

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουνίου 1994

Αρ. Φύλλου 1404/1163

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1994

ΑΡΙΘ. 1404/1163

ΔΡΧ. 600

WITH ENGLISH
SUPPLEMENT



Posidonia '94

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

**ΣΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ
ΤΗΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**





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”

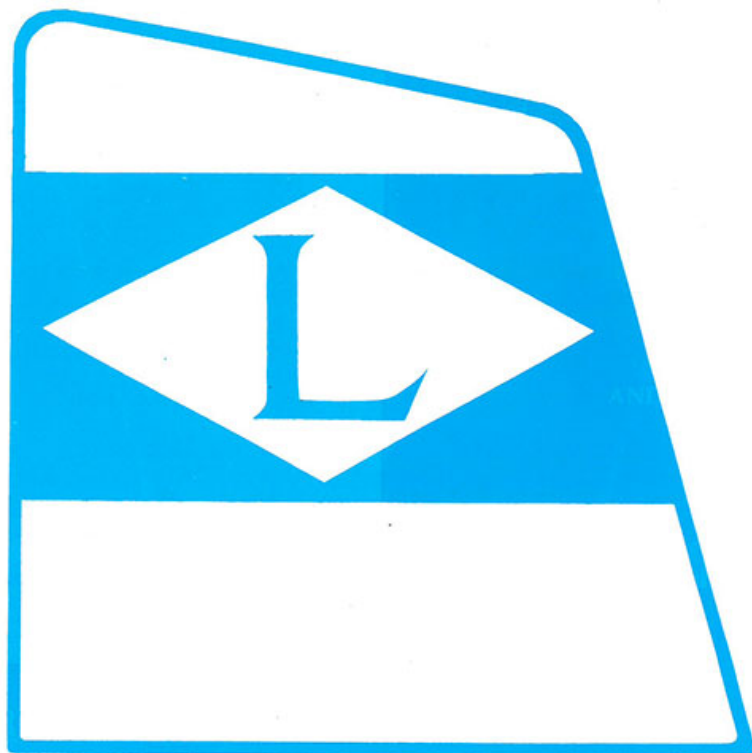
Τα υπερσύγχρονα πλοία της Α.Κ. VENTOURIS INC. είναι καλοτάξια. Όχι μόνο γιατί η θάλασσα που διασχίζουν μένει πάντα γαλήνια χάρη στους γλάρους που τα συνοδεύουν. Αλλά, και για άλλους λόγους πολύ πιο σημαντικούς. Όπως, η υψηλή ποιότητα στην εξυπηρέτη-

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

Α.Κ. VENTOURIS INC., άλλωστε, όταν λέμε “καλό ταξίδι” το εννοούμε.

V HELLAS - ITALY
A.K. VENTOURIS

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



Leros Management S.A.

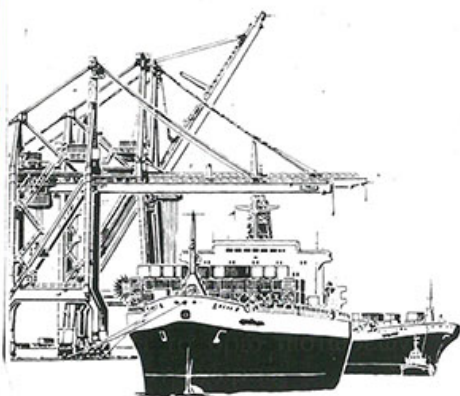
"Anavryta 1" Building (2nd Floor)
227 Kifissias Avenue 145 61 Kifissia
Athens, GREECE

Telephones
(01) 6125004-11

Facsimile
(01) 6124926

Telex
210564 LERO GR
215909 LERO GR

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1 Ιουνίου 1994

ΕΤΟΣ 63ο

ΗΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1404/1163

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΔΙΕΥΘ.ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής

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

ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ: Αναστασία Κωνσταντινίδου

Τηλ. 4126095- Φάξ: 4123336

Εξυπηρέτηση Συνδρομητών: Τηλ. 4122537

Μακέττα: Χρήστος Αγγελόπουλος

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 REVIEW OF SHIPPING

63rd Year

Issue No. 1404/1563 June 1st, 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

Αφιέρωμα.
12 Σχεδιασμός Σταδιοδρομίας στη Ναυτιλία.

18 Ωρα Ευθύνης.
Του κ. Χρήστου Παπάκη, ναυτικού πράκτορα.

Η Δομή της Αμερικανικής Οικονομίας μέσα
22 στο πλαίσιο της Ελεύθερης αγοράς.
Του κ. Χρήστου Στρατάκη.

28 Το Ναυτικό Επιμελητήριο τίμησε
τους κ.κ. Νομικό, Φαφαλιό και Λαναρά.

32 Securiatisation: Μία καινούργια μέθοδος
χρηματοδότησης στη Ναυτιλία

39 Σημαντική αύξηση του ελληνόκτητου
στόλου δεξαμενοπλοίων

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ

10 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

44 ΜΕ ΤΗΝ ΤΡΙΗΡΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

52 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

54 75 ΧΡΟΝΙΑ Α.Σ.

59 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

62 ENGLISH SUPPLEMENT

65 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

45 ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ 17.000 ΕΩΣ 161000 D.W.T.
ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ 1 B.C. CAPE SIZE & 2 PANAMAXES

ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΣΤΑ ΙΚΑΝΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ

- ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
- ΣΥΝΕΧΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ
- ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΙΣΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ
- ΓΡΗΓΟΡΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΗΝ ΙΕΡΑΡΧΙΑ
- ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΜΙΣΘΟ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ
- ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΚΑΙ ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥΣ
- ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΙΑΤΡΟΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ
- ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΥΨΗΛΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ.

ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25, 185-35 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 4224500
TELEX: 213037, 212567 ANGE GR
FAX: 4224819, 4224803

Να κλείσει η στρόφιγγα των διαρροών

Η έλλειψη στελεχών για την επάνδρωση των πλοίων έχει καταστεί οξύτατο πρόβλημα.

Υπάρχει βεβαίως η δυνατότητα προσφυγής στους ξένους, αλλά αυτή δεν είναι η λύση την οποία επιζητούν οι περισσότεροι τουλάχιστον, οι οποίοι για τους λόγους που γνωρίζουμε όλοι και ως εκ τούτου δεν χρειάζεται να επαναληφθούν, θέλουν Έλληνες ναυτικούς στις καίριες θέσεις των πλοίων.

Ηδη, η επαγγελματική οργάνωση των πλοιάρχων μας η οποία δέχεται - όπως άλλωστε και η επαγγελματική οργάνωση των μηχανικών μας - την πίεση που προκαλεί η μη δυναμένη να ικανοποιηθεί ζήτηση στελεχών και κυρίως ανθυποπλοίαρχων ζητεί να αυξηθεί σημαντικά ο αριθμός των σπουδαστών που θα εισαχθούν στις σχολές πλοίαρχων κατά τη νέα εκπαιδευτική περίοδο. Συγκεκριμένα, η διοίκηση της Ενώσεως Πλοίαρχων ζητεί να εισαχθούν στις σχολές πλοίαρχων 700 σπουδαστές, επιβεβαιώνοντας έτσι εμμέσως αλλά σαφέστατα την ορθότητα της προτάσεως των "Ναυτικών Χρονικών" να πάρουμε όλους τους νέους οι οποίοι είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον για φοίτηση στις ναυτικές σχολές το περασμένο φθινόπωρο, την οποία κακώς, κάκιστα θα μπορούσε να πει ο οιοσδήποτε από εκείνους που υφίστανται τις συνέπειες από την έλλειψη στελεχών, αρνήθηκε να αποδεχθεί ο Υπουργός κ. Γιώργος Κατσιφάρας, γιατί, όπως είχε πει τότε σε εκπρόσωπο των "Ναυτικών Χρονικών", στις σχολές ήταν ο ένας επάνω στον άλλο και δεν υπήρχε χώρος για περισσότερους.

Είχαμε χαρακτηρίσει τότε λάθος την άρνηση του κ. Κατσιφάρα να αποδεχθεί την πρόταση των "Ναυτικών Χρονικών". Εκ των υστέρων αποδεικνύεται ότι η άρνηση του Υπουργού ουσιαστικά εξέφραζε την αδυναμία της (ελληνικής) διοικήσεως προσαρμόζεται γρήγορα στις εκάστοτε δημιουργούμενες συνθήκες και καταστάσεις και να διαμορφώνει την επιβαλλόμενη πολιτική προχωρώντας στις αναγκαίες ρυθμίσεις - αφού δεν υπήρχε χώρος στις σχολές, μπορούσαμε - το έχουμε πει και άλλες φορές - να βάλουμε αμέσως όλους αυτούς τους νέους που αφήσαμε εκτός των σχολών στα πλοία για ένα πρώτο στάδιο εκπαίδευσής ώστε στο μετα-

ξύ να προχωρήσουμε στη δημιουργία της υποδομής που μας χρειάζεται για την εκπαίδευση όσο το δυνατόν μεγαλύτερου αριθμού σπουδαστών. Αλλωστε υπάρχει και το προηγούμενο που δεν πρέπει να ξεχνάμε: Η δημιουργία του ελληνικού μεταπολεμικού ναυτικού θαύματος στηρίχθηκε στα στελέχη που άρχισαν τη σταδιοδρομία τους στο βαπόρι χωρίς να έχουν πατήσει προηγουμένως το πόδι τους σε σχολές, εκτός από τους μηχανικούς, ορισμένοι από τους οποίους είχαν φοιτήσει σε τεχνικές σχολές ή είχαν προυπηρεσία σε σιδηρουγεία και άλλες ανάλογες επιχειρήσεις της ξηράς, συνεπώς θα μπορούσαμε να είχαμε κερδίσει έναν σημαντικό αριθμό από τους νέους αυτούς.

Η επαγγελματική οργάνωση των πλοίαρχων και συγκεκριμένη διοίκηση της Ενώσεως Πλοίαρχων που υπέβαλε την πρόταση για σημαντική αύξηση του αριθμού των σπουδαστών των σχολών πλοίαρχων θεωρεί ταυτόχρονα ότι το Υπουργείο και οι εφοπλιστικές Ενώσεις πρέπει να προχωρήσουν αμέσως στη θεσμοθέτηση και την καθιέρωση και άλλων κινήτρων, πέραν αυτών που υφίστανται σήμερα, περαιτέρω στρατολογικών διευκολύνσεων κλπ.

Ουδείς μπορεί να έχει αντίρρηση. Αν και η στρόφιγγα και το ενδιαφέρον προς τις ναυτικές σχολές που παρατηρείται τα δύο - τρία τελευταία χρόνια δεν οφείλεται ούτε στα ανάλογα μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι τώρα ούτε επίσης στις ευκαιριακές καμπάνιες προσελκύσεως αλλά κατά ένα μεγάλο, ένα σημαντικό ποσοστό στη συγκυρία, στην έλλειψη δηλαδή δυνατοτήτων απασχολήσεως και εξελίξεως σε εργασίες στην ξηρά και στη διαπίστωση ότι αντιθέτως η θάλασσα προσφέρει σε όσους την αντέξουν ανεπανάληπτες ευκαιρίες για γρήγορη και ιδιαίτερα αποδοτική εξέλιξη που εξοβελίζει ή εξισορροπεί τις επάχθειες των ιδιομορφιών του ναυτικού επαγγέλματος. Και επίσης σε διάφορους άλλους λόγους, όπως είναι παραδείγματος χάριν, η αποφυγή της στρατεύσεως, η κατάκτηση ενός τίτλου σπουδών για περαιτέρω σπουδές σε ανώτερο ή παράλληλο κύκλο, η ταυτόχρονη (με τη φοίτηση στις ναυτικές σχολές) προετοιμασία για την εκ νέου συμμετοχή στις πανελλήνιες κλπ., κλπ., στους οποίους οφείλονται κυρίως οι τεράστιες διαρροές που παρατηρούνται κα-

τά τη διάρκεια της φοιτήσεως αλλά ιδίως μετά την περάτωση των σπουδών.

Επιβάλλεται συνεπώς να ληφθούν ορισμένα συγκεκριμένα μέτρα που θα ξεκαθαρίσουν αυτή την κατάσταση, θα απωθήσουν δηλαδή όλους αυτούς που προσέρχονται στις ναυτικές σχολές για διάφορους άλλους λόγους και όχι για να γίνουν ναυτικοί και θα δώσουν ταυτόχρονα την ευκαιρία σε όσους αποδειχθεί ότι δεν είναι δυνατόν να αντέξουν τη θάλασσα να αποχωρήσουν εγκαίρως για να συνεχίσουν οι ίδιοι μία άλλη σταδιοδρομία και να ελαφρώσουν οι σχολές από εκείνους που δεν θα γίνουν τελικώς ναυτικοί.

Μεταξύ των μέτρων αυτών συγκαταλέγεται και η ανάληψη συμβατικής υποχρεώ-

σεως για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος επί μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο - η πρόταση υπεβλήθη στον κ. Κατσιφάρα από τους εκπροσώπους του Κομμιττέ της Νέας Υόρκης κατά την πρόσφατη συνάντηση που είχε μαζί τους ο Υπουργός, κατά την οποία υπογραμμίσθηκε ιδιαίτερα η ανάγκη να σταματήσουν οι διαρροές, και είναι πράγματι καιρός να σταματήσουν οι ναυτικές σχολές να αποτελούν κέντρα που εξασφαλίζουν στους φοιτώντες ορισμένα πλεονεκτήματα χωρίς την παραμικρή υποχρέωσή τους και ταυτόχρονα φυτώρια στελεχών είτε της ΔΕΗ, είτε άλλων δημόσιων ή ιδιωτικών επιχειρήσεων και οργανισμών.

Η ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΟΥ ΝΑΤ

Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες είναι οι επισημάνσεις και οι προτάσεις του Προέδρου του ΝΑΤ κ. Γρ. Τιμαγένης για τα αίτια που οδήγησαν το Ταμείο στη σημερινή του κατάσταση και για την εξυγίανσή του.

Ο κ. Τιμαγένης:

Ξεκαθαρίζει με απόλυτη σαφήνεια (διαλύοντας έτσι νέφη και μύθους που είχαν δημιουργηθεί είτε από αφέλεια, είτε σκοπίμως) ότι τα αίτια που προκάλεσαν το πρωτογενές (οργανικό) έλλειμμα του ΝΑΤ το οποίο πρωτοεμφανίστηκε το 1984 είχαν δημιουργηθεί σταδιακά από μακρού και είναι η νομοθεσία και οι παρεμβάσεις που έχουν γίνει σε αυτήν: Ο νόμος λέγει τι πρέπει να εισπράττει το ΝΑΤ και τι να πληρώνει (σε ποιούς δικαιούχους και τι) και συνεπώς τα ελλείμματα έχουν δημιουργηθεί και αυξηθεί ως συνέπεια νομοθετικών ρυθμίσεων. Το αποτέλεσμα αυτών των νομοθετικών παρεμβάσεων είναι ότι το ασφαλιστικό (αναλογιστικό) ισοζύγιο του ΝΑΤ έχει γίνει ελλειμματικό: Δηλαδή, το μέσο ασφάλιστρο (το ποσοστό που δίδε-

ται στο ΝΑΤ από έναν μέσο/τυπικό ασφαλισμένο και για όσο χρόνο δίδεται) δεν επαρκεί για να καλυφθεί η μέση σύνταξη (ποσό που δίδεται από το ΝΑΤ σε έναν μέσο /τυπικό ασφαλισμένο και για όσο χρόνο δίδεται).

Ο κ. Τιμαγένης θεωρεί ότι οποιαδήποτε άλλα αίτια έχουν κατά καιρούς αναφερθεί είτε δεν έχουν καμία βασιμότητα, είτε η επιρροή τους είναι άνευ οποιασδήποτε ουσιαστικής σημασίας, εκτίμηση την οποία εμείς θεωρούμε ότι δεν αποδίδει όλη την πραγματικότητα, διότι καταλυτικές συνέπειες είχε η δραματική μείωση του αριθμού των εισφερόντων πλοίων και αυτή η ίδια η λειτουργία του ΝΑΤ που την εποχή της κατακτίσεως του διαστήματος είχε τον ρυθμό του αραμπά - όρα διακίνηση ναυτολογίων, όρα δαπάνες του Κράτους, που είχε φορτωθεί το ΝΑΤ, όρα τον τρόπο αξιοποιήσεως των περιουσιακών του στοιχείων και κυρίως των σε συνάλλαγμα διαθέσιμων του για τα οποία παρεκλούντο κάθε φορά οι μανδρινί της Τραπεζής της Ελλάδος να "εξασφαλίσουν (στο ΝΑΤ) το καλύτερο δυνατόν επιτόκιο", μία φράση

που είχαμε βαρεθεί να διαβάζουμε επί μακρά σειρά ετών στα πρακτικά των συνεδριάσεων του Δ.Σ. του ΝΑΤ κλπ., κλπ.).

Παραδέχεται ευθαρσώς ότι οι συντάξεις του ΝΑΤ είναι ιδιαίτερα χαμηλές σε σχέση με τις σημερινές οικονομικές ανάγκες των συνταξιούχων και σε σχέση με τις συντάξεις άλλων φορέων. Παραδέχεται επίσης ευθαρσώς ότι με το σημερινό σύστημα (το υφιστάμενο) άλλοι (πλοίαρχοι, μηχανικοί κλπ.) δίνουν πολλά και παίρνουν λίγα και άλλοι δίνουν λίγα και παίρνουν πολλά, επισήμανση η οποία ρυθμίζει την περίπτωση κάποιου καρεκλοκένταυρου συνδικαλιστή, ο οποίος είχε ελάχιστη πραγματική θαλάσσια υπηρεσία αλλά έπαιρνε σύνταξη ανώτερη από τη σύνταξη που λαμβάνουν οι πλοίαρχοι με πάρα πολλά χρόνια πραγματική θαλάσσιες υπηρεσίες...

Επισημαίνει:

Πρώτον, ότι το Κράτος πρέπει να συνεχίσει την τακτοποίηση του σωρευμένου χρέους του ΝΑΤ το οποίο έτσι θα έχει διαγραφεί το καλοκαίρι του επομένου έτους (1995).

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

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

Δεύτερον, ότι το Κράτος πρέπει να συνεχίσει την επίδοξη των ετήσιων (πρωτογενών) ελλειμμάτων του NAT μέχρις ότου εξισορροπήσουν τα ετήσια έσοδα και έξοδα με νομοθετική αποκατάσταση της αρχής της ανταποδοτικότητας.

Τρίτον, ότι το Κράτος πρέπει να επιδοτεί μονίμως τις παροχές που για λόγους κοινωνικούς (κοινωνικές παροχές) δεν μπορούν να ακολουθήσουν την αρχή της ανταποδοτικότητας.

Τέλος ο κ. Τιμαγένης προτείνει:

- Τη συμμετοχή του Κράτους στο ασφαλιστικό του NAT για την κυρία σύνταξη.

- Την καθιέρωση κατηγοριών (κλάσεων) εισφορών και αντιστοίχων κατηγοριών παροχών, ώστε ο καθένας να λαμβάνει ανάλογα με την εισφορά του.

- Τον συντονισμό των ρυθμίσεων για τις συντάξεις θανάτου με τις σχετικές ρυθμίσεις των λοιπών ασφαλιστικών ταμείων ώστε οι χήρες και οι οικογένειες των ναυτικών να μην έχουν διαφορετική (δυσμενή) μεταχείριση.

- Την εξάλειψη των χαριστικών διατάξεων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η προκλητική διάταξη για την προσαύξηση της συντάξεως των συνδικαλιστών.

- Τη βελτίωση, παρά τις σημερινές σοβαρότατες οικονομικές δυσκολίες και όπου είναι δυνατόν, των κοινωνικο-ασφαλιστικών παροχών των ασφαλισμένων.

Η λήψη των οιονδήποτε νομοθετικών μέτρων για το NAT μπορεί να γίνει είτε με τη μορφή τροπολογιών στην υπάρχουσα νομοθεσία, είτε με τη μορφή ενός νέου συνολικού νόμου, ο οποίος θα αντικαθιστά ολόκληρη την υφισταμένη νομοθεσία, θα κωδικοποιεί ή και απλοποιεί τις υπάρχουσες αποδεκτές ρυθμίσεις και θα ρυθμίζει όλα τα θέματα με έναν σαφή, απλό και συνεπή τρόπο χωρίς ανισότητες, σε περίπτωση δε που προκριθεί μία ευρύτερη νομοθετική μεταρρύθμιση αυτή θα πρέπει να καλύπτει τα εξής θέματα:

- Ποιοί υπάγονται στην ασφάλιση του NAT.

- Ποιές οι προϋποθέσεις συνταξιοδοτήσεως.

- Πως υπολογίζεται η σύνταξη.

- Πως χρηματοδοτείται η κοινωνική ασφάλιση (πόροι/εισφορές).

ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΩΤΙΑ

Οι τελευταίες πληροφορίες στον ναυπηγικό τομέα που είδαν το φως της δημοσιότητας, αποδεικνύουν ότι οι Έλληνες διεκδικούν μία ακόμη διεθνή πρωτιά στο ναυτιλιακό χώρο.

Αυτή τη φορά ο λόγος για το προσφύμφωνο που υπέγραψε η εταιρία δεικνύει τις μεταφορές προϊόντων πετρελαίου Ελετσον Κορπορέτιον για τη ναυπήγηση δύο, με οψιόν ακόμη δύο αδελφών πλοίων, σε αμερικανικά ναυπηγεία.

Αξίζει εδώ να υπογραμμισθεί ότι εφόσον εγκριθεί η χρηματοδότηση του συμβολαίου από την Μαριτάιμ Αντιμινιστρίσιον, βάσει της ειδικής χρηματοδότησης που έχει προβλε-

φθεί για την τόνωση της αμερικανικής ναυπηγιοβιομηχανίας, η Ελετσον θα είναι η πρώτη μη αμερικανικών συμφερόντων εταιρία που θα ναυπηγήσει εμπορικά πλοία σε αμερικανικά ναυπηγεία από το 1957.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Η Ελληνική Κυβέρνηση έχει αναλάβει την υποχρέωση απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ως τα τέλη Μαΐου να λάβει τις απαιτούμενες πολιτικές αποφάσεις για την ιδιωτικοποίηση των Ναυπηγείων, θέτοντας σε κίνηση τις σχετικές διαδικασίες. Ήδη για την εταιρία Νεώριον Σύρου οι διαδικασίες είναι σε εξέλιξη.

Τα μάτια όλων σχεδόν των ενδιαφερομένων ιδιωτικών φορέων είναι συγκεντρωμένα στην υπόθεση των Ναυπηγείων Σκαρμαμαγκά, τα αποτελέσματα των οποίων δείχνουν ότι οι φορολογούμενοι Έλληνες πολίτες καλούνται να καλύπτουν ζημιές της τάξεως του ενός δισεκ. δραχμών μηνιαίως!!

SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

DIESEL ENGINE SERVICING

CRANKSHAFT RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers.

Agents in key shipping centres.



Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20/26, 11013-030 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 22.4686 Telex: 131034 LOCK Fax: (132) 22.4088
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043 Fax: (21) 263-2360

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

"The best safety on board is a well
trained and disciplined crew
under an efficient shore management"

Committed to Safety



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.
Monte Carlo

AGENTS

OLYMPIC AGENCIES (UK) LTD.

London

SPRINGFIELD SHIPPING CO. S.A.

Piraeus

— **ONASSIS GROUP** —

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΤΟ ΥΕΝ ΑΠΑΝΤΑ ΣΕ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟ- ΠΗΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Ε.Ν.

Κύριοι,

Σε απάντηση της από 29.3.1994 επιστολή σας, που μας διαβιβάστηκε από το Πολιτικό Γραφείο κ. Υφυπουργού στον κ. Πρωθυπουργό, σχετικά με το αίτημα αναγνώρισης της θαλάσσιας υπηρεσίας που διανύθηκε από το 1983 μέχρι το 1989 σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ., για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, σας πληροφορούμε ότι προωθείται σχέδιο Π. Διατάγματος για την αναγνώριση της εν λόγω θαλάσσιας υπηρεσίας που πραγματοποιήθηκε από 18.7.1983 μέχρι 30.6.1986, ώστε να καλύπτεται η περίοδος κατά την οποία εφαρμόστηκε το μέτρο ανακύκλωσης της εργασίας των ναυτικών.

Το αίτημά σας για την αναγνώριση της παραπάνω θαλάσσιας υπηρεσίας που αποκτήθηκε μέχρι το 1989, δεν κρίνεται σκόπιμο να ικανοποιηθεί, διότι στο χρονικό διάστημα 1986-1989 δεν ίσχυσε κανένα περιοριστικό μέτρο στην εργασία των ναυτικών, που να δικαιολογεί την απόκλιση από την πάγια θέ-

ση του ΥΕΝ που είναι η μη αναγνώριση της θαλάσσιας υπηρεσίας σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ και στοχεύει στην αποθάρρυνση της διαρροής στα πλοία αυτά Ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, για την εκπαίδευση του οποίου η χώρα μας δαπανά σημαντικά κεφάλαια.

Τέλος σας πληροφορούμε ότι το ΠΔ 12/1992 εκδόθηκε στα πλαίσια της υποχρέωσης για την προσαρμογή της νομοθεσίας μας προς τις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας, που αφορούν στην ελεύθερη διακίνηση των εργαζομένων εντός της Κοινότητας. Με το εν λόγω Π.Δ. δεν ρυθμίζονται θέματα απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας από επαναπατριζόμενους πρόσφυγες αλλά προβλέπεται η αναγνώριση της θαλάσσιας υπηρεσίας σε πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

Με εντολή Υπουργού
Ο Διευθυντής
Ι. ΖΟΥΜΠΟΥΛΗΣ
Πλοίαρχος Λ.Σ.

Πειραιάς, 4 Μαΐου, 1994

Σημ. Συντ.: Η επιστολή αυτή της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΕΝ κοινοποιήθηκε

στο Πολιτικό Γραφείο του Υφυπουργού παρά τω Πρωθυπουργώ, στο Μέγαρο Μαξίμου.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΠΕΝΘΟΣ ΤΗΣ ΑΝΔΡΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Είναι βαθειά και ελκρινής η λύπη μου για τον θάνατο του Βασίλη Π. Γουλανδρή διότι ήτο μία ολοκληρωμένη προσωπικότητα. Συνεδύαζε κατά τρόπον αρμονικό το πνεύμα με το ήθος και το ήθος με τη ναυτική δράση για μία υπερήφανη και μεγάλη ΝΑΥΤΙΛΙΑ. Ο θάνατός του αφήνει δυσαναπλήρωτο κενό στην ναυτική οικογένεια του Βασίλη Π. Γουλανδρή αλλά και στην Αδριακή κοινωνία η οποία θρηνεί σήμερα την απώλεια μιας ευεργετικής και μεγάλης προσωπικότητας του δημοσίου βίου. Η Ανδρος αισθανόμενη βαθύτατα τον μεγάλο ευεργέτη της σε όλους τους τομείς της ζωής του τόπου θα καταστήσουν αισθητή και την απουσία του.

Ο ευεργετικότατος και μετριοφρονέστερος Βασίλης Π. Γουλανδρής αγάπησε και χρηματοδότησε τις τέχνες μέχρι τέλους της ζωής του.

Εμείς με υπερηφάνεια αναφέρουμε το όνομα του ενάρετου βαθυπλούτου συμπολίτου μας και δύναται να θεωρηθεί ο πλουσιώτερος των απανταχού Ανδρίων.

Η μνήμη του θα είναι αιώνια.

Με βαθύ πόνο
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΣΑΤΣΟΜΟΙΡΟΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Ανδρος, 19 Μαΐου, 1994

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

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

21 NEW FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

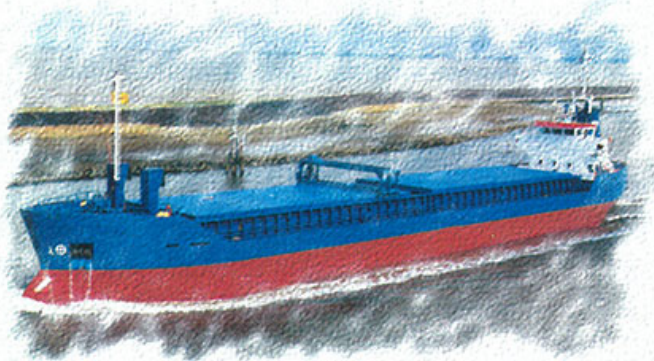


LR AT YOUR SERVICE

Whether you're a shipowner or shipbuilder, LR can help. We provide advice at all stages from pre-contract and newbuilding through to in-service work including statutory and periodic surveys — and we carry out this work on all types of vessel.

Our Piræus office is part of a worldwide network of some 250 offices covering more than 100 countries as well as the base of the Senior Principal Surveyor for the Eastern Mediterranean.

For more information contact Mr J.M.H. Pearson at our Piræus office on +30 1 429 1051.



**Lloyd's
Register**

Lloyd's Register of Shipping
87 Akti Miaouli, 185 38 Piræus
Tel: +30 1 429 1051/2/3/4/5 Fax: +30 1 429 1050
Telex: 21 2244 LRS GR or 21 3807 LRS GR

Registered office:
71 Fenchurch Street, London EC3M 4BS



ΑΦΙΕΡΩΜΑ

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τα "Ναυτικά Χρονικά" σε συνεργασία με το Κέντρο Προσανατολισμού και Ανάπτυξης Σταδιοδρομίας (ΚΕ.Π.Α.Σ.), και με την ευκαιρία των φετεινών ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ, που στρέφουν το ενδιαφέρον της κοινής γνώμης προς τη Ναυτιλία, προχώρησαν σε μια καινοτομική έκδοση που έχει σαν στόχο να διεγείρει το ενδιαφέρον των νέων της Ελλάδος για επαγγελματική σταδιοδρομία στη Ναυτιλία και τις παρεμφερείς επιχειρήσεις.

Πριν από πολλούς αιώνες ο Θουκυδίδης έγραφε: "Έχουμε γην και Πατρίδα όταν έχουμε πλοία στη θάλασσα".

Οι Έλληνες σήμερα ελέγχουν περισσότερα από 3.000 πλοία με μεταφορική ικανότητα πλέον των 120.000.000 τόννων, χωρητικότητα που αντιπροσωπεύει πλέον του 16% του παγκόσμιου στόλου ποταπόρων πλοίων και πλέον του 50% του στόλου που ανήκει σε υπηκόους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με δύο λόγια λοιπόν, η Ναυτιλία των Ελλήνων διατηρεί σταθερά τα σκήπτρα στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα και αποτελεί, χωρίς αμφιβολία, το νευραλγικότερο τομέα της εθνικής οικονομίας.

Ομως ο γιγαντισμός του ελληνόκτητου στόλου, σε συνδυασμό με μία μακροχρόνια λανθασμένη συνταξιοδοτική πολιτική για τους απόμαχους της θάλασσας, οδήγησε στο να μειωθεί αισθητά τις τελευταίες δύο δεκαετίες το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό, με παράλληλη μείωση του εισρέοντος συναλλάγματος.

Σύμφωνα με μετρήσεις του (ΚΕ.Π.Α.Σ.), οι πραγματικοί Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούν σήμερα σε πλοία της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας δεν ξεπερνούν τους 42.000, ενώ πριν 20 χρόνια

πλησίαζαν τους 120.000. Οι υπάλληλοι και τα στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων το 1993 πλησίαζαν τις 10.000, ενώ πριν μία εικοσαετία δεν ήταν πάνω από 5.000.

Οι εταιρίες που διαχειρίζονται πλοία, στην Ελλάδα δεν υπερβαίνουν τις 800, αλλά συνεργάζονται και διανέμουν τις δραστηριότητές τους με 120 εταιρίες στο Λονδίνο, 48 στη Νέα Υόρκη και 56 στον υπόλοιπο κόσμο.

Συνολικά στην Αττική, οι επιχειρήσεις που ανήκουν ή συνεργάζονται με τη Ναυτιλία ξεπερνούν τις 2.500 και απασχολούν έναν αριθμό εργαζομένων που αναλογεί στο 4% του ελληνικού παραγωγικού δυναμικού.

Ακόμη, το ποσοστό ναυτιλιακού συναλλάγματος στο σύνολο των αδήλων πόρων του ισοζυγίου πληρωμών το 1993, έφθασε στο 11,3%, και θα ήταν ασφαλώς περισσότερο εάν υπήρχαν αναλυτικά στοιχεία στην Τράπεζα της Ελλάδος για το μέρος του μεταναστευτικού συναλλάγματος το οποίο καλύπτει περίπου το 14,2% των αδήλων πόρων, που προέρχεται από ναυτικούς.

Όλα τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν συνηγορούν στο γεγονός ότι η θέση της Ναυτιλίας των Ελλήνων είναι ισχυρότατη στο διεθνές οικονομικό στερέωμα, αλλά παράλληλα είναι ολοφάνερο ότι υπάρχει ανάγκη νέων ανθρώπων που θα στελεχώσουν τη μεγάλη μας Ναυτιλία, οι οποίοι τώρα πρέπει να γνωρίζουν τι θα πει "κούτσα αμπαριού", αλλά και τι σημαίνει "unlimited liability".

Σήμερα η ναυτιλία δείχνει να έχει ανάγκη από στελέχη που να συγκεντρώνουν τις παραπάνω δεξιότητες, αλλά παράλληλα να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις συνε-

χείς αλλαγές και διεθνείς απαιτήσεις στο χώρο της εκπαίδευσης, ασφάλειας, τεχνικο-οικονομικής υποδομής και κυρίως στον τομέα "Περιβάλλον - Οικολογία".

Είναι κοινά αποδεκτή η άποψη που εκφράζεται από τα χείλη πολλών ναυτιλιακών παραγόντων:

"Η ναυτιλία έχει μέλλον και αυτοί που ασχολούνται υπεύθυνα με αυτή, κερδίζουν πολλά". Βέβαια, τίποτε δεν κερδίζεται χωρίς κόπο και επίδοση. Είναι όμως σίγουρο ότι το ναυτικό επάγγελμα γίνεται πλέον ναυτιλιακό.

Οι μορφωμένοι αξιωματικοί είναι περιζήτητοι και πληρώνονται με καλούς μισθούς, η δε σταδιοδρομία τους δεν καταλήγει στη θάλασσα αλλά σε διευθυντική θέση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η γρήγορη επαγγελματική εξέλιξη σε αρμονία με τις αποκτώμενες εμπειρίες οδηγούν τους τολμηρότερους σε πλοιοκτητικές θέσεις, ενώ τους λιγότερο τολμηρούς σε τόσες άλλες επιλογές (ναυλομεσίτες, πράκτορες, διευθυντές κλπ.).

Με βάση αυτές τις βασικές παραμέτρους και σύμφωνα με μελέτη του ΚΕ.Π.Α.Σ., θα αναφερθούμε εν συνεχεία επιλεκτικά στις βαθμίδες και τους κλάδους εκπαίδευσης που προσφέρονται για σπουδές των νέων στη Ναυτιλία:

Όσοι επιθυμούν περισσότερα στοιχεία μπορούν να απευθυνθούν είτε στο ΚΕ.Π.Α.Σ. είτε στα «Ναυτικά Χρονικά».

ΠΡΟΠΤΥΧΙΑΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην Ελλάδα οι προπτυχιακές σπουδές, που οδηγούν τη σταδιοδρομία ενός νέου στη Ναυτιλία ή σε παρεμφερείς επιχειρήσεις, μπορούν να διακριθούν στις εξής βασικές ειδικότητες: Αξιωματικοί Ε-

μπορικού Ναυτικού (Πλοίαρχοι και Μηχανικοί), Οικονομικές Σπουδές, Διοίκηση Επιχειρήσεων, Ναυτιλιακές Σπουδές, Νομική, Ναυπηγική, Ασφαλιστική και Λογιστική Επιστήμη.

Κάθε Ανώτερο ή Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ιδρυμα στη χώρα μας εκδίδει ετησίως έναν δωρεάν οδηγό σπουδών ώστε να ενημερώνονται οι ενδιαφερόμενοι για το πρόγραμμα σπουδών, τη διδακτική ύλη, το διδακτικό προσωπικό, τον εξοπλισμό της σχολής κλπ. Από αυτόν τον οδηγό πρέπει πρώτα να ενημερωθεί κάθε νέος πριν επιλέξει τη σχολή που θα δηλώσει στο μηχανογραφικό δελτίο των Πανελλαδικών εξετάσεων..

Επίσης αναλυτικότερες πληροφορίες παρέχονται από το ΚΕ.Π.Α.Σ. και από:

- Διεύθυνση Σπουδών και Φοιτητικής Μέριμνας ΑΕΙ

Μητροπόλεως 15, Αθήνα 101 85, τηλ. 3230461-5

- Πανεπιστημιακή Λέσχη Πανεπιστημίου Αθηνών

Γραφείο Δημοσίων Σχέσεων

- Ιπποκράτους 15, 105 58 Αθήνα, τηλ. 3254385

Ινστιτούτο Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΙΤΕ)

Συγγρού 56, Αθήνα 117 42, τηλ. 9214502

- Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών

Νοταρά 92, Πειραιάς 185 35, τηλ. 4121211

- Παιδαγωγικό Ινστιτούτο

Μεσογείων 396, Αγία Παρασκευή 153 41, Αττική, τηλ. 6567364

Και από τις γραμματείες των οικείων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (βλέπε πιο κάτω)

ΑΔΣΕΝ (Πλοίαρχων και Μηχανικών)

Εκτός από τη σχολή Ασπροπύργου, στις υπόλοιπες Ανώτερες Δημοσίες Σχολές Ε.Ν. (ΑΔΣΕΝ) η διαμονή και διατροφή των σπουδαστών είναι δωρεάν σε οικοτροφείο.

Ασπρόπυργος: 5574171

Μηχανιώνα: 0392 31222

Υδρα: 0298 52208

Κύμη: 0222 22602

Σύρος: 0281 22480

Οινούσσες: 0272 51209

Αργοστόλι: 0671 28608

Χίος: 0271 23168

Χανιά: 0821 89356

Πρέβεζα: 0682 2095-7

Ναυτιλιακές Σπουδές ΑΕΙ

Το νεοσύστατο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς είναι το μοναδικό αμιγές τμήμα στην Ελλάδα, το οποίο

προετοιμάζει θεωρητικά τα μελλοντικά στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

ΝΟΜΙΚΗ

Πανεπιστήμιο Πειραιάς: 4120751-5

Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών: 3601168

Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης: 031 991368

Πανεπιστήμιο Θράκης: 0531 25206

Ναυπηγική ΑΕΙ - Τμήμα Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών.

Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο: 7718310

Ναυπηγική ΤΕΙ (Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών)

Αθήνα (Αιγάλεω): 6989858

Ασφαλιστική Επιστήμη ΑΕΙ (Τμήμα Στατιστικής και Ασφαλιστικής Επιστήμης)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς: 4120751

Λογιστική και Χρηματοοικονομική ΑΕΙ.

Πανεπιστήμιο Μακεδονίας: 031 845775

Λογιστική ΤΕΙ (Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας)

Πειραιάς: 3628623

SHIPREPAIRS IN SHANGHAI

16 DRYDOCKS

THE SHANGHAI SHIP REPAIR CENTRE IN CO-OPERATION WITH CHRIS MARINE S.A. OFFER YOU RELIABLE REPAIRS IN SHANGHAI WITH THE MOST COMPETITIVE PRICES OF THE REGION

CHRIS MARINE S.A.
ARE EXPERTS IN THE SHIPREPAIRING BUSINESS IN CHINA
AND HAVE SIMPLIFIED THE PROCEDURE OF OFFERING AND FOLLOWING UP OF THE REPAIRS.



CHRIS MARINE S.A.

12, PLATONOS STR., 185 35 PIRAEUS

TEL: 4224926, FAX: 4224921, ΤΙΧ: 213460/213523 CRIS GR

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

Πάτρα: 061 325001
 Λάρισα: 041 225147
 Ηράκλειο: 081 225432
 Καβάλα: 051 834848
 Κοζάνη: 0461 40162
 Χαλκίδα: 0228 22887
 Σέρρες: 0321 26522
 Μεσολόγγι: 0631 23735

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Για οικονομολόγους επί ναυτιλιακών θεμάτων δεν υπάρχει δυνατότητα Master στην Ελλάδα, προς το παρόν. Συζητείται βέβαια να ιδρυθεί τέτοιο τμήμα στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς και αναμένουμε αποτελέσματα.

Γενικά πάντως τμήματα μεταπτυχιακών σπουδών λειτουργούν σε πέντε Πανεπιστήμια της Ελλάδος, τα οποία είναι:

- Πανεπιστήμιο Αθηνών
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
- Ανώτατη Γεωπονική Σχολή Αθηνών
- Ανώτατη Σχολή Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών
- Πάντειος Ανώτατη Σχολή Πολιτικών Επιστημών

Οι σχετικές επιστήμες με τη ναυτιλία που διδάσκονται σε μεταπτυχιακό επίπεδο σε αυτές τις σχολές είναι:

- Ωκεανογραφία
- Ηλεκτρονική και Ραδιοηλεκτρολογία
- Ηλεκτρονικός Αυτοματισμός
- Πληροφορική και Επιχειρησιακή Έρευνα
- Ιδιωτικό Δίκαιο
- Δημόσιο Δίκαιο και Πολιτικές Επιστήμες

- Οικονομική Επιστήμη
- Χαρτογράφηση Υδατική
- Διοίκηση Επιχειρήσεων

Όσον αφορά τη συγγραφή διδακτορικής διατριβής σε θέματα Ναυτιλίας ή γενικότερα Μεταφορών πληροφορίες παρέχονται από το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Καραολή και Δημητρίου 80, Πειραιάς, τηλ. 4120751 εσωτ. 340.

ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Κάποιες από τις ιδιωτικές σχολές που λειτουργούν στην Ελλάδα έχουν επωνομασθεί Κέντρα Ελευθέρων Σπουδών με αναγνωρισμένο ή μη κρατικό πτυχίο.

Επίσης μετά την ίδρυση του Οργανισμού Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΟΕΕΚ) μετονομάστηκαν σε Ιδιωτικά Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης. Τα δίδακτρα καθορίζονται ετησίως και ελέγχονται από την Πολιτεία. Οι πληροφορίες που θα πρέπει να ζητήσει κάθε ενδιαφερόμενος όταν αποφασίσει να παρακολουθήσει σπουδές σε αυτές τις σχολές (αναφέρονται πιο κάτω).

Πιστεύουμε ότι είναι: α) αναβολή σπουδών, β) δυνατότητα επαγγελματικής αποκατάστασης, γ) συνεργασία με σχολές/εκπαιδευτικά ιδρύματα εξωτερικού για συνέχιση σπουδών, δ) δίδακτρα και διάρκεια και ε) ποιότητα εκπαίδευσης (βιβλία, προσωπικό, ώρες διδασκαλίας, έλεγχος γνώσεων και διακρίσεις στους αριστεύσαντες κλπ.).

Προγράμματα σπουδών που οδηγούν αποκλειστικά στη ναυτιλία παρέχουν τα ακόλουθα κολλέγια / κέντρα ελευθέρων σπουδών επιδεικνύοντας το απαραίτητο ενδιαφέρον για σωστή και ολοκληρωμένη εκπαίδευση:

ΑΚΜΗ, Κοδριγκτώνος 16α, Αθήνα, τηλ. 8832347

BCA, Ηροδότου 2, Αθήνα, τηλ. 7253783-7

ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

Some signs carry authority anywhere in the world



**BUREAU
VERITAS**

Experts in safety and quality

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ, 2ας Μεραρχίας
23, Πειραιάς, τηλ. 4296512

ΙΠΠΟΚΡΑΤΕΙΟΣ ΣΧΟΛΗ, Γκυιλ-
φόρδου 14, Αθήνα, τηλ. 8212912

ΚΕΠΕ, Βερανζέρου 30, Αθήνα,
τηλ. 8212912

ΣΧΟΛΕΣ ΞΥΝΗ

** Πατησίων 31, Αθήνα, τηλ.
5223858

** Μοναστηρίου και Ταντάλου
23, Θεσσαλονίκη, τηλ. 031 541085

** Καραολή και Δημητρίου 18,
Πειραιάς

ΣΧΟΛΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ, Πατησίων 20, Αθήνα,
τηλ. 3607480

F C S, Λεωφ. Συγγρού 52, Αθή-
να, τηλ. 9244480

ΣΧΟΛΕΣ ΠΕΤΡΑ, Πολυτεχνείου
2Α, Αθήνα, τηλ. 5225073

SBA, Πραξιτέλους 131, Πει-
ραιάς, τηλ. 4129814

ΣΧΟΛΕΣ ΩΜΕΓΑ, Καρ. Σερβίας
1, Αθήνα, τηλ. 3228666

Τα κρατικά Ινστιτούτα Επαγγελ-
ματικής Κατάρτισης (ΙΕΚ) ανήκουν
στη μεταδευτεροβάθμια επαγγελ-
ματική κατάρτιση και χορηγούν
στους αποφοίτους τους δίπλωμα
αναγνωρισμένο στην Ελλάδα και
στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

Διαχειρίζονται και εποπτεύονται
από τον ΟΕΕΚ, που ελέγχεται από
το ΥΠ.Ε.Π.Θ. Οι σπουδαστές των
Ι.Ε.Κ. είναι απόφοιτοι Λυκείου και
καταβάλλουν δίδακτρα. Τους πα-
ρέχονται όμως ιατροφαρμακευτική
περίθαλψη, ασφαλιστική κάλυψη
για ατυχήματα, υποτροφίες και α-
ναβολή στράτευσης. Τμήματα ναυ-
τιλιακής κατεύθυνσης υπάρχουν
στις πόλεις: Πειραιάς, Πάτρα, Αλε-
ξανδρούπολη, Ηγουμενίτσα, Καβά-
λα, Ρόδος, Χανιά.

