

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Ιουλίου 1994

Αρ. Φύλλου 1405/1164

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΙΟΥΛΙΟΣ 1994

ΑΡΙΘ. 1405/1164

ΔΡΧ. 500

WITH ENGLISH

SUPPLEMENT

■ Η Συμφωνία της GATT
και Ναυτιλία

■ Σημαντικό ναυπηγικό πρόγραμμα
του Ομίλου Βαρδινογιάννη
στην Ουκρανία

■ Ναυτασφάλειες

■ Πολιτιστικές εκδηλώσεις
στο περιθώριο των
«Ποσειδωνίων » '94

■ Αγοραπωλησίες Πλοίων

2



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



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

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE **FLEET SERVICES LTD.**

Flat 11
 43 Lowndes Square
 Knightsbridge London SW1X 9JL
 ENGLAND
 TELEPHONE: 44-71-2595200
 FAX: 44 - 71 - 2356127
 TELEX: 8814125 A/B Trans G

LAS PALMAS OFFICE
 ITALMAR S.L.
 6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
 GRAN CANARIA/SPAIN
 PHONES: (28) 265.804/265.808

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

LASKARIDIS **SHIPPING CO. LTD.**

HEAD OFFICE

5 CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSSI
 ATHENS / GREECE

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

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

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

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



Leros Management S.A.

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

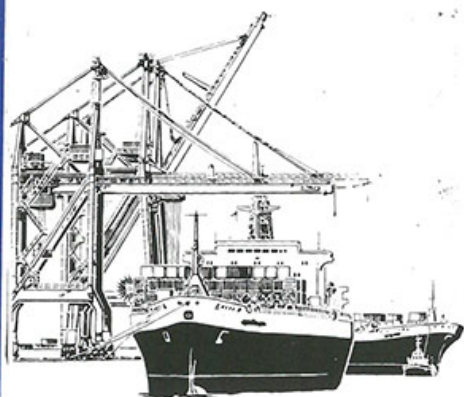
Telephones
(01) 6125004-11

Facsimile
(01) 6124926

Telex
210564 LERO GR
215909 LERO GR

Managers & Operators since 1974

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Ιούλιος 1994

ΕΤΟΣ 63ο

ΗΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1405/1164

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

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. 1405/1164 July, 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

Η Συμφωνία GATT και Ναυτιλία.

- 11 Εισηγήσεις και διαπιστώσεις από το Φόρουμ των «Ποσειδωνίων»

- 15 Η επαναυτολόγηση ναυτικών στο ίδιο πλοίο.
Του κ. Χρήστου Ντούνη.

- 18 Καθελκύστηκε στην Ουκρανία το πρώτο, σειράς εννέα πρόντακτ κάρριερς του Ομίλου Βαρδινογιάννη.

- 21 Λίγα από Όλα
Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

- 25 Ναυτασφάλειες.
Προοπτικές Δημιουργίας Ελληνικής Συμμετοχής
Η παρουσία του Hellenic Hull Mutual Association Ltd.

- 31 Η Δομή της Αμερικανικής Οικονομίας μέσα στο πλαίσιο της Ελεύθερης Αγοράς.
Του κ. Χρήστου Στρατάκη.

- 35 Αξιόλογες πολιτιστικές εκδηλώσεις στο περιθώριο των «Ποσειδωνίων» '94

- 38 Αγοραπωλησίες Πλοίων
Από την Overseas Agency Ltd.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
9 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ
41 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
43 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
51 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
52 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
55 ENGLISH SUPPLEMENT
49 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Athenian Group of Companies

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

Να προτιμούνται όσοι επιλέγουν συνειδητά το ναυτικό επάγγελμα

Είχαμε επισημάνει σε προηγούμενο τεύχος την επιτακτική ανάγκη να κλείσει η στρόφιγγα των διαρροών και της φυγής των αποφοίτων των δημοσίων ναυτικών σχολών σε άλλες κατευθύνσεις εκτός εκείνης για την οποία φοιτούν στις σχολές και τυγχάνουν των προβλεπόμενων στρατολογικών διευκολύνσεων.

Και είχαμε εκφράσει την αντίληψη ότι επιβάλλεται να ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα για να ξεκαθαρίσουν την θολή κατάσταση η οποία επικρατεί σήμερα και πρώτον, θα απωθήσουν όλους αυτούς που προσέρχονται στις σχολές για διαφόρους άλλους λόγους και όχι για να γίνουν ναυτικοί, και, δεύτερον, θα δώσουν την ευκαιρία και τη δυνατότητα να απομακρυνθούν εγκαίρως εκείνοι για τους οποίους θα έχει διαπιστωθεί ότι δεν μπορούν να αντέξουν τη θάλασσα, ώστε να ελαφρώσουν οι σχολές από όσους δεν πρόκειται να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.

Μεταξύ των μέτρων αυτών, είχαμε υπογραμμίσει, περιλαμβάνεται και η ανάληψη συμβατικής υποχρεώσεως από τους υποψηφίους σπουδαστές των ναυτικών σχολών για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος επί μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο μετά την αποφοίτησή τους από τις σχολές.

Οι επισημάνσεις αυτές των "Ναυτικών Χρονικών" είχαν απήχηση στους ναυτικούς μας, από την πλευρά των οποίων υπογραμμίζεται με έμφαση ότι πρέπει να σταματήσουμε επιτέλους να γεμίζουμε τις σχολές με τους αποτυγχόντες των γενικών εξετάσεων, οι περισσότεροι από τους οποίους δεν θέλουν εκ προοιμίου να γίνουν ναυτικοί και να προτιμήσουμε προνομιακά τα παιδιά των ναυτικών καθώς και όσους νρους μπαρκάρουν στα πλοία αμέσως μετά το τέλος των εγκυκλίων σπουδών τους, διότι και

στις δύο περιπτώσεις έχουμε συνειδητή επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" υιοθετούν την πρόταση, άλλωστε έχουμε ήδη επισημάνει ότι τώρα που η συγκυρία είναι ευνοϊκή πρέπει να παίρνουμε όλους τους νέους που εκδηλώνουν ενδιαφέρον εισαγωγής στις ναυτικές σχολές και όσους δεν μπορούμε να εκπαιδεύσουμε άμεσα, ελλείψει χώρων και μέσων, να τους ωθούμε στα πλοία για ένα άμεσο "βάπτισμα του πυρός" και ένα ξεκαθάρισμα και αυτοί οι νέοι να αποτελούν τα αμέσως επόμενα χρόνια τους πρώτους που θα εισάγονται στις σχολές.

Ενα εμπόδιο προς την κατεύθυνση αυτή φαίνεται ότι αποτελούν οι "σοφοί" εγκέφαλοι του Υπουργείου μας που κάνουν ό,τι περνάει από το χέρι τους για να κλείσουν το δρόμο αυτόν δημιουργίας νέων ναυτικών.

Πρώτα-πρώτα σπεύδουν να καταργήσουν (από την επόμενη περίοδο) το μέτρο της κατά προτίμηση εισαγωγής στις σχολές των παιδιών που ήδη έχουν κάποια θαλάσσια υπηρεσία στο ενεργητικό τους.

Και εν συνεχεία εμπορίζουν την εξέλιξη στους αποφοίτους των λυκείων ή των γυμνασίων παλαιού τύπου οι οποίοι προτίμησαν να μπαρκάρουν αμέσως, αυξάνοντας τη συνολική υπηρεσία που απαιτείται για την απόκτηση του διπλώματος πλοιάρχου Γ' και θέτοντας τους νέους αυτούς, που ήδη διαθέτουν γνώσεις και εμπειρίες που δεν μπορούν να αποκτηθούν στα θρανία, σε δυσμενέστερη θέση από τους αποφοίτους των ναυτικών γυμνασίων, ξεχνώντας ηθελημένα οπωσδήποτε ότι το ελληνικό μεταπολεμικό ναυτιλιακό θαύμα συντελέστηκε από ανθρώπους που είχαν ξεκινήσει την θαλασσινή σταδιοδρομία τους από το βαπόρι και όχι από τις σχολές.

ΣΤΕΦΘΗΚΕ ΜΕ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

Χωρίς αμφιβολία τα φετεινά "Ποσειδώνια" ήσαν τα πιο επιτυχημένα των τελευταίων χρόνων και παρά τις εν γένει αντίξοες συνθήκες στις βασικές ναυτιλιακές αγορές, τόσο οι ξένοι όσο και οι Ελληνες που είτε συμμετείχαν ως εκθέ-

τες, είτε την επισκέφθηκαν ως επισκέπτες, τόνισαν ότι έμειναν ικανοποιημένοι από τη μεγάλη συμμετοχή του κοινού και την ποικιλία των νέων προϊόντων και υπηρεσιών που προβλήθηκαν σ' αυτήν.

Σύμφωνα με υπολογισμούς των διοργανωτών, τα Ποσειδώνια '94 φιλοξένησαν 24.700 επισκέπτες και 1.428 εταιρίες ως εκθέτες από 52 χώρες, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών συμμετοχών.

Αξίζει ακόμη να επισημανθεί η γενικότερη προβολή της Ελλάδος ως της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης, καθώς ο Πειραιάς ήταν για

μία και πλέον εβδομάδα στο προσκήνιο του παγκόσμιου ναυτιλιακού και οικονομικού ενδιαφέροντος, ενώ δεν πρέπει να υποβαθμισθεί η γενικότερη προσφορά στη χώρας μας από την παραμονή των πολλών χιλιάδων επισκεπτών, τις πάμπολλες κοινωνικές εκδηλώσεις και τις συναφείς δραστηριότητες που σχετίζονται με μία επιτυχημένη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση.

Τέλος, θα σταθούμε στην επιτυχημένη πρωτοβουλία του υπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρα να εξασφαλίσει την παρουσία στον Πειραιά, την ημέρα των εγκαίνιων της έκθεσης, του γεν. γραμματέα του IMO κ Γουίλιαμ Ο' Νήλ. Δεν χωρεί αμφιβολία ότι, η παρουσία του κ Νήλ υπογράμμισε την σημασία που αποδίδει η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα στη μεγάλη Ελληνική Ναυτιλία.

ΠΑΡΩΧΗΜΕΝΑ ΣΧΗΜΑΤΑ

Διαβάζοντας το σχέδιο γενικού κανονισμού λιμένος λεμβουχικών

εργασιών που έχει καταρτισθεί από το καλό μας Υπουργείο, οδηγείται κανείς εκών - άκων στο συμπέρασμα ότι τίποτε δεν μπορεί να αλλάξει σ' αυτόν τον τόπο - μπορεί να είμαστε σαν χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ενώσεως αλλά τις επιταγές της για την άρση των κλειστών επαγγελματιών, λόγου χάρη, και την ελεύθερη άσκηση εργασιών τις γράφουμε στα παλαιότερα των υποδημάτων μας.

Ηδη οι άμεσα ενδιαφερόμενες επαγγελματικές τάξεις έχουν εκφράσει εμπεριστατωμένες απόψεις για το σχέδιο του εν λόγω κανονισμού.

Εμείς θα επιμένουμε σε τρεις επισημάνσεις από τις οποίες διαπιστώνεται ευχερώς η εμμονή σε παρωχημένα σχήματα, που, κατά την δική μας αντίληψη, αποβλέπουν αποκλειστικά στη διατήρηση αρμοδιοτήτων.

Πρώτον, ότι χάθηκε μία ακόμη ευκαιρία να θεσπίζουμε ξεκάθαρα ορισμένες συγκεκριμένες προδιαγραφές και απαγορεύσεις, που βε-

βαίως δεν θα αντίκεινται σε ρυθμίσεις επιβαλλόμενες από Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και από εκεί και πέρα να κάνει κάθε ενδιαφερόμενος τη δουλειά του στα πλαίσια των υφισταμένων νόμων.

Δεύτερον, ότι επιζητείται με μία "πονηρή" διάταξη που περιλαμβάνεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 2 να καλυφθεί μία ανάγκη (το λύσιμο και το δέσιμο των πλοίων) για την οποία υπεύθυνη είναι η Πλοηγική Υπηρεσία η οποία μάλιστα εισπράττει και σχετικά δικαιώματα χωρίς όμως να παρέχει και τις ανάλογες υπηρεσίες, και,

Τρίτον, ότι μεταφέρουμε και στα καθ' ημάς αυτό που έχει γίνει με τις άδειες στα ταξί, καθιστούμε δηλαδή τις άδειες λαντζών περιουσιακό στοιχείο, και δεν αποκλείεται - αν δεν αποσυρθεί η σχετική διάταξη - να δούμε σε λίγο ειδικά γραφεία έξω από τα λιμεναρχεία που κατά τα ανάλογα γραφεία έξω από τις Διευθύνσεις Τροχαίας, θα ασχολούνται με τις μεταβιβάσεις των αδειών λαντζών!

ΤΟ ΠΕΡΙΒΟΗΤΟ 80%

Δεν το λέμε εμείς αλλά όλα τα πολιτικά κόμματα και όλοι οι Υπουργοί Ναυτιλίας έχουν αποδεχθεί το δίκαιο και πάγιο αίτημα των συνταξιούχων πλοιαρχών και μηχανικών για τη διαμόρφωση των συντάξεών τους στο 80%, του συμβατικού μισθού των εν ενεργεία συναδέλφων τους, ουδείς όμως προχώρησε και στην ικανοποίηση του αναγνωρισμένου από τους ίδιους ως δικαίου αιτήματος.

Υπάρχει βεβαίως η κακή οικονομική κατάσταση του NAT, αλλά σε καμμία περίπτωση δεν επιτρέπεται, δεν είναι πλέον ανεκτό, να συνεχίζεται η πρωτοφανής αδικία που έχει διαπραχθεί σε βάρος τους από την Ελληνική Πολιτεία, η οποία τους έχει υποχρεώσει να επιδοτούν αυτοί με τις εισφορές τους το 80% των υπόλοιπων συνταξιούχων του NAT, στους οποίους περιλαμβάνονται και οι χιλιάδες "αλεξιπτωτιστές" και οι ίδιοι να μην το λαμβάνουν.

Εάν, λοιπόν, η Ελληνική Πολιτεία δεν τους θεωρεί "στημμένες

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



JPR
INCORPORATED

Jim Lagonikos
President

Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

TYPE - F - CG - DE - DEB - IND - T - DEB - 22
TBA - 12 - 16 - 16 1/2

Service 24 hrs. & Parts available

**All Parts Made in U.S.A
And Are Fully Guaranteed**

TEL.: 718-392-4444
FAX: 718-482-8372

48-55 36th Street, Long Island Citv. NY 11101

Authorized Agents

DUBAI

VRETTOSHIP S.A.
SHARJAH U.A.E.
Tel.: 06-358244
Fax: 06-369594
Tlx: 68908 VSHIPEM

HOLLAND

M.P.R.S.
Pump Repair Service
F. Van Eedenplaats 49
Tel.: (010) 450 70 85
Fax: (010) 450 70 85

λεμονόκουπες" οφείλει να επανορθώσει χωρίς άλλη καθυστέρηση την αδικία που η ίδια έχει διαπράξει, επαναλαμβάνουμε, σε βάρος τους.

ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ

Ο Υπουργός μας κ. Γιώργος Κατσιφάρας, απαντώντας στη Βουλή σε ερώτηση κάποιου ασχέτου με τα ναυτιλιακά βουλευτικά αναφορικά με τις οργανικές συνθέσεις πληρωμάτων όλων των κατηγοριών πλοίων, τονίζει πολύ σωστά ότι έχουν προσαρμοσθεί στα επίπεδα που ισχύουν στις άλλες ανταγωνίστριες ευρωπαϊκές χώρες καθώς και στις σημερινές τεχνολογικές εξελίξεις και καλύπτουν τις απαιτήσεις της οικείας Διεθνούς Συμβάσεως, της STCW του 1978, δηλαδή, και τις οδηγίες της αναλόγου αποφάσεως του IMO.

Παρ' όλα αυτά προσθέτει ότι έχει συσταθεί επιτροπή από εκπροσώπους του YEN των οικείων εφοπλιστικών Ενώσεων και των ναυτεργατικών οργανώσεων για να εξετάσει το θέμα της συνθέσεως των επιβατηγών πλοίων, τα οποία φαίνεται, τι άλλο να υποθέσουμε; - δεν περιλαμβάνονται στις κατηγορίες πλοίων για τις οποίες μιλάει πριν από λίγο ο κ. Υπουργός...

Η ΠΡΩΤΗ ΑΙΡΕΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΜΜΙΤΤΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ

Η αιρετή διοίκηση της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης που προήλθε από τις πρόσφατες αρχαιρεσίες συνήλθε την Τετάρτη 16 Ιουνίου στην πρώτη της συνεδρίαση και συγκροτήθηκε σε σώμα :

Πρόεδρος εξελέγη ο κ. Μανώλης Κουλουκουντής, Α' αντιπρόεδρος ο Καπτάν Τάκης Τσεβδός που είχε ισοψηφίσει με τον κ. Κουλουκουντή, Β' αντιπρόεδρος ο κ. Σπύρος Μυλωνάς, γραμματέας ο κ. Γιώργος Κωλέττης, ταμίας ο κ. Βασ. Γρηγοριάδης (father Gregory) και μέλη ο Καπτάν Νικόλας Μέλ-

λης, ο Καπτάν Νικόλας Σκαρβέλης, ο κ. Ηλίας Κουλουκουντής και ο κ. Πήτερ Πάπας.

Στην ίδια συνεδρίαση ανακηρύχθηκε επίτιμος πρόεδρος του Κομμίττη της Νέας Υόρκης ο κ. Γιώργος Π. Λιβανός για τις τεράστιες υπηρεσίες του προς την Ναυτιλία και για την πολύτιμη προσφορά του στην προστασία του θαλασσιου περιβάλλοντος, ενώ νομικός σύμβουλος εξελέγη ο γνωστός ναυτιλιακός δικηγόρος της νέας Υόρκης κ. Χρήστος Στρατάκης, ο οποίος από την πρώτη στιγμή της ιδρύσεως του Κομμίττη πρόσφερε ουσιαστική νομική και γραμματειακή υποστήριξη προς την νέα οργάνωση.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, η αιρετή διοίκηση του Κομμίττη της Νέας Υόρκης θα αρχίσει σύντομα επαφές με αρμοδίους Αμερικανούς αξιωματούχους, ενώ στις προθέσεις της περιλαμβάνεται και η πρόσκληση προσωπικοτήτων προκειμένου να ενημερωθούν για τους σκοπούς και τους στόχους της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης, αλλά και για την ανάπτυξη στενής συνεργασίας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της Ναυτιλίας.

ΥΠΕΡΒΟΛΕΣ

Η διοίκηση της Ναυτικής μας Ομοσπονδίας, συγκινημένη φαίνεται από το ...αμέριστο ενδιαφέρον της εδρευούσης στο Λονδίνο Διεθνούς των Μεταφορών (και φυσικά και των Αγγλων αξιωματούχων της) για το εθνικό μας νηολόγιο, ανταποδίδει τα ίσα:

Αντιτίθεται στη ναυτολόγηση αλλοδαπών αξιωματικών σε αγγλικά πλοία γιατί το μέτρο αυτό αφ' ενός θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στην απασχόληση των Αγγλων αξιωματικών και αφ' ετέρου η ύπαρξη αξιωματικών διαφόρων ειδικοτήτων στις ανώτερες θέσεις του εμπορικού στόλου της Αγγλίας θα οδηγήσει σε υποβάθμιση του επιπέδου ασφαλείας των αγγλικών πλοίων! (το θαυμαστικό δικό μας).

Μάλιστα, η διοίκηση της ΠΝΟ αφού επέλυσε τα προβλήματα των Ελλήνων ναυτικών που σχετίζονται

και με την ύπαρξη της Ελληνικής Ναυτιλίας προσπαθεί τώρα να δώσει λύσεις και στα προβλήματα του αγγλικού στόλου! (πάλι το θαυμαστικό δικό μας).

ΠΟΜΦΟΛΥΤΕΣ

Μόνο σαν ολλανδικό αστείο μπορεί να εκληφθεί η άποψη ότι τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου μπορούν να μειωθούν με την ανάληψη από την δεινοπαθούσα (οικονομικώς) Ελληνική Πολιτεία των εξόδων διανυκτερεύσεως των προξενικών λιμεναρχών όταν καλούνται να επισκεφθούν πλοία ευρισκόμενα εκτός της έδρας του λιμεναρχείου!

Στην σχετική εγκύκλιο του YEN προς τα προξενικά λιμεναρχεία με την οποία ορίζεται ότι το πλοίο καταβάλλει μόνον τα έξοδα του μέσου μετακινήσεως, καθορίζεται ότι τα έξοδα διανυκτερεύσεως κλπ. (το κλπ. δεν μπορέσαμε να το αντιληφθούμε) θα επιβαρύνουν τον προϋπολογισμό του YEN και προτίθεται ότι το μέτρο λαμβάνεται στα πλαίσια μείψεως του λειτουργικού κόστους του πλοίου - σιγά μην στάξει η ουρά του γαιδάρου!

Δεν γνωρίζουμε από ποιούς υπεβλήθη - αν υπεβλήθη - σχετικό αίτημα, το οποίο θεωρούμε αστείο - αλήθεια, πόσες φορές τον χρόνο θα χρειασθεί να κληθεί ο λιμεναρχής σε ένα πλοίο; Και εν πάση περιπτώσει, αφού καλείται από το πλοίο για να επιλύσει προβλήματα που αντιμετωπίζει, γιατί να πληρώνει ο ελληνικός λαός τις σχετικές δαπάνες που άλλωστε ουδεμία επίπτωση έχουν στο λειτουργικό κόστος του πλοίου;

Να ανακληθεί, λοιπόν, η διαταγή, η οποία το μόνον το οποίο θα επιφέρει είναι νέες γραφειοκρατικές διαδικασίες και το πλοίο να καταβάλλει όλες τις δαπάνες που αφορούν την μετακίνηση και ενδιαίτηση του προξενικού λιμεναρχή, εφ' όσον η μετακίνηση γίνεται με αίτηση του πλοίου.

Και να αναζητηθούν εκεί που πραγματικά υπάρχουν οι αιτίες που διογκώνουν το λειτουργικό κόστος του υπό Ελληνική σημαία

πλοίου - με πομφόλυγες δεν προσελκύονται αλλά ούτε και διατηρούνται στο εθνικό νηολόγιο τα πλοία.

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΟ ΑΙΤΗΜΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ

Έχει απόλυτα δίκαιο το Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής και Πειραιώς που ζητεί την άμεση προώθηση του Προεδρικού Διατάγματος για τους ναυτικούς πράκτορες. Διότι, όπως πολύ ορθά επισημαίνει, η προώθηση του εν λόγω Π.Δ. θα θέσει τέρμα σε διάφορες λανθασμένες καταστάσεις που μαστίζουν τον κλάδο και θα εξυγιάνει τον χώρο. Μόνον δέ, προσθέτουμε εμείς, όσοι δεν θέλουν να δούν, ή εκείνοι που θεωρούν ότι θίγονται "κεκτημένα" συμφέροντα είναι δυνατόν να αντιδρούν στις ρυθμίσεις που επέρχονται με το συγκεκριμένο Π.Δ. Είναι συνεπώς αυτονόητο το ενδιαφέρον όλων για το τι θα πράξει τελικώς η Ελληνική Πολιτεία που στην προκειμένη περίπτωση εκπροσωπείται από το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

Αναφερόμενοι στο θέμα των λαττών μιλήσαμε για παρωχημένα σχήματα.

Φαίνεται ότι δεν είναι αποκλειστικός ο τομέας, διότι όπως επιση-

μαίνει το Ναυτικό Επιμελητήριο, (και) η Διώρυγα της Κορίνθου λειτουργεί με έναν οργανισμό παρωχημένης δομής με αποτέλεσμα να βλάπτονται τα εθνικά συμφέροντα - αλλοίμονο.. εάν ενδιαφέρει τους οικείους μανδρινούς και τους διοριζόμενους από την εκάστοτε Κυβέρνηση για τα εθνικά συμφέροντα, αυτοί τις θεσούλες τους και όλα όσα συνεπάγονται αυτές τις έχουν, γιατί να χολοσκάνε οι άνθρωποι και να χαλάνε την ζαχαρένια τους;

Βεβαίως, το Ναυτικό Επιμελητήριο δεν απευθύνεται σ' αυτούς αλλά στον αρμόδιο Υπουργό για να υλοποιηθούν όσα έχουν συμφωνηθεί για να επιτευχθεί ο στόχος της αυξήσεως των διελεύσεων πλοίων από τη Διώρυγα.

Και το ερώτημα είναι τι θα κάνει τελικά αυτός.

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ....

Οι πολίτες τους τόπου αυτού "βομβαρδίζονται" κάθε τόσο με ανακοινώσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας περί εκτάκτων επιθεωρήσεων των επιβατηγών πλοίων και για έκτακτα μέτρα στην Ακτοπλοία που δεν κάνουν τίποτε άλλο παρά να δημιουργούν υπόνοιες ότι κάτι δεν πάει καλά στον τομέα αυτόν, δι' ό και η Πολιτεία σπεύδει να προφυλάξει το κοινό από υποκειμένους κινδύνους.

Δεν είμαστε αντίθετοι στις επιθεωρήσεις πλοίων, που κατά την

αντίληψή μας, πρέπει να είναι συνεχείς και να μην προαναγγέλλονται.

Αντιτιθέμεθα όμως σε αυτού του τύπου τις ανακοινώσεις διότι δημιουργούν την εντύπωση ότι ενδεχομένως κάτι σάπιο υπάρχει στο Βασίλειο της Δανιμαρκίας χωρίς όμως να συμβαίνει κάτι τέτοιο. Και φυσικά απορούμε: Δεν υπάρχει λίγο μυαλό, λίγη λογική.

ΜΟΝΟΝ ΣΤΗΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ;

Στην Ηγουμενίτσα συνελήφθη οδηγός βυτιοφόρου επειδή παρέδωσε σε πλοίο μικρότερη ποσότητα πετρελαίου (2.500 λίτρα) από την αναγραφόμενη στα συνοδευτικά έγγραφα με σκοπό, όπως αναφερόταν σε σχετική ανακοίνωση του ΥΕΝ, να το διαθέσει στην εγχώρια αγορά. Επρόκειτο δηλαδή για κλοπή και για λαθρεμπόριο, αδικήματα για τα οποία κατηγορείται σαν συνεργός και ο μηχανικός του συγκεκριμένου πλοίου.

Αυτά στην Ηγουμενίτσα όπου το προσωπικό του οικείου λιμεναρχείου αποδεικνύει ότι κάνει καλά τη δουλειά του, ενώ αλλού φαίνεται ότι οι αρμόδιοι κοιμούνται τον νήδυμον παρά το γεγονός ότι πολλά λέγονται και θρυλούνται γύρω από το θέμα της κλοπής καυσίμων (και όχι μόνον) από τα πλοία, από οργανωμένες συμμορίες...

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Η ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΥΕΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ- ΤΙΚΗ ΠΡΟΟΔΟ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Αγαπητά "Ναυτικά Χρονικά",

Με ορθολογισμό και όχι μόνο με την εμπειρία του περί τα ναυτιλιακά, ο κ. Δημ. Τσαπραλής από την στήλη "Λίγα από Όλα" του τεύχους της 15 Απριλίου, επισημαίνει την ανεπίτρεπτη και απαράδεκτη τακτική που ακολουθεί το ΥΕΝ επί ζωτικών θεμάτων που απασχολούν την Ελληνική Ναυτιλία.

Μεταξύ των οποίων και την αδικαιολόγητη άρνησή του να ικανοποιήσει το καθόλα δικαιότατο αίτη-

μα σημαντικού αριθμού ναυτικών, που παρεμποδίζεται η βαθμολογική εξέλιξή τους με οικονομικές και κοινωνικές σε βάρος τους συνέπειες, της αναγνώρισης, για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, της υπηρεσίας που έχουν πραγματοποιήσει, από ανάγκη για λόγους επιβίωσης κι όχι εκούσια για συμφερότερους όρους εργασίας, σε ανασφάλιστα με ξένη σημαία πλοία την περασμένη δεκαετία λόγω της τότε μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης, της αυξημένης ανεργίας, της συρρίκνωσης του εμπορικού μας στόλου και την συνέπεια τούτου, έλλειψης θέσεων εργασίας σε Ελληνικά πλοία. Και τούτο παρά την ομόθυμη υποστήριξη του αιτήματος από τον απελθόντα

Πρωθυπουργό, αλλά, όπως πληροφορούμαι, και από τον σημερινό, κατόπιν του προς αυτόν από 29.3.94 υπομνήματος των ενδιαφερομένων, που δημοσιεύθηκε στο τεύχος σας της 15.4.94 και της προς τούτο νομικής και ηθικής υποχρέωσης του ΥΕΝ να μεριμνά για την επαγγελματική πρόοδο των ναυτικών και να αποκαθιστά τις ζημιές που προξενούνται από πράξεις ή παραλείψεις του, όπως στην προκείμενη περίπτωση από το μέτρο της ανακύκλωσης εργασίας των ναυτικών.

Κατά την γνώμη μου η μη ρύθμιση του αιτήματος οφείλεται ή στο ότι ο κ. Υπουργός δεν έχει αντιληφθεί τις αντιδράσεις που δημιουργούν οι αντίθετοι προς αυτή, ή και το πιθανότερο ότι δεν έχει επιληφθεί προσωπικά του θέματος οπότε θα είχε διαπιστώσει την σοβαρότητά του και θα το είχε υιοθετήσει, όπως και οι προκάτοχοί του, με χρονική διαφωνία.

Με εκτίμηση

ΙΩΑΝ. ΑΡΜΑΓΟΣ

τ. Υποπλοίαρχος ΕΝ

Πειραιάς, Ιούνιος 1994

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.



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

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



Η Συμφωνία GATT και Ναυτιλία

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΦΟΡΟΥΜ ΤΩΝ "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ"

Με την συμμετοχή των επισήμων εκπροσώπων των ναυτιλιακών χωρών που συμμετείχαν στη ναυτιλιακή έκθεση, αρκετών εκθετών και ενός αριθμού στελεχών των Τραπεζών που ασχολούνται με τη χρηματοδότηση της Ναυτιλίας, πραγματοποιήθηκε το πρωί της

θώς και της Ενώσεως Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA), Ernest Corrado, πρόεδρος του Αμερικανικού Ινστιτούτου Εμπορικής Ναυτιλίας και David Hartridge, διευθυντής της Trade in Services Division της GATT.

Ο Έλληνας υπουργός Ναυτι-

μετά την υπογραφή της τον Απρίλιο από τα κράτη - μέλη. Τα αποτελέσματά της όμως για την διεθνή ναυτιλία, δεν ήταν τα αναμενόμενα. Σ' ένα τομέα, όπως η ναυτιλία, που από τη φύση της είναι εν πολλοίς απελευθερωμένος θα περίμενε εύλογα κανείς, η νέα συμ-



Πέμπτης 9 Ιουνίου το καθιερωμένο φόρουμ των Ποσειδωνίων, που φέτος είχε σαν στόχο να εξετάσει τις επιπτώσεις της Συμφωνίας της GATT όσον αφορά τη Ναυτιλία.

Τις εργασίες του φόρουμ προήδρευσε ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννης Γκούμας, η εναρκτήρια ομιλία έγινε από τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα ενώ κατόπιν λεπτομερείς θέσεις και απόψεις εξέφρασαν οι κ.κ. Russel Sunderland, αναπληρωτής γραμματέας του Βρετανικού Υπουργείου Μεταφορών και πρέσβης της Ναυτιλιακής Επιτροπής του ΟΟΣΑ, Γιάννης Κ. Λύρας, αντιπρόεδρος της ΕΕΕ κα-

λίας, ο οποίος προσωπικά συμμετείχε στις τελικές διαπραγματεύσεις του περασμένου Δεκεμβρίου, όπου εξαιρέθηκε η Ναυτιλία από τη Συμφωνία και αποφασίσθηκε να παραταθούν οι διαπραγματεύσεις για δύο ακόμη χρόνια, σημείωσε ορθά ότι μετά από επτά χρόνια διαπραγματεύσεων, βρεθήκαμε σχεδόν στο ίδιο σημείο απ' όπου ξεκινήσαμε.

Συγκεκριμένα, στην εισηγητική του ομιλία ο κ. Κατσιφάρας ανέφερε:

«Η νέα συμφωνία της GATT για τις υπηρεσίες, της οποίας η σημασία είναι γνωστό ότι είναι τεράστια, είναι πλέον πραγματικότητας,

φωνία να αποτελέσει αφετηρία για πλήρη απελευθέρωση, με την κατάργηση των υφισταμένων προστατευτικών μέσων και πρακτικών. Αντ' αυτού όμως, μετά από επτά χρόνια διαπραγματεύσεων, βρεθήκαμε σχεδόν στο ίδιο σημείο απ' όπου ξεκινήσαμε.

Είναι γνωστό σε όλους, ότι προκειμένου να επιβιώσει και να αναπτυχθεί η διεθνής ναυτιλία, λόγω της ιδιομορφίας της ναυτιλιακής επιχείρησης και λόγω των απρόβλεπτων διεθνών παραγόντων που την επηρεάζουν, απαιτεί ομοιόμορφους κανόνες λειτουργίας και ελεύθερο ανταγωνιστικό περιβάλλον με τις μικρότερες δυνατές, κυ-

βερνητικές παρεμβάσεις. Εχοντας λοιπόν αυτές τις αρχές υπόψη, μία συμφωνία για την απελευθέρωση της διεθνούς Ναυτιλίας, πρέπει να στηρίζεται πρώτον, σε πάγωμα των προστατευτικών μέτρων και πρακτικών, δεύτερον, σε σταδιακή βάσει συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος εξάλειψη των ήδη εφαρμοζομένων τέτοιων μέτρων και τρίτο, στην εφαρμογή της ρήτρας του μάλλον ευνοούμενου κράτους, χωρίς εξαιρέσεις και όρους.

Οι αρχές αυτές θα πρέπει να ισχύουν και για τους τρεις άξονες της Ναυτιλίας, δηλ. διεθνείς μεταφορές, βοηθητικές υπηρεσίες και ελεύθερη πρόσβαση στα λιμάνια.

Στα πλαίσια των διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, η χώρα μας είχε υποστηρίξει από την αρχή τις ανωτέρω θέσεις, σαν τις μόνες για την επίτευξη της πλήρους απελευθέρωσης της διεθνούς ναυτιλίας. Δυστυχώς, παρ' όλες τις προσπάθειες, τόσο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και των περισσοτέρων χωρών - μελών του ΟΟΣΑ, οι αναπτυσσόμενες κυρίως χώρες αλλά και άλλες, δεν δέχθηκαν να δεσμευθούν προς την κατεύθυνση της σταδιακής πλην όμως σταθερής άρσης των προστατευτικών μέτρων και πρακτικών και την τελική πλήρη απελευθέρωση της διεθνούς ναυτιλίας.

Το τελικό αποτέλεσμα όπως ξέρετε, ήταν η παράταση των διαπραγματεύσεων για δύο ακόμη χρόνια προκειμένου να συνεχισθεί

η προσπάθεια για την επίτευξη της πλήρους απελευθέρωσης του τομέα.

Εχοντας υπόψη ότι οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές είναι εν πολλοίς απελευθερωμένες, αν δεν κατορθώσουμε μετά από δύο χρόνια να συμφωνήσουμε πάνω στις κατευθύνσεις που προανέφερα, τότε δεν θα υπάρχει άλλη λύση, από την πλήρη εξαίρεση της Ναυτιλίας από την Συμφωνία.

Στην αντίθεση περίπτωση, το μόνο που θα κατορθώσουμε θα είναι η νομιμοποίηση των ήδη εφαρμοζομένων προστατευτικών μέτρων και πρακτικών από τις χώρες που τα εφαρμόζουν, αφήνοντας παράλληλα ανοικτό το ενδεχόμενο για εισαγωγή νέων μέτρων και, επομένως, αντί για μεγαλύτερη απελευθέρωση, θα δημιουργήσουμε αναπόφευκτα περισσότερα και μεγαλύτερα προβλήματα στη διεθνή ναυτιλία». Και ο κ. Κατσιφάρας κατέληξε λέγοντας:

«Εάν όμως συμφωνήσουμε στην πραγματική και έμπρακτη απελευθέρωση της ναυτιλίας, με τη σταδιακή εξάλειψη όλων των προστατευτικών μέτρων και πρακτικών, τότε είναι σίγουρο, ότι όχι μόνο η διεθνής ναυτιλία θα δει καλύτερες μέρες, αλλά και το διεθνές εμπόριο και σε τελευταία ανάλυση ο τελικός αποδέκτης των θαλασσίων υπηρεσιών, που είναι ο απλός καταναλωτής».

Στην εισήγησή του ο κ. David Hartridge, διευθυντής της Trade in Services Division, της GATT, ανα-

φέρθηκε στην Γενική Συμφωνία της GATT επί του Trade in Services, τις βασικές αρχές και τη σχέση μεταξύ της συμφωνίας του πλαισίου εργασίας και των ανειλημμένων υποχρεώσεων των συμβαλλομένων κρατών.

Ο κ. Hartridge αναφέρθηκε επίσης στον ρόλο του Services Agreement στην τομή του επερχόμενου Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου (World Trade Organisation), και στην συνέχεια ασχολήθηκε με τις διαπραγματεύσεις του Γύρου της Ουραγουάης για τις Υπηρεσίες Θαλασσίων Μεταφορών, σκοπούς των κυριότερων συμβαλλομένων μερών, την πορεία των διαπραγματεύσεων και την έκβαση στην οποία κατέληξαν τον Δεκέμβριο 1993.

Η εισήγηση του κ. Hartridge κατέληξε με ευρεία αναφορά στις εν εξελίξει διαπραγματεύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές: εδραίωση του Ομίλου Διαπραγματεύσεων, οι σκοποί του και οι μέλλουσες προοπτικές.

Ο αντιπρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννης Λύρας επεσήμανε την εμπορική πλευρά αναφορικά με τη φιλελευθεροποίηση της Ναυτιλίας και σημείωσε ότι ορθά η επιτυχής έκβαση στις 15 Δεκεμβρίου 1993 των διαπραγματεύσεων του Uruguay Round μεταξύ 117 χωρών, χαιρετίστηκε σαν μέγα ιστορικό γεγονός, το οποίο αναμένεται να αναμορφώσει τους κανόνες που κυβερνούν την διεθνή οικονομική δρα-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

στηριότητα που κινείται προς την οικονομική φιλελευθεροποίηση.

Η συμφωνία της GATT σημείωσε ο κ. Λύρας έχει επιβάλλει σαφέστερους και διαφανείς κανόνες επί θεμάτων όπως η μείωση των άνευ δασμών εμποδίων ελεύθερης εμπορίας, την εξαγωγή προϊόντων σε φθηνότερες τιμές από τις τρέχουσες, την πηγή των προϊόντων, τις κρατικές επιδοτήσεις κλπ.

Μεγάλης σημασίας είναι επίσης η συμφωνία για την δημιουργία του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου (W.T.O.), σημείωσε ο κ. Λύρας, ο οποίος αναμένεται αφ' ενός να προσφέρει ένα αποτελεσματικό θεσμικό πλαίσιο εργασίας που να διαπραγματεύεται τις δυσκολίες της πολύπλευρης δημιουργίας κανόνων και από την άλλη να παίζει ένα ρόλο κλειδί στον συντονισμό της παγκόσμιας οικονομικής πολιτικής παράλληλα με την IMF και την Παγκόσμια Τράπεζα.

Ο νέος Γύρος πρόκειται να δώσει ώθηση στο διεθνές εμπόριο και την οικονομική ανάπτυξη, όχι μόνο με δασμολογικές μειώσεις αλλά και με τα αποτελέσματα της φιλελευθεροποίησης του σε τομείς όπως η δημόσια προμήθεια και οι βελτιώσεις των οικονομικών δυνατοτήτων, αποτέλεσμα του αυξανόμενου ανταγωνισμού.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, η Συμφωνία της GATT είπε ο κ. Λύρας κάνει το παγκόσμιο εμπόριο να επιστρέψει σε μία μορφή σταθερής ανάπτυξης, μετά τη βραδεία απόδοσή του τον τελευταίο καιρό, πράγμα το οποίο οφείλεται στην ύφεση της παγκόσμιας οικονομίας.

«Η Ναυτιλία καλωσορίζει όλες τις εμπορικές συμφωνίες φιλελευθεροποίησης είτε πολύπλευρες, είτε περιφερειακές, όπως η πρόσφατη συμφωνία της NAFTA υπό την προϋπόθεση ότι δεν οδηγούν στην δημιουργία εσωστρεφών μαζικών συναλλαγών, υπογράμμισε ο ομιλητής για να συνεχίσει:

«Ως εκ τούτου θα πρέπει να φάνηκε πολύ περίεργο σε πολλούς παρατηρητές των διαπραγματεύσεων του Uruguay Round το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες, ειδικά στην Ευρώπη και στις άλλες χώρες του OECD, είχαν επίμονα ζητήσει τον αποκλεισμό των ναυτικών υπηρεσιών από την σφαίρα της Συμφωνίας καθώς υπήρχε φόβος σε περίπτωση δύσκολων διαπραγματεύσεων να υπάρξει μία ανταλλαγή μεταξύ των διαφόρων τομέων κατά την οποία οι θαλάσσιες μεταφορές θα υφίσταντο ζημία.

Γι' αυτό το λόγο θεωρήθηκε ασφαλέστερο να αποκλείσουν τις θαλάσσιες μεταφορές από την Συμφωνία και στη θέση τους να επιδιώξουν την κατάργηση των υπό-

λοιπων περιοριστικών εφαρμογών στην διεθνή θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων με την προώθηση περισσότερο φιλελεύθερων αρχών», υπογράμμισε ο κ. Λύρας.

Η λύση που τελικά βρέθηκε κατέληξε ο κ. Λύρας, ώστε να συνεχισθεί η διαδικασία των διαπραγματεύσεων μέχρι το τέλος του Ιουνίου του 1996, θεωρείται θετική υπό αυτές τις συνθήκες για τους ακόλουθους λόγους:

Πρώτον, δεν υπάρχει κίνδυνος ανταλλαγής μεταξύ των τομέων.

Δεύτερον, οι διαπραγματεύσεις θα ξεκινήσουν από την αρχή και,

Τρίτον, με τον Νόμο περί Συμβάσεων (Law of Treaties) τα συμβαλλόμενα μέρη θα απέχουν κατά την περίοδο που μεσολαβεί ανάμεσα στην ολοκλήρωση και την εφαρμογή τους από το να λάβουν μέτρα που να αντικρούουν τα αποτελέσματα των διαπραγματεύσεων και/ή να απειλούν την εφαρμογή της Συμφωνίας στην οποία έχουν καταλήξει».

Ο κ. Russel Sunderland, πρόεδρος της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών του ΟΟΣΑ, αναφέρθηκε στη δύσκολη διαδικασία των διακυβερνητικών διαπραγματεύσεων που αφορούν τα εμπόδια φιλελευθεροποιήσεων του εμπορίου και υποστήριξε ότι οι συζητήσεις πάνω στα ναυτιλιακά θέματα μπορεί να αποδυναμώθηκαν κατά τη



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

διαδρομή προς τη GATT, αλλά ότι τώρα επαναλαμβάνονται μέσα σε μία πολύ πιο ήρεμη ατμόσφαιρα και βάσει διετούς προγράμματος. Βεβαίως ο ομιλητής σημείωσε ότι οι περισσότερες δυσκολίες παραμένουν, συμπεριλαμβανομένης και της πολυπλοκότητας της διάρθρωσης της συμφωνίας επί του εμπορίου στις μεταφορές. Παρ' όλα αυτά όμως τόνισε ότι ο νέος διαπραγματευτικός όμιλος θα δώσει την δυνατότητα στους ειδικούς επί της ναυτιλίας να έχουν πιο ενεργό συμμετοχή.

Ο κ. Sunderland δήλωσε ακόμα ότι σε περίπτωση που δεν υπάρξει προσέγγιση στην GATT, υπάρχει εναλλακτική προσέγγιση στην φιλελευθεροποίηση του εμπορίου στη ναυτιλία κάτω από την σφαίρα επιρροής του ΟΟΣΑ. Συγκεκριμένα, ανέφερε ότι οι χώρες - μέλη του καταλαμβάνουν το 60% της παγκόσμιας χωρητικότητας όσον αφορά τα πλοία τα οποία είναι υπό την ιδιοκτησία εταιριών που έχουν την έδρα σε χώρες του ΟΟΣΑ. Αυτές οι χώρες - με εξαίρεση τις ΗΠΑ - έχουν προσυπογράψει έναν κώδικα (Code of Liberalization of Current Invisible Operations), ο οποίος επιβεβαιώνει ότι οι ναυτιλιακές πολιτικές τους βασίζονται στις αρχές του θεμιτού και ελεύθερου ανταγωνισμού και της ελεύθερης κυκλοφορίας της ναυτιλίας στις διεθνείς αγορές.

Ο ίδιος κώδικας αναφέρει τα όρια μεταξύ τους - υποχρεώνοντάς τους να δώσουν διέξοδο στις διεθνείς ναυτιλιακές υπηρεσίες για τους κατοίκους άλλων χωρών - μελών πάνω στην ίδια βάση - αυτό που στην γλώσσα της GATT αναφέρεται ως εθνική μεταχείριση (National Treatment).

Αν και αυτός ο κώδικας δεν έχει νομική ισχύ, σημείωσε ο κ. Sunderland, εντούτοις ασκεί σημαντική επιρροή στην διαμόρφωση της πολιτικής αυτών των χωρών. Πριν έξι χρόνια, η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών του ΟΟΣΑ

(Maritime Transport Committee) επεξεργάστηκε τις αρχές μίας κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, την οποία θα μπορούσαν να προσυπογράψουν όλα τα μέλη της. Αυτό σκιαγράφησε μία κοινή προσέγγιση των θεμάτων όπως: η διατήρηση ανοικτού εμπορίου, η συννενοήση και ο συντονισμός των αντιστάσεων σε περίπτωση πιέσεων από χώρες μη μέλη, τη κυβερνητική ανάμιξη στην διατήρηση του ανταγωνισμού και την επιλογή των φορτωτών εμπορευμάτων, καθώς και την εφαρμογή συμβατής ανταγωνιστικής πολιτικής. Αν και αυτό παραμένει ένα μη δεσμευτικό έγγραφο - υπογράμμισε ο ομιλητής, προσφέρει δυνατότητες εφαρμογής πέρα από τον κύκλο όσων χωρών αποκαλούνται πλούσιες.

Και ο κ. Sunderland κατέληξε λέγοντας ότι παρά την μεγάλη ύφεση στο παγκόσμιο εμπόριο και την συνεχιζόμενη αδυναμία πολλών ναυτιλιακών αγορών, σ' ένα μεγάλο τμήμα του εμπορικού κόσμου τα πλεονεκτήματα του πραγματικά ανοικτού ναυτιλιακού εμπορίου έχουν καταφέρει να επιτύχουν την ολοένα αυξανόμενη αναγνώρισή τους.

