

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαρτίου 1994
Αρ. Φύλλου 1401/1160

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1994

ΑΡΙΘ. 1401/1160

ΔΡΧ. 500

WITH ENGLISH
SUPPLEMENT

■ Η Κομισσιόν της Ευρωπαϊκής Ένωσης πιέζει για την ελεύθερη πρόσβαση των Εφοπλιστών της Κοινότητας στο Ελληνικό Νηολόγιο.

■ Διεθνής Οικονομική Αλληλεξάρτηση και Ναυτιλιακή Πολιτική.

■ Μέτρα για την ορθολογικότερη χωροταξική κατανομή μέσων και λειτουργιών στο λιμάνι Πειραιώς.





ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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



BRAIN

ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΓΙΑ “ΚΑΛΟ ΤΑΞΙΔΙ”

Τα υπερσύγχρονα πλοία της A.K. VENTOURIS INC. είναι καλοτάξιδα. Όχι μόνο γιατί η θάλασσα που διασχίζουν μένει πάντα γαλήνια χάρη στους γλάρους που τα συνοδεύουν. Αλλά, και για άλλους λόγους πολύ πιο σημαντικούς. Όπως, η υψηλή ποιότητα στην εξυπηρέτη-

ση, η συνέπεια των δρομολογίων και το άψογο service. Και είναι επόμενο αφού η απόλυτη φιλοσοφία και αρχή της εταιρίας είναι η ασφάλεια, η σιγουριά και η άνεση των ταξιδιωτών. Στην

A.K. VENTOURIS INC., άλλωστε, όταν λέμε “καλό ταξίδι” το εννοούμε.

V HELLAS - ITALY
A.K. VENTOURIS

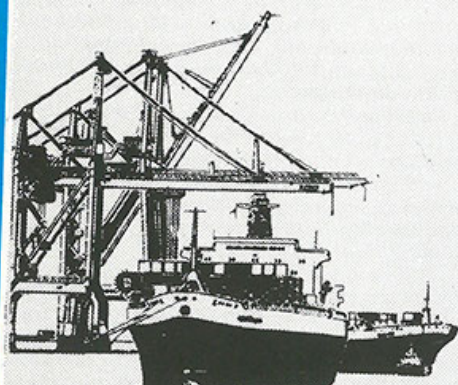
ΕΥΠΛΟΙΑΣ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 01-42.82.900-5, FAX: 41.80.995

THE TSAKOS SHIPPING GROUP



Facing New Horizons
Piraeus · Chios · London · New York · Montevideo

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15 Μαρτίου 1994

ΕΤΟΣ 63ο

ΞΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1401/1160

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής

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

ΓΡΑΦΕΙΑ: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς

Τμήμα Διαφήμισης: Τηλ. 4122492 - Φάξ: 4123336

Εξυπηρέτηση Συνδρομητών: Τηλ. 4122537

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

FORTNIGHTLY REVIEWS OF SHIPPING

63rd Year

Issue No. 1401/1560, March 15th, 1994

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (301) 4122 537

Telex: 21 2845

Fax: (301) 4123 336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 10 Η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων επισημαίνει τους κινδύνους αναφορικά με τις πιέσεις της Κομμισιόν της ΕΕ για την αναγνώριση ως Ελληνικών, πλοίων που ανήκουν σε Ευρωπαίους.

- 15 Διεθνής Οικονομική Αλληλεξάρτηση και Ναυτιλιακή Πολιτική
Του καθηγητή Δρ. Ηρακλή Ε. Χαραλαμπίδη.

- 27 Οικογένειες Ναυτικών - Ο ρόλος της Γυναίκας
Μία κοινωνιολογική προσέγγιση από τον πλοίαρχο Λ.Σ. κ. Παν. Δαβάκη.

- 28 Λίγα από Ολα.
Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

- 36 Μέτρα για την ορθολογικότερη χωροταξική κατανομή μέσων και λειτουργιών στο λιμάνι Πειραιώς.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ
- 35 ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ NATWEST TO 1993
- 38 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 43 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 48 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 50 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 53 ENGLISH SUPPLEMENT
- 57 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



D. KORONAKIS S.A.

STEEL WIRE ROPE - SYNTHETIC ROPE INDUSTRY



• STEEL WIRE ROPES

GALVANIZED - UNGALVANIZED
DIAM 3 - 88 m/m OR 1/8" - 11" CIRC
CONSTRUCTIONS:

6X19 - 6X24 - 6X29 - 6X31 - 6X36 -
6X37 - 6X41 - 4X36 - 8X25 -

NON ROTATING WIRE ROPES
CONSTRUCTIONS:

19X7 - 19X19 - 35X7 - 4X36.

HEAVILY GALVANIZED

CONSTRUCTIONS: 6X7 - 6X12 - 6X13
6X19 - 6X25 E.T.C.

• ROPES

Up to 18" circ or 144 m/m DIAM.
POLYPROPYLENE MONOFILAMENT
POLYPROPYLENE SPLIT FILM
B + W (BLACK + WHITE)
POLYSTEEL - DEKOFLEX
NYLON (Perlon) Ropes.
NATURAL FIBRES.

**ANCHORS + STUDLINK ANCHOR CHAINS
WITH CERTIFICATES AVAILABLE EX STOCK
WITH L'LOYDS - BUREAU VERITAS E.T.C. CERTIFICATES -
TESTING FACILITIES -**

MAIN OFFICES : 56, Gravias street - PIRAEUS
TEL.: (01) - 4624681-87-88, 4616381 FAX : (01) - 4615211 TLX : 212481 DEKO GR
FACTORY : THIVA (ELEON) FAX : 0262 - 71316 TEL.: 0262 - 71317

Επικίνδυνος δρόμος

Δεν μπορούμε να το κρύψουμε πλέον. Τον τελευταίο καιρό μας διακατέχει ένας ενδόμυχος φόβος για την πορεία των ναυτιλιακών μας πραγμάτων.

Γι' αυτό σπεύδουμε να μιλήσουμε για μία ακόμη φορά έξω από τα δόντια και να πούμε ότι είναι το λιγότερο αφελές να πιστεύουμε ότι η ΠΝΟ και η ΙΤΦ ενδιαφέρονται (και αγωνίζονται) για την επιστροφή των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, εκδηλώνοντας μάλιστα αυτό το "ενδιαφέρον" τους στα ελληνόκτητα πλοία που έχουν καταφύγει στο κυπριακό νηολόγιο.

Στην ΠΝΟ και στην ΙΤΦ δεν συμφέρει η επιστροφή των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο γιατί στην περίπτωση που επιτευχθεί κάτι τέτοιο θα χάσουν τον "λουφέ".

Δεν πρόκειται για υπερβολή.

Η ΠΝΟ για κάθε ναυτικό που υπηρετεί σε πλοίο με Ελληνική σημαία εισπράττει 600 δραχμές ετησίως σαν "συνδικαλιστική" συνδρομή και η ΙΤΦ ούτε δραχμή - τι είναι ο κάβουρας, τι το ζουμί του για να γευθεί και αυτή από αυτό το πενιχρό ποσόν. Για κάθε όμως ελληνόκτητο πλοίο με ξένη σημαία στο οποίο η ΠΝΟ και ΙΤΦ παραχωρούν την κάρτα τους για να κινούνται χωρίς τα προβλήματα που παρεμβάλουν τα τσιράκια της ΙΤΦ στα διάφορα λιμάνια, η ΠΝΟ εισπράττει 31.000 δραχμές ετησίως για κάθε μέλος του πληρώματός του και η ΙΤΦ 230 δολάρια - δηλαδή περισσότερα από 600.000 - 700.000 δραχμές η ΠΝΟ από κάθε καράβι και περισσότερο από 5.000 - 5.500 δολάρια η ΙΤΦ και στην "προστασία" που "εξασφαλίζουν" περιλαμβάνονται, βεβαίως, και οι Έλληνες ναυτικοί, γιατί οι κύριοι της ΠΝΟ και οι τεμπεληανάδες της ΙΤΦ μετράνε κεφάλια χωρίς διάκριση, κατατάσσοντας με τον τρόπο αυτό τους ναυτικούς μας, που ελλείψει επαρκών πλοίων με Ελληνική σημαία αναγκάζονται να εργάζονται στα πλοία με τις ξένες σημαίες, στην κατηγορία των τριτοκοσμικών ναυτικών υπέρ των οποίων κόπτεται η ΙΤΦ, χωρίς όμως και να τους προσφέρει το παραμικρό αφού εισπράττει τον κεφαλιάτικο φόρο, δεδομένου ότι αυτός είναι ο αποκλειστικός της σκοπός και όχι βεβαίως η προστασία των ναυτικών.

Ο "αγώνας" της ΠΝΟ και της ΙΤΦ που αυτή τη συγκεκριμένη στιγμή έχει στραφεί στα ελληνόκτητα πλοία τα οποία έχουν καταφύγει στο κυπριακό νηολόγιο δεν οδηγεί βεβαίως τα πλοία αυτά και στο εθνικό μας νηολόγιο, γιατί υπάρχουν και αλλού πορτοκαλιές που κάνουν πορτοκάλια και που είναι τα νηολόγια που έχουν δημιουργήσει οι Μπαχάμες, η Μάλτα, το Γιβραλτάρ, τα διάφορα νησιά και βεβαίως και τα "παραδοσιακά" νηολόγια της Λιβερίας και του Παναμά.

Η κάρτα όμως που σπεύδουν να χορηγήσουν η ΠΝΟ και η ΙΤΦ στα πλοία αυτά για να μην ενοχλούνται από τους "εκπροσώπους" της τελευταίας στα ευρωπαϊκά κυρίως λιμάνια με την χρησιμοποίηση των γνωστών σε όλους "μηχανισμών" και κάποιες επιπλέον "επιβαρύνσεις" που τσεπώνουν συνήθως αυτοί οι "εκπρόσωποι", δεν εξασφαλίζει από τους κινδύνους που ελλοχεύουν, λόχου χάρη, στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου υπάρχουν σοβαρότατοι κίνδυνοι για την επίκληση (και την εφαρμογή από τα αμερικανικά δικαστήρια) του νόμου περί δουλεμπορίου, οπότε οι επιπτώσεις σε βάρος των πλοίων είναι συντριπτικές - αν υπάρχει κάρτα της ΠΝΟ - ΙΤΦ ανακύπτει και ο κίνδυνος οι σχετικοί υπολογισμοί για τον προσδιορισμό των οφειλομένων να γίνονται επί τη βάση της ελληνικής συλλογικής συμβάσεως, ένας κίνδυνος που πρέπει να μετρηθεί πάρα πολύ από εκείνους που σπεύδουν να καταβάλλουν το "χαράτσι" στην ΠΝΟ και στην ΙΤΦ για να έχουν το κεφάλι τους ήσυχο, γιατί δεν θα το έχουν.

Η έπαλη αυτή που δεν διεκδικεί δικά της συμφέροντα αλλά μάχεται συνεχώς για να υπάρχουν βαπόρια στα χέρια των Ελλήνων θεωρεί ότι έχουμε οδηγηθεί σε έναν ιδιαίτερα επικίνδυνο δρόμο.

Και ο μόνος τρόπος για να επανέλθουμε στη σωστή μας πορεία είναι να σταματήσουμε να ακούμε εκείνους που πιπιλίζουν την καρδιά του εξαναγκασμού και να ορθώσουμε το ανάστημά μας στους θρασυτάτους "προστάτες" της ΙΤΦ που βάζουν την ουρά τους στα σκέλη τους όταν υπάρξει η αντίδραση που επιβάλλεται.

ΛΑΝΘΑΣΜΕΝΗ ΤΑΚΤΙΚΗ

Οι διαβεβαιώσεις Κυπρίων αξιωματούχων ότι δεν πρόκειται να υπάρξουν επιπτώσεις από τη συμφωνία που υπέγραψε ο εκπρόσωπος της Ναυτικής Ομοσπονδίας της Κύπρου με την ITF για τον προσδιορισμό των αποδοχών των ναυτών (και όσων εξομειώνονται με αυτούς) που υπηρετούν σε πλοία με Κυπριακή σημαία στα 910 δολάρια μηνιαίως από την 1η Απριλίου 1994 και στα 1.100 δολάρια από την 1η Απριλίου 1995 είναι σαφέστατα παραπλανητικές και ως εκ τούτου ιδιαίτερα επικίνδυνες για τα συμφέροντα των πλοιοκτητών πλοίων με Κυπριακή σημαία που δεν είναι Κύπριοι.

Εκτιμάται σχετικώς ότι αντί για διαβεβαιώσεις, η κυπριακή πλευρά όφειλε να καταγγείλει τη συμφωνία του εκπροσώπου της Ναυτικής Ομοσπονδίας της Κύπρου με την ITF, η οποία θα οδηγήσει με μαθηματική ακρίβεια στην εξουθένωση του κυπριακού νηολογίου, δεδομένου ότι ουδείς είναι διατεθειμένος να αποδεχθεί την τεράστια επιβάρυνση που επιφέρει στη διαχείριση των πλοίων ο διπλασιασμός σχεδόν των αποδοχών του ναύτη και εκκείνων που εξομειώνονται με αυτόν.

Επισημαίνεται εν προκειμένω και η απουσία αντιδράσεων από εκείνους που ευνοήθηκαν ιδιαίτερα από την ανάπτυξη του κυπριακού νηολογίου, όπως είναι λόγου χάρη οι Κύπριοι δικηγόροι, οι οποίοι κυριολεκτικώς θησαύρισαν από τις νομικές εξυπηρετήσεις που θα παρείχαν στα πλοία τα οποία κατέφευγαν μέχρι τώρα στο κυπριακό νηολόγιο αλλά και αρκετοί άλλοι.

Επισημαίνεται ότι η συμφωνία του εκπροσώπου της Ναυτικής Ομοσπονδίας της Κύπρου με την ITF ουδόλως επηρεάζει τα πλοία κυπριακής ιδιοκτησίας δεδομένου ότι έχουν το πλεονέκτημα του γνήσιου δεσμού και συνεπώς δεν υπόκεινται στους εκβιασμούς της ITF.

Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΒΟΣΠΟΡΟ

Εκπληξη και απορίες έχει προκαλέσει στους αρμόδιους κύκλους της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, η α-proθυμία της Ελλάδος να μετασχει με την τεχνογνωσία και την εμπειρία που διαθέτει στην αντιμετώπιση των οικολογικών προβλημάτων που δημιουργήσε στον Βόσπορο η διαρροή του φορτίου του ελληνικής ιδιοκτησίας πετρελαιοφόρου «Νάσσια» μετά τη σύγκρουσή του και ανάφλεξή του με το ελληνικής ιδιοκτησίας επίσης φορτηγό «Σίπ μπρόκερ».

Η εκπληξη και οι απορίες γίνονται ακόμη μεγαλύτερες δεδομένου ότι, όπως αναφέρουν πληροφορίες από τις Βρυξέλλες, υπήρξε σαφέστατη υπόδειξη από την πλευρά της Κοινότητας για ελληνική παρέμβαση προς αντιμετώπιση του προβλήματος που είχε δημιουργηθεί, η οποία όμως δεν έγινε αποδεκτή από το ελληνικό υπουργείο Εξωτερικών για λόγους που δεν έχουν προσδιορισθεί επακριβώς αλλά οπωσδήποτε πρέπει να συνδέονται με ενδεχόμενους φόβους τουρκικής αναμίξεως σε αντίστοιχα περιστατικά στο Αιγαίο και όχι μόνον σε περιοχές που γειτνιάζουν με την Τουρκία.

Οπωσδήποτε στις Βρυξέλλες λέγεται ότι η Ελλάδα έχασε μια μοναδική ευκαιρία να δείξει σε διεθνές επίπεδο την ιδιαίτερη ευαισθησία της στο θέμα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Εξάλλου, αναφορικά με το τραγικό ατύχημα των δύο ελληνόκτητων πλοίων στο Βόσπορο, η HELMEPA αφού εξέφρασε τη λύπη της για την απώλεια ναυτικών ανακοίνωσε ότι συμπαριστάμενη στη νεοσύστατη Τούρκικη Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (TURMEPA), από τις πρώτες ώρες η HELMEPA διέθεσε κάθε δυνατή βοήθεια που τα μέλη της μπορούν να προσφέρουν για τον περιορισμό της ρύπανσης. Ακόμη τόνισε ότι στην παρούσα φάση του ατυχήματος είναι άκαιρη η επίρριψη ευθυνών. Γιατί σύμφωνα με τους ισχύοντες Διεθνείς Κα-

νονισμούς Ναυσιπλοίας όταν σε πλοίο επιβαίνει Πλοηγός την ευθύνη εξακολουθεί να έχει πάντα ο πλοίαρχος. Η HELMEPA ζήτησε από την Κυπριακή Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος - CYMEPA - να διερευνήσει τις συνθήκες που οδήγησαν στο ατύχημα και να τις γνωστοποιήσει, ώστε όλοι οι συναφείς με τη HELMEPA Οργανισμοί (TURMEPA - CYMEPA και Αγγλική BRIMEPA) διδαχθούν από τα συμπεράσματα και τα χρησιμοποιήσουν στα εθελοντικά εκπαιδευτικά τους προγράμματα προς τους ναυτικούς μέλη τους για να αποφευχθεί η επανάληψη τέτοιων ατυχημάτων στο μέλλον.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι κρίνεται σαν ιδιαίτερα δύσκολο, αν όχι αδύνατο, λαμβανομένης υπόψη της μυστικότητας των ανακρίσεων από τις Τουρκικές Αρχές, η CYMEPA να διερευνήσει τις συνθήκες που οδήγησαν στο ατύχημα, ενέργεια άλλωστε που δεν προβλέπεται από το καταστατικό της και θα πρέπει να αρκестούμε στο σχετικό πόρισμα που αναμένεται να εκδοθεί μέχρι τα τέλη Μαρτίου.

Τέλος, εξάιρεται η ανταπόκριση του Ομίλου Τσαβλέρη, που προχώρησε στην άμεση αποστολή του ρυμουλκού «Μέγας Αλέξανδρος» με αντιρρυπαντικά μέσα στο τόπο του ατυχήματος. Για να συνδράμει την TURMEPA, παρόλον που την σχετική ναυαγίαρσία του άτυχου δεξαμενοπλοίου «Νάσσια» ανέλαβε η κοινοπραξία Smit-Μάτσας.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Οπως είναι γνωστό ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κατσιφάρας, προήδρευσε του Συμβουλίου Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) στην Διάσκεψη «Για την ασφάλεια στη θάλασσα και στα λιμάνια», η οποία πραγματοποιήθηκε στις 2 Μαρτίου στο Εμντεν της Γερμανίας.

Στην ομιλία του ο Υπουργός έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, τονίζοντας πολύ ορθά ότι το μεγαλύτερο μέρος των πηγών ρύπανσης βρίσκεται στην ξηρά και ό-

χι στην θάλασσα, ενώ μιλώντας γενικότερα για την ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ είπε:

«Οι προσανατολισμοί της ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι, αφενός η ύπαρξη ανταγωνιστικής Κοινοτικής ναυτιλίας που θα εξασφαλίζει θέσεις εργασίας για τους Ευρωπαίους πολίτες και η οποία θα είναι υψηλών επιπέδων ασφαλείας και, αφετέρου, η συνεχής προσπάθεια για τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος, ώστε δια της αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνώς ισχύοντων κανόνων να εξαλειφθούν τα υποβαθμισμένα πλοία.

Πέραν αυτών των δύο στόχων, δεν θα πρέπει να παραβλέπεται η ανάγκη λήψης πρωτοβουλιών και δράσεων για τη συνεχή βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης των ναυτικών, καθώς επίσης και για την καταπολέμηση του προστατευτισμού διεθνώς»

ΜΗΝΥΣΕΙΣ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΒΡΕΤΑΝΝΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ

Ιδιαίτερη εντύπωση προκάλεσαν οι πληροφορίες της αγγλόφωνης εφημερίδας "Maritime Monitor" για τη νέα διάσταση που έχει προσλάβει η έντονη ήδη διένεξη ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και Βρεταννών ασφαλιστών η οποία έχει προκληθεί από την συστηματική πλέον, όπως χαρακτηρίζεται, άρνηση των τελευταίων να εκπληρώνουν υποχρεώσεις που προέρχονται από ασφαλιστικά συμβόλαια.

Σύμφωνα με αποκλειστικές πληροφορίες του "Maritime Monitor" έπειτα από μήνυση των εκπροσώπων ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας, ο Εισαγγελέας Πλημμελειοδικών Πειραιώς άσκησε ποινική δίωξη εναντίον τεσσάρων Βρεταννών ασφαλιστών για παράβαση σειράς άρθρων του Ποινικού Κώδικα (316, 363, 362, 316 κλπ.) και διέταξε την διενέργεια τακτικής ανακρίσεως. Οι εκπρόσωποι της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας κατηγορούν - και τις κατηγορίες αυτές απεδέχθη ο εισαγγελέας και για τον λόγο αυτόν άσκησε και την

ποινική δίωξη - τους τέσσερις Βρεταννούς για συκοφαντική δυσφήμιση αγώνυμης εταιρείας, απόπειρα απάτης επί δικαστηρίω από δράστες που ενεργούν κατ' επάγγελμα και συνήθεια και που είναι ιδιαίτερα επικίνδυνοι, πλαστογραφία επί σκοπώ - παρανόμου περιουσιακού οφέλους και χρήση πλαστού εγγράφου.

Η εν λόγω ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία έχει επίσης προσφύγει και στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς για την εξασφάλιση ασφαλισματος ύψους 6.000.000 δολλαρίων, την καταβολή του οποίου αρνούνται με διάφορα προσχήματα και προφάσεις και με τις γνωστές πλέον σε όλους "υπόγειες" μεθοδεύσεις οι Βρεταννοί ασφαλιστές.

Η εν λόγω προσφυγή συζητήθηκε ήδη στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς τον περασμένο Σεπτέμβριο και σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες εντός των αμέσως προεχόντων ημερών θα δημοσιευθεί η απόφαση του δικαστηρίου. Η οποία, όπως παρατηρείται από νομικούς κύκλους αναμένεται με ιδιαίτερο ενδιαφέρον δεδομένου ότι - όπως υπογραμμίζεται σχετικώς - από την έκβαση της υποθέσεως αυ-

τής και άλλης αναλόγου (της εταιρείας "Προμηθεύς") που εκκρεμεί στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών, θα κριθεί η αρμοδιότητα των ελληνικών δικαστηρίων να εκδικάζουν επί τη βάση της οικείας Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών υποθέσεων που αφορούν διαφορές επί ασφαλιστικών θεμάτων, ανεξάρτητα από την ρήτρα που θέτουν σε κάθε συμβόλαιο οι Βρεταννοί ασφαλιστές περί Διαιτησίας του Λονδίνου και αρμοδιότητας των Αγγλικών δικαστηρίων για την επίλυση των διαφορών που ανακύπτουν.

Η προσφυγή της εταιρείας "Προμηθεύς" για απαίτηση ασφαλισματος ύψους 3.000.000 δολλαρίων, την καταβολή του οποίου αρνούνται Βρεταννοί επίσης ασφαλιστές, που επρόκειτο να συζητηθεί το περασμένο φθινόπωρο ανεβλήθη λόγω των εκλογών του παρελθόντος Οκτωβρίου για το πρώτο δεκαήμερο του Απριλίου.

Υπενθυμίζεται ότι αναφερόμενος στο θέμα αυτό ο Καπτάν Κώστας Στραβελάκης είχε δηλώσει στο "Maritime Monitor" ότι με την τακτική που έχουν καθιερώσει οι Βρεταννοί ασφαλιστές ουσιαστικά



EL GRECO MANILA
Group of Companies

is proud to announce the opening of their newly established offices in Piraeus at Notara 125-127 under the title **EL GRECO P. TOUNTZIS (HELLAS) LTD.** in order to facilitate more efficiently and effectively their services and assistance to their valued principals, associates, and friends in Greece.

For more information, we can be contacted at:
Tel: 4185284/5 Fax: 4185286
Telex: 211471 PNT GR

οι ασφαλιζόμενοι είναι ανασφάλιστοι, ενώ στην ίδια κατάσταση βρίσκονται και οι ενυπόθηκοι δανειστές που δεν ξέρουν πότε και πως θα εισπράξουν τις απαιτήσεις τους.

Υπενθυμίζεται επίσης ότι η διαφορά της εταιρίας "Προμηθεύς" με το P & I Club του Σάντερλαντ επιλύθηκε με διακανονισμό και με την επικράτηση των απολύτως δικαίων απόψεων της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας.

Υπογραμμίζεται εξ άλλου ότι η συστηματική κωλυσιεργία που έχει υιοθετηθεί από την πλευρά των Βρετανών ασφαλιστών και η ένταση που έχει προκληθεί εκ του λόγου αυτού στις σχέσεις τους με τον ελληνικό εφοπλισμό έχει προσελκύσει το ιδιαίτερο ενδιαφέρον της αμερικανικής ασφαλιστικής αγοράς που δεν κρύβει τις βλέψεις της να κερδίσει ένα σημαντικό κομμάτι των ασφαλιστικών καλύψεων της ελληνικής ναυτιλίας.

Η ΔΙΕΝΕΞΗ ΤΣΙΜΠΛΗ - CITIBANK

Στο μεταξύ συνεχίζεται η αντιδικία Τσίμπλη και Citibank, η οποία άρχισε πριν από 15 περίπου χρόνια στα ελληνικά δικαστήρια.

Σύμφωνα με πληροφορίες του "Maritime Monitor" οι τελευταίες εξελίξεις μετά την έκδοση της Εφετειακής απόφασης υπ' αριθ. 5025/90 είναι οι ακόλουθες:

Μάιος 1990: Έκδοση αποφάσεως Εφετείου Αθηνών με την οποία υποχρεώνεται η Citibank να καταβάλει σε έξι εταιρίες του Ομίλου Τσίμπλη το ποσό των δραχ. 1,2 δισ ως αποζημίωση.

Μάιος 1991: Η παραπάνω απόφαση αναρείται και παραπέμπεται στο Δ' Τμήμα του Αρείου Πάγου για επανάκριση και έκδοση τελεσίδικης αποφάσεως.

Φεβρουάριος 1992: Συζητείται για αυτό το σκοπό η υπόθεση στο Δ' Τμήμα του Αρείου Πάγου.

Ιούνιος 1992: Δεν εκδίδεται η αναμενόμενη τελεσίδικη απόφαση αλλά εκδίδεται παρεπόμενη απόφαση με την οποία διατάσσονται οι διάδικοι να εμφανισθούν αυτοπροσώπως στο ακροατήριο

του Αρείου Πάγου για την παροχή διευκρινίσεων προφορικά.

Δεκέμβριος 1992: Συζητείται εκ νέου στο Δ' Τμήμα με αυτοπρόσωπη εμφάνιση των διαδίκων και παρόντες οι διευκρινίσεις που ζητήθηκαν από τα μέλη του Δικαστηρίου.

Ιούνιος 1993: Συνταξιοδοτείται ένα μέλος της συνθέσεως η οποία εδίκασε την υπόθεση και εξήτασε τους διαδίκους.

Τέλος Ιανουαρίου 1994: Επιτρέφεται η δικογραφία στην Γραμματεία του Δικαστηρίου προς ανασυζήτηση με αιτιολογικό την παραπάνω συνταξιοδότηση που είχε γίνει πριν από επτά μήνες.

Ετσι, λοιπόν, η ίδια υπόθεση θα συζητηθεί για τρίτη φορά, για τρίτη συνεχόμενη δικαστική χρονιά, ενώπιον διαφορετικής (τρίτης) συνθέσεως αεροπαγίων προκειμένου να εκδοθεί η τελεσίδικη απόφαση και η δικάσιμος έχει οριστεί για τις 20 Μαΐου 1994.

ΟΙ ΚΡΙΣΕΙΣ

Είναι γνωστές οι απόψεις των "Ναυτικών Χρονικών" αναφορικά με τα αξιολογικά κριτήρια τα οποία πρέπει να πρυτανεύουν στις ετήσιες κρίσεις των λιμενικών αξιωματικών ώστε να σταματήσει επί τέλους το απαράδεκτο φαινόμενο της άκαιρης απομακρύνσεως ικανότατων στελεχών. Ένα φαινόμενο που εκτός από την στέρηση των πολύτιμων υπηρεσιών τους προς τον τόπο και τον ελληνικό λαό τη στιγμή που μπορούν να προσφέρουν τα περισσότερα, επιφέρει και επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού (και σε τελευταία ανάλυση του βαρύτατα φορολογούμενου ελληνικού λαού) που φορτώνεται συνεχώς με νέους στην ηλικία συνταξιούχους. Αυτή είναι η μία διάσταση του προβλήματος διότι υπάρχει και άλλη εξίσου σημαντική. Όλοι αυτοί οι άνθρωποι για λόγους βιολογικούς κυρίως αλλά και οικονομικούς επιδιώκουν - και συνήθως εξασφαλίζουν - κάποια απασχόληση πρωτίστως σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή σε ναυτιλιακούς οργανισμούς εκτοπίζοντας από την αγορά εργασίας πολλούς άξιους νέους με λα-

μπρές σπουδές και επιδόσεις που δεν έχουν όμως τις διασυνδέσεις και τις γνωριμίες των αποστρατευομένων ακαίρως λιμενικών αξιωματικών - όρα τις πρόσφατες περιπτώσεις του πρώην Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος Νικ. Χασιώτη και του πρώην Κλαδάρχη Α.ντ. Καλούδη που εργάζονται ήδη ο πρώτος στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και ο δεύτερος στις Επιχειρήσεις Αττικής του κ. Περ. Παναγόπουλου.

Πάντοτε ως κύριο επιχείρημα (και δικαιολογία) για την άκαιρη αποστράτευση λιμενικών αξιωματικών προβάλλεται η πίεση που ασκείται δήθεν από τους κατωτέρους αξιωματικούς, που μένουν καθηλωμένοι επί σειρά ετών στον ίδιο βαθμό, αλλά ποτέ δεν ελήφθησαν άλλα μέτρα που θα περιόριζαν ή και θα εξαφάνιζαν την πίεση αυτή και ταυτόχρονα θα εξασφάλιζαν και την παραμονή στο Σώμα και την προσφορά των πολύτιμων υπηρεσιών τους σε πάρα πολλούς λιμενικούς αξιωματικούς ενώ ταυτόχρονα θα απήλασαν τον κρατικό προϋπολογισμό και τον ελληνικό λαό από το φορτίο ανθρώπων που λαμβάνουν χωρίς να προσφέρουν.

Η τακτική που έχει καθιερωθεί οδηγεί, όπως είναι αυτονόητο, και σε εμφανείς αδικίες, χαρακτηριστική δε επ' αυτού είναι η περίπτωση του πλοιάρχου Νικ. Φορτούνα, ο οποίος αποστρατεύθηκε με τον βαθμό που έφερε με αποτέλεσμα να χάσει ένα σημαντικότατο ποσόν (περίπου 6.000.000 δραχμές) από το εφ' άπαξ και περί τις 80.000 - 100.000 δραχμές μηνιαίως από τη σύνταξη - υπενθυμίζουμε ότι την ίδια τύχη θα είχε και ο σημερινός Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Μανώλης Πελοποννήσιος, ο οποίος διατηρήθηκε τελικώς στο Σώμα μετά την αποκάλυψη από τα "Ναυτικά Χρονικά" των σχεδίων και των μεθοδεύσεων που οδηγούσαν στην αποστράτευση του με τον βαθμό του πλοιάρχου, η έπαλξη δε αυτή θεωρεί αυτονόητη την αποκατάσταση του κ. Φορτούνα, αλλά και οποιουδήποτε άλλου αξιωματικού, ο οποίος για τον ένα ή τον άλλο λόγο υπήρξε θύμα εκδικητικής διώξεως.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΗ

Κύριε Διευθυντά,

Στα "Ναυτικά Χρονικά" της 15ης Φεβρουαρίου 1994 δημοσιεύτηκε άρθρο μου με τίτλο "Η επιτυχής λειτουργία του σύγχρονου πλοίου απαιτεί περισσότερα από την επιδεξιότητά του ναυσιπλοείν.

Ομως στα περιεχόμενα του περιοδικού στις πρώτες σελίδες του φέρεται ότι το άρθρο έχει γραφεί από τον Dr Sudlur Mobis και ότι απλώς έχει επιμεληθεί για την απόδοσή του στα ελληνικά ο υπογράφων.

Επειδή η παρουσίαση αυτή δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα παράκληση να διευκρινιστεί από τις στήλες σας ότι το άρθρο αποτελεί πνευματική εργασία του υπογράφοντος η οποία όμως έχει τον τίτλο που πραγματικά έχει ληφθεί από το περιεχόμενο ομιλίας του Dr. S.D. και την οποία ολιγόλογα σχολίασε το Lloyd's List της 16ης Σεπτεμβρίου 1993 με τίτλο "Call for shake-up in Certification".

Εμείς χρησιμοποιήσαμε τον τίτλο και θέσαμε κάτω από αυτό την πηγή της προέλευσής του γιατί το

θεωρήσαμε εύστοχο και εντυπωσιακό καθόσον εμπεριέχει και τους δικούς μας προβληματισμούς που σε σειρά άρθρων έχουμε κατά καιρούς δημοσιεύσει στις φιλόξενες σελίδες των "Ναυτικών Χρονικών" καθώς και σε άλλα περιοδικά.

Ομως κύριε Διευθυντά,

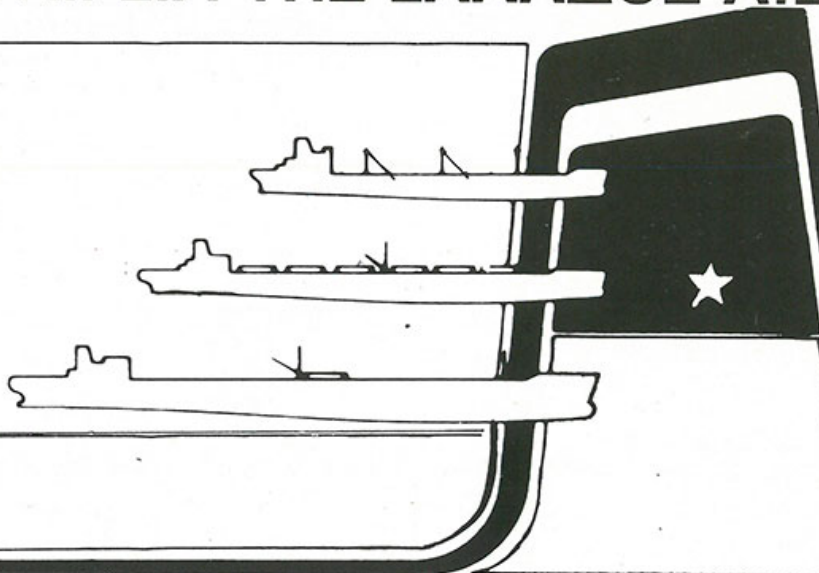
Θεωρώ πνευματικό χρέος να διευκρινίσω ότι άλλο θέμα η χρησιμοποίηση ενός συμπεράσματος (δηλωμένης προέλευσης) ως τίτλου μιας πνευματικής εργασίας και άλλο θέμα το περιεχόμενο της εργασίας αυτής, η οποία σε πολλά θέματα που διαπραγματεύεται εκφράζει θέσεις που διαφοροποιούνται από τις θέσεις του εκλεκτού ομιλητού στο Churchill College της Οξφόρδης.

Ευχαριστώ για την φιλοξενία

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ

Πειραιάς, 5.2.94

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: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630

Η Ε.Ε.Ε.Π. κρούει τον κώδωνα του κινδύνου αναφορικά με τις πιέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αναγνώριση ως Ελληνικών, πλοίων που ανήκουν σε υπηκόους της ΕΕ

Η Κομμισσιόν της Ευρωπαϊκής Ένωσης ασκεί πιέσεις στην Ελληνική κυβέρνηση να τροποποιήσει και να προσαρμόσει την νομοθεσία μας, έτσι ώστε να μπορούν να νηολογηθούν στο ελληνικό νηολόγιο πλοία τα οποία ανήκουν κατά πλειοψηφία σε υπηκόους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Προ του ορατού πλέον κινδύνου τα πλοία που ελέγχουν οι Ευρωπαίοι να διεισδύσουν στις εσωτερικές μας θαλάσσιες μεταφορές, η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων με εμπειροστατωμένο υπόμνημα που απέστειλε στην Δ.Π.Ν.Σ. του Υπουργείου Ναυτιλίας στις 9 Μαρτίου, επισημαίνει τα εξής:

"Αναφορικά με την αναγνώριση ως Ελληνικών, πλοίων ανηκόντων κατά πλειοψηφία σε υπηκόους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για το οποίο προτείνεται την τροποποίηση του άρθρου 5 του ΚΔΝΔ για την προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις υποδείξεις της Κομμισσιόν επί του ως άνω θέματος, οφείλουμε κατ' αρχήν να υπενθυμίσουμε ότι οι απόψεις της Ένωσης μας, επί του θέματος τούτου σας είχαν λεπτομερώς εκτεθεί με το υπ' αριθμ. 589/6.10.93 έγγραφό μας και εξακολουθούν εισέτι να εισχύουν.

Αν όμως παρ' όλα αυτά πιστεύετε ότι η Ελλάς, ανεξαρτήτως των περί του αντιθέτου ισχυρών οικονομικών και εθνικών λόγων, έχει νομική υποχρέωση να προχωρήσει σε τροποποίηση της νομοθεσίας της

ώστε να αναγνωρίζονται ως ελληνικά και τα πλοία που ανήκουν κατά πλειοψηφία σε υπηκόους των χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να εξασφαλισθεί ότι τα πλοία αυτά δεν θα μπορούν να μετέχουν στις εσωτερικές μας θαλάσσιες μεταφορές, δι' όσον τουλάχιστον χρόνον αποκλείονται από τις μεταφορές αυτές βάσει του άρθρου 6 του υπ' αριθμ. 3577/92 Κανονισμού του Συμβουλίου της Ε.Ε.

Όπως είναι γνωστό το θέμα της απελευθέρωσης των Θαλασσίων ενδομεταφορών των χωρών μελών, απετέλεσε αντικείμενο πολυετών συζητήσεων στα διάφορα όργανα της Ε.Ε. κατά την διάρκεια των οποίων διεξήχθησαν σκληρές διαπραγματεύσεις που παρά τις εκφρασθείσες σοβαρές αντιρρήσεις, κατέληξαν σε συμβιβαστική λύση απεικονιζόμενη στον κανονισμό του Συμβουλίου 3577/92. Η Ελλάς καίτοι μη καθ' ολοκληρίαν συμφωνούσα προς τις ρυθμίσεις του εν λόγω Κανονισμού και παρ' όλον ότι θα ηδύνατο να αποτρέψει την έκδοσή του, ενασκούσα το δικαίωμα που της παρείχετο εκ του άρθρου 75 πργ. 3 της Συνθήκης, απέφυγε να πράξει τούτο χάριν επιτεύξεως συμβιβασμού αρκεσθείσα στην συμφωνηθείσα σταδιακή απελευθέρωση των εσωτερικών της θαλασσίων μεταφορών, βάσει του άρθρου 6 του Κανονισμού 3577/92.

Με τις τροποποιήσεις όμως που απαιτεί σήμερα η Κομμισ-

σιόν στην Νομοθεσία μας ουσιαστικά ανατρέπεται ο συμβιβασμός του Κανονισμού 3577/92 αφού, δι' άλλης οδού, επιτυγχάνεται η άμεση είσοδος στις ελληνικές θαλάσσιες ενδομεταφορές πλοίων ανηκόντων σε υπηκόους άλλων χωρών μελών της Ε.Ε.

Εάν τούτο ήταν γνωστό κατά τις προ της εκδόσεως του κανονισμού 3577/92 συζητήσεις η Ελλάς, επικαλούμενη το άρθρο 75 (3) της Συνθήκης, λόγω των σοβαρών συνεπειών στους πληθυσμούς των νησιωτικών της περιοχών εκ της άμεσης απελευθέρωσης του Cabotage, θα παρεμπόδιζε την έκδοση του εν λόγω κανονισμού σε περίπτωση που δεν εξασφάλιζε ότι τα ανήκοντα σε υπηκόους κράτους μέλους πλοία δεν θα συμμετείχαν, για το καθοριζόμενο υπό του Κανονισμού χρονικό διάστημα, στις ενδομεταφορές άλλης χώρας μέλους έστω και αν έφεραν την σημαία της χώρας αυτής.

Θεωρούμε δηλαδή ότι η Κομμισσιόν με την εκ των υστέρων προβαλλόμενη απαίτηση για την παραχώρηση της σημαίας καταλήγει να μας έχει αφαιρέσει ένα δικαίωμα παρεχόμενο από το άρθρο 75 (3) της Συνθήκης, για την προστασία του βιοτικού επιπέδου και της απασχόλησης των νησιωτικών μας πληθυσμών.

Στο σημείο αυτό σας υπενθυμίζουμε ότι με το υπ' αριθμ. 1151.65/92/28.9.92 έγγραφό μας, μας είχατε διαβεβαιώσει ότι το άνοιγμα των νησιωτικών

μας θαλασσιών ενδομεταφορών σε μεταφορείς άλλων κρατών-μελών θα επήρχετο ως προς τα κρουαζιερόπλοια την 1.1.1999.

Το σχέδιο της τροποποίησής του άρθρου 5 του ΚΑΝΑ που προτείνεται με το ως άνω έγγραφό σας, πέραν της ανάγκης να τύχει περαιτέρω νομοτεχνικής επεξεργασίας όχι μόνον αφήνει ακάλυπτες τις ρυθμίσεις που προβλέπει ο Κανονισμός 3577/92 αλλά αντίθετα τις ανατρέπει αφού δια της άμεσης αναγνώρισης πλοίων υπηκόων των κρατών μελών της Ε.Ε. ως ελληνικών, άνευ άλλων περιορισμών, τα πλοία αυτά θα αποκτούν αυτόματα τα δικαιώματα των άρθρων 11, 165 και 166 του ΚΑΝΑ, δηλαδή των άρθρων που διασφαλίζουν μέχρι και σήμερα την αποκλειστική συμμετοχή των υπό ελληνική σημαία πλοίων στις μεταξύ ελληνικών λιμένων μεταφορές φορτίων επιβατών και περιηγητών.

Παρακαλούμε ως εκ τούτου να προστεθεί στην οιαδήποτε τροποποίηση που προτίθεσθε να επιφέρετε για το θέμα αυτό στον ΚΑΝΑ, πρόσθετη ρητή διάταξη η οποία θα προβλέπει ότι τα αναγνωριζόμενα ως Ελληνικά πλοία που ανήκουν κατά πλέον του 50% σε υπηκόους των χωρών μελών της Ε.Ε. ή νομικά πρόσωπα με κεφάλαιο πλέον του 50% ανήκον σε υπηκόους των χωρών μελών της Ε.Ε., θα έχουν δικαίωμα συμμετοχής στις ελληνικές θαλάσσιες ενδομεταφορές μετά την εκπνοή των καθοριζομένων στο άρθρο 6 του Κανονισμού 3577/92 χρονικών ορίων.

Συνημμένως σας αποστέλλουμε σχέδιο διατάξεως το οποίο κατά την άποψη μας θα εκάλυπτε τις ως άνω θέσεις μας:

ΑΡΘΡΟ 5

1. Μετά από αίτηση των πλοιοκτητών τους, η οποία συνοδεύεται από τον σχετικό τίτλο κτήσης κυριότητας και

με επιφύλαξη της ισχύος ειδικών νόμων, αναγνωρίζονται ως Ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους ή Ελληνικά Νομικά πρόσωπα, τα κεφάλαια των οποίων ανήκουν σε Έλληνες ή Κοινοτικούς υπηκόους ή Ελληνικά ή Κοινοτικά νομικά πρόσωπα κατά το ίδιο ποσοστό.

2. Τα φυσικά ως άνω πρόσωπα θα ασκούν τις σχετικές με το προς νηολόγηση πλοίο επιχειρηματικές δραστηριότητες από την Ελλάδα, τα δε νομικά πρόσωπα θα ασκούν τις δραστηριότητες αυτές από εγκατεστημένα στην Ελλάδα γραφεία τους υπό τις προϋποθέσεις και όρους που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία.

Ο οριζόμενος κατά την νηολόγηση του πλοίου εκπρόσωπος εγγυητής ή αντίκλητος θα είναι μόνιμα εγκατεστημένος στην Ελλάδα.



CHRIS MARINE SA

12, Platonos STR., 185 35 PIRAEUS

TEL.: 4224926, FAX: 4224921, TLX: 213460/213523/241015 CRIS GR

Sale & Purchase

Demolition

Newbuildings

Repairs/Conversions

Asia - Africa - Australia - America Europe

Managing Director

Consul General Christos Papatheodorou C. Eng., M.Sc., FIMARE, MRINA



M/V «Frio Nikolayev» — Built 1993 - 270,000 Cbft

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD.
 C/O Neuchatel Meridien
 Flat 11
 43 Lowndes Square
 Knightsbridge London SW1X 9JL
 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

TELEX: 96490/96492 ITLM E
 CABLES: ITALMAR LASPALMAS
 FAX: (28) 267977

LASKARIDIS **SHIPPING CO.LTD.**

HEAD OFFICE
 5 CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSI
 ATHENS / GREECE

PHONES: 30-1-6899090-1-2-3-4
 6852310-11-12
 FAX: 30 - 1 - 6851011 / 6851216
 TELEX: 215947 - 216040 -216054
 ALL A/B LASK GR

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

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

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

3. Τα κατά τα ανωτέρω εγγραφόμενα εις τα Ελληνικά νηολόγια πλοία των Κοινοτικών υπηκόων, μέχρι της εφαρμογής των προθεσμιών που έθεσε ο κανονισμός δια την απελευθέρωση του Cabotage, (3577/92) δεν θα ασκούν ακτοπλοϊαν ή περιηγητικούς πλόες προς αποφυγή παραβιάσεως του εν λόγω Κανονισμού.

4. Εάν το μεταβιβαστικό της κυριότητας του πλοίου έγγραφο καταρτίσθηκε στην αλλοδαπή, για την καταχώρηση στο Νηολόγιο απαιτείται και θεώρηση αυτού από Προξενική Αρχή ή Επισήμειωση Arpostile σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση του 1981.

5. Με Π. Διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού, μετά γνώμη του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού καθορίζονται τα σχετικά με την αναγνώριση Ελληνικών πλοίων ως επιβατηγών.

Για το ίδιο θέμα της προσαρμογής της νομοθεσίας για τις νηολογήσεις πλοίων, η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας επισήμανε προς αρμόδια ΔΠΝΣ του Υπουργείου Ναυτιλίας τα εξής:

Η Ένωσή μας καταρχήν συµμεριζόµενη τις ανησυχίες που εκφράζει η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων (ΕΕΕΠ) για την απελευθέρωση του Cabotage ενωρίτερα του χρονοδιαγράµµατος που προβλέπεται από το άρθρο 6 του 3577/92 Κανονισµού του Συµβουλίου της Ε.Ε., υιοθετεί τις διατυπούµενες θέσεις και απόψεις για την κατοχύρωση του δικαιώµατος της ακτοπλοΐας στα ελληνικά πλοία της Ε.Ε.Ε.Π. σύµφωνα µε τα άρθρα 11, 165 και 166 του Ν.Δ. 187/73.

Εάν φρονείτε ότι η πιο πάνω κατοχύρωση είναι δυνατόν να καλυφθεί νοµοθετικά µε σχετικές τροποποιήσεις των άρθρων 11, 165 και 166 του Ν.Δ. 187/73, για να µη δοθεί αφορµή στη Κοµισσιόν να ανακινήσει σε βάρος µας το θέµα του

Cabotage, όπως υποστηρίχθηκε από την πλευρά σας στην συσκεψη της 10 Μαρτίου 1994, δεν έχουµε αντίρρηση να προχωρήσετε στην µεθόδευση αυτή αφού άλλωστε µπορεί να γίνει µε Προεδρικό Διάταγμα.

Ανεξαρτήτως της λύσης που θα υποστηριχθεί, αισθανόµαστε την ανάγκη να επισηµάνουµε τους κινδύνους που διατρέχουµε από την εισβολή στα ελληνικά νηολόγια Κοινοτικών πλοίων µε την οποία είναι πολύ πιθανόν να διεισδύσουν και άλλα ανεπιθύµητα ξένα, πλην των κοινοτικών, συµφέροντα από τα οποία απειλούνται δυσµενείς επιπτώσεις και σε εθνικά µας θέµατα.

Για το λόγο αυτό είναι απαραίτητη η επαγρύπνηση και η διασφάλιση µε κατάλληλους χειρισµούς των θέσεων εκείνων που κατοχυρώνουν τα Ελληνικά Πλοία.

