

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Αυγούστου 1994

Αρ. Φύλλου 1406/1165

NAYTIKA XRONIKA

15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ -
1 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 19
ΑΡΙΘ. 1406/1165
ΔΡΧ. 500
WITH ENGLISH
SUPPLEMENT



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



ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΓΙΑ “ΚΑΛΟ ΤΑΞΙΔΙ”

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

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

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



H E L L A S - I T A L Y
A.K. VENTOURIS

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



D. KORONAKIS S.A.

STEEL WIRE ROPE - SYNTHETIC ROPE INDUSTRY



• STEEL WIRE ROPES

GALVANIZED - UNGALVANIZED

DIAM 3 - 88 m/m OR 1/8" - 11" CIRC

CONSTRUCTIONS:

6X19 - 6X24 - 6X29 - 6X31 - 6X36 -

6X37 - 6X41 - 4X36 - 8X25 -

NON ROTATING WIRE ROPES

CONSTRUCTIONS:

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

HEAVILY GALVANIZED

CONSTRUCTIONS: 6X7 - 6X12 - 6X13

6X19 - 6X25 E.T.C.

• ROPES

Up to 18" circ or 144 m/m DIAM.

POLYPROPYLENE MONOFILAMENT

POLYPROPYLENE SPLIT FILM

B + W (BLACK + WHITE)

POLYSTEEL - DEKOFLEX

NYLON (Perlon) Ropes.

NATURAL FIBRES.

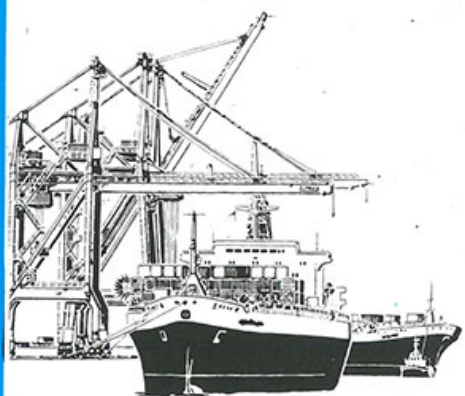
**ANCHORS + STUDLINK ANCHOR CHAINS
WITH CERTIFICATES AVAILABLE EX STOCK
WITH L'LOYDS - NORSKE VERITAS E.T.C. CERTIFICATES -
500 + ON HORIZONTAL TESTING MACHINE AVAILABLE**

MAIN OFFICES : 56, Grivas street - PIRAEUS

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

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15 Αυγούστου - 1 Σεπτεμβρίου 1994
ΕΤΟΣ 63ο
ΗΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1406/1165

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλή
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. 1406/1165
August 15th, September 1st 1994

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (301) 4122 537
Telex: 21 2845
Fax: (301) 4123 336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

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

- 21 Ανεκτίμητη η κοινωνική προσφορά
των Χίων εφοπλιστών
Του κ. Γεώργ. Στ. Σκαρβέλη.

- 22 Ας τους θυμηθούμε....
Του κ. Δ. Δραπανιώτη.

- 29 Αγοραπωλησίες Πλοίων
Από την Overseas Agency Ltd.

- 33 Οι επιπτώσεις στην επάνδρωση
των πλοίων από την εφαρμογή της Δ.Σ.
καταμέτρησης χωρητικότητας

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ
24 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
34 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
41 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
42 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
45 ENGLISH SUPPLEMENT
49 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



A NEW ERA IN MARITIME EDUCATION

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ 7-9

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 32

ΤΗΛ.: (01 0301) 4118 278 - 4118 244,

ΦΑΧ: (01 0301) 4118 243

7-9, IROON POLITECHNIU STR.

P.O. BOX 185 32 PIRAEUS - GREECE

TEL.: (01 0301) 4118 278 - 4118 244,

FAX: (01 0301) 4118 243

Και οι Νηογνώμονες στον χορό;

Σαν να μην έφθαναν όλα τα άλλα, που είναι πάρα πολλά, μας ήρθαν τώρα και οι Νηογνώμονες, οι οποίοι από σύμβουλοι, υποτίθεται, του εφοπλιστού και του πλοιοκτήτη, φαίνεται ότι μεταβάλλονται σε δυνάστη με την προβολή αξιώσεων που ενώ δεν προσφέρουν το παραμικρό, δημιουργούν αποπνικτική ατμόσφαιρα στη διαχείριση των πλοίων.

Σύμφωνα με καταγγελίες που έχουν φθάσει στα "Ναυτικά Χρονικά", επιθεωρητές ορισμένων νηογνώμωνων - διατίθενται στοιχεία τα οποία προς το παρόν δεν κρίνουμε σκόπιμο να φέρουμε στη δημοσιότητα - υποδεικνύουν με επιμονή συγκεκριμένα επισκευαστήρια για την πραγματοποίηση ορισμένων εργασιών που προκύπτουν από ιδιαίτερα αυστηρές επιθεωρήσεις πλοίων τα οποία φέρουν την κλάση αυτών των συγκεκριμένων νηογνώμωνων χωρίς να δέχονται τις εναλλακτικές λύσεις που βρίσκουν οι διαχειριστές των πλοίων, εναλλακτικές λύσεις που εξασφαλίζουν καλύτερη ποιότητα δουλειάς και ανταγωνιστικό κόστος. Η απάντηση είναι συνήθως αρνητική: Όχι, θα πάτε εκεί που σας υποδεικνύουμε εμείς.

Δεν μπορούμε να ισχυρισθούμε - δεν έχουμε στη διάθεσή μας, προς το παρόν τουλάχιστον, τέτοια στοιχεία - ότι η επιμονή προς συγκεκριμένα επισκευαστήρια υποκρύπτει προσωπικά συμφέροντα των επιθεωρητών. Αλλά δεν μπορούμε να ερμηνεύσουμε και την επιμονή τους σε υποδείξεις που δεν εξασφαλίζουν ούτε ποιότητα, αλλά ούτε και ανταγωνιστικότητα, που είναι σήμερα το κυριότερο όπλο ή μέσο για να εξασφαλισθεί η επιβίωση του πλοίου.

Είναι γνωστό σε όλους ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση αντιμετωπίζει συνεχώς νέες δυσκολίες σε πολλαπλό επίπεδο, δυσκολίες διακρατικές, γραφειοκρατικές, διαδικαστικές τόσο στη γηραιά ήπειρο, όσο και στις Ηνωμένες Πολιτείες και στις αναπτυσσόμενες

χώρες όπου ο προστατευτισμός παίρνει και δίνει.

Από που να αρχίσουμε και που να τελειώσουμε;

Η έλλειψη των στελεχών που χρειαζόμαστε για το σύνολο της Ελληνικής Ναυτιλίας καθιστά προβληματική την επάνδρωση των πλοίων καθ' ήν στιγμήν μάλιστα προβάλλονται αξιώσεις για περισσότερους ναυτικούς σε κάθε πλοίο της εθνικότητας του πλοιοκτήτη.

Το U.S. Pollution Act του 1990 επικρέμαται σαν δαμόκλειος σπάθη όχι μόνον σε βάρος των πλοίων αλλά και σε βάρος αυτής της ίδιας της πλοιοκτησίας.

Η προβολή ουσιαστικώς απαράδεκτων μέτρων για την προστασία των ακτών από την Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ένα άλλο εξ ίσου σημαντικό καρκίνωμα που αποσπά την προσοχή από την κύρια ενασχόληση στη διαχείριση του πλοίου που ήταν και παραμένει πάντοτε η εξεύρεση του καλού ναύλου.

Τα προβλήματα και οι αποφάσεις των ασφαλιστών και των P & I Clubs καθιστούν όλο και δυσκολότερο και δαπανηρότερο το διαχειριστικό έργο.

Η εφαρμογή του International Safety Management Code, που υιοθετήθηκε από τον IMO και καθίσταται υποχρεωτική για ορισμένες κατηγορίες πλοίων από το 1988 και για τις υπόλοιπες από το 2002, που δεν είναι καθόλου μακριά, είναι ένας ακόμη πρόσθετος πονοκέφαλος.

Φθάνουν όλα αυτά, δεν χρειάζεται να παρεμβαίνουν με τον τρόπο που αναφέρθηκε ήδη και οι νηογνώμονες, ή έστω συγκεκριμένοι επιθεωρητές τους, χωρίς αυτό να μειώνει την δική τους ευθύνη. Γι αυτό επισημαίνουμε ότι αν δεν υπάρξει η επιβαλλόμενη συμμόρφωση θα μιλήσουμε με ανοικτά χαρτιά, θα τα πούμε, δηλαδή, έξω από τα δόντια και με συγκεκριμένα στοιχεία που θα επιβεβαιώνουν του λόγου το αληθές.

ΟΛΑ ΣΤΙΣ ΠΛΑΤΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Εκανε πολύ καλά η διοίκηση της Ενώσεως Πλοιάρχων που τα είπε έξω από τα δόντια για τις διώξεις και την (ηθελημένη, κατά την δική μας αντίληψη) μείωση της προσωπικότητας του Έλληνα

πλοιάρχου, ο οποίος παρά το γεγονός ότι είναι από τους κυριότερους συντελεστές του ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος δεν έχει την αντιμετώπιση (από την Ελληνική Πολιτεία) που θα έπρεπε να

έχει ακριβώς λόγω της τεράστιας προσφοράς του στην γενικότερη υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Για όλα, ακόμη και αν υπάρχουν μη δυνάμενα να αμφισβητηθούν πραγματικά περιστατικά, υπεύθυνος θεωρείται ο πλοίαρχος, που έχει καταντήσει πλέον

το εξιλαστήριο θύμα για όλα όσα στραβά και ανάποδα συμβαίνουν σ' αυτόν τον τόπο.

Είναι χαρακτηριστικές μερικές από τις σχετικές καταγγελίες στις οποίες προέβη η διοίκηση της Ενώσεως Πλοιάρχων:

- Σε πλοίαρχο ακτοπλοϊκού επιβατηγού κοινοποιήθηκαν σε ενάμιση μήνα 68 κλήσεις σε απολογία με την κατηγορία της καθυστέρησης προσεγγίσεως σε ενδιάμεσο λιμάνι (!), ενώ σε άλλον πλοίαρχο επιδόθηκαν για την ίδια αιτία 24 κλήσεις σε απολογία μέσα σε είκοσι (20 ημέρες) χωρίς ουδείς να υποβληθεί στον κόπο να διερευνήσει τις καιρικές συνθήκες και τον αριθμό των αποβιβασθέντων επιβατών και οχημάτων στα προηγούμενα λιμάνια.

- Σε άλλον πλοίαρχο, επίσης επιβατηγού ακτοπλοϊκού, επιβλήθηκε πρόστιμο για ρύπανση την οποία κατήγγειλαν πιλότοι της Ολυμπιακής Αεροπορίας οι οποίοι κατέθεσαν ότι το πλοίο που ρύπαινε είχε δύο τσιμινιέρες, ενώ το πλοίο στο οποίο πλοιαρχεύει ο συγκεκριμένος πλοίαρχος έχει μία τσιμινιέρα και επί πλέον κατά τον χρόνο της επισημανθείσης ρυπάνσεως το συγκεκριμένο πλοίο βρισκόταν σε απόσταση 15 μιλίων!

- Ετερος πλοίαρχος εκλήθη σε απολογία και καταδικάστηκε γιατί κατά τον κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι του Πειραιώς βρέθηκαν 1.100 υπεράριθμοι επιβάτες αλλά ουδείς τιμωρήθηκε στο λιμάνι αφετηρίας και στα άλλα ενδιάμεσα λιμάνια γιατί άφησε το πλοίο να φύγει με τόσους υπεράριθμους.

- Ετερος πλοίαρχος συνελήφθη και διαπομπέφθηκε για τον θάνατο τριών αμμοβολιστών, οι οποίοι έπεσαν από σκαλωσιά που ήταν κρεμασμένη από αυτοκινούμενο γερανό, ο οποίος βρισκόταν στην προβλήτα επειδή έσπασε το συρματοσχοίνο του γερανού.

- Το άκρον άωτον της μανίας διώξεων εναντίον των πλοιάρχων καταφαίνεται καί από μία άλλη πρωτοφανή περίπτωση: Ακτο-

πλοϊκό επιβατηγό υποχρεώθηκε να επιστρέψει στην προβλήτα μετά τον απόπλου και λίγο πριν εξέλθει από το λιμάνι του Πειραιώς προκειμένου να απολογηθεί ο πλοίαρχός του επειδή είχε προσεγγίσει στην Ανάφη μία ημέρα μετά την κατάργηση της προσεγγίσεως του πλοίου εκεί!

Η διοίκηση της Ενώσεως Πλοιάρχων έκανε επίσης πολύ καλά που υπογράμμισε ότι η συνταξιοδότηση του πλοίαρχου σημαίνει και την ένταξή του στον κύκλο των απόρων, δεδομένου ότι η σύνταξή του έχει καθηλωθεί στο 47% του μισθού ενεργείας και λαμβάνει μηνιαία σύνταξη 183.000 δραχμές, την στιγμή που οι εισφορές του προς το ΝΑΤ ανέρχονται σε 195.000 ή 204.000 δρχ. και το σύνολο των εισφορών, μαζί δηλαδή με την εισφορά του εργοδότη, ανέρχεται σε 341.247 δραχμές μηνιαίως!