Πληροφορίες: ΟΕΕΚ, Λεωφ. Η-
λίουπόλεως 1, Υμηττός, τηλ.
9717511, 97041657.

ΣΠΟΥΔΕΣ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

Σχετικά με τις ειδικότητες οι ο-
ποίες αφορούν τη ναυτιλιακή βιο-
μηχανία παραδοσιακά εξέχουσα
θέση κατέχουν τα εκπαιδευτικά ι-
δρύματα της Μεγάλης Βρεταννίας,
τα οποία αφ' ενός μεν καλύπτουν
όλο τον κύκλο εργασιών του κλά-
δου και αφ' ετέρου βρίσκονται κο-

ντά στο μεγαλύτερο και σημαντι-
κότερο κέντρο των ναυτιλιακών
συναλλαγών (City of London) δια-
τηρώντας ταυτόχρονα τη συνερ-
γασία με ένα μεγάλο αριθμό επι-
χειρήσεων και οργανισμών.

Αντίθετα οι υπόλοιπες παραδο-
σιακά ναυτιλιακές χώρες ή εκείνες
οι χώρες οι οποίες ανέπτυξαν τη
ναυτιλία τους τις τελευταίες δε-
καετίες, παρέχουν σε σύγκρουση
με τη Μεγάλη Βρεταννία περιορι-
σμένες δυνατότητες εξειδικευμέ-
νης

εκπαίδευσης στο Shipping.

Παρά τις όποιες προσπάθειές
τους και τα εκπαιδευτικά τους
προγράμματα δεν έχουν καταφέ-
ρει να προσελκύσουν ανάλογο της
δύναμής τους στη ναυτιλία αριθμό
ενδιαφερομένων. Το γεγονός αυτό
δε σχετίζεται με την ποιότητα των
σπουδών στις συγκεκριμένες χώ-
ρες, αλλά οφείλεται στον σημαντι-
κό ρόλο τον οποίο παίζει στο ναυ-
τιλιακό χώρο η αγγλική γλώσσα.

Η ερευνητική ομάδα του
ΚΕ.Π.Α.Σ. που εργάστηκε για τη
συλλογή των πληροφοριών εστία-
σε την προσπάθεια της κυρίως
στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ενω-
σης, αλλά επιπλέον επιδίωξε να
συγκεντρώσει πληροφορίες και
για τις χώρες που έχουν κάποια
φημισμένη ναυτιλιακή εκπαίδευση.
Για αυτό το λόγο πρώτα θα ανα-
φερθούμε στις χώρες που ανή-
κουν στην Κοινότητα και κατόπιν
στις υπόλοιπες.

Προκειμένου να γνωρίζει ο κάθε
υποψήφιος φοιτητής ποια είναι η
ακαδημαϊκή αναγνώριση του τίτ-
λου που παρέχει η σχολή που πρό-
κειται να σπουδάσει, το 1984 τέθη-
κε σε λειτουργία το κοινοτικό δί-
κτυο εθνικών κέντρων πληροφο-
ριών για την ακαδημαϊκή αναγνώ-
ριση (NARIC). Το συντονισμό του
δικτύου αυτού έχει αναλάβει για
την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών
Κοινοτήτων το Erasmus Bureau.
Στην Ελλάδα εδρεύει το ΔΙΚΑΤΣΑ
έχοντας το καθήκον να παρέχει
πληροφορίες και να λαμβάνει απο-
φάσεις για ορισμένες περιπτώσεις.
Έχουμε την αντίληψη ότι το πρώτο
βήμα ενός νέου που θέλει να
σπουδάσει στο εξωτερικό είναι να

συμβουλευθεί τον κατάλογο των
αναγνωρισμένων σχολών και έπει-
τα να συνεχίσει στη διαδικασία αι-
τήσεως.

ERASMUS BUREAU

15, rue d' Arlon, B-1040
Bruxelles

Tel: 32 2 2330111 - Fax: 32 2
2330150

ΔΙΚΑΤΣΑ (Διαπανεπιστημιακό
Κέντρο Αναγνώρισης Τίτλων Αλλο-
δαπής)

Λεωφ. Συγγρού 112, Αθήνα, τηλ.
9222526, 9229065

Είναι γεγονός ότι ένας πολύ με-
γάλος αριθμός φοιτητών μετανα-
στεύει στο εξωτερικό κάθε χρόνο,
για διάφορους λόγους. Παρόλο ό-
τι στη δεκαετία του '80 ο αριθμός
αυτός μειώθηκε, λόγω της αύξη-
σης του αριθμού των εισακτέων
στα Ελληνικά Πανεπιστήμια, σήμε-
ρα έχουμε πάλι έξαρση αυτού του
φαινομένου.

Η σημαντική βέβαια διαφορά εί-
ναι ότι σήμερα δεν υπάρχουν δίδα-
κτρα για τα κρατικά Πανεπιστήμια
των Χωρών Μελών της Ευρωπαϊ-
κής Κοινότητας. Αυτό ισχύει για το
προπτυχιακό επίπεδο σπουδών,
που είναι συνήθως τρία ή τέσσερα
χρόνια, ανάλογα την ειδικότητα.

Ενα άλλο θέμα, το οποίο πρέπει
να γνωρίζει ο υποψήφιος είναι ότι
οι προϋποθέσεις και οι ελάχιστες
απαιτήσεις εισαγωγής στα Εκπαι-
δευτικά Ιδρύματα του Εξωτερικού
μπορεί να μην είναι τόσο υψηλές
όσο οι απαιτήσεις των Ελληνικών
εισαγωγικών εξετάσεων αλλά η μέ-
θοδος διδασκαλίας και ο τρόπος
παρακολούθησης διαφέρουν αι-
σθητά.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι,
επειδή τα προγράμματα σπουδών,
οι όροι αίτησης και συμμετοχής
κάθε χρόνο αλλάζουν σε κάποια α-
πό αυτά τα εκπαιδευτικά Ιδρύμα-
τα, και προς αποφυγή ακούσιας
παραπλάνησης των αναγνωστών
μας δεν συμπεριλάβαμε αυτές τις
πληροφορίες. Βέβαια, τα έντυπα
πληροφοριών και αιτήσεων βρί-
σκονται στη διάθεση του ΚΕ.Π.Α.Σ.
και μπορεί ο κάθε ενδιαφερόμενος
να τα συμβουλευθεί..

WORLDWIDE OCEAN CHARTERING S.A.



SHIPBROKERS - CONTRACTORS - CHARTERERS

S & P - MANAGEMENT - AGENTS - DEMOLITION

70 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
GREECE
CABLE: CHARTOCEAN

PHONES: (01) 4282946 - 957
FAX: (01) 4282958
TELEX: 211618 - 241043
241086 - 241087 WIDE GR.

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ - 1994

ΩΡΑ ΕΥΘΥΝΗΣ

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΠΑΠΑΚΗ, ναυτικού πράκτορα

Σε λίγες ημέρες, ανήγει η αυλαία των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ 1994. Μια εκδήλωση που γίνεται επί σειρά ετών στον Πειραιά και που όλοι αναμένουμε και ευχόμαστε να ξεπεράσει τις προηγούμενες επιτυχίες της.

Όλοι οι παράγοντες της ναυτιλίας (Υπουργείο, Πλοιοκτησία, Ναυτεργασία, Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις και εργαζόμενοι) περιμένουν με αγωνία την εξέλιξη και τα αποτελέσματα μιας ομολογουμένως διεθνούς εμβέλειας εκδήλωσης.

Αλήθεια όμως. Η σχεδόν βέβαιη επιτυχία των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ, αντανάκλα σήμερα την κατάσταση η οποία υπερέχει στο βασικότερο λιμάνι της χώρας, το λιμάνι του Πειραιά; Η μήπως είναι αντίστροφα ανάλογη με την υπάρχουσα πραγματικότητα;

Είναι γεγονός ότι το λιμάνι μας, αντί να αποτελεί τον βασικό μοχλό ανάπτυξης της ναυτιλίας και συνακόλουθα της οικονομίας της χώρας, έχει καταστεί όχι μόνο ουραγός των εξελίξεων, αλλά στην ουσία μία τροχοπέδη στον πλέον ευαίσθητο, δυναμικό και νευραλγικό παράγοντα της οικονομίας μας.

Ο ναυτιλιακός κόσμος έχει φθάσει στο σημείο να έχει πλέον "Κρίση Εμπιστοσύνης" στις πολιτικές που εφαρμόζονται και στις πρακτικές που υλοποιούνται.

Θα πρέπει να αναφέρει τόσα πολλά για την απαράδεκτη κατάσταση που επικρατεί στο λιμάνι και σηματοδοτεί την όλη λειτουργία και πορεία του, που δεν θα αρκούσε ένα συγκεκριμένο και οπωσδή-

ποτε περιεκτικό άρθρο. Κανείς όμως, δεν θα μπορούσε με ειλικρίνεια και αντικειμενικότητα, να αμφισβητήσει τα πλέον κραυγαλέα αρνητικά χαρακτηριστικά.

Σε μία περίοδο που η ναυτιλία μας ευρίσκεται στο πλέον κομβικό σημείο και αναμένεται να αποτελέσει το εφαλτήριο της οικονομικής ανάπτυξης, δυστυχώς η ασκούμενη λιμενική πολιτική, χαρακτηρίζεται τουλάχιστον από ανεπάρκεια, έλλειψη στόχων, στρατηγικής και υλοποίησης. Τα προβλήματα της ναυτιλίας, αντιμετωπίζονται με προχειρότητα - θα έλεγε κανείς κατά τρόπο επιδεσμικό.

Η έλλειψη συνέπειας, συνέχειας, προσαρμογής στα δεδομένα και φαντασίας, τείνουν να καταστούν "Ανίατη Ασθένεια". Η ναυτιλιακή πολιτική που εφαρμόζεται σήμερα, μπορεί να χαρακτηριστεί με την μεγαλύτερη επιείκεια, σαν αντιναυπηγική, αντιναυτική και αδιέξοδη.

Πως αλλιώς θα μπορούσε κανείς να ερμηνεύσει την δυσλειτουργία των υπηρεσιών του Υπουργείου, την έλλειψη συντονισμού μεταξύ των διαφόρων επί μέρους υπηρεσιών και οργανισμών, την έλλειψη οποιουδήποτε εκσυγχρονισμού, την ολοκληρωτική διάσπαση των κυβερνητικών χειρισμών, την πλήρη αντίφαση μεταξύ επιλογών και πραγματικότητας;

Στην σημερινή ζοφερή κατάσταση που επικρατεί στο λιμάνι, δεν είναι άμοιρη ευθυνών η Δημοτική Αρχή του Πειραιά. Το αντίθετο μάλιστα. Αντί να προσπαθήσει να συντονισθεί με το Υπουργείο και τους

φορείς της ναυτιλίας μας, περιορίζεται σε ένα ρόλου άβουλου θεατή των εξελίξεων, προσπαθώντας με πολιτική "Πόντιου Πιλάτου" να απεμπολίσει τις σοβαρότατες ευθύνες της.

Φαίνεται 'οτι το μοναδικό της όραμα, είναι να δημιουργήσει μία ακόμη προβληματική δημοτική επιχείρηση, σε βάρος του Πειραικού λαού, προσπαθώντας να ασκήσει δραστηριότητες που ούτε γνωρίζει αλλά ούτε της αρμόζουν. Και αναφέρομαι βέβαια στην περιώνυμη ΔΕΝΑΠ, που φαίνεται να αποτελεί πανάκεια της δημοτικής πολιτικής στον Πειραιά.

Σοβαρότατες ευθύνες έχει και ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ). Η έλλειψη υλικοτεχνικής υποδομής και μέσων, η ατέλειων γραφειοκρατική αντίληψη που αφαιρεί κάθε δυνατότητα ευελιξίας, η αδυναμία προσαρμογής στα δεδομένα ενός σύγχρονου λιμένος, αποτελούν στοιχεία μιας παθογενούς και ανεργάτιστης λιμενικής πολιτικής η οποία τείνει να καταστεί μη αναστρέψιμη.

Προτάσεις από φορείς για διαχωρισμό του επιβατηγού από τον εμπορικό λιμένα, για βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος μέσα στο λιμάνι, για εκσυγχρονισμό και βελτίωση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών κλπ., απευθύνονται σε "ώτα μη ακούντων".

Οι Ναυτικοί Πράκτορες, έναςλόκληρος επαγγελματικός κλάδος που ασχολείται και βιώνει καθημε-

ρινά μέσα στο λιμάνι, αποτελώντας τον σύνδεσμο μεταξύ πλοιοκτητών, του πλοίου και του λιμένος, είναι οι κυριότεροι αποδέκτες της υπάρχουσας σημερινής κατάστασης.

Παρακολουθούν με απορία και αγωνία τα οξυμένα προβλήματα του λιμανιού μας.

Με αίσθημα ευθύνης ο κλάδος αυτός, στον οποίο έχω και εγώ την τιμή να ανήκω, έχει προσπαθήσει κατ' επανάληψη και συνεχίζει να προσπαθεί με ειλικρίνεια, με συγκεκριμένες πρωτοβουλίες, θέσεις, εισηγήσεις και προτάσεις να συμβάλλει στην ανάπτυξη και βελτίωση του λιμανιού.

Δυστυχώς όμως χωρίς αποτέλεσμα.

Αντιμετωπίζεται από την Πολιτεία, με αδιαφορία και απάθεια. Και όμως. Ο Ναυτικός Πράκτορας, πασχίζει για το λιμάνι γιατί η καλή λειτουργία και η πρόοδός του, είναι άμεσα συνυφασμένα με την δική του επαγγελματική υπόσταση και εξέλιξη. Οι θέσεις του κλάδου μας, πρέπει να αντιμετωπίζονται με υπευθυνότητα και σοβαρότητα. Αξίζει τον κόπο.

Με την ευκαιρία της αναμενόμενης επιτυχίας των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ '94 και σαν ένας απλός αλλά ενεργός πολίτης του Πειραιά, που ζει, αναπνέει, εργάζεται και εξελίσσεται στην πόλη αυτή, μία μόνο πρόταση:

Ας προσπαθήσουμε όλοι μαζί, πέρα και έξω από πολιτικές αντι-

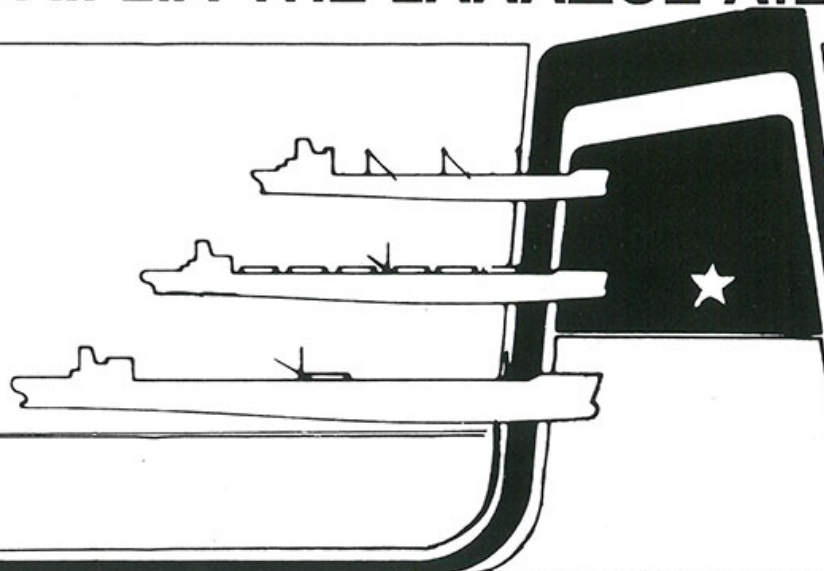
παραθέσεις και ιδιοτέλειες, με ειλικρίνεια και ευθύνη, να αντιμετωπίσουμε με σοβαρότητα τα σημερινά προβλήματα τα οποία, σε τελευταία ανάλυση δεν αφορούν μόνο ένα λιμάνι, ένα κλάδο, μία πόλη ή μία κυβέρνηση.

Είναι προβλήματα Εθνικά γιατί **ΤΟ ΠΕΠΡΩΜΕΝΟ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΔΙΑΔΡΑΜΑΤΙΖΕΙ ΤΟΝ ΠΙΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΡΟΛΟ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.**

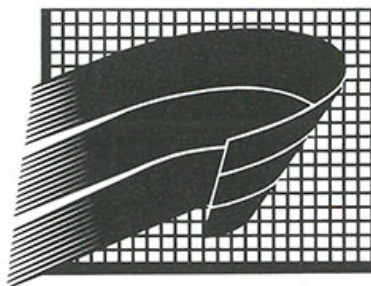
Ετσι μόνο θα καταστεί το λιμάνι μας το πρώτο λιμάνι της Ευρώπης προς όφελος της Εθνικής Οικονομίας, της προόδου και της ανάπτυξης της πατρίδας μας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΑΚΗΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283680 (13 γραμμές)
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E
TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR
TELEFAX: 4283630



THE ABS SAFEHULLSM SYSTEM

SAFETY OF SHIP STRUCTURES BY DYNAMIC BASED DESIGN AND EVALUATION

ABS can improve your Bulk Carrier Designs

Now, ABS offers the SafeHull System for both new and existing bulk carriers. The system is based upon the same fundamental design principles as for tankers, but is adjusted for determination of the specific dynamic loads which act upon a bulk carrier at sea. It identifies critical structural areas that require enhancement, by a more effective distribution of steel, to lower the ship's operating stresses.

September 1993

**ABS launches the SafeHull System
for tanker newbuildings**

January 1994

**ABS introduces SafeHull Condition
Assessment Services for existing
tankers**

ABS SafeHull for bulk carriers benefits designers, owners and operators. It reduces the risk of structural failures - thereby lowering life-cycle maintenance and repair costs. It also helps with planning maintenance and inspections. Moreover, SafeHull fulfils the ABS mission of promoting the safety of life and property at sea.



FOUNDED 1862

ABS

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING & AFFILIATED COMPANIES

FOR MORE INFORMATION CONTACT:

CORPORATE OFFICE:
ABS
Two World Trade Center
106th Floor
New York NY 10048
USA
Tel: 1-212 839 5000
Fax: 1-212 839-5130

LONDON OFFICE:
ABS Europe
ABS House
1 Frying Pan Alley
London E1 7HR
England
Tel: 44-71 247 3255
Fax 44-71 377 2453

GREEK OFFICE:
ABS Piraeus
6 Skouze Street
Floor 4A
GR185 36 Piraeus
Greece
Tel: 30-1 429 3215/6/7/9
Fax: 30-1 429 3218



THE MODERN SPIRIT IN GREEK BANKING

- SHIPPING FINANCE
- CORPORATE BANKING
- INVESTMENT BANKING
- PERSONAL BANKING
- PRIVATE BANKING
- TREASURY FACILITIES

A MEMBER OF THE LATSIS GROUP OF EUROPEAN BANKS AND FINANCIAL INSTITUTIONS WITH A TOTAL EQUITY IN EXCESS OF USD 600 MILLION.



EUROMERCHANT BANK

ATHENS BRANCH: 8 OTHONOS STR., 105 57 ATHENS, TEL.: 3230151-7, FAX: 3230866

KIFISSIA BRANCH: 2 PATR. MAXIMOU STR. & DILIGIANNI, 145 62 KIFISSIA, TEL.: 8015800-1, 8086303-4-8, FAX: 8088417

MAROUSSI BRANCH: 5-7 DISTOMOU STR. (MEDICAL CENTER OF ATHENS), 151 25 MAROUSSI, TEL.: 6897880-3, FAX: 6897884

NATIONAL ROAD BRANCH: 20TH. KLM. NATIONAL ROAD ATHENS-LAMIA (MEGA A-B VASSILOPOULOS), TEL.: 8133556, FAX: 8135928

PIRAEUS BRANCH: 75 AKTI MIAOULI STR., 185 37 PIRAEUS, TEL.: 4284421-8, FAX.: 4284429

Η Δομή της Αμερικανικής Οικονομίας μέσα στο πλαίσιο της Ελεύθερης Αγοράς

Του κ. Χρήστου Στρατάκη

Τα "Ναυτικά Χρονικά" δημοσιεύουν σήμερα το πρώτο μέρος μίας ιδιαίτερα ενδιαφέρουσας ομιλίας του γνωστού ναυτιλιακού δικηγόρου της Νέας Υόρκης και παρέργοντος της ομογένειας κ. Χρ. Στρατάκη. Η ομιλία αυτή με θέμα τη "δομή της αμερικανικής οικονομίας στα πλαίσια της ελεύθερης αγοράς" έγινε στο Τμήμα Διοικήσεως Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Αιγαίου στα πλαίσια σειράς διαλέξεων στελεχών επιχειρήσεων, οι οποίες έχουν οργανωθεί από την Επιτροπή συνδέσεως του Πανεπιστημίου με Επιχειρήσεις, και παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον αυτή ακριβώς την εποχή και λόγω της σημασίας που αποδίδεται σε ολόκληρο τον κόσμο στην αμερικανική οικονομία αλλά και λόγω των ελληνικών ενδιαφερόντων για συνεργασία με αμερικανικές επιχειρήσεις σε διάφορους τομείς.

Το πρώτο μέρος της διάλεξης του κ. Στρατάκη έχει ως εξής:

Ευχαριστώ το Πανεπιστήμιο του Αιγαίου για την πρόσκληση να μιλήσω απόψε. Ιδιαίτερα ευχαριστώ τον καθηγητή κ. Αλεξάκη, του οποίου το όνομα και η φήμη έχουν φθάσει και στην Αμερική γιατί είναι γνωστός στους Αμερικανούς συναδέλφους του από τα άρθρα που έχει γράψει για διάφορα οικονομικά θέματα.

Ποτέ δεν θα φανταζόμουν ότι θα είχα μια τέτοια ευκαιρία όταν πριν από 50 περίπου χρόνια, μικρός και άπειρος, έφυγα από τη

Χίο για το μακρινό ταξίδι στο άγνωστο, που λέγεται Αμερική.

Στην αποψινή μου διάλεξη, θ' αρχίσω με μία σύντομη αναδρομή στην ιστορία και την εξέλιξη του αμερικανικού οικονομικού συστήματος από τις αρχές του μέχρι και το τελευταία χρόνια του 20ου αι. Στη συνέχεια θα περιγράψω, σε γενικές γραμμές, τη δομή του σημερινού οικονομικού συστήματος και θα αναλύσω με περισσότερες λεπτομέρειες τους διάφορους τομείς του: τη βιομηχανία, την προσφορά υπηρεσιών, τη γεωργία και το εμπόριο. Τέλος, θα μιλήσω για το ρόλο της κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών στην οικονομία, και θα κλείσω με κάποιες γενικές παρατηρήσεις. Κατ'αρχήν, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι οι Η.Π.Α. από ιστορικής πλευράς είναι μία καινούργια χώρα - τουλάχιστον σαν παγκόσμια δύναμη.

Αυτό μου θυμίζει ένα συμπόσιο που είχα παρακολουθήσει πριν από χρόνια, στο Queens College της Νέας Υόρκης. Το θέμα ήταν η Ιστορία της Τέχνης και συμμετείχαν τρεις διανοούμενοι, ένας Ρώσος, ένας Έλληνας και ένας Αμερικανός. Πρώτος ο Ρώσος καθηγητής περιέγραψε την ιστορία και την εξέλιξη των καλών τεχνών στη Ρωσία και κάλυψε μία περίοδο 1.000 περίπου ετών. Στη συνέχεια, ο Έλληνας αντιπρόσωπος, ο αείμνηστος Αντώνης Τρίτσης, μίλησε με χρώμα και παλμό για την τέχνη στην Αρχαία Ελλάδα, μετά σκιαγράφησε την εξέλιξή της διά μέσου των αιώνων

και κάλυψε τελικά μία περίοδο 2.500 ετών. Στο τέλος, σηκώθηκε να λάβει το λόγο ο Αμερικανός. Ήταν ένας ηλικιωμένος άνθρωπος, με άσπρα μαλλιά και γνωστή αυθεντία στο συγκεκριμένο θέμα. "Ακούγοντας τους αγαπητούς συναδέλφους από την Ελλάδα και τη Ρωσία", είπε, "νιώθω πραγματικά ότι είμαι πολύ νέος, γιατί μόνο για 200 χρόνια μπορώ να μιλήσω!". Το ανέκδοτο αυτό φανερώνει ότι στην πραγματικότητα οι Αμερικανοί ότι έχουν να επιδείξουν δεν είναι πολύ παλαιό.

Εν πάση περιπτώσει, γύρω στα 1780, λίγο μετά τη Διακήρυξη της Ανεξαρτησίας (1776) και πριν από την επικύρωση του Συντάγματος (1787), η Αμερικανική οικονομία αποτελείτο από πολλά επιμέρους συστήματα. Περίπου το 60% των παραγωγών ήταν αγρότες, βιοτέχνες και τεχνίτες. Ενα 32% της όλης παραγωγικής δυναμικότητας προήρχετο από σκλάβους, 2% από ντόπιους Ινδιάνους και μόνο το 6% από κεφαλαιοκράτες. Σύντομα όμως, άρχισε ο ανταγωνισμός μεταξύ των ανεξάρτητων παραγωγών και των κεφαλαιοκρατών. Περί τα μέσα του περασμένου αιώνα, το μεγάλο ρεύμα μεταναστών μαζί με την κατάργηση της δουλείας πρόσφεραν στην οικονομία άφθονα και φθηνά εργατικά χέρια με αποτέλεσμα να ωφεληθεί η εξέλιξη του κεφαλαίου.

Μιλώντας όμως για κεφαλαιουχικό σύστημα, τι εννοούμε;

Πώς λειτουργεί ο καπιταλισμός στην οικονομία μιας ελεύθερης αγοράς; Ο επιστημονικός ορισμός του κεφαλαιουχικού συστήματος είναι ο εξής: Ένα οικονομικό σύστημα όπου τα αγαθά και η προσφορά υπηρεσιών προέρχονται από τη χρήση ιδιωτικού κεφαλαίου και εργατικών χεριών, με σκοπό το κέρδος. Οι τρεις λοιπόν παράγοντες του καπιταλισμού είναι το ιδιωτικό κεφάλαιο, η μισθωτή εργασία και ο σκοπός του κέρδους.

Η καπιταλιστική περίοδος άρχισε περίπου το 1500 σε περιοχές της Αγγλίας, των Κάτω Χωρών και της Ιταλίας. Αρχικά, είχε μικρή επίδραση, αλλά με την πάροδο του χρόνου εξαπλώθηκε, επιβλήθηκε και μπορώ να πω, άλλαξε το ρυθμό της ζωής στον κόσμο. Στις Η.Π.Α.

επικράτησε σαν κύριο οικονομικό σύστημα περί τα μέσα του 19ου αι.

Στο καπιταλιστικό σύστημα ο συναγωνισμός αναγκάζει τους κεφαλαιούχους να επανεπενδύουν συνεχώς τα κέρδη και τα πλεονάσματα που απορρέουν από τις επιχειρηματικές δραστηριότητές τους. Αν δεν το κάνουν αυτό, οι αντίθετες ανταγωνιστικές δυνάμεις θα τους υπερκεράσουν και θα τους οδηγήσουν τελικά σε πτώχευση. Η επενδυτική αυτή μέθοδος που είναι γνωστή με τον όρο συσσώρευση (accumulation) δημιουργεί συνεχή οικονομική, κοινωνική και πολιτική αλλαγή. Η ιστορία μας λέει ότι σε περιόδους συσσώρευσης έχουμε οικονομική ακμή πάντοτε δε, ακολουθούν περίοδοι παρακμής και διαβρώσεως. Η συσσώρευση κεφαλαίων συνήθως λαμβάνει χώρα ό-

ταν οι κοινωνικές δομές (νόμοι, πολιτικές συγκυρίες και κοινωνικά ήθη) δημιουργούν κλίμα που ευνοεί το κέρδος. Αντίθετα, οι δύσκολοι καιροί έρχονται όταν οι κοινωνικές δομές είναι αντίθετες προς τους καπιταλιστές, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται λιγότερα κέρδη και τελικά ένα κλίμα που δεν ευνοεί τις επενδύσεις. Λιγότερες επενδύσεις σημαίνει στασιμότητα, ανεργία και μειωμένη κατανάλωση, με συνέπεια την οικονομική παρακμή. Αν ζητήσουμε να βρούμε τις αιτίες των αλλαγών στην κοινωνική δομή θα διαπιστώσουμε ότι εμφανίζονται κατά την διάρκεια συγκεκριμένων ιστορικών γεγονότων σε διάφορες εποχές.

Αυτές οι εναλλαγές ευημερίας και δυσπραγίας παρουσιάζονται σαν μακρόχρονες οικονομικές καμπύλες. Στις Η.Π.Α., στη διάρκεια των τελευταίων 100 ετών περίπου, έχουμε τις εξής οικονομικές αυξομειώσεις:

1890 ως 1900 οικονομική δυσπραγία

1900 ως 1929 οικονομική ακμή

1929 ως 1941 οικονομική δυσπραγία

1941 ως 1973 οικονομική ακμή

1973 ως σήμερα οικονομική δυσπραγία

Ας δούμε, τώρα, σε συντομία, την ανάπτυξη του Αμερικανικού οικονομικού συστήματος από τα μέσα του 19ου αι. μέχρι σήμερα. Στο διάστημα αυτό, οι Η.Π.Α. πέρασαν από 3 στάδια συσσώρευσης. Κατά τη διάρκεια του πρώτου, (από το 1840 ως το 1890) έχουμε την κατάργηση της δουλείας και του ανταγωνισμού μεταξύ του κεφαλαίου και των αναξάρετων παραγωγών, ο οποίος και τελικά κατέληξε στην επικράτηση του κεφαλαίου. Ο αμερικανικός καπιταλισμός της εποχής χαρακτηριζόταν από την ύπαρξη μικρών επιχειρήσεων που ανταγωνιζόταν η μία την άλλη, η δε κρατική παρέμβαση υπήρξε περιορισμένη.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS & CO
(MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2208622
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257870
CABLES: JAYMANNERS

ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

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

DIRECTORS:
MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS:
PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H.: 2208682
LIM ENG KIAT (AH LIM) A.O.H.: 445 38 48

Το δεύτερο στάδιο διήρκεσε από το 1890 ως το 1940. Κατά την περίοδο αυτή εμφανίζονται οι μεγάλες εταιρείες, οι οποίες κατακτούν ένα μεγάλο μέρος της αγοράς μέσα σε ατμόσφαιρα ανταγωνισμού μεταξύ τους. Οι εργοδότες αντιπαρτάσσονται στα εργατικά σωματεία, τα οποία αποκτούν κάποια προνόμια στην αγορά εργασίας. Παρόλο που η κυβέρνηση καίτοι παίζει μεγαλύτερο ρόλο στην ανάπτυξη της οικονομίας, στην πραγματικότητα η επιρροή της είναι περιορισμένη.

Στο τρίτο στάδιο, που ξεκινά από το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, οι αμερικάνικες εταιρείες διευρύνουν τις δραστηριότητές τους και ανταγωνίζονται ξένες εταιρείες σε διεθνή κλίμακα. Τα εργατικά σωματεία επιτυγχάνουν νομική κατοχύρωση και αποκτούν οικονομική, κοινωνική και πολιτική δύναμη. Η κυβέρνηση εξασκεί πλέον ενεργό ρόλο στην οικονομία, με σκοπό να ρυθμίζει τον όγκο των συναλλαγών, να μειώνει την ανεργία και να αναδιανέμει τα εισοδήματα μεταξύ των πολιτών. Ετσι φτάνουμε στη σημερινή εικόνα της Αμερικανικής Οικονομικής Δομής.

Σήμερα το οικονομικό σύστημα των Η.Π.Α. χαρακτηρίζεται από βιομηχανικό δυαδισμό και τεμαχισμένες αγορές εργασίας.

Στο βιομηχανικό μέτωπο, δυαδισμός σημαίνει ότι έχουμε δύο επιχειρησιακούς τομείς. Ο πρώτος, γνωστός σαν πυρήνας, αποτελείται από ένα μικρό αριθμό μεγάλων επιχειρήσεων που ασκούν σοβαρή επιρροή στον οικονομικό χώρο. Ο δεύτερος, γνωστός σαν περιφέρεια, περιλαμβάνει το υπόλοιπο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, κυρίως μικρομεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις, με μικρή οικονομική επιρροή. Αν και δεν μπορούμε να χαραξουμε μία σαφή διαχωριστική γραμμή μεταξύ των δύο τομέων, μπορούμε πάντως να πούμε ότι περίπου 1.200 εταιρείες με πωλήσεις άνω των 2 δισ. δολλαρίων η καθεμία (500 δισ. δρχ.) αποτελούν τον πυρήνα. Αλλά 16 εκατομμύρια εταιρείες ανήκουν στην δεύτερη κατηγορία που αποκαλούμε περιφέρεια. Καθεμία από τις δύο αυτές κατηγορίες εταιριών, ελέγχει περίπου το μισό των πωλήσεων στην αγορά των Η.Π.Α. Συνήθως, οι μικρότερες εταιρείες δρουν αποκλειστικά σε τοπικές αγορές, παρόλο που αρκετές από

αυτές ανταγωνίζονται τις μεγάλες εταιρείες ενώ άλλες συνεργάζονται με αυτές. Θα λέγαμε ότι κατά κανόνα, οι επιχειρήσεις του πυρήνα εξασφαλίζουν μεγαλύτερα ποσοστά κέρδους από τις μικρότερες επιχειρήσεις της περιφέρειας.

Το άλλο που ήθελα να τονίσω είναι ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των γιγαντιαίων εταιρειών δεν βασίζεται αποκλειστικά στις τιμές. Περισσότερο από μία απλή αντίδραση στις ανάγκες της αγοράς, οι γιγαντιες εταιρείες κάνουν ότι μπορούν για να επιβληθούν στους τομείς προϊόντων που διαθέτουν (μάρκετινγκ, κ.λ.π.) και να επιτύχουν μία μονοπωλιακή θέση. Το μέγεθος και οι παραγωγικοί πόροι που διαθέτουν τους επιτρέπουν να διαμορφώνουν οι ίδιες την κατάσταση της αγοράς και να ασκούν σημαντικό έλεγχο πάνω της. Από αυτό το σημείο και πέρα, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους διεξάγεται σε μία αγορά "μοιρασμένων μονοπωλίων".

Το δεύτερο στοιχείο του σημερινού οικονομικού συστήματος είναι η εργασία. Τα σωματεία, έχοντας πλέον εξασφαλίσει νομική κατοχύρωση και πολιτική επιρροή, αποτε-



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

λούν τον σπουδαιότερο παράγοντα στην διαπάλη και στις διαπραγματεύσεις μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων. Τα σωματεία, σε συνδυασμό και με άλλα συστήματα ελέγχου στο χώρο εργασίας, όπως είναι οι εθνολογικές και φυλετικές διαφοροποιήσεις, προσφέρουν τεμαχισμένες αγορές εργασίας.

Εχοντας υπόψη μας τα κύρια χαρακτηριστικά της δυαδικής οικονομίας (πυρήνας - περιφέρεια) των Η.Π.Α., ας δούμε τώρα τις διάφορες πτυχές της, όπως τη βιομηχανία, τις παροχές υπηρεσιών, τη γεωργία και το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο.

Σε γενικές, πάλι, γραμμές η βιομηχανία αποτελεί το ουσιαστικότερο μέρος της αμερικανικής οικονομίας και εξασφαλίζει το μεγαλύτερο ποσοστό του κέρδους. Τα μεγάλα και γνωστά βιομηχανικά συμφέροντα εξακολουθούν να ασκούν ισχυρές οικονομικές και πολιτικές επιδράσεις. Η θέση τους όμως, στην ιεραρχία των αμερικανικών βιομηχανιών δεν παραμένει πάντα η ίδια. Είναι αξιοσημείωτο ότι από τις 100 μεγαλύτερες εταιρείες στις αρχές του 20ου αιώνα, μόνο 45 εμφανίζονται στον κατάλογο 50 χρόνια αργότερα. Οι λόγοι της κινητικότητας αυτής μεταξύ των μεγάλων επιχειρήσεων, είναι πολλοί.

Πρώτον, οι αλλαγές στην τεχνολογία και τις καταναλωτικές προτιμήσεις, απαιτούν συνεχείς αναπροσαρμογές από πλευράς των εταιρειών. Δεύτερον, όσες ασχολούνται με την παραγωγή καταναλωτικών αγαθών (όπως είναι τα τρόφιμα, υφάσματα, δέρματα, κ.λ.π.) δεν τα πήγαν και τόσο καλά σε σύγκριση με εκείνες που παράγουν συνθετικά προϊόντα (όπως είναι τα χημικά, σύνθετες ύλες και επιστημονικά όργανα). Τρίτον, οι βελτιώσεις στην παραγωγικότητα δεν ήταν ομοιόμορφες σε όλες τις εταιρείες. Από την άποψη αυτή, θα ήθελα να επισημάνω ότι οι σημαντικότεροι λόγοι αύξησης της παραγωγικότητας σήμερα είναι: η χρήση νέων μηχανημάτων, οι τεχνολογι-

κες εξελίξεις και οι διαχειριστικές καινοτομίες στη διοίκηση και το συντονισμό της παραγωγής και της προώθησης των αγαθών. Στην επίτευξη τεχνολογικής ανωτερότητας, σημαντικό ρόλο παίζει η έρευνα και η εξέλιξη (R & D). Στο μέτωπο αυτό, μερικές εταιρείες πέτυχαν περισσότερα από άλλες. Τέλος, η ποιότητα της διαχείρισης (management) που είναι πάντα καθοριστική για την επιτυχία, όπως κάθε συλλογική προσπάθεια, διαφέρει από επιχείρηση σε επιχείρηση. Αυτό το είδαμε πρόσφατα στον τομέα της Αμερικανικής αυτοκινητοβιομηχανίας (Chrysler, General Motors), καθώς επίσης και στον τομέα της υψηλής τεχνολογίας (IBM, Hewlett Packard).

Ας ρίξουμε μία ματιά τώρα, στο δεύτερο κομμάτι της αμερικανικής οικονομίας, στην παροχή υπηρεσιών. Στην κατηγορία αυτή, ανήκουν, μεταξύ άλλων, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, όπως είναι οι τράπεζες, τα χρηματοπιστήρια και τα χρηματομεσιτικά γραφεία, καθώς επίσης και οι ασφαλιστικές εταιρείες, οι γιατροί, οι δικηγόροι, το δίκτυο των πιστωτικών καρτών και το δίκτυο των τηλεπικοινωνιών. Στη διάρκεια των τελευταίων 25 ετών στις Η.Π.Α. ο τομέας της παροχής υπηρεσιών παρουσίασε αλματώδη άνοδο.

Στις μέρες μας, οι αγορές χρεωγράφων αποσπούν τεράστια χρηματικά ποσά από τις αγοραπωλησίες ομολόγων και μετοχών. Ο όγκος των συναλλαγών στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης αυξήθηκε δραματικά στη δεκαετία του 1980. Θεσμικοί επενδυτές όπως τα Αμοιβαία Κεφάλαια, τα Τραστ, τα Δημόσια και τα Συνταξιοδοτικά Ταμεία και τα Ασφαλιστικά Χαρτοφυλάκια έχουν δραματική επίδραση στις Αμερικανικές χρημαγορές. Εταιρείες συνδεδεμένες με το Χρηματιστήριο μέσω προγραμματικών ηλεκτρονικών υπολογιστών, αγοράζουν και πωλούν χιλιάδες μετοχές τη στιγμή που φθάνουν σε προκαθορισμένες τιμές. Επιπλέον,

οι τράπεζες στρέφονται πλέον σε καθαρά διατραπεζικές δραστηριότητες, με αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός να έχει αλλάξει τη μορφή της τραπεζικής δραστηριότητας.

Οι ασφάλειες στην Αμερική είναι ένας άλλος τομέας με τεράστια επιρροή, δεδομένου ότι επιδρά στη ζωή σχεδόν όλων στην κοινωνία μας. Γιγάντιοι ασφαλιστικοί οργανισμοί όπως η Prudential Insurance, η New York Life, η Metropolitan Life και άλλοι, παρέχουν ασφάλειες ζωής, περιουσίας, ατυχημάτων, ασθενειών, αυτοκινήτων και άλλες. Τα δισεκατομμύρια δολάρια των ασφαλιστρών επανεπενδύονται σε χρηματιστηριακές αγορές, κρατικά ομόλογα, ακίνητα και άλλα, και έτσι διοχετεύουν περισσότερα κεφάλαια στην οικονομία.

Η ιατρική περίθαλψη και η ψύχωση των Αμερικανών με την υγεία τους, προκάλεσαν αλματώδη άνοδο των ιατρικών ερευνών και επέφεραν τη μεγάλη πρόοδο της ιατρικής κατά την διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. Σήμερα όμως, το κόστος της ιατρικής περίθαλψης αποτελεί το νούμερο 1 κοινωνικό πρόβλημα της Αμερικής. Έτσι, η ποιότητα της ιατρικής επιστήμης που απολαμβάνουν οι Αμερικανοί ίσως είναι η πρώτη στον κόσμο, αλλά δυστυχώς και το κόστος των ιατρικών υπηρεσιών είναι το πρώτο στον κόσμο.

Τα νομικά επαγγέλματα είναι άλλος ένας κλάδος παροχής υπηρεσιών που γνώρισε μεγάλη εξέλιξη τα τελευταία 20 χρόνια. Γιγάντιες νομικές εταιρείες των 1.000 ή και περισσότερων δικηγόρων η καθεμία έχουν ιδρύσει παραρτήματα σε όλες τις μεγάλες πόλεις των Η.Π.Α. και του εξωτερικού, εισπράττουν εκατομμύρια δολάρια για δικηγορικές αμοιβές και προσφέρουν στους πελάτες τους κάθε είδους νομική εξυπηρέτηση που καλύπτει όλο το φάσμα της οικονομίας.

Ακολουθεί το δίκτυο των πιστωτικών καρτών, που είναι άλλη μία επιχείρηση πολλών δισεκατομμυ-



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 - NORSKE VERITAS E.T.C. CERTIFICATES -
500 + ON HORIZONTAL TESTING MACHINE AVAILABLE**

MAIN OFFICES : 56, Grivas street - PIRAEUS

TEL.: (01) - 4624681-87-88, 4616381 FAX : (01) - 4615211 TLX : 212481 DEKO GR

FACTORY : THIVA (ELEON) FAX : 0262 - 71316 TEL.: 0262 - 71317

ρίων δολλαρίων. Η ιδέα για έκδοση πιστωτικής κάρτας εφαρμόστηκε για πρώτη φορά από το μεγάλο εμπορικά καταστήματα το 1914. Στην αρχή προσφερόντουσαν μόνο σε εύπορους πελάτες και ήταν περιορισμένης μορφής. Αργότερα, περί τα τέλη της δεκαετίας του 1920, οι εταιρείες βενζίνης άρχισαν να εκδίδουν πιστωτικές κάρτες για χρήση στα πρατήριά τους. Η πρώτη πιστωτική κάρτα γενικής χρήσεως εκδόθηκε από την Diners Club το 1949. Λίγο αργότερα, άλλες εταιρείες όπως η American Express, η Hilton Hotel Corp. και η Chase Manhattan, ακολούθησαν το παράδειγμα της Diners Club. Σήμερα, οι ηλεκτρονικές τραπεζικές συναλλαγές έχουν μειώσει την χρήση των πιστωτικών καρτών. Οι εντολές

των καταναλωτών μπορούν να δίνονται από αυτόματα μηχανήματα καταθέσεων - αναλήψεων, τα οποία κάνουν μεταβιβάσεις χρημάτων κατευθείαν από τους λογαριασμούς των πελατών στους προμηθευτές. Έτσι περιορίζεται η ανάγκη χρήσεως πιστωτικής κάρτας.

Ενας άλλος τομέας παροχής υπηρεσιών είναι οι τηλεπικοινωνίες. Οι μεταπολεμικές εξελίξεις στα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας άλλαξαν τη ζωή των Αμερικανών στο χώρο των επιχειρήσεων, της διασκέδασης και της ψυχαγωγίας. Η τηλεόραση παρέχει άμεση ενημέρωση και ψυχαγωγία και μειώνει την απομόνωση της υπαίθρου. Η ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών για τις επιχειρήσεις αυξήθηκε ακόμη

περισσότερο τα τελευταία χρόνια, καθώς ο ανταγωνισμός έριξε τις τιμές των υπεραστικών κλήσεων μέσω τηλεφώνου, τέλεξ ή φαξ. Η εφαρμογή του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και άλλων ηλεκτρονικών μέσων επικοινωνίας, έδωσε την ευκαιρία στις εταιρείες να συντονίζουν τις εσωτερικές τους δραστηριότητες ανάμεσα στα κεντρικά γραφεία και τα παραρτήματα που βρίσκονται σε διάφορες πόλεις των Η.Π.Α. ή του εξωτερικού. Μ' αυτό τον τρόπο, τα νέα αυτά τηλεπικοινωνιακά μέσα μείωσαν το κόστος της επιχειρήσεως και συνέβαλαν στην αύξηση των πραγματικών εισοδημάτων της.

(Συνεχίζεται)

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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

Το ΝΕΕ τίμησε τους κ.κ. Νομικό, Φαφαλιό και Λαναρά για την προσφορά τους στην ανάπτυξη της Ναυτιλίας

Σε μία καλά οργανωμένη εκδήλωση, που πραγματοποιήθηκε στο ξενοδοχείο Ιντερκοντινενταλ της Αθήνας, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος επιβράβευσε το έργο των κ.κ. Νίκου Νομικού, Κώστα Φαφαλιού και Γιώργου Λαναρά και τους ανακήρυξε επίτιμους προέδρους του.

Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία του ο Υπουργός Ναυτιλίας Γιώργος Κατσιφάρας, ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ Αλέξ. Γουλιέλμος, οι διατελέσαντες πρώην υπουργός Ναυτιλίας Αλέξ. Παπαδόγονας και Αριστ. Παυλίδης και οι πρόεδροι των ελληνικών εφοπλιστικών Ενώσεων κ.κ. Γιάννης Γκούμας, Ανδρέας Ποταμιάνος και Σπύρος Αλεξανδράτος.

Την προσωπικότητα των τριών τιμηθέντων, εξήρε ο πρόεδρος του Ν.Ε.Ε. κ. Κ. Κομνηνός τονίζοντας ότι οι επιλογές τους για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας αποτελούν σχολή για τους συνεχιστές του έργου τους που αποδίδει καρπούς για το συμφέρον μιας ισχυρής ελληνικής ναυτιλίας.

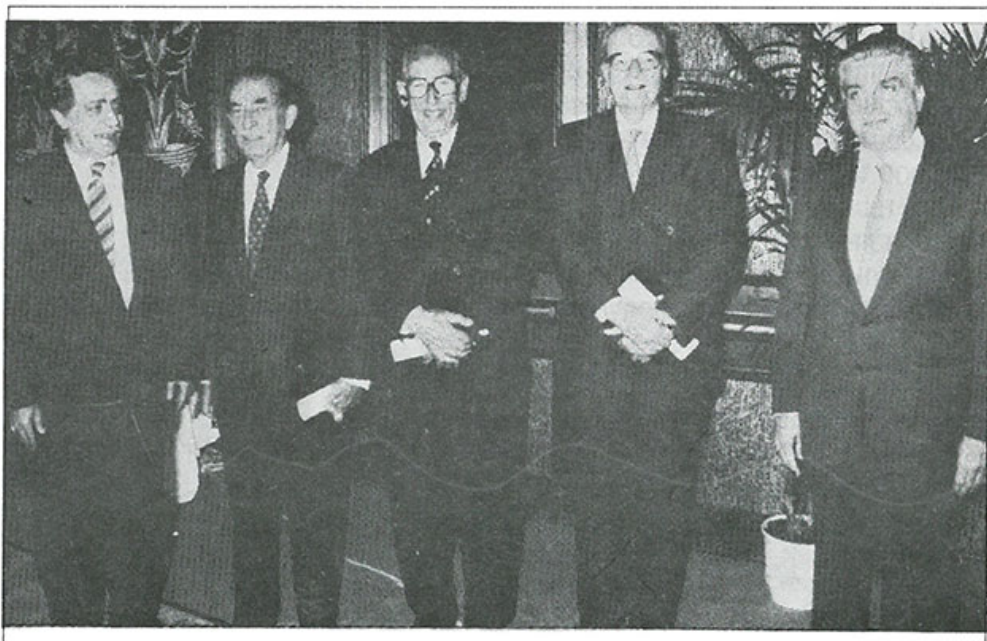
Ειδικότερα ο κ. Κομνηνός μιλώντας στη διάρκεια της εκδήλωσης ανέφερε μεταξύ άλλων τα εξής:

"Η τιμητική αυτή διάκριση δεν είναι ούτε συμβολική ούτε εθιμοτυ-

τους πρώην προέδρους, τις αρετές των οποίων οι λέξεις είναι φτωχές για να περιγράψουν.

Είναι σε όλους γνωστό πόσο δύσκολος είναι ο ρόλος των διοικούν-

των το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας να συγκεράσουν τις απόψεις όλων των κλάδων της ναυτιλίας, λόγω των αντικρουομένων συμφερόντων και παράλληλα να πείσουν το κράτος να δώσει λύσεις σε πολλά προβλήματα που παρουσιάζονται ειδικά σε καιρούς ναυτιλιακών κρίσεων, που αναπόφευκτα ε-



Ο υπουργός Ε.Ν. κ. Γ. Κατσιφάρας με τους τιμωμένους κ.κ. Νομικό, Φαφαλιό και Λαναρά και τον πρόεδρο του ΝΕΕ κ. Κ. Κομνηνό.

πική. Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, δυναμικός και ζωτικός φορέας που τόσα προσφέρει - πολλές φορές αθόρυβα - στην προάσπιση και προαγωγή των συμφερόντων της ναυτιλίας, αναγνωρίζει, επισφαλίζει και τιμά την ανιδιοτελή και ουσιαστική προσφορά των τριών πρώην προέδρων που συνδύασαν και συνδυάζουν την επιτυχημένη παρουσία στον επιχειρηματικό στίβο με την άξια και μόνιμη συμμετοχή τους στα κοινά.

Είχα την τύχη και την τιμή να συνεργαστώ στενά για πολλά χρόνια και σε διάφορες θέσεις στα συλλογικά όργανα του εφοπλισμού με

πηρεάζουν αρνητικά τις εξελίξεις στη ναυτιλία εντός και εκτός της Ελλάδας.

Η Σχολή που δημιούργησαν οι τιμώμενοι σήμερα πρόεδροι του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας αποδείχθηκε εξαιρετικά ισχυρή και εξακολουθεί να αποδίδει καρπούς για το συμφέρον μιας ισχυρής ελληνικής ναυτιλίας, αρμονικά ενταγμένης στην Ελλάδα του σήμερα.

Θα μπορούσα να αναφερθώ εκτενώς στην προσωπικότητα και το έργο τους τα οποία όμως είναι ερۇτατα γνωστά.

Επιγραμματικά θα έλεγα ότι:

- Ο κ. Νίκος Νομικός πάντα σεμνός και μετριοφρων, γόνος παλιάς ναυτικής οικογένειας. Η πάντα θετική και με περίσσια σύνεση αντιμετώπιση των καταστάσεων από μέρους του είναι γνωστή σε όλους όπως και η προσφορά του στη ναυτιλία και στον τόπο μας γενικότερα. Γι' αυτό άλλωστε του αποδόθηκαν αρκετές τιμητικές διακρίσεις.

- Ο Κώστας Φαφαλιός ένας θαυμάσιος άνθρωπος και με βαθιά γνώση των ναυτιλιακών θεμάτων γόνος της γνωστής οικογενείας της Χίου, πάντα καλοπροαίρετος και προσηνής, με αναγνωρισμένη προσφορά στη ναυτιλία και στον τόπο.

- Ο Γιώργος Λαναράς τεχνοκράτης με αρκετή πείρα των δυσκολιών της Δημόσιας Διοίκησης, προερχόμενος από τη γνωστή οικογένεια των βιομηχάνων, συνδυάζει τη γνώση της ναυτιλίας με την τεχνοκρατική αντίληψη, γεγονός που βοηθά αποτελεσματικά στη λύση των προβλημάτων.

Σήμερα που οι θεσμοί στον τόπο μας διέρχονται κρίση, οι αξίες κατά κανόνα αγνοούνται και η προσφορά στα κοινά πολύ λίγο αναγνωρίζεται, είμαι ιδιαίτερα ευτυχής για τη σημερινή εκδήλωση που α-

ποδίδει τιμή σε διακεκριμένους συναδέλφους μας.

Ο κ. Κ. Φαφαλιός

Ο κ. Φαφαλιός αναφερόμενος στα 14 χρόνια που υπηρέτησε τη ναυτιλία ως πρόεδρος και αντιπρόεδρος του Επιμελητηρίου, ανέφερε ότι δεν έπραξε τίποτε περισσότερο από ότι του επέβαλε το καθήκον του για την πρόοδο και την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο κ. Ν. Νομικός

Επίσης ο κ. Νομικός υποστήριξε ότι, στη διάρκεια των επτά χρόνων της θητείας του, ότι επιτεύχθηκε οφείλεται στη βοήθεια των συνεργατών του οι οποίοι του συμπαραστάθηκαν στο δύσκολο και δημιουργικό έργο του.

Ο κ. Γ. Λαναράς

Εξάλλου ο κ. Γ. Λαναράς στη σύντομη ομιλία του ανέφερε τα εξής:

«Το Σεπτέμβριο του 1987 στην κηδεία του Αλκιμου Γράτσου επίτιμου προέδρου του ΝΕΕ με πολύ συγκίνηση εμίλησα και αναφέρθηκα και προς τα παιδιά του για το έργο που είχε προσφέρει ο πατέρας τους.

Τότε για μία ακόμα φορά σκέφθηκα πόσο η ζωή χαρίζεται σε πολ-

λούς ανθρώπους αφοσιωμένους στο καθήκον τους, τη δικαιοσύνη και την οργάνωση.

Γιατί πραγματικά η αναγνώριση της προσφοράς από κάποιον που ανάλωσε ολόκληρη ζωή είναι ο καταλύτης, είναι το κίνητρο και στους νέους να προσφέρουν και αυτοί κόπο και θυσία στο συλλογικό αγώνα μιας ιδανικής αγάπης που έχουμε όλοι που μαζευτήκαμε εδώ, αγάπη για τη ναυτιλία μας».

Στο έργο και στην προσφορά των τριών τιμηθέντων, στην ελληνική ναυτιλία αναφέρθηκε και ο κ. Γ. Κατσιφάρας τονίζοντας ότι και οι τρεις είναι προσωπικότητες, πετυχημένοι επιχειρηματίες και δεν χρειάζεται να τους πλέξει το εγκώμιο. Και με τους τρεις είτε συνεργάστηκα στο παρελθόν και τα αποτελέσματα υπήρξαν θετικά και αυτό οφείλεται σ' αυτούς.

Επίσης ο κ. Κατσιφάρας αναφέρθηκε στο καλό κλίμα σήμερα συνεργασίας στον τομέα της ναυτιλίας και τόνισε ότι θα συνεχίζει να υποστηρίζει την τριμερή συνεργασία (διοίκηση, εφοπλισμός και ναυτεργασία) ώστε η ναυτιλία να συνεχίσει την ανοδική πορεία της για τα γενικότερα συμφέροντα της χώρας.

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

World Marine

Ship Agency and Representation

Services in **EGYPT**



**We are only a V.H.F. call away from your ship
and minutes walk from the harbour.**

Please route your enquiries to the nearest **World Marine** office:

Piraeus (head office)	Tel : (1) 42.96.653	Tlx : 241600/1/2 WMAR	GR	Fax : (1) 4296585
Port Said	Tel : (66) 32.53.27/8	Tlx : 63134	WMAR	UN Fax : (66) 326114
Suez	Tel: (62) 22.61.14	Tlx : 66094	WOMAR	UN Fax : -
Alexandria	Tel : (3) 48.21.966	Tlx : 55419	WORLD	UN Fax : (3) 4834936
Hong Kong	Tel : 782.6963	Tlx : 46592	WMAR	HX Fax : 782.6956

Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΝ

IN 10010

GLOBE GROUP-Εισηγμένη στα Χρηματιστήρια Αθηνών (1973) και Νέας Υόρκης (A.D.R.-1992).

COSMOS A.E.-Εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Αθηνών (1963).

Ενας Όμιλος Εταιριών που, ξεκινώντας απ' τη Ναυτιλία, αναπτύχθηκε γρήγορα στην Ξηρά, με επενδύσεις στα Τροφίμα και την Κλωστοϋφαντουργία, που χαρακτηρίζονται από παραγωγική πρωτοτυπία, φαντασία και σύγχρονο management.

Οι στόχοι που τέθηκαν το 1969 για τη στήριξη της ελληνικής ανταγωνιστικής και εξαγωγικής παραγωγής και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας ολοκληρώνονται το 1994. Τα στοιχεία είναι εύγλωττα.

GLOBE GROUP
CANARD DORE FOIE GRAS
GLOBE ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΛΑΔΙ, ΕΛΙΞ
GLOBE DISTRIBUTORS ΔΙΑΜΕΜΗΤΙΚΗ
VITA MARIS ΣΟΛΟΜΟΣ, ΠΕΙΣΤΡΟΦΑ

COSMOS
ΕΡΙΟΨΦΑΝΤΟΥΡΓΙΚΗ ΚΛΩΣΤΟΨΑΝΤΟΥΡΓΙΑ
COSMOS ΝΑΥΤΙΑΚΗ

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ		
	1991	ΣΤΟΧΟΙ 1994
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	393 εκατ. δρχ.	8.131 εκατ. δρχ.
ΠΩΛΗΣΕΙΣ	391 εκατ. δρχ.	6.263 εκατ. δρχ.
ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ	60	587

Τη δύναμη του Ομίλου θα ενισχύσει σύντομα και η συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα των χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΤΡΟΦΙΜΑ, ΚΛΩΣΤΟΨΑΝΤΟΥΡΓΙΑ-τομείς όπου οι Έλληνες απέδειξαν διαχρονικά τη δύναμή τους. **ΤΗ ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΕΙΝ.**



SECURITISATION: Μία καινούργια μέθοδος χρηματοδότησης στην Ναυτιλία

Των κ.κ. Andrew Murray και Μαρίας Κόλια, Simmons & Simmons, Λονδίνο

ΤΙ ΕΙΝΑΙ Η SECURITISATION

Μέχρι σήμερα ορισμένοι τομείς της διεθνούς κεφαλαιαγοράς παραμένουν απροσπέλαστοι στην ναυτιλία. Παραταύτα, η λύση που προτείνουμε σήμερα αν επεξεργασθεί κατάλληλα από τραπεζίτες και δικηγόρους που ασχολούνται με ναυτιλιακά θέματα, μπορεί να οδηγήσει σε μία φόρμουλα ελκυστική για το διεθνές επενδυτικό κοινό, η οποία να αποτελέσει στο μέλλον μία σημαντική πηγή άντλησης κεφαλαίων για την ναυτιλία. Και αυτό είναι δυνατό να γίνει χωρίς παρεμβολή στην ελευθερία των πλοιοκτητών να επιλέγουν με ποιόν τρόπο θα διαχειρίζονται τα πλοία τους.

Πρόκειται για το εξής σχήμα: την μετατροπή του ενεργητικού που απορρέει από ένα χαρτοφυλάκιο επενδύσεων σε διαπραγματεύσιμους τίτλους ή χρέη που είναι δεκτικά μεταβίβασης, τα οποία στη συνέχεια πωλούνται στους επενδυτές μαζί με ασφάλειες που τα εξασφαλίζουν. Στο παράδειγμά μας, μία τράπεζα πωλεί ένα πακέτο από δάνεια που έχει χορηγήσει σε διάφορους πλοιοκτήτες στην διεθνή κεφαλαιαγορά. Αυτό γίνεται με την πώληση αυτών των δανείων (μαζί με τις υποθήκες και άλλες ασφάλειες που τα συνοδεύουν) σε μία εταιρία που συστήνεται αποκλειστικά για αυτόν τον σκοπό και δεν έχει άλλο ενεργητικό. Η εταιρία αγοράζει τα δάνεια εκδίδοντας ομολογιακό δάνειο και εγγράφει τις ομολογίες σε κάποιο χρηματιστήριο. Οι επενδυτές αγοράζουν τις ομολογίες επειδή προσφέρουν ευνοϊκότερο επιτόκιο από αυτό που επικρατεί στην αγορά για επενδύσεις άλλου τύπου. Στην συνέχεια, διορίζεται ένας Trustee ο οποίος αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα των επενδυτών και κρατά για λογαριασμό τους τις υποθήκες και τις ασφάλειες.

Επίσης μπορούν να δημιουργηθούν και άλλα σχήματα, όπως για παράδειγμα ένα μόνο δάνειο αντί

πακέτου να στηρίξει ολόκληρο τον δανεισμό (πιθανώς με κρατική εγγύηση προς τον εκναυλωτή) ή με κάποια φόρμουλα όπως του ομολογιακού δανείου της Golar Gas Holding Company Inc. το 1989.

Στο παρόν άρθρο θα επικεντρωθούμε στην περίπτωση πακέτου συνηθισμένων δανείων που έχει χορηγήσει μία τράπεζα και θα εξετάσουμε ορισμένα προβλήματα που πιστεύουμε ότι μπορεί να ανακύψουν σε αυτήν την περίπτωση, προβλήματα που όμως δεν θεωρούμε αξιόπιστα.

ΓΙΑΤΙ ΣΗΜΕΡΑ

Μέχρι σήμερα το γεγονός ότι κάθε πρωτοπόρο σχήμα στην αρχή παρουσιάζει κάποια πολυπλοκότητα από νομική και πρακτική άποψη που το καθιστά ακριβότερο σε πρώτη φάση συνδυασμένο με το γεγονός ότι η άντληση κεφαλαίων από τις τράπεζες ήταν σχετικά εύκολη, δεν παρείχαν κανένα κίνητρο στην αγορά να δοκιμάσει αυτήν την λύση.

Η κατάσταση της αγοράς όμως έχει σήμερα αλλάξει. Υπολογίζεται ότι μέχρι το έτος 2000 η διεθνής ναυτιλία θα χρειαστεί συνολικά περίπου 400 δις δολάρια για την χρηματοδότηση της ανανέωσης του στόλου. Από την άλλη, τα τραπεζικά διαθέσιμα προς δανεισμό έχουν περιοριστεί λόγω των ρυθμίσεων για την διατήρηση ικανού ενεργητικού υπό άλλες μορφές. Εναλλακτικές λύσεις θα πρέπει να βρεθούν, η ναυτιλία είναι ζωτικός παράγων της διεθνούς οικονομίας και γιαυτό αναμένεται ότι η διεθνής κεφαλαιαγορά θα κληθεί να συμβάλει στην εξεύρεση λύσεων.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΚΕΦΑΛΑΙΑΓΟΡΑ ΣΗΜΕΡΑ

Το 1993 η ναυτιλία στράφηκε στην διεθνή κεφαλαιαγορά με μεγάλη επιτυχία. Οι εταιρίες Smedvig Tankships, Benor, Maritime Investment Fund και Fred Olsen άνηλθαν σημαντική ποσά από την

διεθνή αγορά και στις Ηνωμένες Πολιτείες δημόσιες εγγραφές περιλαμβάνουν την Transportacion Maritima Mexicana, International Shipholding Corp., Viking Star, Carnival Cruise Lines, OMI Corp. και Eletson Holdings.

Ο αριθμός και η ποικιλία αυτών των συναλλαγών αποδεικνύει ότι όταν η αγορά και οι χρηματιστές κατασκευάζουν σχήματα που: (α) είναι κατανοητά από τους επενδυτές, (β) είναι αυτοχρηματοδοτούμενα και (γ) παρουσιάζουν ένα ρίσκο που γίνεται αποδεκτό από τους επενδυτές, κεφάλαια μπορούν να βρεθούν. Υπό αυτό το πρίσμα, θα πρέπει να αναμένουμε την εμφάνιση καινούργιων σχημάτων και προτάσεων στον διεθνή χώρο.

Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ

Πολύ γενικά, φαίνεται σήμερα να υπάρχουν αρκετά διαθέσιμα κεφάλαια δανεισμού για συναλλαγές και για πλοιοκτήτες με υψηλό προφίλ. Όμως παρατηρείται μείωση των διαθέσιμων δανεισμού για παραδοσιακά ενυπόθηκα δάνεια χαμηλότερου πιστοληπτικού δυναμικού. Αυτοί οι πλοιοκτήτες αναγκάζονται να συμμετάσχουν οι ίδιοι με περισσότερα κεφάλαια και να πληρώσουν υψηλότερα επιτόκια. Οι δανειστές ενδιαφέρονται περισσότερο για την ποιότητα του τακτικού εισοδήματος και την ρευστότητα παρά για την αρχική αξία του πλοίου. Λόγω της μεταβολής στην αντιμετώπιση των δανειστών, η χρηματοδότηση της ναυτιλίας ενδέχεται στο μέλλον να βασίζεται όλο και περισσότερο στην παροχή κεφαλαίων (είτε από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες, είτε από άλλες παραδοσιακές πηγές, ή από καινούργιες) και θα εμφανίζει πολύ χαμηλότερο gearing από ότι στο παρελθόν.

Από την μεριά των επενδυτών, οι σε ορισμένες περιπτώσεις μειωμένες απολαβές από άλλα επενδυτικά προγράμματα, κάνουν την χρηματοδότηση της ναυτιλίας συ-

γκριτικά ελκυστική για θεσμικούς επενδυτές που δεν είχαν μέχρι τώρα εξοικείωση με τον χώρο αυτό.

ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ SECURITISATION

Ως πλεονεκτήματα μπορούν να αναφερθούν: Η τράπεζα μετατρέπει τα δάνεια που έχει χορηγήσει σε ρευστό.

Συγχρόνως ελευθερώνονται τα αποθέματα δανεισμού για παροχή νέων δανείων.

Διαγράφοντας τα δάνεια αυτά από τον ισολογισμό της, η τράπεζα μπορεί τώρα να παράσχει νέα δάνεια στους ίδιους πελάτες της (ή σε πελάτες στην ίδια χώρα), χωρίς να ξεπεράσει το όριο πιστώσεων του πελάτη ή της χώρας.

Η άντληση κεφαλαίων μπορεί να καταστεί πιο οικονομική από ότι σε άλλες συνθήκες. Αυτό μπορεί να συμβεί σε δύο περιπτώσεις. Κατ' αρχήν, στην περίπτωση που κατά τον χρόνο των διαπραγματεύσεων του δανείου ήδη προβλέπεται ότι το δάνειο θα γίνει αντικείμενο securitisation (και επομένως οι διαπραγματεύσεις γίνονται υπο αυτό το πρίσμα), τότε ο πλοιοκτήτης ενδέχεται να επιτύχει χαμηλότερα επιτόκια και μεγαλύτερη διάρκεια δανεισμού από τα ισχύοντα στην αγορά. Επίσης αν η securitisation αποδειχθεί επιτυχής μέθοδος χρηματοδότησης της ναυτιλίας, τότε κρίνοντας από το τι συνέβει στην αντίστοιχη securitisation ακινήτων -

ο ανταγωνισμός μεταξύ των τραπεζών όχι μόνο θα προσφέρει πιο ελκυστικούς όρους χρηματοδότησης για τους πλοιοκτήτες που θα επιδιώκουν την securitisation στα δάνειά τους, αλλά μακροπρόθεσμα, θα οδηγήσει στην προσφορά πιο ελκυστικών όρων σε όλα τα δάνεια (είτε υπό securitisation είτε όχι) προς την ναυτιλιακή αγορά.

Ο κίνδυνος που ενέχει το ομολογιακό δάνειο μπορεί να μειωθεί αν το συνταιριάζει και συγχρονίζει με την εισροή κεφαλαίων από τα δάνεια προς τους πλοιοκτήτες που έχει αναλάβει η εταιρία. Για παράδειγμα, το ύψος των επιτοκίων του ομολογιακού δανείου και ο χρόνος πληρωμών μπορεί να συνταιριάζει με τα επιτόκια και τους αντίστοιχους χρόνους πληρωμής των επιμέρους δανείων των πλοιοκτητών.

Μπορεί να προσελκύσει επενδυτές από μεγάλη ποικιλία αγορών.

Οι τράπεζες θα εξακολουθήσουν να λαμβάνουν αμοιβή για υπηρεσίες, αλλά αυτήν την φορά για την επεξεργασία και διαχείριση του πακέτου δανείων που πωλήθηκε.

Ο ιδανικός στόχος είναι να μην αλλάξει με όλα αυτά η θέση του πλοιοκτήτη ο οποίος συνεχίζει να συνδέεται και να συνεργάζεται με την δανειστρία τράπεζα αναφορικά με το δάνειο (η τράπεζα δρα τώρα ως διαχειριστής).

Μία ποικιλία δανείων μπορούν να ενταχθούν στο "πακέτο" και μάλιστα είναι σκόπιμο να επιλεγούν δάνεια με διαφορετικά χαρακτηριστικά, όπως ρευστότητα, συχνότητα πληρωμών και ρίσκο.

Καθώς οι όροι χρηματοδότησης διαφέρουν κάθε φορά με βάση τα περιουσιακά στοιχεία που καλύπτουν την συναλλαγή, με την securitisation μπορεί θεωρητικά οι πλοιοκτήτες να μπορέσουν να πάρουν δάνεια μεγαλύτερης διάρκειας από ότι συνηθίζεται στον τραπεζικό δανεισμό.

ΚΑΛΥΨΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Καθώς η εταιρία που συστήνεται για αυτόν τον σκοπό δεν είναι παρά ένα "κάλυψος" και επομένως οι επενδυτές εξετάζουν τα περιουσιακά στοιχεία πίσω από αυτήν, οι ακόλουθες περιπτώσεις επιχειρηματικού κινδύνου πρέπει να καλυφθούν:

Ρευστότητα: Καθυστερήσεις στην πληρωμή των επιτοκίων από τους επιμέρους πλοιοκτήτες μπορούν να καλυφθούν είτε με την δημιουργία ενός ταμείου για αυτόν τον σκοπό, είτε με παροχή εγγυητικών επιστολών, είτε με άλλη ρύθμιση με την τράπεζα.

Πιστοληπτική ικανότητα: Αδυναμία αποπληρωμής του δανείου. Για να δώσουν οι rating agencies τους απαραίτητους "πόντους" που αξιολογούν το ομολογιακό δάνειο από



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

άποψη πιστοληπτικής ικανότητας και χρησιμεύουν ως οδηγός για κάθε επενδυτή, θα ζητήσουν να καλυφθεί αυτός ο κίνδυνος με κάποιους τρόπους. Μία σειρά λύσεων παρουσιάζονται σε αυτήν την περίπτωση.

Διαφορά επιτοκίων: Κάτι τέτοιο μπορεί να συμβεί αν τα επιτόκια που πληρώνει η εταιρία στους επενδυτές είναι υψηλότερα από τα επιτόκια που λαμβάνει η ίδια ή αν τα δάνεια των πλοιοκτητών φέρουν σταθερό επιτόκιο, οι ομολογίες φέρουν μεταβλητό. Τέτοιες διαφορές μπορούν να καλυφθούν με ανταλλαγή επιτοκίων (interest swaps) ή με άλλη ρύθμιση με την τράπεζα.

Συναλλαγματικός κίνδυνος: Μπορεί να ανακύψει σε περίπτωση που τα δάνεια είναι πληρωτέα στο νόμισμα της χώρας του δανειστή και το ομολογιακό δάνειο έχει εκδοθεί στην ευρωπαϊκή χρηματαγορά με επενδύσεις σε άλλο νόμισμα. Τα κεφάλαια σε αυτήν την περίπτωση μπορούν να είναι σε διάφορα νομίσματα και ο κίνδυνος αυτός αντιμετωπίζεται με την χρησιμοποίηση μεθόδων ανταλλαγής ρήτρας συναλλάγματος (currency swaps). Μία τέτοια λύση θα είναι εφικτή σε περίπτωση που τα εισοδήματα είναι επί το πλείστον σε ένα νόμισμα.

Επενδυτικός κίνδυνος: Αν ο χρόνος πληρωμής των δόσεων των δανείων δεν έχει συνταχιστεί με τον χρόνο πληρωμών των δόσεων των ομολογιών, όπως προαναφέρθηκε, και επομένως η εταιρία διατηρεί ρευστό και το επενδύει προτού το αποδώσει στους επενδυτές, υφίσταται ο κίνδυνος ότι τα κέρδη αυτών των επενδύσεων μπορεί να μην αρκούν για την ικανοποίηση των επενδυτών. Κάτι τέτοιο μπορεί να αποτραπεί είτε περιορίζοντας την ελευθερία της εταιρίας αυτής να επενδύει μόνο σε ορισμένου τύπου επενδύσεις, είτε υπογράφοντας ένα συμφωνητικό επενδύσεων με την τράπεζα κατά το οποίο θα εγγυάται ένα minimum ποσοστό επιτοκίου στα κεφάλαια που κατατέθηκαν σε αυτή.

ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΕΣ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΕΓΓΕΝΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Πέραν των γενικών προβλημάτων, όπως το γεγονός ότι η πρώτη

τέτοια συναλλαγή στην αγορά θα είναι και η πιο ακριβή γιατί θα οριοθετηθεί και θα λύσει τα σχετικά θέματα, καθώς ότι η ιεραρχία των αξιώσεων των πιστωτών στο ρευστό, τόσο στα πλαίσια αναγκαστικής εκτέλεσης όσο και προ αυτής, θα χρειαστεί διαπραγμάτευση με τα μέρη και τα rating agencies, πρέπει κανείς να λάβει υπόψη του επίσης τα γνωστά ιδιάζοντα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας που συναντούμε σε κάθε συναλλαγή στο ναυτιλιακό χώρο:

* Τα πλοία του ίδιου στόλου είναι συνήθως υπό διαφορετική κυριότητα.

* Το κάθε δάνειο συνηθίζεται να συνοδεύεται από μία σειρά ασφαλειών, όπως υποθήκη στο πλοίο, εκχώρηση των εισοδημάτων και της ασφάλισης και πιθανώς ασφάλιση του ενυπόθηκου δανειστή για την πληρωμή των υποθηκών. Επιπλέον, συχνά βρίσκουμε προσωπικές εγγυήσεις των πλοιοκτητών, πρόσθετες ασφάλειες σε άλλα πλοία, υποσχετικά των διαχειριστών και διάφορες άλλες τραπεζικές ρυθμίσεις. Στην περίπτωση που συζητούμε το "πακέτο" διαφορετικών δανείων θα περιέχει συνδυασμό όλων αυτών των στοιχείων για κάθε δάνειο.

* Τα συμφωνητικά θα διέπονται από διαφορετικά δίκαια. Η νομοθεσίες αναφορικά με την εγγραφή σε νηολόγιο διαφέρουν, όπως και σχετικά με την εκτέλεση αξιώσεων ακόμα και μέσα στο ίδιο το ομοσπονδιακό κράτος. Το καθεστώς προτεραιότητας των ναυτικών αξιώσεων έναντι των υποθηκών μπορεί να διαφέρει. Αυτό μπορεί να δημιουργήσει ερωτηματικά ως προς την επιλογή του εφαρμοστέου δικαίου αναφορικά με την εκτέλεση των αξιώσεων ή την σειρά προτεραιότητας των πιστωτών.

* Ενδέχεται να υπάρχει ποικιλία σημαιών και ανάγκη κάποιες από αυτές να αλλάξουν κατά την διάρκεια του δανείου για λόγους εγγενείς στη διαχείριση των πλοίων.

* Η διαδικασία ικανοποίησης αξιώσεων σε μεγάλο αριθμό πλοίων ενδέχεται να είναι πολύπλοκη.

* Διασπορά του κινδύνου: Για παράδειγμα, ένα ομολογιακό δάνειο ύψους \$250,000,000 μπορεί να καλύπτεται μόνο από 20 πλοία και η ζημία ενός μπορεί να δη-

μιουργήσει προβλήματα ρευστού στο σύνολο. Το ενδεχόμενο της αδυναμίας ενός μόνο οφειλέτη να αποπληρώσει το δάνειό του δημιουργεί ερωτηματικά ως προς τις επιπτώσεις στο σύνολο.

* Πλοία που έχουν αποκτηθεί προσωρινά με σκοπό μεταπώλησης και όχι διαχείρισης δεν έχει νόημα να περιληφθούν στο "πακέτο" διότι η εξόφληση των δανείων προ του καθορισμένου χρόνου ενδέχεται να φέρει υψηλά πρόστιμα, ασύμφορα για τους πλοιοκτήτες. Σε αυτήν την περίπτωση οι επενδυτές θα λάβουν το μέρος από το κεφάλαιο που αναλογεί στο μερίδιό τους. Επίσης η εταιρία με τα χρήματα της προ-πληρωμής θα μπορούσε να δώσει ένα καινούργιο δάνειο, αλλά αυτό θα είναι δυσκολο να γίνει με τρόπο που να ικανοποιεί τους επενδυτές.

* Ο Trustee που κρατά τις υποθήκες για λογαριασμό των επενδυτών, μπορεί να αποβεί λιγότερο διατεθειμένος να επιτρέψει την εγγραφή μιάς δεύτερης υποθήκης σε κάποιο από τα πλοία του "πακέτου" από ότι θα ήταν πιθανώς μία τράπεζα. Σε αυτήν την περίπτωση, ο πλοιοκτήτης που τυχόν επιθυμεί να λάβει επιπρόσθετη ασφάλεια για να την χρησιμοποιήσει προς όφελος άλλου δικού του πλοίου ή (σε εξαιρετικές περιπτώσεις για να λάβει επιπρόσθετη χρηματοδότηση για τις ανάγκες του ίδιου πλοίου), θα πρέπει να αναζητήσει άλλα περιουσιακά στοιχεία εκτός του πακέτου για να εγγράψει αυτήν την ασφάλεια.

* Οι ναυτικές συναλλαγές μπορεί να δώσουν αφορμή να γεννηθούν ναυτικές αξιώσεις (όπως πχ. επιθαλάσσια αρωγή ή μισθοί πληρώματος) οι οποίες έχουν προτεραιότητα έναντι των υποθηκών.

Τα παραπάνω είναι ζητήματα με τα οποία οι τράπεζες που ασχολούνται με την ναυτιλία έχουν εξοικείωση και εμπειρία και τα αντιμετωπίζουν καθημερινά ως παράγοντες για τον υπολογισμό του κινδύνου και το κόστος του δανείου που θα χορηγήσουν. Στην περίπτωση μας θα πρέπει να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο της securitisation. Ενώ μπορεί εκ πρώτης όψεως να φαίνονται δυσεπίλυτα, στην πραγματικότητα οι τράπεζες τα αντιμετωπίζουν με επιτυχία καθημερινά. Και

αυτή η κατάσταση δεν θα πρέπει να αλλάξει με την securitisation, δεδομένου ότι στην περίπτωση που εξετάζουμε η τράπεζα που έδωσε το δάνειο θα παραμείνει στο προσκήνιο ενεργητικά δρώντας ως διαχειριστής του "πακέτου". Τα παραπάνω θέματα μπορούν να οριοθετηθούν και υπάρχουν πρακτικές λύσεις για την επίλυση τους, είτε με πρόσθετες τραπεζικές ρυθμίσεις, είτε με την ασφάλισή τους.

Επιπλέον, αναφορικά με ορισμένους από τους κινδύνους αυτούς, αρκεί απλώς η σχετική αναφορά τους στους επενδυτές χωρίς την εξεύρεση λύσης και ούτε είναι απαραίτητο ότι οι επενδυτές θα τους θεωρήσουν τόσο σημαντικούς. Για παράδειγμα, η ναυτιλία πλεονεκτεί έναντι επενδύσεων στην αεροπορική βιομηχανία, καθώς παρέχει την πρόσθετη εξασφάλιση του διεθνούς ναυτικού δικαίου. Αν ο διαχειριστής του πλοίου έχει καλή φήμη στην αγορά σε συνδυασμό με την κατά επαγγελματικό τρόπο διαχείριση του "πακέτου" δανείων από την τράπεζα, τα περισσότερα από τα προβλήματα που αναφέρθηκαν παραπάνω θα πρέπει να μπορούν να ξεπεραστούν αποτελεσματικά. Ηδη έχει επιτευχθεί securitisation σε ενεργητικό που απορρέει από leasing αεροπλάνων.

Η ΣΧΕΣΗ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ

Λόγω της ιδιόμορφης σχέσης πλοιοκτητών και διαχειριστών, κρίνεται σκοπιμότερο ο διαχειριστής των οικονομικών του "πακέτου" να

είναι το Δανειστικό τμήμα μίας τράπεζας. Ο Trustee θα έχει παθητικό ρόλο ως φύλακας των περιουσιακών στοιχείων και θα αναθέσει επίσημα την διαχείριση και την ευθύνη για την επιδίωξη των αξιώσεων στην τράπεζα-διαχειριστή. Με αυτό το σχήμα επιτυγχάνεται η διατήρηση της πατροπαράδοτης σχέσης πλοιοκτήτη και τράπεζας μέσα στα πλαίσια της securitisation, πλεονέκτημα που ενδέχεται να κάνει αυτόν τον θεσμό πιο ελκυστικό για τους πλοιοκτήτες καθώς, όπως είναι γνωστό, στον τομέα της ναυτιλίας η σχέση τράπεζας και πελάτη είναι παραδοσιακά πιο προσωπική από ότι σε άλλους τομείς.

Ο ρόλος του διαχειριστή είναι πολύ σημαντικός για τον επενδυτή γιατί είναι δύσκολο να ελέγξει κανείς ανα πάσα στιγμή αν ο πλοιοκτήτης διαχειρίζεται τα πλοία του σωστά και αυτή η εκτίμηση είναι συνήθως ένδειξη της οικονομικής κατάστασης του κάθε πλοίου και τελικά της εταιρίας εν συνόλω.

Όσο για τον πλοιοκτήτη, το γεγονός ότι κάποιο από τα δάνεια που έχει πάρει εντάχθηκε εκ των υστέρων στο "πακέτο" μιας securitisation δεν θα πρέπει να επηρεάσει τους όρους του δανείου του επειδή απλώς το δάνειο μεταπώληθηκε στην εταιρία. Εκτός αν, όπως αναφέραμε προηγουμένως, ήδη από τον καιρό των διαπραγματεύσεων είναι γνωστή αυτή η πρόθεση, οπότε ο πλοιοκτήτης μπορεί να προσπαθήσει να επιτύχει ευνοϊκότερους όρους. Στην πράξη ό-

μως, η διατήρηση της ενεργής συμμετοχής της τράπεζας και επί securitisation είναι πολύ σημαντικός και για τους πλοιοκτήτες καθώς, όπως είναι γνωστό, τα δανειστικά συμβόλαια συχνά περιέχουν όρους που επιτρέπουν στον δανειστή να επιβάλλει περιορισμούς στον πλοιοκτήτη ή να θέσει σε ισχύ τα υποσχετικά οποιαδήποτε στιγμή. Σε κανονικές συνθήκες, αυτά τα υποσχετικά δεν εφαρμόζονται αναγκαστικά και η τράπεζα ως διαχειριστής του πακέτου δανείων αναμένεται να επιδείξει μια πιο πρακτική και επιχειρηματική αντιμετώπιση από ότι ένας Trustee που δεν έχει εμπειρία στον χώρο της ναυτιλίας.

Ακολουθώντας ο μάντζερ του κάθε πλοίου του πακέτου αναμένεται να εξακολουθήσει να διαχειρίζεται τα πλοία όπως και προηγουμένως και ακόμα και αν από άποψη τυπική θα λογοδοτεί στον Trustee αντί στην τράπεζα. Από αυτήν την άποψη, η φήμη του μάντζερ στην αγορά αναμένεται να είναι ένα από τα σημεία που τα rating agencies θα πρέπει να δώσουν ιδιαίτερο βάρος κατά την βαθμολογία της επένδυσης που αναλύεται παρακάτω.

Η ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

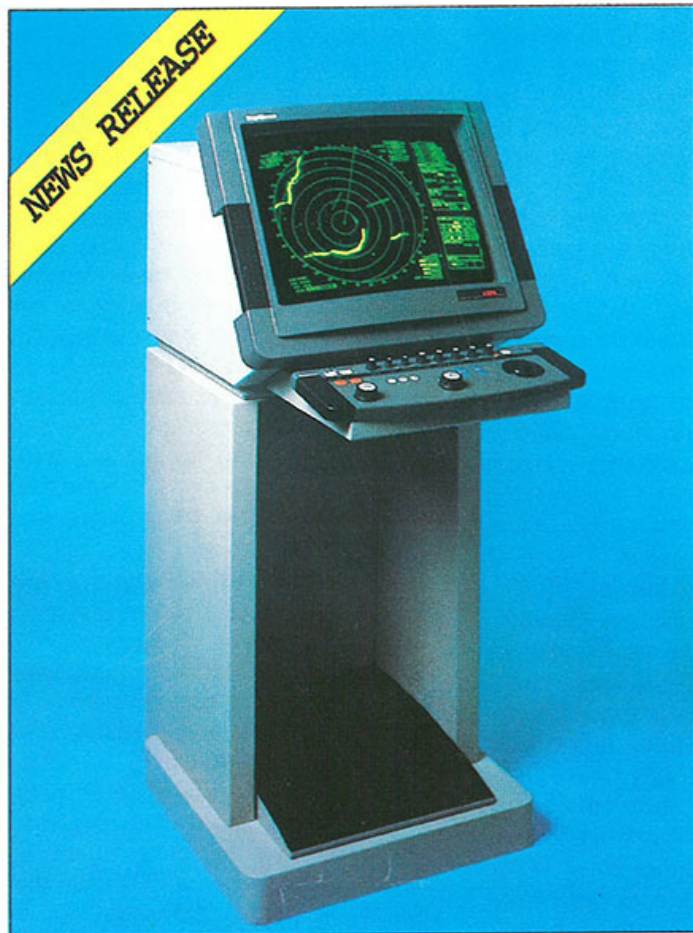
Για να μπορέσει να προσελκύσει ξένους επενδυτές, είναι απαραίτητο το ομολογιακό δάνειο να "βαθμολογηθεί" από άποψη επενδυτικού κινδύνου από έναν από τους διεθνώς αναγνωρισμένους οργανι-



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



TM/ARPA^{*} 21 SERIES MARINE RADAR

International S.A.



For more information, contact:

Marel International SA

6 Sotiros Dios, 185 35 Piraeus
Tel: 4123943 - 4128838, Fax: 4127819
Tlx: 212525 MARL GR, 211101 SPEL GR

KEY FEATURES:

- 21" ARPA^{*} or True Motion Display (250mm effective)
- Flexible 2 or 3 Unit Configuration.
- Built-in Interswitch.
- 4, 6, 9 ft. (X-Band) and 12 ft. (S-Band) Scanner Sizes.
- 5, 10, 25 kW (X-Band) and 10 kW (S-Band) Transceivers.
- Ergonomically designed Menu/Trackball Operation.
- Storage of Control Settings for up to 5 Operators with unique Personal Access Code.
- Multi-language Display Prompts.
- Ground Stabilised Mapping with NMEA0183 Interface.
- NMEA0183 Interface for Lat/Lon Readout of Own Ship and/or Cursor.
- Electronic Plotting for up to 10 Targets on TM Version.
- Comprehensive Self Test Diagnostics.

* The 21" ARPA Display does not meet the IMO requirement for ARPA carriage

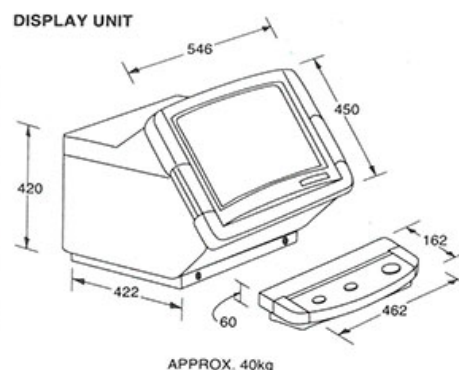
SPECIFICATIONS

TRANSCEIVERS (MTR'S)

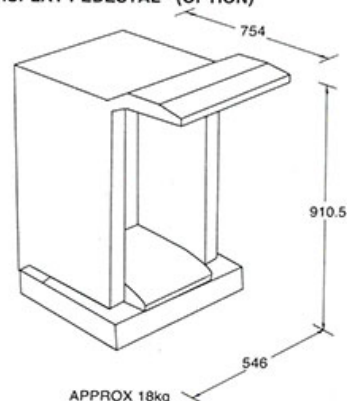
	X-BAND				S-BAND
	MTR UP		MTR DOWN		MTR UP
Peak Power	5/10/25 kW				10kW
Frequency	9410 ± 30MHz				3050 ± 10MHz
Wavelength	3.2cm				10cm
Receiver IF, Log	60 MHz				60MHz
Receiver Noise	7.5dB				7.5dB
Pulse Width (u sec)	0.07	0.15	0.3	0.6	1.2
Pulse Repetition Frequency (PRF)	1900		1100		570
Rec. Bandwidths (MHz)	20/6/3MHz				
Power Requirement *)	From Display				From Display

*) When using 3PH. 440V AC Motor, optional Relay Box is required.

DISPLAY UNIT



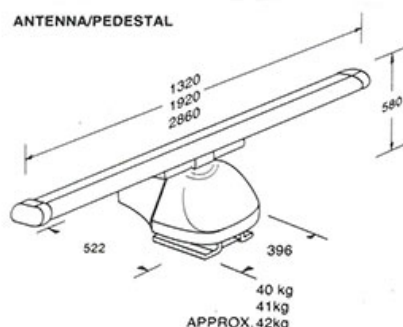
DISPLAY PEDESTAL - (OPTION)



ANTENNAS AND PEDESTAL

	X-BAND			S-BAND
	4FT.	6FT.	9FT.	12FT.
Horizontal Beamwidth	1.9°	1.2°	0.8°	1.9°
Vertical Beamwidth	25°	25°	25°	30°
Horizontal Sidelobes	-23 dB	-26 dB	-26 dB	-26 dB
Polarization	Horizontal			
Rotation RPM (50/60 Hz)	21/26			
Swing Circle	1.34m	1.94m	2.88m	3.96m

ANTENNA/PEDESTAL



RASTER SCAN DISPLAYS

CRT size (diagonal)	54.5cm (21")											
PPI Diameter	250mm (12")											
IMO Equivalent	12" Diam. CRT											
CRT Phosphor	Green (B39)											
Range Scales (nm)	0.125	0.25	0.5	0.75	1.5	3	6	12	24	48	96	
Range Rings (nm)	0.025	0.05	0.1	0.25	0.25	0.5	1	2	4	8	16	
Minimum Range	25 m											
Range Ring Accuracy	1.5% or 70m whichever is greater											
Bearing Accuracy	1											
Cursor Bearing Readout Res.	4 Digit											
Power Requirement	110/220V AC 1 Ph. 50/60 Hz											

Raytheon
Autohelm
Apelco

Raytheon Marine Europe Anchorage Park
Portsmouth Hampshire PO3 5TD England
Telephone (0705) 693611
Telex 86384 NAUTEC G
Fax (0705)694642

σμούς (rating agencies). Επενδύσεις χωρίς αυτήν την βαθμολόγηση χαρακτηρίζονται ως junk bonds (σκουπιδόμολογα). Μεγάλοι οργανισμοί και θεσμικοί επενδυτές κανονικά δεν επενδύουν σε αυτά.