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ: (0723) 22205
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22956
ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22781

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ILIKANEL
TELEX: 252171 ILKP
FAX: (0723) 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 ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

"Διεθνής Οικονομική αλληλεξάρτηση και ναυτιλιακή πολιτική"

**Εναρκτήρια Προσφώνηση με την ευκαιρία της εκλογής στην Έδρα
Ναυτιλιακής Οικονομικής του Πανεπιστημίου Erasmus, στο Ρόττερνταμ
της Ολλανδίας.**

Του καθηγητή Δρ. ΗΡΑΚΛΗ Ε. ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗ

Όταν μου υποδείχθηκε ότι θα έπρεπε να προετοιμάσω την εναρκτήρια διάλεξή μου, μου υποδείχθηκε επίσης υπό τύπο αστεισμού ότι μία παρόμοια διάλεξη δεν θα πρέπει να περιλαμβάνει ούτε έναν αριθμό. Ομολογώ ότι αυτό το τελευταίο δεν μου είναι καθόλου εύκολο. Εξέλαβα όμως το αστείο κατά γράμμα και αποδέχθηκα την πρόκληση. Ετσι, σε ότι επακολουθεί δεν περιλαμβάνονται αριθμοί, διαφάνειες και καμπύλες με σαφή καθοδική κλίση σχετικά με την Ευρωπαϊκή ναυτιλία και την ανταγωνιστικότητά της. Οτι ακολουθεί αποτελεί μόνο μία απόπειρα να μοιραστώ μαζί σας τους προβληματισμούς μου, που δεν περιορίζονται μόνο στο χώρο της ναυτιλίας αλλά αγγίζουν κάποια πλέον σημαντικά ζητήματα όπως αυτά της απελευθέρωσης του εμπορίου, του περιβάλλοντος, της συντηρήσιμης οικονομικής ανάπτυξης και της μεγέθυνσης των οικονομιών.

Θα δεχόμουν χωρίς αντίρρηση την κριτική ότι επεκτείνωμαι σε τομείς πολύ πέρα από το αντικείμενό μου, τομείς για τους οποίους έχουν αναλωθεί τόνοι μελάνης και για τους οποίους έχουν γραφεί χιλιάδες τόμων παρατεταγμένων στις βιβλιοθήκες. Το μόνο που θα σας ζητήσω είναι την ανοχή σας για τρία τέταρτα της ώρας.

Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία, υπό όλες τις μορφές της, γνώρισε μία δραματική πτώση σε όρους χωρητικότητας στη διάρκεια της δεκαετίας του '80 και στις αρχές της τρέχουσας. Ακόμα και αν ληφθεί υπόψη η χωρητικότητα ευρωπαϊκών συμφερόντων υπό άλλες σημαίες, η

μείωση που παρατηρήθηκε στην περίπτωση της Ευρώπης παραμένει σημαντική, τόσο σε απόλυτους όρους όσο και σε όρους μεριδίων της αγοράς.

Οι ερμηνευτικοί παράγοντες για την παρακμή της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι τόσο ενδογενούς όσο και εξωγενούς χαρακτήρα. Οι εξωγενείς παράγοντες αφορούν στην μετατόπιση του κέντρου βάρους της μεταποίησης προς τη λεκάνη του Ειρηνικού καθώς και την αυξανόμενη εμπορική αυτάρκεια της Ευρώπης. Η δεύτερη αυτή τάση αναμένεται να ενταθεί περαιτέρω με την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς και την επικείμενη οικονομική ανάπτυξη της Ανατολικής Ευρώπης. Οι ενδογενείς παράγοντες αφορούν κυρίως στο υψηλό λειτουργικό κόστος της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας που έχει σαν αποτέλεσμα τη μειωμένη ανταγωνιστικότητά της έναντι των ναυτιλιών τρίτων χωρών.

Υποστηρίζεται από πολλούς ότι οι εξελίξεις αυτές είναι ιστορικά αναπόφευκτες και ότι η ναυτιλία σήμερα αντιμετωπίζει τη μοίρα των άλλων κλάδων της Ευρωπαϊκής οικονομίας που έχουν ήδη ακολουθήσει ανάλογη πορεία. Συναφή επιχειρήματα - που συσχετίζουν την πορεία ορισμένων κλάδων μίας χώρας ή περιοχής με το βαθμό της οικονομικής της ανάπτυξης - έχουν επίσης χρησιμοποιηθεί για να στηρίξουν την άποψη της αποτιθέμενης αναπόφευκτης παρακμής της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Ανεξάρτητα από το που βρίσκεται η αλήθεια, θα ήταν λάθος να

θεωρηθεί ότι το υψηλό κόστος και η απορρέουσα χαμηλή ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι το αποτέλεσμα μίας συμφυούς έλλειψης αποτελεσματικότητας, ικανότητας προσαρμογής ή επανάπαυσης. Το υψηλό κόστος της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας δεν είναι τόσο απόρροια του υψηλότερου βιοτικού επιπέδου της Ευρώπης, όσο της υψηλότερης ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, από έναν κλάδο της ευρωπαϊκής οικονομίας που προσδίδει μεγαλύτερη σημασία στην προστασία της ανθρώπινης ζωής και του θαλάσσιου περιβάλλοντος και του οποίου το αυτορρυθμιστικό πλαίσιο αποβλέπει στη δημιουργία ενός ανταγωνιστικού πλαισίου που δεν θα διακυβεύει την ασφάλεια ή την τεχνική και λειτουργική αποτελεσματικότητα στο βωμό του χαμηλού κόστους. Με άλλα λόγια ενός κλάδου του οποίου το υψηλό βραχυπρόθεσμο κόστος δικαιολογείται σε μεγάλο βαθμό από την προσήλωσή του στην διατήρηση ενός χαμηλού μακροπρόθεσμου κοινωνικού κόστους.

Ταυτόχρονα, η χαμηλότερη ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας μπορεί σε μεγάλο βαθμό να αποδοθεί στην επιθετική και πολλές φορές αθέμιτη, πρακτική τρίτων χωρών οι οποίες, στη βάση των οικονομικών και κοινωνικών αξιών και προτεραιοτήτων τους προσδίδουν μεγαλύτερη σημασία στη ναυτιλία τους από όσο, μερικές φορές, εμείς στην Ευρώπη.

Όποιο και αν πρόκειται να είναι το μέλλον της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας και όποια μέτρα και αν πρό-

κειται να υιοθετήσουμε για τη στήριξη της ή μη, παραμένουν ορισμένα σημαντικά ερωτήματα τα οποία απαιτούν μία ειλικρινή απάντηση από τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες, φορτωτές, καταναλωτές, ψηφοφόρους, φορολογούμενους και τους υπεύθυνους για τη χάραξη πολιτικής:

1. Χρειάζεται πραγματικά η Ευρώπη να διατηρεί δική της ναυτιλία;

2. Εάν ναι, τι τίμημα είμαστε διατεθειμένοι να καταβάλλουμε, για πόσο χρόνο και γιατί;

3. Εάν όχι, έχουμε ποτέ εκτιμήσει πιο θα είναι το πραγματικό, μακροπρόθεσμο κοινωνικό κόστος ευκαιρίας από την μη διατήρηση μίας ναυτιλιακής βιομηχανίας;

Οι αναπτυσσόμενες χώρες, τόσο στο παρελθόν όσο και σήμερα, ισχυρίζονται ότι η συμμετοχή τους στη μεταφορά του διεθνούς θαλασσίου εμπορίου είναι ελάχιστη παρότι αυτές οι ίδιες δημιουργούν το μεγαλύτερο ποσοστό, σε όρους όγκου, του εμπορίου αυτού. Ιδιαίτερα για την περίπτωση των φορτίων που μεταφέρονται μέσω της ναυτιλίας τακτικών γραμμών οι αναπτυσσόμενες χώρες ισχυρίζο-

νται ότι ο υψηλός βαθμός ρύθμισης της αγοράς αυτής όχι μόνον τις έχει αποκλείσει από τη μεταφορά του εξωτερικού τους εμπορίου αλλά τις έχει επίσης υποχρεώσει να αποδέχονται - ένα πολύ υψηλότερο κόστος μεταφοράς συγκριτικά με το κόστος που θα τις επιβάρυνε κάτω από περισσότερο ανταγωνιστικές συνθήκες. Το υψηλότερο αυτό κόστος μεταφοράς, όπως υποστηρίζεται, πλήττει τις εξαγωγές των αναπτυσσόμενων χωρών οι οποίες ήδη πάσχουν λόγω περιορισμένης διαφοροποίησης και υπερεξάρτησης από τις ιδιαίτερα ασταθείς τιμές των προϊόντων πρωτογενούς παραγωγής. Για το λόγο αυτό, οι αναπτυσσόμενες χώρες έχουν συχνά αμφισβητήσει την αρχή του συγκριτικού πλεονεκτήματος, θεωρώντας ότι οδηγεί σε επιδείνωση των όρων εμπορίου και του ισοζυγίου πληρωμών, παρεμποδίζοντας με τον τρόπο αυτό τις προσπάθειές τους για ανάπτυξη μέσω της διαφοροποίησης της παραγωγής. Ακόμα, έχει θεωρηθεί ότι το υψηλότερο κόστος μεταφοράς αυξάνει τις τιμές των εισαγόμενων προϊόντων, ιδιαίτερα του κεφαλαιουχικού εξοπλισμού που εί-

ναι απαραίτητος στις χώρες αυτές στη διαδικασία της οικονομικής τους ανάπτυξης και συντελεί στη δημιουργία ελλειμμάτων του ισοζυγίου πληρωμών που παρεμποδίζουν περαιτέρω την οικονομική μεγέθυνση.

Λόγω των παραπάνω, οι αναπτυσσόμενες χώρες ισχυρίζονται ότι η είσοδος και οι επενδύσεις τους στη ναυτιλία αποτελούν πάνω από όλα βασικό τρόπο εξοικονόμησης και απόκτησης ξένου συναλλάγματος, ενός αγαθού με υψηλή ζήτηση και χαμηλή προσφορά στις χώρες αυτές. Η ναυτιλία εξακολουθεί να θεωρείται από πολλούς σαν κύριος συναλλαγματοφόρος κλάδος και κατά συνέπεια η εμπορική αποδοτικότητα έρχεται σε δεύτερη μοίρα σε σχέση με την ευρύτερη οικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία. Αυτός ο συλλογισμός όμως έχει αποδειχθεί πολλές φορές λανθασμένος: Σαν συναλλαγματοφόρος κλάδος η ναυτιλία δεν υπερτερεί οποιασδήποτε άλλης εξαγωγικής βιομηχανίας, ή οποιουδήποτε άλλου βιομηχανικού κλάδου που παράγει ένα, έστω και δυνητικά, εξαγωγικό προϊόν. Ακόμα, η ναυτι-

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ**

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0723) 23004 & 22838
ΤΕΛΕΞ: (0252) - 203 ZERV — GR
FAX: (0723) 22898
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - PYLOS

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21
ΤΗΛΕΦ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0721) 82426 & 82407
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (0721) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - KALAMATA

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

24ΩΡΟ

**ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΓΡΑΦΕΙΩΝ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.**

λία, σαν εξαγωγικός κλάδος, απαιτεί μεγάλη συμμετοχή εισαγομένων εισροών ενώ αποτελεί ταυτόχρονα κλάδο κατ' εξοχήν έντασης κεφαλαίου. Για τους λόγους αυτούς η ναυτιλία ίσως δεν αποτελεί την πιο ενδεδειγμένη δραστηριότητα για την ανάπτυξη χωρών που διαθέτουν άφθονο εργατικό δυναμικό.

Εκτός από το συναλλαγματικό ρόλο της, η ναυτιλία έχει επίσης θεωρηθεί από τις αναπτυσσόμενες χώρες σαν μέσο για την επίτευξη μεγαλύτερου βαθμού οικονομικής αυτόαρκειας και ανεξαρτησίας και σαν στρατηγικά σημαντικός κλάδος, ειδικά σε "εύφλεκτες" περιοχές του πλανήτη. Τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό, η ναυτιλία έχει ακόμα θεωρηθεί σαν ένας κατεξοχήν πρεσβευτής νεοιδρυθέντων κρατών, που επιδεικνύει τη "σημαία" ανά τον κόσμο και έτσι κάνει γνωστές και ορατές χώρες που αγωνίστηκαν σκληρά για την κυριαρχία τους.

Σήμερα πάντως το ιδανικό της κυριαρχίας θα έπρεπε να έχει ένα διαφορετικό νόημα και βάρος από ότι στο παρελθόν. Σε ένα από τα λιγώτερο γνωστά έργα του, ο Jan Tjengeren έγραφε μερικά χρόνια πριν:

"... ιδρύθηκαν πολύ μικρά κράτη", και θα πρόσθετα εδώ ότι ακόμα δημιουργούνται "...λόγω της πολύ μεγάλης επιθυμίας για εθνική κυριαρχία Η παρεξήγηση που υποβόσκει κάτω από την προτίμηση για εθνική κυριαρχία αφορά την πεποίθηση ότι η κυριαρχία συνεπάγεται τη δυνατότητα του καθορισμού της τύχης του έθνους, δηλαδή τη μεγιστοποίηση της ευημερίας της χώρας. Αυτό δεν είναι ορθό..." συνεχίζει ο Tjengeren, "...γιατί άλλες χώρες είναι σε θέση, σαν συνέπεια του μεγάλου βαθμού αλληλεξάρτησης, να επηρεάσουν επίσης την ευημερία αυτή..."

Αν και είναι αλήθεια ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες έχουν διακηρύξει και ενεργήσει με το μέγιστο της δύναμης τους για μία μεγαλύτερη συμμετοχή τους στη ναυτιλία, το είδος της ναυτιλίας που είχαν πάντα υπόψη ήταν οι τακτικές γραμμές, λόγω της υποτιθέμενης προστασίας που παρείχαν μέσω του ρυθμιστικού μηχανισμού των

Διασκέψεων. Είναι αλήθεια, τουλάχιστον μέχρι πολύ πρόσφατα, ότι οι τακτικές γραμμές χαρακτηρίζονταν πράγματι από υψηλό βαθμό ρύθμισης με κύριο στόχο τον περιορισμό του ανταγωνισμού τιμών και την ενίσχυση του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων εταιριών στο επίπεδο της παρεχομένης υπηρεσίας.

Ο περιορισμός του ανταγωνισμού τιμών και η ανάγκη για σταθεροποίηση των ναύλων αποτελούν αρχές οι οποίες σπάνια έχουν αμφισβητηθεί ακόμα και από τους ίδιους τους φορτωτές. Αντίθετα, πολλοί από αυτούς δέχονται μάλλον ευνοϊκά αυτόν τον τρόπο ρύθμισης σαν προϋπόθεση για την μακροπρόθεσμη παροχή αξιοπιστών, τακτικών και συχνών υπηρεσιών πλοίων γραμμών, σύμφωνα με τις ανάγκες του εμπορίου. Εκείνο που έχει αμφισβητηθεί είναι το απόλυτο ύψος των ναύλων, η μυστικότητα των συμφωνιών των Διασκέψεων και η αναγκαιότητα για ουσιαστικές διαβουλεύσεις ανάμεσα σε μεταφορείς και φορτωτές.

Τόσο οι υπερασπιστές όσο και οι πολέμιοι του συστήματος των Διασκέψεων των τακτικών γραμμών κατανοούν ότι σε μία βιομηχανία όπως η ναυτιλία τακτικών γραμμών όπου η κανονικότητα και η συχνότητα της υπηρεσίας αποτελούν τα εκ των ουκ άνευ χαρακτηριστικά της και στην οποία το σταθερό κόστος αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα του συνολικού κόστους, η τιμολόγηση με βάση το βραχυπρόθεσμο οριακό κόστος δεν είναι δυνατόν να παράσχει ένα συνεπές αποτέλεσμα. Η διασφάλιση ικανό να διασφαλίσει την ομαλή και συνεχή παροχή τακτικών και συχνών υπηρεσιών.

Πιστεύω ότι οι κλειστές Διασκέψεις, όσο και αν έχουν θεωρηθεί από πολλούς σαν ανεπιθύμητες και αδικαιολόγητες, είχαν και ορισμένα πλεονεκτήματα δεδομένου ότι σκόπευαν, ανάμεσα στα άλλα, στον αποκλεισμό των "εφορμήσεων" από περιστασιακούς μεταφορείς που απέβλεπαν - σε βάρος της μακροπρόθεσμης παροχής τακτικών και συχνών υπηρεσιών - στην απόσπαση της "αφρόκρεμας" από ένα ναυολόγιο διαρθρωμένο με βάση τις αξίες των διαφόρων

φορτίων. Το ίδιο μπορεί να ειπωθεί και για την περίπτωση του περιορισμένου ανταγωνισμού επί των ναύλων: Δεδομένης της πάντα επικείμενης πιθανότητας ανταγωνισμού της διάσκεψης από ανεξάρτητους μεταφορείς, οι ναύλοι των Διασκέψεων σπάνια καθορίζονταν έτσι ώστε να μεγιστοποιούν τα μονοπωλιακά κέρδη, αλλά με τρόπο που επέτρεπε την ορθολογικοποίηση της υπηρεσίας - δεδομένης της εγγενούς πλεονάζουσας χωρητικότητας - λόγω της απαιτούμενης κανονικότητας και συχνότητας των δρομολογίων.

Τα προαναφερόμενα δεν στοχεύουν στη δικαιολόγηση του συστήματος των Διασκέψεων ή της αναγκαιότητας ρύθμισης των τακτικών γραμμών. Τα επιχειρήματα κατά των Διασκέψεων και της ρύθμισης της αγοράς είναι εξίσου πολυάριθμα και σημαντικά με τα επιχειρήματα υπέρ. Το θέμα που τίθεται εδώ αφορά στο γεγονός ότι η ύπαρξη και μόνο του περιορισμένου ανταγωνισμού τιμών και του ρυθμιστικού πλαισίου των Διασκέψεων έχουν λειτουργήσει σαν δέλεαρ για την απόπειρα εισόδου πολλών χωρών στην αγορά αυτή παρόλο που τα φορτία τους είναι κυρίως χύδην μεταφερόμενα σε έντονα ανταγωνιστικές συνθήκες όπου δεν υφίστανται οποιαδήποτε εμπόδια εισόδου.

Όπως διδάσκω πάντα στους φοιτητές μου η είσοδος στη ναυτιλία χύδην φορτίων είναι εύκολη, αλλά η παραμονή στην αγορά αυτή εξαιρετικά δύσκολη. Η ναυτιλία τακτικών γραμμών βρίσκεται ακριβώς στους αντίποδες: Η είσοδος είναι σχετικά δύσκολη (μη ξεχνώντας και την αναγκαιότητα της παραμονής, εφόσον όμως επιτευχθεί, η παραμονή είναι σχετικά εύκολη. Το τελευταίο έχει αποτελέσει και την επιδίωξη των αναπτυσσόμενων χωρών: μία δικαιωματική συμμετοχή στη ναυτιλία γραμμών διασφαλισμένη μέσα από θεσμικές διαπραγματεύσεις, οι ρυθμιστικές διατάξεις των οποίων θα παρείχαν το πλαίσιο για την προστασία της νηπιακής ναυτιλιακής βιομηχανίας τους.

Η πολλές φορές δικαιολογημένη εμμονή των αναπτυσσόμενων χωρών να επιβάλλουν την είσοδο

τους στη ναυτιλία τακτικών γραμμών είχε αποτελέσματα που δεν θα μπορούσαν ούτε οι ίδιες να φανταστούν: η συμμετοχή τους στις τακτικές γραμμές, που εξασφαλίστηκε κύρια με βάση τα προβλεπόμενα από τον Κώδικα Συμπεριφοράς των Ηνωμένων Εθνών, οδήγησε τις ανεπτυγμένες ναυτιλιακές χώρες στο να αμφισβητήσουν την ίδια την πεμπτουσία των τακτικών γραμμών, δηλ. το λόγο ύπαρξης των Διασκέψεων και την ανάγκη της ρύθμισης της αγοράς αυτής.

Το κύμα της απορρύθμισης στη δεκαετία του 80 και ο οξύς ανταγωνισμός που επακολούθησε στις περισσότερες αγορές τακτικών γραμμών ώθησαν την υπερβάλλουσα χωρητικότητα σε νέα ύψη και τους ναύλους σε τόσο χαμηλά επίπεδα ώστε πολλοί επιτυχημένοι στο παρελθόν μεταφορείς να οδηγούνται στο χείλος της χρεωκοπίας. Πρόκειται για μία κατάσταση που αποτελεί ένα ιδιαίτερα απτό και αδιαφιλονίκητο εμπόδιο εισόδου στην αγορά που, αν και ματαιώνουν τις φιλοδοξίες των αναπτυσσόμενων χωρών για είσοδο τους στην ναυτιλία τακτικών γραμμών, τους παρέχει εξαιρετικά χαμηλούς πραγματικούς ναύλους, αδιανόητους μερικά χρόνια πριν. Πιστεύω ότι αυτός θα έπρεπε να ήταν και ο στόχος των χωρών αυτών από την αρχή: Όχι η με οποιοδήποτε κόστος δημιουργία στόλων αλλά μία ναυτιλία χαμηλού κόστους, αποτελεσματική, η οποία θα προωθούσε τα εμπορικά συμφέροντά τους και την οικονομική τους ανάπτυξη.

Οι εξελίξεις αυτές πάντως, όσο ευπρόσδεκτες και αν είναι για τους απανταχού φορτωτές δεν θα κρατήσουν για πολύ. Η φθηνή μεταφορά μέσω των τακτικών γραμμών δεν αποτελεί εφικτό στόχο και η ναυλαγορά αυτή δεν πρόκειται να επιβιώσει χωρίς κάποια μορφή ορθολογικοποίησης. Η αναγκαιότητα αυτή αρχίζει να σχηματοποιείται σήμερα, όχι πλέον μέσω του συστήματος των Διασκέψεων, αλλά μέσω της δημιουργίας κονσόρτιουμ, μέσω συγχωνεύσεων και εξαγορών εταιριών και μέσω της δημιουργίας ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφοράς με στόχο την περαιτέρω ορθολογικοποίηση

των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών.

Οι τάσεις αυτές θέτουν πολύ ισχυρότερα εμπόδια εισόδου για τις αναπτυσσόμενες χώρες από όσα έθετε το σύστημα των Διασκέψεων που από μια μεριά πολέμησαν προσπαθώντας ταυτόχρονα από την άλλη να διασφαλίσουν τη συμμετοχή τους σε αυτές. Οι νέες τάσεις στη ναυτιλία τακτικών γραμμών έχουν εντείνει ακόμα περισσότερο την αναγκαιότητα ενός αποτελεσματικού λιμενικού τομέα λόγω της σημερινής σημασίας των λιμένων σαν του πιο ισχυρού κρίκου στην αλυσίδα των συνδυασμένων μεταφορών. Ενώ χάρη στο διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας τακτικών γραμμών η θαλάσσια μεταφορά μπορεί να παρασχεθεί από οποιονδήποτε, οι λιμενικές υπηρεσίες - δεδομένης της έλλειψης δυνατότητας διασυννοριακής μεταφοράς σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες - πρέπει να παρασχεθούν από την ίδια τη χώρα την οποία αφορά η μεταφορά και μόνον.

Στα πλαίσια αυτά, πιστεύω ότι είναι καθολικά αποδεκτό, ότι όσο αμφισβητήσιμος και αν είναι - τουλάχιστον σήμερα - ο ρόλος της ναυτιλίας σαν απαραίτητης προϋπόθεσης για την οικονομική ανάπτυξη, η σημασία ενός αποτελεσματικού λιμενικού τομέα για την υποβοήθηση του εμπορίου δεν διαφεύγει της προσοχής καμίας χώρας.

Δεδομένης της σημασίας που αποδίδεται στα ολοκληρωμένα συστήματα μεταφοράς, είναι εξίσου αποδεκτό σήμερα ότι οποιαδήποτε οφελή και αν αποκομίσουν οι αναπτυσσόμενες χώρες από τα χαμηλά επίπεδα ναύλων, τα οφέλη αυτά μπορούν εύκολα να εξαλειφθούν από ένα μη αποτελεσματικό λιμενικό τομέα και από γραφειοκρατικές τελωνειακές διαδικασίες που συνεπάγονται απαράδεκτες καθυστερήσεις αναιρώντας έτσι την ίδια την ουσία της ολοκληρωμένης μεταφοράς.

Η τελευταία αυτή παρατήρηση διαγράφει ανάγλυφα το συμφέρον που έχουμε εμείς οι ίδιοι να προωθήσουμε, μέσω κάθε δυνατής τεχνικής ή οικονομικής βοήθειας, την ανάπτυξη ενός αποτελεσματικού λιμενικού τομέα στις αναπτυσσό-

μενες χώρες. Το ενδιαφέρον μας για μια τέτοια εξέλιξη δεν θα πρέπει να βασίζεται μόνο στα πιστεύω μας για μία βιώσιμη ανάπτυξη αλλά μάλλον στο απλό γεγονός ότι, οποιαδήποτε οφέλη και αν αποκομίσουμε από τις επενδύσεις μας σε ολοκληρωμένα συστήματα μεταφοράς, τα οφέλη αυτά μπορούν να ακυρωθούν από την ύπαρξη μη αποτελεσματικών λιμένων στις χώρες με τις οποίες συναλλασσόμαστε.

Είναι αλήθεια ότι η Ευρώπη ανέπτυξε τη ναυτιλία της σε άλλες εποχές και κάτω από διαφορετικές οικονομικές και πολιτικές συνθήκες από τις σημερινές. Είναι επίσης αλήθεια ότι όταν αυτό συνέβαινε άλλες χώρες μπορεί να μην είχαν ίσες ευκαιρίες να ακολουθήσουν την ίδια οδό. Όπως και να έχει, η ανάλυση του παρελθόντος ανήκει στους ιστορικούς οι οποίοι με τη βοήθεια των οικονομολόγων θα πρέπει να προσπαθήσουν να διδάξουν τους υπεύθυνους για τη χάραξη πολιτικής του μέλλοντος ότι - σέ ένα ταχύτατα μεταβαλλόμενο κοσμο - οι προκαθορισμένες αντιλήψεις που βασίζονται στην παρελθούσα εμπειρία αποτελούν συνήθως πολύ φτωχό οδηγό για το μέλλον. Όπως τόσο εύστοχα το διατύπωσε ο Richard Lipsey "στο πόκερ, τον πόλεμο και στα οικονομικά τα περασμένα είναι ξεχασμένα και όποιος τα παίρνει υπόψη του σε τρέχουσες αποφάσεις συνδιαλλάσσεται με την καταστροφή".

Όπως ανέφερα στην αρχή, πρόσφατα πολλά συγγραφείς ισχυρίζονται ότι η ναυτιλία εγκαταλείπει την Ευρώπη προς χαμηλότερου κόστους χώρες και νηολόγια, ότι πρόκειται για ένα ιστορικό αναπόφευκτο και ότι δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτα γι αυτό. Πάντως, στην παγκόσμια οικονομία της τρίτης χιλιετίας, καθώς οι εθνικές προοπτικές μεταβάλλονται σε παγκόσμιες, πιστεύω ότι είναι επιτακτικό να αναθεωρήσουμε τις απόψεις μας και να επικεντρώσουμε την προσοχή μας όχι στο χαμηλό κόστος αλλά στο χαμηλό κόστος ευκαιρίας ή ακόμα καλύτερα στο μακροπρόθεσμο κοινωνικό κόστος ευκαιρίας.

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
κοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

TEL: 4626269, 4615639, 4627800 TELEX: 212880 - 212503 NIKA GR FAX: 4626268 - 4619631

Whatever your accent, a Festival cruise is for you



FESTIVAL CRUISESTM

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

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



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

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

Κάτω από μία παγκόσμια προοπτική και σε όρους κόστους ευκαιρίας, η Ευρωπαϊκή ναυτιλία έχει στην πραγματικότητα υψηλές επιδόσεις και στην ουσία, το συγκριτικό πλεονέκτημα.

Στις γηράσκουσες ευρωπαϊκές κοινωνίες και ώριμες οικονομίες μας υπάρχει χώρος μόνο για δύο αυτοκίνητα στο γκαράζ μας, μία τηλεόραση σε κάθε δωμάτι και τέσσερις γερανογέφυρες ανά πλοίο στα λιμάνια μας. Στις υπερναπτυγμένες κεφαλαιαγορές μας το κόστος ευκαιρίας των ναυτιλιακών μας επενδύσεων δεν διαφέρει πολύ από αυτό των οποιωνδήποτε άλλων επενδύσεων, τα αποτελέσματα των οποίων παρακολουθούμε κάθε βράδυ στην καλωδιακή μας τηλεόραση.

Ομως, όταν συζητάμε για λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, το μακροπρόθεσμο κόστος ευκαιρίας των δικών τους επενδύσεων στη ναυτιλία είναι τεράστιο σε όρους απώλειας ωφελειών από εναλλακτικές επενδύσεις σε έργα υποδομής, στη γεωργία, στο σύστημα υγείας, στο ανθρώπινο δυναμικό και σε μία σειρά άλλους τομείς. Η σπάνια κεφαλαίου που αντιμετωπίζουν οι χώρες αυτές και η συνακόλουθη δημιουργία στόλων χαμηλής αξίας και στάνταρντς οδηγούν σε ακόμα υψηλότερο μακροπρόθεσμο κοινωνικό κόστος ευκαιρίας των ναυτιλιακών τους επενδύσεων. Σε έναν κόσμο αυξανόμενης αλληλεξάρτησης, το μακροπρόθεσμο κοινωνικό κόστος ευκαιρίας δεν θα πρέπει να αποτελεί οδηγό μόνον για τις δικές μας σκέψεις και δράση. Σημαντικότερο ακόμα είναι να προσπαθήσουμε να διδάξουμε και να βοηθήσουμε τον υπόλοιπο κόσμο να υιοθετήσει την οπτική αυτή.

Οι αξίες και οι κοινωνικές προτεραιότητες όλων μας στην Ευρώπη μπορεί να διαφέρουν από των άλλων. Το πεπρωμένο όμως όλων πάνων στη γη είναι κοινό. Σήμερα ανησυχούμε έντονα για το περιβάλλον, τους μη ανανεώσιμους φυσικούς πόρους και τις δυνατότητες για μακροπρόθεσμη σταθερή ανάπτυξη. Η έκφραση όμως των ανησυχιών αυτών δεν θα πρέπει να καλύπτει το αίσθημα ενοχής που οφείλουμε να έχουμε δεδομένου ότι

είμαστε εν μέρει υπεύθυνοι για τη σημερινή κατάσταση. Τα δάση που ρυθμίζουν το ισοζύγιο της βροχής θα συνεχίσουν να εξαφανίζονται, το οργανωμένο κυνήγι θα συνεχίσει στην Αφρική και τα ορυκτά καύσιμα θα εξακολουθήσουν για αρκετό διάστημα να αποτελούν την κύρια πηγή ενέργειας. Είναι, το λιγότερο, παράλογο να απαιτούμε από τις άλλες χώρες να μοιραστούν τις ανησυχίες και τις υψηλές αξίες μας όσο εμείς οι ίδιοι δεν είμαστε προετοιμασμένοι να μοιραστούν τις δικές τους ανησυχίες για αύξηση των υλικών αγαθών.

Η ευθύνη μας απέναντι στις αναπτυσσόμενες χώρες είναι μεγάλη. Όχι μόνο γιατί, όπως πολλοί ισχυρίζονται, η αφθονία στις δικές μας χώρες έχει επιτευχθεί εν μέρει σε βάρος τους, αλλά γιατί το ιδανικό μας για μία βιώσιμη ανάπτυξη δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς να προσπαθήσουμε να διδάξουμε τις χώρες αυτές, με βάση τη δική μας εμπειρία, πως να αποφύγουν τα λάθη που διαπράξαμε στην πορεία της εκβιομηχάνισης των δικών μας κοινωνιών. Με το μέγιστο σεβασμό στα κυριαρχικά δικαιώματα των άλλων εθνών θα πρέπει να μεταδώσουμε σε όλους τους εμπορικούς εταίρους μας την πεποίθηση ότι, στην αυγή ενός νέου κόσμου, ο έντονος εθνικισμός, ο προστατευτισμός και η αδιαφορία για τα οικονομικά συμφέροντα των άλλων δεν είναι δυνατόν να αποδώσουν παρά μόνο βραχυπρόθεσμα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη. Από την πλευρά μας θα πρέπει να αναλάβουμε τη δέσμευση για τη μεταφορά (ταυτόχρονα με την παροχή άμεσης οικονομικής βοήθειας) όλης της απαιτούμενης τεχνολογίας, τεχνολογίας και τεχνικής βοήθειας που θα επιτρέψουν στις αναπτυσσόμενες χώρες να αναπτυχθούν, μέσω μίας αναπτυξιακής διαδικασίας απαλλαγμένης από τα λάθη του παρελθόντος, βασισμένης στη χρήση τεχνολογίας φιλικής προς το περιβάλλον, που σέβεται την αυξανόμενη αλληλεξάρτηση μεταξύ των εθνών και το ιδανικό της βιώσιμης ανάπτυξης, μίας αναπτυξιακής διαδικασίας που δεν θα στηρίζεται σε εγωκεντρικούς εθνικισμούς, σε

πρότυπα άλλων εποχών και τόπων ή σε στερεότυπα σχετικά με τα στάδια της οικονομικής μεγέθυνσης, μίας διαδικασίας τελικά ικανής να εξελίσσεται σε αρμονία με τις παραδόσεις, τον πολιτισμό και τις κοινωνικές και ηθικές αξίες κάθε χώρας.

Ποια είναι λοιπόν η θέση της ναυτιλίας μέσω στο όραμα αυτό; Πρέπει ή όχι να ενθαρρύνουμε και να συνδράμουμε τις αναπτυσσόμενες χώρες στις προσπάθειές τους για ναυτιλιακή ανάπτυξη; Προσωπικά, αν είχα κατ' αρχήν πεισθεί ότι η ναυτιλία αποτελεί προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη δεν θα δίσταζα ούτε στιγμή να απαντήσω καταφατικά.

Ομως απέχω πολύ από το να πιστέψω ότι το αξίωμα "το εμπόριο ακολουθεί τη σημαία", αν ποτέ ήταν αληθές, ανταποκρίνεται σήμερα στην πραγματικότητα. Αν η ύπαρξη ναυτιλίας αποτελούσε αναγκαία η ικανή συνθήκη για την οικονομική ανάπτυξη, η Ελλάδα θα καταλογιζόταν ανάμεσα στα πλέον ανεπτυγμένα κράτη του κόσμου ενώ η Ελβετία θα έπρεπε με αυτή τη λογική να στηρίζεται στην επιστιστική βοήθεια των άλλων.

Ετσι, οι αναπτυσσόμενες χώρες δεν θα πρέπει να αποκλείονται από την ναυτιλιακή ανάπτυξη, η οποία όμως θα πρέπει να είναι ορθολογική και ισορροπημένη και να μη βασίζεται σε λανθασμένη κοινωνική λογιστική και φιλόδοξους στόχους. Η ενσωμάτωση της ναυτιλίας στο συνολικό μακροπρόθεσμο σχεδιασμό της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης των χωρών αυτών οφείλει να είναι συνειδητή, προσανατολισμένη στην δημιουργία υψηλής ποιότητας στόλων, αποδεκτών από τους εμπορικούς εταίρους, στόλων αποτελεσματικά δεικνυόμενων, χωρίς προστατευτισμό και εν συντομία στόλων που θα υποβοηθούσαν πραγματικά τις εξαγωγικές βιομηχανίες των χωρών αυτών αντί να τις βλάπτουν.

Ανέφερα ήδη ένα πολύ γνωστό χαρακτηριστικό των οικονομιών των αναπτυσσόμενων χωρών, συγκεκριμένα τη μικρή διαφοροποίηση των εξαγωγών τους οι οποίες εξαρτώνται από τις ασταθείς τιμές των προϊόντων του πρωτογενούς

τομέα. Σήμερα οφείλουμε να πάρουμε υπόψη μας έναν εξίσου σημαντικό παράγοντα που περιπλέκει το πρόβλημα. Στην ουσία πρόκειται για μία σειρά παραγόντων που σχετίζονται με τις σύνθετες εξελίξεις στη συνδυασμένη ολοκληρωμένη μεταφορά, στα δίκτυα της διακίνησης και στην ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων.

Οι προτιμησιακές εμπορικές σχέσεις μεταξύ Βορρά και Νότου, κατάλοιπο της αποικιοκρατικής εποχής, φθίνουν σήμερα σε σχέση με το παρελθόν. Σήμερα, ανεξάρτητοι εμπορικοί οίκοι και εταιρίες συνδυασμένων μεταφορών είναι σε θέση, πατώντας ένα πλήκτρο, να ανιχνεύουν τις παγκόσμιες αγορές πρώτων υλών και προϊόντων και να επιλέγουν φορτωτές, δρομολόγια, μεθόδους φόρτωσης και μεταφορές με ολοκληρωμένο τρόπο ο οποίος εξασφαλίζει την ποιότητα, την καταλληλότητα και την αξιοπιστία ενώ ταυτόχρονα αριστοποιεί το γενικευμένο κόστος και τη σχέση κόστους - χρόνου.

Η ζήτηση για τις εξαγωγές των αναπτυσσόμενων χωρών γίνεται έτσι περισσότερο ευάλωτη σήμερα σε σχέση με το παρελθόν, δεδομένου ότι δεν επηρεάζεται μόνον από τις εξαγωγικές τιμές αλλά και από την δυνατότητα των αναπτυσσόμενων χωρών να συμμορφωθούν με τις σύγχρονες επιχειρησιακές και εμπορικές πρακτικές οι οποίες δεν τους επιβάλλονται μακιαβελλικά, όπως πολλοί θα ισχυρίζονταν, αλλά αποτελούν προϊόντα της εξέ-

λιξης της τεχνολογίας και των προτιμήσεων των καταναλωτών. Σε ένα τέτοιο καθεστώς ακόμα και ο μικρότερος παράγοντας που θα μπορούσε να συντελέσει στην άβλυση της ανταγωνιστικότητας των εξαγωγών των αναπτυσσόμενων χωρών είναι φυσικό να έχει πολύ σοβαρότερες επιπτώσεις σήμερα από ότι στο παρελθόν. Η προστασία μίας μη αποτελεσματικής ναυτιλιακής βιομηχανίας και η εμμονή στη μεταφορά του εξωτερικού εμπορίου με εθνικά σκάφη σε μία προβληματική εποχή για τη ναυτιλία που χαρακτηρίζεται από υπερβάλλουσα χωρητικότητα και οξύ ανταγωνισμό, μπορεί να αποτελέσει ακριβώς έναν τέτοιο παράγοντα. Η διαφοροποίηση και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των εξαγωγών αποτελούν πιά αξιοπίστους τρόπους αύξησης των συναλλαγματικών εισπράξεων και μεγέθυνσης της οικονομίας από ότι η αμφίβολη εισφορά ενός ασταθούς κλάδου, όπως είναι η ναυτιλία, με τεράστιο κόστος ευκαιρίας. Η αγνόηση της προτεραιότητας των εξαγωγών και η απόδοση, πολλές φορές αδικαιολόγητα, έμφασης στη μεταφορά των εξαγωγών αυτών με εθνικά πλοία, μπορεί εύστοχα να παρομοιασθεί με την περίπτωση "των τυφλών ιθυνόντων που δουλίζουν τον κώνωπα αλλά καταπίνουν την κάμηλο".

Αναφέρθηκα αρκετές φορές μέχρι τώρα στη σημασία του κοινωνικού κόστους σε μία παγκόσμια οικονομία. Στην περίπτωση της ναυ-

τιλίας τα δύο σημαντικότερα κοινωνικά κόστη σχετίζονται με την απώλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την υφιστάμενη και δυνητική καταστροφή του θαλάσσιου περιβάλλοντος από λειτουργικούς ή ατυχηματικούς λόγους.

Η συνειδητοποίηση και η ανησυχία μας για τα περιβαλλοντικά θέματα έχει πάρει σήμερα τεράστιες και πρωτόγνωρες διαστάσεις. Ένας από τους λόγους που βρίσκονται στη ρίζα της αξιοσημείωτης ανόδου της περιβαλλοντικής συνείδησης στην Ευρώπη και στη Βόρειο Αμερική τα τελευταία 3-4 χρόνια πιστεύω ότι αποτελεί η κατάρρευση του Ανατολικού μπλόκ και το τέλος του ψυχρού πολέμου.

Παραδόξως, πριν το 1989, το περιβαλλοντικό κίνημα ήταν μάλλον στενά συνδεδεμένο με το ειρηνιστικό κίνημα ενώ και τα δύο είχαν κατά πολύ μονοπωληθεί από ομάδες με συγκεκριμένη θέση προς τα πολιτικά καθεστώτα χωρών που αποδείχθηκε σήμερα ότι σέβονταν στο ελάχιστο το περιβάλλον. Στην Ευρώπη σήμερα μπορεί κανείς ελεύθερα και δημόσια να θαυμάσει ένα καθαρό ποτάμι χωρίς να αποκτήσει την ετικέτα του "πράσινου" και χωρίς να καταταχθεί αυτόματα σε συγκεκριμένο πολιτικό στρατόπεδο.

Το περιβαλλοντικό κίνημα έχει γίνει τόσο ισχυρό και με τέτοια δημόσια δύναμη ώστε μερικές φορές να απειλεί τις δυνατότητες επιτυχούς έκβασης των διαπραγματεύσεων στα πλαίσια της GATT, με τη

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

ΒΟΛΟΣ: Κουταρέλια 1, Τηλ.: 26.321 — Τέλεξ: 282268

Τηλ. Διεύθυνσις: PRODROMAR

λογική ότι η απελευθέρωση του εμπορίου είναι δυνατόν να οδηγήσει σε χαμηλότερα στάνταρντς από αυτά τα οποία θα ήθελαν επιμέρους χώρες να υιοθετήσουν στις οικονομίες τους. Οι προσπάθειες οποιασδήποτε χώρας να θεσπίσει αυστηρότερες από τις διεθνώς ισχύουσες ελάχιστες προδιαγραφές πρέπει να θεωρούνται ευπρόσδεκτες και αξιέπαινες. Οι μονομερείς όμως ενέργειες προς την επιβολή περισσότερο δεσμευτικών υποχρεώσεων σε τρίτους, που ήδη συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις διεθνών συμβάσεων, δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές. Παρόμοιες ενέργειες δεν μπορούν παρά να αμβλύνουν τις δυνατότητες επιτυχίας οποιασδήποτε πολυμερούς διαπραγμάτευσης που στοχεύει στην επίτευξη ενός γενικά αποδεκτού διεθνούς consensus και αντιμάχονται ευθέως την ίδια την έννοια της δημιουργίας διεθνών στάνταρντς.

Μία από τις αρχές του ελεύθερου εμπορίου στην περίπτωση τόσο των αγαθών όσο και των υπηρεσιών αποτελεί η αρχή της εξίσου ευνοϊκής μεταχείρισης των εισαγόμενων προϊόντων, σε σχέση με τα εγχώρια, ανεξάρτητα του τρόπου παραγωγής των πρώτων ο οποίος δεν θα πρέπει να αποτελεί επαρκή λόγο διάκρισης σε βάρος τους. Είναι σαφές ότι η περίπτωση της διεθνούς παραγωγής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών δεν μπορεί να συμπεριληφθεί στην παραπάνω αρχή δεδομένου ότι η παραγωγή αυτή εμπλέκει, σαν συντελεστή, τους ωκεανούς του πλανήτη που αποτελούν κοινή κληρονομιά του ανθρώπινου γένους. Από την άποψη αυτή η περιβαλλοντική οπτική, ότι ο τρόπος που παράγονται και αποσύρονται τα προϊόντα μπορεί να αποτελεί εγγενές χαρακτηριστικό τους, είναι όντως ισχυρότατη.

Οι υψηλότερες τεχνικές και περιβαλλοντικές προδιαγραφές στη ναυτιλία δεν πρέπει με κανένα τρόπο να θεωρηθούν σαν έμμεσα εμπόδια στην ελεύθερη διεξαγωγή του εμπορίου. Η μεταφορά του εξωτερικού ευρωπαϊκού εμπορίου πρέπει να είναι ανοικτή στους στόλους όλων εκείνων των χωρών - με τον όρο βέβαια της αμοιβαιότητας

- οι οποίες είναι σε θέση να παράσχουν θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες τηρώντας, τουλάχιστον, τις μίνιμουμ προδιαγραφές των διεθνών συμβάσεων. Οι λιμενικές αρχές της Ευρώπης οφείλουν, στη βάση συντονισμένης και εναρμονισμένης κοινής προσέγγισης, να διαθέσουν όλα τα απαραίτητα μέσα ώστε να εξασφαλισθεί όχι μόνον ο τυπικός αλλά και ο ουσιαστικός και απτός έλεγχος της συμμόρφωσης των μεταφορέων με τις προδιαγραφές αυτές.

Η επιβολή αυστηρότερων περιβαλλοντικών προδιαγραφών επηρεάζει αναπόφευκτα την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα. Μία μελέτη του ΟΟΣΑ που δημοσιεύθηκε το 1985, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα εναντίον της ρύπανσης, εν γένει, στην περίπτωση της Γαλλίας, της Ολλανδίας και των ΗΠΑ συντέλεσαν πιθανόν στη μείωση των συνολικών εξαγωγών τους κατά 1%. Καθώς τα περιβαλλοντικά μέτρα γίνονται αυστηρότερα το οριακό τους κόστος είναι δυνατόν να αρχίσει να ανέρχεται απότομα. Πάντως, οι αυστηρότερες προδιαγραφές τείνουν να ωθούν προς τεχνολογικές βελτιώσεις και καινοτομίες οι οποίες τείνουν με τη σειρά τους να μειώνουν μακροπρόθεσμα το κόστος αυτό. Υπό αυτούς τους όρους είναι δυνατόν να παράσχουν συγκριτικό πλεονέκτημα σε μία χώρα και σε ορισμένες αγορές. Δεδομένου ότι το επίπεδο των απαιτούμενων προδιαγραφών είναι πιθανότερο να ακολουθήσει διεθνώς ανοδική μάλλον παρά καθοδική πορεία, οι εφοπλιστές άλλων χωρών, προβλέποντας την υιοθέτηση αυστηρότερων προδιαγραφών σε εθνικό επίπεδο σε άλλα σημεία του πλανήτη, θα έχουν το κίνητρο να στραφούν προς την πλέον βελτιωμένη διαθέσιμη τεχνολογία αντιρρύπανσης και ασφάλειας.

Σε κάθε περίπτωση η λήψη πρόσθετων, μονομερών και ασυντόνιστων μέτρων σε σχέση με τις προδιαγραφές ασφάλειας και ρύπανσης δεν μπορεί παρά να οδηγήσει σε μεγαλύτερες ανισότητες στις συνθήκες λειτουργίας που αντιμετωπίζουν οι ευρωπαίοι εφοπλι-

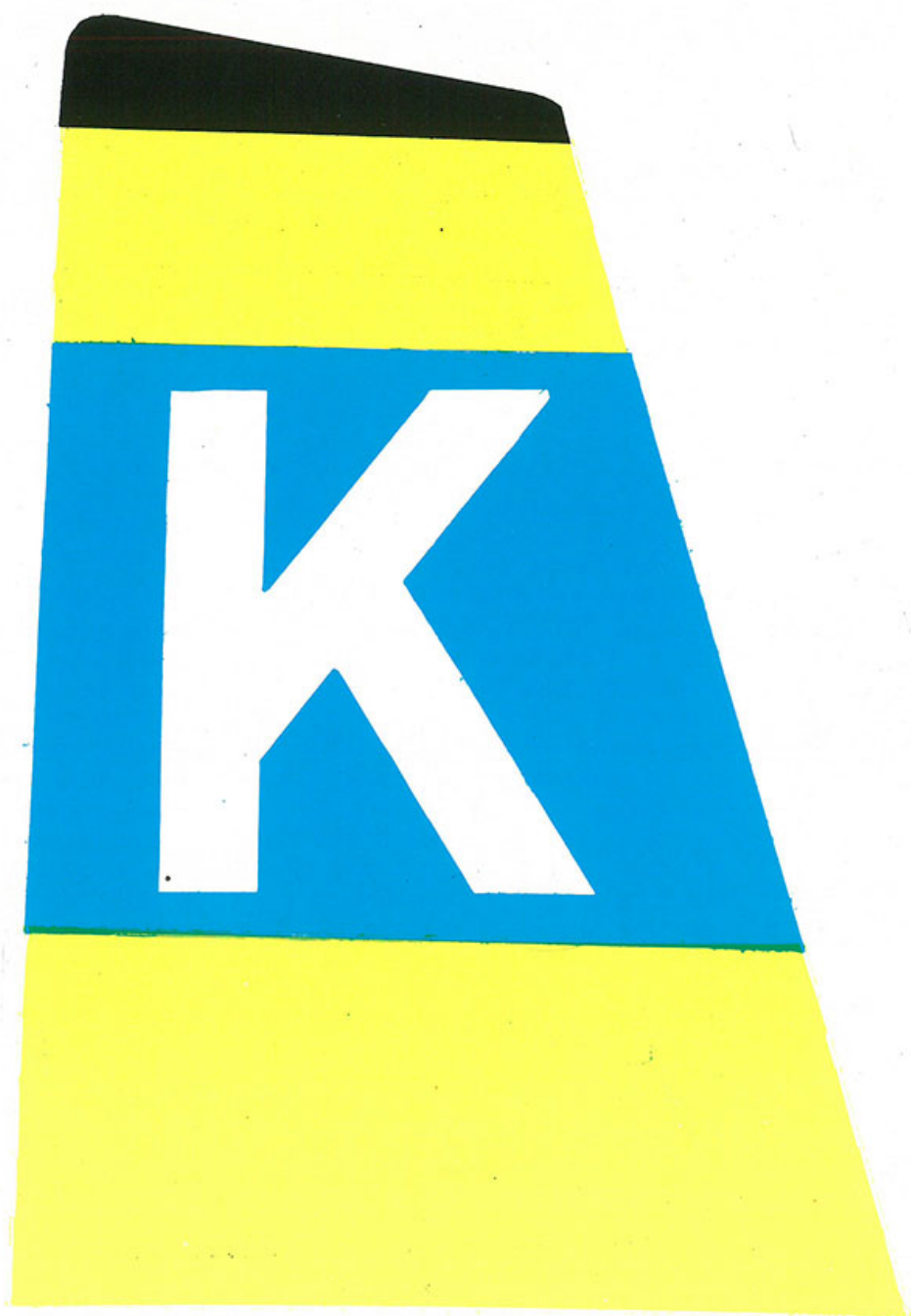
στές, στην παραμόρφωση του ανταγωνισμού και την απομάκρυνση από την ιδέα της ενιαίας εσωτερικής αγοράς για αγαθά και υπηρεσίες. Η πρόσθετη ρύμιση θα είναι επίσης άστοχη και μάταιη εάν δεν ληφθούν πιο αποτελεσματικά μέτρα προς την κατεύθυνση της επιβολής, του ελέγχου και αναφοράς του ισχύοντος επιπέδου ρύμισης.