Είναι αυτονόητο ότι χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση πρέπει να ληφθούν όλα τα αναγκαία μέτρα για την απαλλαγή των πλοιάρχων και των αξιωματικών καταστρώματος από τις ευθύνες για ενέργειες ή παραλείψεις άλλων - τώρα θα καταφανεί πόσο ενοχλούνται τα παχειά γαλόνια από τις φωνές των πλοιάρχων μας για την επανόρθωση των αδικιών που έχουν γίνει σε βάρος τους είτε από δική τους αβελτηρία ή ανικανότητα, είτε από ηθελημένη τακτική για να μην μπορούν (οι πλοίαρχοι) να σηκώσουν κεφάλι και για να έχουν (τα παχειά γαλόνια) πάντοτε το επάνω χέρι...).

Είναι γνωστή η αφοσίωση των πλοιάρχων μας στο καθήκον τους, αφοσίωση που πολλές φορές εγγίζει τα όρια ή και φθάνει στην αυτοθυσία.

Μία τέτοια περίπτωση μας θύμισε ο αδόκητος θάνατος του φίλου και εξαίρετου πλοίαρχου του επιβατηγού - οχηματαγωγού "Ροδάνθη", Καπτάν Γιάννη Δελιέζου, ο οποίος υπέστη καρδιακή προσβολή καθώς έτρεξε να ανεβεί στη γέφυρα για να σιγουράρει το καράβι του στο οποίο είχε επιπέσει κατά τους χειρισμούς προσδέ-

σεως το επίσης επιβατηγό - οχηματαγωγό "Κάμειρος".

Ο Καπτάν Γιάννης κηδεύθηκε στην ιδιαίτερη πατρίδα του, τις Σπέτσες, όπου η σορός του διακομίσθη με το πλοίο στο οποίο πλοιαρχεύε μέχρι την τελευταία στιγμή της ζωής του και το οποίο διετέθη αποκλειστικά γι' αυτόν τον σκοπό από τον Καπτάν Μάκη Αγούδημο

ΝΑ ΕΙΣΑΧΘΟΥΝ ΣΤΙΣ ΑΔΞΕΝ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τώρα που πλησιάζει ο καιρός για την εισαγωγή των νέων σπουδαστών στις δημόσιες ναυτικές σχολές, τα "Ναυτικά Χρονικά" επανέρχονται και επισημαίνουν ότι κατ' απόλυτη προτεραιότητα πρέπει να εισαχθούν τα παιδιά των ναυτικών μας που θα εκδηλώσουν σχετικό ενδιαφέρον ότι η επιλογή τους είναι συνειδητή και όχι συμπτωματική και εκδηλώνεται σε μία στιγμή μάλιστα που άλλα τέκνα ναυτικών μας - που είναι και τα περισσότερα, δυστυχώς - προτιμούν άλλες λύσεις, δηλαδή τη φυγή από το ναυτικό επάγγελμα, όπως έχουν επισημάνει επανειλημμένως αυτές οι στήλες.

Επίσης, κατά την αντίληψη των "Ναυτικών Χρονικών", κατά την εισαγωγή σπουδαστών στις ναυτικές σχολές πρέπει να προτιμηθούν και οι νέοι εκείνοι που έχουν τα αναλογα προσόντα και ταυτόχρονα έχουν επιλέξει ήδη και ασκούν πλέον το ναυτικό επάγγελμα μετά το πέρας των εγκυκλίων σπουδών τους - πρέπει να δώσουμε και στους νέους αυτούς κατά προτεραιότητα τη δυνατότητα να φοιτήσουν στις ναυτικές σχολές για να επιταχύνουν τη σταδιοδρομία τους στο δύσκολο όντως αλλά τόσο συναρπαστικό και με τις τόσες δυνατότητες και προοπτικές θαλασσινό επάγγελμα.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" επισημαίνουν ταυτόχρονα ότι στα παιδιά των ναυτικών μας και στους νέους που ήδη έχουν ακολουθήσει και ασκούν το ναυτικό επάγγελμα πρέ-

πει να δοθεί και η δυνατότητα να φοιτήσουν στις ναυτικές σχολές που οι ίδιοι έχουν επιλέξει γιατί εκτιμούν ότι η φοίτησή τους στις συγκεκριμένες σχολές θα είναι περισσότερο εποικοδομητική γι' αυτούς.

Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι η άποψη αυτή των "Ναυτικών Χρονικών", να εισάγονται, δηλαδή, κατ' απόλυτη προτεραιότητα στις ναυτικές σχολές τα παιδιά των ναυτικών μας καθώς και οι νέοι που μετά το πέρας των εγκυκλίων σπουδών τους μπάρκαραν για να εξοικονομήσουν τα προς το ζειν είχε ευρύτατη απήχηση στην ευρύτερη ναυτιλιακή μας οικογένεια που αξιώνει πλέον να βρεθούν τρόποι ώστε να σταματήσουμε να γεμίζουμε τις σχολές με τους αποτυχόντες των γενικών εξετάσεων, οι περισσότεροι από τους οποίους - όπως, δυστυχώς, αποδεικνύει η πραγματικότητα - δεν θέλουν να γίνουν ναυτικοί ή δεν μπορούν να αντέξουν τη θάλασσα.

Προτεραιότητα, λοιπόν, στα παιδιά των ναυτικών και στους νέους που ήδη ταξιδεύουν.

προβλήματα που απασχολούν τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου.

Όπως είναι φυσικό το ενδιαφέρον των Ελλήνων εφοπλιστών θα εστιασθεί στα θέματα εκπαίδευσης των ναυτικών μας, στις σχέσεις με τη ναυτεργασία και τη Πολιτεία καθώς και στις πολλαπλές δυσκολίες διακρατικές και διαδικαστικές που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή επιχείρηση διεθνώς, για τις οποίες υπάρχει ευρεία αναφορά στο κύριο άρθρο του παρόντος τεύχους.

Τέλος, σχετικά με το φλέγον θέμα της επικείμενης έναρξης ισχύος των πιστοποιητικών οικονομικής ευθύνης που προβλέπει η Αμερικανική αντιρρυσαντική νομοθεσία (OPA '90) υπήρχαν τις τελευταίες ημέρες πληροφορίες ότι οι αρχές στις ΗΠΑ προσανατολίζονται να αναβάλλουν για ευθεότερο χρόνο την έναρξη ισχύος τους, καθώς δεν έχει επιλυθεί ακόμη το οξύτατο πρόβλημα ασφάλισης της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών σε περίπτωση εμπλοκής πλοίου τους σε περιστατικό ρύπανσης στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ.

κτός των άλλων επιβαλλομένων ρυθμίσεων, οι οποίες επέρχονται και βελτιώνουν το καθεστώς της εγκαταστάσεως και λειτουργίας ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, ρυθμίζεται και μία εκκρεμότητα την οποία είχαν επισημάνει από μακρού, τα "Ναυτικά Χρονικά" και είχαν επιμείνει σταθερώς στην ανάγκη εξαλείψεως των παρενεργειών που είχαν προκαλέσει ορισμένες δικαστικές αποφάσεις από την υφισταμένη μέχρι τότε ασάφεια του νόμου σε βάρος αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιριών, πλοιοκτητριών πλοίων με ξένη σημαία.

Υπενθυμίζουμε ότι το πρόβλημα είχε επισημανθεί από το 1992 από τον Διευθυντή Συντάξεως των "Ναυτικών Χρονικών" κ. Δημήτρη Τσαπράλη, ο οποίος μάλιστα είχε προχωρήσει και σε προσωπική ενημέρωση των τότε αρμοδίων αλλά επειδή ουδέν εγένετο τότε το έφερε στην επιφάνεια με ενυπόγραφο άρθρο στην ειδική έκδοση του Ιανουαρίου 1993 στο οποίο υπογραμμίζονταν οι κίνδυνοι που περιέκλειε η αμφισβήτηση των νόμων που διέπουν τις διαχειρίστριες εταιρίες από την Ελληνική Δικαιοσύνη.

Με την τροπολογία αυτή του Υπουργού Ναυτιλίας ορίζεται ότι η ισχύς των διατάξεων του Ν. 791/1978 επεκτείνεται και στις αλλοδαπές εταιρίες που είναι πλοιοκτήτριες πλοίων με ξένη σημαία εφ' όσον τα πλοία τους τελούσαν ή τελούν υπό την διαχείριση γραφείου που υπάγεται στις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/1975.

Η ΚΟΙΝΗ ΣΥΝΟΔΟΣ

Τις αμέσως προσεχείς ημέρες θα πραγματοποιηθεί στον Πειραιά η δεύτερη φετεινή κοινή σύνοδος των διοικητικών συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, η οποία θα ασχοληθεί με τα καίρια

ΔΙΚΑΙΩΣΗ

Με τροπολογία του Υπουργού κ. Γιώργου Κατσιφάρα, η οποία περιελήφθη στο νομοσχέδιο για την τροποποίηση και συμπλήρωση του Ν. 1892/1990 "περί εκσυγχρονισμού και αναπτύξεως και άλλες διατάξεις" που ψηφίσθηκε από την Βουλή στις αρχές Αυγούστου, ε-

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

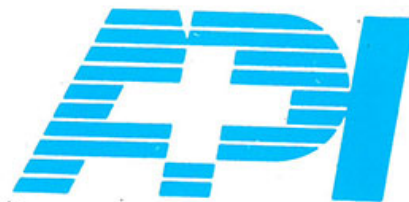
ADAMSON PHIL. INC.

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



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

Michelangelo

never fails to impress them.



MEDOV's signature guarantees it.

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

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

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

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

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

WHY TRUST A MERE APPRENTICE ?

MEDOV®
ITALY'S CRUISE EXPERTS

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



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

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Η ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΤΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ΠΟΥ ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΣΤΕ

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα με ενδιαφέρον το κύριο άρθρο των "Ναυτικών Χρονικών" της 1.6.94 με τίτλο: "Να κλείσει η στρόφιγγα των διαρροών".

Ας μου επιτραπεί να εκφράσω την άποψη ότι το πρόβλημα στελεχών (πλοίαρχων και μηχανικών) της ναυτιλίας μας έχει πολύ σοβαρότερες εθνικές διαστάσεις, από αυτές που είναι φυσικό να ενδιαφέρουν και αυτούς ακόμα τους πλοιοκτήτες. Οι οποίοι, εν εσχάτη ανάγκη, προκειμένου να κινήσουν τα πλοία τους θα προσφύγουν στους ξένους. Ανεξάρτητα αν "αυτή δεν είναι η λύση την οποία επιζητούν... για λόγους που γνωρίζουμε όλοι".

Η άποψή μου αυτή ξεκινά από δύο βασικές θέσεις:

Α. Η σημασία της Ναυτιλίας υπήρξε πάντοτε πολύ μεγαλύτερη από όσο την αντιλαμβάνεται το Ελλαδικό κράτος, δηλαδή οι εκάστοτε κυβερνήσεις του, που τοποθετούν το ΥΕΝ τελευταίο στη σειρά των υπηρεσιών και βλέπουν το Ελληνικό πλοίο μόνο (ή έστω κυρίως) ως πηγή εισροής συναλλάγματος.

Η θάλασσα απετέλεσε τη φυσική πρόκληση που έγινε αιτία δημιουργίας του πολιτισμού μας, σε κάθε μορφή του (Μινωικός, Μυκηναϊκός, Κλασικός).

Οι πρώτες "θαλάσσιες μεταφορές" στον πλανήτη μας άρχισαν στο Αιγαίο 9.000 χρόνια π.Χ. Η σχέση της Ελλάδας με τη θάλασσα αποτελεί την ταυτότητά μας και αφελληνισμός της ναυτιλίας μας θα είχε μακροπρόθεσμα, συνέπεια την πνευματική και πολιτιστική μας πτώχευση, την αποσύνδεσή μας με τον πολιτισμό μας.

Ο Α. Τούνμπερ στην "Σπουδή της ιστορίας" του είναι σαφής, όταν μιλάει για τη σχέση φυσικών προκλήσεων και πολιτισμών, και δεν τον έχει αμφισβητήσει κανείς. Βέβαια ο χώρος δεν μου επιτρέπει να επεκταθώ.

και Β. Η Ελληνόκτητη ναυτιλία που σήμερα λογίζεται πρώτη στον κόσμο, αντιπροσωπεύουσα το 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας (εφημ. Ελ. Τύπος 30/6/94 σελ.46), χωρίς ελληνικά στελέχη, πλοίαρχους και μηχανικούς, θα πάψει να είναι ελληνική. Και τότε δεν θα έχει καμμία σημασία το ποσοστό της στο παγκόσμιο τονάζ.

Στο άρθρο που δημοσιεύεται στο περιοδικό σας αναφέρονται διάφορα μέτρα μεταξύ των οποίων η πρόταση των "Ναυτικών Χρονικών": "Να πάρουμε όλους τους νέους οι οποίοι έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για τη φοίτηση στις ναυτικές σχολές", πράγμα που σημαίνει άνευ εξετάσεων, δηλαδή υπό την πίεση των ποσοτικών αναγκών αγνοούνται οι ποιοτικές ανάγκες της συγχρόνης ναυτιλίας μας. Οπως, επίσης, εξετάζεται πρόταση για "ανάληψη συμβατικής υποχρέωσης για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος επί μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο".

