calculation of port dues.



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

Progress had been made on ratifying the latest updates to the Civil Liability Convention and the Fund Convention. The 1992 Protocols neared the ratification thresholds in 1994, and they will be reached in 1995.

In November 1994, INTERTANKO's campaign "Prevention through Partnership" had been launched, with emphasis on accident prevention. In the area of safe navigation and operation, the tanker owner and his staff afloat and ashore only play a part in what should be an integrated whole involving i.a. traffic support schemes, radar tracking, separation schemes, efficient pilotage, channel dredging, towage and escort. During the year INTERTANKO identified a number of deficiencies in US oil terminals and the decision was taken to commission research into operational needs in the U.S.

The U.S. Oil Pollution Act had once again dominated the year, the main focus of INTERTANKO activity being the Certificate of Financial Responsibility (COFR) requirement introduced by the U.S. Coast Guard in a Rule issued in July. Fortunately, the combined good sense and flexibility of the US Coast Guard, the Clubs and the owners had produced a workable solution for accommodating the rule. Those who had not self assured or purchased bonding were now working with entirely new entities providing the evidence necessary to receive COFR's.

"The challenges ahead are many", said Tormod Rafgard, managing director. "The groundwork for expansion, increase activities and not least improved services for members came in place in the last months of 1994. Representative offices in Connecticut and London have been decided upon, electronic communication with members has been brought several steps forward, and the increased confidence of chemical tanker owners gives the opportunity to establish INTERTANKO as an effective spokesman for owners of specialised tankers", Rafgard added.

ISF issues Manning Agents policy

The International Shipping Federation (ISF) has issued its Manning Agents Policy intended to

assist employers who engage private manning agencies for the purpose of supplying crews.

The general principles of the Policy says ISF, should also apply to any person, business or other organisation which seeks to provide employment services for seafarers.

ISF believes that many cases of abuse and exploitation of seafarers which may be reported, as well as instances where unqualified, ill-disciplined or medically unfit seafarers are engaged for service, will not occur if proper procedures for the selection and engagement of seafarers are implemented.

The enforcement of proper procedures can raise difficulties when the service of third-party manning agencies are used for the supply of seafarers, and it is important for employers to ensure that the activities of such agencies are checked and monitored.

An employer should only engage the services of a manning agency when it has satisfied itself that the points listed below are complied with. But it is emphasised that employers should also ensure that they have proper procedures in place to regulate on-board working conditions and practices and that they formalise the business relationship with the agency in such a way as to allow the agency to comply with its obligations.

General principles which manning agencies should adhere to

-- The agency should be properly established in accordance with the laws of the country in which it is based and, in particular, if a licence is required by the national administration for agencies involved in the supply of seafarers, the agency must hold such a licence.

-- The persons responsible for running the business of the agency and those involved in day-to-day operations should be properly qualified where appropriate and should not previously have been disqualified under the laws of their country from holding office in business ventures.

-- The office of the agency should be efficiently organised. Full and complete records should be maintained of financial transactions including payments of allotments, seafarers's wages and the settlement of such other financial matters as may be agreed with the shipping company.

-- The agency should maintain full and complete records of the seafarers on its roster list

or other form of engagement system (unless such records are maintained by a central body to which the agency has immediate access). Such records should include:

- the seafarers' qualifications (including certificate number, date of issue, issuing authority etc).
- record of employment
- personal details (including address, next of kin, date of birth, names and dates of birth of dependants)
- medical details (including date of last medical examination, details of vaccinations, blood group etc.)
- service record (including Masters' reports and details of any disciplinary cases)
- details concerning the payment of allotments or other financial transactions between the agency acting on behalf of the owner, and the seafarer (including dates on which payments were transferred, currency conversion rates used and official receipts for payments).

The agency should have formal procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the agency or its personnel with regards to the offer of engagement on particular ships or by particular companies.

The agency should have formal procedures to control the opportunities for exploitation provided by the payment of allotments, the issue of joining advances or any other financial transaction between the employer and the seafarer which are handled by the agency. These procedures should cover any currency conversion rates which may be adopted and evidence of receipt of payments, and they should be available for inspection by the company or by proper authorities should complaints arise.

The scale of charges by the agency to the shipowners for the supply of seafarers and such costs as the seafarer may be expected to bear by way of medical or documentary clearance must be clearly publicised and procedures should be in place to ensure that they are adhered to.

For the protection of both the seafarer and the shipping company, the agency should have formal procedures to ensure that the main terms of the collective agreement or individual contracts are explained to seafarers prior to

engagement and that a record is maintained of the acceptance of these terms.

The agency should ensure that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of particular company policies relating to their employment such as drug or alcohol policies.

The agency should have formal procedures for dealing with reported cases of incompetence or indiscipline. Subject to national law and practice such procedures should at least involve a review of the evidence which is submitted by the company and allow seafarers to state their case before any further action is taken concerning the continuation of the seafarer's engagement by the agency.

The agency should, to the extent that it is possible, have formal procedures to ensure that certificates of competency and medical certificates of seafarers submitted for employment are not fraudulently obtained, are up-to-date and that pre-employment references are verified.

The agency should allow seafarers reasonable choice in the selection of the employer with which they are to serve and should allow employers reasonable choice of the seafarers who are to serve on their ships.

The agency should have formal procedures to ensure that requests for information or advice by seafarers' families while they are at sea are dealt with promptly and sympathetically.

The agency should maintain up to date crew lists of the vessels for which they provide crew and should ensure that a roster of emergency contacts is maintained at all hours.

The agency should have proper procedures in place to ensure the prompt dispatch of all seafarers' mail.

The agency should allow full and complete access to the agency's business premises by employers or by officials of the Administration to inspect its procedures for the engagement and selection of seafarers and to ensure that the above conditions are complied with.

The agency should be prepared to demonstrate that, as a matter of policy, it supplied seafarers only to reputable employers who offer terms and conditions of employment to seafarers which meet internationally accepted standards and that

it will not be party to exploitation and abuse of seafarers.

and opinions of the international community at large".

ICS annual review stresses importance of international regulation

The Annual General Meeting of the International Chamber of Shipping (ICS) will be held in Limassol on 9 May and hosted by the Cyprus Shipping Council. In preparation for the meeting ICS has today published its "Annual Review 1994/95", a copy of which is attached.

The report addresses some of the main issues faced by the international shipping industry over the past year which the ICS Chairman, Juan Kelly, says has been 'overshadowed' by the loss of the Estonia. Referring to the Panel of Experts set up by IMO, Mr. Kelly says: "the shipping industry fully recognises the need for the far reaching review of all aspects of passenger safety under way in IMO". He adds that although different countries have different priorities "shipping is an international industry for which International rules are greatly to be preferred to a pot pourri of national regulations".

Juan Kelly stresses the importance of the International Safety Management (ISM) Code and "the real impact it will have for ensuring that responsibility for safe operation of ships is both accepted and acted upon by all as a prime corporate responsibility". However, although ICS has been actively encouraging shipping companies to implement the ISM Code, he advises that it is not "a blank cheque for classification societies, nor a panacea for every problem in the shipping industry".

The ICS Annual Review also reports on the problems faced by tanker operators last autumn in obtaining a certificate of financial responsibility under the United States Oil Pollution Act (OPA 90). Characterising the exercise as time-consuming, costly and essentially unproductive, Juan Kelly concludes that it is "testimony to the problems created when a single nation, having declined for many years to ratify important international regulations designed to compensate victims of oil spills, decides to go it alone and override the interests

BV presents strong proposals for IACS unity

In June, the International Association of Classification Societies (IACS) is to hold an Extraordinary Meeting of Council, the exclusive aim of which is to enhance IACS' contribution to marine safety and maintain the cohesion that has made possible its past achievements. This cohesion is indispensable for the Association to continue promoting the safety of life at sea and pollution prevention and was questioned by the recent joint safety initiative of LR, ABS and Norske Veritas

As a founder member of IACS, Bureau Veritas firmly believes in the objectives of the Association and fully recognises the need for its countenance as a unified entity. "Any fragmentation of IACS could lead to a reduction in standards," says Danick Rousseau, senior executive vice president of BV. "This would be in direct contrast to the reasons for its members establishing the Association, namely the need for a forum through which classification societies could work together to improve standards," he continued.

In keeping with the spirit of these principles, Bureau Veritas is to present a strong series of proposals to the IACS Council at its Extraordinary Meeting, recommending a number of positive and practical steps for consideration by ALL members of IACS. The five proposals are designed to:

- Open IACS activities to other sectors of the shipping community whose knowledge and expertise of ship operation and maintenance are complementary to IACS' specialisation of ship design, construction and condition. Participation of these branches of the shipping community in IACS' affairs would be through the establishment of an Advisory Body composed of leading marine industry authorities who would volunteer their services. This Advisory Body would be able to offer practical advice and assistance to IACS in such matters as the development of unified Rules and Regulations, and other areas of common interest.

- Enhance the IACS members' Quality Systems by not only taking into account any recommendations of the Advisory Body, but also by implementation of a common Vertical Service Audit Scheme by each member society. Coupled with this is the proposed introduction of common IACS Surveyor Certification Scheme, the aim of which is to ensure that all surveys are to the same high standard wherever they are undertaken.

- Expedite the implementation of major IACS programmes by the establishment of a team of independent surveyors responsible directly to the IACS Permanent Secretariat. This will assist the implementation of IACS' new programmes to common timescale and, in so doing, meet the shipping community's requirements for positive and rapid results, particularly in matters of safety and pollution prevention.

- Learn lessons from past experience, especially in respect of ship surveys, by making use of each member society's internal reporting system on ship damages. To effect this, Bureau Veritas is proposing the establishment of a common database incorporating the systematic recording of problems encountered by surveyors at all surveys, and exploiting this database by employing the information it contains to provide early warning of impending problems.

- Endeavour to reduce the number of ship detentions, and the inconvenience and costs incurred by shipowners, by working together

with them through the establishment of a Common Classification Society and Owner Voluntary Programme on Ship Maintenance and Operation. BV recognises the value of ship detentions and their effectiveness in improving safety and reducing maritime pollution; the proposed programme would have the same effect but in a pro-active, rather than reactive manner.

The programme would be based on a list of the most common deficiencies found by PSC inspections, and the survey of these items by a classification society surveyor. Any deficiencies found would be reported directly to the owner for the appropriate action. However, any deficiency affecting class or statutory certification would be dealt with according to the Rules.

In putting forward these proposals, Bureau Veritas says that it firmly believes that the primacy of classification as the standard setter needs to be reaffirmed through the practice of good co-operation within IACS, and that the role of the Association in providing the chosen forum for the exchange of ideas is of major importance. By extending this forum to include the complementary expertise of the shipping community most affected by its decisions, will not only strengthen its aims but will also contribute to a better understanding between all parties involved and result in improved maritime safety and pollution prevention.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

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.

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1995

**ΤΟ ΠΟΡΙΣΜΑ
ΓΙΑ ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΒΥΘΙΣΗΣ
ΤΟΥ «ΕΣΘΟΝΙΑ»
ΚΑΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ
ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ & ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Μία πολύτιμη έκδοση για κάθε ναυτική βιβλιοθήκη βασισμένη σε πρωτογενή στοιχεία που συγκέντρωσαν τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

- Λόγω του περιορισμένου αριθμού σελίδων που θα διατεθούν για διαφημίσεις, οι ενδιαφερόμενοι να συμμετάσχουν με καταχώρηση παρακαλούνται να αποστείλουν μέχρι της 30 Ιουνίου 1995 φάξ στο (301) 4123336, με το μέγεθος -- τύπο καταχώρησης που επιθυμούν.



Τιμές: > Εγχρώμης ολοσέλιδης Δρχ. 200.000

> Μονόχρωμης ολοσέλιδης Δρχ. 150.000



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	μετ. «Ρατάνα Παϊλίν (3.)
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234	μετ. «Ηγκλ Νόβα (ε.)
ABIN ΟΙΑ 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. Ρόττερνταμ 28/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909	α. Ν. Ορλεάνη 17/2
ΑΓΙΑ ΓΛΑΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	προς Βενεζουέλα 21/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	προς Ρόττερνταμ 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. Βιζακαπατνάμ 16/2
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	μετ. «Ηρόκλεια» (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 Αρούμα 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 Ντόρμπατ 5/2
ΑΘΗΝΑ Μ. (δ.)	95	53829	υπό ναυπήγηση
ΑΘΗΝΑΙΣ Π.	73	13661	προς Σαγκάι 13/2
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552	ε. Τέμα 23/2
ΑΙΓΙΑΛΗ	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 Λίζας 23/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	20960	ε. Ν. Ορλεάνη 30/1
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Ντόρμπατ 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 Μπαχράιν 26/2
ΑΛΕΞΙΑ	81	34439	πρ. «Samar 1»
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Μοσάταγκανέμ 15/2
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	μετ. «Τζώρτζ» (Μπχ.)
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Μπ. Χομπενί 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. Σαγκάι 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 Ντόρμπατ 21/2
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	α. Τεργέστη 23/2
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ	85	14283	προς Ουλσάν 17/2
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΠΕΡ	85	14400	προς Ροβέννα 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 ΓΚΡΕΗΣ (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 Ντάμι 22/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	95	81120	προς Ιαπωνία 20/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΙ ΚΟΝΩΤ	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 ΓΟΥΙΣΕΝΤΟΜ	74	13348	προς Λιμπερία 21/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13899	προς Αυστραλία 24/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Ν. Κορέα 4/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432	ε. Οζίκα 25/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	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. Ροβέννα 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 ΣΑΕΣ	84	246	προς Τζακάρτα 12/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	79	10993	προς Ταϊτσούγκ 4/2
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569	προς Γκούρτορτ 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. Ξιγκάγκ 19/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠΙ	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. Λούπη 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 Ντολιάν 8/2
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Ντόρμπατ 27/2
ΑΝΕΜΗ	78	9485	ε. Μπ. Αιρές 15/2

ΠΑΟΥΕΡ	74	36396	προς Κίνα 20/2	ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	προς Αλεξάνδρεια 22/2
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ				ΡΕΞ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	77	33200	προς Τουμπάρσκι 18/2
Λ. (δ.)	87	27333	προς Βαρκελώνη 20/2	ΡΗΛΙΑΝΤ	77	9774	προς Μάλαγα 21/2
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792	προς Κουιντέρο 17/2	ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Ρότερνταμ 14/2
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II.	77	15460	προς Παναμά 11/2	ΡΟΔΟΣ	77	70282	ε. Σιγκαπούρη 8/2
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	προς Μπουσάν 15/1	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	α. Ν. Ορλεάνη 27/1
ΠΑΡΗΣ II. (δ.)	80	42236	προς Ελλάδα 25/2	ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	προς Σιγκαπούρη 27/2
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	188947	στον Πειραιά 15/2	ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	προς Γκεμλίκ 14/2
ΠΑΡΙΣ (δ.)	75	178515	προς Γιούρπορτ 28/1	ΡΟΥΜΠΥ	76	15532	ε. Αμβέρσα 24/2
ΠΑΡΟΣ (δ.)	69	1971	προς Πειραιά 12/2				
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	10274	προς Αυστραλία 27/2	ΣΑΒΟΙ (δ.)	74	60930	προς Αλτζέιρας 10/2
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	α. Αμβούργο 27/2	ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	προς Ρότερνταμ 20/2
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	ε. Πειραιά 4/1	ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	προς Μπ. Αίρες 24/2
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Ν. Αφρική 14/2	ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	προς Λάγος 16/2
				ΣΑΜΟΣ	74	13633	ε. Βαλτιμόρη 24/2
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Αλεξάνδρεια 19/2	ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	προς Βανκούβερ 26/2
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102	προς Ντουμάι 11/1	ΣΑΜΤΖΩΝ ΛΑΙΤ	94	38077	ε. Πόρτο Βέσμε 22/2
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599	προς Βαρκελώνη 20/2	ΣΑΜΤΖΩΝ ΣΠΙΡΙΤ	94	38300	προς Βέλγιο 15/2
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	προς Ρόδο 19/2	ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	προς Γιοκοχάμα 25/2
ΠΕΛΡΑΙΝΤΕΡ	78	7225	προς Ραβέννα 23/2	ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742	α. Κοπεγχάγη 19/2
ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	1270	προς Ραβέννα 25/2	ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003	α. Χιούστον 15/2
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2915	ε. Πειραιά 5/12	ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003	προς Βενεζουέλα 14/2
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4096	ε. Κων/πολη 25/2	ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938	ε. Σιγκαπούρη 25/2
ΠΕΛΦΛΙΕΡ	82	2477	προς Ραβέννα 24/2	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	α. Κόρπους Κρίστι 13/2
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050	προς Πειραιά 26/2	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937	προς Κίλαγκ 16/2
ΠΕΡΑ	84	6483	προς Κονακρύ 19/2	ΣΑΝ Π.	81	35522	προς Γκλάντστσίουν 25/2
ΠΕΤΡΑ	81	35921	προς Ιράν 24/1	ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005	α. Τέξας Σίτυ 19/2
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	προς Αμβούργο 18/2	ΣΑΝ ΤΖΙΟΒΑΝΙ (δ.)	87	8002	προς Τρινιτάντ 15/2
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Απώ Ανατολή 18/1	ΣΑΝΝΥ	77	3482	δ. Ντόβερ 20/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά	ΣΑΝΡΕΥ	76	35964	α. Ν. Ορλεάνη 18/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά	ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	προς Λός Αντζελες 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	προς ΗΠΑ 24/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	προς Αλγερία 7/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΑΡΑΛ	77	15533	μετ. «Ανδρομέδα» (κ.)
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	α. Ράς Τανούρα 19/1	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	μετ. «Μάκρον» (ε.)
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Ιαπωνία 31/12	ΣΓΚ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	61391	προς Σάν Νικόλας 26/2
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	προς Γιβραλτάρ 17/2	ΣΕΜΠΑΜΙΣ	77	16507	πρ. «Stamati»
				ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633	προς Ντόττρες 23/2
ΠΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Μασάν 31/1	ΣΕΡΕΝΟ (δ.)	83	52429	προς Νιγηρία 28/1
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607	προς Λουάντα 12/2	ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	9448	ε. Λάγος 14/2
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Φρεντερίσια 20/12	ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81348	α. Τερνέστη 21/2
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076	προς Λισσαβόνα 11/2	ΣΕΡΙΦΟΠΟΥΛΟ (δ.)	95	27800	ναυπηγεία Ουλσάν
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	α. Ν. Ορλεάνη 23/1	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	95	27800	υπό ναυπήγηση
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	70	16670	ε. Βαλτιμόρη 27/2	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	α. Πειραιά 18/2
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	προς Δρέπανον 26/2	ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	προς Μπ. Αμπάς 13/2
ΠΟΛΙΣ	72	12964	προς Οδησσό 24/2	ΣΗ ΓΟΥΛΙΗΒ	76	8376	προς Ιζάκσονβελ 23/2
ΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	11498	προς Χιούστον 1/2	ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	76	8376	προς Πάιτα 21/2
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	προς Ντελαγουάρ Μπ. 6/2	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Σάντος 23/2
ΠΟΛΥΚΡΑΤΗΣ	76	11498	προς Γκνάνσκ 25/2	ΣΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667	μετ. «Καμμάρ Φόρτσουν» (ε.)
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Νουέβα Γαλιμία 22/1	ΣΗ ΤΑΓΚΕΡ	73	13631	μετ. «Ανδριώτισσα» (μ.)
ΠΟΠΗ	73	19564	α. Πειραιά 13/2	ΣΗ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	83	24593	ε. Ναγκόγια 27/2
ΠΟΡΟΣ	71	23192	α. Σ. Τζών 25/2	ΣΗΓΟΥΕΙΒ	65	1503	μετ. «Σή Πρίνς (π.)
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στον Σουέζ (αποθήκη)	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Πειραιά 20/2
ΠΡΑΙΜ ΒΕΛΒΕΤ	80	999	προς Θεσσαλονίκη 26/2	ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	27970	προς Γκάλατς 26/2
ΠΡΑΙΜ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ II	81	1599	προς Δαμιάττα 25/2	ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776	α. Ράς Τανούρα 11/12
ΠΡΑΙΜ ΒΙΓΚΟΡ	82	3632	πρ. "York"	ΣΙΕΡΡΑ ΕΞΙΓΡΕΣ	77	27970	προς Σάντα Μάρτα 16/2
ΠΡΑΙΜ ΒΙΟΥ	79	1599	ε. Κωνσταντινούπολη 24/2	ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	επωλήθη αλλοδαπούς
ΠΡΑΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Μελβούρνη 10/2	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	προς Νακόντκα 1/3/94
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ Γ.	88	36986	ε. Κασίμα 21/2	ΣΚΑΥ	74	52459	μετ. "Sky III" (π.)
ΠΡΕΣΤΙΖ	78	20676	ε. Σιγκαπούρη 25/2	ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	προς Βραζιλία 3/2
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Ιαπωνία 14/2				
ΠΡΙΜΑΡ (δ.)	88	25368	προς Ρωσία 19/2	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222	προς Δ. Αφρική 9/2
ΠΙΝΑΡΙΤΗΣ	73	19451	προς Σιγκαπούρη 11/2	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567	προς Πειραιά 25/1
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	μετ. "Sea Champ" (Ονδ.)	ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792	α. Σιγκαπούρη 20/2
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.				ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991	α. Ντουμπάι 16/1
Λ. (δ.)	87	27333	προς Κόλπο ΗΠΑ 12/2	ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342	προς Μπ. Αίρες 29/1
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Βόλο 20/2	ΣΟΥΒΡΕΤΑ	78	34485	ε. Αμστερνταμ 27/2
ΠΥΛΟΣ	77	16281	προς Ρότερνταμ 6/2	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ I	94	23000	διαγράφεται (επιβατηγό)
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	προς Θεσσαλονίκη 23/2	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ II	94	23000	διαγράφεται (επιβατηγό)
				ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	προς Σ. Κρούα 20/2
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙΗ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 6/2	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39365	ε. Σάντα Παναγία 24/2
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙΗ 2 (μ.)	79	32023	στον Πειραιά 15/2	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	προς Τζέντα 17/2
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙΗ 3. (δ.)	78	60016	α. Φόξ 22/2	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΑΛΟΡ	77	39316	προς Βραζιλία 7/2
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510	ε. Ν. Ορλεάνη 22/2
ΡΕΑ	78	16726	προς Σκίνα 14/1	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Πειραιά 19/2