Οι ανεξάρτητοι αυτοί οργανισμοί προσφέρουν υπηρεσία στους εκδότες ομολογιακών δανείων. Εξετάζουν τον επενδυτικό κίνδυνο με αυστηρά κριτήρια, κοιτώντας τις συνέπειες μη αποπληρωμής ενός από τα δάνεια με βάση το ιστορικό της ναυτιλίας γενικότερα και του συγκεκριμένου κλάδου ειδικότερα.

Δεν περιορίζονται στην μελέτη των νομικών θεμάτων αλλά μπορεί να εξετάσουν για παράδειγμα τις ενδεχόμενες συνέπειες μίας περιβαλλοντικής καταστροφής και τι ασφάλιση θα μπορούσε να ληφθεί για να προστατεύσει τους επενδυτές από κάποιο τέτοιο ενδεχόμενο. Όταν τα αποτελέσματα της έρευνας είναι θετικά λαμβάνοντας και υπόψη τις πρόσθετες εγγυήσεις, μπορεί κανείς να αναμένει μία βαθμολογία της τάξεως του "Τρία Αλφα - AAA" (η και υψηλότερη βαθμολογία).

ΓΙΑΤΙ SECURITISATION ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η επικρατούσα σήμερα αντιμετώπιση της ναυτιλίας από τις τράπεζες αναμένεται να αποβεί προς όφελος του επενδυτή. Οι τράπεζες ήδη θεωρητικά τουλάχιστον είναι υποχρεωμένες να είναι πιο προσεκτικές στην παροχή δανείων και να θέτουν περισσότερους όρους και περιορισμούς. Επομένως τα δάνεια που παρέχονται πρέπει να είναι όλο και πιο προσοδοφόρα και πιο ασφαλή για την τράπεζα και επομένως και για τον επενδυτή.

Ηδη εδώ και πολύ καιρό δάνεια συντάσσονται με τον απώτερο σκοπό να αναληφθούν από ομάδα τραπεζών μετά την έναρξή τους (syndicated loans). Η παρουσία μιας τράπεζας που είναι αποφασισμένη να θέσει σε εκτέλεση τους όρους των δανείων της, που ελέγχει ενεργητικά την τήρησή τους και που έχει την απαραίτητη γνώση να εκτιμήσει την κατάσταση μειώνει τις πιθανότητες κάποιας απρόβλεπτης αδυναμίας εκπληρώσεως του δανείου.

Παρομοίως υπο το σημερινό κλίμα και ανεξάρτητα από την ένταξη ή όχι σε πακέτο securitisation, αναμένεται ότι θα ζητείται όλο και συχνότερα από τους managers να αναλάβουν την τήρηση των όρων των δανείων και σε ορισμένες περιπτώσεις να περιορίσουν το γεωγραφικό πεδίο πλεύσεως των πλοίων.

Και εδώ αυτοί οι περιορισμοί προσφέρουν στην πράξη μία πρόσθετη εξασφάλιση για τους επενδυτές. Σε τελική ανάλυση, ο επενδυτικός κίνδυνος για τον αγοραστή μίας ομολογίας δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερος (στην χειρότερη περίπτωση) από αυτόν που θα αναλάμβανε η τράπεζα.

Για τον πλοιοκτήτη, η securitisation, δεν θα επιβάλλει κανένα βάρος ή περιορισμό πέρα από αυτά που επιβάλλονται στα άλλα του παραδοσιακά δάνεια, αν διαπραγματευθεί σωστά. Οι αυστηρότεροι όροι και πρόσθετοι περιορισμοί που αναφέρθηκαν παραπάνω είναι το ενδεχόμενο αποτέλεσμα της μεταβαλλόμενης αντιμετώπισης του θέματος από τις δανειστικές τράπεζες. Δεν είναι δυσχέρειες που θα επιφέρει η securitisation, αλλά αντικατοπτρίζουν την σημερινή κατάσταση της χρηματοδοτικής αγοράς.

Επιπλέον, η securitisation μπορεί να προσφέρει στον πλοιοκτήτη μοναδικά ωφέλη από διάφορες απόψεις, όπως:

- * Προσφέρει την δυνατότητα στον πλοιοκτήτη να πάρει και άλλα δάνεια από την ίδια τράπεζα.

- * Ως μέρος του πακέτου η χρηματοδότηση μπορεί να λάβει μεγαλύτερη διάρκεια από ότι υπό άλλες συνθήκες.

- * Παρόλο που, στην αρχή τουλάχιστον, ο έλεγχος της καταλληλότητας ενός δανείου για την ένταξή του στο πακέτο αναμένεται να ακολουθεί τα αυστηρά κριτήρια που περιγράψαμε παραπάνω, μακροπρόθεσμα οι τράπεζες μπορεί να προσφέρουν την δυνατότητα securitisation σε πλοιοκτήτες χαμηλότερου πιστοληπτικού δυναμικού. Δάνεια με υψηλότερα ποσοστά κέρδους μπορεί να αποδειχθούν ελκυστικά για τους επενδυτές. Οι ίδιες οι τράπεζες μπορούν να προωθήσουν αυτήν την τάση παρέχοντας πρόσθετα δάνεια

(mezannine finance) στην κατάλληλη τιμή.

- * Για πλοιοκτήτες που έχουν εξασφαλίσει συμβόλαια μεταφοράς φορτίων ή χρονοναυλώσεις περιόδου, με χρονοναυλωτές ποιότητας η δυνατότητα να εισχωρήσουν στην διεθνή κεφαλαιαγορά μπορεί να αποδειχθεί ιδιαίτερα προσοδοφόρα.

Μπορεί να βρουν κεφάλαια σε καλύτερες τιμές από ότι μπορούν να πετύχουν αλλού και επιπλέον να απελευθερώσουν κεφάλαια δανεισμού προς το δικό τους όφελος όπως και της ελληνικής ναυτιλίας γενικότερα.

Οι τράπεζες από την μεριά τους, θα πρέπει να προτιμήσουν συναλλαγές που αποφέρουν μεγαλύτερα έσοδα και συχνόνως δίνουν την ευκαιρία εκμετάλλευσης του ειδικευμένου προσωπικού τους στον ρόλο του ως διαχειριστή του "πακέτου" για λογαριασμό των επενδυτών. Με αυτόν τον τρόπο θα αυξήσουν τα κέρδη τους έχοντας λιγότερα δάνεια στο ενεργητικό τους και συχνόνως θα πετύχουν μια αποτελεσματικότερη απασχόληση του εξειδικευμένου προσωπικού τους.

Ενώ η ποιότητα των επενδύσεων θα είναι πιο ελκυστική για τους επενδυτές, οι τράπεζες στον καινούργιο ρόλο τους ως διαχειριστή του "πακέτου" θα διατηρήσουν το παλαιό σύστημα οργάνωσης και ελέγχου. Η παρουσία τους θα είναι μία πρόσθετη εξασφάλιση για τους επενδυτές χωρίς να απαιτείται πρόσθετη απασχόληση γι'αυτές.

Τελειώνοντας, μία τράπεζα η οποία διαμορφώνει μία λύση που είναι πιο φθηνή για τον πλοιοκτήτη, επιτρέπει στο δανειστικό της τμήμα να αυξήσει τον αριθμό των δανείων που χορηγεί (και την αμοιβή της χωρίς να δεσμεύσει περισσότερα κεφάλαια), εκμεταλλεύεται το προσωπικό της, το δυναμικό της και τον ισολογισμό της πιο αποδοτικά, και ικανοποιώντας συγχρόνως τους επενδυτές και τους πλοιοκτήτες μπορεί να προσφέρει μεγάλα κέρδη σε πολύ κόσμο, συμπεριλαμβανομένης και της ίδιας της τράπεζας.

A. MURRAY - M. ΚΟΛΙΑ

Σημαντική αύξηση του ελληνόκτητου στόλου δεξαμενοπλοίων

Μέσα από στοιχεία που δημοσιεύουν οι Αλδυντς οφ Λόντον Πρέσς, στην ειδική έκδοσή τους "World Shipowing Group", παρουσιάζεται η εντυπωσιακή αύξηση της δύναμης του ελληνόκτητου στόλου κατά την διάρκεια του 1993 και ειδικότερα αυτή των ελληνόκτητων δεξαμενοπλοίων, που αυξήθηκαν κατά 174 πλοία, συνολικού τοννάζ 12.201.842 τον. d.w.

Συγχρόνως στην ίδια έκδοση παρουσιάζεται η ανάπτυξη της δύναμης των στόλων των ανεξάρτητων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων και αυτών των εθνικών εταιριών πετρελαίου, ενώ οι στόλοι των πετρελαιοφόρων των επτά μεγάλων εταιριών πετρελαίου συνεχίζουν να μειώνονται. Εξαίρεση στην τάση αυτή αποτέλεσε ο στόλος της εταιρίας Shell που συνεχίζει να αποκτά νέα πλοία και έχει καταλάβει σήμερα την δεύτερη σε δύναμη θέση, διαθέτοντας 79 δεξαμενόπλοια των 5.718.456 τον. d.w., ενώ οι παραγγελίες της νέων ναυπηγήσεων περιλαμβάνουν πέντε πλοία, συνολικού τοννάζ 1,5 εκατ. τον. d.w. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 1992 η Ολλανδική εταιρία κατελάμβανε τη

πέμπτη θέση στον πίνακα της δύναμης των πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων, διαθέτοντας στόλο 57 πλοίων συνολικού τοννάζ 6.560.335 τον. d.w., που τελούσαν υπό παραγγελία.

Την πρώτη θέση μεταξύ των 50 κορυφαίων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων εξακολουθεί να κατέχει η ανεξάρτητη ναυτιλιακή εταιρία World Wide Shipping του Χόγκ Κόγκ με στόλο 39 δεξαμενοπλοίων συνολικού τοννάζ 8.352.951 τον. d.w. μία διαφορά άνω του ενός εκατομ. d.w. από την εταιρία που ακολουθεί. Αυτό, δε παρά το γεγονός της μείωσης του στόλου της World Wide κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους, (από την δύναμη των 48 πλοίων, 9.759.400 τον. d.w. μαζί με τις παραγγελίες, τον Ιανουάριο 1993). Η μείωση αυτή αντανάκλα το πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου της εταιρίας και τις πωλήσεις πλοίων προς διάλυση.

Η World Wide κατέχει επίσης την ένατη θέση στον πίνακα πλοιοκτητών παγκοσμίως για όλες τις κατηγορίες πλοίων, διαθέτοντας ε-

πίσης στόλο ξηρού φορτίου με συνολική δύναμη 51 σκαφών, τοννάζ 4.680.240 τον. d.w., πλέον τριών πλοίων υπό παραγγελία, 261.000 τον. d.w.

Μεταξύ των ανεξαρτήτων εταιριών στη κορυφή του παγκόσμιου στόλου περιλαμβάνονται οι εταιρίες Bergesen (στην τρίτη θέση με 38 πλοία, 7.218.456 τον. d.w.), η ελληνική Ceres Hellenic Shipping (στη δέκατη θέση με 42 ποντοπόρα πλοία, 5.388.852 τον. d.w., η οποία αύξησε τη δύναμή της κατά εννέα πλοία και 979.707 τον. d.w. από το προηγούμενο έτος) και τρεις Ιαπωνικές εταιρίες, η Mitsui Osk (στην τέταρτη θέση με 77 πλοία, 6.834.935 τον. d.w.), η NYK (στην πέμπτη θέση με 58 πλοία, 6.140.781 τον. d.w.) και η Navix Line (στην έβδομη θέση με 52 πλοία, 6.053.232.

Οι εταιρίες Mitsui Osk και NYK κατέχουν επίσης τις δύο πρώτες θέσεις αντίστοιχα, στον πίνακα που απαριθμεί τους κορυφαίους πλοιοκτήτες με βάση το τοννάζ όλων των τύπων πλοίων που διαθέτουν.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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



E. G. LOUKEDES

ΑΠΟ ΤΟ 1963 ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τηλεγραφική Δ/σις: EGRELSHIP, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
Τηλ.: 4173993 - 4128530 - 4122789 - 4174437 - 4131219
Τηλ. DIASY: 1014103
Fax: 4121506

Φίλωνος 97-99, Πειραιεύς 185 35
Τ.Θ. 80081, Πειραιεύς 185 10
Τηλέτυπα: 212246 - 212197 - 213948
Ενδεικτικόν Κλήσεως: EGRL GR

GELVERI S.A.

GEMİ ACENTELİĞİ VE KİRALAMA, ULUSLARARASI NAKLİYAT
SHIPPING AND CHARTERING AGENTS, INTERNATIONAL TRANSPORT

Barbaros Bulvarı No 47
Özgür Apt. kat 6
80030 Beşiktaş, İstanbul

**ΣΤΗΝ ISTANBUL
ΚΑΙ Σ' ΟΛΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ
ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΣΤΕΝΩΝ IN TRANSIT**



«EGREL»

SOCIETATEA MARITIMA
SI COMERCIALA S.R.L.

**ΣΤΗΝ CONSTANTZA
ΚΑΙ Σ' ΟΛΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ**

παγκοσμίου στόλου περιλαμβάνονται και δύο εθνικές εταιρίες πετρελαίου, η Σαουδαραβική Aramco και η κρατική εταιρία πετρελαίου του Ιράν. Η Aramco κατέχει την έκτη θέση, από την δέκατη στην οποία ήταν ένα χρόνο πριν, με στόλο που περιλαμβάνει 10 δεξαμενόπλοια, συνολικού τουνάζ 2.191.608 τόν. d.w. και με 13 πλοία υπό παραγγελία συνολικού τουνάζ 3.880.000 τόν. d.w.

Ο στόλος δεξαμενοπλοίων του Ιράν κατέχει την όγδοη θέση με 30 μονάδες συνολικού τουν/αζ 5.489.583 τόν. d.w. και με δύο πλοία υπό παραγγελία.

Η ανάπτυξη του ελεγχόμενου από Ιάπωνες και Έλληνες στόλου δεξαμενοπλοίων το προηγούμενο δωδεκάμηνο, παρουσιάζεται σε πίνακα που κατανέμει την πλοιοκτησία δεξαμενοπλοίων του παγκόσμιου στόλου κατά εθνικότητα.

Στον πίνακα αυτό που παρουσιάζει τα δεξαμενόπλοια άνω των 1.000 τόν. γκρός, η Ιαπωνία κατέ-

χει την πρώτη θέση, έχοντας αυξήσει το στόλο της κατά 1 εκατ. τόν. d.w. το τελευταίο 12μηνο, στα 1.174 πλοία, συνολικού τουνάζ 43.296.569 τόν. d.w. περιλαμβανομένων 60 μονάδων, 4.046.915 τόν. d.w. υπό παραγγελία.

Η ανάπτυξη του Ελληνόκτητου στόλου δεξαμενοπλοίων είναι θεαματική καθώς το προηγούμενο έτος προστέθηκαν άνω των 12 εκατ. τόν. d.w. και ο στόλος κατέχει σήμερα τη δεύτερη θέση με 700 δεξαμενόπλοια, συνολικού τουνάζ 52.065.376 τόν. d.w., περιλαμβανομένων 19 πλοίων, υπό παραγγελία 1.551.365 τόν. d.w.

Η μεγάλη αύξηση της δύναμης του ιαπωνικού και του ελληνόκτητου στόλου προκάλεσε τον υποβιβασμό του στόλου Αμερικανικών συμφερόντων από την πρώτη στην τρίτη θέση του πίνακα, με 511 πλοία, συνολικού τουνάζ 47.230.385 τόν. d.w., ενώ ο στόλος Νορβηγικών συμφερόντων εξακολουθεί να κατέχει την τέταρτη θέση με 509

πλοία, συνολικού τουνάζ 35.300.489 τόν. d.w.

Στην έκδοση World Shipowning Groups περιλαμβάνονται επίσης στοιχεία σχετικά με ηλικία του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων. Από το συνολικό τουνάζ των 298.512.142 τόν. d.w. του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 19% έχει ηλικία άνω των 20 ετών και ένα 35% έχει ηλικία μεταξύ 15 και 19 ετών. Μόλις, το 18% του στόλου έχει ηλικία κάτω των πέντε ετών και το σημερινό βιβλίο των παραγγελιών αναλογεί μόλις στο 7% του υπάρχοντος παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων.

Ειδικά τα μεγάλα δεξαμενόπλοια, άνω των 200.000 τόν. d.w. είναι τα πλέον βεβαρυμένα από άποψη ηλικίας, με 11% άνω των 20 ετών και 21% ηλικίας μεταξύ 15-19 ετών, ενώ μόνο το 9% είναι ηλικίας κάτω των 5 ετών και οι σημερινές παραγγελίες δεν υπερβαίνουν το 4% του συνόλου.

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.

HEATHCOAT HOUSE, 20 SAVILE ROW LONDON W1X 2BD

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEPHONE: 071 - 4374937

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

KATRADIS GROUP OF COMPANIES

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

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

TEL.: (01) 4627800 - 4617410

FAX: (01) 4626268 - 4619631



ESTD 1936

THE TSAKOS GROUP



Facing New Horizons

Chios - Piraeus - London - Oslo - New York - Montevideo - Manila

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '94

Με την Τριήρη στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Του κ. ΝΙΚΟΥ ΚΩΣΤΑΡΑ, πλοιάρχου Ε.Ν.

Στην Αρχαία Ελλάδα γεννήθηκε η ιδέα της Ευρώπης. Ετσι κάθε φορά που η Ελλάδα, το λίκνο του πολιτισμού, αναλαμβάνει την προεδρία της ΕΟΚ και τώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αισθάνεται την ανάγκη να υπενθυμίζει με τα σύμβολά της την πολιτιστική της κληρονομιά τους μεγάλους δρόμους των αναζητήσεων, αλλά και της μεταφοράς των πολιτισμικών μηνυμάτων στους φωτεινούς ορίζοντες της θάλασσας με την προϊστορία της: Αργώ, Δελφί, Οδυσσέας, Γοργόνα. Τριήρεις, Αμφικτυονίες, Ευρώπη, γιατί η Ελλάδα δεν είναι γεωγραφικό πλάτος και μήκος, αλλά οικουμενικότητα. Ο Ελληνισμός δεν σημαίνει φυλετικότητα αλλά πνευματικότητα. Το μέγεθος της Ελλάδας είναι πνευματικό.

"Το Ελληνικό θαύμα διαρκεί ακόμα... Η Ελληνική κληρονομιά, βασισμένη στο όραμα της οικουμενικότητας, έγινε το ίδιο το νόημα του δυτικού πολιτισμού μας", τονίζει η γαλλίδα Ακαδημαϊκός Ζακελίν ντε Ρομιγύ. Ενώ ο πνευματικός μας Δάσκαλος Παν. Κανελλόπουλος εξηγεί: "Η Ελλάδα βρίσκεται πριν από την Ευρώπη. Η έννοια της Ευρώπης προϋποθέτει την Ελλάδα, τη Ρώμη, το Χριστιανισμό... Μιλώντας για την Ευρώπη μιλάμε και για την Ελλάδα πολύ περισσότερο παρ' ότι θα το κάναμε αν μιλούσαμε για την Ελλάδα. Η Ευρώπη είναι ακριβώς ο καρπός της Ελλάδας".

Αυτά τα γράφω για να υπενθυμίσω σε μερικούς εταίρους την αλαζονική τους συμπεριφορά απέναντι στη χώρα που τους γαλούχησε με τον πολιτισμό της και να σε βαστούν την κληρονομιά της γιατί "η κληρονομιά της Ελλάδος ανήκει σ' όλη την Ευρώπη", όπως τονίζει η ευρωβουλευτής Σίμων Βέλ.

"L' Europe ne doit pas oublier qu' elle nous doit tout, meme son nous". (Μη ξεχνάς, Ευρώπη, πως σε μας χρωστάς ακόμη και τ' ονομά σου), φωνάζει από το νηπό της μνήμα η αξέχαστη Μελίνα Μερκούρη.

Η αρχαιότερη γνωστή ιστορική αναφορά στην Ευρώπη γίνεται από τον Ησίοδο (18ος αιώνας π.Χ.).

Η ΑΡΠΑΓΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Μάλιστα η Ελλάδα γεννήσε την Ευρώπη κι έθεσε τις βάσεις του Δυτικού Πολιτισμού. Μια κληρονομιά που χάνεται στα βάθη της Ελληνικής μυθολογίας διαπλέκοντας "την αρπαγή της Ευρώπης".

Η Ευρώπη, ηρωίδα της Κρήτης, ήταν κόρη του Βασιλιά της Φοινίκης Αγήνορα και της Τηλέφασσας, αδελφής του Κάδμου, ιδρυτού των Θηβών, εγγονή του Ποσειδώνα, σύζυγος του βασιλιά της Κρήτης Αστερίωνα και μητέρα του Μίνωα. Αυτήν την φεγγαροπρόσωπη και πλατυμέτωπη Ευρώπη ερωτεύτηκε ο Δίας και την μετέφερε στην πλάτη του ως λευκόταυρος από την Φοινίκην στη Γόρτυνα της Κρήτης. "Εν μέσω θριαμβευτικής συνοδείας από Τρίτωνα και Νηρηίδας, το θείο ζώνον σχίζει τα κύματα και φτάνει εις την Κρήτην. Εκεί εις την Γόρτυνα έγινε η ένωση του Διός και της Ευρώπης υπό την σκιάν μιας πλατάνου, η οποία έκτοτε παρέμεινε αιθαλής και εδεικνύετο μέχρι των εσχάτων χρόνων της αρχαιότητας". Τότε καλόβουλος ο Ποσειδώνας και ανεξίκακος, καθησύχασε τα κύματα να επιτρέψει στον... απαγωγέα να διαπλεύσει ήσυχια την θάλασσα με την πολύτιμη λεία του!

Ακόμη και "Τα νομίσματα της Γόρτυνας διηλώνισαν την ανάμνησιν της σκηνής εκείνης".

Με τον Δία γέννησε τρία παιδιά τον Μίνωα, τον Ραδάμανθη και τον Σαρπηδόνα, τα οποία υιοθέτησε αργότερα ο σύζυγός της, βασιλιάς της Κρήτης, Αστερίωνας. Αυτός ο Μίνωας ήταν ο βασιλεύτατος των Βασιλέων. Μάλιστα: "Μίνως εκ Κνωσσού υπήρξε πρώτος, ο οποίος εκυριάρχησε της θαλασσης", όπως αναφέρει ο Ηρόδοτος. Ο Μίνως κατάργησε την πειρατεία, απώθησε πέρα από την περιοχή του Αιγαίου τους βαρβάρους και εποίκισε πολλά νησιά και παράλια της Ανατολικής Μεσογείου. Χώρισε την Κρήτη σε τρεις περιφέρειες. Η πρώτη έβλεπε προς την Ασία και είχε κέντρο την Κνωσσό, η δεύτερη έβλεπε προς την Αφρική και είχε κέντρο την Φαιστό και η τρίτη έβλεπε προς την Ευρώπη και είχε κέντρο την Κυδωνία (τα σημερινά Χανιά).

"Από τότε εμείς οι Έλληνες στεκόμαστε μεταξύ Ανατολής και Δύσης και έχουμε και την λογική των ψυχρών και το αίσθημα των θερμών. Η σύμμιξη των δύο αυτών ιδιοτήτων έχει ως παράγωγο τα μεγαλουργήματα σε όλους τους τομείς", τονίζει ο μεγάλος Αριστοτέλης.

Από το λυκαυγές της ιστορίας του το Ελληνικό Έθνος ήλθε σε επαφή με την θάλασσα, η οποία του έδωσε δύναμη και ζωή, γιατί η θάλασσα αποτελεί βασικό στοιχείο επιβίωσής του. Στα βάθη των αιώνων χάνεται η αρχή της ναυτικής μας δραστηριότητας. Άνθρωποι και θεοί ταξιδεύουν. Τα κύματα του Αιγαίου μιλούν Ελληνικά και η Ελλάδα είναι η "Κυρά της θάλασσας".

Με γιορτές οι Έλληνες έδειχναν την αγάπη και την λατρεία προς την Θάλασσα, όπως ήταν τα **Δελφίνια**, τα **Πλοιοθέσια**, τα **Κυβερ-**

νήσια, τα Ποσειδώνια, προς τιμήν του Ποσειδώνα και τα **Σωτείρια.**

Τα φετεινά Ποσειδώνια, συμπλέουν με την τριήρη της Ελληνικής προεδρείας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Την "Ευρύοπα" του Ομήρου.

ΤΡΙΗΡΕΙΣ

Η Τριήρης ήταν ο αρχαιότατος τύπος Ελληνικού πλοίου. Η πρώτη Ελληνική τριήρης κατασκευάστηκε στο Λέχαιον της Κορινθίας από το ναυπηγό Αμεινοκλή, που έζησε στην Κόρινθο τον Η π.Χ. αιώνα, όπως αναφέρει ο Θουκυδίδης:

"Πρώτοι δε Κορίνθιοι λέγονται εγγύτατα του νυν τρόπου μεταχειρίζαι τα περί τας ναύς και τριήρεις πρώτον εν Κορίνθω της Ελλάδος ναυπηγηθήναι. Φαίνεται δε και Σαμίσιος Αμεινοκλής Κορίνθιος ναυπηγός ναύς πονήσας τέσσαρας". (Θουκ. Ιστ. Α' 13) και εν συνεχεία οι αποικίες της, Κέρκυρα και Συρακούσες. Οι Αθηναίοι, κατ' αρχάς, δανείστηκαν είκοσι τριήρεις από τους Κορίνθιους για να φέρουν εις πέρας την ναυπηγίαν κατά τον Αιγινήτην (Ηρόδ. Στ' 89).

Αργότερα ναυπηγούνται τριήρεις στην Αθήνα με κύριον εισηγητή τον διορατικόν Θεμιστοκλήν προ των Περσικών πολέμων.

Τα νεώρια των Αθηνών ήταν εγκατεστημένα στο Φάληρον αλλά ο Θεμιστοκλής πέτυχε την μεταφορά των στον Πειραιά.

Η Αθηναϊκή Τριήρης αποτέλεσε τον τελειότερο τύπο πολεμικού πλοίου της αρχαιότητας, που τελειοποιήθηκε κατά την κλασσική περίοδο και αντικατέστησε την πεντηκόντορον και πράγματι ήταν ένα πανέμορφο σκαρί, ένα καινούργιο έργο τέχνης, όταν κάποιος ρωτούσε τους Αθηναίους από που κατάγονται απαντούσαν: "Από εκεί που φτιάχνονται οι όμορφες τριήρεις!". Διέθετε 170 κωπηλάτες και τριάντα επιπλέον άνδρες στο κατάστρωμα ως "πρωριείς" ιστιοπλόους ναύτες ενώ είχε κι ένα χάλκινο έμβολο στην πλώρη με το οποίο εμβόλιζαν τα εχθρικά πλοία.

Ένα χάλκινο ομοίωμα βρέθηκε το Φεβρουάριο 1862, ανάμεσα στα ερείπια του Ερεχθείου. Κατά τον καθηγητή Κ. Ράδο, η τριήρης είχε

μήκος 35-40 μέτρα, πλάτος 5-5.50 και βύθισμα ένα μέτρο.

Από επιγραφές που βρέθηκαν στο Πειραιά "οι τριήρεις είχαν ιστόν μέγαν κεραίας μεγάλης, ιστούς ακατείους", ενώ ο Carfauii συμπεραίνει ότι η τριήρης είχε τρεις ιστούς που αφαιρούνται στην διάρκεια της ναυμαχίας. Αυτό βεβαιώνεται από τις φράσεις: "Τον ιστού αίρεσθαι" ή "τον ιστόν επαίρεσθαι".

Το κύριο μέσο του πλοίου ήταν τα κουπιά: "έφερε 174-200 κουπιά σε τρεις σειρές. Οι κωπηλάτες κάθονταν κατά μήκος, σε τρεις οριζόντες γραμμές και κατά ύψος ανά τρεις κλιμακωτές θέσεις. Της κάτω σειράς ονομάζονταν **Θαλαμίτες** (62 στις δύο πλευρές). Στη δεύτερη σειρά **ζυγίτες** (58) και στην επάνω σειρά **Θρανίτες** (54) και οι υπόλοιποι 23 είχαν κατανεμηθεί στο πρόστεγο και επίστεγο.

"Οι τριήρεις ήταν το αρχαίο αντίστοιχο του κατευθυνόμενου πυραύλου", αναφέρει ο Βρεταννός καθηγητής Τζων Μόρισσον. "Ήσαν επίσης ένα ταχύπλοο μέσο μεταφοράς. Μέσα σε μικρά χρονικά διαστήματα, οι κωπηλάτες μπορούσαν να επιτύχουν ταχύτητες της τάξης των οκτώ ή εννιά κόμβων την ώρα".

Σε κάθε τοιχαρχία επικεφαλής ήταν ο τοίχαρχος, ενώ την τριήρη διέυθυνε ο τριηράρχης και διαταγές εκτελούσε ο κυβερνήτης. Ακόμα υπήρχε ο κελευστής, αρχηγός κωπηλατικού και ο πρωράρχης, αξιωματικός των 29 ναυτών.

Ο ρυθμός κανονιζόταν με μουσική και έπαιζαν οι τριηραύλεις με τους αυλούς γιατί οι κωπηλάτες ήταν ελεύθεροι Αθηναίοι εν αντιθέσει με τις ρωμαϊκές γαλέρες που επανδρώνονταν από σκλάβους. Οι Αθηναίοι ήταν επιδέξιοι και υπερήφανοι τριηρίτες.

Ήταν πλοίο ταχύ, ελαφρό, ισχυρό και ευέλικτο με ταχύτητα μέχρι 8 μιλίων. Ήτο "αφρακτος", δεν καλύπτετο η επιφάνεια του καταστρώματος ενώ χρησιμοποιούσε βοηθητικά πανιά και ετιμονεύετο από ένα ή περισσότερα ζεύγη πρυμναίων κουπιών. Ακόμη δεν μετέφερε έρμα και επομένως δεν βυθιζόταν όταν το πλήρωμα εγκατέλειπε το σκάφος. Από τον 6ο π.Χ.

αιώνα είχε σιδερένιες άγκυρες και όχι λίθινες. Αυτά ήταν τα πολεμικά σκάφη ενώ τα εμπορικά εκαλούντο "στρογγυλαί νήες", εκ του σχήματος των με επικρατέστερη την "ολκόν" που χρησιμοποιούσε περισσότερο τα ιστία από τας κώπας, τις "ολκάδες", με χωρητικότητα μέχρι 250 τόννους.

Για την κατασκευή των εχρησιμοποιούσαν, για τα πολεμικά ξυλεία από έλατο και για τα εμπορικά από πεύκο. Οι Αθηναίοι εμπορεύοντο ξυλείαν από την Μακεδονίαν και την Θράκην αλλά και από το "φωνήεν ξύλο της Δωδώνης φηγού".

Τον Αύγουστο του 1987 κατασκευάστηκε και εγένετος η τελετή ακριβούς αντιγράφου τριήρους "Ολυμπιάς" με την εποπτεία Αγώνων ειδικών ιστορικών και του ΓΕΝ. Έτσι, η Ελλάδα διαθέτει ένα πολεμικό σκάφος με ιστορική ηλικία 2500 ετών.

"ΤΑ ΞΥΛΙΝΑ ΤΕΙΧΗ"

Αυτά ήταν τα "Ξύλινα Τείχη", που ο έξοχος νους του μεγάλου Θεμιστοκλή διέβλεψε κι έπιασε το μήνυμα του δελφικού χρησμού. "Τα ξύλινα τείχη θα σας σώσουν", είχε παραγγείλει η Πυθία στους Αθηναίους, "τα υγρά κέλευθα". Και ο Θεμιστοκλής έπεισε τους Αθηναίους να μπουκίσουν στις τριήρεις, δογματίζοντας ότι η ασφάλεια και το μέλλον των Αθηνών εξαρτάτο από την θαλάσσια δύναμή των. Όσο έχουμε καράβια έχουμε την πιο μεγάλη πατρίδα, τη θάλασσα. Είμαστε πολίτες της θάλασσας", απάντησε στη Κορίνθιο Αδείμαντα όταν του είπε ότι οι Αθηναίοι δεν έχουν πατρίδα, πριν την ναυμαχία της Σαλαμίνας (480 π.Χ.).

"Εστιν υμίν πατρίς αι διακόσσαι νήαι πεπληρωμέναι", ήταν το μήνυμα που έστειλε ο Θεμιστοκλής από την τριήρη στους Αθηναίους στην ναυμαχία της Σαλαμίνας. Εισήγαγε το θεσμό της τριηραρχίας κι επέτυχε την ψήφιση νόμου, που υποχρέωσε τους συμπολίτες του να ναυπηγούν είκοσι μονάδες ετησίως. "Εδοξεν «τη βουλή και τω δήμω Θεμιστοκλής Νεοκλέους Φρεάριος, είπεν» σανείσαι τοις πλουσιωτάτοις Αθηναίων εκατόν εκάστω τάλαντον, είτε, εάν μιν αρέ-

Θ. & Χ. ΚΑΛΟΓΡΙΤΣΑΣ Α.Ε.

ΕΝΑ ΠΡΟΤΥΠΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΟΔΗΓΗΣΗ



ΕΛΑΣΤΙΚΑ

- MICHELIN
- GOODYEAR
- UNIROYAL
- PIRELLI
- BRIDGESTONE
- YOKOHAMA

ΑΜΟΡΤΙΣΕΡ

- KONI
- MONROE
- BILSTEIN
- BOGE
- KYB

SERVICE

Φρενόμετρο - Αμορτισερόμετρο -
Τζογόμετρο - Μηχάνημα ελέγχου
υγρών φρενων - Ευθυγράμμιση -
Ζυγοσταθμίσεις επί αυτοκινήτου
και εκτός αυτοκινήτου -
Ζυγοστάθμιση κεντρικών
αξόνων επί του αυτοκινήτου -
Ρονταριστής ελαστικών

ΖΑΝΤΕΣ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΥ

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΤΕΟ
ΔΩΡΕΑΝ
ΜΕ ΤΗΝ ΑΛΛΑΓΗ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ**

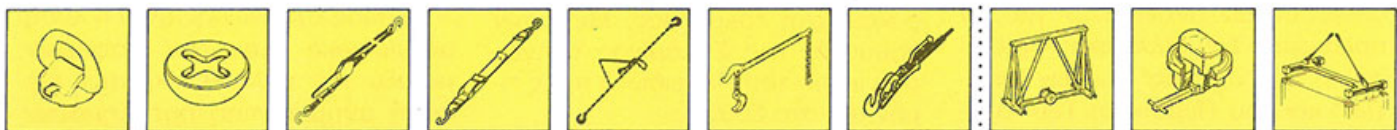
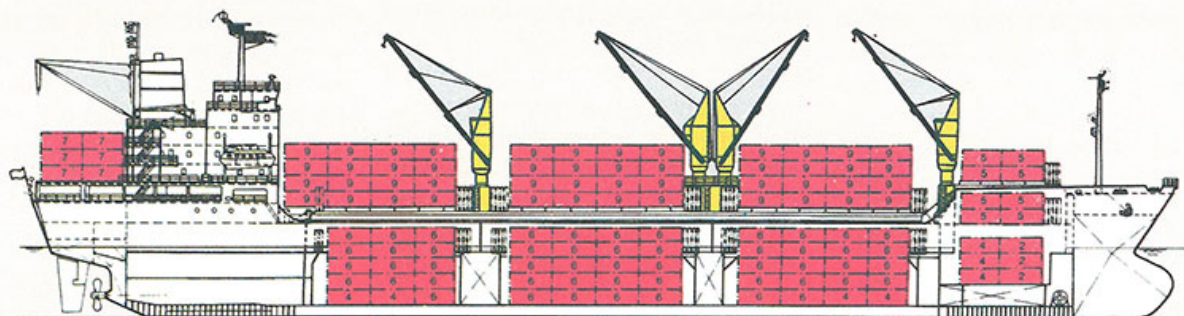
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΑΣ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΕΧΟΥΜΕ ΤΗΝ ΛΥΣΗ:

**ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΜΕ
ΤΑ ΠΙΟ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΚΑΙ
ΤΟΥΣ ΠΙΟ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥΣ ΣΤΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΜΑΣ:**

ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 571, ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΤΗΛ.: 6014144-49 - FAX: 6003991

Peck & Hale

Container securing systems



• A full range of securing systems and products to meet specific cargo application requirements.

Container Liners
Ro-Ro Vessels
Cargo Barges
Timber Carriers

Bulk/Container Ships
Multi-purpose Ships
Car Carriers
Military Warships

When planning to convert your bulk carrier to carry containers, consider the PECK & HALE System and Product Design which offers

- ☒ maximum stowing capacity and stack weights with minimal lashings
- ☒ fast stowing/unstowing of containers
- ☒ very simple handling: few and uniform fittings above and below deck
- ☒ safety: full compliance with rules of all major classification societies
- ☒ full compatibility with other cargoes
- ☒ low installation costs
- ☒ production facilities and engineering services next to major repair centers
- ☒ spares available world wide
- ☒ very low operational costs

The Peck & Hale System can make the difference when you are marketing your ship for charter. That is why when converting think of

THE WORLD LEADERS IN CONTAINER SECURING SYSTEMS



SEAMARK LTD
Marine Systems

Akti Kondyli & Aitolikou 2
185 45 PIRAEUS
GREECE
TEL: (+30-1) 4223742-5
FAX: (+30-1) 4223747
TLX: 21 1882 MARK GR

σκη το ανάλωμα, της πόλεως είναι την δαπάνην, ει δε μή, κομίσασθαι τα χρήματα παρά την δανεισαμένων" κατά τον Αριστοτέλην (Γ. Μαριδάκης: Νόμος του Θεμιστοκλέους περί Θαλασσίου εξοπλισμού" 1968 (s. 14-15) οι κωπηλάτες ήταν η δύναμη των Αθηνών. Ακόμη και οι Θήτες, που παλαιότερα δεν στρατεύονταν απέκτησαν δύναμη κι αυτοί αποτελούσαν τα πληρώματα των πλοίων σαν ναύτες και κωπηλάτες.

Πέτυχε να μετατρέψει τους μονίμους οπλίτες σε "ναυτική οπλιτεία" (Πλουτάρχου Θεμ. 4/4). Ενα δύσκολο εγχείρημα καθότι "το δε ναυτικόν τέχνης εστίν, ὥσπερ και ἄλλο τι, και ουκ ενδέχεται, όταν τύχη εκ παρέργου μελετάσθαι, αλλά μάλλον μηδέν εκείνων πάρεργον ἄλλο γίνεσθαι", τονίζει ο Θουκυδίδης (Θουκ. Α' 142). Η τριήρης ακόμη συμβολίζει την νίκη του πολιτισμού κατά της βαρβαρότητας. Η ναυμαχία της Σαλαμίνας ήταν αποφασιστική για την ιστορία της Ευρώπης. Ήταν η σύγκρουση δύο διαφορετικών αντιλήψεων για τον πολιτισμό. Του Ελληνικού πολιτισμού: της "αγοράς" και των "πολιτών" και του Περσικού: Του "ανακτόρου" και των "υπηκόων".

Η Δημοκρατία κατά της τυραννίας. Το βήμα στην Συνέλευση του Δήμου ήταν στραμμένο προς την Θάλασσα: "Μεγάλο αμπέλι η θάλασσα και τρυγητό δεν έχει" (Ν. Καζαντζάκης).

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ ΣΤΑ ΠΟΣΙΔΕΙΑ ΤΗ ΔΗΛΟΥ

Μετά την ναυμαχία της Σαλαμίνας, ο Πειραιάς ήταν σύμβολο δυνάμεως και πνεύματος και είχε χαρακτηριστεί η "Πύλη του Κόσμου", ενώ η ναυτική συμμαχία ήταν πνευματικό δημιούργημα του Θεμιστοκλή και του Αριστείδη. Ακόμη, η ναυτική συμμαχία ήταν Αμφικτυονική υπό την προεδρία των Αθηνών με κέντρο τη Δήλο (τα Ποσίδεια) με σκοπό την καταδίωξη της πειρατείας, τη διατήρηση της ελευθερίας, της εμπορικής οδού μεταξύ Ευξείνου και Αιγαίου και προπάντων είχαν σκοπό την απαλλαγή όλων των νήσων και παραλίων από την ξένη κυριαρχία. Ο Πειραιάς του Θεμιστοκλή, των Μακρών Τείχων, των Νεοσοίκων, του Εμπορίου, όπου χάρη στη ναυτιλία "συρρέουσι δε εις ημάς εκ πάσης της γης τα πάντα", έλεγε με υπερηφάνεια ο Περικλής και τονίζε: "Μέγα το της θαλάσσης κράτος" με τις 300 τριήρεις και τις 1000 ολκάδες γιατί εξαναγκάσαμε κάθε θάλασσα και στεριά ν' ανοίξει πέρασμα στη τόλμη μας. Μετά την ναυμαχία της Σαλαμίνας ανήγειραν ιερού του Ποσειδώνος προς τιμήν του στο Σούνιο.

ΑΜΦΙΚΤΥΟΝΙΑ ΤΟΥ ΠΟΣΕΙΔΩΝΑ ΣΤΟΝ ΠΟΡΟ

Λαμπρές γιορτές προς τιμή του Ποσειδώνος ετελούντο και σε πολλά σημεία των ακτών, γιατί ο Θεός της θάλασσας ήταν και προστάτης

των αλλά και αμφικτυονικός Θεός. Τα ιερά του Ποσειδώνος απετέλεσαν ξεχωριστή Αμφικτυονία. Η Αμφικτυονία ήταν συνένωση των πόλεων - κρατών, ένας αξιόλογος θεσμός, πρόδρομος της ιδέας της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και της κοινωνίας των Εθνών και του ΟΗΕ.

Υπήρχαν αρκετά αμφικτυονικά κέντρα. Οι αρχαιότερες αμφικτυονίες ή ενώσεις πόλεων - κρατών που κατοικούσαν γύρω από το ίδιο ιερόν ήταν στην Ελλάδα οι Αμφικτυονίες του Ογχηστού (Βοιωτίας) και της Καλαβρίας (Πόρου) υπό την προστασία του Ποσειδώνος. Η πόλη Τροιζήνα ονομάζετο Ποσειδωνία και ήτο ένα από τα αρχαιότερα κέντρα λατρείας του Ποσειδώνος. Η Καλαβρία και η Αίγινα ήταν κέντρα Ποσειδωνιακής λατρείας. Στο Αμφικτυονικό κέντρο του Ποσειδώνος στον Πόρο, συνέρχονταν οι αντιπρόσωποι οκτώ πόλεων: των Αθηνών, της Αίγινας, της Επιδαύρου, της Ερμιόνης, του Ναυπλίου, του Ορχομενού και των Πρασιών.

Σκοπός της ένωσης ήταν η λύση με ειρηνικά μέσα των διαφορών μεταξύ των πόλεων - κρατών και κοινή αντιμετώπιση προβλημάτων ή απόκρουση εξωτερικών κινδύνων.

Εκτός της Καλαβρίας, της Δήλου και της Βοιωτίας, αξιόλογα ιερά του Ποσειδώνος ήταν: το Πανιώνιο στην Μυκάλη της Μικράς Ασίας, το ιερό στο Τριόπιον της Ικα-

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

ρίας, στην Κνωσσό στη Ρόδο, στην Ποσειδωνία της Κ. Ιταλίας ε.α.

ΑΜΦΙΚΤΥΟΝΙΑ ΤΩΝ ΔΕΛΦΩΝ

Ακόμη και στους Δελφούς ετιμάτο ο Ποσειδώνας. Μεταμορφώθηκε σε δελφίνα για να κατακτήσει την Μελανθώ, κόρη του Δευκαλίωνα. Από την ενωσή τους γεννήθηκε ο Δελφός. Ο Δελφός οδήγησε ναυαγούς κρητικών караβιών στον όμορφο τόπο όπου έχτισαν το πρώτο ιερατείο, στον "ομφαλό της γής", που έλαβε το όνομά του, Δελφοί. Εκεί ετιμάτο αρχικά ο Ποσειδώνας αλλά παραχώρησε τη θέση στον θεό Απόλλωνα αφού έλαβε ως αντάλλαγμα την Καλαβρία, τον σημερινό Πόρο.

Η Αμφικτυονία των Δελφών έπαιξε σημαντικό ρόλο στην ιστορία της αρχαίας Ελλάδας, έναν θεσμό που χάρισε η Ελλάδα στην ανθρωπότητα. Μάλιστα το Κέντρο της Αμφικτυονίας θα γίνει το Μαντείο του Απόλλωνα με την πλούσια γνώση και πείρα, και θα εξελιχθεί το μεγαλύτερο πολιτικό κέντρο του αρχαίου κόσμου με τεράστια δύναμη και κύρος. Λάβαιναν μέρος 12 Ελληνικές φυλές. Η προσχώρηση στην Αμφικτυονία εξασφάλιζε τον τίτλο του Έλληνα και επέτρεπε την συμμετοχή σε κοινούς αγώνες και κοινές εκδηλώσεις, όπως στους Ολυμπιακούς αγώνες και στην δυνατότητα να παίρνουν χρησμούς από το Μαντείο. Γίνονταν αμφικτυονικά συνέδρια δύο φορές το χρόνο, ένα στους Δελφούς κι ένα στις Θερμοπύλες. Ετσι αναπτύχθηκε η Δελφική Ιδέα, πρόδρομος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μάλιστα ο ακαδημαϊκός και πρώην πρόεδρος της Δημοκρατίας Μιχ. Στασινοπουλος πρότεινε "η Ελλάς να γίνει οι Νέοι Δελφοί της Ενωμένης Ευρώπης", ενώ ο Γάλλος φιλόσοφος Μπενουά χαρακτήρισε την Ελλάδα "πνευματική πρωτεύουσα της Ευρώπης" καθότι "σε κανένα άλλο λαό δε χρωστάμε τόσα πολλά όσα στους Αρχαίους Έλληνες" (M. Perry, Man's unfinished Journey δ.41).