Δεν νομίζω ότι χρειάζεται πολλή σκέψη για να αντιληφθεί κανείς με πόσους τρόπους η ιδιομορφία του επαγγέλματος θα μπορούσε να καταστρατηγεί αυτή τη "συμβατική υποχρέωση", αλλά και αν ακόμα ετηρείτο, η "συμβατική υποχρέωση", σε τι θέση/βαθμό να εύρισκε τον υπόχρεο η λήξη της;

Στα διάφορα αυτά μέτρα δεν είδα να αναφέρεται πουθενά η αντιμετώπιση ενός σοβαρού αντικινήτρου. Αφορά τα στελέχη στα οποία, όπως γράφεται σε παράγραφο του άρθρου "στηρίχθηκε η δημιουργία του ελληνικού μεταπολεμικού ναυτιλιακού θαύματος". Τα στελέχη αυτά, δηλαδή οι πλοίαρχοι και Α' μηχανικοί, λαμβάνουν σήμερα συντάξεις ντροπής, κατώτερες της συντάξεως τραβαγιέρη των παλαιών τράμ και συνταξιούχου των φαληρισμένων ΔΕΚΟ.

Δεν νομίζω δε ότι χρειάζεται να συγκρίνουμε τις κρατήσεις που κατεβλήθησαν σε κάθε περίπτωση. Τα στελέχη αυτά βεβαίως δεν ευθύνονται για τα χάλια στα οποία κατήντησαν το ΝΑΤ οι διάφορες κυβερνήσεις, με τις πράξεις η παραλείψεις τους, άλλοτε της οικονομικής πολιτικής τους (δέσμευση με μηδαιμινό τόκο των κεφαλαίων του ΝΑΤ), άλλοτε της κοινωνικής πολιτικής τους (συντάξεις σε στρατιές μη δικαιουμένων), άλλοτε με τα ρουσφέτια και τις ψηφοθηρίες τους. Η συμπεριφορά προς τα στελέχη αυτά γίνεται για τους νέους "παράδειγμα προς αποφυγή".

Κανένας πλοίαρχος και Α' μηχανικός δεν συνιστά στα παιδιά του, στα εγγόνια του, στα παιδιά του περιβάλλοντός του να γίνουν ναυτικοί. Και μην ξεχνάμε ότι τα στελέχη του "ελληνικού μεταπολεμικού ναυτιλιακού θαύματος" στην πλειονότητά τους σαν παιδιά ναυτικών και νησιωτών με ναυτική συνείδηση και ότι πολλοί από αυτούς είχαν ικανότητες να ακολουθήσουν πανεπιστημιακές σπουδές, αλλά η ναυτική τους παράδοση τους έφερε στη θάλασσα, δηλαδή δεν αποφάσιζαν να γίνουν ναυτικοί μετά την αποτυχία τους στις εισιτήριες εξετάσεις των ΑΕΙ και ΤΕΙ, όπως γίνεται σήμερα.

Η μη χορήγηση στους πλοίαρχους και Α' μηχανικούς συντάξεως ίσης με το 80% του συμβατικού μισθού εκτός από αδικία αποτελεί και αντικίνητρο για τη δημιουργία νέων στελεχών της ναυτιλίας μας και ιδιαίτερα στελεχών με ναυτική παράδοση. Η δε άποψη πως η χορήγηση αυτή θα στερούσε τα πλοία από κάποιους εργαζομένους συ-

νταξιούχους εκτός από απάνθρωπη είναι και βλακώδης, επειδή το α-ντικίνητρο ενώ κλείνει την πόρτα εισόδου νέων στελεχών αφήνει ανοικτή την πόρτα εξόδου των εργαζομένων συνταξιούχων να βγαίνουν λόγω της ηλικίας τους, που δεν θα τους επιτρέψει να εργαστούν για πολύ.

Μετά τιμής
ΕΛΕΥΘ. ΜΑΡΜΑΤΣΟΥΡΗΣ
Συνταξιούχος πλοίαρχος

Σημ. Συντ.: Το άρθρο των «Ναυτικών Χρονικών» στο οποίο αναφέρεται ο επιστολογράφος δεν έκανε μνεία για το καίριο αντικίνητρο των χαμηλών συντάξεων του ΝΑΤ, όχι από παράλειψη, αλλά επειδή το θέμα έχει θιγεί κατά κόρον από τα «Ναυτικά Χρονικά» σε προηγούμενες εκδόσεις.

Η ΠΑΡΟΧΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΩΓΗΣ ΚΑΙ Η ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΧΩΡΙΚΑ ΥΔΑΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Όπως είναι γνωστό, η παροχή θαλάσσια αρωγής και η διεξαγωγή ναυαγοσωστικών εργασιών στα ελληνικά χωρικά ύδατα είναι αποκλειστικό δικαίωμα των ελληνικών πλοίων (ΚΔΝΔ, αρθ. 11 παρ. 1 εδ. β). Ειδικά μάλιστα η κατ' επάγγελμα άσκηση της θαλάσσιας αρωγής στα ελληνικά χωρικά ύδατα επιτρέπεται μόνο σε ειδικά πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία και έχουν σχετική άδεια της αρμόδιας λιμενικής Αρχής (ελληνικά ναυαγοσωστικά).

Η άδεια χορηγείται ύστερα από σύμφωνη γνώμη της Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων (ΚΔΝΔ άρθ. 189 παρ. 1). Η ευκαιριακή ή έκτακτη θαλάσσια αρωγή στα ελληνικά χωρικά ύδατα από ελληνικά πλοία άλλης κατηγορίας ή από ρυμουλκά ή άλλης κατασκευής πλοία που φέρουν ξένη σημαία ρυθμίζεται, ως προς τους ειδικότερους όρους και τον τρόπο παροχής, από προεδρικό διάταγμα (ΚΔΝΔ, άρθ. 189 παρ. 2).

Σχετικά έχει εκδοθεί το π.δ. 46/1983, που επιτρέπει να παρασχεθεί ευκαιριακά ή έκτακτα θαλάσσια αρωγή στα ελληνικά χωρι-

κά ύδατα από κάθε πλοίο, όποια σημαία κι αν υψώνει, όταν η παροχή της επιβάλλεται για την αποτροπή άμεσου και σοβαρού κινδύνου πλοίου και δεν προσφέρεται για το έργο αυτό ελληνικό ναυαγοσωστικό (αρθρ. 2 παρ. 1).

Ο πλοίαρχος του πλοίου που διατρέχει τον κίνδυνο, φέροντας κατά κύριο λόγο την ευθύνη της διάσωσης του, εκτιμά αν συντρέχουν οι προϋποθέσεις για την παροχή βοήθειας στα ελληνικά χωρικά ύδατα από πλοίο, ελληνικό ή ξένο, που δεν είναι ναυαγοσωστικό αν το πλοίο αυτό είναι κατάλληλο ή, αν έχουν προστρέξει περισσότερα πλοία για να συνδράμουν το πιό κατάλληλο για την παροχή της αρωγής (π.δ. 46/1983 άρθ. 2 παρ. 2).

Αλλ' όπως προκύπτει από τις προαναφερόμενες διατάξεις, ενώ αναγνωρίστηκε στη Διοίκηση η δυνατότητα να περιορίσει το δικαίωμα των ελληνικών πλοίων, επιτρέποντας σε ξένα πλοία την παροχή θαλάσσιας αρωγής στα ελληνικά χωρικά ύδατα για την σωτηρία προσώπων και αγαθών, τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος και την απρόσκοπτη διεξαγωγή της ναυσιπλοίας, δεν αναγνωρίστηκε σ' αυτή το δικαίωμα να περιορίσει το πρόνομο των ελληνικών πλοίων όσον αφορά την εκτέλεση καθαρά ναυαγοσωστικών εργασιών στα ύδατα αυτά.

Επικράτησε μάλλον η αντίληψη ότι στην κατά κυριολεξία ναυαγία-ρεση ο κίνδυνος έχει πραγματοποιηθεί και δεν υπάρχει ανάγκη να υποχωρήσει το συμφέρον του εθνικού πλοίου και να δοθεί στη Διοίκηση η δυνατότητα να επιτρέψει την άμεση επέμβαση ξένων πλοίων για την προστασία ανθρώπινων υπάρξεων, την απρόσκοπτη διεξαγωγή της ναυσιπλοίας και τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος.

Ωστόσο η ανάγκη άμεσης επέμβασης προβάλλει έντονα σε κάθε περίπτωση που το ναυάγιο έχει μόλις συμβεί και δημιουργήσει σοβαρή πηγή ρύπανσης του περιβάλλοντος.

Συνεπώς η ανέλκυση, ρυμούλκηση, διάλυση κλπ. ναυαγίων στα ελ-

ληνικά χωρικά ύδατα επιτρέπεται μόνο σε ελληνικά πλοία. Αυτό όμως δεν εμποδίζει ν' ανατεθεί εργασία ναυαγία-ρεσης στην ελληνική αιγιαλίτιδα ζώνη σε ξένα πλοία, αν δεν υπάρχουν πράγματι ημεδαπά που να είναι σε θέση να την εκτελέσουν (πρβλ. α.ν. της 19/20.11.1935 αρθ. 2 παρ. 3 και άρθ. 3 παρ. 3).

Αρκετές από τις διμερείς ναυτιλιακές συμβάσεις που έχει υπογράψει και κυρώσει η χώρα μας, όπως π.χ. η συνθήκη Ελλάδος - Ιταλίας που υπογράφηκε στις 25.11.1946 και κυρώθηκε με το ν. 1269/1949, επιφυλάσσουν στα εθνικά πλοία το αποκλειστικό δικαίωμα της παροχής σωστικών υπηρεσιών στην αιγιαλίτιδα ζώνη.

Είναι γεγονός ότι υπάρχει ζήτημα εναρμόνισης των διατάξεων αυτών με τις διατάξεις της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σχετικά η Διοίκηση έχει προβάλει ότι η παροχή θαλάσσιας αρωγής και η διενέργεια ναυαγία-ρεσης αποτελούν υπηρεσίες που εμπίπτουν στο πεδίο των "θαλασσιών μεταφορών" (με την ευρεία του όρου έννοια) και δεν έχουν απελευθερωθεί από το ισχύον κοινοτικό κεκτημένο.

Αλλ' ενώ η Διοίκηση (ΥΕΝ) προβάλλει τη θέση αυτή για να υποστηρίξει τις ελληνικές επιχειρήσεις του είδους, δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που έχει ενεργήσει με τρόπο αντίθετο προς τη βασική αυτή πολιτική της. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του ιταλικού δεξαμενόπλοιου "Tus", το οποίο είχε προσαράξει στις 6 Ιουνίου 1994 στη βραχονησίδα Φιδονήσι των Κυθήρων. Την επιχείρηση της διάσωσης (αποπροσάραξης και ρυμούλκησης) του ιταλικού δεξαμενόπλοιου είχε αναλάβει η ειδικευόμενη στις εργασίες αυτές ελληνική εταιρία "Λ. Γ. Μάτσας".

Το έργο όμως της μετάγγισης του φορτίου είχε αναθέσει η πλοιοκτήτρια του προσαραγμένου πλοίου στο ιταλικό πλοίο "Garezza", το οποίο και ενήργησε τη μετάγγιση του φορτίου πριν αρχίσουν οι εργασίες της αποπροσάραξης. Την επέμβαση του ιταλικού πλοίου "Carezza" ενέκρινε η Διοίκηση με τις σκέψεις ότι αφενός ο πλοίαρχος του ιταλικού πλοίου εκτιμά ε-



Athenian Group of Companies

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

λευθέρως τον κίνδυνο του πλοίου του και επιλέγει το κατάλληλο πλοίο (ανεξάρτητα από τη σημαία του), αφετέρου η μετάγγιση του φορτίου στο ιταλικό πλοίο αποτελεί προπαρασκευαστική πράξη της μεταφοράς του από σημείο της ελληνικής επικράτειας σε αλλοδαπό λιμάνι και δεν απαγορεύεται.

Ως προς την πρώτη σκέψη πρέπει να παρατηρηθεί ότι ο πλοίαρχος του κινδυνεύοντος πλοίου εκτιμά αν το πλοίο του διατρέχει άμεσο και σοβαρό κίνδυνο απώλειας, πράγμα που δεν υφίσταται κατά κανόνα στις περιπτώσεις προσαραγμένων πλοίων. Άλλωστε ο πλοίαρχος του προσαραγμένου ιταλικού πλοίου δεν προέβαλε τον ισχυρισμό αυτόν για ν' αναθέσει το έργο της μετάγγισης σε άλλο ιταλικό πλοίο.

Ως προς τη δεύτερη σκέψη, επισημαίνεται ότι η έννομη σχέση της θαλάσσιας αρωγής πραγματοποιείται πολλές φορές με περισσότερες επί μέρους πράξεις (παροχές). Το κριτήριο αν σε ορισμένη σχέση που συνδέεται με περισσότερες παροχές και αντιπαροχές, υπάρχει μία ή πολλές συμβάσεις, πρέπει - σύμφωνα με την επικρατέστερη άποψη - ν' αναζητηθεί στην ενότητα του οικονομικού σκοπού και του νόμιμου συμφέροντος των μερών.

Αν σε μία σχέση συμπλέονται περισσότερες παροχές και αντιπαροχές που έχουν όμως χαρακτήρα παρακολουθηματικό, δευτερεύοντα, απέναντι της κύριας παροχής, η ενότητα της σχέσης δεν θίγεται γιατί η σύμβαση έχει ένα σκοπό (casua) και ένα οικονομικό αποτέλεσμα.

Ετσι, αν της θαλάσσιας αρωγής (αποπροσάραξης) επιβάλλεται για να προηγηθεί μεταφόρτωση του φορτίου σε άλλο πλοίο, διότι είναι απαραίτητη για τη διευκόλυνση της αρωγής, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η μεταφόρτωση έχει χαρακτήρα παρεπόμενο, δευτερεύοντα σχέση με την παροχή της αρωγής, κύρια υπηρεσία του αρωγού ή διασώστη. Σε μία τέτοια περίπτωση, δευτερεύουσα παροχή (μεταφόρτωση) απορροφάται από την κύρια (αρωγή), η casua και ο οικονομικός σκο-

πός της σύμβασης παραμένει ενιαίος.