ΣΤΑΡ (δ.)	81	41410	πρ. "Caribbean Star"	ΦΕΛΛΟΣΗΠ Α. (δ.)	74	118215	προς Αγ. Ευστάθιο 13/1
ΣΤΑΡ ΑΝΤΑΡΕΣ	84	24750	προς Κασιούγκ 10/2	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	78	19968	πρ. "Federal Saguenay"
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	84	20276	προς Λύττελτον 7/2	ΦΕΡΕΝΙΚΗ	77	11070	α. Ντάρμπαν 15/2
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	ε. Μπαντόρ Χομενί 17/2	ΦΕΡΤΙΑΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	προς Γκοκοχόμα 31/12
ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271	προς Πόρτ Κέλαγκ 16/2	ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217	μετ. "Tiger Island"
ΣΤΑΡ ΣΕΙΡΙΟΣ	85	22403	ε. Λύττελτον 27/2	ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	μετ. "Tiger View"
ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285	προς Σουέζ 27/2	ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	μετ. "Εντο" (ε.)
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	α. Τζουαίμα Τέρμ. 21/2	ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	μετ. "Tiger Bay"
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	ε. Ν. Ορλεάνη 23/2	ΦΙΛΙΑ	72	13228	υπέστειλε κυπριακή
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	προς Δουβλίνο 15/2	ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	προς Τζέντα 27/1
ΣΤΟΡΜ	74	66731	προς Τουμπαράς 14/2	ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	2960	προς Πειραιά 25/2
ΣΥΜΕΩΝ Θ.	80	13362	ε. Πενάγκ 25/2	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	ε. Πειραιά 14/1
ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145	α. Τζέμπελ Αλι 11/2	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	προς Αρσίμα 4/2
ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111	προς Δ. Αφρική 22/1	ΦΛΑΒΙΑ	85	34626	προς Ιαπωνία 16/1
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	προς Καλλάο 10/2	ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	α. Τάμπα 21/2
ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	προς Νταλιάν 21/12	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΛΙΑΜΣ	62	19974	επισκ. Βαλέντσια 24/1
				ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΛΑΝΤ	72	62879	ε. Γιούμπορτ 25/2
				ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	μετ. "Sea Queen" (π.)
ΤΑΝΑΒ (δ)	71	6450	προς Τζέντα 10/12	ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611	προς Ν. Αμερική 6/2
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089	προς Τσιταγκόγκ 28/2	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Πόρτ Κέλαγκ 26/2
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	ε. Ν. Ορλεάνη 31/1	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	επωλήθη διάλυση
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Ν. Ορλεάνη 21/2	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ	75	64475	πρ. "Mandan"
ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές	ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ	73	62233	ε. Ρότερνταμ 20/2
ΤΖΙΝΙ	77	14638	ε. Ρότερνταμ 24/2	ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	ε. Βενετία 25/2
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	προς Σιγκάγκ 24/2	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928	ε. Λομέττα 18/2
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής	ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΛΑΙΕΡ	78	31368	προς Ιταλία 15/2
ΤΖΩΡΤΖ	84	41726	ε. Γένοβα 24/2	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	προς Πειραιά 21/2
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	προς Αλγείρ 29/1	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	ε. Τσίμα 25/2
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	ε. Αμπιτζάν 21/1	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	προς Λάγος 15/2
ΤΙΓΡΙΣ	73	67904	ε. Μούγκα 24/2	ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	ε. Μπουεναβεντούρα 12/2
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	προς Κόλπο ΗΠΑ 21/1	ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	προς Μιζουσίμα 4/2
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στον Γκιζάν (αποθήκη)	ΦΟΛΕΙ ΑΝΔΡΟΣ	74	65695	α. Ταρραγκόνα 18/2
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563	προς Τρινιτάδ 19/2	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	α. Καράτσι 22/1
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101	προς Συρία 18/2	ΦΟΡΟΥΜ ΑΙΛΑΝΤ	76	18933	ε. Ξάνθος 22/2
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101	προς Ες Σίντερ 15/2	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	α. Βαλέντσια 4/2
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211	προς Πόρτ Αρθουρ 22/2	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	ύψωσε Κυπριακή
ΤΟΠΙΑΖ	85	28000	προς Μπαγκόγκ 13/12	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	διάλυση Μπαγκλαντές
ΤΟΓΙΑΖ	77	15284	προς Παναμά 10/2	ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368	α. Μπρισμπαίην 18/2
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	36204	α. Ν. Ορλεάνη 12/2	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Τρίπολη 12/2
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	30915	πρ. "Joanna M"	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρ. Ιντσόν 25/2
ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	προς Ν. Κορέα 27/2	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	α. Σαλινάνα Μπ. 11/1
ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	83	35208	προς Κίνα 11/2	ΦΡΗ ΓΟΥΛΙΗΒ	79	9418	μετ. "Λόκυ Ομέγα" (κ.)
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	81	16500	ε. Δεμεράρα 21/2	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	επωλήθη διάλυση
				ΦΡΟΝΙΣΙΣ	71	9885	προς Πειραιά 10/2
				ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	α. Πάτρα 20/2
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΙΛΑΝΤ	74	13639	προς Πόρτι 22/2				
ΤΡΙΑΣ	77	22649	προς Πόρτο Ορντάζ 20/1	ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	α. Χιούστον 22/2
ΤΡΙΑΣ	70	13363	προς Βραζιλία 21/2	ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	86	12459	υπέστειλε σημ. Μπαχάμας
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11283	προς Ντουάλα 123/2	ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313	ε. Φιλαδέλφεια 25/12
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	μετ. "Antoine" (λιβ.)	ΧΙΟΣ (δ.)	93	157213	προς Σίντι Κερρίρ 26/2
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	ε. Τσιβιτοβέτσια 26/2	ΧΙΟΣ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	77	16834	πρ. "Bergen Splendor"
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Πιομπίνο 26/2	ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948	α. Αλεξάνδρεια 26/2
ΤΣΟΓΙΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	προς Μπουσάν 20/2	ΧΙΟΣ ΜΠΙΟΥΤΥ	77	19820	ε. Τσέκκα 15/2
				ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	72	13158	ε. Ν. Ορλεάνη 6/2
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	προς Ευρώπη 19/2	ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500	προς Ζανζιβάγκ 2/2
ΥΔΡΑ	75	93108	προς Ζιανγκίν 10/2	ΧΛΟΗ	82	36302	προς Απώ Ανατολή 17/5
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Ηράκλειον 26/2	ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	α. Μανίλα 2/1
ΥΡΙΑ	77	14990	προς Τσιτσούγκ 18/1	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Δεμεράρα 13/2
				ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	94	38300	προς Βανκούβερ 28/1
ΦΑΕΘΩΝ	84	25956	προς Τσιταγκόγκ 28/1	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	στον Πειραιά (αποθήκη)
ΦΑΙΑΞ	76	56192	προς Γιβραλτάρ 15/2	ΧΡΥΣΣΗ (δ.)	79	26973	α. Λιμά 7/2
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές	ΧΩΚ (δ.)	79	26973	προς Χιούστον 20/2
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	α. Μπρίντζ 22/2				
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	προς Περού 28/1	ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	προς Αργεντινή 13/2
ΦΑΝΗ - ΑΝΝΑ	73	15162	προς Αλγερία 18/1				
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	231233	ε. Πειραιά 9/2	ΟΚΕΑΝΙΣ	75	9753	μετ. "Helmios" (κ.)
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	128555	διάλυση Χώρ Φακάν	ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	ε. Ρότερνταμ 1/3
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	α. Ν. Ορλεάνη 17/2				



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Ριγιέκα 4/4	ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Α. (κ.)	77	11866	προς Λονδίνο 16/3
ΑΒΙΟΝ	71	31584	δ. Γιβραλτάρ 11/3	ΑΙΛΑ	72	16235	προς Ν. Αφρική 23/3
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	προς Σαλντάνα Μπ. 23/3	ΑΙΡΗΝΣ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	προς Ν. Αφρική 22/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ (κ.)	72	11702	προς Δακάρ 28/3	ΑΙΡΗΝΣ ΣΟΝΓΚ (κ.)	75	15306	προς Βομβάη 30/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (δ.)	71	18634	ε. Πόρτο Αλέγκρε 29/3	ΑΙΡΗΝΣ ΣΥΝΘΕΣΙΣ (κ.)	81	19872	νέα αγορά
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	77	19441	προς Χάτσινοχ 18/3	ΑΙΡΗΝΣ ΧΟΡΙΖΟΝ (κ.)	82	19872	πρ. "Maersk Kyoto"
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	73	52448	ε. Τζέντα 15/3				
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ Ι. (κ.)	84	22310	α. Σαβάννα 31/3	ΑΙΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388	μετ. «Καχόκια» (ΑΒ)
				ΑΙΤΖΗΑΝ ΚΛΙΠΠΕΡ (Μπχ.)	83	18596	ε. Αμστερνταμ 15/4
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	69	32628	προς Βραζιλία 5/4	ΑΙΤΖΗΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023	προς Κέηπ Τάουν 23/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046	προς Κίνα 29/3	ΑΙΤΖΗΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710	προς Αγ. Πετρούπολη 31/3
ΑΓΙΑ ΟΛΓΑ (δ.μ.)	72	15285	προς Πειραιά 3/4	ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820	προς Φουτζέιρα 9/4
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (μ.)	82	20468	προς Κίνα 29/3	ΑΚΑΝΤΑΝ ΜΠΑΛΚ (κ.)	78	14779	προς Ν. Αφρική 26/2
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ (π.)	72	14777	ε. Ν. Ορλεάνη 5/4	ΑΚΑΝΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	10033	α. Νταλιάν 5/3
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)	80	8748	ε. Σ. Μάικλς 5/4	ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681	στο Κολόμπο 29/3
ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ύψωσε σημ. Αγ. Βικεντίου	ΑΚΟΝΚΑΓΚΟΥΑ (π.)	72	17585	διάλυση Ινδία
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (ΑΒ)	70	8809	προς Φορταλέζα 6/4	ΑΚΡΑΓΑΣ (ΑΒ)	79	7659	πρ. "Princesa"
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ (μ.)	71	23891	προς Ντουμάι 27/3	ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	ε. Χιούστον 6/4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	α. Ρόττερνταμ 13/4	ΑΚΤΑΙΑ (κ.)	75	23785	πρ. «Τρέιντ Βίζιον»
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689	προς Γκέημς 25/3	ΑΚΤΗ (κ.)	71	21620	προς Ποχάγκ 28/2
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	πρ. "Maraki"	ΑΚΤΙΒ (κ.)	74	12357	προς Χαϊκού 4/7/94
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (κ.)	76	3480	προς Αφρική 11/3	ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ ΙΙ (δ. Αιγ.)	74	37196	μεταφορές Ερυθράς Θάλ.
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (μ.)	77	1598	νέα αγορά	ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)*	72	18724	προς Ξιγκάγκ 8/4
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986	προς Οδησσό 8/4	ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976	προς Λά Γκουλέτ 5/4
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	προς Μακακάμπο 14/3	ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134	προς Γένοβα 24/3
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093	ε. Κωνσταντίνα 9/3	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	προς Λουάντα 31/3
ΑΔΑΜΑΣ (Μπχ.)	77	9833	α. Πρίνς Ρούπερτ 5/4	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π. (κ.)	77	8196	ε. Πόρτο Κορτέζ 4/4
ΑΔΑΜΑΣ ΠΕΡΛ (κ.)	85	12030	προς Τζακάρα 26/3	ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904	προς Αλγερία 4/3
ΑΔΑΜΑΣ ΠΙΣ (κ.)	82	12033	προς Νιτεράι 27/3	ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875	ε. Αλγκεθίρας 8/3
ΑΔΑΜΑΣ ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	83	12033	προς Μουάρα Πόρτ 20/3	ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650	προς Φός 29/3
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Τάιν 2/4	ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	προς Ιντσόν 21/1
ΑΔΡΙΑΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	77	19441	προς Αίγυπτο 25/3	ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Κουσίρο 24/3
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.μ.)	80	16899	προς Λάς Πάλμας 12/4	ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112	ε. Μπελέμ 29/3
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	προς Μπ. Αμπάς 5/4	ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (μ.)	69	20819	υπέστειλε παναμαϊκή
				ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	προς Ιαπωνία 20/3
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	ε. Πειραιά 4/4	ΑΛΜΑ (κ.)	71	15431	ε. Λονδίνο 19/4
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ Ι (κ.)	80	5072	ε. Μπάγια 24/2	ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	προς Καθασάκι 24/3
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	ε. Χόγκ Κόγκ 21/3	ΑΛΦΑ (κ.)	744	28640	προς Ιταλία 27/3
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	προς Περού 24/3	ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	προς Ιντσόν 29/3
ΑΗΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (μ.)	75	35698	ε. Κασίμα 25/3	ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	προς Ιαπωνία 18/3
ΑΘΑΜΑΣ (δ.μ.)	75	15804	μεταφορές Καραϊβικής	ΑΜΑΖΩΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	74	31863	μετ. «Αβον V»
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886	α. Γιβραλτάρ 24/3	ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656	ε. Ντάρμπαν 31/3
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.)	81	30754	προς Ταρτούζ 26/3	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	προς Δακάρ 22/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	προς Γιβραλτάρ 15/4	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631	α. Χιούστον 6/4
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΜΙΤΗ (μ.)	70	13131	νέα αγορά
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	προς Μπαχράιν 12/4	ΑΜΥΝΑ (δ. Αιγ.)	73	35315	μεταφορές Ερυθράς Θάλ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	προς Μπανάνα 18/3				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	προς Μπουργκάς 10/4	ΑΝΑΞ (Μπχ.)	79	17996	ε. Πειραιά 28/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	προς Ινδία 12/4	ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856	προς Μωχαμέντια 1/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	προς Γιβραλτάρ 7/4	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570	προς Γ. Ιαντάι 23/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΜΤΥ (δ.κ.)	85	18350	προς Κωνσταντίνα 9/4	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	75	12416	προς Τομασάνα 25/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	ε. Γέλα 27/3	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (κ.)	93	31643	α. Ντάρμπαν 29/3
ΑΘΗΝΙΩΤΙΣΣΑ (μ.)	76	35706	προς Νταλιάν 13/3	ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355	προς Αργεντινή 19/3
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	ε. Λεμεσό 11/4	ΑΝΔΡΕΑΣ V. (μ.)	72	10410	ε. Κάντλα 17/2
ΑΙΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	ε. Σάντος 6/4	ΑΝΔΡΕΑΣ Ν.			
ΑΙΓΟΚΕΡΩΣ (κ.)	79	10985	μετ. «Κρίδος» (Α.)	ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	προς Θεσσαλονίκη 1/4
				ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (μ.)	83	4610	ε. Αμβέρσα 15/4
				ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	προς Κίνα 11/4
				ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	προς Σίντι Κερίρ 6/4
				ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602	μετ. «Πάτμος» (μ.)