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '94

Την ιδέα των αμφικτυονιών των Ποσειδωνίων συνεχίζει, εδώ και 25 χρόνια, ο Πειραιάς, "η Μητρόπολις

του ναυτιλιακού γίνεσθαι 3000 ετών" ανοίγοντας την αυλαία της διεθνούς εκθέσεως ενός θεσμού με διεθνή ακτινοβολία και διαχρονικότητα.

Γιατί από τις Ελληνικές αμφικτυονίες μέχρι τα Ποσειδώνια αντιλαμβάνεται κανείς την διαχρονικότητα και την ναυτική πορεία της φυλής μας, την ειρηνική και δημιουργική έκφραση του θαλασσιού πολιτισμού του λαού μας. Και μην ξεχνάμε ότι ο Ελληνισμός με τις τριήρεις του στάθηκε ο κυματοθραύστης στην βαρβαρότητα κι έγινε ολοκαύτωμα για τα πανανθρώπινα ιδανικά της ελευθερίας και της Δημοκρατίας, όχι μόνο για την Ελλάδα αλλά για ολόκληρη την Ευρώπη. Δημιούργησε και κληροδότησε πολιτισμό αντί να αντιγράφει. Πρόσφερε αξίες αντί να εκμεταλλεύεται λαούς στερώντας την ελευθερία τους, γιατί αναπνέει από τη θάλασσα, βιώνει την θάλασσα κι έχει ταυτίσει την ευημερία της αλλά και την μοίρα της με το υγρό στοιχείο και τα θαλάσσια έργα.

Αλλωστε αυτό αποδεικνύεται από την δυναμική παρουσία της στο ναυτιλιακό στερέωμα.

Με τις σύγχρονες "τριήρεις" τα εθνικά όρια της χώρα μας καλύπτουν ιδεατά την επιφάνεια όλης της υδρογείου και οι Έλληνες ναυτικοί μπορούν να πατήσουν το χώμα της και στις πιο απίθανες γωνίες της γής.

Και να υπενθυμίσουμε στους εταίρους μας της Ευρωπαϊκής Ένωσης ότι η Ελλάδα με τις σύγχρονες Ελληνικές "τριήρεις" προσδίδει στην Ευρώπη το προβάδισμα και την πρωτοπορεία της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο. Η ναυτιλία των Ελλήνων ισοδυναμεί σε μέγεθος με το σύνολο των ναυτιλίων των έντεκα εταίρων μας.

Κι αυτό διαφαίνεται στην Εκθεση των φετεινών Ποσειδωνίων με μία ναυτιλία φορτωμένη με γνήσια ναυτική παράδοση αιώνων, μία σύνθετη έκφραση πολλαπλών επιδόσεων. Γιατί τα "Ποσειδώνια" προβάλλουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα σε κοινοτική και διεθνή διάσταση και επιβεβαιώνουν την οικουμενικότητα της Ελλάδος, δια-

τηρώντας τα πρωτεία σε ποντοπόρα πλοία (2.793 πλοία με συνολική χωρητικότητα 61,5 εκατομμύρια τόννους γκρός). Με τα Ποσειδώνια βρίσκεται στο επίκεντρο του Παγκόσμιου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Αλλωστε είναι και συνεχιστές των Αρχαίων αμφικτυονιακών Ποσειδωνίων και ακόμη πρωτοπορούν στη σταυροφορία της HELMEPA για την καθαρότητα των θαλασσών. "Αλόν σέβου" και τότε και τώρα, συνδυάζοντας την ναυτική παράδοση με την σύγχρονη τεχνολογία, σεβόμενοι τη θάλασσα που είναι η μήτρα της ζωής.

Επιπροσθέτως οφείλουμε να ρίξουμε όλο το βάρος για ν' αποβεί ο Πειραιάς η κυρία Πύλη προ την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το σημείο αναφοράς των ναυτιλιακών κέντρων της Μεσογείου και το αναντίρρητο επιχειρησιακό και ναυτιλιακό ορμητήριο της Ελληνόκτητης ναυτιλίας με πνεύμα αλληλοκατανοήσεως στην ιδέα της ναυτιλιακής συνεργασίας εν ελευθερία, που συγκροτεί το πολυσύνθετο πλέγμα της θαλασσίας βιομηχανίας.

Ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλει να ατενίσει χωρίς σκόπιμες παρωπίδες και συμφέροντα την οικουμενικότητα της Ελλάδος, το λίκνο του πολιτισμού, την χώρα που γέννησε την Ευρώπη, όχι μόνο από το χθές αλλά και για το σήμερα με τη δυναμική παρουσία της Ελληνικής Ναυτιλίας στα Ποσειδώνια, στον αστερισμό της δημιουργίας, καθότι η δημιουργία θέλει δημιουργούς και η ναυτιλία "δεν είναι μόνο οικονομική δύναμη αλλά αποτελεί κυρίως ηθική δύναμη για τη χώρα μας" (Κ. Καραμανλής). Ακόμη μία θετική προσφορά για την ενδυνάμωση της Κοινοτικής συνοχής προς την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση με την συγκατοίκηση των λαών. Από τα δείπνα των Ελλήνων τρέφονται ακόμη οι λαοί και πρέπει να σέβονται τον πολιτισμό που τους εξανθρώπισε, ενώ εμείς, να βιώνουμε την Ελληνική διαχρονικότητα με το οδυσσειακό πνεύμα της φυλής μας. Ενα όραμα ελπιδοφόρο με δημιουργική προοπτική και αυτογνωσία χωρίς ηττοπάθεια στην ειρηνική θαλασσοκρατορία του Ελληνισμού.

ΝΙΚΟΣ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

**➤ IS YOUR SHIP BOUND FOR WEST COAST SOUTH AMERICA?
➤ ARE YOU LOOKING FOR THE BEST OF SERVICES IN THE AREA?
THEN, WHY YOU DON'T CONTACT US?**

TRANSMARES GROUP after 20 years in the service of Owners, Managers and Charterers of all types of vessels of all flags, is now composed of the following companies:

- **TRANSMARES REPRESENTACIONES MARITIMAS Y COMERCIALES S.A.**
- **FLETMAR AGENCIA MARITIMA S.A.**
- **TRANSOCEAN S.A.**
- **TRANSITORIO INTERNACIONAL DEL PERU S.A. (TRAIN-PERU)**
- **CONTENEDORES DEL PERU S.A. (CONTEPERU)**
- **AMAZONICA TRADE S.A.**

The Group has its own premises in Lima and Callao, maintains offices in all major ports along the Peruvian coast and is affiliated with

- **TRADINTER S.A. ECUADOR**
- **TRAIN S.A. ECUADOR**
- **AGENCIAS DEL PACIFICO S.A. CHILE**
- **TRAIN S.A. CHILE**

The Group counts on over 50 employees that make its commercial, administrative, operational and chartering departments the most efficient in the area and has built up a background in shipping activities during the past 20 years such as:

General Agents, Port Agents, Stevedoring Agents, Protecting Agents, Commercial Agents, Container Leasing Agents, Container Depot Managers, NVOCC Agents as well as Traders.

The Group locally is a Member of:

- **Maritime Agents Association • Port Agents Association • Callao Chamber of Commerce • Lima Chamber of Commerce • Peruvian-Chilean Chamber of Commerce • Peruvian Exporters Association • Peruvian National Industry Association-European Conference • South American and FarEast Conference • Latin America Steamship Association**

Abroad the Group is a Member of BIMCO.

For further information and tariffs, please contact us directly at:

**TRANSMARES GROUP
AV. AREQUIPA 2450, OFF. 1502
LINCE, LIMA 14, PERU
TEL: (+51.14)-405116/428296/403064
FAX: (+51.14)-428292/650060
TELEX: 21153-21273-20289-26097 PE**

Or at our Representative Office in Greece:

**PANTHEON SHIPPING & TRADING LTD
6, Kratitos Street, 17121 Nea Smirni
Phones: 9312960, 9312961, 9312962
Fax: 9312962 Telex: 214595 NAL GR**



EPIROTIKI
A WORLD OF CRUISES



87, AKTI MIAOULI, PIRAEUS 185 38, GREECE TEL: (01) 4291000 TLX 212302 FAX: (01) 4290946-47-49 CBL: EPIROTIKI

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ποσειδώνια '94

Η έκθεση Ποσειδώνια '94 προβλέπεται μεγαλύτερη, πιο ολοκληρωμένη και πιο σημαντική από τις προηγούμενες εκθέσεις που γίνονται κάθε δύο χρόνια στο ιστορικό λιμάνι του Πειραιά. Τα εγκαίνια των 14ων Ποσειδωνίων θα γίνουν από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γεώργιος Κασιφάρα το απόγευμα της Δευτέρας 6 Ιουνίου και η έκθεση θα διαρκέσει μέχρι τις 10 Ιουνίου.

Ρεκόρ συμμετοχής αποτελούν οι 1.428 εταιρίες από 52 χώρες που συμμετέχουν στην έκθεση που γίνεται στο Εκθεσιακό Κέντρο του Πειραιά. Αυτό σημαίνει ότι και τα τρία επίπεδα του Κέντρου έχουν καλυφθεί, ενώ έχει επεκταθεί και το ισόγειο.

Υπάρχουν 19 εθνικά περίπτερα, με μεγαλύτερο μέγεθος και εκθέτες εκείνο της Μεγάλης Βρετανίας, με 40 βρετανικές εταιρίες. Το περίπτερο των ΗΠΑ έχει 16 περίπτερα, ενώ 105 αμερικανικές εταιρίες συμμετέχουν στην εκθε-

ση συνολικά. Εθνικά περίπτερα έχουν επίσης η Φινλανδία, η Γερμανία, η Ιαπωνία, η Ιταλία, η Γαλλία, η Ολλανδία, η Βραζιλία, η Σιγκαπούρη, η Νότιος Κορέα και από την πρώην Ανατολική Ευρώπη, η Ρωσική Ομοσπονδία, η Ουκρανία και η Κροατία.

Επίσης εντυπωσιακή συμμετοχή αποτελούν οι 160 αμιγώς ελληνικές εταιρίες, εκ των οποίων 20 παρουσιάζουν συστήματος ή/και προϊόντα δικά τους στους τομείς των επικοινωνιών, πλοήγησης και συστημάτων διαχείρισης πλοίων.

Το Forum των Ποσειδωνίων '94 θα πραγματοποιηθεί το πρωί της Πέμπτης 9 Ιουνίου, στο ξενοδοχείο Athenaeum Intercontinental με αντικείμενο "Η Συμφωνία GATT και Ναυτιλία: Προοπτικές". Το Forum απευθύνεται αποκλειστικά στους εκθέτες των Ποσειδωνίων και σε προσωπικότητες που καλούνται απ' ευθείας από τους οργανωτές.

Η δραστηριότητα αυτή εκτός προγράμματος MEDSPA χρηματοδοτείται αποκλειστικά από τους πόρους της HELMEPA.

Με τη συμμετοχή και την υποστήριξη των μελών της η HELMEPA συνεχίζει την υλοποίηση των στόχων που της ανέθεσαν οι Ιδρυτές της με την Εθελοντική τους Διακήρυξη "Νά Σώσουμε τις Θάλασσες" της 4 Ιουνίου 1982.

Η πρωτοβουλία αυτή των Ελλήνων ναυτικών και Ελλήνων πλοιοκτητών βρήκε ήδη μιμητές στην Κύπρο (CYMEPA), την Τουρκία (TURMEPA), και την Αγγλία (BRIMEPA).

Προσδοκία όλων είναι η εθελοντική αυτή ανθρώπινη συνεργασία της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας για την προστασία των θαλασσών από τη ρύπανση να αποτελέσει παράδειγμα και για ανάλογες πρωτοβουλίες στη βιομηχανία στη στεριά.

Μικρή μείωση στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην Ελλάδα κατά το μήνα Φεβρουάριο 1994 ανήλθε σε 123 εκατομμύρια δολάρια, έναντι 128,1 εκατ. δολλαρίων του αντίστοιχου μήνα Φεβρουαρίου 1993 σημειώνοντας μείωση 4%.

Συνολικά το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά το δίμηνο Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου 1994 ανήλθε σε 241 εκατ. δολάρια έναντι 255,5 εκατ. δολ. του αντίστοιχου διμήνου σημειώνοντας μείωση 5,7%.

Η ιδιωτικοποίηση των Ναυπηγείων Νεωρίου

Τα Ναυπηγεία Νεωρίου στη Σύρο θα επιδώσει να εξαγοράσει σχήμα επιχειρήσεων μεταξύ των οποίων είναι και ο όμιλος εταιριών Globe, του κ. Δ. Χατζή.

Ήδη η Globe συζητεί με τον διεθνή ναυτιλιακό όμιλο Vlasov τη συμμετοχή στον πλειστηριασμό για την εξαγορά του Νεωρίου, ενώ

Ο Ετήσιος Απολογισμός της HELMEPA

Σε ένα ιδιαίτερο καλαίσθητο έντυπο, η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος παρουσίασε το γόνιμο έργο της για το 1993.

Συγκεκριμένα, τον προηγούμενο χρόνο η HELMEPA συνέχισε το τριετές Πρόγραμμα HELMEPA -

MEDSPA 1991-1993, το οποίο συν-χρηματοδοτήθηκε κατά 50%-50% από τη HELMEPA και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Παράλληλα, συμπληρώθηκε δεκαετία από την έναρξη της εθελοντικής εκστρατείας της HELMEPA για την περιβαλλοντική ενημέρωση του ευρύτερου κοινού και ιδιαίτερα των μαθητών.

σύμφωνα με πληροφορίες στο σχήμα αυτό προτίθεται να σαμμετάσχει ένας από τους ισχυρότερους ελληνικούς κατασκευαστικούς ομίλους.

Ο Πρόεδρος του ΔΣ της Globe, Δ. Χατζής, ανέλυσε πρόσφατα στους δημοσιογράφους την προοπτική των συναλλαγματικών εισροών που αναμένει ο όμιλος από την ισχυροποίηση των δραστηριοτήτων του και ειδικότερα από την ανάπτυξη του δικτύου διανομής της εταιρίας στο εξωτερικό.

Την ερχόμενη τριετία τα έσοδα του δικτύου διανομών της Globe υπολογίζονται 15 εκατ. δολ., ενώ ίδιο χρονικό διάστημα εκτιμάται ότι οι εξαγωγές ελληνικών προϊόντων του ομίλου θα ανέλθουν στο ποσό των 50 εκατ. γαλλικών φράγκων, 40 εκατομ. μάρκων και 3 εκατομ. δολларίων.

Το δίκτυο διανομής της εταιρίας θα καλύπτει στην Ελλάδα το Νέο Ηράκλειο, την Κυπαρισσία, την Καλαμάτα, την Τιθορέα, τη Σάμο και το Μεσολόγγι. Οσον αφορά δε το εξωτερικό, θα καλύπτει τη Συρία, την Αίγυπτο, τη Ρουμανία, τη Βουλγαρία, την Ιταλία και τη Νοτία Γαλλία.

Τα πρώτα μεταφορικά μέσα που θα ενταχθούν στη λειτουργία του δικτύου, το οποίο θα αναπτυχθεί σε τρεις φάσεις, θα είναι δέκα φορτηγά και ένα πλοίο.

Η διαχείριση του πλοίου θα γίνεται από την Cosmos Ναυτιλιακή, η οποία θα είναι και πλοιοκτήτρια. Επιπλέον, το δίκτυο θα εξυπηρετούν και δύο ναυλωμένα πλοία που ανήκουν στο Vlasov Group και στη MC Shipping.

Την ίδια στιγμή, τόσο η Cosmos όσο και η Globe του κ. Χατζή, πραγματοποιούν αυξήσεις του μετοχικού τους κεφαλαίου.

Η Cosmos αυξάνει τα ίδια κεφάλαιά της κατά 2.332 δισ. δρχ. με έκδοση 7.440.000 νέων μετοχών τιμής εκδόσεως 800 δρχ. και δικαίωμα συμμετοχής με βάση τη σχέση 8/10. Με την αύξηση η εταιρία θα

χρηματοδοτήσει το επενδυτικό της πρόγραμμα.

Η Globe παραγματοποιεί αύξηση κεφαλαίου, κατά 1.824 δισ., με σκοπό τη συμμετοχή της στην αύξηση της Cosmos. Η εταιρία εκδίδει 4.395.040 μετοχές τιμής έκδοσης 450 δρχ. και δικαίωμα συμμετοχής 6 νέες μετοχές ανά 10 παλαιές.

Η συμφωνία του GATT και Ναυτιλία

Το συνέδριο των Ποσειδωνίων '94 θα γίνει το πρωί της Πέμπτης 9 Ιουνίου στο Ξενοδοχείο Athenium Intercontinental. Στο συνέδριο θα προεδρεύσει ο κ. Γιάννης Γκ. Γκούμας, Πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και την εναρκτήρια ομιλία θα κάνει ο Υ.

ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟ ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" ΜΕ ΤΗΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΕ.Π.Α.Σ.

"Σχεδιασμός Σταδιοδρομίας στη Ναυτιλία και παρεμφερείς επιχειρήσεις"

Το βιβλίο αυτό αποτελεί μία καινοτομική έκδοση για τα δεδομένα της Ελληνικής βιβλιογραφίας αφού θέτει τα θεμέλια για τη συνεργασία της θεωρίας και της πράξης (εκπαιδευτικά ιδρύματα και ανακοινώσεις επιχειρήσεων), της γνώσης και της ενημέρωσης (θεωρητικά κεφάλαια και κατάλογοι χρήσιμων πληροφοριών), της συμβούλευσης και της σεμναριακής επιμόρφωσης εξ αποστάσεως.

Κάθε κεφάλαιο αποτελεί ένα χρήσιμο σύμβουλο πληροφοριών τόσο για τους νέους που δεν έχουν αποφασίσει ποιο κλάδο σπουδών και επαγγελματικής σταδιοδρομίας μπορούν να ακολουθήσουν, όσο και για τα ήδη σταδιοδρομημένα στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που θέλουν να έχουν ανά πάσα στιγμή κάθε πληροφορία συγκεντρωμένη σε ένα εύχρηστο κατάλογο.

Αυτό το βιβλίο/οδηγός δημιουργήθηκε από στελέχη που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία και απευθύνεται στα μελλοντικά και ενεργά μέλη της.

Οι κύριοι άξονες συγγραφής του βιβλίου είναι:

Δυναμικότητα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας - Θεωρίες και Επιπτώσεις επιλογής επαγγέλματος - Δοκιμασίες ανίχνευσης δεξιοτήτων - Βαθμίδες και Κλάδοι Εκπαίδευσης - Δυνατότητες Οικονομικών Ενισχύσεων - Στελέχη Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων - Τεχνικές Εύρεσης Εργασίας - Επιχειρήσεις Ναυτιλιακού Τομέα στον Πειραιά

Αποκλειστική διάθεση και διανομή
INTERNATIONAL CONSULTING A.E.

Τηλ. 9248534, φάξ: 9248695

75 χρόνια Λ.Σ.

Το Λιμενικό Σώμα γιόρτασε στις 30 Μαΐου, 75 χρόνια από την ίδρυσή του το 1919 από το μεγάλο πολιτικό και οραματιστή Ελευθέριο Βενιζέλο.

Σε μία καλά οργανωμένη εκδήλωση, που πραγματοποιήθηκε στο Ίδρυμα Ευγενίδου με κύριο ομιλητή τον Αντιναύαρχο Λ.Σ., ε.α. και εκλεκτό συνεργάτη των "Ναυτικών Χρονικών" Ξενοφώντα Αντωνιάδη, το πολυπληθές κοινό άκουσε για την ιστορία και την αξιολογή προσφορά του Λιμενικού Σώματος στην ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας και για το έργο που καλείται να συνεχίσει να διαδραματίζει στην σύγχρονη ναυτιλιακή πραγματικότητα.

Την εκδήλωση τίμησε με την παρουσία του ο Υπουργός Ναυτιλίας

Γιώργος Κατσιφάρας, ο πρώην υπουργός και βουλευτής Αριστοτέλης Παυλίδης και ένας μεγάλος αριθμός ανωτάτων αξιωματικών του Λ.Σ., αποστράτων ή εν ενεργεία, καθώς και οι πρόεδροι της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Γιάννης Γκούμας, της ΕΕΕΠ Ανδρέας Ποταμιάνος και των Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων Σπύρος Αλεξανδράτος.

Στον χαιρετισμό του ο κ. Κατσιφάρας εξήρε την οργανωτική δομή του Λ.Σ., τις επίπονες προσπάθειες εκτός ωραρίου και αργιών στην προσφορά των υπηρεσιών του Σώματος για την σωτηρία όσων κινδυνεύουν στη θάλασσα και στην αντιμετώπιση περιστατικών μόλυνσης του περιβάλλοντος και διαβεβαίωσε τους παρισταμένους για την αμέριστη βοήθεια του Υ-

πουργείου Ναυτιλίας για τη περαιτέρω ταχύτερη εξασφάλιση ελικόπτρων, πλωτών μέσων και εξοπλισμού για την αρτιότερη οργάνωση του Λ.Σ. Ο Υπουργός Ναυτιλίας σημείωσε ακόμη ότι η Ελλάδα έχει εξασφαλίσει από το Πακέτο Ντελέρ II κεφάλαια ύψους 18 δισεκ. δραχμών, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για τη προμήθεια ελικόπτρων διάσωσης ατόμων που κινδυνεύουν στη θάλασσα, για τα προαναφερθέντα νέα πλωτά μέσα καθώς και για την ηλεκτρονική οργάνωση των υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος.

Η εκδήλωση για την επέτειο των 75 χρόνων του Λ.Σ. έκλεισε με δεξίωση που δόθηκε στους χώρους του Ίδρυματος Ευγενίδου.

INTERKAT A.E.B.E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνουμε την κατασκευήν οποιουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία
ΤΗΛ.: 6623661 - 4 & 6624258 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 6567193

πουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Γιώργος Κατσιφάρας. Οι εργασίες του συνεδρίου θα διαρκέσουν από τις 9.30 μέχρι 13.00.

Τα πλοία των Επιχειρήσεων Αττικής υψώνουν τη γαλανόλευκη

Τα πλοία που ναυπηγούνται στη Γερμανία για λογαριασμό θυγατρικών των Επιχειρήσεων Αττικής θα υψώσουν την Ελληνική σημαία.

Ηδη υπερβλήθηκαν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τα απαιτούμενα έγγραφα για την εγγραφή των πλοίων στα Ελληνικά Μηολόγια.

Ως γνωστό η κατασκευή των δύο επιβατηγών - οχηματαγωγών, που θα ονομαστούν "Superfast I" και "Superfast II" ολοκληρώνεται την άνοιξη του 1995 και θα δρομολογηθούν στη γραμμή Πάτρας - Αγκώνας.

Η συνολική επένδυση είναι της τάξεως των 37 δίσ. δρχ. στην υπηρεσία του επιβάτη, του τουρίστα, του μεταφορέα για να γίνει η σύνδεση της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Ένωση από σύντομη, πιο άνετη και πιο ασφαλή.

Αγορά πλοίου Ro-Ro από τη ΔΑΝΕ

Ένα νέο οχηματαγωγό πλοίο εντάχθηκε πρόσφατα στο δυναμικό της Δωδεκανησιακής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρίας Δ.Α.Ν.Ε.

Πρόκειται για ένα οχηματαγωγό πλοίο τύπου Ρό-Ρό, φινλανδικής κατασκευής και μεταφορικής ικανότητας σε φορτίο 5818 τόννων d.w.

Το πλοίο μπορεί να μεταφέρει 100 τρέιλερ των 12 μέτρων, καθώς και κοντέινερ. Η υπηρεσιακή του ταχύτητα είναι 15 κόμβοι. Το νέο όνομα του πλοίου είναι "Parkhaven" και φέρει σημαία Μάλτας.

Το πλοίο παρεδόθηκε ήδη στους χρονοναυλωτές Van Uden Maritime B.V., που εδρεύουν στο

Ρότερνταμ, και άρχισε μεταφορές από λιμάνια της Βορείου Ευρώπης προς Μεσόγειο.

Η αγορά του νέου πλοίου από τη ΔΑΝΕ εντάσσεται στη φάση της μεγάλης ανάπτυξης που έχει ξεκινήσει η εταιρία και που αναμένεται να κορυφωθεί με την ένταξη της στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Υπενθυμίζεται ότι η ένταξη της ΔΑΝΕ στο Χρηματιστήριο έχει ήδη προκαλέσει το ενδιαφέρον της

Τράπεζας Schrodgers του Λονδίνου και της γαλλικής Banque Worms.

Στα πλαίσια του ίδιου αναπτυξιακού προγράμματος εντάσσεται η έναρξη λειτουργίας ενός ειδικού συστήματος on-line κρατήσεων, που έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή το καλοκαίρι του 1993, καθώς και η σχεδιαζόμενη επέκταση των δρομολογίων της εταιρίας προς Κύπρο, Ισραήλ και Μέση Ανατολή.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΑ

Ο Σύλλογος Σπουδαστών της Ανωτέρας Δημοσίας Σχολής Πλοιάρχων Οινουσσών ευχαριστεί θερμά το Ίδρυμα "Λέων Λεμός" για την μέχρι τώρα προσφορά και ενδιαφέρον του για την ΑΔΣΕΝ/Π. Οινουσσών.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες εκφράζονται στο Ίδρυμα, για τη χορήγηση 20.000 (είκοσι χιλιάδων δραχμών), σε κάθε σπουδαστή, (Δώρο Πάσχα), προς κάλυψη μέρους αναγκών, που προκύπτουν κατά τη διακίνηση και την παραμονή των σπουδαστών στο ακριτικό νησί των Οινουσσών.

Ο Σύλλογος Σπουδαστών της Ανωτέρας Δημοσίας Σχολής Πλοιάρχων Οινουσσών ευχαριστεί θερμά την οικογένεια Χατζηπατέρα για τη δωρεά 50.000 (πενήντα χιλιάδων δραχμών), προς κάλυψη αναγκών του Συλλόγου και της Σχολής, εις μνήμην Μαρίας Ι. Χατζηπατέρα.

Ο Πρόεδρος
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΛΟΓΕΡΑΚΗΣ

Ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ ΕΥΧΑΡΙΣΤΕΙ

Ο Σύλλογος Αποφοίτων Οινουσσών ευχαριστεί τον κ. Νικόλαο Δ. Πατέρα της "Leandros Shipping Co." και την οικογένειά του, για τη συνεχή και αμέριστη συμπαράσταση και βοήθειά του προς το Σύλλογο, με τελευταία δείγματα την δωρεά προς το Σύλλογο: α) ενός φάξ με αριθμό κλήσεως 4824-865 και β) μιας τηλεόρασης που κέρδισαν στην κλήρωση του Συλλόγου της 4.4.94.

Ευχόμαστε ο Θεός να ευλογεί κάθε προσπάθειά τους σε όλους τους τομείς της ζωής τους, και ελπίζουμε το παράδειγμά τους με το αμέριστο ενδιαφέρον για τη ναυτική οικογένεια να έχει πολλούς μιμητές.

Για το Δ.Σ του Σ.Α.Ο.
Ο Πρόεδρος
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΡΡΗΣ

Τα ετήσια βραβεία του Ιδρύματα Πατέρα



Η νεότερη γενιά της Οικογενείας Πατέρα παρακολουθεί τη χορήγηση των προικοδοτήσεων

Σε μία σεμνή τελετή, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιώς στις 23 Μαΐου, έγινε η ετήσια τελετή απονομής γαμπλών δώρων σε κόρες ναυτικών, όπως ορίζει το Ίδρυμα Προικοδοτήσεων του μεγάλου Εθνικού Ευεργέτη, αείμνηστου Καπτάν Γιάννη Δ. Πατέρα.

Σύνοδος της ΔΟΜ στο Λονδίνο

Συνέρχεται στο Λονδίνο από 1-3 Ιουνίου 1994 η σύνοδος της Επιτροπής Αγώνα της ITF κατά των πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας (Fair Practices Committee) και την ΠΙΝΟ θα εκπροσωπήσει ο γενικός γραμματέας Γιάννης Χαλάς, ο οποίος είναι μέλος της παραπάνω Επιτροπής.

Η Ημερήσια Διάταξη της συνόδου περιλαμβάνει, ανάμεσα στα άλλα, έκθεση δράσης της Γραμματείας της ITF, θέματα Ναυτιλιακής πολιτικής (Αναθεώρηση της «πολι-

Στην φετεινή εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους οι βουλευτές και πρώην υπουργοί κ.κ. Αριστ. Παυλίδης, Αθαν. Βαρίνος και Γεώργ. Μισαηλίδης, εκπρόσωπος του Αρχιεπισκόπου Σεραφείμ και ο γεν. γραμματέας της ΠΙΝΟ κ. Γ. Χαλάς.

τικής της Μαδρίτης», Κυπριακή Συλλογική Σύμβαση και συναφή θέματα, δεύτερα νηολόγια, αλλοδαποί ναυτικοί, χαρακτηρισμός επιπλέον νηολογίων σαν σημαίες ευκαιρίας, περιπτώσεις μη συμμόρφωσης με τα προβλεπόμενα από την πολιτική ITF και ανταγωνισμό από φθηνά πληρώματα, θέμα το οποίο υποβλήθηκε από την ΠΙΝΟ.

Σύμφωνα με ασφαλείς πληροφορίες η ΔΟΜ θα αναλάβει μέχρι τα τέλη του έτους την έναρξη καταβολής του αυξημένου μισθολογίου των ναυτικών που προέρχονται από χώρες του Τρίτου Κό-

σμου, καθώς οι οικείες οργανώσεις τους δεν επιθυμούν τη καταβολή αυξημένων αποδοχών, φοβούμενοι τον ανταγωνισμό προσφοράς φθηνότερων πληρωμάτων από άλλες χώρες.

ΠΕΝΘΗ

ΖΑΝΝΗΣ Ε. ΛΕΜΟΣ

1909-1994

Γεννημένος στο τέλος της πρώτης δεκαετίας του αιώνα, έφηβος αντιμετώπισε τον καταγισμό των ναυτιλιακών ανακατατάξεων της εποχής του, τότε που η ιδιαίτερα πατρίδα του, η ναυτομάνα Αιγυπτία εγκατέλειπε τα πανιά και μεταπηδούσε στην αμίση καρβυνοκίνητη ναυτιλία.

Επίλεκτος συνεργός στην οικογενειακή ναυτιλιακή κόνιστρα των τριών αδελφών Λεμούδων/Ζαννίδων Βαγγέλη, Γιάννη και Κωστή, ως πρωτότοκος γιός του Βαγγέλη με τον πατέρα και τους θείους του εδραιώνουν τους στόχους και επαγγελματικούς ναυτικούς στοχασμούς τους διαχρονικά και καταγράφουν στην ναυτική ιστορία τους τα πρώτα ιστιοφόρα και ατμοκίνητα καράβια τους "Γαρουφαλιά", "Σπυρίδων", "Αναστάσιος", "Αριάδνη" και "Αριάδνη".

Η γεννιά του των Λεμούδων/Ζαννίδων τον κατέγραψε στην ιστορία της και τον κράτησε μέσα στην μειωμένη αρρενογονία της, ως τον επιτυχή αθλητή της και τον δικαιωμένο συνετό σκυταλοδρόμο μέχρι την στιγμή, που πρόσφατα στο Λονδίνο έγερσε το κεφάλι στον αιώνιο ύπνο, αυτό το κεφάλι, που δύσκολα λύνιζε στην πολυετή ζωή και μακρόπνοη επαγγελματική σταδιοδρομία του.

Αρτίος και ισόρροπος επιχειρηματίας, κατέληξε δικαιούμενος και υποχρεούμενος να δεχθεί, χωρίς άλλο, τον τίτλο του επιτυχημέ-

νου, όχι μόνο στη θάλασσα, αλλά και στην οικογένεια και την κοινωνική και πατριωτική προσφορά του.

Ο Ζαννής Ε. Λαιμός αγάπησε την θάλασσα των νησιών της Αιγνούςας στην ευρύτερη έννοιά της, την θάλασσα της Αιγνούςας με την ζηλευτή συνθετική της ολοκλήρωση, την θάλασσα, που για τους Αιγνουςιώτες έχει μία ξεχωριστή ιδιαιτερότητα, την θάλασσα, που ο καπιά Ζαννής μπροστά της στάθηκε με θάρρος, τολμηρός ναυτικός, με αποφασιστικότητα και σπάνια επβολή, έμπειρος και

Εκθεση στα πλαίσια των «Ποσειδωνίων»

Κάτι διαφορετικό συμβαίνει φέτος στα «Ποσειδωνία '94» στον Πειραιά.

Η κ. Νικέλλα Καλλιμανοπούλου εκθέτει μία υπαίθρια σύνθεση γλυπτών της «ΣΙΜΑ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ», φτιαγμένη με υλικό από την βιομηχανία και την ναυτιλία.

με το "Θάρρος" εκείνο που είχε όνομα το πρώτο καράβι, που μεταπολεμικά αγόρασε και που μ' αυτό και χάρη σ' αυτό βρέθηκε γενναία

Η έκθεση, στον 3ο όροφο - 3ο επίπεδο - θα εγκαινιασθεί στις 6 Ιουνίου, σε συνδυασμό με την τελετή έναρξης των «Ποσειδωνίων '94» μεταξύ 20.00 - 22.00 μ.μ.

Η κ. Νικέλλα παρουσιάζει επίσης έργα της στην Αίθουσα Τέχνης «Ιλεάνα Τούντα» (Αρματωλών και Κλεφτών 48) στην Αθήνα σε μία έκθεση που ανοίγει στις 9 Ιουνίου.

αντιμέτωπος μ' ένα αγώνα που τελικά κέρδισε.

ΜΙΧΑΛΗΣ Γ. ΧΑΛΚΙΑΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	TDW	Ετος	Παρατηρήσεις
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΜΑΚΕΔΩΝ	Κυπριακή	21.708	1975	Συγκρούστηκε με αλιευτικό σκάφος, σε θέση 37.30 Β, 07. 32 Α, στις 20/5
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Ελληνική	11.133	1972	Υπέστη βλάβη στη μηχανή σε θέση 08.39 Β, 120.27 Α και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	Ελληνική	36.543	1987	Προσάραξε έμφορτο σόγιας, στη Ν. Ορλεάνη, στις 18/5.
ΠΟΛΙΣ	Ελληνική	12.964	1972	Συγκρούστηκε με το κοντερόπλοιο «Caraibe» στον π. Βέσερ στις 10/5.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ	Μάλτας	61.901	1974	Συγκρούστηκε με το τάνκερ «Βασίλειος Χ» ανοικτά της Μήλου, στις 19/5.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215 — 151 24 MAROUSI

PHONES: 6123461 - 6123402
FAX: 6126206 -7
TELEX: 216225 UNIM GR
217469 ARKA GR

SALVAGE MASTERS OF THE WORLD

Nearly a century of remarkable worldwide performance in maritime and offshore operations has gained Wijsmuller a reputation for towage and salvage mastership.

Wijsmuller Salvage B.V. has always been in the forefront of the international salvage industry, and is acknowledged as a world leader in this specialist business.

Expertise, technology and manpower are available at any location on the shortest possible notice – either flown in from our Dutch headquarters or through our global network or local offices and partnerships.



Greek representatives:

Shipcare
20 Kanari Street
Kolonaki Square
106 74 Athens
Phone : (I) 3613100
Fax : (I) 3620949
Telex : 210934

WIJSMULLER

SALVAGE B.V.

Member of the Wijsmuller Group
P.O. Box 510, 1970 AM IJmuiden Holland, Phone : 2550 62666 (24 hrs.)
Fax : 2550 18695, Telex : 41110



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αν και το τέλος Μαΐου είναι κάπως νωρίς για την παραδοσιακή θερινή ανάπαυλα της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, αρκετοί πλοιοκτήτες πιστεύουν ότι η αντιστροφή των ναύλων που είναι ήδη εμφανής στον τομέα των Πάναμαξ μπάηκερς, σύντομα θα συμπεριλάβει και τα μικρότερα μεγέθη.

Στον Ατλαντικό, ένα τυπικό σιτοφορτίο για την Ιαπωνία για φόρτωση Ιουνίου, επέτυχε πρόσφατα ναύλο προς τα δολ. 21,00, σχεδόν 1,5 δολ. κάτω από τα επίπεδα στα μέσα Μαΐου, ενώ τα επίπεδα χρονοναυλώσεων στην ίδια περιοχή μειώθηκαν κατά περίπου 2.000 δολλάρια την ημέρα:

Η ίδια πτωτική τάση είναι εμφανής και στον τομέα των κηπησάιζ, όπου η ανυπαρξία διαθέσιμων μεγάλων σιτοφορτίων από την Νότιο Αμερική είχε σαν αποτέλεσμα την υπερπροσφορά σκαφών στους τομείς των γαιανθράκων και του σιδηρομεταλλεύματος.

Παρόμοια πτωτική εικόνα εμφανίσθηκε στον Ατλαντικό και για τα μπάηκερς χάντυσαιζ, όπου γίνεται εμφανής η αύξηση της προσφοράς χωρητικότητας. Κάπως καλύτερες ήταν οι συμφωνίες που πέτυχαν ορισμένα χάντυμαξ μπάηκερς για ταξίδια από την Ευρώπη και την Ανατολική Μεσόγειο για την Απω Ανατολή.

Τέλος, η αγορά των τουνντέκερς έδειξε σημεία ανόδου στην Ευρώπη, όπου η απουσία μεγάλων πλοίων ανοικτού καταστρώματος προκάλεσε προβλήματα στους ναυλωτές. Δυσκολίες αντιμετωπίζουν και οι μεγάλοι όγκοι εμπορίας ζάχαρης, στην κάλυψη των φορτίων τους από την Βραζιλία, ενώ θετική ζήτηση εμφανί-

σθηκε για μεταφορές φορτίων ξηλείας από τη Δυτ. Αφρική.

Μερικές αντιπροσωπευτικές ναυλώσεις στις κύριες περιοχές:

Σιτηρά:

- 54.000 τον. Κόληπο ΗΠΑ για Ταιβάν, δολ. 24,25, 10.000/4.000, αρχές Ιουνίου.

- 50.000 τον. Σάντος για Ιαπωνία, δολ. 25,25, 5.000, μέσα Ιουνίου.

- 49.000 τον. Ανω Ρίβερ Πηίτ και Βραζιλία για Βαρκελώνη, δολ. 19,25, 18 ημέρες, Ιουνίου.

- 25.000 τον. Κόληπο ΗΠΑ για Μομπάσα, δολ. 32,50, 5 ημέρες/1.800 τον., άμεση.

- 20.000 τον. Κόληπο ΗΠΑ για Α-νατολ. Ακτή Μεξικού, δολ. 22,50, 4 ημέρες/2.000, τέλη Μαΐου.

- 23.500 τον. Σαουθάμπτον για Τυνησία, δολ. 18,50, 4.000/2.000 τον., Μαΐου 25-31

- 20.000 τον. Κόληπο ΗΠΑ για Α-νατολ. ακτή Μεξικού, δολ. 9,25, 4 ημέρες/ 3.500 τον. Μαΐου 15-19.

-Σιδηρομεταλλεύματα:

- 140.000 τον. Δυτική Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 5,00, φόρτωση κλίμακας/30.000, αρχές Ιουλίου.

- 130.000 τον. Τουμπαράο για Μπενόου, δολ. 10,75, φόρτωση κλίμακας/15.000, τέλη Ιουνίου.

- 100.000 τον. Σεπετίμπα Μπαίν για Κεμπέκ, δολ. 6,65, 40.000/15.000, μέσα Ιουνίου.

Γαιάνθρακες:

- 140.000 τον. Χέιποιντ για Κωνσταντζα, δολ. 11,00, 30.000/15.000, τέλη Ιουνίου.

- 90.000 τον. Κόληπο ΗΠΑ για Κωνσταντζα, δολ. 9,50, 4.000/2.000, Ιουνίου 10-30.

- 60.000 τον. Μαρακάμπο για Υμουίντεν, δολ. 9,85, 20.000/2 ημέρες, αρχές Ιουνίου.

Λιπάσματα:

- 50.000 τον. Τάμπα για Κίνα, δολ. 22,50, 25 ημέρες, Ιουνίου 7-12.

- 12.000 τον. Τζουμπάιτ για Ινδία, δολ. 14,50, 4.500/1.200, Ιουνίου 7-12.

Διάφορα:

- 50.000 τον. βωξίτης, Τρομπέτας για Μπέρσαιντ, δολ. 8,85, 22.000/12.000, Ιουνίου 7-12.

- 20.000 τον. σκράπ, Λίβερπουλ για Βομβάν, δολ. 34,75, 2.500/1.200, τέλη Μαΐου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Όπως προαναφέρθηκε, στο τομέα των Πάναμαξ μειώθηκαν τα ημερήσια κέρδη καθώς τα τελευταία ταξίδια στον Ατλαντικό συμφωνήθηκαν στα δολ. 9.000, ενώ τα κυκλικά ταξίδια για Απω Ανατολή σταθεροποιούνται στα δολ. 10.200 - 10.500.

Σύγχρονα Πάναμαξ ναυλώθηκαν για 3-4 μήνες στην καλύτερη περίπτωση στα δολ. 11.000 την ημέρα, ενώ τα μπάηκερς που συμφωνούνται με επαναπαράδοση προς τη Δύση εξασφάλισαν ναύλους μεταξύ δολ. 7.000-7.500.

Στον τομέα των χάντυμαξ και χάντυσαιζ, παρά τις φήμες για σημαντική πτώση των ναύλων στα μικρότερα πλοία, Ιαπωνικά ναυλομεσιτικά γραφεία έκλεισαν μπάηκερ των 29.000 τον. d.w. ναυπήγησης του 1985, για κυκλικό ταξίδι Ιαπωνία - Μεγ. Λίμνες με ναύλο δολ. 8.800 την ημέρα, και ένα πλοίο 28.000 τον. d.w. ναυπήγησης του 1982, για ταξίδι από Αυστραλία για Ιαπωνία, στα

δορ. 8.500 την ημέρα, πηλόν δορ. 160.000 για ταξίδι υπό έρμα. Πάντως οι παρατηρητές σημείωναν ότι ένας αριθμός χάντυς αναζητούσε απασχόληση στις περιοχές της Ανω Ανατολής και της Νότιας Αφρικής και προέβλεπαν ότι στο άμεσο μέλλον οι ναύηοι θα επιστρέψουν στα προ δύο μηνών, χαμηλότερα επίπεδα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η ναυθαγορά των μεγάλων δεξαμενοπλοίων εξακολουθεί να προκαλεί απογοήτευση σ' όσους ασχολούνται άμεσα ή έμμεσα με αυτή, καθώς οι ναύηοι των U/VLCC's έφθασαν στα νέα κατώτατα επίπεδα των WS 30-32,5.

Τήν τελευταία εβδομάδα του Μαΐου, και παρά τη ναύηωση πηλόν των 20 μεγάλων πλοίων στον Περσοαραβικό Κόλπο, τα VLCC για Ανατολή και Δύση κλεί-

νονταν περί τα WS 30-31,5, ενώ τα ULCC για ταξίδια προς την Ερυθρά στα WS 30.

Οι περισσότεροι ναυτομεσίτες μεγάλων πετρελαιοφόρων σημείωσαν ότι είναι πέραν κάθε λογικής εξήγησης πως οι πλοιοκτήτες καταφέρνουν να συνεχίζουν να λειτουργούν τα πλοία τους με τόσο χαμηλά επίπεδα ναύηων και τις σημερινές τιμές καυσίμων που μειώνουν περισσότερο τα επίπεδα κέρδους.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις τους μέχρι τις 25 Ιουνίου θα υπάρχουν διαθέσιμα, στον Περσοαραβικό Κόλπο, 75 VLCC και ULCC με συνολική χωρητικότητα 20 εκατομ. d.w.

Οι ναύηοι για ταξίδια από την Δυτική Αφρική έχουν για μία ακόμη φορά πέσει σε απαγορευτικά επίπεδα καθώς ένας ναυηωτής, έχοντας μόνο δύο προσφερόμε-

να κατάλληλα σκάφη στο μέγεθος του ενός εκατ. βαρελιών, επέτυχε να καλύψει τις ανάγκες του στα WS 65 για ταξίδια προς τον Κόλπο ΗΠΑ με έξτρα 2.5 μονάδες για ταξίδι για την Ατλαντική ακτή των ΗΠΑ και έξτρα 2.5 μονάδες για εκφόρτωση Αγγλίας - Ευρώπη - Μεσόγειο.

Η κατάσταση στη Μεσόγειο παρέμεινε χωρίς αλλαγή με τα δεξαμενόπλοια μεγέθους Αφραμαξ να επιτυγχάνουν ναύηους μεταξύ WS 90 και WS 97,5 για ενδομεσογειακά ταξίδια, ανάλογα με τον τελικό λιμένα εκφόρτωσης. Για τα μεγάλα δεξαμενόπλοια μεταφοράς ενός εκατ. βαρελιών, οι ναύηοι ήταν κάπως χαμηλότεροι στα WS 65 για ταξίδια μεταξύ Μεσογείου και ΗΠΑ και WS 72,5, για την ΒΔ Ευρώπη.