Επομένως εφαρμόζονται καθ' όλη την έκτασή της οι διατάξεις για τη θαλάσσια αρωγή. Οι διατάξεις για την εκτέλεση σωστικών υπηρεσιών στα ελληνικά χωρικά νερά καταλαμβάνουν όλες τις επί μέρους πράξεις που συγκροτούν την επιχείρηση της διάσωσης.

Απ' όσα αναφέρθηκαν, προκύπτει αβίαστα ότι η Διοίκηση (ΥΕΝ) δεν ενήργησε σύννομα στη συγκεκριμένη περίπτωση, όπως άλλωστε είχε πράξει και στην υπόθεση του ρωσικού πλοίου "Ivan Franco", το οποίο είχε πριν από δέκα χρόνια προσαράξει στη Ρόδο. Για να είμαστε όμως ειλικρινείς, μερίδιο ευθύνης έχει και η επιχείρηση "Λ. Γ. Μάτσας", η οποία ανέχθηκε - αδιαμαρτύρητα απ' ό,τι γνωρίζουμε - την επέμβαση του ιταλικού πλοίου στο έργο της.

Με ιδιαίτερη εκτίμηση
Δρ. ΑΝΤΩΝΗΣ ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ

Αναπλ. Καθηγητής
Εμπορικού & Ναυτικού Δικαίου
Πανεπιστήμιο Αθηνών

Πειραιάς, 3 Αυγούστου 1994

Η ΠΡΟΣΕΧΗΣ ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΤΗΣ C.M.I. ΣΤΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

Κύριε Διευθυντά,

Το πρώτο 15θήμερο του προσεχούς Οκτωβρίου 1994 συνέρχεται στο Σίδνεϋ Αυστραλίας η ανά τετραετία διεθνής διάσκεψη της Διεθνούς Ναυτιλιακής Επιτροπής (Committee Maritime International - C.M.I.), για να ασχοληθεί με σειρά θεμάτων που ενδιαφέρουν ως συνήθως άμεσα τη ναυτιλία, συγκεκριμένα τη φορά αυτή με την αναθεώρηση των Κανόνων Υόρκης, Αμβέρσας, την επεξεργασία του σχεδίου διεθνούς συμβάσεως για τα Offshore Mobile Craft που είχε υιοθετηθεί στην διάσκεψη του Ρίο ντε Τζανέιρο, και με το πλαίσιο προσδιορισμού των απαιτήσεων για ζημιές από θαλάσσια ρύπανση.

Η Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου, ως μέλος της C.M.I. αλλά και ως εκ του σκοπού της, οφείλει βεβαίως να συμμετέχει στις διασκέψεις αυτές, στις οποίες και καλείται πάντοτε. Εδώ όμως ανακύπτει το θέμα της δαπάνης για τη μετάβαση στις διασκέψεις αυτές, και την εκεί απαιτούμενη ολιγοήμερη παραμονή, των μελών της Ενώσεως τα οποία επιθυμούν και προτίθενται να συμμετάσχουν στις εργασίες της διασκέψεως.

Η δαπάνη αυτή ελλείπει συμπαράστασης από το Κράτος ή άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς και Ενώσεις (Εφοπλιστών κλπ.). κατεβάλλετο συνήθως από τα ενδιαφερόμενα να συμμετάσχουν μέλη των Ενώσεων, όσα μπορούσαν εννοείται, με συνέπεια η Ελληνική παρουσία σε ορισμένες περιπτώσεις να είναι κάθε άλλο παρά η προσήκουσα, για τη χώρα μάλιστα με τη μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο.

Το πράγμα εμφανίζεται κατά πολύ οξύτερο με την προσεχή διάσκεψη του Σίνδευ, για την συμμετοχή στην οποία η σχετική δαπάνη υπολογίζεται σε δρχ. 1.250.000 περίπου κατ' άτομο (αεροπορική μεταφορά, δικαίωμα συμμετοχής, ξενοδοχεία και λοιπά στοιχειώδη έξοδα διαμονής).

Ωστε για μία αντιπροσωπεία 6-7 προσώπων (άνευ συζύγων δε), για να υπάρχει μία στοιχειώδης συμμετοχή στις διάφορες επιτροπές της διασκέψεως, η δαπάνη αυτή ανέρχεται σε δρχ. 8.000.000 περίπου, ποσό που θα μπορούσε, νομίζω, και θα έπρεπε, να διατεθεί από το Κράτος ή άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς κλπ., προς χάριν της Ελληνικής παρουσίας στη διάσκεψη αυτή, όπου θα συζητηθούν και θα αποφασισθούν σημαντικά για την ναυτιλία θέματα.

Εχω και άλλοτε τονίσει την αδιαφορία η απροθυμία που υπάρχει δυστυχώς για τη συμμετοχή της χώρας μας σε παρόμοιες ζωτικής σημασίας για την Ελληνική Ναυτιλία δραστηριότητες.

Σε σχετική επιστολή μου που δημοσιεύθηκε στο τεύχος των "Ναυτικών Χρονικών" την 15.11.1993 κατέληγα: "Η ειρωνεία δε είναι ότι από

χώρες αμφιβόλου οικονομικής καταστάσεως, και χωρίς ουσιαστικώς ναυτιλία, όπς π.χ. η Πολωνία, το Μεξικό, ορισμένες αφρικανικές χώρες κλπ., στέλλονται πάντοτε στις διασκέψεις αυτές αντιπροσωπείες με έξοδα των κρατών τους, οργανισμών, εταιριών κλπ.

Δεν είναι άραγε ντροπή για τη χώρα με την πρώτη ναυτιλία στον κόσμο να τίθεται ζήτημα αν θα πάει κανείς και πως θα πάει να την εκπροσωπήσει σε τέτοιες κρίσιμες περιπτώσεις;"

Μετά τιμής

ΠΑΝΟΣ Δ. ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ

Δικηγόρος

Ηρ. Πολυτεχνείου 96-Πειραιάς

29 Ιουλίου, 1994

ΔΥΟ ΚΑΙΡΙΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ κ. Γ. ΚΑΤΣΙΦΑΡΑ

Η ΑΝΑΓΚΗ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΕΚΝΑΥΛΩΤΗ

Κύριε Υπουργέ,

Κατά την τελευταία συνεδρίαση των μελών της Ενωσης μας αποφασίστηκε να επισημανθεί εκ νέου στην Πολιτική Ηγεσία του ΥΕΝ η κατεπείγουσα ανάγκη της έκδοσης, σύμφωνα με το άρθ. 141 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), προεδρικού διατάγματος που θα αυξάνει το όριο ευθύνης του εκναυλωτή (θαλάσσιου μετα-

φορέα) κατά δέμα ή μονάδα, προσαρμόζοντας αυτό στη σημερινή νομισματική πραγματικότητα. Κι αυτό γιατί το ισχύον προεδρικό διάταγμα έχει εκδοθεί στις 25-10/8.11.1958 και καθορίζει το όριο της ευθύνης του εκναυλωτή (Θαλάσσιου μεταφορέα) σε 8.000 δρχ. κατά δέμα ή μονάδα, δηλ. σ' ένα χρηματικό ποσό που η βαθμιαία υποτίμηση της δραχμής έχει εκμηδενίσει από ουσιαστική άποψη. Γι' αυτό και τα δικαστήριά μας έχουν φθάσει στο σημείο, ικανοποιώντας

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

την επιείκεια κατά την επίλυση της διαφοράς, να παραμερίσουν στην πράξη τη διάταξη του άρθ. 141 ΚΙΝΔ και να καταστήσουν τον εκναυλωτή (θαλάσσιο μεταφορέα) απεριόριστα υπεύθυνο! Ετσι, η διατήρηση της ισχύος του διατάγματος του 1958 δεν προσβάλλει μόνο βάνουσα την έννοια του κράτους δικαίου αλλά και υποδηλώνει ένα κακώς εννοούμενο πνεύμα προστασίας της ελληνικής πλοιοκτησίας, αφού έχει τελικά επιζήμιες γι' αυτή συνέπειες, την απεριόριστη ευθύνη. Το γεγονός ακόμη ότι η χώρα μας κύρωσε με το ν. 2107/1992 τους κανόνες Χάγης- Βίσμπυ, οι οποίοι θεσπίζουν πολύ πιο υψηλά όρια ευθύνης, υπαγορεύει να προσαρμοστεί αναλόγως στο σημείο αυτό ο ΚΙΝΔ στους εν λόγω κανόνες.

Με την πεποίθηση, κύριε Υπουργέ, ότι συμμερίζεστε τη δικαιολογημένη και από καιρό εκφρασμένη αυτή άποψη, σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για την επανεξέτασή τους και ευελπιστούμε για την όσο το δυνατόν ταχύτερη υλοποίησή της.

Η ΕΠΙΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Οπως γνωρίζετε, με το ν. 2172/1993 (άρθ. 51) δημιουργήθη-

κε τμήμα ναυτικών διαφορών στο Πρωτοδικείο καθώς και στο Εφετείο Πειραιά, το οποίο και άρχισε να λειτουργεί από τις 17 Μαρτίου 1994.

Ενόψει αυτού, η Ολομέλεια του Εφετείου Πειραιά όρισε, με την υπ' αρ. 2/1994 απόφασή της, ότι το πρώτο και δεύτερο - από τα υφιστάμενα στο Εφετείο πέντε πολιτικά τμήματα - αποτελούν το τμήμα ναυτικών διαφορών, όπου και εκδικάζονται κυρίως οι εφέσεις κατά των αποφάσεων του Πρωτοδικείου Πειραιά που αφορούν ναυτικές διαφορές. Το τρίτο πολιτικό τμήμα του Εφετείου αποτελεί αναπληρωτικό τμήμα ναυτικών διαφορών και δικάζει τις διαφορές αυτές, όταν αυξηθούν σε τέτοιο βαθμό ώστε οι εφέτες που απαρτίζουν το πρώτο και δεύτερο τμήμα να έχουν επιβαρυνθεί υπέρμετρα σε σχέση με τους εφέτες των άλλων τμημάτων. Πάντως, το πρώτο και δεύτερο τμήμα μπορεί να δικάζουν και διαφορές ή υποθέσεις άλλου αντικειμένου, όταν οι ναυτικές διαφορές ή υποθέσεις υπολείπονται κατ' αριθμό, έτσι ώστε όλοι οι εφέτες που υπηρετούν στο Εφετείο να λαμβάνουν τον ίδιο αριθμό υποθέσεων.

Ως προς τη νομιμότητα της ρύθμισης αυτής έχουμε σοβαρές αμφιβολίες, καθόσον όχι μόνο δεν εκτιμά σωστά το πνεύμα της νομοθετι-

κής ρύθμισης, αλλά και παραβλέπει εντελώς σαφείς διατάξεις της, υποβαθμίζοντας τη σημασία τους στο όνομα της ίσης κατ' αριθμό υποθέσεων επιβάρυνσης των εφετών.

Κι αυτό κυρίως διότι παραβλέπει εντελώς τη βασική αρχή του νόμου, η οποία έγκειται στο να εκδικάζονται οι ναυτικές διαφορές από δικαστές που γνωρίζουν ξένες γλώσσες και έχουν ιδιαίτερη εμπειρία ή μετεκπαίδευση στο ναυτικό δίκαιο. Με την εν λόγω ρύθμιση το Εφετείο Πειραιά αποφεύγει κατ' ουσία να εφαρμόσει το νόμο για τον οποίο άλλωστε είχε, κατά το στάδιο της σύνταξής του, εκφράσει την αντίθεσή του.

Θεωρήσαμε σκόπιμο, κύριε Υπουργέ, να θέσουμε υπόψη σας το τιθέμενο ζήτημα και να παρακαλέσουμε να ενεργήσετε για την αντιμετώπισή του.

Με την οφειλόμενη τιμή
Για το Διοικητικό Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος
ΑΝΤΩΝΗΣ Μ. ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ

Ο Γραμματέας
ΚΩΝ/ΝΟΣ ΑΝΔΡΕΟΠΟΥΛΟΣ



GEORGE

STAMATIOU

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31998

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

KATRADIS GROUP OF COMPANIES

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

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

TEL.: (01) 4627800 - 4617410
FAX : (01) 4626268 - 4619631



Λίγα από Όλα

Του κ. ΔΗΜ. ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΕΙΝΑΙ ΜΕΡΙΚΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ που κάποτε, έστω και με μεγάλη καθυστέρηση και είτε το θέλουμε, είτε όχι, θα έλθει η στιγμή να ειπωθούν με το πραγματικό τους όνομα. Όπως έγινε με τη θυσία των Ελλήνων ναυτικών που έδωσαν το υπέρτατο αγαθό, την ίδια τη ζωή τους, για την ελευθερία της ανθρωπότητας και χρειάστηκαν πενήντα ολόκληρα χρόνια για να της αποδοθεί η σημασία που της πρέπει.