ΑΝΕΜΩΝΗ (π.)	69	15256	ε. Ν. Ορλεάνη 21/3	ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	προς Ματάνι 17/2
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	προς Νασσάου 12/4	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	11269	προς Καναδά 22/3
ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076	δ. Παναμά 14/3	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	προς Γουάρι 30/3
ΑΝΘΩΝΥ (κ.)	81	11615	α.	ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	προς Σαλαβερν 2/4
Α. Τούρλας 25/3				ΑΤΛΑΣ II (δ.π.)	74	20322	προς Χουάγκιου 31/3
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	α. Ν. Ορλεάνη 23/3	ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14684	προς Κίνα 25/3
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	μετ. «Σηρέιντζερ II (κ.)	ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	προς Αλγερία 24/2
ΑΝΝΑ Α. (ΑΒ)	71	14500	ε. Μαντράς 21/3	ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	προς Ταιτσούγκ 10/4
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	προς Φός 10/4	ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΞ (δ.ΑΒ)	75	39995	προς Πειραιά 2/4
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	προς Ιαπωνία 21/3	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763	α. Ρόττερνταμ 27/2
ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.)	77	9254	προς Γιαγκόν 30/3	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656	στο Αμβούργο 29/3
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	80	9428	προς Βραζιλία 2/4	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705	προς Μομπάσα 26/3
ΑΝΤΑΞ (δ.μ.)	75	43432	ε. Φουτζέιρα 29/3				
ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510	ε. Φούζου 14/5/94	ΒΑΓΓΕΛΗΣ (μ.)	77	14954	προς Μουρμπάνακ 14/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	ε. Ιντσόν 13/3	ΒΑΙΝ (δ.κ.)	65	13408	προς Νοβοροσίσκ 12/4
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ				ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	ε. Σάντος 23/3
Ν. (κ.)	86	22273	προς Χόγκ Κόγκ 9/4	ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μπχ.)	77	69913	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (κ.)	77	14275	προς Ισπανία 5/4	ΒΑΛΛΗ Π. (κ.)	74	8925	ε. Πειραιά 31/3
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166	α. Σάντος 5/4	ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623	ε. Αλγκεθίρας 28/2
				ΒΑΣΜΑ (π.)	76	20480	νέα αγορά
ΑΟΥΚ (κ.)	75	35354	προς Γένοβα 20/3	ΒΑΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996	προς Λιβύη 8/4
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	ε. Μαντράς 14/3	ΒΕΝΟΥΣ	77	30000	α. Δαμιέττα 29/3
ΑΠΙΑΝ 2 (π.)	77	11559	προς Χουάγκιου 15/3	ΒΕΝΟΥΣ V. (δ.)	81	42048	δ. Ντόβερ 10/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (μ.)	76	3448	προς Αλεξάνδρεια 9/4	ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224	προς Αλγκεθίρας 10/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	προς Ιταλία 3/4	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προς Οκρίκα 20/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΙΑΝΤ (μ.)	80	3958	προς Μπισάου 25/3	ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.κ.)	81	37288	δ. Παναμά 6/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	82	3901	μετ. «Ατρωτος» (Μπχ.)	ΒΕΡΓΙΝΑ (π.)	77	26409	προς Κολόμπο 3/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ				ΒΕΡΝΑΛ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	74	33521	ε. Ν. Ορλεάνη 20/3
(μ.)	77	3827	προς Γκεμλίκ 28/3	ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055	ε. Αλγκεθίρας 22/2
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	προς Βραζιλία 30/3				
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767	προς Κολομβία 25/3	ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	α. Πειραιά 31/3
ΑΠΡΙΑ (μ.)	73	5124	νέα αγορά	ΒΗΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	76	37700	προς Τουμπαράο 19/3
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	α. Φουτζέιρα 9/4	ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917	ε. Ρόττερνταμ 13/4
				ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ (ΑΒ)	76	17161	προς Οράν 23/3
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	προς Γκάνδη 28/3	ΒΙΕΝΝΑ ΣΚΑΥ (ΑΒ.)	74	14887	δ. Κων/πολη 17/3
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΩΝΤΕΡΕΡ				ΒΙΚΤΟΡΙΑ Α. (δ.μ.)	76	45962	πρ. "Sun Aronia"
(δ.κ.)	75	45001	μεταφορές Σουέζ	ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Κωνσταντίνα 8/4
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977	ε. Βάρνα 2/4	ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Βέλγιο 2/4
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	προς Ρόττερνταμ 28/3	ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	προς Ιαπωνία 15/3
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΜΠΑΙΗ (δ.μ.)	75	126774	α. Κάργκ 12/3	ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	73	18887	ε. Μπριχάλ 16/11/94
ΑΡΓΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	9996	ε. Ιταλία 23/3	ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077	προς Λίβερπουλ 13/4
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	προς Ασάμπ 3/4	ΒΟΡΕΑΣ (μ.)	75	28275	α. Ν. Ορλεάνη 8/4
ΑΡΕΤΗ (μ.)	79	11380	νέα αγορά	ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295	ε. Ντάρμπαν 5/4
ΑΡΗΣΤΗ Δ. (κ.)	78	20700	πρ. «Αρήστη»	ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	μετ. «Γουινπέκερ» (κ.)
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283	ε. Σιγκαπούρη 1/4	ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	προς Ταλίν 9/3
ΑΡΙΣΒΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Μομπάσα 124	ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Φρητάουν 16/2
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594	προς Γερακίνη 22/3	ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	προς Φουτζέιρα 11/3
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978	ε. Αλεξάνδρεια 5/4				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112	στη Κωνσταντίνα 5/4	Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)*	76	1599	α. Νόρντενχαμ 24/3
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	προς Καστέλλον 29/3
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	ε. Λάγος 16/3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (μ.)	70	17606	πρ. «Ελένη Μ.»
ΑΡΚΑΔΙΑ I (π.)	73	89566	προς Πόρτο Καρτιέρ 27/3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	ε. Τενερίφη 6/4
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	78	6414	προς Ισημερινό 2/4	ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	32501	προς Ντουμιά 17/3
ΑΡΛΕΤ (δ.μ.)	68	3468	ε. Φουτζέιρα 29/3	ΓΙΑΝΜΠΛΑΖ I. (π.)	78	9236	δ. Ντόβερ 9/4
ΑΡΜΕΝΟΣ (δ.μ.)	75	1913	προς Ντέρινς 1/4	ΓΙΑΝΜΠΛΑΖ III (κ.)	74	9557	α. Ντάρνμπαν 5/4
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	προς Κίνα 8/3	ΓΙΑΝΝΗΣ Ζ. (μ.)	70	9001	πρ. «Μαραμπού»
ΑΡΤΕΜΙΣ (ΑΒ)	67	1597	προς Δρέπανον 7/4	ΓΙΑΣΕΝΑ (Ον.)	78	9236	προς Ακαμπα 9/4
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	α. Σάντος 30/3	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ (κ.)	74	12458	προς Μπιλμπάο 23/3
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (π.)	83	17200	πρ. "Republica de Colombia"	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ V. (κ.)	75	40967	ε. Σύρο 31/3
ΑΡΧΩΝ (π.)	73	14802	α. Σέμπου 28/3	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	προς Βραζιλία 11/3
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	α. Χόγκ Κόγκ 7/4	ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	588231	προς Πειραιά 11/4
ΑΣΠΙΛΟΣ (μ.)	82	22038	προς Ν. Ορλεάνη 7/3	ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724	ε. Αμβέρσα 18/4
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	προς Βομβάη 21/3	ΓΙΟΥΡΟΛΑΙΔΗ (μ.)	68	1282	προς Μήλο 31/3
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527	ε. Φουτζέιρα 18/3	ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	προς Νεντακάρα 19/3
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035	προς Χώρ Φακάν 29/3	ΓΙΟΥΡΟΛΟΡΝΤ (μ.)	72	1267	ε. Γένοβα 5/4
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	ε. Ναγκόγια 24/3	ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	προς Τζέντα 25/2
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	ε. Παράναγουα 29/3	ΓΙΟΥΡΟΠΗΑΝ (π.)	79	11540	νέα αγορά
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525	προς Σάντος 3/3	ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	προς Γιβραλτάρ 17/3
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281	ε. Ρεσίφ 4/3	ΓΙΟΥΡΟΡΗΦΕΡ (π.)	82	1998	ε. Χιούστον 3/4
ΑΤΛΑΝΤΑΣ (δ.μ.)	75	44964	πρ. "Cloudesdale"	ΓΙΟΥΡΟΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Ν. Ορλεάνη 2/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (κ.)	79	13729	νέα αγορά	ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	α. Ακαμπα 31/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	προς Γκουαγιακούιλ 3/4				
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (μ.)	81	40134	προς Γιβραλτάρ 19/3	ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Σουέζ 8/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ	78	38467	προς Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 3/3				

ΝΕΜΩΝΗ	79	10996	προς Αβίλες 17/2
ΝΝΑ	81	30852	ε. Νταμπιέρ 26/2
ΝΝΑ Λ.	79	1214	προς Κουμάντα 6/2
ΝΝΙΤΣΑ	83	35808	ε. Δουνκέρκη 20/2
ΝΝΟΥΛΑ	71	9826Α	προς Ινδία 7/1
ΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡ	81	18648	α. Σάντος 16/2
ΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 16/2
ΝΤΖΕΛΙΚ			
ΝΤΕΚΤΟΡ	77	34130	προς Βραζιλία 21/2
ΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	προς Βραζιλία 25/2
ΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	α. Ν. Ορλεάνη 18/2
ΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913	προς Τζακάρτα 21/1
ΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	38059	προς Ντουμάι 23/2
ΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792	προς Σιγκαπούρη 23/2
ΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς Αρούμπα 16/2
ΝΤΩΝΗΣ Ι.			
ΝΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000	α. Γιοκοχάμα 24/2
ΝΤΩΝΗΣ Π.	84	41726	προς Ρίβερ Ορινόκο 11/2
ΝΑΝΕΜΟ (δ.)	75	42820	α. Σάρροχ 10/2
ΝΟΙΑ (δ.)	81	26408	ε. Χιούστον 17/2
ΝΟΛΟΝΙΑΝ ΛΑΙΟΝ	77	38484	προς Βραζιλία 11/2
ΝΑΠΕΛΛΑ	83	13508	προς Ν. Κορέα 25/2
ΝΚΟΥΣ (δ.)	76	19-16	α. Χόγκ Κονκ 20/1
ΝΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	προς Δ. Αφρική 12/1
ΝΟΝΗΣΙ	77	19379	προς Λίρεν 8/2
ΝΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500	προς Ινδία 27/2
ΝΕΟΥΣΑ	77	19895	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΝΕΗ	73	13631	α. Γκνάνσκ 20/2
ΝΕΣ	86	27012	προς Ακαμπα 18/2
ΝΕΗ	89	23459	προς Κίνα 26/2
ΝΑΝΑ	73	23134	προς Κίνα 22/1
ΝΕΤΑ	73	20417	υπέστειλε κυπριακή
ΝΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	προς Τόκυο 21/2
ΝΔΙ	83	4097	μεταφορές Ρεθύμνου
ΝΔΙΑ (δ.)	82	30042	ε. Ακαγιούτλα 11/2
ΝΑΣ	88	36309	ε. Ν. Ορλεάνη 26/2
ΝΑ	81	9639	προς Πειραιά 23/2
ΝΟΝΙΑ	73	23144	προς Ουσάν 4/2
ΝΖΑ (δ.)	93	156336	προς Ιαπωνία 15/2
ΝΕΜΙΣ	87	36648	α. Κουνχουαγκντά 20/1
ΝΕΜΙΣ			
ΝΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	προς Πασκάνγκουλα 22/2
ΝΕΜΩΝ	84	22851	προς Πόρτο Καμπέλλο 2/2
ΝΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Ν. Ορλεάνη 8/2
ΝΑΜΗΔΗΣ	84	25063	προς Σιγκαπούρη 10/2
ΝΑΡΗΦΕΡ	78	8837	προς Καμπεντέλο 11/2
ΝΟΝΑ	81	30500	προς Καράτσι 21/2
ΝΙΛΟΣ (δ.)	77	56003	προς Κωνσταντίνα 26/2
ΝΡ	74	13363	μετ. "Ellinis P."
ΝΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285	α. Φουτζέιρα 19/2
ΝΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285	ε. Τζέμπελ Αλι 9/2
ΝΟ ΓΑΜΜΑ (δ.)	75	117285	ε. Φουτζέιρα 4/2
ΝΠΑΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Καστέλλον 12/2
ΝΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	προς Βενεζουέλα 17/2
ΝΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Ν. Υόρκη 28/2
ΝΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	73	19922	προς Σάν Χουάν 24/2
ΝΙ	82	30325	προς Κασσιόγκ 4/2
ΝΑΝΤ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339	διάλυση Ινδία
ΝΑΝΤ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	προς Πορτο Ρίκο 14/1
ΝΑΝΤ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	α. Ν. Ορλεάνη 20/2
ΝΑΝΤ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	86	35954	προς Ν. Κορέα 2/2
ΝΑΝΤ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ	81	31654	προς Ιαπωνία 8/1
ΝΑΝΤ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	προς ΗΠΑ 20/2
ΝΑΣ	77	11804	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΝΣ	79	10993	προς Συρία 25/2
ΝΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	προς Αφρική 23/2
ΝΑΝ ΛΑΙΟΝ	82	11987	ε. Λάς Πάλμας 22/1
ΝΟΣ	70	18326	προς Ινδία 9/2
ΝΟΥΒΕΡ	77	35716	προς Πολωνία 17/2
ΝΕΒΕΛΣ	76	11802	προς Ταλκαχουάνο 4/2
ΝΙΖΑ (δ.)	68	12688	προς Ηράκλειο 6/1

ΝΑΡΟΝΕΣ (δ.)	80	50108	προς Παγκολάν Σούσου 7/2
ΝΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.)	71	1648	πρ. "Angol"
ΝΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 19/2
ΝΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	προς Μπόρρυ 22/2
ΝΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809	προς Βομβόη 28/2
ΝΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙ (δ.)	69	1561	προς Χάιφα 24/2
ΝΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986	προς Βομβόη 21/1
ΝΕΛΟΠΟΥΛΛ (δ.)	91	56580	α. Ιμιγκχαμ 24/2
ΝΕΝΙ (δ.)	79	89856	προς Τάραντα 25/2
ΝΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349	ε. Λάγος 9/2
ΝΗΤΑ ΛΑΚ	76	13524	ε. Σάν Φραντσίσκο 21/2
ΝΗΤΑ ΦΟΡΓΙΟΥΝ	76	13993	προς Βατούμι 2/2
ΝΙΒΗ Μ	78	1600	προς Τρίπολη 3/2
ΝΙΚΤΟΡΙΟΥΣ	77	8674	α. Γκουαγιακουλά 21/2
ΝΙΡΓΙΝΙΑ	81	36031	προς Ιαπωνία 31/1
ΝΙΤΑΙ	82	34510	α. Βανκούβερ 17/2
ΝΟΛΟΣ Ι.	58	10340	α. Νάπολη 10/1
ΝΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589	προς Μπουρκάς 24/2
ΝΟΡΗ	84	20009	προς Αυστραλία 27/2
ΝΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΙΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΝΥΖΑΝΤΙΟΝ	79	32607	προς Τζέντα 17/2
ΝΑΙΗΝΗ	95	35891	ναυπηγ. Ουλσάν
ΝΕΩΡΓΙΟΣ	72	13767	προς Χό Τσί Μινχ Σίτ 12/12
ΝΕΩΡΓΙΟΣ Δ.	77	16765	ε. Αμβέρσα 26/2
ΝΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Νοβοροσίσκ 31/10
ΝΕΩΡΓΙΟΣ			
ΝΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Θεσσαλονίκη 20/2
ΝΟΥΝΙΟΝ (δ.)	75	122627	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΝΟΥΝΙΟΥ VII	71	1982	ε. Πειραιά 22/2
ΝΚΑΛΦ ΓΟΥΙΝΤ	83	21200	α. Ν. Ορλεάνη 22/2
ΝΚΙΚΑΣ	80	10991	προς Ρόττερταμ 10/2
ΝΚΟΜΠΛΑ ΔΕΛΛΑΙΔΑ	76	38724	προς Κίνα 22/1
ΝΚΟΛΤΕΝ ΓΚΛΟΥ	81	35687	προς Κίνα 15/1
ΝΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑΙΡ	76	38724	α. Βανκούβερ 22/2
ΝΚΟΛΤΕΝ			
ΝΕΥΑΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Ορλεάνη 26/2
ΝΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Μπουεναβεντούρα 25/1
ΝΚΟΛΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	προς Μπαγκόγκ 26/2
ΝΚΟΛΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Ν. Ορλεάνη 28/2
ΝΚΟΛΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291	προς Κέννα 12/2
ΝΚΟΛΤΕΝ			
ΝΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	προς Κίνα 16/2
ΝΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Μπωμόντ 12/2
ΝΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Ν. Ορλεάνη 24/2
ΝΚΟΛΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Μπουεναβεντούρα 17/2
ΝΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	α. Ν. Ορλεάνη 20/2
ΝΚΟΛΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	προς Τζακάρτα 20/2
ΝΑ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Πούντα Καρντόν 21/2
ΝΟΥΤΥΣ	93	38300	α. Γκάνδη 17/2
ΝΟΥΛΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΝΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	προς Μπαγκόγκ 7/2
ΝΟΥΜΕΛΑ	84	34253	προς Ρόττερταμ 23/2
ΝΟΥΝΤ ΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	προς Φρημάντλ 23/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Ρόττερταμ 13/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Πόρτο Κουετζάλ 9/12
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΗΤΖΑ	75	19451	προς Ιλιγκάν 17/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Σιγκαπούρη 20/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΙ ΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Γ δύνια 26/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Αμβέρσα 29/1
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	προς Σιγκαπούρη 9/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	προς Μανίλα 16/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	προς Σιγκαπούρη 22/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	α. Μίνα αλ Φαχά 27/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Βανκούβερ 22/1
ΝΟΥΟΡΑΝΤ			
ΝΟΥΟΡΑΝΤ (δ.)	85	17199	α. Σαλβαντόρ 26/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ			
ΝΟΥΟΡΑΝΤ (δ.)	84	17199	προς Αλγέρι 16/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Πειραιά 6/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Πόρτ ντε Μπούκ 21/2
ΝΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Λάγος 15/2
ΝΕΒΕΝΟ	78	13823	προς Λονδίνο 18/2