Στη βάση των όσων αναφέρθηκαν ήδη, τυχόν μέτρα προς την κατεύθυνση της στήριξης της ευρωπαϊκής ναυτιλίας θα πρέπει να ληφθούν έχοντας υπόψη τις εξής δύο βασικές αρχές: 1. την αποφυγή της στρέβλωσης του εσωτερικού ανταγωνισμού. 2. Τη συμβατότητα τους με τις βασικές αρχές της Συνθήκης της Ρώμης, ειδικά αυτών που αναφέρονται στην παροχή κρατικής βοήθειας προς την βιομηχανία.

Η συνύπαρξη σήμερα μίας πληθώρας νομικών, διοικητικών, τεχνικών, φορολογικών, χρηματοδοτικών και εργατικών ρυθμίσεων στα πλαίσια των εθνικών ναυτιλιακών πολιτικών οπωσδήποτε μπορεί να θεωρηθεί ότι στρεβλώνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των Ευρωπαίων πλοιοκτητών. Ο βαθμός της παραμόρφωσης αυτής είναι δύσκολο να εκτιμηθεί και μπορεί να προκύπτει από το συνδυασμό αντίρροπων δυνάμεων όπως για παράδειγμα τα διαφορετικά καθεστώτα κρατικής βοήθειας προς τη ναυτιλία από την μία και της άμεσης φορολογίας των ναυτιλιακών εταιριών από την άλλη.

Δεν είναι πρόθεση μου να εισέλθω στις λεπτομέρειες των διαφορών ναυτιλιακών πολιτικών των κρατών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, δεδομένου ότι αυτό έχει γίνει πολλές φορές στο παρελθόν τόσο από την Επιτροπή της Κοινότητας όσο και από ανεξάρτητους ερευνητές. Η αναφορά σε ορισμένες πλευρές των πολιτικών αυτών πάντως, μπορεί να δώσει μία παραστατική εικόνα της πληθώρας των θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής που πρέπει να αντιμετωπισθούν. Σημαντικές διαφορές και διαφορετικά καθεστώτα ισχύουν στους τομείς της:

- Άμεσης και έμμεσης φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.



Athenian Group of Companies

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

- Των μεθόδων απόσβεσης των επενδύσεων σε πλοία.

- Των επενδυτικών επιχορηγήσεων και άλλων χρηματοδοτικών κινήτρων.

- Των ναυπηγικών επιχορηγήσεων και επιχορηγήσεων εκμετάλλευσης.

- Του καμποτάζ.

- Των όρων νηολόγησης των πλοίων.

- Των τεχνικών προδιαγραφών πλοίων και εξοπλισμού.

- Των απαιτούμενων προσόντων των πληρωμάτων.

- Της φορολογίας των ναυτεργατών.

- Της συμμετοχής των πλοιοκτητών στις ασφαλιστικές εισφορές.

Πιστεύω ότι συντρέχουν σημαντικοί λόγοι για μία ειλικρινή προσπάθεια σύγκλισης και εναρμόνισης - αν όχι άλλων - τουλάχιστον ενός αριθμού από τις παραπάνω πλευρές εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Αυτό, όχι μόνο λόγω της πεποίθησής μου ότι η μεγαλύτερη εσωτερική εναρμόνιση είναι δυνατόν να οδηγήσει σε ουσιαστική βελτίωσης της διεθνούς ανταγωνιστικής μας θέσης, αλλά και γιατί η ναυτιλία, λόγω τους διεθνούς της χαρακτήρα και κινητικότητας, μπορεί να συμβάλει σε περισσότερο ουσιαστικές συνομιλίες για μία στενότερη οικονομική και πολιτική ενοποίηση, της οποίας η πρόθεση δεν θα είναι η δημιουργία της "Ευρώπης φρούριο" ούτε η αμφισβήτηση της εθνικής κυριαρχίας των κρατών αλλά η απαρχή μιας προσπάθειας για τη δημιουργία ενός πλέον ελεύθερου, ασφαλέστερου και ενοποιούμενου κόσμου.

Παρ' όλα αυτά, η σύγκλιση και η εναρμόνιση των εθνικών ναυτιλιακών πολιτικών δεν είναι νόνον δύσκολη, αλλά πολλές φορές και ανεπιθύμητη. Η συμφωνία σε ορισμένα από τα θέματα που απαιτούν εναρμόνιση, όπως για παράδειγμα οι τεχνικές προδιαγραφές πλοίων και εξοπλισμού και η αμοιβαία αναγνώριση διπλωμάτων και άλλων τίτλων των ναυτικών, είναι σχετικά ευκολώτερη. Ορισμένα άλλα θέματα, όπως αυτό της εναρμόνισης της έμμεσης φορολογίας, μπορεί να δημιουργήσουν πρόσθετες επιβαρύνσεις σε έναν αριθμό ναυτι-

λιακών εταιριών. Τέλος η εναρμόνιση σε ορισμένα από τα πλέον σημαντικά ζητήματα, όπως αυτό της άμεσης φορολογίας, μπορεί να είναι ανεπιθύμητη, θεωρούμενη σαν παραίτηση από το δικαίωμα της άσκησης εθνικής δημοσιονομικής πολιτικής.

Η ναυτιλιακή μας πολιτική δεν αρκεί μόνον να είναι συνεπής αλλά πρέπει επίσης να γίνει πλήρως κατανοητή από τους εμπορικούς μας εταίρους. Σήμερα, η ναυτιλιακή μας πολιτική παραπαίει μεταξύ εκκλήσεων για αυξημένη βοήθεια σε εθνικό επίπεδο και της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών και ελεύθερης πρόσβασης στα φορτία διεθνώς. Πρόκειται για μάλλον αντικρουόμενες πολιτικές για τις οποίες μπορεί να κατηγορηθούμε ότι χρησιμοποιούμε διπλή γλώσσα. Θα μπορούσαμε επίσης να κατηγορηθούμε σαν οπαδοί του αξιώματος ότι "το ελεύθερο εμπόριο αρχίζει ... στο εξωτερικό". Θα πρέπει να καταστήσουμε σαφές σε όλους ότι η μακροπρόθεσμη συνεπής ναυτιλιακή πολιτική μας υιοθετεί την αρχή της απελευθέρωσης των ναυλαγορών, πρεσβεύει δηλαδή την ελεύθερη πρόσβαση στα φορτία και την ελευθερία παροχής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, με αποτελεσματικό τρόπο, σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Υπό αυτήν την έννοια, η οποιαδήποτε κρατική υποστήριξη ήθελε θεωρηθεί επιθυμητή, θα πρέπει να είναι μάλλον προσωρινής φύσης, μέχρι να επιτευχθεί μία ουσιαστικότερη διεθνής συμφωνία προς ένα πιο φιλελεύθερο καθεστώς στη ναυτιλία διεθνώς.

Η ναυτιλία δεν πρέπει να θεωρείται μεμονωμένα αλλά σαν ένα συστατικό και αναπόσπαστο τμήμα της βιομηχανικής, εμπορικής και εξωτερικής κοινοτικής πολιτικής. Σε αυτή τη βάση τα οποιαδήποτε μέτρα στο εσωτερικό της Κοινότητας δεν θα πρέπει να αποσκοπούν στη διαιώνιση της βοήθειας προς μία πάσχουσα ναυτιλιακή βιομηχανία που πρέπει να διατηρηθεί στη ζωή πάσει θυσία αλλά πρέπει να έχουν βραχυπρόθεσμο χαρακτήρα αποσκοπώντας στην υποστήριξη ενός ζωτικού κλάδου έναντι των επιζήμιων μακροπρόθεσμων επιπτώσεων της προστατευτικής ναυτι-

λιακής πολιτικής τρίτων χωρών, που κρίνεται επιβλαβής μακροπρόθεσμα για τα ναυτιλιακά συμφέροντα της Ευρώπης.

Η προσωρινή αυτή βοήθεια, προς την ευρωπαϊκή ναυτιλία δεν αντιφάσκει με την μακροπρόθεσμη προσήλωση μας στην αρχή του ελεύθερου εμπορίου θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, εφόσον η βοήθεια αυτή αποσκοπεί στη διασφάλιση των θεμιτών εμπορικών και οικονομικών συμφερόντων μας στο βαθμό που αυτά απειλούνται από τις αθέμιτες επιχειρηματικές πρακτικές τρίτων. Θα ήταν λανθασμένο να πιστέψουμε ότι οι ευγενείς μας φιλοδοξίες για μία πιο φιλελεύθερη διεθνή ναυτιλία μπορούν να επιτευχθούν ανεξάρτητα από τον ευρύτερο στόχο μας για ένα πιο φιλελεύθερο καθεστώς εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών.

Επιπλέον, το θέμα της κρατικής υποστήριξης προς την ναυτιλία θα πρέπει να εξεταστεί με πολλή προσοχή δεδομένου ότι δεν θα πρέπει να οδηγήσει στην παραμόρφωση του ανταγωνισμού. Θα πρέπει αντίθετα να συντελεί στην διαμόρφωση ενός οικονομικού περιβάλλοντος που θα οδηγήσει σε υγιέστερο ανταγωνισμό εσωτερικά ενώ παράλληλα θα συμβάλει στην ενδυνάμωση του ανταγωνισμού διεθνώς. Με αυτήν την έννοια, το οποιοδήποτε μέτρο δεν θα πρέπει να εξετάζεται ποτέ μεμονωμένα αλλά πάντα μέσα στο γενικότερο πλαίσιο των συνθηκών λειτουργίας του Ευρωπαϊκού στόλου. Για παράδειγμα η πολύ κατανοητή απαίτηση για άρση των περιορισμών στην ακτοπλοία στη Νότια Ευρώπη θα πρέπει να εξεταστεί λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες ναυπηγικές επιχορηγήσεις και τις επιχορηγήσεις εκμετάλλευσης που ισχύουν στο Βορρά.

Σαν αρχή, η κρατική βοήθεια προς έναν κλάδο είναι αντίθετη με το πνεύμα της Συνθήκης της Ρώμης, δεδομένου ότι είναι δυνατόν να οδηγήσει στη διαιώνιση αντικοινωνικών δραστηριοτήτων. Υπάρχουν όμως εξαιρέσεις στον κανόνα αυτό στην περίπτωση που ο εν λόγω κλάδος θεωρηθεί σαν ειδικός τομέας οικονομικής δραστηριότητας που εξυπηρετεί ευρύτερους μακροπρόθεσμους κοινωνικούς

στόχους. Η ναυτιλία μπορεί να ενταχθεί στην περίπτωση αυτή λόγω της κινητικότητας της και της δυνατότητας της να μετεγκατασταθεί με πολλή μεγαλύτερη ευκολία από οποιαδήποτε χερσαία οικονομική δραστηριότητα. Θα πρέπει λοιπόν οι υπεύθυνοι για τη χάραξη πολιτικής να αντιληφθούν ότι ένα εχθρικό ναυτιλιακό περιβάλλον δεν θα αποβεί σε βάρος της ευρωπαϊκής ιδιοκτησίας ναυτιλίας αλλά σε βάρος της ευρωπαϊκής σημαίας ναυτιλίας, με όλα τα επακόλουθα που θα είχε κάτι τέτοιο για την ευρωπαϊκή οικονομία.

Ως ένα βαθμό, η απόφαση για το αν η ναυτιλία θα πρέπει να θεωρηθεί ειδική περίπτωση ή όχι είναι αρμοδιότητα των υπεύθυνων για τη χάραξη πολιτικής. Σε κάθε περίπτωση όμως μία τέτοια απόφαση θα πρέπει να λαμβάνεται όχι στη βάση του υψηλού βραχυπρόθεσμου κόστους, των στατιστικών του ισοζυγίου πληρωμών και των λογιστικών βιβλίων των εταιριών αλλά στη βάση της πραγματικής συμβολής της ναυτιλίας στις εθνικές οικονομίες της Ευρώπης, των πολλαπλασιαστικών της επιδράσεων στην οικονομία και του χαμηλού μακροπρόθεσμου κοινωνικού κόστους ευκαιρίας σε σχέση με τους ανταγωνιστές της. Αν και έχουν γίνει αναλύσεις κόστους ωφελείας σε αυτήν την κλίμακα για μερικούς από τους υπόλοιπους πληττόμενους Ευρωπαίους κλάδους, από όσο γνωρίζω παρόμοια μελέτη δεν υπάρχει για την ναυτιλία.

Η έστω και περιορισμένη αναγκαία παρέμβαση στη ναυτιλία, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, θα πρέπει να έχει σαν πρωταρχικό στόχο να πείσει τους Ευρωπαίους φορολογούμενους ότι η επίτευξη δίκαιων συνθηκών διεθνούς ανταγωνισμού έχει ένα κόστος που απαιτείται για τη διασφάλιση των μακροπρόθεσμων ναυτιλιακών συμφερόντων της Ευρώπης. Με την έννοια αυτή, οποιαδήποτε μέτρα στήριξης προς την ναυτιλία θα πρέπει να θεωρηθούν και να αιτιολογηθούν σαν "φόρος" και οι Ευρωπαίοι φορτωτές και καταναλωτές εν γένει να θεωρήσουν οποιοδήποτε σχήμα βοήθειας προς την ναυτιλία σαν το κόστος που θα πρέπει να φέρουν

ώστε να καταστεί δυνατή η διαμόρφωση ενός δίκαιου και χωρίς διακρίσεις καθεστώτος στην παγκόσμια ναυτιλία, που θα έχει ευεργετικές επιδράσεις όχι μόνο στην ευημερία των Ευρωπαίων αλλά και των εμπορικών μας εταίρων.

Σε ένα κόσμο που καθημερινά γίνεται όλο και πιο περίπλοκος, όπου ο βαθμός αλληλεξάρτησης διαρκώς και αυξάνει, όπου τα προβλήματα υπερβαίνουν τα όρια των εθνικών συνόρων και επιζητούν παγκόσμιες λύσεις στα πλαίσια μιας παγκόσμιας προσέγγισης, ο μέσος πολίτης κατανοεί όλο και περισσότερο καθημερινά ότι οι δυνάμεις της αγοράς δεν είναι από μόνες τους σε θέση - τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα και χωρίς σημαντική σπατάλη πόρων μακροπρόθεσμα - να επιφέρουν μία κοινωνικά επιθυμητή άριστη κατανομή των σπανιζόντων πόρων, όπως δεν είναι σέ θέση να παράσχουν από μόνες τους λύσεις στα προβλήματα του περιβάλλοντος, της εγκληματικότητας, των γκέτο, των ναρκωτικών και γιατί όχι και της εκπαίδευσης.

Οι δυνάμεις της αγοράς είναι γνωστό ότι είναι μάλλον κοντόφθαλμες. Εβδομήντα χρόνια πριν ο Πιγκού έγραφε ότι οι άνθρωποι υποφέρουν από "μειωμένη τηλεσκοπική ικανότητα" με την έννοια της αλόγιστης προεξόφλησης του μέλλοντος σε βάρος της ευημερίας των επερχόμενων γενεών. Επιχειρήματα όπως τα ανωτέρω, τα οποία καλούν για τη δημιουργία ενός σταθερού και δίκαιου διεθνούς ρυθμιστικού πλαισίου, αποκτούν σήμερα μεγαλύτερη σημασία λόγω της διεθνοποίησης κάθε μορφής οικονομικής δραστηριότητας. Τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από οποιαδήποτε βιομηχανική δραστηριότητα υπερβαίνουν τα σύνορα πολύ ευκολότερα από ότι στο παρελθόν. Με αυτήν την έννοια, η απώλεια ωφελειών που θα προέκυπτε από την τυχόν εξαφάνιση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας (λόγω της μυωπικής και λανθασμένης πεποίθησης ότι οι δυνάμεις της αγοράς είναι σε θέση από μόνες τους να οδηγήσουν στη άριστη κατανομή των πόρων), θα είχε ανακαταναμητικές επιπτώσεις πο-

λύ πέραν των ορίων της Ευρώπης. Η ιδέα της κυριαρχίας του καταναλωτή και της δυνατότητας του να κατευθύνει την κατανομή των πόρων προς το κατά Pareto άριστο, έχει χάσει πλέον την βραχυπρόθεσμη, γεωγραφικά περιορισμένη, διάσταση της και μεταβάλλεται σε πραγματικό πονοκέφαλο για τις κυρίαρχες κυβερνήσεις, εμποδίζοντας έτσι κάθε προσπάθεια για έναν πιο ενοποιημένο Ευρωπαϊκό χώρο.

Η μετεγκατάσταση της δραστηριότητας κλάδων και η αναδιοργάνωση της οικονομικής δραστηριότητας στο χώρο δεν αποτελούν νέα φαινόμενα. Η μετακίνηση των συντελεστών προς αποδοτικότερα περιβάλλοντα δεν δημιουργεί καθεαυτή πρόβλημα. Παρόμοιες όμως εξελίξεις είναι κοινωνικά και οικονομικά αποδεκτές υπό δύο όρους: Πρώτον ότι η προσήλωση μας στις δυνάμεις της αγοράς βρίσκει ανταπόκριση και από τους εμπορικούς μας εταίρους και δεύτερον ότι οι επιχειρήσεις δεν υποχρεώνονται να εγκαταλείψουν την αγορά κάτω από την πίεση αθέμιτων επιχειρησιακών πρακτικών τρίτων. Εάν αυτές οι δύο προϋποθέσεις δεν ισχύουν η ρομαντική μας προσκόλληση στο ιδεώδες του ελεύθερου εμπορίου ισοδυναμεί απλώς με οικονομική αυτοκτονία με αμετάκλητες μακροπρόθεσμες επιπτώσεις. Οι σπουδαστές της οικονομίας ελπίζω ότι δεν θα δυσκολευθούν να ανταγωνιστούν την προέλευση της παραπάνω αναφοράς στη θεωρία του Δεύτερου Αριστού:

"Εάν μία ή περισσότερες συνθήκες για μία κατά Pareto άριστη κατανομή δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν λόγω θεσμικών περιορισμών, η ικανοποίηση των υπόλοιπων συνθηκών δεν είναι εν γένει ούτε αναγκαία ούτε επιθυμητή".

Περαιτέρω, δεδομένης της αναμφισβήτητης αλληλεξάρτησης μεταξύ της ποντοπόρου ναυτιλίας και του διεθνούς εμπορίου, μεμονωμένες φιλελεύθερες πολιτικές στη ναυτιλία - σε έναν κόσμο διμερών εμπορικών συμφωνιών, ποσοστώσεων στις εισαγωγές, δαμών, επιδοτήσεων και άλλων μορφών προστατευτισμού - δεν είναι δυνατόν να γίνουν αυτόματα αποδεκτές.

Κυρίες και Κύριοι,

Γνωρίζω ότι πολλές από τις ανωτέρω απόψεις έχουν όντως μακροπρόθεσμο χαρακτήρα ότι οι διαπραγματεύσεις για θέματα διεθνούς εμπορίου απαιτούν χρόνο όπως επίσης γνωρίζω ότι το μέλλον των ναυτιλιακών μας επιχειρήσεων και τα ζωτικά συμφέροντα των Ευρωπαίων ναυτεργατών διακυβεύονται άμεσα.

Θα δεχόμουν την παραπάνω παρατήρηση εάν θα είμαστε επίσης διατεθειμένοι να δεχτούμε ότι όσο συντομότερα προσαρμοστούμε στις νέες πραγματικότητες τόσο λιγότερος ο χρόνος που θα χρειαστεί για να επέλθουν οι επιθυμητές αλλαγές.

Η επίτευξη ενός διεθνούς consensus είναι ακανθώδης και κοπιαστική όχι λόγω έλλειψης αποτελεσματικότητας των μηχανισμών ή των διαπραγματευτών αλλά λόγω του ότι, στις δημοκρατικές κοινωνίες, οι απότομες αλλαγές δεν είναι πάντα οι καλύτερες καθώς είναι δυνατόν να αυξήσουν την αβεβαιότητά μας και να οδηγήσουν σε

μειωμένο έλεγχο πραγμάτων και καταστάσεων. Για την ενσωμάτωση της αλλαγής στην κοινωνική συνείδηση απαιτείται χρόνος. Στο μεταξύ οφείλουμε να αναπροσαρμόσουμε τον τρόπο σκέψης μας και να στηριχθούμε στους μακροπρόθεσμους στόχους μας για τις τρέχουσες ενέργειες και αποφάσεις.

Αν και η διάλεξη αυτή - στην οποία είχατε την καλωσύνη να αφιερώσετε το απόγευμά σας - διαπραγματεύθηκε τα ευαίσθητα θέματα του παρεμβατισμού και της ρύθμισης στην ναυτιλία, δεν περιείχε εκκλήσεις για περισσότερη ρύθμιση, ειδικά του τύπου που οδηγεί σε γραφειοκρατισμό, δημιουργεί ακαμψίες και εμποδία και καταστέλλει την πρωτοβουλία και την καινοτομία. Όπως ήδη ανέφερα, η επιπλέον ρύθμιση θα ήταν άστοχη και μάταιη εάν δεν καταβληθούν προσπάθειες προς την κατεύθυνση της πιο αποτελεσματικής και δραστικής επιβολής, ελέγχου και αναφοράς του ισχύοντος επιπέδου ρύθμισης.

Περιείχε όμως την έκκληση για περισσότερο συνεκτικές και καινοτομικές ναυτιλιακές πολιτικές που θα διαμορφώνουν τους όρους στο παιχνίδι του ανταγωνισμού με τέτοιο τρόπο ώστε από την μία πλευρά να ενισχύουν τον δίκαιο ανταγωνισμό αλλά από την άλλη να διασφαλίζουν τα κοινά μακροπρόθεσμα ναυτιλιακά συμφέροντά μας.

Τέλος, δεν νομίζω ότι μπορώ να αντισταθώ στο να δώσω την απάντηση του οικονομολόγου στο ερώτημα "πόση υποστήριξη και παρεμβατισμός;"

Θέλουμε όσο γίνεται λιγότερη αλλά όλη την αναγκαία

Στα σημείο αυτό, κύριε Πρύτανη, κλείνει και η εναρκτήρια προσφώνησή μου.

Κυρίες και Κύριοι,

Σας ευχαριστώ θερμά για την προσοχή σας.

Μετάφραση από την Αγγλική
Δρ. Ε. ΘΑΝΟΠΟΥΛΟΥ
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

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



ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

(Ο ρόλος της γυναίκας μέσα στη Ναυτική Οικογένεια)

ΜΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Του πλοιάρχου Λ.Σ. κ. ΠΑΝ. ΔΑΒΑΚΗ

Η Ελληνική ναυτική οικογένεια χαρακτηρίζεται από ουσιαστικές ιδιομορφίες που έχουν μεγάλο ιστορικό βάθος στον Ελληνικό κοινωνικό χώρο και την εθνική μας παράδοση σαν ναυτιλιακού λαού. Αποτελεί μία ζωντανή πραγματικότητα με ψηλά ποσοστά και σημαδεύει την κοινωνικοποίηση και τις πολιτισμικές εκδοχές των περιοχών που το ναυτικό επάγγελμα αποτελούσε και αποτελεί την κυρίαρχη απασχόληση του αντρικού πληθυσμού όπως είναι τα νησιά μας και άλλες γεωγραφικές περιοχές στα παράλια της χώρας μας.

Χάρη στην ναυτική Ελληνική οικογένεια και τις παραδόσεις της μένει ακμαίο το αναμφισβήτητο πολλαπλό εθνικό οφέλιμο επάγγελμα του Έλληνα ναυτικού. Αυτό είναι ίσως το τελευταίο υπόλειμμα από τα σπουδαία και σημαντικά στοιχεία της εθνολογικής μας ταυτότητας που σταδιακά έχουν εκλείψει και χαθεί χωρίς βέβαια να σημαίνει ότι έχει μουσειακή αξία, αλλά αντίθετα με τη διαρκή προσφορά της αποτελεί μεγάλη εθνική κοινωνική δύναμη που συντηρεί μια παράδοση και όχι μόνο, ακμαία και δυνατή, παρά τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζει.

Η ναυτική οικογένεια πραγματοποιεί την ιστορική της πορεία και διαδραματίζει τον κοινωνικό της ρόλο μέσα από μια αδιάκοπη αντίφαση με τον ίδιο τον ορισμό της οικογένειας σαν ακρογωνιαίου κοινωνικού όρου που την εννοεί και τη δέχεται όπως αυτή λειτουργεί με τον πατέρα, την μητέρα και τα υπόλοιπα μέλη της.

Με την απουσία του συζύγου ναυτικού δημιουργείται ψυχολογική πίεση στη γυναίκα, κοινωνική ανασφάλεια, συναισθηματική μοναξιά, που οδηγούν πολλές φορές σε ιδιότυπες οικογενειακές σχέσεις που τις διαμορφώνει και τις φορτίζει η απόσταση.

Η έλλειψη του πατέρα - συζύγου και η στέρησή του δημιουργεί στην οικογένεια ένα καθεστώς που οδηγεί και παράγει ψυχολογικά φαινόμενα συναισθηματικής ανεπάρκειας στα μέλη της αλλά και στο ναυτικό που ταξιδεύει.

Ιδιαίτερα η σύζυγος που επωμίζεται τον διπλό ρόλο του πατέρα και της μάνας οφείλει σε κάθε περίπτωση να μπορεί να υποκαθιστά επάξια τον άνδρα αλλά και να διεκπεραιώνει όλα τα προβλήματα που σχετίζονται με την ανατροφή και διαπαιδαγώγηση των παιδιών.

Η γυναίκα του ναυτικού όχι μόνο θα πρέπει να συμπληρώσει το πρότυπο του πατέρα και να καλύψει το κενό του, αλλά όπως προαναφέρθηκε, επιφορτίζεται με την αποκλειστικότητα της ανατροφής και της διαπαιδαγώγησης των παιδιών που σε μικρή ηλικία δεν κατανοούν τον ακριβή λόγο της απουσίας του.

Παράλληλα η γυναίκα του ναυτικού αναλαμβάνει όλα τα αυξημένα καθήκοντα μέσα και έξω από το σπίτι που απαιτούν ποικίλες ενέργειες και διαχειριστικές ικανότητες.

Ο ρόλος της γυναίκας συντηρεί τις ηθικές αξίες, διαφυλάσσει τα κεκτημένα, το κύρος και την περιουσιακή κατάσταση του Έλληνα ταξιδευτή. Με τον σιωπηλό αγώνα της καλύπτει την έλλειψη, αναπαράγει την ελπίδα και την αισιοδοξία για το μέλλον και συντηρεί τη φλόγα της ασφάλειας στην ναυτική οικογένεια, λειτουργώντας έτσι εξισορροπητικά στη διατήρησή της.

Σαν αντίβαρο στην ανασφάλεια του χωρισμού και των ποικίλων ευθυνών αναπτύσσονται ισχυρότεροι δεσμοί ανάμεσα στα οικογενειακά μέλη.

Η κοινωνία είναι μια μεγάλη και όχι πολλές φορές "φιλική" θάλασσα

για τη γυναίκα του ναυτικού που ελέγχει τη συμπεριφορά της και τις κοινωνικές της συναναστροφές.

Το σπίτι είναι ο χώρος που θυσιάζει πολλές από τις κοινωνικές της ελευθερίες, σαν αντάλλαγμα της στήριξης της οικογένειάς της και της σχετικής οικονομικής άνεσης που επιφέρει η εργασία του άνδρα της.

Σήμερα βέβαια με την εξελιγμένη μορφή των τηλεπικοινωνιών έγινε μικρότερη η αίσθηση της έλλειψης της απουσίας του πατέρα - συζύγου που στο παρελθόν ο μοναδικός τρόπος επικοινωνίας ήταν η αλληλογραφία.

Το κοινωνικό σύστημα όμως, με τους συναρμόδιους φορείς του για την περίπτωση, έχει υποχρέωση να συμπαρασταθεί στην ναυτική οικογένεια, στον πυρήνα αυτό που κρατά ζωντανό το ναυτικό επάγγελμα στην χώρα μας σκύβοντας με προσοχή και ανάλογη εκτίμηση στα προβλήματά του.

Πρέπει ο Έλληνας ναυτικός, κατά την απουσία του, να έχει την επιποίηση και τη σιγουριά ότι η οικογένειά τους περιβάλλεται με όλη την απαραίτητη συμπαράσταση από τον ευρύτερο ναυτικό και κοινωνικό περίγυρο γιατί του το οφείλουν αλλά και πραγματικά αξίζει.

Είναι απαραίτητο να δοθεί στη ναυτική οικογένεια η αναγκαία συνδρομή μέσα από ένα ολοκληρωμένο ερευνητικό πρόγραμμα που θα στοχεύει στην τελική ενημέρωση και πληροφόρηση τόσο για τις διαπροσωπικές σχέσεις μέσα στην οικογένεια όσο και έξω από αυτή, **καταξιώνοντας** παράλληλα τη περίοπτη θέση που της ανήκει στο κοινωνικό σύνολο.

ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ

ΔΙΑΚΕΚΡΙΜΕΝΟΣ εφοπλιστής, ο οποίος διαχειρίζεται στόλο 35 και πλέον πλοίων και είναι κυρίως από εκείνους που παρακολουθούν συστηματικά τα ναυτιλιακά μας πράγματα και πιστεύουν απόλυτα ότι η ύπαρξη της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι συνυφασμένη με την ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών, σε πρόσφατη συνάντηση υπογράμμισε στον γράφοντα ότι είναι επιτακτική ανάγκη να συνεχισθεί αδιάκοπη η προσπάθεια και ο αγώνας των "Ναυτικών Χρονικών" για την προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο θαλασσινό επάγγελμα, ιδίως τώρα που βοηθά και η συγκυρία.

Ο ίδιος εφοπλιστής δήλωσε απερίφραστα ότι όλα τα ελληνόκτητα πλοία, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν, πρέπει να συνεισφέρουν απαραίτητα για τη Ναυτική Εκπαίδευση και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα αλλά και για την εξυγίανση του NAT.

Για την αποφυγή οποιασδήποτε παρερμηνείας πρέπει να διευκρινισθεί ότι τα πλοία του στόλου του εν λόγω εφοπλιστού είναι διαμοιρασμένα στην Ελληνική και στις άλλες σημαίες που χρησιμοποιούν συνήθως Έλληνες και κυρίως στην Κυπριακή και συνεπώς εφ' όσον βρεθεί ο τρόπος της συνεισφοράς των πλοίων με ξένες σημαίες θα συνεισφέρει και ο ίδιος για τα εκτός του εθνικού νηολογίου πλοία του. Ο ίδιος εφοπλιστής τόνισε στον γράφοντα ότι είχε ταχθεί υπέρ της προτάσεως του Κομμιττή και εν συνεχεία της προτάσεως των "Ναυτικών Χρονικών" για την ασφάλιση στο NAT οκτώ ναυτικών για κάθε ελληνόκτητο βαπόρι με ξένη σημαία, οπότε αυτομάτως θα υπήρχαν και εισφορές υπέρ της Ναυτικής Εκπαίδευσής ώστε με το ποσόν που θα ήταν δυνατόν να συγκεντρωθεί με τον τρόπο αυτόν να αναληφθεί μία έντονος και συνεχής εκστρατεία για την προσέλ-

κυση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα. Και υπογράμμισε ότι ήταν λάθος του κ. Κατσιφάρα που δεν υλοποίησε την πρόταση των "Ναυτικών Χρονικών" για την εισαγωγή στις ναυτικές σχολές όλων των νέων που είχαν εκδηλώσει σχετικό ενδιαφέρον το περασμένο φθινόπωρο και ότι εν πάση περιπτώσει δεν πρέπει σε καμμία περίπτωση να αφήσουμε να χαθεί και άλλος πολύτιμος χρόνος, γιατί αν βελτιθούν οι οικονομικές συνθήκες στη στεριά θα ψάχνουμε πάλι στον πάτο του βαρελιού το δυναμικό που σήμερα αναζητεί με τον ένα ή τον άλλο τρόπο (με σπουδές ή με άμεση προσφυγή στην εργασία) τον δρόμο που θα του εξασφαλίσει τα προς το ζειν.

Είναι αυτονόητο ότι τα "Ναυτικά Χρονικά" και ο γράφων θα συνεχίζουν τον αγώνα και την προσπάθεια γιατί καθημερινά επιβεβαιώνεται η αντίληψη ότι η ύπαρξη της Ελληνικής Ναυτιλίας είναι συνυφασμένη με την ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών. Και στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας τα "Ναυτικά Χρονικά" και ο γράφων επανέρχονται στο θέμα της αξιοποιήσεως και εκκίνησης των στελεχών που έχουμε θέσει στο περιθώριο γιατί εργάζονται στα λεγόμενα ανασφάλιστα - τέτοια κοντόφθαλμη αντιμετώπιση ομολογούμε ότι δεν περιμέναμε από τους παράγοντες του εφοπλισμού τουλάχιστον εκείνους που θυμούνται ότι στο πρόσφατο παρελθόν για να δημιουργήσουμε τα στελέχη που χρειαζόταν η αλματώδης αυξανόμενη Ναυτιλία μας είχαμε αποδεχθεί τα απλά ντισάρτια που δεν ήταν εξαγορασμένα από το NAT και η υπηρεσία που αντιπροσώπευαν ελαμβάνετο υπ' όψη για τη συμμετοχή στις εξετάσεις για την απόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων.

Στο θέμα αυτό θα επανέλθουμε στο επόμενο τεύχος για να μεταφέρουμε μία πολύ ενδιαφέρουσα

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

συνομιλία με έναν υποπλοίαρχο που έχει υποχρεωθεί να εργάζεται σε ανασφάλιστα και έτσι δεν μπορεί να αποκτήσει το δίπλωμα του πλοιάρχου.

ΕΤΕΡΟΣ ΔΙΑΚΕΚΡΙΜΕΝΟΣ, επίσης, εφοπλιστής υπογράμμισε τις απορίες που έχει προκαλέσει η άποψη που διατύπωσε στην πρόσφατη ομιλία του στη Ναυτιλιακή Λέσχη ο Διοικητής της Τραπεζής της Ελλάδος κ. Γιάννης Μπούτος, σύμφωνα με την οποία η προσφυγή ορισμένων Ακτοπλοϊκών εταιριών στο Χρηματιστήριο Αθηνών για την άντληση κεφαλαίων "αποτελεί θετικό γεγονός για την Ελληνική Ναυτιλία" - η Ακτοπλοία με τις εξαρτήσεις και τους επηρεασμούς στους οποίους υπόκειται, υπογράμμισε, ουδεμία σχέση έχει με την ποντοπόρο Ναυτιλία η οποία δραστηριοποιείται σε διεθνές επίπεδο και στα πλαίσια του υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού.

Ο κ. Μπούτος μίλησε και για το ενδιαφέρον "μερικών από τις υγιέστερες - όπως τις χαρακτήρισε - επιχειρήσεις της ποντοπόρου ναυτιλίας" που ετοιμάζονται - κατά τον Μπούτο - να ακολουθήσουν "το παράδειγμα των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων".

Δεν είναι γνωστό αν πράγματι υπάρχουν εταιρίες που διαχειρίζονται ποντοπόρα πλοία οι οποίες ενδιαφέρονται να αντλήσουν κεφάλαια από την Ελληνική κεφαλαιαγορά. Είναι, όμως, γνωστή η αντίθεση μεγάλης μερίδας της ναυτιλιακής κοινότητας στην προσφυγή στο Χρηματιστήριο Αθηνών, ακόμη και ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, διότι σε περίπτωση που κάτι δεν πάει καλά, το τίμημα θα το πληρώσει ολόκληρος ο ελληνικός εφοπλισμός που θα ακούσει πάλι τα εξ αμάξης χωρίς να ευθύνεται στο παραμικρό. Ασφαλώς θα ήταν ιδιαίτερα ωφέλιμη και για τον τόπο αλλά και για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις η δυνατότητα α-

ντλήσεως κεφαλαίων από την Ελληνική χρηματαγορά, αλλά ο Έλληνας που επενδύει στο Χρηματιστήριο δεν είναι συνηθισμένος στα скаμπανεβάσματα που έχει η θάλασσα και στην περίοδο μιας κρίσεως σαν την τελευταία που ήταν και πολύχρονη, θα υπάρξουν καταστροφικές συνέπειες. Γι' αυτό ακριβώς οι σώφρονες υποστηρίζουν ότι ο Ελληνικός εφοπλισμός πρέπει να παραμείνει μακριά από το Ελληνικό Χρηματιστήριο επειδή υπάρχει, άλλωστε, και η δυνατότητα αντλήσεως κεφαλαίων από ξένα Χρηματιστήρια στα οποία έχουν ήδη προσφύγει ορισμένες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Και ο κύριος Διοικητής της κεντρικής Τράπεζας ας ρίξει ολόκληρο το ενδιαφέρον του και τις προσπάθειές του προς την κατεύθυνση της εθνικής οικονομίας για να ξεφύγει η χώρα από τη δίνη στην οποία έχει περιπέσει και ας αφήσει ήσυχη τη Ναυτιλία να συνεχίσει το δρόμο της.

Πρέπει να προστεθεί ότι ο κίνδυνος να πληρώσει βαρύτατο τίμημα ο ελληνικός εφοπλισμός από την προσφυγή ορισμένων ακτοπλοικών επιχειρήσεων - μιας ιδιωτικής και πέντε από τις λεγόμενες

λαϊκής βάσεως, οι οποίες έχουν εξασφαλίσει ζωή χαρισάμενη στους ιθύνοντες - άρχισε να διαφαίνεται πριν ακόμη γίνει η εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Χαρακτηριστικό επ' αυτού είναι σχετικό σχόλιο που αφιέρωσε στο συγκεκριμένο θέμα το "Ποντίκι", το οποίο στις 20 Ιανουαρίου έγραψε τα εξής:

"Με... υπερτιμολογημένες μετοχές πάνε να μπουν στο χρηματιστήριο κάποιες ναυτιλιακές - προσοχή, το "Ποντίκι" γράφει ναυτιλιακές και όχι ακτοπλοικές - εταιρίες, αφού στην αποτίμηση της αξίας των - κυρίως παλαιών - πλοίων έχουν συμπεριληφθεί και οι άδειες σκοπιμότητας, τις οποίες όμως οι εταιρίες τις παίρνουν δωρεάν! Γι' αυτό προσοχή στα παιχνίδια οι αφελείς..."

Αρχισαν, δηλαδή, τα όργανα και γίνεται εύκολα αντιληπτό που θα φθάσουν όταν κάτι δεν πάει καλά, ακόμη και από κάποιο τυχαίο γεγονός που δεν μπορεί να αποκλειστεί στη θάλασσα, σε κάποια από τις ακτοπλοικές επιχειρήσεις που θέλουν να αντλήσουν κεφάλαια από τους Έλληνες αποταμιευτές.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ που είχε ανοίξει τον δρόμο για την είσοδο ακτοπλοικών εταιριών στο Χρηματιστήριο Αθηνών, διαπιστώνοντας εκ των υστέρων τις φοβερές επιπτώσεις που μπορεί να υπάρξουν σε βάρος του συνόλου του εφοπλισμού από κάποια ατυχία ή από το ενδεχόμενο κακής πορείας των μετοχών μιας τέτοιας εταιρίας, προσπαθεί τώρα να εξασφαλίσει κάποιο άλλοθι. Ετσι, ο φίλος Υπουργός Γιώργος Κατσιφάρας, απαντώντας σε σχετική ερώτηση στη Βουλή του βουλευτή πλέον Καπτάν Θανάση Βαρίνου, "αφού επισημαίνει - αντιγράφουμε από τις αθηναϊκές εφημερίδες - ότι η εισαγωγή ναυτιλιακών ακτοπλοικών εταιριών (παρατήρηση - ερώτηση του γράφοντος: μήπως υπάρχουν και ακτοπλοικές εταιρίες που δεν είναι ναυτιλιακές;) στο Χρηματιστήριο (Αθηνών) θα προσφέρει ανταγωνιστική δανειοδότηση για την ανανέωση του ελληνικού ακτοπλοικού στόλου, υπογραμμίζει ότι λόγω της φύσης του αντικειμένου των εταιριών αυτών χρειάζεται προσοχή ώστε να εξασφαλισθούν - ιδού η προσπάθεια δημιουργίας άλλοθι - οι μικροεπεν-



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) 211582 - LME GR

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 21126-1-2-3 LME GR

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

δυτές που θα εκδηλώσουν ενδιαφέρον για τις μετοχές των ακτοπλοικών εταιριών" - Το πως όμως θα εξασφαλισθούν οι μικροεπενδυτές και πως θα προστατευτεί το όνομα του ελληνικού εφοπλισμού δυστυχώς δεν το λέγει ο φίλτατος Υπουργός.

Το θέμα όμως δεν σταματά εδώ. Με την ευκαιρία της εισαγωγής ακτοπλοικών εταιριών στο Χρηματιστήριο γίνεται και αναφορά για μεγάλα κέρδη από τις λεγόμενες εταιρίες λαικής βάσεως. Και αυτό τη στιγμή που οι ιδιωτικές τουλάχιστον επιχειρήσεις της Ακτοπλοίας περνάνε πραγματικά μαύρες μέρες, γεγονός που οδηγεί στη σκέψη μήπως θα έπρεπε να υπάρξει κάποιος τιμολογιακός διαχωρισμός ώστε να σταματήσει το φαινόμενο της επιδοτήσεως των κερδών των εταιριών λαικής βάσεως από το βαλάντιο των ταλαίπωρων επιβατών στους οποίους υποτίθεται ότι οι εταιρίες αυτές που ευνοήθηκαν σκανδαλωδώς και με τον αναπτυξιακό νόμο 1262/82, θα εξασφάλιζαν τακτική και προσιτή στο κοινό βαλάντιο συγκοινωνία που ήταν άλλωστε και ο πρωταρχικός στόχος της δημιουργίας τους και γι αυτό δεν άφησαν - και δεν αφήσουν - να μπει ούτε κουνούπι στις γραμμές που εξυπηρετούνται μονοπωλιακά, ενώ την ίδια στιγμή επιδιώκουν να εισέλθουν και στις γραμμές στις οποίες έχουν συσσωρευθεί οι ιδιωτικές ακτοπλοικές επιχειρήσεις.

Υπάρχει όμως και κάτι άλλο: Από που και ως που είναι εφοπλιστές οι διάφοροι παράγοντες και υπάλληλοι των εν λόγω εταιριών, ένας εκ των οποίων μάλιστα κατέ-

κτησε και τη θέση (και τον τίτλο) του προέδρου πλοιοκτητικής ενώσεως; ούτε πλοία διαθέτουν, ούτε διαχειρίζονται πλοία για λογαριασμό τους και είναι απλοί υπάλληλοι, άσχετα αν αυτή η ιδιότητα τους έχει εξασφαλίσει ζωή χαρισάμενη.

Στο θέμα της προσφυγής επιχειρήσεων στο Χρηματιστήριο για την άντληση κεφαλαίων υπήρξε στο μεταξύ και μία άλλη διάσταση - άνθρωποι του Χρηματιστηρίου υποστηρίζουν ότι το μεγαλύτερο ποσοστό από τις επιχειρήσεις αυτές επιδιώκουν με τον τρόπο αυτόν να αντικαταστήσουν τα κεφάλαια κινήσεως που εξασφάλιζαν με δάνεια από τις Τράπεζες...

ΦΙΛΟΣ ναυτικός επισημαίνει μία περίπτωση που μόνον στο ναυτικό επάγγελμα έχει παρατηρηθεί επανειλημμένα: Την απώλεια στενών συγγενών σε ατυχήματα πλοίων, όπως συνέβη πρόσφατα στην ατυχή απώλεια του μπάλκερ "Χριστινάκι" στην οποία χάθηκαν οι αδελφοί Κωνσταντίνος και Παναγιώτης Κωστούρας, μηχανικοί του μοιραίου πλοίου. Σε άλλα ναυτικά ατυχήματα έχουν χαθεί πατέρας και γιός, πεθερός και γαμπρός και άλλοι στενοί συγγενείς, όπως θείος και ανηψιός, ξαδέρφια κλπ., κλπ., ενώ σε ατυχήματα σε χώρους εργασίας στην ξηρά είναι πολύ σπάνιες οι περιπτώσεις να χαθούν την ίδια στιγμή και από την ίδια αιτία στενοί συγγενείς και αυτό παρά το γεγονός ότι στις επιχειρήσεις της ξηράς είναι πολύ περισσότεροι οι συγγενείς που εργάζονται στην ίδια επιχείρηση και στους ίδιους χώρους εργασίας.

Είναι και αυτή η περίπτωση μία από τις πολλές ιδιομορφίες του σκληρότατου ναυτικού επαγγέλματος.

ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ να περάσει απαρατήρητο: Το Ίδρυμα Φουλμπράιτ, με την ευκαιρία της 45ης επετείου της δραστηριότητάς του στην Ελλάδα έδωσε στη δημοσιότητα τα ονόματα επιχειρήσεων και ιδιωτών που υποστήριξαν οικονομικά την πραγμάτωση των στόχων του, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται από τον ναυτιλιακό χώρο και κατά τη σειρά που αναφέρονται στη σχετική ανακοίνωση ο Γιάννης Λάτσης και οι εταιρίες Ceres και Ηπειρωτική. Στην ανακοίνωση αναφέρεται και μία "Ενωση Ελλήνων Πλοιοκτητών" χωρίς κανέναν άλλον προσδιορισμό, συμπεραίνεται όμως ότι πρέπει να είναι η Ενωση Πλοιοκτητών της Ακτοπλοίας. Στο πίνακα περιλαμβάνεται επίσης το Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης των Γουλιέλμων, πρέπει δε να αναφερθεί ότι στα 45 χρόνια λειτουργίας του Ίδρυματος Φουλμπράιτ στην Ελλάδα περισσότεροι από 2.000 Έλληνες σπούδασαν με υποτροφίες του εν λόγω Ίδρυματος και κατέχουν σήμερα σημαντικές θέσεις στον πολιτικό, ακαδημαϊκό και επαγγελματικό χώρο.

ΜΙΑ ΕΙΔΗΣΗ χωρίς κανένα σχόλιο: Η τουρκική κυβέρνηση αποφάσισε να άρει την απαγόρευση επανδρώσεως των τουρκικών εμπορικών πλοίων με αλλοδαπούς ναυτικούς, το μέτρο δε λαμβάνεται στα πλαίσια της προσπάθειας βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215 — 151 24 MAROUSI

PHONES: 6123461 - 6123402

FAX: 6126206 - 7

TELEX: 216225 UNIM GR

217469 ARKA GR

του τουρκικού εμπορικού στόλου. Έτσι, το 40% των ναυτικών που θα επανδρώνουν τα τουρκικά πλοία θα μπορούν να προέρχονται από τρίτες χώρες εκτός από τον πλοίαρχο που θα πρέπει να είναι Τούρκος υπήκοος, ενώ ταυτόχρονα λέγεται ότι σημαντικά βήματα έχουν γίνει και προς την κατεύθυνση της ιδρύσεως και ενός θυγατρικού νηολογίου. Σημειώνεται ότι η συνολική χωρητικότητα του τουρκικού εμπορικού στόλου ανέρχεται τώρα σε εννέα εκατ. τόννους d.w. και ότι ο πληθυσμός της χώρας είναι τουλάχιστον τριπλάσιος του πληθυσμού της Ελλάδος...

ΑΙΔΩΣ ΑΡΓΕΙΟΙ: Η γερμανική κυβέρνηση θα ζητήσει, όπως ανακοινώθηκε τη Βόννη, από τον IMO να προωθήσει διάταξη σύμφωνα με την οποία όλα τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα και τοξικά υλικά να διαθέτουν έναν επιπλέον αξιωματικό γέφυρας εκπαιδευμένο σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης για την προστασία της θάλασσας από τα υλικά αυτά. Επίσης η γερμανική κυβέρνηση θα προτείνει στον IMO τα υλικά που είναι τοξικά και επικίνδυνα και μεταφέρονται από τα πλοία να είναι συσκευασμένα σε ειδική πλαστική συσκευασία ή να είναι τοποθετημένα μέσα σε εμπορευματοκιβώτια! Κι όλα αυτά οι Γερμανοί που έχουν γεμίσει τις υποανάπτυκτες χώρες, περιλαμβανομένων και των πρώην "σοσιαλιστικών", με διάφορα απόβλητα τα οποία βεβαίως δεν "θάβουν" στο δικό τους έδαφος γιατί είναι επικίνδυνα - υπενθυμίζεται ότι και στην Ελλάδα ήθελα να δημιουργήσουν μία "χωματερή" των επικίνδυνων απόβλητων και μάλιστα για τον σκοπό αυτόν είχε επιδιωχθεί να χρησιμοποιηθεί η NABΙΠΕ Αστακού!