Η ζήτηση μειώθηκε στην περιοχή της Καραϊβικής με τους ναύηους για τα φορτία των 75-

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

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

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΟΗ: (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. ΑΟΗ: (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.**

80.000 τον. αργού να σημειώσουν πτώση περί τα WS 100 για εκφόρτωση στον Κόλπο ΗΠΑ και την Ακτή του Ατλαντικού, ενώ ένα ταξίδι στην Βραζιλία κλείσθηκε στα WS 95.

Τέλος, στην αγορά της Βόρειας Θάλασσας, το επίπεδο της ζήτησης είναι χαμηλά και οι ναυήλοι κυμαίνονται στα περιορισμένα επίπεδα των WS 92,5-95 για σκάφη μεγέθους Αφραμάξ στην περιοχή. Ένα δεξαμενόπλοιο μεγέθους Σουέζμαξ κλείσθηκε για ταξίδι από το Χάουντ Πόντ για το Χάιφα στα WS 72,5, ενώ ένα VLCC από το Σάιθιμ Βόες για τον Κόλπο ΗΠΑ αποδέχθηκε WS 38,5.

Στην αγορά καθαρών προϊόντων, οι πρόσφατες ναυλώσεις δείχνουν την προσπάθεια των πλοιοκτητών να διατηρήσουν τους ναυήλους, ενώ πάντως οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές εμφανίζονται μάλλον ευοίωνες.

Στην αγορά της Μέσης Ανατολής τα φορτία των 55-60.000 τόνων για την Ιαπωνία κλείνονται στα WS 160, ενώ για προορισμούς στην Απω Ανατολή και την Βραζιλία οι ναυήλοι κυμάνθηκαν περί τα WS 145.

Για μικρότερα φορτία από την ίδια περιοχή οι ναυήλοι ήταν σχετικά χαμηλότεροι με πολλή φορτία των 30.000 τον. να κλείνονται με προορισμό την Ινδία στα WS 200.

Παρόμοιες μικρές μειώσεις στα επίπεδα των ναυήλων ήταν ορατές και στη Μεσόγειο, όπου οι μεταφορές νάφθας των 26.000/27.000 τον. κλείνονταν στα WS 200-205, ενώ οι ναυλώσεις για μεταφορά βενζίνης με εκφόρτωση στην Αγγλία, Ευρώπη ή Μεσόγειο κλείνονταν στα WS 160.

Περιορισμένο ήταν το ενδιαφέρον για μεταφορές φορτίων αμύλου τύπου Mogas μεγέθους 50-60.000 τον. από Εύξεινο Πόντο στη Μέση Ανατολή, καθώς και φορτίων των 80.000 τον. βενζίνης από τη Δυτική Μεσόγειο για τη Σιγκαπούρη.

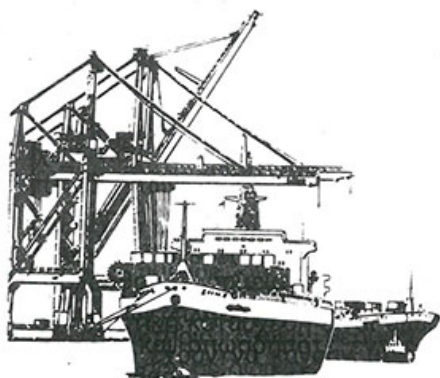
Τέλος, στην Καραϊβική υπήρξε πολύ μικρή ζήτηση και πολλή

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

EUROPE	IFO/380	IFO/180	MDO
Rotterdam	81	86	137
Hamburg	87	92	143
Great Belt	94	97	149
Le Havre	97	104	168
Falmouth	97	104	173
Kiel Canal	93	98	142
Augusta/Genoa	98	104	170
Piraeus	91	95	154
MIDDLE EAST			
Suez Canal	-	101	205
Jeddah	-	102	238
Ras Tanura	-	100	207
U.A.E. Off-shore	84	94	188
AFRICA			
Dakar	109	119	184
Las Palmas	92	100	158
Ceuta	94	100	158
Durban	-	94	190
FAR EAST			
Colombo	-	96	291
Hong Kong	105	108	173
Singapore	90	94	150
Tokyo Bay	110	112	238
Sydney	-	121	212
AMERICAS			
Montreal	92	94	176
New York	88	93	177
Hampton Roads	85	89	175
Houston	81	85	149
New Orleans	78	82	145
Los Angeles	88	92	212
Cristobal	89	99	178

διαθέσιμα σκάφη, με αποτέλεσμα την πτώση των ναυήλων για τα φορτία των 30.000 τον., για την ακτή Ατλαντικού κάτω από WS

200 ενώ για μεγαλύτερα φορτία των 40.000 τον. οι ναυήλοι κυμάνθηκαν περί τα WS 150.



NAFTIKA CHRONIKA

The ISF Year 1993/94

The International Shipping Federation (ISF) has published its annual review of manpower developments in the shipping industry. "The ISF Year 1993/94," which has been issued in advance of the meeting of the ISF Council in Madrid on May 25, and in his introductory remarks, the ISF President, Juan Kelly, outlined the principal task facing ISF:

"We can no longer assume that we will continue to be blessed with a ready supply of high quality seafarers. Difficulties are foreseen in finding future seafarers of appropriate calibre. Our objective, simply stated, must be to help shipowners to achieve quality operation through consistent levels of seafarer competence in a framework of balanced legislation."

Kelly continued by summarising recent developments: "Improved training techniques are being formulated, more attractive career paths created and recognition given to the need for shipowners to apply the good working and living conditions offered by the great majority."

These developments, plus a detailed commentary on current industrial relations and training issues, are elaborated upon in the ISF Year.

HCS honours former Presidents

In a welcomed development within the Greek shipping industry, the Hellenic Chamber of Shipping rewarded the accomplishments of Nikos Nomikos, Kostas Fafalios and Giorgos Lanaras and nominated these three gentlemen as its honorary presidents.

The event was honoured by the presence of the Minister of Merchant Marine, George Katsifaras; the Ministry's Secretary, Alex. Goulielmos; previous Merchant Marine Ministers, Alex. Papadongonas and Arist. Pavlidis and leaders of the Greek Shipowning Associations, namely Yiannis Goumas, Andreas Potamianos and Spyros Alexandratos. The president of the Hellenic Chamber of Shipping, Costas Comninou, in his praise for the three honoured individuals, emphasised that their contributions to the development of a dynamic Greek shipping industry constitute an example for their successors who continue their fruitful efforts.

IMO's recommendations revise Turkey's rigid proposals for navigation in the Bosphorus

IMO's Maritime Safety Committee (MSC) has now produced a list of safe navigation recommendations for the Bosphorus Strait, which are due to be adopted by the Organisation's general assembly on November 24 this year.

These recommendations require all vessels to observe the traffic separation schemes (TSS) and conform with the terms of the 1936 Montreux Convention covering free passage in the waterways.

IMO's measures differ significantly from the rigid demands for control of shipping transiting the straits, which Turkey put forth for approval, in hope for their enforcement by next July. The main opposition on Turkey's proposals came from Greece and Russia, as well as from other IMO member-countries, namely Romania, Bulgaria, Cyprus, Oman and the Ukraine, which complained that the original Turkish regulations make practically null and void the rules and recommendations drafted within the framework of IMO's Maritime Safety Committee.

So far Turkey, who was supported by the United States in its efforts to evade the issue, has avoided giving a clear answer as to whether she is still poised to insist on mandatory application of its navigation rules for Turkish-flagged ships, as it has repeatedly stated that every nation has the right to enact its own safety and marine environmental protection regulations.

Stunning spectacular celebrates Baltic Exchange's 250 years

1,500 members and their guests celebrated 250 years of the world's oldest and premier shipping Exchange at Greenwich's historic National Maritime Museum on May 24.

Speaking to shipbrokers, shipowners and cargo interests from all over the world, his Royal Highness The Duke of Edinburgh, who is a member, proposed a toast to the Exchange.

Amongst other principal guests were the Lord Mayor and the Lady Mayoress, Maersk Mc-Kinney Moller, the Greek Ambassador, Mr. Gounaris, the Secretary of State for Transport and Mrs. MacGregor and Lord Tonypany.

The Exchange, which generates some 3/4 of a billion dollars in overseas earnings from commissions on chartering, and buying and selling of ships, is a key part of the City's maritime infrastructure. As well as Baltic Exchange brokers, those represented at the banquet included maritime lawyers, international shipping organisations, financiers, insurers and classification societies who are all part of the inter-dependent shipping services in the U.K.

Guests were treated to a dazzling time journey through the Exchange's history in the courtyard of the Queen's House at the Maritime Museum.

Posidonia's Forum

Every two years within the framework of events of the biennial shipping exhibition, Posidonia's Forum is organised, which this year will examine the repercussions in world shipping following the recent General Agreement on Trade and Tariffs (GATT).

Under the chairmanship of Yiannis Goumas, president of the Union of Greek Shipowners (UGS), the event will take place at the Athenaem Inter-Continental on June 9, and participants will be welcomed by the Greek Minister of Merchant Marine, Giorgos Katsifaras.

Among the speakers at this year's Forum is Russel Sunderland, deputy secretary U.K. Department of Transport and chairman of the OECD's Maritime Transport Committee, Yiannis C. Lyras, vice president of UGS and president-elect of the European Shipowners Association (ECSA), Ernest J. Corrado, president of the American Institute of Merchant Shipping and David Hartridge, director Trade in Services Division, GATT.

SOLAS to include ISM Code

Sixty six states, members of IMO, signed on May 24 the final act of the SOLAS Conference which added three new chapters to SOLAS.

Chapter IX refers to the International Safety Management Code (ISM) which becomes part of SOLAS and will be imposed as from January 1998 to all

passenger ships without tonnage restrictions and to all tankers and bulk carriers, larger than 500 gross tonnes.

According to the Conference's decision the implementation of the ISM Code on drycargo ships of 150-500 gross tonnes is left to the discretion of the maritime administrations of member states.

Chapter X refers to safety measures for high speed special crafts, while Chapter XI which will be enforced in July 1995 calls for increased inspection standards for tankers and bulk carriers. Secondly, each vessel must have an identification number which must be written on all ship certification documents and; thirdly, the right to arrest any vessel in a port of a country which has ratified SOLAS in case the port state inspection confirms that the captain and crew are not educated in the basic procedures concerning ship's safety.

Bank of Greece fights to avoid drachma devaluation

Following the Greek government's decision to proceed to free drachma convertibility as from May 16, the Bank of Greece is estimated to have, thus far, spent more than \$1 billion to fight speculation against the drachma and its devaluation versus the strong international currencies.

In addition, the inter-bank lending rate in Greece has been increased up to a record 200 percent, which has drained deposits of most commercial banks.

According to Athens-based financial analyst, Constantine G. Pervanas, of G.A. Pervanas Securities S.A., this recent turmoil has resulted in the weakening of the Athens Stock Exchange as investors preferred to acquire deposit funds in foreign currencies or high interest earning government bonds with clause of ECU and USD, which he estimates to have absorbed another GRD 200 billion in the last issue on May 17 and 18.

Investors, currently wishing to protect funds available are guided by Mr. Pervanas to look into export-oriented companies listed on the Athens Stock Exchange, i.e. large textile, cement and food & beverage companies and others with considerable assets in property (high valued land and buildings), i.e. banks, as well as in investment companies, provided these had foreseen recent pressure on the drachma and have taken adequate cover.

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

In Spain/Now also in Tarragona:

HELLENICA MARITIMA S.L.

**Shipagents, Shipbrokers, Bunkers
SERVING IN SPAIN AND GIBRALTAR**

C./Nou de St. Pau, 5, 10, 4a
43004 TARRAGONA

Phone: 77/233 123
Fax: 77/234 223
Telex: 53513 GRECO E.
Movil: 908/891675
Cable: HELLENICA
A.O.H.: 3/33 49 279
Cpt. L. Moulas

Managing Director: Cpt. LEONIDAS MOULAS

GREEK COMPANY TO SERVE AND PROTECT THE GREEK INTERESTS



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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	προς Μπαγκόγκ 4/3	ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΗΣ (δ.)	74	123126	ε. Φουτζέιρα 2/3
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234	προς Ιαπωνία 7/3	ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	προς Ναγκόγια 10/2
ΑΒΙΝ ΟΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 11/2	ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	προς Μομπάσα 22/2
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	προς Ρωσία 28/2	ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	προς Γιβραλτάρ 23/2
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261	α. Ηστ Λόντον 20/2	ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Σοκάντε 7/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909	προς Ν. Αμερική 10/3	ΑΜΦΙΩΝ	77	14584	προς Αλεξάνδρεια 6/3
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Χόγκ Κογκ 23/2
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	προς Κουϊντάο 4/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Μαρόκο 9/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	ε. Κοπέρ 8/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	προς Χιμέι 5/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009	α. Ασντοντ 8/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	ε. Κόμπε 21/2
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Τάμπα 19/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	προς Κουήνσλαντ 14/2
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684	προς Τουρκία 8/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Τζέντα 18/2
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	στο Βανκούβερ 11/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	προς Μομπάσα 25/2
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	προς Ν. Ορλεάνη 28/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΣΝΤΟΜ	74	13348	προς Υεμένη 19/2
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	α. Ακαμπά 20/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Πασίρ Γκουιντάγκ 17/2
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	προς Αμστερνταμ 6/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Ταβιάν 2/3
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Αμβέρσα 2/3
ΑΘΗΝΑ	78	29877	προς Ιαπωνία 19/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	προς Ματαράνι 18/2
ΑΘΗΝΑ	87	24536	προς Σουέζ 7/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	13889	προς Ζανζιβάγκ 6/2
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552	ε. Γένοβα 4/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	προς Ιαπωνία 24/2
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	ε. Κασίμα 24/2
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	προς Ταμπίκο 1/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	ε. Μπουσάν 28/2
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	84	16800	προς Μόντρεαλ 6/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΙΣ	74	13631	προς Μπαγκόγια 21/12
ΑΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	α. Τάμπα 23/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑΙΝΤ	93	81569	προς Ιαπωνία 1/3
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6993	προς Αμβέρσα 25/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	προς Κασίμα 1/3
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	20960	ε. Λ. Τσάρλς 22/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	προς Τουρκία 27/2
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Γκάλβεστον 25/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246	προς Ινδονησία 2/3
ΑΚΡΟΠ	83	35911	α. Αλεξάνδρεια 4/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	79	10993	προς Αυστραλία 28/2
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	α. Τζουαίμα Τέρμ. 25/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569	προς Ισπανία 4/3
ΑΚΤΗ	77	14998	προς Βομβάη 5/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Μπελαγουένα 27/1
ΑΛΑΣΚΑ ΡΕΗΝΜΠΟΥΥ	85	13898	προς Κίνα 4/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	93	81120	προς Τουμπαράο 2/3
ΑΛΒΕΤ	77	9083	προς Μομπίλ 28/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13633	προς Νορκοβίγκ 12/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	προς Μπουλών 16/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	προς Μπαγκόγκ 1/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284	μετ. «Ορσόλα Β.» (π.)	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	ε. Αμπιτζάν 31/1	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Βάστο 23/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	68	25399	πρ. «Άγιος Μακάριος»	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	προς Κίνα 24/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633	προς Γκντάνσκ 8/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	77	15378	ε. Αμβέρσα 2/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΜΕΛΙ	71	14584	προς Λός Αντζελες 28/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΞ ΤΑΙΓΚΕΡ (δ.)	83	5280	α. Ν. Ορλεάνη 19/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	75	17693	πρ. «Ιρένες Μπλέσιγκ»	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	α. Φιουμτσίνιο 4/3
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Σαλβαντόρ 23/2	ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275	α. Νταμμάμ 24/2
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	προς Ιαπωνία 22/2	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Τσίμπα 1/3
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Χιούστον 6/3	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Ιαπωνία 18/2
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς Πόρτ Ορντάξ 10/2	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Οίτα 15/2
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Μπουεναβεντούρα 23/2	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Φώλεν 7/2
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000	προς Κουϊντέρο 11/2	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 14/1
ΑΛΜΑΡ	86	22301	πρ. «Μαλλέκο»	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Ισπανία 4/3
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Ιαπωνία 19/2	ΑΝΕΜΗ	78	9485	ε. Ωκλαντ 5/3
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	προς Σιγκαπούρη 26/2	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Ακαμπά 26/2
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103	προς Ντόρμπαν 4/3	ΑΝΝΑ	81	30852	ε. Νταμμάμ 7/2
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	προς Κόλπο ΗΠΑ 25/2	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	προς Τόκιο 9/2
ΑΛΦΑ ΜΠΕΡΙΒΕΡΥ	85	14283	προς Χάτσινχο 13/2	ΑΝΤΕΝΤΣΟΦ	81	18648	προς Λός Πάλαμς 4/3
ΑΛΦΑ ΣΑΝ (δ.)	72	52440	επωλήθη αλλοδαπούς	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826Α	πρ. "Venture Star"
ΑΛΦΑ ΣΚΑΥ	74	52459	προς Αργεντινή	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	προς Μούγκα 5/3
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818	επωλήθη αλλοδαπούς	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Πειραιά 7/2
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731	προς Μπαχραϊν 10/2	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Ταϊτσούγκ 7/
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Αντοφαγκάστα 10/2	ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	προς Τζακάρτα 13/2
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	προς Τουρκία 26/2	ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913	προς Μπολόν 23/2
ΑΜΑΖΩΝΙΑ	77	9328	α. Αμπενρόα 2/2	ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17365	διάλυση Τουρκία
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	123126	ε. Τζέμπελ Αλι 21/2	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	38059	α. Κέητ Τάουν 1/2

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792	δ. Παναμά 20/2	ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	ε. Νάπολη 1/2
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	ε. Κίγκτον 22/2	ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589	προς Θεσσαλονίκη 1/3
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι.			προς Α. Αντζελες 20/2	ΒΟΡΗ	84	20009	προς Ν. Ορλεάνη 3/2
ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000	προς Χίλη 12/2	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΩΝΗΣ Π.	84	41726	επισκ. Πειραιά 7/1	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	79	32607	προς Πόρτο Σουδάν 8/3
ΑΓΙΑΝΕΜΟ (δ.)	75	42820	προς Αίγυπτο 11/2	ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΝΟΙΑ (δ.)	81	26408	προς ΗΠΑ 25/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	13767	πρ. «Ιφιγένεια»
*ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑΙΟΝ	77	38484	ε. Νοβοροσίσκ 19/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Ντουάλα 22/2
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	προς Σίντα Τέρμ. 20/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ			
ΑΡΓΚΟΥ (δ.)	76	19-16	προς Γιβραλτάρ 3/3	ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Πειραιά 28/1
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	προς Πόρτο Μιράντα 13/2	ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	75	122627	ε. Φουτζέιρα 1/3
ΑΡΓΟΝΗΣΙ	77	19378	α. Γιούποροτ 27/2	ΓΙΟΥΝΙΤΥ VII	71	1982	ε. Μπρίντιζι 6/3
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500	προς Χαζίρα 13/2	ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΙΝΤ	83	21200	ε. Ν. Ορλεάνη 5/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895	α. Χιούστον 25/2	ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Ντάρμπαν 7/3
ΑΡΕΤΗ	73	13631	προς Μπαγκόγκ 3/2	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΑΔΕΛΑΙΔΑ	76	38724	ε. Λονδίνο 7/3
ΑΡΗΣ	86	27012	ε. Ρόττερνταμ	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	ε. Κοπέρ 2/3
ΑΡΗΤΗ	89	23459	προς Ιντσόν 4/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	81	35687	πρ. «Banda»
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Πειραιά 7/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΙΡ	76	38724	ε. Πόρτο Πλάτα 23/2
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	ε. Πειραιά 23/2	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΑΡΙΩΝ	73	13633	μεταφορές Ρεθύμνου	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Ν. Ορλεάνη 5/3
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	δ. Παναμά 24/2	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Πόρτο Καμπέλλο 23/2
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	προς Γκάλφορτ 5/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	ε. Αλεξάνδρεια 1/3
ΑΡΚΑΣ	88	36309	υπέστειλε σημ. Μάλτας	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	α. Βανκούβερ 19/2
ΑΡΜΑ	81	9639	α. Ασνοντ 1/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291	προς Αντοφαγκάστα 18/2
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	63	3276	ε. Πόρτ Χέντλαντ 9/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Γιβραλτάρ 4/3	ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	προς Αλγερία 28/1
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Ονσάν 18/2	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Ρίο Χάινα 26/2
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336	προς Χάμπτον 4/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	προς Ν. Ορλεάνη 4/2
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Φιλαδέλφεια 10/2	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Σαλβαντόρ 25/11
ΑΡΤΕΜΙΣ			προς Φιλιππίνες 6/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	α. Ν. Ορλεάνη 3/3
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	προς Ιαπωνία 18/2	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	ε. Ιλιτσέβσκ 16/2
ΑΡΤΕΜΩΝ	84	22851	ε. Ταρραγκόνα 2/3	ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Πούντα Καρντόν 17/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	προς Αμπιτζάν 20/2	ΓΟΡΤΥΣ	93	38300	α. Νιούκαστλ 23/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Τζέντα 22/2	ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	ε. Κολούμπια 6/3	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	προς Ινδία 4/3
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837	επισκευές Πειραιά 25/11	ΓΟΥΙΜΕΑ	84	34253	στη Γιοκοχάμα 8/3
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Κωνσταντίνος 21/2	ΓΟΥΙΝΤ ΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	προς Χόγκ Κόγκ 2/3
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	77	56003	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Φλάσσιγκ 10/3
ΑΣΤΗΡ	74	13363	ε. Κήλαγκ 27/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Βανκούβερ 3/3
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285	προς Σιγκαπούρη 23/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	ε. Καοσιούγκ 18/2
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285	προς Σάνκ ΑΝΚΟΡ. 23/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Σιγκαπούρη 26/2
ΑΣΤΡΟ ΓΑΜΜΑ (δ.)	75	117285	προς Παναμά 16/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Σιγκαπούρη 25/2
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	προς Αρούμποα 4/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Σιγκαπούρη 28/2
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	προς Κιουρασάο 23/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Λός Αντζελες 1/3
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	ε. Γιούροπορτ 16/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	α. Τομακομάι 12/2
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	73	19922	στη Βομβάη 9/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	προς Σέτε 21/2
ΑΤΕΝΙ	82	30325	ε. Κούλ ντέ Σάκ 27/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	προς Αμπον 8/2
ΑΤΙ	68	35986	προς Λά Πλάτα 19/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	α. Ράς Τανούρα 3/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339	ε. Πόρτ Μωχ. μπίν Κασίμ 1/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	προς Φρημάντλ 9/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	προς Ιζαμπέλ 11/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Ν. Ορλεάνη 6/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	προς Αλγερία 17/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	86	35954	προς Καοσιούγκ 4/3	ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς Σκίγκτα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	προς Αρζίου 1/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	προς Κόλπο ΗΠΑ 3/3	ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Σκίγκτα 4/3
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	ε. Μάλμο 28/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 8/2
ΑΤΛΑΣ	77	11804	προς Ελλάδα 25/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Γιοκαίτσι 27/2
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Κάδιξ 4/3	ΓΟΥΟΛΡΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Αρζίου 26/2
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	ε. Γκουγιάμας 13/2	ΓΟΥΟΛΡΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	διάλυση Πακιστάν
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙΟΝ	82	11987	προς Αίγυπτο 13/2	ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Κίγκτον 20/2
ΑΦΡΟΣ	70	18326	προς Μπ. Αμπάς 4/3	ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716	προς Ηράκλειο 24/2	ΔΑΦΝΗ	84	35746	ε. Πόρτλαντ 3/3
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	ε. Πειραιά 3/3	ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	ε. Καοσιούγκ 17/2
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12688	α. Πειραιά 25/2	ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Μιλάζο 1/3
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	ε. Πειραιά 22/2	ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Χαχαβεν 8/3
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	προς Πειραιά 8/3	ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601	προς Φουτζέιρα 4/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809	προς Μασάουα 4/3	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Ν. Υόρκη 4/3
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧVI (δ.)	69	1561	ε. Χόγκ Κόγκ 12/2	ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	78	12238	προς Ματάνζας 10/3
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986	α. Φός 13/2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	ε. Κολούμπια Ρίβερ 25/2
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	προς Λα Σκίρα 2/3	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν..	73	45502	προς Γιβραλτάρ 21/2
ΒΕΝΙ (δ.)	76	89856	πρ. «Μαντράκι	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	προς Τουμπαράο 2/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349	ε. Αλεξάνδρεια 4/3	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	34414	ε. Φουτζέιρα 24/2
ΒΗΤΑ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	76	13993	προς Ν. Ορλεάνη 3/3	ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	ε. Πειραιά 26/2
ΒΙΒΗ Μ	78	1600	ε. Καοσιούγκ 20/2				
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	81	36031					
ΒΙΤΑΛΙ	82	34510					

ΔΙΟΝ (δ.)	84	22097	προς Καράτσι 2/3
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	ε. Βόλο 2/3
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Βαρκελώνη 28/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΛ	76	37661	προς Ταβιάν 2/3
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Ν. Ζηλανδία 24/2
ΕΒΙΑ	61	10029	διαγράφεται
ΕΒΜΑΡ	76	16398	προς Μαντράς 6/3
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	προς ΗΠα 31/12
ΕΘΝΟΣ	77	16726	στο Βανκούβερ 21/2
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282	προς Σαγκάη 24/11
ΕΙΡΗΝΗ	87	24536	ε. Λάς Πλμας 11/11
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	ε. Γιούροπορτ 10/3
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	70	1595	ε. Πειραιά 17/2
ΕΙΡΗΝΗ Β.	78	46178	ε. Πρίνς Ρούπερ 13/2
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747	α. Κεμπέκ 27/2
ΕΑ ΦΛΑΜΕΝΚΟ'	89	36800	προς Καράτσι 20/2
ΕΛΒΕΤΑ	76	10805	α. Φλάσιγκ 3/3
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Σακάνιτε 7/3
ΕΛΕΝΗ	71	8630	σημαία Μάλτας
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	στον Πειραιά (αποθήκη)
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667	ε. Χόγκ Κόγκ 10/3
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085	προς Λούπη Τέρμ. 3/2
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΠΑΡΑΝΤΑΙΖ (δ.)	75	146263	επισκ. Μπαχραϊν 20/1
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992	στο Λάγος 9/5/93
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Καζαμπλάνκα 22/12
ΕΛΠΙΣ	84	37472	προς Ν. Κορέα 8/2
ΕΜ. ΞΑΝΘΟΣ	83	19066	πρ. "Filipinas"
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Ιαπωνία 24/2
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	δ. Δαρδανέλια 16/2
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	προς Πειραιά 8/3
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	αργεί Πειραιά
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	α. Φόξ 28/2
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985	ε. Ικουίτος 3/3
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	αργεί Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	προς Σουραμπάγια 15/2
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Κόρπους Κρίστι 24/2
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Ρίο Γκράντε 6/3
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	επισκ. Πειραιά 15/1
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Μπελέμ 27/2
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	προς Τουρκία 2/3
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	80	25728	προς Πόρσμουθ 16/2
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Αλεξάνδρεια 4/3
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Ρεϊνιόν 21/2
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε Φιλαδέλφεια 11/2
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	προς Κίνα
ΖΑΝΤΕ (δ.)	75	132798	προς Υεμένη 14/2
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201	προς Μπαγκόγκ 6/3
ΖΗΝΩ	81	23100	προς Σιγκαπούρη 8/2
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	προς Σιγκαπούρη 1/3
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Γένοβα 7/3
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Γένοβα 28/2
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	ε. Χάιφα 8/3
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	επισκ. Ασάνο 15/2
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Σιγκαπούρη 20/2
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	προς Κασσιούγκ 5/3
ΖΙΝΙ	76	11348	προς Πειραιά 9/2
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973	προς Κούβα 24/2
ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Ταϊβάν 6/3
ΗΡΩ	76	1712	προς Γιαντάι 2/2
ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	81	16700	προς Καναρύ 19/2
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	προς Γιβραλτάρ 6/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Π. Σεντράλ 16/2
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (μ.)	68	12660	ε. Βόλο 26/2
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	προς Ιαπωνία 27/2
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	προς Νητηρόιτ 26/2
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Σάντο Πέντρο 6/3
ΘΕΛΗΣΙΣ	79	89-5	προς Αλεξάνδρεια 5/3
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	προς Ταϊβάν 23/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	83	22076	προς Αίγυπτο 16/2

ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Ταϊτσούγκ 26/1
ΘΕΤΙΣ	93	38891	προς Ινδονησία 2/3
ΙΚΑΡΙΑ (δ)	77	125249	πρ. «Eastern Courage»
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	προς Σκωτία 26/2
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Γένοβα 3/3
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	προς Παρανάγουα 5/3
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΑΞΥ	72	9964	διαγράφεται
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	84	23646	ε. Λάγος 11/2
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	ε. Χόγκ Κόγκ 23/12
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	προς Λάς Πάλμας 4/3
ΙΟΝΙΚΟΣ (δ.)	81	70853	προς Ντουμάι 24/2
ΙΟΣ	85	34400	ε. Νιούκαστλ 8/3
ΙΡΕΝΕΣ ΒΙΖΙΟΝ	82	76055	α. Βανκούβερ 122
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	76	132107	ε. Φουτζέιρα 27/1
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647	ε. Αλεξάνδρεια 15/2
ΙΩΑΝΝΗΣ	82	42092	μετ. «Λεοπόλδος Α.Δ.» (ε.)
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	α. Ρότερνταμ 19/2
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	α. Βανκούβερ 16/2
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	προς Βραζιλία 7/3
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Ορτόνα 1/3
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	ε. Αμβέρσα 24/2
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	81	33471	α. Ολμπανυ 5/3
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	ε. Μασάβα 17/2
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	προς Αφρική 12/2
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	προς Ρότερνταμ 24/2
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611	προς Πόρτ Ελίζαμπεθ 7/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	α. Κόρπους Κρίστι 25/2
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	ε. Κολούμπια Ρίβερ 25/2
ΚΑΛΜΑ	81	19483	προς Μασάν 27/12
ΚΑΝΑΝΤΑ ΕΞΠΡΕΣ	70	28896	προς Χιούστον 5/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	α. Τζουαίμα Τέρμ. 31/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	προς Ράς Τανούρα 7/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Τζουμπάλ 17/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Πρόσγκρον 21/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	προς Αιν Σούκνα 6/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	προς Γιούροπορτ 1/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	83	21308	προς Ταϊτσούγκ 28/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ (δ.)	76	207987	α. Τζουαίμα 1/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΙΩΤΗΣ (δ.)	77	196334	στο Ντουμπάι 1/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60849	α. Ν. Ορλεάνη 3/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	ε. Πειραιά 20/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	94	25197	ναυπηγείται Βάρνα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	75	26302	προς Βραζιλία 12/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ	76	128161	προς Ιαπωνία 25/2
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	προς Μπορντώ 28/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	προς Κουινγκντό 15/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	78	20328	προς Ταϊτσούγκ 25/2
ΚΑΡΑΙΜΠ	78	27366	πρ. «Caraiibe»
ΚΑΡΓΚΟ ΕΝΤΟΥΡΑΝΣ	78	24941	πρ. «Πανάκεια»
ΚΑΡΓΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Ταβιάν 11/2
ΚΑΡΓΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	20328	προς Πόρτλαντ 21/2
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087	προς Ταϊβάν 27/1
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	ε. Ρότερνταμ 7/3
ΚΑΡΙΜΠΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	76	27971	προς Σάντα Μάρτα 27/2
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	επισκ. Πειραιά 6/1
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	ε. Χόγκ Κόγκ 9/3
ΚΑΡΟΛΑΙΝ (δ.)	75	158475	προς Κουβέιτ 1/3
ΚΑΡΟΣ	67	12702	προς Θεσσαλονίκη 7/3
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Ρίο Ιανέιρο 6/3
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Λιανουογκάγκ 5/2
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	διαγράφεται
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	α. Μπλμπάο 18/2
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	91	29900	πρ. Χογκ 3/3
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315	προς Ιαπωνία 2/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Λ.	78	10245	α. Πόρτ Χάρκουρτ 26/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	προς Γένοβα 8/3
ΚΕΑ	69	18431	προς Βραζιλία 25/2
ΚΕΙΚΟ (δ.)	76	48130	προς χώρ Φακάν 7/3
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	προς Δ. Αφρική 5/3

ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352	ε. Αλεξάνδρεια 5/3
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475	επισκ. Πειραιά 4/2
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	προς Μπαγκόγκ 13/2
ΚΛΕΛΙΑΣ ΛΑΚ	81	68619	ε. Αμστερνταμ 6/3
ΚΛΕΩΝ	76	59319	προς Αλτζεσίρας 27/2
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	19989	ε. Κάντλα 20/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069	α. Ρότερνταμ 6/3
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ	86	10765	ε. Αβίλς 27/2
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	προς Βαρκελώνη 7/3
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	προς Ιαπωνία 24/2
ΚΟΛΜΑΡ (δ.)	87	24584	προς Σίντα Τέρμ. 5/2
ΚΟΜΕΤ	78	14374	ε. Τομπάτα 8/3
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	α. Σάν Νίκολας 15/1
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Κίνα 21/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Φόρς 3/2
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΟΝΗΡ	68	22836	ε. Χάμπτον 23/2
ΚΟΝΚΑΡ ΣΤΑΡ	85	36584	πρ. «World Star»
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	προς Ρότερνταμ 2/3
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	ε. Τζουμπάλ 8/3
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	α. Πειραιά 3/3
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	15525	επισκ. Μπρεμερχάβεν 2/1
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Μαράκκιμιο 3/3
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	προς Ντάρ ες Σαλάμ 6/3
ΚΡΕΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	15528	προς Λάγος 17/2
ΚΡΕΩΝ	70	18164	προς Μπ. Αίρες 20/2
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	ε. Ράς Σουκχίρ 19/1
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ε. Λάγος 27/12
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.)	75	60406	ε. Τεργέστη 5/3
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Σαν Χουάν 22/2
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Κωνσταντίνα 3/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506	προς Αγ. Θεοδώρους 25/2
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	ε. Αυγούστα 4/3
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	14	14926	προς Οδησσό 3/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	προς Ν. Υόρκη 20/2
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Γένοβα 2/3
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24900	προς ΗΠΑ 21/2
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Μπελέμ 13/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	42470	προς Πειραιά 5/3
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	προς Ελλάδα 1/3
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	προς Νοβοροσίσκ 5/3
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	στον Πειραιά 1/3
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	προς Τζάνκσονβιλ 1/3
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	προς Πειραιά 7/3
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19882	προς Μπιτούγκ 18/2
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Καοσιούγκ 1/3
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	προς Δ. Αφρική 7/3
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	επισκ. Πειραιά 22/1
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Μομπάσα 25/2
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Χόγκ Κόγκ 6/3
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Πόρτ ντέ Μπούγκ 28/2
ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	86	3722	ε. Τσιβταβέτσια 26/2
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Γκουανζύ 29/7/83
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623	πρ. Τουάπες 6/3
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Μιζουσίμα 17/2
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	προς Βραζιλία 20/2
ΛΑΡΡΥ Λ.	72	16306	α. Ταϊτσούγκ 7/1
ΛΕΙΖΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867	ε. Φέλιξτοου 10/3
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249	ύψωσε σημ. Μπαχάμας
ΛΕΝΙ (δ.)	81	11096	ε. Μπαλμπόα 26/2
ΛΕΟΠΟΛΔΟΣ Λ.Δ.	82	42092	υπέστειλε γαλλική
ΛΕΩΝ	73	70931	α. Νίγμπο 4/1
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Σιγκαπούρη 8/3
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	α. Ντάρμπαν 27/1
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Μαιάμι 3/3
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	α. Χιούστον 16/2
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Ν. Ορλεάνη 4/3
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	68	9505	προς Ασντοντ 9/3
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	αργεί Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	α. Τζουμπάλι 1/2
ΛΟΥΚΑΣ Η.	81	11631	προς Ρίο Ιανείορ 4/3
ΛΟΥΡΟΣ (δ.)	80	30914	πρ. «Yameto yawa»

ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	προς Ν. Ορλεάνη 26/2
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Σάουθερν ΑΝΚΟΡ. 7/3
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	προς Καλίνινγκραντ 11/2
ΛΥΤΡΩΤΗΣ	81	33343	προς Κεulάνη 4/3
ΜΑΑΣΛΟΤ Λ. (δ.)	82	24755	προς Μπαγκόγκ 22/2
ΜΑΑΣΤΑΝΤ Λ. (δ.)	83	24794	ε. Φρήπορτ 27/2
ΜΑΑΣΤΡΟΥΜ Λ. (δ.)	83	24794	προς ΗΠΑ 16/2
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Μίλνερ Μπαίη 23/2
ΜΑΓΙΟΡ	86	13688	α. Σιμονοσέκι 25/2
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991	προς Αλτζεσίρας 3/3
ΜΑΕΡΣΚ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	71	20325	προς Γιοκοχάμα 9/3
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	προς Αγγλία 25/2
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	στην Κορούνα 8/3
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Σαίντ Τζών 28/2
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Ριγέκα 2/3
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	προς Ιαπωνία 11/1
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	προς Λαχάντ Ντάνυ 27/1
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	προς Λίβερπουλ 1/3
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848	ε. Πειραιά 5/3
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517	α. Σαλντάνα Μπαίη 28/2
ΜΑΝΑ	77	30263	προς Μόρεχεντ Σίτυ 3/3
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	προς Ραβέννα 20/2
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Αρατού 29/1
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	α. Ασντοντ 24/2
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	προς Μαιάμι 9/2
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	επωλήθη αλλοδαπούς
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Πρίν Ρούπερτ 24/2
ΜΑΡΓΑΡΩ Ρ.	73	20032	προς Δουνκέρκη 9/3
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Ακαμπα 4/2
ΜΑΡΙΑ	81	29761	α. Τουμπαράο 25/2
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	159938	ε. Γκάλβεστον 30/1
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	προς Αμβέρσα 4/2
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	προς Ουμούντα 5/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	επωλήθη αλλοδαπούς
ΜΑΡΙΑΝΑ VII (δ.)	75	68411	μεταφορές Ερυθράς Θαλ.
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890	α. Ν. Ορλεάνη 17/2
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	προς Λονδίνο 19/2
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	προς Ινδονησία 26/2
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	ε. Μπορντώ 4/3
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	διάλυση Μπαγκλαντές
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Ν. Ορλεάνη 4/3
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	προς Φημάντλ 2/2
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	340759	προς Νιτερό 23/2
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	στο Βέντσιλς 18/2
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599	προς Ασπρα Σπίτια 2/3
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	προς Μασσαλία 7/3
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	προς Ιαπωνία 7/3
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	προς Τουρκία 7/2
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Ν. Ορλεάνη 5/2
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Μπ. Αίρες 2/3
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	προς Ρωσία 19/1
ΜΑΡΝΙΚ	77	9136	ε. Βιζακαπανάμ 27/2
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Γκεμλίκ 18/2
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	προς Καοσιούγκ 26/2
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Γιούροπορτ 3/3
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916	προς Παναμά 27/2
Μ.Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	81	30738	πρ. «Maersk Sebarok»
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308	προς Καλλάο 28/2
ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	προς Λισσαβόνα 4/3
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	προς Κουνχουαγκντάο 19/2
ΜΕΝΗΤΕΣ	81	30826	ε. Γκίλογκ 22/2
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	προς Σ. Αραβία 22/2
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Βενετία 12/2
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620	ε. Ν. Ορλεάνη 10/2
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΜΗΛΟΣ	84	28100	προς Λός Αντζελες 7/1
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	προς Τουρκία 3/3
ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΕΡ	71	1598	ε. Κάστιρς 5/3
ΜΙΝΙ ΛΑΙΟΝΕΣ	72	1563	α. Χιούστον 2/3
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ	70	1585	επωλήθη αλλοδαπούς
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 23/2
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Ν. Ορλεάνη 6/3
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Ν. Ορλεάνη 26/2
ΜΙΝΙ ΛΕΙΜΠΟΡ	71	1557	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΙΣ	69	1570	αργεί Πειραιά

MINI ΛΗ	71	1563	αργεί Πειραιά
MINI ΛΗΓΚ	70	1592	προς Φρήπορτ 30/1
MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	προς ΗΠΑ 24/2
MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ε. Δεμεράρα 6/3
MINI ΛΙΝΚ	71	1592	προς Παναμά 14/2
MINI ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Πόρτ Κάιζερ 16/2
MINI ΛΟΡΥ	71	1598	α. Ν. Ορλεάνη 7/2
MINI ΛΟΤ	71	1584	α. Κίγκστον 25/2
MINI ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	προς ΗΠΑ 2/2
MINI ΛΟΥΜ	74	1577	προς Ελ Ταμπλάζο 4/3
MINI ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	προς Αιτή 28/2
MINI ΛΥΜΦ	75	1587	α. Ν. Ορλεάνη 6/3
MINI ΛΩΝΤ	70	1592	αργεί Ν> Ορλεάνη
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	προς Πεντρεγκάλ 17/2
ΜΙΝΩΣ	75	2808	ε Χάμπτον 27/2
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	προς Βηρυττό 7/3
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	προς Χάμπτον 2/3
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Χιούστον 18/2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Αλτζεσίρας 16/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	προς Ρουέν 23/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	προς Κασσιούγκ 3/2
ΜΟΝΤΕΓΚΟ (δ.)	76	60937	προς Εσκράβος 2/2
ΜΟΝΤΕΡΕΥ	74	42825	επισκ. Πειραιά 23/12
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	προς Πειραιά 9/3
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874	ε. Νταμμάι 7/3
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	προς Βιζακαπαντάμ 4/3
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282	α. Πόντα ντο Ούμπου 23/2
ΜΠΕΡΝΑΝΤΕΤ Τ.	81	30738	α. Τάουνσιβλ 27/2
ΜΠΕΤΑ ΛΑΚ	76	13524	πρ. «Ναυίλος»
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963	προς Κωνσταντίνα 3/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	προς Τέξας 17/2
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	προς Γκλάντστον 5/3
ΜΣΚ ΤΖΙΟΥΛΙΑ	70	16670	πρ. «Πόλ ΓΚαλφ»
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	προς Αλεξάνδρεια 3/3
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	ε. Λισσαβόνα 17/2
ΝΑΝΗ	78	14651	προς ΗΠΑ 15/2
ΝΑΞΟΣ	70	9865	α. Ρεσίφ 7/1
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	ε. Νάντη 6/3
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	προς Σιγκαπούρη 22/2
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	προς Πειραιά 25/2
ΝΕΑ ΔΟΞΑ	84	17882	προς Ταισούγκ 23/2
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Μανίλα 9/2
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Ρίτσαρντς Μπαί 12/2
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Ν. Ορλεάνη 23/2
ΝΕΔΗ	81	19425	προς Ιταλία 5/2
ΝΕΝΑ	74	39866	προς Πράια Μόλε 23/2
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121	προς Σιγκαπούρη 5/3
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΙΛΑ	78	14123	προς Μπελέμ 7/3
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΤΡΑΣ	78	10186	ε. Σάντος 5/3
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΡΣΕΙΓ	78	10186	α. Πόρτ οφ Σπαίην 6/3
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΥ	67	1598	ε. Πειραιά 1/3
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Ν. Ορλεάνη 26/2
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	75	64738	α. Τερνέστη 6/3
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	προς Μιλάκι 1/3
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	επωλήθη αλλοδαπούς
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	προς Αρζίου 13/2
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Μπανιάς 27/2
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577	προς Μπανιάς 7/3
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44698	ε. Πειραιά 7/3
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	ε. Γένοβα 6/3
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	προς Γιβραλτάρ 3/3
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	προς Ν. Υόρκη 19/2
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.)	78	40894	προς Μιλάτο 3/3
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894	προς Ράς Λανούρφ 27/2
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	προς Νεμρούτ Μπαί 18/2
ΝΙΚΗ (δ.)	77	654105	προς Αρούμπα 15/2
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Μπωμόντ 4/2
ΝΙΚΟΛΑΣ	86	24843	επέστειλε παναμαϊκή
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	α. Σάν Νίκολας Μπαί 20/2
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Σάντος 6/3
ΝΟΡΘ ΒΑΙΣΚΑΝΟΥΝΤΕΣ	83	40300	προς Νιούκαστλ 7/3
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	προς Σέβεν Αιλντς 3/3
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ	86	36600	προς Ιαπωνία 31/1
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	ε. Τζέμπελ Αλι 27/2