Τέταρτος εισηγητής στο Φόρουμ για την Συμφωνία GATT και Ναυτιλία ήταν ο πρόεδρος του Αμερικανικού Ινστιτούτου Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ernest Corrado, ο οποίος δήλωσε ότι η κυβέρνηση Κλίντον έχει χάσει τον τελευταίο καιρό την πολιτική της κατεύθυνση πάνω στην Συμφωνία της GATT, πράγμα που προβληματίζει το Κονγκρέσσο και ανέφερε ότι η συμμαχία που εξασφάλισε στον πρόεδρο Κλίντον την ολοκλήρωση της Συμφωνίας NAFTA, εμφανίζεται τώρα διαιρημένη όσον αφορά τη GATT.

Ο κ. Corrado αναφέρθηκε και στις τρέχουσες δυσκολίες των ΗΠΑ στις διαπραγματεύσεις υψηλού επιπέδου με την Ιαπωνία, οι οποίες αναβάλλονται, καθώς και την αποφασιστική αναμέτρησή τους με τη Κίνα για τα ανθρώπινα δικαιώματα

και την φιλελευθεροποίηση του εμπορίου.

Συνεχίζοντας σημείωσε ότι σταθερή θέση της ναυτιλίας των ΗΠΑ είναι πως τα ναυτιλιακά θέματα δεν πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στις συμφωνίες GATT, NAFTA και στην (προκάτοχο) Canadian Free Trade Agreement. Στην πραγματικότητα, ο κ. Corrado δήλωσε ότι, η ναυτιλία είχε τελείως αποκλεισθεί της Canadian Free Trade Agreement σαν αποτέλεσμα μιας ολοκληρωτικής πίεσης από τη ναυτιλία των ΗΠΑ και μετά από προσπάθειες ενός χρόνου και πλέον.

Στο ίδιο μέτρο τα ναυτιλιακά θέματα αποκλείστηκαν από την NAFTA εκτός από μερικές χερσαίες υπηρεσίες και αυτό ήταν πάλι αποτέλεσμα μιας σημαντικής προσπάθειας από τη μεριά των Αμερικανών εφοπλιστών.

Ο κ. Corrado σημείωσε ακόμη με σαφήνεια ότι η συμμετοχή των ναυτιλιακών θεμάτων στη GATT θα σήμαινε ότι οι Αμερικανοί εφοπλιστές θα έχαναν διάφορες επιχορηγήσεις όπως την Title XI Mortgage Loan Guaranties, Capital Construction Funds (CCF), Government Impelled Cargo Preference (CP) και νόμους σχετικά με το Cabotage. Η ναυτιλιακή βιομηχανία των ΗΠΑ βλέπει αυτές τις ρυθμίσεις απαραίτητες για να μπορούν τα πλοία με αμερικανική σημαία να συναγωνισθούν στο διεθνές εμπόριο με ανταγωνιστές μικρότερου κόστους, είπε ο κ. Corrado και κατέληξε:

«Προφανώς, κατέληξε ο κ. Corrado, η εξουδετέρωση του Jones Act που προστατεύει τους εφοπλιστές με υπό αμερικανική σημαία πλοία στις αμερικανικές εσωτερικές αγορές από μικρότερου κόστους ξένης - σημαίας πλοία, θα είναι το σπουδαιότερο βραβείο για τις άλλες χώρες να προχωρήσουν στην εφαρμογή της Συμφωνίας GATT και στη Ναυτιλία».

Η επαναναυτολόγηση ναυτικών στο ίδιο πλοίο

(Ενας αφανής παράγων βελτίωσης της ποιότητας)

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Μας έχει δοθεί η ευκαιρία και έχουμε αναφερθεί λεπτομερικά στο θέμα της απασχόλησης μόνιμων πληρωμάτων από μια ναυτιλιακή εταιρία και ιδιαίτερα έχουμε επισημάνει τον γνήσιο δεσμό που δημιουργείται στις περιπτώσεις αυτές μεταξύ ναυτικού και εταιρίας, μεταξύ ναυτικού και πλοίου. Αυτοί οι ναυτικοί που αποτελούν τα μόνη στελέχη, όπως έχουμε τονίσει, ταυτίζουν σε μεγάλο βαθμό τον βιοπορισμό τους και την επαγγελματική του ανέλιξη με την τύχη της εταιρίας.

Στο παρόν άρθρο προχωρούμε ένα βήμα περισσότερο και εξετάζουμε τους αντικειμενικούς αλλά και υποκειμενικούς λόγους που επιβάλλουν - σε όποιο βαθμό αυτό είναι πρακτικά εφικτό - την χρησιμοποίηση διαχρονικά των ιδίων ναυτικών στο συγκεκριμένο πλοίο.

Σήμερα το λειτουργικό περιβάλλον σε ένα πλοίο χαρακτηρίζεται από:

α) Την ευρύτατη εφαρμογή της ναυτικής τεχνολογίας που έχει προσδώσει στις παραδοσιακές ναυτικές ειδικότητες αλλά και εργασίες ένα τεχνολογικό χαρακτήρα.

β) Την μείωση του αριθμού των μελών του πληρώματος γεγονός που αναπόφευκτα συνεπάγεται την διεύρυνση των αρμοδιοτήτων κάθε ειδικότητας για κάλυψη μόνιμων κενών ή και έκτακτων κενών στην σύνθεση του πληρώματος.

γ) Τον μειωμένο, σε σύγκριση με το παρελθόν χρόνοπαροχής του ναυτικού στο πλοίο.

Όπως είναι γνωστό, η μείωση του αριθμού των υπηρετούμενων στο πλοίο ναυτικών αποτελεί ένα πολύ χαρακτηριστικό γνώρισμα της λειτουργίας του σημερινού πλοίου σε σύγκριση με το παρελθόν.

Μια πρακτική βέβαια που υποχρεούται να εφαρμόσει κάτω από την πίεση ενός σκληρού ανταγωνισμού που καταλήγει στην περιστολή των λειτουργικών δαπανών του.

Η πρακτική αυτή χωρίς αμφιβολία οδηγεί σε οριακά επίπεδα πληρώματος που στην πράξη, λόγω των συνθηκών λειτουργίας του πλοίου σε ωκεανούς και απομακρυσμένες περιοχές της υδρογείου ή σε μόνιμη ή έκτακτη βάσει αναπλήρωση των καθηκόντων αποτελεί καθεστώς.

Για να καλυφθεί όμως ομαλά το δημιουργούμενο κενό - και που στην πράξη αποτελεί συνήθη πρακτική.

Θα πρέπει να υπάρξουν δύο προϋποθέσεις.

Η πρώτη αφορά την αντικειμενική δυνατότητα αναπλήρωσης του ελλείποντος στα καθήκοντά του δηλαδή ο αναπληρωτής να κατέχει τις γνώσεις και να διαθέτει την απαιτούμενη εμπειρία ώστε να μη προκληθούν προβλήματα, ενώ η δεύτερη προϋπόθεση αναφέρεται στην βούληση και στην προθυμία του καλουμένου ναυτικού

να εκτελέσει καθήκοντα πέρα από την ειδικότητά του και ενδεχόμενα πέρα από τα οριζόμενα από τους ισχύοντες Κανονισμούς εργασίας.

Από τα πράγματα λοιπόν δημιουργείται η ανάγκη το υπάρχον πλήρωμα να είναι ενήμερο του ευρύτερου λειτουργικού περιβάλλοντος του πλοίου ώστε να είναι σε θέση να αναλάβουν ομοειδή καθήκοντα και πέρα από την ειδικότητά των.

Χωρίς αμφιβολία η πληρέστερη ενημερότητα αλλά και η προθυμία της εκτέλεσης καθηκόντων πέρα από την ειδικότητα του ναυτικού λογικά αναμένεται από ένα πλήρωμα που εντάσσεται στα στελέχη της εταιρίας και που το ενδιαφέρον του για την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας του πλοίου συνεπάγεται την δυνατότητά του να ανταποκριθεί σε ένα ευρύτερο πλαίσιο καθηκόντων πέρα από την ειδικότητά του.

Ενα δεύτερο χαρακτηριστικό που αφορά το λειτουργικό περιβάλλον του σημερινού πλοίου είναι το γεγονός ότι ατονούν και εκλείπουν πολλές παραδοσιακές απασχολήσεις του πληρώματος αφού το γνωστικό τους αντικείμενο συνεχώς μετατοπίζεται προς τον τεχνολογικό χώρο και τις συγκεκριμένες λειτουργικές διαδικασίες.

Οι διαδικασίες αυτές έχουν ξεπεράσει το εμπειρικό επίπεδο της ναυτικής τέχνης και έχουν περάσει - εισέλθει στο χώρο της τεχνικής επιδεξιότητας και της μηχανικής σκέψης που έχουν

την δική τους λογική και προϋποθέτουν μια διαφορετικού τύπου αντίληψη για την κατανόησή τους.

Ενας πρόσθετος παράγων που επιδρά αρνητικά στην πληρέστερη ενημέρωση είναι το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια ο μέσος όρος της παραμονής του ναυτικού στο πλοίο έχει περιοριστεί σημαντικά σε σύγκριση με το παρελθόν με αποτέλεσμα η ενημέρωση και η εμπειρία πάνω στα συγκεκριμένα συστήματα του πλοίου να μην είναι πάντοτε επαρκής και κυρίως σε έκτακτα συμβάντα και ατυχήματα.

Εάν στα παραπάνω δεδομένα μικρού αριθμού των μελών του πληρώματος, της ανάγκης κάλυψης ευρύτερου φάσματος καθηκόντων της ανάγκης για επάρκεια χρόνου στην ενημέρωση των λειτουργικών συστημάτων του πλοίου, περιλαμβανομένων και αυτών που προβλέπονται από τους ισχύοντες Κανονισμούς ασφάλειας και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, λάβουμε υπόψη και τον μικρό σχετικά χρόνο παραμονής του ναυτικού στο πλοίο, τότε έχουμε μπροστά μας μια όχι τόσο ενθαρρυντική εικόνα της λειτουργικής επάρκειας τουλάχιστον μέρους των στελεχών του πλοίου.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες είναι φανερό ότι στα πλαίσια του Crew Management θα πρέπει να μελετηθεί και εφαρμοστεί από την εταιρία ένα σύστημα που θα έχει ως άξονα την ναυτολόγηση των ναυτικών σε πλοίο που έχουν αυτοί υπηρετήσει και σε προγενέστερο χρόνο. Και εάν βεβαίως δεν είναι και δυνατό στο συγκεκριμένο πλοίο τουλάχιστο σε πλοίο της ίδιας κατηγορίας.

Και είναι φανερό ότι για τις θέσεις κλειδιά του πλοίου όπως είναι πλοιάρχου, υποπλοιάρχου Α' και Β' Μηχανικού, αντλιορού, ηλεκτρολόγου εφόσον ο αντικαταστάτης έχει υπηρετήσει προηγουμένως στο ίδιο πλοίο, η αντικατάσταση είναι ομαλή, χωρίς καθυστέρηση και προ παντός χωρίς να παρουσιαστούν προβλήματα μετά την αποχώρηση του συναδέλφου του.

Εχει πράγματι παρατηρηθεί ότι υπάρχει μεγάλη συχνότητα ζημιών και ατυχημάτων τις πρώτες ώρες και ημέρες μετά την αντικατάσταση του υπεύθυνου μέχρι τότε για την λειτουργία του συγκεκριμένου συστήματος.

Γιατί πραγματικά οι πρώτες ώρες και ημέρες για κάποιον που παρέλαβε καθήκοντα βιαστικά και χωρίς ιδιαίτερη ενημέρωση αποτελούν χρόνο ανί-

χνευσης και χρόνο, κατανόησης της συνήθους λειτουργίας. Όμως δεν αναμένεται να έχει δημιουργήσει, ο περιορισμένος αυτός χρόνος, την ενημέρωση σε τέτοιο βαθμό που να μπορούν να αντιμετωπιστούν με ευχέρεια οι έκτακτες καταστάσεις και όλες οι ιδιαιτερότητες που μπορεί να παρουσιάσει ένα συγκεκριμένο σύστημα.

Και θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι αποστέλλοντας η εταιρία ένα υψηλόβαθμο ή εξειδικευμένο στέλεχος σε πλοίο που έχει υπηρετήσει και πάλι κατά το παρελθόν, αισθάνεται μια ανακούφιση και διακατέχεται από την βεβαιότητα της ομαλής λειτουργίας του σκάφους.

Ακόμη δε η επαναναυτολόγηση συγκεκριμένων προσώπων που βρέθηκαν στο επίκεντρο ενός σημαντικού γεγονότος ή ατυχήματος απετέλεσε - και δικαιολογημένα - στοιχείο που ενίσχυσε το οπλοστάσιο της επιχειρηματολογίας της πλοιοκτησίας προς την κατεύθυνση της από δικής της πλευράς εξασφάλιση της λειτουργικής ασφάλειας του σκάφους και κατ'επέκταση της υποστήριξης των θέσεών της σε όλα τα επίπεδα.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες η πολιτική της επαναναυτολόγησης ναυτικών σε πλοίο που

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

είχαν προϋπηρετήσει αποτελεί πράγματι ένα πρόσθετο παράγοντα αυξημένης ασφάλειας αφανή μεν αλλά πολύ ουσιαστικό στην καθημερινή πρακτική του πλοίου.

Ομως πέρα από την πλευρά του πλοίου υπάρχει και η πλευρά του ιδίου του ναυτικού στην περίπτωση της επαναναυτολόγησης στο ίδιο πλοίο.

Και συγκεκριμένα το γεγονός ότι ο ναυτικός πρόκειται να επανέλθει στο πλοίο που γνωρίζει τα λειτουργικά του συστήματα και μπορεί να αντιμετωπίσει όλες τις ιδιαιτερότητές του αισθάνεται και ο ίδιος μια ανακούφιση αλλά και μια βεβαιότητα.

Αρχικά και μόνο η επιλογή του να ναυτολογηθεί από την εταιρία στο ίδιο πλοίο εμμέσως συνεπάγεται μια αναγνώριση της προσφοράς του, των γνώσεων και της εμπειρίας του.

Και αυτό του δημιουργεί ένα αίσθημα βεβαιότητας και ενίσχυσης του κύρους του στοιχείου που ιδιαίτερα τον ικανοποιεί.

Από πλευράς τώρα ανακούφισης είναι σημαντικό γιατί δεν θα πρέπει να παραβλέπουμε το γεγονός ότι κάθε νέα ναυτολόγηση σε διαφορετικό πλοίο σημαίνει ένα άγνωστο και διαφο-

ρετικό νέο λειτουργικό περιβάλλον που για την ενημέρωσή του και την βαθύτερη κατανόησή του απαιτείται συστηματική προσπάθεια και μελέτη, ενδεχομένως εγχειριδίων, εγκυκλίων κλπ. αλλά και η παρέλευση ωρισμένου χρόνου μέσα στο πλοίο.

Κάθε νέα ναυτολόγηση συνεπάγεται δηλαδή ένα χρόνο "οιω-νεί" μαθητείας, αβεβαιότητας και ανασφάλειας για τον ίδιο τον ναυτικό, που βεβαίως δεν παρατηρείται στην περίπτωση της επαναναυτολόγησης στο ίδιο πλοίο.

Αντίθετα επισημαίνουμε στην περίπτωση της επαναναυτολόγησης ο ναυτικός μέσα στο πλοίο αισθάνεται ένα αίσθημα ανωτερότητας ότι είναι γνώστης αρχικά των λειτουργιών και των αδυναμιών του αισθανόμενος την ικανοποίηση όταν οι άλλοι προσφεύγουν στις γνώσεις και την εμπειρία του.

Το γεγονός ότι του αναγνωρίζουν ότι είναι "πράτιγος" του πλοίου του δημιουργεί την εσωτερική διάθεση πράγματι συνεχώς να ενημερώνεται καλύτερα, ώστε να διατηρήσει την φήμη και τον αέρα της "αυθεντίας" αλλά και του "απαράιτητου" για το πλοίο.

Χωρίς αμφιβολία αυτή η εικόνα μεταφέρεται και πέρα από το πλοίο, στην εταιρία.

Με άλλα λόγια η παρουσία του αποκτά διαστάσεις και ο ίδιος γίνεται πρόσωπο αναφοράς, πρόσωπο εμπιστοσύνης, πρόσωπο ικανό να φέρει σε πέρας συγκεκριμένη αποστολή. Ήδη η εταιρία έχει δημιουργήσει ένα δικό της στέλεχος, έχει δημιουργήσει ένα πυρήνα, ένα ζωντανό λειτουργικό Κεφάλαιο που συγκροτεί τη συνολική εικόνα ολόκληρης της εταιρίας.

Η εταιρία έχει αποκτήσει ένα μοχλό ισχύος αλλά και ένα κρυφό χαρτί στον φανερό πόλεμο της ανταγωνιστικότητας.

Και όλα αυτά μέσα από την προσπάθεια και την επιδίωξη της επαναναυτολόγησης των ναυτικών στα ίδια πλοία. Ένα στοιχείο που αποτελεί τον αφανή μεν αλλά ουσιαστικό παράγοντα που αυξάνει τα επίπεδα ασφαλείας των πλοίων αλλά και που βελτιώνει την ποιότητα των υπηρεσιών του.

Ίσως οι παραπάνω σκέψεις να αποτελούν μια "Non paper" πλευρά του Quality management που τόσο πραγματικά έχει γίνει του συρμού και που εάν δεν το προσέξουμε ιδιαίτερα θα καταλήξει ένας γραφειοκρατικός αυτοσκοπός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215 — 151 24 MAROUSI

PHONES: 6123461 - 6123402

FAX: 6126206 - 7

TELEX: 216225 UNIM GR

217469 ARKA GR

Καθελκύστηκε στην Ουκρανία το πρώτο, σειράς εννέα πρόντακτ κάρριερς του Ομίλου Βαρδινογιάννη

Στις 3 Ιουνίου πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στο Νικολάγιεφ της Ουκρανίας, η καθέλκυση του πρώτου, σειράς εννέα αδελφών δεξα-

λούς τους τύπους εμπορικών πλοίων, από αλιευτικά μέχρι και πετρελαιοφόρα.

Με την ευκαιρία της κατα-

ρών πλοίου - ποιοτικός έλεγχος - κατασκευή εξαρτημάτων κλπ.

Ακόμη, αξίζει να σημειωθεί ότι το BSSY καλύπτει τις παραγωγικές ανάγκες όλες της Ουκρανίας σε ατμολέβητες, στη κατασκευή εργοστασίων και συναφών βιομηχανικών εγκαταστάσεων.

Τα "Ναυτικά Χρονικά", μετά από πρόσκληση της Avin International, παρέστησαν στη καθέλκυση του πλοίου στο Νικολάγιεφ και διαπίστωσαν τόσο την υψηλή ποιότητα κατασκευής του πλοίου, το οποίο ονομάστηκε "Κρήνη Αμβέρ" από την ανάδοχο του κυρία Μαριάννα Βαρδινογιάννη, όσο και την οργανωτική δομή και την τεχνική εμπειρία του εργατοτεχνικού προσωπικού.

Ακόμη εντύπωση μας προκάλεσε η έκταση που καταλαμβάνει το ναυπηγείο, που εκτείνεται σε 3.000 στρέμματα και διαθέτει για τη μεταφορά υλικών εντός των εγκαταστάσεων του σιδηροδρομική γραμμή 150 χιλιομέτρων, απασχολεί δε σε όλα τα τμήματα ναυπηγικής και βιομηχανικής παραγωγής περί τα 2.000 άτομα, από τα οποία το 40% είναι γυναίκες.

Η ναυπήγηση της σειράς αυτής των πρόντακτ κάρριερς του Ομίλου Βαρδινογιάννη παρακολουθείται από τον Βρετανικό Νηογνώμονα (Lloyds Register of Shipping) που διαθέτει πλέον ένα οργανωμένο γραφείο στο Κίεβο με επιθεωρητές που προήλθαν κυρίως από τον Ρωσικό Νηογνώμονα και μετεκπαιδεύθηκαν στο Λονδίνο και τον Πειραιά.

Επιπρόσθετα τα "Ναυτικά Χρονικά" σημείωσαν την σημαντική οργάνωση του τοπικού γραφείου της Avin International στο Νικολάγιεφ, το οποίο είναι επανδρωμένο με ναυπηγούς, αρχιπλοιάρχους και



Οι τοπικές αρχές υποδέχονται τον Υπουργό Ναυτιλίας Γ. Κασιφάρα, το ζεύγος Βαρδή και Μαριάννα Βαρδινογιάννη και τον Γιώργο Βαρδινογιάννη κατά την άφιξή τους στο Νικολάγιεφ.

μενοπλοίων μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, των 45.000 τον. d.w. τα οποία έχει παραγγείλει η εταιρία Avin International, του Ομίλου Βαρδινογιάννη.

Το σημαντικό αυτό ναυπηγικό πρόγραμμα που ξεπερνά σε αξία τα 250 εκατ. δολάρια, πραγματοποιείται στο ναυπηγείο Black Sea Shipyard (BSSY), το οποίο βρίσκεται στο Νικολάγιεφ της Ουκρανίας, στις ακτές της Μαύρης Θάλασσας, και είναι η μεγαλύτερη ναυπηγική βιομηχανία της Ουκρανίας.

Τα ναυπηγεία BSSY ιδρύθηκαν το 1897 και μέχρι σήμερα έχουν κατασκευάσει όλους τους τύπους πολεμικών πλοίων, από ναρκαιολυτικά μέχρι αεροπλανοφόρα, και ό-

σκειής αεροπλανοφόρου μάχης κατά τις δεκαετίες 1970-1980 έγινε μία δυναμική επέκταση των δυνατοτήτων τους και εισήχθηκαν νέες τεχνολογίες που τους έδωσαν μία επιπλέον σημαντική τεχνολογική ώθηση, ώστε να ξεπεράσουν πολλές άλλες μονάδες στην Ρωσία και την Ουκρανία.

Μετά την προ διετίας ανάληψη του συμβολαίου της Avin International και με την εφαρμογή νέων τεχνολογιών έχει αυξηθεί σημαντικά η παραγωγικότητα και η δυναμικότητα σε βασικούς τομείς του ναυπηγείου, όπως κοπή-συγκόλληση μετάλλων - αυτοματοποίηση γραμμών παραγωγής - εκσυγχρονισμός ναυπηγικών κλινών και γενικών - τμηματική κατασκευή με-

αρχιμηχανικούς που παρακολουθούν την εν σειρά κατασκευή των πλοίων.

Πρόκειται για σκάφη με διπλό κέλυφος (Double Skin), στα οποία μεταξύ του εσωτερικού και εξωτε-

μεθυστ", "Πλάτινουμ", "Πέρλ", "Ντάιμοντ", "Τζέιντ", «Τοπάζ», "Εμε-
ραλντ" και "Γκάρνερ" είναι τα εξής:

Μέγιστο μήκος: 182,90 μέτρα

Μέγιστο Πλάτος: 32,20 μέτρα

Μέγιστο βύθισμα: 18,60 μέτρα

Αριθμός δεξαμενών συγκεντρώσεως καταλοίπων φορτίου: 2

Η σειρά αυτή των πρόντακτ κάρριερς της Avin International μπορούν να μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, καθαρά και μη καθαρά



Το πρόντακτ κάρριερ «Κρήτη Αμπερ» αμέσως μετά την καθέλκυσή του, ενώ διακρίνεται η άλλη ναυπηγική εσχάρα του ναυπηγείου BSSY στην οποία βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο η ναυπήγηση του δεύτερου πλοίου της σειράς.

ρικού κελύφους παρεμβάλλεται κενός χώρος που μπορεί να πληθωθεί με θαλάσσιο έρμα πλήρως διαχωρισμένο, (Segregated), ώστε να παρέχει τη μεγαλύτερη τη μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια σε περίπτωση ατυχήματος (σύγκρουση - προσάραξη) και να προστατεύει το περιβάλλον από πιθανή ρύπανση.

Τα κύρια χαρακτηριστικά των εννέα πλοίων, τα οποία πλύν του πρώτου θα ονομασθούν "Κρήτη Α-

Χωρητικότητας δεξαμενών φορτίου (100%): 54.000 μ³.

Χωρητικότητας δεξαμενών έρματος: 22.600 μ³.

Μεταφορική ικανότητα: 44.990 τόν.

Τοννάζ: 31.214 τόν. γκρός

Ταχύτης (μεγίστη): 15,6 κόμβοι

Ακτίς ενεργείας: 15.000 ν. μίλια

Πλήρωμα (μέγιστη ικανότητα ενδαιτήσεως): 30 άτομα.

Αριθμός δεξαμενών φορτίου: 7

προϊόντα πετρελαίου, καθώς και καυστική σόδα. Οι δεξαμενές φορτίου και έρματος είναι επιχρισμένες με χρώμα προστασίας του πιό σύγχρονου τύπου και αβλαβές για το περιβάλλον.

Εφοδιάζονται με κυρία μηχανή της "Man+B&W" τύπος 6S60 MC ισχύος 10.400 KW αναστρέψιμη σε περίπτωση ανάγκης, με έλικα μεταβλητού βήματος ως και πωραία έλικα (Bow thruster), της Kamewa,

για επαύξηση των ελκτικών στοιχείων τους κατά τους χειρισμούς σε λιμένες.

Οι ηλεκτρογεννήτριες τους είναι κατασκευής Burmeister Δανίας όπως και τα βοηθητικά μηχανήματα για την εξυπηρέτηση των επιχειρησιακών απαιτήσεων αλλά και των αναγκών προσωπικού, είναι όλα σύγχρονης τεχνολογίας και αυτομάτου λειτουργίας δυτικοευρωπαϊκής προελεύσεως.

Για τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης τα πλοία θα διαθέτουν το πλέον εξελιγμένο σύστημα με υδραυλικές αντλίες τύπου Framo Νορβηγίας, δυναμικότητας 975 μ3 ανά ώρα η καθεμία, με μία αντλία σε κάθε δεξαμενή.

Επίσης κάθε δεξαμενή διαθέτει σύστημα θέρμανσης του φορτίου,

ενώ θα είναι δυνατή η σύγχρονη φορτοεκφόρτωση των πλοίων με τέσσερα διαφορετικά είδη φορτίων.

Επίσης τα νεότευκτα της Avin θα διαθέτουν σύγχρονο σύστημα ανδρανοποίησης των δεξαμενών φορτίου για επαύξηση της ασφάλειας σε ατυχήματα, καθώς και γεννήτρια αδρανούς αζώτου, σύστημα ελέγχου αναθυμιάσεων φορτίου (VECS) και σύστημα πλύσεως δεξαμενών με αργό πετρέλαιο, ζεστό νερό ή χημικούς διαλύτες. Οι σωληνώσεις, τα επιστόμια και οι προθερμαντήρες φορτίου είναι κατασκευασμένες από ανοξείδωτο ατσάλι.

Τέλος κάθε πλοίο θα εξοπλισθεί με υπερσύγχρονο σύστημα αυτόματου και ελεγχόμενο μόνο από ένα

άτομο (Integrated Bridge) για τη κάλυψη των αναγκών επικοινωνιών και ναυτιλίας με πλήρη εξοπλισμό δορυφορικής επικοινωνίας, δορυφορικής ναυτιλίας, ηλεκτρονικού χάρτες και υπολογιστή κεντρικού ελέγχου για συντονισμό των στοιχείων όλων των ηλεκτρονικών συσκευών.

Στην πρυμναία υπερκατασκευή υπάρχει η γέφυρα διακυβερνήσεως, τα διαμερίσματα ενδιατήσεως προσωπικού (μία καμπίνα με όλες τις ανέσεις για κάθε άτομο), τραπεζαρίες, αίθουσες αναψυχής, μαγειρείο, αποθήκες, πισίνα, ασανσέρ, αίθουσες αθλήσεως κλπ. Το υλικό επενδύσεως της υπερκατασκευής είναι τελευταίας τεχνολογίας πυρίμαχο και άκαυστο για την προστασία του πληρώματος.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE- CHARTERING

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

16 ATHINAS & VORREOU STREET
166 71 ATHENS
GREECE



Λίγα από Ολα

ΕΙΝΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΟ: Η Ένωση Πλοιαρχών είναι η μοναδική οργάνωση ναυτικών η οποία έχει θέσει επανειλημμένα το πρόβλημα της αναγνώρισης της υπηρεσίας σε πλοία με ξένες σημαίες για την απόκτηση διπλωμάτων - όλες οι άλλες οργανώσεις, καθώς και η κορυφαία οργάνωση των ναυτικών μας, η Ναυτική Ομοσπονδία δηλαδή, έχουν τηρήσει μία περιέργη σιωπή γύρω από το συγκεκριμένο θέμα - δεν μίλησαν ούτε ακόμη και όταν προκλήθηκαν επανειλημμένα από τον γράφοντα να κατονομάσουν τους εκπροσώπους των ναυτικών στο Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού που απέρριψαν δύο φορές το σχετικό σχέδιο Π.Δ. που είχε ετοιμάσει το ΥΕΝ, όπως αποκάλυψε χωρίς περιστροφές σε επιστολή του προς τα "Ναυτικά Χρονικά" ο προκάτοχος του κ. Κατσιφάρα.

Και βεβαίως δεν είναι το μοναδικό θέμα στο οποίο διαφέρει ουσιαστικά από τις άλλες οργανώσεις του χώρου η Ένωση Πλοιαρχών. Μία απλή ανάγνωση του ψηφίσματος της τελευταίας γενικής συνέλευσης των πλοιαρχών μας δείχνει αυτή την ειδοποιό διαφορά και καταδεικνύει την ουσιαστική συμμετοχή της Ενώσεως Πλοιαρχών και των μελών της στα ναυτικά μας πράγματα. Ο γράφων θα επιμείνει σε τέσσερις καίριες επισημάνσεις των πλοιαρχών μας που είναι:

- Ο σχεδιασμός εθνικής ναυτικής πολιτικής που να δίνει λύσεις και διεξόδους μέσα στις σημερινές συνθήκες και συγκυρίες των τεχνολογικών εξελίξεων και του διεθνούς ανταγωνισμού.

- Η τροποποίηση του ΚΑΝΔ, του ΚΙΝΔ και των Κανονισμών Εσωτερικής Υπηρεσίας ώστε να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες εξελίξεις λειτουργίας των πλοίων.

- Η ανάληψη πρωτοβουλίας από την Ελλάδα για την διεθνή συνεργασία και άμεση λήψη δραστηκών μέτρων κατά της πειρατείας.

- Η ένταξη της ναυτικής εκπαίδευσης στη βαθμίδα της ανωτάτης εκπαίδευσης και η αναγνώριση του διπλώματος Πλοίαρχου Α' ως ισοτίμου και αντιστοίχου του πτυχίου Ανωτάτης Σχολής.

ΟΡΙΣΜΕΝΟΙ ναυτιλιακοί οργανισμοί, όπως καλή ώρα η Εστία Ναυτικών, συνεχίζουν την ολέθρια, κατά την άποψη του γράφοντος αλλά και πολλά άλλων, επιβράβευση της αποφυγής του ναυτικού επαγγέλματος από τα παιδιά των ναυτικών μας, τα οποία ουδείς βεβαίως μπορεί ή δικαιούται να εμποδίζει να ακολουθήσουν άλλους δρόμους.

Από το σημείο όμως αυτό μέχρι το σημείο να έρχονται ναυτιλιακοί οργανισμοί, οι πόροι των οποίων προέρχονται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων και να επιβραβεύουν τις εκτός του ναυτικού επαγγέλματος επιλογές των παιδιών των ναυτικών μας υπάρχει μία τεράστια απόσταση. Η οποία γίνεται ακόμη μεγαλύτερη καθώς αυτοί οι συγκεκριμένοι ναυτιλιακοί οργανισμοί δεν κάνουν το παραμικρό για να επιβραβεύουν την παραμονή και τη διάκριση στο ναυτικό επάγγελμα.

Η βράβευση των παιδιών των ναυτικών μας που διαπρέπουν στις σπουδές τους στα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας ήταν μία ιδέα και μία παρακαταθήκη του αείμνηστου Αντώνη Χανδρή. Οι καιροί, όμως, στο μεταξύ άλλαξαν, ο αριθμός των ναυτικών μας μειώθηκε δραματικά και έπρεπε να βρεθούν τρόποι να κρατηθούν στο ναυτικό επάγγελμα οι υπάρχοντες ναυτικοί και ταυτόχρονα να προσελκυσθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι νέοι στο θαλασσινό ε-

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

πάγγελμα. Η διαπίστωση αυτή οδηγεί τον γράφοντα, έπειτα από σχετική επισήμανση διακεκριμένου ναυτιλιακού παράγοντος με σημαντικότητα προσφορά στα ναυτιλιακά μας πράγματα, να διαπυτώσει την άποψη ότι αντί της φυγής και της αποφυγής έπρεπε να επιβραβεύουμε την παραμονή και τη διάκριση στο ναυτικό επάγγελμα.

Από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών μας διεμνήθη τότε ότι παρά το γεγονός ότι υπήρχε η παρακαταθήκη του Αντώνη Χανδρή θα γινόταν κάποια ρύθμιση ώστε να επιβραβεύεται η παραμονή και η διάκριση και όχι η φυγή από το ναυτικό επάγγελμα, αλλά ως τη στιγμή δεν έγινε το παραμικρό προς αυτή την κατεύθυνση και τη κατάσταση σώζουν εν μέρει οι συνεχιζόμενοι έργου του επίσης αείμνηστου Αντώνη Αγγελικούση και ο κ. Στέλιος Κατούνης που επιβραβεύουν τους ναυτικοί μας που διακρίνονται στο ναυτικό επάγγελμα και στις ναυτικές σπουδές.

ΕΙΝΑΙ αυτονόητη η ικανοποίηση του δημοσιογράφου όταν διαπιστώνει ότι οι απόψεις του για διάφορα θέματα γίνονται τελικώς αποδεκτές, όπως έγινε και με την άποψη του γράφοντος ότι η αθρόα προσέλευση νέων στις ναυτικές μας σχολές οφείλεται περισσότερο στη συγκυρία παρά στις προσπάθειες που καταβάλλονται για την προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα. Ηδη η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών που μέχρι πρόσφατα επέμενε ότι η παρατηρηθείσα τα τελευταία χρόνια αυξημένη προσέλευση νέων στις ναυτικές σχολές οφειλόταν στην εκστρατεία προσελκύσεως, παραδέχεται ότι η σχετική προσπάθεια θα έχει καλύτερα αποτελέσματα εφέτος εφ' όσον παραμένει η δυσκολία στην απορρόφηση των νέων στην παρα-

γωγική διαδικασία της στεριάς, τουτέστιν, ότι η συγκυρία οδηγεί μεγαλύτερο αριθμό νέων στις ναυτικές σχολές.

Ηδη, όμως, μετά τις διαπιστώσεις ότι και μετά την καθιέρωση του συστήματος της επάλληλης εκπαίδευσης οι διαρροές είναι σημαντικές, εκτιμάται, όπως άλλωστε σημείωσαν στο μεταξύ τα "Ναυτικά Χρονικά", ότι θα πρέπει να τεθούν ορισμένες προϋποθέσεις για την εισαγωγή υποψηφίων στις ναυτικές μας σχολές ώστε να αποκλεισθούν οι διαρροές.

Επί του θέματος αυτού, το οποίο ετέθη και στον Υπουργό κ. Γιώργο Κατσιφάρα κατά τη συνάντησή του με τα μέλη του Κομμίτη της Νέας Υόρκης, προτείνεται η ανάληψη μιας συγκεκριμένης χρονικής υποχρεώσεως, όπως γίνεται άλλωστε με όλους εκείνους - στρατιωτικούς κλπ. - που σπουδάζουν με δαπάνες του Κράτους, οι οποίοι σε περίπτωση που θα αποχωρήσουν ενωρίτερα από την αναλαμβανόμενη χρονική υποχρέωση, υποχρεώνονται να καταβάλλουν όλα όσα έχουν δαπανηθεί για αυτούς στη διάρκεια των σπουδών τους.

Ο γράφων όμως έχει να προτείνει σήμερα και κάτι ακόμη: Να εισάγονται, στις σχολές κατά προτίμηση τα παιδιά των ναυτικών μας

που εκδηλώνουν την πρόθεση να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, γιατί είναι απολύτως βέβαιο ότι η πρόθεση αυτή οφείλεται σε συνειδητή επιλογή, όπως συνειδητή είναι και η επιλογή των νέων που έχουν ήδη πραγματοποιήσει κάποια θαλάσσια υπηρεσία και ζητούν να εισαχθούν στις σχολές - ο γράφων δεν μπορεί να αντιληφθεί την σκοπιμότητα που προκάλεσε την κατάργηση - από το επόμενο έτος - του μέτρου που προβλέπει την κατά προτεραιότητα εισαγωγή στις ναυτικές μας σχολές των νέων που έχουν πραγματοποιήσει ήδη έξι μηνών τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ σπεύδει κάθε μήνα να μας πληροφορεί για τον αριθμό των ναυτικών φυλλαδίων που εκδίδονται, αλλά δεν γνωρίζει το παραμικρό για την πορεία εκείνων που αποκτούν ναυτικό φυλλάδιο. Ο γράφων είχε την περιέργεια να ζητήσει από το Υπουργείο στοιχεία γι' αυτή την πορεία αλλά τέτοια στοιχεία δεν υπάρχουν - ουδείς δηλαδή είναι σε θέση να πει πόσοι από αυτούς που αποκτούν ναυτικό φυλλάδιο κάθε έτος το χρησιμοποιούν για τον σκοπό για τον οποίο τους χορηγείται, δηλαδή να ναυτολογηθούν σε πλοία.

Επίσης το Υπουργείο μέχρι πρόσφατα δεν παρακολουθούσε τα πλοία που αγοράζονται από Έλληνες αλλά δεν προσέρχονται στο εθνικό νηολόγιο. Το θέμα το είχε επισημάνει ο γράφων στον πλοίαρχο ήδη κ. Μανό όταν ακόμη ήταν αντιπλοίαρχος και δεν είχε αναλάβει την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου και ήδη φαίνεται ότι το κενό που υπήρχε έχει καλυφθεί, τουλάχιστον αυτή την εντύπωση έχει αποκομίσει ο γράφων. Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι στο πολύ πρόσφατο παρελθόν ο ικανότατος αυτός αξιωματικός ετίθετο ορισμένες φορές στο περιθώριο για να μπορούν να κοκορεύονται ορισμένοι...

NEO AIMA στη γνωστή στην Ελληνική Ναυτιλία δικηγορική εταιρία της Νέας Υόρκης Poles, Tublin, Patestides & Stratakis: Ο δικηγόρος κ. Γιάννης Στρατάκης, γιός του Χρήστου Στρατάκη, είναι από τον περασμένο Ιανουάριο ενεργό μέλος της προαναφερθείσας δικηγορικής εταιρίας, η οποία, ειρήσθω εν παρόδω, ουδέποτε εισέπραξε δικηγορική αμοιβή κατά τον χειρισμό υποθέσεων του NAT και του Ελληνικού Δημοσίου. Με την ευκαιρία επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι ο κ. Χρήστος Στρατάκης είναι ενεργό μέλος των χια-

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

κών οργανώσεων της Νέας Υόρκης προς τις οποίες προσφέρει επίσης αφιλοκερδώς τις νομικές του υπηρεσίες.

Ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ Αγιογαλουσιών της Αμερικής "Παναγία Αγιογαλουσινα" σε ειδική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα της Χιακής Ομοσπονδίας τίμησε τους αδελφούς Τάκη και Γιώργο Λιγνό και τον Καπτάν Τάκη Τσεβδό για την τεράστια προσφορά τους στην αποκατάσταση του ομώνυμου ναού.

Οι αδελφοί Λιγνού και ο καπτάν Τάκης Τσεβδός ανακηρύχθηκαν μεγάλοι δωρητές του Συλλόγου και του χωριού των Αγιογαλουσιών.

Επίσης η Χιακή Ομοσπονδία της Νέας Υόρκης σε ειδική εκδήλωση τίμησε τους διατελέσαντες μέχρι σήμερα προέδρους, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και ο κ. Γιώργος Π. Λιβανός.

ΤΑ ΚΑΛΑ ΒΑΠΟΡΙΑ, τα προσεγμένα δηλαδή πλοία, ανεξαρτήτως ηλικίας, δεν περνούν απαρατήρητα.

Ο φίλος μηχανικός Λευτέρης Γκιουζέπος, ο οποίος έχει δημιουργήσει μία πολύ αξιόλογη επισκευαστική μονάδα στο Santo Domingo, η οποία προσφέρει τις υπηρεσίες της σε ελληνικά αλλά και σε ξένα πλοία, εντυπωσιάθηκε από το μπάλκερ "Ιάσων" που διαχει-

ρίζεται η εταιρία του Καπτάν Κώστα Στραβελάκη, το οποίο είχε καταπλεύσει σε δύο λιμάνια του Santo Domingo για εκφόρτωση. "Πολύ προσεγμένο και νοικοκυρεμένο βαπόρι", είπε στον γράφοντα ο φίλτατος Λευτέρης, λόγια που αποτελούν πραγματικό έπαινο από έναν που βλέπει πολλά βαπόρια και είναι σε θέση να προχωρήσει σε εκτιμήσεις.

Τις ίδιες εντυπώσεις άφησε και το μπάλκερ "Φαίδρα" το οποίο επισης διαχειρίζεται η εταιρία του Καπτάν Κώστα, που είχε καταπλεύσει προ ημερών σε λιμάνια του Νιού Τζέρσευ, γεγονός που αποδεικνύει ότι η περίπτωση του "Ιάσων" δεν είναι μοναδική - ο Καπτάν Κώστας προσέχει πάντοτε ιδιαίτερα τα βαπόρια που διαχειρίζεται και δεν είναι καθόλου άσχετο μ' αυτό το γεγονός ότι στη διάρκεια της τελευταίας πολύχρονης κρίσεως δεν είχε δέσει ούτε ένα από τα βαπόρια που διαχειριζόταν τότε, τα προσεγμένα βαπόρια δούλευαν και θα δουλεύουν πάντοτε.

ΕΚΤΟΣ ΤΟΠΟΥ και χρόνου βρίσκονται αυτοί που κατήρτισαν την απόφαση για την επανάληψη του ναυτικού επαγγέλματος από συνταξιούχους, εκτός και αν η συγκεκριμένη απόφαση αφορά συγκεκριμένα πρόσωπα που επιθυμούν να εργασθούν σε συγκεκριμένα επιβατηγά πλοία, δεδομένου ότι οι συνταξιούχοι ναυτολογούνται σε

πλοία με ξένες σημαίες που δεν έχουν καμμία σχέση με το NAT και συνεπώς δεν χρειάζεται κάθε φορά που θέλουν να ταξιδέψουν να ακολουθούν την διαδικασία που απαιτεί η απόφαση και επιπλέον να δίνουν λαβή και στην Εφορία.

Η απόφαση όμως αυτή έφερε στην επιφάνεια κι το θέμα της κατακτήσεως από το NAT των ναυτικών φυλλαδίων των ναυτικών μας που συνταξιοδοτούνται. Όπως έχουμε πει και άλλες φορές, το ναυτικό φυλλάδιο ανήκει αποκλειστικά στο ναυτικό και δεν μπορεί να παρακρατηθεί από κανέναν αν δεν συντρέχουν ειδικοί λόγοι που περιγράφονται με απόλυτη σαφήνεια στην οικεία νομοθεσία, υπενθυμίζεται δε ότι ορισμένοι Υπουργοί είχαν υποσχεθεί ότι θα ρυθμιζόταν το θέμα της επιστροφής των ναυτικών φυλλαδίων στους δικαιούχους μετά τον τερματισμό της διαδικασίας συνταξιοδοτήσεως και αφού θα ακυρώνονταν για να μην μπορούν να χρησιμοποιηθούν για ναυτολογήσεις αλλά ουδέν έγινε ίσως επειδή οι μανδάρινοι του NAT δεν έχουν βρει ακόμη τον τρόπο ακυρώσεως των φυλλαδίων των συνταξιοδοτούμενων ναυτικών. Αν δεν με απατά η μνήμη, σχετική υπόσχεση είχε δώσει και ο σημερινός Υπουργός κατά την προηγούμενη θητεία του στο YEN.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

Whatever your accent, a Festival cruise is for you



FESTIVAL CRUISESTM

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

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



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

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

ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΕΣ

Προοπτικές Δημιουργίας Ελληνικής Συμμετοχής Η παρουσία του Hellenic Hull Mutual Association (HMA) LIMITED

Το άρθρο που ακολουθεί αποκαλύπτει τα κύρια σημεία ομιλίας του ναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.) κ. Χρήστου Ντούνη, που εδόθη προς την Λέσχη Αποφοίτων Σχολής Ναυτιλίας Υδρας στις 23 Ιουνίου 1994.

Καλοσωρίζοντας τους αποφοίτους της Σχολής Υδρας, πολλοί από τους οποίους διαδραματίζουν ενεργό ρόλο στα ναυτιλιακά μας πράγματα, ο πρόεδρος της Λέσχης κ. Αντώνης Πρέκας, είπε μεταξύ άλλων τα εξής:

«Σ' ένα διεθνές περιβάλλον, έντονα ανταγωνιστικό και σε μια χρονική συγκυρία στην οποία η χώρα μας αντιμετωπίζει πλείστα όσα προβλήματα, η ελληνική εμπορική Ναυτιλία συνεχίζει να μάχεται και να δημιουργεί προϋποθέσεις για νέες κατακτήσεις.

Σαν κατάκτηση, που εμπεριέχει μήνυμα εθνικής εμβέλειας με πάρα πολλούς αποδέκτες, πρέπει να θεωρηθεί η σύσταση του Hellenic Mutual Association. Πιστεύουμε ότι έτσι ξεκινά η προσπάθεια να διαφεντέψουμε τα του οίκου μας και να ενισχύσουμε ουσιαστικά τα εθνικά μας συμφέροντα.

Δεν είναι δυνατόν μια παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη να είναι κατακερματισμένη στον τομέα της ναυτασφάλισης και έρμαιο των όποιων αποφάσεων, που ατυχώς επιβαρύνουν συνεχώς το κόστος εκμετάλλευσης και άμεσα την ανταγωνιστικότητα της Ναυτιλίας μας.

Χαιρετίζουμε την προσπάθεια του HMA και ευχόμαστε κάθε επιτυχία, την εκλαμβάνουμε σαν πολύ μεγάλη σημασία προσπάθεια, που μπορεί να αποτελέσει το πρότυπο και για άλλες, εθνικά ευεργετικές συσπειρώσεις.