ΑΠΟΛΥΤΩΣ αξιολογική ήταν η τοποθέτηση του αντιπλοίαρχου Δαμ. Μανού στη θέση του διευθυντή της Διευθύνσεως Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων στην οποία υπηρετούσε μέχρι τώρα ως τμηματάρχης. Αλλά γιατί προσωρινά, όπως ανακοινώθηκε από το Υπουργείο; Ο κ. Μανός είναι αυτό που λένε ο κατάλληλος άνθρωπος

στην κατάλληλη θέση και εφ' όσον αξίζει είτε πρέπει να προαχθεί κατ' απόλυτη εκλογή σε πλοίαρχο και αν αυτό δεν είναι εφικτό λόγω της νομοθεσίας να προχωρήσουμε στην τροποποίηση της νομοθεσίας οπωσδήποτε όμως σε καμμία περίπτωση να μην απομακρυνθεί από τη θέση την οποία επαξίως ανέλαβε. Υπενθυμίζεται ότι και στο παρελθόν είχαν τοποθετηθεί αντιπλοίαρχοι στις θέσεις των διευθυντών των Διευθύνσεων του ΥΕΝ γιατί πραγματικά εκείνη η σειρά των αντιπλοίαρχων υπερτερούσε αισθητά και άφησε εποχή στο Υπουργείο - δεν λέμε ονόματα τα οποία άλλωστε είναι γνωστά στους παροικούντες την Ιερουσαλήμ.

ΟΛΑ ΤΑ ΠΕΡΙΜΕΝΑ αλλά ότι θα χρειαζόταν να υπάρξει διάβημα για ένα απολύτως αυτονόητο ζήτημα δεν μπορούσαμε να τη φαντασθούμε. Ο λόγος για το διάβημα της Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως προς τον Υπουργό Εργασίας κ. Ευάγ. Γιαννόπουλου με το οποίο ζητείται να εξαιρεθεί ο τομέας των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από το μέτρο της απαγορεύσεως της υπερωριακής απασχολήσεως των εργαζομένων που έχει θεσπισθεί από την 1 Ιανουαρίου. Όπως πολύ σωστά επισημαίνει η Διεθνής Ναυτική Ένωση, η σύγχρονη μορφή εκμεταλλεύσεως των πλοίων και η τεχνολογική πρόοδος έχουν επιβάλει στον τομέα της Ναυτιλίας ένα τελείως ιδιαίτερο καθεστώς το οποίο απαιτεί η κίνηση και η εξυπηρέτηση των πλοίων να γίνεται αδιάκοπα καθ' όλο το 24ωρο και συνεπώς οι υπερωρίες που γίνονται για τον σκοπό αυτόν δεν καταστρατηγούν τον σχετικό περιορισμό που προβλέπεται σε απασχολήσεις της ξηράς και αποβλέπουν αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση πάσης θυσίας των πλοίων από εξειδικευμένο προσωπικό.

Από το σχετικό έγγραφο προκύπτει επίσης ότι η Πλοηγική Υπηρεσία δεν διαθέτει ούτε προσωπικό, ούτε και πλωτά μέσα για την πρόσδεση των πλοίων, οπότε γεννάται αυτομάτως το ερώτημα τι έγιναν εκείνοι που επρόκειτο να προσληφθούν πριν από καιρό γι' αυτόν τον σκοπό. Βολεύτηκαν και αυτοί,

όπως και όλοι οι προηγούμενοι, σε θέσεις γραφείου, όπου "και την άραξαν" κατά το κοινώς λεγόμενο και η караβάνα γεμίζει βρέξει - χιονίσει; Επίσης από το ίδιο έγγραφο προκύπτει ότι το έργο της προσδέσεως και αποδέσεως των πλοίων γίνεται από το προσωπικό των πρακτορείων, γεγονός που συνεπάγεται σοβαρότατους κινδύνους ποινικών και αστικών ευθυνών αλλά βεβαίως ουδείς από τους εν προκειμένω αρμοδίους μανδαρίνους συγκινείται, ενώ ταυτόχρονα υπάρχει ακόμα ένα ερώτημα: Η Πλοηγική Υπηρεσία στα πλοηγικά δικαιώματα που εισπράττει εξακολουθεί να χρεώνει και ποσά για την πρόσδεση και απόδεση των πλοίων;

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ η επιβολή προστίμων για ρυπάνσεις με πετρελαιοειδή επί δικαίων και αδίκων, δηλαδή και σε εκείνους που θεωρούνται υπαίτιοι ρυπάνσεως για διάφορους λόγους και όχι πάντως από πρόθεση και σε εκείνους που προκαλούν ρυπάνσεις ρίχνοντας στη θάλασσα απόβλητα ή κατάλοιπα που κανονικά πρέπει να παραδοθούν στις οικείες εγκαταστάσεις των λιμανιών - εκεί φυσικά που υπάρχουν τέτοιες ευκολίες. Αλλά η τακτική των λιμανιών - εκεί φυσικά που υπάρχουν τέτοιες ευκολίες. Αλλά η τακτική αυτή της συστηματικής επιβολής προστίμων δηλαδή, έχει οδηγήσει σε μία απολύτως αρνητική κατάσταση. Τα διάφορα κλάμπ πληρώνουν μεν τελικώς τα πρόστιμα αλλά στις περισσότερες περιπτώσεις, επειδή με τον τρόπο αυτόν καλύπτεται η ευθύνη τους, δεν λαμβάνουν κανένα μέτρο ή απέχουν παντελώς από την προσπάθεια απορρύπανσεως που είναι εκείνο που πρέπει να μας ενδιαφέρει πρωτίστως και όχι το γέμισμα του κρατικού κορβανά. Πρέπει, λοιπόν, να ξεκαθαρίσουμε μερικά πράγματα: Πρώτα - πρώτα να σταματήσουμε να τραβάμε και βεβαίως να παίρνει και να σηκώνει όσους εκ προθέσεως προκαλούν ρυπάνσεις με το ρίξιμο στη θάλασσα αποβλήτων και καταλοίπων - το έχουμε πει και άλλοτε, όπως δεν τιμωρείται ο οδηγός ανατρεπομένου αυτοκινήτου το οποίο εν συ-

νεχεία αναφ- λέγεται και μεταδίδει τη φωτιά σε παρακείμενο δάσος, κατά τον ίδιο λόγο δεν πρέπει να τιμωρούνται οι ναυτικοί για ρυπάνσεις που προκαλούνται από τα πλοία τους με διάφορες αιτίες όχι όμως από πρόθεση. Και κατά δεύτερο λόγο να ρίξουμε το βάρος μας στην άμεση και χωρίς συνέπειες για το περιβάλλον - υπάρχουν ήδη ανάλογα υλικά - απορρύπανση που πρέπει πάντοτε να γίνεται με δαπάνες των οικείων κλάμπ που δεν θα επιβαρύνονται όμως και με πρόστιμα. Υπάρχει και κάτι άλλο που θα το πούμε ανεξάρτητα από τις αντιθέσεις που θα προκαλέσει: Για την απόθεση των αποβλήτων, στα οποία περιλαμβάνονται και τα σκουπίδια, και των καταλοίπων πρέπει να καταβάλλεται ένα ειδικό τέλος μαζί με τα πλοηγικά δικαιώματα, λόγου χάρι. Ετσι, αφού το πλοίο θα έχει προπληρώσει δεν θα υπάρχει λόγος ή νόημα να ρίχνει στη θάλασσα κατάλοιπα και απόβλητα, θα τα παραδίδει πλέον στις ειδικές εγκαταστάσεις των λιμανιών, ενώ σήμερα το πλοίο πληρώνει μόνον όταν αποθέσει απόβλητα καί κατάλοιπα. Η ρύθμιση αυτή οφείλεται σε λανθασμένη άποψη του εφοπλισμού, ο οποίος όμως εν συνεχεία, διαπιστώνοντας τα τεράστια προβλήματα που προκαλεί η ρύπανση και η επιβάρυνση του θαλάσσιου περι-

βάλ- λοντας προχώρησε ο ίδιος στη δημιουργία της HELMEPA η οποία λειτουργεί αποκλειστικά με εισφορές των μελών της, δηλαδή με τις εισφορές πλοίων.

ΓΙΑ ΝΑ ΞΕΦΥΓΟΥΜΕ λίγο από τα δικά μας θα πάμε στη Βρετανία και στις αιτίες που οδήγησαν στην παραίτηση του λόρδου Κήθνης που ασκούσε και τα καθήκοντα του Υπουργού Ναυτιλίας. Λέγεται, λοιπόν, ότι ο λόρδος τσιλιμπουρδούσε συστηματικά αλλά στην τελευταία ερωτοδουλειά του την έπαθε ή, κατά το κοινώς λεγόμενο, "δάγκωσε τη λαμαρίνα" και ήθελε να χωρίσει, γεγονός που οδήγησε τη σύζυγό του σε αυτοκτονία - βρέθηκε νεκρή στην κρεβατοκάμαρα του ζεύγους και το περιστατικό στην αρχή είχε συγκινήσει ιδιαίτερα την κοινή γνώμη. Αργότερα όμως και μόλις εγνώσθησαν τα τσιλιμπουρδίσματα του λόρδου η κοινή γνώμη μεταστράφηκε εναντίον του και ο ερωτύλος λόρδος αναγκάστηκε να παραιτηθεί.

ΑΠΟ ΤΗ ΣΤΙΓΜΗ που το Ωνάσειο Καρδιολογικό Κέντρο παραδόθηκε στο αναξόπιστο ελληνικό κράτος όλα όσα έγιναν και γίνονται αποτελούν φυσική συνέπεια.

Κατ' αρχήν είχαμε τον διπλασιασμό του προσωπικού που χρειαζόταν για την ομαλή λειτουργία του -

όλοι έβαλαν και από κάποιον δικό τους, ψηφοφόρο, συγγενή κλπ. με αποτέλεσμα το μέλλον του Ιδρύματος να προδιαγράφεται δυσσώφνο αφού σε λίγο δεν θα μπορεί να καλύπτει τις δαπάνες του και θα χρειασθεί να καταφεύγει στην ελεημοσύνη του Κράτους.

Προσοχή, δεν τα λέμε εμείς αυτά αλλά οι εκπρόσωποι του Ιδρύματος, οι οποίοι όταν επρόκειτο να γίνει η εκχώρηση του Καρδιοχειρουργικού Κέντρου στο Δημόσιο διαβεβαίωναν ότι είχαν γνώσει οι φύλακες και ότι είχαν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα, που όπως αποδείχθηκε τελικώς δεν υπήρχαν.

Ηδη γίνεται λόγος και περί χρηματισμού γιατρών στο Ωνάσειο Καρδιολογικό Κέντρο. Προσοχή, και πάλι δεν τα λέμε εμείς αλλά εκείνοι που διοικούν σήμερα το Κέντρο

Αντιγράφουμε από το ρεπορτάζ της "Ναυτεμπορικής" της 28ης Ιανουαρίου για τις δύο νέες κλινικές που πρόκειται να λειτουργήσουν στο Κέντρο υπό τη διεύθυνση δυο διακεκριμένων Ελλήνων επιστημόνων "Απαντώντας σε σχετικές ερωτήσεις δημοσιογράφων σχετικά με το ενδεχόμενο χρηματισμού των γιατρών του Ωνάσειου, η διοίκηση του Κέντρου (ο αντιπρόεδρος κ. Τούντας, ο επικεφαλής του ιατρικού δυναμικού κ. Γερουσάνος και ο γενικός διευθυντής του νοσοκομείου κ. Κονταράτος) σημείωσε ότι

N. J. GOULANDRIS LIMITED

BERKELEY SQUARE HOUSE
BERKELEY SQUARE
LONDON W1X 6BE
ENGLAND

TEL.: 071-304 4900
FAX: 071-304 4801
TELEX: 290824
CABLES: LANFALL LONDON W1X 6BE

η κάθε ιατρική πράξη κοστολογείται ξεχωριστά και καλύπτεται από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς. Περίπτωση καταβολής πρόσθετου ποσού από τον ασθενή για επίσπευση της επέμβασης υπάρχει όταν πρόκειται για αλλαγή θέσεως, όπου στην περίπτωση αυτή τα Ταμεία δεν καταβάλλουν τη διαφορά - δηλαδή υπάρχει η περίπτωση επισπεύσεως επεμβάσεων με πρόσχημα της αλλαγής θέσεως από εκείνους που έχουν τη δυνατότητα να καταβάλλουν τη διαφορά από θέσεως σε θέση και οι μη έχοντες αυτή τη δυνατότητα να αναμένουν στο ακουστικό τους, όπως λέγεται ότι συμβαίνει με αρκετούς ασθενείς (μεταξύ των οποίων υπάρχουν και ναυτικοί) οι οποίοι βλέπουν κάθε εβδομάδα που περνάει να μετατίθεται για αργότερα η σωτήρια γι' αυτούς επέμβαση.

Στο ίδιο ρεπορτάζ προσετίθεται:

"Αναφερόμενοι στις φήμες περί χρηματισμού των γιατρών στο Κέντρο (οι προαναφερθέντες) ζήτησαν από τους ασθενείς να καταγγέλουν τέτοιες περιπτώσεις ώστε να φροντίζουν (οι προαναφερθέντες) για την αποπομπή των χρη-

ματιζομένων από το Κέντρο και την ομαλή έκβαση της πορείας των ασθενών" (τα θαυμαστικά του γράφοντος), ο οποίος επίσης παρατηρεί ότι στο χωριό του λένε ότι εκεί όπου υπάρχει καπνός υπάρχει και φωτιά.

Για τις δύο νέες κλινικές, την παιδοκαρδιοχειρουργική και την κλινική μεταμοσχεύσεων καρδιάς και πνευμόνων πρέπει να αναφερθεί ότι θα λειτουργήσουν υπό τη διεύθυνση δύο διακεκριμένων Ελλήνων επιστημόνων που διαπρέπουν στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Η πρώτη που θα λειτουργήσει πολύ σύντομα θα τελεί υπό την διεύθυνση του καθηγητού στο Πανεπιστήμιο Columbia της Νέας Υόρκης κ. Κ. Αναγνωστόπουλου και η δεύτερη η οποία θα τεθεί σε λειτουργία από τον ερχόμενο Ιούνιο θα έχει επικεφαλής τον κ. Πέτρο Αλιβιζάτο, ο οποίος έχει στο ενεργητικό του περισσότερες από 150 μεταμοσχεύσεις καρδιάς και πνευμόνων και διευθύνει σήμερα την καρδιοχειρουργική κλινική μεγάλου αμερικανικού νοσοκομείου, είναι δε γνωστότατος σε ολόκληρο τον κόσμο για το ήθος του και για

την ολοκληρωτική προσήλωση και αφοσίωσή του στο σωτήριο έργο του.

ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ πριν λίγες ημέρες η γενική συνέλευση των μελών της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης, στη διάρκεια της οποίας υποβλήθηκαν υποψηφιότητες για την εκλογή της πρώτης αιρετής διοικήσεως που θα γίνει τον Απρίλιο. Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι την ιδέα των ιδρυτών του Κομμίτη της Νέας Υόρκης είχαν υποστηρίξει ενθέρμως ο πρώην Υπουργός κ. Αριστ. Παυλίδης και ο πρώην Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Νικ. Χασιώτης, κατεχόμενοι από την απολύτως ορθή αντίληψη ότι η νέα οργάνωση θα προσέφερε σημαντικότερες υπηρεσίες στην υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας, δεδομένου ότι έχει άμεση προσέγγιση και πρόσβαση στα κέντρα στα οποία λαμβάνονται αποφάσεις με διεθνείς επιπτώσεις.

ΔΗΜ. ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

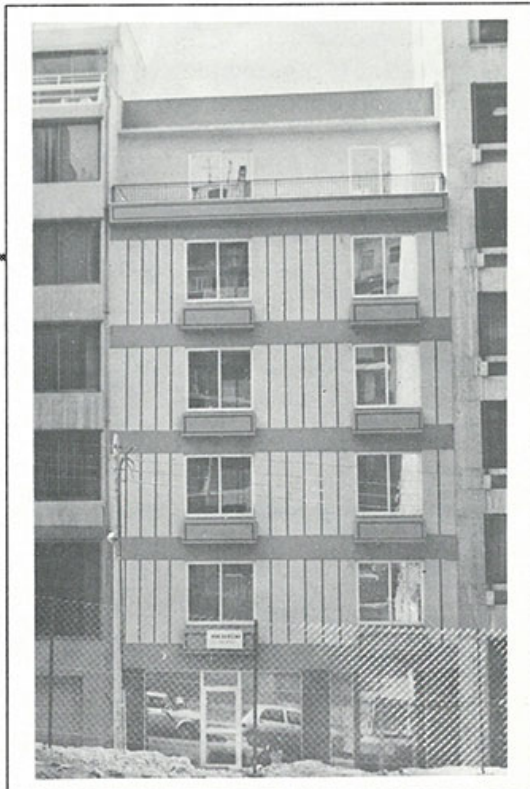
ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΝΕΟΔΜΗΤΟ ΚΤΙΡΙΟ ΠΡΟΣ ΠΩΛΗΣΗ

Στην οδό Ιάσσοнос αρ. 4, απέναντι από τον Επιβατηγό Σταθμό ΟΛΠ, και ανάμεσα στα κτίρια Λαιμού και Γουλιανδρή μόλις τελείωσε η ανοικοδόμηση ενός κτιρίου (ισόγειο, πέντε όροφοι και δώμα) με συνοδικές επιφάνειες 600 τ.μ. κατάλληλο για αυτοτελή ιδιόκτητη εγκατάσταση εταιρίας ή ομίλου εταιριών και για εκμετάλλευση.

Πληροφορίες: Δικηγόροι

Νικ. Σκορίνης, Ιωάν. Βρέλλος

Τηλέφωνα: 4181818/4525849



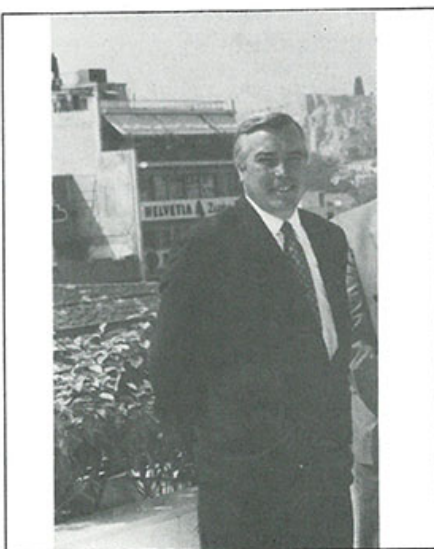
Στα 989 εκατ. λίρες έφθασαν τα κέρδη της Τράπεζας National Westminster το 1993

Ο γενικός διευθυντής της NatWest στην Ελλάδα, κ. Ιωάννης Αναστασόπουλος, δήλωσε προ ημερών ότι τα προ φόρων κέρδη της μητρικής National Westminster Bank για το 1993 ανέρχονται σε 989 εκατ. λίρες Αγγλίας έναντι 307 εκατ. λιρών του 1992.

Οι προβλέψεις της Τράπεζας για επισφαλείς απαιτήσεις μειώθηκαν κατά 30% το 1993, ενώ όπως προκύπτει από τις λογιστικές καταστάσεις, τα λειτουργικά κέρδη (προ προβλέψεως) αυξήθηκαν κατά 9,3%, τα κέρδη ανά μετοχή καττά 250% και το μέρισμα ανά μετοχή κατά 2.9%.

Η NatWest εμφανίζει σήμερα αύξηση του συνολικού δείκτη κεφαλαικής επάρκειας κατά 10.2% και ο πρόεδρος του Διοι-

κητικού της Συμβουλίου της Nawest, Λόρδος Alexander, δή-



λωσε μεταξύ άλλων τα εξής:

"Πιστεύω ότι ξεκινήσαμε μία περίοδο ουσιαστικής προόδου

η οποία μας επιτρέπει να επιτύχουμε σταθερή και πραγματική αύξηση μερισμάτων αλλά και συσσώρευση κεφαλαίου για να υποστηρίξει την ανάπτυξη των επιλεγμένων δραστηριοτήτων μας.

Τα λειτουργικά κέρδη του Ομίλου αυξήθηκαν κατά 9% το 1993, αντιπροσωπεύοντας συνεχή έλεγχο του κόστους λειτουργίας και ουσιαστικές μεταβολές στις πηγές εσόδων της Τράπεζας.

Πιστεύουμε ότι ο Όμιλος είναι πλέον καλά προετοιμασμένος να επιτύχει σε ένα εξόχως ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Όλοι οι τομείς δραστηριοτήτων της Τράπεζας είχαν το 1993 βελτιωμένα αποτελέσματα".



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

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

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

Μέτρα για την ορθολογικότερη χωροταξική κατανομή μέσων και λειτουργιών στο λιμάνι Πειραιώς

Σειρά μέτρων για την πληρέστερη διευκόλυνση και εξυπηρέτηση των διακινουμένων από το λιμάνι του Πειραιώς προς τη νησιωτική χώρα εξήγγειλε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεώργιος Κατσιφάρας παρουσία του Προέδρου του ΟΛΠ κ. Γεωργίου Πρασινάκη και του Γενικού Διευθυντού κ. Σπύρου Στάλια, με στόχο την άμεση ορθολογικότερη χωροταξική κατανομή μέσων και λειτουργιών στο λιμάνι του Πειραιώς.

Τα κυριότερα από αυτά είναι:

- Μόνιμες θέσεις πλοίων κατά προορισμό και ανάλογα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά των πλοίων.
- Συμπλήρωση οριοθέτησης χώρων κυκλοφορίας και χώρων στάθμευσης φορτηγών και Ι.Χ. αυτοκινήτων.
- Προκαθορισμένες θέσεις αναμονής για τα Ταξί.
- Ελεγχος στις πύλες εισόδου - εξόδου από το Λιμενικό Σώμα.
- Τοποθετήσεις ιστών φωτισμού στο κεντρικό λιμάνι.

Παράλληλα στο πλαίσιο του αναπτυξιακού πενταετούς προγράμματος έχει εγκριθεί ο γενικός σχεδιασμός διαρρύθμισης του κεντρικού λιμανιού, ώστε αυτό να αποδοθεί αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση της ακτοπλοΐας.

Ηδη προκηρύχθηκε η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εκπόνηση μελέτης που θα έχει σαν αντικείμενο την ανάπτυξη και αναδιαρρύθμιση των χερσαίων χώρων και την κυκλοφοριακή οργάνωση της λιμενικής ζώνης του κεντρικού λιμανιού.

Ο σχεδιασμός προβλέπει:

- Δώδεκα νέες θέσεις πρόσδεσης ακτοπλοϊκών πλοίων, έξι νέες θέσεις πλοίων εξωτερικού και εννέα θέσεις ταχύπλων σκαφών (Ιπτάμενων Δελφινιών και Καταμαράν).

- Κατεδάφιση λιμενικών υποστέγων και μετατροπή τους σε χερσαίους χώρους, οι οποίοι θα διαμορφωθούν κατάλληλα για να υποστηρίξουν τις λειτουργίες του επιβατικού λιμανιού, ενώ παράλληλα θα λειτουργήσουν και ως συνδετικός κρίκος μεταξύ του λιμανιού και των παραλιμένων δήμων.

Τα κτίρια των τριών πολυόρων αποθηκών, συνολικής επιφάνειας 50.000 τετρ. μέτρων, που βρίσκονται εντός της περιοχής θα αλλάξουν τις χρήσεις τους και θα μετατραπούν σε σταθμούς αναμονής και εξυπηρέτησης επιβατών και σε χώρους απαραίτητους για την καλύτερη διακίνηση επιβατών και οχημάτων.

- Βελτίωση του κυκλοφοριακού συστήματος εντός του επιβατικού λιμανιού. Τα έργα που θα γίνουν θα μπορούν να ενταχθούν στη γενικότερης φύσης μελέτη, που θα αντιμετωπίζει την πρόσβαση, μέσω του κατασκευαζομένου περιφερειακού δρόμου, των παραλιμένων δήμων προς το λιμάνι και αντίστροφα.

Μέσα στο 1994 προβλέπεται να δοθεί στην εξυπηρέτηση της επιβατηγού ναυτιλίας η περιοχή από τον Αγίο Διονύσιο μέχρι τις μόνιμες δεξαμενές.

Ηδη δημοπρατήθηκαν ορισμένα έργα και άλλα βρίσκονται υπό δημοπρατήση, συνολικού ύψους 400 εκατ. δραχμών.

Επισκευαστική βάση Περάματος

Παράλληλα ανακοινώθηκαν τα έργα και οι ρυθμίσεις που μελετά ο Ο.Λ.Π. να γίνουν σταδιακά μέσα στην προσεχή πενταετία στη Ζώνη της Επισκευαστικής Βάσης Περάματος, ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας των απασχολούμενων στις επισκευές πλοίων.

Συγκεκριμένα διευθετούνται συνολικά χώροι 60.472 τετρ. μέτρων στην ενδοχώρα της Επισκευαστικής Βάσης και 36.680 τετρ. μέτρα περιμετρικά σε επαφή με τα κρηπιδώματα.

Χώρος 5.600 τετρ. μέτρων που σταθμεύουν σήμερα τα Ι.Χ. αυτοκίνητα θα παραχωρηθεί στα Dolphins, ενώ προβλέπονται χώροι για πυροσβεστικά οχήματα, στάθμευσης νοσοκομειακού αυτοκινήτου, προσγείωσης ελικοπτερου για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης κ.α.

Επίσης προβλέπεται η ανέγερση κτιρίου κέντρου Ε.Σ.Υ. εντός της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης ΟΛΠ σε επαφή με την περιτοίχιση της Βάσης και εκτός αυτής, ώστε να εξυπηρετεί όχι μόνον τους εργαζομένους στη Βάση, αλλά και το σύνολο των κατοίκων του Περάματος.

Προτείνεται επίσης η κατασκευή εντός του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων ενός μικρού κτιρίου, όπου θα υπάρχουν τουαλέτες, ντουζιέρες, νιπτήρες και ερμάρια για τους εργαζομένους στη Βάση.

Για να υλοποιηθεί η χωροθέτηση αυτή θα ληφθούν τα εξής άμεσα και λοιπά σταδιακά μέτρα:

Άμεσα μέτρα

- Απομάκρυνση των Ι.Χ. αυτοκινήτων από την Βάση και υποχρεωτική στάθμευση τους στο χώρο στάθμευσης.
- Αποξήλωση όλων των περιφράξεων, πλήν αυτής των Dolphins και του Parking.
- Απομάκρυνση των κοντέινερς - τροχόσπιτων στα Βορειοανατολικά της Βάσης.
- Ανέγερση του μικρού κτιρίου W.S. κ.λ.π. εντός του χώρου στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων.
- Απομάκρυνση από τους ιδιώτες όλων των υλικών που δεν αναφέρονται σε επισκευές ή συντήρη-

ση συγκεκριμένου πλοίου και για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

- Μεταφορά των υλικών και χάραξη επί του εδάφους του δικτύου των δρόμων προσπέλασης.

- Χάραξη στους χώρους που ελευθερώνονται των θέσεων.

- Απαγόρευση οιασδήποτε κατασκευής περιφράξης του παραχωρημένου χώρου.

- Τήρηση εβδομαδιαίου πλάνου επί αντιγράφου του σχεδιαγράμματος όπου θα αναγράφεται ο αύξων αριθμός της θέσης παραχώρησης, η επωνυμία του αιτούντος και ο χρόνος παραχώρησης.

- Στους αιτούντες χώρους μικρότερους των 500 μ² θα παραχωρείται ο χώρος εντός του ιδίου τετραγώνου μέχρι συμπλήρωσής των 500 μ² και στις θέσεις μεταξύ του κτιρίου ΟΛΠ και του χώρου στάθμευσης.

Στο νέο κανονισμό της Ε.Β. Περάματος θα προβλεφθούν αυστηρές κυρώσεις, ποινικές και οικονομικές, σε όσους δεν συμμορφώνονται με αυτόν.

Το Δίκτυο για τη Διαχείριση των Μεταφορών στη Μεσόγειο

Πραγματοποιείται την ερχόμενη Τρίτη 22 Μαρτίου, στο ξενοδοχείο "Χανδρής" (Λεωφ. Συγγρού 385, Αθήνα) η σύνοδος του Δικτύου για τη Διαχείριση των Μεταφορών στη Μεσόγειο (Network for Transport Management in the Mediterranean) στο περιφερειακό πρόγραμμα του οποίου συμμετέχει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, με σκοπό την επικοινωνία μέσω της Ηλεκτρονικής Ανταλλαγής Δεδομένων (Electronic Data Interchange), σε πρώτη φάση με τα κυριότερα κοινοτικά λιμάνια της Μεσογείου και αργότερα με τα υπόλοιπα λιμάνια της Ευρώπης.

Το Δίκτυο παρέχει τη δυνατότητα στα λιμάνια να επικοινωνούν μεταξύ τους, μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών και να ανταλλάσσουν στοιχεία και πληροφορίες.

Για την εγκατάσταση και λειτουργία ενός τέτοιου δικτύου το κάθε λιμάνι πρέπει να αναπτύξει πληροφοριακό και τηλεματικό σύστημα για τις λειτουργίες και δραστηριότητές τους, ώστε με

τον κατάλληλο εξοπλισμό, να καθίσταται δυνατή η επικοινωνία μεταξύ τους.

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς έχει ήδη εγκαταστήσει σταθμό ηλεκτρονικής ανταλλαγής (E.D.I.) με σκοπό την επικοινωνία με τα άλλα μέλη του Δικτύου, καθώς και με τους χρήστες της λιμενικής Κοινότητας.

Τα Κοινοτικά μεσογειακά λιμάνια, που συμμετέχουν στο πρόγραμμα είναι:

- Πειραιάς (Ελλάδα).

- Γένοβα και Κάλιαρι (Ιταλία).

- Μασσαλία και Μπαστιά (Γαλλία).

- Βαρκελώνη και Μάλαγα (Ισπανία).

- Φάρο (Πορτογαλία).

Ο συντονισμός του έργου έχει ανατεθεί στο Ευρωπαϊκό Κέντρο Περιφερειακής Ανάπτυξης (C.E.D.R.E. - Centre European Du Deveropment Regional), που εδρεύει στο Στρασβούργο.



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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Σύμβαση μη προσοντούχου αλλοδαπού ναύτη. Διαφορές μισθού προσοντούχου. Εφαρμογή ΣΣΝΕ. Απόλυση και επαναπρόσληψη. Μη καταχρηστική άσκηση δικαιώματος. Ζητήματα παραγραφής.

Επιμέλεια: ΝΙΚΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ, Δικηγόρος

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ 347/1992

Πρόεδρος: Π. Δημόπουλος
Εισηγητής: Χαριδ. Παπαδάκης
Δικηγόροι: Μ. Κουντούρης,
Ορ. Βαρώνης, Δ. Μηλίτσης

Σύμβαση ναυτικής εργασίας αλλοδαπού (Πακιστανού) μη προσοντούχου ναύτη. Πρόσληψη με συμφωνητικό που καταρτίστηκε στον Πειραιά με το νόμιμο εκπρόσωπο της εφοπλιστριας εταιρίας και ναυτολόγηση αυθημερόν σε φορτηγό πλοίο Παναμαϊκής πλοιοκτησίας εταιρίας.

Επαναπρόσληψη ναυτικού από την ίδια εφοπλιστρια εταιρία. Νέα σύμβαση με τις ίδιες προϋποθέσεις για εργασία σε άλλο φορτηγό πλοίο διαφορετικής πλοιοκτησίας. Συμφωνία όπως οι άνω συμβάσεις ναυτικής εργασίας θα διέπονται από τους ελληνικούς νόμους και ΣΣΝΕ.

Προυπηρεσία του ναυτικού με ιδιότητα ως βοηθού θαλαμηπόλου και ναύτη, με δικαίωμα αποδοχών προσοντούχου ναύτη, με βάση το ελληνικό δίκαιο. Εκτίμηση ότι ο ναυτικός είχε γνωστοποιήσει την προυπηρεσία αυτή. Μη καταχρηστική άσκηση αξιώσεων για διαφορές αποδοχών μη προσοντούχου ναύτη με εκείνες του προσοντούχου. Μη απόδειξη απρόβλεπτης σημαντικής οικονομικής επιβάρυνσης στις εναγόμενες ναυτιλιακές εταιρίες.

Αξιώσεις κατά εφοπλιστριας από σύμβαση ναυτολόγησης. Ετήσια κατ' άρθρ. 289 παρ. 1 ΚΙΝΔ. Εναρξη από το τέλος του έτους στο ο-

ποίο γεννήθηκε η αξίωση. Μη εφαρμογή διατάξεων Ν. 762/78.

Τόκοι υπερημερίας. Εναρξη από την ημέρα της απόλυσης του ναυτικού που αποτελεί δήλη ημέρα.

Ο τώρα εκκαλών Μ.Ι., αλλοδαπός (Πακιστανός) ναυτικός, με την από 14.11.1990 αγωγή του, που στρεφόταν κατά των τώρα εφεσβλήτων ναυτιλιακών εταιριών, επικαλούμενος συμβάσεις ναυτικής εργασίας, που καταρτίστηκαν στον Πειραιά, τους αναφερόμενους σ' αυτή χρόνους, με την τρίτη εναγομένη (τρίτη εφεσβλήτη) εφοπλιστρια των αναφερομένων σ' αυτή δύο φορτηγών πλοίων, κυριότητας του πρώτου μεν της πρώτης εναγομένης (πρώτης εφεσβλήτης), του δευτέρου δε της δεύτερης εναγομένης (δευτέρας εφεσβλήτης), με βάση τις οποίες προσλήφθηκε και ναυτολογήθηκε στα παραπάνω πλοία ως ναύτης με υπερδιετή θαλάσσια προυπηρεσία και εργάστηκε σ' αυτά με την ειδικότητα του προσοντούχου ναύτη κατά τους αναφερόμενους σ' αυτή χρόνους, ζήτησε να υποχρεωθούν οι εναγόμενες εταιρίες, σε ολόκληρο ή κάθε μία τους, να του καταβάλουν, με το νόμιμο τόκο από της 30.4.1988 και 27.12.1989, τα αναφερόμενα σ' αυτή χρηματικά ποσά, για οφειλόμενες σ' αυτόν διαφορές αποδοχών του, που προέκυψαν από την καταβολή σ' αυτόν μειωμένων αποδοχών μη προσοντούχου ναύτη, αντί των αυξημένων αποδοχών προσοντούχου ναύτη που έπρεπε να του καταβλη-

θούν και για παρακρατηθείσες παράνομα από τις αποδοχές του εισφορές υπέρ του ΝΑΤ και κατά τα σ' αυτή ειδικότερα εκτιθέμενα.

Επί της αγωγής αυτής εκδόθηκε η εκκαλουμένη οριστική απόφαση, η οποία την έκρινε μεν νόμιμη, αλλά την απέρριψε, κατά μεν το κεφάλαιό της που αφορά διαφορές αποδοχών του ενάγοντος, ως κατά κατάχρηση δικαιώματος ασκηθείσα, κατά παραδοχή σχετικής ενστάσης των εναγομένων, κατά δε το κεφάλαιό της που αφορά παρακρατηθείσες παράνομα από τις αποδοχές του ενάγοντος εισφορές υπέρ του ΝΑΤ, ως ουσιαστικά αβάσιμη.

Με την κρινόμενη έφεση, ο εκκαλών παραπονείται κατά της εκκαλουμένης απόφασης για εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου και εσφαλμένη εκτίμηση των αποδείξεων που προσήχθηκαν.

Ο πρώτος λόγος, κατά το δεύτερο σκέλος του, της κρινόμενης έφεσης, με τον οποίον υποστηρίζεται, ότι η εκκαλουμένη απόφαση, "κατά κακή, πλημμελή και εσφαλμένη ερμηνεία και εφαρμογή του νόμου", απέρριψε το κεφάλαιο της αγωγής για επιδίκαση στον ενάγοντα διαφορών αποδοχών του, πρέπει ν' απορριφτεί, ως εντελώς αόριστος και ανεπίδεκτος δικαστικής έρευνας, όπως βάσιμα ενίστανται και οι εφεσβλήτες, γιατί δεν αναφέρεται σ' αυτόν ποιός, συγκεκριμένα, κανόνας του ουσιαστικού δικαίου παραβιάστηκε (ΑΠ 137/1987 Ελλ. Δικ. 29 σελ. 673, 1188/1988 Ελλ. Δικ. 31 σελ. 75, 772/1989 ΝοΒ

38 σελ. 1162, 816/1990 ΕΛΛ. Δικ. 32 σελ. 317).

Κατά το άρθρο 4 του ΑΚ, ο αλλοδαπός απολαμβάνει τα αστικά δικαιώματα του ημεδαπού, κατά δε το άρθρο 25 του ίδιου Κώδικα, οι ενοχές από σύμβαση ρυθμίζονται από το δίκαιο στο οποίο έχουν υποβληθεί τα μέρη και αν δεν υπάρχει τέτοιο εφαρμόζεται το δίκαιο που αρμόζει στη σύμβαση από το σύνολο των ειδικών συνθηκών.

Ετσι, επί συμβάσεως ναυτολογήσεως που ρυθμίζεται από το Ελληνικό Δίκαιο, έχει εφαρμογή και το άρθρο 83 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν. 3816/1958), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του Ν.451/1976, με το οποίο ορίζεται, ότι οι διατάξεις του τέταρτου τίτλου ου ΚΙΝΔ περί πληρώματος (άρθρ. 53-83), όπως και οι ελληνικές Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας εφαρμόζονται και επί αλλοδαπών ναυτικών (ΟΛ. ΑΠ 47/1987 ΕΝΔ 15 σελ. 385 επόμεν., ΑΠ 222/1990 ΕΛΛ. Δικ. 31 σελ. 1015).

Με το κεφάλαιο Α' και με το άρθρο 1 των από 23.3.1987, 15.4.1988 και 1.8.1989 ΣΣΝΕ πληρωμάτων ποντοπόρων φορητών πλοίων χωρητικότητας 4500 τόνων και πάνω, που κυρώθηκαν με τις 70114/1335/ 1987 (ΦΕΚ Β' 221/30.4.1987), 2324.2/1/1988 (ΦΕΚ Β' 374/9.6. 1988) και 2324.4/5/1989 (ΦΕΚ Β' 658/31.8.1989) αποφάσεις του ΥΕΝ αντίστοιχα και ίσχυσαν από 1.1-31.12.1987, 1.1-31.12.1988 και 1.1-31.12.1989 αντίστοιχα (δηλαδή καθόλο τον παρακάτω χρόνο εργασίας του ενάγοντος), που καθορίζουν το μισθολόγιο των πιο πάνω πληρωμάτων, οι αποδοχές του κατώτερου προσωπικού καταστρώματος δεν καθορίζονται ενιαία για κάθε ειδικότητα, αλλά για ορισμένες απ' αυτές γίνεται διάκριση μεταξύ προσοντούχων και μη προσοντούχων ναυτικών.

Οι τελευταίοι αμείβονται με χαμηλότερο μισθό και παίρνουν μικρότερη αμοιβή για υπερωριακή απασχόληση, επίσης δεν παίρνουν μόνο οι προσοντούχοι. Στη διάκριση αυτή υπάγονται και οι ναύτες.

Για να είναι ο ναυτικός προσοντούχος και να δικαιούται των αυξημένων αποδοχών που προβλέπουν πιο πάνω ΣΣΝΕ, πρέπει, σύμφωνα με τη ρητή διευκρίνιση που αυτές περιέχουν, να είναι κάτοχος πτυχίου ή άδειας ναυτικής ικανότητας, ή να έχει θαλάσσια υπηρεσία που να του δίνει το δικαίωμα να αποκτήσει το παραπάνω πτυχίο ή άδεια.

Ειδικότερα, για την απόκτηση της άδειας ναύτου απαιτείται, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 6 του Β.Δ/τος 762/1970 "διετής θαλάσσια υπηρεσία υπό ναυτική ιδιότητα". Κατά δε το άρθρο 3 του

Ν.Δ/τος 2689/1953 "περί διπλωμάτων, πτυχίων και αδειών ναυτικής ικανότητας εν τω Εμπορικό Ναυτικό", τα πτυχία ή οι άδειες ναυτικής ικανότητας απονέμονται μόνο στους Έλληνες υπηκόους.

Απ' τα παραπάνω προκύπτει, ότι και οι αλλοδαποί ναυτικοί που έχουν την απαιτούμενη, κατά τις κείμενες διατάξεις, θαλάσσια υπηρεσία για την απόκτηση πτυχίου ή άδειας ναυτικής ικανότητας, δικαιούνται του μισθού της ΣΣΝΕ που καθορίζεται για τους ημεδαπούς, παρόλο ότι αυτοί δεν μπορούν να γίνουν πτυχιούχοι ή αδειούχοι λόγω έλλειψης της Ελλη-

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

νικής υπηκόοτητας, αφού ρητά ορίζεται στις παραπάνω ΣΣΝΕ ότι οι μισθοί για ους κατόχους πτυχίου ή άδειας ναυτικής ικανότητας καταβάλλονται και σε όσους έχουν αποκτήσει θαλάσσια υπηρεσία που τους παρέχει το δικαίωμα ν' αποκτήσουν το παραπάνω πτυχίο ή άδεια (ΑΠ 665/1985 ΕΝΔ 14 σελ. 76 επόμε., Εφ. Πειρ. 379/1984 ΕΝΔ 13 σελ. 107, 897/1982 ΕΝΔ 10 σελ. 464, 66/1990, 15/1992, 1083/1987, 1291/1987 αδημ. σε νομικό περιοδικό).

Εξάλλου, ο ναυτικός που προσλαμβάνεται ως μη προσοντούχος ναύτης και έχει θαλάσσια προυπηρεσία που του παρέχει το δικαίωμα για απόκτηση της άδειας του ναύτη, δικαιούται να πάρει τις αποδοχές τους προσοντούχου ναύτη, άσχετα με το αν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος γνώριζαν την προυπηρεσία του κατά την ναυτολόγησή του ή μετά απ' αυτή, αφού τέτοια γνωστοποίηση δεν απαιτείται, ούτε ρητά, ούτε σιωπηρά, απ' τις σχετικές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας των ναυτικών, ούτε ειδικότερα απ' τις παραπάνω ΣΣΝΕ, για τη γένεση της αξίωσης προς καταβολή των αποδοχών ου προσοντούχου ναύτη, όπως αντίθετα καθορίζεται στη χερσαία εργασία (ΑΠ 71/1975, ΝοΒ 23 σελ. 885, 638/1963 ΝοΒ 12 σελ. 373, Εφ. Πειρ. 519/1986 ΕΝΔ 14 σελ. 258, 203/1986 ΕΝΔ 14, σελ. 191, 1054/1985 Ελλ. Δικ. 28 σελ. 329, 1291/1987, 66/1990, 1083/1987, 1161/1986, 654/1985 αδημ. σε νομικό περιοδικό).

Η άσκηση όμως της αξίωσης για καταβολή αναδρομικά μισθολογικών διαφορών από την αιτία αυτή είναι δυνατό, με βάση τις συγκεκριμένες συνθήκες, που οφείλει βέβαια να επικαλεσθεί και αποδείξει ο εναγόμενος, ν' αποτελεί κατάχρηση δικαιώματος (άρθρ. 281 ΑΚ), όπως συμβαίνει στην περίπτωση που ο ναυτικός, επιδιώκοντας να προσληφθεί αυτός αντί άλλου μη προσοντούχου, που δεν έχει προυπηρεσία και μπορεί ο εργοδότης να προσλάβει, αποκρύπτει δόλια την άγνωστη στον εργοδότη ή στον πλοίαρχο προυπηρεσία του και στη συνέχεια, μετά πάροδο μακρού χρόνου, διεκδικεί μι-

σθολογικές διαφορές, προκαλώντας έτσι σημαντική και απρόβλεπτη οικονομική επιβάρυνση στον εργοδότη (Εφ. Πειρ. 519/1986, 1054/1985 όπου παραπάνω, 66/1990, 1291/1987, 1083/1987, αδημ. σε νομικό περιοδικό).

Στην προκειμένη περίπτωση, από την ένορκη κατάθεση του μάρτυρα των εναγομένων στο ακροατήριο του πρωτοβαθμίου δικαστηρίου (ο ενάγων δεν εξέτασε δικό του μάρτυρα), η οποία περιέχεται στα 725/28.1.1991 πρακτικά δημόσιας συνεδρίασης του πιά πάνω δικαστηρίου, τα οποία επικαλούνται και προσκομίζουν σε επικυρωμένο αντίγραφο και τα δύο διάδικα μέρη, απ' όλα τα έγγραφα τα οποία επικαλούνται και προσκομίζουν οι διάδικοι, από τις 4884/6.11.1990, 5023/17.12.1990 και 411/25/1/1991 ένορκες βεβαιώσεις στην Ειρηνοδίκη Πειραιώς, τις οποίες επικαλούνται και προσκομίζουν σε επικυρωμένα αντίγραφα οι εναγόμενες - εφεσίβλητες, οι οποίες δόθηκαν με απουσία μεν του ενάγοντος - εκκαλούντος, όπως απ' αυτές προκύπτει, αλλ' όμως μετά από νομότυπη και εμπρόθεσμη κλήτευσή του να παρστέι κατ' αυτές, όπως ορίζει το άρθρο 671 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ. (βλ. τις προσκομιζόμενες, με επίκληση, από τις εναγόμενες - εφεσίβλητες 5477/3.12.1990 έκθεση επίδοσης του αρμόδιου δικαστικού επιμελητή Ιωάννη Βαρυτιμιάδη της απο 30.11.1990 κλήσης, 2634/13.12.1990 έκθεση επίδοσης του αρμόδιου δικαστικού επιμελητή Διονυσίου Κριάρη της από 11.12.1990 κλήσης και 2776/22.1.1991 έκθεση επίδοσης του αρμόδιου δικαστικού επιμελητή Δ.Κ. από 21.1.1991 κλήσης), απ' όλα όσα οι διάδικοι ανέπτυξαν με τις έγγραφες προτάσεις τους που κατέθεσαν στο πρωτοβάθμιο δικαστήριο και στο δικαστήριο τούτο και απ' όλη γενικά την αποδεικτική διαδικασία, αποδείχτηκαν τα παρακάτω πραγματικά γεγονότα:

Με έγγραφη σύμβαση ναυτικής εργασίας, που καταρτίστηκε στον Πειραιά, στις 17.8.1987, μεταξύ του ενάγοντος, αλλοδαπού (Πακιστανού) ναυτικού, και του νομίμου εκπροσώπου της τρίτης εναγομένης - τρίτης εφεσίβλητης ναυτιλια-

κής εταιρίας με την επωνυμία "Μ.Μ.Λtd.", που εδρεύει στον Πειραιά, εφοπλίστριας του υπό ελληνική σημαία φορτηγού πλοίου με το όνομα "D.C." χωρητικότητας 40.876 τον. d.w. που ανήκε κατά κυριότητα στην εδρεύουσα στον Παναμά πρώτη εναγόμενη - πρώτη εφεσίβλητη ναυτιλιακή εταιρία με την επωνυμία "C.M.M. S.A.", ο ενάγων προσλήφθηκε στην υπηρεσία της πιο πάνω εφοπλίστριας εταιρίας και ναυτολογήθηκε την ίδια ημέρα στο παραπάνω πλοίο ως μη προσοντούχους ναύτης, στο οποίο και υπηρέτησε μέχρι της 30.4.1988 που απολύθηκε.

Με νέα, όμοια με την πιο πάνω, σύμβαση, που καταρτίστηκε την 1.5.1988, ο ενάγων προσλήφθηκε από την ίδια, παραπάνω, ναυτιλιακή εταιρία με την επωνυμία "Μ.Μ.Λtd." εφοπλίστρια και του υπό ελληνική σημαία φορτηγού πλοίου με το όνομα "T.M.", χωρητικότητας 28.503 τον. d.w., που ανήκει κατά κυριότητα στη δεύτερη εναγομένη - δεύτερη εφεσίβλητη ναυτιλιακή εταιρία με την επωνυμία "C.C.E. Inc." και ναυτολογήθηκε την ίδια ημέρα σ' αυτό, ως μη προσοντούχους ναύτης, στο οποίο και υπηρέτησε μέχρι της 27.12.1989, που απολύθηκε. Μεταξύ των συμβληθέντων συμφωνήθηκε ρητά, ότι οι πιο πάνω συμβάσεις ναυτικής εργασίας θα διέπονται από τους ελληνικούς νόμους και από τις ελληνικές συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας.

Ο ενάγων, κατά τη ναυτολόγησή του στο πρώτο πλοίο (17.8.1987), είχε θαλάσσια προυπηρεσία υπό ναυτική ιδιότητα (ως βοηθός θαλαμηπόλου και ως ναύτη) δύο (2) ετών, έντεκα (II) μηνών και δέκα επτά (17) ημερών και ειδικότερα, α) Εννέα (9) μηνών και εννέα (9) ημερών ως βοηθός θαλαμηπόλου στο πλοίο "G", β) ενός (1) έτους και τριών (3) ημερών ως ναύτης στο πλοίο "Α" και γ) ενός (1) έτους, δύο (2) μηνών και πέντε (5) ημερών ως ναύτης στο πλοίο "Ε" (βλ. και τους προσκομιζόμενους, με επίκληση, από τον ενάγοντα λογαριασμούς μισθοδοσίας του στα πιο πάνω πλοία).

Η προυπηρεσία του αυτή έδινε στον ενάγοντα το δικαίωμα να

παίρνει αποδοχές προσοντούχου ναύτη.