Όπως είναι γνωστό στους παλαιότερους από εμάς, η θυσία των ανθρώπων αυτών είχε παρασιωπηθεί από την μεταπολεμική Ελληνική Πολιτεία επειδή η υπό κομμουνιστικό έλεγχο Ομοσπονδία Ελληνικών Ναυτεργατικών Οργανώσεων, η περιβόητη ΟΕΝΟ, διακήρυσσε δεξιά και κυρίως αριστερά ότι αυτή ήταν εκείνη που είχε πείσει τους ναυτικούς μας να μπουν στα καράβια και να τα ταξιδέψουν ανάμεσα στους σκοπέλους και τους κινδύνους που караδοκούσαν σε κάθε μίλι στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Ενώ η αλήθεια ήταν ότι οι ναυτικοί μας, με το αλάνθαστο ένστικτο του Ελληνοσε παρόμοιες περιπτώσεις, αυτοστρατεύθηκαν για να δώσουν και αυτοί από τη δική τους σκοπιά τη μάχη κατά της βαρβαρότητας που απειλούσε όχι μόνον την ευρώπη αλλά ολόκληρο τον πλανήτη.

Αυτή ακριβώς την αυτοθυσία των ναυτικών μας φώτισε με την πρωτοβουλία του ο κ. Μίνως Κυριακού με τη λαμπρή εργασία του σκηνοθέτη Βασίλη Μάρου.

Πρέπει όμως να αναφερθεί ότι είχε προηγηθεί η καταγραφή των ναυτικών μας που χάθηκαν στη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου από τον φίλτατο επίτιμο Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος Χρήστο Ντούνη που ήρθε στη δημοσιότητα με ειδική έκδοση των "Ναυτικών Χρονικών". Πρέπει επίσης να ανα-

φερθεί ότι δυστυχώς δεν προωθήθηκε, τουλάχιστον μέχρι τη στιγμή η ιδέα του γράφοντος να τιμηθεί με ένα μνημείο ή θυσία αυτή των ναυτικών μας, ιδέα η οποία είχε υποστηριχθεί ενθέρμως από τον εκλεκτό φίλο κ. Γιώργο Δρακόπουλο, τον ιδρυτή της εταιρείας Empros Lines και δημιουργό του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, που είχε χάσει τον αδελφό του κατά τον τορπιλισμό του πλοίου στο οποίο υπηρετούσε και είχε μία ιδιαίτερη ευαισθησία γύρω από το θέμα αυτό.

ΟΙ ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ της Νέας Υόρκης, ο Καπτάν Τάκης Τσεβδός και ο Καπτάν Στέλιος Τάτσης, επανεκλέχθηκαν ομόφωνα ο πρώτος πρόεδρος και ο δεύτερος γραμματέας του Παγχαϊκού Συλλόγου "Κοραής".

Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι οι κύριοι Τσεβδός και Τάτσης ψηφίστηκαν από τους 12 αιρετούς συμβούλους και από τους πέντε πρώην προέδρους του "Κοραή" που μετέχουν αυτοδικαίως στο διοικητικό συμβούλιο αυτής της παγχαϊκής οργανώσεως με την πλούσια εθνική και πολιτιστική δραστηριότητα. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ο Καπτάν Τάκης Τσεβδός, λόγω των πολλαπλών επαγγελματικών του υποχρεώσεων δεν επιθυμούσε να επανεκλεγεί στην προεδρία του "Κοραή", τελικώς όμως επείσθη να διατηρήσει το αξίωμά του για να συνεχισθεί απρόσκοπτα το δημιουργικό έργο της οργανώσεως.

Πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι η επιτυχία του "Κοραή" οφείλεται στο γεγονός ότι τα μέλη του προέρχονται από όλη τη Χίο και έτσι δεν μεταφέρουν στην οργάνωση τις μικρότητες και τις έριδες που ενυπάρχουν, είτε το θέλουμε, είτε όχι, στις τοπικές οργανώσεις, ορισμένες από τις οποίες μάλιστα

είναι οργανώσεις - σφραγίδες και τίποτε άλλο, καθώς και στο πάθος που διακατέχει όλα ανεξαιρέτως τα μέλη για την οργάνωσή τους και για το έργο που επιτελεί.

Ο γράφων, που είχε την ευκαιρία να παραστεί σε διάφορες εκδηλώσεις καθώς και σε συνέλευση των μελών του "Κοραή", έχει εντυπωσιασθεί με την υπευθυνότητα και την αγάπη τους για τον Παγχαϊκό. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι σε πρόσφατη εκδήλωση, στους αρραβώνες της Ειρήνης Στρατάκη με τον κ. Nathan Andrew Allen, που έγιναν στο θαυμάσιο εξοχικό του Χρήστου και της Μάρως Στρατάκη, στο Greenport του Λόνγκ Άιλαντ, το προεδρείο του "Κοραή" που παρέστη σύσσωμο, δεν έκανε τίποτε άλλο παρά να μιλάει για την οργάνωση, και τους στόχους και τις επιδιώξεις της, μάλιστα η συζήτηση γύρω από τον "Κοραή" συνεχίστηκε και την επομένη στο επίσημο θαυμάσιο εξοχικό του Μανώλη Μωραίτη, ο οποίος επανεξελέγη ταμίας, και όταν κάποιος έλεγε ότι καιρός είναι να πούμε και κάτι άλλο, η συζήτηση στρεφόταν πάλι στον "Κοραή". Στους αρραβώνες της Ειρήνης Στρατάκη, εκτός από το προεδρείο του "Κοραή" (καπτάν Τάκης Τσεβδός, Στέλιος Τάτσης και Μανώλης Μωραίτης), παρέστησαν επίλεκτα μέλη της Χιακής παροικίας της Νέας Υόρκης, εφοπλιστές, γνωστοί δικηγόροι καθώς και ο Ελληνοαμερικανός ομοσπονδιακός δικαστής για το διεθνές εμπόριο Νίκος Τσουκαλάς, ο οποίος παρά το γεγονός ότι έχει γεννηθεί στη Νέα Υόρκη (στο Χάρλεμ, όπως λέγει ο ίδιος) και έχει σπουδάσει και σταδιοδρομήσει στις Ηνωμένες Πολιτείες μιλάει θαυμάσια την εθνική γλώσσα σαν να μην έχει λείψει ποτέ από την Ελλάδα. Γιός μετανάστη από τη Νίσυρο (ο πατέρας του διατηρούσε γνωστό εστιατόριο στη Νέα Υόρκη) ο Νίκος

Τσουκαλάς, κοντά στον οποίο έκανε την ειδικεισή του ο νέος νομικός κ. Γιάννης Χρ. Στρατάκης, επελέγη για τη μία από τις εννέα θέσεις ομοσπονδιακών δικαστών των Ηνωμένων Πολιτειών από τον Πρόεδρο Ρήγκαν και η επιλογή του επικυρώθηκε ομόφωνα και από το Κογκρέσσο. Για να κλείσει το θέμα αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι στην περιοχή του Greenport είναι τόσα τα εξοχικά σπίτια των Ελλήνων, ώστε θα έπρεπε να λέγεται - ίσως θα ονομασθεί κάποτε - Greekport.

ΕΙΝΑΙ ΠΕΡΙΕΡΓΟ, κάθε φορά που γίνεται αναφορά στους Διόσκουρους της Νέας Υόρκης, αυτόματα έρχεται στα χείλη και το ερώτημα πότε, επί τέλους, η Ελληνική Πολιτεία θα τιμήσει τους ναυτιλιακούς της διασποράς οι οποίοι προσφέρουν τεράστιες υπηρεσίες όχι μόνον στην υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας αλλά στον Ελληνισμό γενικότερα. Πότε, αλήθεια, η Ελληνική Πολιτεία θα τιμήσει τον Καπτάν Τάκη Τσεβδό, τον Καπτάν Στέλιο Τάτση, τον Καπτάν Λουκά Κτιστάκη και στον Στεφανή Κουτσουράδη στη Νέα Ορλεάνη, τον καπτάν Γιώργη Περιβολάρη στο Σάντος, τον Δημήτρη Σύρρη και τον γιό του Πέτρο που συνεχίζει το έργο στη Νότια Αφρική, τον Καπτάν Γιάννη Γκόρο στη Σιγκαπούρη και τους τόσους άλλους που δεν έρχονται αυτή τη στιγμή στο

μυαλό και που δεν υστερούν σε προσφορά και προς τη Ναυτιλία και προς την Ελλάδα;

Τι λέγει επ' αυτού ο κ. Κατσιφάρας που είναι ο εν προκειμένω αρμόδιος;

ΟΠΩΣ έχει σημειώσει επανειλημμένως η στήλη, ο γράφων αλλά και κάθε Έλληνας, νοιώθει ανυπόκριτη χαρά όταν βλέπει σε ξένα λιμάνια ελληνικά βαπόρια που τιμούν την Ελληνική Ναυτιλία, και βαθύτατη λύπη όταν άλλα δικά μας βαπόρια ή βαπόρια τα οποία τελούν υπό ελληνική διαχείριση γίνονται στόχος απολύτως δικαιολογημένων επικρίσεων, όπως έγινε πολύ πρόσφατα με ελληνόκτητο βαπόρι, το πλήρωμα του οποίου αποτελούμενο κυρίως από Ρώσους ναυτικούς απήργησε στο Νιού Τζέρσευ επειδή πεινούσε! Δεν κατέστη δυνατόν να διακριβωθεί ποιος ευθυνόταν για την κατάσταση που είχε δημιουργηθεί στο πλοίο, ελέγχθη ότι έφταιγε ο Έλληνας πλοίαρχος χωρίς αυτό να αιτιολογείται, το γεγονός πάντως ότι ορισμένοι Ρώσοι ναυτικοί, που θεωρήθηκαν (δεν διακριβώθηκε επίσης από ποιούς) υπεύθυνοι ξεσηκώματος του πληρώματος επειδή ζήτησαν λίγο φαγητό και σαπουνί για να πλένονται, αφέθηκαν αμανάτι στον Παναμά δείχνει ότι υπάρχει κάποιο γενικότερο πρόβλημα. Και το σπουδαιότερο εν προκειμένω είναι ότι η ιστορία αυτή,

που εστοίχισε ούκ ολίγα μέχρι τώρα στη διαχειρίστρια εταιρία, μπορεί να τεθεί, όπως λέγεται, κάτω από το μικροσκόπιο και παρακολουθείται συστηματικά, μπορεί να αποβεί βλαβερή και σε βάρος άλλων ελληνικών πλοίων και ελληνικών διαχειριστριών εταιριών. Για τον λόγο αυτόν χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή από όλους και είναι αυτονόητο ότι πρέπει να υπάρχει συνεχής έλεγχος - είναι ανεπίτρεπτο στη σημερινή εποχή να υπάρχουν ναυτικοί που πεινάνε και δεν έχουν σαπουνί να πλυθούν...

Η ΕΞΩΘΕΝ ΚΑΛΗ ΜΑΡΤΥΡΙΑ: Στην καλή χιώτικη εφημερίδα "Η Πρόοδος" δημοσιεύθηκε στην στήλη "Αποψη" το σχόλιο με τον τίτλο "ο τ. Κεντρικός λιμενάρχης Γιάν. Αρκάδης" το οποίο μεταφέρω αυτούσιο στη στήλη με την απαραίτητη διευκρίνιση, πρώτον, ότι ο γράφων ούτε κατ' όψιν γνωρίζει τον κ. Αρκάδη, δεύτερον, ότι το σχόλιο εντοπίστηκε κατά την ανάγνωση της "Προόδου" και δεν υπεδείχθη, και τρίτον (και αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τον γράφο-ντα) δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα μετά την αναχώρηση του συγκεκριμένου αξιωματικού από τη Χίο, όταν δηλαδή δεν είχε πλέον την παραμικρή σχέση με το νησί:

"Αναχώρησε, πριν μερικές μέρες, για τον Πειραιά, ο τ. Κ. Λιμενάρχης Χίου αντιπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Γιάν. Αρκάδης, προπεμφθείς, τόσον ο ό-

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

διος όσο και η σύζυγός του, από Αρχές του Νομού, αξιωματικούς και υπαξιωματικούς του Λιμεναρχείου και από πολλούς άλλους φίλους του.

Ο κ. Αρκάδης υπηρέτησε στη Χίο περίπου μία τετραετία και καθ' όλο αυτό το διάστημα επέδειξε ευλαβική προσήλωση προς τα καθήκοντά του, ευσυνειδησία και ζήλο, αλλά και δημιουργικότητα, διότι, υπήρξε ο εμπνευστής αρκετών σημαντικών έργων στο λιμάνι και τις προκυμαίες του, η δε οργανωτική του ικανότητα συνετέλεσε στην άψογη λειτουργικότητα του λιμανιού τη Χίου.

Επί πλέον, με επιμονή έθεσε το πρόβλημα κατασκευής νέου λιμανιού, έργο το οποίο υιοθετήθηκε από την προκάτοχο Διοίκηση του Νομού και επρόκειτο να αρχίσει η υλοποίησή του. Παράλληλα, ως εκ του Νόμου Πρόεδρος του Ο.Ν. Χίου και αντιπρόεδρος του Α.Τ.Χ. ανέπτυξε και κει έντονη δραστηριότητα, αντιμετωπίζοντας με ψυχραιμία και σύνεση αρκετά πιεστικά προβλήματα, κυρίως του Ο.Ν. Ευγενής και αξιοπρεπώς με ήθος σπάνιο και κοινωνική παράσταση, χρησιμοποίησε το κύρος του για να πλουτιστεί με αρκετά χιώτικα φορτηγά πλοία το Χιώτικο Νηολόγιο.

Ο κ. Γιάννης Αρκάδης αφήνει εποχή στη Χίο και θα αριθμείται ανάμεσα στους καλούς Λιμενάρχες που πέρασαν από τη Χίο την τελευταία εικοσαετία".