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	προς Κόλπο ΗΓΙΑ 11/2	ΖΙΝΙ	76	11348	προς πειραιά 28/1
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειικές μεταφορές	ΗΓΚΑ (δ.)	79	26973	προς Σενφουγκός 7/2
ΔΑΦΝΗ	84	35746	ε. Βανκούβερ 26/2	ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Σιγκαπούρη 1/2
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	προς Ν. Μαγκαλός 2/2	ΗΡΑΚΛΗΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	81	3920	προς Βόλο 20/2
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	ε. Κόρκ 25/2	ΗΡΩ	76	1712	ε. Βερακρούζ 16/2
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601	ε. Φουτζέιρα 1/2	ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	81	16700	προς Κοπέρ 13/2
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς Λός Αντζελες 19/2	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Ρίτσαρντ Μπαϊ 27/2
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	78	12238	ε. Μπανζούλ 14/2	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΛΥΡΑ (μ.)	81	58397	ε. Χάμπτον 27/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	ε. Σάν Νίκολας 20/2	ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (μ.)	68	12660	προς Ελλάδα 21/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	προς Π. Σέντραλ 12/2	ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	προς Πακιστάν 10/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	ε. Πόρτ Χέντλαντ 22/2	ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	προς Χουάγκου 23/2
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	34414	ε. Φουτζέιρα 21/2	ΘΕΛΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Πειραιά 22/2
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	προς Μαράκκιμπο 9/2	ΘΕΛΗΣΙΣ	79	89-5	ε. Κων/πολη 24/2
ΔΙΟΝ (δ.)	84	22097	ε. Σιγκαπούρη 24/2	ΘΕΟΜΗΓΩΡ	82	36979	προς Νταλιάν 9/1
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	προς Ηράκλειον 13/2	ΘΕΟΤΟΚΟΣ	83	22076	προς Μιράτον Πόιντ 17/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Βαρκελώνη 15/2	ΘΕΤΙΣ	93	38891	προς Σάν Νίκολας Μπαϊ 22/1
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΑ	76	37661	ε. Ν. Ορλεάνη 24/2	ΙΚΑΡΙΑ (δ)	77	125249	προς Μπόνου 17/2
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Φιλιππίνες 25/2	ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	ε. Πειραιά 12/2
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	94	38779	ε. Σιμιζου 13/2	ΙΝΤΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	ε. Αμστερνταμ 24/2
ΔΩΡΙΚ ΧΕΡΑΛΑΝΤ	95	38779	υπό ναυπήγηση	ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	82	35169	ε. Πόρτο Ζουνίγκα 31/1
ΕΒΜΑΡ	76	16398	α. Γιούροπορτ 1/3	ΙΟΝΙΑΝ ΑΙΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειικές μεταφορές
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	ε. Σιγκαπούρη 15/2	ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	84	23646	προς Τζόρτζταουν 20/2
ΕΘΝΟΣ	77	16726	προς Χόγκ Κόγκ 21/2	ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Ρουέν 21/2
ΕΙΡΗΝΗ	87	24536	προς Μπαγκόγκ 18/1	ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	προς Παναμά 23/2
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282	ε. Αμβέρσα 27/2	ΙΟΝΙΚΟΣ			προς Σάο Φρασίγκο 1/2
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Ν. Ορλεάνη 23/2	ΙΟΥΣ	85	34400	ε. Σηάτλ 25/2
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	94	53829	προς Σιγκαπούρη 17/2	ΙΡΕΝΕΣ ΒΙΖΙΟΝ	82	76055	ε. Ουα 20/2
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	70	1595	α. Πειραιά 20/2	ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	76	132107	προς Δ. Αφρική 16/1
ΕΙΡΗΝΗ Β.	78	46178	α. Ν. Ορλεάνη 25/2	ΙΩΑΝΝΗΣ	82	40796	ε. Φρεντερίτσια 20/2
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	α. Κεμπέκ 21/	ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	ε. Ν. Ορλεάνη 24/2
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	προς Γιοκοχάμα 9/2	ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	72	12893	προς Σιγκαπούρη 22/12
ΕΛΒΕΤΑ	76	10805	προς Καμερούν 25/1	ΙΩΝΙΑ	77	17107	μετ. «Ιονίς» (ε.)
ΕΛΕΝ	82	37811	ε. Σηάτλ 7/2	ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	προς Μπουεναβεντούρα 20/2
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	στον Πειραιά (αποθήκη)	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	προς Υεμένη 26/2
ΕΛΕΥΣΙΣ	76	2651	ε. Πειραιά 17/1	ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	83	35428	πρ. «Ντόλφιν»
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	προς Φουτζέιρα 22/2	ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	προς Πόρτ Κέλαγκ 25/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085	προς Ράς Τανούρα 5/2	ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	81	33471	ε. Ν. Ορλεάνη 7/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ				ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	προς Σάο Σεμπασιάνο 17/2
ΕΛΑΝΤΑΙΖ (δ.)	75	146263	προς Κόλπο ΗΓΙΑ 18/1	ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	μετ. "Olympia"
ΕΛΛΗ Β.	80	29694	α. Μπάνιμπουρι 15/1	ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	ε. Γιβραλτάρ 24/2
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992	στο Λάγος 28/3/94	ΚΑΛΗ Α.	77	35716	ε. Βανκούβερ 28/2
ΕΛΠΙΣ	84	37472	προς Κέυ Γουέστ 22/2	ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611	διάλυση Ινδία
ΕΜ. ΞΑΝΘΟΣ	83	19066	α. Ν. Ορλεάνη 16/2	ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	ε. Ρίο Γκράντε 17/2
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Κό Σισάγκ 26/12	ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Σέκου 12/2
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	ε. Πειραιά 2/2	ΚΑΛΜΑ	81	19483	προς Γιβραλτάρ 12/2
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Γκάνδη 26/2	ΚΑΝΔΗΛΟΥΣΑ (δ.)	94	27800	υπό ναυπήγηση
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	78	86699	πρ. "Puertollano"	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	αναμένει Χώρ Φακάν 4/12
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	αργεί Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	προς Χώρ Φακάν 8/2
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	ε. Φός 21/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	προς Γιουγκοσλαβία 18/2
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985	ε. Πειραιά 10/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	74	16371	προς Τακοράντι 15/11
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	μεσογειικές μεταφορές	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	ε. Μαντράς 11/2
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	ε. Ν. Ορλεάνη 22/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	προς Λούπ Τέρμιναλ 12/2
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	προς ΗΠΑ 20/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	ε. Χώρ Φακάν 6/1
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Πειραιά 14/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΥΡΟΣ	76	12076	ε. Κωνσταντίν 21/2
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Χονολουλού 22/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	83	21308	προς Ιαπωνία 1/2
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	προς Κέννα 27/1	ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ (δ.)	76	207987	αργεί Πειραιά
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	80	25728	προς Πόρτο Λά Κρούζ 20/2	ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΙΩΤΗΣ (δ.)	77	196334	αργεί Πειραιά
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Πειραιά 18/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60849	α. Ροζάριο 12/2
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ.	80	10342	ε. Μελβούρνη 25/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Απώ Ανατολή 24/2
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	προς Β. Αφρική 17/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩΝ			
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	προς Τουρκία 24/2	ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	81	34190	δ. Παναμά 14/2
ΖΑΝΤΕ (δ.)	75	132798	ε. Ντουμπάι 24/1	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	94	25197	προς Ταϊζλα 1/2
ΖΕΑ	77	1721	προς Μήλο 20/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	75	26302	ε. Γκντάνσκ 23/2
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201	α. Αλεξάνδρεια 26/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.			
ΖΗΝΩ	81	23100	προς Πα σίρ Γκουντάγκ 19/	ΛΙΒΑΝΟΣ	76	128161	προς Γκάλβεστον 29/12
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	ε. Χόγκ Κόγκ 27/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	προς Βραζιλία 21/2
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Χάιφα 23/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	ε. Ν. Ορλεάνη 25/2
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Κολόμπο 22/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	προς Κίγκστον 23/2	ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	78	20328	προς Νταλιάν 24/2
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	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"				

ΥΡΑΙΜΠ	78	27366	ε. Αμβούργο 28/2
ΥΡΓΚΟ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	21815	α. Μοντεβιδέο 24/2
ΥΡΓΚΟ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ	78	27074	πρ. "Alberg"
ΥΡΓΚΟ ΕΝΤΟΥΡΑΝΣ	78	24941	α. Γκάλβεστον 21/2
ΥΡΓΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Αλεξάνδρεια 17/2
ΥΡΓΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	20328	δ. Ντόβερ 15/2
ΥΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087	προς Νταλιόν 21/2
ΥΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	προς Βαρκελώνη 17/2
ΥΡΙΜΠΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	76	27971	προς Αμστερνταμ 22/2
ΥΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	ε. Πειραιά 20/2
ΥΡΙΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Χόγκ Κόγκ 27/2
ΥΡΟΛΛΙΝ (δ.)	75	158475	προς Πόρτ Σάιτ 22/2
ΥΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Γένοβα 27/2
ΥΡΥΑΝΤΑ	73	34067	μετ. «Αμάλθεια» (ε.)
ΥΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	διάλυση Αλάγκ
ΥΣΟΣ	77	65874	ε. Μπιλμπάο 13/1
ΥΣΕΛΟΡΙΖΟ	91	29900	ε. Λ. Τσάρλς 23/2
ΥΣΩΡ Π.	83	14315	προς Σασέμιο 16/2
ΥΣΡΙΝΑ Λ.	78	10245	προς Ταϊβάν 10/2
ΥΣΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Ασντον 12/2
ΥΑ	69	18431	προς Ιμμιγκχομ 26/2
ΥΚΟ (δ.)	76	48130	ε. Μπ. Χομινί 20/2
ΥΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	δ. Γιβραλτάρ 22/2
ΥΚΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί πειραιά
ΥΚΑΛΟΣ (δ.)	74	60352	α. Κάστελλον 25/1
ΥΚΤΕΝ (δ.)	75	158475	προς Γιουροπόρτ 25/1
ΥΚΙΑ Χ.Φ.	91	12453	προς Λίβερπουλ 23/2
ΥΚΙΑΣ ΛΑΚ	81	68619	προς Τουμπαράο 12/2
ΥΚΩΝ	76	59319	προς Γκιζόν 20/2
ΥΚΠΕΡ ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069	προς Φρημάντλ 24/2
ΥΚΠΕΡ ΑΤΡΙΑ	86	10765	προς Φιλαδέλφεια 17/2
ΥΚΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	προς Βοστώνη 22/2
ΥΚΗΣΙΣ	81	34188	προς Ν. Ορλεάνη 5/2
ΥΚΑΡ (δ.)	87	24584	προς Καοσιούγκ 6/2
ΥΚΕΤ	78	14374	προς Ματάντζας 15/2
ΥΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	προς Πόντα ντα Μαδέιρα 22/2
ΥΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Γκντάνσκ 17/2
ΥΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	προς Π. Σεντράλ 5/2
ΥΚΑΡ ΠΑΙΟΝΗΡ	68	22836	προς Μπαγκκόγκ 24/2
ΥΚΑΡ ΣΤΑΡ	85	36584	προς Ισπανία 6/2
ΥΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ			
ΥΚ. (δ.)	80	19982	προς Κουαντάν 24/2
ΥΚΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Ιαπωνία 13/1
ΥΚΙΘΙΑ (δ.)	69	1579	προς Ντούρες 20/2
ΥΚΙΘΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	15525	ε. Ν. Υόρκη 16/2
ΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	ε. Βαλτιμόρη 25/2
ΥΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	15528	προς Κούβα 12/2
ΥΚΩΝ	70	18164	μετ. «Λας Ρόζας» (π.)
ΥΚΗ (δ.)	73	116104	ε. Τζέμπιελ Αλι 27/2
ΥΚΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Πόρτο Λα Κρούζ 13/2
ΥΚΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ			
ΥΚ. (δ.)	75	60406	ε. Χάργκ 17/2
ΥΚΗ ΑΜΠΕΡ (δ.)	94	24800	ναυπηγείται Νικολάγιεφ
ΥΚΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Βραζιλία 5/2
ΥΚΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	προς Θεοδοσία 14/2
ΥΚΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506	α. Αλεξάνδρεια 25/2
ΥΚΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Αγ. Θεόδωρους 21/2
ΥΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	14	14926	α. Οδησσό 12/2
ΥΚΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	α. Ζαράτε 1/2
ΥΚΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Οδησσό 26/2
ΥΚΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24900	προς Ρίο Γκράντε 9/2
ΥΚΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	α. Σάντος 18/2
ΥΚΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	42470	μεταφορές Ερυθράς
ΥΚΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	προς Χόγκ 20/2
ΥΚΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	προς Ντουμπάι 14/2
ΥΚΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	ε. Οδησσό 24/2
ΥΚΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	προς Σουάπσε 22/2
ΥΚΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Γκίλογκ 22/2
ΥΚΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.			
ΥΚ. (δ.)	80	19882	α. Κόρπους Κρίστι 19/2
ΥΚΗΝΗΤΗΣ	78	21194	ε. Ν. Ορλεάνη 9/1
ΥΚΑ (δ.)	74	67289	α. Γιβραλτάρ 23/2
ΥΚΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Γκρέντζμαουθ 25/2
ΥΚΑΝΤΗΣ Φ.	77	8676	ε. Αλεξανδρέττα 28/2

ΥΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Ντουμπάι 4/2
ΥΚΩΣΤΗΣ	85	23207	πρ. «New Amethyst»
ΥΚΙΑΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	προς Τενερίφη 24/2
ΥΚΙΑΟΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	86	3722	α. Σπλίτ 26/2
ΥΚΑΩΝΙΑ (δ.)	60	13623	προς Αλιβέρι 21/2
ΥΚΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Σόμα 23/2
ΥΚΑΡΑ Σ.	72	8848	μετ. "Vina Treasure" (ΑΒ)
ΥΚΑΡΡΥ Λ.	72	16306	προς Νοβοροσίσκ 19/2
ΥΚΕΙΖΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867	προς Λά Γκουαίρα 23/2
ΥΚΕΛΙΑ	76	4334	πρ. "Carnelia"
ΥΚΕΝΙ (δ.)	81	11096	προς Μπουεναβεντούρα 21/2
ΥΚΕΩΝ	73	7093	α. Σαλντάνια Μπαίη 31/1
ΥΚΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Σιγκαπούρη 25/2
ΥΚΗΝΤΕΡ	84	20494	προς Ν. Ορλεάνη 17/2
ΥΚΗΤΩ	77	11264	διάλυση Μπαγκλαντές
ΥΚΙΑ (μ.)	78	33191	προς ΗΠΑ 13/2
ΥΚΙΑ	76	61615	ε. Ν. Ορλεάνη 14/2
ΥΚΙΜΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	68	9505	α. Πειραιά 16/2
ΥΚΟΥΡΟΣ (δ.)	80	30914	α. Γουλιμγκτον 3/2
ΥΚΟΥΣΙΟΣ	73	63287	μετ. «Lussio» (π.)
ΥΚΥΔΙ	70	14878	προς Μπιλμπάο 23/2
ΥΚΥΔΙΑ II	74	8740	ε. Πειραιά 15/2
ΥΚΥΤΩΤΗΣ	81	33343	προς Μουροράν 19/2
ΥΚΑΣΛΟΤ Λ. (δ.)	82	24755	ε. Χιούστον 25/2
ΥΚΑΣΤΑΝΤ Λ. (δ.)	83	24794	προς Κόλπο ΗΠΑ 24/2
ΥΚΑΣΤΡΟΥΜ Λ. (δ.)	83	24794	προς Σάν Φραντσκο 1/2
ΥΚΑΔΑ Π.	74	21755	προς ΗΠΑ 22/2
ΥΚΑΓΙΟΡ	86	13688	προς Λός Αντζελες 23/2
ΥΚΑΕΡΣΚ ΑΛΤΣΕΙΡΑΣ	77	38991	προς Γιοκοχάμα 14/2
ΥΚΑΕΡΣΚ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	71	20325	προς Γιοκοχάμα 23/2
ΥΚΑΕΡΣΚ ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	76	34382	πρ. "Alva Maersk"
ΥΚΑΕΡΣΚ ΟΣΕΑΝΙΑ	72	20325	προς Μπρισμπαϊν
ΥΚΑΕΡΣΚ ΧΙΟΥΣΤΟΝ	76	34382	πρ. "Arild Maersk"
ΥΚΑΖΑ II (δ.)	65	2676	ε. Μπιέφραστ 24/2
ΥΚΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	προς Ιμμιγκχομ 1/3
ΥΚΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Μαρακάμπο 15/2
ΥΚΑΙΡΗ	68	22391	προς Τενερίφη 25/2
ΥΚΑΙΡΗ Λ.	74	22246	ε. Σιγκαπούρη 25/2
ΥΚΑΙΡΗ Μ.	75	22577	προς Γασίρ Γκουντάγκ 16/2
ΥΚΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Σάντος 18/2
ΥΚΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848	προς Σούδα 25/2
ΥΚΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ	80	23381	πρ. "Macedonia Hellas"
ΥΚΑΝΑ	77	30263	ε. Ρίτσαρντ Μπαίη 27/2
ΥΚΑΝΕΣΙ	70	11256	προς Ταρτούζ 11/2
ΥΚΑΝΘΟΣ	77	5874	μετ. «Κάπταιν Γιάννης» (ε.)
ΥΚΑΝΤΕΑΝ	70	9169	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΥΚΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	προς Πόρτο Τορρές 21/2
ΥΚΑΟΥΝΤ ΠΙΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Κίνα 26/1
ΥΚΑΡΓΑΡ Ρ.	73	20032	ε. Αλεξάνδρεια 16/2
ΥΚΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Γκίλογκ 27/2
ΥΚΑΡΙΑ	81	29761	α. Τζόρφ Λασφάρ 20/1
ΥΚΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	159938	α. Σεπετίμα 3/2
ΥΚΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	προς Ιντσόν 6/2
ΥΚΑΡΙΑ Φ.	80	14060	προς Λαμπουάν 19/2
ΥΚΑΡΙΑΝΑ VII (δ.)	75	68411	μεταφορές Ερυθράς Θάλασσα
ΥΚΑΡΙΑΝΤ	70	30890	προς Ιταλία 7/2
ΥΚΑΡΙΑΒΙΚ (δ.)	81	50189	ε. Ρίο Ιανείο 15/2
ΥΚΑΡΙΑΓΩ	72	9824	προς Κωνσταντία 24/2
ΥΚΑΡΙΑΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	προς Χουάγκου 13/2
ΥΚΑΡΙΑΚΑ	72	18055	προς Μπαργκουίκα 20/2
ΥΚΑΡΙΑΝΑ (δ.)	80	40000	προς Πόρτο Λά Κρούζ 17/2
ΥΚΑΡΙΑΝΑ Λ.	88	30831	ε. Σιγκαπούρη 22/2
ΥΚΑΡΙΑΠΡΙΜΑ (δ.)	76	340759	προς Αγ. Ευστάθιο 8/2
ΥΚΑΡΙΑΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Ν. Ορλεάνη 16/2
ΥΚΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599	προς Θεσσαλονίκη 22/2
ΥΚΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ	75	1599	α. Πειραιά 23/2
ΥΚΑΡΚΕΣΑ	77	33509	α. Λός Αντζελες 17/2
ΥΚΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Ν. Ορλεάνη 24/2
ΥΚΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Καοσιούγκ 19/2
ΥΚΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	α. Μπ. Αμπάς 20/2
ΥΚΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Προμπολίνο 19/1
ΥΚΑΡΩ Λ.	85	25000	προς Ν. Κορέα 22/1