Η ομιλία του κ. Χρ. Ντούνη:

Είναι γνωστό, ότι η ναυτασφάλιση αποτελεί έναν από τους πλέον θεμελιώδεις θεσμούς της ναυτιλίας. Η σωστή δομή και λειτουργία της προσέφερε και προσφέρει πολλά στην οικονομική δυνατότητα εκμετάλλευσης του πλοίου, αλλά και τις προοπτικές επιβίωσης της ναυτιλιακής επιχείρησης. Είναι απόλυτα ταυτισμένη με την φύση του θαλάσσιου ταξιδιού, του θαλάσσιου κινδύνου, αλλά και των κάθε είδους κινδύνων που απειλούν την πολύπλοκη τεχνική λειτουργία του πλοίου.

Και χωρίς αμφιβολία σήμερα περισσότερο παρά ποτέ, που οι αξίες των πλοίων είναι τεράστιες και από στοιχειώδες λάθος κάποιου από το πλήρωμα, μπορούν να προκληθούν τεράστιες ζημιές ή και απώλειες, η αναγκαιότητά της ταυτίζεται απόλυτα με την προοπτική της ομαλής εκμετάλλευσης του πλοίου, αλλά και της ομαλής λειτουργίας των θαλασσίων μεταφορών.

Προοπτική εκμετάλλευσης σήμερα, ανασφαλίστου πλοίου, δεν αποτελεί μόνο ένα επικίνδυνο επιχειρηματικό ακροβατισμό, αλλά ακόμη βρίσκεται και έξω από τα όρια της δεοντολογίας του συνετού πλοιοκτήτη/εφοπλιστή/διαχειριστή. Κάτω από αυτό το πρίσμα γίνεται φανερό ότι η ασφάλιση του πλοίου αποτελεί μονόδρομο όχι μόνο για τον μικρό πλοιοκτήτη αλλά ακόμη και για τον πολύ μεγάλο, αφού ο θεσμός της αυτασφάλισης που, πολλές φορές εφαρμόζει ο δεύτερος, παρουσιάζει και αυτός στην πράξη τεράστια προβλήματα.

Ομως ο θεμελιακός αυτός θεσμός ενώ έχει αναμφισβήτητα προσφέρει τόσα πολλά στην διαδρομή του χρόνου της Ελληνικής Ναυτιλίας, εν τούτοις όμως παρουσιάζει κατά εποχές σοβαρές δυσλειτουργίες, και έγινε μοχλός σε πολλές περιπτώσεις, άσκησης αφορήτου πιέσεως και αυθαιρέτων διακρίσεων σε βάρος του Ελληνικού πλοίου, όταν η ανταγωνιστική παρουσία του γινόταν ιδιαίτερα αισθητή για τα πλοία άλλων ναυτιλιακών χώρων.

Παραδείγματα υπήρξαν πολλά, από την εποχή του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, και έλαβαν ιδιαίτερη διάσταση στην εποχή του Μεσοπολέμου, για να συνεχίσουν ακόμη, και κατά την διάρκεια του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου ως και τα πρώτα Μεταπολεμικά χρόνια.

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης συνήθως μέσης οικονομικής επιφάνειας και στερούμενος εθνικών μεταφορών, έγινε ο στόχος μιας συστηματικής πολεμικής, παρά τις τεράστιες προσπάθειές του να προσφέρει υψηλής ποιότητας και αξιοπιστίας μεταφορικές υπηρεσίες, διαθέτοντας ένα νοικοκυρεμένο πλοίο, επανδρωμένο με παραδοσιακό πλήρωμα, χάρη στις θυσίες του οποίου κατόρθωνε να το λειτουργεί σωστά, να το συντηρεί χωρίς πάντοτε την προσφυγή σε συνεργεία και εργοστάσια της ξηράς, και να ελαχιστοποιεί τις απαιτήσεις προς τους Ασφαλιστές.

Αυτή η γνήσια παραδοσιακή ναυτική λειτουργία του πλοίου δεν γινόταν κατανοητή και ήσαν αρκετά, ανάμεσα στα εκατοντάδες Ελληνικά πλοία, ένα ή δύο ατυχή πε-

ριστατικά μη πρόπουσας ασφαλιστικής συμπεριφοράς, για να ληφθούν ισοπεδωτικά και αυθαίρετα μέτρα, που έπλητταν έναν μεγάλο αριθμό Ελληνικών πλοίων. Μάλιστα ο Νέστωρ της Ελληνικής Ναυτιλίας και διεθνώς αναγνωρισμένη προσωπικότητα Μανώλης Κουλουκουντής, προσπαθούσε να πείσει το Ναυτασφαλιστικό κατεστημένο για την εφαρμογή της γνήσιας ασφαλιστικής αρχής για την απευθείας σύνδεση του επιβαλλόμενου ασφαλιστή με την εξατομικευμένη ασφαλιστική συμπεριφορά του κάθε πλοίου - πλοιοκτήτη.

Η ισοπεδωτική αυτή αντίληψη των ναυτασφαλιστών, που το ίδιο μεταχειρίζονται τον συνετό επαγγελματία πλοιοκτήτη, με τον όποιον άλλο μετατρέπει όπως λέγουν "το ατύχημα σε ευτύχημα", υπήρξε διαχρονικά η πικρία και απογοήτευση του Έλληνα.

Από τότε οι περί την Ναυτιλία ειδήμονες και ο ναυτιλιακός Τύπος ιδιαίτερα επεσήμαναν την ανάγκη μιας εναλλακτικής λύσης στο ναυτασφαλιστικό πρόβλημα, που θα λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες λειτουργίας της Ελληνικής (συμπεριλαμβανομένης και της Ελληνόκτητης) Ναυτιλίας.

Ομως και σήμερα, λόγω των τεράστιων αξιών που αντιπροσωπεύουν τα πλοία, οι μηχανισμοί

της ναυτασφαλιστικής αγοράς έχουν γίνει περισσότερο πολύπλοκοι, δεδομένου ότι οι καλύπτοντες τους κινδύνους των πλοίων, καλύπτουν ένα ευρύτερο φάσμα κινδύνων εξωναυτιλιακής δραστηριότητας.

Το αποτέλεσμα είναι ότι η ναυτασφαλιστική αγορά δεν λειτουργεί αυτόνομα στην βάση της, αλλά εντάσσεται σε ένα ευρύτερο σύνολο ασφαλιστικών κατά τομείς αποτελεσμάτων, τα οποία υποχρεώνουν τον ασφαλιστικό φορέα στην λήψη γενικότερων μέτρων, ενδεχόμενα διαφορετικών από αυτά που υπαγορεύουν τα αποτελέσματα του τομέα ασφάλισης των πλοίων.

Και είναι φυσικό, με δεδομένο ότι η ναυτιλία πληρώνει "αλλωνών τα σπασμένα", είτε είναι σεισμοί, είτε πλημμύρες, είτε κυκλώνες, είτε μόλυνση περιβάλλοντος, το ελάχιστο που θα ληφθεί υπόψη από τα κέντρα αποφάσεων είναι η ατομική ασφαλιστική συμπεριφορά του κάθε πλοιοκτήτη.

Κάτω από αυτό το πρίσμα των εξωναυτιλιακών παραμέτρων, η ασφαλιστική κάλυψη, ουσιαστικά δεν αποτελεί αντικείμενο διαπραγμάτευσης αλλά αντικείμενο μονομερούς επιβολής των όρων της μίας πλευράς. Πρόκειται βεβαίως για την επιβολή όρων, που πολλές φορές, είτε εξ αντικειμένου απο-

κλείουν την ασφάλιση συγκεκριμένου πλοίου, π.χ. ηλικία, νηογνώμων κτλ., είτε ακόμη η συμμόρφωση προς τους τιθέμενους όρους να καθίσταται απαγορευτική είτε από τεχνικούς, είτε από οικονομικούς λόγους.

Είναι προφανές, ότι η ναυτασφαλιστική κάλυψη του πλοίου, αποτελεί σήμερα ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα για τον πλοιοκτήτη, που την εποχή της ανανέωσης του Ασφαλιστηρίου Συμβολαίου, καταντά βασανιστικό. Αυτή ακριβώς η πραγματικότητα, που διαμορφώνει τους όρους της ναυτασφαλιστικής κάλυψης από ανεξέλεγκτες από την ναυτιλία συγκυρίες, θέτει ξανά επί τάπητος την ανάγκη ανεύρεσης εναλλακτικής λύσης για ένα μεγάλο αριθμό ελληνικών και κυπριακών πλοίων που αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα και δυσκολίες στην ασφαλιστική τους κάλυψη.

Και εδώ ως μου επιτραπεί να κάνω μία σύντομη αναδρομή στην ναυτιλιακή μας ιστορία του παρελθόντος αιώνα.

Είναι γνωστό ότι στην χώρα μας, την εποχή εκείνη, παράλληλα με τις όποιες εμπορικές ναυτασφαλιστικές εταιρίες, είχαν λειτουργήσει σε αλληλέγγυα, δηλαδή συνεταιριστική, βάση και ναυτασφαλιστικοί οργανισμοί. Για παρά-

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**

δείγμα ένας τέτοιος οργανισμός ήταν η συσταθείσα το 1873 στην Ανδρο "Αλληλέγγυος Ασφάλεια η Ανδρος", που ασφάλιζε το σκάφος και την εξαρτία του. Πράγματα το "mutual" της Ανδρου, για την εγγραφή μελών, έθετε κριτήρια που αφορούσαν και την καλή κατάσταση του σκάφους, αλλά και την αξιοπιστία του πλοιοκτήτη (καραβοκύρη).

Βασικές προϋποθέσεις εγγραφής αποτελούσαν, η επιθεώρηση του σκάφους για την διαπίστωση της αξιοπλοΐας του. (Condition Survey) και η εκτίμηση της αξίας του, που αποτελούσε το Insured Value. Χαρακτηριστικό επίσης ήταν, ότι σύμφωνα με τον κανονισμό του, το Mutual ανελάμβανε ασφαλίσιμη αξία, μέχρι 15.000 δραχμές, και ότι δεν εκάλυπτε ολόκληρη την αξία του σκάφους αλλά μέχρι 80%. Το υπόλοιπο 20% το εκάλυπτε ο πλοιοκτήτης κατά την κρίση του στην ασφαλιστική αγορά, είτε ανελάμβανε ο ίδιος τον κίνδυνο.

Προφανώς επρόκειτο για μία δικλείδα ασφαλείας, δηλαδή μέσω της συμμετοχής του ιδίου του πλοιοκτήτη κατά 20% στον κίνδυνο, γινόταν ο ίδιος προσεκτικότερος. Ακόμη δε προβλεπόταν, σε περίπτωση που δεν επαρκούσαν τα αποθεματικά (Reserves), η επιβολή έκτακτης εισφοράς σε όλα τα μέλη.

Η "Ανδρος" στην Ανδρο, και οι αντίστοιχες με το όνομα "Αδελφότης" και "Γαλαξείδιον" στο Γαλαξείδι, το 1867, απετέλεσαν ένα πολύ γνήσιο ασφαλιστικό θεσμό που εξυπηρέτησε τα μέγιστα την Ελληνική Ναυτιλία της εποχής εκείνης, αφού κατόρθωσε να προσελκύσει μεγάλο αριθμό ιστιοφόρων.

Αληθινά που θα μπορούσε να αποδοθεί η επιτυχία αυτών των Mutuals, που αναπτύχθηκαν σε τοπικό κυρίως επίπεδο στις παραδοσιακές ναυτικές εστίες της Ιστιοφόρου Ναυτιλίας; Οι λόγοι φαίνεται να ήταν αρκετά απλοί και όχι πολύπλοκες οικονομικές και ασφαλιστικές θεωρίες.

Οι τότε караβοκύρηδες, στις περισσότερες φορές οι ίδιοι Καπε-

ταναίοι των караβιών τους, ζούσαν στον τόπο τους, είχαν τα δικά τους πιστά πληρώματα (το τσούρμιο τους). Τα караβία τους στον τόπο τους συνήθως προσέγγιζαν για να κάνουν τις επισκευές ή να αλλάξουν το πλήρωμα ή και να ξεχειμωνιάσουν σε άλλες περιπτώσεις. Βίωναν και έλεγχαν από κοντά το караβί τους, και γνώριζαν την κάθε γωνιά και την κάθε "τσαβέτα" του, γνώριζαν που "πόνναγε", και με την σωστή συντήρηση, μείωναν στο ελάχιστο τις ζημιές, με τις οποίες θα επιβάρυναν πιθανόν το Mutual.

Για τον καθένα το караβί του, δεν ήταν μόνο "το βιός του", ήταν και το καμάρι του, το πρόσωπό του στην κοινωνία, η δε καλή κατάσταση του караβιού του, ήταν γι' αυτόν το κοινωνικό πιστοποιητικό της επαγγελματικής του αξιοπιστίας και της κοινωνικής του καταξίωσης. Ο ένας γνώριζε τον άλλον και ως μέλη του Mutual, ο καθένας προσπαθούσε να ξεπεράσει τον άλλο, εμφανίζοντας καλύτερα Records, και μικρότερο Loss Ratio, όπως θα λέγαμε σήμερα.

Και προβάλλει σήμερα το ερώτημα, αλήθεια πως δεν μπόρεσαν αυτοί οι οργανισμοί να επιζήσουν, ώστε να αποτελούν την εναλλακτική λύση του ναυτασφαλιστικού προβλήματος της Ελληνικής Ναυτιλίας στα χρόνια που επακολούθησαν μέχρι και σήμερα ακόμη; Ίσως και εδώ η απάντηση να είναι απλή;

Γιατί αποδυναμώθηκαν και εξέλειπαν με την πάροδο του χρόνου, βασικά στοιχεία στα οποία στηριζόταν η επιτυχής λειτουργία τους. Στους λόγους αυτούς θα πρέπει να περιληφθούν επίσης και οι τοπικοί και ευρωπαϊκοί πόλεμοι κατά τους οποίους απωλέστηκε μεγάλος αριθμός ελληνικών πλοίων και επακολούθησαν μεγάλες οικονομικές καταστροφές. Ήταν η εποχή της πιο σημαντικής μεταλλαγής στην ιστορία της παγκόσμιας ναυτιλίας, που ο ατμός εξετόπιζε το πανί.

Οι μικροί έως τότε караβοκύρηδες έγιναν μεγάλοι, ξέφυγαν από το πανί και αγόρασαν βαπόρια,

από караβοκύρηδες έγιναν κοινοπολίτες εφοπλιστές, έφυγαν από το νησί τους και το χωριό τους. Ξενοπαντρεύτηκαν, άνοιξαν αλλού γραφεία και σπιτικά, βρήκαν καινούργιους συνεργάτες, ο γνήσιος δεσμός με τον τόπο τους χαλάρωσε, ενώ τα βαπόρια πια ξεμάκρυναν σε μακρινά ταξίδια, ο ίδιος δεν τα 'βλεπε, δεν τα γνώριζε, δεν τα ζούσε όσο θα ήθελε, αλλά και δεν τα "πονούσε" όσο θα έπρεπε.

Ξένος πια ο τότε εφοπλιστής ανάμεσα σε ξένους, έγινε ο τεχνοκράτης με την απρόσκοπτη λογική της οργάνωσης, απομονώθηκε, έχασε τους φίλους του, τους γνήσιους συντοπίτες του, δεν επικοινωνεί πια μαζί τους, δεν γνωρίζει τις δραστηριότητές τους ούτε την επαγγελματική τους συμπεριφορά, τους βλέπει πια χωρίς συναίσθημα, χωρίς διάθεση να συνεργαστεί μαζί τους, κοιτάζει πια πως να ξεχωρίσει ο ίδιος ατομικά, και μέσα του βέβαια, το πως θα προβληθεί περισσότερο έναντι του άλλου. Και από την άλλη πλευρά οι μεγάλες αξίες των πλοίων η πολύπλοκη τεχνολογία τους, και οι πολυδαίδαλες επιχειρηματικές σχέσεις, δημιούργησαν ονόματα μεγάλα, όμως ξεμοναχιασμένα και ευάλωτα και αδύναμα να αντιδράσουν σε κατευθυνόμενες και συστηματικά οργανωμένες επιθέσεις και παγίδες.

Ίδου λοιπόν γιατί δεν μπόρεσαν να συνεχίσουν την λειτουργία τους αυτά τα Mutual, αλλά και από την άλλη πλευρά, οι αξιόλογες και κατακερματισμένες δημιουργικές μονάδες του εφοπλιστικού δυναμικού, πόσο ευάλωτες και αδύναμες είναι ν' αντιδράσουν, σε οργανωμένα συμφέροντα, που με τον ΑΛΦΑ ή ΒΗΤΑ νομιμοφανή τρόπο, βρίσκουν αφορμή για να επιβάλουν τα αυθαίρετα περιοριστικά τους μέτρα, για να αναχαιτίσουν τις δήθεν διαφαινόμενες για τα συμφέροντα αυτά απειλές. Και πραγματικά βλέποντας αυτή την αδυναμία του μικρού και μεσαίου εφοπλιστή να αντιδράσει, στους μονόπλευρα επιβαλλόμενους όρους της ασφαλιστικής του κάλυψης, διερωτάται κανείς εύλογα μήπως "επέστη ο χρόνος" και "εφτασε

πλέον ο κόμπος στο χτένι" να βρούμε μία εναλλακτική λύση, αναγιώνοντας τις παλιές αυτές γνώσεις αξίες που, στηριζόμενοι στην ειλικρινή συνεργασία και μόνο, οι караβοκύρηδες είχαν λύσει τότε το ναυτασφαλιστικό τους πρόβλημα;

Για δεκαετίες ολόκληρες άνθρωποι της ναυτιλίας και ο ναυτιλιακός τύπος δεν κουράζονται να μας θυμίζουν και να μας τονίζουν την ανάγκη της συνεργασίας του Ελληνικού εφοπλισμού σε διαφόρους τομείς για να αμυνθεί αποτελεσματικότερα στις εναντίον του αυθαιρεσίες. Μήπως αλήθεια σήμερα διανύουμε την πιο κατάλληλη χρονική περίοδο για τη δημιουργία της ναυτασφαλιστικής εναλλακτικής λύσης έτσι ώστε να βρει ο Έλληνας και ο Κύπριος εφοπλιστής/διαχειριστής, μια εξειδικευμένη ασφαλιστική κάλυψη των πλοίων του, την ίδια στιγμή που τα ναυτασφαλιστικά κέντρα της Ευρώπης και της Αμερικής, έχουν γίνει σχεδόν απαγορευτικά;

Βέβαια, τώρα τα προβλήματα της συνεργασίας, έχουν γίνει πολυπλοκώτερα, οι άνθρωποι έχουν ξεμακρύνει μεταξύ τους και δεν γνωρίζονται, ενώ η κρίση εμπιστοσύνης που διέρχονται οι ανθρώπινες σχέσεις, απογοητεύουν πολλούς, να τολμήσουν την συνεργασία. Και μέχρι ορισμένο βαθμό, θα μπορούσε πράγματι να δικαιολογηθεί η διστακτικότητα αυτή να συνεργαστούν "on a Mutual Basis" για την ασφάλιση των πλοίων τους. Και είναι πράγματι γεγονός, ότι μεταπολεμικά έγιναν προσπάθειες από Έλληνες εφοπλιστές για την δημιουργία αλληλοασφαλιστικής κάλυψης, για Hull+Machinery, όπως ακριβώς δημιούργησαν άλλες ναυτιλίες π.χ. η Νορβηγική, η Σουηδική, η Αγγλική κτλ. γιατί πράγματι οι ίδιοι άνθρωποι, έβλεπαν την ανάγκη που είχε η Ελληνική Ναυτιλία να δημιουργήσει και αυτή την δική τους ναυτασφαλιστική αγορά.

Οι Ελληνικές αυτές πρωτοβουλίες δεν απέδωσαν προφανώς λόγω μή καταλληλού Know-How, έλλειψης επαγγελματισμού, μη πειστικής προβολής και παρουσίας των δυνατοτήτων του Mutual, αλλά

κυρίως στην έμφυτη δυσπιστία του Έλληνα που τον κάνει να αποφεύγει την συλλογική προσπάθεια και την συνεργασία με εξαίρεση το Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Limited, το οποίο καλύπτει κινδύνους πολέμου.

Ομως Κύριοι, σήμερα ύστερα από πολλά χρόνια γίνεται μία ανανεωμένη καθαρά Ελληνική προσπάθεια για να τaráξει τα νερά. Οι άνθρωποι που συνέβαλαν την ιδέα, που την καλλιέργησαν και συνέβαλλαν στην υλοποίησή της με την δημιουργία του Hellenic Hull Mutual Association, πράγματι έδωσαν έναν αγώνα για δύο περίπου χρόνια. Προερχόμενοι από τον ναυτασφαλιστικό χώρο, διαθέτουν το Know-How της σύγχρονης ναυτασφαλιστικής πρακτικής. Διακρίνονται για την σοβαρότητα και τον επαγγελματισμό τους, και προπαντός πιστεύουν στις προοπτικές της επιτυχίας του εγχειρήματος.

Και ακριβώς γι' αυτό το λόγο είναι σε θέση να προσφέρουν την επαγγελματική τους αξιοπιστία που ο καθένας τους ξεχωριστά για δεκάδες χρόνια, έχει κτίσει μετά από αγώνες και προσπάθειες, μέσα στον σκληρό ναυτιλιακό στίβο.

Είναι οι κύριοι:

Γρηγόριος Π. Πιπίκιος της Ν.Α. Κανελλόπουλος - Χ. Αδαμαντιάδης

Παναγιώτης Ε. Μπαρτσιώκας της Αποστόλου - Σβορώνος και ήδη Trieme S.A. και

Νικίτας Γ. Κάλφας της International Insurance Brokers Inc.

Η μέχρι τώρα μεγάλη ανταπόκριση για εγγραφή στο HMA, δείχνει πραγματικά και δικαιώνει την θετική παρέμβαση του Mutual, στα ναυτιλιακά μας πράγματα. Και αισθάνομαι πραγματικά την ανάγκη να επισημάνω, ότι το HMA, εφαρμόζοντας τα δικά του κριτήρια, αξιολόγησης, του Prospective Member δίνει βαρύτητα και στους μηχανισμούς λειτουργίας, δηλαδή:

- Στην ποιότητα του Ship's Management, με ιδιαίτερη έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα του επιτελείου. Το ιστορικό του Officer in charge, ιδιαίτερα και των συνε-

γατών του, αποτελεί αντικείμενο αξιολόγησης.

- Στην ποιότητα του πληρώματος με ιδιαίτερη έμφαση στους Αξιωματικούς, και γενικά το Manning Policy.

Στην εικόνα του πλοίου από πλευράς συντήρησης και λειτουργικής ανταπόκρισης στην κατά προορισμό χρήση του.

Σ' αυτήν την φάση θα μπορούσε να λεχθεί ότι δεν λειτουργεί ανταγωνιστικά, αλλά κυρίως συμπληρωματικά των μεγάλων ναυτασφαλιστικών κέντρων, δεδομένου ότι η μέγιστη ασφαλίσιμη αξία ανά πλοίο έχει οριστεί στα 5 εκατομμύρια δολάρια.

Ομως ανεξάρτητα από την τεχνοκρατική λειτουργία του HMA, υπάρχει και ένα τεράστιο πρόβλημα στην ναυτιλία που νομίζουμε, δεν έχει προσεχθεί ιδιαίτερα και από τους ασφαλιστικούς φορείς και από τους πλοιοκτήτες αλλά και από αυτό το κράτος.

Πρόκειται για την "ασφαλιστική συνείδηση" στην ναυτιλία.

Σήμερα, η ασφάλιση του πλοίου, αποτελεί την σοβαρότερη δαπάνη, μετά τις δαπάνες του πληρώματος. Στην εκμετάλλευση του πλοίου αποτελεί λανθασμένη πολιτική η παραγνώριση του κεφαλαίου αυτού, που διαμορφώνει τις συνθήκες της βελτίωσης επωφελεία του πλοίου, των όρων της ασφαλιστικής κάλυψης του. Και ίσως θα πρέπει να διευκρινίσουμε, ότι με την ασφαλιστική συνείδηση, δεν εννοούμε την διαχείριση των ασφαλιστικών θεμάτων του πλοίου μέσα στο Γραφείο. Γιατί στο Γραφείο μπορούμε να έχουμε ειδικούς, ή το γραφείο να έχει πολύ καλούς ασφαλειομεσίτες, οι οποίοι και συμβόλαια καλά μπορούν να επιτύχουν, αλλά και τις απαιτήσεις να τεκμηριώνουν σωστά.

Η ασφαλιστική συνείδηση, θα πρέπει να αναζητηθεί στην συμπεριφορά της εταιρίας έναντι του ασφαλισμένου συμφέροντος. Με άλλα λόγια συμπεριφέρεται, δηλαδή φροντίζει για την καλή λειτουργία του πλοίου του ως εάν το πλοίο δεν ήταν ασφαλισμένο, και για οποιαδήποτε ζημία, θα κατέ-

βαλλε ο ίδιος τις δαπάνες της αποκατάστασης; Είναι ένα τεράστιο θέμα. Αυτό όμως που μπορεί να λεχθεί με βεβαιότητα, είναι ότι μία ασφαλιστική αγορά που δεν λαμβάνει υπόψη της την καλή συμπεριφορά των ασφαλισμένων και αυθαίρετα αυξάνει τα ασφάλιστρα, παρόλα τα καλά Records του πλοίου, τότε δεν πρέπει να ξενίζει η προσπάθεια του ασφαλισμένου να εντάξει και να αποδώσει όσο μπορεί περισσότερες ζημιές σε ασφαλιζόμενο κίνδυνο σύμφωνα με τους όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Γεγονός όμως είναι, ότι η αυθαιρεσία παράγει αυθαιρεσία, για να καταλήξει σε ένα φαύλο κύκλο.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να διευκρινίσουμε ότι το Hellenic Hull, δεν αποτελεί μία άγνωστη ασφαλιστική εμπορική εταιρία, με έδρα κάπου, σε κάποιο μακρινό νησί ή αλλού, αλλά αποτελεί ένα αλληλοασφαλιστικό οργανισμό που θα διοικείται από τα ίδια τα μέλη του με διαφανείς διαδικασίες, έναν οργανισμό που δεν προσδοκά σε κέρδη, αλλά την δημιουργία αποθεμάτων, για την αντιμετώπιση των ασφαλιστικών υποχρεώσεων, έναντι των μελών του και να καταστεί οικονομικά εύρωστο χωρίς την ανάγκη να προσφεύγει σε συμπληρωματικά ασφάλιστρα. Κατά συνέπεια η προσπάθεια για την σωστή λειτουργία και επιβίωση του HMA αρχίζει από κάθε μέλος χωριστά, από το οποίο ζητείται στην καθημερινή πρακτική να αποδεικνύει, την σωστή συμπεριφορά, με γνώμονα πάντοτε το γεγονός ότι οι δαπάνες αποκατάστασης των ζημιών και απωλειών του δικού του πλοίου, βαρύνουν τους γνωστούς του συναδέλφους, μέλη του HMA, ενώ οι δαπάνες των άλλων βαρύνουν το δικό του πλοίο.

Πέρα δε από το απλουστευμένο στοιχείο, υπάρχει και η διάσταση της δημοσιότητας, και διαγραφής σε αποδεδειγμένη περίπτωση, κακής ασφαλιστικής συμπεριφοράς ή έλλειψης ασφαλιστικής συνείδησης, ενός μέλους που με τις πράξεις του και τις ενέργειές του έναντι του HMA, διαβρώνει το κύρος και την αξιοπιστία του και κλονίζει την

εμπιστοσύνη της ναυτιλίας προς το Mutual. Κάτω από αυτό το πρίσμα το HMA θεωρεί αυτονόητη για τα μέλη του, την επίδειξη αυξημένης ευαισθησίας ως προς την θετική ασφαλιστική συμπεριφορά τους, ώστε το Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο θα αποτελούν συνάδελφοί του, να μην βρεθεί στην δυσάρεστη θέση να ελέγξει κάποιο μέλος για την αρνητική γενικά συμπεριφορά του.

Ομως τα παραπάνω αναφερθέντα, αφορούν την χάραξη της πολιτικής της κάθε εταιρίας, γιατί πέρα από αυτά υπάρχει ο τεράστιος παράγοντας των στελεχών του πλοίου, τα οποία είναι ανάγκη να διαμορφώσουν την δική τους ασφαλιστική συνείδηση καθώς το χρονικό διάστημα που υπηρετούν στο πλοίο. Και θα πρέπει να γίνει παραδεκτό, ότι δεν είναι δυνατόν να αναμένουμε ασφαλιστική συνείδηση από στελέχη τα οποία δεν γνωρίζουν στον αναγκαίο βαθμό τα ναυτασφαλιστικά θέματα.

Όταν για γενεές τα στελέχη αυτά, έχουν γαλουχηθεί με την αντίληψη ότι: "Τις ζημιές τις πληρώνει η ασφάλεια" ενώ από την άλλη πλευρά η μεν Πολιτεία έχει εφοδιάσει τα στελέχη αυτά, μέσα από το Σύστημα της Ναυτικής Εκπαίδευσης, με τελείως επιφανειακές και αποσπασματικές γνώσεις περί ναυτασφαλείων, η δέ, ναυτιλιακή εταιρία, σε πολλές περιπτώσεις δικαιολογημένα ή αδικαιολόγητα, κρατά τα ναυτικά της στελέχη, μακριά από την διαχείριση των ναυτασφαλιστικών της προβλημάτων, τότε είναι αναμενόμενο ο παράγοντας "ασφαλιστική συνείδηση", κάπου θα πάσχει, και πάσχει σοβαρά.

Αυτή η έλλειψη βαθύτερης κατανόησης των ναυτασφαλιστικών θεμάτων και η απομόνωση των ναυτικών στελεχών, εμείς θεωρούμε ότι έχει δύο αρνητικές επιπτώσεις στην επιδιωκόμενη καλύτερη υποστήριξη των συμφερόντων του πλοίου.

Η πρώτη αφορά την τεχνική πλευρά της αδυναμίας χειρισμού κατά τον σωστό τρόπο ενός ασφαλιστικού προβλήματος, στην δεδομένη στιγμή μέσα στο πλοίο. Τα

παραδείγματα των δυσμενών οικονομικών επιπτώσεων στο πλοίο και την εταιρία από έναν άστοχο χειρισμό σε μία έκτακτη στιγμή, που δεν είναι δυνατή η επικοινωνία με το γραφείο, ή το γραφείο δεν έχει σαφή αντίληψη για να σχηματίσει αντικειμενική εικόνα του συμβάντος, είναι πολλά.

Χωρίς βαθύτερη γνώση των όρων του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και γενικά των κανόνων και της νομοθεσίας που διέπει την ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου, δεν θα πρέπει να αναμένουμε την σωστή ανταπόκριση του στελέχους του πλοίου, και πολύ περισσότερο να του ζητηθούν ευθύνες για εσφαλμένες ενέργειες.

Η δεύτερη αφορά την ψυχολογική πλευρά και την εσωτερική διάθεση του ναυτικού στελέχους. Χωρίς αμφιβολία η άγνοια και η απομόνωση με βεβαιότητα δημιουργεί μία αρνητική ψυχολογία, που μετατρέπεται σε αδιάφορη έως αρνητική στάση για τις ζημιές που συμβαίνουν στο πλοίο. Γενικώς τα στοιχεία αυτά, ενισχύουν τις αρνητικές τάσεις, ως προς την υποχρέωση της καλής εκτέλεσης των καθηκόντων. Πρόκειται για κλασσική περίπτωση μη ύπαρξης ηθικών κινήτρων στην ναυτική εργασία.

Χωρίς αμφιβολία, οι εταιρίες που δεν ενθαρρύνουν και δεν εμπλέκουν τα ναυτικά τους στελέχη στο συνολικό Μάντζμεντ και γενικά τα ναυτικά τους στελέχη δεν έχουν προσπέλαση στα ναυτασφαλιστικά θέματα, δεν θα πρέπει να αναμένουν πάντοτε την οφειλόμενη ανταπόκριση από το πλοίο.

Ομως από την άλλη πλευρά, το ίδιο το Κράτος, θα πρέπει να αντιληφθεί ότι τα δεδομένα σήμερα ως προς την επαγγελματική επάρκεια, των στελεχών, έχουν διαφοροποιηθεί, και το κέντρο βάρους, του γνωστικού αντικειμένου, έχει μετατοπιστεί, προς τον διευθυντικό χώρο, που απαιτεί περισσότερο συστηματικές γνώσεις διαχείρισης, στις οποίες περιλαμβάνονται νομικές, οικονομικές, ναυτασφαλιστικές γνώσεις, καθώς και διοίκησης προσωπικού.

Ατυχώς η αναγκαιότητα αυτή, δεν έχει τύχει της ανάλογης προσοχής, αφού όπως είναι γνωστό στις ΑΔΣΕΝ, μόνο περί το 12% των συνολικών ωρών διδασκαλίας αφορούν τα μαθήματα Διοίκησης - Διαχείρισης, ενώ για τους Α' Πλοιάρχους, μόνο περί το 28% στο ΚΕΣΕΝ.

Το ΗΜΑ θεωρεί, ότι η ελλειπής εκπαίδευση στα ναυασφαλιστικά θέματα, δεν βοηθά στην δημιουρ-

γία Ασφαλιστικής συνείδησης στα ναυτικά στελέχη.

Το ΗΜΑ φιλοδοξεί με την παρουσία του να προσδώσει στον ναυασφαλιστικό τομέα, μία διαφορετική διάσταση και προς την ακαδημαϊκή πλευρά της ναυτικής εκπαίδευσης, αλλά και προς την πλευρά της ασφαλιστικής πρακτικής. Στα σχέδιά του είναι, η λειτουργία σεμιναρίων καθώς και εκδηλώσεις, που θα έχουν τον χα-

ρακτήρα της ενημέρωσης και της ευαισθητοποίησης των στελεχών σχετικά με τα ναυασφαλιστικά θέματα. Θέλουμε με άλλα λόγια, να περάσουμε το μήνυμα της αλληλέγγυας (Mutuality) συνεργασίας σε ένα χώρο, που πιστεύουμε ότι μπορεί να αναπτυχθεί και να προσφέρει πραγματικά σημαντικές υπηρεσίες στην Ελληνική Ναυτιλία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΝΤΟΥΝΗΣ

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



Αναλαμβάνομεν την κατασκευήν οιοδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία
ΤΗΛ.: 6623661-4 & 6624258 - TELEX: 223547 SOCR GR. - FAX: 6624258 - 6020193

Η Δομή της Αμερικανικής Οικονομίας μέσα στο πλαίσιο της Ελεύθερης Αγοράς

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΤΡΑΤΑΚΗ

ΜΕΡΟΣ Β'

Τα "Ναυτικά Χρονικά" δημοσιεύουν σήμερα το δεύτερο μέρος μίας ιδιαίτερα ενδιαφέρουσας ομιλίας του γνωστού ναυτιλιακού δικηγόρου της Νέας Υόρκης και παράγοντος 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 δεύτερο μέρος της διάλεξης του κ. Στρατάκη έχει ως εξής:

Ας δούμε τώρα ποιά είναι η κατάσταση στο τομέα της γεωργίας. Μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, η γεωργία στην Αμερική γνώρισε δραματικές αντιφάσεις. Ενώ η αύξηση της παραγωγικότητάς της υπήρξε μεγαλύτερη από κάθε άλλο σχεδόν τομέα της οικονομίας, εν τούτοις, ο γεωργικός τομέας συνεχώς υποβιβάζεται παρουσιάζοντας χαμηλά εισοδήματα, χρεωκοπίες, συρρικνωμένο αγροτικό πληθυσμό και πτωτική τάση στον αριθμό των αγροκτημάτων. Παρόλο που ως κλάδος είναι εξαι-

ρετικά ανταγωνισμός, εν τούτοις εισπράττει τις μεγαλύτερες κυβερνητικές παροχές. Η αγροτική πάντως παρακμή των τελευταίων ετών θα πρέπει να συσχετιστεί, εκτός των άλλων, και με την υπερεπάρκεια αγαθών και την πτώση των εξαγωγών. Από το 1965, για παράδειγμα, η πλειονότητα του σιταριού προοριζόταν για το εξωτερικό. Τα τελευταία όμως χρόνια, βελτιώσεις στην αγροτική παραγωγή των ξένων χωρών, μείωσαν τις εισαγωγές και έτσι παρουσιάζεται αγροτικό πλεόνασμα. Γενικά, η Αμερικανική γεωργία σήμερα καταλαμβάνει ένα ελάχιστο μόνο ποσοστό του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος, κάπου γύρω στο 3%.

Ας εξετάσουμε τώρα το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο, που αποτελεί ουσιώδη τομέα της αμερικανικής οικονομίας. Και πρώτα μερικά στοιχεία του εσωτερικού εμπορίου.

Αρχίζουμε από τα φημισμένα Σούπερ Μάρκετ. Πριν από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, μόνο το 10% του εμπορίου οικιακών ειδών ελεγχόταν από τα Σούπερ Μάρκετ. Μετά τον πόλεμο όμως, ο αριθμός και το μέγεθος των Σούπερ Μάρκετ αυξήθηκε εντυπωσιακά. Σήμερα, τα περισσότερα από αυτά έχουν έκταση 3.500 τετραγωνικά μέτρα το καθένα και συνολικά ελέγχουν το 80% του εμπορίου οικιακών ειδών της χώρας. Τα τελευταία χρόνια τα καταστήματα αύξησαν την αποδοτικότητά τους με την τεχνολογία και από το 1972 εφαρμόζεται ευρέως ο Διεθνής Κώ-

δικας Προϊόντων (UPC). Με τη χρήση SCANNER (σαρωτών) στα ταμεία, δεν χρειάζεται πια να σημειώνονται οι τιμές στα προϊόντα. Με τη χρήση του UPC μειώνονται τα έξοδα προσωπικού, οι καθυστερήσεις και τα λάθη, διευκολύνονται οι απογραφές και γίνεται σωστότερος έλεγχος των συναλλαγών και γρήγορος καθορισμός της στρατηγικής τιμών. Μία νέα εφεύρεση που τώρα τελειοποιείται, θα επιτρέψει την αυτόματη και άμεση αποδελτίωση των προϊόντων που θα ψωνίσει η νοικοκυρά μέσα στο καροτσάκι, καθώς αυτό θα περνάει μπροστά από ένα διαγνωστικό παράθυρο.

Μία εξέλιξη στους χώρους λιανικής πώλησης είναι η πρόσφατη εμφάνιση καταστημάτων πρώτης ανάγκης. Σε μέγεθος δεν ξεπερνούν το 5% του μεγέθους ενός Σούπερ Μάρκετ, βρίσκονται σε στρατηγικά σημεία οικιστικών περιοχών και είναι ανοιχτά όλο το 24 ωρο, 7 ημέρες την εβδομάδα. Πωλούν απαραίτητα είδη οικιακής χρήσεως, αλλά σε υψηλότερες τιμές. Μερικά από αυτά διαθέτουν και πρατήριο καυσίμων.

Αλλο είδος εσωτερικού εμπορίου είναι τα μεγάλα εμπορικά καταστήματα (DEPARTMENT STORES). Μετά τον πόλεμο, η επιχειρηματική τους ιδέα βασιζόταν στη δημιουργία ενός πολύ μεγάλου καταστήματος, με πληθώρα αγαθών, εγκατεστημένου στο κέντρο της πόλης όπου υπήρχε το πλεονέκτημα του ανταγωνισμού. Καθώς όμως ο πληθυσμός έφυγε

για τα προάστια, η επιχείρηση άλλαξε στρατηγική. Τα μεγάλα καταστήματα άνοιξαν μικρότερα παραρτήματα στα προάστια, υπό μορφή αλυσίδας. Οι εμπορικές αυτές αλυσίδες λειτουργούν με κεντρική διοίκηση, διαθέτουν μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους και τελειότατο σύστημα διανομής.

Μία άλλη μορφή εσωτερικών εμπορικών δραστηριοτήτων που αυξήθηκε πολύ και πήρε μεγάλη δημοτικότητα μετά τον πόλεμο, είναι το FRANCHISING. Στην περίπτωση αυτή το κάθε κατάστημα του Ομίλου FRANCHISING ανήκει σε επιχειρηματία που συμβάλλεται με την κεντρική εταιρεία του συγκεκριμένου FRANCHISING.

Ο νέος επιχειρηματίας πληρώνει ένα αρχικό ποσό για το δικαίωμα να συμμετάσχει στο σύστημα, και μετά καταβάλλει ποσοστά από τις πωλήσεις. Σε αντάλλαγμα, το κατάστημα χρησιμοποιεί το όνομα του πανεθνικού FRANCHISE και προσφέρει προς πώληση μόνο τα προϊόντα που προμηθεύει η υποδεικνύει η μητρική εταιρεία. Τα πλεονεκτήματα είναι πασιφανή. Ο επιχειρηματίας εξασφαλίζει άμεση επαφή με το καταναλωτικό κοινό, τα αρχικά έξοδα είναι μειωμένα, επωφελείται από το διαφημιστικό πρόγραμμα της μητρικής εταιρείας και μειώνει τον κίνδυνο δημιουργίας επιχειρηματικής οντότητας. Το FRANCHISING στις Η.Π.Α. συνηθίζεται περισσότερο σε εστιατόρια, βιβλιοπωλεία, καταστήματα παιχνιδιών, ηλεκτρονικών ειδών και λοιπών κλάδων λιανικής πώλησης.

Με την μεταφορά των καταστημάτων λιανικής πώλησης προς τα προάστια, τα Εμπορικά Κέντρα (SHOPPING CENTRES), απαρτιζόντουσαν από καταστήματα κτισμένα σε ημικυκλική διάταξη, με άφθονο χώρο στάθμευσης στη μέση. Το 1950 υπήρχαν περίπου 100 Εμπορικά Κέντρα στις Η.Π.Α. Στα τέλη της δεκαετίας του 1980, ο αριθμός τους έφτασε τις 32.000. Μέσα σ' αυτό το διάστημα, άλλαξε και η μορφή τους, ώστε σήμερα πολλά από αυτά να διαθέτουν εσωτερικούς χώρους με κλιματισμό και έκταση μέχρι 200.000 τετραγωνικά μέτρα!

Γενικά, οι τεχνολογικές εξελίξεις στο εσωτερικό εμπόριο, όπως η

χρήση του Διεθνούς Κώδικα Προϊόντων (UPC) συνεχίζουν να μειώνουν το κόστος των αγαθών. Επίσης, σήμερα, μπορούμε να ψωνίσουμε χωρίς καν να βγούμε από το σπίτι μας, διαλέγοντας και παραγγέλλοντας τα ψώνια μας διαμέσου της τηλεόρασης. Σε πολλά εστιατόρια οι παραγγελίες δεν σημειώνονται πια από το σερβιτόρο σε μπλοκάκι, αλλά καταγράφονται σε μικρού μεγέθους φορητό υπολογιστή που αυτόματα στέλνει το μήνυμα στο μάγειρα στην κουζίνα.

Ετσι, με την τεχνολογία το κόστος διανομής ελαχιστοποιείται και ο ανταγωνισμός αναγκάζει τους επιχειρηματίες να υιοθετούν κάθε είδους τεχνολογική εφεύρεση για να μειώνουν τα έξοδά τους.

Στο εξωτερικό εμπόριο οι Η.Π.Α. δεν τα πήγαν και πολύ καλά. Σιγά-σιγά, η Αμερική από εξαγωγική χώρα μετετράπη σε εισαγωγική και από αγοραστή ξένων επιχειρήσεων και κεφαλαίων έγινε πωλητής.

Η συνεχής εξαγωγή του δολλαρίου διέβρωσε την εμπιστοσύνη στο εθνικό νόμισμα της χώρας. Η κατάσταση αυτή οδήγησε στην εγκατάλειψη του συστήματος BRETTON WOODS το 1972, σύμφωνα με το οποίο υπήρχαν μόνιμες συναλλαγματικές τιμές με βάση το δολλάριο. Από την άλλη πλευρά, το ελεύθερο εμπόριο και ο ανταγωνισμός με τις ξένες εταιρείες ανάγκασαν τους Αμερικανούς παραγωγούς να βελτιώσουν την αποδοτικότητά τους και την ποιότητα των προϊόντων τους. Τα τελευταία χρόνια όμως, η άνοδος των ελλειμμάτων στο ισοζύγιο πληρωμών και οι περιοριστικές εμπορικές πολιτικές πολλών χωρών, όπως η Ιαπωνία, έχουν προκαλέσει κινήσεις προστατευτισμού εκ μέρους του Κογκρέσσου αλλά και του καταναλωτικού κοινού.

Πριν εξετάσουμε το ρόλο που παίζει σήμερα η κυβέρνηση στην οικονομία, θα ήθελα να πω δυο λόγια για την πολιτική των Η.Π.Α. στο θέμα του περιορισμού των μονοπωλίων. Ο πρώτος νόμος που θεσπίστηκε στην Αμερική κατά των μονοπωλίων ήταν ο Νόμος SHERMAN του 1890. Αργότερα, το 1914 ψηφίστηκαν οι Νόμοι CLAYTON και της δημιουργίας της

Ομοσπονδιακής Επιτροπής Εμπορίου.

Σύμφωνα με την σύγχρονη ερμηνεία αυτών των νόμων, μία μεγάλη εταιρεία που κυριαρχεί στον επιχειρησιακό της χώρο κηρύσσεται υπεύθυνη για μονοπωλιακές πράξεις και το Υπουργείο Δικαιοσύνης εξουσιοδοτείται να ζητήσει από τα Δικαστήρια το διαμελισμό της σε μικρότερες εταιρείες καθώς επίσης την επιβολή τυχόν ποινικών και αστικών κυρώσεων. Δεν ενδιαφέρει ο τρόπος με τον οποίο η εταιρεία απέκτησε την κυρίαρχη θέση της. Επιπρόσθετα, συγχωνεύσεις οριζόντιες ή κάθετες που πιθανόν να μειώσουν τον ανταγωνισμό θεωρούνται παράνομες και μπορούν να καταργηθούν με επέμβαση του Υπουργείου Δικαιοσύνης, πριν ακόμη βλάψουν τον ανταγωνισμό. Σήμερα υπάρχει ειδική διεύθυνση στο Υπουργείο Δικαιοσύνης που ασχολείται αποκλειστικά με την καταπολέμηση των μονοπωλίων στις Η.Π.Α.

Πάντως, πρέπει να σημειωθεί ότι στην ουσία οι μονοπωλιακές καταστάσεις στην αμερικανική οικονομία δεν είναι σημαντικές. Υπάρχουν πολλοί λόγοι γι' αυτό:

α) Οι ολιγοπωλιακές επιχειρήσεις δεν μπορούν να διατηρήσουν για πολύ τις τιμές σε υψηλό επίπεδο, εξαιτίας της ευκολίας εισόδου και άλλων εταιρειών στον ίδιο χώρο, της επέκτασης νέων επιχειρήσεων που έλκονται από το κέρδος και της εισαγωγής νέων προϊόντων.