ΟΙ ΑΔΕΛΦΟΙ Γιάννης και Δημοσθένης Αθανασιάδης που διευθύνουν την ομώνυμη Ε.Β. Α.Ε. Γενική Προμηθευτική Πλοίων δεν σταματούν ποτέ την προσπάθεια να προσφέρουν συνεχώς νέες υπηρεσίες στο ελληνικό πλοίο. Σε σχετική ανακοίνωση υπογραμμίζεται ότι η εταιρία αντιπροσωπεύει και τα ακόλουθα είδη για πλοία:

Φορτηγά ηλεκτρονικά όργανα μετρήσεως:

- Οξυγόνου (Oxygen Analysers)
- Εκρηκτικών Αερίων (Γκαζόμετρα)
- Τοξικών αερίων
- Πάχους χρώματος σε MM και Microns

- Πάχους λαμαρίνας και τοιχώματος σωλήνων

- Στεγανότητας αμπαριών, κοντέινερς και απωλειών ψυκτικών χωρών.

- Περιεχομένου φιαλών CO₂, Halon (in Situ) και δεξαμενών εξωτερικά.

Συσκευές δειγματοληψίας καυσίμων

Βιντζάκια Αέρος κινητά (Mucking Winches)

Ματσακόνια Μηχανοκίνητα, Ηλεκτρικά, Αέρος:

- Περιστροφικά

- Εμβολοφόρα

- Παρκετέζες

Η εταιρία διευκρινίζει ότι τα ανωτέρω είδη είναι ετοιμοπαράδοτα στο εργοστάσιο και μπορούν να παραδοθούν στην Ελλάδα ή το εξωτερικό άμεσα.

ΑΛΛΑ ΚΑΙ Ο ΦΙΛΟΣ Κώστας Κλήμης, τέως πρόεδρος των Ασυρματιστών, συνεχίζει την προσφορά υπηρεσιών προς την Ελληνική Ναυτιλία με την Εταιρία Ναβισάτ Ελεκτρονική και Ράδιο Υπηρεσίες. Σε σχετική ανακοίνωση υπογραμμίζεται ότι η εταιρία αυτή μετά την επιτυχημένη δραστηριοποίηση της στον τομέα της Εμπορίας - Εγκατάστασης - Συντήρησης (επισκευών) των συσκευών Radar - Inmarsat A & C - GPS - HF/MF/VHF Tranceivers, Radio telex κλπ., επεκτάθηκε με ειδικό τμήμα και στον τομέα της Εκκαθάρισης Τηλεπικοινωνιακών Λογαριασμών των πλοίων.

Το τμήμα Εκκαθάρισης Τηλεπικοινωνιακών Λογαριασμών με την άρτια τεχνολογική υποδομή, την πείρα και συνέπεια καθώς και με τη γνώση των ιδιομορφιών της Ναυτιλίας μας, αποτελεί εγγύηση για την καλύτερη και οικονομικότερη εξυπηρέτηση των ελληνικών πλοίων.

Η εταιρία που έχει οριστεί ως Εκκαθαρίστρια Αρχή με την 77152/2013 απόφαση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών της Ελλάδος και κατόπιν έγκρισης της Διεθνούς Ενώσεως Τηλεπικοινωνιών (Ι.Τ.Υ.) με το διε-

θνές διακριτικό GR 08 βρίσκεται πάντοτε στη διάθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας για να προσφέρει κάθε υπηρεσία στον τομέα της Εκκαθάρισης Τηλεπικοινωνιακών Λογαριασμών των πλοίων καθώς και την προμήθεια και επισκευή των Ηλεκτρονικών Συσκευών τους.

ΕΛΕΧΘΗ ότι λιμενικός αξιωματικός που αποστρατεύθηκε με τις τελευταίες αποστρατείες σε ηλικία 48 ετών πρόκειται να λάβει μηνιαία σύνταξη (ναυτικοί, κρατήστε την αναπνοή σας) 350.000 δραχμών μηνιαίως και εφ' άπαξ 17.000.000 δραχμών (διαβάσατε σωστά, δεκαεπτά εκατομμυρίων δραχμών)! Και αυτά τη στιγμή που η Ελληνική Πολιτεία υποστηρίζει ότι δεν έχει τις δυνατότητες να δώσει 80% στους συνταξιούχους πλοίαρχους μας και στους μηχανικούς μας που έχουν πληρώσει τα μαλλιά της κεφαλής τους σε εισφορές προς το ΝΑΤ και το Ταμείο Προνοίας...

Δεν μιλάμε βεβαίως ούτε για το εισόδημα που μπορεί να δημιουργηθεί με την αξιοποίηση των 17 εκατ. δραχμών, ούτε και για το εισόδημα που θα προκύψει από κάποια εργασία στην οποία θα αναγκασθεί να προσφύγει ο εν λόγω αξιωματικός (άλλα και οι άλλοι αποστρατευθέντες) για βιολογικούς καθαρά λόγους, καταλαμβάνοντας μία θέση που θα μπορούσε να διεκδικήσει κάποιος από τις χιλιάδες των νέων μας που αναζητούν μάταια κάποια εργασία.

ΜΕ ΜΕΓΑΛΗ καθυστέρηση, χωρίς αυτό να μετριάξει την βαθύτατη οδύνη, πληροφορήθηκε ο γράφων την απώλεια ενός πολύ καλού φίλου και αξιόλογου ανθρώπου της θάλασσας, του καπτάν Κώστα Αραβανή, ο οποίος, δυστυχώς, χάθηκε πρόωρα αφήνοντας ένα μεγάλο κενό στους δικούς του αλλά και στους πολυάριθμους φίλους του οι οποίοι τον εκτιμούσαν ιδιαίτερα για την ευθύτητά του και για την αγάπη που έδειχνε πάντοτε για τους ανθρώπους.

ΔΗΜ. ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ



Link Maritime Enterprises S.A.

- Chartering
- Contracting
- Sale & purchase

91, Akti Miaouli— Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9
Fax: Chartering Deptm: 429 0651
Fax: S + P Deptm: 429 0654
Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR
(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 21126-1-2-3 LME GR

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε. ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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

Ας τους θυμηθούμε

Του κ. Δ. ΔΡΑΠΑΝΙΩΤΗ

Μια και το περιοδικό αυτό απευθύνεται εξ ολοκλήρου στον Ναυτικό Κόσμο της χώρας μας, ας αφιερώσουμε λίγα λόγια στους ανθρώπους που τον αποτελούν και φέρνουν στα πέρατα της γης την Γαλανόλευκη, την ωραιότερη ηρέσβειρα στα πανανθρώπινα ιδεώδη όλων των λαών, κι ας τους θυμηθούμε...

Ας αφήσουμε για λίγο τη σκέψη μας, όλοι εμείς που μένουμε στη Πατρίδα, που εργαζόμαστε ήσυχα - ήσυχα στο γραφείο μας, στο κατάστημά μας, στο εργοστάσιο, στο μικρομάγαζο της συνοικίας μας ή και το γιατί της οικοδομής ακόμη, να πετάξει γοργοτάξιδα στους ξενητεμένους ναυτικούς μας που μερόνυχτα - ποιός ξέρει - παλεύουν με τα κύματα, κι ας τους θυμηθούμε, ας έλθουμε κοντά τους νοερά, προσφέροντας σ' αυτούς, που ο μόχθος της τόσο σκληρής δουλειάς τους, τους αναγκάζει να ζουν μακριά απ' τα σπύτια τους, μακριά από τις οικογένειές τους, μακριά απ' ότι αγάπησαν πιο πολύ στη ζωή τους, σ' αυτούς που η δουλειά τους κάνει να ξεχωρίζουν απ' όλους τους

άλλους, ας τους θυμηθούμε προσφέροντάς τους σαν ελάχιστο δείγμα ευγνωμοσύνης για τη συμβολή τους στην ανάπτυξη της Εμπορικής μας Ναυτιλίας και γενικότερα στην ευημερία του τόπου μας, με λίγα απλά λόγια, την αγάπη μας και λίγη απ' τη θύμησή μας, συμμετέχοντας - πάντα με τη σκέψη βέβαια - κι' εμείς στο αδιάκοπο σκαμπανέβασμα του πλοίου τους, του οποιουδήποτε πλοίου, σ' όποια μήκη και πλάτη της θάλασσας κι' αν αρμενίζει.

Τα ξενητεμένα θαλασσοπούλια μας δεν ζητούν τίποτε άλλο από μας, παρά μόνον που και που να τα θυμόμαστε. Ας προσπαθήσουμε!...

Πόσα και πόσα δράματα, πόσες θαλασσινές τραγωδίες δεν απαρτιθμεί η Ναυτική μας ιστορία. Πόσοι πόνοι και δάκρυα που σμίγουν με την αλμύρα του κύματος δεν κορυφώνουν τον δείκτη της πιο σκληρής δουλειάς.

Σ' αυτούς λοιπόν που αδιάκοπα θαλασσοδέρνονται για να εξασφαλίσουν το ψωμί της φαρμιλίας τους,

μα και την διεθνή προβολή της χώρας μας.

Απ' τον απλό ναύτη ως τον Καπετάνιο ας τους στείλουμε την αγάπη μας, να τους αγκαλιάσει, βεβαιώνοντάς τους ότι κι' εμείς εδώ στην Πατρίδα τους έχουμε πάντα κλεισμένους στην καρδιά μας κι' η μόνη μας ευχή και ελπίδα είναι να γυρίσουν πίσω γεροί, κονιά μας, έπειτα από κάθε τους ταξίδι.

Ας τους πείσουμε πως όσο απέραντα είναι τα πέλαγα που διασχίζουν, τόσο απέραντη είναι κι' η αγάπη μας που τους περιβάλλει, δίδοντάς τους έτσι το κουράγιο που χρειάζονται για να αντέξουν στις δοκιμασίες της σκληρής ζωής τους, ας τους δώσουμε το κουράγιο για να μπορούν να παλεύουν πάντα παληκαρίσια με τα μανιασμένα στοιχεία της φύσης και κάποτε να καταφέρουν να γυρίσουν στο απάνεμο λιμάνι της γαλήνης και της σιγουριάς, στη Πατρίδα...

Στη γλυκειά Πατρίδα που κι' αυτή με τη σειρά της μεριμνά - πάντα - που πάνω στην άλλη ... τη θετή τους Πατρίδα... το καράβι τους, ίσως να νοιώθουν μόνιμοι και

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

ξεχασμένοι. Ας τους κάνουμε να πιστέψουν - γιατί αυτή είναι αλήθεια - ότι δεν παλεύουν με το υγρό στοιχείο μια πάλη άχαρη, μια πάλη πολλές φορές άνιση, μόνο και μόνο για να γυρίσουν πίσω φορτωμένοι με το βίός τους, ποιός ξέρει πόσων χρόνων, που θα εξασφαλίσει, σε μας εδώ μια πιο άνετη ζωή.

Ας τους κάνουμε με την αγάπη μας, να πιστέψουν ότι ο τραχύς δρόμος που διάλεξαν για την επιβίωση, τη δική τους και της οικογένειάς τους, δεν είναι μόνο φορείς αγαθών, πλούσιων και ποικίλων αγαθών απ' αυτούς για μας, που τους περιμένουμε με ανοιχτή αγκαλιά πάντα, αλλά είναι ένας δρόμος κάπως δύσβατος, που τις περισσότερες φορές χρειάζεται η-

ρωσιμό για να τον ακολουθήσει κανείς κι' ίσως ακόμη ένας δρόμος αλλοιώτικος απ' τους άλλους, που δεν παύει όμως να είναι ο μοναδικός που θα εξασφαλίσει τον επιούσιο της μικρής ή της μεγάλης ελληνικής οικογένειας των Ναυτικών μας.

Ας τους θυμηθούμε, όπου κι' αν βρίσκονται... κάτω στα διπύθμενα του πλοίου, μέσα στις μηχανές, με την μορφή φαντασμάτων απ' τον ι-δρώτα και τα λάδια, πάνω στα ανεμοδαρμένα καταστρώματα, ψηλά στη γέφυρα, όπου κι' αν βρίσκονται, κι' ας τους φωνάξουμε ότι δεν είναι μόνοι, ότι εμείς εδώ στην Πατρίδα τους περιμένουμε με αγωνία, κι' ότι κάθε ημέρα μακριά μας είναι και για μας χρόνος.

Ας τους φωνάξουμε ότι με την σκληρή δουλειά τους, είναι σίγουροι Νικητές στην άρση των βαρών της ζωής!... κι' όταν κάποτε γυρίσουν πίσω για πάντα θα πάρουν για έπαλθο το γέλιο των παιδιών τους, το γέλιο όλων των δικών τους ανθρώπων, και ίσως ευτυχείς για την ευτυχία τους, μικροί θεοί του μικρού τους κόσμου, να αισθανθούν την ικανοποίηση που εξαντλημένοι από την αδιάκοπη προσπάθεια της βιοπάλης, φθάνουν στο τέρμα του Μαραθωνίου τους,.... κι' αναφωνήσουν...

"Νενικήκαμεν στην ζωή".