Ο ενάγων, κατά τις πιο πάνω προσλήψεις και ναυτολογήσεις του, όχι μόνον δεν απέκρινε από το νόμιμο εκπρόσωπο της εφοπλιστικής εταιρίας που τον προσέλαβε και από τους πλοιάρχους των παραπάνω πλοίων στα οποία ναυτολογήθηκε την πιο πάνω θαλάσσια προυπηρεσία του και μάλιστα δόλια, δηλαδή με σκοπό να προτιμηθεί αυτός στην πρόσληψη αντί άλλου μη προσοντούχου ναύτη, όπως αβάσιμα ισχυρίζονται οι εναγόμενες-εφεσβλητές εταιρίες, αλλά αντίθετα γνωστοποίησε σ' αυτούς, κατά τους παραπάνω χρόνους, τη θαλάσσια προυπηρεσία του αυτή.

Το ότι ο ενάγων γνωστοποίησε στους πιο πάνω τη θαλάσσια προυπηρεσία τούτο ενισχύεται και από το γεγονός, ότι σε όλους τους λογαριασμούς μισθοδοσίας του για την εργασία του και στα δύο πάνω πλοία, αναφέρεται ως ναύτη "A.B." (Able-bodied Seaman), που σημαίνει "ικανός και έμπειρος ναυτικός" (βλ. Αγγλοελληνικό λεξικό ναυτιλιακών όρων), η δε ικανότητα και εμπειρία του ναυτικού προϋποθέτει οπωσδήποτε, κατά την κοινή πείρα και λογική, θαλάσσια προυπηρεσία (βλ. τους προσκομιζομένους, με επίκληση, από τον ενάγοντα από 31.8.87, 30.9.87, 1.11.87, 31.12.87, 1.3.88, 1.5.88, 30.6.88, 31.8.88, 31.10.88, 31.12.88, 31.1.89, 28.2.89, 30.4.89, 30.6.89, 31.8.89, 31.10.89 και

21.12.89 λογαριασμούς μισθοδοσίας του).

Συνεπώς, η άσκηση του ενδίκου δικαιώματός του ενάγοντος για καταβολή σ' αυτόν των διαφορών των αποδοχών του μεταξύ εκείνων που του καταβλήθηκαν ως μη προσοντούχου ναύτη και εκείνων που έπρεπε κατά το νόμο να του καταβληθούν ως προσοντούχου ναύτη, δεν είναι καταχρηστική, γιατί δεν υπερβαίνει προφανώς τα όρια που επιβάλλουν η καλή πίστη ή τα χρηστά ήθη ή ο κοινωνικός ή οικονομικός σκοπός του δικαιώματος αυτού (άρθρ. 281 ΑΚ).

Αλλά, και αν ακόμα ο ενάγων είχε αποκρύψει κατά την πρόσληψή του τη θαλάσσια προυπηρεσία του, όπως αβάσιμα ισχυρίζονται οι εναγόμενες, και πάλι η άσκηση του παραπάνω δικαιώματός του δεν θα ήταν καταχρηστική, αφού, από ίδιες πιο πάνω αποδείξεις, δεν αποδείχτηκε, ότι, εξαιτίας της άσκησης του δικαιώματος αυτού του ενάγοντος, προκλήθηκε απρόβλεπτη σημαντική οικονομική επιβάρυνση στις εναγόμενες ναυτιλιακές εταιρίες, ενόψει και του ότι, οι αξιούμενες από τον ενάγοντα μισθολογικές διαφορές, είναι πολύ μικρές σε σχέση με τη μεγάλη οικονομική επιφάνεια των εναγομένων εταιριών.

Επομένως, εσφαλμένα η εκκαλουμένη απόφαση δέχτηκε τ' αντίθετα και, κατά την παραδοχή της προβληθείσας παραδεκτά από τις εναγόμενες κατά τη μοναδική συζήτηση της παραπάνω αγωγής στο

πρωτοβάθμιο δικαστήριο ένστασης καταχρηστικής άσκησης του ενδίκου δικαιώματος του ενάγοντος για καταβολή σ' αυτόν διαφορών αποδοχών του, απέρριψε την αγωγή κατά το κεφάλαιό της αυτό και γιαυτό ο πρώτος λόγος της κρινομένης έφεσης που υποστηρίζει τα ίδια, πρέπει να γίνει δεκτός, ως ουσιαστικά βάσιμος.

Από τις ίδιες, πιο πάνω, αποδείξεις αποδείχτηκε, ότι οι εναγόμενες κατέβαλαν στον ενάγοντα ολόκληρο το ποσό των 439.448 δραχμών, το οποίο οι πλοίαρχοι των πιο πάνω πλοίων παρακράτησαν παράνομα από τις αποδοχές του ενάγοντος για εισφορές υπέρ του NAT, αφού αυτός, ως αλλοδαπός ναυτικός, δεν βαρυνόταν με εισφορές υπέρ του NAT, σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 3 του Ν. 1376/1983 (βλ. τις προσκομιζόμενες από τις εναγόμενες-εφεσβλητές, με επίκληση, στην αγγλική γλώσσα και σε νόμιμη μετάφραση στην ελληνική γλώσσα, από 30.9.87, 1.11.87, 31.12.87, 1.3.88, 1.5.88, 30.6.88, 31.10.88, 31.12.88, 31.1.89, 28.2.89, 30.4.89, 30.6.89, 31.8.89, 28.2.89, 30.4.89, 30.6.89, 31.8.89 και 31.10.89 αποδείξεις καταβολής του πιο πάνω συνολικού ποσού, που φέρουν τη μη αμφισβητούμενη υπογραφή του ενάγοντος).

Επομένως, ορθά η εκκαλουμένη απόφαση δέχτηκε τα ίδια και απέρριψε, ως ουσιαστικά αβάσιμο, το κεφάλαιο της αγωγής για καταβολή στον ενάγοντα του παραπάνω χρηματικού ποσού και γιαυτό ο

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

δεύτερος λόγος της κρινομένης έφεσης, που είναι και ο τελευταίος λόγος της, ο οποίος υποστηρίζει τ' αντίθετα, πρέπει ν' απορριφτεί, ως ουσιαστικά αβάσιμος.

Ακολουθώντας, πρέπει να γίνει μερικά δεκτή η κρινομένη έφεση, κατά παραδοχή του πρώτου λόγου της, ως βάσιμη, και, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 535 παρ. 1 ΚΠολ.Δ, εξαφανιστεί η εκκαλουμένη απόφαση καθόλες τις διατάξεις της και κρατηθεί η υπόθεση στο δικαστήριο τούτο για να δικάσει επί της παραπάνω από 14.1.1990 αγωγής.

Η πιο πάνω αγωγή είναι πλήρως ορισμένης, γιατί περιέχει όλα τα στοιχεία που καθορίζουν τα άρθρα 118, 119 παρ. 1 και 216 παρ. 1 ΚΠολ.Δ.

Παραπέρα, με βάση τις πιο πάνω ΣΣΝΕ που ίσχυαν κατά το χρόνο εργασίας του ενάγοντος στα παραπάνω πλοία, ο ενάγων δικαιούται να πάρει, ως προσοντούχους ναύτης, τις παρακάτω διαφορές αποδοχών, που προκύπτουν από την καταβολή σ' αυτόν αποδοχών μη προσοντούχου ναύτη, αντί των νομίμων του προσοντούχου ναύτη που έπρεπε να του καταβληθούν, το ύψος των οποίων δεν αμφισβητείται από τις εναγόμενες εταιρίες Α) Για το χρόνο εργασίας του στο πλοίο "D.C." (17.8.87 - 30.4.88) 1) Για διαφορά βασικού μισθού και επιδόματος Κυριακών δραχμές 194.314. 2) Για επίδομα αμοιβής υπερωριακής εργασίας δραχμές 95.061 και 4) Για διαφορά αποδοχών αδειας, στις οποίες συνυπολογίζεται και το αντίτιμο τροφής, εφόσον αυτή δεν του χορηγήθηκε αυτούσια (άρθρ. Κεφ. ΙΑ' ππαρ. 4, άρθρ. 14 παρ. 4 και άρθρ.

14 παρ. 4 των πιο πάνω ΣΣΝΕ αντίστοιχα) δραχμές 69.955.

Συνολικά δε ο ενάγων δικαιούται να πάρει για διαφορές αποδοχών του για την εργασία του στο πιο πάνω πλοίο το ποσό των 403.914 δραχμές και Β) Για το χρόνο εργασίας του στο πλοίο "T.M." (1.5.88/27.12.89): 1) Για διαφορά βασικού μισθού, επιδόματος Κυριακών και ειδικού διορθωτικού επιδόματος δραχμές 526.472, 2) Για επίδομα κατωτέρου πληρώματος δραχμές 19.950. 3) Για διαφορά αμοιβής υπερωριακής εργασίας δραχμές 226.185 και 4) Για διαφορά αποδοχών αδειας (συνυπολογιζομένου και του αντίτιμου τροφής) 192.442 δραχμές.

Συνολικά δε ο ενάγων δικαιούται να πάρει για διαφορές αποδοχών του για την εργασία του στο δεύτερο αυτό πλοίο το ποσό των 1.065.049 δραχμών.

Επομένως, πρέπει να γίνει μερικά δεκτή η πιο πάνω αγωγή για τα παραπάνω χρηματικά ποσά, ως και ουσιαστικά βάσιμη και υποχρεωθούν οι εναγόμενες εταιρίες να καταβάλουν στο ενάγοντα, με το νόμιμο τόκο από των απολύσεων του στις 30.4.88 και 27.12.1989, όπως ζητεί με την αγωγή του, αφού αυτές θεωρούνται δήλη ημέρα και δεν απαιτείται όχληση κατά το άρθρο 341 ΑΚ για να καταστούν οι εναγόμενες εταιρίες υπερήμερες που δεν κατέβαλαν στον ενάγοντα τις νόμιμες αποδοχές του όταν εργαζόταν στα παραπάνω πλοία (Εφ. Πειρ. 293/1990 ΕΝΔ 18 σελ. 199, 458/1989 ΕΝΔ 17 σελ. 308, 1605/1988 ΕΝΔ 17 σελ. 514, 205/1984 ΕΝΔ 12 σελ. 387) και μέχρι την εξόφληση, α) η πρώτη και η τρίτη, σε ολόκληρο η κάθε μία

τους (άρθρ. 105 και 106 του ΚΙΝΔ), το ποσό των 403.914 δραχμών και β) η δεύτερη και τρίτη, σε ολόκληρο η κάθε μία τους (άρθρ. 105 και 106 του ΚΙΝΔ), το ποσό των 1.065.049 δραχμών. Σημειώνεται, ότι η τρίτη εναγομένη, εφοπλίστρια των πιο πάνω πλοίων, δεν επαναφέρει και μάλιστα νομότυπα (άρθρ. 240 ΚΠολ.Δ), την προβληθείσα απ' αυτήν, παραδεκτά κατά τη μοναδική συζήτηση της αγωγής το πρωτοβάθμιο δικαστήριο, ένσταση παραγραφής, από το άρθρο 1 παρ. 3 του Ν. 762/1978, ως προς αυτήν των ενδίκων αξιώσεων του ενάγοντος.

Αλλωστε, η ένσταση αυτή είναι και αβάσιμη, γιατί η εναγομένη αυτή, ως εφοπλίστρια των πιο πάνω πλοίων, όπως αποδείχτηκε, δεν ευθύνεται κατά το Ν. 762/1978, αλλά κατά τις διατάξεις περί εφοπλισμού (άρθρ. 105 επόμε. του ΚΙΝΔ) και ως προς αυτήν έχουν εφαρμογή οι περί παραγραφής διατάξεις των άρθρων 289 και 291 του ΚΙΝΔ η δε από τις τελευταίες διατάξεις προβλεπόμενη ετήσια παραγραφή, που αρχίζει από του τέλους του έτους της απόλυσης, δεν συμπληρώθηκε μέχρι την άσκηση της πιο πάνω αγωγής στις 23.11.1990 (βλ. την 2242/23.11.1990 έκθεση επίδοσης της αρμόδιας δικαστικής επιμελήτριας Α.Α.

Τα δικαστικά έξοδα των διαδικιών και των δύο βαθμών δικαιοσύνης πρέπει να συμψηφιστούν μερικά μεταξύ τους, λόγω της μερικής νίκης και μερικής ήττας τους (άρθρ. 178 παρ. 1 και 183 ΚΠολ.Δ), όπως στο διατακτικό.

ΝΙΚΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236
FAX: 4182495

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Σύστημα αυτόματης κράτησης και έκδοσης εισιτηρίων για το λιμάνι Πειραιώς

Η Coopers & Lybrand ανέλαβε την Εκπόνηση Μελέτης Σκοπιμότητας για την υιοθέτηση Συστήματος Αυτόματης Κράτησης Θέσεων και Έκδοσης Εισιτηρίων για τα ακτοπλοικά πλοία μετά από συμμετοχή της σε διεθνή διαγωνισμό που προκήρυξε το ΥΕΝ.

Στην εκπόνηση της μελέτης θα χρησιμοποιηθεί η διεθνής εμπειρία της Coopers & Lybrand σε παρόμοια έργα, σε συνεργασία με διεθνείς εταιρίες του κλάδου, ενώ θα ληφθούν ιδιαίτερα υπόψη οι ανάγκες και οι ιδιαιτερότητες της ελληνικής πραγματικότητας.

Για την αποτελεσματική διεξαγωγή του έργου χαρακτηρίζεται υψίστης σημασίας η στενή συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων, όπως της Ενωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοίας, του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων, και άλλων.

Τα πλεονεκτήματα από την υλοποίηση του συστήματος για το επιβατικό κοινό, τους Πλοιοκτήτες και τους Πράκτορες θα είναι βέβαια σημαντικά, ενώ ουσιαστικά επίσης οφέλη από την εφαρμογή του συστήματος αναμένονται για τον τουρισμό και για όλες τις επιχειρήσεις οι οποίες επηρεάζονται από τη χρήση των ακτοπλοικών γραμμών.

Νέα Ναυτιλιακή εταιρία Feeders στην Μεσόγειο

Feeder Associate Systems S.A. (F.A.S.) είναι το νέο όνομα στον χώρο της εξυπηρέτησης των κοντέινερς με Feeders για τις χώρες της Μεσογείου, Κόλπου Μέσης Ανατολής & Ινδικής Χερσονήσου.

Περαιτέρω σχέδια της FAS είναι να ενώσει και άλλες περιοχές πέρα των προαναφερομένων, προκειμένου να δημιουργήσει τα συντομότερα δρομολόγια για την καλύτερη εξυπηρέτηση των "Mother Containers Vessels".

Την F.A.S. διευθύνουν οι κ.κ. Dominique Lovich (Managing Director), Ian Culi (Operations Manager) & Thibaunt Maurin (Commercial Manager).

Η F.A.S. είναι θυγατρική εταιρία της C.M.A. (Compagnie Maritime D' Affretement), κάτι το οποίο έπαιξε βασικό ρόλο την επιτυχία μας και συμπλήρωσε ο κ. Lovich "αναλάβαμε το έργο και την ευθύνη της εξυπηρέτησης με Feeders της C.M.A. στην Αν. και Δυτ. Μεσόγειο, Περσικό Κόλπο και Ινδική χερσόνησο".

Συμπληρώνοντας ο κ. Lovich πρόσθεσε ότι η "F.A.S. θα ανεξαρτοποιηθεί πλήρως" δίνοντας έμφαση στο γεγονός ότι αυτή η εταιρία δημιουργήθηκε και λειτουργεί με ειδικότητα την εξυπηρέτηση Feeder & Mono.

"Σκοπός μας είναι να παραδώσουμε γρήγορα και αξιόπιστα σαν γνήσιοι Feeders Operators",

"εξυπηρετούμε βασικά την C.M.A. αλλά υπάρχουμε να εξυπηρετούμε την οποιαδήποτε γραμμή με το γνωστό μας Service συμπλήρωσε ο κ. Lovich.

Επίσης αναφέρθηκε στο γεγονός ότι η FAS βρίσκεται σε συζητήσεις με δύο άλλες ναυτιλιακές εταιρίες μία στη Βόρειο Ευρώπη και μία στην Απω Ανατολή αλλά αρνήθηκε ευγενικά για προχωρήσει σε λεπτομέρειες.

Οι απόψεις της ΠΝΟ για το Ευρωπαϊκό Νηολόγιο (EUROS) και την Διεθνή Σύμβαση STCW

Πραγματοποιήθηκε στη Στοκχόλμη στις 10 Μαρτίου 1994, η κοινή σύνοδος της Ευρωπαϊκής Περιφερειακής Ναυτεργατικής Επιτροπής της ITF κα του Ναυτεργατικού Τμήματος της Συνδικαλιστικής Επιτροπής Εργαζομένων στις Μεταφορές στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Την Π.Ν.Ο. εκπροσώπησε ο Γενικός Γραμματέας κ. Γιάννης Χαλάς, ο οποίος συνοδεύετο από τον προϊστάμενο Διεθνών Σχέσεων της ΠΝΟ κ. Αγη Γ. Τσελέντη.

Η ημερήσια διάταξη της παραπάνω συνόδου περιελάμβανε μεταξύ άλλων θεμάτων το Ευρωπαϊκό Νηολόγιο (EUROS), το Ευρωπαϊκό Καμποτάζ, και την αναθεώρηση της Σύμβασης Ι-MO για τους κανόνες εκπαίδευσης και τήρησης φυλακών (STCW, 1978).

Σε ό,τι αφορά το προτεινόμενο Ευρωπαϊκό Νηολόγιο (EUROS), η Π.Ν.Ο. επανέλαβε τις γνωστές, άλλωστε, θέσεις της σχετικά με την επάνδρωση των πλοίων αυτών, δηλαδή ότι ένα τέτοιο νηολόγιο πρέπει να παρέχει ευκαιρίες απασχόλησης για τους Ευρωπαίους ναυ-

τεργάτες και κατά συνέπεια είναι κάθετα αντίθετη στις πρόσφατες προτάσεις της Κομισσιόν, που θέλουν τον πλοίαρχο και τρεις αξιωματικούς μόνον Ευρωπαίους, ενώ οι υπόλοιπες θέσεις αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων θα καλύπτονται από αλλοδαπούς ναυτικούς.

Ο Γενικός Γραμματέας της Π.Ν.Ο υπογράμμισε, εξ άλλου, ότι η Π.Ν.Ο. δεν είναι διατεθειμένη ν' αποδεχθεί ένα νηολόγιο ευκαιρίας για την Ευρώπη, πράγμα που θα σημάνει κατά την ΠΝΟ το τέλος των Ελλήνων Ναυτικών και θα έχει ολέθριες επιπτώσεις στο ελληνικό νηολόγιο, την Εθνική Οικονομία και τα ασφαλιστικά ταμεία.

Με δήλωση που κατέθεσε η Π.Ν.Ο. και έγινε ομόφωνα δεκτή από την παραπάνω σύνοδο, διατυπώνονται οι θέσεις που αναφέρθηκαν πιο πάνω και παράλληλα ζητείται από την Γραμματεία της Συνδικαλιστικής Επιτροπής Εργαζομένων στις Μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση να συγκαλέσει κατεπείγουσα σύνοδο του Ναυτεργατικού της τμήματος εφ' όσον το υπαγορεύσουν οι περιστάσεις.

Αναφορικά με το Ευρωπαϊκό Καμποτάζ η Π.Ν.Ο. υποστήριξε ότι, δεδομένης της υιοθέτησης του Κανονισμού για την φιλελευθροποίηση στον τομέα παροχής υπηρεσιών στη Ναυτιλία, θα πρέπει να ζητηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εκπονήσει μελέτη - σύμφωνα και με την σχετική απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου - για τις επιπτώσεις - οικονομικές και κοινωνικές στην αγορά εργασίας των ναυτικών, συνέπεια της άρσης του προνομίου της Ακτοπλοίας.

Εξ άλλου, με άλλο Ψήφισμα που κατέθεσε η Π.Ν.Ο. και ψηφίσθηκε ομόφωνα σχετικά με

την αναθεώρηση της Σύμβασης IMO για τους κανόνες εκπαίδευσης και τήρησης φυλακών (STCW, 1978) καλείται η Γραμματεία της ITF να υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες της Π.Ν.Ο. με στόχο να συμπεριληφθεί στο προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών και ο Ηλεκτρολόγος / Ηλεκτρολόγος Μηχανικός στο πεδίο εφαρμογής της αναθεωρημένης Σύμβασης και ταυτόχρονα η Γραμματεία της ITF να προσεγγίσει τον IMO και τον ILO ώστε να επιτευχθεί ο παραπάνω στόχος.

Τέλος, με πρωτοβουλία της Π.Ν.Ο. η παραπάνω κοινή σύνοδος ενέκρινε Ψήφισμα γι την αμοιβαία αναγνώριση των Διπλωμάτων και Πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με το Ψήφισμα αυτό αφού επισημαίνεται ότι ορισμένα κράτη-μέλη έχουν αποδεχθεί μονομερώς την αναγνώριση ναυτικών προσόντων από ορισμένα κράτη, ζητεί από την Κομισσιόν να περιλάβει το θέμα αυτό στην ημερήσια διάταξη της προσεχούς συνόδου της μικτής Επιτροπής Εφοπλιστών - Ναυτικών ενώ παράλληλα να εκπονήσει μελέτη για τις Κοινωνικές επιπτώσεις που ενδεχομένως να προκύψουν από την αμοιβαία αναγνώριση των Διπλωμάτων των Ναυτικών.

Απαράδεκτη απόφαση της Ουκρανικής Κυβέρνησης, θίγει Ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα

Άμεση ήταν η αντίδραση του ΥΠΕΝ κ. Γιώργου Κατσιφάρα, των αρμοδίων παραγόντων του ΥΠΕΝ, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, σε υπόμνημα το οποίο απέστειλε η εταιρία "ΣΕΡΕΣ Ελληνικά Ναυτιλιακά Επιχειρήσεις". Με το υπόμνημα το οποίο υπογράφει ο

Γενικός Διευθυντής κ. Κ. Χατζηαντωνίου, η εταιρία Ceres γνωστοποιούσε απόφαση της Ουκρανικής κυβέρνησης περί επιβολής νέων οικονομικών όρων για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ναυτιλιακού πρακτορείου στα λιμάνια της Οδησσού, Lillichevsk, Yyshny και Mariupol.

Σύμφωνα με την απόφαση αυτή, την οποία ναυτιλιακοί κύκλοι του Πειραιά χαρακτηρίζουν ως ύποπτη και εχθρική για την ελληνική εμπορική ναυτιλία, η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Ουκρανίας επιδιώκει, με νόμο, να επιβάλλει σε κάθε ξένο, την καταβολή του ποσού των 800.000 δολλαρίων ΗΠΑ για την χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ναυτιλιακού γραφείου στα εμπορικά λιμάνια της. Αντίθετα, με την ίδια υπουργική απόφαση, εξαιρεί την κρατική ναυτιλιακή εταιρία Inflat από την καταβολή οποιουδήποτε ποσού για πέντε χρόνια!

Η εταιρία Ceres, καθώς και άλλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν ήδη ιδρύσει γραφεία στην Δημοκρατία της Ουκρανίας βάσει των εν ισχύ νόμων περί ξένων επενδύσεων και εμπορικών δραστηριοτήτων. Εάν τελικά η απόφαση αυτή του υπουργικού Συμβουλίου δεν αποσυρθεί και γίνει δεκτή από την Ουκρανική βουλή, τότε, οικονομικά, θα είναι αδύνατη και ασύμφορη η παραμονή των ελληνικών εταιριών.

Το ΥΠΕΝ, μεταξύ των άλλων ενεργειών, κάλεσε τον Ουκρανό Πρέσβυ στην Ελλάδα και του επέδωσε έντονη διαμαρτυρία ενώ ζήτησε επίσης από την αρμόδια Διεύθυνση του ΥΠΕΞ να δώσει εντολή στον Έλληνα πρέσβυ στο Κίεβο κ. Βασ. Πατσικάκη να πληροφορήσει το ΥΠΕΞ της Ουκρανίας για τις επιπτώσεις που θα έχει η ψήφιση αυτού του νόμου.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά το χρονικό διάστημα 15 Φεβρουαρίου και 15 Μαρτίου υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

- "Βήτα Φόρτσιουν", μπάλκερ, πρώην "Μαντράκι" υπό σημαία Μάλτας, 13.993 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία "Cassey Maritime Ltd." (κ. Διον.- Μεταξάς Λευκαδίτης).

- "Αντβέντσιουρ", μπάλκερ, πρώην "Venture Star" υπό λιβεριανή σημαία, 18.648 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία "Oceanbreak Shipping Ltd." (D. Efthimiou Shipping S.A.).

- "Πέρλ", φορτηγό, πρώην "Lex Almendo", υπό σημαία Βαρουάτου, 6.483 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανήκει στην εταιρία "Aegean Growth S.A." (Απόστ. Αποστολίδης).

- "Πάρος", δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε την παναμαϊκή, 1.973, τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1969, που ανήκει στην εταιρία "Αττική Ναυτική Εταιρία" (κ. Θεόφ. Διαμαντής).

- "Σερένο", δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη λιβεριανή, 52.429 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία "Galeon Inc." (κ. Μάρκος Σπετσέρης).

- "Πράιμ Βέλβετ", φορτηγό, που υπέστειλε την παναμαϊκή 999 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1980, που ανήκει στην εταιρία "Prime Shipping Inc. Two" (Trimar Trident Marine S.A.).

- "Πράιμ Βέντσιουρ II", φορτηγό, πρώην "Concord" υπό σημαία Αντίγκουας, 1.599 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία "Prime

Shipping Inc. Three" (Trimar Trident Marine S.A.).

- "Πράιμ Βιού", φορτηγό, που υπέστειλε την παναμαϊκή, 1.599 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία "Prime Shipping Inc." (Trimar Trident Marine S.A.).

- "Ικαρία", δεξαμενόπλοιο, πρώην "Eastern Courage" υπό παναμαϊκή σημαία, 125.249 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Ikaria Maritime Corporation" (Aeolos Management S.A.).

- "Γκόλντεν Γκλόρυ", μπάλκερ, πρώην "Bandao" νηολογημένο στο Διεθνές Νορβηγικό νηολόγιο, 35.687 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία "Golden Glow Steamship Inc." (Trojan Maritime Inc.).

- "Πρέζιντεντ-Γ", μπάλκερ, πρώην "Sindia" υπό παναμαϊκή σημαία, 36.988 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1988, που ανήκει στην εταιρία "Candlewood Maritime Inc." (κ. Γεράσ. Γεωργάτος).

- "Καραίμπ", κοντεινερόπλοιο, πρώην "Caraiibe" υπό γαλλική σημαία, 27.366 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία "Seafowl Shipping Inc." (κ. Σοφία Σαρίδου).

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Αύξηση 4,2% παρουσίασε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρεψε κατά το 11μηνο Ιανουαρίου - Νοεμβρίου 1993 φθάνοντας τα 1865,7 εκατ. δολ. ΗΠΑ, έναντι 1790,4 εκατ. δολ. του αντίστοιχου 11μήνου 1992. Ειδικότερα κατά τον μήνα Νοέμβριο 1993 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 169 εκατ. δολ. ΗΠΑ έναντι 154,7 εκατ. δολ. του αντίστοιχου μηνός Νοεμβρίου 1992, σημειώνοντας αύξηση 9,2%.

Η Σ.Σ.Ε. των Ναυαγοσωστικών

Με απόφαση του υπουργού κ. Γεωργίου Κατσιφάρα κυρώθηκε η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας πληρωμάτων ναυαγοσωστικών πλοίων η οποία ισχύει για το διάστημα από 1.1.93 έως 31.12.93 ανανεούμενη για ένα ακόμη έτος εάν δεν καταγγελθεί εν τω μεταξύ από κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη.

Συμβολή των Εφοπλιστών στην ενήμερωση

Με έγγραφό του προς τις Ενώσεις Ελλήνων Εφοπλιστών, Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, Εφοπλιστών Ακτοπλοίας και Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεώργιος Κατσιφάρας εκφράζει τις ευχαριστίες του για την ουσιαστική υποστήριξη τους στην υλοποίηση της εκτύπωσης αυτοκόλλητων αφισσών με σκίτσα και ολιγόλογα κείμενα προειδοποιητικού χαρακτήρα που αφορούν στην ασφάλεια και υγιεινή στο χώρο εργασίας των εμπορικών μας πλοίων.

Στο έγγραφό του ο Υπουργός προσθέτει ότι με την ενέργειά τους αυτή οι προαναφερόμενες Εφοπλιστικές Ενώσεις, οι οποίες ως γνωστόν έχουν χρηματοδοτήσει σε ποσοστό 51% την εκτύπωση των αυτοκόλλητων αφισσών, αποδεικνύουν έμπρακτα το ενδιαφέρον τους για την πρόληψη ατυχημάτων στα πλοία.

Παράνομοι αλλοδαποί ψαράδες

Συνελήφθησαν στις 9 Απριλίου από σκάφος του Λιμενικού Σώματος ύστερα από καταδίωξη οι Ιταλοί υπήκοοι Qadarella

Salvatore 49 χρόνων, Qadarel Francesko 21 χρόνων, Bianka Carmelo 15 χρόνων, Moseuza Rozario 34 χρόνων και οι υπήκοοι Τυνησίας Gbara Fauzi Mohamet 34 χρόνων και Ragez Oahito Ben Salah 24 χρόνων, κυβερνήτης και πλήρωμα του με Ιταλική σημαία αλιευτικού σκάφους "Leonardo da Vinci" γιατί ψάρευαν εντός ελληνικών χωρικών υδάτων στην θαλάσσια περιοχή ανατολικά της νησου Στρογγυλής.

Από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Ρόδου κατασχέθηκαν 1.500 κιλά ξιφίες που υπήρχαν στο σκάφος ενώ παράλληλα κινήθηκε η διαδικασία επιβολής ποινικών και διοικητικών κυρώσεων εναντίον των παραπάνω συλληφθέντων.

Νέα Δ.Σ. στον ΟΛΘ, ΟΝ και ΕΛΟΕΝ

Με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεωργίου Κατσιφάρα ανασυγκροτήθηκαν τα Διοικητικά Συμβούλια στον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ), στον Οίκο Ναύτη (ΟΝ) και στον Ειδικό Λογασμισμό Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ) ως ακολούθως:

ΔΣ/ΟΛΘ:

- Εκπρόσωπος Δήμου Θεσσαλονίκης ο Σωτήριος Κιόσης με αναπληρωτή τον Παρασκευά Μπισκιντζή.

- Εκπρόσωπος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης ο Ρωμύλος Δαβελόπουλος με αναπληρωτή τον Λάζαρο Χουρβουλιάρη.

- Εκπρόσωπος των εργαζομένων ο Κων. Κουτελίδης με αναπληρωτή τον Λυσίμαχο Βαφειάδη.

- Εκπρόσωπος του Τακτικού Προσωπικού του ΟΛΘ ο Κων.

Δρακόπουλος με αναπληρωτή τον Παναγ. Νάσκο.

Η θητεία των ανωτέρω ορίζεται για το υπόλοιπο της θητείας των μελών που αντικαθίστανται μέχρι 19.7.94.

ΔΣ/ΟΝ:

- Εκπρόσωπος του Υπουργείου Υγείας Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων ο Γεώργιος Παπουτσάκης ως τακτικό μέλος.

- Ειδικός επί θεμάτων Οικονομικών Διοικητικών και Οργάνωσης ο Λεωνίδας Κοκορομύτης με αναπληρώτρια την Άννα Μαυρομάτη.

- Υπουργικός Επίτροπος ο πλοίαρχος ΛΣ Ιωάννης Ζουμπούλης.

- Γραμματέας ΔΣ/ΟΝ η Δήμητρα Δασκάλου του Κλάδου ΔΕ Διοικητικού - Λογιστικού με βαθμό Γραμματέα Α' με αναπληρώτρια την Μαρία Παντελίδου του ιδίου Κλάδου με βαθμό Γραφέα Β'.

Η θητεία των ανωτέρω λήγει με τη λήξη της θητείας των λοιπών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου.

ΔΣ/ΕΛΟΕΝ:

- Υπουργικός Επίτροπος ο πλοίαρχος ΛΣ Ε. Νικηφοράκης με αναπληρωτή τον πλοίαρχο ΛΣ Θ. Παπακωνσταντίνου.

Η θητεία των ανωτέρω με τη λήξη της θητείας των λοιπών μελών του Διοικητικού Συμβουλίου.

Το πλωτό Συνέδριο Thalassa '94

Από 7 έως 10 Απριλίου, θα πραγματοποιηθεί επί του πολυτελούς κρουαζιεροπλοίου "Grown M." της Marlines, το δεύτερο Διεθνές Συνέδριο Thalassa '94, το οποίο αφορά την Επιβατηγό Ναυτιλία στο σύνολο της και οργανώνεται από την Thalassa Exhibitions &

Conference που διευθύνει ο κ. Α. Βομβογιάννης.

Μεταξύ των διακεκριμένων ομιλητών που έχουν αποδεχθεί να μετάσχουν στο συνέδριο περιλαμβάνονται οι κ.κ.:

- Καθηγητής Θ. Γκαμαλέτσος, Πρύτανης Πανεπιστημίου Αθηνών.

- Α. Ποταμιάνος, Πρόεδρος Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων.

- Ναύαρχος ε.α. Ι. Κολλινάτης, Πρόεδρος Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας.

- Καθηγητής Γ. Βλάχος, Πανεπιστήμιο Πειραιώς - Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

- Μ. Λεκάκου, Υπ. Διδάκτωρ - Πανεπιστήμιο Πειραιώς - Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, εισήγηση "Technological Trends and Policy for Coastal Passenger Shipping".

- Ε. Τζαννάτος, Λέκτωρ - Πανεπιστήμιο Πειραιώς - Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

- Καθηγητής Γεωγραφίας J.J. Charlier, University of Louvain, εισήγηση "The rising share of Mediterranean on the World Cruise Market".

- Paul Turner, Solicitor, Clifford Chance - London, εισήγηση "Financing Strategies for Cruise & Ferry Vessels".

- Καθηγητής Ν. Κυρτάτος, Ε.Μ.Π, Τμήμα Ναυπηγών & Μηχανολόγων.

- Ν. Κοτρώτσος, Γενικός Διευθυντής, Royal Cruise Line S.A. εισήγηση "Fast Ro-Ro Mono Hulls", από

- V. Farinetti. - L. De Martini, Fincantieri Cantieri Navali Italiani S.p.A.,

- L. Errol, Wartsila Diesel O.Y. εισήγηση "Introducing the "Vasa 20" Auxiliary Engine".

- Καθηγητής Κ. Γκυζιάκης, Πανεπιστήμιο Πειραιώς - Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

- Καθηγητής Ε.Μ.Π. Ν. Κυρτάτος, εισήγηση "Remote Inspection & Survey reporting for Passenger Ships".

- Β. Nachman, Διευθυντής εισήγηση "Profit Control & Decreased Costs Via Satellite Radio".

- Δ. Θεοδοσίου, Danos Consultants - Piraeus, εισήγηση "Information Systems for the Passenger Ferry Industry".

- Καθηγητής Π. Πέρρας, Ε.Μ.Π., Τμήμα Ναυπηγών & Μηχανολόγων.

- Καθηγητής Χ. Ψαραύτης, Ε.Μ.Π., εισήγηση "Lifting of Cabotage by 2004".

- R. Murray, Solicitor, Clifford Change/Brussels, εισήγηση "Legal Implications of Cabotage of other Aspects of E.C. Regulations of Passenger Shipping".

- Γ. Στρίντζης, Πρόεδρος Strintzis Lines.

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 1994

Καθώς κλείνονται τα τελευταία περίπτερα της διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης "Ποσειδώνια 94", γίνεται εμφανές ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία σε αριθμούς μεγαλύτερους παρά ποτέ - είναι αποφασισμένη να συγκεντρωθεί στον Πειραιά - το λιμάνι του μεγαλύτερου εμπορικού στόλου.

Ως τα μέσα Φεβρουαρίου, περισσότερες από 850 εταιρίες από 44 χώρες είχαν επικυρώσει τη συμμετοχή τους στα Ποσειδώνια 1994, που θα γίνουν στο Εκθεσιακό Κέντρο Πειραιά από 6 μέχρι 10 Ιουνίου 1994. Τα Ποσειδώνια 1994 είναι η 14η κατά σειρά έκθεση που διοργανώνεται ανά διετία.

400 περίπου επιπλέον εταιρίες βρίσκονται στο στάδιο της οριστικοποίησής των κρατήσεών τους, εξασφαλίζοντας την

αξιοποίηση και των τριών επιπέδων του Εκθεσιακού Κέντρου.

Σχολιάζοντας τη μεγάλη απήχηση, η διευθύντρια των Ποσειδωνίων, κυρία Νανά Μιχαήλ, είπε: "Το ιδιαίτερα υψηλό ενδιαφέρον που επιδεικνύεται για τα Ποσειδώνια αυτή την στιγμή, φανερώνει τη βαρύτητα που δίνει ο κλάδος στην έκθεση και τα συναφή με αυτή γεγονότα".

Μία από τις πιο ενδιαφέρουσες προοπτικές της έκθεσης, όπως μας είπε η κ. Μιχαήλ, είναι η προσέλευση νέων εκθετών, "έχουμε πολλούς Έλληνες και ξένους που συμμετέχουν για πρώτη φορά". Η Ινδία, η Αυστραλία και η Ισπανία έχουν σημαντική συμμετοχή. Οι ΗΠΑ με την υποστήριξη του Council of American Shipbuilders, έχουν το μεγαλύτερο περίπτερο από κάθε άλλη φορά.

Ζωηρό ενδιαφέρον εκδηλώνεται επίσης και για το Forum των Ποσειδωνίων που παραδοσιακά πια αποτελεί χαρακτηριστικό στοιχείο της εβδομάδας και έχει προγραμματισθεί για το πρωί της Πέμπτης 9 Ιουνίου. Δικαίωμα συμμετοχής έχουν αποκλειστικά οι Εκθέτες των Ποσειδωνίων και προσωπικότητες που θα προσκληθούν απευθείας από τους οργανωτές. Σύμφωνα θα ανακοινωθούν οι πλήρεις λεπτομέρειες για τους ομιλητές και τους panelists στο Forum, το οποίο διοργανώνεται σε στενή συνεργασία με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Δήμου Πειραιώς, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων και της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοίας,

η έκθεση των Ποσειδωνίων 1994 θα πραγματοποιηθεί στον εκθεσιακό χώρο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς από 6 μέχρι 10 Ιουνίου 1994. Θα ανοίξει επίσημα τη Δευτέρα 6 Ιουνίου στις 18.00 και έκτοτε θα λειτουργεί καθημερινά από τις 11.00 μέχρι τις 18.00 εκτός της Τετάρτης 8 Ιουνίου που θα είναι ανοικτή από τις 11.00 μέχρι τις 19.00.

Ιπτάμενα στη γραμμή Παλούκια - Πειραιάς!

Προβληματίζει πολλούς η πρόθεση των αρμοδίων της ναυτιλιακής εταιρίας του Δήμου Πειραιώς να δρομολογήσουν ιπτάμενα δελφίνια στη γραμμή Παλούκια - Πειραιάς, τα οποία βεβαίως λόγω της κινήσεως που επικρατεί στην περιοχή δεν θα είναι δυνατόν να κινούνται με την ταχύτητα των ιπταμένων και θα πλέουν με συμβατική, οπότε οι επιβάτες δεν πρόκειται να κερδίσουν χρόνο, παρά το γεγονός ότι το κόμιστρο θα είναι μεγαλύτερο από το κόμιστρο των υφιστάμενων συμβατικών σκαφών.

Το ερώτημα, λοιπόν, είναι ποιοί θα κληθούν να πληρώσουν τελικώς τη ζημιά που θα υποστεί ο Δήμος Πειραιώς από την εκμετάλλευση τέτοιων σκαφών σε μία γραμμή σαν αυτή. Οι δημότες ή οι αρμόδιοι της δημοτικής ναυτιλιακής εταιρίας που θα είναι και οι υπεύθυνοι;

Ένας νέος αλληλοασφαλιστικός οργανισμός στην Κύπρο

Σαν συνέπεια της αρχής "η ισχύς εν τη ενώσει", που επικρατεί πλέον στις διεθνείς συναλλαγές και με εντυπωσιακή επιτυχία εφαρμόζεται στον επιχειρηματικό τομέα, ένας νέος αλληλοασφαλιστικός οργανισμός - μοναδικός στην Ανατολική Με-

σόγειο - ξεκίνησε από τους κόλπους του Ελληνικού και Κυπριακού ναυτιλιακού κοσμου με την ονομασία Hellenic Hull Mutual Association (HMA) Limited με έδρα την Λεμεσό στην Κύπρο.

Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτες στις μέρες μας, ως προς την εξασφάλιση ασφαλιστικής κάλυψης σε λογικά πλαίσια είναι τεράστιες.

Η πρωτοβουλία έρχεται να καλύψει ένα κενό, αφού άλλες χώρες, με μικρότερη σήμερα ναυτιλιακή παρουσία, παράδοση και δυναμισμό έχουν ήδη δημιουργήσει τέτοιου είδους υποδομή.

Η εγγραφή νέων μελών εκπροσωπούντων αποκλειστικά

ελληνικά και κυπριακά συμφέροντα, θα γίνεται κατόπιν αντικειμενικής και αυστηρής μελέτης της κάθε σχετικής αίτησης και στο Διοικητικό Συμβούλιο του HMA προεδρεύει ο αντιναύαρχος Χρήστος Ντούνης, επίτιμος αρχηγός του Λιμενικού Σώματος.

Το HMA αντασφαλίζεται στη διεθνή αγορά σε πρώτη τάξεως ασφαλιστικούς οργανισμούς, μέσω των ασφαλειομεσιτών των Λλούδ'ς Bowring Marine Ltd, οι οποίοι είναι θυγατρική εταιρία της μεγαλύτερης ασφαλειομεσιτικής εταιρίας στον κόσμο, Marsh MacLennan των Ηνωμένων Πολιτειών.

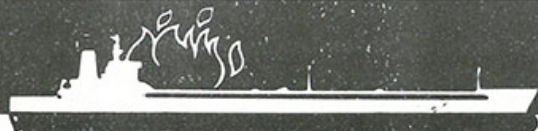
Εξάλλου, νομικοί σύμβουλοι του HMA είναι οι Hill Taylor

Dickinson του Λονδίνου και ορκωτοί ελεγκτές οι Moore Stephens.

Αρχικά το HMA θα παρέχει στα μέλη του κάλυψη για κινδύνους σκάφους και μηχανών μέχρι του ποσού των US\$ 5.000.000 ανά πλοίο. Οι όροι ασφάλισης των πλοίων των μελών του HMA έχουν εναρμονιστεί με τις Ρήτρες ITC- Hulls - 1.10.83 και υπόκεινται στο Αγγλικό δίκαιο.

Τέλος, η διαχείριση του HMA έχει ανατεθεί στην Hellenic Hull Management (HMA) Limited που επίσης εδρεύει στην Λεμεσό.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.γκρος	Ετος	Παρατηρήσεις
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II	Μάλτας	8.767	1977	Κατά την προσέγγιση στη Τζαμάικα στις 11/3, προσέκρουσε σε σημαδούρα και υπέστη ζημίες στην προπέλλα.
ΑΣΤΡΟΝ	Κυπριακή	9.281	1976	Κατά το ταξίδι Αμβέρσα για Τζέντα κατέπλευσε στη Κορούνα, στις 2/3, με βλάβη στη μηχανή.
ΒΕΡΓΙΝΑ	Παναμαϊκή	26.409	1977	Υπέστη κλίση και εισροή υδάτων σε θέση 12.54 Β, 18.06 Δ, στις 11/2 και ζήτησε τη συνδρομή σωστικών πλοίων.
ΕΝΑΡΞΙΣ	Ελληνική	10.985	1979	Συγκρούστηκε με το ρυμουλκό "Luis Armando" στο Ικούιτο, στις 2/3.

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:

ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	Κυπριακή	16.191	1975	Κατά τον απόπλου από το Χόγκ Κόγκ προσάραξε στις 8/3.
ΑΙΤΖΗΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Ελληνική	15.528	1970	Υπέστη πυρκαϊά στην υπερκατασκευή, ανοικτά της Βραζιλίας, στις 25/2.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	Κυπριακή	10.058	1973	Κατά την προσέγγιση στο Σχζέσιν στις 1/3 προσέκρουσε σε γερανό.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	Μάλτας	20.468	1981	Συγκρούστηκε με τα μπάλκερς «Ikan Selayang» και «Praha» στον π. Μισσιισσιππή στις 2/3.
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	Ελληνική	31.500	1983	Κατά το ταξίδι για Ινδία υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στην Αδελαΐδα στις 17/2.
ΟΥΡΙΟΣ	Κυπριακή	15.391	1973	Συγκρούστηκε με το κοντεινερόπλοιο «Bisanzio» ανοικτά της Ραβέννας, στις 4/3.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	Μπαχάμας	79.422	1973	Επιθεωρήθηκε στο Ρότερνταμ συνεπεία ζημιών από κακοκαιρία στις 30/12 - 12/1. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ	Κυπριακή	14.825	1980	Συγκρούστηκε στο Βόσπορο, στις 13/3, με το τάνκερ «Νάσσια». Τα δύο πλοία υπέστησαν σοβαρές ζημιές από πυρκαϊά ενώ 13 ναυτικοί χάθηκαν.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	Παναμαϊκή	15.953	1982	Ανέφερε ζημία σε γερανό στο Πόρτ Νιούαρκ στις 15/2.
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ	Ελληνική	19.049	1984	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στη Χονολουλού στις 27/2.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:

ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ	Παναμαϊκή	3.909	1970	Επιθεωρήθηκε στη Χαλκίδα συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 4/2.
ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ	Μάλτας	58.336	1977	Προσέκρουσε στη προβλήτα κατά την προσέγγιση στο Κάδιξ, στις 7/3.
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ	Ελληνική	42.470	1973	Κατά το ταξίδι Νοβοροσίσκ για Λαβέρα συγκρούστηκε με το μπάλκερ «Σηχόουπ ΙΙ» στις 27.2.
ΜΑΘΡΑΚΙ	Ελληνική	17.485	1970	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, σε θέση 43.31 Β, 09.19 Δ, στις 7/3 και ρυμουλκήθηκε στην Κορούνα.

ΕΠΙΒΑΤΗΓΟ:

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η συνολική δραστηριότητα στην αγορά ξηρών φορτίων δεν παρουσιάζει ενδιαφέρον, όμως οι χαμηλοί ναύλοι δεν αντικατοπτρίζουν αναγκαστικά την έλλειψη δυναμικότητας, εκτός από τα μπάγκερς μεγέθους πάναμαξ, τα οποία αναμένεται να υποστούν νέα μείωση των ναύλων βραχυπρόθεσμα.

Ενας μεγάλος αριθμός ναυλώσεων παραμένουν μυστικές δυσκολεύοντας την εκτίμηση του συνολικού διακινούμενου όγκου φορτίων, όμως είναι φανερό ότι η αγορά της Απω Ανατολής προσφέρει σήμερα περισσότερες εναλλακτικές λύσεις στους διαχειριστές των πλοίων.

Η έλλειψη ενδιαφέροντος στη Μεσόγειο αναγκάζει τους πλοιοκτήτες φορτηγών να κατευθύνουν τα πλοία τους κενά φορτίου στην Β. Ευρώπη, όπου οι ναύλοι μπορούν να χαρακτηρισθούν ως επαρκείς και αν και δεν υπάρχουν σημαντικές αλλαγές από τις αρχές Μαρτίου, τα σκάφη μεγέθους χάντυμαξ αρχίζουν να απολαμβάνουν σταθερότερα επίπεδα στην περιοχή αυτή.

Η δραστηριότητα στον Κόλπο ΗΠΑ και στον Ατλαντικό γενικά παραμένει ισχυρή με ένα αριθμό πλοίων να κατευθύνονται κενά φορτίου προς την Ευρώπη και τη Βραζιλία αναζητώντας απασχόληση.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις στα βασικά φορτία:

Σιτηρά:

- 56.770 τον. Μισσιισσιππί για Ολλανδία, δολ. 470.000

κατ' αποκοπή, 11 ημέρες, Μαρτίου 22-28.

- 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 19,15 περιλαμβανομένου συνδυασμού λιμένων, 11 ημέρες, Μαρτίου 30 - Απριλίου 12.

- 53.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Χουέλβα / Βαρκελώνη, δολ. 9,00, 11 ημέρες, Μαρτίου 18-28.

- 52.200 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 19,75, 11 ημέρες, Μαρτίου 20-25.

- 50.000 τον. Βραζιλία για Λισσαβώνα/Αμβούργο, δολ. 11, 14 ημέρες, Μαρτίου 22-31.

- 31.000 τον. Δυτ. Ακτή Μεξικού για Ιαπωνία, δολ. 25,00, 3.000/5.000, Μαρτίου 15-30.

- 30.000 τον. Ρουέν για Κούβα, δολ. 22,50, 5.000/1.000, Μαρτίου 14-16.

- 25.000 τον. Ρίβερ Πλέιτ/Μπουένος Αίρες για Ισπανική Μεσόγειο, δολ. 18,00, 4.000 για τους δύο προορισμούς, μέσα Μαρτίου.

- 25.000 τον. Τής για Λεμεσό, δολ. 14,00, 5.000 για τους δύο προορισμούς, Μαρτίου 11-18.

- 21.000 τον. Ρουέν για Αλγερία, δολ. 17,25, 5.000/1.500, Μαρτίου 14-16.

- 20.000 τον. Μισσιισσιππί για Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 10,00, 4 ημέρες, Μαρτίου 17-21.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 150.000 τον. (πέντε φορτία) Τουμπαράο για Λαμπουάν, δολ. 6,30, φόρτωση κλίμακας/20.000, Απρίλιος.

- 150.000 τον. Πόρτ Χέντλα-ντ για Δουκέρκη, δολ. 8,25, 7 ημέρες, μέσα Απριλίου.