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	προς Σάν Φραντίσκο 27/1	ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	προς Μιλάκι 16/2
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916	προς Τύνιδα 5/2	ΝΗΙΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	88	52484	προς «Seto Breeze»
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	81	30738	προς Σιγκαπούρη 15/1	ΝΗΙΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	προς Τουάπες 23/2
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308	ε. Ν. Ορλεάνη 18/2	ΝΗΙΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Κονακρύ 24/2
ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	α. Ντάρμπαν 10/2	ΝΗΙΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577	προς Αρζου 16/2
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	προς Γιοκοχάμα 8/2	ΝΗΙΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44698	προς Τουάπες 19/2
ΜΕΝΗΤΕΣ	81	30826	προς Νιούκαστλ 21/2	ΝΗΙΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	μετ. «Ουρανός» (μ.)
ΜΕΝΤΙΠΕΡ. ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Αλεξάνδρεια 25/2	ΝΗΙΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	προς Μπανίας 21/2
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	προς Ν. Ορλεάνη 16/2	ΝΗΙΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Τεργέστη 25/2
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620	ε. Ταμπόκο 28/1	ΝΗΙΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.)	78	40894	α. Φαλκονάρα 13/2
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)	ΝΗΙΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894	α. Φαλκονάρα 26/2
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	προς Κορέα 11/2	ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	προς Σαλαβερύ 7/2
ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΕΡ	71	1598	α. Ν. Ορλεάνη 24/2	ΝΙΚΗ (δ.)	77	654105	προς Νιγηρία 3/1
ΜΙΝΙ ΛΑΙΟΝΕΣ	72	1563	ε. Φόρτ ντε Φράνς 8/2	ΝΙΚΟΛΑΣ	86	24843	α. Τέξας Σίτυ 20/2
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	ε. Ν. Ορλεάνη 27/2	ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	προς Ολλανδία 23/2
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 19/2	ΝΙΜΡΟΝΙ	76	39004	α. Γιβραλτάρ 16/2
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	προς Σάντα Μάρτα 23/2	ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	προς Ιαπωνία 1/3
ΜΙΝΙ ΛΕΙΜΠΟΡ	71	1557	αργεί Πειραιά	ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ	86	36	α. Γουακαμάτσου 24/2
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1563	αργε Πειραιά	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	προς Λισσαβόνα 16/2
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	προς Ελ Ταμπλάζο 18/2	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Γιούροπορτ 15/2
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. Ορλεάνη 24/11	ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. Βενετία 24/2
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 21/2	ΝΙΕΖΕΡ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Κόρπους Κρίσι 18/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Ν. Ορλεάνη 19/2	ΝΤΕΙΜ Μ.	72	6987	διαγράφεται (επιβατηγό)
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Κοιτζακόαλκος 5/2	ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926	μεταφορές Γκάνας
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	προς Χιούστον 5/2	ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	προς Μιζουράτα 8/2
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	προς Ν. Ορλεάνη 17/1	ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35428	μετ. «Κάβο Δελφίν»
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Πόρτ Αρθουρ 16/2	ΝΤΟΝΑΛΝΤ	74	34789	προς Ν. Κορέα 23/2
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	προς Μπουεναβεντούρα 23/2	ΝΤΟΡΑ	83	22751	σωστό όνομα «Δόρυ» (ε.)
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	στη Ν. Ορλεάνη 21/11				
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Πόρτ Αρθουρ 31/1	ΞΑΒ ΤΕΝΟ	73	11801	πρ. «Κλίπερ Αμαζόνας»
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη				
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	προς Ελ Ταμπλάζο 20/2	ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	12164	προς Μουροράν 12/2
ΜΙΝΩΣ	75	2808	προς Μπαγκκόκ 1/2	ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17365	προς Γιβραλτάρ 21/2
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Σμύρνη 22/2	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Ν. Ορλεάνη 24/2	ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	86	35600	προς Ιαπωνία 13/2
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	προς Καρταγένα 25/2	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Νταμπέρ 26/2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	προς Ν. Ορλεάνη 20/2	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΥ	86	35600	προς Ταιβάν 24/1
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	προς Σάντος 20/2	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600	προς Αργεντινή 11/1
ΜΙΧΑΛΗΣ Γ.	82	32239	προς Σιμίζου 15/2	ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ε. Τακόια 19/2
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234	προς Σιγκαπούρη 29/1
ΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	78	64426	προς Παλάνκα Τέρμι 21/1	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	προς Τσιτσούκ 17/2
ΜΟΝΤΕΓΚΟ (δ.)	76	60937	ε. Πειραιά 4/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΤΥ (δ.)	93	160129	προς Χάργκ 25/2
ΜΟΝΤΕΡΕΥ	74	42825	α. Τάραντα 22/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	προς Χόγκ Κόγκ 3/2
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	προς Ραβέννα 21/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΙΩΡ	84	17879	προς Μπαγκλαντές 7/2
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874	προς Φουτζέιρα 10/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	ε. Μανίλα 19/2
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	δ. Κω/πολη 22/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879	α. Ν. Ορλεάνη 9/2
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282	προς Σαλντάν Μπαϊή 26/1	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900	προς Χάργκ 27/2
ΜΠΕΡΝΑΝΤΕΤ Τ.	81	30738	προς Ταιβάν 1/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	προς Νίγκιμπο 10/2
ΜΠΕΤΑ ΛΑΚ	76	13524	σωστό όνομα «Βίττα Λάκ»	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Χιούστον 24/2
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963	διαγράφεται	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΟΝΣΟΡ (δ.)	94	52196	προς Ντουμιά 13/2
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	προς Λάζαρο Καρντένας 21/1	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	α. Γκίλογκ 19/2
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	προς Μπ. Αμπιάς 23/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙΘ (δ.)	91	81192	προς Πόρτο λα Κρούζ 18/2
ΜΣΚ ΜΠΡΙΑΝΝΑ	70	28896	προς Κεηπτάουν 25/2	ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	ε. Μπαντάρ Χομεινί 4/2
ΜΣΚ ΤΖΙΟΥΛΙΑ	70	16670	προς Κεηπτάουν 15/2	ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	12243	ε. Ρόττερνταμ 27/2
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	ε. Βαλέντσια 23/2	ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	προς Κέυ Γουέστ 12/2
				ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	ε. Μαντράς 27/2
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Ν. Ορλεάνη 24/2	ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	23646	προς Ισπανία 17/2
ΝΑΝΗ	78	14651	προς Μπαγκλαντές 24/2	ΟΣΕΑΝΟΣ	93	38891	ε. Παράναγους 22/2
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	ε. Μπελίζ Σίτυ 4/2	ΟΣΤΡΑΚΟ	81	68619	ε. Γιούροπορτ 25/2
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	προς Ουλσάν 13/2	ΟΥΛΙΤ ΟΠΑΛ	77	13684	προς Χαλκίδα 14/2
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	προς Καβάλα 19/2	ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	προς Μιτομπάσα 25/2
ΝΕΑ ΔΟΞΑ	84	17882	ε. Αμβέρσα 16/2				
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Ρουέν 24/2	ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	προς Πόρτο Ντεσεάντο 13/2
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	προς Φιλαδέλφεια 24/2	ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 17/2
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	ε. Μπωμόντ 16/2	ΠΑΛΟΜΑ	77	28738	α. Βρέμη 10/2
ΝΕΔΗ	81	19425	ε. Παραντίπ 7/2	ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	84	37094	ε. Ριγέκα 13/2
ΝΕΜΕΑ	89	36741	πρ. "Endeanour"	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	351227	α. Ρουέν 15/2
ΝΕΝΑ	74	39866	προς Τουμπάρσο 29/1	ΠΑΝΔΑΣΙΑ	82	34395	προς Παραντίπ 21/2
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121	α. Φρημάντλ 27/2	ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	ε. Ογκισ 23/2
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΙΛΑ	78	14123	μετ. «Στάμος»	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	προς Καζαμπλάνκα 20/2
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΤΡΑΣ	78	10186	μετ. «Σκόρος» (ε.)	ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Γαλλία 21/2
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΡΣΕΙΓ	78	10186	μετ. «Σκόπελος» (ε.)	ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΟΣ	83	36768	προς ΗΠΑ 10/2
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΥ	67	1598	προς Ισπανία 18/2	ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ	83	22076	προς Σιγκαπούρη 15/2
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	προς Ινδονησία 25/1	ΠΑΝΟΡΙΑ	82	34447	προς Κουνσάν 8/2
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	75	64738	προς Πειραιά 26/2	ΠΑΞΟΙ	78	12518	προς Λονδίνο 19/2

ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	45082	προς Σιμόνη 6/4	ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	ε. Λάς Πάλλμας 25/2
ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909	προς Ρας Λανούφ 30/3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	προς Μπαγκόγκ 18/3
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476	α. Χόγκ Κόγκ 22/3	ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817	προς Χοντέιντα 21/3
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	α. Μπαντάρ Χομεινί 8/3	ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	προς Κουαντάν 1/4
ΓΚΑΖ ΛΑΙΟΝ (δ.)	72	9327	προ Ανυέρ 4/4	ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	ε. Πειραιά 4/4
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Χόγκ Κόγκ 1/4	ΔΩΡΟΘΕΑ (κ.)	84	13021	προς Ιαπωνία 23/3
ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	68	12870	ε. Σιγκαπούρη 5/3	ΔΟΥΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	72	19107	προς Ατλαντικό 14/4
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.)	79	13760	προς Ρας Τανούρα 6/3	ΔΣ ΠΑΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	ε. Βάρνα 4/4
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445	προς Απω Ανατολή 28/3				
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	85	2350	ε. Λιβύη 14/3	ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	11879	προς Δ. Αφρική 30/3
ΓΚΑΖ ΠΑΛΜΙΡΑ (δ.π.)	84	10228	προς Ινδονησία 21/3	ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	α. Σάο Σεμπασιάνο 19/3
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	προς Β. Θάλασσα 19/4	ΕΚΟΥΙΝΟΞ (μ.)	75	7494	μετ. "Rose Stone" (ΑΒ)
ΓΚΑΖ ΠΟΛΑΡΙΣ (δ.π.)	83	4658	πρ. "Polaris Gas"	ΕΚΤΩΡ (κ.)	81	30741	προς Αμαγκασάκι 7/4
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	349886	α. Σιγκαπούρη 9/3	ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)*	71	1976	στη Λουάντα 12/4
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	προς Σριράχα 11/3	ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	α. Χόγκ Κόγκ 15/4
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.π.)	77	3999	προς Μπαχραϊν 24/3	ΕΛΕΝΑ Α. (κ.)	70	16128	στη Τοαμασίνα 18/7/94
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997	α. Μπρίντζι 8/4	ΕΛΕΝΑ Β. (π.)	73	20713	προς Ισπανία 26/3
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Ρας Τανούρα 9/4	ΕΛΕΝΗ (μ.)	71	8567	α. Πειραιά 26/3
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	ε. Μπρίντζι 9/4	ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Κωνσταντίνζα 18/3
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	ε. Μπιζέρτα 27/3	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	προς Π. Καμπέλλο 20/3
ΓΚΑΛΛΑΝΤ II (π.)	76	12314	νέα αγορά	ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	ε. Σάντος 31/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	προς Γιβραλτάρ 23/3	ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412	ε. Μπουσάν 26/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	προς Λά Σπέζια 12/4	ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106	προς Νητρώτι 30/3
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	προς Βραζιλία 13/3	ΕΛΙΞΙΡ (κ.)	82	25056	προς Χιούστον 10/4
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Χοντέιντα 20/3	ΕΛΙΤ Β. (κ.)	80	11504	προς Νακόντκα 26/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	71	10067	προς Βραζιλία 8/3	ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	22069	πρ. «Βόρ. Ηπειρος Ελλάς»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΕΙΤ (δ. Μπ.)	75	39349	α. Μπ. Μασάρ 9/4	ΕΛΛΕΝΙΚ (Μπχ.)	83	7983	προς Ν. Αφρική 30/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΙΔΗ (μ.)	90	23272	προς Τζακάρτα 18/2	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ(κ.)	77	10999	προς Μπαγκόγκ 4/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	προς Ταιβάν 11/3	ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099	προς Φόρς 9/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.π.)	78	3450	προς Ν. Αφρική 15/3	ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥδ.ΝΜ	76	209788	αργεί Τζέμπελ Αλι
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Μομπιλ 3/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	προς Βούγκ Τάου 9/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	προς Μπουσάν 24/2	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΙΤΖ (δ.)	75	45000	προς Σαγκάη 24/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	προς Λά Γκουαίρα 22/3	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ)	75	146263	προς Περσικό 9/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΚΑΥ (κ.)	75	16169	προς Αμβέρσα 15/3	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086	α. Τζουαίμα 16/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	12291	ύψωση παναμαϊκή	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.ΝΜ.)	75	42813	προς Σριράχα 28/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Ν. Ορλεάνη 3/4	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	προς Κίνα 24/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Αμβέρσα 16/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	προς Ντουμάι 30/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝ-ΤΖΕΡ (π.)	79	13005	ε. Ν. Ορλεάνη 9/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	προς Μαδαγασκάρη 21/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Ι. (π.)	77	11733	ε. Τάμπα 24/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	προς Κίνα 15/3
ΓΚΟΛΑΝΤΦΙΝΤΣ (μ.)	78	9379	προς Δ. Αφρική 25/1	ΕΛΛΗ (κ.)	79	18392	προς Σάντος 17/3
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	προς Ρότερνταμ 6/4	ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387	προς Τάραντα 31/3
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ(π.)	77	21737	προς Βατούμ	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	81	19004	νέα αγορά
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	21737	μετ. "Jhelum"	ΕΛΛΙ (Μπχ.)	75	59307	ε. Ν. Ορλεάνη 2/4
ΓΚΡΕΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317	προς Αλμπουργκ 16/3	ΕΛΛΙΝΑ III (μ.)	77	14274	προς Λαττάκια 9/4
ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14523	α. Πειραιά 4/3	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957	ε. Σάντο Ντομίνγκο 2/4
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	προς Μεσόγειο 17/3	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Κ. (Μπχ.)	76	6981	μετ. "UB Prince"
ΓΚΥΟΚΟ (δ.μ.)	76	50097	πρ. "Gyoko Maru"	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Ν. Ορλεάνη 21/3
ΓΟΥΑΥΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164.717	στη Σριράχα (αποθήκη)	ΕΜΙΛ Σ. II (κ.)	75	9440	προς Ντακάρ 14/3
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	ε. Τερνέστη 16/4	ΕΜΙΛΙΑ (κ.)	83	2806	προς Γουατεμάλα 4/4
ΓΟΥΕΣΤ ΣΤΑΡ	70	29344	προς Κανάριους 9/4	ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μπχ.)	81	27771	προς Ντουμάι 1/2
ΓΟΥΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Ρίγα 15/3	ΕΝΚΑΡΑΤΖΜΕΝΤ (π.)	74	13687	νέα αγορά
ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	79	9371	προς Λάγος 13/4	ΕΝΤΕΝ (π.)	81	73016	νέα αγορά
ΓΟΥΙΝΤΕΡ (μ.)	78	18352	νέα αγορά	ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ Ι. (π.)	74	13687	νέα αγορά
ΓΟΥΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	ε. Κάδιξ 9/3	ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	προς Κίνα 14/3
ΓΟΥΙΝΤΦΟΡΣΤ (κ.)	74	9268	πρ. «Φρίο Ατλάντικ»	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	ε. Κωνσταντίνζα 4/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΜΙΤΥ *	83	24500	ε. Ντάρμπαχ 30/3	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	προς Αμπιζάν 16/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ *	83	28268	προς Σιγκαπούρη 24/3	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Μισισσιπι 1/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	ε. Λός Αντζελες 3/4	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	α. Ν. Ορλεάνη 2/3
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	ε. Πειραιά 15/2	ΕΠΤΑΝΗΣΑ (ΝΜ)	74	87456	προς Σαλντάνια Μπαίη 6/4
ΓΟΥΩΡΙΟΡ Α.Τ. (δ.κ.)	79	19635	προς Ντουμπάι 7/4	ΕΡΑΤΙΝΙ (π.)	68	14311	α. Πασιρ Γκουντγκαγκ 24/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	προς Χάμπτον 26/3	ΕΡΓΙΝΑ Β. (μ.)	71	29995	προς Ροζάριο 21/3
				ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΙΒ	86	15952	ε. Μπόργκ 28/3
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Κωνσταντίνζα 8/4	ΕΡΜΗΣ (κ.)	76	38995	προς Καρμπονέρας 25/2
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	ε. Ν. Ορλεάνη 8/4	ΕΡΜΗΣ (κ.)	84	34932	α. Τακόμα 24/3
ΔΑΦΝΗ Α. (δ.)	76	45962	ε. Σιγκαπούρη 10/3	ΕΡΜΙΤΑΖ (π.)	77	37514	μετ. «Καπετάν Γιώργης Ι» (κ.)
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	επισκ. Μαγκάλια 4/2	ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ III (π.)	81	9111	ε. Ρουέν 22/3
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	μεταφορές Δ. Αφρικής	ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπχ.)	72	31814	προς Γιβραλτάρ 24/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	76	7049	προς Ντουάλα 21/3	ΕΣΤΡΕΛΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α.. Ντάρμπαχ 20/12