Δ. ΔΡΑΠΑΝΙΩΤΗΣ

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



Ανεκτίμητη η κοινωνική προσφορά των Χίων εφοπλιστών

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΤΕΦ. ΣΚΑΡΒΕΛΗ

Στο τεράστιο φιλανθρωπικό και κοινωφελές έργο της λαμπρής και ένδοξης λεγεώνας των Χίων ευεργετών εξέχουσα θέση κατέχουν οι Χιώτες εφοπλιστές προς τους οποίους οφείλω να αποδώσω, εκφράζοντας και τα αισθήματα τιμής και ευγνωμοσύνης ολόκληρου του Χιακού και του Ελληνικού λαού, τους δίκαιους επαίνους και τα πρέποντα εγκώμια διότι εκτός από την πολυσχιδή συνεισφορά τους στην ανάπτυξη και ακμή της Ελληνικής και Χιακής Εμπορικής Ναυτιλίας και τη γενναία ενίσχυση της Εθνικής μας Οικονομίας με τα δισεκατομμύρια του συναλλάγματος που εισάγουν στην Ελλάδα, έχουν να επιδείξουν και αναρίθμητα έργα ευποιίας και κοινωνικής πρόνοιας τα οποία εκπνέουν από τα βαθύτατα αισθήματα αλληλεγγύης, αλtruισμού και αγάπης, που τρέφουν προς την πατρίδα και τους συνανθρώπους τους.

Ακόμη, οι άξιοι θαυμασμού εφοπλιστές μας, ενδυναμώνουν την κοινωνική, εκπαιδευτική, πολιτιστική και τουριστική υποδομή της χώρας και αυξάνουν διεθνώς το κύρος και το γόητρο της Ελλάδας, ενώ ταυτόχρονα, τιμούν και προβάλλουν στα πέρατα της γής την αγαπημένη μας Χίο.

Επί πλέον δίνουν εργασία σε χιλιάδες συμπολίτες μας στα πλοία

τους και στα γραφεία τους συντελώντας έτσι στην οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία της Χίου. Κατά τους μετριώτερους υπολογισμούς έχουν δαπανήσει υπέρ της Χίου και της Ελλάδος πολλές χιλιάδες εκατομμυρίων λιρών και δολλαρίων για την ανέγερση φιλανθρωπικών και κοινωφελών ιδρυμάτων.

Με τις αξιόλογες επενδύσεις που έχουν κάνει στην Ελλάδα και την επιτυχημένη ναυτιλιακή και επιχειρηματική τους δραστηριότητα προέβησαν στην κατασκευή σπουδαίων έργων παγκόσμιας προβολής και εξαιρετικής παραγωγικότητας.

Αρκεί να αναφέρουμε τα ναυπηγεία του Στρατή Ανδρεάδη στην Ελευσίνα, τα ναυπηγεία του Ιωάννη Κ. Καρρά στην Χαλκίδα, το διεθνούς φήμης τουριστικό θέρετρο Πόρτο Καρράς, στην Σιθωνία Χαλκιδικής, τις κτηματικές, τουριστικές και ξενοδοχειακές επιχειρήσεις του Κώστα Μιχ. Λαιμού, τα ξενοδοχεία "Χανδρός", την πλάζ του Ορμου Λώ στο Βροντάδο Χίου, το εργοστάσιο χυμών στον Κάμπο Χίου, το οποίο ανήγειραν οι Αφοί Αντώνης και Δημήτρης Χανδρός για να τονώσουν την χιακή οικονομία και πλήθος άλλων σημαντικών επενδύσεων η απαρίθμηση των ο-

ποίων θα απαιτούσε ολόκληρο βιβλίο.

Ο πλούτος τους ακτινοβολεί και θερμαίνει την Ελλάδα και ιδιαίτερα τη Χίο, την οποία κατακόσμησαν με νοσοκομεία, σχολεία, αθλητικά στάδια, πνευματικά και πολιτιστικά κέντρα, ναούς, λιμένες, πλατείες και δρόμους.

Εύχομαι, όπως ασφαλώς εύχονται και όλοι οι Χιώτες, να ανέρχονται και να προοδεύουν διαρκώς. Να δημιουργούν νέες επιχειρήσεις και να αποκτούν άφθονα πλούτη για να τα διαθέτουν με αμλοχεριά υπέρ της προόδου και της ευημερίας της φιλάτης μας Χίου.

Ο δικός τους πλούτος είναι και πλούτος της Χίου. Τα δικά τους κέρδη είναι και κέρδη της Χίου.

Η δική τους ευμάρεια είναι και ευμάρεια της Χίου.

Είμαι βέβαιος ότι και οι νεώτερες γενιές των εφοπλιστών μας θα ακολουθήσουν το φωτεινό παράδειγμα των πατέρων τους και των παππούδων τους και θα στολίσουν τη Χίο με περίλαμpra και καλλιμάρμαρα φιλανθρωπικά και κοινωφελή ιδρύματα.

Οι Χιώτες αγαπούν, τιμούν, σέβονται και ευγνωμονούν τους εφοπλιστές και ευεργέτες τους.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215 — 151 24 MAROUSI

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Σύγκρουση πλοίων εντός λωρίδος κυκλοφορίας συστήματος διαχωρισμού κυκλοφορίας.

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΝΙΚΟΣ Γ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ

Σύμφωνα με τον Κανόνα 10 του ΔΚΑΣ τα πλοία πρέπει κανονικά να εισέρχονται στη λωρίδα κυκλοφορίας από την αρχή της. Αν εισέρχονται από άλλο σημείο, πρέπει να μη διακόπτουν την κυκλοφοριακή ροή μέσα στη λωρίδα. Η παρακειμένη ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας, κανονικά δεν πρέπει να χρησιμοποιείται από την διερχόμενη κυκλοφορία. Τα εντός λωρίδος κυκλοφορίας πλέοντα πλοία δεν απαλλάσσονται από την υποχρέωση τηρήσεως των λοιπών κανόνων, περιλαμβανομένου του Καν. 15 συμφώνα με τον οποίο σε περίπτωση διασταυρωμένων πορειών το πλοίο που έρχεται από δεξιά έχει προτεραιότητα. Συνυπαιτιότητας τούτου, αν δεν εισήλθε στη λωρίδα κυκλοφορίας από την αρχή της αλλ' εισήλθε από την παρακειμένη ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας.

Διαδοχικές μικρές μεταφορές πορείας πρέπει ν' αποφεύγονται (Καν. 8).

Χειρισμοί της τελευταίας στιγμής.

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΜΟΝΙΜΗ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ 1/1994

Η Διαιτητική Επιτροπή του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, η οποία συγκροτήθηκε με την υπ' αριθ. 630/1993 απόφαση του Προέδρου του Επιμελητηρίου από τους Παναγιώτη Μαυρογιάννη, επιδιαιτητή, Κωνσταντίνο Ανδρέοπουλο και Παναγιώτη Σωτηρόπου-

λο, διαιτητές, και τον Γεώργιο Καπανταϊδάκη, διευθυντή του Επιμελητηρίου ως γραμματέα, συνεδρίασε εις τον Πειραιά εις το Κατάστημα του Ναυτικού Επιμελητηρίου στις 25.2.1993, 11.3.1993, 29.4.1993, 1.6.1993, 16.6.1993, 29.7.1993 και 22.12.1993, για να δικάσει την διαφορά μεταξύ

1. Της εταιρίας με την επωνυμία Zephyros Shipping and Trading Corporation S.A., αιτούσης καθ' ης η αιτήσις, που παρέστη δια του πληρεξουσίου δικηγόρου της Γεωργίου Μπουτοπούλου, και

2. Της εταιρίας με την επωνυμία Dystos Shipping Company S.A., καθ' ης/αιτούσης και παρέστη δια του πληρεξουσίου δικηγόρου της Σπύρου Καρακίτσου.

Ακουσε τους πληρεξουσίους δικηγόρους των διαδίκων,

Εξήτασε μάρτυρες,

Διώρισε τεχνικό σύμβουλο αυτής τον πλοίαρχο ΕΝ Ιωάννη Τσενεμπή και άκουσε τις απόψεις αυτού,

Μελέτησε την δικογραφία,

Σκεφτηκε σύμφωνα με τον νομο και την ναυτιλιακή πρακτική,

Επειδή η Επιτροπή συνεκροτήθη νομίμως και έχει δικαιοδοσίαν δια την επίλυσιν της υπό κρίσιν διαφοράς κατόπιν της από 4.2.1993 κοινής δηλώσεως των διαδίκων μετά των συνημμένων εις αυτήν αντιθέτων αιτήσεων αυτών (αριθμ. πρωτ. ΝΕΕ 469/1993), δια των οποίων ζητείται εκατέρωθεν αποζημίωσις δια ζημίας, τας οποίας υπέστησαν τα πλοία αυτών εκ της μεταξύ της συγκρούσεως την 30.1.1992, και της υπ' αριθ. 630 από 12.2.1993, αποφάσεως του

Προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου συμφώνως προς τας διατάξεις των άρθρων 3, 4 και 5 του ΒΔ 447/1969 περί συστάσεως παρά τω Ναυτικώ Επιμελητηρίω της Ελλάδος μονίμου διαιτησίας προς επίλυσιν ναυτιλιακών διαφορών εν συνδυασμῶ προς το άρθρον 902 ΚΠολ.Δ.

Επειδή εφαρμοστέον τυγχάνει ελληνικόν ουσιαστικό δίκαιον, διότι αμφότερα τα πλοία φέρουν ελληνικήν σημαία και η σύγκρουσις έλαβε χώραν εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων.

Επειδή αι ανωτέρω αιτήσεις των διαδίκων είναι νομῶ βάσιμοι συμφώνως προς το άρθρον 236 ΚΙΝΔ.

Επειδή αι αιτήσεις πρέπει να συνεκδικασθούν λόγω της προφανούς μεταξύ των συναφείας.

Επειδή εκ των καταθέσεων των μαρτύρων, των προσκομισθέντων υπό των διαδίκων εγγράφων, των εγγράφως και προφορικῶς εκτεθεισών απόψεων του ως άνω τεχνικού συμβούλου και των υπό των πληρεξουσίων των διαδίκων προφορικῶς και δι' εγγράφων υπομνημάτων αυτών αναπτυχθέντων απειδείχθησαν, ὅσον αφορά τας συνθήκας, υπό τας οποίας επήλθεν η σύγκρουσις, κατά την κρίσιν της Επιτροπῆς τα εξής:

1) Το υπό ελληνικήν σημαίαν δεξαμενόπλοιο Sir John της αιτούσης/καθ' ης, εγγεγραμμένον εις το νηολόγιον ατμοπλοίων Β' κλάσεως του λιμένος Πειραιῶς υπ' αριθ. 7868, χωρητικότητος ολικῆς 81.348 κόρων και καθαρᾶς 63.179 κόρων, κατά τας πρώτας πρωινᾶς ὥρας της 30.1.1992 προερχόμενον ἄφορτον εκ Κωνσταντίας κατηυθύνετο προς τον λιμένα του Πει-

ραιώς. Την 0.400 ώραν παρήλλαξε το ακρωτήριο Αγκάλιστρος της Μακρονήσου εξ αποστάσεως 1,8 μιλίων και ηκολούθησε πορείαν αληθή 270⁰ μέχρι της ώρας 05.14, οπότε άλλαξε κατεύθυνσιν και ακολούθησε αληθή πορείαν 335⁰, κατευθυνόμενον προς τον λιμένα του Πειραιώς, δια της λωρίδος του συστήματος διαχωρισμού κυκλοφορίας, η οποία προορίζεται δια τα κατευθυνόμενα προς τον λιμένα του Πειραιώς πλοία.

2) Το υπό ελληνικήν σημαίαν φορτηγόν πλοίον "Δυστός" της καθ' ης/αιτούσης, εγγεγραμμένον εις το νηολόγιον ατμοπλοίων Β' κλάσεως του λιμένος Πειραιώς υπ' αριθμ. 8204, χωρητικότητος ολικής 2.972 κόρων και καθαράς 1.655 κόρων, κατά τας πρώτας πρωινάς ώρας της 30.1.1992 προερχόμενον απο Μηλάκι Ευβοίας με φορτίον τσιμέντου κατευθύνετο προς τον λιμένα του Πειραιώς. Την 03.55 παρήλλαξε το ακρωτήριο Αγκάλιστρος της Μακρονήσου εξ αποστάσεως ενός μιλίου και ακολούθησε πορείαν αληθή 270⁰ μέχρι της ώρα 04.45, οπότε παρήλλαξε την νησίδα Γαιδουρόνησο εξ αποστάσεως ενός μιλίου και ακολούθησε αληθή πορείαν 308⁰, κατευθι-

νόμενον προς τον λιμένα του Πειραιώς.

3) Μεταξύ ώρας 5.52 (κατά το ημερολόγιον και τον αξιωματικόν φυλακής του πλοίου "Δυστός") και 06.00 (κατά το ημερολόγιον και τον πλοίαρχον του πλοίου Sir John) τα πλοία συνεκρούσθησαν. Συγκεκριμένως ήλθαν εις επαφήν η δεξιά πλευρά πρύμνηθεν του μέσου του Sir John με την αριστεράν προς την περιοχίν της πρύμνης (των χώρων ενδιδιτήσεως) πλευρά του "Δυστός".

4) Κατά τον χρόνον της συγκρούσεως ήτο ακόμη νύχτα αλλ' η ορατότης ήτο καλή. Άνεμος έπνεε ΒΑ εντάσεως περίπου 5 μπωφόρ.

5) Κατά το ημερολόγιον του "Δυστός" το στίγμα της συγκρούσεως ήτο 37⁰ 44, Β, 23 45, Α. Κατά το ημερολόγιον του Sir John το στίγμα της συγκρούσεως ήτο 37⁰ 43,7 Β, 23⁰ 33,0 Α. την 06.06' ώραν, ήτοι λίγα λεπτά μετά την σύγκρουσιν, το Sir John έλαβε το δορυφορικόν στίγμα του, το οποίον, όπως προκύπτει από την αποτύπωσιν του οργάνου λήψεως στίγματος του πλοίου, η οποία περιέχεται εις την δικογραφίαν, ήτοι 37⁰ 44,53 Β, 23 43,00 Α., το στίγμα

τούτο ευρίσκεται εις τον άξονα της λωρίδος του συστήματος διαχωρισμού κυκλοφορίας, η οποία προορίζεται δια τα κατευθυνόμενα προς τον λιμένα του Πειραιώς πλοία.