- 140.000 τον. Βραζιλία για δύο λιμάνια Κίνας, δολ. 8,35, φόρτωση κλίμακας / 15.000, τέλη Απριλίου.

- 100.000 τον. Σεπετίμπα Μπαίη για Αμβέρσα, δολ. 5,40, 6 ημέρες, Μάρτιο.

Γαϊάνθρακες:

- 110.000 τον. Χάμπτον Ρούντς για Σάινες, δολ. 4,10, 35.000 / 30.000, Μαρτίου 20-31.

- 110.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαίη για Ρόττερταμ, δολ. 5,60, φόρτωση κλίμακας/25.000 τέλη Μαρτίου.

- 90.000 τον., Μισσιισσιππί για Κωνσταντζα, δολ. 7,00, 40.000/20.000.

- 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ταιβαν, δολ. 14,00, 5 ημέρες τέλη Μαρτίου.

Λιπάσματα:

- 50.000 τον. Μαρόκο για Ν. Ορλεάνη, δολ. 4,50, 10.000/5.000, Μάρτιο.

- 20.000 τον. Σλουισκίλ για Κονσέπσιον Μπαίη, δολ. 25,00, 3.500/3.000 τέλη Μαρτίου.

- 20.000 τον. Λιμάνι Αδριατικής για Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 14,50, 2.000/4.000, Μάρτιος.

- 20.000 τον. Αγ. Πετρούπολη για Νόλα, δολ. 23,00, 1.500/6.000, τέλη Μαρτίου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Αυξημένη δραστηριότητα χρονοναυλώσεων είναι εμφανής στις αγορές του Ειρηνικού, όπου ειδικά τα κέρδη των

πλοίων μεγέθους κηψαίζ βελτιώθηκαν λόγω αυξημένης ζήτησης. Η Docenave έκλεισε το "Nord Sea" 140.532 τον. d.w., με παράδοση στην Νότιο Κορέα για Ατλαντικό μέσω Αυστραλίας και Βραζιλίας στα 13.250 δολ. για τις πρώτες 60 ημέρες και για 14.250 δολ. ημερησίως για υπόλοιπη περίοδο.

Τα ημερήσια κέρδη των πλοίων μεγέθους πάναμαξ συνεχίζουν να υφίστανται πίεση, ενώ τα μεγέθους χάντνμαξ μπάλκερς αρχίζουν να απολαμβάνουν ελαφρά βελτιωμένες τιμές στην Απω Ανατολή, ενώ η περιοχή της Ευρώπης συνεχίζει να βελτιώνεται αργά αλλά σταθερά για άμεσο προσφερόμενο τοννάξ.

Μερικές αντιπροσωπευτικές μισθώσεις:

- 68.800 τον. d.w. παράδοση Κίνα μέσα Μαρτίου, ταξίδια 3-5 μηνών με επαναπαράδοση σε οποιοδήποτε λιμάνι, δολ. 9.700 ημερησίως.

- 65.000 τον. d.w., παράδοση Αμβούργο 20-25 Μαρτίου, ένα ταξίδι στην Κίνα, δολ. 9.000 ημερησίως.

- 41.000 τον. d.w., παράδοση Χόγκ Κόγκ μέσα Μαρτίου, ταξίδι μέσω Β. Ειρηνικού και επανα-

παράδοση Πακιστάν, δολ. 10.450 ημερησίως.

- 34.400 τον. d.w., παράδοση Ευρώπη άμεση, ταξίδι σε επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 9.800 ημερησίως.

- 27.000 τον. d.w., παράδοση Κουιάννα μέσα Μαρτίου, ένα ταξίδι στη Ν. Κορέα, δολ. 7.400 ημερησίως πλέον δολ. 75.000 για πλου υπό έρμα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Οι διαχειριστές των μεγάλων πετρελαιοφόρων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή του Κόλπου Μέσης Ανατολής είχαν την ευκαιρία να διατηρήσουν τους πρόσφατα βελτιωμένους ναύλους, κυρίως λόγω της έλλειψης διαθέσιμου τοννάξ υψηλών προδιαγραφών.

Οι σημερινοί ναύλοι των VLCC για τον Κόλπο των ΗΠΑ διατηρούνται στους WS 36, με WS 38,5, να πληρώνονται για εκφόρτωση στην Αγγλία - Ευρώπη.

Μειωμένη είναι η ζήτηση για μεγάλα φορτία προς την Ιαπωνία, με ένα σκάφος των 250.000 τον. να πετυχαίνει WS 41,5, ενώ οι ναύλοι των ULCC για εκφορτώσεις στην Ερυθρά

Θάλασσα περιορίζονται περί τα WS 31,5.

Η ζήτηση για πλοία μεγέθους αφραμάξ από την ίδια περιοχή έχει μειωθεί και ένα τελευταίο κλείσιμο για ένα τάνκερ των 80.000 τον. WS για την Απω Ανατολή συμφωνήθηκε στα WS 100.

Στην αγορά πετρελαίου της Δυτικής Αφρικής οι συνθήκες παρουσιάζονται σταθερές με τα πλοία μεταφοράς ενός εκατομ. βαρελιών με προορισμό τις ΗΠΑ να εισπράττουν περί τα WS 72,5 - 75. Ένα VLCC κλείστηκε από αυτή την περιοχή για την Αγγλία - Ευρώπη στα WS 48.

Η Μεσόγειος επίσης παρουσίασε μικρή αλλαγή στους ναύλους των πλοίων Αφραμαξ με SBT τα οποία πληρώνονταν περί τα WS 100, για φορτίο των 80.000 τον. για την Αγγλία - Ευρώπη, ενώ τα Αφραμαξ CBT δέχονταν WS90.

Τα μοντέρνα τάνκερ μεγέθους σουέζμαξ SBT επέτυχαν ναύλους WS 75 για ένα ταξίδι στο Ρόττερνταμ και στη Λιβύη με φορτίο 133.000 τον.

Χωρίς ενδιαφέρον συνεχίζει να κινείται η αγορά αργού πετρελαίου της Καραβικής με

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC 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.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
Fax: 8393560
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561

τις πρόσφατες μισθώσεις σκαφών των 70.000 τον. για τον Κόλπο ΗΠΑ στα WS 120 και τα μικρότερα σκάφη των 50.000 τον. να δέχονται WS 145.

Ενα πλοίο του ενός εκατ. βαρελιών επέτυχε για διατλαντικό ταξίδι τον περισσότερο ενθαρρυντικό ναύλο των WS 52,5.

Τέλος στην αγορά πετρελαίου της Βόρ. Θάλασσας ένα σύγχρονο σουέζμαξ με προορισμό τον Κόλπο ΗΠΑ πληρώθηκε WS 52,4 και ένα VLCC για τον ίδιο προορισμό έκλεισε στα WS 45.

Παρά τον μικρότερο αριθμό πράξεων στην αγορά των πρόντακτ τάνκερς, οι διαχειριστές κατόρθωσαν να διατηρήσουν τα επιπεδα των ναύλων σταθερά στις περισσότερες περιοχές.

Η σημερινή τιμή για την μεταφορά 50.000 τον. από την Μέση Ανατολή για την Ανατολή είναι περί τα WS 155, ενώ φορτίο των 28.000 τον. βενζίνης από τη Μεσόγειο για τις ΗΠΑ κλείνεται στα WS 250, με WS 230 να πληρώνονται για φορτία 25.000 τον. νάφθας για την περιοχή Αγγλία - Ευρώπη.

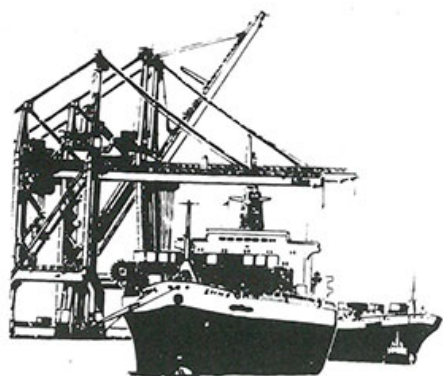
Η αγορά καθαρών προϊόντων της Καραϊβικής παρουσιάζει τάσεις πτώσεις των ναύλων με τα πρόντακτ κάρριερς των 27-30.000 τον. να δέχονται WS 230 για προορισμούς της ακτής Ατλαντικού των ΗΠΑ.

Τέλος, στον τομέα της ναυλαγοράς καθαρών φορτίων, η αγορά της Β. Ευρώπης μπορεί να χαρακτηριστεί ως σταθερή με τα φορτία των 28-29.000 τον. βενζίνης για τις ΗΠΑ να πληρώνονται περί τα WS 245, ενώ οι εσωτερικές Ευρωπαϊκές μεταφορές επέτυχαν τιμές, ελαφρώς άνω των WS 200.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν της 15 Μαρτίου, 1994

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/380	IFO/180	MDO
Ρόττερνταμ	81	85	127
Αμβούργο	88	92	134
Χάβρη	94	98	160
Φάλμουθ	96	101	160
Κιελ Κανάλ	89	93	137
Αυγούστα/Γένοα	86	93	159
Πειραιάς	83	89	148
Μ. ΑΝΑΤΟΛΗ			
Σουέζ Κανάλ	—	95	210
Τζέντα	—	89	238
Ράς Τανούρα	—	80	207
Ην. Αρ. Εμιράτα	62	68	190
ΑΦΡΙΚΗ			
Ντακάρ	108	118	172
Λάς Πάλμας	80	88	148
Θέουτα	82	89	148
Ντώραμπαν	—	85	194
Α. ΑΝΑΤΟΛΗ			
Κολόμπο	—	71	291
Κόγκ Κόγκ	77	82	165
Σιγκαπούρη	64	68	148
Τόκυο	83	86	230
Σίδνευ	—	102	208
ΑΜΕΡΙΚΗ			
Μόντρεαλ	86	89	188
Ν. Υόρκη	77	83	1780
Χάμπτον Ρόουντς	82	88	180
Χιούστον	60	66	148
Ν. Ορλεάνη	60	66	148
Λ. Αντζελες	75	79	210
Κριστομπάλ	80	90	179
Ρίο Ιανέιρο	88	93	228
Μπ. Αιρες	98	100	182
Μοντεβιδέο	100	110	190

Πηγή Τιμών Μπώνκερς από Εταιρία:
Transmarine Shipping & Trading,
Τηλ.: 422.3760 - Φάξ: 422.3769.



NAFTIKA CHRONIKA

Stelmar Tankers awarded ABS certificates ISO 9002 and ISM

Stelmar Tankers (Management) Ltd. has been issued an ISO 9002 certificate for quality ship management by ABS Quality Evaluation, Ltd. (ABS QW), an affiliate of the American Bureau of Shipping (ABS). Stelmar is the first Greek shipowning or ship operating company to obtain such a certificate.

ISO 9000 is the International Organisation for Standardisation series of standards for quality management and quality assurance; ISO 9002 is the model for production and installation which has been adapted for application to shipowning and operating companies. In this regard ABS QE has been accredited as an ISO 9002-system registrar by accreditation bodies in Europe, North and South America.

Stelmar was also issued with an ISM certificate for compliance with the IMO International Safety Management Code by ABS. This code formally titled the International Management Code for Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention was adopted by the IMO Assembly in November of 1993, and will be considered as a possible amendment to the SOLAS Convention in May 1994. As the title implies the code's objectives are to enhance ship safety and protection of the environment by promoting sound management and operating practices. This is the first ISM certificate issued by ABS worldwide.

The overall audit effort was coordinated by ABS Marine Services, Inc., Piraeus office (ABS MS), another affiliate of ABS. MS provides consulting services to assist companies developing programmes incorporating ISO 9000, ISM, as well as other codes, for the certification process.

At a formal ceremony held in London on March 7th 1994, ABS Chairman, Frank Iarossi presented the ISO 9002 and ISM certificates to Stelmar CEO, Peter Goodfellow. In presenting the certificates, Mr. Iarossi congratulated Stelmar for its leadership and dedication to quality, safety and the environment as demonstrated by the two certificates.

LR figures show third consecutive increase in World order books

Latest quarterly statistics from Lloyd's Register show that the world shipbuilding order book at the end of December 1993 reached its highest level since September 1992.

LR's Shipbuilding Return for the final quarter of 1993 records the third consecutive increase in tonnage under construction and on order to 39.2m gross tonnage, up by 1.4m gt from the previous quarter and 1.9m gt more than at the end of 1992.

Of the world order book, 15.8m gt (1,131 ships) was under construction and 23.5m (1,014 ships) not commenced.

New orders received during final quarter amounted to 5.9m gross tonnes bringing the total for 1993 to almost 23m gt. Completions during the fourth quarter totalled 4.7m gt.

At the top of the world shipbuilding league table, the two leading countries, Japan and South Korea, were separated by a margin of just 0.6m gross tonnes in their order books.

Japan's order book increased by 410,000 gt to 11.5m gt, which represented 29.2 per cent of the world total. Of this tonnage, 5.5m gt was under construction (down 398,00 gt) and 5.9m gt not commenced (up 809,00 gt). New orders received by Japanese yards during the quarter totalled 2.5m gt.

South Korea's order book amounted to 10.9m gt, up 757,000 gt from the previous quarter, while its share of the world total increased from 26.8 per cent to 27.8m per cent. Tonnage under construction amounted to 1.4m gt (up 278,000 gt), while orders not commenced totalled 8.5m gt (up 489,000 gt). Korean yards obtained new orders totalling 1.6m gt.

Of other shipbuilding nations, significant increases were recorded for Spain (up 31.0 per cent), the Ukraine (up 25.5 per cent) and Croatia (up 13.6 per cent). Countries showing decreases in their order books

include Taiwan (down 13.7 per cent) and Brazil (down 11.1 per cent).

In terms of ship types, oil tankers represented 33.7 per cent of the total, amounting to 13.2m gt (down 760,000 gt). Korea accounted for 5.6m of this total and Japan for 3.3m gt.

The bulk carrier order book (including ore carriers) increased by 1.2m gt to 11.6m gt or 29.5 per cent. Of

this tonnage, 4.0m gt was for construction in Japan and 3.2 gt in Korea.

General cargo tonnage represented 7.6m gt or 19.4 per cent of the total order book; of this tonnage, container ships made up 71.5 per cent (5.4m gt). Liquefied gas carriers totalled 3.3m gt, representing 4.0m cubic metre capacity. Passenger ships amounted to 945,000 gt.

Running Experience with the VASA 20 engine

By STEFAN GROS, Laboratory Manager, Wartsila Diesel International Ltd.

It is always very exciting to follow the performance and development of a new engine type.

The new Wartsila Vasa 20 engine has already undergone eighteen months of testing and performance mapping, and the results are very good indeed. Before going into more details about the engine test results, let's take a look at the testing procedures and test personnel.

Test programme and personnel

Numerous test results must be analysed before a new engine can enter the market. Examples include torsional vibrations of crankshafts and camshafts, the thermal load on vital engine components (pistons, liners, valves, injection nozzles and turbochargers), performance data for specific fuel consumption, lube oil consumption, air consumption and energy balance. The wear data and wear patterns of vital engine components are also crucial.

A detailed test plan is naturally an indispensable tool for mapping the behaviour of a new engine, and equally essential is a fast system for analysing the test results. Making the necessary modifications to the engine and the test programme based upon the results is the next step. The test team has done well in this respect. Checking engine components for cracks and cavitation marks is a time - consuming but necessary part of the inspection process.

Cylinder line performance

Good liner conditions are a prerequisite for correct engine performance and faulty liners inevitably cause trouble. A polished liner surface with no honing marks results in high lube oil consumption. Excessive liner wear may lead to broken piston rings and let gases enter the crank case and foul the lubricating oil, with other detrimental consequences.

To guarantee excellent liner behaviour the Vasa 10 engine has been equipped with an anti-polishing device. The anti-polishing ring in the upper part of the liner removes excessive coke deposits for the piston top land and thus eliminates bore polishing. After a 500 hours test on heavy fuel operation, the liners were in excellent condition. One important indication of the perfect performance of the liners, pistons and the ring pack combination is lubricating oil consumption.

Piston and piston rings

The piston and the combustion space are the very heart of the diesel engine. If the function of the piston is not correct, the time between overhauls is likely to be reduced. To establish the correct piston temperatures, detailed piston measurements are performed. Excessive material temperatures may indicate reduced material strength, increased distortion at high pressures and excessive deposit formation when the lube oil is subject to thermal and oxidative breakdown and other severe malfunctions. It is usually impossible to accurately predict all piston temperatures in the design stage because the shaker effect in the piston cooling gallery is a fairly complex phenomenon. High piston cooling gallery temperatures were recorded at a relatively early stage of the Vasa 20 testing programme. The shaker effect was therefore modified to give the correct temperature profile and reduce the top temperatures by about 70 degrees C.

It is obvious that the forced skirt lubrication provided via the circumferential groove in the piston and the anti-polishing device in the liner are the perfect combination to guarantee long overhaul intervals for these vital engine parts.

Injection system and engine performance

The function of the injection system is usually reflected in many engine parameters such as fuel consumption,,, heat release behaviour, pressure rise in cylinder (dp/da), smoke emissions and thermal load. That is why the function of the injection system must be analysed in detail. If the injection duration is too long the heat released in combustion of the final portion of the fuel will not be transformed into the desired mechanical energy for shaft rotation; it will merely heat up the exhaust gas and generate a high thermal load on the exhaust side. Heat release is rather quick and well defined, which is the secret behind the low fuel consumption measured (191 g/kWh). This value indicates a specific fuel consumption of 187 g/kWh according to ISO 3046/1 without engine driven pumps. The short injection duration can also be seen in moderate temperatures on the exhaust side.

Incorrect fuel spray configurations can also be seen in the engine performance data. If the fuel sprays touch

each other undesired interaction of the flame fronts and elevated smoke values are the eventual outcome.

Other important aspects of the injection equipment must also be considered. If the injection spray angles and penetration behaviours are incorrect, this may lead to erosion marks on the piston top or even on the cylinder liner. Engine inspections have not revealed erosion problems of this kind.

NOx emissions

The first goal concerning the laboratory testing is to ensure that all main engine components are functioning well. To map and analyse the performance data shown earlier is an activity which takes place simultaneously with functional component tests. After these exercises other optimisation procedures can start. One very important feature is to reduce the NOx emission according to the marine emission legislation. Today there exists no international marine emission legislation. The existing proposals within IMO however, indicate NOx emission limits around 11-12 g/kWh for the Vasa 20 engines class. The Californian Air Resources Board (CARB) proposal also indicates NOx limits being of the same order of magnitudes except for new ships. If the CARB proposal will be used, this requires exhaust cleaning systems (SCR) for main engines in new ships. The NOx reduction optimisation work of the Vasa 20 has shown that the engine can meet both the CARB and the IMO proposals.

Conclusions and future plans

The experience of the Vasa 20 engine tests so far shows that the design is a success. In December 1993 the six-cylinder prototype engine had accumulated more than 2000 running hours in the Wartsila Vasa diesel laboratory. No major malfunctions have been recorded. Only minor adjustments such as modification of the piston shaker effect mentioned earlier in the text have proved necessary.

To further speed up the test programmes a nine-cylinder Vasa 20 engine was also installed in the diesel laboratory in 1993. This engine equipped with an engine control unit (ECU) and accumulated 500 running hours during the autumn 1993. The engine design parameter, and in particular the high maximum firing pressure (200 bar), gives the Vasa 20 engine a tremendous potential for reducing both specific fuel consumption and exhaust emissions.

The features combined with the optimized production structure make the Vasa 20 an excellent engine choice.

Products tanker conference examines evidence of recovery

Vice Chairman of Intertanko Francis Valla, Chairman & CEO of Van Ommeren Tankers in Paris, and James J Warfield, president of US Titan Inc, in the USA, are to address the 2nd International Products Tanker Conference to be held in London on 24-25 March 1994.

They join a team of leading oil industry analysts, major product tanker owners, charterers and shipbrokers who will examine the evidence of market recovery and whether his sector will see continued growth.

The conference, which is organised by Lloyd's of London Press in association with Lloyd's Shipping Economist, has already attracted as many delegates as the inaugural event in 1992. It will assess key supply and demand factors as well as other important topics such as the impact of environmental regulation on refinery output, vessel standards and operation, and the impact these have on fleet trading patterns.

Each of three conference sessions - covering demand factors, supply side developments, and the charterer's view - will conclude with a panel discussion which will allow key points to be examined in more detail and for delegates and speakers to exchange views.

New group director for Smit International

Captain Hans Walenkamp has been appointed Smit International's Group Director, Maritime Contracting. He will have special responsibility for the coordination of salvage activities worldwide.

Captain Walenkamp has held a number of senior posts at Rotterdam-based Smit since joining the group in 1972. Prior to his new appointment, he was Managing Director of Smit Fleet Services - responsible for the operational management of some 80 vessels.

New Bunker Risk Update available to shipowners

Following the broad success of bunker fuel consumer reports Fuel Focus and Intertanko's White List, (Fuel quality and quantity respectively) a new monthly service is now available from CBC Marine Publications Ltd, to shipowners and charterers summarising current levels of risk connected with bunker fuel quality and quantity in selected ports worldwide.

New Bunker Risk Update, covers Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Los Angeles, New Orleans, Panama Canal, Singapore, Busan, Tokyo, Fujairah, Jeddah and Suez, and provides current overview of potential short deliveries, quality trends, quality alerts as well as risk of bunker fuels contaminated with waste lubricating oils.

The updates are available free of charge and are distributed by fax worldwide.

Bunker Risk Update is a useful mid-month addition to impartial, independent bunker fuel consumer reports Fuel Focus and Intertanko's White List, and adds to availability of pre-warning information on today's bunker market.

Maritime labour standards on ILO Agenda

Shipowner and seafarer representatives met the Director-General of the International Labour Organisation, Mr. Michael Hansenne, in Geneva on March 8th to discuss the ILO maritime machinery and work programme. Both sides of the industry had expressed concern that the ILO maritime activities should not be downgraded as a result of the ILO review of its sectoral activities programme.

ISF spokesman, David Dearsley, said:

"A major ILO meeting is to be held in Geneva in November to discuss the revision of four ILO instruments covering key issues affecting the industry including the recruitment of seafarers, wages, hours of work and manning, labour inspections of ships and the Minimum Standards Convention No. 147. It was therefore particularly important that we should meet the Director-General to discuss how quickly the results of the meeting could be translated into direct action by ILO".

The ITF spokesman, Ake Selander, emphasised that:

"As the ILO is currently reviewing the future of its sectoral activities programme, both sides of the industry needed to re-emphasise the important standard - setting role that ILO has played and should continue to play in the maritime sector in view of the special problems affecting seafarers and the particular characteristics of employment at sea.

While maritime transport is just one of the industrial sectors covered by ILO, both ISF and ITF said that they were satisfied with the outcome of the meeting and confident that the need for the industry to retain its separate identity within ILO was fully recognised. They stressed that it was important for ILO to maintain a high profile in maritime affairs particularly with regard to the adoption and updating of international standards relating to human factor issues.

Lloyd's Maritime Directory 1994

The 1994 edition Directory, which last year won the Directory Publishers Association Directory of the Year Award, has been published by Lloyd's of London Press.

With the continuing westernisation of Russia, the republics and the former satellite countries, more and more company information is becoming available and has been added throughout the new directory.

The main shipowners/managers section now contains full details of 6,652 companies and 31,276 vessels under their control, all extensively updated using Lloyd's unique shipping database.

The Towage & Salvage section now lists 6,338 vessels of 100 gt and over. Vessel call signs are included, but an international list of call signs in alpha and numerical order has also been added.

Other handy reference sections give details of ship management services, shipbuilders and repairers, marine engine builders and repairers, marine consultants, maritime solicitors/lawyers (now listed by country), insurers P & I Clubs, and Banks and financial institutions.

MacGregor receives order for new Greek passenger ferries

Mr. Edward Alexander, Programme Manager for the MacGregor Group at the Class Standard Equipment Office for the US Navy's Sealift Programme is to present a paper at the forthcoming Ro-Ro 94 conference in Sweden in April. Mr. Alexander's paper is entitled "Ro-Ro - the key to rapid military deployment - aspects of the Sealift programme". The paper will describe how roll-on/roll-off shipping is destined to play an ever more critical role in military support, a strategy not restricted to the United States but to every force in the world.

MacGregor has already supplied numerous items of ro-ro equipment to many of the world's navies and the equipment is in service on a variety of vessels of many types and sizes. However, most of the company's ro-ro equipment is in operation on numerous commercial ships ranging from small ferries to the largest ocean-going ro-ro freighters.

The company is the world's largest supplier of this specialised equipment, a position which was recently consolidated by several recent orders. Included in these contracts is the supply of a full outfit of cargo access equipment for two passenger/ro-ro car ferries, one on order and the other an option, from the Fosen shipyard in Norway.

All four vessels are for Greek owners; The Schichau vessels are for Attica Enterprises and those at Fosen are for Minoan Lines.

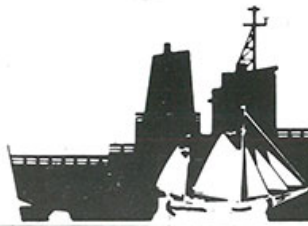
Shichau ships

The two vessels building at Schichau for Attica Enterprises are each of 1500 passenger capacity and are destined for the company's Patras/Ancona service. The vessels will also carry 830 cars or a mix of 120 trucks and 130 cars.

Each vessel will be arranged for through loading and the MacGregor supply includes the following: bow visor operating and securing equipment, bow ramp/door, intermediate bow door, front door on the upper deck, stern ramps port and starboard and a passenger stern ramp, hoistable internal ramp of titling type, ramp cover for the main deck and another for the tweendeck, a pilot door, and a pump unit.

Fosen ships

MacGregor's equipment supply to the ordered (and optional) passenger/ro-ro vessel(s) building at Fosen Mek. Verksteder A/A for Minoan Lines includes: Equipment for the bow door, bow ramp/door, stern ramps/doors, hoistable ramps, ramp cover and a hydraulic pump unit.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	προς Γιοκοχάμα
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234	προς Σάντα Μπάρμπαρα 24/1
ABIN ΟΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ)	68	51073	στη Φουτζέρια (αποθήκη)
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	προς Χιούστον 4/1
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261	ε. Πόρτ Σουδάν 4/1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909	προς π. Ορινόκο 24/1
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	α. Ακαμπα 18/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	α. Σίδνευ 20/12
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009	ε. Καράτσι 8/1
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	ε. Βρέμη 23/1
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684	δ. Ντόβερ 7/1
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Γιοκοχάμα 19/1
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	προς Ταγκανρόγκ 24/12
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	μετ. «Αλέξανδρος» (ε.)
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	προς Ακαμπα 6/1
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	α. Αλεξάνδρεια 14/1
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΑ	78	29877	επισκ. Πειραιά 3/11
ΑΘΗΝΑ	87	24536	προς Φρημάντλ 20/12
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	διάλυση Ινδία
ΑΘΩΣ 95.)	71	18552	προς Μπανιάς 20/1
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783	αργεί Πειραιά
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	προς Σιγκαπούρη 14/1
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	84	16800	προς Σιγκαπούρη 19/1
ΑΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	προς Τσάρλεστον 14/1
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6993	αργεί Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	20960	προς Καρμπονέρας 16/1
ΑΚΜΗ	77	16080	προς ΗΓΑ
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	διαγράφεται
ΑΚΡΟΠ	83	35911	προς Ουλσάν 23/12
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	ε. Τζουαίμα Τέρμ. 16/1
ΑΚΤΗ	77	14998	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 26/12
ΑΛΑΣΚΑ ΡΕΗΝΜΠΟΥΥ	85	13898	προς Λός Αντζελες 17/1
ΑΛΒΕΤ	77	9083	προς Ντιλσκέλεσι 18/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	προς Μομπάσα 16/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284	πρ. "Orsola B."
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	προς Γιβραλτάρ 7/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633	δ. Ντόβερ 19/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	ε. Πειραιά 30/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	αργεί Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Ντάρμπαν 5/1
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	προς Ικουίκε 20/1
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Νταμμάμ 16/1
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς Γκουρανάο 4/1
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Σιλικάπ 7/1
ΑΛΚΥΟΝΙΣ 95.)	92	37000	α. Λ. Τσάρλς 30/12
ΑΛΜΑΡ	86	22301	στη Ναγκόγια 5/1
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	ε. Χόγκ Κόγκ 25/1
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	προς Χόγκ Κόγκ 25/1
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103	προς Κίλαγκ 20/1
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 25/1
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ	85	14283	ε. Χοντίντα 25/12
ΑΛΦΑ ΣΑΝ 95.)	72	52440	ε. Αμβέρσα 14/1
ΑΛΦΑ ΣΚΑΥ	74	52459	προς Τζέντα 19/1
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818	στο Φόξ 27/1
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731	προς Τουμπάρσκι 19/1
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΠΙΤΕΡ	85	14400	προς Ν. Ορλεάνη 16/1
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	ε. Αμβέρσα 22/1
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Λ. Τσάρλς 11/12
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΥΥ (δ.)	74	123126	προς Ουλσάν 6/1
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΝΣ (δ.)	74	123126	ε. Φουτζέρια 10/1

ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	ε. Τζέλμπελ Αλι 14/1
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Πόργκκρον 23/1
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	προς Ιταλία 19/1
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Ν. Ορλεάνη 13/1
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584	προς Ολλανδία 19/1
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	προς Χουάγκου 19/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΚΓΟΝΩΤ	81	36061	προς Λιανιουγκάγκ 16/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	προς Χονολουλού 11/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	ε. Σαν Φρατσίσκο 4/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	προς Ιαπωνία 3/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	α. Ν. Ορλεάνη 16/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΥ	74	13633	προς Νορβηγία 5/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΣΤΟΜ	74	13348	α. Λίβερπουλ 17/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Ζανζιγκάγκ 15/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Ιαπωνία 9/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Αμβέρσα 10/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	προς Περού 13/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	13889	προς Φρημάντλ 21/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	προς Ροστόκ 25/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	προς Ιαπωνία 9/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	προς Χόγκ Κόγκ 15/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΣ	74	13631	προς Μπαγκόγκ 21/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑΙΝΤ	93	81569	προς Χάμπτον 21/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	προς Γιοκοχάμα 20/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	επισκ. Πειραιά 22/12
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246	προς Ευρώπη 14/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	79	10993	προς Ιντσόν 9/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569	προς Κακογκάουα 22/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Μπελαγουάν 21/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	93	81120	προς Πόρτ Τάλμποτ 23/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13633	προς Ραβέννα 19/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Πόργκκρον 16/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	74	13633	προς Σιγκαπούρη 7/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	προς Ιταλία 13/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΥΠ	74	13633	δ. Κων/πολη 20/1
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	77	15378	προς Φλάσσιγκ 1/1
ΑΝΑΜΕΛΙ	71	14584	ε. Νιούπορτ 26/1
ΑΝΑΣ ΤΑΙΓΚΕΡ (δ.)	83	5280	προς Φιλαδέλφεια 25/1
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	προς Θεσσα 10/1
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275	ε. Νταλιάν 2/1
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	ε. Ούμ Σαΐδ 24/1
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Χάμπτον 16/1
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	ε. Σιγκαπούρη 19/11
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Μάλαγα 9/1
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΙΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 14/10
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Αμστερνταμ 26/1
ΑΝΕΜΗ	78	9485	α. Αντοφαγκάστα 31/12
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Βομβάη 17/1
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	μετ. «Jenny D.» (Μηχ.)
ΑΝΝΑ	81	30852	α. Οναχάμα 13/12
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	α. Λισαβόνα 13/1
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	98264	προς Οδησσό 3/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	προς Κέυ Γουέστ 30/12
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	προς Πειραιά 23/1
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	προς Ταιτσούγκ 28.12
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	προς Ροζάριο 15/12
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913	προς Μοσταγκανέμ 18/12
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17365	επισκευές Πειραιά 2/3
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	38059	ε. Κεηπτάουν 19/1
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792	προς Ν. Κορέα 19/1
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	ε. Ν. Ορλεάνη 19/1
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι.			

ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000	προς Νιούκαστλ 19/1	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΩΝΗΣ Π.	84	41726	προς Καοσιούγκ 26/12	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	79	32607	πρ. "Stride"
ΑΠΑΝΕΜΟ (δ.)	75	42820	ε. Πειραιά 7/1	ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΓΙΟΙΑ (δ.)	81	26408	προς Βοστώνη 20/1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Κάγκλιαν 19/1
*ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑΙΟΝ	77	38484	ε. Αλμέρια 19/1	ΓΕΩΡΓΙΟΣ			
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124	επωλήθη αλλοδαπούς	ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Ηράκλειο 12/1
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	προς Βαλπαράϊζο 13/1	ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	75	122627	πρ. "Chevron Burnaby"
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19-16	α. Ταϊτσούγκ 24/12	ΓΙΟΥΝΙΤΥ VII	71	1982	προς Δρέπανον 19/1
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	προς Κόλπο ΗΠΑ 31/12	ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΙΝΤ	83	21200	α. Κόρπους Κρίστι 9/1
ΑΡΓΟΝΗΣΙ	77	19378	α. Σ. Νίκολας Μπ. 12/1	ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Κίγκστον 20/1
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500	ε. Σιγκαπούρη 25/1	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΑΔΕΛΑΙΔΑ	76	38724	προς Κίνα 12/11
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895	προς Χαζίρα 18/1	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	προς Μπανγκοκούμ 1/12
ΑΡΕΤΗ	73	13631	προς Αλγέρι 12/1	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΙΡ	76	38724	ε. Σάντο Ντομίνγκο 12/1
ΑΡΗΣ	86	27012	προς Βιτόρια 13/1	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΑΡΗΤΗ	89	23459	ε. Φρημάντλ 24/1	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Σάντα Μάρτα 11/1
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Κουινχουαγκντάο 19/1	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Ν. Ορλεάνη 10/1
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	προς Σάντο Τόμας 21/1	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	α. Ν. Ορλεάνη 16/1
ΑΡΙΩΝ	73	13633	προς Πολίς 21/1	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Π. Κουετζάλ 11/1
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	μεταφορές Ρεθύμνου	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291	α. Σ. Τζών 14/1
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	προς Βανκούβερ 18/1	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΑΡΚΑΣ	88	36309	ε. Λός Αντζελες 17/1	ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	ε. Ν. Ορλεάνη 16/1
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	63	3276	προς Πειραιά 25/1	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Ν. Ορλεάνη 9/1
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Ποχάγκ 13/1	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Ορλεάνη 15/1
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Μπ. Αμπάς	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Σαλβαντόρ 25/11
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336	προς Φουτζέιρα 13/1	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	ε. Ν. Υόρκη 19/1
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	ε. Βανκούβερ 13/1	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	προς Βουλγαρία 14/1
ΑΡΤΕΜΙΣ							
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	προς Φιλαδέλφεια 18/1	ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Π. Καρντόν 1/1
ΑΡΤΕΜΩΝ	84		ε. Γκόβε 23/1	ΓΟΥΤΥΣ	93	38300	ε. Χακάτα 16/1
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	προς Ουλσάν 30/11	ΓΟΥΛΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Ρόττερνταμ 12/1	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	προς Σουηδία 6/1
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	προς Λάγος 20/1	ΓΟΥΙΜΕΑ	84	34253	προς Τόκιο 17/1
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837	προς Μίνα Καμπούς 26/12	ΓΟΥΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	προς Π. Ρίκο 22/1
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Νιούκαστλ 27/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Πασιρ Γκουιντάγκ 25/1
				ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	προς Ακαγιούτλα 9/1
ΑΣΛΕΥ	70	13363	μετ. «Τριάς» (ε.)	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	δ. Ντόβερ 19/1
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	77	56003	επισκ. Πειραιά 25/11	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Μπαγκκόγκ 18/12
ΑΣΤΗΡ	74	13363	α. Χιούστον 4/12	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Κουινχουαγκντάο 16/1
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285	προς Αιν Σούκνα 17/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Σαγκάη 20/1
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285	ε. Φουτζέιρα 12/12	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	προς Χανόμ 11/1
ΑΣΤΡΟ ΓΑΜΜΑ (δ.)	75	117285	προς Μπαχραϊν 27/12	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Ιαπωνία 8/12
ΑΣΤΑΥΠΑΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Ρόττερνταμ 22/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	προς Ευρώπη 16/1
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	α. Κολούμπια Ρίβερ 10/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΕΣ II	75	19451	προς Χουάμπου 1/1
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	προς Βενεζουέλα 15/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	προς Ντάρ ες Σαλάμα 21/1
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	73	19922	α. Ταραγκόνα 1/1*	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	στο Καράτσι 19/1
ΑΤΕΝΙ	82	30325	προς Κολούμπια 18/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς Χούκ οφ Χόλλαντα 20/1
ΑΤΙ	68	35986	στη Βομβάη 12/12	ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339	ε. Φουτζέιρα 20/1	ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς Σκίγκνα 20/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	προς Βενεζουέλα 1/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	ε. Ναγκόγια 13/1	ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Αλεξάνδρεια 22/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	86	35954	προς Κπέμπε 16/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Γένοβα 19.1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	προς Αλγερία 17/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Κάντλα 7/1
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	προς Σιμίζου 16/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Σκίγκνα 20/1
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	προς Πόρτ ντε Μπούκ 23/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	προς Ουτα 19/12
ΑΤΛΑΣ	77	11804	προς Ρόττερνταμ 26/1				
ΑΥΛΙΣ	79	10993	προς Λονδίνο 20/1	ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	προς ΗΠΟΑ 19/1
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	προς Κονακρύ 20/1	ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙΟΝ	82	11987	α. Πόρτ Χάρκουρτ 30/1	ΔΑΦΝΗ	84	35746	ε. Σιγκαπούρη 18/1
ΑΦΡΟΣ	70	18326	ε. Πόρτο Πλάτα 7/1	ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	προς Καοσιούγκ 20/1
				ΔΕΣΠΟΙΝΑ Σ. (δ.)	69	992	διαγράφεται
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716	ε. Κολούμπια Ρίβερ 16/1	ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Φαμαγκούστα 20/1
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπ. Χομινί 22/12	ΔΗΛΟΣ	70	8825	προς Ελλάδα 15/1
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12688	προς Ηράκλειο 10/1	ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601	προς Φουτζέιρα 4/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	ε. Πειραιά 17/1	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς Εσμεράλντας 18/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 19/1	ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	78	12238	προς Νταμμάμ 6/12
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809	προς Βομβάη 1/1	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς Ιαπωνία 2/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧVI (δ.)	69	1561	ε. Πειραιά 18/1	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν..	73	45502	α. Γιβραλτάρ 8/1
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986	ε. Αλεξάνδρεια 19/1	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	προς Κίνα 3/12
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	δ. Παναμά 10/1	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	34414	ε. Φουτζέιρα 14/1
ΒΕΝΙ (δ.)	76	89856	προς Βραζιλία 3/1	ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	ε. Φιλαδέλφεια 30/12
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349	ε. Μπιζέρτα 23/1	ΔΙΟΝ (δ.)	84	22097	ε. Σεντάι 25/1
ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.)	81	37288	ύψωσε κυπριακή	ΔΟΡΥ	83	22751	μετ. «Ντόρα» (ε.)
ΒΙΒΗ Μ	78	1600	προς Τρίπολη 20/1	ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	81	36031	προς Πακιστάν 7/1	ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Βαρκελώνη 19/1
ΒΙΤΑΛΙ	82	34510	προς Ταιβάν 28/12	ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661	προς Τουμπάρσο 3/1
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές	ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Τουρκία 8/1
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589	ε. Πειραιά 19/12				
ΒΟΡΗ	84	20009	προς Ιαπωνία 18/1	ΕΒΑ	61	10029	αργεί Βασώρια
				ΕΜΒΑΡ	76	16398	α. Πόρτ Ελίζαμπεθ 31/12

ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	προς ΗΠΑ
ΕΘΝΟΣ	77	16726	προς Ιντσόν 7/1
ΕΙΡΗΝΗ	87	24536	προς Σαγκάη 24/11
ΕΙΡΗΝΗ	87	24536	προς Ελλάδα 4/1
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	προς Βραζιλία 18/1
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	70	1595	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Β.	78	46178	προς Βλαδιβοστόκ 28/129
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	προς Αρζιού 18/1
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	ε. Κολούμπια ρίβερ 12/1
ΕΛΒΕΤΑ	76	10805	προς Μπάρι 18/1
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Καισιούγκ 22/1
ΕΛΕΝΗ	71	8630	ε. Λουάντα 7/1
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	στον Πειραιά (αποθήκη)
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667	ε. Αμβούργο 20/1
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085	δ. Σουέζ 3/12
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΠΑΡΑΝΤΑΙΣ (δ.)	75	146263	επισκ. Μπαχραϊν 20/1
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Καζαμπλάνκα 22/12
ΕΛΠΙΣ	84	37472	α. Βανκούβερ 12/12
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Περού 15/12
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	προς Ορτάνο 19/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πειραιά 19/1
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	αργεί Πειραιά
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	προς Ράς Ισα Τέρμ. 12/1
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985	ε. Ν. Ορλεάνη 14/1
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	μετ. «Τσογιάνκ Εξπρές» (ε)
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	αργεί Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	προς Πειραιά 15/12
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Λάγος 29/12
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Μπέλφαστ 21/1
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Πειραιά 15/1
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Ελ Παλίτο 14/1
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	α. Λειξόδες 26/12
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	80	25728	προς Βενεζουέλα 21/12
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Αλγέρι 22/12
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Λαττάκια 8/1
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Ν. Ορλεάνη 3/1
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	στο Ιλιτσέβσκ 22/1
ΖΑΝΤΕ (δ.)	75	132798	προς Καισιούγκ 26/12
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201	ε. Οχο Ρίος Μπαϊή 14/1
ΖΗΝΩ	81	23100	προς ΗΠΑ 12/12
ZIM ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	προς Ασντον 15/1
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Κίλαγκ 20/1
ZIM ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Μπρισμπαϊν
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	προς Χάλιφαξ 16/1
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Γκουάμ 18/1
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941	ε. Γένοβα 19/1
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	α. Βαρκελώνη 23/1
ZINI	76	11348	προς Ογυέντο 1/12
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973	προς Κούβα 2/1
ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Σάν Νικόλας 10/1
ΗΡΩ	76	1712	προς Πασκάγκουλα 22/12
ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	81	16700	προς ΗΠΑ 14/1
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	προς Αλγερία 10/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Μαυριτανία 17/1
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (μ.)	68	12660	προς Αλιβέρι 9/1
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	προς Ν. Ορλεάνη 22/1
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	επισκ. Νιούπορτ 26/1
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Ντουάλα 16/12
ΘΕΛΗΣΙΣ	79	89-5	προς Βηρυτό 22/1
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	α. Μπέλφαστ 23/1
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	83	22076	α. Γκουγιακούλι 29/11
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς Ισγκάκι 12/1
ΘΕΤΙΣ	93	38891	προς Μπ. Αίρες 19/1
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	προς ΗΠΑ 16/1
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	ε. Πειραιά 16/1
ΙΝΤΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	ε. Ν. Ορλεάνη 15/1
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964	επισκευές Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	84	23646	προς ΗΠΑ 10/1
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Χόγκ Κόγκ 23/12
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	αργεί Πειραιά

ΙΟΝΙΚΟΣ (δ.)	81	70853	προς Φουτζέιρα 24/1
ΙΟΝΙΟΝ (δ.)	64	1169	διαγράφεται
ΙΟΣ	85	34400	προς Κίνα 25/1
ΙΡΕΝΕΣ ΒΙΖΙΟΝ	82	76055	πρ. "Sabina"
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ	75	17693	μετ. «Αλεξάντερ» (ε)
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	76	132107	προς Κεηπτάουν 27/12
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767	μετ. «Γεώργιος» (ε.)
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647	α. Ν. Ορλεάνη 19/1
ΙΩΑΝΝΗΣ	82	42092	πρ. "Leopold L.D."
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	προς Ρότερνταμ 14/1
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	προς Καλδέρα 6/1
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Αμβούργο 25/1
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	προς Ινδία 22/12
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Τζεν Σαν Μαρτίν 23/12
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	81	33471	προς Αμπιτζάν 14/1
ΚΑΘΡΙΝ (Λ.)	70	16285	α. Χιούστον 14/1
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	προς Λάγος 8/1
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	προς Βραζιλία 9/10
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611	ε. Σιγκαπούρη 25/1
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Αλεξάνδρεια 24/1
ΚΑΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Καθασάκι 30/12
ΚΑΛΜΑ	81	19483	προς Μασάν 27/12
ΚΑΝΑΝΤΑ ΕΞΠΡΕΣ	70	28896	ε. Μπρεμερχάβεν 26/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	στο Χώρ Φακάν 21/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	α. Τζουαίμα Τέρμ 31/12
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	προς Νταμμάμ 14/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Ν. Κορέα 10/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	α. Τζουαίμα Τέρμ 4/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	α. Νικόλας Μπ. 13/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	83	21308	α. Βανκούβερ 11/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ (δ.)	76	207987	α. Λούπ Τέρμιναλ 9/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΙΩΤΗΣ (δ.)	77	196334	πρ. "Dacid Packard"
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60849	ε. Αμστερνταμ 25/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Ισπανία 15/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	75	26302	ε. Ανκόνα 20/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ	76	128161	προς Γαλλία 18/1
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	ε. Σετουμπάλ 22/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	36341	α. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 17/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	78	20328	προς Σιγκαπούρη 16/12
ΚΑΡΓΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	α. Κουινχουαγκντάτο 11/1
ΚΑΡΓΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	20328	α. Κουινχουαγκντάτο 19/1
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087	α. Ν. Ορλεάνη 20/1
ΚΑΡΕΝΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	α. Φρημάντλ 13/1
ΚΑΡΙΜΠΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	76	27971	προς Σάντα Μάρτα 16/1
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	ε. Πειραιά 6/1
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Μπουσνα 24/1
ΚΑΡΟΛΑΙΝ (δ.)	75	158475	α. Σάν Νικόλας Μπ. 4/1
ΚΑΡΟΣ	67	12702	προς Πειραιά 15/1
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Κων/πολη 23/1
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Σαγκάη 12/1
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	ε. Πειραιά 17/1
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	προς Σάο Φρανσίσκο 16/1
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	91	29900	προς Νουακτσότ 15/1
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315	προς Κίνα 9/1
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Λ.	78	10245	υπέστειλε κυπριακή
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. Γιούπορτ 19/10
ΚΕΑ	69	18431	ε. Αμστερνταμ 25/1
ΚΕΙΚΟ (δ.)	76	48130	πρ. "Keikio Maru"
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	προς Αμπιτζάν 18/12
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά
ΚΙΜΦΛΟΣ (δ.)	74	60352	α. Γιβραλτάρ 21/12
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475	α. Σ. Νικόλας Μπ. 24/12
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	προς Ντουμπάι 11/1
ΚΛΕΛΙΑΣ ΛΑΚ	81	68619	α. Μιούγκα 15/1
ΚΛΕΩΝ	76	59319	ε. Σιγκαπούρη 15/12
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	19989	ε. Βομβάη 24/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069	προς Δακάρ 5/1
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ	86	10765	προς Καζαμπλάνκα 21/1
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	προς Γκλάντστον 2/1
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	ε. Τρινκομάλη 22/1
ΚΟΛΜΑΡ (δ.)	87	24584	προς Σιγκαπούρη 7/1
ΚΟΜΕΤ	78	14374	προς Ζανζιβάρ 3/1
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	μετ. «Οδυσσεύς» (ε.)
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	α. Σάν Νικόλας 11/1

ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Λισσαβώνα 11/1
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Γκντάνσκ 16/1
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΟΝΗΡ	68	22836	προς ΗΠΑ 18/1
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ			
Λ. (δ.)	80	19982	προς Σουέζ 24/1
ΚΟΝΤΟΡ (δ.)	80	26974	ύψωσε λιβερνιανή
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	ε. Σιγκαπούρη 25/1
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	προς Μπουργκάς 21/1
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	15525	ε. Μπρέμερχάβεν 2/1
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	α. Ζήμπρουγκες 28/12
ΚΡΕΣΤΕΝΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	προς Μπίρα 5/1
ΚΡΕΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	15528	ε. Μαδέιρα 19/1
ΚΡΕΩΝ	70	18164	προς κόλπο ΗΠΑ 21/12
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	ε. Ράς Σουκχέιρ 19/1
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ε. Λάγος 27/12
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ			
(δ.)	75	60406	ε. Φουτζέιρα 12/1
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. Ρίο Χάινα 14/1
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	προς Αλβανία 14/1
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506	α. Αλεξάνδρεια 21/1
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Αγ. Θεοδώρους 15/1
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	14	14926	προς Αγ. Θεοδώρους 21/1
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Ν. Ορλεάνη 16/1
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Ιταλία 21/1
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24900	προς Ράς Λανούφ 15/1
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Καμπάνα 7/1
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	42470	α. Αλεξάνδρεια 18/1
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Φουτζέιρα 9/1
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	προς Νοβοροσίσκ 22/1
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	προς Γιάνμπου 4/1
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Σάντος 20/1
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	προς Ν. Υόρκη 17/1
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.			
(δ.)	80	19882	προς Γκλάντστον 16/1
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	δ. Δαρδανέλια 14/1
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	προς Δ. Αφρική
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Πειραιά 26/1
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Μομπάσα 2/1
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Τρινκομάλη 22/1
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Πειραιά 29/12
ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	86	3722	προς Ιταλία 14/1
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Γκουάζου 29/7
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623	προς Αλιβέρι 15/1
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Ιαπωνία 15/1
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Λάγος 11/1
ΛΑΡΡΥ Λ.	72	16306	α. Ταϊπούγκ 7/1
ΛΕΙΖΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867	ε. Φέλιξστου 27/1
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249	προς Χάργκ 19/12
ΛΕΝΙ (δ.)	81	11096	προς Μπουεναβεντούρα 21/1
ΛΕΩΝ	73	70931	α. Νίκμπο 4/1
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	ε. Σιγκαπούρη 25/1
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	ε. Ντάρμπαν 13/1
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Ν. Ορλεάνη 20/1
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	προς Πορτογαλία 31/12
ΛΙΚΑ	76	61615	προς Μεξικό
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	68	9505	αργεί Πειραιά
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	αργεί Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	στη Βασώρα
ΛΟΥΚΑΣ Η.	81	11631	προς Πόρτ Αρθουρ 13/1
ΛΟΥΡΟΣ (δ.)	80	30914	πρ. "Yamatogawa"
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	προς ΗΠΑ 7/1
ΛΥΔΙ	70	14878	προς ΗΠΑ 21/12
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	α. Πειραιά 14/1
ΛΥΤΡΩΤΗΣ	81	33343	προς Ιαπωνία 26/12*
ΜΑΑΣΛΟΤ Λ. (δ.)	82	24755	προς Ιαπωνία 9/1*
ΜΑΑΣΤΑΝΤ Λ. (δ.)	83	24794	ε. Σ. Φραντσίσκο 17/1
ΜΑΑΣΤΡΟΥΜ Λ. (δ.)	83	24794	προς Σιγκαπούρη 23/1
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς Μπαγκκόκ 20/1
ΜΑΓΙΟΡ	86	13688	προς Ιαπωνία 12/1
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΙΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991	προς Χόγκ Κόγκ 23/1
ΜΑΕΡΣΚ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	71	20325	ε. Μπόταν Μπαί 25/1
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	26715	ε. Σ. Λουί ντί Ρόν 23/1
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17481	προς Λάρνε 18/1
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	προς Μανασούς 31/12
ΜΑΙΡΗ	68	22391	προς Αίγυπτο 14/1
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	προς Ιαπωνία 11/1
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Κασίμα 9/1

ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	προς Αργεντινή 14/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848	ε. Πειραιά 6/1
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517	προς Κασσιούγκ 20/12
ΜΑΛΛΕΚΟ	80	11584	μετ. «Άλμα (ε.)
ΜΑΝΑ	77	30263	α. Νταλιάν 5/12
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	προς Σουραμπάγια 6/1
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Φορταλζα 13/1
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	προς Θεσσαλονίκη 21/1
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	ε. Ν. Υόρκη 22/1
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	προς Πειραιά 28/12
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Σιγκαγκ 12/1
ΜΑΡΓΑΡΩ Ρ.	73	20032	ε. Κέηπ Τάουν 20/1
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Ακαμπα 16/1
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Νταμμάμ 12/1
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	159938	ε. Ραντές 15/12
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	προς Ιντσόν 15/1
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	προς Ακίτα 6/1
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	προς Γιβραλτάρ 10/10
ΜΑΡΙΑΝΑ VII (δ.)			μεταφορές Ερυθράς
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890	ε. Ραβέννα 13/1
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	ε. Πόρτ Σουδάν 6/1
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	προς Ιντσόν 8/1
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	α. Χοντίντα 14/1
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Σάο Σεμπίτιό
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	προς Χάβικ 13/1
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	340759	προς Ν. Υόρκη 10/1
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	προς Ρότερνταμ 15/1
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599	προς Πειραιά 22/1
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	προς Πειραιά 25/1
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	προς Ινδία 12/1
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	ε. Πειραιά 12/1
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Ραβέννα 17/1
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	73	21000	προς Μπαλμπόα 18/1
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	προς Ρωσία 19/1
ΜΑΡΝΙΚ	77	9136	προς Μαντράς 5/1
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Ντάρμπαν 16/1
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Ρίτσαρντς Μπάι 23/1
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	προς Μπάχια Μπλάνκ 12/1
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916	προς Μπουεναβεντούρα 4/1
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308	προς Χοντίντα 2/1
ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	προς Τυνησία 6/1
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	προς Νταλιάν 28/12
ΜΕΝΗΤΕΣ	81	30826	προς Απω Ανατολή 12/1
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Οριστάνο 28/12
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	προς Ιταλία 18/1
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620	ε. Ν. Ορλεάνη 17/1
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΜΗΛΟΣ	84	28100	προς Λός Αντζλες 7/1
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	προς Ευρώπη 13/1
ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΕΡ	71	1598	προς Ακουαντούλα 15/1
ΜΙΝΙ ΛΑΙΟΝΕΣ	72	1563	προς Σουρινάμ 24/12
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ	70	1585	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	προς Βενεζουέλα 16/1
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	προς Ν. Ορλεάνη 17/1
ΜΙΝΙ ΛΕΙΜΠΟΡ	71	1557	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΙΣ	69	1570	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1563	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Μπελίζ 24/1
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Ν. Ορλεάνη 13/1
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 10/1
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	προς Ν. Ορλεάνη 12/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	α. Δεμεράρα 17/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	ε. Ν. Ορλεάνη 16/11
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	προς π. Ορινόκο 11/1
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Πόρτ οφ Σπαίην 22/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Παραμαρίμπο 24/1
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Μπαρμπάντος 1/1
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	προς Χιούστον 7/1
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Ορλεάνη 14/1
ΜΙΝΩΣ	75	2808	α. Ραζάριο 30/12
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	προς Ελλάδα 10/1
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Γιβραλτάρ 20/1
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	ε. Φιλαδέλφεια 26/12
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	προς Σαβόνα 11/1
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Σ. Λορέντζο 16/1

ΜΙΧΑΗΛΗΣ Π.	82	32239	ε. Αλτζεκίρας 9/1
ΜΟΝΤΕΓΚΟ (δ.)	76	60937	προς Ράς Τανούρα 14/1
ΜΟΝΤΕΡΕΥ	74	42825	ε. Πειραιά 24/12
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	προς Πειραιά 21/1
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874	προς Βρέστη 24/1
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Κόμπε 14/1
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282	ε. Τρομπέτας 20/1
ΜΠΕΡΝΤΑΝΤΕΤ Τ.	81	30738	προς Κουγκντάτο 11/1*
ΜΠΕΤΑ ΛΑΚ	76	13524	πρ. «Ναυτίλος»
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963	προς Μαγκάλια 17/1
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Ν. Ορλεάνη 14/1
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	προς Ακαμπα 2/1
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	προς Ρίο Γκράντε 18/1
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	ε. Ν. Ορλεάνη 18/1
ΝΑΝΗ	78	14651	ε. Νεεντακάρα 14/1
ΝΑΞΟΣ	70	9865	α. Ρεσίφ 7/1
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	ε. Αλεξάνδρεια 17/1
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ΕΤΑ Χάργκ Αιλαντ 30/12
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	προς Κώ 7/1
ΝΕΑ ΔΟΞΑ	84	17882	δ. Γιβραλτάρ 13/1
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Σιγκαπούρη 23/1
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Τζέντα 7/1
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Σ. Τζών 15/1
ΝΕΔΗ	81	19425	προς Τουρκία 24/12
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Αλεξάνδρεια 13/1
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121	ε. Φρημάντλ 26/1
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΙΛΑ	78	14123	υπέστειλε ολλανδική
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΤΡΑΣ	78	10186	προς Κριστομπάλ 18/1*
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΡΣΕΙΓ	78	10186	προς Σ. Άννα Μπαίη 18/1
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΥ	67	1598	προς Ισπανία 19/1
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	προς Σάν Κιτριάν 13/1
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	75	64738	προς Νιγηρία 15/11
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	προς Πειραιά 14/1
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	ε. Γένοβα 18/1
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	προς Γιβραλτάρ 9/1
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Τουάπας 21/1
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577	προς Ες Σιντέρ 12/1
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	επιβήθη
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44698	α. Γένοβα 17/1
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	προς Ν. Ορλεάνη 16/1
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80*	33769	προς Μεροσίνη 18/1
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	προς Ιταλία 15/1
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΙΟΣ (δ.)	78	40894	ε. Αυγούστα 17/1
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894	προς Πειραιά 21/1
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ	66	3620	διαγράφεται
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	προς Μπρουναμπούτελ 30/12
ΝΙΚΗ (δ.)	77	654105	α. Τέξας Σιτυ 23/12
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	προς Μπωμόντ 8/1
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	προς Πόρτο Σαντίνο 6/1
NIMPONT	76	39004	προς Φλάσσιγκ 5/1
ΝΟΡΘ ΒΑΙΣΚΑΝΟΥΝΤΕΣ	83	40300	προς Ινδονησία 11/1
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	προς Αυστραλία 5/1
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ	86	36600	προς Ιαπωνία 26/12
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Τακόμα 27/11
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	ε. Γκάνδη 24/1
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	προς Λιβύη 28/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Λάγος 10/1
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926	ε. Τακοράντι 25/7
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	προς Σαγκούντο 19/1
ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35428	προς Μαλαισία 22/12
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Ρίο Γκράντε 15/1
ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	12164	προς Οίτα 16/1
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17365	προς Αυγούστα 25/1
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	86	35600	προς ΗΠΑ 29/12
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	προς Αμβούργο 6/1
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΥ	86	35600	προς Γερμανία 17/1
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	προς Αίγυπτο 18/1
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	προς Ιαπωνία 16/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234	ε. Χάργκ 30/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	ε. Νοβοροσίσκ 4/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥ	80	29710	προς Τσιβάν 10/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	προς Χόγκ Κόγκ 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ	84	17879	προς Χουέλβα 17/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	προς Μπαγκκόγκ 12/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Λιβερπούλ 2/1

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900	προς Χάργκ 17/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	ε. Πόρτο Μιράντα 19/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	ε. Σιγκαπούρη 24/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	προς Βαγκαρβί 30/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	προς Μπρισμπαίν 5/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	προς Κουινχουακντάο 22/1
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	προς Ν. Ορλεάνη 20/1
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	12243	προς Μπαγκκόγκ 15/1
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	13243	μετ. «Οραμα II» (κ.)
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	προς Γαλλία 10/1
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	προς Ν. Υόρκη 19/1
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	23646	ε. Λάγος 18/1
ΟΣΕΑΝΟΣ	93	38891	προς Γιοκιάιτσι 16/1
ΟΣΤΡΑΚΟ	81	68619	προς Ευρώπη 16/1
ΟΥΑΙΤ ΟΠΑΛ	77	13684	προς Πειραιά 11/12
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214	προς Παπεετέ 31/12
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	προς Μομπάσα 16/1
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΙΟΣ	80	9835	ε. Ροστόκ 17/1
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	ε. Αλεξάνδρεια 19/1
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	στο Αμπιτζάν 13/1
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 2/12
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738	προς Μπαγκκόγκ 17/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	351227	ε. Κόμπε 16/1
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941	μετ. «Κάργκο Εντουρανς (ε.)
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395	ε. Κασσιούγκ 12/12
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	προς Χάμπτον 10/1
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	προς Κρότωνα 14/1
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Χάμπτον 7/1
ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΟΣ	83	36768	προς Πακιστάν 12/1
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	83	22076	δ. Παναμά 1/1
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447	προς Ταβιάν 20/12
ΠΑΞΟΙ	78	12518	προς Ν. Αφρική 18/1
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	87	27333	ε. Ν. Ορλεάνη 17/1
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792	υπό ναυπήγηση
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II.	77	15460	προς Μπουσάν 9/1
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	προς Βομβάη 31/12
ΠΑΡΗΣ II. (δ.)	80	42236	α. Τερνέστη 11/1
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	επισκευές Πειραιά 4/11
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ε. Φουτζέιρα 9/12
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	προς Αυγούστα 24/1
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	ε. Μαϊάμι 17/1
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	10274	προς Μπαγκκόγκ 1/12
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	ε. Γκάνδη 22/1
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	α. Κωνσταντίνα 21/1
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	ε. Φόξ 22/1
ΠΕΑΡΑ ΑΘΕΝΣ	89	58520	διαγράφεται
ΠΕΑΡΑ ΚΟΝΣΤΑΝΤΑ	83	39766	διαγράφεται
ΠΕΑΡΑ ΜΑΝΓΚΑΛΙΑ	88	58520	διαγράφεται
ΠΕΑΡΑ ΣΑΛΟΝΙΚΑ	87	39766	διαγράφεται
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Βαλπαράϊζο 18/1
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102	προς Σιγκαπούρη 9/11
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599	προς Πειραιά 21/1
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	προς Πειραιά 18/1
ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	1270	ε. Κων/πολη 20/1
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2915	ε. Δαμιέττα 16/1
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4096	ε. Δαρδανέλλια 19/1
ΠΕΛΦΑΙΕΡ	82	2477	ε. Πειραιά 14/1
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050	προς Ραβέννα 16/1
ΠΕΤΡΑ	81	35921	προς Αγγλία 18/1
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	ε. Σιγκαπούρη 25/1
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Νταμμάμ 14/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Ρωσία 2/12
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	ε. Πρινς Ρούπερτ 3/1
ΠΙΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Αρούμπα 2/1
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607	προς Φιλαδέλφεια 20/1
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	προς Ταργκόνα 9/1
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπίτο
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076	προς Ν. Κορέα 2/1
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	προς Ελλάδα 10/12

ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ	70	16670	μετ. "MSC Giulia" (ε.)	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222	προς Περσικό 7/1
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	προς Βαλτιμόρη 15/1	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567	προς Πειραιά 30/12
ΠΟΛΙΣ	72	12964	προς Πειραιά 20/1	ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792	υπό ναυπήγηση
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	11498	α. Κοτονού 30/12	ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991	ε. Τζέμπελ Αλι 11/12
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	προς Αφρική 19/1	ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342	προς Ινδία 20/1
ΠΟΛΥΚΡΑΤΗΣ	76	11498	προς Κασίμα 14/1	ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34485	προς Ευρώπη 10/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	προς Ιταλία 18/12	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	στον Πειραιά 20/1
ΠΟΠΗ	73	19564	προς Αλγερία 26/12	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39365	προς Κολομβία 23/1
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)	ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179	προς Πειραιά 22/1
ΠΡΑΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	ε. Πόρτ Κέλαγκ 23/1	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	α. Βανκούβερ 8/1
ΠΡΕΣΤΙΖ	78	18215	προς Μίνα Καμπούς 25/1	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ)	73	32510	προς Σάν Νικόλας Μπ. 9/1
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	προς Κιουρασάο 17/1	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	προς Βραζιλία 15/1
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	προς Μπελαγουάν 18/1				
ΠΡΙΜΑΡ (δ.)	88	25368	ε. Γιοκαίται 19/1	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	ΕΤΑ Μπ. Χομεινί 14/2
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	προς Ρουέν 8/1	ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271	προς Πράια Μόλε 13/1
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.				ΣΤΑΡ ΣΕΙΡΙΟΣ	85	22403	προς Λύττελτον 20/1
Λ. (δ.)	87	27333	προς Κουαντάν 20/1	ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΥ (δ.)	91	88285	α. Τερνέστη 6/1
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Βόλο 19/1	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	επισκευές Ντουμπάι 16/12
ΠΥΛΟΣ	72	9284	προς Παρανάγκουα 15/1	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	προς ΗΠΑ 28/12
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	προς Θεσσαλονίκη 17/1	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	προς Μπορντώ 18/1
				ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145	ε. Σιγκαπούρη 11/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 5/12	ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111	α. Δουκέρκη 11/1
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 20/1	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	προς Α. Ανατολή 30/12
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 3. (δ.)	78	60016	προς Σίντι Κερίε 16/1	ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	ε. Αμστερνταμ 23/1
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας				
ΡΕΑ	78	16726	προς Βάρρι 9/1	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089	προς Ν. Αφρική 18/1
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	προς Ελλάδα 20/1	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	προς Ασσάμπ 16/1
ΡΕΞ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	77	33200	προς Ακαμα 10/1	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Χόγκ όγκ 18/1
ΡΗΛΑΙΑΝΤ	77	9774	προς Νάντη 12/1	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Γιβραλτάρ 26/1
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Σαγκάη 1/10	ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΔΟΣ	77	70282	προς Μπόννου 2/12	ΤΖΙΝΙ	77	14638	προς Αλγερία 16/11
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Ρότερνταμ 26/1	ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	προς Βανκούβερ 12/1
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	προς Μελβούρνη 22/1	ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Φόρ 8/1	ΤΖΩΝ	74	21992	ε. Ν. Υόρκη 15/1
ΡΟΥΜΠΥ	76	15532	προς Νάντη 20/1	ΤΖΩΡΤΖ	84	41726	προς Ευρώπη 18/12
				ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	α. Γκάλβεστον 9/12
ΣΑΒΟΙ (δ.)	74	60930	προς Πόρτ Σάιθ 20/1	ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	προς Ντουάλα 27/12
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	προς Χόγκ Κόγκ 18/1	ΤΙΓΡΗΣ	73	67904	προς Κάλουνμποργκ 27/12
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	ε. Σιγκαπούρη 24/1	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τζουσίμα Τέρμ. 12/12
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ε. Σιγκαπούρη 25/1	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΣΑΜΟΣ	74	13633	ε. Μπελαγουάν 25/12	ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΕΣ (δ.)	86	50563	προς Κόρπους Κρίστι 23/1
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	προς Κουσίρο 25/12	ΤΟΜΙΣ ΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101	α. Τερνέστη 24/1
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	α. Κολόμπο 17/1	ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101	προς Μπανίας 19/1
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Παραντίπ 21/1	ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	α. Γκάλβεστον 7/12
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003	προς Μαϊηλ Αιλ 28/12	ΤΟΠΑΣ	85	28000	προς Κήλαγκ 7/12
ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003	προς Μπανιγάρμσιον 12/1	ΤΟΠΑΣ	77	15284	προς Λος Άντζελες 14/1
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938	προς Ταιβάν 4/12	ΤΟΣΚΑΝΑ	76	3620	προς Ρίτσαρντς Μπαϊ 12/11
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	προς Λάζαρο Καρντένας 3/1	ΤΡΑΙΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	προς Γκλάντστον 18/1
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937	προς Ταιβάν 9/1	ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	81	16500	προς Κπέμε 18/12
ΣΑΝ Π.	81	35522	ε. Λίβερπουλ 21/1	ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΙΛΑΝΤ	74	13639	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 22/1
ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005	προς Ρίο Γκράντε 19/12	ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11283	ε. Γκουγιακουίλ 15/1
ΣΑΝ ΤΖΙΟΒΑΝΙ (δ.)	87	8002	ε. Ρότερνταμ 23/1	ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	ε. Αλεξάνδρεια 19/1
ΣΑΝΝΥ	77	3482	προς Ουμέα 17/1	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	προς Μπαγκόγκ 1/12
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	προς Τζέμπελ Αλι 14/1	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	προς Μπέιρα 25/12
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	προς Κόμπε 7/1	ΤΣΕΦΟΥ	84	10511	διαγράφεται
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ Ι.	73	11801	μετ. «Καπετάν Λεωνίδας» (κ.)				
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	προς Ρότερνταμ 19/1	ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	α. Ν. Ορλεάνη 12/1
ΣΑΡΛΑ	77	15533	προς ΗΠΑ 6/1	ΥΔΡΑ	75	93108	προς Περού 6/1
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	προς Κορίντο 22/1	ΥΔΡΟΥΣΑ	77	92186	πρ. "La Plata Maru"
				ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Ηράκλειο 17/1
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633	προς Βέντσπιλος 18/1	ΥΡΙΑ	77	14990	προς Μπελαγουάν 17/1
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Κονακρύ 9/1				
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	78	10995	μεταφορές Ερυθράς	ΦΑΕΘΩΝ	84	25956	προς Χουέλαβα 25/1
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	ε. Πειραιά 6/1	ΦΑΙΑΞ	76	56192	προς Καναδά 14/1
ΣΗ ΓΟΥΝΙΟΝ	77	38514	ε. Λ. Αντζελες 9/1	ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354	επισκ. Πειραιά 9/2/92
ΣΗ ΓΟΥΛΙΗΒ	76	8376	προς Π. Εβεργκλέιντς 18/1	ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	76	8376	προς Τζάνκσονβιλ 15/1	ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	ε. Χιούστον 16/1
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	προς Χιούστον 2/1	ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	προς Τουμπάρσο 19/1
ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	στο Αμβούργο 31/12	ΦΑΝΗ - ΑΝΝΑ	73	15162	α. Ν. Ορλεάνη 22/12
ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	προς Ηράκλειο 12/1	ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (Δ.)	74	231233	προς Κόλπο ΗΠΑ 26/1
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	προς Λάζαρο Καρντένας 1/1	ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	128555	προς Αιν Σούκνα 22/1
ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	27970	α. Τζιέχ 20/1	ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Πειραιά 24/120
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776	προς Γιόσου 9/1	ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	ε. Βαλτιμόρη 20/1
ΣΙΕΡΡΑ ΕΣΠΡΕΣ	77	27970	προς Σάντα Μάρτα 23/1	ΦΕΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	α. Ράς Τανούρα 27/12
ΣΙΑΒΕΡ ΑΙΜΠΕΞ	76	11866	μετ. «Καπετάν Σταύρος (λιβ.)	ΦΕΡΕΝΙΚΗ	77	11070	προς Ινδία 20/1
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	προς Μπράουνσβιλ 12/1	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	προς Σιγκαπούρη 9/1
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	ε. Καοσιούγκ 4/12	ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217	προς Σ. Τζών 3/1
ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	προς Σ. Αραβία 20/1	ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	α. Γιοκοχάμα 12/1
				ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	ε. Μπάρνι 11/12

ΦΕΥΡΟΥΣ IV.	84	19049	ε. Τομακομάι 6/1
ΦΙΛΙΑ	71	7201	διάλυση Κίνα
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	προς Αρούμπα 16/1
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	2960	πρ. "Ro'Ro Primula"
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	α. Ν. Ορλεάνη 10/1
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	προς Αρούμπα 10/1
ΦΛΑΒΙΑ	85	34626	προς Ιαπωνία 27/12
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	α. Τάμπα 14/1
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΙΛΙΑΜΣ	62	19974	προς Αλικάντε 7/1
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	72	62879	α. Ν. Ορλεάνη 14.1
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	προς Ραβέννα 17/1
ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611	ε. Σάν Λορέντζο 13/1
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Ρίτσαρντς Μπαίη 16/1
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	προς Αγγλία 19/1
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ	73	62233	ε. Σετουμπάλ 21/
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	προς Φλάσσιγκ 7/1
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928	α. Αμβούργο 18/1
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΛΑΙΕΡ	78	31368	α. Ασντοντ 29/12
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	ε. Αλεξάνδρεια 13/1
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	προς Σιγκαπούρη 8/1
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	προς Ογούεντο 8/1
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	προς Σιγκαπούρη 22/1
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	δ. Ντόβερ 7/1
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65695	προς Νιγηρία 23/12
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	προς Μιλάζο 18/1
ΦΟΡΟΥΜ ΑΙΛΑΝΤ	76	18933	προς Ν. Καληδονία 15/12
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	προς Νταμμάμ 9/1
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥ	72	40568	ε. Ν. Ορλεάνη 15/1
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Λέ Χάβρη 22/1

ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368	προς Ντουμάι 9/1
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Βαλτιμόρη 20/1
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	προς Ουλσάν 20/1
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	προς Ναγκόγια 21/1
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	ε. Λάγος 30/12
ΦΡΗΝΤΣΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	επισκ. Χώρ Φακάν 21/1
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Κοτονού 5/1
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	προς Νοβοροσίσκ 18/1
ΧΑΛΚΗ (δ.0	89	27500	ε. Λάγος 25/11
ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	86	12408	διαγράφεται "
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313	προς Βαγκαρέι 2/12
ΧΙΟΣ (δ.)	93	157213	προς Ράς Τανούρα 19/1
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥ	72	15948	α. Βανκούβερ 7/1
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	προς Τούρμπο 19/1
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500	ε. Κωνσταντζα 20/12
ΧΛΟΗ	82	36302	προς Ματσούρα 9/1
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥ	69	12373	προς Σιγκαπούρη 26/1
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Ντεμεράρα 14/1
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	94	38300	υπό ναυπήγηση
ΧΡΥΣΗΣ Β. (δ.)	61	13360	στον Περσικό (αποθήκη)
ΧΡΥΣΣΗ (δ.)	79	26973	προς ΗΠΑ 20/1
ΧΩΚ (δ.)	79	26973	προς Δ. Αφρική 23/12
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	α. Ν. Ορλεάνη 6/1
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	προς Πειραιά 15/1
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	προς Ν. Υόρκη 19/1

ΟΔΗΓΗΣΤΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ



MERCEDES

BMW



- ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ
- ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ
- ΜΕ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (AIR BAGS, ABS)
- ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
- ΑΝΤΑΛΛΑΓΕΣ
- ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ
- ΕΙΔΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

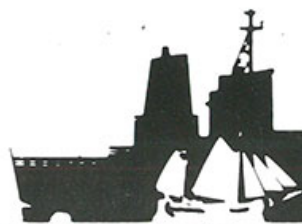
ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε.

ΒΟΡΕΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ: Α. ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ 31, ΛΥΚΟΒΡΥΣΗ, ΤΗΛ.: 2845320-321 • ΥΠ/ΜΑ: ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ 24, ΙΛΙΣΙΑ, ΤΗΛ.: 7707111, 7785286



COLOUR
UNIT

ΚΑΤΕΧΑΚΗ 61Α ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ.: 6918076 - 6912264
FAX.: 6912251



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Α. ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592	προς Ξιγκάγκ 12/6	ΑΛ ΤΑΙΦ (μ.)	71	24956	αργε'ι Ραβέννα
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	προς Σιέρρα Λεόνε 14/7	ΑΛΛΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	προς Βατούμ 10/7
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	δ. Πόρτ Σαϊδ 2/8	ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976	ε. Λάγος 7/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702	προς Ικουίκε 24/6	ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134	ε. Παραντίπ 18/7
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (δ.)	71	18634	προς Πόρτο Καμπέλλο 10/8	ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	προς Λάγος 10/8
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401	προς Γιβραλτάρ 11/8	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	προς Φλόριδα 23/7
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΙΝΗ (μ.)	69	28717	στον Πειραιά 23/7	ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	70	12578	αργε'ι Πειραιά
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	69	28717	προς Βενετία 8/8	ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904	προς Σάντος 28/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242	ε. Ν. Ορλεάνη 27/7	ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875	ε. Πόρττο Καμπέλλο 23/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046	προς Κούβα 17/7	ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650	προς Βραζιλία 6/7
ΑΓΙΑΞ (κ.)	71	73652	προς Βραζιλία 29/7	ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	προς Λός Αντζελες 27/7
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ (π.)	72	14777	ε. Προγκρ'εσο 27/7	ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Ζανζιγκάγκ 24/7
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Σάν Λορέντζο 16/7	ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112	ε. Λάγος 15/7
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917	ε. Χόγκ Κόγκ 22/7	ΑΛΚΜΙΝΙ Α. (π.)	69	20819	ε. Σακάι 6/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	α. Χόγκ Κόγκ 10/7	ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	προς Σάντος 4/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	76	4617	πρ. "Φιντέλιτυ"	ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	αργε'ι Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	προς Τάμπα 3/8	ΑΛΦΑ (κ.)	744	28640	προς Ν. Κορέα 5/7
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689	α. Μπέρια 14/7	ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	ε. Ν. Ορλεάνη 31/7
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	προς Κίνα 28/7	ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	προς Πόρτο Βέσμε 20/7
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (κ.)	76	3480	προς Πόιντ Νουάρ 10/8	ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656	προς Κορούνα 2/8
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986	ε. Λάγος 13/7	ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ (κ.)	75	18837	πρ. "Σενσέ"
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	στο Τσιουάν 28/7	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	προς Αυστραλία 31/7
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093	προς Τουρκία 23/7	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631	ε. Μπωμόντ 4/8
ΑΔΑΜΑΣ (Μπχ.)	77	9833	προς Μπαγκόγκ 6/8	ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	προς Ινδονησία 24/7
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Σιγκαπούρη 9/8	ΑΜΥΝΑ (δ. Αιγ.)	73	35315	προς Αρακάζου 29/5
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	ε. Ν. Ορλεάνη 10/8				
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	προς Ταομασίνα 28/6				
				ΑΝΑΞ (Μπχ.)	79	17996	α. Τέξας Σίτυ 7/7
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	προς Ρωσία 25/7	ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856	ε. Σιγκαπούρη 15/7
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	προς Κορύβια 19/7	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570	προς Μοντεβιδέο 31/7
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	α. Ν. Ορλεάνη 2/8	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ III (π.)	77	4713	προς Ιαπωνία 18/7
ΑΘΑΜΑΣ (δ.μ.)	75	15804	πρ. Γιαγιαμαρία	ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355	ε. Σάο Σεμπασιτιά 29/7
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886	προς Ν. Κορέα 18/6	ΑΝΔΡΕΑΣ V. (μ.)	72	10410	προς Πόρτ Σουδάν 4/8
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.)	81	30754	ε. Μπρούνμπουτελ 11/8	ΑΝΔΡΕΑΣ Ν.			
ΑΘΗΝΑ 2. (δ.μ.)	93	53829	προς Τέξας 4/8	ΧΑΤΖΥΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	προς Φιουμιτσίνιο 6/8	ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (μ.)	83	4610	α. Αλγκεθίρας 25/7
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	προς Γκάνδη 27/7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Πόρτ ντε Μπούκ 8/8	ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572	α. Χόγκ Κόγκ 2/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Φόξ 25/7	ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	ε. Γουίλμσχαβεν 8/8	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	προς Χάργκ 4/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	προς Ινδία 11/8	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Ράς Τανούρα 23/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Λά Πλάτα 3/8	ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597	προς Γκάλβεστον 26/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	προς Φόξ 31/7	ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602	ε. Αλμέρια 9/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	προς Γιάνμπο 2/8	ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	ε. Μαϊάμι 9/8
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	προς Δ. Αφρική 7/7	ΑΝΘ Π. (κ.)	77	31076	προς Ν. Κορέα 28/7
ΑΙΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	προς Μανίλα 20/7	ΑΝΘΟΥΝΥ (κ.)	81	11615	πρ. "Γουαδελο'υπη Ι."
ΑΙΑΣΑ	72	16235	προς Αμπιτζάν 26/6	ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	α. Ν. Ορλεάνη 5/8
ΑΙΡΗΝΗΣ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	προς Φορταλέζα 24/7	ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	προς Βεγγάζη 29/6
ΑΙΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	προς Βενεζουέλα 24/7	ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500	προς Κολόμπο 30/7
ΑΙΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388	επισκ. Πειραιά 13/5	ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	ε. Κωνσταντία 25/7
ΑΙΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	84	8423	επισκ. Μοντοίρ 10/7	ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	προς Κόρπους Κρίστι 24/6
ΑΙΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128	ε. Ρίβερ Φώλ 23/7	ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.)	77	9254	προς Ινδονησία 8/6
ΑΙΤΖΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023	επισκ. Πειραιά 18/6	ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	80	9428	ε. Ούμ Σαϊδ 8/8
ΑΙΤΖΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710	αργε'ι Λάς Πάλμας	ΑΝΤΑΞΙΟΣ (κ.)	76	16368	πρ. "Vizcaya"
ΑΙΤΖΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	70	15528	υπέστειλε Ελληνική	ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	71	34890	ε. Οδησσό 31/7
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820	ε. Φουτζέιρα 21/7	ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510	προς Ιταλία 11/8
ΑΚΑΝΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	10033	πρ. "Pisco"	ΑΝΤΖΕΛ II. (π.)	74	14324	ε. Χιούστον 4/8
ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681	προς ΗΠΑ 16/7	ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	προς Ντάρμπαν 27/7
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Αμβέρσα 9/5	ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	προς Βραζιλία 14/7
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟ (κ.)	73	14765	προς Ιαπωνία 6/7	ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (μ.)	77	14275	προς Βιεννάμ 20/7
ΑΚΤΗ (κ.)	71	21620	πρ. "Cielo di Venezia"	ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166	α. Ν. Ορλεάνη 3/8
ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196	μεταφορές Ερυθράς				
				ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591	προς Ντουμπάι 7/8
				ΑΟΥΚ (κ.)	75	35354	προς Σαν Νικόλας 20/7
				ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	υπέστειλε ελληνική

ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006	ε. Λ. Τσάρλς 24/7
ΑΠΙΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Ντάρμπαν 4/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	ε. Πειραιά 11/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΙΑΝΤ (μ.)	80	3958	προς Μπιλμπάο 28/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΟΝΑΝΤ (μ.)	82	3901	προς Ντακάρ 26/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	ε. Ραβέννα 4/8
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	ε. Μπάχια Μπλάνκα 7/8
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767	α. Ρότερνταμ 11/8
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	ε. Σιλικάπ 3/8
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	προς Γερμανία 22/7
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	προς Ντουμπάι 8/8
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΩΝΤΕΡΕΡ (δ.κ.)	75	45001	πρ. "Teekay Vision"
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 7/7
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977	προς Αλεξάνδρεια 4/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.)	75	150960	προς Φουτζέιρα 26/7
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197	α. Τζουαίμα Τέρμ. 5/7
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	προς Μπαγκκόκ 15/7
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	προς Ν. Ορλεάνη 12/8
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΜΠΑΙΗ (δ.μ.)	75	126774	ε. Πειραιά 8/8
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898	προς Πόρτ Σουδάν 23/7
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	προς Νοβοροσίσκ 2/7
ΑΡΓΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	9996	ε. Ιταζάι 25/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	προς Ναντόκ 3/8
ΑΡΗΣ (π.)	73	14670	επισκ. Πειραιά 16/5
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700	προς Λός Αντζελες 6/8
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283	προς Σάουδα 7/8
ΑΡΙΣΒΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Σάν ΑΝτόνιο 5/8
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594	προς Μουδανιά 8/8
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978	α. Βαλτιμόρη 20/7
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112	ε. Μπέντι 5/7
ΑΡΙΩΝ (δ.κ.)	73	30067	προς Αβάνα 13/7
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	ε. Μπουλών 4/8
ΑΡΚΑΔΙΑ Ι. (π.)	73	89566	προς Τουμπάραο 22/7
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	78	6414	αργεί Μπρεμερχάβεν
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	προς Πειραιά 13/8
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	ε. Νταμάμ 14/8
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598	α. Συρακούσες 5/8
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	προς Κορέα 26/6
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349	ε. Ακαμπα 9/8
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	ε. Σαγκάι 16/7
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003	ύψωσε ελληνική
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	ε. Βρέμη 11/8
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527	προς Αιν Σούκνα 23/6
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035	ε. Τζουαίμα Τέρμ. 13/8
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	ε. Νίγκμπο 30/6
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	προς Γκντάνακ 14/8
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525	προς Ταιτσούκ 9/7
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281	ε. Αμπιτζάν 14/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΑΥ (κ.)	77	11159	α. Παρανάγουα 1/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (μ.)	81	40134	προς Αγγλία 27/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ	78	38467	προς Σαγκάι 10/7
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Καζαμπλάνκα 9/7
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	11269	πρ. "Aditya Uday"
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	προς Σορέλ 27/7
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	προς Αμπιτζάν 27/7
ΑΤΛΑΣ II (δ.π.)	74	20322	πρ. "Θήτα Ατλας"
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14684	προς Μουρμάνσκ 15/7
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Ν. Ορλεάνη 13/7
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	προς Ζανζιάγκ 17/7
ΑΦΡΙΚΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494	ε. Λάγος 8/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763	προς Σάινες 20/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656	προς Ογουέντο 9/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705	ε. Κωνσταντίνα 9/8
ΒΑΓΓΕΛΗΣ (μ.)	77	14954	πρ. "Γαλις"ας"
ΒΑΙΝ (δ.κ.)	65	13408	υπέστειλε παναμαϊκή
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	ε. Τσιβταβέτσινα 19/7
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μπχ.)	77	69913	αργεί Πειραιά
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΛΛΗ Π. (κ.)	74	8925	προς Ρότερνταμ 6/7
ΒΑΛΠΑΡΑΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	αργεί Πειραιά
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	ε. Λάγος 9/8
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.Μπχ.)	80	50108	υπέστειλε ελληνική
ΒΑΣΙΛΙΑΣ ΙΧ (κ.)	77	2996	προς Μιζουράτα 20/7
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές

ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516	ε. Σάρζα 28/7
ΒΕΝΟΥΣ V. (δ.)	81	42048	α. Χιούστον 10/8
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224	προς Σφάξ 28/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.Κ.)	72	17890	α. Λάγος 5/8
ΒΕΡΓΙΝΑ	75	20513	προς Ν. Κορέα 16/6
ΒΕΡΝΑΛ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	74	33521	πρ. "Βαρέννα"
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055	ε. Κονακρύ 9/7
ΒΕΡΟΠΕΣΟ (κ.)	71	10067	ε. Πειραιά 15/6
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	α. Κπέμπε 2/8
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	στο Ρίο Γκράντε 23/7
ΒΗΤΑΣΚΑΥ (π.)	71	12222	ε. Αοντοντ 20/7
ΒΗΤΑΣΤΑΡ (κ.)	76	37700	πρ. "Navios Enterprise"
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917	ε. Ρίο Γκράντε 4/8
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	προς Ιντσόν 24/7
ΒΙΕΝΝΑ ΣΚΑΥ (ΑΒ.)	74	14887	πρ. "Αγία Τριάς"
ΒΙΚΤΟΥΡΥ (κ.)	78	10411	προς Λός Αντζελες 10/8
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Νιγηρία 2/8
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	προς Τακοράντι 18/7
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	προς Ιορδανία 22/7
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077	προς Ρουέν 2/8
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	προς Ζανζιάγκ 4/7
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ (δ.μ.)	72	1999	προς Σόγκλα 23/2
ΒΟΡΕΑΣ (μ.)	75	28275	πρ. "Adriano"
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ			
ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	21733	α. Τενερίφη 7/8
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295	προς Ντουάλα 12/8
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Τζακάρτα 26/7
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	ε. Ντάρμπαν 7/8
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	ε. Λουάντα 14/7
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	προς Λάγος 11/7
Γ. ΡΟΥΣΟΣ II (κ.)	76	1599	προς Μπέλφαστ 13/8
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588	αργεί Πειραιά
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	προς Ρότερνταμ 29/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	ε. Μοτρίλ 3/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	προς Σενζάκι 22/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	ε. Σουέζ 30/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	προς Πειραιά 28/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	ε. Ν. Μαγκαλόρ 11/6
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	32501	α. Μάντρε Ντέ Ντέους 4/8
ΓΙΑΝΜΠΑΣ (κ.)	76	10185	επωλήθη Ελληνες
ΓΙΑΝΜΠΑΣ Ι. (π.)	78	9236	προς Καλλάο 29/7
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	ε. Σιγκαπούρη 18/7
ΓΙΑΣΕΝΑ (Ον.)	78	9236	προς Κακινάδα 7/8
ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ (κ.)	74	12458	πρ. "Τιρόλ"
ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ V. (κ.)	75	40967	Πρ. "United Venture"
ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	ε. Λάγος 27/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	588231	προς Βραζιλία 4/7
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724	προς Αλγερία 7/8
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	προς Βραζιλία 15/7
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Σάν Λορέντζο 6/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	προς Καλλάο 30/7
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Ιντσόν 27/6
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (Μπχ.)	71	29897	υπέστειλε κυπριακή
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	ε. Τσίμπα 4/8
ΓΚΑΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	ε. Μελλήνη 7/8
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	45082	προς ολλανδία 22/7
ΓΚΑΣ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	προς Κασσιούκ 22/6
ΓΚΑΣ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909	προς Μπανιάς 13/8
ΓΚΑΣ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476	α. Μπατάγκας 24/7
ΓΚΑΣ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	προς Τρινιτάντ 12/8
ΓΚΑΣ ΛΑΙΟΝ (δ.)	72	9327	προς Κασσιούκ 3/7
ΓΚΑΣ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	προς Λισσαβόνα 12/8
ΓΚΑΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	68	12870	προς Πασίρ Γκουττάγκ 15/7
ΓΚΑΣ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.)	79	13760	προς Ελλάδα 12/8
ΓΚΑΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445	προς Πασίρ Γκουττάγκ 24/7
ΓΚΑΣ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	85	23508	προς Λιβύη 11/8
ΓΚΑΣ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	προς Μαρόκο 10/8
ΓΚΑΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	349886	προς Σιγκαπούρη 16/7
ΓΚΑΣ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	προς Ντουμπάι 14/7
ΓΚΑΣ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.π.)	77	3999	προς Ρεινιόν 2/8
ΓΚΑΣ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997	ε. Βομβάη 10/8
ΓΚΑΣ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Ινδία 9/8
ΓΚΑΣ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Λιμάμ 14/7
ΓΚΑΣ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	α. Λισσαβόνα 23/7
ΓΚΑΣ ΧΟΡΙΖΟΝ	89	11821	προς Ελλάδα 8/8
ΓΚΑΛΗΣΗ (Ον.)	69	998	α. Αλεξάνδρεια 5/8
ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	ε. Ρότερνταμ 14/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	ε. Παρανάγουα 2/8

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	προς Ν. Ορλεάνη 30/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099	ε. Φουτζέιρα 8/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣΣ (π.)	71	16815	προς Βάλβις Μπαίη 30/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥδ.ΝΜ)	76	209788	α. Λούπ Τέρμιναλ 27/7
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	προς Νταλιάν 4/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ			
ΓΚΛΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	προς Αφρική 2/8	(δ.)	67	47344	προς Σαντάν Τέρμ. 8/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	ύψωσε ελληνική	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΙΖΤ (δ.)	75	45000	προς Ν. Καληδονία 22/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Προγκρέσσο 31/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΙΔΗ (μ.)	90	23272	προς Βραζιλία 23/6	(δ.ΝΜ)	75	146263	προ Φουτζέιρα 10/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ				ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ			
(π.)	84	24850	προς Μ. Μαγκάνουι 2/8	(δ.ΝΜ.)	77	173086	προς Αιν Σούκνα 31/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ				ΕΛΛΕΣΠ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ			
(δ.π.)	78	3450	προς Μπαγκκόγκ 8/8	(δ.ΝΜ.)	75	42813	προς Μίνα αλ Φαχάλ 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ύψωσε παναμαϊκή	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	α. Τζουμπάιλ 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	προς Κουνάμα 17/7	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 26/7	(δ.)	74	43441	ε. Σιγκαπούρη 27/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΚΑΥ (κ.)	75	16169	α. Ντουλούθ 20/7	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Ν> Ορλεάνη 3/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	12291	προς Ν. Ορλεάνη 3/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	μεταφορέ Ινδονησίας
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Βερακρούζ 16/7	ΕΛΛΗ	79	18392	προς Κόλπο ΗΠΑ 6/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Ν. Ορλεάνη 3/9	ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387	ε. Τάμπα 8/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝ-				ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983	προς Κούβα 5/7
ΤΖΕΡ (π.)	79	13005	προς Αλγέρι 13/7	ΕΛΛΙ (Μπχ.)	75	59307	προς Παρανάγουα 24/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	προς Πόρτο Πλάτα 2/8	ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274	προς Πειραιά 25/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733	προς Σάντα Μάρτα 8/8	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957	ε. Χοντάντα 22/7
ΓΚΟΛΑΝΤΦΙΝΤΣ (μ.)	78	9379	προς Καζαμπλάνκα 24/7	ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516	στον Πειραιά 7/6
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	προς Ιμμιγκχαμ 11/8	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μπχ.)	76	6981	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	προς Μπουσάν 6/8	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	προς Λά Γκουαίρα 6/8
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	21737	ε. Ν. Ορλεάνη 8/8	ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	προς Μομπιλ 4/8
ΓΚΡΕΙΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	72	38889	προς Ολλανδία 30/7	ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μπχ.)	81	27771	α. Σουέζ 19/7
ΓΚΡΕΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317	προς Ασσάμπ 3/8	ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ ΣΚΑΥ	68	35487	α. Σάν Λορέντζο 29/7
ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14523	προς Ινδία 31/7	ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	ε. Νουακτσότ 6/8
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	προς Βραζιλία 10/7	ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	ε. Κωνσταντίνια 5/8
ΓΟΥΑΥΑΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164.717	ε. Φουτζέιρα 21/6	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Μπ. Αίρες 24/7
ΓΟΥΕΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	προς Φλάσσιγκ 30/7	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	ε. Ανακόρτες 8/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	επισκ. Χονολουλού 24/7	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Τζέντα 4/8
ΓΟΥΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Νικόσια 26.7	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	προς Γερμανία 21/7
ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	79	9371	προς Τζέντα 6/8	ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	ύψωσε Παναμαϊκή
ΓΟΥΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	α. Ν. Ν. Ορλεάνη 8/8	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΙΒ	86	15952	στη Μανίλα 9/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΙΤΥ *	83	24500	ε. Σιγκαπούρη 7/8	ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	προς Ασσάμπ 11/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268	προς Ιντσόν 3/8	ΕΡΜΗΣ (κ.)	76	38995	προς Περσικό 6/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	προς Κράμπι 9/7				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-				ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	ε. Τέμα 7/8
ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	προς Σαν Χουάν 26/7	ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπχ.)	72	31814	προς Βαρκελώνη 22/7
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Σαγκάη 22/7	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	προς Φιλιππίνες 13/2
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	αργεί Πειραιά	ΕΣΤΡΕΛΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	αργεί Ντάρμπαν
				ΕΤΟΥΑΛ (κ.)	90	12450	ε. Μπαγκκόγκ 10/8
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Ραβέννα 7/8	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	73	1598	ε. Σ. Μαλώ 7/8
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	α. Λ. Τσάρλς 25/7	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	προς Βεγκάζη 22/7
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	προς Ντάρμπαν 3/7	ΕΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	ε. Βηρυτό 9/8
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	προς Νιγηρία 7/8	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	στο Σόγιο 22/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Κολόμπο 30/7/92	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	προς Ταιβάν 13/7
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400	προς Κοπέρ 9/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Καλδέρτα 21/7
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	α. Κακινάδα 5/8	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	ε. Πειραιά 26/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	προς Μπαγκκόγκ 18/6	ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	προς Ονσάν 3/8
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 7/8	ΕΥΒΟΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	προς Τερνέστη 13/8
ΔΙΑΣ (π.)	73	14670	α. Καλλάο 19/6	ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030	ε. Χιούστον 10/8
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817	ε. Αντεν 1/8	ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220	προς Λιβόρνο 11/8
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	ε. Φόυνες 11/8	ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	προς Ιντσόν 4/8
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	προς Μισουράτα 13/7	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Κουκντό 23/6
ΔΟΥΦΟΡΟΣ (π.)	72	19107	ύψωσε σημαία Μπαχάμας	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Νορβηγία 12/8
ΔΣΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834	προς Ξιγκάγκ 11/7	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Λ Τσάρλς 23/7
ΔΣ ΠΑΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	προς Τζέντα 30/7	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Ιντσόν 11/7
				ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	δ. Παναμά 29/7
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	1187	9ε. Λουάντα 8/7	ΕΥΡΥΛΗ (μ.)	69	16229	α. Ιλόιλο 29/7
ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	προς Σίντι Κερύ 9/8	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Φλάσσιγκ 3/8
ΕΚΤΟΡ (κ.)	81π	30741	πρ. "maersk Sentosa"	ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	προς Ρότερνταμ 25/7
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445	μεταφορές Περσικού	ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	ε. Τσιταγκόγκ 25/7
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	προς Λουάντα 5/8				
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	προς Χακοντάντε 7/7	ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492	προς Ν. Αμερική
ΕΛΕΝΑ Α. (κ.)	70	16128	πρ. "Παντάνασσα"	ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	προς Κάρατσι 26/6
ΕΛΕΝΑ V. (π.)	73	20713	προς Σαγκάη 2/8	ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	α. Ντουμπάι 24/4
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Νοβοροσσίτσκ 1/7	ΖΕΑ (π.)	69	48154	προς Καρμπονέρας 30/7
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Λάς Πάλμας 30/7	ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	α. Νταμμάμ 2/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	προς Ποχάγκ 24/7	ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΕΛΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Κάρατσι 31/7	ΖΟΥΖΟΥ (κ.)	73	25045	α. Νταλιάν 18/7
ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412	προς Σιγκαπούρη 28/7				
ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.0	80	16106	α. Γκάλβεστον 30/6	ΗΒΗ	79	16379	Κέητ Τάουν 29/7
ΕΛΙΝΑ	75	8788	στη Λάς Πάλμας	ΗΡΑ*	79	16390	προς ΗΠΑ 13/7
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	α. Ν. Ορλεάνη 28/7	ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Σουέζ 3/3
ΕΛΛΕΝΙΚ (Μπχ.)	83	7983	ε. Πειραιά 23/7	ΗΣΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	73448	ε. Κόμπε 7/8
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ(κ.)	77	10999	επισκ. Βάλβις Μπαίη 3/8	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Κακογκάβα 11/8
				ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	προς Χουάγκου 28/7