ΕΤΟΥΛΑ (κ.)	90	12450	προς Πόρτο Ορντάζ 24/3	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	προς τζέντα 9/4
ΕΥΑ (μ.)	74	20589	ε. Ρίο Γκράντε 28/3	ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	στο Μπ. Αίρες 25/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598	προς Οράν 27/3	ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	στο Ρόττερνταμ 27/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	προς Αλγέρι 24/2	ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	προς ΗΠΑ 3/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	α. Ακαμπα 16/4	ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΟΡ (π.)	69	173272	προς Τούλση 5/7/94
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	εγκαταλ. Σογιο 20/1/93	ΙΟΝΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	προς Μπουρκάς 7/4
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	προς Βέντσπιλς 5/4	ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	προς Σιγκαντίγκ 16/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Λάς Πάλμας 4/4	ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	78	1597	προς Γιοκοχάμα 10/3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. (κ.)	80	18534	α. Βανκούβερ 27/2	ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15959	προς Κόρκ 7/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	προς Φλάσσιγκ 19/4	ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΙΝΤ (δ.π.)	75	7297	προς Βιλελμσχάβεν 11/4
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	α. Μπουρκάς 19/3	ΙΟΣ (π.)	68	15474	προς Ρωσία 26/3
ΕΥΒΟΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	ε. Σιγκαπούρη 9/4	ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ (ΑΒ)	73	1566	προς Πεiriαί 31/3
ΕΥΓΕΝΙΑ Δ. (κ.)	77	19866	ε. Πειραιά 25/3	ΙΡΙΣ (κ.)	76	3040	πρ. «Γεώργιος»
ΕΥΔΟΚΙΑ ΣΤΑΡ (π.)	79	2760	πρ. «Νέππου Τράιντεντ»	ΙΣΜΙΝΗ (κ.)	75	22030	προς Μπαγκόγκ 8/2
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	προς Ταιβάν 6/4	ΙΣΜΙΝΗ (μ.)	69	9759	ε. Καζαμπλάνκα 12/3
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	προς Ιαπωνία 17/3	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Ιντσόν 22/3
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Ντουάλα 12/3	ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ (Βα.)	83	11849	α. Χιούστον 1/4
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Τέμα 6/3	ΙΩΑΝΝΑ (μ.)	69	20101	πρ. «Μίλτα»
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Ογουέντο 5/4	ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	στη Δουνκέρκη 12.6.94
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	προς Ταιβάν 23/3	ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	ε. Φώλε 17/4
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	ε. Βιζακαπατνάμ 29/3	ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544	α. Ακαμπα 8/4
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (μ.)	76	17924	προς Τυνησία 28/3	ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	ε. Πειραιά 17/3
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	ε. Ν. Ορλεάνη 5/4	ΙΩΑΝΝΙΤΣΑ (μ.)	73	24731	α. Βενετία 12/4
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	ε. Αλγκεθίρας 25/2	CMBT ΕΝΣΑΙΝ (κ.)	79	13357	πρ. "CMB Ενσαίν"
ΕΦΕΣΣΟΣ (μ.)	82	20610	νέα αγορά	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112	α. Ακαμπα 17/4
ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492	προς Κασσιούγκ 26/3	ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	προς Ιντσόν 4/3
ΖΑΡΑ Α. (κ.)	77	16366	προς Ρωσία 25/3	ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	προς Σάντος 16/3
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	αργεί Χώρ Φοκάν	ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145	ε. Αντεν 17/2
ΖΕΑ (π.)	69	48154	ε. Βαλέντσια 29/3	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154	προς Μπαγκόγκ 11/3
ΖΕΙΝΑΤ (δ.Αιγ.)	76	50150	προς Αυστραλία 4/3	ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663	δ. Ντόβερ 19/3
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	ε. Ντάτο 22/2	ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.)	76	15856	ε. Ρίο Ιανέιρο 21/3
ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)	ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	72	1171	ε. Τσιπαγκόγκ 30/3
ΖΗΛΑ (δ.κ.)	83	16757	ε. Λάγος 11/12	ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	α. Σχέσιν 9/4
ΖΟΥΖΟΥ (κ.)	73	25045	προς Π. Κόμφορτ 1/2	ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069	προς Κίνα 5/4
ΗΒΗ	79	16379	προς Κλαπέδα 24/3	ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366	α. Ν. Ορλεάνη 28/3
ΗΡΑ*	79	16390	προς Ροστόκ 2/4	ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	δ. Ντόβερ 5/3
ΗΣΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	73448	α. Αμβέρσα 5/4	ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	ε. Χόγκ Κόγκ 13/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	94	38513	προς Α. Ανατολή 6/4	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	προς Μπέντι 15/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	94	38513	προς Αργεντινή 25/3	ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (π.)	77	9128	πρ. «Αίς Μπρήζ»
ΘΑΛΗΣ ΟΦ ΜΙΛΗΤΟΣ (κ.)	71	73652	πρ. «Αγιαξ»	ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)*	77	10688	α. Ν. Ορλεάνη 25/3
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	προς Μπ. Αμπάς 8/4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (κ.)	71	24594	ε. Αμστερνταμ 10/4
ΘΕΑΝΩ (μ.)	74	35073	ε. Ρόττερνταμ 18/4	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (δ.μ.)	89	25368	α. Λας Μίνας Μπαίη 22/3
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798	προς Σαγκάη 27/2	ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	α. Ράς Τανούρα 15/4
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Φός 18/3	ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656	μεταφορέα Αμπιτζάν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ. (κ.)	77	15043	προς Ρεσίφ 7/3	ΚΑΠΠΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	11929	α. Ντάρμπαν 5/4
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	α. Π. Νουάρ 1/2	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (Μπχ.)	73	12530	υπέστειλε κυπριακή
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	προς Ισπανία 1/4	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	α. Ράς Λανούφ 2/4
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	προς Βάρνα 25/3	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	προς Γιβραλτάρ 31/3
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	προς Ελλάδα 28/3	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ ΣΗ (π.)	71	1599	πρ. «Τζήνη»
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΙΟΝ (Μπχ.)	79	1241	α. Τάραντα 4/4	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΕΛΛΟΣ			
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μπχ.)	79	1239	προς Ταυλάνδη 22/3	(κ.)*	77	9941	προς Ντάρ - ες - Σαλάμα 25/3
ΙΔΕΑ (μ.)	71	8937	μετ. «Ντόρα» (π.)	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	προς Ινδονησία 9/3
ΙΚΑΡΙΑΔΑ (κ.)	76	5915	προς Π. Νουάρ 10/4	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (κ.)	71	20571	α. Αμστερνταμ 3/3
ΙΚΤΙΝΟΣ (κ.)	71	16605	πρ. "Diana"	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	μετ. «Κάπταιν Λουκάς Φ. (π.)
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422	α. Σ. Τζών 23/3	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	ε. Βαρκελώνη 24/2
ΙΜΒΡΟΣ (μ.)	80	11910	α. Ν. Ορλεάνη 9/4	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	στον Πειραιά 7/4
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	επισκ. Σιγκαπούρη 23/2	ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			
ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ (κ.)	72	39219	προς Γκντάνσκ 30/3	(κ.δ.)	80	18509	προς Ινδία 8/4
ΙΟΛΚΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	80	74278	ε. Πόρτ Χέντλαντ 14/4	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΙΙ (κ.)	94	31643	ε. Σάουδα 31/3
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	προς Χιούστον 1/3	ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Σίμπουσι 9/3
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	α. Βανκούβερ 13/4	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	57527	ε. Παρανάγουα 13/3
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	προς Τόκιο 18/3	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	72	57056	προς Πόρτο Ορντάζ 3/4
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	επωλήθη αλλοδαπούς	ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ(κ.)	90	31643	προς Σαγκάη 3/3
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥ (δ.π.)	81	2918	ε. Σ. Ναζαίρ 19/1	ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	προς Ιταλία 4/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ (Βα.)	82	11849	προς Πανζάγκ 18/3	ΚΑΡΙΝΑ (Μπχ.)	72	11954	προς Αοντον 4/4
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.Βα.)	81	2971	ε. Γένοβα 6/4	ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	ε. Βίγκο 1/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Κωνσταντίνα 10/4	ΚΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	72	15015	ε. Λάρνακα 12/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)*	73	1538	προς Κολόμπο 26/1	ΚΑΡΤΕΡΙΑ (κ.)	74	21266	ε. Αλεξάνδρεια 4/4
				ΚΑΡΥΑΤΙΣ ΙΙΙ (κ.)	74	22846	πρ. «Μαστρογιώργης Σ.»
				ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582	πρ Ρωσία 29/3
				ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Καράτσι 10/3

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	στη Φουτζέιρα 12/3	ΛΑ ΠΕ (π.)	73	13685	νέα αγορά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Αφρική 6/4	ΛΑΖΑΡΟΣ Λ. (μ.)	77	15592	α. Φός 24.3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	προς Ρωσία 17/3	ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	ε. Αλεξάνδρεια 29/3
ΚΑΤΛΑΓΙΑ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	75	85385	προς Τάραντα 2/4	ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	76	1575	ε. Βόλο 27/3
ΚΑΤΥΑ V. (κ.)	74	26316	ε. Μάλαγα 3/4	ΛΑΚΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	81	41893	προς Χάμπτον 3/4
ΚΑΥ (κ.)	76	11721	ε. Τέμα 28/3	ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Γιβραλτάρ 2/4
ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	ε. Μασσαλία 2/4	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	μετ. «Λείζερ Ατλάντικ» (κ.)
ΚΕΙΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	προς Μαπούτο 7/3	ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	πρ. Μπ. Αίρες 13/3
ΚΕΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	ε. Ρεσίφ 27/3	ΛΑΠΙΣ ΛΑΖΟΥΛΙΣ (κ.)	86	14487	πρ. «Πατριωτικός»
ΚΕΙΠ ΣΤΑΡ (π.)	79	13341	πρ. 'Carina'	ΛΑΡΚ (μ.)	72	18190	πρ. «Ελευθερώτρια»
ΚΕΙΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	προς Καζαμπλάνκα 24/3	ΛΑΣ ΠΕΡΛΑΣ (κ.)	67	4925	νέα αγορά
ΚΕΙΠ ΧΟΟΥΠ (δ.π.)	74	3976	προς Ν. Αφρική 30/3	ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767	προς Μήλο 21/3
ΚΕΝ ΓΚΕΙΑ	79	11279	α. Ντάρμπαν 2/4	ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	75	15833	ε. Τσιταγκόγκ 2/4
ΚΕΝ ΑΗΝΤΕΡ (π.)	83	19146	προς Ιαπωνία 5/4	ΛΕΙΖΕΡΜΠΗΜ (μ.)	74	15205	προς Αλγκεθίρας 9/4
ΚΕΝ ΠΛΕΙΑΔΕΣ	84	19864	προς Μαλαισία 22/3	ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	προς Αβάνα 14/12
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	ε. Σιγκαπούρη 9/4	ΛΕΟ	75	22030	προς Χοντίντα 22/3
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	προς Τσουρούγκ 1/4	ΛΕΟ ΣΗ (π.)	77	1573	πρ. «Λάκυ Στάρ»
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878	διάλυση Ινδία	ΛΕΠΑΝΤΟ ΓΚΛΟΥΡΥ(π)	72	18697	προς Γιαντάι 31/3
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	προς Παρανάγουα 29/3	ΛΕΠΑΝΤΟ ΣΤΑΡ (π.)	73	3576	α. Ραβέννα 27/3
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Κήλαγκ 27/3	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.)	72	17914	προς Αλγερία 21/2
ΚΙΜΩΛΙΑΝ ΕΡΘ (μ.)	86	7170	πρ. 'Hafnia'	ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	προς Ντάρμπαν 16/3
ΚΙΜΩΛΟΣ (π.)	71	5690	προς Πειραιά 30/3	ΛΕΡΟΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (κ.)	76	12693	προς Β. Θάλασσα 15/4
ΚΙΝΑΡΟΣ V. (π.)	74	10053	προς Παρανάγουα 11/3	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	διαγράφεται
ΚΙΝΣΙΠ (δ.Μπχ.)	77	76547	δ. Σουέζ 14/4	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354	προς Χουαλιέν 8/3
ΚΙΤΙΟΝ (κ.)	81	9909	προς Οζάκα 23/3	ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	προς Αργεντινή 21/2
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	προς Τζ. Νεχρού 27/3	ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183	στην Ολλανδία 26/4
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	α. Ρουέν 29/3	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	επισκ. Ντουμπάι 8/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μπχ.)	78	13899	στο Πόρτ Κέμπλα 7/4	ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	53326	προς Περου 24/3
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΙΑΝΣ (Μπχ.)	77	10407	προς Ολλανδία 14/4	ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	πρ. «Μακλήντερ»
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μπχ.)	78	13605	προς Ισπανία 28/3	ΛΗΝΤΕΡ Α.Τ. (δ.κ.)	82	22585	προς Ρόττερταμ 14/4
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μπχ.)	86	10771	ε. Νιούκαστλ 9/4	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	προς Δ. Αφρική 23/3
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	ε. Λε Βερντόν 6/4	ΛΙΔΙΑΣ (κ.)	73	20700	ε. Αμβούργο 10/4
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	προς Ματάνζας 25/3	ΛΙΜΜΑΤ Ι. (π.)	71	6139	μετ. «Σημπάκ II» (π.)
ΚΛΙΠΠΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)	86	12510	προς Φόυνες 31/3	ΛΙΜΠΕΞΕΛ* (π.)	69	17872	πρ. Αλιάγκα 8/4
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	74	9903	προς Ιμπιτούμπα 3/13	ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.κ.)	81	36657	προς Πόρτο λα Κρούζ 12/4
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	75	9903	προς Ρίο Ιανείρο 18/3	ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	16518	προς Ντάρμπαν 25/3
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ (μ.)	75	9903	προς Βομβάη 3/4	ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735	ε. Πειραιά 14/3
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Γκιζάν 28/1	ΛΙΝΚΑ (Ονδ.)	74	1490	προς Σαγκούντο 20/3
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9573	προς Αμπιτζάν 16/3	ΛΙΝΚΟΥΒΑ (δ.π.)	80	4816	α. Τενερίφη 7/12
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Νταμμάμ 13/3	ΛΙΤΣΑ Κ. (κ.)	78	4338	προς Ντάρμπαν 29/3
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	α. Ν. Ορλεάνη 22/2	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Μιλάζο 13/4
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	προς Αβάνα 20/3	ΛΟΝΤΟΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.Βρ.)	95	80000	ναυπηγείται Τσίμπα
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Βανκούβερ 22/3	ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.Βρ.)	83	30479	ε. Πόρτο Μιράντα 4/4
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Ν. Ορλεάνη 8/4	ΛΟΝΤΟΝ ΠΡΑΙΝΤ (δ.Βρ.)	93	79978	ε. Μίνα αλ Αχμάντι 3/4
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	προς Μομπάσα 24/3	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βα.)	82	36865	ε. Π. Καρντόν 27/3
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	ε. Αγ. Βικέντιο 2/4	ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407	μετ. 'Mandarin Sky'
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	προς Καζαμπλάνκα 29/3	ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	επιωλήθη διάλυση
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ. δ.)*	75	16221	προς Νέλσον 8/4	ΛΥΔΙΑΦΛΑΓΚ (ΑΒ)	71	1594	πρ. «Κρίος Ι.»
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Λύττελτον 4/4	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	προς Κήλαγκ 27/3
ΚΟΥΔΟΣ (δ.κ.)	75	114446	προς Ινδονησία 31/3	ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	προς Φιλιππίνες 3/4
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	προς Γκεμλίκ 9/4	ΛΩΞΑΝΤΡΑ (κ.)	78	14983	α. Πόρτ Αρθουρ 22/3
ΚΟΥΛΑ Λ. (Μπχ.)	77	39562	ε. Μπ. Αμπάς 25/3	ΜΑΓΔΑ Π. (π.)	76	6744	προς Αμπιτζάν 22/3
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	προς Ελλάδα 12/4	ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μπχ.)	72	6513	α. Κριστομάλ 14/3
ΚΡΕΙΝ (κ.)	76	20355	προς Τζαγίν 12/3	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (μ.)	78	13427	προς Κοτονού 21/3
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Κήλαγκ 10/4	ΜΑΕΡΣΚ ΚΥΟΤΟ (κ.)	81	18209	μετ. «Αιρήνς Σύνθεσις» (κ.)
ΚΥΔΩΝΙΑ (μ.)	77	9634	προς Αλγέρι 15/2	ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040	προς Δακάρ 29/3
ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686	α. Πόρτ Αρθουρ 19/3	ΜΑΙΚ Κ. (κ.)	71	17801	α. Βιτόρια 2/4
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (μ.)	81	20468	προς Καζαμπλάνκα 24/3	ΜΑΙΡΗ Δ. (κ.)	75	29120	α. Γκάλβεστον 20/3
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	προς Καρατάι 7/4	ΜΑΙΡΥΛΟΥ II (κ.)	74	30168	ε. Σέβεν Αιλαντς 11/4
ΚΥΚΛΩΠΑΣ (λε.)	73	9779	αγορά από αλλοδαπούς	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	ε. Οχο Ρίος Μπ. 9/4
ΚΥΡΑΚΟΥΛΑ (μ.)	77	6788	πρ. «Ανεζίνα»	ΜΑΙΣΤΡΟΣ Ι. (δ.π.)	74	62381	α. Κόρπους Κρίστι 24/1
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	μετ. «Παντάνασσα» (μ.)	ΜΑΚΓΟΥΡΡΙΟΡ (κ.)	73	31427	μετ. «Γουώριον» (κ.)
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	ε. Σετουμπάλ 26/3	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28365	ε. Σιγκαπούρη 8/4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Ινδονησία 13/4	ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	προς Μελβούρνη 29/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	ε. Νοβοροσίσκ 20/3	ΜΑΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	39050	προς Πιομπίνιο 19/3
ΛΑ ΜΠΟΕΜ (κ.)	84	18396	αγορά από αλλοδαπούς	ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996	ε. Βανκούβερ 13/4
				ΜΑΛΕ II (π.)	70	14684	πρ. 'Male'
				ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	προς Μπαγκόγκ 22/3