β) Περίπου 50% της Αμερικανικής οικονομίας αποτελείται από εταιρείες που εξασκούν αν όχι τέλειο, πάντως δυναμικό ανταγωνισμό.

γ) Η κοινή γνώμη παίζει σημαντικό ρόλο στη συγκράτηση των μονοπωλιακών κινήσεων.

Ας εξετάσουμε τώρα το ρόλο της κυβέρνησης στην οικονομία. Στις Η.Π.Α. η Ομοσπονδιακή κυβέρνηση ασκεί τρεις κυρίως αποστολές:

Προστασία των ατομικών περιουσιακών δικαιωμάτων.

Δικαιώτερη διανομή του εισοδήματος, ώστε να είναι πολιτικά αποδεκτή καθώς και διαμόρφωση της

επιχειρηματικής συμπεριφοράς ώστε να είναι κοινωνικά αποδεκτή.

Εξισορρόπηση των οικονομικών δραστηριοτήτων και προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης.

Ας τα αναλύσουμε το καθένα ξεχωριστά αλλά και την αλληλεπίδραση καθενός στο άλλο.

Πρώτα-πρώτα, η προστασία των ατομικών περιουσιακών δικαιωμάτων αποτελεί το επίκεντρο της πολιτικής και οικονομικής φιλοσοφίας της Αμερικής. Είναι η βάση λειτουργίας κάθε ελεύθερης αγοράς και, στην περίπτωση των Η.Π.Α., προστατεύεται από το Σύμβαμα. Τα ατομικά αυτά περιουσιακά δικαιώματα αποτελούν τη βάση κάθε δημοκρατικής κοινωνίας και, όπως μας δίδαξε η πρόσφατη ιστορία, η οικονομία μιας ελεύθερης αγοράς μπορεί να ξεπεράσει στην παραγωγή κάθε άλλο οικονομικό σύστημα.

Παρόλα αυτά, τα περιουσιακά δικαιώματα των πολιτών προσβάλλονται από την άσκηση κυβερνητικής πολιτικής με σκοπό την δικαιότερη διανομή του εισοδήματος και έλεγχο του τρόπου εργασίας των ιδιωτικών επιχειρήσεων. Η πολιτική αυτή περιλαμβάνει την ανάπτυξη προγραμμάτων που:

α) μειώνουν το φάσμα της φτώχειας και προωθούν την κοινωνική πρόνοια,

β) θέτουν κανόνες στις επιχειρήσεις για την προστασία των καταναλωτών και του περιβάλλοντος,

γ) επιβάλλουν νόμους που προβλέπουν την ισότητα ευκαιριών και αποκλείουν τις διακρίσεις με βάση το φύλο, τη θρησκεία ή τη φυλετική προέλευση και

δ) δημιουργούν ασφαλέστερες συνθήκες εργασίας.

Τα κοινωνικά αυτά προγράμματα δημιούργησαν τεράστια έξοδα σε βάρος της οικονομίας. Τα προγράμματα κοινωνικής πρόνοιας που υποβλήθηκαν αρχικά από τον Φρανκλίνο Ρούσβελτ και συνεχίστηκαν μέχρι και τον Λύντον Τζόνσον και αργότερα, στοίχισαν δισεκατομμύρια επί δισεκατομμυρίων δολλαρίων. Και όμως, παρά τις υπεράνθρωπες και πολυδάπανες προσπάθειες της Ομοσπονδιακής κυβέρνησης και των πολιτειακών και τοπικών αρχών η εξαφάνιση

της φτώχειας από τις Η.Π.Α. αποδείχτηκε το πιο δυσεπίλυτο πρόβλημα.

Από την άλλη πλευρά, νόμοι που προστατεύουν τον καταναλωτή και το περιβάλλον θεσπίστηκαν για πρώτη φορά το 1887, όταν συγκροτήθηκε η Διαπολιτειακή Επιτροπή Εμπορίου. Από τότε, μία εντυπωσιακή σειρά νόμων και κανόνων υιοθετήθηκαν από το Κογκρέσο με σκοπό να καλύψουν κάθε είδους καταστάσεις ή προβλήματα που αντιμετωπίζει η κοινωνία.

Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται ο Κώδικας Τροφίμων και Φαρμάκων, ο Κώδικας Οδικής Ασφάλειας, η υποχρέωση από το 1965 για αναγραφή σε όλα τα πακέτα τσιγάρων ότι το κάπνισμα βλάπτει την υγεία, ο Νόμος για τα Δάνεια, οι νόμοι που απαγορεύουν την κατασκευή ή εισαγωγή εύφλεκτων ενδυμάτων, ο Νόμος για την ασφάλεια και την υγεία στον εργασιακό χώρο, ο Νόμος για την ενεργειακή πολιτική, ο Νόμος του 1962 για την μόλυνση της ατμόσφαιρας, ο Νόμος Πολιτικών Δικαιωμάτων του 1964, ο Νόμος για την ηλικία στο επάγγελμα και πολλοί, πολλοί ακόμα Νόμοι.

Την έκρηξη των νέων κοινωνικών ρυθμίσεων έφερε η δεκαετία του 1970. Μόνο το 1975 κυκλοφόρησαν 10.656 νέοι κώδικες, νομοσχέδια και τροποποιήσεις που αφορούσαν σχεδόν κάθε επιχειρηματική δραστηριότητα. Το γραφειοκρατικό κόστος της νομοθεσίας για το 1977 υπολογίστηκε σε 100 δισεκατομμύρια δολάρια (25 τρισ. δρχ.) και οι εταιρείες συμπλήρωσαν 10 δισεκατομμύρια φύλλα χαρτιού ετησίως. Μέχρι το 1984 το κόστος εφαρμογής των περιβαλλοντικών νόμων ήταν 40 δισ. δολάρια (10 τρισ. δρχ.) και των νόμων για τον έλεγχο του θορύβου άλλα 18.5 δισ. δολάρια (4.6 τρισ. δρχ.). Σήμερα τα νούμερα είναι τουλάχιστον διπλάσια!

Τα προγράμματα αυτά είχαν βαρύ αντίκτυπο στον Αμερικανό φορολογούμενο. Το 1959 οι φόροι και τα άλλα έσοδα του Κράτους, των Πολιτειών και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αποτελούσαν το 24% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος. Το 1990 ανέβηκαν στο 33%.

Επιπλέον, το προσωπικό που χρειάζεται για τη διεκπεραίωση όλων αυτών των διαδικασιών, ανέβηκε σημαντικά. Το 1990 οι υπάλληλοι όλων των κυβερνητικών κλάδων (Ομοσπονδιακοί, Πολιτειών, Αυτοδιοίκησης) αποτελούσαν περίπου το 17% του συνολικού εργατικού δυναμικού της χώρας. Όλες αυτές οι δραστηριότητες της κυβέρνησης αποδεικνύουν ότι η προστασία της ατομικής ιδιοκτησίας στις Η.Π.Α. επηρεάζεται σοβαρά από την ανάγκη προστασίας του καταναλωτή και του περιβάλλοντος, με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Η Ομοσπονδιακή κυβέρνηση προσπαθεί επίσης να σταθεροποιήσει και προωθήσει την οικονομική ανάπτυξη. Τη δημοσιονομική της πολιτική διαχειρίζεται η Ομοσπονδιακή Τράπεζα Αποθεματικών σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών και το Εθνικό Οικονομικό Συμβούλιο. Η Ομοσπονδιακή Τράπεζα ελέγχει το χρηματικό απόθεμα και το ύψος των επιτοκίων δανεισμού. Η κυβέρνηση από τη μεριά της, επηρεάζει την οικονομία με τους φόρους, τις δαπάνες και την απασχόληση. Και όμως, παρόλες αυτές τις παρεμβάσεις, όπως έχει αποδειχθεί στην πράξη η δημοσιονομική πολιτική δεν έχει επιτύχει και πολλά στην προσπάθεια για τη μείωση των οικονομικών διακυμάνσεων. Σε μερικές περιπτώσεις μάλιστα, πέτυχε ακριβώς τα αντίθετα αποτελέσματα. Πολλοί οικονομολόγοι υποστηρίζουν ότι σε ελεύθερες οικονομίες όπως των Η.Π.Α. οι διακυμάνσεις είναι αναπόφευκτες και τα κυβερνητικά μέτρα σταθεροποίησης της οικονομίας δεν μπορούν παρά να έχουν περιορισμένο μόνον αποτέλεσμα.

Στην πραγματικότητα, σύμφωνα με την αρχική ορθόδοξη φιλοσοφία της Αμερικανικής Οικονομίας, ο μόνος ρόλος της κυβέρνησης είναι να προστατεύει τα περιουσιακά δικαιώματα του ατόμου και μετά να αποσύρεται, αφήνοντας τους πολίτες να κάνουν τη δουλειά τους. Τέτοια προοπτική όμως, δεν μας απαντάει στο εξής ερώτημα: Μήπως η Αμερικανική οικονομία που βασίζεται στην ελεύθερη αγορά τείνει να δημιουργεί έλλειψη ι-

σότητας στην κατανομή των εισοδημάτων;

Το εισόδημα, ως γνωστό, προέρχεται είτε από μισθούς (αμοιβές εργασίας), είτε από επενδύσεις. Μία τρίτη κατηγορία είναι εισοδήματα από επιχειρηματικές δραστηριότητες, δηλαδή από το συνδυασμό εργασίας και επενδύσεων.

Κανονικά, ανισότητα εισοδημάτων δημιουργείται όταν τα εισοδήματα από επενδύσεις είναι περισσότερα από αυτά της εργασίας. Τώρα, μία τέτοια εικόνα μπορεί να μην είναι και τελείως σωστή γιατί λόγω της γεωγραφικής και κοινωνικής κινητικότητας που προκαλούν οι τεχνολογικές αλλαγές, είναι δύσκολο να μετρήσουμε με ακρίβεια την ανισότητα στην κατανομή εισοδημάτων. Συγκεκριμένα, οι εναλλασσόμενες εικόνες εισοδημάτων που μας δίδουν οι στατιστικές στις Η.Π.Α. δεν μας επιτρέπουν να υπολογίσουμε με ακρίβεια την είσπραξη εισοδημάτων μεταξύ των διαφόρων οικονομικών ομάδων.

Παρόλα αυτά, δεν είναι αρκετό να λέμε ότι ακόμα δεν μπορούμε να απαντήσουμε στο ερώτημα αν οικονομίες με βάση την ελεύθερη αγορά, όπως των Η.Π.Α., δημιουργούν μεγαλύτερη ανισότητα στην κατανομή εισοδήματος. Αυτό όμως, που μπορούμε να πούμε με κάποια βεβαιότητα είναι ότι αυτές οι οικονομίες έχουν μεγαλύτερες

δυνατότητες να δημιουργούν εισοδήματα. Κι αυτό γιατί ο συνδυασμός της ατομικής πρωτοβουλίας με το κίνητρο του κέρδους, κάνουν τα άτομα και τις εταιρείες να παράγουν περισσότερα και καλύτερα αγαθά.

Τώρα, εκτός από το πρόβλημα της κατανομής του εισοδήματος, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ήδη από τον Πόλεμο της Ανεξαρτησίας το 1776, το μέσο κατά κεφαλήν εισόδημα στις Η.Π.Α., ήταν μεταξύ των υψηλότερων του κόσμου. Όταν εξερράγη ο Εμφύλιος Πόλεμος του 1862, οι Η.Π.Α. είχαν ήδη το υψηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα του κόσμου. Κατά τους οικονομολόγους, το φαινόμενο αυτό οφείλεται στο υψηλό επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης. Πρόσφατα, η ανάπτυξη αυτή έχει μειωθεί και κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1980 οι Η.Π.Α. δεν είχαν πλέον το υψηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα στον κόσμο. Εξι χώρες (Ελβετία, Φινλανδία, Ιαπωνία, Σουηδία, Νορβηγία και Δανία) προηγούνται των Η.Π.Α. στην κατάταξη αυτή. Υποστηρίζεται ότι μία από τις αιτίες της πτώσης είναι ότι ένα μεγάλο μέρος της βιομηχανικής δραστηριότητας, όπου οι αμοιβές είναι και οι υψηλότερες, έφυγε από την Αμερική και αντικαταστάθηκε από την προσφορά υπηρεσιών.

Ατενίζοντας το μέλλον, ποιές είναι οι προοπτικές στις Η.Π.Α.; Θα γνωρίσει πάλι η οικονομική ανά-

πτυξη τις παλιές της δόξες; Αν και δεν έχουμε σαφή απάντηση σ' αυτό, υπάρχουν κάποια στοιχεία.

Οι Η.Π.Α. διαθέτουν ακόμη ένα από τα πλέον εξειδικευμένα και εκπαιδευμένα εργατικά δυναμικά του κόσμου, που πάντοτε αποτελούσαν τη βάση κάθε οικονομικής ανάπτυξης. Δεύτερον, στην Αμερική, όσοι εργάζονται σκληρά μπορούν να υπολογίζουν και σε ανάλογη ανταμοιβή. Επομένως, θα πρέπει να περιμένουμε κινητικότητα στην είσπραξη εισοδημάτων με θετικό αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη.

Και το σημαντικότερο, παρά τις κυβερνητικές παρεμβάσεις, οι Η.Π.Α. εξακολουθούν να διαθέτουν ένα ισχυρό σύστημα προστασίας περιουσιακών δικαιωμάτων μαζί με τους πολιτικούς θεσμούς που τα προστατεύουν. Αυτός είναι ο ακρογωνιαίος λίθος κάθε οικονομίας που βασίζεται στην ελεύθερη αγορά. Γιατί χωρίς την προστασία των ατομικών δικαιωμάτων, μία ελεύθερη αγορά δεν μπορεί να προοδεύσει.

Θα κατέληγα λοιπόν στη σκέψη ότι, εφόσον οι Η.Π.Α. διατηρούν θεσμούς που κατοχυρώνουν την ελευθερία επιλογής, τα δικαιώματα στην ατομική ιδιοκτησία, και την οικονομική και κοινωνική κινητικότητα, θα υπάρχει πάντοτε πιθανότητα για οικονομική ανάπτυξη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ

at Argentina HELLAS MAR S.A.

1127 San Martin, Buenos Aires 1004 — Argentina

**SHIP AGENTS
SHIPBROKERS
STEVEDORING
REPAIRS - SURVEYS
BUNKERING
OFFSHORE SALVAGE**

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

Mr. CONSTANTINE VALAOURIS - CHIEF EXEC.

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

Phones: 3116163 - 3114209, 3121843
Switchboard: 3111384 - 3121616 - 3136696
Telefax: (00541) 3136683 - 3136554

ALSO ATTENDING CARGOES FOR BOLIVIA — PARAGUAY — URUGUAY AND CHILE

Αξιόλογες πολιτιστικές εκδηλώσεις στο περιθώριο των "Ποσειδωνίων '94"

Ορισμένες ευχάριστες εκδηλώσεις στον πολιτιστικό τομέα επεφύλαξαν στους επισκέπτες τους τα φετεινά "Ποσειδωνία", αρχής γενομένης από την ορθό-

Αξίζει η τιμή αυτή στην μεγάλη Ελληνίδα καλλιτέχνηδα που ανέδειξε την Ελλάδα μέσα από την κινηματογραφική τέχνη, ενώ ως Υπουργός Πολιτι-

την διασφάλιση, τη συντήρηση και την ανάδειξη των ιστορικών, καλλιτεχνικών και πολιτισμικών στοιχείων της περιοχής και της ιστορικής Κυνοσούρας που διέσωσε από τον αφανισμό.

Για την ιστορία, αξίζει να αναφερθεί ότι στην πλατεία που βρίσκεται εμπρός στο Εκθεσιακό Κέντρο του ΟΛΠ έγινε το 1985 μία άλλη εκδήλωση με τίτλο: "Ελλάδα και Θάλασσα", στα πλαίσια των εκδηλώσεων "Αθήνα Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης", ενός θεσμού που η αξέχαστη Μελίνα οραματίστηκε, αυτή τον θεμελίωσε και αυτή τον επέβαλε. Η εκδήλωση αυτή έγινε η αφορμή να διαμορφωθεί το Εκθεσιακό Κέντρο του ΟΛΠ, η πλατεία αυτή και ο περιβάλλον χώρος σε μοναδικό τόπο παρόμοιων εκδηλώσεων για ολόκληρη την περιοχή του Πειραιά.

Το δεύτερο αξιόλογο πολιτιστικό γεγονός στο περιθώριο της ναυτιλιακής έκθεσης ήταν η τελετή των αποκαλυπτηρίων του αγάλματος του Ποσειδώνα, σε παρακείμενο χώρο της Πλατείας Μελίνας Μερκούρη στην νησίδα της Ακτής Μιαούλη.

Η ιδέα για την εγκατάσταση του αγάλματος του Θεού της Θάλασσας ανήκει στον εφοπλιστή κ. Ανδρέα Ποταμιάνο και την υλοποίησε ο γλύπτης κ. Στ. Γεωργόπουλος. Τα αποκαλυπτήρια έκανε ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρας και χορηγοί του έργου είναι τα μέλη της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, η "Ηπειρωτική Ατμοπλοία", το "Ίδρυμα Τσάκου", η "Citibank", οι οργανωτές της έκθεσης "Ποσειδωνία", η ε-



τατη απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΛΠ να ονομάσει την πλατεία εμπρός από το Εκθεσιακό Κέντρο, "Πλατεία Μελίνας Μερκούρη".

σμού και παντοτεινή φίλη της πόλης του Πειραιά, επέδειξε ιδιαίτερη ευαισθησία και παλμό, πρόβαλε την πόλη τον Πειραιά διεθνώς και αγωνίστηκε για

ταιρία World Marine Corp. των κ.κ. Κ. Αρνόκουρου και Π. Γεωργιάδη, ο Δήμος Πειραιώς και ο ΟΑΠ.

Το μπρούτζινο άγαλμα του Ποσειδώνα που αποκαλύφθηκε στα φετεινά Ποσειδώνια, προσέφερε στον Πειραιά ένα ναυτικό ορόσημο για το οποίο τώρα μπορεί να είναι υπερήφανος, καθώς στην Ελλάδα δεν υπήρχε σήμερα ένα αυθεντικό αρχαίο γλυπτό έκθεσμα του Θεού της Θάλασσας.

Ο καλλιτέχνης Σταύρος Γεωργόπουλος χρειάστηκε να ταξιδέψει στο μουσείο του Μόναχου για να βρει ένα γλυπτό 27 εκατοστών που χρονολογείται περίπου από το 200 π.Χ. σαν μοντέλο για την καθοδήγηση του χεριού του στην μεγαλύτερη κατασκευή.

Το μεγαλύτερο από φυσικό ανθρώπινο μέγεθος μπρούτζινο ομοίωμα, που έχει ύψος τεσσάρων μέτρων συμπεριλαμβανομένης της μαρμαρίνης βάσης, κυριαρχεί σε κεντρικό σημείο της Ακτής Μιαούλη.

Για τη σύνθεση του εν λόγω καλλιτεχνικού κατασκευάσματος χρησιμοποιήθηκαν εξαιρετικά ελαφριά υλικά αλουμινίου και σιλικόνης.

Όπως προαναφέρθηκε ο "Ποσειδώνας" χρηματοδοτήθηκε από δωρητές γνωστούς παράγοντες της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, τα μέλη της οποίας υποστηρίζουν τις προσπάθειες να εξασφαλισθεί η επιστροφή του Λέοντος του Πειραιώς, που υπαρπάχθηκε από ένα Βενετσιάνο Ναύαρχο το 1687, και ανακαλύφθηκε ξανά έξω από οπλοστάσιο στη Βενετία.

Επί αιώνες το λιοντάρι, φύλαττε την είσοδο του λιμένος και του έδωσε την παλαιά διεθνή του ονομασία "Porto Leone".



Στιγμιότυπο από τα αποκαλυπτήρια του αγάλματος του Ποσειδώνα, από αριστερά οι κ.κ. Κ. Αρνόκουρος, Π. Γεωργιάδης, Γ. Βαρδινογιάννης, Σπ. Μερκοΐδης, Ανδρέας Ποταμιάνος.

Για την επιστροφή του αυθεντικού μαρμαρίνου Λέοντος στον Πειραιά, στον αρχικό του χώρο, έχει προσφερθεί στους Ιταλούς σε αντικατάσταση ένα μαρμαρίνο αντίτυπο.

Το μεσημέρι της Δευτέρας 6 Ιουνίου εγκαινιάστηκε ακόμη η αξιόλογη έκθεση με θέμα "Ελληνες ναυτικοί και Ελληνικά ατμόπλοια τις παραμονές του Α' Παγκοσμίου Πολέμου".

Η έκθεση διοργανώθηκε πάνω στο ατμόπλοιο πόντισης καλωδίων "Θαλής ο Μιλήσιος", το παλαιό καλωδιακό σκάφος του ΟΤΕ, το οποίο έχει αναπαλαιώ-

σει το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου που ίδρυσε και χρηματοδότησε ο κ. Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος.

Η έκθεση είναι αφιερωμένη στους Έλληνες ναυτικούς που συνέβαλαν στη δημιουργία της μεγάλης Ελληνικής ναυτιλιακής δύναμης του σήμερα. Βασίζεται σε ναυτολόγια της περιόδου 1908-1914 που πρόσφατα απέκτησε το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου και που αποτελούν ένα σπάνιο αρχαίο υλικό. Συμπληρώνεται από έγγραφα, φωτογραφίες, χάρτες, στατιστικά στοιχεία και κείμενα.

Πολλές από τις οικογένειες που παρουσιάζονται στην έκθεση, συνεχίζουν τη ναυτιλιακή τους δραστηριότητα μέχρι σήμερα.

Ειδικά για την έκθεση, κυκλοφόρησε από τις εκδόσεις του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου το βιβλίο της Τζερίνας Χαρλαύτη, με τίτλο "Έλληνες ναυτικοί και Ελληνικά Ατμόπλοια, τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου", στην ελληνική και αγγλική γλώσσα.

Η έκθεση και η έκδοση του βιβλίου πραγματοποιήθηκαν με τη χορηγία των A. Karaindros Marine Hull and Insurance Brokers Ltd. και Sedwick Marine and Cargo Limited.

Την έκθεση εγκαινίασε ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

κ. Γεώργιος Κατσιφάρας, παρουσία πολλών επισήμων και εκπροσώπων του ναυτικού μας κόσμου.

Η έκθεση θα παραμείνει ανοικτή για το κοινό, μέχρι το τέλος της "Ναυτικής Εβδομάδας" (26 Ιουνίου έως 3 Ιουλίου 1994) στο Παλαιό Φάληρο, στο μόνιμο αγκυροβόλιο του πλωτού μουσείου "Θαλής ο Μιλήσιος" δίπλα στο θωρηκτό "Αβέρωφ".

Μετά την τελετή έναρξης των Ποσειδωνίων '94, ο Υπουργός Ναυτιλίας εγκαινίασε μέσα στον εκθεσιακό χώρο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και την έκθεση ζωγραφικής με έργα καλλιτεχνών, οι οποίοι εργάζονται στον ΟΛΠ.

Η έκθεση Ζωγραφικής πρόβαλλε μία σημαντική καλλιτε-

χνική πτυχή, παράλληλα με την επαγγελματική επίδοση, των εργαζομένων στον Οργανισμό και τείνει να εξελιχθεί σε παραδοσιακό θεσμό, με αναμφισβήτητες και καθολικά αναγνωριζόμενες καλλιτεχνικές διαστάσεις στον ευρύτερο χώρο του Πειραιά.

Στην έκθεση συμμετείχαν 11 καλλιτέχνες με 74, συνολικά, έργα τους που είχαν θέματα θαλασσινά και όχι μόνον.

Πολλοί από τους ζωγράφους που συμμετείχαν στην έκθεση είναι καταξιωμένοι στην πρώτη γραμμή της σύγχρονης καλλιτεχνικής δημιουργίας του τόπου μας.



Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Συνοψίζοντας τη δραστηριότητα στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων κατά το πρώτο εξάμηνο του 1994, παρατηρούμε τους αγοραστές να περιμένουν όχι πια χαμηλότερες τιμές, αλλά κάποια σημάδια καλύτερευσης της παγκόσμιας οικονομίας για να δρατηριοποιηθούν και τους πωλητές σε ανανομή υψηλότερων τιμών ή μιας καλύτερης ναυλαγοράς.

Συγκρίνοντας τον όγκο των πράξεων φέτος έναντι της αντίστοιχης περυσινής περιόδου μπορούμε να τονίσουμε, ότι έχουμε μία επανάληψη της ίδιας περιόδου του 1993, με ποιο αργούς ή σως ρυθμούς.

Στα δεξαμενόπλοια το ενδιαφέρον των αγοραστών επικεντρώνεται στα product carriers 10-15 ετών, ενώ τα παλαιότερα και ειδικά τα μεγάλα τάνκερς των 200.000 τον. d.w. και τα VLCC's πωλούνται για διάλυση καθώς οι χαμηλοί ναύλοι δεν δικαιολογούν περαιτέρω επένδυση κεφαλαίων για συντηρησή τους.

Στα μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ υπάρχει ζήτηση για αγορά πλοίων, κατασκευής μεταξύ

1978-84, ενώ στα κήπησαιζ μετά τις μαζικές αγορές του Απριλίου παρατηρείται έλλειψη διαθέσιμων πλοίων προς πώληση.

Στα μικρότερα μπάλκ κάρριερς 30-40.000 τον. d.w. το ενδιαφέρον συνεχίζεται για πλοία της 10ετίας με τιμές να κυμαίνονται από 12-16 εκατ. δολάρια πάντα εν αναμονή μίας ανάκαμψης της οικονομίας των Ανατολικών χωρών. Αμείωτο βέβαια συνεχίζεται το ενδιαφέρον και για χάντυσαιζ ναυπήγησης 1970-74.

Στην αγορά των διαλύσεων οι τιμές που προσφέρονται στις περισσότερες αγορές βρίσκονται σε μία διαδικασία σταδιακής μείωσης με αποτέλεσμα να παρατηρούμε ακόμα και επαναδιαπραγματεύσεις συμφωνιών.

Οι τιμές σιδήρου στην Κίνα έχουν μειωθεί με αποτέλεσμα να μειώνονται και οι προσφερόμενες τιμές για αγορά πλοίων, ενώ άρχισε η περίοδος των μουσώνων στην περιοχή της Ινδίας με αποτέλεσμα να μειώνεται η ζήτηση και σε αυτή την περιοχή.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Star Jasmine	34.291	1978	7.200.000	Adelfia
Dorothy M.	38.8080	1976	6.200.000	Silver Carriers
Fareast Vanguard	23.500	1985	9.800.000	Korea Line
Trainer	21.283	1978	2.000.000	Κινέζοι
Riambel	47.893	1984	15.300.000	Ελληνες
Milos	47.517	1985	16.700.000	Tolani
Hansa Danzig	25.281	1978	5.200.000	-
Fortuna	64.168	1983	17.000.000	Ινδοί
Delaware	78.130	1973	3.200.000	Κινέζοι
Aramis	39.313	1988	11.600.000	Ελληνες
Federal Schelde	38.568	1977	6.000.000	Κινέζοι
Mastro Giorgis S.	39.723	1974	4.000.000	Ελληνες
Pan Gloria	31.972	1974	2.800.000	Tsatsakis
Coronis II	27.023	1977	5.000.000	Samios Shipp.
Radiant Venture	37.871	1977	6.500.000	Marmaraw
Saturn	62.212	1980	10.300.000	Νορβηγοί
Sovereign Venture	37.871	1977	6.250.000	Marmaras
Trinity Star	23.778	1977	5.400.000	Ελληνες
Venus Venture	54.317	1977	6.700.000	Byzantine
Wellborn	25.651	1971	2.000.000	Κινέζοι
Decency	24.912	1981	7.250.000	Απ. Ανατολ.

New Pleiades	33.326	1984	12.500.000	Ελληνες
Rema	22.069	1974	7.200.000	Ελληνες
Rich Way	38.852	1990	20.500.000	Κορεάτες
Cavaliter	43.575	1983	13.600.000	Argonaut Agen.
Kiho Maru	169.521	1976	5.600.000	Χόγκ Κόγκ
Tirol	65.112	1976	6.400.000	Sea Crest

Τάνκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές.
Denise	38.598	1981	12.200.000	Tanker Pacific
Anfa	33.255	1976	4.500.000	Comomar
White Sea	56.469	1977	8.300.000	Global
Petrobulk Rascal	29.951	1983	6.750.000	Troodos
Sea Lady	32.235	1976	4.950.000	Ελληνες
Stratos	132.207	1979	9.000.000	Sea Crest
Global Uranus	7.000	1986	6.000.000	Αργεντινοί
Paola I.	7.086	1986	4.300.000	Dynacom
Saiko Maru	81.255	1976	5.200.000	Elka
Champion	24.200	1974	3.800.000	Νορβηγοί
Cliff	39.702	1981	13.000.000	OMI
Diana	39.711	1982	15.000.000	OMI
Omi Champion	38.482	1969	-	Kibby Corp.
Omi Leader	38.414	1969	-	Kibby Corp.
Omi Willamette	38.460	1969	-	Kibby Corp.
Riverhead Spirit	38.359	1969	-	Kibby Corp.

Τουήντεκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Manolis	13.945	1974	1.400.000	-
Protomastoras	15.245	1972	1.600.000	-
Caly	15.138	1977	2.400.000	Χόγκ Κόγκ
Druar	13.945	1975	enblock	-
Topusco	13.945	1975	4.000.000	-
Fremo Sirius	18.257	1977	3.900.000	Απ. Ανατολ.
Hellinicos	14.584	1979	4.500.000	Ελληνες
Pylos	15.551	1972	1.350.000	Κινέζοι
Australia Star	16.114	1978	6.200.000	Pacific Int.

Διάφορα

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Erikson Arctic	6.120	1989	10.000.000	Σουηδοί
Kintampo	11.294	1985	13.500.000	Seaborn
Kwangtung	21.725	185	16.100.000	Γερμανοί
Lily Alice	11.599	1975	1.700.000	Μαλαιάσιοι
Naesborg	8.946	1977	6.100.000	Ελληνες
Nestor	9.259	1979	11.840.000	Αμερικανοί
Green Tiger	5.330	1976	1.275.000	Ουκρανοί
Auriga	3.432	1979	2.000.000	Σιγκαπούρ.
Champion	7.754	1981	8.000.000	RCL
Hamal	3.432	1978	2.000.000	Σιγκαπούρ.
Pegaso 1	3.450	1978	2.000.000	Σιγκαπούρ.
Stefan J.	6.166	1982	5.500.000	Dalian Cont.

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

Όνομα	TDW/LDT	Ετος	Τιμή/\$	
Knock Ardy	140.905	1975	185	Ινδοί
Alexandra Sea	113.908	1970	110 AS IS	Μπαγκλαντές
Kadikoy 1	68.739	1967	140	Κινέζοι
Singa Sailor	26.289	1970	158.5	Κινέζοι
Farland	122.971	1974	165	Μπαγκλαντές
Linardos	103.332	1971	160	Ινδοί
Olmeda	22.627	1965	167	Ινδοί
United Might	14.390	1969	155	Κινέζοι
Katorisan Maru	237.578	1976	159	Κινέζοι
Marine Power	95.330	1967	186	Μπαγκλαντές

Akhtuba	49.370	1963	145	Ινδοί
Laureleverett	5.039	1968	174	Μπαγκλαντές
Leni	173.715	1975	172	Μπαγκλαντές
Theodore C.	53.460	1971	171	Ινδοί
Berge Trader	319.294	1976	167	Μπαγκλαντές
Star London	272.739	1976	165	Ινδοί
British London	272.739	1976	165	Πακιστανοί
Dynamic	219.720	1972	170	Πακιστανοί
Global Star	118.940	1974	158	Κινέζοι
Lini	243.102	1976	169.5	Μπαγκλαντές
Yasmine	233.348	1976	160	Κινέζοι
Plan Kristine	21.214	1974	188	Ινδοί
Al Moshtaree	6.168	1970	161	Ινδοί
Bulk Athena	161.798	1974	161.25	Ινδοί
Marine Power	95.330	1967	175	Μπαγκλαντές
Stolidi	267.038	1976	135	Ην. Αρ. Εμπρ.

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΡΕΛΘΟΝ:

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Πριν 20 χρόνια

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Mini Sky	BC	3.000	1973	2.930.000
Westbulk	BC	29.300	1964	Private
Bauta	BC	35.379	1958	Private
Baumar	BC	35.379	1958	Private
Caroline	BC	2.780	1968	1.675.000
Senja	TW	1.986	1966	1.570.000
Bambi	TW	2.700	1953	550.000
Nopal Trader	TW	9.185	1956	1945.000
Beaumont	MT	74.480	1966	18.400.000
Aspo	MT	20.880	1960	2.700.000
Aggersborg	MT	1.320	1969	1.180.000

Πριν 10 χρόνια

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Hilda Knudsen	TT	423.641	1976	10.000.000
Boni	TT	392.799	1976	8.200.000
Mundaca	TT	300.055	1977	6.500.000
Ocean Trader	MT	290.271	1974	5.950.000
Torill Knudsen	TT	289.777	1973	6.400.000
Sea Scout	TT	260.158	1973	7.850.000
Pogeez	TT	236.807	1974	6.750.000
Prduct Prince	MT	29.158	1974	5.500.000
Silver Cardinal	MT	10.017	1976	2.800.000

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236
FAX: 41824985

Emerald Transporter	OBO	183.583	1972	7.000.000	Lissy	Gas. C.	2.571	1974	2.000.000
Venture	OBO	149.640	1982	27.500.000	Alabama	Combo	166.269	1975	7.200.000
Steel Transporter	O/O	142.286	1971	6.500.000	Ocean Steamer	BC	21.900	1981	6.800.000
Nemea	OBO	114.058	1971	6.500.000	Royal Rainbow	BC	35.920	1985	15.5/16.000.000
Hosho Maru	OBO	111.410	1971	6.850.000	Western Avenir	BC	36.955	1984	13.850.000
Pericles Halcoussis	OBO	82.812	1977	11.200.000	Viscaya	BC	26.505	1976	5.000.000
Aoshio Maru	BC	60.344	1976	7.100.000	Tricula	BC	127.907	1981	enblock
Voluta	BC	38.513	1977	4.600.000	Tribulus	BC	127.907	1981	38.000.000
Penmarch	BC	27.244	1974	4.250.000	J. Myra	BC	12.016	1976	2.100.000
Cape Constellation	BC	18.339	1970	1.800.000	Hyundai No. 3	BC	24.622	1978	5.000.000

Πριν 1 χρόνο

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή						
Hellespont Archer	MT	116.788	1979	4.200.000	Eagle I	BC	17.173	1976	-
Sognsvann	MT	7.018	1984	4.800.000	Hyundai Sun	BC	30.047	1980	6.800.000
Liberty Bell Venture	MT	61.375	1981	15.000.000	Hyundai Leader	BC	30.528	1980	6.800.000
Chevron Sun	Mt	153.869	1977	9.400.000	Lise	BC	25.909	1975	4.750.000
Cliff	MT	39.075	1981	13/14.000.000	Star Canopus	BC	34.221	1977	7.700.000
D. Orchid	MT	229.663	1976	6.200.000	Ostria	BC	26.739	1972	3.000.000
Front Phapsody	MT	139.000	1992	38.500.000	Norefjord	BC	38.706	1985	15.000.000
Aldebarav IV	MT	24.223	1972	1.200.000	River Dignity	BC	37.720	1984	15.000.000
Pattaya	MT	32.230	1974	enblock	Alexandria	BC	41.049	1975	6.100.000
Palma	MT	32.230	1976	10.250.000	Maiorca	BC	78.000	1974	4.800.000
Papua	MT	32.230	1976	10.250.000	Washington Rainbow				
Pacific 3	MT	70.914	1992	26.000.000	II	BC	22.800	1984	enblock
Penhors	MT	32.148	1986	Undisclosed	Oregon Rainbow II	BC	22.800	1986	30.000.000
Far Saga	MT	37.000	1979	7.300.000	Alaska Rainbow	BC	22.800	1986	30.000.000
Merkur Lake	TW	12.600	1982	5.000.000	Berta Dan	BC	30.900	1981	9.650.000
Deusto	TW	27.400	1972	enblock	Bella Dan	BC	30.900	1982	9.900.000
Banderas	TW	27.400	1970	5.400.000	River Eternity	BC	37.520	1984	15.000.000
Cobetas	TW	27.400	1973	5.400.000	Cereza	BC	21.317	1982	6.500.000
Neptune Spinel	TW	14.967	1978	3.500.000	Maersk Sentos	BC	63.000	1981	15.000.000
Teliuc	TW	15.232	1992	6.200.000	Vergo	BC	112.000	1972	5.000.000
Erfurt	TW	13.655	1980	3.500.000	Spring Hawk	BC	37.694	1984	15.000.000
Mars	TW	14.854	1980	3.000.000	Menina Elisa	BC	25.417	1982	8.000.000
Rosada	Tw	16.700	1986	enblock	Nova	BC	3.250	1980	4.000.000
Grozavesti	Tw	16.700	1986	3.100.000	Ranger	BC	26.600	1976	4.000.000
Eagle Shangai	Tw	5.600	1979	4.500.000	Angelica Shulte	BC	10.151	1976	4.000.000
La Fayette	Cont	23.508	1978	13.500.000	Oriental Angel	BC	21.373	1983	8.100.000
Lido de Venezia	Cont	10.270	1979	enblock	Armenistis	BC	26.9878	1981	9.100.000
Lido Garibaldi	Cont.	9.450	1979	-	Doric Armour	BC	65.117	1986	20.500.000
World Concord	Gas C.	80026	1976	5.500.000					



Aeolos Management S.A.

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

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Διαπραγματεύσεις "Υπό τον όρο περαιτέρω λεπτομερειών" (subject to details)

Θα επιφέρει η υπόθεση Granite v. Benship International αλλαγή στην μέχρι σήμερα ισχύουσα νομοθεσία;

Του: QUENTIN BARGATE, Simmons & Simmons, London

Μετάφραση: MAPINA KOLIA, Simmons & Simmons, London

Η απόφαση του Waller J. στο Εμπορικό Τμήμα των Βρετανικών Δικαστηρίων στην παραπάνω υπόθεση προκάλεσε ανησυχίες ότι θα μεταβάλλει την καθιερωμένη πρακτική στις ναυτιλιακές συναλλαγές. Για παράδειγμα, η Lloyds List της 10ης Φεβρουαρίου είχε τίτλο στην πρώτη σελίδα "Δικαστική Απόφαση θέτει σε αμφισβήτηση την πρακτική των ναυλοσυμφώνων".

Εντούτοις, προτού το θέμα δημιουργήσει κλίμα πανικού στους εκναυλωτές και αντιπροσώπους, μία επανεξέταση του πρακτικού αυτής της απόφασης υποδεικνύει ότι η υπόθεση αυτή δεν είναι τόσο περίεργη όσο δείχνει εκ πρώτης όψης και ότι δεν παρεκκλίνει από την καθιερωμένη αντιμετώπιση των βρετανικών δικαστηρίων σε άλλους τομείς του δικαίου συναλλαγών.

ΥΠΟ ΤΟΝ ΟΡΟ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΩΝ (SUBJECT TO DETAILS)

Ο Mr. Justice Steyn στην υπόθεση "Junior K." (1988) 2, Lloyds Reports 583) έκρινε ότι η χρήση της φράσης "subject to details" παρεμποδίζει την σύναψη ενός δεσμευτικού συμβολαίου. Ετσι, η φράση "subject to details" έχει στο ναυτικό δίκαιο παρόμοια αποτελέσματα εκείνα της φράσης "subject to contract" σε συναλλαγές ακινήτων.

Η υπόθεση Granite v. Benship δεν αλλάζει αυτόν τον καθιερωμένο κανόνα. Η πρώτη παράγραφος της απόφασης του δικαστή περιέχει την ακόλουθη φράση: "Είναι κοινώς παραδεκτό ότι όταν οι διαπραγματεύσεις είναι subject to details αυτό σημαίνει ότι δεν έχει συναφθεί δεσμευτικό συμβόλαιο". Δεν υπάρχει τίποτα περίεργο ή αντιφατικό στην δήλωση αυτή.

Αυτό που η υπόθεση αυτή επισημαίνει είναι ότι είναι πολύ σημαντικό να χρησιμοποιούνται οι λέξεις subject to details μέχρι την τελευταία στιγμή, πριν το χρονικό σημείο που τα μέρη αποφασίζουν να ολοκληρώσουν τις διαπραγματεύσεις τους και να συνάψουν μία τελική και δεσμευτική συμφωνία. Βάσει αυτής της απόφασης, φαίνεται ότι θα είναι ανώφελο να προσπαθήσει κανείς να υποστηρίξει ότι παρόλο που δεν αναφέρονται πια οι λέξεις subject to details (ή κάτι παρόμοιο), εντούτοις υπάρχουν ακόμα ορισμένες λεπτομέρειες που χρειάζονται διευκρίνιση.

Η ΥΠΟΘΕΣΗ

Το ιστορικό της υπόθεσης έχει ως εξής:

Ο κ. De Souza εκ μέρους των U & B (Brokers της Granite) και ο κ. O' Larry εκ μέρους της Symco (αντιπροσώπων των εναγομένων), άρχισαν διαπραγματεύσεις σχετικά με μία προτεινόμενη ναύλωση

από την Benship στην Granite ενός πλοίου μη κατονομαζόμενου για να μεταφέρει χύδην σιτάρι από την Γαλλία στο Μπαγκλαντές. Υπήρξαν κάποιες διαφωνίες στην δίκη ως προς τα πραγματικά περιστατικά και το δικαστήριο προτίμησε την κατάθεση του κ. De Zousa. Ακολούθως το δικαστήριο δέχτηκε ότι η Fixture recapitulation του κ. Souza, επιβεβαίωνε την Fixture αλλά άφηνε ορισμένα πιο επουσιώδη θέματα εκκρεμή.

Το ναυλοσύμφωνο είχε τον τύπο Synocomex και στις διατάξεις 2 και 3 έπρεπε να επιλεγεί ο όρος (α) "always afloat" ή (β) ο όρος "always afloat or safely aground". Ο δικαστής έκρινε ότι η απάντηση σε αυτό ήταν προφανής. Εξάλλου, στην διάταξη 4, έπρεπε να συμπληρωθούν ο τρόπος και ο χρόνος πληρωμής, αλλά και σε αυτήν την περίπτωση τα μέρη δέχθηκαν ότι αυτό δεν θα προκαλούσε κανένα πρόβλημα. Η έλλειψη συμφωνίας σε αυτά τα δύο σημεία δεν παρεμπόδιζε την σύναψη τελικής και δεσμευτικής συμφωνίας μεταξύ των μερών.

Παρόμοια αντιμετώπιση δείχνουν τα βρετανικά δικαστήρια και σε άλλους τομείς του δικαίου συναλλαγών. Το δικαστήριο του Official Referee στην απόφαση Sonneborn of Digital Equipment που εκδόθηκε στις 10 Μαρτίου 1994 (δεν έχει δημοσιευθεί) σε ένα

μνημόνιο των όρων ενός συμφωνητικού προμήθειας computer, περιέχεται ο όρος ότι ο σύμβουλος σε θέματα πληροφορικής του Εναγομένου θα "... έπαιρνε την έγκριση του Διοικητικού Συμβουλίου για την συναλλαγή μέσα στην πρώτη εβδομάδα του Φεβρουαρίου". Στην συγκεκριμένη υπόθεση ο δικαστής έκρινε ότι ο σύμβουλος είχε εξουσιοδότηση να συνάψει το συμβόλαιο και ότι η έγκριση του ΔΣ ήταν απλώς ένας μηχανισμός για να δώσει ισχύ σε κάτι που είχε ήδη συμφωνηθεί. Στην απόφαση αυτή, ο

δικαστής αναφέρθηκε στην απόφαση του Lloyds LJ στην Pagnan v. Feed Products (1987):

"Λέγεται μερικές φορές ότι τα μέρη πρέπει να συμφωνήσουν τα βασικά σημεία και ότι μόνο λεπτομέρειες μπορούν να παραβλεφθούν. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε παρεξηγήσεις γιατί ο όρος "βασικά σημεία" είναι αμφίσημος. (...). Εναπόκειται στα μέρη να αποφασίσουν αν θέλουν να δεσμευθούν και ποιοι όροι είναι βασικοί και ποιοι όχι. (...). Βέβαια όσο πιο σημαντικό είναι κάποιο σημείο τόσο λιγότερο

πιθανό είναι ότι τα μέρη θα το έχουν αφήσει εκκρεμές, αλλά δεν υπάρχει νομικό επιχείρημα εναντίον της θέλησης των μερών να δεσμευθούν τώρα και να αφήσουν σημαντικά θέματα να επιλυθούν αργότερα...".

Η ΘΕΛΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

Το σκεπτικό στην υπόθεση Granite v. Benship φαίνεται να είναι ότι αν τα μέρη προτίθενται να ολοκληρώσουν ένα fixture (και το γεγονός ότι οι λέξεις subject to detail έχουν παραλειφθεί υποδεικνύει ότι η πρόθεση των μερών ήταν μία τελική συμφωνία) τότε το δικαστήριο δεν θα ερμηνεύσει το γεγονός ότι μία ή δύο λεπτομέρειες έχουν μείνει εκκρεμείς ως απόδειξη ότι δεν έβλεπαν αυτήν την συμφωνία τους ως τελεσίδικη και δεσμευτική.

Το κλειδί σε αυτήν την απόφαση είναι λοιπόν η πρόθεση των μερών. Δεν λέγεται πουθενά ότι ο νόμος θα επιβάλλει δια της βίας ένα συμφωνητικό στα μέρη χωρίς την θέλησή τους. Το μόνο που χρειάζεται είναι τα μέρη να φροντίζουν να βάζουν στα τέλεξ τους και να αναφέρουν καθαρά στις τηλεφωνικές τους συνομιλίες τις λέξεις "subject to detail" ή κάτι αντίστοιχο, μέχρι την στιγμή που αποφασίζουν να ολοκληρώσουν τις διαπραγματεύσεις τους και να συνάψουν την τελική συμφωνία.