ΘΕΑΝΩ (μ.)	74	35073	πρ. "Παλιμέρ"	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργε'ι Πειραιά
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	προς Ιταλία 12/7	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	α. Λά Γκουλέτ 9/8
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798	προς Μαρόκο 25/7	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	α. Βανκούβερ 23/7
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Αμβούργο 3/7	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	ε. Πειραιά 14/6	(κ.)*	77	9941	ε. Ν. Ορλεάνη 27/7
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	ε. Γελα 8/8	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	προς Τζακάρα 8/8
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ				ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	ε. Ρότερνταμ 13/8
(δ.Κεul.)	72	2934	μεταφορές Λιβύης	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δπ.)	80	4397	α. Αλεξάνδρεια 4/8
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	ε. Πειραιά 28/7
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	επισκ. Πειραιά 27/5	ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	προς Βραζιλία 30/7	(κ.δ.)	81	1800	ε. Αντεν 5/8
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	προς Σουέζ 20/7	ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	ε. Νταβάο 7/9
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΙΟΝ (Μπχ.)	79	1241	α. Ματάνι 2/7	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	57527	πρ. "Βεργώ"
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μπχ.)	79	1239	προς Βακαμόντε 4/6	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	72	57056	πρ. "Πόιντ Κλήαρ"
ΙΖΟΛΑ (ΑΒ)	72	19406	αγορά από αλλοδαπούς	ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ(κ.)	90	31643	προς Αυστραλία 2/8
ΙΑΕΝΑ (π.)	77	15422	προς Βερακρούζ 23/7	ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	64	4673	α. Ρότερνταμ 28/7
ΙΑΙΔΑ (κ.)	73	116059	υπέστειλε ελληνική	ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	ε. Αλεξανδρέττα 12/8
ΙΑΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Σαν Αντόνιο 19/7	ΚΑΡΙΝΑ (Μπχ.)	72	11954	αργε'ι Πειραιά
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	ε. Φουτζέιρα 8/8	ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379	ε. Κουβέιτ 8/96
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ. Ονδ.)	67	12588	προς Περσικό 29/7	ΚΑΡΑΙΤΑ (π.)	76	9996	προς Μπαγκόγκ 11/7
ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ (κ.)	72	39219	πρ. "Πάνκαρ Ιντομιτάμπλ"	ΚΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	72	15015	υπέστειλε παναμαϊκή
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	προς Πόρτ Κάιζερ 2/8	ΚΑΖΗ (κ.)	75	76873	προς Μπαλμπόα 7/8
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΥ (κ.)	82	41962	α. Ν. Ορλεάνη 8/7	ΚΑΖΣΟΣ (κ.)	77	11582	προς Χόγκ Κόγκ 10/7
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	προς Λός Αντζελες 30/5	ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Κάντλα 24/7
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	προς Γιβραλτάρ 28/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	προς Αλεξάνδρεια 31/7
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	δ. Ντόβερ 17/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Λ. (κ.)	78	10245	πρ. "ΡΟtsdam"
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	α. Αλεξάνδρεια 5/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	προς Παρανάγουα 27/7	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	α. Πόρτ Χάρκουρτ 2/7
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.Βα.)	81	2971	αγορά από αλλοδαπούς	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	προς Κοξίν 10/8
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	ε. Βιζακαπατνάμ 24/7	ΚΑΤΥΑ V. (κ.)	74	26316	προς Τζέντα 4/8
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)*	73	15382	πρ. Λάζαρο Καρντένας 9/8	ΚΑΥ (κ.)	76	11721	πρ. "Handy Islander"
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	προς Καβάλα 10/8				
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	ε. Βερακρούζ 27/7	ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Χερσώνα 5/8
ΙΟΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	α. Ακαμπα 4/8	ΚΕΙΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Ασάμπ 31/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	προς Κορέα 9/8	ΚΕΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	προς Γκουγιαμπάλ 28/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΟΡ (π.)	69	173272	προς Ντουμάι 24/7	ΚΕΙΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Πειραιά 16/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	προς Τρίπολη 21/7	ΚΕΝ ΑΙΛΑΝΤ.	81	9909	πρ. Καγκαγιάν ντε Ορο 19/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	ε. Οζάκα 11/8	ΚΕΝ ΓΚΕΙΛ	79	11279	προς Μανίλα 7/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	78	1115979	προς Ξιγκάγκ 6.7	ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	προς Μπαντίρμα 8/8
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΙΝΤ (δ.π.)	75	7297	προς Βέντσπιλς 3/8	ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	ε. Λομέ 16/7
ΙΟΣ (π.)	68	15474	ε. Χάρτλπουλ 8/8	ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878	ε. Σάρροχ 2/8
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	ε. Σιγκαπούρη 14/7	ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	προς Δακάρ 6/8
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	αργε'ι Πειραιά	ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	προς Ν. Κορέα 19/7
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	προς Νικολάγιεφ 26/7	ΚΙΝΑΡΟΣ Γ. (π.)	74	10053	επισκ. Πειραιά 7/7
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Κόμπε 3/8	ΚΙΝΣΙΠ (δ.Μπχ.)	77	76547	πρ. "Chevron Sun"
ΙΣΤΡΙΑ ΕΞΠΡΕΣΣ (Βα.)	83	11849	προς Χόγκ Κόγκ 11/8	ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	προς Σάφι 2/8	ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	προς Ινδονησία 30/7
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544	προς Βραζιλία 1/7	ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Παρανάγουα 31/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	ε. Π. Σάιθ 5/8	ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	στο Κήλαγκ 31/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	προς Πειραιά 6/8	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΜΑΡΙΝ			
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	προς Ιντσόν 21/6	(Μπχ.)	78	13899	ε. Αδελαΐδα 11/8
				ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΙΑΝΣ			
ΣΜΒ ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470	προς Ντάρ ες Σαλάαμ 23/7	(Μπχ.)	77	10407	προς Ν. Ορλεάνη 8/8
ΣΜΒ ΕΝΣΑΙΝ (κ.)	79	11844	προς Μομπάσα 12/7	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ			
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112	προς Κούβα 11/6	(Μπχ.)	78	13605	ε. Βανκούβερ 30/7
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	α. Γιούροπορτ 30/7	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μπχ.)	86	10771	α. Ν. Ορλεάνη 27/7
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	προς Βραζιλία 27/7	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ (φ.)	86	10765	προς Μοντεβιδέο 1/8
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145	προς Λίβερπουλ 13/8	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΡΑΙΝ (κ.)	86	10511	προς Σαγκάη 16/7
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154	ε. Βιζακαπατνάμ 7/8	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	προς Κίνα 7/7
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663	ε. Νοβοροσίσκ 2/7	ΚΛΙΠΠΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)	86	12510	προς Ισπανία 10/8
ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.)	76	15856	ε. Σάν Λορέντζο 10/8	ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΒΑΝΤΟΡ (μ.)	74	9903	ε. Βηρυττό 9/8
ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	72	1171	ε. Ντάρμπαν 27/7	ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	75	9903	προς Ιταζάι 7/8
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	ε. Φιλαδέλφεια 10/8	ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ			
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	προς Ν. Ατλαντικό 1/8	(μ.)	75	9903	προς Ντουάλα 7/8
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069	πρ. Μπρουνσμπουτέλ 31/7				
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντιζι	ΚΟΛΜΕΝΑ (ΑΒ)	68	14691	πρ. "Αστρον"
ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366	προς Μαριούπολη 23/7	ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ			
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	προς Βραζιλία 25/7	(Ν.Μ.)	74	82786	προς Πόντα ντα Μαδέιρα 5/8
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	ε. Κωνσταντία 27/7	ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	α. Ν. Ορλεάνη 4/8
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	προς Ν. Αμερική 27/7	ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9573	προς Σιγκαπούρη 8/6
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	προς Αίγυπτο 7/8	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Ινσ'ον 21/7
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)*	77	10688	προς Ταλκαχού'ανο 22/3	ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ				(μ.)	70	8201	αργε'ι Πειραιά
(Μ.)	67	16098	προς Χόγκ Κόγκ 22/3	ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	ε. Γίγκου 17/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	προς Τρομπέτας 27/7	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	προς Ντάρμπαν 7/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (δ.μ.)	89	25368	ε. Δουκέρη 11/8	ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	προς Δ. Αφρική 4/8
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	73	11954	ε. Αμστερνταμ 14/8	ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Γιβραλτάρ 31/7
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	προς Ζίρκου Αϊλαντ 6/8	ΚΟΡΝΙΣ II (κ.)	77	15043	ε. Σιγκαπούρη 22/7
ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656	μεταφορές Αμπίτζαν	ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Σάντος 3/7
ΚΑΠΠΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	11929	πρ. "Νιούτον"	ΚΟΣΜΑΝ 1 (κ.)	77	14186	προς Χουάγκου 6/8

ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	α. Ν. Ορλεάνη 9/8	ΜΑΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	39050	προς Κολομβία 19/9
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	προς Ρότερνταμ 8/8	ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704	προς Καναδά 30/6
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	προς Ναυζύγκ 18/7	ΜΑΚΕΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996	προς Ευρώπη 29/7
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100	προς Γιβραλτάρ 10/8	ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	ε. Γιούροπορτ 12/8
ΚΟΤΟΚΟΥ (Ν.Ζ. δ.)*	75	16221	προς Ν. Πλούμουθ 5/8	ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993	προς Ν. Κορέα 29/7
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Γκίσμπορν 9/8	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ε. Πασαγιές 5/8
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	προς Κριστομπάλ 6/8	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	προς Φλάσσιγκ 30/7
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	υπέστειλε ελληνική	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.)	75	149293	ε. Φουτζέιρα 30/5
ΚΡΕΙΝ (κ.)	76	20355	προς Α. Αντζελες 1/8	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186	προς Ισπανία 28/7
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	ε. Αμβέρσα 29/6	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186	προς Γδύνια 24/7
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	επισκ. Φουτζέιρα 11/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	70	33185	προς Κίνα 29/7
ΚΡΙΟΣ I (π.)	71	1594	ε. Κοπέρ 10/8	ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ (μ.)	83	32100	α. Ν. Ορλεάνη 10/8
ΚΡΙΣΑ (π.)	79	12784	προς Τούλσκ 13/6	ΜΑΚ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Τέμα 4/8
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	ε. Μελλίλη 8/8	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	α. Βάλβις Μπαίη 17/6
ΚΥΔΩΝΙΑ (μ.)	77	9634	προς Ταρτούζ 4/8	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	προς Μπερντάνσκ 26/7
ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686	ε. Καθασάκι 4/8	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	προς Πότι 15/7
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	προς Μαδράς 4/8	ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954	προς Βραζιλία 11/8
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	προς Βηρυττό 4/6	ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878	ε. Αμουά Μπαίη 29/6
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	ε. Μαριούπολη 12/8	ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	προς Χόγκ Κόγκ 3/7
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Δανία 3/8	ΜΑΡΙΑ Δ. (Μα.)	68	16587	προς Βάρνα 4/8
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199	στον Πειραιά 30/7	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108	προς Κωνσταντίντσα 21/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Νταμμάμ 28/7	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	προς Ν. Κορέα 25/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Ιταλία 9/8	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	προς Μπαγκκόγκ 16/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	προς Βανκούβερ 26/7	ΜΑΡΙ Τ. (δ.κ.)	76	15232	ε. Σιγκαπούρη 20/7
ΚΩΣΤΑΣ Η. (μ.)	74	9192	υπέστειλε κυπριακή	ΜΑΡΙΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798	α. Βανκούβερ 21/6
ΚΩΣΤΑΣ Σ. (π.)	78	5600	προς Ταρτούζ 29/7	ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995	προς Σαγκάη 2/6
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	ε. Βηρυτό 7/8	ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	προς Παλάου Σαμπού 5/8
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	α. Πειραιά 11/8	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	ε. Κήλαγκ 17/7
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	προς Μουδανία 7/8	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	προς Βραζιλία 28/7
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	προς Αγγλία 5/8	ΜΑΡΙΖΑ (Μπχ.)	81	15177	προς Βενετία 4/8
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	προς Μαυρίκιο 24/7	ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263	ε. Φόξ 16/7
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	προς ΗΠΑ 24/7	ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732	προς Μπανγιούλ 4/8
ΛΑΡΚ (κ.)	73	9599	προς Αρούμπα 5/8	ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928	α. Νταμμάμ 13/8
ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767	ε. Πόρτο Καμπέλλο 26/7	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Κολόμπο 1/8
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	75	15833	υπέστ. σημ. Μάκτας	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	προς Φουτζέιρα 8/6
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (κ.)	72	27833	προς Βατούμ 23/7	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	προς Σιγκαπούρη 26/7
ΛΕΙΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	προς Βραζιλία 11/7	ΜΑΡΙΝΕΡ I (π.)	71	1887	προς Αλεξ'ανδρεία 12/8
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	προς Κριστομπάλ 13/8	ΜΑΡΙΝΙΚ Γ. (κ.)	72	16018	πρ. "Σή Κίγκ"
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.)	72	17914	προς Φλάσσιγκ 13/8	ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	προς Κίνα 4/6
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	προς Σιγκαπούρη 10/8	ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	προς Μπουργκάς 19/3
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Χάιφα 11/8	ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407	ε. Κοπέρ 10/8
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	προς Ακαμπα 13/8	ΜΑΡΛΙΝ (μ.)	75	23334	πρ. "Αλεξάνδρεια"
ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	προς Κων/πολη 16/7	ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067	επισκ. Νιτερόι 11/8
ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183	α. Ρίο Ιανέιρο 9/8	ΜΑΣΚΩΤ (κ.)	70	12592	επωλήθη Ελληνες
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	προς Σ. Αραβία 27/6	ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402	προς Ν. Κορέα 18/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Κ. (κ.)	77	5744	προς Μίλφροντ Χάβεν 10/8	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	προς Κωνσταντίντσα 3/8
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	ε. Αμβέρσα 4/8	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	προς Ναντόρ 5/8
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	προς Χουάγκου 6/8	ΜΑΤΘΙΛΑΚΙ (κ.)	76	21372	προς Ν. Ορλεάνη 1/8
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	προς Καοσιούγκ 20/7	ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	μεταφορές Περσικού
ΛΙΜΠΕΞΕΛ* (π.)	69	17872	προς Πόρτ Σουδάν 10/8	ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	προς Κίνα 29/5
ΛΙΜΠΡΑ I. (μ.)	88	12735	επισκ. Σιγκαπούρη 4/8	ΜΑΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	πρ. Λομέ 9/8
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	στον π. Ορινόκο 26/7	ΜΕΛΟΙ (μ.)	76	22297	πρ. "Μαίρη Ν."
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	ε. Φρητάουν 8/7	ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572	προς Ιταλία 5/8
ΛΙΝΚΑ (Ονδ.)	74	1490	α. Παλέρμιο 9/8	ΜΕΛΩΔΙΑ (κ.)	73	14670	πρ. "Αρης"
ΛΙΝΚΟΥΒΑ (δ.π.)	80	4816	υπέστειλε σημ. Λιθουανίας	ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357	προς Αβάνα 1/7
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Μανζανίλο 31/7	ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	9901	προς Κούβα 25/7
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΡΕΠΡΑΙΖ (δ.Βρ.)	83	30479	προς Κιουρασάο 24/7	ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μπχ.)	70	23081	προς Γιβραλτάρ 4/8
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βα.)	82	36865	προς Πασκάγκουλα 5/8	ΜΕΝΤΩΡ (κ.)	73	13729	πρ. "Mento"
ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407	προς Μπαγκκόγκ 12/8	ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28273	προς Δ. Μεξικό 1/8
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/8	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738	προς Ντουμάι 12/8
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	στον Πειραιά 15/5	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	προς Γιαμπούκα 9/8
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	41477	προς Αμπιτζάν 26/7	ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	ε. Γκάλατς 8/8	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	προς Βενεζουέλα 5/8
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	προς Σικάγο 29/7	ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Ν. Ορλεάνη 31/7
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μπχ.)	72	6513	προς Χοκάτα 10/8	ΜΙΓΚΟΥΕΛ (μ.)	74	20712	πρ. "Δάμων"
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μπχ.)*	78	13427	προς Βραζιλία 30/7	ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	ε. Καέν 7/8
ΜΑΕΡΣΚ ΟΣΕΑΝΙΑ (κ.)	72	20325	πρ. "Meonia"	ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	προς Μπαγκκόγκ 24/7
ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040	προς Πόρτο Μπαρίας 28/8	ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	προς Αμστερνταμ 9/7
ΜΑΙΡΗ Δ. (κ.)	75	29120	πρ. "Mare Venetum"	ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	προς Οζάκα 23/6
ΜΑΙΡΥΛΟΥ II (κ.)	74	30168	ε. Σ. Λορέντζο 11/8	ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	84	37584	ε. Πασαγιές 5/8
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	προς Μεξικό 21/7	ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	84	37584	πρ. "Bright Eagle"
ΜΑΚΓΟΥΩΡΙΟΡ (κ.)	73	31427	προς Μόντρεαλ 11/6	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	μεταφορές Μπαχάμας
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28365	ε. Νάντη 6/8	ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061	στη Κλαίπεδα 5/8
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ 9κ.)	80	9154	προς Φαντσέγκ 3/8	ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38686	στον Πειραιά 24/5
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	προς Πειραιά 24/7	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Ασάμπι 10/7
ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	21708	προς Αγ. Πετρούπολη 3/7	ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	προς Λάς Πάλλμας 25/6
ΜΑΚΝΤΟΝΑΛΝΤ (κ.)	74	34789	πρ. "K. Challenger"	ΜΙΣΤΡΑΛ II (δ.π.)	73	1272	πρ. "Θήτα Μιστράλ"

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	ε. Φιλαδέλφεια 5/8	ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	ε. Πειραιά 11/8
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	προς Βούγκ Τάου 6/8	ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	προς Ποχάγκ 11/8
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579	ε. Τζέντα 24/7	ΝΙΟΥ ΕΡΑ (μ.)	71	9048	πρ. "Διαμαντής Π."
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μπχ.)	78	103812	αργεί Κολούμπια	ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	προς Ποχάγκ 2/8
ΜΠΑΛΚ ΑΘΗΝΑ (κ.)	74	71967	πρ. "Comtrade"	ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	75	20797	προς Μαντράς 11/8
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	α. Τέμα 8/5
(Μπχ.)	79	6414	αργεί Μπρεμερχάβεν	ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	α. Ράς Τανούρα 19/7
ΜΠΑΡΜΠΑ ΘΑΝΑΣΣΗΣ				ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ			
(κ.)	77	36411	πρ. "Πέλαγος"	(δ.π.)	84	2469	α. Νάντη 26/7
ΜΠΑΡΟΝ (κ.)	80	63443	αγορά από αλλοδαπούς	ΚΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	ε. Μαϊάμι 9/8
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	ε. Σέτε 4.8	ΚΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	ε. Γκράντ Καυμάν 6/8
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΚΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (μ.)	72	7266	προς Ματάντι 16/8
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	δ. Σουέζ 11/8	ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	προς Κούβα 1/4	(Μπχ.)	80	6414	α. Πειραιά 2/10
ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Ελλάδα 1/8	ΝΤΑΓΚΟΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	77	8750	πρ. "Κατερίνα Δρακοπούλου"
ΜΠΛΑΚ ΣΗ Τ. (μ.)	69	5903	α. Φουτζέιρα 1/1	ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	ε. Αμβέρσα 5/8
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418	προς Κούβα 7/7	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ (μ.)	71	15954	προς Ν. Αφρική 2/8	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	προς Σουγκέι Πακνίγκ 31/7
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	προς Σαν Μάρκος 26/7	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581	προς Γκρεσίκ 30/7
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954	προς Κορέα 27/7	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤΙ (π.)	68	18210	προς Παρανάγουα 29/7
ΜΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707	αργεί Πειραιά	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ			
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-				(μ.)	66	15784	προς Κίνα 1/8
ΤΣΡΟΥΣ (δ.κ.)	75	6794	ε. Γκρέντζιαουθ 11/8	ΝΤΕΙΜ Μ. (κ.)	72	6987	αργεί Πειραιά
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ			προς Κόκο 15/7	ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551	προς Πειραιά 6/8
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ				ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (Μπχ.)	84	35453	ε. Οδησσό 6/8
(δ.)	71	1991	προς Λάγος 27/7	ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΙΜ (Μπχ.)	82	32320	προς Βρέμη 23/7
ΜΠΛΟΥΝΤΑΝΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	προς Γιβραλτάρ 20/7
(δ.κ.)	75	2998	ε. Μπουσάν 31/7	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768	επισκ. Πειραιά 29/5
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706	α. Κισσά 6/7	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813	προς Ιράν 8/8
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	αργεί Πειραιά	ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	προς Ιντσόν 6/8
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	προς Γκεμλίκ 6/8	ΝΤΙΝΟΣ (δ.μ.)	62	1979	πρ. "Κώστας Κ."
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522	αργεί Πειραιά
(Μπχ.)	72	6671	αργεί Πειραιά	ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172	α. Τέξας Σίτυ 25/7
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (π.)	71	9603	αργε'ι Πειραιά	ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	ε. Ντόχα 27/7	ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Μάντρε ντε Ντέους 10/8
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιβ.)	73	31861	α. Πασίρ Γκουντάγκ 25/6	ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	ε. Αλεξάνδρεια 11/8
ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	ε. Χάλιφαξ 20/7				
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Μπόννυ 10/8	ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631	προς Σάο Σεμπασιάνο 29/7
ΜΠΡΙΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	προς Κούβα 31/7	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891	ε. Πειραιά 16/7
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)	ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985	ε. Ραβέννα 30/7
ΜΥΚΟΝΟΣ V. (π.)	67	8981	προς Τζέντα 28/7	ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Ρουέν 19/7
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	ε. Σάντος 6/8	ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	α. Ν. Ορλεάνη 9/8
ΜΥΡΣΙΝΗ (μ.)	72	14095	προς Γιοκοχάμα 13/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.π.)	93	160129	υπέστειλε ελληνική
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826	α. Πειραιά 13/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882	ε. Σιγκαπούρη 6/8
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (δ.π.)	91	81400	προς Νιγηρία 30/7
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ Δ. (κ.)	77	9111	προς Γίγκου 8/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Πάχη 9/8
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΙΙ				ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
(κ.)	76	64670	προς Βενεζουέλα 10/8	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	αργεί Πειραιά
ΝΑΙΑ (κ.)*	70	9069	προς Μπαγκκόκ 9/7	ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Κόλπο ΗΠΑ 7/8
ΝΑΙΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	77	34841	προς Ν. Αμερική 29/7	ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796	ε. Πειραιά 9/8
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	ε. Ξιαμέν 15/7	ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	προς Μεξικό 7/8
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	ε. Κοπρ 28/7	ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	ε. Πόρτο Κορτές 5/8
ΝΑΡΕΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	ε. Ρόττερνταμ 15/8	ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	αργεί Θεσσαλονίκη
ΝΑΡΟΒΑ 9δ.	92	81400	α. Ράς Τανούρα 8/7	ΟΝΥΞ (κ.)	69	9824	στο Κολόμπο 1/7
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978	προς Ντερίνς 3/8	ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)	75	39656	δ. Μάλτα 9/8
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	προς Γιβραλτάρ 11/7	ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	προς Ρένι 3/8
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	προς Κίνα 15/4	ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	προς Ρόττερνταμ 29/7
ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (κ.)	73	11291	προς Αγκόλα 30/7	ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	ε. Πόρτο Σάντα Μαρία 2/8
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλας	ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	ε. Ριγέκα 10/8
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. Μαντράς 7/8	ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284	α. Βαρκελώνη 6/8
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ				ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64355	δ. Γιβραλτάρ 26/7
(μ.)	75	2226	α. Ασσντον 8/8	ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000	προς Περσικό 7/8
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518	προς Τυνησία 7/8	ΟΣΕΑΝ ΓΡ. (μ.)	71	13459	προς Κουϊγκντάο 22/5
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592	προς Καβάλλα 23/7	ΟΣΕΑΝ ΛΕΙΚ (κ.)	76	12443	ε. Ρίο Ιανέιρο 10/9
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	προς Γιβραλτάρ 8/8	ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ Ι. (δ.)	80	3323	πρ. "Ocean Hope"
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728	α. Χιούστον 7/8	ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755	ε. Σ. Γκερόγκ 25/6
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Κό Σισάγκ 5/8	ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)	70	8493	πρ. "Cago Mainne"
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	ε. Μαυρίκιο 15/7	ΟΣΕΑΝΙΚΟΣ (κ.)	78	14901	πρ. "Δημοκρατικός"
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	ε. Ξιαμέν 23/7	ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	προς Μπουσάν 7/8	(Μπχ.)	83	9755	ε. Κοατζακοάλλκος 11/9
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856	προς Βραζιλία 3/8	ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	προς Δακάρ 5/8
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	ε. Πειραιά 28/7	ΟΤΑΡΟΘ 1. (δ.π.)	79	3818	προς Ρουέν 25/7
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	α. Αμστερνταμ 29/7	ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΥΖ	84	13852	αργεί Φουτζέιρα
ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΥ	71	29198	δ. Ντόβερ 28/7	ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ			
ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317	προς Ζανζιάνγκ 11/6	ΡΕΙΝΜΠΟΟΥ ΙΙ	84	13881	αγορά από αλλοδαπούς
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	προς Κολόμπο 7/8				
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.Μπχ.)	75	61000	προς Δ. Αφρική 13/7	ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	ε. Μαριούπολη 6/8
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (κ.)	79	10225	πρ. "Cottbus"	ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	α. Γκάνδη 6/8
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	ε. Καράτσι 28/7	ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9429	προς Μπ. Αμπάς 18/7
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269	στο Λάγος 6/11/92				

ΠΑΛΛΑΣ (Μπχ.)	71	7890	δ. Ντόβερ 6/8	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	ε. Λυανουγκάγκ 16/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	ε. Λάγος 7/7	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Σάντο 5/8
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Λα Νουβέλ 8/7	ΠΡΟΣΩ (Μπχ.)	78	26409	προς Κήλαγκ 10/8
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	ε. Βομβάη 18/7	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Ν. Ορλεάνη 2/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807	προς Ογουέντο 11/7	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Καρταγένα 30/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	77	10076	α. Ακαμπα 29/7	ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Μπαλμπόα 20/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	προς Ινδία 24/7	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	προς Μπειχάν 10/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422	προς Χάμπτον 8/8	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Αρούμπα 7/8
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Σάντος 16/7	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	στην Αγκρα ντο Ρέις 11/6
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088	δ. Κων/πολη 5/7	ΠΡΩΤΟΜΑΣΤΟΡΑΣ (κ.)	72	9176	πρ. "White Stork"
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	ε. Αμβέρσα 25/6	ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Λάζαρο Καρντέντας 3/8
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	προς Φινλανδία 6/8	ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΟΦ ΣΑΜΟΣ (κ.)	74	42236	πρ. "King William"
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	α. Πόρτο Νογάρο 28/7	ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	78	1592	προς Ιταλία 29/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μπχ.)	77	23910	προς Κοντσάν 7/8				
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	α. Τζουμπάιλ 4/8	PAINTER B. (κ.)	82	11977	προς Καλλάο 3/8
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Πειραιά 12/5	PAMA (κ.)	87	13651	προς Μανίλα 9/8
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Κήλαγκ 13/7	PANIA (μ.)*	68	1599	προς Ανναμπα 27/4
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	71	6682	προς Μασάν 2/8	ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	προς Περού 26/7
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	προς Πόρτλαντ 2/8	ΡΕΑ (μ.)	73	30930	α. Σαλντάνια Μπαϊή 17/7
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	α. Σαγκάη 14/7	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	προς Ν. Ορλεάνη 29/7
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (Κ.)	86	14319	προς Βραζιλία 4/8	ΡΕΙΝΜΠΟΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	α. Πειραιά 11/10
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	ε. Κάντλα 17/7	ΡΕΙΝΤΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	προς Κεπηττάουν 6/8
ΠΑΦΦΙΝ (μ.)	68	8648	πρ. "Λάκυ Γκρήκ"	ΡΗΤΖΕΝΤ (Μπχ.)	79	8680	α. Νταλιάν 20/7
ΠΕΛΑΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Βαλέντσια 7/8	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	α. Τζέντα 14/7
ΠΕΛΛΑ (μ.)	71	14686	πρ. "Πατρίτσια"	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	προς Καοσιούγκ 3/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	προς Τερνεουζέν 30/7	ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	επωλήθη Ελληνες
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V. (δ.κ.)	71	104253	στη Σιγκαπούρη 30/4	ΡΙΚΜΕΡΣ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	15086	πρ. "Θερμαϊκ"ος
ΠΕΛΝΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Βαρκελώνη 11/8	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Ποντιανός 5/8
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	α. Ν. Ορλεάνη 10/8	ΡΟΖΑ Κ. (Ονδ.)	65	1600	προς Κουελιμάνε 13/5
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	προς Γουατεμάλα 1/6	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	ε. Σεπετίμπα Τέρμ. 4/8
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	ε. Ροστόκ 8/8	ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	προς Ιντσόν 10/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	προς Αλεξάνδρεια 23/7	ΡΟΜΠΙΝ Λ. (χκ.)	76	35706	αγορά από αλλοδαπούς
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	προς Τάμπα 28/7	ΡΟΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκίζαν (αποθήκη)
ΠΕΡΑΑ (κ.)	72	16402	αργεί Πειραιά	ΡΟΟΥΣ ΝΤΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	προς Βαντί Φειράν 31/7
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μπχ.)	72	9635	αργεί Πειραιά	ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	προς Σάο Σεμπασιτίο 3/7
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	ε. Σιγκαπούρη 18/7	ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	προς Φουκουγιάμα 31/7
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	προς Αλγέρι 19/7	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	προς Πειραιά 30/7
				ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	επισκ. Μπρεμερχάβεν 9/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	προς Ιταλία 31/7	ΣΤ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι. (κ.)	82	8719	πρ. "Mercur Lake"
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μπχ.)	73	9749	αργεί Πειραιά	Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	προς Πέζαρο 19/7
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	ε. Μπαρραγκουίλα 23/7	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μπχ.)	81	33471	α. Ν. Ορλεάνη 28/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	σπτο Μπάρ 29/3	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Ιμμιγχαμ 6/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ (π.)	82	13483	ε. Σάν Αντόνιο 1/8	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	ε. Κουινχουαγκντό 12/7	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765	προς Ρόττερνταμ 5/8
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	προς Χαλκίδα 20/7	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	ε. Ν. Ορλεάνη 8/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζέμπελ Αλι 24/4	ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ Ι. (π.)	74	16023	πρ. "Ιόνιαν Κοιμάντερ"
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	ε. Κολούμπα Ρίβερ 9/8	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	επισκ. Σιγκαπούρη 12/8
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	προς Ράς Σουκχέρ 4/8	ΣΑΝ (δ.μ.)	75	68090	ε. Φιουμτσίνιο 4/8
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (μ.)	69	15688	α. Οζάμιζ 21/7	ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	ε. Λάγος 8/8
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076	πρ. "Bousraa"	ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)*	69	9584	προς Ν. Μαγκαλόρ 25/7
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	α. Ντάρμπαν 16/9	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122	προς Μπουσάν 7/7
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Ντάρμπαν 29/7	ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	71	13575	προς Μπουσάν 26/7
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (π.)	75	14741	α. Λισσαβόνα 7/8	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ (μ.)	70	30039	ε. Χόγκ Κόγκ 4/8
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	προς Γιβραλτάρ 14/8	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	75	10297	προς Μπαγκόγκ 29/7
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	προς Καρατάι 28/7	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΚΡΑΦ-ΤΣΑΝ (κ.)	76	10297	ε. Ριγέκα 3/8
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Ταρραγκόνα 30/7	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤΙ (κ.)	75	10297	προς Καοσιούγκ 25/7
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	α. Ξιγκάγκ 18/7	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	24594	ε. Κουινχουαγκντό 17/7
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	προς Χόγκ Κόγκ 10/7	ΣΤΟΝΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	ε. Χόγκ Κόγκ 8/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	ε. Αντεν 7/7	ΣΑΟΥΘ ΑΙΛΑΝΤΤ (π.)	75	12322	α. Νταρ ες Σαλαάμ 17/4
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Αμβούργο 10/7	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	74	12498	προς Κίνα 4/8
ΠΟΡΟΣ	71	20670	προς Μπάχα Μπλάνκα 10/8	ΣΑΟΥΘ ΣΗΑΝΤΣ (π.)	74	10761	προς Ροζάριο 28/7
ΠΟΡΤΑΙΤΤΙΣΙΑ (μ.)	77	8767	προς Μπαγκόγκ 18/7	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	α. Ν. Ορλεάνη 29/7
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Σιγκαπούρη 21/7	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	ε. Χόγκ Κόγκ 8/8
ΠΡΑΙΜ ΒΕΛΒΕΤ (π.)	80	999	προς Θεσσαλονίκη 8/8	ΣΑΤΟΥΡΝΙ (δ.μ.)	74	70741	πρ. "Belle Haven"
ΠΡΑΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	προς Κων/πολη 8/8	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	προς Πράια Μόλε 15/7
ΠΡΑΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	προς Λεμεσό 11/8	ΣΕΙΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς Νοβοροσίσκ 15/7
ΠΡΑΙΜ ΒΙΟΥ (π.)	79	1599	προς Πειραιά 12/8	ΣΕΙΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143	προς Ρας Τανούρα 7/7
ΠΡΑΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	α. Ταρραγκόνα 8/8	ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.μ.)	74	997	ε. Πειραιά 20/5
ΠΡΑΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	επισκ. Σετουμπάλ 12/4	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Ρίο Ιανέιρο 3/8
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Νουέβα Παλμίρα 6/8	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)*	72	1547	ε. Πειραιά 10/6
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	ε. Αιλ οφ Γκραϊν 11/8	ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	α. Πασίρ Γκουντάγκ 5/7
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686	ε. Σιγκαπούρη 26/7	ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	ε. Φλάσσινγκ 31/7
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ (δ.μ.)	74	61901	α. Αλγκεθίρας 26/7	ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	ε. Σάντος 29/6
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	52539	α. Ν. Ορλεάνη 5/8	ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298	επισκ. Χαλκίδα 23/7
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	προς Λέ Χάβρη 2/8	ΣΗ ΕΝΕΤΖΥ (π.)	76	9589	ε. Κεπηττάουν 4/8
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754	ε. Λάγος 8/8				
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Ν. Υόρκη 7/8				
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Καλλάο 28/7				
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	ε. Τακοράντ 26/7				

ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΙΡ (κ.)	68	11413	προς Σάντος 3/8
ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.)	68	14674	προς Χουάγκου 22/7
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Α. Ανατολή 12/7
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (μ.)	73	3717	ε. Νουακσότ 5/8
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Ζανζιαγκάμα 24/7
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (π.)	72	12779	προς Ν. Κορέα 14/6
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	ε. Μπάρι 5/8
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Ιμμιγκχαμ 12/8
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Κίνα 12/7
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς Οναχάμα 3/8
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	αργεί Πειραιά
ΣΗ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	72	13192	προς Ιταλ'ία 9/8
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	154990	προς Πόρτ οφ Σπαίην 30/7
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477	προς Χάιφα 11/8
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	α. Ιλιτσέβσκ 25/6
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	19224	προς Ρωσία 1/8
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Ιντσόν 4/7
ΣΗΓΚΡΕΙΣ II (κ.)	77	38886	α. Μπωμόντ 27/7
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	προς Βάρνα 7/8
ΣΗΚΟΥΗΝ (μ.)	83	18083	πρ. "Ση Κου'ην II"
ΣΗΚΟΥΗΝ (δ.κ.)	82	11780	πρ. "Jing Bo Hu"
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425	α. Ταρραγκόνα 8/8
/ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Κάντλα 28/7
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	προς Ρόττερνταμ 3/8
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277	προς Ιντσόν 21/7
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	ε. Νοβοροσίσκ 26/7
ΣΗΜΑΝΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Τερνεουζέν 12/8
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	ε. Μπαλμπόα 25/7
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275	προς Κίνα 7/5
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	προς Π. Σάιδ 5/8
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Ιλιτσέβσκ 9/8
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	στο Πόρτ Σουδάν (αποθήκη)
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	ε. Οριστάνο 4/7
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699	προς Μιλάκι 16/7
ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	προς Κασσιούγκ 6/7
ΣΙΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Βενετία 9/8
ΣΙΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)*	74	17798	προς Κλαϊπέδα 11/8
ΣΙΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	δ. Κων/πολη 8/8
ΣΗΜΠΡΕΙΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Ινδία 3/8
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	προς Κούβα 20/4
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.)	79	34078	προς Τουάπσε 18/8
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	πρ Ιταλία 5/8
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	προς Τυνησία 2/8
ΣΗΝΤΡΑΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Μπιλμπάο 9/8
ΣΗΠΕΙΣ (μ.)	77	15255	προς Νεμρούτ Μπαίη 11/8
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	α. Φός 5/8
ΣΗΠΡΑΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	προς Οδησσό 9/8
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	ε. Νοβοροσίσκ 24/7
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	α. Ντάρμπαν 2/7
ΣΗΡΑΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	πρ Κασσιούγκ 22/7
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	προς Τουάπσε 16/7
ΣΗΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	προς Κίνα 27/7
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	προς Μπανιάς 25/7
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	ε. Νοβοροσίσκ 2/8
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	προς Κίνα 29/6
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	επισκ. Χαλκίδα 21/6/91
ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Τέμα 1/8
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	δ. Νττόβερ 30/5
ΣΗΦΑΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	προς Κίνα 7/7
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	προς Ρόττερνταμ 6/8
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	α. Σάρροχ 4/8
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	ε. Αλεξάνδρεια 9/8
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρ Μαντράς 11/8
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Βανκούβερ 7/8
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275	προς Πειραιά 7/8
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	προς Κόστα Ρίκα 5/8
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	προς Μπ. Αίρες 24/7
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	προς Γιβραλτάρ 15/8
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	προς Μπουσάν 11/8
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	α. Κέηπ Τάουν 6/7
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Λάγος 6/8
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911	προς Κήλαγκ 11/8
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	προς Ταϊσούγκ 9/8
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	ε. Τζουμπάλ 6/8
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	προς Αγγλία 27/7
ΣΙΦΝΟΣ (μ.)	66	10663	ε. Ντάρμπαν 31/7
ΣΚΑΥ ΔΕΛΤΑ (Μπχ.)	74	24559	α. Βενετία 28/7
ΣΚΑΥΛΑΙΝ (δ.κ.)	73	17466	υπέστειλε σημ. Μάλτας

ΣΚΑΥΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Μακείο 1/8
ΣΚΕΙΤΕΡ (Μπχ.)	81	9002	ε. Νταβάο 25/7
ΣΚΙΕΡ (Μπχ.)	81	8835	προς Πειραιά 11/8
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Βανκούβερ 24/6
ΣΚΟΠΕΛΟ (ΑΒ)	66	8374	πρ. "Αγγελική"
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Μπουσάν 24/7
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Ιλιτσέβσκ 8/8
ΣΟΛ (π.)	73	22126	ε. Σιγκαπούρη 23/7
ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Βενεζουέλα 22/7
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	α. Βανκούβερ 11/7
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	α. Ν. Ορλεάνη 27/7
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	προς Χοντίντα 17/7
ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	92	77387	πρ. "Front Rhapsody"
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Αφρική 3/8
ΣΠΑΡΤΑ (μ.)*	69	1546	ε. Πειραιά 26/7
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	προς Κουϊγκντάο 17/7
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	8831	προς Πόρτο Λιμόν 5/8
ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ (μ.)	70	14376	πρ. "Thorild"
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Θρή Ρίβερς 24/7
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	76	59353	δ. "Ελσεποντ Αρτσερ"
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Νοβοροσίσκ 3/8
ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	προς Παλέρμιο 10/8
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	προς Αμπιτζάν 11/7
ΣΤΑΜΟΝ (κ.)	77	10976	προς Τύνιδα 6/8
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Βηρυτό 24/7
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (κ.)	77	22893	προς π. Βέζερ 17/7
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Μανίλα 9/8
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μπχ.)	75	8031	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	στη Σάρζα 24/6
ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	ε. Πειραιά 14/7
ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	προς Τουρκία 7/8
ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	προς Κασσιούγκ 11/8
ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Τύνια 9/8
ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Κορέα 16/7
ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	προς Ντάρμπαν 3/8
ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	προς Ντάρμπαν 9/8
ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	προς Ντάρμπαν 28/7
ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	προς Ινδία 11/8
ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΦΑΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	προς Παραντίπ 7/8
ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	προς Ντάρμπαν 31/7
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	προς Αφρική 24/7
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	ε. Σάντος 10/8
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	προς Φρεντερίκα 17/7
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΥ (π.)	75	12376	ε. Καουντμποργκ 10/8
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	προς Βιτία 28/7
ΣΤΡΙΓΓΛΑ (κ.)	74	46172	αγορά από αλλοδαπούς
ΣΥΚΙΑΔΑ (κ.)	71	10871	προς Κουνσάν 28/6
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπχ.)	77	29729	προς Κουινχουαγκντάο 7/8
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	ε. Σάουθεντ Ανκοράτζ 14/8
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	προς Ινδία 25/7
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	προς Ρόττερνταμ 15/7
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563	στη Ν. Ορλεάνη 17/12/92
ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς ΗΠΑ 18/7
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Χακάτα 8/8
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ			ε. Ντάρμπαν 8/8
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	προς Πασίρ Γκουντάγκ 7/8
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	προς Κασσιούγκ 4/8
ΤΕΝΕΔΟΣ (κ.)	77	10442	πρ. "Προϊκόνησος"
ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	προς Βραζιλία 25/7
ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	προς Μουδανιά 7/8
ΤΕΡΝΟΖΑ (Φιλ.)	83	20658	αγορά από αλλοδαπούς
ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	προς Νοβοροσίσκ 1/8
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κευ.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	79	31010	προς Σαγκάη 17/7
ΤΖΕΜΙΝΙ			πρ. "Equator Eminence"
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	προς Φαντσέγκ 9/7
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	προς Ισπανία 28/7
ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	προς Γκεμλίκ 18/7
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	26321	δ. Κων/πολη 29/7
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	δ. Κων/πολη 11/8
ΤΖΟΥ (Ον.)	78	5868	προς Τρίπολη 4/8
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	προς Πειραιά 27/7
ΤΖΟΥΝΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Μπαγκόγκ 14/6

ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	προς Καοσιούγκ 3/7	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	προς Ταυλάνδη 30/7
ΤΖΩΡΤΖ (λιβ.)	70	10197	ε. Τσέκκα 7/8	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	προς Τσώρτσιλ 31/7
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	α. Σιγκαπούρη 24/6	ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	α. Λοριέντ 21/7
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Χόγκ Κόγκ 5/8	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	προς Μανζανίλο 12/8
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	προς Μεξικό 2/8	ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	ε. Σιγκαπούρη 19/7
ΤΗΝΟΣ ΑΙΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Μακείο 1/8	ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	στη Κωνσταντζα 8/8
ΤΙΤΑΝΑΣ (μ.)	77	1721	πρ "San Juan de Gastelugatxe"	ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943	ε. Βρέμπε 2/8
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	α. Γλασκώβη 14/8	ΦΡΗΝΤΟΜ Κ. (π.)	72	16402	πρ. "Νόρθ Στάρ"
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	προς Ταρτούς 3/8
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπχ.)	92	24248	υπέστειλε σημαία Μάλτας	ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	προς Κούβα 27/7
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	προς Σάο Σεμπασιάνο 14/6	ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	προς Ταυλάνδη 21/7
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μπχ.)	92	24248	προς Αυστραλία 20/7	ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	προς Τρινιτινάντ 20/7
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπχ.)	88	24248	α. Ράς Τανούρα 7/8	ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	προς Αλεξάνδρεια 11/8
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	προς Μαρόκο 29/6
ΤΟΜΙΣ ΦΕΙΘ (μ.)	87	39500	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	ε. Σιγκαπούρη 16/7
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς ΗΠΑ 7/8	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	ε. Αμβέρσα 9/8
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Κίνα 12/8	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	78	1568	προς Λάς Πάλμας 30/7
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	προς Καζομπλάνκα 1/8	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Μπερκελέυ 21/7
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331	ε. Νοβοροσίσκ 6/8	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΨ (π.)	88	4999	προς Τράκ Αιλαντς 4/8
ΤΡΑΝΣ ΑΡΓΩ (δ.Μπχ.)	77	63285	προς Γιβραλτάρ 15/7	ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Ρεσίφ 2/8
ΤΡΑΝΣ ΕΦΦΟΡΤ	87	24536	αγορά από αλλοδαπούς	ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	προς Κόμπε 27/7
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	προς Κόλπο ΗΠΑ 24/7	ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Λάς Πάλμας 3/8
ΤΡΑΝΣ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.)	76	65112	προς Αμπιτζάν 16/6	ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3599	ε. Μπερκελέυ Σάουντ 17/7
ΤΡΑΝΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	87	24536	αγορά από αλλοδαπούς	ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	προς Βιετνάμ 8/7
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ΑΤ (δ.κ.)	76	19867	προς Ταιβάν 28/7	ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	93	6965	ε. Βιό Φόρτ 18/8
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	ε. Ντάρμπαν 6/8	ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	προς Ιαπωνία
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Ροζάριο 1/8	ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Βίγκο 9/8
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Μπουσάν 17/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	ε. Ν. Ορλεάνη 7/8
ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	ε. Σιγκαπούρη 3/8	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Σαλέρνο 10/8
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	ε. Χόγκ Κόγκ 4/8	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	ε. Χάτσινχο 13/7
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΛ (κ.)	74	23757	προς Ν. Κορέα 4/8	ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	προς Ιαπωνία 18/7
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Μεξικό 10/7	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	α. Μπερκελέυ Σάουντ 13/7
ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ (κ.)	75	13567	προς ΗΠΑ 29/7	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	επισκ. Λάς Πάλμας 23/1/93
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Πόρτ Σουδάν 9/7	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	προς Τεργέστη 1/8
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	προς Βραζιλία 29/7	ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286	προς Καοσιούγκ 11/7
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	προς Κουανγιάνγκ 7/7	ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	α. Μπουσάν 30.6
ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	προς Καρταγένα 31/7	ΦΩΤΕΙΝΗ (μ.)	71	16820	ε. Πειραιά 11/8
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ	72	113950	ε. Πειραιά 5/8	ΧΑΒΑΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	προς Φουτζέιρα 17/7
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	αργεί Πειραιά	ΧΑΒΑΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Γιάνμπο 14/7
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	αργεί Πειραιά	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)*	72	9343	ε. Καβάλα 3/7
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	προς Ντάρμπαν 22/7	ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	ε. Χόγκ Κόγκ 12/8
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	ε. Τακοράντι 16/7	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	προς Καράτι 5/8
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Κόμπε 11/8	ΧΑΝΤΥ ΛΗΝΤΕΡ (Φιλ.)	83	19146	αγορά αλλοδαπούς
ΤΣΑΜΣ (δ.μ.)	79	15979	πρ. "Ιόνιαν ΣΤάρ"	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Μπ. Αίρες 7/8
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	ε. Μπουργκάς 4/8	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	προς Βιτόρια 31/7
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	α. Τζουμπάλ 15/7	ΧΑΡΑΛΑΜΠΡΟΣ Β. (κ.)	72	14986	ε. Οδησσό 21/7
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	προς Ουλσάν 2/8	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	στη Σίγκα 4/8
ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	προς Νοβοροσίσκ 3/8	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	προς Νουκατόσι 31/7
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344	προς Σάντος 24/7	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Ρίτσαρντ Μπαί 6/8
ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059	προς Γιβραλτάρ 27/7	ΧΕΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	προς Σάν Νικόλας 17/7
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	επισκ. Ρίο Ιανέιρ 29/7	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	προς Μαρόκο 6/8
ΦΑΙΑΞ (κ.)	72	8939	πρ. "Παντοκράτωρ Κορφού"	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (λιβ.)	70	12363	ε. Πειραιά 7/7
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20606	προς Ξηγκάγκ 5/6	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	προς Απώ Ανατολή 18/7
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	προς Ιντσόν 16/7	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	ε. Ν. Ορλεάνη 28/7
ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834	πρ. "MSC Φρεντερικά"	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	προς Καλδέρα 3/8
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Κολόμπο 22/7	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	74	5794	προς Κόλπο ΗΠΑ 7/8
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	ε. Σαν Λορέντζο 10/8	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	ε. Τζέντα 29/7
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	α. Ακαμπα 25/7	ΧΙΟΣ ΦΙΑΘ (π.)	71	6166	ε. Ν. Ορλεάνη 31/7
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	70	14769	πρ. "Λεβάντ Πράιντ"	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	α. Χιούστον 7/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	20515	πρ. "Argus Traveler"	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	α. Δαμιέττα 8/8	ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	δ. Ντόβερ 31/7
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	προς Ρότερνταμ 29/7	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	ε. Βρέστη 4/8
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	προς Σέκου 27/6	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	προς Ταϊτσούγκ 11/8
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	προς Π. Νουά 5/8	ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070	προς Ιταλία 23/7
ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	12776	πρ. "Miyata"	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	προς Οριστάνο 30/7
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	προς Κανακάλε 26/7	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294	α. Λουάντα 5/8
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	ε. Ρίο Γκράντε 7/8	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	προς Μήλο 4/8
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	προς Βραζιλία 26/7	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	ε. Ζανζιάγκ 15/6
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)			προς Καλλάο 21/7				
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	76	16037	προς Σαγκάη 6/8	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15642	προς Ταιβάν 5/8
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	προς Τζινγκκούγκ 5/8	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	ε. Λός Αντζελες 9/8
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)*	75	20214	προς Ν. Κορέα 15/5	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	προς Αμπιτζάν 3/8
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΗΠ (κ.)	73	53518	δ. Ντόβερ 6/8	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΙΜΟΝΤ	76	7049	ε. Λίβερπουλ 12/8
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	ε. Σάντος 2/8	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	79	7366	ε. Τσιμπότ 25/7
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	ε. Λίβερπουλ 9/8	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	προς Ντέρνις 20/6

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα • Κεφαλλονιά
Κέκυρα • Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



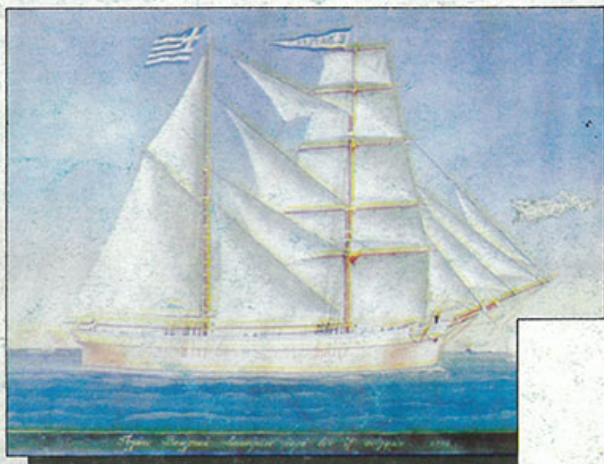
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

- 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