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	ε. Τζέντα 15/2
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. Ταρτούς 30/12
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Ν. Ορλεάνη 23/2
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926	ε. Τέμα 16/2
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	προς Σιγκαπούρη 19/2
ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35428	προς Σιγκαγκ 20/2
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	προς Μανασούς 14/2
ΝΤΟΡΑ	83	22751	πρ. «Δόρυ»
ΟΔΥΣΣΕΑΣ	71	15547	πρ. «Κόμμον Βέντσιουρ»
ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	12164	προς Σαλντάνια Μπ. 15/2
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17365	προς Δακάρ 20/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	86	35600	προς Ιαπωνία 16/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	προς Πόρτο Μπολιβάρ 22/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΥ	86	35600	α. Κπέμπε 5/3
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	α. Δαμιέτα 25/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	προς Λός Αντζελες 25/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234	ε. Χάργκ 30/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	α. Ν. Ορλεάνη 3/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	προς Κασσιούγκ 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	προς Κασσιούγκ 24/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ	84	17879	ε. Ιλτισέβκ 24/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	προς Ούμ Κουάρ 20/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879	α. Μπωμόντ 27/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900	α. Φός 3/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	προς Φιλαδέλφεια 12/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	προς Παλάου Σαμπού 26/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	προς Κόλπο ΗΠΑ 6/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΟΝΣΟΡ (δ.)	94	52196	ναυπηγείται Γιοκοσούκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	προς Μπρισμπαίη 17/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	επωλήθη αλλοδαπούς
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	ε. Ν. Ορλεάνη 4/3
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	12243	προς Μπαγκογκ 15/1
ΟΡΑΝΤΟ	76	37784	α. Μομπιλ 15/1
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	προς Γιβραλτάρ 5/3
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	23646	προς Βενεζουέλα 11/2
ΟΣΕΑΝΟΣ	93	38891	ε. Νιούκαστλ 9/3
ΟΣΤΡΑΚΟ	81	68619	ε. Ν. Ορλεάνη 4/3
ΟΥΑΙΤ ΟΠΑΛ	77	13684	α. Ν. Ορλεάνη 28/1
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214	προς Παπεστέ 1/3
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	προς Μομπάσα 4/3
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΙΟΣ	80	9835	προς Πόρτο Λιμόν 3/3
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	α. Λαύριο 15/2
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	προς Χιούστον 24/2
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	επισκ. Πειραιά 2/12
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738	προς Ρίτσαρντς Μπαί 27/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	351227	ε. Δαμιέτα 7/3
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395	α. Νιούκαστλ 25/2
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	προς Καμσάρ 22/2
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	προς Βαλτιμόρη 26/2
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Ν. Κορέα 30/1
ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΟΣ	83	36768	προς Κίνα 4/3
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	83	22076	στο Βανκούβερ 4/3
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447	προς Σιγκαπούρη 2/3
ΠΑΞΟΙ	78	12518	ε. Λονδίνο 8/3
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	87	27333	προς Γιοκοχάμα 19/2
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792	δ. Κων/πολη 25/2
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II.	77	15460	α. Μανίλα 28/2
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	προς Βομβάη 31/12
ΠΑΡΗΣ II. (δ.)	80	42236	προς Μεσόγειο 8/3
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	επισκ. Πειραιά 47/11
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	α. Τζουαίμα Τέρμ. 16/2
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Αμβούργο 5/3
ΠΑΡΟΣ (δ.)	69	1971	επέστειλε παναμαϊκή
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	προς Μαϊάμι 3/3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	10274	προς Μπανγκόγκ 10/2
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	προς ΗΠΑ 20/2
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	προς Τζέν. Σαν Μαρτίν 23/2
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Νιγηρία 31/1
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Αμβέρσα 2/3
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102	προς Σουραμπάγια 14/2
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599	προς Θεσσαλονίκη 7/3

ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	ε. Δαμιέττα 4/3	ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003	προς Κίνα
ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	1270	προς Θεσσαλονίκη	ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003	α. Κήλαγκ 30/1
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2915	α. Αλεξάνδρεια 4/3	ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938	προς Ουλσάν 22/2
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4096	προς Ραβέννα 3/3	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	προς Λάζαρο Καρντέντας 12/2
ΠΕΛΦΑΛΙΕΡ	82	2477	προς Σμύρνη 5/3	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937	προς Χόγκ Κόγκ 24/2
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050	προς Βηρυττό 6/3	ΣΑΝ Π.	81	35522	προς Μπουργκάς 6/3
ΠΕΡΑ	84	6483	πρ. "Lex Almendro"	ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005	ε. Σάφι 8/3
ΠΕΤΡΑ	81	35921	προς Ιαπωνία 6/3	ΣΑΝ ΤΖΙΟΒΑΝΙ (δ.)	87	8002	ε. Τής 8/3
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	προς Σιγκαπούρη 3/3	ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	77	3482	προς Φινλανδία 3/3
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Ναγκόγια 27/2	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	88	22637	προς Χιούστον 22/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	ε. Μαντράς 5/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	επιλήθη αλλοδαπούς	ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	προς Λευκάδι 4/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά	ΣΑΡΑΛΑ	77	15533	α. Γκάλβεστον 18/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	προς Ονδούρας 1/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633	προς Βέντισπιλς 28/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΕΡΕΝΟ (δ.)	83	52429	υπέστειλε λιβεριανή
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	προς Χώρ Φακάν 5/2	ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	9448	προς Αγκόλα 8/2
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Βανκούβερ 3/3	ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81348	ε. Πειραιά 1/3
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	προς Ιράν 20/2	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	προς Αλεξανδρούπολη 27/2
ΠΙΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 9/2	ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	προς Ευρώπη 23/2
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607	ε. Πόιντ -α-Πιέρ 2/3	ΣΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	8376	προς Πόρτ Εβεργκλέις 28/2
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	προς Ρεσίφ 6/3	ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	76	8376	προς Λάς Μίνας Μπαίη 7/3
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	διαγράφεται	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	προς Ασντοντ 22/2
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076	προς Γουάλλα 15/2	ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	ε. Μπααρακούλα 5/3
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Ν. Ορλεάνη 2/3	ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	αργεί Πειραιά
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	70	16670	προς Αμβέρσα 3/3	ΣΗΠΕΡΝΤ	74	36465	προς Καράτις 2/3
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	προς Ελλάδα 1/3	ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	27970	α. Λάγος 27/2
ΠΟΛΙΣ	72	12964	προς Τύνιδα 26/2	ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776	ε. Τζουμπάλ 9/3
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	11498	ε. Τζιμπουτί 12/2	ΣΙΕΡΡΑ ΕΞΠΡΕΣ	77	27970	προς Σάντα Μάρτα 6/3
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	προς Ν. Χάβεν 3/2	ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	προς Πόρτ Κέμπα 21/2
ΠΟΛΥΚΡΑΤΗΣ	76	11498	προς Βασιλικό Μπ. 5/3	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	προς Ρωσία 6/2
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	προς Λαττάκια 27/2	ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	προς Ηστ Λόντον 7/2
ΠΟΠΗ	73	19564	δ. Παναμά 4/2	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222	προς Περσικό 7/1
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567	προς Πειραιά 20/2
ΠΡΑΙΜ ΒΛΕΒΕΤ	80	999	υπέστειλε κυπριακή	ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792	ναυπηγεία Κέρτα
ΠΡΑΙΜ ΒΕΝΤΣΙΟΥ ΙΙ	81	1599	πρ. "Concord"	ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991	ε. Φουτζέιρα 5/3
ΠΡΑΙΜ ΒΙΟΥ	79	1599	υπέστειλε παναμαϊκή	ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342	προς Βάρνα 3/3
ΠΡΑΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Μπιλμπάο 2/3	ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34485	ε. Χιούστον 1/3
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ Γ.	88	36986	πρ. "Sindia"	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	προς Λάγος 27/2
ΠΡΕΣΤΙΖ	78	18215	επιλήθη αλλοδαπούς	ΣΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39365	προς Καρταγένα 18/2
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	ε. Μελβουρνη 9/3	ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179	μετ. «Ιωάννης Λ.» (ε)
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Ρεσίφ 4/3	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	προς Κασίλντα 22/2
ΠΡΙΜΑΡ (δ.)	88	25368	προς Αντεν 23/2	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ)	73	32510	προς Ρότερνταμ 2/3
ΠΡΟΣΠΛΑΘΕΙΑ	70	9865	προς Αλγερία 1/2	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	προς Ταρραγκόνα 2/3
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.							
Λ. (δ.)	87	27333	προς Χώρ Φακάν 26/2	ΣΤΑΡ ΑΝΤΑΡΕΣ	84	24750	πρ. "Nordvind"
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	πρ Βόλο 27/2	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	84	20276	πρ. "Star Orchid"
ΠΥΛΟΣ	72	9284	επιλήθη αλλοδαπούς	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	πρ. Φουτζέιρα 21/2
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	προς Αγ. Θεοδώρους 2/3	ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271	πρ. Πράια Μόλε 6/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 6/3	ΣΤΑΡ ΣΕΙΡΙΟΣ	85	22403	πρ. Θεβενάρντ 28/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 2 (μ.)	79	32023	προς Ραμπίχ 5/3	ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285	ε. Τερνέστη 8/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 3. (δ.)	78	60016	προς Αίγυπτο 2/3	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	επισκ. Ντουμπάι 16/12
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	πρ. Λά Ρομάνα 26/2
ΡΕΑ	78	16726	προς Τάμπα 4/3	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	πρ. Κεηπτάουν 28/2
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Γκουγιακούλ 3/2	ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145	ε. Ράς Σουκχέρι 6/3
ΡΕΞ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	77	33200	προς Κίνα 25/2	ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111	α. Δουνκέρκη 11/1
ΡΗΛΑΙΑΝΤ	77	9774	ε. Τενερίφη 6/3	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	ε. Ντορτγιόλ 3/3
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	πρ. Ρότερνταμ 17/2	ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	πρ. Ιαπωνία 6/3
ΡΟΔΟΣ	77	70282	πρ. Φορκάδος 22/1	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089	πρ. Καθασάκι 27/2
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρ. Λός Αντζελες 28/2	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	πρ. Ιταλία 20/2
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	ε. Μπόταν Μπαίη 9/3	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	πρ. Μπ. Αίρες 8/2
ΡΟΡΟ ΕΛΕΥΣΙΣ	76	2651	πρ. "Buono Speranza"	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Γιβραλτάρ 6/2
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Φός 8/1	ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ	76	15532	ε. Μπολόν 2/3	ΤΖΙΝΙ	77	14638	πρ. Ταϊβάν 3/3
ΣΑΒΟΙ (δ.)	74	60930	πρ. Φιλαδέλφεια 25/2	ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	πρ. Ν. Ορλεάνη 6/3
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	ε. Χόγκ Κόγκ 10/3	ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	πρ. Παναμά 30/1	ΤΖΩΝ	74	21992	ύψωσε σημ. Μάλτας
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	πρ. Αγγλία 1/3	ΤΖΩΡΤΖ	84	41726	πρ. Πόιντ Σέντραλ 19/2
ΣΑΜΟΣ	74	13633	ε. Βοβιάμη 16/2	ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	πρ. Βαλτιμόρη 2/3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Νιούκαστλ 20/2	ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	πρ. Ντουάλα 23/2
ΣΑΜΤΖΩΝ ΣΠΙΡΙΤ	94	38300	αγορά αλλοδαπούς	ΤΙΓΡΙΣ	73	67904	ε. Δουνκέρκη 2/3
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	πρ. Μαίηλ Αιλ 6/2	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τζουαίμα Τερμ. 13/2
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742	πρ. Ισπανία 20/2	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)

ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΕΣ (δ.86	50563	προς Βενεζουέλα 2/3
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101 α. Τεργέστη 3/3
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211 προς Κωνσταντζα 53
ΤΟΠΑΖ	85	28000 προς Κήλαγκ 16/1
ΤΟΠΑΖ	77	15284 προς Σάντος 5/3
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	3620 προς Λιανουγκάγκ 9/3
ΤΡΑΙΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210 προς Ονσάν 17/2
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	81	16500 ε. Δεμεράρα 4/3
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΙΛΑΝΤ	74	13639 α. Σαλντάντ Μπαίη 16/2
ΤΡΙΑΣ	70	13363 πρ. «Ασλευ»
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11283 ε. Μπαλμπόα 26/2
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595 α. Αλεξάνδρεια 28/2
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663 προς Σιγκαπούρη 6/3
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663 ε. Σιβταβέτσια 6/3
ΤΣΟΠΙΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	78	12688 πρ. «Εξπρές»
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059 ε. Ρίο Χάινα 17/2
ΥΔΡΑ	75	93108 προ Κίνα 25/2
ΥΔΡΟΥΣΑ	77	92186 προς Ολλανδία 25/2
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167 προς Ηράκλειο 6/3
ΥΡΙΑ	77	14990 ε. Σιγκαπούρη 5/3
ΦΑΕΘΩΝ	84	25956 προς Ταιβάν 24/2
ΦΑΙΑΞ	76	56192 α. Γιούροπορτ 18/2
ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354 διαγράφεται
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519 μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973 ε. Κόρπους κρίστι 26/2
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133 ε. Πιομπίνιο 22/2
ΦΑΝΗ - ANNA	73	15162 α. Ν. Ορλεάνη 5/3
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (Δ.)	74	231233 προς Αρούμπα 7/3
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	128555 προς Περσικό 1/3
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747 προς Νοβοροσίσκ 26/2
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411 προς Καριπίτο 27/2
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215 ε. Πειραιά 28/2
ΦΕΡΕΝΙΚΗ	77	11070 ε. Ντάρμπαν 3/3
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000 α. Αμστερνταμ 3/3
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217 επισκ. Λάς Πάλμας 8/3
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049 ε. Χόγκ Κόγκ 3/3
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049 επισκ. Χονολουλού 27/2
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049 α. Βανκούβερ 27/2
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330 προς Γιαμπόουκα 6/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	2960 ε. Τεργέστη 3/3
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614 προς Αρούμπα 28/2
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321 προς Αρούμπα 28/2
ΦΛΑΒΙΑ	85	34626 προς Ιαπωνία 9/3
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384 προς Κωνσταντζα 19/2

ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΙΛΙΑΜΣ	62	19974 προς Κανάκαλε 14/2
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΤ	72	62879 α. Ν. Ορλεάνη 5/3
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885 ε. Γένοβα 5/3
ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611 ε. Βενετία 3/3
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713 προ Πειραιά 2/3
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885 προ Αγγλία 4/3
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ	73	62233 προ Παράναγουα 27/2
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570 προς Πειραιά 7/3
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928 προς Ιταλία 4/3
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΛΑΙΕΡ	78	31368 προς Ν. Αμερική 1/3
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513 α. Ν. Ορλεάνη 3/3
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626 προς Σιγκαπούρη 20/2
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364 προς Μεξικό 17/2
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379 προς Αγγλία 2/3
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971 προ Κόλπο ΗΠΑ 28/3
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65695 ε. Σάο Σεμπασιάνο 15/2
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900 ε. Λάγος 21/2
ΦΟΡΟΥΜ ΑΙΛΑΝΤ	76	18933 προς Αλγερία 14.2
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713 προς Ισπανία 16/2
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ	72	40568 ε. Ν. Ορλεάνη 15/1
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216 α. Φόξ 6/3
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368 προ Μπάνμπουρου 23/2
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000 προς Γιβραλτάρ 21/2
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000 προς Σουέζ 25/2
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945 προς Χώρ Φακάν 24/2
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418 προς Λάγος 12/2
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309 α. Ράς Τανούρα 24/2
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885 α. Κοτονού 5/1
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928 ε. Θεσσαλονίκη 28/2
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500 προς Κόλπο ΗΠΑ 23/2
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313 προ Σριράχα 6/2
ΧΙΟΣ (δ.)	93	157213 προς Σίντ Κερίρ 9/3
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΡΥ	72	15948 α. Ν. Ορλεάνη 25/2
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190 δ. Παναμά 26/2
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500 προς Φανγτσέγκ 25/2
ΧΛΟΗ	82	36302 ε. Πόρτ Λίνκολν 6/3
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΡΥ	69	12373 προς Μπουσάν 1/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935 ε. Τέμα 6/3
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	94	38300 α. Σάν Φραντσίσκο 24/2
ΧΡΥΣΗΒ. (δ.)	61	13360)στον Περσικό (αποθήκη)
ΧΡΥΣΣΗ (δ.)	79	26973 προς Ντάρμπαν 2/3
ΧΩΚ (δ.)	79	26973 προς Νιγηρία 10/2
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500 ε. Φουτζέιρα 8/3
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753 α. Ηστ Λοντον 2/3
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ	86	59850 προς Κόγκο 12/2

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

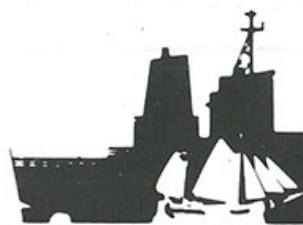
ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΚΑΝΕΛ
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 ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΓ'ΙΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ



ΤΑ ΥΠΟ ΕΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Α. ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592	προς Γιβραλτάρ 28/2	ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Αμβέρσα 9/3
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	προς Κούβα 4/3	ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765	προς ΗΠΑ 14/2
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	ε. Αμβέρσα 4/2	ΑΚΤΗ (κ.)	71	21620	ε. Αντεν 25/1
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702	ε. Μακί 30/1	ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196	μεταφορές Ερυθράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (δ.)	71	18634	προς Μπάχα Μπλάνκα 5/3	ΑΛ ΤΑΙΦ (μ.)	71	24956	αργεί Ραβέννα
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401	επισκευές Πειραιά 13/2	ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	προς Σουραμπάγια 18/2
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΙΝΗ (μ.)	69	28717	α. Αμβούργο 20/1	ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976	α. Ν. Ορλεάνη 26/2
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΙΝΗ (κ.)	69	28717	προς Ν. Κορέα 19/2	ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134	προς Πόρτ Σουδάν 23/1
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242	ε. Κοπερ 8/3	ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	α. Λισσαβώνα 11/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046	α. Ασντοντ 20/2	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	ε. Σ. Τζών 2/3
				ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΙΤΖ			
ΑΓΙΑΞ (κ.)	71	73652	προς Ααμπενράα 20/2	(μ.)	70	12578	διαγράφεται
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (μ.)	82	20468	πρ. «Terri»	ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904	προς Χουάτσο 8/2
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ (π.)	72	14777	ε. Πόρτο Κουετζάλ 9/2	ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875	προς Πειραιά 6/3
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	προς Λάγος 13/2	ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650	ε. Πόρτ Κέμπα 9/3
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917	προς Ούμ Κουάσρ 7/3	ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	ε. Παναμά 25/2
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	προς Αβάνα 19/2	ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.)	86	19602	ε. Σ. Φραντσέσκο 4/3
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	76	4617	α. Ν. Ορλεάνη 8/2	ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112	προς Σάντος 2/3
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	ε. Πιομπίνιο 19/2	ΑΛΚΜΙΝΙ Α. (π.)	69	20819	στο Βέντσπιλς 27/2
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689	προς Σιγκαπούρη 27/2	ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	ε. Αμβέρσα 8/3
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	ε. Λάγος 26/2	ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	αργεί Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (κ.)	76	3480	προς Π. Νουάρ 3/2	ΑΛΦΑ (κ.)	744	28640	προς Καζαμπλάνκα 21/2
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986	επισκ. Πειραιά 10/2	ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	προς Ιαπωνία 6/3
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	α. Μπιλμπάο 4/3	ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	δ. Παναμά 25/2
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093	προς Σάντο Ντομίνγκο 15/2	ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656	προς Βίλα ντο Κόντε 25/2
ΑΔΑΜΑΣ (Μπχ.)	77	9833	ε. Λός Αντζελες 2/3	ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ (κ.)	75	18837	α. Ροστόκ 16/2
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	προς Κασσιούγκ 8/3	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	προς Τάμπα 25/2
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	επισκ. Μπαχραϊν 25/2	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631	α. Χιούστον 1/3
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	α. Νταμμάμ 5/3	ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	ε. Μπούσαν 24/1
				ΑΜΥΝΑ (δ. Αιγ.)	73	35315	μεταφορές Ερυθράς
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	προς Αγ. Ευστάθιο				
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	προς Ρωσία 8/2	ΑΝΑΞ (Μπχ.)	79	17996	πρς Ταιβάν 22/2
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	α. Ν. Υόρκη 6/3	ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856	προς Σουραμπάγια 26/2
ΑΘΑΜΑΣ (δ.μ.)	75	15804	μεταφορές Καραϊβικής	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570	προς Σιγκαπύκ 10/2
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886	προς Ρίο Ιανδέριο 10/2	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ III (π.)	77	4713	διαγράφεται
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.)	81	30754	προς ΗΠΑ 14/2	ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355	ε. Μπιζέρτα 28/2
ΑΘΗΝΑ 2. (δ.μ.)	93	53829	ε. Νορθβιλ 4/3	Σ V. (μ.)	72	10410	προς Λονδίνο 23/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	προς Βοστώνη 4/3				
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΝΔΡΕΑΣ Ν.			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	προς Μίλφροντ Χάβεν 7/3	ΧΑΤΖΥΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	προς Ηράκλειο 26/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Μορμουγκάο 7/3	ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (μ.)	83	4610	προς Τρίπολη 13/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ				ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	προς Μαρόκο 7/3
(κ.δ.)*	81	18500	προς Μαδαγασκάρη 16/2	ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572	ε. Πουέρτο Ζουνίγκα 18/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ				ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950	διαγράφεται
(δ.κ.)*	80	18495	προς Μομπάσα 28/2	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	ε. Σιγκαπούρη 14/1
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	προς Μπαντάρ Αμπάς 6/3	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	δ. Ντόβερ 6/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ				ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597	προς Αμπιτζάν 27/1
(δ.κ.)	85	18350	προς Σιγκαπούρη 3/3	ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602	προς Ξικάγκ 17/2
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ				ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	ε. Μαϊάμι 28/2
(δ.κ.)*	70	17485	προς Ινδία 4/2	ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076	προς Καράτσι 22/2
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	προς Βομβάη 5/3	ΑΝΘΟΥ (κ.)	81	11615	προς Νταλιάν 10/2
ΑΙΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	ε. Γκαϊνήμης 1/2	ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	προς Ρότερνταμ 17/2
ΑΙΛΣΑ	72	16235	ε. Ρεσίφ 1/3	ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	α. Ρότερνταμ 17/2
ΑΙΡΗΝΣ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	προς Ματάντζας 26/2	ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500	ύψωσε σημ. Αγ. Βικεντίου
ΑΙΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	προς Βενεζουέλα 22/1	ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	προς Μπιόννυ 2/2
ΑΙΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388	στον Πειραιά	ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	ε. Γκίλογκ 8/3
ΑΙΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	84	8423	ε. Σ. Ναζαίρ 10/9	ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.)	77	9254	προς Λουάντα 24/2
ΑΙΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128	αργεί Ρίβερ Φώλ	ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	80	9428	ε. Μπουργκάς 22/2
ΑΙΤΖΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023	α. Ν. Ορλεάνη 27/2	ΑΝΤΑΞΙΟΣ (κ.)	76	16368	διαγράφεται
ΑΙΤΖΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710	α. Ακαμπα 4/3	ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	71	34890	μετ. «Εργίνα Β.» (μ.)
ΑΙΤΖΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	70	15528	στη Βραζιλία 25/2	ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510	προς Κίνα 17/2
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820	ε. Φουτζέιρα 28/12	ΑΝΤΖΕΛ II. (π.)	74	14324	ε. Λά Γκουλέτ 27/1
ΑΚΑΝΤΑΝ ΜΠΑΛΚ (κ.)	78	14779	αγορά από αλλοδαπούς	ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	προς Σιγκαπούρη
ΑΚΑΝΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	10033	προς Ρεϊνιόν 11/2	ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ			
ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681	προς Μπανγιαμαράσι 17/2	Ν. (κ.)	86	22273	προς Ντόρμπαν
ΑΚΟΝΚΑΓΚΟΥΑ (π.)	72	17585	πρ. "Aconagua"	ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (μ.)	77	14275	ε. Κάντλα 16/2
				ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166	προς Σάντος 7/3

ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591	ε. Ρίο Ιανέιρο 4/3
ΑΟΥΚ (κ.)	75	35354	προς Παρανάγουα 27/2
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡ-Λ	76	6051	μετ. «Ορόρα Γκόλντ» (λ.)
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	προς Κόστα Ρίκα 1/3
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Αλεξάνδρεια 28/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	προς Σαλέρνο 3/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΙΑΝΤ (μ.)	80	3958	προς Ανναμπα 17/2
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΟΝΑΝΤ (μ.)	82	3901	προς Νιγηρία 2/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	προς Ερεγλί 5/2
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	προς Λονδίνο 2/3
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767	ε. Πόρτ Εβεργκλέιντς 27/2
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	α. Μπ. Αμπάς 26/2
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	προς Ν. Υόρκη 17/2
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊν 5/3
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΩΝΤΕΡΕΡ (δ.κ.)	75	45001	προς Σουέζ 20/11
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290	μετ. «Σή Μπάρον» (κ.)
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977	προς Ματαράνι 29/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.)	75	150960	στη Σιγκαπούρη 15/1
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197	επισκ. Σιγκαπούρη 24/12
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	επωλήθη Ιρανούς
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	προς Σηάτλ 1/3
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΜΠΑΙΗ (δ.μ.)	75	126774	ε. Φουτζέιρα 24/1
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898	διαγράφεται
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	προς Εύξεινο Πόντο 2/3
ΑΡΓΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	9996	ε. Ντάρμπαν 1/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	προς Μπαγκόγκ 9/12
ΑΡΗΣ (π.)	73	14670	μετ. «Μπλούσαουθ» (κ.)
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700	ε. Σέτε 21/2
ΑΡΙΕΑ (κ.)	77	19283	προς Μανίλα 27/2
ΑΡΙΣΒΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Ιαπωνία 1/3
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594	προς Τύνδα 2/3
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978	προς Ν. Ορλεάνη 23/2
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112	ε. Γκουάντα 31/1
ΑΡΙΩΝ (δ.κ.)	73	30067	προς Εσμερλάντας 19/2
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	προς Μουρμάνσκ 8/2
ΑΡΚΑΔΙΑ I 9π.	73	89566	α. Υμουινέν 21/1
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	78	6414	αργεί Πειραιά
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	προς Θεσσαλονίκη 7/3
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	ε. Ρίγα 22/1
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598	προς Μπέλφαστ 4/3
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	α. Ν. Γουέστμινστερ 7/3
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349	προς Ξιαμέν 25/2
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	ε. Χιμέι 4/3
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	προς Μπρίστολ 9/3
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527	ε. Φουτζέιρα 18/12
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035	προς Ν. Αφρική 5/3
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	ε. Ουλσάν 25/2
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	προς Ιλτσέβσκ 22/12
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525	προς Μπουκπουόγκ 8/2
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281	προς Τζέντα 3/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159	προς Μπέρμινγκεμ 11/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (μ.)	81	40134	προς Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ	78	38467	προς Πακιστάν 1/3
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	προς Μεξικό 4/3
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	11269	προς Καοσιούγκ 5/2
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	ε. Κονακρύ 12/2
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	ε. Βίλα ντό Κόντε 16/2
ΑΤΛΑΣ II (δ.π.)	74	20322	α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 8/2
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14684	ε. Τενερίφη 7/3
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	προς Κέυ Γουέστ 11/2
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	προς Κίνα 21/2
ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΞ (δ.ΑΒ)	75	39995	αγορά από αλλοδαπούς
ΑΦΡΙΚΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494	προς Αμβούργο 3/3
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763	προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 17/2
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656	α. Μπωμόντ 21/1
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705	ε. Κωνσταντία 23/2
ΒΑΓΓΕΛΗΣ (μ.)	77	14954	ε. Καοσιούγκ 17/2
ΒΑΙΝ (δ.κ.)	65	13408	προς Σκίλντα 5/3
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	α. Βενετία 2/3
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μπχ.)	77	69913	αργεί Πειραιά
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822	μεταφορέ Πάτρας
ΒΑΛΛΗ Π. (κ.)	74	8925	ε. Πειραιά 28/1
ΒΑΛΠΑΡΑΙΣΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	αργεί Πειραιά
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	προς Αλγερία 2/2
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.Μπχ.)	80	50108	προς Σάο Φρανσίσκο 31/0

ΒΑΣΙΛΗΣ IX (κ.)	77	2996	προς Τομπρούκ 15/2
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516	ε. Σουέζ 25/2
ΒΕΝΟΥΣ V. (δ.)	81	42048	α. Ν. Ορλεάνη 5/3
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224	ε. Ακαμπα 5/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.Κ.)	72	17890	προς Μπόνου 23/2
ΒΕΡΓΙΝΑ	75	20513	προς Ντάρμπαν 7/3
ΒΕΡΝΑΛ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	74	33521	ε. Λοριόν 5/3
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055	ε. Ρεινιόν 5/3
ΒΕΡΟΠΕΣΟ (κ.)	71	10067	διαγράφεται
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	α. Τόρε Αουονζιάτα 2/3
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	ε. Βρεστη 6/3
ΒΗΤΑΣΚΑΥ (π.)	71	12222	α. Τόρε Αουονζιάτα 11/2
ΒΗΤΑΣΤΑΡ (κ.)	76	37700	προς Ταιβάν 15/2
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917	προς Τυνησία 1/3
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	μετ. "Βιέννα Γουόντ" (ΑΒ)
ΒΙΕΝΝΑ ΣΚΑΥ (ΑΒ.)	74	14887	προς Ντέρνις 1/3
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Αρούμπα 2/2
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Τρίπολη 16/2
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	προς Ν. Αμερική 25/2
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	ε. Ντάρμπαν 6/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077	προς Ιντσόν 12/2
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	προς Ρωσία 25/2
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ (δ.μ.)	72	1999	προς Σόγκλα 29/12
ΒΟΡΕΑΣ (μ.)	75	28275	ε. Ντάρμπαν 8/3
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ			
ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	21733	ε. Λόντον 1/3
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295	προς Ντουάλα 5/3
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Πόρτ Αρθουρ 7/2
ΒΟΥΛΑΝ (κ.)	75	15113	α. Ν. Ορλεάνη 5/3
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	προς Ταρτούζ 26/2
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	προς Εσκραβός 4/1
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	προς Σαβόνα 26/2
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588	διαγράφεται
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	διάλυση Κίνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	α. Καστέλλον 17/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	76	3040	πρ. "Green Lion"
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	μετ. «Σεντάρ Φόρτσιουν» (μ.)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	προς Σιγκαπούρη 1/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	ε. Σουινούκσιε 22/2
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	προς Ροστόκ 3/3
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	32501	α. Σάο Σεμπασιάνο 25/12
ΓΙΑΝΜΠΑΣ (κ.)	76	10185	επωλήθη αλλοδαπούς
ΓΙΑΝΜΠΑΣ I. (π.)	78	9236	α. Αλεξάνδρεια 2/3
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	διαγράφεται
ΓΙΑΣΕΝΑ (Ον.)	78	9236	ε. Βομβάη 21/2
ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ (κ.)	74	12458	προς Ν. Αφρική 25/2
ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ V. (κ.)	75	40967	προς Γκντάνσκ 2/3
ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	ε. Νόρντενχαμ 8/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	588231	α. Ρότερνταμ 25/1
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724	ε. Αμβέρσα 7/3
ΓΙΟΥΡΟΛΙΔΗ (μ.)	68	1282	αγορά από αλλοδαπούς
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	ε. Μπέλφαστ 5/3
ΓΙΟΥΡΟΛΟΡΝΤ (μ.)	72	1267	αγορά από αλλοδαπούς
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	προς ΗΠΑ 20/2
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Καλέτα Πατίλος 15/2
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Παρανάγουα 1/3
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (Μπχ.)	71	29897	διαγράφεται
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	προς Ισπανία 11/2
ΓΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	προς Αλεξάνδρεια 6/3
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	45082	προς Περσικό 28/2
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	ε. Χόγκ Κόγκ 6/3
ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909	ε. Αγ. Θεοδώρους 1/3
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476	προς Καοσιούγκ 27/1
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	ε. Κολόμπο 5/3
ΓΚΑΖ ΛΑΙΟΝ (δ.)	72	9327	προς Ινδία 2/3
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Σιγκαπούρη 3/3
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.)	79	13760	προς Ταλάνδη 1/3
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445	προς Βομβάη 6/3
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗΝ (δ.π.)	85	23508	προς Λιβύη 11/8
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Κορόνα 6/3
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	349886	α. Ράς Τανούρα 26/2
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	ε. Χόγκ Κόγκ 4/3
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.π.)	77	3999	προς Ρεινιόν 1/3
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997	προς Λάρνακα 3/3
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Ράς Τανούρα 28/2
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	ε. Ζαχράνι 1/3
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	προς Πειραιά 27/2
ΓΚΑΖ ΧΟΡΙΖΟΝ	89	11821	προς Πόρτο Ρίκο 5/2

ΓΚΛΑΣΗΣ (Ον.)	69	998	προς Γκεμλίκ 4/3	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ(κ.)	77	10999	προς Κολούμπια Ρίβερ 22/2
ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	ε. Νάντη 4/3	ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099	α. Γιούροπορτ 13/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	προς Σεπετίμπα 26/2	ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥΔ.ΝΜ)	76	209788	α. Τζουαίμα Τέρμ. 26/2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	α. Σιγκαπούρη 12/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ			
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣΣ (π.)	71	16815	προς Ντάρμπαν 24/2	(δ.)	67	47344	προς Νίγκμπο 10.2
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	προς Χιούστον 8/2	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΙΖΤ (δ.)	75	45000	προς Ντουμάι 16/2
ΓΚΛΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	α. Κέηη Τάουν 15/2	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. Ορλεάνη 8/1	(δ.ΝΜ)	75	146263	επισκ. Πειραιά 8/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΙΔΗ (μ.)	90	23272	προς Ν. Αμερική 3/3	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ				(δ.ΝΜ.)	77	173086	α. Λέ Χάβρη 1/2
(π.)	84	24850	προς Κλαιπέδα 6/3	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ				(δ.ΝΜ.)	75	42813	προς Φουτζέιρα 3/3
(δ.π.)	78	3450	ε. Ρόττερνταμ 1/3	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	προς Κάλμπα 13/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Πόρτο Κομπέλο 18/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	προς Πόιντ Κόμφορτ 23/2	(δ.)	74	43441	προς Υεμένη 17/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	προς Κήλαγκ 14/12	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Ν. Ορλεάνη 26/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΚΑΥ (κ.)	75	16169	προς Γουίλμινγκτον 27/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Λαλάγκ 24/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	75	12291	ε. Λά Γκουαίρα 23/2	ΕΛΛΗ	79	18392	ε. Νανάμμο 16/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Ν. Ορλεάνη 5/3	ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387	ε. Ηστ Λόντον 3/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	προς Χόγκ Κόγκ 2/3	ΕΛΛΗΝ (μ.)	71	32521	πρ. "Bellini"
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝ-				ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983	προς Σάν Ντιέγκο 21/2
ΤΖΕΡ (π.)	79	13005	προς Μπουεναβεντούρα 28/2	ΕΛΛΙ (Μπχ.)	75	59307	προς Ρουέν 10/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Ν. Ορλεάνη 20/2	ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274	προς Αντεν 6/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733	προς Ιαπωνία 2/3	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957	ε. Χάμπτον 5/3
ΓΚΟΛΑΝΤΦΙΝΤΣ (μ.)	78	9379	ε. Τσιταγκόγκ 8/2	ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516	στον Πειραιά 28/5/93
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	ε. Λε Χάβρη 8/3	ΕΛΑΝΟΥΕΛ Β. (Μπχ.)	76	6981	μετ. «Εμμανουέλ Κ. (Μπχ.)
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ(π.)	77	21737	ε. Παρανάγουα 25/2	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Πειραιά 5/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	21737	προς Πόρτο Κορτέζ 10/2	ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	προς Πράιμα Μόλες 2/3
ΓΚΡΕΙΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	72	38889	ε. Μπουσάν 16/2	ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μπχ.)	81	27771	α. Ράς Τανούρα 1/3
ΓΚΡΕΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317	προς Δρέπανο 7/3	ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ ΣΚΑΥ	68	35487	ε. Ιντσόν 17/1
ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14523	ε. Γδύνια 28/2	ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	ε. Νοβοροσίσκ 13/2
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Καστέλλον 2/3	ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	α. Ζανζιλάγκ 15/12
ΓΟΥΑΥΑΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164.717	ε. Τζέμπελ Αλι 8/2	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Τουλούσα 20/12
ΓΟΥΕΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	προς Ν. Ορλεάνη 6.3	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	α. Ν. Ορλεάνη 4/3
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Καζαμπλάνκα 26/2	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Ποντιανάκ 16/2
ΓΟΥΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	προς Σέκου 9/3	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	προς Ντάρμπαν 7/2
ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	79	9371	ε. Σιγκαπούρη 3/3	ΕΡΑΤΙΝΙ (π.)	68	14311	υπέστειλε σημ. Μάλτας
ΓΟΥΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	προς Καναδά 4/3	ΕΡΑΤΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΙΒ	86	15952	προς Μπ. Αίρες 27/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΙΤΥ *	83	24500	προς Βανκούβερ 29/12	ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	επωλήθη αλλοδαπούς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268	ε. Ντάρμπαν 7/3	ΕΡΜΗΣ (κ.)	76	38995	προς Σιγκαπούρη 19/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	προς Ποχάγκ 12/2	ΕΡΜΗΣ 9κ.)	84	34932	πρ. "Zen NoH MaRu No.1"
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-				ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	α. Ακαμπα 23/2
ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	προς Πειραιά 3/3	ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπχ.)	72	31814	ε. Κολούμπια 4/3
ΓΟΥΩΡΙΟΡ Λ.Τ. (δ.κ.)	79	19635	πρ. "Far Saga"	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	διαγράφεται
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	προς Τάμπα 23/2	ΕΣΤΡΕΛΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	αργεί Ντάρμπαν
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	αργεί Πειραιά	ΕΤΟΥΛ (κ.)	90	12450	ε. Τσίμπα 24/2
				ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	73	1598	προς Σούδα 4/3
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Χαλδία 6/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	ε. Βενετία 7/3
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	προς Σάντος 11/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	προς Πόρτ Σουδάν 17/2
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	α. Σουίνουσκ 18/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	στο Σόγια 27/8
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	προς Νιγηρία	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	ε. Λισαβώνα 27/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	διαγράφεται	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Σχζέσιν 1/3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	76	7049	αγορά από αλλοδαπούς	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. (κ.)	80	18534	πρ. "Hyundai Leader"
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. (μ.)	69	8984	αγορά από αλλοδαπούς	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	προς Καράι 9/1
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400	διαγράφεται	ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	προς Καοσιούγκ 7/12
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	α. Κακινάνα 19/2	ΕΥΒΟΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	προς Κάλμπα 21/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	προς Ιαπωνία 26/2	ΕΥΓΕΝΙΑ Δ. (κ.)	77	19866	πρ. «Στάρ Κάνοπους
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	προς Παναμά 27/12	ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030	α. Ν. Ορλεάνη 5/3
ΔΙΑΣ (π.)	73	14670	μετ. «Ντεσίνιο» (π.)	ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220	μετ. «Ομόγκυ» (π.)
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817	ε. Αντεν 13/2	ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	προς Φιλιππίνες 6/3
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	α. Γκουαγουκάι 17/2	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	προς Φλάσιγκ 6/3
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1559	προς Καζαμπλάνκα 3/3	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	προς Καοσιούγκ 23/2
ΔΟΥΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	72	19107	υπέστειλε παναμαϊκή	ΕΥΠΟ ΑΓΚΙΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Σαγκάη 4/3
ΔΣ ΠΑΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	α. Χιούστον 2/3	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	α. Σαγκάη 18/2
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	1187	προς Εκουαντόρ 8/2	ΕΥΡΥΛΗ (μ.)	69	16229	προς Τζέντα 7/3
ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	ε. Κάδιξ 7/3	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	προς Ρόττερνταμ 3/3
ΕΚΤΩΡ (κ.)	81π	30741	α. Χάιφα 21/2	ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	προς Κλαιπέδα 5/3
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445	μεταφορές Περσικού	ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	ε. Ρουέν 11/2
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	προς Λουάντα 5/8				
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	ε. Τσίμπα 4/3	ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492	προς Αμβέρσα 26/2
ΕΛΕΝΑ Α. (κ.)	70	16128	στη Τομασσία 9/3	ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	ε. Γιβραλτάρ 20/2
ΕΛΕΝΑ V. (π.)	73	20713	προς Λέγκχορν 20/2	ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	προς Χώρ Φακάν 13/9
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	προς Σέκου 30/12	ΖΕΑ (π.)	69	48154	ε. Μορμουγκάο 7/3
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Αρατού 20/2	ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	ε. Ν. Ορλεάνη 4/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	προς Ραβάννα 7/3	ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΕΛΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	προς Τουμπαράο 25/2	ΖΟΥΖΟΥ (κ.)	73	25045	ε. Μαμονάλ 25/2
ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412	προς Ρωσία 20/2				
ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.0	80	16106	δ. Ντόβερ 2/3	ΗΒΗ	79	16379	επισκ. Λισαβώνα 18/2
ΕΛΙΝΑ	75	8788	στο Λάς Πάλμας	ΗΡΑ*	79	16390	προς Αλγερία 22/2
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	προς Κωνσταντίνζα 22/2	ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	διαγράφεται
ΕΛΛΕΝΙΚ (Μπχ.)	83	7983	προς Αμβέρσα 1/3	ΗΣΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	73448	προς Χιλή 19/2

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	προς Μπουεναβεντούρα 2/2
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	προς Τσιταγκόγκ 10/2
ΘΕΑΝΩ (μ.)	74	35073	προς Ρότερνταμ 14/2
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	προς Μπ. Αίρες 22/2
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798	προς Γκάνδη 10/2
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Τζέντα 15/2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	επωλήθη αλλοδαπούς
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	επωλήθη
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.Κεϋλ.)	72	2934	μεταφορές Λιβύης
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	ε. Γιβραλτάρ 13/1
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	προς Ρότερνταμ 20/2
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	ε. Πειραιά 13/1
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΙΟΝ (Μπχ.)	79	1241	ε. Αλεξάνδρεια 5/3
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μπχ.)	79	1239	προς Κλινμπουργκ 28/2
ΙΖΟΛΑ (ΑΒ)	72	19406	αγορά από αλλοδαπούς
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422	δ. Ντόβερ 3/3
ΙΛΙΑΔΑ (κ.)	73	116059	μετ. «Ομηρος» (κ.)
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	προς Ογουέντο 7/2
ΙΜΒΡΟΣ (μ.)	80	11910	πρ. "Handy Prince"
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	προς Χώρ Φακάν 25/2
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ. Ονδ.)	67	12588	διαγράφεται
ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ (κ.)	72	39219	α. Υμουιντέν 3/2
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	προς Της 9/3
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	προς Κασάρ 2/3
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	προς Αλεξάνδρεια 5/3
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	ε. Ωγκινς 6/3
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	προς Αίγυπτο 24/2
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	προς Ντουάλα 20/2
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	ε. Κάδιξ 6/3
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.Βα.)	81	2971	προς Κσέν 5/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Μπορντώ 1/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)*	73	15382	προς Οδησσό 2/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	ε. Πόρτ Σουδάν 24/2
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	προς Ελλάδα 27/2
ΙΟΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	επισκ. Πειραιά 10/2
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	προς Δουβλίνο 7/3
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΟΡ (π.)	69	173272	επισκ. Πειραιά 16/12
ΙΟΝΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	ε. Σετομπάλ 6/3
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	προς Τζακάρτα 2/3
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	78	1115979	προς Γιαντά 6/2
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΙΝΤ (δ.π.)	75	7297	α. Πόρτ ντε Μπούκ 2/3
ΙΟΣ (π.)	68	15474	ε. Ασντον 7/3
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	επωλήθη Κορεάτες
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	αργεί Πειραιά
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	προς Δακάρ 3/3
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Βανκούβερ 6/3
ΙΣΤΡΙΑ ΕΞΠΡΕΣΣ (Βα.)	83	11849	ε. Κέηπ Τάουν 6/3
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	προς Αλγκεθίρα 26/2
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544	δ. Γιβραλτάρ 27/2
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	ε. Παρανάγουα 27/2
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	προς Μπ. Αίρες 3/3
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	επισκ. Πειραιά 19/2
CMV ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470	επωλήθη αλλοδαπούς
CMV ΕΝΣΑΙΝ (κ.)	79	11844	προς Ντάρ ες Σαλάμ 22/2
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ)	73	9112	προς Κούβα
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	δ. Πόρτ Σαΐδ 2/3
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	ε. Σεβίλλη 2/3
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145	εε. Κολούμπια 6/3
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154	στη Μομπάσα 9/1
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663	προς ν. Ορλεάνη 17/2
ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.)	76	15856	προς Σαλάβερν 24/2
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	1171	ε. Πόρτ Σαΐδ 24/2
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	προς Χοσοσίμα 28/2
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	α. Γκάνδη 15/2
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069	α. Χόγκ Κόγκ 19/2
ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι
ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366	προς Σιγκαπούρη 24/2
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	στο Ρίβερ Πλέτι 25/2
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	α. Ν. Ορλεάνη 10/2
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	προς Τζακάρτα 7/2
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Παρανάγουα 21/2
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)*	77	10688	προς Λάγος 17/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	διαγράφεται
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	προς Ράς Τανούρα 7/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (δ.μ.)	89	25368	προς Σαλίνα Κρούζ 26/2
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	73	11954	μετ. "Justice" (κ.)
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	α. Ρας Τανούρα 4/3

ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656	μεταφορές Αμπιτζάν
ΚΑΠΠΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	11929	*ε. Καμπάνα 26/2
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	ε. Πόντ Ντέ Μπικ 6/3
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	α. Αμβέρσα 23/1
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΕΛΛΟΣ (κ.)*	77	9941	προς Γιάζνυ 5/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	προς Μπαγκόγκ 2/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	*19049	α. Νταμμάμ 7/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	ε. Μοτρίλ 28/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	ε. Πειραιά 28/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	προς Πειραιά 11/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖΗ ΙΙ (ΙΙ)	94	31643	υπό ναυπήγηση Οκεάν
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Αντεν 23/2
ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	57527	προς Τουμπάρσο 17/1
ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	72	57056	προς Πειραιά 20/2
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ(κ.)	90	31643	ε. Πειραιά 20/2
ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	64	4673	προς Τζέντα 21/2
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	προς Μομπάσα 1/3
ΚΑΡΙΝΑ (Μπχ.)	72	11954	αργεί Πειραιά
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379	προς Βραζιλία 13/2
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	προς Σιμπούσι 23/2
ΚΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	72	15015	ε. Πειραιά 4/3
ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	προς Μπελούν 1/3
ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582	προς Ρωσία 1/2
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Βομβάη 6/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	επωλήθη Κορεάτες
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α. (κ.)	78	10245	ύψωσε ελληνική
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Πόιντ Νουάρ 4/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	προς Κίνα 24/2
ΚΑΤΥΑ V. (κ.)	74	26316	προς Αλιβέρι 2/3
ΚΑΥ (κ.)	76	11721	α. Ντάρμπαν 11/2
ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Κούβα 16/2
ΚΕΙΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	προς Γκουαντανάμο Μπ. 5/2
ΚΕΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	προς Κούβα 13/1
ΚΕΙΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Καζαμπλάνκ 25/2
ΚΕΝ ΑΙΛΑΝΤ.	81	9909	μετ. «Kition» (κ.)
ΚΕΝ ΓΚΕΙΛ	79	11279	προς Ζανζιβάγκ 19/2
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	ε. Βανιούβερ
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	ε. Παντάγκ 6/2
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878	α. Θεσσαλονίκη 23/2
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	επισκευές Νάπολη 14/1
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	προς Τζακάρτα 2/3
ΚΙΝΑΡΟΣ Γ. (π.)	74	10053	προς Βαλπαράϊσο 25/2
ΚΙΝΣΙΠ (δ.Μπχ.)	77	76547	ε. Βίλλμσχάβεν 7/3
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ινδονησίας
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	α. Βανκούβερ 27/2
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	α. Ν. Ορλεάνη 1/3
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	προς Σιγκαπούρη 23/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΜΑΡΙΝ (Μπχ.)	78	13899	α. Νανάιμο 25/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΙΑΝΣ (Μπχ.)	77	10407	προς Χιούστον 7/3
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μπχ.)	78	13605	προς Κάνλτα 18/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μπχ.)	86	10771	προς Αμβέρσα 20/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ (φ.)	86	10765	ε. Αβίλες 27/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΡΑΙΝ (κ.)	86	10511	προς Τέμα 25/2
ΚΛΙΟΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ 9κ.)	79	10322	ε. Μπαράγκουλα 28/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)	86	12510	προς Ακαγιούτλα 17/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΒΑΝΤΟΡ (μ.)	74	9903	α. Αλεξάνδρεια 7/3
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	75	9903	ε. Καράτσι 5/3
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ (μ.)	75	9903	προς Βραζιλία 25/2
ΚΟΛΜΕΝΑ (ΑΒ)	68	14691	προ Νίγκμπο 11/10
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ			προς Πειραιά 1/3
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Τζέντα 11/2
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9573	ε. Λάγος 10/2
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Αρούμπα 14/2
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	ε. Φρεντεΐσια 11/2
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	μετ. "Nedloyd Santos" (κ.)
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	ε. Ταρραγκόνα 3/3
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	ε. Ν. Υόρκη 24/2
ΚΟΡΟΝΙΣ ΙΙ (κ.)	77	15043	προς Σιγκαπούρη 13/2
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	α. Πειραιά 21/2
ΚΟΣΜΑΝ 1 (κ.)	77	14186	προς Ντάρμπαν 6/3

ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	προ Αρίκα 1/3	ΜΑΚΕΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996	προς Βανκούβερ 25/2
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	ε. Ρίτσαρντ Μπ. 23/2	ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	προς Ρόττερνταμ 9/3
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	προς Σαγκάη 16/1	ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993	μετ. «Βήτα Φρόντισουν (ε.)
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100	ε. Κοβιτόν Μπαίη 13/2	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	προς Περού 9/3
ΚΟΤΟΚΟΥ (Ν.Ζ. δ.)*	75	16221	ε. Μπλάφ 5/3	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	α. Ταρραγκόνα 23/2
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ου:ελιγκτον 3/3	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.)π.)	75	149293	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	ε. Γκουγιακούλι 23/2	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186	προς Κίνα 11/1
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	προς Λαβάν Αιλαντ 6/3	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186	προς Κίνα 18/2
ΚΡΕΙΝ (κ.)	76	20355	προς Δακάρ 8/2	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	70	33185	ε. Πρίνς Ρούπερ 23/2
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	προς Τούρμπο 8/3	ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ (μ.)	83	32100	προς Κίνα 19/2
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)	ΜΑΚ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Λάγος 30/1
ΚΡΙΟΣ I (π.)	71	1594	ε. Πειραιά 6/3	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	μετ. «Μντεϊλάμ» (κ.)
ΚΡΙΣΑ (π.)	79	12784	ε. Χιούστον 1/3	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	προς Χό τσί Μίνχ Σίτυ 15/11
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	προς Νταλιάν 27/9	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	μετ. "Violetta" (κ.)
ΚΥΔΩΝΙΑ (μ.)	77	9634	α. Ν. Ορλεάνη 23/1	ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954	προς Τουμπάρδο 3/3
ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686	προς Νιγηρία 22/2	ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878	προς Εσμεράλντς 25/2
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	ε. Καράτι 6/3	ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	προς Αλγερία 18/2
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	διαγράφεται	ΜΑΡΙΑ Δ. (Μα.)	68	16587	ε. Γκάνδη 26/2
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	ε. Κασσιούγκ 18/2	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108	α. Ρουέν 13/1
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Πόρτ Κέλαγκ 25/2	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	προς Α. ακτή ΗΠΑ 8/2
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199	στον Πειραιά 26/5/93	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	προς Βενεζουέλα 3/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Τζετα 3/3	ΜΑΡΙ Τ. (δ.κ.)	76	15232	προς Μαλί 2/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Κάγκλιαν 5/3	ΜΑΡΙΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798	προς Σιγκαπούρη 28/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	ε. Μπουεναβεντούρα 4/3	ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995	προς Σαγκάη 2/6/93
ΚΩΣΤΑΣ Η. (μ.)	74	9192	α. κωνσταντίνα 30/1	ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	επωλήθη Κινέζους
ΚΩΣΤΑΣ Σ. (π.)	78	5600	προς Μαυριτανία 3/3	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	προς Σιγκαπούρη 17/2
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	προς Τρίπλη 15/2	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	προς Ευρώπη 27/2
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	ε. Θεσσαλονίκη 26/2	ΜΑΡΙΖΑ (Μπχ.)	81	15177	ε. Τσίμπα 23/2
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	ε. Πειραιά 15/12	ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263	διαγράφεται
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	προς Κόλπο ΗΠΑ 1/3	ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732	α. Κολόμπο Ρόουντς 27/2
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	προς Γκόττενμπουργκ 7/3	ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928	προς Μογκαντίσου 9/3
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	προς Ν. Ορλεάνη 22/2	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	ε. Λίβερουλι 3/3
ΛΑΡΚ (κ.)	73	9599	προς Μπαγκόγκ 8/2	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	επισκ. Ντουμπάι 1/3
ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767	προς Ταρτούς 20/1	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	προς Νταλιάν 14/8
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	75	15833	α. Ακαμπα 25/2	ΜΑΡΙΝΕΡ I (π.)	71	1887	ε. Ντόχα 26/2
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (κ.)	72	27833	προς Λισσαβώνα 23/2	ΜΑΡΙΝΙΚ Γ. (κ.)	72	16018	προς Νταλχούσι 26/2
ΛΕΙΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	ε. Πειραιά 21/2	ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	α. Λάς Πάλμας 25/2
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	προς Καλλία 18/2	ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	προς ΗΠΑ 28/10
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.)	72	17914	ε. Ρόττερνταμ 7/3	ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407	α. Μίνα Σάκρ 16/2
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	ε. Κολούμπια Ρίβερ 28/2	ΜΑΡΛΙΝ (μ.)	75	23334	προς Σιγκαπούρη 7/3
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	ε. Ασντον 5/3	ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067	προς Μαρόκο 17/2
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354	ε. Αμβέρσα 9/3	ΜΑΣΚΩΤ (κ.)	70	12592	μετ. "Kokoni" (κ.)
ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	προς α. Ανατολή 7/3	ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	1740	ε. Βοβμάη 6/3
ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183	ε. Πειραιά 23/2	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	προς Ναουκτσότ 25/2
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	ε. Τζέμπελ Αλι 18/12	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	προς Ζανζιβάκ 21/12
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Κ. (κ.)	77	5744	ε. Μίλφροντ Χάβεν 7/3	ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	α. Ν. Ορλεάνη 15/2
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	προς Τούρμπο 2/3	ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	μεταφορές Περσικού
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	α. Λός Αντζελες 11/2	ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	διαγράφεται
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Χιούστον 24/2	ΜΑΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	ε. Καζαμπλάνκα 28/2
ΛΙΜΠΕΞΕΛ* (π.)	69	17872	ε. Πειραιά 24/1	ΜΕΛΟΙ (μ.)	76	22297	ε. Αντεν 18/1
ΛΙΜΠΡΑ I. (μ.)	88	12735	ε. Σάν Φραντσκο 10/2	ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572	προς Λάγος 8/3
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	προς Ν. Ορλεάνη 21/2	ΜΕΛΩΔΙΑ (κ.)	73	14670	προς Ν. Ορλεάνη 23/2
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	προς Εζμπεργκ 503	ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357	ε. Πειραιά 23/2
ΛΙΝΚΑ (Ονδ.)	74	1490	προς Ηράκλειο 28/2	ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ			
ΛΙΝΚΟΥΒΑ (δ.π.)	80	4816	ε. Μοντεβιδέο 20/3	(μ.)	69	9901	διάλυση Κίνα
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	ε. Πασκάγκουλα 1/3	ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μπχ.)	70	23081	προς Φορταλέζα 24/2
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΡΕΠΡΑΙΖΙ				ΜΕΝΤΩΡ (κ.)	73	13729	ε. Νταμάμ 3/3
(δ.Βρ.)	83	30479	α. Φιλαδέλφεια 26/2	ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28273	ε. Βρέμη 6/3
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βα.)	82	36865	προς Ελ Σεγκούντο 5/3	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738	προς Κάλβα 21/1
ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407	προς Μπελαγουάν 12/2	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	ε. Φιλαδέλφεια 5/3
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	ε. Νίγκμπο 26/12	ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	στον Πειραιά 14/10/93	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	προς Μπαχάμας 26/2
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	41477	προς Καέν 4/3	ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	προς Μπαχαγκούλα 4/3
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	προς Γκάλατζ 23/2	ΜΙΓΚΟΥΕΛ (μ.)	74	20712	πρ. «Δάμων»
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	α. Ν. Ορλεάνη 4/3	ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	προς Μαρόκο 21/2
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μπχ.)	72	6513	προς Ιντσόν 4/3	ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	προς Κασσιούγκ 28/2
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μπχ.)*	78	13427	ύψωσε σημαία Μάλτας	ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	προς Ιαπωνία 5/3
ΜΑΕΡΣΚ ΟΣΕΑΝΙΑ (κ.)	72	20325	προς Γιοκοχάμα 26/2	ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	προς Αγ. Βικέντιο 15/2
ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040	ε. Ρίο Γκράντε 22/2	ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	84	37584	ε. Μπελ'εμ 18/2
ΜΑΙΡΗ Δ. (κ.)	75	29120	προς Βραζιλία 24/2	ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	84	37584	προς Ράς Λανούρφ 6/3
ΜΑΙΡΥΛΟΥ II (κ.)	74	30168	προς Πόρτ Πλάτα 25/2	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	μεταφορές Μπαχάμας
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	ε. Μασσαλία 26/2	ΜΙΝΟΑΝ ΣΗ (μ.)	78	14874	πρ. "Camelia"
ΜΑΚΓΟΥΩΡΙΟΡ (κ.)	73	31427	προς Σαγκάη 16/2	ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061	μετ. «Ωρόρα Τοπάτ»
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28365	επισκευές Πειραιά 5/2	ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38686	διαγράφεται
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154	επισκ. Καρταγένα 26/1	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	προς Ασσάμπ 7/2
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	α. Ν. Ορλεάνη 3/3	ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	προς Λ'ας Πάλμας 25/6
ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	21708	προς Σ. Αραβία 25/2	ΜΙΣΤΡΑΛ II (δ.π.)	73	1272	προς Γκαμπόν 24/2
ΜΑΚΝΤΟΝΑΛΝΤ (κ.)	74	34789	προς Βραζιλία 10/2	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Τέξας Σίτυ 3/3
ΜΑΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	39050	προς Βραζιλία 28/2	ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	ε. Σιγκαπούρη 28/2
ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704	πρ ΗΠΑ 23/2	ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579	προς Χώρ Φακάν 31/1

ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μπχ.)	78	103812	αργε'ι Κολούμπια	ΝΙΟΥ ΕΡΑ (μ.)	71	9048	διάλυση Κίνα
ΜΠΑΛΚ ΑΘΗΝΑ (κ.)	74	71967	α. Τουμπαράο 26/2	ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	προς Σαμαρίνα 3/3
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	75	20797	προς Ν. Αφρική 22/2
(Μπχ.)	79	6414	αργε'ι Μπρέμερχαβεν	ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	ε. Τέμα 23/2
ΜΠΑΡΜΠΑ ΘΑΝΑΣΣΗΣ				ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	προς Σίντι Κερύρ 2/3
(κ.)	77	36411	ε. Μπουσ'αν 4/2	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	7255	πρ. "Happy Valley"
ΜΠΑΡΟΝ (κ.)	80	63443	μετ. «Ιολκ'ος Βίκτορ»	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡΑ Γ			
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	ε. Α'αγος 23/2	(δ.π.)	84	2469	α. Γκρήνοκο 23/2
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΚΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	προς Μαιάμι 2/3
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	προς Βραζιλ'ια 3/3	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	ε. Μαιάμι 2/3
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	προς Ματαράνι 19/2	ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (μ.)	72	7266	μετ. «Μαστοράτσα» (μ.)
ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Αλγερία 17/2	ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
ΜΠΛΑΚ ΣΗ Τ. (μ.)	69	5903	διαγράφεται	(Μπχ.)	80	6414	προς Γκουαγιακούλ 7/2
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418	ε. Ρίο Γκρ'αντε 26/2	ΝΤΑΓΚΟΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	77	8750	ε. Λάγος 25/1
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ (μ.)	71	15954	προς Αβάνα 23/2	ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	α. Φερρόλ 22/2
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	προς Παναμά 7/12	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954	μετ. «Μάστερ Νίκος» (μ.)	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	προς Πομόλα 7/2
ΜΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707	αργε'ι Περιοιά	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581	ε. Αλεξάνδρεια 16/2
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-				ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤΙ (π.)	68	18210	προς Μαρόκο 3/3
ΤΣΟΥΡΣ (δ.κ.)	75	6794	προς Βερακρού'ιζ 17/2	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ			
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ			προς Ντέβονπορτ 8/3	(μ.)	66	15784	μετ. «Ρίβερ Κ.» (π.)
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ				ΝΤΕΙΜ Μ. (κ.)	72	6987	'υψωσε ελληνική
(δ.)	71	1991	α. Ματάντι 20/1	ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551	προς Ρίο Ιανέιρο 21/2
ΜΠΛΟΥΝΤΑΝΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (Μπχ.)	84	35453	α. Ν. Ορλεάνη 24/2
(δ.κ.)	75	2998	προς Β. Θάλασσα 12/2	ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΙΜ (Μπχ.)	82	32320	προς Τζακάρτα 1/2
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706	προς Κοτονουό 30/1	ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 26/2
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	αργε'ι Πειραιά	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768	διαγράφεται
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	προς Σαλέρνο 26/2	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	7255	αγορά από αλλοδαπούς
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813	μετ. «Μπλού Μέντ»
(Μπχ.)	72	6671	αργε'ι Πειραιά	ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	προς ΗΠΑ 21/2
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (π.)	71	9603	αργε'ι Πειραιά	ΝΤΙΝΟΣ (δ.μ.)	62	1979	προς Μπορντώ 3/3
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	προς Μπουεναβεντούρα 27/2	ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522	αργε'ι Πειραιά
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΒΙΤΟΡΙΑ	77	74139	αγορά από αλλοδαπούς	ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172	προς Δ. Αφρική 24/2
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιβ.)	73	31861	προς Σούμπεκ Μπαίη 13/12	ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	προς Βάρνα 14/2	ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	διάλυση Κίνα
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Μπόνου 17/2				
ΜΠΡΙΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	προς Πειραιά 27/2	ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	προς Ιταλ'ια 20/2
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)	ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631	ε. Γιβραλτάρ 28/1
ΜΥΚΟΝΟΣ V. (π.)	67	8981	ε. Μοντεβιδέο 21/2	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891	επισκ. Πειραιά 17/12
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	προς Κολούμπια Ρίβερ 25/2	ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985	προς Σαγκούντο 1/3
ΜΥΡΣΙΝΗ (μ.)	72	14095	ε. Τσιτσκόγκ 6/3	ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Νάπολη 5/3
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826	α. Τενερ'ίρη 2/3	ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	ε. Καζαμπλάνκα 11/2
				ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.π.)	93	160129	προς Χάργκ Αιθ. 5/3
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ Δ. (κ.)	77	9111	προς Σιγκαπού'ρη 28/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882	επωλήθη
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΙΙ				ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.)	91	81400	προς Πόρτ ντε Μπούκ 3/3
(κ.)	76	64670	προς Βενεζου'ελα 15/2	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	ε. Χάργκ 5.3
ΝΑΙΑ (κ.)*	70	9069	προς Δακ'αρ 20/9	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΝΑΙΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	77	34841	προς Πρία Μόλε 28/2	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	αργε'ι Πειραιά
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	α. Πόρτ Σουδάν 23/2	ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Γιβραλτάρ 19/2
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	προς Λατκία 4/2	ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796	ε. Κων/πολη 23/2
ΝΑΡΕΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Καλλάο 23/2	ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	ε. Λά Γκουαίρα 7/2
ΝΑΡΟΒΑ 9δ.)	92	81400	προς Αφρική 31/1	ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	α. Χιούστον 15/2
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978	επισκ. Πειραιά 27/11	ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	αργε'ι Θεσσαλονίκη
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	προς Ζημπεράγκ 20/2	ΟΝΥΣ (κ.)	69	9824	διαγράφεται
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Λ.Σ. (κ.)	74	30340	προς Κίνα 8/1	ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Σαβόνα 7/3
ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (κ.)	73	11291	προς Κίνα 8/1	ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	ε. Αλεξ'άνδρεια
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	ε. Κομπεντέλο 28/2	ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	α. Βανκούβερ 5/3
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	μεταφορές Αγκόλας	ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	προς Χαλκίδα 22/2
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ			ε. Αμβέρσα 5/3	ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	προς Βεγγάζη 3/2
(μ.)	75	2226	προς Ισπανία 3/3	ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284	προς Γιβραλτ'αρ 24/2
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518	προς Λευκάδι 28/2	ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000	ε. Βάρνα 25/2
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592	προς Ταρραγκόνα 1/3	ΟΣΕΑΝ ΓΡ. (μ.)	71	13459	προς Κασσιούγκ 13/2
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	προς Νιγηρία 19/1	ΟΣΕΑΝ ΛΕΙΚ (κ.)	76	12443	ε. Λίβερπουλ 1/3
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728	ε. Νοβοροσίσκ 29/1	ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ Ι. (δ.)	80	3323	ε. Ντάρμπαν 7/3
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Πόρτ Χάρκουρτ 4/3	ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755	προς Αβάνα
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	ε. Σιγκαπούρη 28/2	ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)	70	8493	προς Κουβέιτ 27/2
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Κριστοπόλ 16/2	ΟΣΕΑΝΙΚΟΣ (κ.)	78	14901	α. Μόγκλα 4/1
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	α. Δουνκέρκη 27/1	ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856	δ. Ντόβερ 26/2	(Μπχ.)	83	9755	μετ. "Cap Frio" (Μπχ.)
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	ε. Μορμουγκάο 20/2	ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	προς Γέλα 28/2
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	ε. Αμστερνταμ 7/3	ΟΤΑΡΟΘ Ι. (δ.π.)	79	3818	ε. Χόγκ Κόγκ 8/3
ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΥ	71	29198	προς Κίνα 22/2	ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΥΖ	84	13852	αργε'ι Φουτζέρα
ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317	α. Ιντσόν 30/1	ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ			
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	προς Ντάρμπαν 25/2	ΡΕΙΝΜΠΟΟΥ ΙΙ	84	13881	ε. Κολούμπια Ρίβερ 4/3
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.Μπχ.)	75	61000	ε. Σιγκαπούρη 4/3				
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (κ.)	79	10225	στο Λάγος 28/10/93	ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	διάλυση Κίνα
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	προς Ραβέννα 7/3	ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	στη Ραβέννα 4/3
ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269	προς Κό Σισάγκ 15/2	ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9429	πρ. "Saru Maru"
ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	πρ. "Zim Sydney"	ΠΑΛΛΑΣ (Μπχ.)	71	7890	προς Μπέιρα 5/3
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	προς Ουμέα 5/3
ΝΙΚΟΣΙΑ (κ.)	72	15656					

ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	α. Πόρτ Χάρκουρτ 28/2	ΠΡΟΣΩ (Μπχ.)	78	26409	προς Καλλάο 15/12
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	α. Νταμιέττα 29/1	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Σάντα Μάρτα 5/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807	προς Αλγερία 8/2	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	α. Ν. Ορλεάνη 6/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	77	10076	προς Ταιβάν 4/2	ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	α. Ν. Ορλεάνη 6/1
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	α. Ιντσόν 6/2	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	ε. Πειραιά 6/3
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422	προς Ν. Αμερική 27/2	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Σ. Κρούα 6/3
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Κόρπους Κρίστι 14/2	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	στην Αγκρα ντο Ρέις 18/6/93
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088	α. Λομέ 2/3	ΠΡΩΤΟΜΑΣΤΟΡΑΣ (κ.)	72	9176	ε. Κονακρύ 24/2
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	προς Τούρμπο 16/2	ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Αλγερία 2/3
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	α. Ν. Ορλεάνη 24/2	ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΟΦ ΣΑΜΟΣ (κ.)	74	42236	προς Ραβέννα 23/2
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	προς Μιζουράτα 4/2	ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	78	1592	ε. Πειραιά 4/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μπχ.)	77	23910	ε. Πειραιά 25/2	ΡΑΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	α. Ν. Ορλεάνη 19/2
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	προς Ερυθρά 5/3	ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	α. Ρίο Ιανέιρο 4/3
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ύψωσε Ελληνική	ΡΑΝΙΑ (μ.)*	68	1599	διαγράφεται
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ 9κ.)	80	19164	πρ. "Hyundai Sun"	ΡΑΨΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	α. Ακαμπα 21/1
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	προς Καζαμπλάνκα 12/2	ΡΕΑ (μ.)	73	30930	ε. Παράναγους 23/2
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	71	6682	προς Νταβάο 20/1	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	α. Ν. Ορλεάνη 6/12
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	ε. Φορταλέζα 11/2	ΡΕΙΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	ε. Ασντοντ 4/3
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	προς Ουλσάν 19/2	ΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	ε. Πειραιά 17/2
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (Κ.)	86	14319	ε. Ν. Ορλεάνη 19/2	ΡΕΞ (ΑΒ)	72	10936	πρ. "Jalayatmaini"
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	ε. Σιγκαπούρη 7/2	ΡΗΤΖΕΝΤ (Μπχ.)	79	8680	α. Κονακρύ 26/2
ΠΑΦΦΙΝ (μ.)	68	8648	ε. Τάρντα 7/3	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	προς Σχέσιν 9/3
ΠΕΛΑΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Θεσσαλονίκη 2/3	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Αμβέρσα 4/3
ΠΕΛΛΑ (μ.)	71	14686	ε. Μαριουπόλ 24/2	ΡΙΖΑ (δ.μ.)	74	66341	πρ. "Cirrus"
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Ρίτσαρντ Μπαίη 21/2	ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	μετ. "Κούλα Λ." (κ.)
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ Β. (δ.κ.)	71	104253	προς Ινδονησία 16/2	ΡΙΚΜΕΡΣ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	15086	ε. Σιγκαπούρη 4/3
ΠΕΛΑΝΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Βαρκελώνη 3/3	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	ε. Βρέμη 7/3
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	ε. Π/οιντ Νουάρ 23/2	ΡΟΖΑ Κ. (Ονδ.)	65	1600	προς Κουελιμάνε 13/5/93
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	ε. Πόρτο Μπαρίος 23/2	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	προς Ελλάδα 5/3
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	α. Ν. Ορλεάνη 20/2	ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	ε. Μαντράς 1/3
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	προς Κολόμπο 4/3	ΡΟΜΠΙΝ Λ. (χκ.)	76	35706	μετ. "Αθηνιώτισσα" (μ.)
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	προς Γουινέρα 22/2	ΡΟΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	αργε Πειραιά	ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	διάλυση Ινδία
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μπχ.)	72	9635	αργε Πειραιά	ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	προς Σουέζ 2/3
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	ε. Μπουσίρ 21/2	ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	α. Τζακάρτα 21/1
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	ε. Λεμεσό 6/3	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	προς Πολωνία 17/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	διαγράφεται	ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	α. Πάλμα 28/2
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μπχ.)	73	9749	δ. Παναμά	ΣΤ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι. (κ.)	82	8719	προς Κασσιούγκ 9/3
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	ε. Ιντσόν 22/1	Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	προς Κίνα 26/2
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	στο Μπάρ 20/3/93	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μπχ.)	81	33471	ε. Ρίο Ιανέιρο 25/2
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ (π.)	82	13483	προς Γιοκοχάμα 7/3	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Ρότερνταμ 6/3
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Κουϊγκντά 3/3	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	προς Βαρκελώνη 3/3	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765ε	ε. Τσιβαβέτσια 7/3
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Ράς Τανούρα 2/3	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	ε. Πειραιά 25/2
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Αλγερία 31/1	ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ Ι. (π.)	74	16023	ε. Μίνα Σάκρ 5/3
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	προς Τρίπολη 1/2	ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	ε. Αμστερνταμ 8/3
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (μ.)	69	15688	μετ. "Anemone"	ΣΑΝ (δ.μ.)	75	68090	στην Κωνσταντία 11/2
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076	ύψωσε ελληνική	ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	προς Τανζανία 13/2
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	δ. Γίβραλτάρ 24/2	ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)*	69	9584	προς Ντάρμπαν 4/3
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	προς Σευχέλλες 4/3	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122	ε. Τομακομαί 25/12
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (π.)	75	14741	προς Ν. Ορλεάνη 26/2	ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	71	13575	προς Δανία 24/2
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	προς Ευρώπη 15/2	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ (μ.)	70	30039	επλήρη αλλοδαπούς
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	προς Βιζακαπατνάμ 9/3	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	75	10297	ε. Λάγος 2/12
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Ν. Ορλεάνη 21/2	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΚΡΑΦ-ΤΣΜΑΝ (κ.)	76	10297	μετ. "Panlinia"
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	ε. Οζάκα 7/3	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤΙ (κ.)	75	10297	προς Χαϊκού 3/3
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	ε. Σαν Λορέντζο 5/3	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	24594	προς Αμβούργο 10/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	ε. Ν. Ορλεάνη 2/3	ΣΤΟΝΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	προς Βαλπαράϊζο 22/2
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	Σάν Λορέντζο 5/3	ΣΑΟΥΘ ΑΙΛΑΝΤΤ (π.)	75	12322	διαγράφεται
ΠΟΡΟΣ	71	20670	ε. Ν. Ορλεάνη 2/3	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	74	12498	μετ. "Ακτιβ" (κ.)
ΠΟΡΤΑΙΤΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	προς Κούβα 7/1	ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (π.)	74	10761	προς Μπαντάρ Χομινί 7/3
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	προς Μπαγκκόκ 25/2	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	διαγράφεται
ΠΡΑΙΜ ΒΕΛΒΕΤ (π.)	80	999	ύψωσε ελληνική	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	προς Ουλσάν 5/1
ΠΡΑΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	επλήρηθη	ΣΑΤΟΥΡΝΙ (δ.μ.)	74	70741	προς Κόμ μπάν Τσάνς 14/2
ΠΡΑΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	επλήρηθη	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	προς Γουαλαρού 23/2
ΠΡΑΙΜ ΒΙΟΥ (π.)	79	1599	ύψωσε ελληνική	ΣΕΙΛΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Μομπάσα 13/2
ΠΡΑΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	προς Σουέζ 6/3	ΣΕΙΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143	προς Φουτζέιρα 20/1
ΠΡΑΙΜ ΝΟΜΠΛΑ (δ.μ.)	75	1966	ε. Λέγκχορν 4/3	ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.μ.)	74	997	ε. Πειραιά 20/5/93
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς Χιούστον 6/2	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Καλαί 22/2
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	προς Βιετνάμ 20/2	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)*	72	1547	διαγράφεται
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686	μετ. «Φίλιπος» (π.)	ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	ε. Πειραιά 7/2
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ (δ.μ.)	74	61901	προς Ιταλία 5/3	ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	ε. Ν. Ορλεάνη 3/3
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	52539	προς Μάρσα ελ Μπρέγκα 28/2	ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	ε. Κουβέιτ 3/3
ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	προς Ρουέν 3/3	ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298	διαγράφεται
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΓΟΥΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754	ε. Σουγκέι Πάκινγκ 31/12	ΣΗ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.)	76	9589	ε. Σάν Λορέντζο 6/3
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	ε. Σιγκαπούρη 19/2	ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΙΡ (κ.)	68	11413	επισκ. Βάρνα 8/2
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Γκουγιακούλι 27/2				
ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	α. Αλεξάνδρεια 1/3				
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	ε. Γδύνια 28/2				
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Κωνσταντία 24/2				

ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	ε. Μπιζέρτα 2/3	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	ε. Χάμπτον 27/2
ΤΗΝΟΣ ΑΙΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	ε. Μακείο 18/2	ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	προς Μπαγκόγκ 3/3
ΤΙΤΑΝΑΣ (μ.)	77	1721	προς Καρταγένα 4/3	ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	προς Α. ακτή ΗΠΙΑ 2/3
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	α. Μπαντάρ Χομενί 2/3	ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943	προς Καζαμπλάνκα 22/2
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά	ΦΡΗΝΤΟΜ Κ. (π.)	72	16402	προς Ρόττερνταμ 26/2
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.μ.)	92	24248	προς Κασσιούγκ 20/2	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	προς Ταϊβάν 25/2
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	προς Γιβραλτάρ 4/3	ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	προς Στάνλεϋ 29/1
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.μ.)	92	24248	προς Κουβέι 27/2	ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	προς Μπαγκόγκ 25/1
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	αργεί Ρίβερ Φλω
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.μ.)	88	24248	ε. Ρεινιόν 14/2	ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	α. Μπερκελέϋ Σάουντ 6/3
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	ε. Σιγκαπούρη 28/2
ΤΟΜΙΣ ΦΕΙΘ (μ.)	87	39500	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	α. Κρηπτάουν 7/2
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς Αμβούργο 30/1	ΦΡΙΟ ΑΡΤΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	προς Μπαγκόγκ 13/2
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Α. Ανατολή 27/1	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	προς Ισραήλ 26/2
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	προς Ουλσάν 20/1	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	78	1568	προς Λάς Πάλμας 27/2
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (μ.)	79	20331	προς Πόντα ντο Ούμπου 22/2	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Μπερκελέϋ Σάουντ 4/2
ΤΡΑΝΣ ΑΡΓΩ (δ.μ.)	77	63285	προς Μπαχάμας 11/2	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	προς Ισπανία 8/3
ΤΡΑΝΣ ΕΦΦΟΡΤ	87	24536	μετ. "Ειρήνη" (ε.)	ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	προς Βαλτική 31/10
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	α. Αλγκεκίρας 21/1	ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	Μπερκελέϋ Σάουντ 28/2
ΤΡΑΝΣ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.)	76	65112	προς Μπουργκκάς 20/2	ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Αγαδία 3/3
ΤΡΑΝΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	87	24536	μετ. "Αθηνά" (ε.)	ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3599	ε. Μπερκελέϋ Σάουντ 6/3
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ΛΤ (δ.κ.)	76	19867	προς Βαγκαρέι 3/3	ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	προς Κουβέι 6/3
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	α. Καράτσι 2/3	ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	93	6965	ε. Διέππη 27/2
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	προς Ν. Ορλεάνη 27/2	ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	προς Φώκλαντς 28/2
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Υεμένη 26/2	ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	προς Ρόττερνταμ 13/12
ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	προς Γκάνδη 26/2	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	ε. Σόγκλα 25/1
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	προς Νταλιάν 5/3	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Μπερκελέϋ Σάουντ 22/2
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΛΛ (κ.)	74	23757	ε. Μπουσάν 2/2	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	ε. Αγαδία 1/3
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Βανκούβερ 20/2	ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	ε. Σιγκαπούρη 3/3
ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ (κ.)	75	13567	προς Νταλιάν 16/2	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	προς Τζέντα 7/3
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	ε. Βαλτιμόρη 6/3	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	επισκ. Λάς Πάλμας 2/9/93
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	προς Σιγκαπούρη 25/12	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	προς Σιγκαπούρη 21/1
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	ε. Πειραιά 2/3	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	α. Μπερκελέϋ Σάουντ 26/2
ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	προς Εσμεράλντας 12/2	ΦΡΙΟ ΣΚΑΓΚΕΝ (μ.)	83	1072	αγορά από αλλοδαπούς
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ	72	113950	προς Βραζιλία 8/3	ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	προς Σάο Ρόκου 18/2
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	αργεί Πειραιά	ΦΩΤΕΙΝΗ (μ.)	71	16820	ε. Αλεξανδρέττα 2/3
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	αργεί Πειραιά	ΧΑΒΑΙΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	ε. Σιγκαπούρη 3/3
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	ε. Σουαίμπα 29/1	ΧΑΒΑΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Κουβέι 18/2
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	επισκ. Πειραιά 11/2	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)*	72	9343	ε. Μπ. Αίρες 21/2
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Ρόττερνταμ 2/3	ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	προς Μπ. Αίρες 5/3
ΤΣΑΜΣ (δ.μ.)	79	15979	πρ. "Ιόνιαν Στάρ"	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	προς Νικολάγιεφ 11/2
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	ε. Μπουργκκάς 3/3	ΧΑΝΤΥ ΛΗΝΤΕΡ (Φύλ.)	83	19146	μετ. "Κεν Λήντερ" (π.)
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	α. Γένοβα 2/3	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	προς Βιτόρια 1/3
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	προς Μπελίντα 24/1	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	ε. Γκντάνσκ 1/3
ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	ε. Τής 4/3	ΧΑΡΑΛΑΜΠΡΟΣ Β. (κ.)	72	14986	ε. Πειραιά 7/3
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344	μετ. "Γουέστ Στ'αρ" (λ.)	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	α. Ντουμπάι 13/9
ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059	ε. Χάιφα 7/3	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	ε. Λίβερπουλ 28/2
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	στη Νέα Ορλεάνη 3/3	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	προς Ινδία 3/3
ΦΑΙΛΕ (κ.)	72	8939	προς Ζανζιβάκ 24/2	ΧΕΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	α. Ταρραγκόνα 22/2
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20606	προς Αμπιτζάν 26/2	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	προς Λειξόες 3/3
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	στη Σιγκαπούρη 3/1	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (λιβ.)	70	12363	ε. Γκάλατς 30/1
ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834	προς Σαγκάη 27/2	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Πειραιά 24/2
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Ξιγκάγκ 25/10	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	διαγράφεται
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	προς Παρανάγουα 5/3	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	ε. Ν. Υόρκη 2/3
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	ε. Μόγκλα 25/2	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	74	5794	επώληθη αλλοδαπούς
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	70	14769	προς Γκιγκούγκ 20/2	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	α. Ακαμπα 6/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	20515	προς Κέννα 19/1	ΧΙΟΣ ΦΙΑΘ (π.)	71	6166	προς Κόλπο ΗΠΙΑ 4/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	ε. Κωνσταντίνος 22/2	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	α. Ν. Ορλεάνη 24/2
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	ε. Φορταλέζα 24/2	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	προς Σέκου 27/6/93	ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	προς Σάντος 3/3
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	ε. Λάγος 26/2	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	προς Καζαμπλάνκα 27/2
ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	12776	προς Ν. Κορέα 12/1	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	προς Γκάετα 7/3
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Αλικάντε 11/1	ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070	βυθίστηκε Ατλαντικό 3/2
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	α. Χάιφα 4/3	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	ε. Πειραιά 5/3
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	προς Μπουργκκάς 28/2	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294	προς Ν. Αφρική 18/1
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)			προς Φλάσσιγκ 31/1	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	ε. Ραβέννα 27/2
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	76	16037	προς Μπ. Αμπάς 7/3	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	ε. Παρανάγουα 20/2
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	προς Αλγερία 4/3	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (μ.)	77	15642	προς Σάντος 5/3
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)*	75	20214	προς Βανκούβερ 4/3	ΩΡΟΡΑ (μ.)	72	17674	προς Κουανγκάγκ 3/2
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΗΠ (κ.)	73	53518	α. Ν. Ορλεάνη 23/2	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	ε. Φιλαδέλφεια 7/3
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	προς Πόρτο Ορντάς 9/3	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΙΜΟΝΤ	76	7049	διαγράφεται
ΦΟΡΟΥΜ ΠΛΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	προς Σιγκαπούρη 17/2	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΙΜΟΝΤ	79	7366	προς ΗΠΙΑ 23/2
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	α. Ν. Ορλεάνη 3/3	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	79	7049	διαγράφεται
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	α. Καρταγένα 9/2				
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	προς Αμβούργο 5/3				

ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.)	68	14674	επωλήθη αλλοδαπούς	ΣΚΟΠΕΛΟ (ΑΒ)	66	8374	διαγράφεται
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	ε. Παλεμπάγκ 7/2	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 28/2
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (μ.)	73	3717	ε. Λάς Πάλμας 13/2	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Μπουλών 8/3
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Ρίτσαρντς Μπαίη 2/3	ΣΟΛ (π.)	73	22126	διαγράφεται
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (π.)	72	12779	προς ΛΟΜέ 28/1	ΣΟΛΩΝ ΟΦ ΑΘΕΝΑΣ 9κ.)	76	40272	πρ. "Amundsen Sea"
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Πειραιά 4/3	ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Παράναγους 26/2
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	προς Γιβραλτάρ 1/3	ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Μπειχιά 7/3
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	ε. Σίγκαπούρη 15/2	ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	προς Νικόσια 6/3
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688ε	ε. Σηάττλ 17/2	ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	προς Τσιταγκόγκ 19/2
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	αργε'ί Πειραιά	ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	92	77387	προς Κόλπο ΗΠΙΑ 26/2
ΣΗ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	72	13192	προς Ταϊτσούγκ 16/2	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	154990	α. Ακαμπα 2/2	ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Αλγέρι 17/2
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477	ε. Λεμεσσό 9/3	ΣΠΑΡΤΑ (μ.)*	69	1546	ε. Πειραιά 24/2
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	προς Πειραιά 15/1	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	19224	ε. Αμστερνταμ 10/3	ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.)	76	51121	πρ. "Mihara Spirit"
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	ε. Ν. Ορλεάνη 5/3	ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	8831	προς Κριστομπαλ 26/2
ΣΗΓΚΡΕΙΣ II (κ.)	77	38886	ε. Κολούμπια Ρίβερ 4/3	ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ (μ.)	70	14376	ε. Κωνσταντίνα 15/2
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	προς Καστέλλον 5/3	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	προς Βενεζουέλα 6/3
ΣΗΚΟΥΗΝ (μ.)	83	18083	προς Ουλσάν 24/2	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	76	59353	α. Τεργέστη 8/3
ΣΗΚΟΥΗΝ (δ.κ.)	82	11780	προς Χουάγκου 2/3	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	ε. Ροστόκ 7/2
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425	ε. Μορμουγκάο 6/3	ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	προς Καζαμπλάνκα 1/3
/ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	ε. Κάντα 20/2	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	προς Ιταλία 4/3
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	1765	α. Τεργέστη 3/3	ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976	ε. Χόγκ Κόγκ 19/2
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277	προς Τύνιδα 6/3	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Πειραιά 13/1
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Ν. Ορλεάνη 25/2	ΣΤΑΡΛΑΙΤ (κ.)	77	22893	προς Μπελαγούαν 23/2
ΣΗΜΑΝΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς σΠόρτο Παντρέ 10/2	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Σιγκαπούρη 4/2
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	προς Ρωσία 15/2	ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΣΗΜΑΤΖΙΚ II (μ.)	77	14275	επωλήθη Τούρκους	ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μπχ.)	75	8031	αργε'ί Πειραιά
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	ε. Φόξ 7/3	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	στη Σάρζα 16/10/93
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	α. Πρόβιντενς 26/2	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Πειραιά 27/1
ΣΗΜΠΛΑΚ I. (π.)	65	9812	στο Πόρτ Σουδάν (αποθήκη)	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ			
ΣΗΜΠΛΑΚ II (π.)	69	3472	προς Βόλο 31/1	(δ.π.)	77	4656	προς Αιοβρυ Κόαστ 2/3
ΣΗΜΠΛΑΚ III (π.)	71	5699	ε. Σεβίλλη 2/3	ΣΤΕΙΝΛΕΣΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	προς Σετουμπάλ 17/2
ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	προς Γιούζνυ 27/2	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	επισκ. Πειραιά 10/2
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Βραζιλία 1/3	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Κορέα 19./12
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)*	74	17798	ε. Γιούπορτ 1/3	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	προς Χιούστον 5/3
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	προς Βέλγιο 2/3	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	προς Ρότερνταμ 4/3
ΣΗΜΠΡΕΙΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Κάντλα 28/2	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	ε. Σιγκαπούρη 1/3
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	προς Κάεν 26/2	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ			
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.)	79	34078	μετ. "Μπέρντι" (μ.)	(δ.π.)	80	3627	προς Αγγλία 25/2
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	δ. Κων/πλή 4/3	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΦΑΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	α. Τζουμπιά 9/3
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	ε. Νοβοροσίσκ 23/2	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	προς Ιταλία 6/3
ΣΗΝΤΡΑΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Ρίο Ιανέιρ 4/3	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	προς Αφίκα 26/2
ΣΗΠΕΙΣ (μ.)	77	15255	ε. Ν. Ορλεάνη 26/2	ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	προς ΜΠέντι 5/3
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	ε. Τέρμ. Ιμερέζε 28/2	ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	ε. Προγκρέσο 27/2
ΣΗΠΡΑΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	ε. Γκντάνσκ 11/2	ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΥ (π.)	75	12376	ε. Βιζακαπατάνμα 6/3
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	προς Κούβα 7/1	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. Ν. Ορλεάνη 6/3
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	α. Τενερίφη 26/2	ΣΤΡΙΓΓΛΑ (κ.)	74	46172	προς Μπελεντούνη 22/2
ΣΗΡΑΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Σ. Τζών 5/3	ΣΥΚΙΑΔΑ (κ.)	71	10871	προς Αντεν 22/2
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	διαγράφεται	ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπχ.)	77	29729	δ. Ελσινόρη 17/2
ΣΗΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	δ. Κων/πλή 17/2	ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	ε. Βερακρούζ 25/2
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	προς Πορτογαλία 3/3	ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	α. Αλεξάνδρεια 3/3
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	προς Βενεζουέλα 27/2	ΤΑΞΣΟΡΝ*	70	18736	α. Σιγκαπούρη 3/3
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	ε. Ναυτόρ 5/3	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	διαγράφεται	ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563	επωλήθη
ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	μετ. "Αγία Ολγα" (μ.)	ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς Σαν Νικόλας Μπαίη 31/1
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	προς Κούβα 4/3	ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	προς Γκουγιακούιλ. 20/2
ΣΗΦΑΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	προς Νοβοροσίσκ 25/2	ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΗΛΕΙΝ			ε. Ν. Ορλεάνη 4/3
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	προς Λάγος 27/2	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	α. Χιούστον 19/2
ΣΗΦΟΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	προς Χάιφα 3/3	ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	προς Χαϊκού 19/1
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	επωλήθη Τούρκους	ΤΕΝΕΔΟΣ (κ.)	77	10442	προς Αλγερία 10/2
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	α. Χάιφα 3/3	ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	ε. Λος Αντζελες 4/3
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275	ε. Νοβοροσίσκ 1/3				
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	προς Κόμπε 25/2	ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	α. Ρότερνταμ 8/3
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	προς Κριστομπαλ 27/2	ΤΕΡΝΟΖΑ (Φιλ.)	83	20658	μετ. "Centaurus" (κ.)
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	προς Σαγκάη 27/1	ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	προς Γκάλατς 3/3
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Ιτακούι 25/2	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κευ.)	61	1252	αργε'ί Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	α. Καρταγένα 4/2	ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	79	31010	προς Χόγκ Κόγκ 6/3
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	α. Λάγος 23/2	ΤΖΕΜΙΝΙ			προς Ταϊτσούγκ 12/1
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911	προς Γιοκοχάμα 4/3	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Ρότερνταμ 1/3
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	προς Τζουμπιά 9/3	ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	προς Κοπέρ 4/3
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	προς Μαλαισία 1/2	ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	προς Πειραιά 5/2
ΣΙΓΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Λεμεσσό 3/2	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	26321	προς Γιβραλτάρ 26/2
ΣΙΤΥ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΙΤΥ (δ.κ.)	87	24584	αγορά από αλλοδαπούς	ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	ε. Ν. Ορλεάνη 24/2
ΣΙΦΝΟΣ (μ.)	66	10663	προς Ασντον 3/3	ΤΖΟΥ (Ον.)	78	5868	α. Πειραιά 22/2
ΣΚΑΥ ΔΕΛΤΑ (Μπχ.)	74	24559	επωλήθη αλλοδαπούς	ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	προς Αβάνα 11./1
ΣΚΑΥΛΑΙΝ (δ.κ.)	73	17466	διαγράφεται	ΤΖΟΥΝΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Ν. Τουρικόριν 13/2
ΣΚΑΥΜΑΝ (κ.)	77	11679	προς Ακαμπα 5/3	ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	ε. Μπαγκόγκ 2/1
ΣΚΕΙΤΕΡ (Μπχ.)	81	9002	προς Κριστομπαλ 28/2	ΤΖΩΡΤΖ (λιβ.)	70	10197	προς Μπαντίρμα 1/3
ΣΚΙΕΡ (Μπχ.)	81	8835	προς Κριστομπαλ 19/2	ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	προς Ματαράνι 22/2
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Μπρίστολ 26/2	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Μπαλμπόα 16/2

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

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



NEW MULTIPURPOSE SERVICES



M/V HELLINICOS 1979 M/V MACEDONICOS 1980 M/V CHRISTIANICOS 1981
DWT: 15.000 TEU: 336



M/V ARMONICOS 1982 M/V LACONICOS 1983 M/V EVGENICOS 1985
DWT: 16200 TEU: 400

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