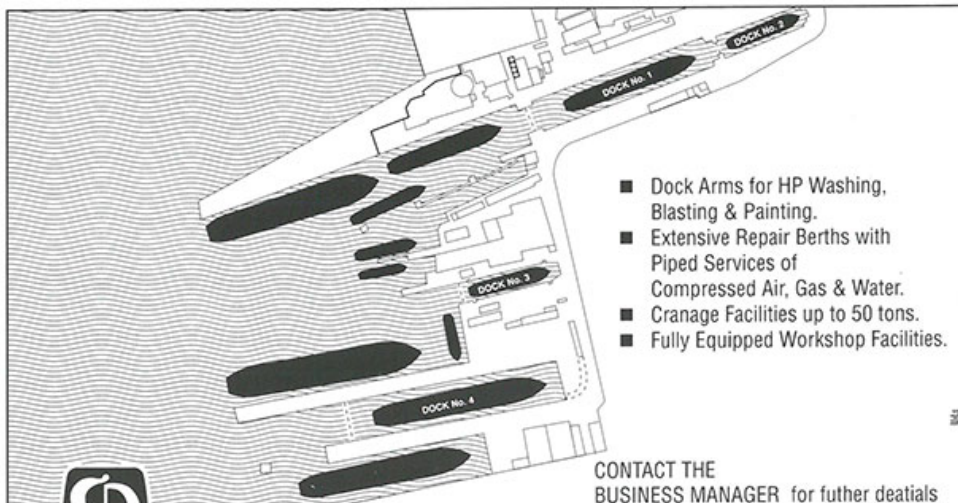
Βέβαια, στην υπόθεση Granite v. Benship, ο εκπρόσωπος των εναγομένων υπεστήριξε ότι είχε ξεκαθαρίσει στο άλλο μέρος ότι η συμφωνία θα χρειαζόταν μία τελική επιβεβαίωση. Το δικαστήριο έπρεπε να επιλέξει ποια μαρτυρία να πιστέψει και επέλεξε τελικά εκείνη του αντιπροσώπου των εναγόντων. Για να αποφευχθούν πολύπλοκες διενέξεις για το τι πραγματικά ειπώθηκε στην τηλεφωνική συνδιάλεξη, συνιστάται να επιβεβαιώνονται όλες οι διαπραγματεύσεις γραπτώς στο μέτρο που είναι εφικτό.

A SRI LANKAN - JAPANESE JOINT VENTURE

In joint collaboration with Onomichi Dockyard Co. Ltd.



**SHIP REPAIRERS OF
REPUTE AT THE MOST
CONVENIENT LOCATION IN
SOUTH ASIA WITH DOCKS
UP TO
125,000 DWT**



Colombo Dockyard Limited

P.O. BOX 906, PORT OF COLOMBO, COLOMBO 15, SRI LANKA
TEL: + 94 1 522542, 522461-5 FAX: 446441 TELEX: 22794, 21269 COLDOCK CE

GREECE REPRESENTATIVE - Chris Marine SA.

P.O. Box 80347, 12 Platonos Str., 185 10 Piraeus, Greece. (Attn. Mr. C. Papatheodorou)
Tel: 4224926 Telefax: 4224921 Telex: 213523, 213460 CRIS GR

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τα Πιστοποιητικά Οικονομικής Υπευθυνότητας

Στις 1 Ιουλίου, δημοσιεύθηκε ο Κανονισμός της Αμερικανικής Ακτοφυλακής (USCG) υπό μορφή Interim Final Rule (IFR) με τον οποίο καθορίζονται οι προϋποθέσεις, η διαδικασία και οι λοιπές λεπτομέρειες εκδόσεως των πιστοποιητικών οικονομικής υπευθυνότητας - Certificates of Financial Responsibility (COFR) τα οποία προβλέπονται από την Αμερικανική Νομοθεσία κατά της Ρύπανσης (OPA '90).

Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό από 28 Δεκεμβρίου 1994 όλα τα πλοία τα οποία προσεγγίζουν στις ΗΠΑ θα πρέπει να φέρουν το προβλεπόμενο πιστοποιητικό COFR κατά τα ειδικότερα οριζόμενα ανάλογα με τον τύπο του πλοίου (δεξαμενόπλοια - πλοία ξηρού φορτίου) και τον χρόνο λήξεως της ισχύος τυχόν υπάρχοντος πιστοποιητικού.

Η Ετήσια συνέλευση του Κομμίτη

Την Πέμπτη 30 Ιουνίου, πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η ετήσια γενική συνέλευση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Κομμίτη) και ασχολήθηκε τόσο με τα πεπραγμένα της περιόδου Ιούλιος '93 - Ιούνιος '94, όσο και με τον τροποποιημένο Κανονισμό λειτουργίας της Επιτροπής.

Αναφερόμενος στα πεπραγμένα της περιόδου, τα οποία όπως συνηθίζει το Κομμίτη αποστέλλονται σε αναλυτικό εγχειρίδιο στα μέλη του, ο πρόεδρος κ. Γιάννης Χατζηπατέρας έκανε ιδιαίτερη μνεία στις προσπάθειες που καταβάλλονται

στους διάφρους διεθνείς επαγγελματικούς και διακρατικούς Οργανισμούς, στις ΗΠΑ, στην Ευρώπη και στην Αγγλία για την παρουσίαση των θεμάτων που απασχολούν την ελληνική ναυτιλία.

Αναφέρθηκε επίσης στον συνεχή διάλογο με τους ασφαλιστές τα P & I Clubs και παντού όπου συζητούνται κοινά συμφέροντα, καθώς και στις καλές σχέσεις της εφοπλιστικής κοινωνίας του Λονδίνου με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τον επί κεφαλής του κ. Γ. Κατσιφάρα και τους επιτελείς του και ευχήθηκε ότι το μεγάλο πρόβλημα του NAT θα βρει τη λύση του, ώστε να μη στέκεται τροχοπέδη στη προσέλευση νέων στη θάλασσα.

Ακόμη ο πρόεδρος του Κομμιτήτη ορθότατα επισήμανε το σπουδαίο γεγονός ότι χάρις στις ενέργειες και δραστηριότητα των εφοπλιστικών οργανώσεων σήμερα ο ελληνικός εφοπλισμός τροφοδοτεί τις Προεδρίες των μεγάλων διεθνών οργανισμών, όπως της Ιντερτάνκο με τον κ. Μ. Κουλουκουνητή της Ιντεργκάργκο με τον κ. Σπ. Μ. Πολέμη και τον μεγάλο Ευρωπαϊκό Οργανισμό, την European Community Shipowners Association (ECSA) με τον κ. Γιάννη Κ. Λύρα.

Καταλήγοντας ο κ. Χατζηπατέρας αναφέρθηκε στην προσπάθεια που ανέλαβε το Κομμίτη για την έγκαιρη προετοιμασία της πλοιοκτησίας στην εφαρμογή του International Management Safety Code (ISM) και γενικά στη προσπάθεια ποιοτικής βελτιώσεως του ελληνόκτητου στόλου ώστε να ανταποκρίνεται στις πλέον αυστηρές απαιτήσεις των λιμενικών ελέγχων ανά τον κόσμο και τόνισε:

"Σύνθημά μας θα πρέπει να είναι η ελληνική ναυτιλία, να είναι όχι μόνο η μεγαλύτερη αλλά και η καλύτερη".

Τιμήθηκε η Ελληνική Ναυτιλία στην επέτειο του Μπώλτικ

Με πολλή επισημότητα γιορτάστηκε στις 24 Μαΐου η επέτειος των 250 χρόνων λειτουργίας του Baltic Exchange, με δείπνο στο Ναυτικό Μουσείο του Greenwich παρουσία του Δούκα του Εδιμβούργου. Στο δείπνο παρέστησαν περί τα 1600 άτομα μεταξύ των οποίων 200 περίπου Έλληνες.

Αναμφίβολα αποτέλεσε τιμή για την ναυτιλιακή μας χώρα η επίσημη πρόσκληση προς τον Έλληνα πρέσβη, κ. Ηλία Γούναρη και τον πρόεδρο του Κομμιτήτη κ. Ι. Α. Χατζηπατέρα, να παρακαθήσουν στο τραπέζι των επισήμων (16 άτομα). Ιδιαίτερη αναφορά έγινε στην Ελλάδα (η μόνη χώρα που αναφέρθηκε κατά την εκδήλωση) και τον ναυτιλιακό κόσμο της και τη σημασία του για το Baltic Exchange.

Η Ελληνική σημαία κατά την ημέρα εκείνη κυμάτιζε στα γραφεία του Baltic στο St. Mary Axe με την Βρετανική σημαία στα αριστερά της και την σημαία του Baltic στα δεξιά της, σε ένδειξη τιμής προς την Ελλάδα και τη Ναυτιλία της.

Ικανοποιητικά για τη Ναυτιλία τα πεπραγμένα της Ελληνικής Προεδρίας

Με ικανοποιητικά αποτελέσματα πραγματοποιήθηκε η τελευταία, υπό την ελληνική προεδρία Σύνοδος του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ενωσης στο Λουξεμβούργο στις 13 και 14 Ιουνίου 1994.

Κατά την Σύνοδο αυτή, υιοθετήθηκαν κοινές θέσεις επί των προτεινομένων δύο σχεδίων Οδηγιών για τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσής των ναυτικών και για τους κοινούς Κανόνες και πρότυπα των νηογυμνώνων.

Σε σχετική ανακοίνωση της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών επισημαίνεται ότι όσον αφορά την πρώτη πρόταση Οδηγίας, ρυθμίστηκε ικανοποιητικά το θέμα της γλωσσικής επικοινωνίας μεταξύ των μελών του πληρώματος των πλοίων,

πρόβλημα με το οποίο είχε ασχοληθεί ενεργά η Ε.Ε.Ε.

Επίσης, επιτεύχθηκε συμφωνία επί της προτάσεως Κανονισμού για την καθιέρωση μειωμένων λιμενικών τελών στα δεξαμενόπλοια με χωριστές δεξαμενές έρματος (SBT).

Μετά την επίτευξη "κοινής θέσεως" επί των ανωτέρω θεμάτων, θα ακολουθήσει η διαδικασία διατυπώσεως δεύτερης γνώμης εκ μέρους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με τελικό στόχο την υιοθέτηση των συμπεφωνημένων έως το τέλος του 1994.

Σημαντικό εξ άλλου κρίνεται το γεγονός ότι το Συμβούλιο ενημερώθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή περί της προόδου εφαρμογής του κανονισμού 4055/86 (κατοχυρώνει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις ναυτιλιακές μεταφορές μεταξύ κρατών μελών και τρίτων κρατών) που αποτελεί πάγιο αίτημα της Ε.Ε.Ε.

Τέλος, ως μία ακόμη θετική εξέλιξη κρίνεται η παρουσίαση Αναφοράς τη Ευρωπαϊκής Επιτροπής περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές τακτικών γραμμών και ιδιαίτερα στις λεγόμενες μεταφορές (multimodal transport).

Ο Αρχιεπίσκοπος Αλβανίας νέο μέλος του Ιδρύματος Ωνάση

Κατά την πρόσφατη έκτακτη συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Κοινοφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης, ο κ. Νικόλαος Κοκκίνη υπέβαλε την παραίτησή του από την θέση του μέλους του Δ.Σ. του Ιδρύματος λόγω ορίου ηλικίας.

Το Διοικητικό Συμβούλιο εξέφρασε την ευγνωμοσύνη του και τις ευχαριστίες του προς τον Νικόλαο Κοκκίνη, έναν των παλαιότερων και στενότερων συνεργατών του αείμνηστου Αριστοτέλη Ωνάση, για τις πολύτιμες υπηρεσίες που προσέφερε στο ίδρυμα, του οποίου υπήρξε, επί σειρά ετών, ένας εκ των αντιπροέδρων του.

Στη συνέχεια το Διοικητικό Συμβούλιο του Ιδρύματος ομοφώνως εξέλεξε ως νέο μέλος του σε αντικατάσταση του Νικολάου Κοκκίνη, τον Μακαριώτατο Αρχιεπίσκοπο Τιράνων και πάσης Αλβανίας κ.κ. Αναστάσιο, ο οποίος από πολλών ε-

τών ήδη συμπαρίσταται στο έργο του Ιδρύματος στον τομέα των εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

Ο Μακαριώτατος απεδέχθη την εκλογή του.

Ξεπέρασαν τα 900 εκατομ. δραχμές τα κέρδη των "Επιχειρήσεων Αττικής"

Κατά 15 φορές αυξήθηκαν το 1993 σε σύγκριση με το 1992 τα καθαρά κέρδη του Ομίλου των "Επιχειρήσεων Αττικής" και ανήλθαν στο ποσό των δρχ. 905 εκατομμυρίων.

Στους μετόχους θα διανεμηθεί συνολικά - μέρος της τάξεως των δρχ. 317 εκατομμυρίων πριν την αφαίρεση των φόρων.

Τα παραπάνω έγιναν γνωστά στη διάρκεια της ετήσιας Τακτικής Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της Εταιρίας κατά τη διάρκεια της οποίας πρόεδρος των "Επιχειρήσεων Αττικής" κ. Περικλής Παναγόπουλος έκανε ειδική αναφορά στην πορεία ναυπήγησης στη Γερμανία των δύο υπερσύγχρονων οχηματαγωγών σκαφών που θα ονομάζονται SuperFast I και SuperFast II και θα δρομολογηθούν στη γραμμή Πάτρας - Ιταλίας την άνοιξη του 1995 με ελληνική σημαία.

Η Εκτελεστική Επιτροπή της Ιντερτάνκο συναντήθηκε στο Λονδίνο με Ελληνες εφοπλιστές δεξαμενοπλοίων

Με πρωτοβουλία του διευθυντή της Ιντερτάνκο Τόρμφο Ράφγκαρντ, πραγματοποιήθηκε στις 14 Ιουνίου, στο ξενοδοχείο Σαβού του Λονδίνου μία άτυπη συνάντηση της νέας εκτελεστικής επιτροπής της Ένωσης των Ανεξαρτήτων Εφοπλιστών Δεξαμενοπλοίων και μελών της Ελληνικής εφοπλιστικής οικογένειας που ελέγχουν σημαντικό στόλο δεξαμενοπλοίων.

Επακολούθησε γεύμα κατά τη διάρκεια του οποίου συζητήθηκαν τα τρέχοντα πολύπλοκα θέματα που απασχολούν όσους ασχολούνται με μεταφορές πετρελαίου.

Από πλευράς Ιντερτάνκο, παρόντες στην συνάντηση ήσαν οι κ.κ. Μάιλς Κουλουκουντής, πρόεδρος, Φίλιππος Εμπειρίκος, Ρίτσαρντς Ντε Μουλέν, Κ. Τούνγκ, αντιπρό-

εδροι, Φ. Βαλλάτ, Ε. Μπέχν, Α. Κλάουνσεν, Ερικ Κέρτσικοφφ, Χ. Λωρέν, Ν. Τακαμίγια και Χ. Οβστάας, ενώ από την ελληνική πλευρά συμμετείχαν οι κ.κ. Γιάννης Χατζηπατέρας, πρόεδρος του Κομμίτη, Στάθης Κουλουκουντής, Σπύρος Πολέμης, Βασίλης Παπαχρηστίδης, Πέτρος Γουλανδρής, Στέλιος Χατζηιωάννου, Γιάννης Μ. Λύρας, Γιάννης Χατζής και Γιώργος Χαγιαλίδης.

Διμερείς Συμβάσεις

Από 1 Ιουλίου 1994 ανανεώθηκαν οι διμερείς συμβάσεις για την πρόσληψη αλλοδαπών πληρωμάτων μεταξύ Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και των αναγνωρισμένων ναυτεργατικών σωματείων των εξής χωρών:

ΦΙΛΙΠΠΙΝΩΝ (The Philippine Officers and Seamen's Union)

ΟΝΔΟΥΡΑΣ (Federation de Sindicatos de Trabajadores Maritimos "Fesitrama")

ΧΙΛΗΣ (National Union of Chilean Seamen)

ΜΠΑΓΚΛΑΝΤΕΣ (Bangladesh Seafarers Union)

ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ (Kesatuan Pelaut Indonesia - The Indonesian Seafarers Union)

ΑΙΓΥΠΤΟΥ (General Syndicate of Maritime Transport Workers of Egypt).

Υπό την κυανόλευκο

Κατά την διάρκεια του Ιουνίου υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

- "Κάργκο Εμεράλντ", μικτό πρ. "Lode" υπό σημαία Σιγκαπούρης, 21.816 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία "Columbia Maritime Corp. (κ. Αλέξ. Παπασπύρου).

- "Σουπερφάστ Ι.", επιβατηγό - οχηματαγωγό, ναυπηγούμενο με ημερομηνία παράδοσης το 1995, 23.000 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία "Attica Marine S.A." (Superfast Ferries S.A.).

- "Σουπερφάστ ΙΙ", επιβατηγό - οχηματαγωγό, ναυπηγούμενο, με ημερομηνία παράδοσης το 1995, 23.000 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία "Attica Navigation S.A." (Superfast Ferries S.A.).

- "Γρέβενο", μπάλκερ, πρ. "Humi" υπό λιβεριανή σημαία, 14.088 τον. γκρόζ, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία "Mosaic Maritime Inc." (κ. Βασ. Γκαβογιάννης).

- "Ειρήνη", δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Νο. 11, με ημερομηνία παράδοσης το 1994, 53.829 τον. γκρόζ, που ανήκει στην εταιρία "Marina Overseas Shipping Inc." (κ. Αντ. Βαλμάς).

- "Αδριατική Στάρ", φορτηγό, που υπέστειλε τη σημαία Μάλτας, 1.600 τον. γκρόζ, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία "Armon Navigation Limited" (κ. Παν. Αφουξενίδης).

- "Μοντάνα", δεξαμενόπλοιο, πρ. "Status", υπό λιβεριανή σημαία, 64.426 τον. γκρόζ, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία "Westward Maritime Corp." (κ. Κων. Γλυνός).

Τα συμβεβλημένα

Κατά το διάστημα μεταξύ Μαρτίου και Απριλίου 1994, υπογράφηκαν στο ΝΑΤ συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρων πλοίων Ελληνικής Ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

- "Ευάγγελος Χ.", κυπριακό, 17.308 τον. γκρόζ, από 1.3.94, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Χαλικιάς.

- "Σηκράουν", με σημαία Μάλτας, 25.429 τον. γκρόζ, από 1.4.94, εκπρόσωπος κ. Δημ. Μπαρμπούτης.

Τα διαγραφέντα

Το ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα συμβεβλημένων τα πλοία:

- "Περίανδρος", με σημαία Μάλτας, 16.250 τον. γκρόζ, από 1.3.94, λόγω λήξης της σύμβασης.

- "Πράιμ Βιού", παναμαϊκό, 1.600 τον. γκρόζ, από 18.3.94, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

- "Πράιμ Βέλβετ", παναμαϊκό, 1.000 τον. γκρόζ, από 18.3.94, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

- "Σαντορίνη", με σημαία Μάλτας, 1.384 τον. γκρόζ, από 1.3.94, λόγω πωλήσεως.

- "Βένους", με σημαία Μάλτας, 1.516 τον. γκρόζ, από 31.12.93, λόγω μη ναυτολόγησης Ελλήνων ναυτικών.

- "Ανδρος Αντάρες", λιβεριανό, 115.135 τον. γκρόζ, από 3.4.94, λόγω πωλήσεως.

• Στις 30.4.94 τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία ανέρχονταν σε 148, συνολικής χωρητικότητας 2.461.166 τον. γκρόζ.

Εκδήλωση της HELMEPA για τα Ποσειδώνια '94

Στον ανανεωμένο χώρο της μόνης Εκθεσης της Ελληνικής Ενωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, πραγματοποιήθηκε νωρίς το απόγευμα της Δευτέρας 6 Ιουνίου, λίγες ώρες πριν την επίσημη έναρξη των φετινών Ποσειδωνίων, μία φιλική συγκέντρωση των μελών της και πολλών προσωπικότητων από το χώρο της διεθνούς ναυτιλίας που βρίσκονταν στον Πειραιά.

Τους παρευρεθέντες προσφώνησαν ο γενικός γραμματέας του Ι-ΜΟ κ. Γουίλλιαμ Ο' Νήλ, ο ιδρυτής και επίτιμος πρόεδρος της HELMEPA κ. Γιώργος Π. Λιβανός και ο σημερινός πρόεδρός της και γεν. γραμματέας της ΠΙΝΟ κ. Γιάννης Χαλάς.

Ο κ. Νήλ δήλωσε για μία ακόμη φορά πόσο ευτυχής είναι που βρίσκεται στην έδρα της Ενωσης που είναι πρωτοποριακό παράδειγμα ανθρώπινης συνεργασίας για την εθελοντική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ ο κ. Χαλάς σημείωσε ότι η ψυχή του Ελληνα ναυτιλλόμενου, ναυτικού ή πλοιοκτήτη, είναι άρρηκτα δεμένη με τη θάλασσα.

Με σεβασμό προς το στοιχείο που μας παρέχει τα προς το ζην - και πολλές φορές το ευ ζην - και συναίσθηση των ευθυνών μας όλο το Διοικητικό Συμβούλιο έχει σαν οδηγό του την εθελοντική δέσμευση των ιδρυτών της HELMEPA για την εξασφάλιση ενός καλύτερου μέλλοντος για τα παιδιά μας.

Οι ελπίδες μας συνέχισε ο κ. Χαλάς, προέρχονται από την πίστη ότι μέρα με τη μέρα η παγκόσμια κοινότητα αναγνωρίζει όλο και πιο πολύ τη σημασία του περιβάλλοντος και την ανάγκη της ενεργοποίησης του ανθρώπινου παράγοντα για την προστασία του.

Ο κ. Χαλάς σημείωσε εύστοχα εξάλλου ότι: "χθές 5 Ιουνίου, τιμήθηκε το περιβάλλον με την καθιερωμένη από τα Ηνωμένα Έθνη

"Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος". Το μήνυμά της ημέρας θα πρέπει να είναι ότι κατανοούμε την ευθύνη μας ως άνθρωποι να διασώσουμε το περιβάλλον για τις επόμενες γενιές, με ενότητα και συνεργασία.

Τα περιβαλλοντικά προβλήματα μπορούν να ενώσουν την ανθρωπότητα - μπορούν να αποτελέσουν την κινητήρια δύναμη προς την επιβίωση μέσα σ' ένα κλίμα παγκόσμιας ειρήνης και ευημερίας", κατέληξε ο πρόεδρος της HELMEPA.

Επαφές του προεδρείου της Ε.Ε.Ε. με ξένους ναυτιλιακούς αξιωματούχους

Στα πλαίσια της επίσκεψης στην Ελλάδα αξιωματούχων ξένων χωρών με αφορμή τα φετινά Ποσειδώνια, ο πρόεδρος της Ενωσης Εφοπλιστών κ. Γιάννης Γκούμας συναντήθηκε στις 7 Ιουνίου στα γραφεία της Ενώσεως, με τον υπουργό Μεταφορών των νήσων Μπαχάμας κ. Arlington Butler συνοδευόμενο από την νηολόγιο της χώρας αυτής κυρία J. Francis.

Συζητήθηκαν θέματα της διεθνούς ναυτιλίας και κοινού ενδιαφέροντος.

Επίσης ιδιαίτερη συνάντηση είχε την ίδια ημέρα ο αντιπρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννης Λύρας με τον υπουργό Συγκοινωνιών και Εργων της Κύπρου κ. Α. Αβραμίδη, κατά την οποία ανταλλάγησαν απόψεις για την πορεία των ναυτιλιακών των δύο χωρών και εξετάστηκαν θέματα των μεταξύ τους ναυτιλιακών σχέσεων.

Ο Πρόεδρος των ΗΠΑ προσκεκλημένος της Ναυτιλιακής Λέσχης

Το μεσημέρι της Πέμπτης 23 Ιουνίου, στο πλαίσιο των Γευμάτων Εργασίας που διοργανώνει η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, προσκεκλημένος ομιλητής είναι ο Πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών στην Ελλάδα, κ. Thomas Niles, με θέμα τις Ελληνοαμερικανικές Σχέσεις.

Δρομολογήθηκε το οχηματαγωγό "Ιόνιαν Στάρ"

Αρχισαν στις 15 Ιουνίου τα τακτικά δρομολόγια του επιβατηγού - οχηματαγωγού "Ιόνιαν Στάρ" της Στρίντζης Λάινς, το οποίο θα συν-

δέει δύο φορές την εβδομάδα - από Πάτρα κάθε Τετάρτη και Κυριακή και από Αγκώνα κάθε Τρίτη και Παρασκευή - την Ελλάδα με την Ι-ταλία με ενδιάμεσο σταθμό στην Ηγουμενίτσα.

Το "Ιόνιαν Στάρ" 12.500 τον. γκρός, έχει μεταφορική ικαότητα 830 επιβατών και 900 Ι.Χ. αυτοκινήτων ή 120 μεγάλων φορτηγών και ταξιδεύει με ταχύτητα περί των 19 κόμβων.

Το πλοίο είναι τελείως αυτοματοποιημένο με πλήρωμα περί των 20 ανδρών και διαθέτει σταθερωτήρες και προπέλα ελιγμών, είναι πλήρως κλιματιζόμενο, διαθέτει εστιατόριο self service, κατάστημα Duty Free, Cinema, Bars και άλλους κοινόχρηστους χώρους για τους επιβάτες

Προαγωγές και τοποθετήσεις αξιωματικών

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης έγιναν οι παρακάτω προαγωγές Αξιωματικών του Λ.Σ.:

- Στον βαθμό του πλωτάρχη, οι υποπλοίαρχοι Γώγος Παντ. και Κοτλίδας Αθ.

- Στον βαθμό του υποπλοίαρχου οι ανθ/ρχοι Κάτσαρης Ν., Παπαδάκος Μιχ., Παναγίδης Αντ., Μωρογιάννης Αρ., Κοντοβάς Γρ., Μάγειρας Δ., Ζερβούλης Σ., Λενέτης Π., Μαρκάκης Στ., Φλογέρας Β., Μπάβος Κ., Φαιτάκης Νικ., Δραγουμάνος Π., Γεωργακάκος Γ., Ζερβομπεάκος Αν., Πάνταλος Εμμ., Μπολμάτης Τρ., Καραμουνάρης Αθ., Δούλης Χρ., Μαλλιάρης Γ., Ψαράκης Μιχ., Μακροδήμητρας Β., Ταμπάκης Γ., Κάβουρας Στ. και Καραχάλιος Ι.

Με διαταγή του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεωργίου Κατσιφάρα έγιναν οι παρακάτω τοποθετήσεις αξιωματικών Λ.Σ.:

Επίσης, ορκίσθηκαν στις 18/3 στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων οι 23 νέοι σημαιοφόροι του Λιμενικού Σώματος.

Στην τελετή παρέστη ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεώργιος Κατσιφάρας, ο οποίος με ομιλία του, συνεχάρη τους νέους αξιωματικούς και εν συνεχεία επέδωσε τα ξίφη, συνοδευόμενος από τον Γενικό Γραμματέα κ. Αλέξανδρο Γουλιέλμο και την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος.

Οι 23 νέοι σημαιοφόροι που αποφοίτησαν από την Σχολή Ναυτικών Δοκίμων είναι: Βόμβας Εμμ., Κουρουνιώτης Ι., Καλύβας Ευστ., Ισάκογλου Νικ., Αλεξανδράκης Γ., Πάγκαλος Μιχ., Κοντραφούρης Χαρ., Ροδόπουλος Ι., Σκευοφύλαξ Ν., Καραστέργιος Ν., Μπουρνιάς Χαρ., Καραγεώργος Γ., Σαραντάκος Ν., Στούπας Δ., Αργυράκης Ι., Καραγάτσος Κων., Μεταξάς Αλκ., Τσιάλος Θωμάς, Περήφανος Κων., Τσελίκης Αλ., Μακρήκης Γ., Μποτίνης Παν. και Κοροντζής Τρύφ.

Συνέδριο Φασματοσκοπίας στον Καναδά

Μεταξύ 8-10 Αυγούστου 1994 θα λάβει χώρα στο Χάλιφαξ του Καναδά το 40ο Διεθνές Συνέδριο Φασματοσκοπίας. Από Ελληνικής Πλευράς θα συμμετάσχει η επίκουρος καθηγήτρια του ΕΜΠ κ. Μαρία Οξενκιούν - Πετροπούλου, ο καθηγητής του ΚΕΣΕΝ Πλοίαρχων και πλοίαρχος ΕΝ κ. Αθανάσιος Γιαννάκης και διδάκτωρ του τεχνικού πανεπιστημίου του Βερολίνου και πρώην ερευνητής του ερευνητικού κέντρου "Δημόκριτος" κ. Κλάουζ Οξενκιούν.

Θέμα συμμετοχής, "Η Χρήση των Πολυμερών Οργανοκασσιτερίκων Υφαλοχρωμάτων (ΤΒΤ) και η Επίπτωσή τους στο Θαλάσσιο Περιβάλλον". Την εργασία θα παρουσιάσει η προσκεκλημένη ομιλήτρια του Συνεδρίου κ. Μαρία Οξενκιούν - Πετροπούλου.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος το ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά το μήνα Μάρτιο 1994 ανήλθε σε 164 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ έναντι 167,7 εκατ. δολ. ΗΠΑ του αντίστοιχου μηνός Μαρτίου 1993, σημειώνοντας μείωση 2,2%.

Γενικότερα κατά το 3μηνο Ιανουαρίου - Μαρτίου '94 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 405 εκατομμύρια δολάρια έναντι 423,2 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ του αντίστοιχου τριμήνου 1993 σημειώνοντας μείωση 4,3%.

Από συγκριτική μελέτη των μεγεθών του εισρευσαντος ναυτιλιακού συναλλάγματος προκύπτει ότι κατά το τελευταίο 12μηνο Απριλίου 1993 - Μαρτίου 1994 εισήχθησαν και δραχμοποιήθηκαν 2.020 ε-

κατομ. δολάρια ΗΠΑ περίπου 1955 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ της αντίστοιχης δωδεκάμηνης περιόδου Απριλίου 1992 - Μαρτίου 1993 σημειώνοντας αύξηση 3,2% περίπου.

Κυρώθηκε η ΣΣΕ Ρυμουλκών

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεωργίου Κατσιφάρα, κυρώθηκε η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Πληρωμάτων Ρυμουλκών Βιομηχανικών Επιχειρήσεων.

Η ισχύς της παραπάνω Συλλογικής Σύμβασης αρχίζει από τις 1.1.94.

Η παράνομη είσοδος αλλοδαπών ναυτικών

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Δημόσιας Τάξης και Εμπορικής Ναυτιλίας που προωθήθηκε για δημοσίευση στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως προβλέπεται κατάθεση εγγυητικής επιστολής από τον Πλοίαρχο, Ναυτικό Πράκτορα ή Πλοιοκτήτη πλοίου που βρίσκεται στην Ελληνική επικράτεια ύψους 500.000 δρχ. για κάθε αλλοδαπό ναυτικό που εγκαταλείπει το πλοίο και εισέρχεται παράνομα στη χώρα.

Με την ίδια απόφαση παρέχεται η δυνατότητα στη Λιμενική Αρχή να απαγορεύσει τον απόπλου του πλοίου μέχρι κατάθεσης της εγγυητικής επιστολής.

Σημειώνεται ότι το ποσό της εγγυητικής επιστολής καταπίπτει υπέρ του Δημοσίου εάν οι παράνομα εισελθόντες στη χώρα αλλοδαποί δεν ανευρεθούν εντός διμήνου.

Περιβαλλοντική έκθεση της HELMEPA σε αρματογωγό του Π.Ν.

Η φετεινή Ναυτική Εβδομάδα είναι η έκταση μετά την ίδρυση της HELMEPA και στα πλαίσια των εορτασμών το Πολεμικό Ναυτικό θα διαθέσει στη HELMEPA αρματογωγό του για να φιλοξενήσει την Κινητή Περιβαλλοντική της Εκθεσης. Φέτος το αρματογωγό θα επισκεφθεί τη Μακεδονία και τη Θράκη.

Την Εκθεση της HELMEPA πάνω στο πολεμικό πλοίο θα εγκαταστήσει

ο Νομάρχης Εβρου στις 26 Ιουνίου στην Αλεξανδρούπολη, και ο Νομάρχης Καβάλας στις 30 Ιουνίου. Κατά τα εγκαίνια στην Αλεξανδρούπολη θα βραβευσθούν 12 μαθητές του Νομού Εβρου για τις καλύτερες εκθέσεις με θέμα "Ελληνικές Θάλασσες".

Το αρματαγωγό θα παραμείνει στην Αλεξανδρούπολη από 26 μέχρι 29 Ιουνίου, ενώ στην Καβάλα από 30 Ιουνίου, έως 4 Ιουλίου και η Εκθεση θα λειτουργεί καθημερινά, πρωί και απόγευμα.

Η HELMEPA θα έχει τη δυνατότητα να προβάλει τη σημασία της "Παιδικής HELMEPA" με τη βοήθεια των μελών των 11 Ομάδων της που λειτουργούν και στους δύο Νομούς.

Επίσης η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος ευχαριστεί το Πολεμικό Ναυτικό, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τις τοπικές Αρχές για τη συνδρομή και τη συνεργασία τους. Ακόμη, το Εταιρικό Μέλος της, Εταιρία Πετρελαίων Βορείου Αιγαίου (Ν.Α.Ρ.Ε.), για την οικονομική κάλυψη των εκδηλώσεων στην Καβάλα.

Παραδόθηκε το αρματαγωγό "Σάμος"

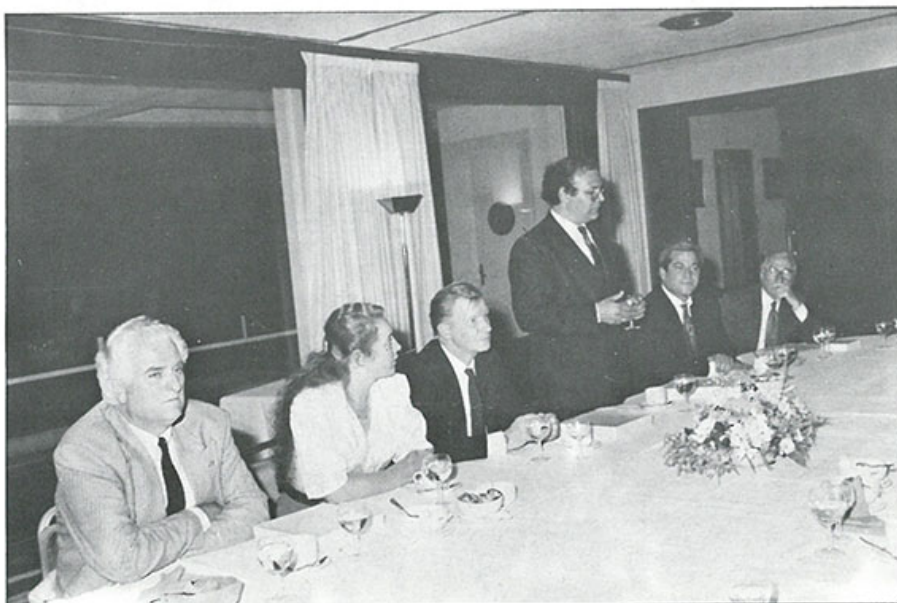
Στα τέλη Μαΐου παραδόθηκε από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας στο Πολεμικό Ναυτικό το αρματαγωγό "Σάμος", το πρώτο αρματαγωγό του Πολεμικού Ναυτικού, που σχεδιάστηκε εξ ολοκλήρου από Ελληνες ναυπηγούς και κατασκευάστηκε εξ ολοκλήρου σε ελληνικό ναυπηγείο, παρουσιάζοντας μάλιστα τεχνολογικές πρωτοτυπίες που θα μπορούσαν να το κατατάξουν στην πρωτοπορία των αντίστοιχων πλοίων διεθνών.

Αυξάνεται ο αριθμός των εισαγομένων στις ΑΔΣΕΝ

Με κοινή απόφαση των υπουργών Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρα και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Δ. Φατούρου τροποποιήθηκαν τα ποσοστά εισαγωγής υποψηφίων στις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ) ανάλογα με την προέλευσή τους και καθορίζονται από το εκπαιδευτικό έτος 1994-95 ως εξής:

- Πρώτη κατηγορία (υποψήφιοι προερχόμενοι από Δημόσια ή Τεχνικά Λύκεια 20%).

Ολοκληρώθηκε η επίσκεψη του Δημάρχου της πόλης Αρχάγγελου Ρωσίας στον Πειραιά



Από τον αποχαιρετιστήριο δείπνο που παρέθεσε προς τιμήν του κυρίου Βλάσωφ, η Διοίκηση του ομίλου επιχειρήσεων Transways στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος.

Στα αριστερά του Δημάρχου Πειραιώς, που είναι όρθιος, εικονίζεται ο κύριος Β. Βλάσωφ, Δήμαρχος του Αρχάγγελου Ρωσίας, η διερμηνέας και ο Γεώργιος Πρασιανάκης, πρόεδρος του ΟΛΠ, δεξιά του Δημάρχου ο Μιχ. Αδαμαντιάδης, διευθυντής του ομίλου επιχειρήσεων Transways και ο Δημ. Βλάχος, αντιπρόεδρος του ΕΒΕΠ.

Με επιτυχία στέφθηκε η πρόσφατη επίσκεψη του Δημάρχου του Αρχάγγελου Ρωσίας Βλάσωφ Βαλεντίν στη πόλη μας, την οποία επισκέφθηκε ύστερα από πρόσκληση του Δημάρχου Πειραιώς, κ. Στέλιου Λογοθέτη και του ομίλου επιχειρήσεων Transways, που διευθύνει ο κύριος Μιχάλης Αδαμαντιάδης.

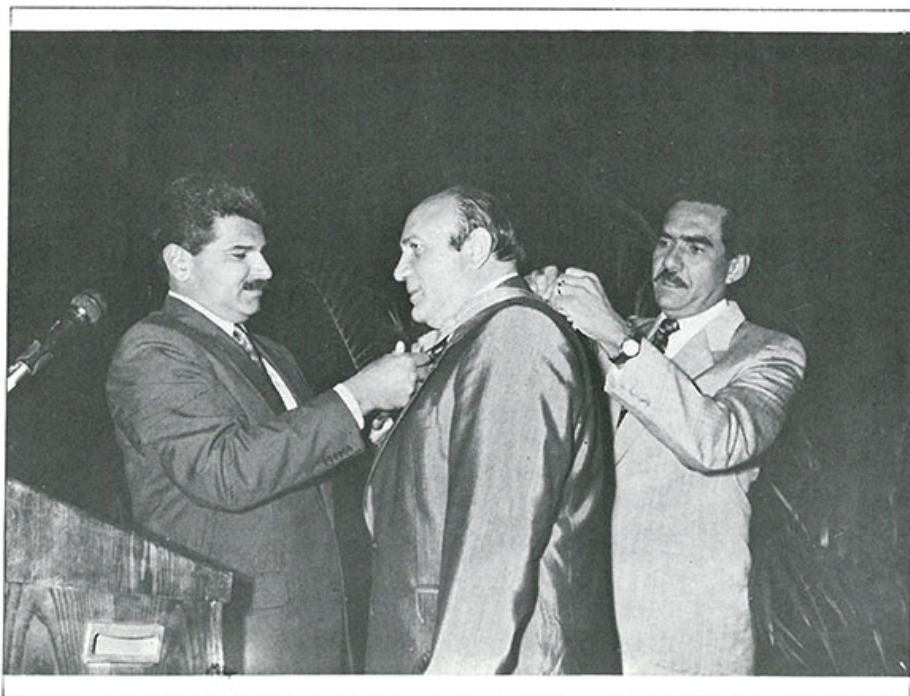
Ο Β. Βλάσωφ, που είναι ο πρώτος Δήμαρχος του Αρχάγγελου που επισκέπτεται τον Πειραιά, μετέφερε στον Πειραικό λαό τα αισθήματα αγάπης των κατοίκων της πόλης του και το μεγάλο ενδιαφέρον τους για σύσφιξη των σχέσεων των δύο πόλεων, οι οποίες πέρα από τους ιστορικούς και θρησκευτικούς δεσμούς, συνδέονται και με την τακτική ναυτιλιακή γραμμή μεταφοράς εμπορευμάτων που λειτουργεί σε συνεργασία της Ρωσικής ναυτιλιακής εταιρίας του Αρχάγγελου "Northern Shipping Co." και της Ελληνικής μεταφορικής εταιρίας "Transways" του Πειραιώς.

Οι δύο Δήμαρχοι αλληλοενημερώθηκαν για τις δραστηριότητες, τα προβλήματα και τις προοπτικές των δήμων τους και συμφώνησαν να συνεργαστούν για

την ανάπτυξη πολιτιστικών και οικονομικών σχέσεων μεταξύ τους, ανταλλάσσοντας επισκέψεις, οργανώνοντας εκθέσεις, συμμετέχοντας σε κοινά επιστημονικά και αναπτυξιακά προγράμματα, διοργανώνοντας ημέρα Ελληνικού και Ρωσικού πολιτισμού στις δύο πόλεις κ.α. Για την καλύτερη υλοποίηση των συμφωνηθέντων, αποφάσισαν την αδελφοποίηση των πόλεων του Αρχάγγελου και του Πειραιά, απόφαση η οποία προωθείται για επικύρωση, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από την οικεία νομοθεσία των χωρών τους.

Είναι χαρακτηριστικό της ιδιαίτερης σημασίας που προσλαμβάνει η επίσκεψη του κυρίου Βλάσωφ στον Πειραιά, ότι ο Αρχάγγελος πέραν του σημαντικού ρόλου που διαδραματίζει για την διέλευση μέσω του λιμένος του, ελληνικών εξαγωγικών εμπορευμάτων με προορισμό τη Ρωσία και άλλες χώρες της Κοινοπολιτείας, διαθέτει και μεγάλο φυσικό πλοίο σε πρώτες ύλες και άλλα αγαθά, ενώ έχει ανάγκη από ένα μεγάλο μέρος καταναλωτικών αγαθών, τα οποία εισάγει σχεδόν καθ' ολοκληρίαν.

Παρασημοφόρηση του Προξένου του Παναμά



Με την ευκαιρία των Ποσειδωνίων και της επίσκεψης στην χώρα μας αντιπροσωπείας της Κυβερνήσεως του Παναμά, ο Πρόξενος του Παναμά κ. Κωνσταντίνος Ματαράγκας, παρέθεσε δεξίωση στις 8 Ιουνίου στο ξενοδοχείο Intercontinental, προς τιμήν του κ. Jose Raul Mulino υπουργούς Εξωτερικών του Παναμά, της κ. Victoria Garibaldo διευθύντρια Γενικής Διευθύνσεως Προξενείων και Πλοίων, η κ. Patricia Martin διευθύντρια Παρασημοφόρηση του Προξένου του Παναμά.

Με την ευκαιρία των Ποσειδωνίων και της επίσκεψης στην χώρα μας αντιπροσωπείας της Κυβερνήσεως του Παναμά, ο Πρόξενος του Παναμά κ. Κωνσταντίνος Ματαράγκας, παρέθεσε δεξίωση στις 8 Ιουνίου στο ξενοδοχείο Intercontinental, προς τιμήν του κ. Jose Raul Mulino υπουργούς Εξωτερικών του Παναμά, της κ.

Victoria Garibaldo διευθύντρια Γενικής Διευθύνσεως Προξενείων και Πλοίων, η κ. Patricia Martin διευθύντρια του τμήματος Ναυτικής Ασφάλειας και άλλων μέλη της αντιπροσωπείας.

Σε ειδική τελετή, ο Υπουργός Εξωτερικών κ. Jose Raul Mulino, εξ ονόματος του Προέδρου της Δημοκρατίας του Παναμά, παρασημοφόρησε τον Πρόξενο κ. Κωνσταντίνο Ματαράγκα με το παράσημο του Manuel Amador Guerrero το οποίο είναι ύψιστη τιμή και διάκριση, και απονέμεται συνήθως σε αρχηγούς κρατών, για την προσφορά του στην ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας του Παναμά.

Στην δεξίωση παρεβρέθησαν πολλοί ναυτιλιακοί παράγοντες, πλοιοκτήτες, δικηγόροι εξειδικευμένοι σε ναυτιλιακά θέματα, διευθυντές Τραπεζών.

• Δεύτερη Κατηγορία (υποψήφιοι προερχόμενοι από Α' Δέσμη Γεν. Εξετάσεων) 35%.

• Τρίτη Κατηγορία (υποψήφιοι προερχόμενοι από Β' Δέσμη Γεν. Εξετάσεων) 7%.

• Τέταρτη Κατηγορία (υποψήφιοι προερχόμενοι από Δ' Δέσμη Γεν. Εξετάσεων). 18%.

• Πέμπτη Κατηγορία (υποψήφιοι προερχόμενοι από Γ' Δέσμη Γεν. Εξετάσεων) 2%.

• Εκτη Κατηγορία (Λοιπών Προελεύσεων) 18%.

Τα αντίστοιχα ποσοστά για το εκπαιδευτικό έτος 1993/94 ήταν 20%, 20%, 10%, 24%, 2% και 24%.

Επίσης με την ίδια απόφαση καταργείται από το εκπαιδευτικό ε-

τος 1995-96 η κατά προτεραιότητα επιλογή υποψηφίων που έχουν εξαμηνιαία θαλάσσια υπηρεσία.

Εξελέγη το νέο Δ.Σ. της Διεθνούς Ναυτικής Ενωσης

Συγκροτήθηκε σε σώμα η νέα Διοίκηση της Διεθνούς Ναυτικής Ενωσης για τα επόμενα τρία χρόνια η οποία αποτελείται από τους εξής:

Δημήτριος Θεοδωρίκας πρόεδρος, Ηλίας Βάθης αντιπρόεδρος, Γεώργιος Αθ. Καλλίτσης γενικός γραμματέας, Σπυρίδων Αγγελόπουλος ταμίας, Δημήτριος Αγγελόπουλος, Χρήστος Αλογοσκούφης, Δημοσθένης Γιαννόπουλος, Νικόλαος Τραυλός και Σπυρίδων Τσιαντούλας, μέλη.

Παρακάμπνουν τα Στενά με πετρελαιοαγωγό μέσω Βουλγαρίας

Μετά την αρνητική θέση του ΙΜΟ στις πρόσφατες πιεστικές προτάσεις της Τουρκίας, να απαγορεύσει την διέλευση μεγάλων δεξαμενοπλοίων από τα Στενά του Βοσπόρου, προφασιζόμενη τον κίνδυνο οικολογικής καταστροφής από ενδεχόμενη σύγκρουση, μία νέα πρόταση αναμένεται να μειώσει ακόμα περισσότερο τον κίνδυνο της διακοπής της ροής πετρελαίου από το Εύξεινο Πόντο προς τις ανοικτές θάλασσες.

Πρόκειται για συμφωνία Ελληνικών και Ρωσικών συμφερόντων για την χρηματοδότηση της κατασκευής πετρελαιοαγωγού μήκους 300 χιλιομέτρων που θα μεταφέρει πετρέλαιο από το Βουλγαρικό λιμάνι Μπουργκάς στην Αλεξανδρούπολη. Ακόμα στο σχέδιο περιλαμβάνεται η κατασκευή μεγάλων δεξαμενών αποθήκευσης στα δύο λιμάνια.