ΜΑΛΤΙΜΠΑΛΚ				ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	78	14901	πρ. «Οσεανικός»	(Μπχ.)	79	6414	ε. Γκουγιακούλι 24/3
ΜΑΝΤΩ (δ.μ.)	72	17169	ε. Τσιταγκόγκ 1/4	ΜΠΑΡΜΠΑ ΘΑΝΑΣΗΣ (κ.)	77	32078	προς Κίνα 11/3
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	προς Γαλλία 29/3	ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	προς Αλγερία 20/3
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.)	75	149293	προς Τουρκία 9/4	ΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	23334	α. Τέξας Σίτυ 27/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186	ε. Σάν Νικόλας 24/3	ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	επισκ. Καζαμπλάνκα 2/4
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186	προς Βέντσπιλς 16/4	ΜΠΕΛΛΙΝΙ (μ.)	71	32521	πρ. «Ελλην»
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	70	33185	α. Βανκούβερ 10/4	ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	πρός Πόρτ Καρτιερ 27/3
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ (μ.)	83	32100	προς Αμστερνταμ 29/3	ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	α. Χάντερστον 7/4
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	προς Άνναμπα 22/2	ΜΠΛΟΥΝΟΡΘ (μ.)	70	16006	προς Σουραμπάγια 19/3
ΜΑΡΕ ΑΣΙΑ (δ.λ.)	73	129483	πρ. «Αράμπιαν Σή II»	ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418	προς Μαλαισία 27/2
ΜΑΡΕ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	79	33157	προς Αρούμπα 29/3	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ (μ.)	71	15954	προς Πόρτ Κάτζερ 18/3
ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΑ	73	128954	α. Σετουμπάλ 28/3	ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.β)	8707		α. Βερίγκεν 16/4
ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878	προς Αβάνα 13/3	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ			
ΜΑΡΕ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	75	150960	προς Αίνα Σούκνα 22/3	ΤΣΡΟΥΣ (δ.κ.)	75	6794	προς Αυγούστα 5/4
ΜΑΡΙΑ (μ.)	72	23391	πρ. «Γκλάντερ	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ	74	5105	α. Χιούστον 2/4
ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	προς Λιβύη 29/3	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ			
ΜΑΡΙΑ Δ. (Μα.)	68	16587	στην Κωνσταντζά 2/4	(δ.)	71	1991	προς Σκίνα 27/3
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108	προς Λουάντα 23/3	ΜΠΛΟΥΝΤΑΝΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.κ.)	78	3613	προς Ασάμ 23/3	(δ.κ.)	75	2998	ε. Σανγκάη 20/2
ΜΑΡΙΑ Κ. (μ.)	77	19028	ε. Σάντος 3/4	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΙΤΕΡ(δ.κ.)	73	4706	προς Ντακάρ 7/4
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	ε. Γκντάνσκ 27/3	ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	προς Βραζιλία 7/4
ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.κ.)	76	15232	ε. Σιγκαπούρη 15/3	ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	προς Π. Κανάβεραλ 1/4
ΜΑΡΙΑ Χ. (Μ.)	71	1978	πρ. «Ναυσικά Β.»	ΜΠΟΝΣΑΙ 9μ.)	72	27833	πρ. «Λεβάντες»
ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798	προς Καζαμπλάνκα 3/3	ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (π.)	71	9603	μετ. "Amazon Reefer" 9π.)
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	προς Γένοβα 29/3	ΜΠΡΑΖΙΑ ΒΙΤΟΡΙΑ	77	74139	προς Πόντα ντα Μαδέιρα 27/3
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	προς Γιβραλτάρ 7/4	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	προς Ισημερινό 25/3
ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732	α. Σαν Φραντζίσκο 28/3	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιβ.)	73	31861	ε. Μπάμπερς Πόιντ 23/3
ΜΑΡΙΑΛΑ Α. (μ.)	74	19928	στον Πειραιά 15/3	ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	α. Αμστερνταμ 5/4
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	προς Ινδία 31/3	ΜΠΡΗΖ (λ.)			πρ. «Πόντιος»
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	ε. Σιγκαπούρη 2/4	ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Οκρίκα 29/3
ΜΑΡΙΝΕΡ I (π.)	71	1887	ε. Σάρχα 11/4	ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΑ (κ.)	71	13841	προς Χουαλιέν 25/3
ΜΑΡΙΝΕΡ Κ. (π.)			πρ. «Maratha Mariner»	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	μεταφορές Κούας
ΜΑΡΙΝΙΚ Γ. (κ.)	72	16018	προς Αμβούργο 7/3	ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	α. Ν. Ορλεάνη
ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	α. Κωνσταντζά 26/1	ΜΥΡΙΝΗ (μ.)	72	14095	προς Γένοβα 14/3
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	77	18567	πρ. «Φάνης»	ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826	ε. Φουτζέιρα 8/4
ΜΑΡΛΙΝ (μ.)	75	23334	α. Βανκούβερ 24/1	ΝΑΒΑ ΑΥΡΑ (κ.)	77	18328	ε. Βανκούβερ 13/4
ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067	προς Μπελντούνε 11/2	ΝΑΒΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	77	18604	προς Βιτορία 6/4
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (μ.)	71	15954	προς Πειραιά 5/4	ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ Δ. (κ.)	77	9111	προς Φουκούι 3/4
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	1740	προς Τορόντο 29/3	ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II			
ΜΑΣΤΡΟΓΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	προς Βομβάη 7/3	(κ.)	76	64670	ε. Φιλαδέλφεια 9/4
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	α. Πόρτ Αρθουρ 3/4	ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	προς Πενάγκ 19/3
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	μεταφορές Περσικού	ΝΑΡΕΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Βενεζουέλα 5/3
ΜΑΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	ε. Νηντακάρα 27/2	ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400	α. Ν. Ορλεάνη 30/3
ΜΕΛΟΙ (μ.)	76	22297	προς Αμβέρσα 2/4	ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	προς Δανία 26/3
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572	ε. Πειραιά 22/3	ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (κ.)	73	11291	προς Ευρώπη 6/4
ΜΕΛΩΔΙΑ (κ.)	73	14670	ε. Σάν Λορέντζο 31/3	ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	ε. Σουέζ 5/2
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357	προς Καοσιούγκ 4/4	ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΣΑΝΤΟΣ			
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	70	23081	προς Βιτόρια 6/4	(κ.)	82	18656	προς Σιγκαπούρη 9/4
ΜΕΝΤΩΡ (κ.)	73	13729	προς Ντακάρ 2/4	ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ			
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28273	πρς Καμσάρ 18/3	(μ.)	75	2226	προς Ιλιτσέβσκ 9/4
ΜΕΡΑΚ Σ. (π.)	80	14779	πρ. «Ηυθνδαί Νο. 11	ΝΕΠΤΟΥΝ ΕΛΛΑΣ (μ.)	79	6398	προς Πειραιά 12/4
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738	προς Κολομβία 22/3	ΝΕΠΤΟΥΝ ΝΤΟΡΑΝΤΟ			
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	προς Γιαμπούκα 2/4	(δ.Σ.)	85	53014	δ. Θέρσντεν Αιλαντ 14/4
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)	ΝΕΠΤΟΥΝ ΠΡΙΝΣΕΣ(μ.)	72	10194	επωλήθη Τούρκους
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Τέξας Σίτυ 5/4	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518	στο Βόλο 9/12/94
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Λονδίνο 18/4	ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	προς Μπαχραϊν 1/3
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	στο Ντόβερ 9/4	ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728	προς Πόρτο Λα Κρούζ 25/3
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	προς Μπαγκκόγκ 1/4	ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Ευρώπη 25/3
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	προς Α. Ανατολή 1/4	ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	δ. Ντόβερ 31/3
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	84	37584	διαγράφεται	ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	στη Κωνσταντζά 7/4
ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	84	37584	προς Αμππτζάν 29/3	ΝΗΣΟΣ ΛΗΜΝΟΣ (Βα.)	79	7577	πρ. «Λήμνος Ρέξ»
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	μεταφορές Μπαχάμας	ΝΗΣΟΣ ΠΑΞΟΙ (Βα.)	78	7547	πρ. «Παξοί Ρέξ»
ΜΙΝΟΑΝ ΣΗ (μ.)	78	14874	προς Ιταλία	ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	α. Ριγιέκα 13/4
ΜΙΣΤΡΑΛ II (δ.π.)	73	1272	ε. Φάλμουθ Μπαϊή 30/3	ΝΙΚ (μ.)	85	3998	προς Τρίπολη 31/3
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Δ. Αφρική 1/4	ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856	προς Ινδονησία 26/3
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579	ε. Ναταμμάμ 12/3	ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	προς Ν. Ορλεάνη 6/4
ΜΠΑΛΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	85	25076	πρ. «Θαλασσινή Αξία»	ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΥ	71	29198	προς Αμβούργο 8/4
ΜΠΑΛΚ ΜΑΑΣ (κ.)	76	33057	προς Φαντσέγκ 5/3	ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317	ε. Μαριούπολη 29/3
ΜΠΑΛΚ ΡΑΙΝ (κ.)	75	33057	μετ. "Aggeliki P." (κ.)	ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	προς Βραζιλία 11/3
				ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.Μπχ.)	75	61000	προς Δ. Αφρική 9/3

ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (κ.)	79	10225	ε. Λομπίτο 14/3	ΠΑΙΟΝΗΡ ΣΑΝ (κ.)	76	14589	προς Αντεν 12/4
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	προς Κόρινθο 12/4	ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9429	ε. Χάλιφαξ 31/3
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	προς Ιντσόν 29/3	ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ (κ.)	80	14397	προς Τόκιο 16/3
ΝΙΚΟΣΙΑ (κ.)	72	15656	προς Κήλαγκ 12/4	ΠΑΛΛΑΣ (Μπχ.)	71	7890	ε. Μαντυλούτο 9/4
ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	προς Ιαπωνία 14/3	ΠΑΜΦΙΛΟΣ (κ.)	77	35430	προς Ν. Κορέα 26/3
ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	75	20797	α. Τσίμπα 20/3	ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (μ.)	71	8466	πρ. «Ομίνα»
ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	α. Τέμα 28/3	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	προς Σιγκαπούρη 22/3
ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	προς Κόρπους Κρίστι 12/3	ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Γιάγκον 17/2
ΝΙΤΣΑ V (ΑΒ)	72	10423	α. Ντάρμπαν 6/3	ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	προς Καράτι 6/4
ΝΟΜΠΛΕΣ (δ.μ.)	75	19666	πρ. «Πράιμ Νόμπλ»	ΠΑΝΟΡΜΟΣ (μ.)	78	17807	προς Ρόττερνταμ 7/4
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ				ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	77	10076	προς Κασσιόγκ 31/3
(δ.π.)	84	2469	προς Αμπιτζάν 29/3	ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	α. Μπ. Αμπάς 28/3
NORMAN ΣΤΑΡ (ΑΒ)	79	10153	προς Ν. Ζηλανδία 1/4	ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422	προς Σεπετίμα 15/3
NORNTIK ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	80	6414	αργεί Πειραιά	ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Βανκούβερ 8/4
ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Οδησσό 8/4	ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088	ε. Παρανάγουα 4/4
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (κ.)	75	29264	πρ. "Sealuck"	ΠΑΟΛΑ (δ.μ.)	74	65067	επισκ. Μαγκάλια 14/1
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	προς Αλγερία 23/2	ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	προς Αυγουστά 1/4
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581	ε. Τουρικόριν 25/3	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	προς Σαβόνα 3/4
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210	προς Νοβοροσίσκ 12/4	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μπχ.)	77	23910	ε. Μαυρίκιο 25/3
NTEBON (δ.)	76	48110	προς Σιγκαπούρη 4/3	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	προς Μπαγκόγκ 19/3
NTEZERT ΣΟΝΓΚ (κ.)	85	24969	προς Χοντζίνα 17/3	ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (κ.)	80	19164	προς Κουινγκτάο 2/4
ΝΤΕΙΛΑΜ (κ.)	71	9810	προς Τζέμπελ Αλι 19/12	ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	προς Φιλιπίνες 1/4
ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (Μπχ.)	84	35453	ε. Ανκόνα 11/4	ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	προς Αλγκεθίρας 13/4
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	προς Γαλλία 27/3	ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	προς Ταιτσούγκ
ΝΤΕΣΤΙΝΟ (π.)	73	15321	ε. Τζεν. Σαν Μάρτιν 24/2				
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	7255	προς Γουόρι 23/3	ΠΕΛΑΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Σαλέρνο 11/4
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Βανκούβερ 4/4	ΠΕΛΛΑ (μ.)	71	14686	ε. Αμστερνταμ 15/4
ΝΤΙΝΟΣ (δ.μ.)	62	1979	α. Ριγέκα 4/4	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Ν. Ορλεάνη 5/4
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172	προς Μωχαμέντια 29/3	ΠΕΛΑΝΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Καστέλλον 1/4
				ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	προς Θέουτα 9/4
ΞΑΝΑΝΤΟΥ (κ.)	76	14572	ε. Βομβάη 23/3	ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	προς Καλλάο 24/3
ΞΑΝΑΝΤΟΥ (δ.μ.)	72	16494	πρ. «Londontank»	ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)*	74	16249	α. Μπιωμόντ 13/3
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	προς Λευκάδι 6/4	ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ ΟΦ			
				ΚΟΡΙΝΘΟΣ (κ.)	81	75719	πρ. "Mineral Antwerpen"
ΟΑΚ (Μπχ.)	81	12906	προς Γκάσιπε 23/3	ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	προς Κολόμπο 26/3
ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631	προς Κωνσταντίνα 9/4	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	προς Καμσάρ 14/3
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Ι. (κ.)	74	16465	πρ. «Αντζελ II»	ΠΕΡΣΕΥΣ (Μπχ.)	72	9635	προς Ντόχα 9/4
ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985	ε. Πειραιά 5/4	ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	α. Μαριούπολη 29/3
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	προς Ρόττερνταμ 21/3	ΠΕΤΡΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	82	9119	αγορά από αλλοαπούς
ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	ε. Λάγος 20/3	ΠΕΤΡΑ ΛΑΙΔΗ (Μπχ.)	73	16402	αγορά από αλλοδαπούς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Αιν Σούκνα 25/3	ΠΕΤΡΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	8748	προς Ρόττερνταμ 7/4
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	αργεί Πειραιά	ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	μετ. «Ιωάννης Η.» (Ον.)
ΟΛΥΜΠΟΣ ΙΙ (π.)	70	14786	μετ. "Lena II" (π.α)	ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	ε. Ν. Υόρκη 1/4
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Ρόττερνταμ 6/4				
ΟΜΗΡΟΣ (κ.)	73	116059	προς Οίτα 5/3	ΠΗΛΙΟΝ (Μπχ.)	84	27706	α. Καζαμπλάνκα 10/3
ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796	μετ. "Victory" (Ον.)	ΠΗΝΕΙΟΣ (δ.)	79	36992	πρ. "Shoei"
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	προς Κούβα 4/3	ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	ε. Μπάρ 20/3/93
ΟΜΟΓΚΥ (κ.)	67	1220	προς Πόρτ Σουδάν 19/3	ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ (π.)	82	13483	προς Γκουαγιακούιλ 9/4
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	αργεί Θεσσαλονίκη	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	ε. Μονφαλκόνε 3/4
ΟΡΑΜΑ ΙΙ (δ.κ.)	73	18273	προς Ασάμπ 7/4	ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουαίμα Τέρμ. 18/3
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	προς Ντουμπάι 27/3	ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Νιούκαστλ 24/2
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	προς Μπερντιάνσκ 2/4	ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 5/4
ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	προς Γιοκοχάμα 24/2	ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	προς Μπαγκόγκ 27/3
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	προς Αλγερία 24/3	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Τέμα 21/3
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	α. Ριγέκα 21/3	ΠΟΛΛΟΥΕ Ι. (π.)	75	14741	α. Αλεξάνδρεια 4/4
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64355	προς Τζέντα 12/3	ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	ε. Τάραντα 8/4
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000	προς Ν. Κορέα 28/3	ΠΟΛΥΜΑΝΙΑ (μ.)	74	9753	μετ. «Πολύμνια» (μ.)
ΟΕΑΝ ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	76	12590	ε. Λονδίνο 10/4	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Γιαντάι 27/2
ΟΣΕΑΝ ΓΡ. (μ.)	71	13459	προς Κούβα 3/4	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Παναμά 11/3
ΟΣΕΑΝ ΛΕΙΚ (κ.)	76	12443	προς Μαυρίκιο 1/4	ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	προς Μελβούρνη 27/3
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ Ι. (δ.)	80	3323	προς Βαρκελώνη 3/4	ΠΟΝΤΟΝΙΚΗΣ (κ.)	84	23663	πρ. "Elena"
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755	ε. Σιγκαπούρη 2/4	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	προς Γκίλογκ 25/2
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)	70	8493	ε. Αλεξάνδρεια 23/3	ΠΟΡΟΣ (κ.)	80	35271	προς Χακάτα 4/4
ΟΣΕΑΝΟΥΣ (δ.μ.)	75	49278	προς Τομπρούκ 31/3	ΠΟΡΤΑΙΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	προς Πόρτο Κέλαγκ 7/4
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	α. Ραβέννα 8/3	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ (δ.μ.)	70	3077	επισκ. Πειραιά 1/12
ΟΤΑΡΟΥ 1. (δ.π.)	79	3818	προς Ιαπωνία 11/3	ΠΡΑΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	προς Μάουντ Μαγκάνουι 6.3
ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΥΖ	84	13852	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.Μπχ.)	76	39920	προς Πύλο 22/3
ΟΥΑΖΙΓΚΤΟΝ				ΠΡΙΑΜΟΣ (μ.)	79	14242	νέα αγορά
ΡΕΙΝΜΠΟΥΥ ΙΙ	84	13881	ε. Κολούμπια Ρίβερ 5/4	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Ν. Ορλεάνη 9/4
ΟΥΝΙΣΙΝΑ (δ.)	94	110067	προς Σακάι 3/4	ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	ε. Καζαμπλάνκα 14/3
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	69	9907	νέα αγορά	ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754	προς Παλάου Σαμπού 23/3
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	προς Γουατεμάλα 8/4	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Ιτακούι 4/4

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Ντάρμπαν 2/4	ΣΕΝΤΑΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (μ.)	77	9027	α. Μπρίντζι 8/4
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	85	17228	προς Αγλέρι 8/3	ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	ε. Ν. Ορλεάνη 7/4
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	προς Μπαχάμας 15/12	ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	προς Κίνα 7/4
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	προς Ηράκλειο 8/2	ΣΕΡΕΝΙΤΥ (μ.)	71	1516	στο Βόσπορο 9/2
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	προς Λιβύη 9/4	ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	προς Ν. Αμερική 15/4
ΠΡΟΣΩ (Μπχ.)	78	26409	προς Λάγος 31/3	ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	74	12694	προς Τζ. Σαν Μαρτίν 22/1
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	προς Βέντοπιλς 24/3	ΣΗ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.)	76	9589	ε. Μπαγκόγκ 13/4
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Ν. Ορλεάνη 6/4	ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΙΡ (κ.)	68	11413	ε. Ρίγα 5/4
ΠΡΩΤΑΓΩΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Γένοβα 4/4	ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	α. Ακαμπα 23/2
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	προς Ινδία 15/2	ΣΗ ΜΑΔΕΡ (μ.)	73	3717	μετ. «Κωνσταντία V»
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Αρούμπα 24/3	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Καράτσι 13/4
ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Μεξικό 3/3	ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ (κ.)	75	12290	α. Λομέ 31/3
ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΟΦ ΣΑΜΟΣ (κ.)	74	42236	προς Τουμπαράο 20/1	ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (π.)	72	12779	μετ. «Λάκ» (π.)
ΠΥΛΟΣ (μ.)	72	8802	α. Χόγκ Κόγκ 21/3				
ΡΑΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	α. Ντάρμπαν 18/3	ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Αλεξάνδρεια 24/3
ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	στη Μπαλμπόα 4/4	ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	προς Μιλάο 30/3
ΡΑΝΤΝΟΡ (κ.)	75	8896	προς Πόρτ Κέλαγκ 1/4	ΣΗ ΠΡΙΝΣ (π.)	65	1549	πρ. «Σηγουεϊβ»
ΡΕΑ (μ.)	73	30930	προς Νταλιάν 3/3	ΣΗ ΡΕΙΝΤΕΡ (π.)	68	6789	πρ. «Μπριζίτ»
ΡΕΑ ΦΩΤΕΙΝΗ (κ.)	70	12577	προς Κωνσταντίνζα 9/4	ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688ε	α. Ν. Ορλεάνη 8/4
ΡΕΓΚΙΝΑ (π.)	76	68194	νέα αγορά	ΣΗ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	72	13192	προς Κωνσταντίνζα 11/4
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	ε. Τέμα 1/3	ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	154990	ε. Χάμπτον 6/4
ΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	ε. Πειραιά 22/3	ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477	προς Ρόδο 14/4
ΡΕΞ (ΑΒ)	72	10936	ε. Καλκούτα 2/3	ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	προς Αλγερία 8/2
ΡΕΦ ΣΤΑΡ (π.)	84	12383	πρ. "Kaliningradskiy Bereg"	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Ιντσόν 5/3
ΡΗΤΖΕΝΤ (Μπχ.)	79	8680	ε. Βρέμη 14/4	ΣΗΓΚΡΕΙΣ II (κ.)	77	38886	προς Μπ. Αμπάς 7/4
ΡΙΖΑ (δ.μ.)	74	66341	ε. Αλγκεθίρας 7/3	ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	προς Κλαιπέδα 10/4
ΡΙΚΜΕΡΣ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	15086	ε. Αμβέρσα 1/4	ΣΗΚΟΥΗΝ (μ.)	83	18083	μετ. «Ακερ»
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Ποντιανός 21/3	ΣΗΚΟΥΗΝ (δ.κ.)	82	11780	α. Νταλιάν 10/3
ΡΙΤΣΜΟΝΤ ΧΙΛ (Βα.)	87	22354	αγορά από αλλοδαπούς	ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425	προς Σιγκαπούρη 28/3
ΡΟΒΑ (μ.)	72	28493	πρ. «Ισμένιος»	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Μωαχμέντια 13/4
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	επισκ. Βάρνα 31/1	ΣΗΛΑΙΔΗ II (μ.)	84	20148	πρ. «Σηλάκ 4»
ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	προς Νακόντκα 17/3	ΣΗΛΕΙΝ II (μ.)	73	13292	πρ. «Lark Barrow»
ΡΟΜΙΝΑ III (δ.μ.)	67	3468	α. Φουτζέιρα 17/1	ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Α. Γκαρντένας 10/3
ΡΟΜΙΝΑ Γ. (δ.μ.)	77	64313	ε. Κοτούμπνια 31/3	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Μοντεβιδέο 7/4
ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	στη Γκιζάν (αποθήκη)	ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	προς Μπειχάι 16/3
ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	προς Σαπέλε 20/3	ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	ε. Μορμουγκάο 21/3
ΡΟΥΜΠΥ (δ.μ.)	76	48238	προς Αντεν 6/4	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Καζαμπλάνκα 5/4
ΡΟΥΜΠΥ I. (π.)	73	22626	προς Αργεντινή 20/3	ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	στο Πόρτ Σουδάν (αποθήκη)
ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	ε. Δουνκέρκη 9/4	ΣΗΜΠΑΛΚ II (μ.)	69	31551	επωλήθη διάλυση
				ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	προς Π. ντε Σ. Μαρία 7/4
				ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	προς βομβή 12/3
ΣΤ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ I. (κ.)	82	8719	προς Ρίο Ιανέιρο 4/4	ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Τεργέστη 28/3
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μπχ.)	81	33471	προς Πόρτο Λα Κρούζ 6/4	ΣΗΜΠΡΕΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Λάγος 19/3
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	αργεί Τζέμπελ Αλι	ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	ε. Ντούρες 23/3
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.μ.)	76	17659	α. Αλεξάνδρεια 14/3				
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765ε	προς Σιβιταβέτσια 12/4	ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	προς Νοβοροσίσκ 10/4
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Κεχτάουν 5/3	ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	ε. Λά Γκουλέτ 17/3
ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ I. (π.)	74	16023	προς Ρίο Ιανέιρο 6/4	ΣΗΝΤΡΑΙΒ (κ.)	82	18709	προς Μπ. Αίρες 5/4
ΣΑΜΜΕΡ (μ.)	78	18352	νέα αγορά	ΣΗΠΕΙΣ (μ.)	77	15255	προς Μπίρα 22/2
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	ε. Κεηπτάουν 14/3	ΣΗΠΕΡΑ II (μ.)	74	14642	προς Κεμπέκ 19/3
ΣΑΝ (δ.μ.)	75	68090	προς Ιταλία 26/3	ΣΗΠΡΑΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	προς Φάλμουθ 7/4
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	ε. Τζ. Νεχρού 12/3	ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	προς Λάγος 12/3
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.μ.)	74	25410	α. Γιούροπορτ 1/4	ΣΗΡΑΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Κόλπο ΗΠΑ 25/3
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)*	69	9584	ε. Σουέζ 17/3	ΣΗΡΕΙΝΤΖΕΡ II (κ.)	76	15923	πρ. "Αννα"
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I. (κ.)	70	11122	προς Κονακρύ 28/3	ΣΗΡΕΙΝΤΖΕΡ II (κ.)	76	14920	πρ. «Ση Πρινσες II»
ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	71	13575	ε. Σιγκαπούρη 8/4	ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	προς Γκντάνσκ 6/4
ΣΑΝΤΑ				ΣΗΣΟΝΓΚ			α. Ντάρμπαν 6/3
ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (δ.μ.)	74	17077	ε. Γέλα 25/3	ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	προς Αλγερία 27/1
ΣΑΝΤΟΥ ΝΤΑΝΣ (μ.)	75	41978	ε. Μάλαγα 25/3	ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	69	9314	προς Αβάνα 20/3
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ I. (κ.)	69	24594	προς Μπουσάν 13/2	ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	α. Ζαντάρ 5/4
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	προς Βαλπαράϊζο 20/3	ΣΗΦΑΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	προς Πειραιά 11/4
ΣΑΞΟΝ ΣΤΑΡ (ΑΒ.)	79	10153	προς Ολλανδία 5/4	ΣΗΦΕΛΑΡΕΡ	73	29763	προς Κίνα 31/3
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	α. Σαγκάη 15/3	ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	προς Γιβραλτάρ 5/4
ΣΑΤΟΥΡΝ (δ.μ.)	74	70741	προς Κωνσταντίνζα 8/4	ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	προς Ινδία
ΣΑΤΟΥΡΝ V (κ.)	80	31242	πρ. "Sunny Prince"	ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	δ. Παναμά 18/3
ΣΓΚ ΣΗΓΟΥΙΝΤ (μ.)	76	73039	προς Μπαλμπόα 28/3				
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	πρ. Αρίκα 15/3	ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275	ε. Παρανάγουα 6/4
ΣΕΙΜΑΝ (κ.)	80	17798	πρ. Γερμανία 26/3	ΣΗΧΟΡΣ Γ. (π.)	71	15064	προς Βάλβις Μπαϊ 20/3
ΣΕΙΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143	προς Γίόσου 5/4	ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Σαγκάη 6/2
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	πρ. Δ. Αφρική 23/2	ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	ε. Χόγκ Κόγκ 24/2
ΣΕΛΙΑ (μ.)	72	9343	προς Μπαγκόγκ 1/2	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	στη Σιγκαπούρη 17/4
				ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	προς Κίνα 6/4

ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	μετ. "Peramos I."	ΣΥΝΕΣΣΙΟΣ Λ. (π.)	77	11529	αγορά από αλλοδαπούς
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Χό-Τσί-Μίνχ Σίτυ 8.10/84	ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Μπουργκάς 22/3
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911	ε. Ν. Ορλεάνη 5/4	ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	ε. Μανίλα 6/4
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	μετ. "Bow Exploer"	ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς Τραμαντά 30/3
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	μετ. "Lady Ina"	ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	μετ. "Laser Santiago" (κ.)
ΣΙΤΥ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΙΤΥ (δ.κ.)	87	24584	προς Παλάου Μπουνίου 7/4	ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ (κ.)	73	19420	προς Πορτογαλία 30/3
ΣΚΑΥΜΑΝ (κ.)	77	11679	προς Κάντλα 14/3	ΤΑΣΣΟΣ Μ. (κ.)	86	23624	νέα αγορά
ΣΚΕΙΤΕΡ (Μπχ.)	81	9002	προς Πόρτο Λιμόν 15/4	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	προς Βαλπαράϊζο 31/1
ΣΚΙΕΡ (Μπχ.)	81	8835	προς Πειραιά 26/3	ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	προς Μπαγκόγκ 3/4
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Χιούστον 7/4	ΤΕΓΕΑ (μ.)	72	15581	προς Ιαπωνία 21/2
ΣΟΚΟ (δ.μ.)	76	49150	ε. Ρίγα 27/3	ΤΕΝΕΔΟΣ (κ.)	77	10442	ε. Βαλέντσια 4/4
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	πρ. "Shoko Maru"	ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	προς Κίνα 11/3
ΣΟΛΩΝ ΟΦ ΑΘΕΝΣ (κ.)	76	40272	προς Ρίο Ιανέιρ 28/1	ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	προς Θεσσαλονίκη
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Ρίο Γκράντε 1/4	ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	μετ. "Gemini Glory" (κ.)
				ΤΖΕΜΙΝΙ	79	31010	μετ. "ICL Parthibhan"
ΣΟΝΙΚ ΓΙΑΘ (κ.)	82	34447	προς Μπουσάν 16/3	ΤΖΕΜΙΝΝΙΦΕΡ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Τσιταγκόγκ 4/4
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Πενάγκ 29/3	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	26321	ε. Πειραιά 4/4
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	α. Πειραιά 4/4	ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	προς Κίνα 23/2
ΣΟΥΚΧΟΥΜΙ (δ.μ.)	75	15662	προς Κάντλα 26/3	ΤΖΟΥ (Ον.)	78	5868	ε. Βόλο 1/4
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	προς Πασίρ Γκουντάγκ 7/3	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Λονδίνο 2/2
ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	92	77387	δ. Κων/πολη 11/3	ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Ζανζιμπάρ 13/3
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα	ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	προς Πορμπαντάρ 27/3
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Αφρική 2/3	ΤΖΩΝΝΥ Κ. (π.)	76	32100	πρ. "Sea Tiger I."
ΣΠΑΡΤΑ (μ.)*	69	1546	προς Γκαέτα 9/4	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	16872	α. Κεήπταουν 30/3
ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.)	76	51121	προς Αντεν 3/4	ΤΖΩΡΤΖ (λιβ.)	70	10197	προς Τουάπσε 6/4
ΣΠΡΙΝΓΚ (π.)	78	18352	πρ. "Ming Spring"	ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	α. Παρανάγουα 31/3
ΣΠΡΙΝΓΚ ΜΠΡΗΖ (μ.)	74	9192	πρ. "Κώστας Η."	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Ουσουάουα 9/4
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	8831	προς Σετουμπάλ 2/4	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	ε. Μπιζέρτα 18/3
ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ (μ.)	70	14376	προς Πειραιά 7/4	ΤΗΝΟΣ ΑΙΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	μετ. "Ambassador 1." (κ.)
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	προς Τυνησία	ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (κ.)	78	36866	προς Γιούζυ 2/4
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	76	59353	Ξα. Ράς Τανούρα 11/4	ΤΙΝΑ 1 (π.)	82	23696	δ. Ντόβερ 23/3
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Μπ. Αίρες 15/3				
ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	προς Μασσαλία 29/3	ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΛΩ (κ.)	95	38567	νέα αγορά	ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπχ.)	92	24248	ε. Σιγκαπούρη 30/3
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	ε. Πειραιά 5/3	ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	προς Σκίνα 29/3
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976	προς Λάγος 11/3	ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μπχ.)	92	24248	προς Τζέντα 14/3
ΣΤΑΡ ΑΛΕΞ (κ.)	74	15942	ε. Ν. Ορλεάνη 7/4	ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ ΓΟΥΙΑΜΙΓΚΤΟΝ (δ.Μπχ.)	83	49754	μετ. "Γουίλμινγκτον (ε.)	ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπχ.)	88	24248	α. Μπαντάρ Αμπάς 8/4
ΣΤΑΡ ΓΟΥΕΣΤΜΙΝΣΤΕΡ (δ.Βρ.)	81	49809	μετ. "Γουέστμινστερ" (Μπχ.)	ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ ΓΟΥΕΣΤΣΕΣΤΕΡ (δ.Μπχ.)	81	49754	προς Αρούμπα 27/3	ΤΟΜΙΣ ΦΕΙΘ (μ.)	87	39500	ε. Πρίνς Ρούπερτ
ΣΤΑΡ ΓΟΥΙΝΤΣΟΡ (δ.Βρ.)	80	49809	ε. Φλάσσιγκ 14/3	ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς Ταιβάν 25/2
ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	9749	μετ. "Πέλαγος" (Μπχ.)	ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Ταιβάν 23/3
ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ (ΑΒ)	85	6819	προς Βομβάη 29/3	ΤΟΡΟ (κ.)	75	18837	πρ. "Αμαντέους"
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (κ.)	77	22893	προς Ταιβάν 24/3	ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331	ε. Σάντα Μάρτα 31/3
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	ε. Λε Χάβρη 9/4	ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ (π/)	72	9943	α. Μακίο 1/4
ΣΤΑΡ ΠΗΤΕΡ (κ.)	74	30332	πρ. "Ναυτίλος Α.Σ."	ΤΡΑΝΣ ΑΡΓΩ (δ.Μπχ.)	77	63285	ε. Σιγκαπούρη 27/3
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μπχ.)	75	8031	α. Αμβούργο 18/3	ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	αργεί Πιεραιά
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	προς Βάρνα 29/11				
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	προς Οννε 25/2	ΤΡΑΝΣ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.)	76	65112	προς Νιγηρία 13/3
ΣΤΕΙΝΛΕΣΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	προς Μπ. Αίρες 15/3	ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ΛΤ (δ.κ.)	76	19867	προς Κίνα 8/3
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Πειραιά 9/4	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	προς Μαγκάλια 28/3
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Ουλσάν 8/3	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	προς Α. Γκαρντένας 24/11
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	α. Τζέμπελ Αλι 14/4	ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΛΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Υεμένη 13/3
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	μετ. "Cape Spirit" (π.)	ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	προς Κίνα 24/3
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	επισκ. Βάρνα 31/3	ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Ουλσάν 6/3
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	ε. Θέουτα 14/4	ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ (κ.)	75	13567	προς Φλάσσιγκ 30/3
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΦΑΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	προς Μπαλμπάο 20/3	ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	α. Νουέβα Παλμίρα 28/3
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	προς Αρζίου 12/4	ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Κουιντέρο 19/3
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	προς χαλκίδα 31/3	ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ	72	113950	διάλυση Ινδία
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	προς Ν. Ορλεάνη 12/4	ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	α. Τσιότζια 7/3/94
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	ε. Ν. Ορλεάνη 6/4	ΤΡΙΑΤΙΚ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	79	12294	α. Ακαμπα 31/3
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376	προς Σαγκάη 26/3	ΤΡΟΠΙ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	5201	πρ. "Αγίος Νεκτάριος"
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Βανκούβερ 15/4	ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Ν. Ορλεάνη 24/3
ΣΤΡΙΓΓΛΑ (κ.)	74	46172	ε. Γιβραλτάρ 2/3	ΤΣΑΚΑΛΩΦ (κ.)	82	14111	πρ. "Ayhur Urkmez"
ΣΥΚΙΑΔΑ (κ.)	71	10871	επισκ. Πειραιά 5/2	ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	προς Εσκράβος 4/4
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπχ.)	77	29729	προς Κασσιούγκ 15/3	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	α. Χόγκ Κόγκ 14/4
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	προς Νικολάγιεφ 22/3	ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	προς Ραμόλο 10/12
				ΤΣΙΖΟΥΚΑΟΥΑ (δ.π.)	81	36636	προς Βούγκ Τάου 20/3
				ΥΔΡΟΥΣΑ	77	89516	πρ. Καλλάο 5/3
				ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059	προς Λισσαβώνα 12/3
				ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	προς Α. Γκαρντένας 1/4

ΦΑΙΑΞ (κ.)	72	8939	ε. Ντώραμπαν 3/4	ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Πειραιά 21/11
ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	80	31077	μετ. «Μαριγώ Π.» (κ.)	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	α. Θέουτα 1/3
ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834	μετ. «Κασσιόκος» (κ.)	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	μετ. "Golgen B." (π.)
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	ε. Πόρτ Εβεργκλίντς 28/3	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	προς Λάς Πάλμας 12/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (μ.)	70	14769	προς Τζουμπάιλ 21/3	ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	προς Στάνλεϋ 3/2
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	77	8729	προς Πειραιά 8/4	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	ε. Μπερκελέϋ Σάουντ 6/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	20515	προς Σαν Λορέντζο 31/3	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	προς Λάς Πάλμας 14/4
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	α. Αλεξάνδρεια 29/3	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	α. Μπερκελέϋ Σάουντ 6/4
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	προς Ν. Κορέα 26/3	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	προς Μοντεβιδέο 3/4
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	προς Σάντος 8/4	ΦΡΙΟ ΣΚΑΓΚΕΝ (μ.)	83	1072	προς Πολωνία 29/3
ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	12776	ε. Φουτζείρα 5/4	ΦΡΙΟ ΣΛΙΓΚΟ (μ.)	82	4605	προς Πούντα Αρένας 29/3
ΦΛΑΓΚ ΙΝΒΕΣΤΟΡΣ (π.)	67	15621	πρ. «Φλάγκ Δέσποιν»	ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	α. Λούτνεριτς 4/4
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	προς Γιοκοχάμα 31/3				
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255	προς Ρίγα 5/4	ΧΑΒΑΙΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	ε. Σιγκαπούρη 7/4
ΦΟΙΝΙΞ Μ. (κ.)	76	16037	προς Κινούρα 29/3	ΧΑΒΑΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Μομπάς 5/3
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	ε. Αμβέρσα 13/4	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	μετ. "Leros Star" (κ.)
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)*	75	20214	προς Σιγκαπούρη 6/4	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	προς Μομπάσα 14/4
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΗΠ (κ.)	73	53518	προς Βενετία 31/3	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	ε. Πράια Μόλε 31/3
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	α. Βαλτιμόρη 29/3	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	76	63078	προς Ναρθίκ 10/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	α. Ν. Ορλεάνη 2/4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	μετ. "Mergen Ana"
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	ε. Παρανάγουα 24/2	ΧΑΡΙΣ (κ.)	78	15387	νέα αγορά
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	προς Πιομπίνιο 3/4	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	α. Μανίλα 6/4
ΦΟΡΣ (κ.)	72	16456	πρ. «Μακφόρς»	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	ε. Ρόττερνταμ 10/3
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	προς Ματαράνι 22/3	ΧΕΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	ε. Παρανάγουα 18/3
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	προς Κουβέιτ 5/4	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	προς Σιγκαπούρη 8/3
ΦΟΥΤΖΙ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	79	7095	προς Σάντα Μάρτα 5/4	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (λιβ.)	70	12363	προς Ελλάδα 8/4
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	προς Χό-Τσί-Μίνχ-Σίτς 13/3	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	προς Ν. Ορλεάνη 8/4
ΦΡΕΣΑ (μ.)	84	4364	ρ. "Safir"	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	ε. Βαλτιμόρη 31/3
ΦΡΗΝΤΟΜ Κ. (π.)	72	16402	ε. Κωνσταντία 6/4				
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	95	6965	προς Μοντεβιδέο 12/4	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	α. Ν. Ορλεάνη 28/3
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	προς Πειραιά 7/4	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	α. Ν. Ορλεάνη 23/3
				ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	προς Ευρώπη 16/3
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	μετ. «Bananor» (π.)	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	προς μετ. "Lisa" (Σιγκ.)
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	Ξε. Βέσεν 17/4	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	προς Μπαγκόγκ 26/2
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	προς Κάσλταουν Πέρ 1/4	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	α. Αλμέρια 19/3
ΦΡΙΟ ΑΡΤΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	α. Καλίνιγκραντ 29/3	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	μετ. "Good Seaman" (π.)
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	78	1568	προς Λάς Λάμας 25/3	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	προς Δεμεράρα 18/3
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	ε. Βίγκο 28/3				
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	ε. Κεητάουν 1/4	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15642	προς Γκουαγιακούιλ 30/3
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Τάυν 14/12	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	προς Μιαζουσίμα 8/2
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	α. Μπερκελέϋ Σάουντ 3/3	ΩΡΟΡΑ ΓΚΟΛΑΝΤ	76	5958	προς Ματάντζας 26/3
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Αγαδίρ 8/4	ΩΡΟΡΑ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (π.)	84	19882	πρ. «Pionero»
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3599	προς Βίγκο 19/3	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	79	7366	α. Λονδίνο 19/3
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	προς Νιγηρία 10/3	ΩΡΟΡΑ ΤΟΠΑΖ	82	18061	προς Σιγκαπούρη 3/3
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	93	6965	προς Λάς Πάλμας 8/4	ΩΤΟΥΜΝ (μ.)	78	18352	νέα αγορά
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	προς Καζαμπλάνκα 30/3				

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



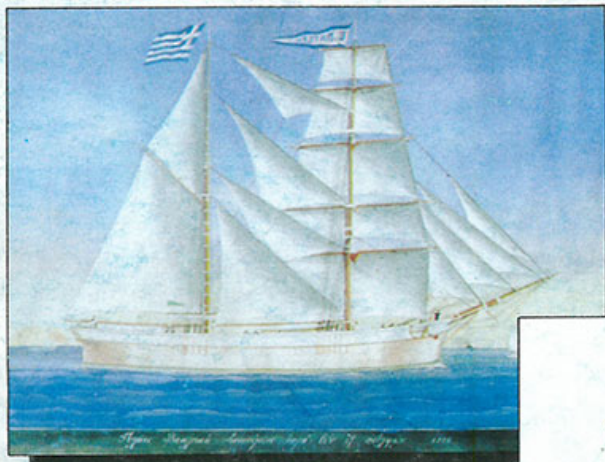
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

- 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