Η μεταφερόμενη ποσότητα πετρελαίου υπολογίζεται σε 40 εκατ. τον. ετησίως και το κόστος κατασκευής του έργου θα φτάσει τα 700 - 800 εκατ. δολάρια, θα έχει δε ολοκληρωθεί μέχρι το 1998.

Στο μεγαλεπήβολο αυτό σχέδιο συμμετέχουν η Ελληνορωσική εταιρία "Prometheus" (στην οποία συμμετέχουν η ρωσική εταιρία Gas Export και ο Όμιλος Κοπελούζου), ο όμιλος Λάτση η ρωσική εταιρία διαχείρισης φυσικού αερίου Gas Prom, η εθνική ρωσική εταιρία πετρελαίου, ενώ συζητείται η συμ-

μετοχή της ΔΕΠ και της αντίστοιχης Βουλγαρικής εταιρίας πετρελαίου.

Το πετρέλαιο θα μεταφέρεται από το ρωσικό λιμάνι του Νοβοροσίσκ με πετρελαιοφόρα στο Μπουργκάς και μέσω του αγωγού στην Αλεξανδρούπολη, η οποία αναμένεται να εξελιχθεί στο μεγαλύτερο πετρελαιοεξαγωγικό λιμάνι της χώρας.

Με την κατασκευή αυτού του συστήματος συνδυασμένης μεταφοράς απελευθερώνεται η ροή ρωσικού πετρελαίου προς την Ευρωπαϊκή αγορά και αντιμετωπίζονται επιτυχώς οι προσπάθειες της Τουρκίας να επιβάλει περιορισμούς στην διακίνηση πετρελαίου μέσω των Στενών, με απώτερο σκοπό τη χρησιμοποίηση αγωγού που θα διατρέχει το έδαφός της και θα καταλήγει σε Μεσογειακό λιμάνι.

Τα προσόντα υποψηφίων πλοιάρχων

Σε ενιαίο κείμενο πλέον, περιλαμβάνονται οι διατάξεις που αφορούν τα ειδικά προσόντα υποψηφίων για την απόκτηση διπλωμάτων πλοιάρχων, μηχανικών Α, Β, Γ Τάξης εμπορικού ναυτικού και ραδιοτηλεγραφητών, α, β, γ τάξης εμπορικού ναυτικού.

Το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα 89/94 δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 67Α/28.4.94).

Επίσης, με το ίδιο Προεδρικό Διάταγμα, καθιερώνεται ισόχρονη 24μηνια θαλάσσια υπηρεσία, για την απόκτηση διπλώματος πλοιάρχου γ' τάξης, από τους απόφοιτους Λυκείων του ΥΕΝ και Λυκείων Ναυτικής κατεύθυνσης του ΥΠΕΠ-Θ, λόγω της εναρμόνισης των ωρολόγιων προγραμμάτων τους.

Τα Πιστοποιητικά Χρηματικής Ευθύνης

Τις αντιδράσεις της Διεθνούς Ένωσης Ανεξαρτήτων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Intertanko) προκαλεί η απόφαση της Αμερικανικής Ακτοφυλακής να προωθήσει στο Λευκό Οίκο, για κύρωση απόφαση η οποία προβλέπει την κωδικοποίηση και την εφαρμογή του Πιστοποιητικού Χρηματικής Ευθύνης (CORF), που προβλέπεται από την αμερικανική αντιρροπτική νομοθεσία "Ο.Ρ.Α. '90".

Εκδήλωση της Casco Marine Coatings



Στιγμιότυπο από την εκδήλωση της Εταιρίας Casco Marine Coatings (Hellas) κατά τη διάρκεια των Ποσειδωνίων '94.

Ο κ. Linde της εταιρίας Wilkens υποδέχεται τον Καπτάν Παναγιώτη Τσάκο, και δεξιότερα παραβρίσκεται ο κ. Θ. Κασσελάκης.

Casco Marine Coatings είναι η νέα επωνυμία της εταιρίας IMCO- Hellas, που διευθύνει ο κ. Κασσελάκης και εκπροσωπεί τα γνωστά ναυτιλιακά χρώματα Kansai, Wilkens, Kemira και τα προϊόντα των θυγατρικών τους εταιριών.

Αναδιάργανση του Δ.Σ. της Δ.Α.Ν.Ε.

Με στόχο την επιτυχή και αποτελεσματική αντιμετώπιση των νέων συνθηκών που δημιουργούνται στο χώρο της επιβατηγού ναυτιλίας, το διοικητικό συμβούλιο της Δωδεκανησιακής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρίας Δ.Α.Ν.Ε., αποφάσισε την αναδιοργάνωση της διοικήσεως της ως εξής:

Ο Πρόεδρος κ. Ε. Σολούνιας και ο αντιπρόεδρος κ. Γ. Καραγιάννης, διατηρούν τις αρμοδιότητες του προέδρου και αντιπροέδρου του διοικητικού συμβουλίου συνεχίζοντας την εναρχόλησή τους με τα μεγάλα και σοβαρά θέματα της εταιρίας.

Ο κ. Κωνσταντίνος Γαλανόπουλος, τέως γενικός διευθυντής της εταιρίας Μ.Α. Καραγεώργη, αναλαμβάνει εντεταλμένος διευθυντής παρά τη Διοίκησι με έδρα τον Πειραιά, ενώ ο κ. Αντώνης Γεωργιάδης, αναπληρωτής γενικός διευθυντής μέχρι σήμερα, αναλαμβάνει γενικός διευθυντής της εταιρίας με έδρα τη Ρόδο.

Ακόμη οι κ. Εμμ. Διακομανώλης, αναλαμβάνει βοηθός γενικός διευθυντής με έδρα την Ρόδο και Νικ. Μπέσης, στέλεχος του Ινστιτούτου Οικονομικών Ερευνών του Συνδέσμου Ελληνικών Βιομηχανιών, αναλαμβάνει υπεύθυνος του τμήματος Μελετών.

Ο νέος πρόεδρος της "Intertanko" κ. Μάιλς Κουλουκούνης και ο αποχωρών πρόεδρος της Ένωσης κ. Ανδρέας Κ. Ού-

γκλαντ, κάλεσαν τον κ. Ντάνα Μάρσαλ σύμβουλο του αντιπροέδρου των ΗΠΑ κ. Αλ. Γκόρ και υπεύθυνου για διεθνή οικονομικά

θέματα την κυβέρνηση Κλίντον, να επιδείξει ιδιαίτερη ευαισθησία σε ό,τι αφορά τα πιστοποιητικά "CORF".

Ηδη στελέχη της "Intertanko" συναντήθηκαν με τον κ. Μάρσαλ, στην Ουάσιγκτον, μετά το πέρας των εργασιών του γενικού συμβουλίου της Ένωσης και του επισήμαναν ότι θα πρέπει, η κυβέρνηση των ΗΠΑ, να μεταβάλλει τη στάση της προς τα εμπορικά πλοία που διατηρούν εμπορικούς δεσμούς με την Αμερική, προκειμένου να μην υπάρξει επιβάρυνση των προϊόντων που φθάνουν διά θαλάσσης στην αγορά ΗΠΑ, την οποία τελικά θα πρέπει να καλύψουν οι καταναλωτές.

Επίσης υπογράμμισαν προς τον κ. Μάρσαλ ότι το παρόν σύστημα που υπάρχει για την ασφάλιση των εμπορικών πλοίων σε περιπτώσεις θαλασσίας ρύπανσης, λειτουργεί ικανοποιητικά και πρόσθεσαν ότι οι Ομίλοι Προστασίας και Αποζημίωσης, καλύπτουν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τους κινδύνους από θαλάσσιες ρυπάνσεις, ενώ η εμπειρία που διαθέτουν επί των θεμάτων αυτών, είναι μεγαλύτερη των 100 ετών.

Τόσο ο κ. Κουλουκουντής, όσο και ο κ. Ούγκλαντ, προειδοποίησαν ότι η Αμερικανική Ακτοφυλακή εφάρμοζε επιμείνει να προωθήσει το πιστοποιητικό "CORF", ως ένα επιπρόσθετο μέτρο κάλυψης σε περιπτώσεις ρύπανσης, τότε θα επανεξετάσουν τη στάση τους, σ' ό,τι αφορά την παροχή ασφάλειας που θα καλύπτει τα εμπορικά πλοία που θα προσεγγίζουν τις ΗΠΑ.

Τόνισαν δε ότι με τον τρόπο αυτό, το παρόν σύστημα ασφάλισης, θα αντικατασταθεί από ένα άλλο σύστημα άγνωστης εγκυρότητας

και άγνωστης απόδοσης, το οποίο το μόνο που μπορεί να εξασφαλίσει είναι την αύξηση του κόστους του πετρελαίου.

Νέα ναυτικά φυλλάδια

Τον περασμένο μήνα, σύμφωνα με ανακοίνωση του υπουργείου Ναυτιλίας, οι αρμόδιες υπηρεσίες του και οι Λιμενικές Αρχές της χώρας, εξέδωσαν 376 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η Σχολή Πυροσβεστικών Μακεδονίας

Όπως έγινε γνωστό από τη Δημοσία Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων Μακεδονίας κατά το μήνα Απρίλιο, αποφοίτησαν 43 ναυτικοί.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΟΔΗΓΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

(P.R. CHINA PORTS GUIDE)

Κυκλοφορεί σε δεύτερη έκδοση ο χρήσιμος οδηγός για τα λιμάνια της Κίνας που εξέδωσε η εταιρία World Marine Corporation, γνωστή από τη δραστηριότητά της στην εξυπηρέτηση πλοίων που προσεγγίζουν και στα λιμάνια της Κίνας.

Η World Marine, μέσω της θυγατρικής εταιρίας του Χόγκ Κόγκ World Marine Shipping Ltd. και γραφείων που την αντιπροσωπεύουν στη Σαγκάη και σε άλλα λιμάνια της Κίνας προσφέρει με επιτυχία υπηρεσίες εξυπηρέτησης πλοίων και ναυλωτών από το 1989.

25 ΧΡΟΝΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ

Ασφαλώς πολλοί θα είναι εκείνοι από τα μέλη της Ναυτιλιακής Λέσχης και τους φίλους της που θα θυμούνται τα πρώτα δύσκολα βήματά της στον Πειραικό ναυτιλιακό περίγυρο και τα σκαμπανεβάσματα στα "ηρωικά" εκείνα χρόνια. Πολλοί όμως θα είναι και εκείνοι που την γνώρισαν στα κατοπινά καλά της χρόνια και που όλοι μαζί πια, παλιό και νέοι παρακολούθησαν την ανοδική της πορεία που την έφερε στο σημερινό της επίπεδο για το οποίο ασφαλώς όλοι συμβάλαμε και είμαστε υπερήφανοι.

Φυλλομετρώντας τον πανηγυρικό τόμο που εκδόθηκε για τα 25 χρόνια της ιστορίας της, οι παλιοί θα ξαναθυμηθούν μέρες της ναυτιλίας των τελευταίων εικοσιπέντε χρόνων και οι νεώτεροι θα μάθουν πως εξελίχθηκε το Πειραικό City.

Εκτός από το χρονικό της ζωής της Λέσχης στην εικοσιπενταετία που πέρασε, η έκδοση πλουτίζεται και από μελέτες εκλεκτών συνεργατών όπως εκείνες στα "Αναζητήση του Χρόνου" του κ. Ν. Μάτσα, την "Ιστορία της Ελληνικής Ναυτιλίας" του Σπύρου Μ. Πολέμη, την "Ελληνική Ναυτική Παράδοση" του κ. Βασίλη Κούτση και την τελευταία στατιστική μελέτη του Δρ. Νίκου Μικελή με τον τίτλο: "Η συνεχής αύξηση του ελληνόκτητου στόλου".

Οι μελέτες αυτές συμπληρώνονται με το Χρονικό της Λέσχης που από τις σελίδες του παρελαύνει όλη η ναυτιλιακή ζωή της εικοσιπενταετίας που είχε επίκεντρο τον Πειραιά γενικά, και τη Λέσχη ειδικότερα.

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.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Ετος	Παρατηρήσεις
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	Ελληνική	8.911	1982	Υπέστη πυρκαιά στο φορτίο και κατέπλευσε στο Βέντσιπλις στις 17/5.
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΥ	Παναμαϊκή	12.376	1975	Υπέστη εισροή υδάτων και κατέπλευσε στο Πόρτ Ντρώφιν, στις 11/6.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΜΑ	Κυπριακή	15.431	1971	Κατά την φόρτωση σιτηρών στη Κουτούμπντια, συγκρούστηκε με το τάνκερ "Chestnut Hill", στις 9/6.
ΓΟΥΙΜΕΑ	Ελληνική	34.253	1984	Κατά την προσέγγιση στο Πόρτ Τάλμποτ, έμφορτο σιδηρομεταλλεύματος, προσάραξε σε θέση 51.28.25 Β, 03.53.59 Δ, στις 4/6, και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΙΛΙΟΝ	Κυπριακή	8.016	1972	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και δήλωσε γενική α-βαρία στο Λειξόες, στις 3/6.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ	Παναμαϊκή	15.979	1977	Κατά το ταξίδι Σιγκαπούρη για Μπειλούν έμφορτο λιπασμάτων, υπέστη βλάβη στη μηχανή, σε θέση 21.14 Β, 116. 22 Α στις 5/6 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΚΕΝ ΣΑΝ	Λιβεριανή	11.956	1980	Κατά τον απόπλου από το Σαν Φραντζίσκο, υπέστη βλάβη στη μηχανή και επέστρεψε στο λιμάνι για επισκευές στις 13/6
ΤΕΝΕΔΟΣ	Κυπριακή	10.442	1977	Υπέστη βλάβη στη μηχανή ανοικτά του Σαλβαντόρ και ρυμουλκήθηκε στο Ρίο Ιανέιρο, στις 2/6.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΡΟΥΣ	Κυπριακή	6.794	1975	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στο δίαυλο του Μπ. Αίρες, στις 8/6.

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

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

21 NEW FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Οι περισσότεροι από τους ναυλομεσίτες που έλαβαν μέρος στα "Ποσειδώνια" της προηγούμενης εβδομάδας, εξέφραζαν σκεπτικισμό αναφορικά με τις τάσεις της αγοράς ξηρού φορτίου κατά τις επόμενες έξι ή οκτώ εβδομάδες και κυρίως σημείωναν την αυξανόμενη υπερπροσφορά διαθέσιμου τοννάζ στις περισσότερες περιοχές φόρτωσης.

Η δραστηριότητα στις φορτώσεις πάναμαξ στην περιοχή του Ατλαντικού υπήρξε περιορισμένη και οι ναύλοι σημείωσαν πτώση ενώ περισσότερο ισορροπημένη εμφανίζεται η προσφορά και ζήτηση στην Απώ Ανατολή.

Η ίδια ακριβώς κατάσταση εμφανίζεται και στα πλοία μεγέθους κήψαιζ, ενώ η δραστηριότητα στα χάντσαιζ είναι ικανοποιητική με τους ναύλους να διατηρούνται σταθεροί για ταξίδια από την Ευρώπη και τη Μεσόγειο για την Απώ Ανατολή και για κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό.

Ικανοποιητική δραστηριότητα παρατηρήθηκε ακόμη στη Νότια Αφρική για τα χάντσαιζ μπάλκερς με καλό εξοπλισμό, και για σκάφη μεταφοράς ξυλείας από τη Δυτική Αφρική.

Μερικές αντιπροσωπευτικές ναυλώσεις:

Σιτηρά:

- 55.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ευρώπη, δολ. 10,00, 10 ημέρες, Ιουνίου 14-25.

- 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ταϊβάν, δολ. 21,00, 10.000/4.000, τέλος Ιουνίου.

- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 20,90 με δύο λιμάνια εκφόρτωσης, 11 ημέρες, Ιουλίου 1-15.

- 25.000 τον. Ρουέν για Αλγερία, δολ. 18,00, 5.000/1.500, φόρτωση άμεση.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 150.000 τον. Πόντα ντα Μαδείρα για Φος, δολ. 4,75, 6 ημέρες, Ιουνίου 15-30.

- 140.000 τον. Κέηπ Λάμπερτ για Δουκέρκη, δολ. 9,00, 7 ημέρες, Ιουλίου 1-15.

- 110.000 τον. Τουμπαράο για Καοσιούγκ, δολ. 9,20, 40.000/28.000, Ιουνίου 16-26.

- 100.000 τον. Σεπετίμπα Τέρμιναλ για Τζουρπαίλ, δολ. 9,75, 40.000/20.000.

Γαιάνθρακες:

- 110.000 τον. Χέυ Πόιντ για Αλεξανδρέττα, δολ. 10,50, 40.000/20.000, τέλος Ιουνίου.

- 60.000 τον. Γλάντστοουν για Λισσαβώνα, δολ. 11,20, 25.000/8.500, Ιουλίου 15-30.

- 60.000 τον. Βαλτιμόρη για Μπουργκάς, δολ. 10,90, 25.000/10.000, Ιουνίου 30 - Ιουλίου 2.

Διάφορα φορτία:

- 50.000 τον. Λιπάσματα, Τάμπα για Κίνα, δολ. 21,25, ημέρες, Ιουνίου 20-28.

- 45.000 τον. βωξίτη Πόρτ Καμσάρ για Πόρτ Κόμφορτ, δολ. 6,37, Ιουνίου 16-23.

- 30.700 τον. σκράπ ΗΠΑ για Ν. Κορέα, δολ. 980.000 κατ' αποκοπή, 4.500/2.500, Ιουνίου.

- 25.000 τον. φωσφάτα Τάμπα για Δυτ. Ινδίες, δολ. 34,00, 8.000/1.500, Ιουνίου 18-25.

- 12.000 τον. πυρίτη Ελλάδα για Καλλάο, δολ. 31,00, 3.000/2.000, Ιουνίου 18-25.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ενας σημαντικός αριθμός πλοίων απασχολήθηκε με συμφωνίες χρονοναύλωσης σε ελα-

φρώς κατώτερα επίπεδα, αν και γενικώς μπορεί να ειπωθεί ότι για την εποχή του έτους, οι ακόλουθες πράξεις θεωρούνται αρκετά ικανοποιητικές.

- 69.674 τον d.w. παράδοση Ρόττερταμ άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση στην Απώ Ανατολή, δολ. 13.000 την ημέρα.

- 61.900 τον. d.w., παράδοση Βορ. Ειρηνικό Ιουνίου 15-25, ταξίδι με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 8.500 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλου υπό έρμα.

- 47.325 τον. d.w., παράδοση Νότια Αφρική τέλος Ιουνίου, ταξίδι με επαναπαράδοση Απώ Ανατολή, δολ. 12.800 την ημέρα.

- 41.250 τον. d.w., άμεση παράδοση Πασσέρο, ταξίδι με επαναπαράδοση Σιγκαπούρης/ Ιαπωνία, δολ. 12.750 την ημέρα.

- 35.453 τον. d.w., παράδοση Πασσέρο Ιουνίου 9-11, ταξίδι με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / Ιαπωνία, δολ. 12.500 την ημέρα.

- 26.110 τον. d.w., άμεση παράδοση Ρεκαλάδα, επαναπαράδοση σε Αιγυπτιακό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 8.000 την ημέρα, πλέον δολ. 80.000 για πλου υπό έρμα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά τις αυξημένες σε αριθμό ναυλώσεις μεγάλων δεξαμενοπλοίων από την περιοχή του Περσoαραβικού Κόλπου κατά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου, οι ναύλοι των VLCC's παραμένουν στα απογοητευτικά επίπεδα των WS 30-32,5 τόσο για εκφόρτωση στη Δύση όσο και στην Απώ Ανατολή.

Πάντως διαφαίνεται μία σταδιακή μείωση της ανοικτής χωρητικότητας μεγάλων δεξαμε-

νοπλοίων στην παραπάνω περιοχή, που εκτιμάται ότι θα βοηθήσει στη βελτίωση των επιπέδων των ναύλων.

Οι ναύλοι για τα Σουέζμαξ από τη Δυτική Αφρική έχουν ελαφρώς βελτιωθεί και κυμαίνονται περί τα WS 70 για εκφόρτωση Κόλπο ΗΠΑ περί τα WS 72,5, για την ακτή του Ατλαντικού και WS 75 για Αγγλία - Βορ. Ευρώπη / Μεσόγειο, ενώ οι ναύλοι των VLCC's αυξήθηκαν ελαφρά στα WS 41 για ταξίδια προς Κόλπο ΗΠΑ.

Υποτονική η κίνηση στα δεξαμενόπλοια μεγέθους Αφραμάξ στη Μεσόγειο και οι διαμεσογειικές μεταφορές των 80.000 τον. κλείνονταν στα WS 85/90. Επίσης πλοία μεταφοράς ενός εκατ. βαρελιών στη διαδρομή Μεσόγειο - Β. Ευρώπη εισέπρατταν ναύλο της τάξης των WS 72,5.

Η αγορά της Καραβικής πρόσφερε περισσότερο όγκο ζήτησης στις μεταφορές των 75.000 τόννων προς την Αμερικανική ακτή στα WS 120/130, ενώ σταθερή παρέμεινε η αγορά της Βορ. Θάλασσας στα Αφραμάξ για εσωτερικές μεταφορές στα WS 87,5/90.

Στον τομέα των καθαρών φορτίων σημειώθηκε αύξηση στην ζήτηση για χρονοναυλώσεις, ενώ στις κατά ταξίδι συμφωνίες το καλύτερο που επέτυχαν οι πλοιοκτήτες ήταν μία επανάληψη των τελευταίων επιπέδων.

Αυξημένη παρουσία ελεύθερων πρόντακτ κάρριερς αναφέρεται στον Κόλπο της Μέσης Ανατολής με τις τελευταίες μεταφορές 50-55.000 τον. για Ιαπωνία να συμφωνούνται στα επίπεδα των WS 150.

Μία τυπική μεταφορά βενζίνης για άμεση φόρτωση από τη Μεσόγειο, παρέμεινε στα WS 175 για φορτίο 25.000 τον. για τη ΒΔ Ευρώπη και τη Μεσόγειο, ενώ φορτία παρομοίου μεγέθους νάφθας πέτυχαν ελαφρώς ανώτερους ναύλους στα επίπεδα των WS 200.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

EUROPE	IFO/380	IFO/180	MDO
Rotterdam	89	93	137
Hamburg	94	98	145
Great Belt	934	98	153
Le Havre	950	100	175
Falmouth	973	102	179
Kiel Canal	96	100	143
Augusta/Genoa	92	98	178
Piraeus	85	93	164
MIDDLE EAST			
Suez Canal	-	96	195
Jeddah	-	101	238
Ras Tanura	-	102	207
U.A.E. Off-shore	88	95	185
AFRICA			
Dakar	117	127	192
Las Palmas	84	92	162
Ceuta	87	92	163
Durban	-	102	190
FAR EAST			
Colombo	-	97	291
Hong Kong	104	109	170
Singapore	96	100	150
Tokyo Bay	110	114	237
Sydney	-	122	212
AMERICAS			
Montreal	94	97	176
New York	91	95	178
Hampton Roads	89	94	175
Houston	90	93	149
New Orleans	90	92	147
Los Angeles	991	104	212
Cristobal	96	104	180
Rio de Janeiro	93	98	205
Buenos Aires	103	105	179
Montevideo	97	106	190

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

**ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)**

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

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

**ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ILIKANEL
TELEX: 252171 ILKP
FAX: (0723) 22053**

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
ΔΙΑΔΟΧΟΣ: (ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907**

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ: ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ
ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ ΚΑΙ ΒΑΛΤΙΚΗΝ
ΑΓΓΛΙΑΝ ΚΑΙ CONTINENT**

**ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35-39 ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ
Α' όροφος - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Τηλ. (01) 4292122
TELEFAX: (01) 4292086 /4292159/4292094 - TELEX: (21) 2557/8/9 SNEA
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "SNEAL"**



NAFTIKA CHRONIKA

INTERTANKO's Council and Greek tanker owners meet in London

At the initiative of INTERTANKO's managing director Tormod Rafsgard, a working dinner session was organised at London's Savoy hotel on June 14, during which leading owners discussed items of immediate priority for the tanker industry.

From the Executive Council of INTERTANKO present at the London meeting were Messrs M.A. Kulukundis, London & Overseas Freighters, INTERTANKO chairman; P.A. Embiricos, Embiricos Shipbrokers; R. du Moulin, Marine Transport Lines, New Jersey; C.C. Tung, Island Navigation Corp., Hong Kong; F. Vallat, Van Ommeren Tankers, Paris; E. Behn, Dampskibsselskabet Torm, Copenhagen; A. Clausen, Gotaas-Larsen, London; E. Kertsikoff, Eletson Corporation; H. Laurin, Maritime AB, Sweden; N. Takamiya, Mitsui OSK Lines, Tokyo and H.K. Ovstaas, Bergesen d.y. Oslo.

The Greek tanker shipping community was represented by Messrs John A. Hadjipateras, chairman Greek Shipping Co-operation Committee; Stathes J. Kulukundis, Rethymnis & Kulukundis Ltd.; Spyros M. Polemis, Seacrest Ltd.; Basil P. Papachristidis, Papachristidis (U.K.) Ltd.; John D. Hadjis, N.J. Goulandris Ltd.; George J. Hayalides, Southern Shipping Ltd.; John M. Lyras, Lyras Bros Ltd.; Stelios Haji-Ioannou, Stelmar Tankers Ltd and Peter Goulandris, Capeside Shipping.

ISMA forging links with other shipping bodies

ISMA has applied for observer status with the IMO. The application has been referred to the

IMO Council meeting in June from which it is expected to be referred to the technical committees for consideration. It is hoped that an ultimate decision will be taken by the Council in mid 1995.

ISMA has also agreed a loose cooperation arrangement with Intercargo. A similar discussion has also been held with Intertanko with a view to reciprocal participation on their Safety & Technical Committee.

The reason for ISMA wanting closer cooperation with other organisations, and in particular IMO, is to gain IMO's recognition of the ISMA Code, i.e. confirmation that the ISMA Code meets and in most areas exceeds the same minimum requirements as IMO's ISM Code. If this acknowledgement is not attained, the additional cost of another survey might dissuade some ship managers from aiming for the higher degree of quality inherent in ISMA. IMO has, however, made it clear to ISMA that it is not the aim of IMO to discourage the industry from seeking a higher degree of quality.

At a meeting between William O'Neil, secretary general of IMO, and Captain Joachim Meyer, president of ISMA, it was agreed that a technical committee from IMO would give consideration to quality schemes such as ISMA's with a view to recommending that acceptable schemes should be taken into consideration by flag states when granting ISM Code certificates.

ABS extends SafeHull System to all bulkers

The American Bureau of Shipping (ABS) has extended its SafeHull TM System to new and existing bulk carriers, providing for the improvement of their structural safety. The announcement was made by ABS Chairman Frank Iarossi at a news conference held on June 7, at the

Posidonia international marine exposition in Piraeus, .

Mr. Iarossi noted that, "the SafeHull System, developed by ABS over the past few years in a multimillion - dollar research effort, was made available to the industry for use with new and existing tankers in September 1993 and January 1994, respectively. ABS now offers it for application to new and existing bulk carriers. The application of SafeHull, to ship designs can produce safer and more durable structures. This is accomplished", he said, "through a revolutionary design and evaluation method using advanced technology that allows for a more efficient distribution of steel within the hull structure.

"To extend the application of SafeHull of new and existing bulk carriers, ABS dedicated a team of forty-five engineers headed by Dr. Donald Liu, Senior Vice President Technology, to work exclusively on this project for the past six months". The Chairman explained that, "in order to obtain a comparable degree of durability and safety, as with ABS SafeHull for tankers, we learned through our studies that five structural areas and conditions specific to bulk carriers warranted explicit investigation. These involve transverse corrugated bulkheads in dry cargo holds, vertical hold frames, cross deck structure, forebody structure and effects of possible cargo 'overloadings'".

BV Marine Branch continues to make satisfactory progress

Steady growth in its Register of Ships has been reported by leading French Classification Society Bureau Veritas, with significant gains in its well recognised areas of specialisation, including gas carriers, dredgers and especially ferries and passenger ships.

The gross tonnage of gas carriers on BV's Register increased by 10.9 percent during 1993, to 1.22 million gross tonnes, and BV has also maintained its share of the dredger market, with more than one third of the world fleet now classed by the Society.

There was a 9.3 percent increase in the tonnage of BV-classed ferries and passenger ships, to 1.64 million gross tonnes some 671 vessels, with the latter figure representing 14 percent of the world's fleet in this category.

At the end of 1993 there were 7,702 ships on Bureau Veritas' Register, representing 9.6 percent of the world fleet. Total tonnage was 34.7 million grt, 1.5 percent up on 1992 and showing an average annual increase of 2.75 percent over the last five years.

In the twelve months to December 31, 1993, 189 newbuildings with a total of 1.08 million gross tonnage were classed with BV and the new construction orderbook included 165 ships totalling 1.7 million grt, being 4.5 percent of the world tonnage under construction.

LR Chairman Stresses need for cooperation on safety

Lloyd's Register chairman Patrick O' Ferral highlighted the need for cooperation to promote safety at sea by everyone involved in the marine industry.

Speaking at a press conference held in Piraeus during "Posidonia '94" Mr. O' Ferral emphasized: "As the world's premier ship classification society, LR has a major responsibility for marine safety. But however successfully and diligently we carry out our work, the responsibility for achieving safety at sea cannot be ours alone, or that of any other classification society.

While shipowners and operators have a primary responsibility for the safety of their ships, the recently published Donaldson Inquiry Report Safer Ships, Cleaner Seas, which we fully support, emphasises the importance of effective flag and port state controls. But as the report also makes clear, port state control has to operate consistently on an international basis to be effective and other sectors of the industry have a part to play. The role of the classification societies is vital".

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



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

35-39 AKTI MIAOULI 185 35 PIRAEUS GREECE/ P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
 TEL.: 01 - 4292388, 4292198 - TLX: 213290 UNEV - FAX: 4292135

25 YEARS
 IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑCΧ ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	προς Μπαγκόγκ 4/3	ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	προς Τουρκία 26/2
ΑCΧ ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234	προς Ιαπωνία 7/3	ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Αμπενρά 2/2
ΑΒΙΝ ΟΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 11/2	ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	74	123126	ε. Τζέμπελ Αλι 21/2
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	προς Ρωσία 28/2	ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΝΣ (δ.)	74	123126	ε. Φουτζέιρα 2/3
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261	α. Ηστ Λόντον 20/2	ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	προς Ναγκόγια 10/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909	προς Ν. Αμερική 10/3	ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	προς Μομπάσα 22/2
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	προς Γιβραλτάρ 23/2
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	προς Κουικιντάο 4/3	ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Σοκάνιτε 7/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	ε. Κοπέρ 8/3	ΑΜΦΙΩΝ	77	14584	προς Αλεξάνδρεια 6/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009	α. Ασντοντ 8/3	ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Χόγκ Κογκ 23/2
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Τάμπα 19/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Μαρόκο 9/2
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684	προς Τουρκία 8/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	προς Χιμέι 5/3
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	στο Βανκούβερ 11/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	ε. Κόμπε 21/2
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	προς Ν. Ορλεάνη 28/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	προς Κουήνσλαντ 14/2
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	α Ακαμπα 20/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Τζέντα 18/2
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	προς Αμστερνταμ 6/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	προς Μομπάσα 25/2
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΣΤΟΜ	74	13348	προς Υεμένη 19/2
ΑΘΗΝΑ	78	29877	προς Ιαπωνία 19/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Πασιρ Γκουντάγκ 17/2
ΑΘΗΝΑ	87	24536	προς Σουέζ 7/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Ταβιάν 2/3
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552	ε. Γένοβα 4/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432	προς Αμβέρσα 2/3
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	προς Ματαράνι 18/2
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	προς Ταμπίκο 1/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	13889	προς Ζανζιάγκ 6/2
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	84	16800	προς Μόντρεαλ 6/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	προς Ιαπωνία 24/2
ΑΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	α. Τάμπα 23/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	ε. Κασίμα 24/2
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6993	προς Αμβέρσα 25/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	ε. Μπουσάν 28/2
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	20960	ε. Λ. Τσάρλς 22/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΙΣ	74	13631	προς Μπαγκόγια 21/12
ΑΚΜΗ	77	16080	α. Γκάλβεστον 25/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑΙΝΤ	93	81569	προς Ιαπωνία 1/3
ΑΚΡΟΠ	83	35911	α Αλεξάνδρεια 4/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	προς Κασίμα 1/3
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	α. Τζουαίμα Τέρμ. 25/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	προς Τουρκία 27/2
ΑΚΤΗ	77	14998	προς Βομβάη 5/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246	προς Ινδονησία 2/3
ΑΛΑΣΚΑ ΡΕΗΝΜΠΟΥ	85	13898	προς Κίνα 4/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	79	10993	προς Αυστραλία 28/2
ΑΛΒΕΤ	77	9083	προς Μομπίλ 28/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569	προς Ισπανία 4/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	προς Μπουλών 16/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Μπελαγουένα 27/1
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	ε. Αμπιτζάν 31/1	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	93	81120	προς Τουμπαράο 2/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	68	25399	πρ. «Άγιος Μακάριος»	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13633	προς Νορκοπίγκ 12/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633	προς Γκντάνσκ 8/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	προς Μπαγκόγκ 1/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	74	13633	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Βάστο 23/2
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	75	17693	πρ. «Ιρένες Μπλέσιγκ»	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	προς Κίνα 24/1
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Σαλβαντόρ 23/2	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	77	15378	ε. Αμβέρσα 2/3
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	προς Ιαπωνία 22/2	ΑΝΑΜΕΛΙ	71	14584	προς Λός Αντζελες 28/2
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Χιούστον 6/3	ΑΝΑΞ ΤΑΙΓΚΕΡ (δ.)	83	5280	α. Ν. Ορλεάνη 19/2
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς Πόρτ Ορντάζ 10/2	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	α. Φιουμιστσίνο 4/3
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Μπουεναβεντούρα 23/2	ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275	α. Νταμμάμ 24/2
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000	προς Κουιντέρο 11/2	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Τσίμπα 1/3
ΑΛΜΑ	80	11584	πρ. «Μαλέκο»	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Ιαπωνία 18/2
ΑΛΜΑΡ	86	22301	πρ. «Μαλλέκο»	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Οίτα 15/2
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Ιαπωνία 19/2	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	α. Φώλεϋ 7/2
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	προς Σιγκαπούρη 26/2	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	δ. Παναμά 14/1
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103	προς Ντάρμπαμ 4/3	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Ισπανία 4/3
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	προς Κόλπο ΗΓΙΑ 25/2	ΑΝΕΜΗ	78	9485	ε. Ωκλαντ 5/3
ΑΛΦΑ ΜΠΕΡΙΒΕΡΥ	85	14283	προς Χάτσινχοχ 13/2	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Ακαμπα 26/2
ΑΛΦΑ ΣΚΑΥ	74	52459	προς Αργεντινή	ΑΝΝΑ	81	30852	ε. Νταμμάμ 7/2
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731	προς Μπαχραϊν 10/2	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	προς Τόκιο 9/2
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Αντοφαγκάστα 10/2				

ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826A	πρ. "Venture Star"	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIII (δ.)	67	1809	ε. Πειραιά 22/2
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡ	81	18648	πρ. "Venture Star"	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XVI (δ.)	69	1561	προς Πειραιά 8/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	προς Μούγκα 5/3	ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986	προς Μασάουα 4/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Πειραιά 7/2	ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	ε. Χόγκ Κόγκ 12/2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	α. Ταϊτσούγκ 7/	ΒΕΝΙ (δ.)	76	89856	α. Φός 13/2
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	προς Τζακάρα 13/2	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349	προς Λα Σκίρα 2/3
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913	προς Μπολόν 23/2	ΒΗΤΑ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	76	13993	πρ. «Μαντράκι
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	38059	α. Κέηπ Τάουν 1/2	ΒΙΒΗ Μ	78	1600	ε. Αλεξάνδρεια 4/3
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792	δ. Παναμά 20/2	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	81	36031	προς Ν. Ορλεάνη 3/3
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	ε. Κίγκτον 22/2	ΒΙΤΑΛΙ	82	34510	ε. Κασιούγκ 20/2
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι.			προς Λ. Αντζελες 20/2	ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	ε. Νάπολη 1/2
ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000		ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589	προς Θεσσαλονίκη 1/3
ΑΝΤΩΝΗΣ Π.	84	41726	προς Χιλή 12/2	ΒΟΡΗ	84	20009	προς Ν. Ορλεάνη 3/2
ΑΠΑΝΕΜΟ (δ.)	75	42820	επισκ. Πειραιά 7/1	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΑΠΝΟΙΑ (δ.)	81	26408	προς Αίγυπτο 11/2	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	79	32607	προς Πόρτ Σουδάν 8/3
*ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑΙΟΝ	77	38484	προς ΗΠΑ 25/2	ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	ε. Νοβοροσίσκ 19/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	13767	πρ. «Ιφιγένεια»
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19-16	προς Σίντα Τέρμ. 20/2	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Ντουάλα 22/2
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	προς Γιβραλτάρ 3/3	ΓΕΩΡΓΙΟΣ			
ΑΡΓΟΝΗΣΙ	77	19378	προς Πόρτο Μιράντα 13/2	ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Πειραιά 28/1
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500	α. Γιούροπορτ 27/2	ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	75	122627	ε. Φουτζέιρα 1/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895	προς Χαζίρα 13/2	ΓΙΟΥΝΙΤΥ VII	71	1982	ε. Μπρίντζι 6/3
ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Χιούστον 25/2	ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΙΝΤ	83	21200	ε. Ν. Ορλεάνη 5/3
ΑΡΗΣ	86	27012	προς Μπαγκόγκ 3/2	ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Ντάρμπαν 7/3
ΑΡΗΤΗ	89	23459	ε. Ρότερνταμ	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΑΔΕΛΑΙΔΑ	76	38724	ε. Λονδίνο 7/3
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Ιντσόν 4/3	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	ε. Κοπέρ 2/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Πειραιά 7/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	81	35687	πρ. «Bandao»
ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Πειραιά 23/2	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΙΡ	76	38724	ε. Πόρτο Πλάτα 23/2
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	μεταφορές Ρεθύμνου	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	δ. Παναμά 24/2	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Ν. Ορλεάνη 5/3
ΑΡΚΑΣ	88	36309	προς Γκάλφορτ 5/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Πόρτο Καμπέλλο 23/2
ΑΡΜΑ	81	9639	υπέστειλε σημ. Μάλτας	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	ε. Αλεξάνδρεια 1/3
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	63	3276	α. Ασνοντ 1/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	α. Βανκούβερ 19/2
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Πόρτ Χέντλαντ 9/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291	προς Αντοφαγκάστα 18/2
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	μετ. "Belle" (κ.)	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336	προς Ονσάν 18/2	ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	προς Αλγερία 28/1
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	προς Χάμπτον 4/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Ρίο Χάινα 26/2
ΑΡΤΕΜΙΣ	67	1595	πρ. "Brusia"	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	προς Ν. Ορλεάνη 4/2
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Φιλαδέλφεια 10/2	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Σαλβαντόρ 25/11
ΑΡΤΕΜΩΝ	84	22851	προς Φιλιππίνες 6/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	α. Ν. Ορλεάνη 3/3
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	προς Ιαπωνία 18/12	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	ε. Ιλιτσέβσκ 16/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Ταρραγκόνα 2/3				
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	προς Αμπιτζάν 20/2	ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Πούντα Καρντόν 17/2
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837	προς Τζέντα 22/2	ΓΟΡΤΥΣ	93	38300	α. Νιούκαστλ 23/2
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Κολούμπια 6/3	ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
				ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	προς Ινδία 4/3
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	77	56003	επισκευές Πειραιά 25/11	ΓΟΥΙΜΕΑ	84	34253	στη Γιοκοχάμα 8/3
ΑΣΤΗΡ	74	13363	ε. Κωνσταντίν 21/2	ΓΟΥΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	προς Χόγκ Κόγκ 2/3
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Φλάσσιγκ 10/3
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285	ε. Κήλαγκ 27/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Βανκούβερ 3/3
ΑΣΤΡΟ ΓΑΜΜΑ (δ.)	75	117285	προς Σιγκαπούρη 23/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΞ	75	19451	ε. Κασιούγκ 18/2
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	προς Σάνκ Αλκορ. 23/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Σιγκαπούρη 26/2
ΑΣΦΑΛΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	προς Παναμά 16/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Σιγκαπούρη 25/2
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	προς Αρούμπα 4/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ξπρος Ποντιανάκ 28/2
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	73	19922	προς Κιουρασάο 23/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Λός Αντζελες 1/3
ΑΤΕΝΙ	82	30325	ε. Γιούροπορτ 16/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΣ	74	19264	α. Τομακομά 12/2
ΑΤΙ	68	35986	στη Βομβάη 9/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	προς Σέτε 21/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339	ε. Κούλ ντέ Σάκ 27/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	προς Αμπον 8/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	προς Λά Πλάτα 19/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	α. Ράς Τανούρα 3/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	ε. Πόρτ Μωχ. μπίν Κασίμ 1/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	προς Φρημάντλ 9/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	86	35954	προς Ιζαμπέλ 11/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	α. Ν. Ορλεάνη 6/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	προς Αλγερία 17/1	ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	προς Κασιούγκ 4/3	ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς Σκίλντα
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	προς Αρζίου 1/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΑΤΛΑΣ	77	11804	προς Κόλπο ΗΠΑ 3/3	ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Σκίλντα 4/3
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Μάλμο 28/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 8/2
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	προς Ελλάδα 25/2	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	ε. Γιοκαίτσι 27/2
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙΟΝ	82	11987	α. Κάδιξ 4/3	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Αρζίου 26/2
ΑΦΡΟΣ	70	18326	ε. Γκουγιάμας 13/2				
				ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Κίγκστον 20/2
BANKΟΥΒΕΡ	77	35716	προς Αίγυπτο 13/2	ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπ. Αμπάς 4/3	ΔΑΦΝΗ	84	35746	ε. Πόρτλαντ 3/3
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12688	προς Ηράκλειο 24/2	ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	ε. Κασιούγκ 17/2
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	ε. Πειραιά 3/3	ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Μιλάζο 1/3
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	α. Πειραιά 25/2	ΔΗΛΟΣ	70	8825	ε. Ησχαβεν 8/3
				ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601	προς Φουτζέιρα 4/1

ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	ε. Ν. Υόρκη 4/3
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	78	12238	προς Ματάνζας 10/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	ε. Κολούμπια Ρίβερ 25/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν..	73	45502	προς Γιβραλτάρ 21/2
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	προς Τουμπαράο 2/3
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	34414	ε. Φουτζέιρα 24/2
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	ε. Πειραιά 26/2
ΔΙΟΝ (δ.)	84	22097	προς Καράτσι 2/3
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	ε. Βόλο 2/3
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Βαρκελώνη 28/2
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΑ	76	37661	προς Ταβάν 2/3
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	85	21300	προ Ν. Ζηλανδία 24/2
ΕΒΜΑΡ	76	16398	προς Μαντράς 6/3
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	προς ΗΠΑ 31/12
ΕΘΝΟΣ	77	16726	στο Βανκούβερ 21/2
ΕΙΡΗΝΗ	87	24536	ε. Λάς Πάλμας 11/11
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282	προς Σαγκάη 24/1
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 Α.	82	90747	α. Κεμπέκ 27/2
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	προς Καράτσι 20/2
ΕΛΒΕΤΑ	76	10805	α. Φλάσιγκ 3/3
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Σακάντε 7/3
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. Φός 28/2
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985	ε. Ικούντος 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
ΕΥΘΥΗΣ	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 Πόρτσμουθ 16/2
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	ε. Αλεξάνδρεια 4/3
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Ρεϊνόν 21/2
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	ε Φιλαδέλφεια 11/2
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	προς Κίνα
ΖΑΝΤΕ (δ.)	75	132798	προ Υεμένη 14/2
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201	προς Μπαγκόκ 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 Καοσιούγκ 5/3
ΖΙΝΙ	76	11348	προς Πειραιά 9/2
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973	προς Κούβα 24/2
ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ	77	34035	προς Ταβάν 6/3
ΗΡΩ	76	1712	προς Γιαντάι 2/2
ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	81	16700	προ Καναρά 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 Νητρώιτ 26/2
ΘΕΛΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Σάντο Πέντρο 6/3
ΘΕΛΗΣΙΣ	79	89-5	προς Αλεξάνδρεια 5/3
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	προς Ταβάν 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
ΙΝΤΕΛΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	προς Παρανάγουα 5/3
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΑΝ 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 ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	α. Ρότερνταμ 19/2
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	72	12893	πρ. «Σπύρος Μ.»
ΚΑΒΟ ΜΕΞΑΝΔΡΟΣ	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. Ωλμπαν 5/3
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Μασάβα 17/2
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	προς Αφρική 12/2
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	προς Ρότερνταμ 24/2
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611	προς Πόρτ Ελίζαμπεθ 7/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	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. Τζουμπάιλ 17/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Πρόσγκροουν 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 Α.	82	36284	προς Μπορντώ 28/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	προς Κουινγκντάο 15/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	78	20328	προς Ταϊτσούγκ 25/2
ΚΑΡΑΙΜΠ	78	27366	πρ. «Caraipe»
ΚΑΡΓΚΟ ΕΝΤΟΥΡΑΝΣ	78	24941	πρ. «Πανάκεια»
ΚΑΡΓΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Ταβάν 11/2
ΚΑΡΓΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	20328	προς Πόρτλαντ 21/2
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087	προς Ταβάν 27/1
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (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
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	α. Μπιλμπάο 18/2
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	91	29900	πρ. Χόγκ 3/3
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315	προς Ιαπωνία 2/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	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	ΛΟΥΚΑΣ Η.	81	11631	προς Ρίο Ιανέιορ 4/3
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	προς Δ. Αφρική 5/3	ΛΟΥΡΟΣ (δ.)	80	30914	πρ. "Yameto-yawa"
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά	ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	προς Ν. Ορλεάνη 26/2
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352	ε. Αλεξάνδρεια 5/3	ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Σάουθερν Ανκ. 7/3
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475	επισκ. Πειραιά 4/2	ΛΥΔΙΑ II	74	8740	προς Καλίνινγκραντ 11/2
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	προς Μπαγκόγκ 13/2	ΛΥΤΡΩΤΗΣ	81	33343	προς Κεulάνη 4/3
ΚΛΕΛΙΑΣ ΛΑΚ	81	68619	ε. Αμστερνταμ 6/3				
ΚΛΕΩΝ	76	59319	προς Αλτζεσίρας 27/2	ΜΑΑΣΛΟΤ Α. (δ.)	82	24755	προς Μπαγκόγκ 22/2
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	19989	ε. Κάντλα 20/2	ΜΑΑΣΤΑΝΤ Α. (δ.)	83	24794	ε. Φρήπορτ 27/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069	α. Ρότερνταμ 6/3	ΜΑΑΣΤΡΟΥΜ Α. (δ.)	83	24794	προς ΗΠΑ 16/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ	86	10765	ε. Αβίλες 27/2	ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	α. Μίλνερ Μπαίη 23/2
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	προς Βαρκελώνη 7/3	ΜΑΓΙΟΡ	86	13688	α. Σιμονοσέκι 25/2
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	προς Ιαπωνία 24/2	ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991	προς Αλτζεσίρας 3/3
ΚΟΛΜΑΡ (δ.)	87	24584	προς Σίντα Τέρμ. 5/2	ΜΑΕΡΣΚ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	71	20325	προς Γιοκοχάμα 9/3
ΚΟΜΕΤ	78	14374	ε. Τομπάτα 8/3	ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	προς Αγγλία 25/2
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	α. Σάν Νικόλας 15/1	ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	στην Κορούνα 8/3
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	προς Κίνα 21/2	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Σαιντ Τζών 28/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	α. Φόρ 3/2	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Ριγίκα 2/3
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΟΝΗΡ	68	22836	ε. Χάμπτον 23/2	ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	προς Ιαπωνία 11/1
ΚΟΝΚΑΡ ΣΤΑΡ	85	36584	πρ. «World Star»	ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	προς Λαχάντ Ντάνυ 27/1
				ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	προς Λίβερπουλ 1/3
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ				ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848	ε. Πειραιά 5/3
Α. (δ.)	80	19982	προς Ρότερνταμ 2/3	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517	α. Σαλντάνα Μπαίη 28/2
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	ε. Τζουμπάι 8/3	ΜΑΝΑ	77	30263	προς Μόρεχεντ Σίτυ 3/3
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	α. Πειραιά 3/3	ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	προς Ραβέννα 20/2
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	15525	επισκ. Μηρεμερχάβεν 2/1	ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Αρατού 29/1
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Μαρακάμπο 3/3	ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	α. Ασντοντ 24/2
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	προς Ντάρ-εζ-Σαλάμ 6/3	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	προς Μαϊάμι 9/2
ΚΡΕΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	15528	προς Λάγος 17/2	ΜΑΝΤΩ V	72	17432	επωλήθη αλλοδαπούς
ΚΡΕΩΝ	70	18164	προς Μπ. Αίρες 20/2	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Πρίν Ρούπερτ 24/2
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	ε. Ράς Σουκχέρ 19/1	ΜΑΡΓΑΡΩ Ρ.	73	20032	προς Δουνκέρκη 9/3
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ε. Λάγος 27/12	ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Ακαμπα 4/2
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ				ΜΑΡΙΑ	81	29761	α. Τουμπάρδο 25/2
(δ.)	75	60406	ε. Τεργέστη 5/3	ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	74	159938	ε. Γκάλβεστον 30/1
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Σαν Χουάν 22/2	ΜΑΡΙΑ Ι. Α.	84	19800	προς Αμβέρσα 4/2
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Κωνσταντζα 3/3	ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	προς Ουμούντα 5/2
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506	προς Αγ. Θεοδώρους 25/2				
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	ε. Αυγούστα 4/3	ΜΑΡΙΑΝΑ VII (δ.)	75	68411	μεταφορές Ερυθράς Θαλ.
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	14	14926	προς Οδησσό 3/3	ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890	α. Ν. Ορλεάνη 17/2
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	προς Ν. Υόρκη 20/2	ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	προς Λονδίνο 19/2
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Γένοβα 2/3	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	προς Ινδονησία 26/2
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24900	προς ΗΠΑ 21/2	ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	ε. Μπορντό 4/3
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Μπελέμ 13/2	ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Ν. Ορλεάνη 4/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	42470	προς Πειραιά 5/3	ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	προς Φημάντλ 2/2
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	προς Ελλάδα 1/3	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	340759	προς Νιπερό 23/2
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	προς Νοβοροσίσκ 5/3	ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	στο Βέντσιλς 18/2
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	στον Πειραιά 1/3	ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599	προς Ασπρα Σπίτια 2/3
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	προς Τζάνκσονβιλ 1/3	ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	προς Μασσαλία 7/3
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	προς Πειραιά 7/3	ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	προς Ισπανία 7/3
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α.				ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	προς Τουρκία 7/2
(δ.)	80	19882	προς Μπιτούγκ 18/2	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Ν. Ορλεάνη 5/2
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Κασσιούγκ 1/3	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Μπ. Αίρες 2/3
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	προς Δ. Αφρική 7/3	ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	προς Ρωσία 19/1
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	επισκ. Πειραιά 22/1	ΜΑΡΝΙΚ	77	9136	ε. Βιζακαπατάνμ 27/2
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Μομπάσα 25/2	ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Γκεμλίκ 18/2
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Χόγκ Κόγκ 6/3	ΜΑΡΩ Α.	85	25000	προς Κασσιούγκ 26/2
				ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Γιουροπόρτ 3/3
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Πόρτ ντέ Μπούγκ 28/2	ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916	προς Παναμά 27/2
ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	86	3722	ε. Τσιβιταβέτσια 26/2				
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Γκουανζύ 29/7/83	Μ.Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	81	30738	πρ. "Maersk Sebarok"
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623	πρ. Τουάπσε 6/3	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308	προς Καλλάς 28/2
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Μιζουσίμα 17/2	ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	προς Λισσαβόνα 4/3
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	προς Βραζιλία 20/2	ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	προς Κουνχουαγκντ 19/2
ΛΑΡΡΥ Α.	72	16306	α. Ταϊπούγκ 7/1	ΜΕΝΗΤΕΣ	81	30826	ε. Γκίλογκ 22/2
ΛΕΙΖΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867	ε. Φέλιξτοου 10/3	ΜΕΝΤΙΤΕΡ. ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	προς Σ. Αραβία 22/2
ΛΕΝΙ (δ.)	81	11096	ε. Μπαλμπόα 26/2	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Βενετία 12/2
ΛΕΟΠΟΛΔΟΣ Α.Δ.	82	42092	υπέστειλε γαλλική	ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620	ε. Ν. Ορλεάνη 10/2
ΛΕΩΝ	73	70931	α. Νίγμπο 4/1	ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Σιγκαπούρη 8/3	ΜΗΛΟΣ	84	28100	προς Λός Αντζέλες 7/1
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	α. Ντάρμπαν 27/1	ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	προς Τουρκία 3/3
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Μαϊάμι 3/3	ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΕΡ	71	1598	ε. Κάστιρς 5/3
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	α. Χιούστον 16/2	ΜΙΝΙ ΛΑΙΟΝΕΣ	72	1563	α. Χιούστον 2/3
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Ν. Ορλεάνη 4/3	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Χιούστον 23/2
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	68	9505	προς Ασντοντ 9/3	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	ε. Ν. Ορλεάνη 6/3
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	αργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ε. Ν. Ορλεάνη 26/2
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	α. Τζουμπάι 1/2	ΜΙΝΙ ΛΕΙΜΠΟΡ	71	1557	αργεί Πειραιά

MINI ΛΕΙΣ	69	1570	αργεί Πειραιά
MINI ΛΗ	71	1563	αργεί Πειραιά
MINI ΛΗΓΚ	70	1592	προς Φρήγορτ 30/1
MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	πρ 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	πρ Ρουέν 23/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	προς Καοσιούγκ 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. Νταμμάμ 7/3
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρ 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. «Ναυτίλος»
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 Γκλάφ»
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 Μπαίη 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. Τεργέστη 6/3
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	προς Μιλάκι 1/3
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	προς Αρζίου 13/2
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Μπανίας 27/2
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577	προς Μπανίας 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 Μιλάζο 3/3
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894	προς Ράς Λανούρφ 27/2
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	προς Νεμρούτ Μπαίη 18/2
ΝΙΚΗ (δ.)	77	654105	προς Αρούμπα 15/2
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Μπωμόντ 4/2
ΝΙΚΟΛΑΣ	86	24843	υπέστειλε παναμαϊκή
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	α. Σάν Νικόλας Μπαίη 20/2
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Σάντος 6/3
ΝΟΡΘ ΒΑΙΣΚΑΝΟΥΝΤΕΣ	83	40300	προς Νιούκαστλ 7/3
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	προς Σέβεν Αιλντας 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
ΝΤΕΙΜ Μ.	72	6987	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 Ξιγκάγκ 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 Σαλντάνα Μπ. 15/2
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17365	προς Δακάρ 20/2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	86	35600	πρ Ιαπωνία 16/2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	προς Πόρτο Μπολιβάρ 22/2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΥ	86	35600	α. Κπέμπε 5/3
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	α. Δαμιέτα 25/2
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	προς Λός Αντζελες 25/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (μ.)	75	128234	ε. Χάργκ 30/12
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	α. Ν. Ορλεάνη 3/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	προς Καοσιούγκ 20/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	προς Καοσιούγκ 24/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ	84	17879	ε. Ιλιτσέβσκ 24/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	προς Ούμ Κουάρ 20/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	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
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	ε. Ν. Ορλεάνη 4/3
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	12243	προς Μπαγκκόγκ 15/1
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	α. Μομπίλ 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 Παπετετέ 1/3
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	προς Μομπάσα 4/3
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΙΟΣ	80	9835	πρς 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 Μπαίη 27/2
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	351227	ε. Δαμιέτα 7/3
ΠΑΝΔΑΣΙΑ	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 ΙΙ.	77	15460	α. Μανίλα 28/2
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	προς Βομβάη 31/12
ΠΑΡΗΣ ΙΙ. (δ.)	80	42236	προς Μεσόγειο 8/3
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	επισκ. Πειραιά 4?11
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	α. Τζουαίμα Τέρμ. 16/2
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Αμβούργο 5/3
ΠΑΡΟΣ (δ.)	69	1971	υπέστειλε 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 Τζεν. 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
ΠΕΛΑΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599	προς Θεσσαλονίκη 7/3
ΠΕΑΜΠΟΞΕΡ	70	1599	ε. Δαμιέτα 4/3

ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	1270	προς Θεσσαλονίκη	ΣΑΝ Π.	81	35522	προς Μπουργκάς 6/3
ΠΕΛΤΣΕΗΣΕΡ	78	2915	α. Αλεξάνδρεια 4/3	ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005	ε. Σάφι 8/3
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4096	προς Ραβέννα 3/3	ΣΑΝ ΤΖΙΟΒΑΝΙ (δ.)	87	8002	ε. Τής 8/3
ΠΕΛΦΑΙΕΡ	82	2477	προς Σμύρνη 5/3	ΣΑΝΝΥ	77	3482	προς Φινλανδία 3/3
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050	προς Βηρυττό 6/3	ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	προς Χιούστον 22/2
ΠΕΡΑ	84	6483	πρ. "Lex Almendro"	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	ε. Μαντράς 5/3
ΠΕΤΡΑ	81	35921	προς Ιαπωνία 6/3	ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	προς Λευκάδι 4/3
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	προς Σιγκαπούρη 3/3	ΣΑΡΛΑ	77	15533	α. Γκάλβεστον 18/3
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Ναγκόγια 27/2	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	προς Ονδούρας 1/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά	ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633	προς Βέντσπιλς 28/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά	ΣΕΡΕΝΟ (δ.)	83	52429	υπέστειλε λιβεριανή
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά	ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	9448	προς Αγκόλα 8/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81348	ε. Πειραιά 1/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	προς Αλεξανδρούπολη 27/2
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	προς Χώρ Φακάν 5/2	ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	προς Ευρώπη 23/2
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Βανκούβερ 3/3	ΣΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	8376	προς Πόρτ Εβεργκλέιτς 28/2
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	προς Ιράν 20/2	ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	76	8376	προς Λάς Μίνας Μπαίη 7/3
ΠΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 9/2	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	προς Ασσοντ 22/2
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607	ε. Πόντ -α-Πιέρ 2/3	ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	ε. Μπαρραγκούλα 5/3
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	προς Ρεσίφ 6/3	ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	αργεί Πειραιά
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076	προς Γουάλλα 15/2	ΣΗΠΕΡΝΤ	74	36465	προς Καράτσι 2/3
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Ν. Ορλεάνη 2/3	ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	27970	α. Λάγος 27/2
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	70	16670	προς Αμβέρσα 3/3	ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776	ε. Τζουμπάι 9/3
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	προς Ελλάδα 1/3	ΣΙΕΡΡΑ ΕΞΠΡΕΣ	77	27970	προς Σάντα Μάρτα 6/3
ΠΟΛΙΣ	72	12964	προς Τύνιδα 26/2	ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	προς Πόρτ Κέμπα 21/2
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	11498	ε. Τζιμπούτι 12/2	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	προς Ρωσία 6/2
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	προς Ν. Χάβεν 3/2	ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	προς Ηστ Λόντον 7/2
ΠΟΛΥΚΡΑΤΗΣ	76	11498	προς Βασιλικό Μπ. 5/3	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222	προς Περισκό 7/1
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	προς Λαττάκια 27/2	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567	προς Πειραιά 20/2
ΠΟΠΗ	73	19564	δ. Παναμά 4/2	ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792	ναυπηγεία ι Κέρτς
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)	ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991	ε. Φουτζέιρα 5/3
ΠΡΑΙΜ ΒΕΛΒΕΤ	80	999	υπέστειλε κυπριακή	ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342	προς Βάρνα 3/3
ΠΡΑΙΜ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ II	81	1599	πρ. "Concord"	ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34485	ε. Χιούστον 1/3
ΠΡΑΙΜ ΒΙΟΥ	79	1599	υπέστειλε παναμαϊκή	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	προς Λάγος 27/2
ΠΡΑΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	προς Μπιλμπάο 2/3	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39365	προς Καρταγένα 18/2
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ Γ.	88	36986	πρ. "Sindia"	ΟΣ	85	35835	προς Κασιλντά 22/2
ΠΡΕΣΤΙΣ	78	18215	επωλήθη αλλοδαπούς	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ)	73	32510	προς Ρόττερνταμ 2/3
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	α. Ρεσίφ 4/3	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	προς Ταρραγκόνα 2/3
ΠΡΙΜΑΡ (δ.)	88	25368	προς Αντεν 23/2	ΣΤΑΡ ΑΝΤΑΡΕΣ	84	24750	πρ. "Nordvind"
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	προς Αλγερία 1/2	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	84	20276	πρ. "Star Orchid"
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	87	27333	προς Χώρ Φακάν 26/2	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	προς Φουτζέιρα 21/2
Λ. (δ.)	72	3166	πρ Βόλο 27/2	ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271	πρ Πράια Μόλε 6/3
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	πρ Βόλο 27/2	ΣΤΑΡ ΣΕΙΡΙΟΣ	85	22403	πρ Θεβενάρντ 28/2
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	προς Αγ. Θεοδώρους 2/3	ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285	ε. Τερνέστη 8/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 6/3	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	επισκ. Ντουμπάι 16/12
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 2 (μ.)	79	32023	προς Ραμπίχ 5/3	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	προς Λά Ρομάνο 26/2
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 3. (δ.)	78	60016	προς Αίγυπτο 2/3	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	προς Κεηπτάουν 28/2
ΡΑΦΑΕΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας	ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145	ε. Ράς Σουκχέρι 6/3
ΡΕΑ	78	16726	προς Τάμπα 4/3	ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111	α. Δουνκέρκη 11/1
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Γκουγιακούλ 3/2	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	ε. Ντορτιόλ 3/3
ΡΕΞ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	77	33200	προς Κίνα 25/2	ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	προς Ιαπωνία 6/3
ΡΗΛΑΙΑΝΤ	77	9774	ε. Τενερίφη 6/3	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089	προς Καθασάκι 27/2
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Ρόττερνταμ 17/2	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	προς Ιταλία 20/2
ΡΟΔΟΣ	77	70282	προς Φορκάδος 22/1	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	προς Μπ. Αίρες 8/2
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς Λός Αντζελες 28/2	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	α. Γιβραλτάρ 6/2
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	ε. Μπόταν Μπαίη 9/3	ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΡΟ ΕΛΕΥΣΙΣ	76	2651	πρ. "Buono Speranza"	ΤΖΙΝΙ	77	14638	προς Ταϊβάν 3/3
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Φός 8/1	ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	προς Ν. Ορλεάνη 6/3
ΡΟΥΜΠΥ	76	15532	ε. Μπουλών 2/3	ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής
ΣΑΒΟΙ (δ.)	74	60930	προς Φιλαδέλφεια 25/2	ΤΖΩΡΤΖ	84	41726	προς Πόιντ Σέντραλ 19/2
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	ε. Χόγκ Κόγκ 10/3	ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	προς Βαλτιμόρη 2/3
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	προς Παναμά 30/1	ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	προς Ντουάλα 23/2
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	προς Αγγλία 1/3	ΤΙΓΡΙΣ	73	67904	ε. Δουνκέρκη 2/3
ΣΑΜΟΣ	74	13633	ε. Βομβάη 16/2	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	α. Τζουαίμα Τερμ. 13/2
ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Νιούκαστλ 20/2	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΣΑΜΤΩΝ ΣΠΙΡΙΤ	94	38300	αγορά απο αλλοδαπούς	ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563	προς Βενεζουέλα 2/3
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	προς Μαϊήλ Αλ 6/2	ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101	α. Τερνέστη 3/3
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	προς Ισπανία 20/2	ΤΟΜΙΣ ΠΙΟΓΚΡΕΣ 9δ.)	82	49101	προς Λιβύη 19/2
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003	προς Κίνα	ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	προς Κωνσταντία 53
ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003	α. Κήλαγκ 30/1	ΤΟΠΙΑΖ	85	28000	προς Κήλαγκ 16/1
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938	προς Ουλσάν 22/2	ΤΟΠΙΑΖ	77	15284	προς Σάντος 5/3
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	προς Λάζαρο Καρντέντας 12/2	ΤΟΣΚΑΝΑ	76	3620	προς Λιανουγκάγκ 9/3
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937	προς Χόγκ Κόγκ 24/2	ΤΡΑΙΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	προς Ονσάν 17/2

ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	81	16500	ε. Δεμερράρα 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. Σίβιταβέτσια 6/3
ΤΣΟΓΙΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	πρ. «Εξπρές»

ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	ε. Ρίο Χάινα 17/2
ΥΔΡΑ	75	93108	πρ. 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
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	ε. Κόρπους κρίστι 26/2
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	ε. Πιομπίνιο 22/2
ΦΑΝΗ - ΑΝΝΑ	73	15162	α. Ν. Ορλεάνη 5/3
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	231233	προς Αρούμπα 7/3
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	128555	προς Περσικό 1/3
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	προς Νοβοροσίσκ 26/2
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	προς Καριπίτο 27/2
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	ε. Πειραιά 28/2
ΦΕΡΕΝΙΚΗ	77	11070	ε. Ντάρμπαν 3/3
ΦΕΡΤΙΑΙΤΥ Α. (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 Α. (δ.)	76	41330	προς Γιαμπούκα 6/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	2960	ε. Τερνέστη 3/3
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	προς Αρούμπα 28/2
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	προς Αρούμπα 28/2
ΦΛΑΒΙΑ	85	34626	προς Ιαπωνία 9/3
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	πρ. Κουμαρέμπο 19/2
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΙΛΙΑΜΣ	62	19974	πρ. Κανάκαλε 14/2
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	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	πρ. Πειραιά 2/3

ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	πρ. Αγγλία 4/3
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ	73	62233	πρ. Παρανάγουα 27/2
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	πρ. Πειραιά 7/3
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928	πρ. Ιταλία 4/3
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΛΑΙΕΡ	78	31368	πρ. Ν. Αμερική 1/3
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	α. Ν. Ορλεάνη 3/3
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	πρ. Σιγκαπούρη 20/2
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρ. Μεξικό 17/2
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	πρ. Αγγλία 2/3
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 28/3
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65695	ε. Σάο Σεμπαστιάνο 15/2
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	ε. Λάγος 21/2
ΦΟΡΟΥΜ ΑΙΛΑΝΤ	76	18933	πρ. Αλγερία 14.2
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	πρ. Ισπανία 16/2
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	ε. Ν. Ορλεάνη 15/1
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	α. Φόξ 6/3
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368	πρ. Μπάνμπουρ 23/2
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	πρ. Γιβραλτάρ 21/2
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	πρ. Σουέζ 25/2
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	πρ. Χώρ Φακάν 24/2
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	πρ. Λάγος 12/2
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	α. Ράς Τανούρα 24/2
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Κοτονό 5/1
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	ε. Θεσσαλονίκη 28/2

ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	πρ. Κόλπο ΗΠΑ 23/2
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313	πρ. Σιράχα 6/2
ΧΙΟΣ (δ.)	93	157213	πρ. Σίντ Κερίρ 9/3
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948	α. Ν. Ορλεάνη 25/2
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	δ. Παναμά 26/2
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500	πρ. Φανγτσέγκ 25/2
ΧΛΟΗ	82	36302	ε. Πόρτ Λίνκολν 6/3
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	πρ. Μπουσάν 1/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Τέμα 6/3
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	94	38300	α. Σάν Φραντσκο 24/2
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	στον Περσικό (αποθήκη)
ΧΡΥΣΗ (δ.)	79	26973	πρ. Ντάρμπαν 2/3
ΧΩΚ (δ.)	79	26973	πρ. Νιγηρία 10/2
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	ε. Φουτζέιρα 8/3
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	α. Ηστ Λόντον 2/3
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	πρ. Κόγκο 12/2



CHRIS MARINE SA

12, Platonos STR., 185 35 PIRAEUS

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

Sale & Purchase

Demolition

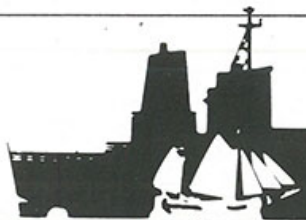
Newbuildings

Repairs/Conversions

Asia - Africa - Australia - America - Europe

Managing Director

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



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Α. ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592	α. Ν. Ορλεάνη 10/5	ΑΚΑΝΤΑΝ ΜΠΑΛΚ (κ.)	78	14779	προς Μομπάσα 14/5
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	ε. Καζαμπλάνκα 27/4	ΑΚΑΝΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	10033	προς Λονδίνο 6/5
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	προς Σαγκάη 3/5	ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681	ε. Γιαγκόν 4/3
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702	ε. Φορταλέζα 4/5	ΑΚΟΝΚΑΓΚΟΥΑ (π.)	72	17585	προς Βαλπαράϊζο 6/5
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (δ.)	71	18634	ε. Παρανάγουα 25/4	ΑΚΡΟΝ *	72	62701	προς Ρότερνταμ 6/5
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401	α. Ν. Ορλεάνη 15/4	ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	προς Κίγκστον 21/4
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΙΝΗ (μ.)	69	28717	προς Βενεζουέλα 7/5	ΑΚΤΗ (κ.)	71	21620	α. Ν. Ορλεάνη 15/5
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	69	28717	προς Ρότερνταμ 29/4	ΑΚΤΙΒ (κ.)	74	12357	πρ. «Σάουθ Γουίντ»
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242	ε. Σαλέρνο 9/5	ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196	μεταφορέ Ερυθράς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046	προς Καλλάο 3/5	ΑΛ ΤΑΙΦ (μ.)	71	24956	αργεί Ραβέννα
ΑΓΙΑΞ (κ.)	71	73652	προς Δανία 29/4	ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	προς Ντάρμπαν 30/4
ΑΓΙΑ ΟΛΓΑ (δ.μ.)	72	15285	πρ. «Στηντρενίτερ II	ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976	προς Αλγερία 29/3
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (μ.)	82	20468	α. Τζόρφ Λασφάρ 5/5	ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134	προς Μιναμάτα 15/4
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ (π.)	72	14777	προς Μπουεναβεντούρα 11/5	ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	προς Αμουάυ Μπαϊ 23/4
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Σιγκαούρη 10/5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	ε. Σχίζεϊν 17/5
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917	ύψωσε σημαία Αγ. Βικεντίου	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π. (κ.)	77	8196	πρ. «Titania»
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	α. Χιούστον 10/5	ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904	ε. Νάπολη 26/4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	76	4617	α. Τέξας Σίτυ 11/5	ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875	προς Αμπιτζάν 21/4
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	προς Ταρτούζ 22/4	ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650	ε. Αμβέρσα 17/5
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689	προς Χόγκ Κόγκ 26/3	ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	προς Ουλσάν 3/4
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	ε. Σαλβναόρ 4/3	ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Ταϊτσουγκ 10/5
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (κ.)	76	3480	προς Αφρική 18/5	ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112	προς Σάντος 8/5
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986	προς Κίνα 30/4	ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819	πρ. Σιγκαπούρη 10/5
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	προς Ευρώπη 11/5	ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	προς Καοσιό*υγκ 15/4
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093	ε. Σάν Λορέντζο 15/5	ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	αργεί Πειραιά
ΑΔΑΜΑΣ (Μπχ.)	77	9833	προς Ελλάδα 1/5	ΑΛΦΑ (κ.)	744	28640	προς Νταμάμ 10/5
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	προς Ταβάου 25/4	ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	ε. Πρίνς Ρούπερ 13/5
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	προς Πειραιά 12/4	ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	προς Αίγυπτο 11/5
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	α. Ακαμπα 28/4	ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656	προς Σουρινάμ 30/4
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	ε. Χοντίντα 2/5	ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ (κ.)	75	18837	προς Αντεν 24/4
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	προς Ρωσία 9/4	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	ε. Ρότερνταμ 17/5
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	ε. Ν. Ορλεάνη 14/5	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631	α. Ν. Ορλεάνη 11/5
ΑΘΑΜΑΣ (δ.μ.)	75	15804	μεταφορές Καραβικής	ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	προς Σαγκάη 3/5
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886	ε. Κάδιξ 8/5	ΑΜΥΝΑ (δ. Αιγ.)	73	35315	μεταφορέ Ερυθράς
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.)	81	30754	ε. Γένοβα 9/5	ΑΝΑΞ (Μπχ.)	79	17996	προς Αρατού 3/5
ΑΘΗΝΑ 2. (δ.μ.)	93	53829	μετ. «Neptune Lyra»	ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856	προς Σιράράζα 5/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	δ. Πόρτ Σάϊδ 6/5	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570	προς Ικονίκε 18/4
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355	ε. Ν. Ορλεάνη 9/5
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	προς Μομπάσα 12/5	ΑΝΔΡΕΑΣ V. (μ.)	72	10410	ε. Λάγος 20/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	προς Μπ. Αίρες 12/5	ΑΝΔΡΕΑΣ Ν.			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	προς Πακιστάν 17/5	ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	προς Καβάλα 7/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	προς Κάντα 8/5	ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (μ.)	83	4610	α. Πόρ ως Πρίνς 5/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Βομβάη 3/5	ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	α. Ν. Ορλεάνη 24/4
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	προς Ινδία 1/5	ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572	προς Πόρτο Μπολιβάρ 19/5
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	ε. Λάγος 3/5	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	διάλυση Κίνα
ΑΘΗΝΙΩΤΙΣΣΑ (μ.)	76	35706	πρ. «Ρόμπιν Λ.»	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	προς Αλεξάνδρεια 11/5
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	ε. Βίγκο 15/5	ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597	προς Γκέμλικ 2/5
ΑΙΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	προς Αντοφαγκάστα 13/5	ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602	ε. Γκάνδη 18/5
ΑΙΛΣΑ	72	16235	προς Σεβίλλη 14/5	ΑΝΕΜΩΝΗ (π.)	69	15256	πρ. «Πλατυτέρα»
ΑΙΡΗΝΣ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	α. Μπράνσβικ 6/5	ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	ε. Μαϊάμι 15/5
ΑΙΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	προς Πόρτο Ορντάζ 26/4	ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076	προς Πακιστάν 6/5
ΑΙΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388	αργεί Πειραιά	ΑΝΘΟΥΝΥ (κ.)	81	11615	ε. Τζιμπούτι 10/5
ΑΙΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	84	8423	στο Σ. Ναζαίρ 12/9	ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	προς Πόρτο Κέμπλα 8/5
ΑΙΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128	αργεί Ρίβερ Φώλ	ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	προς Μερσίνη 15/5
ΑΙΤΖΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023	ε. Χιούστον 12/5	ΑΝΝΑ Α. (ΑΒ)	71	14500	υπέστειλε σημαία Μάλτας
ΑΙΤΖΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710	προς Βραζιλία 25/4	ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	προς Ιλισέβσκ 10/5
ΑΙΤΖΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	70	15528	ε. Πειραιά 10/5	ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	προς Τζέντα 14/5
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820	προς Σιγκαπούρη 1/5	ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.)	77	9254	προς Παναμά 2/5
				ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	80	9428	α. Ασντοντ 29/4
				ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510	ε. Νταλιάν 19/4
				ΑΝΤΖΕΛ II. (π.)	74	14324	ε. Σικάγο 9/5
				ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	προς Σιγκαπούρη 30/4

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ N. (κ.)	86	22273	πρός Λάγος	BAMANT ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	α. Ν. Ορλεάνη 12/5
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (μ.)	77	14275	ε. Ρουεν 5/5	ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.Μπχ.)	80	50108	α. Τραμαντά 12/3
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166	προς Κολομβία 21/4	ΒΑΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996	ε. Γένοβα 6/5
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591	προς Ισπανία 6/5	ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΑΟΥΚ (κ.)	75	35354	προς Βραζιλία 24/4	ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516	ε. Σιγκαπούρη 4/4
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	ε. Αμβέρσα 17/5	ΒΕΝΟΥΣ V. (δ.)	81	42048	προς Πόρτο Λα Κρούζ 21/4
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Πόρτ Σουδάν 17/4	ΒΕΝΟΥΣ T. (μ.)	70	16224	ε. Κάρατσι 1/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	προς Πειραιά 16/5	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προ ΜΠόννου 1/5
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΙΑΝΤ (μ.)	80	3958		ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.κ.)	81	37288	υπέστειλε ελληνική
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	82	3901	ε. Ημσχάβεν 12/5	ΒΕΡΓΙΝΑ	75	20513	προς Κουνχουνακγταο 22/4
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	ε. Πειραιά 6/5	ΒΕΡΓΙΝΑ (π.)	77	26409	αγορά από αλλοδαπούς
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	ε. Παράναγους 8/5	ΒΕΡΝΑΛ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	74	33521	προς Νταλιάν 10/4
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767	ε. Ρότερνταμ 21/4	ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055	προς Κούβα 30/4
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	προς Χαλδία 6/5	ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	προς Αμστερνταμ 1/5
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	προς Σιγκαπούρη 16/5	ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	ε. Πειραιά 30/4
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	προς Καρ;ατσι 10/5	ΒΗΤΑΣΚΑΥ (π.)	71	12222	ε. Κοξίν 15/5/
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΩΝΤΕΡΕΡ (δ.κ.)	75	45001	προς Σουέζ 20/11	ΒΗΤΑΣΤΑΡ (κ.)	76	37700	προς Βραζιλία 15/5/
ΑΡΑΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977	ε. Ριγέκα 9/5	ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917	ε. Λάγος 2/5
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.)	75	150960	προς Σιγκαπούρη 26/3	ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ (ΑΒ)	76	17161	πρ. «Βιέννα Γούντ Ν.»
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197	ε. Τζέμπελ Αλι 16/4	ΒΙΕΝΝΑ ΣΚΑΥ (ΑΒ.)	74	14887	προς Κίνα 4/5
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	προς Κόλπο ΗΠΑ 11/5	ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Γιβραλτάρ 124
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΜΠΑΙΗ (δ.μ.)	75	126774	ε. Σαλντάν Μπαί 25/4	ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	ε. Ναυτορ 3/5
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Γκάνδη 17/5	ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	προς Γκουαγιακούλ 6/5
ΑΡΓΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	9996	προς Γένοβα 13/5	ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	73	18887	πρ. «Μαργαρίτα Μ.»
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	προς Γκουαγιακούλ 6/5	ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	α. Ντάρμπαν 14/3
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700	προς Αλγερία 6/5	ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077	προς Ρότερνταμ 11/4
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283	α. Ζαμποάγκα 2/4	ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	προ Μαλαισία 6/5
ΑΡΙΣΒΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Γιοκοχάμα 17/4	ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ I. (δ.μ.)	72	1999	προς Κεμαράν 24/4
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594	προς Θεσσαλονίκη 2/5	ΒΟΡΕΑΣ (μ.)	75	28275	ε. Ν. Υόρκη 15/5
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978	α. Ρότερνταμ 26/4	ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ			
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112	δ. Παναμα 27/3	ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	21733	μετ. "Hellas" (μ.)
ΑΡΙΩΝ (δ.κ.)	73	30067	προς Καραϊβική 3/4	ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295	ε. Ρότερνταμ 18/5
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	προς Χάμπτον 18/4	ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Λάς Πάλμας 13/5
ΑΡΚΑΔΙΑ I (π.)	73	89566	προς Τουμπάρδο 30/4	ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	ε. Μόντρεαλ 16/5
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	78	6414	αργεί Πειραιά	ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	προς Μαχαγιάγκα 7/4
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	ύψωσε Ελληνική	ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	προς Ράς Τανούρα 18/5
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	προς Αλγερία 23/4	Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	α. Φός 10/5
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598	προς Πόρτο Τορρές 11/5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	α. Αλεξάνδρεια 4/5
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	προς Ρίγα 9/5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	76	3040	ε. Θεσσαλονίκη 27/4
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349	ε. Σιλικάπ 2/5	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	ε. Μόγκλα 6/5
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	προς Ιντσόν 30/4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	προς Κίνα 6/4
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	προς Βομβάη 4/4	ΓΕΩΡΓΙΟΣ T. (κ.)	71	18170	μετ. "Mike K." (κ.)
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527	α. Τζουαίμα Τέρμ. 6/5	ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	32501	α. Μάντρε ντε Ντέους 11/3
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035	α. Τενερίφη 23/4	ΓΙΑΝΝΗΠΑΣ I. (π.)	78	9236	ε. Μόντρεαλ 16/4
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	προς Χάμπτον 10/5	ΓΙΑΣΕΝΑ (Ον.)	78	9236	ε. Βομβάη 14/5
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	προς Φαντσέγκ 4/5	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ (κ.)	74	12458	ε. Αμβέρσα 19/5
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525	προς ινδία 10/5	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ V. (κ.)	75	40967	επισκ. Γκντάνσκ 13/4
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281	α. Ακαμπα 4/5	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	ε. Πειραιά 19/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159	προ Βιτόρια 6/5	ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	588231	προς Μιζουράτα 17/4
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (μ.)	81	40134	α. Ν. Ορολένα 15/5	ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724	προς Γαλλία 7/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ	78	38467	προς Ν. Κορέα 3/5	ΓΙΟΥΡΟΛΑΙΔΗ (μ.)	68	1282	προς Γκεμλίκ 6/5
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Ρίο Ιανέιορ 16/5	ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	ε. Μασσαλία 3/5
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	11269	α. Μανίλα 20/4	ΓΙΟΥΡΟΛΟΡΝΤ (μ.)	72	1267	στο Σαουθάμπτον 12/5
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	προ Αλγερία 5/5	ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	προς Ν. Ορλεάνη 4/5
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	προ Φόρτ ντ Φράνς 24/4	ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	προς Αμστερνταμ 4/5
ΑΤΛΑΣ II (δ.π.)	74	20322	ε. Σορόγκ 5/5	ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	προς Ρωσία 13/5
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14684	προς Ινδία 11/5	ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	προς Ινδία 10/5
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	προς Ραντές 5/5	ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	ε. Πόρτ Σουδάν 11/5
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	ε. Κήλαγκ 10/4	ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	45082	προς Τζέντα 15/5
ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΞ (δ.ΑΒ)	75	39995	προς Ασταντ Τέρμ. 7/5	ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	προς Κάρατσι 12/4
ΑΦΡΙΚΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494	μετ. «Εκουινόξ» (μ.)	ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909	προς Τυνηδία 12/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763	προς Τουμπάρδο 16/4	ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΝ (δ.π.)	65	3476	α. Χόγκ Κόγκ 7/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656	ε. Ριγέκα 18/5	ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	προς Τομασσίν 6/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705	προς Τομασσίν 15/3	ΓΚΑΖ ΛΑΙΟΝ (δ.)	72	9327	α. Μπαντάρ Αμπάς 5/5
ΒΑΓΓΕΛΗΣ (μ.)	77	14954	προς Γιανγκίν 25/3	ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Χόγκ Κόγκ 1/5
ΒΑΙΝ (δ.κ.)	65	13408	ε. Λάρνακα 18/5	ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	68	12870	προς Φιλιππίνες 15/5
ΒΑΚΗΣ T. (κ.)	71	25232	α. Ρίτσαρντς Μπαί 30/4	ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.)	79	13760	προς Πειραιά 12/5
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μπχ.)	77	69913	αργεί Πειραιά	ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445	ε. Βομβάη 28/4
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822	μεταφορές Πάτρας	ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	85	23508	ε. Λιβύη 1/4
ΒΑΛΛΗ Π. (κ.)	74	8925	προς ΜΠΑγκκόγκ 15/5	ΓΚΑΖ ΠΑΛΜΙΡΑ (δ.π.)	84	10228	πρ. "Miskar"
ΒΑΛΠΑΡΙΣΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	αργεί Πειραιά	ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Πειραιά 9/5
				ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	349886	ε. Κεμαμάν
				ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	ε. Χόγκ Κόγκ 18/5
				ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.π.)	77	3999	προς Μπαχραϊν 12/5

ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΩΝΥ (δ.π.)	86	8997	προς Λιβύην 8/5	ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	προς Σέκου 30/12
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Βομβάη 15/5	ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Ν. Ορλεάνη 5/5
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	προ Αυγούστα 12/5	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Μπαντάρ Χομενί 16/5
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	προς Σάρροχ 14/5	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	προς Κίνα 29/4
ΓΚΑΖ ΧΟΡΙΖΟΝ	89	11821	ε. Πόρτο λα Κρούζ 25/4	ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412	προς Μπουσάν 26/4
ΓΚΑΛΣΗΣ (Ον.)	69	998	προς Αγγλία 13/5	ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106	προς Αλγερία 3/4
ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	ε. Οδησσό 24/4	ΕΛΙΝΑ	75	8788	στη Λάς Πάλμας
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	προς Πόντα ντο Ούμπου 11/5	ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	προς Ν. Αφρική 21/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	προς Ιταλία 8/5	ΕΛΛΕΝΙΚ (Μπχ.)	83	7983	προς Αμβέρσα 9/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	μετ. «Σήχορς Γ.» (π.)	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ(κ.)	77	10999	προς Ουγιούγκ Παντάγκ 3/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	προς Τουρκία 23/4	ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099	προς Περσικό 13/5
ΓΚΛΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	προς Ρουέν 17/5	ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥΔ.ΝΜ)	76	209788	προς Ρας Τανούρα 2/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	επισκ. Ν. Ορλεάνη 8/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΙΔΗ (μ.)	90	23272	προς Σιγκαπούρη 26/4	(δ.)	67	47344	ε. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ				ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΙΤΖ (δ.)	75	45000	α. Ν. Ορλεάνη 5/5
(π.)	84	24850	προς Κό Σισάγκ 24/4	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ				(δ.ΝΜ)	75	146263	ε. Φουτζέιρα 8/5
(δ.π.)	78	3450	ε. Πειραιά 11/5	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Μπουεναβεντούρα 5/5	(δ.ΝΜ.)	77	173086	α. Λούπ Τέρμ. 28/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	ε. Πόρτο Κουετζάλ 8/5	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	προς Πόρτο Καμπέλο 14/5	(δ.ΝΜ.)	75	42813	προς Χιούστον 24/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΚΑΥ (κ.)	75	16169	α. Τορόντο 28/4	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	ε. Φώλε 18/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	12291	προς Κολομβία 23/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ			
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Χιούστον 18/4	(δ.)	74	43441	προς Ντουμπάι 10/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	προς Μπακπουόγκ 13/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	ε. Τενερίφη 15/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝ-				ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Ν. Ορλεάνη 11/5
ΤΖΕΡ (π.)	79	13005	προς Βερακρούζ 14/5	ΕΛΛΗ	79	18392	α. Ν. Ορλεάνη 5/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Κοντζακόλκας 16/4	ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387	προς Λουάντα 7/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733	προς Κολομβία 27/4	ΕΛΛΗΝ (μ.)	71	32521	πρ. "Bellini"
ΓΚΟΛΑΝΤΦΙΝΤΣ (μ.)	78	9379	προς Δ. Αφρική 29/4	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983	μετ. «Λωξάντρα(κ.)
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	προς Μαργκέιτ Ρόυντς 18/5	ΕΛΛΙ (Μπχ.)	75	59307	προς Τζέντα 12/5
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ(π.)	77	21737	προς Σάντος 7/5	ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274	ε. Αντεν 10/3
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	21737	προς Ανναμπα 14/4	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957	α. Ν. Ορλεάνη 27/4
ΓΚΡΕΙΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	72	38889	διάλυση Κίνα	ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516	μετ. «Σερένιτυ» (μ.)
ΓΚΡΕΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317	προς Λάγος 27/4	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Κ. (Μπχ.)	76	6981	πρ. «Εμμανουέλ Β.
ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14523	προς Δακάρ 29/4	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Ν. Ορλεάνη 15/5
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	προς Εσκράβος 24/4	ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	προς Ρότερνταμ 16/5
ΓΟΥΑΥΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164.717	επισκ. Τζέμπελ Αλι 13/4	ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μπχ.)	81	27771	προς Ν. Κορέα 10/5
ΓΟΥΕΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	προς Πόρτ Σάιτ 11/5	ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ ΣΚΑΥ	68	35487	μετ. "Enterprise R." (παν.)
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Μπαλμπόα 4/5	ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	μετ. "Bajda"
ΓΟΥΕΣΤ ΣΤΑΡ	70	29344	πρ. «Τσόκο Στάρ»	ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	ε. Κασσιούγκ 22/4
ΓΟΥΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	προς Ρότερνταμ 20/4	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Τούλση 20/12
ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	79	9371	α. Οζάκα 13/4	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	πρ. Σάντα Ροζαλία 3/5
ΓΟΥΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	προς Βανκούβερ 10/5	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Τζέντα 15/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ *	83	24500	προς Πόρτ Κέλαγκ 29/4	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	α. Ν. Ορλεάνη 14/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ *	83	28268	προς Βιτόρια 8/5	ΕΡΑΤΙΝΙ (π.)	68	14311	ε. Τσιτακόγκ 13/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	ε. Ηστ Λόντον 28/4	ΕΡΓΙΝΑ Β. (μ.)	71	29995	πρ. «Αντβέντσορ»
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-				ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΙΒ	86	15952	πρ. Ραμάλλο 16/4
ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	προς Σφάξ 7/5	ΕΡΜΗΣ (κ.)	76	38995	προς Κόρπους κρίσι 7/5
ΓΟΥΩΡΙΟΡ Α.Τ. (δ.κ.)	79	19635	προς Ταιβάν 16/4	ΕΡΜΗΣ (κ.)	84	34932	α. Βανκούβερ 26/4
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	προς Ντώραμπαν 12/5	ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	ε. Μπαγκόγκ 5/5
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	αργεί Πειραιά	ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπχ.)	72	31814	προς Αργεντινή 13/5
				ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	αργεί Ντώραμπαν
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Ιντσόν 19/4	ΕΤΟΥΛΑ (κ.)	90	12450	α. Μπαγκόγκ 6/4
ΔΑΡΔΑΝΕΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	προς Νιγηρία 15/5				
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	α. Χιούστον 4/5	ΕΥΑ (μ.)	74	20589	πρ. "Bratislava"
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	προς Νιγηρία 7/8/93	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598	προς Ιταλία 27/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	76	7049	προς Εμνεν 30/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	προς Ιταλία 10/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. (μ.)	69	8984	ε. Κωνσταντίνζα 27/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	προς Τρίπολη 7/5
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	ε. Πειραιά 9/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	εγκαταλείφθηκε Σόγιο 20/1/93
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	προς Μαλαισία 22/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	ε. Λίβερπουλ 8/5
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	προς Χιλή 23/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Ν. Ορλεάνη 13/5
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817	προς Χοντίντα 21/4	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. (κ.)	80	18534	προς Αβάνα 16/4
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	προς ΗΠΑ 9/5	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	α. Λέ Χάβρη 15/5
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	προς Αλγέρι 10/5	ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	ε. Ρουεν 4/5
ΔΟΥΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	72	19107	ε. Αμβέρσα 14/5	ΕΥΒΟΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	προς Υεμένη 17/5
ΔΣΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834	προς Ξιγκάγκ 30/3	ΕΥΓΕΝΙΑ Δ. (κ.)	77	19866	προς Καθασάκι 23/4
ΔΣ ΠΑΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	προς Πόρτ Αρθουρ 13/5	ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030	προς Λά Γκουαίρα 28/4
				ΕΥΛΙΜΕΝΗ *	79	29875	ε. Ν. Ορλεάνη 17/5
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	1187	προς Μανίλα 25/4	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 14/5
ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	α. Πειραιά 28/4	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Ν. Ορλεάνη 23/4
ΕΚΤΟΡ (κ.)	81π	30741	ε. Μαντυλουότο 16/4	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Σουαίμα 22/4
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445	μεταφορές Περσικού	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Τσίμα 10/5
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	προς Λουάντα 5/8/93	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	προς Ρωσία 9/4
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	προς Σαγκάη 15/3	ΕΥΡΥΛΗ (μ.)	69	16229	προς Σάφι 13/5
ΕΛΕΝΑ Α. (κ.)	70	16128	στη Τομασάνα 13/5	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	προς Χουάγκου 7/5
ΕΛΕΝΑ Β. (π.)	73	20713	ε. Ροζάριο 14/5	ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	προς Μπαγκόγκ 17/4

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	ε. Λάς Πάλμας 9/5	ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι
ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492	ε. Σάντυς 12/5	ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366	προς Χάτσινχο 22/4
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	ε. Μπουεναβεντούρα 1/5	ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	στο Ρίο Γκράντε 12/4
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	προς Χώρ Φακάν 13/9/93	ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	προς Σιγκαπούρη 11/4
ΖΕΑ (π.)	69	48154	ε. Χάμπτον 13/5	ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	προς Μεξικό 3/5
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	προς Ααλβικ 25/4	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	προς Αλεξάνδρεια 28/4
ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)	ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)*	77	10688	προς Τάμπα 7/5
ΖΟΥΖΟΥ (κ.)	73	25045	ε. Ρίο Γκράντε 2/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	μετ. «Αβιόν»(λ.)
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (δ.μ.)	89	25368	προς Τοπολομπάμπο 26/4
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (κ.)	73	11801	πρ. «Σάντα Ρόζα ι.»
ΗΒΗ	79	16379	α. Ν. Ορλεάνη 3/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	76	10419	πρ. «Σίλβερ Αιμπεξ»
ΗΡΑ*	79	16390	ε. Αμβέρσα 17/5				
ΗΣΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	73448	ε. Γιβραλτάρ 14/5				
				ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	προς Περσικό 7/5
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	προς Σουινουκίε 16/5	ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656	μεταφορές Αμπιτζάν
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	ε. Μπρίστολ 14/5	ΚΑΠΠΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	11929	α. Ν. Ορλεάνη 16/4
ΘΕΑΝΩ (μ.)	74	35073	προς Ρότερνταμ 9/5	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργεί Περσία
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	προς Ιλεούς 10/5	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	προς Πόρτ ντε Μπούκ 15/5
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798	προς ΗΠΑ 16/5	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	ε. Χόγκ Κόγκ 30/4
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Πειραιά 4/5	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΕΛΛΟΣ			
ΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	προς Λομέ 12/4	(κ.)*	77	9941	προς Πόρτο Καμέλλο 29/4
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ				ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ε. Κασσιούγκ 23/4
(δ.Κευλ.)	72	2934	μεταφορές Λιβύης	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	ε. Ρότερνταμ 19/5
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δπ.)	80	4397	προς Μπ. Αίρες 29/4
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	προς Τουμπάρδο 11/5	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	στον Πειραιά 28/7/93
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	ε. Πόρτο Πλάτα 9/5	ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	α. Πόρτ Σάδι 6/5	(κ.δ.)	81	1800	προς Οκρίκα 30/4
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΙΟΝ (Μπχ.)	79	1241	προς Πειραιά 4/5	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΙΙ (κ.)	94	31643	προς Κασσιούγκ 17/5
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μπχ.)	79	1239	προς Πόντ Νουάρ 14/4	ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Μομπάσα 28/4
ΙΖΟΛΑ (ΑΒ)	72	19406	διαγράφεται	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	57527	επισκ. Μαγκάλια 10/4
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422	προς π. Ορινόκο 23/4	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	72	57056	επισκ Πειραιά 15/3
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	προς Σαπέλε 30/4	ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ(κ.)	90	31643	προς Καμσάρ 15/5
ΙΜΒΡΟΣ (μ.)	80	11910	προς Ταρραγκόνα 13/5	ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	64	4673	προς Οδησσό 4/5
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	α. Λούπ Τέρμ. 18/4	ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	ε. Μαριουπόλ 7/5
ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ (κ.)	72	39219	προς Σεπετίμπα 3/5	ΚΑΡΙΝΑ (Μπχ.)	72	11954	αργεί Πειραιά
ΙΟΛΚΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	80	74278	πρ. «Μπάρον»	ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379	ε. Τζέμπελ Αλι 5/5
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	προς Καζαμπλάνκα 18/5	ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	προς Παναμά 15/5
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	προς Πόρτο Μπολιβάρ 28/4	ΚΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	72	15015	προς Νοβοροσίσκ 13/5
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	α. Ν. Ορλεάνη 15/5	ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	ε. Χόγκ Κόγκ 2/4
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	προς Αλγέρι 26/3	ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582	ε. Μπαγκογκ 16/4
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	προς Αμβέρσα 14/5	ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Μορμουγκάο 10/5
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	προς Οδησσό 13/5	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	προς Ναγκόγια 11/5	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Αλγερία 28/4
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.Βα.)	81	2971	προς Σβέλγκεν 7/5	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	προς Κάντλα 20/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Τζέντα 15/5	ΚΑΤΥΑ V. (κ.)	74	26316	ε. Ντώραμπαν 8/5
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)*	73	15382	προς Αιθιοπία 17/4	ΚΑΥ (κ.)	76	11721	προς Σαγκάη 16/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	δ. Πόρτ Σάιτ 15/5				
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	ε. Καέν 6/5	ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	α. Γιβραλτάρ 13/4
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	προς Γιάνμπου 13/5	ΚΕΙΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	προς Γκουαντανάμο Μπ. 8/2
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	προς Κίνα 9/5	ΚΕΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	α. Λισαβόνα 5/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΟΡ (π.)	69	173272	επισκ. Πειραιά 18/4	ΚΕΙΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Πορκάλα 7/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	ε. Ραβέννα 16/5	ΚΕΝ ΓΚΕΙΛ	79	11279	ε. Σίβταβέτσια 12/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	προς Ιαπωνία 11/5	ΚΕΝ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	83	19146	πρ. «Χάντυ Λήντερ»
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	78	15979	προς Ευρώπη 2/5	ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	ε. Κασίμα 30/4
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΙΝΤ (δ.π.)	75	7297	προς Σταβάγκερ 16/5	ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	ε. Κόμπε 9/5
ΙΟΣ (π.)	68	15474	προς ΗΠΑ 30/3	ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878	α. Θεσσαλονίκη 23/4
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	αργεί Περαιά	ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	προς Ινδονησία 16/5
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	προς Ογούέντο 10/4	ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	πρ. Μαζατλάν 12/5
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Αμβούργο 18/5	ΚΙΝΑΡΟΣ V. (π.)	74	10053	ε. Λισαβόνα 13/5
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ (Βα.)	83	11849	προς Μαλαισία 13/5	ΚΙΝΣΙΠ (δ.Μπχ.)	77	76547	δ. Γιβραλτάρ 15/5
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	πρ. Αλγερία 16/5	ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ινδονησίας
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544	προς ΗΠΑ 9/5	ΚΙΤΙΟΝ (κ.)	81	9909	πρ. «Κεν Αιλάντ»
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	προς Καμσάρ 21/4	ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	προς Καζαμπλάνκα 14/5
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	στον π. Παράνα 13/5	ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Παρανάγκουα 15/4
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	προς Μπέιρα 17/5	ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20285	μετ. "Hang Cheung"
				ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ			
ΚΜΒ ΕΝΣΑΙΝ (κ.)	79	11844	προς Μομπάσα 1/5	(Μπχ.)	78	13899	προς Ταιτσούγκ 8/5
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ)	73	9112	α. Αλεξάνδρεια 25/4	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΙΑΝΣ			
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	προς Ιντσόν 2/5	(Μπχ.)	77	10407	προς Μπαράγκουιλα 24/4
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	ε. Ν. Ορλεάνη 16/5	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ			
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145	ε. Πειραιά 10/5	(Μπχ.)	78	13605	προς Ιντσόν 25/4
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154	στη Μομπάσα 9/1	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μπχ.)	86	10771	προς Μπουσάν 8/5
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663	προς Ταιβάν 31/3	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ (φ.)	86	10765	προς Παναμά 6/5
ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.)	76	15856	προς Ουγίμπα 11/5	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	α. Ακαμπα 9/5
ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	72	1171	ε. Χόγκ Κόγκ 15/5	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ((κ.)	79	10322	προς Ακαμπα 15/5
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	α. Βανκούβερ 27/4	ΚΛΙΠΠΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)	86	12510	ε. Μπουεναβεντούρα 10/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	α. Μπορντό 26/4	ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	74	9903	προς Ντώραμπαν 12/5
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069	προς Ν. Κορέα 9/5	ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	75	9903	προς Βομβάη 12/5

ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ (μ.)	75	9903	προς Τζέντα 1/5	ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	α. Λιμάου 17/4
ΚΟΛΜΕΝΑ (ΑΒ)	68	14691	προς Γκουάμ 10/4	ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	μετ. "Navigator" (ΑΒ)
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ			μετ. «Επτάνησα» (ΝΜ)	ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	5915	μετ. «Ικαριάδα» (κ.)
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Γκιζάν 5/4	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	προς Σαγκάη 3/5
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9573	προς Νταλιάν 10/5	ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	προς Αίγυπτο 5/5
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Βραζιλία 8/5				
ΚΟΝΤΟΡ (δ.ΑΒ)	80	26974	υπέστειλε ελληνική	ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μπχ.)	72	6513	προς Ιντσόν 7/5
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	αργεί Περαιά	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (μ.)*	78	13427	υπέστειλε σημαία Μπαχάμας
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	προς Γκρός Κακούνα 26/4	ΜΑΕΡΣΚ ΟΣΕΑΝΙΑ (κ.)	72	20325	ύψωσε ελληνική
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	προς Αβάνα 14/4	ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040	προς Σιγκαπούρη 14/4
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	επισκ. Περαιά 3/5	ΜΑΙΡΗ Δ. (κ.)	75	29120	προ Παρανάγου 13/5
ΚΟΡΟΝΙΣ II (κ.)	77	15043	προς Μπουεναβεντούρα 6/5	ΜΑΙΡΥΛΟΥ II (κ.)	74	30168	ε. Σάν Νικόλας 9/5
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Παρανάγου 26/4	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	προς Κούβα 27/4
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	προς Μαριουπόλ 13/5	ΜΑΚΓΟΥΩΡΙΟΡ (κ.)	73	31427	ε. Σαντος 13/5
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	προς Κασσιούγκ 23/3	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28365	προς Κο Σισάγκ 25/4
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	προς Κύπρο 28/4	ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154	α. Ν. Ορλεάνη 17/5
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	διαγράφεται	ΜΑΚΕΔΟΝ (κ.)	75	21708	προς Ν. Υόρκη 15/5
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100	προς Σάντος 10/5	ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	21708	προς Βέλγιο 28/4
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ. δ.)*	75	16221	ε. Βαγκαρέι 9/5	ΜΑΚΝΤΟΝΑΛΑΝΤ (κ.)	74	34789	προς Σιγκάγκ 22/4
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Ν. Πλύμουθ 10/5	ΜΑΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	39050	προς Βραζιλία 10/5
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	προς Σαλέρνο 13/5	ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704	προς Βιτόρια 27/4
ΚΟΥΛΑ Λ. (Μπχ.)	77	39562	πρ. «Ριζάλ»	ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996	α. Πρίνς Ρούπερτ 3/5
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	δ. Πόρτ Σάιτ 13/5	ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	προς Χόγκ Κογκ 12/5
ΚΡΕΙΝ (κ.)	76	20355	προς Πορτογαλία 12/5	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	προς Μπαλμπόα 27/4
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	α. Αμβέρσα 4/5	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	προς Βραζιλία 25/4
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.)	75	149293	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΚΡΙΟΣ I (π.)	71	1594	προς Κέρκυρα 10/5	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186	ε. Γκηλογκ 6/4
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Ασάμπι 10/4	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186	στο Βανκούβερ 14/5
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	διαγράφεται	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	70	33185	προς Νταλιάν 2/4
ΚΥΔΩΝΙΑ (μ.)	77	9634	ε. Παρανάγου 29/4	ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ (μ.)	83	32100	προς Ροζάριο 26/4
ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686	προ Αλγκεσίρας 16/5	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	προς Κούβα 21/4
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	ε. Κολόμπο 14/5	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	προς Σουέζ 18/4
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	προς Ταιβάν 2/4	ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954	ε. Ρόττερνταμ 15/5
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Λίβερπουλ 14/5	ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878	ε. Πόρτο λα Κρούζ 23/3
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199	μετ. "Commander" (κ.)	ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	προς Οράν 26/4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	προς Αμβέρσα 12.5	ΜΑΡΙΑ Δ. (Μα.)	68	16587	προς Τ ής 6/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προ Σεβαστούπολη 15/5	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108	προ Αγ. Πετρούπολη 22/4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	ε. Βαλτιμόρη 5/5	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	ε. Αλεξάνδρεια 19/4
ΚΩΣΤΑΣ Η. (μ.)	74	9192	προς Πόρτο Καμπέλλο 20/4	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	ε. Αλεξάνδρεια 12/5
ΚΩΣΤΑΣ Σ. (π.)	78	5600	ε. Περαιά 24/4	ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.κ.)	76	15232	προς Μαλίλι 6/5
				ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798	προς Ιντσόν 17/5
				ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995	προς Σαγκάη 2/6/93
				ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	προς Ιαπωνία 23/4
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	α. Ακαμπα 16/5	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	προς Ρίο Γκράντε 14/5
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	76	1575	ε. Μασσαλία 13/5	ΜΑΡΙΖΑ (Μπχ.)	81	15177	προς Νοβοροσίσκ 5/5
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	ε. Περαιά 15/12	ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732	ε. Χάμπτον 11/5
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	προς Καλαί 3/5	ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928	μετ. "Pacific Star Α." (π.)
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	προς Λίβερπουλ 16/5	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	προς Τυνησία 3/13
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	προς Πόρτο Καμπέλλο 14/5	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	α. Κρηιπάουν 11/5
ΛΑΡΚ (κ.)	73	9599	ε. Σιγκαπούρη 18/3	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	προς Νταλιάν 14/8/93
ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767	προς Τζέντα 4/5	ΜΑΡΙΝΕΡ I (π.)	71	1887	προς Σάρζα 9/5
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	75	15833	ε. Κολομβία 12/5	ΜΑΡΙΝΙΚ Γ. (κ.)	72	16018	προς Ν. Ορλεάνη 9/5
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (κ.)	72	27833	προς π. Μισισσιππή 30/4	ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	προς Σκίλντα 26/4
ΛΕΙΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	ύψωσε σημαία Μάλτας	ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	διαγράφεται
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	προς Λα Γκουαιρα 12/4	ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407	διαγράφεται
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.)	72	17914	προς Αλγερία 29/4	ΜΑΡΑΙΝ (μ.)	75	23334	προς Ταυλάνδη 30/4
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	προς Μομπάσα 9/4	ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067	α. Κπέμε 10/5
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	ε. Βαλέντσια 9/5	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (μ.)	71	15954	πρ. «Μπλού Φίν»
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354	προς Αιθιοπία 10/5	ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	1740	ε. Κασσιούγκ 21/4
ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	προς Τύνιδα 14/5	ΜΑΣΤΟΡΑΤΖΑ (μ.)	72	7248	πρ. «Νόρθ Σίλντς»
ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183	εισκ. Περαιά 23/2	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	προς Ρόττερνταμ 5/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	ε. Χάργκ Αιλ. 16/5	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Πόρτ Κέλαγκ 16/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Κ. (κ.)	77	5744	μετ. "Litsa K." (κ.)	ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Σαλντάνια Μπ. 29/4
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	προς Τούρμπο 29/4	ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	μεταφορές Περισκοίου
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	ε. Αοντοντ 25/4	ΜΑΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	προς Ινδία 4/3
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	προς Κάντλα 15/5	ΜΕΛΑΙ (μ.)	76	22297	α. Γκέμπζε 18/4
ΛΙΜΠΕΞΕΛ* (π.)	69	17872	ε. Λονδίνιο 19/5	ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572	προς Κωνσταντζα 14/5
ΛΙΜΠΡΑ I. (μ.)	88	12735	ε. Σιγκαπούρη 11/5	ΜΕΛΩΔΙΑ (κ.)	73	14670	προς Αλεξάνδρεια 9/5
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	προς Τζέντα 6/5	ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357	προς Κούβα 22/4
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	προς Κοξίν 10/5	ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μπχ.)	70	23081	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΛΙΝΚΑ (Ονδ.)	74	1490	προς Τρίπολη 26/4	ΜΕΝΤΩΡ (κ.)	73	13729	δ. Ντόβερ 17/4
ΛΙΝΚΟΥΒΑ (δ.π.)	80	4816	α. Λα Πλάτα 26/4	ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28273	δ. Ντόβερ 12/5
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Ελ Σεγκούντο 6/5	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738	ε. Τζουμπάιλι 14/4
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΡΕΡΠΡΑΙΖ (δ.Βρ.)	83	30479	προς Λός Αντζελες 11/5	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	προς Κολομβία 8/5
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βα.)	82	36865	προς Μανζανίλο	ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407	προς Κουαντάν 11/5	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Χιούστον 2/5

ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Ριγίεκα 13/5	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518	ε. Βαλλέττα 8/5
ΜΙΓΚΟΥΕΛ (μ.)	74	20712	μετ. "Miguel II" (π.)	ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ(μ.)	79	1592	α. Σούσσα 14/5
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	ε. Ρουέν 6/5	ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	προς Ιταλία 28/4
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	ε. Πόρτο Κέλαγκ 10/5	ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728	προς Μιλάγο 9/5
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	προς Δ. Ακτή ΗΠΑ 22/4	ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Περσού 11/5
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	προς ΗΠΑ 27/4	ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	προς Μαντράς 15/5
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	84	37584	στο Φλάσσιγκ Ρούντς 5/4	ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Κίνα 7/4
ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	84	37584	προς Οδησό 11/5	ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	προς Χιλή 5/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	μεταφορές Μπαχάμας	ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856	προς Κωνσταντίνα 12/5
ΜΙΝΟΑΝ ΣΗ (μ.)	78	14874	προς Μεξικό 30/4	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	προς Ρότερνταμ 6/5
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	μετ. "Nicola D." (κ.)	ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	α. Σαγκάη 7/4
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	μετ. "Tamago"	ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΥ	71	29198	προς Μιζουσίμα 27/4
ΜΙΣΤΡΑΛ II (δ.π.)	73	1272	προς Λίμπε	ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317	ε. Κουνχουακνάντο 25/4
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	επισκ. Βαλλέτα 18/4	ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	προς Μαλαισία 9/5
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	ε. Σιγκαπούρη 11/4	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.Μπχ.)	75	61000	α. Μάλαγα 15/5
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579	ε. Ροζάριο 14/5	ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (κ.)	79	10225	προς Μομπάσα 7/5
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μπχ.)	78	103812	αργεί Κολούμπια	ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	ύψωσε ελληνική
ΜΠΑΛΚ ΑΘΗΝΑ (κ.)	74	71967	προς Βραζιλία 19/4	ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269	μετ. "Ekimogun Star"
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	ε. Μασσαλία 4/5
(Μπχ.)	79	6414	αργεί Μπρέμερχαβεν	ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	ε. Ναγκόγια 6/5
ΜΠΑΡΜΠΑ ΘΑΝΑΣΣΗΣ				ΝΙΚΟΣΙΑ (κ.)	72	15656	προς Κίληγκ 17/5
(κ.)	77	36411	διαγράφεται	ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	προς Ιαπωνία 28/4
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	προς Λουάντα 23/4	ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	75	20797	α. Μομπάσα 18/4
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	προς Μπράς 29/4
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	προς Ν. Ορλεάνη 23/4	ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	προς Γαλλία 11/5
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	προς Χάιφα 30/4	ΝΙΤΣΑ V (ΑΒ)	72	10423	ε. Πειραιά 5/5
ΜΠΕΡΝΤΙ (δ.μ.)	79	32493	πρ. «Στηντάνς	ΝΟΡΑ (π.)	68	8766	πρ. «Λιπαρίτ Μπαίη»
ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Τσιγούαν 29/4	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ			
ΜΠΛΟΥΣΑΟΥΘ (κ.)	73	14670	πρ. «Άρης	(δ.π.)	84	2469	προς Μπέλφαστ 2/5
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418	προς Κούβα 19/3	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	ε. Τάμπα 15/5
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ (μ.)	71	15954	προς Αβάνα 23/2	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	προς Γκράν Καμυάν 10/5
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	μετ. "Brittania" (κ.)	ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707	αργεί Πειραιά	(Μπχ.)	80	6414	προς Αγ. Πετρούπολη 6/5
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-				ΝΤΑΓΚΟΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	77	8750	προς Βαλπαράϊζο 7/5
ΤΣΡΟΥΣ (δ.κ.)	75	6794	προς Κιουρασάο 26/4	ΝΤΑΙΓΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	α. Αλεξάνδρεια 29/4
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ			προς Τρουκία 16/5	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845	διάλυση Πακιστάν
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ				ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	ε. Υμουιντέν 18/5
(δ.)	71	1991	προς Π. Νουάρ 29/1	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581	προς Πόρτ Κέλαγκ 2/5
ΜΠΛΟΥΝΤΑΝΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210	προς Ασσόντ 11/5
(δ.κ.)	75	2998	α. Μπουσάν 8/3	ΝΤΕΙΛΑΜ (κ.)	71	9810	πρ. «Μαραμπού»
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΙΤΕΡ(δ.κ.)	73	4706	προς Λίμπε 24/4	ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551	ε. Χόγκ Κονγκ 11/5
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	αργεί Πειραιά	ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (Μπχ.)	84	35453	προς Ιαπωνία 21/4
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	προς Κριστομπαλ 4/5	ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΙΜ (Μπχ.)	82	32320	ε. Λισσαβώνα 15/5
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	προς ΗΠΑ 25/4
(Μπχ.)	72	6671	αργεί Πειραιά	ΝΤΕΣΤΙΝΟ (π.)	73	15321	πρ. «Δίας»
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (π.)	71	9603	αργεί Πειραιά	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	7255	προς Πόρτ Σουσάν 9/5
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	προς Αμβούργο 16/5	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813	μετ. «Μπλου Μέντ»
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΒΙΤΟΡΙΑ	77	74139	μετ. «Μπραζίλ Βιτόρια» (λ.)	ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Χιούστον 13/5
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιβ.)	73	31861	προς Ν. Κορέα 28/4	ΝΤΙΝΟΣ (δ.μ.)	62	1979	προς Γκάλατζ 9/5
ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	α. Ν. Υόρκη 14/5	ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Μάνστεστερ 21/4	ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172	α. Τέξας Σίτυ 12/4
ΜΠΡΙΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	προς Άνναμπα 15/5	ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπος Φηλντ (αποθήκη)				
ΜΥΚΟΝΟΣ V. (π.)	67	8981	ε. Κουβέιτ 12/4	ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	προς Αλγέρι 10/5
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	προς Κόλπο ΗΠΑ 2/5	ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631	επισκ. Μαγκάλια 8/4
ΜΥΡΣΙΝΗ (μ.)	72	14095	ε. Μπρίστολ 18/5	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891	μετ. «Άγιος Μηνάς» (μ.)
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826	προς Νιγηρία 25/4	ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985	προς Πιομπίνιο 7/5
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ Δ. (κ.)	77	9111	α. Μανίλα 13/5	ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Σάφι 10/5
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II				ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	α. Ριγίεκα 11/5
(κ.)	76	64670	προς Βιτόρια 6/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.π.)	93	160129	ύψωσε ελληνική
ΝΑΙΑ (κ.)*	70	9069	προς Λαχάντ Ντατού 28/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (δ.π.)	91	81400	προς Καλέτα Κόρντοβα 10/4
ΝΑΙΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	77	34841	ε. Χάμπτον 13/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Πειραιά 15/5
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	α. Ηστ Λόντον 2/5	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	ε. Σιδών 8/5	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	αργεί Πειραιά
ΝΑΡΕΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Σαν Αντόνιο 1/5	ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Καράτσι 14/5
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400	προς Δ. Αφρική 22/4	ΟΜΗΡΟΣ (κ.)	73	116059	πρ. «Ιλιάδα»
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978	στον Πειραιά 1/4	ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796	προς Τεκριντάγκ 7/5
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	προς Πορτογαλία 5/5	ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	προς Μουρμάνσκ 30/3
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	α. Χόγκ Κόγκ 2/4	ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	προς Ταμπίκο 15/5
ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (κ.)	73	11291	προς Ιαπωνία 13/4	ΟΜΟΓΚΥ (κ.)	67	1220	πρ. «Εύδηλος»
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλας	ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	αργεί Θεσσαλονίκη
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΣΑΝΤΟΣ				ΟΡΑΜΑ II (δ.κ.)	73	18273	πρ. «Οραμα»
(κ.)	82	18656	πρ. «Κορινθιακός»	ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	προς Σάροχ 8/5
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	προς Χαμμέν 10/5	ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	προς Οδησό 11/5
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ				ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	προς Μπάχια Μπλάνκα 10/5
(μ.)	75	2226	προς Πάτρα 14/5	ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	προς Αλγερία 4/5

ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	προς Τρίπολη 13/5	ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Μπαγκόγκ 23/3
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284	προς Κόλπο ΗΠΑ 11/5	ΠΡΑΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	προς Βέντσιλς 13/5
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64355	προς Νταμμάμ 15/5	ΠΡΑΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	α. Γιβραλτάρ 12/4
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000	ε. Ράς Τανούρα 13/5	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς Τέμα 5/5
ΟΣΕΑΝ ΓΡ. (μ.)	71	13459	προς Ινδονησία 9/5	ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	διαγράφεται
ΟΣΕΑΝ ΛΕΙΚ (κ.)	76	12443	ε. Ακαμπα 18/5	ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ (δ.μ.)	74	61901	Βουδία Μπαίη 19/5
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ Ι. (δ.)	80	3323	α. Αλεξάνδρεια 8/5	ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	52539	μετ. "Bonna Sparrow"
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755	ε. Μορμουγκάο 4/5	ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	προς Μπορντώ 14/5
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)	70	8493	προς Ελλάδα 7/5	ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΓΟΥΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754	προς Παλάου Σαμπού 15/4
ΟΣΕΑΝΙΚΟΣ (κ.)	78	14901	ε. Γουίλμινγκτον 16/5	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Αρούμπα 5/5
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	προς Θεσσαλονίκη 15/5	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Ταϊτσούγκ 14/5
ΟΤΑΡΟΥ 1. (δ.π.)	79	3818	ε. Πόρτ Κέλαγκ 14/5	ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	προς Αρζίου 6/4
ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΥΖ	84	13852	αργεί Φουτζέιρα	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	προς Σάντος 12/5
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ				ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Ν. Ορλεάνη 29/4
ΡΕΙΝΜΠΟΟΥ II	84	13881	προς Ιαπωνία 6/5	ΠΡΟΣΩ (Μπχ.)	78	26409	προς Βαλπαράϊζο 7/5
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	ε. Ρίο Γκράντε 15/5	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	προς Κολομβία 29/4
ΠΑΙΟΝΗΡ ΣΑΝ (κ.)	76	14589	ε. Ρίο Ιανέιρο 10/5	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Ν. Ορλεάνη 13/5
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9429	ε. Ν. Ορλεάνη 16/5	ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Βερακρούζ 22/4
ΠΑΛΛΑΣ (Μπχ.)	71	7890	προς Ασντοντ 3/5	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	επισκ. Μπουργκάς 14/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	προς Σουλίνα 10/5	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Αρούμπα 6/5
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Ρουέν 22/4	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	βυθίσθηκε 28/3
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	προς Κίελο 3/5	ΠΡΩΤΟΜΑΣΤΟΡΑΣ (κ.)	72	9176	προς Ινδία 7/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (μ.)	78	17807	προς Σιμπόγκα 7/5	ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	α. Μαριουπόλ 8/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	77	10076	ε. Βιτόρια 6/5	ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΟΦ ΣΑΜΟΣ (κ.)	74	42236	προς Πόρτο Ορντάζ 24/4
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	προς Ντάρμπαν 4/5	ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	78	1592	ε. Πειραιά 4/3
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422	ε. Υμουίντεν 16/5	ΡΑΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	α. Ν. Ορλεάνη 9/5
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Γκίλογκ 16/5	ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	προς Κίλαγκ 13/5
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088	ε. Φός 13/5	ΡΑΨΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	α. Ακαμπα 21/1
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	προς Τούρμπο 10/5	ΡΕΑ (μ.)	73	30930	ε. Ροστόκ 5/5
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	ε. Παλός 25/4	ΡΕΑ ΦΩΤΕΙΝΗ (κ.)	70	12577	πρ. "kokoni"
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	προς Τρίπολη 20/4	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	α. Ν. Ορλεάνη 10/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μπχ.)	77	23910	ε. Ταϊτσούγκ 20/4	ΡΕΙΝΜΠΟΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	προς Μάρ ντε Πλάτα 7/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	ε. Μαριουπόλ 22/4	ΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	ε. Τορόντο 11/5
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (κ.)	80	19164	προς Ντάρμπαν 7/2	ΡΕΞ (ΑΒ)	72	10936	προς Δ. Αφρική 11/5
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Νταμμάμ 11/5	ΡΗΤΖΕΝΤ (Μπχ.)	79	8680	ε. Αλεξάνδρεια 14/5
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	71	6682	διάλυση Ινδία	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	μετ. "Ranger 1" (κ.)
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	ε. Αλεξάνδρεια 15/5	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	επισκ. Πειραιά 12/4
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	προς Ντουμάι 29/4	ΡΙΒΕΡ Κ. (π.)	66	14682	πρ. "Νταυνάμικ Φιούτσερ"
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (Κ.)	86	14319	ε. Ν. ορλεάνη 15/5	ΡΙΖΑ (δ.μ.)	74	66341	επισκ. Μαγκάλια 4/4
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	ύψωσε παναμαϊκή	ΡΙΚΜΕΡΣ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	15086	προς Εϊγκάγκ 18/5
ΠΑΦΦΙΝ (μ.)	68	8648	προς Μαλαισία 16/4	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Σιγκαπούρη 9/5
ΠΕΛΑΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Σούδα 9/5	ΡΟΖΑ Κ. (Ονδ.)	65	1600	διάλυση Αλλάγκ
ΠΕΛΛΑ (μ.)	71	14686	προς Χουάγπου 22/4	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	ε. Βάρνα 10/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Αλεξάνδρεια 14/5	ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	α. Ντάρμπαν 12/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V. (δ.κ.)	71	104253	α. Τζουαίμα 29/4	ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΠΕΛΝΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Πειραιά 11/5	ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	προς Ιαπωνία 16/5
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	α. Κοτονού 30/4	ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	ε. Μονρόβια 9/5
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	ε. Πόρτο Κουετζάλ 20/4	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	ε. Νκόσια 13/5
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	προς Μοντεβιδέο 29/4	ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	προς Ρότερνταμ 18/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Βιζακαπατνάμ 4/5	ΣΤ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι. (κ.)	82	8719	προς Κασσιούγκ 3/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	προς Νταϊλάν 16/4	Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	προς Μπαγκόγκ 2/4
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	αργεί Πειραιά	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μπχ.)	81	33471	προς Ρίο Ιανέιρο 6/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μπχ.)	72	9635	προς Τζέντα 29/4	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	ε. Γουίλελμσχάβεν 18/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Κίνα 17/5	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	προς Καζαμπλάνκα 27/4	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765ε	προς Μπιλπάο 8/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μπχ.)	73	9749	μετ. «Στάρ Λάιτ» (Μπχ.)	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Ρουέν 14/5
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	ε. Βαλτιμόρη 12/3	ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ Ι. (π.)	74	16023	α. Μπ. Χομεινί 9/4
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	μετ. "East River"	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	ε. Φλάισγκ 17/5
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483	προς Καλλάο 20/4	ΣΑΝ (δ.μ.)	75	68090	α. Γιβραλτάρ 28/4
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Ρωσία 9/5	ΣΑΝ II (π.)	75	14523	α. Ν. Ορλεάνη 29/3
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	α. Βαρκελώνη 2/5	ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)*	69	9584	προς Λομπίτο 4/3
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	ε. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122	προς Σιγκαπούρη 29/4
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	ε. Ν. Ορλεάνη 13/5	ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	71	13575	προς Σαγκάη 17/5
ΠΙΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	ε. Τζέντα 17/4	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	75	10297	α. Κπέμπε 28/4
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	προς Συρία 21/4	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	75	10297	μετ. "Yong Tong"
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	προς Μαδαγασκάρη 13/5	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	24594	προς Κίλαγκ 19/4
ΠΟΛΛΟΥΕ Ι. (π.)	75	14741	προς Ακαμπα 18/5	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	ε. Λισσαβώνα 12/5
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	δ. Ντόβερ 24/4	ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (π.)	74	10761	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 115/
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	διάλυση Ινδία	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	προς Λαμουάν 14/4
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Χερσώνα 16/4	ΣΑΤΟΥΡΝ (δ.μ.)	74	70741	ε. Κωνσταντίνα 9/5
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Κασίμα 14/5	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	ε. Μπάνμπουρι 4/5
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	προς Οζάκα 3/5	ΣΕΙΛΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Πόρτο Κουετζάλ 3/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	προς Ντουλούθ 25/4				
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Ρότερνταμ 14/5				
ΠΟΡΟΣ	71	20670	ε. Καράτσι 25/4				
ΠΟΡΤΑΙΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	δ. Παναμά 30/4				

ΣΕΙΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	προς Λιμάυ 22/4	ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	α. Τζουμπάιλ 7/5
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.μ.)	74	997	διαγράφεται	ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	σο Βόσπορο 8/4
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	προς Χερσώνα 8/5	ΣΙΤΥ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΙΤΥ (δ.κ)	87	24584	ε. Σιγκαπούρη 5/5
ΣΕΝΤΑΡ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ (μ.)	75	6540	αγορά από αλλοδαπούς	ΣΙΦΝΟΣ (μ.)	66	10663	ε. Βάλβις Μπαίη 6/5
ΣΕΝΤΑΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (μ.)	77	9027	πρ. Γεώργιος Λ*	ΣΚΑΥΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Μπ. Αμπάς 3/5
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	προς Χαϊκού 27/4	ΣΚΕΙΤΕΡ (Μηχ.)	81	9002	προς Κολομβία 5/5
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	προς Μπρέικ 18/5	ΣΚΙΕΡ (Μηχ.)	81	8835	προς Τούρμπο 14/5
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	προς Τζέντα 26/4	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Τειμπορτ 27/4
ΣΗ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.)	76	9589	ε. Χόγκ Κόγκ 16/5	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	ε. Μακείο 5/5
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΙΡ (κ.)	68	11413	προς Ογουέντο 27/4	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Λά Παλός 14/5
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	δ. Μπρουνσμπούτελ 7/5	ΣΟΛΩΝ ΟΦ ΑΘΕΝΣ (κ.)	76	40272	προς Ταιβάν 8/4
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (μ.)	73	3717	προς Καζαμπλάνκα 9/5	ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Τραμαντάι 10/5
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	πρ. «Αραμπέλλα»	ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	α. Ντάρμπαν 7/5
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ (κ.)	75	12290	προς Μάλαγα 9/5	ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	προς Αμβούργο 9/5
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (π.)	72	12779	α. Κοτονού 15/4	ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	προς Φαντσέγκ 21/4
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	ε. Μπιλμπάο 9/5	ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	92	77387	προ Τζέντα Τέρμ. 12/5
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	δ. Γιβραλτάρ 16/5	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Σίντα Τέρμ. 18/3	ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Αγλέρι 12/5
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688ε	α. Πόρτ Σουδάν 26/4	ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)*	69	1546	ε. Σάν Μπενεντέτο 10/5
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	αργεί Πειραιά	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	διάλυση Μπουσάν
ΣΗ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	72	13192	προς Σουραμπάγια 15/4	ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.)	76	51121	προς Αρζίου 26/4
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	154990	προς Παλούθ 9/5	ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	79	8831	προς Τούρμπο 2/5
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477	ε. Λεμεσό 18/5	ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ (μ.)	70	14376	ε. Κωνσταντίνζα 14/5
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	ε. Νοβοροσίσκ 18/3	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	προς Κωνσταντίνζα 14/5
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	19224	προς Μάλτα 12/5	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	76	59353	προς Γιβραλτάρ 1/5
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Κουνσάν 17/4	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προ Πορτογαλία 29/4
ΣΗΓΚΡΕΙΣ II (κ.)	77	38886	α. Ακαμπα 14/5	ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	προς Γιβραλτάρ 7/5
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	ε. Σάνκ Ανκωρ. 17/5	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	προς Αμπιτζάν 5/5
ΣΗΚΟΥΗΝ (μ.)	83	18083	α. Βανκούβερ 5/5	ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976	προς Χό Τσί Μίνχ Σίτυ 3/4
ΣΗΚΟΥΗΝ (δ.κ.)	82	11780	ε. Παλάου Μπακόμ 11/5	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Πειραιά 13/1
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425	προς Λεμεσό 7/5	ΣΤΑΡΛΑΙΤ (κ.)	77	22893	α. Πόρτ Κέλαγκ 17/4
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Χαλδία 13/5	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Μεξικό 1/5
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	1765	α. Ραβέννα 15/5	ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277	προς Κούβα 16/5	ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μηχ.)	75	8031	αργεί Πειραιά
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Πόρτο Καμπέλλο 2/5	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	στη Σάρζα 22/6/93
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	στη Κωνσταντίνζα 16/4	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Πειραιά 27/1
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	προς Ιντσόν 2/5	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	προς Ντάρμπαν 16/5
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	προς Στρόμσταντ 28/4	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	ε. Ντάρμπαν 11/5
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Κίνα 22/4	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Χουέλαβα 14/5
ΣΗΜΠΑΛΑΚ I. (π.)	65	9812	στο Πόρτ Σουδάν (αποθήκη)	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	ε. Ονσάν 22/2
ΣΗΜΠΑΛΑΚ II (π.)	69	3472	ε. Πειραιά 26/4	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	προς Φρημάντλ 16/5
ΣΗΜΠΑΛΑΚ III (π.)	71	5699	μετ. «Λιμμάτ I» (κ.)	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	α. Ρότερνταμ 17/5
ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	προς Ταιβάν 28/3	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	α. Ασντοντ 22/4
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Ν. Ορλεάνη 7/5	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	προς Χάιφα 4/5
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)*	74	17798	μετ. «Σάντα Μπάριμπα (μ.)	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΦΑΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	προς Τζουμπάιλ 13/5
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	προς Γένοβα 15/5	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	προς Σαγκάη 30/3
ΣΗΜΠΡΕΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Τουάπσε 14/5	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	προς Βραζιλία 6/5
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	προς Κούβα 6/5	ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	προς Μαρακάμπο 9/5
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	ε. Γιούπορτ 18/5	ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	ε. Ν. Ορλεάνη 15/5
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	δ. Κων/πολη 9/4	ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376	προς Μαδαγασκάρη 5/5
ΣΗΝΤΡΑΙΒ (κ.)	82	18709	α. Ν. Ορλεάνη 23/4	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	α. χόγκ Κόγκ 6/5
ΣΗΠΕΙΣ (μ.)	77	15255	α. Ρότερνταμ 12/5	ΣΤΡΙΓΓΛΑ (κ.)	74	46172	προς Αζόρες 13/5
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	α. Λέ Χάβρη 10/5	ΣΥΚΙΑΔΑ (κ.)	71	10871	προς Ελλάδα 16/5
ΣΗΠΡΑΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	προς Ιμμιγκχαμ 18/5	ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μηχ.)	77	29729	ε. Μπιλμπάο 11/5
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	προς Πακιστάν 29/4	ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	α. Αλεξάνδρεια 7/5
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	προς Βέντσπιλς 14/5	ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	προς Λάγος 12/5
ΣΗΡΑΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Ιντσόν 24/4	ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	α. Φάλμουθ Μπαίη 8/5
ΣΗΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	προς Κίνα 15/4	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κάμπο Φήλντ (αποθήκη)
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Τεργέστη 17/5	ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς Καμπούτα 27/4
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	α. Πόιντς Λίζας 17/4	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Γιοκοχάμα 19/4
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	προς Κούβα 10/5	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ (κ.)	73	19420	προς Βόλο 11/5
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Αλεξάνδρεια 14/4	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	ε. Αμβούργο 16/5
ΣΗΦΑΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Ταμπέκο 8/5	ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	προς Ρωσία 12/4
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Παρανάγουα 6/5	ΤΕΝΕΔΟΣ (κ.)	77	10442	προς Ρεσίφε 27/4
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	α. Λάγος 7/5	ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	στο Καράτσι 12/5
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	ε. Φόξ 17/5	ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	α. Αντεν 10/5
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	προς Ιντσόν 27/4	ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	προ Τρίπολη 22/4
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275	προς Κούβα	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κευ.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Μπ. Χομενική 14/5	ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	προς Ξιγκάγκ 15/5
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	α. Ν. Ορλεάνη 17/5	ΤΖΕΜΙΝΙ	79	31010	προς Πόρτ Κέλαγκ 6/5
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	προς Γκλάντστον 8/5	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	προς Κορούνα 14/5
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Χόγκ Κόγκ 12/5	ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	προς Χάιφα 6/5
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	προς Καϊοσιούγκ 16/5	ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	ε. Σέκου 18/4
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (κ.)	76	12440	προς Βομβάη 26/4	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	26321	προς Λάγος 2/5
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911	ε. Σάντος 14/5				
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	στο Καράτσι 12/5				

ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	προς Βατούμ 23/4	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΗΠ (κ.)	73	53518	προς Ποντα ντα Μαδέιρα 8/5
ΤΖΟΥ (Ον.)	78	5868	ε. Λειξοες 15/3	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	ε. Ν.Ορλεάνη 10/5
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	προς Μπ. Αμπάς 13/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	ε. Μπελαγουάν 7/5
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	προς Μπαγκόγκ 19/4	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	ε. Τάμπα 9/5
ΤΖΟΝ Ν. (κ.)	72	5907	προς Μόγκλα 4/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	προς Κοντρεκούρ 28/4
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197	ε. Κολόμπο 15/5	ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	δ. Ντόβερ 4/5
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	προς Ραβέννα 13/5	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	προς Μπ. Αίρες 12/5
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Πόρτ Κέλαγκ 3/5	ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	ε. Μανίλα 17/5
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	προς Αλγερία 29/3	ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	προς Βομβάη 9/5
ΤΗΝΟΣ ΑΙΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	προ Σέτε 20/4	ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943	προς Σάντος 27/4
ΤΙΤΑΝΑΣ (μ.)	77	1721	ε. Πειραιά 27/3	ΦΡΗΝΤΟΜ Κ. (π.)	72	16402	ε. Αμβέρσα 12/5
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	α. Μπ. Χομενί 2/3	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	ε. Κήλαγκ 22/4
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	προς Μπουσάν 4/5
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπχ.)	92	24248	προς Σιγκαπούρη 8/5	ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	α. Δακάρ 29/4
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	α. Μίλφροντ Χάβεν 11/5	ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μπχ.)	92	24248	προς Ινδία 15/5	ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	ε. Ααλεσούντ 6/5
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	α. Ακαμπα 14/5
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπχ.)	88	24248	α. Ράς Τανούρα 8/5	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚΑ (π.)	70	1971	προς Αλεξάνδρεια 11/5
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΡΤΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	α. Κολόμπο 7/5
ΤΟΜΙΣ ΦΕΙΘ (μ.)	87	39500	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	ε. Ασντον 8/5
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς Μπειλούν 14/4	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	78	1568	προς Μάρ ντελ Πλάτα 29/4
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Ταρραγκόνα 15/5	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΑ (π.)	77	6680	ε. Νταβάο 2/5
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	προς Ρίο Ιανέιρο 6/5	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	ε. Λάς Πάλας 15/5
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331	προς Στοκχόλμη 17/5	ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Κάλινινκραντ 25/3
ΤΡΑΝΣ ΑΡΓΩ (δ.Μπχ.)	77	63285	προς Γιβραλτάρ 24/3	ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	ε. Μπερκελέυ Σάουντ 28/4
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	δ. Γιβραλτάρ 3/5	ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Αγαθίρ 4/5
ΤΡΑΝΣ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.)	76	65112	επισκ. Μαγκόλια 21/2	ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3599	προς Σιγκαπούρη 24/4
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ΛΤ (δ.κ.)	76	19867	ε. Ναπιέρ 5/5	ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	ε. Μπαντάρ Αμπάς 14/5
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	ε. Δουνκέρκη 15/5	ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	93	6965	προς Αγαθίρ 13/5
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	προς ΗΠΑ 12/5	ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	α. Μπερκελέυ Σάουντ 29/3
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΙΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	ε. Αντεν 14/4	ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	προς Καλινινγκράντ 6/5
ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	προς Ν. Κορέα 27/4	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	ε. Σόγκλα 1/5
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Σαγκάη 12/4	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	α. Βίγκο 30/4
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΛΛ (κ.)	74	23757	α. Βανκούβερ 24/3	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΓΟ (π.)	89	4999	α. Πόρτσμουθ 9/5
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Ρίο Γκράντε 12/4	ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	προς Ιρλανδία 16/5
ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ (κ.)	75	13567	προς Μανζανίλο 7/5	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	προς Μαπούτο 25/4
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	ε. Βομβάη 14/5	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	επισκ. Λάς Πάλας 6/294
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	μετ. "Pen Cheng"	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	προς Φώκλαντς 21/4
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	ε. Γουλεμσχάβεν 12/5	ΦΡΙΟ ΠΑΣΦΙΚ (κ.)	90	5286	α. Μπερκελέυ Σάουντ 26/2
ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	προς Εσμεράλντας 22/4	ΦΡΙΟ ΣΚΑΓΚΕΝ (μ.)	83	1072	ε. Ααλεσούντ 9/5
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ	72	113950	δ. Ντόβερ 4/5	ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	προς Σαλντάνια Μπαίη 17/4
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	αργεί Πειραιά	ΦΩΤΕΙΝΗ (μ.)	71	16820	προς Αμβέρσα 8/5
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	αργεί Πειραιά	ΧΑΒΑΙΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	α. Τεργέστη 9/5
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	διαγράφεται	ΧΑΒΑΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Μομπάσα 10/4
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	επισκ. Πειραιά 1/2	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)*	72	9343	μετ. "Selia" (μ.)
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	επισκ. Σετουμπάλ 29/4	ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	προς Σιγκαπούρη 24/4
ΤΣΑΜΣ (δ.μ.)	79	15979	μετ. «Ιόνια Στάρ» (π.)	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	προς Σιγκαπούρη 22/4
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	προς Οδησσό 15/5	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	προς Τεργέστη 14/5
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	προς Χόγκ Κόγκ 6/5	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	προς Κασσιόγκ 6/5
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	προς Αργιούνα Τέρμ. 26/4	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	ε. Πειραιά 7/3
ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	ε. Μοντεβιδέο 12/5	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	προς Μπαλκικαπάν 1/1
ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059	ε. Παράναγος 8/4	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	προς Γιοκοχάμα 3/5
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	ε. Κάντλα 24/4	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Ντάρμπαν 10/5
ΦΑΙΑΞ (κ.)	72	8939	α. Χόγκ Κόγκ 22/4	ΧΕΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	προς Φαντσέγκ 25/4
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20606	α. Καλλάο 7/5	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	προς Μαρόκο 15/5
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	επισκ. Σιγκαπούρη 4/1	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	προς Σιγκαπούρη 24/3
ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834	προς Αμβέρσα 3/5	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Κωνσταντίντσα 15/5
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Ξιγκάγκ 25/10	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	προς Καλδέρρα 5/5
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	α. Σάρπνες 18/5	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	προς Πόρτο Κουετζάλ 16/5
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	προς Τσιτακόγκ 14/5	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	ε. Ν. Ορλεάνη 14/5
ΦΙΛΙΠΠΟΣ μ. (μ.)	70	14769	προς Πότι 3/5	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	προς Μπουεναβεντούρα 13/5
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	77	8729	πρ. «Πριματίστ»	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	20515	προς Πορτογαλία 5/5	ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	προς Κίνα 8/5
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	ε. Κωνσταντίντσα 9/5	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	προς Ινδονησία 21/4
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	ε. Ν. Ορλεάνη 11/5	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	α. Τζέντα 11/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	προς Σέκου 27/6/93	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	προς Γκαίμπερς 3/5
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	ε. Ζήμπραγκε 19/5	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294	μετ. "Triatic Power" (κ.)
ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	12776	ε. Αιν Σούκνα 3/5	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	προς Θεσσαλονίκη 7/5
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Αλικάντε 11/1	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	ε. Καράτσι 10/5
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	προς Κοπερ 4/5	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15642	ε. Ν. Ορλεάνη 15/5
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	προς Κίνα 19/4	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	α. Σαν Φραντσίσκο 20/4
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255	προς Πόρτο Αρθουρ 29/4	ΩΡΟΡΑ ΓΚΟΛΑΝΤ	76	5958	πρ. «Αουρόρα Πιέρλ»
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	76	16037	ε. Σουαίμπα 25/3	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	μετ. "Magda P."
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	προς Ξιγκάγκ 4/5	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	79	7366	προς Αμβούργο 7/5
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)*	75	20214	προς Μόγκλα 16/5	ΩΡΟΡΑ ΤΟΠΙΑΖ	82	18061	πρ. «Μίς Αλίκη»

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

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

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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



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