Εντός της λωρίδος αυτής ευρίσκεται και το αναγραφόμενον εις το ημερολόγιον του Sir John στίγμα συγκρούσεως, ενώ το αναγραφόμενον εις το ημερολόγιον του "Δυστός" στίγμα συγκρούσεως ευρίσκεται εν και πλέον μίλιον ανατολικώς της εν λόγω λωρίδος κυκλοφορίας. Το γεγονός ότι η ακολουθηθείσα υπό του πλοίου Sir John μετά την παράλλαξιν του ακρωτηρίου Αγκάλιστρος πορεία οδηγεί αυτό εις το νότιον άκρον της λωρίδος κυκλοφορίας των κατευθυνόμενων προς Πειραιά πλοίων εν συνδυασμώ προς το ως άνω ληφθέν δορυφορικόν στίγμα οδηγεί εις το συμπέρασμα ότι η σύγκρουσις έλαβε πράγματι χώραν εντός της εν λόγω λωρίδος κυκλοφορίας.

6) Βάσει των διανυθεισών αποστάσεων συμφώνως προς τας εγγραφάς των ημερολογίων των πλοίων η μέση ταχύτης του Sir John μέχρι το ακρωτήριο Αγκάλιστρος της Μακρονήσου ήτο 13,58

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

κόμβοι, μετά ταύτα και μέχρι της ώρας 05.14 ήτο 11,2 κόμβοι και απο ώρα 05.14 μέχρι της συγκρούσεως ήτο 10,2 κόμβοι, ενώ η μέση ταχύτης του "Δυστός" μετά το ακρωτήριο Αγκάλιστρος και μέχρι το Γαιδουρόνησο και από εκεί μέχρι την σύγκρουσιν ήτο 9,7 κόμβοι. Την ταχύτητα αυτήν βεβαιώνει και ο αξιωματικός φυλακής του "Δυστός" εις την κατάθεσίν του ενώπιον της Επιτροπής. Κατά το ημερολόγιον του "Δυστός" η ταχύτης αυτού κατά τον χρόνον της συγκρούσεως ήτο 10 κόμβοι. Συνεπώς κατά το τελευταίον προ της συγκρούσεως διάστημα το Sir John εκινείτο με ταχύτητα μεγαλύτεραν του "Δυστός" κατά 0,5 κόμβον.

7) Κατά το τελευταίον προ της συγκρούσεως διάστημα τα δύο πλοία ακολουθούσαν συγκλινούσας πορείας: Το μεν "Δυστός" πορείαν 308⁰, το δε Sir John πορείαν 335⁰. Τούτο οφείλεται εις το ότι το "Δυστός" δεν είχε εισέλθει εξ αρχής εις την λωρίδα του συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας, την προοριζομένην δια τα κατευθυνόμενα προς Πειραιά πλοία, δηλαδή δεν είχαν εισέλθει εις την λωρίδα αυτήν εκ του νοτίου άκρου αυτής, αλλά όταν παρήλλαξε την νησίδα Γαιδουρόνησο, προφανώς δια να συντομεύσει την διαδρομήν, κατηυθύνθη απ' ευθείας προς Πειραιά δια της ζώνης ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας και εισήλθεν εις την λωρίδα του συστήματος διαχωρισμού το πρώον όταν επλησίασε προς την νησίδα Φλέβες.

Συνεπεία τούτου τα πλοία προ της συγκρούσεως εκινούντο με διασταυρούμενας πορείας. Τούτο ειχον αντιληφθή οι έχοντες την διακυβέρνησιν των δύο πλοίων. Παρά ταύτα το Sir John δεν εχειρίσεν εγκαίρως προς αποφυγήν του κινδύνου συγκρούσεως, δηλαδή ούτε εμείωσε την ταχύτητά του ούτε έστρεψεν εγκαίρως προς τα αριστερά. Το "Δυστός", όπως προκύπτει από την επιστολήν, την οποίαν απηύθυνεν ο πλοίαρχος αυτού Καραμπάτσης αυθημερόν εις τον πλοίαρχον του Sir John, και από την κατάθεσιν του ναύτου ηδαιολύχου αυτού Σωτηρίου εις το Λιμεναρχείον, προέβη εις συνεχείς μικράς αλλαγάς πορείας προς τα

δεξιά εις τρόπον ώστε συνολικώς να μεταβάλη πορείαν από 308⁰ εις 320⁰. Η ταχύτης αυτού παρέμεινε αμετάβλητος. Εξ αμφοτέρων των πλευρών προεβλήθη ότι μεγαλύτερα αλλαγή πορείας δεν ήτο δυνατή λόγω υπάρξεως άλλων παραπλεόντων πλοίων. Η δικαιολογία αυτή όμως δεν είναι πειστική. Εν πάση δε περιπτώσει ηδύναντο και τα δύο πλοία, αν η κινήσις των πλοίων εις την περιοχίν ήτο ασυνήθως πυκνή, να μειώσουν την ταχύτητα αυτών μέχρι διευκρινήσεως της καταστάσεως, πράγμα το οποίον δεν εγένετο.

8) Το πρώτον αμέσως προ της συγκρούσεως διέταξεν ο πλοίαρχος του Sir John να τεθή το πηδάλιον "όλο αριστερά". Τούτο απετέλει όμως χειρισμόν της τελευταίας στιγμής, ο οποίος δεν επήρκεσε δια να αποτρέψη την σύγκρουσιν αλλά μόνον εμείωσε την σφοδρότητα της προσκρούσεως και την έκτασιν των ζημιών. Επίσης το "Δυστός" κατά την στιγμήν της συγκρούσεως εχειρίσε στιγμιαίως όλο αριστερά και αμέσως μετά όλο δεξιά. Ο χειρισμός αυτός ήτο ενδεδειγμένος και εμείωσε την σφοδρότητα της προσκρούσεως και την διάρκειαν της επαφής των δύο πλοίων.

9) Οι επί της γεφύρας των δύο πλοίων αντιληφθέντες την αμοιβαίαν προσέγγισιν αυτών προσεπάθησαν, κατά τας ληφθείσας υπό του Λιμεναρχείου καταθέσεις των, να επικοινωνήσουν δια του τηλεφώνου VHF, αλλ' άνευ αποτελέσματος. Ο τρόπος όμως ούτος επικοινωνίας δεν προβλέπεται υπό του Κανονισμού προς Αποφυγήν Συγκρούσεων ως μέτρον κατάλληλον προς αποφυγήν συγκρούσεων.

10) Υποτύπωσις των πορειών βάσει των ενδείξεων των συσκευών ραντάρ παρ' ουδενός πλοίου εγένετο.

11) Ο αξιωματικός φυλακής του "Δυστός" εις την ενώπιον της Επιτροπής κατάθεσίν του λέγει ότι δεν ενθυμείται αν εξεπέμφθησαν ηχητικά σήματα. Οι μάρτυρες του Sir John εις τας καταθέσεις των ενώπιον του Λιμεναρχείου (ανθυποπλοίαρχος Θεοδωρόπουλος, ναύτης Μέντης) και της Επιτροπής (πλοίαρχος Μπίνιας) λεγουν ότι ε-

ξεπέμψαν συριγμούς, χωρίς να προσδιορίζουν το είδος αυτών. Η Επιτροπή δεν επείσθη ότι εξεπέμφθησαν πράγματι συριγμοί. Ούτε φωτεινά σήμερα εξεπέμφθησαν.

Επειδή βάσει των εις την προηγούμενην σκέψιν γενομένων διαπιστώσεων, προκύπτουν κατά την κρίσιν της Επιτροπής, όσον αφορά την υπαιτιότητα δια την σύγκρουσιν, τα εξής:

1) Η σύγκρουσις προεκλήθη εκ του ότι καθένα εκ των δύο πλοίων συνέχισε κατά βάσιν την πορείαν του υπολαμβάνον ότι το άλλο πλοίον ώφειλε να φυλάξει αυτό.

2) Δεδομένου ότι η σύγκρουσις έλαβε χώραν εις περιοχίν όπου ισχύει σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας (απόφασις Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας υπ' αριθ. 60292/55/72 της 26.6/19.7.1975, ΦΕΚ Β 724), έχει εφαρμογήν ο Κανών 10 του δια του ΝΔ 93/1974 κυρωθέντος Διεθνούς Κανονισμού προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση του 1972 (ΔΚΑΣ), ως οτος μεταγενεστέρως ετροποποιήθη δια του Ν. 635/1977, του ΠΔ 23/1983 και του ΠΔ 116/1989. Συμφώνως όμως προς το εδάφιον (α) του εν λόγω Κανόνος ούτος δεν απαλλάσσει κανένα πλοίο από την υποχρέωση εφαρμογής οποιουδήποτε άλλου Κανόνος. Ο Κανών 10 πρέπει όθεν να εφαρμοσθή εν συνδυασμώ προς τους λοιπούς Κανόνες του ΔΚΑΣ.

3) Δια της ανωτέρω αποφάσεως του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ), καθορίσθησαν:

αα) Ζώνη διαχωρισμού της κυκλοφορίας εύρους 1,5 μιλίου, ββ) Λωρίς κυκλοφορίας εύρους 1 μιλίου εκατέρωθεν της ζώνης διαχωρισμού και γγ) Ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας μεταξύ της ανατολικής λωρίδος κυκλοφορίας, της προοριζομένης δια τα κατευθυνόμενα προς Πειραιά πλοία, και της παρακειμένης ακτής.

4) Η ζώνη ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας κανονικώς δεν πρέπει να χρησιμοποιήται υπό της διερχομένης κυκλοφορίας, η οποία δύναται να χρησιμοποιήση την παρακειμένην λωρίδα κυκλοφορίας του συστήματος διαχωρισμού. Εξαιρούνται πλοία μήκους μικρότερου των 20 μέτρων, τα οποία δύναται να χρησιμοποιούν εις πάσαν περίπτω-

σιν την ζώνην ακτοπλοίας (Κανών 10 παρ. δ, Απόφασις ΥΕΝ παρ. γ.).

5) Τα χρησιμοποιούνται το σύστημα διαχωρισμού πλοία κανονικώς πρέπει να εισέρχονται εις την κατάλληλον λωρίδα κυκλοφορίας εις την αρχήν αυτής (Κανών 10 παρ. β. εδάφ. ιι, Απόφασις ΥΕΝ παρ. α. εδάφ. ιι).

6) Το Sir John συνεμορφώθη προς τας ανωτέρω διατάξεις, δεδομένου ότι απέφυγε την ζώνην ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας και εισήλθεν εις την λωρίδα κυκλοφορίας του συστήματος διαχωρισμού εκ του νοτίου άκρου αυτής. Το "Δυστός" δεν συμμορφώθη προς τα ανωτέρω διατάξεις, δεδομένου ότι δεν εισήλθεν εις την λωρίδα κυκλοφορίας εκ του νοτίου άκρου αυτής, αλλά, δια να συντομεύση την διαδρομήν, έπλευσε μέσω της ζώνης ακτοπλοϊκής κυκλοφορίας και εισήλθε εις την λωρίδα κυκλοφορίας εκ της πλευράς αυτής, όταν επλησίαζε προς την νησίδα Φλέβες.

7) Συμφώνως προς την ανωτέρω Απόφασιν ΥΕΝ μεγάλα πλοία κατευθυνόμενα προς τον Πειραιά και το στενόν της Σαλαμίνας δέον όπως ελαττώνουν την ταχύτητά των εις την ελαχίστην επιτρέπουσαν διακυβέρνησιν, πριν ή εισέλθουν εις την αντίστοιχον λωρίδα του συστήματος. Αμφότερα τα πλοία παρέβησαν την διάταξιν αυτήν. Η παράβασις αυτή αποτελεί συγχρόνως και παράβασιν του Κανόνος 8 περί ασφαλούς ταχύτητος.

8) Ο Κανών 15 ορίζει ότι εν περιπτώσει διασταυρουμένων πορειών το πλοίον, το οποίον βλέπει το έτερον προς την δεξιάν πλευράν του, οφείλει ν' απομακρύνεται της πορείας του. Συμφώνως προς τον Κανόνα τούτον το Sir John ώφειλε ν' απομακρυνθή της πορείας του "Δυστός" στρέφοντας εγκαίρως προς τα αριστερά ή ελαττώνοντας την ταχύτητά του. Πρέπει συνεπώς να καταλογισθή ευθύνη εις το Sir John δια την μή τήρησιν της διατάξεως ταύτης, καίτοι τούτο λόγω του μεγάλο όγκου του ήτο δυσκίνητον. Ο Κανών 15 πρέπει όμως να εφαρμοσθή εν συνδυασμώ προς τον Κανόνα 10. Εκ των διατάξεων του Κανόνος 10 (υποχρέωσις εισόδου εις την λωρίδα κυκλοφορίας εκ της αρχής αυτής, υποχρέωσις τήρησεως μικράς γωνίας εν περιπτώσει εισόδου από της πλευράς της λωρίδος - παρ. β ιι -, αποφυγή διόδου δια της λωρίδος κυκλοφορίας - παρ. γ) προκύπτει ότι τα εισερχόμενα εις λωρίδα κυκλοφορίας πλοία οφείλουν να μη διακόπτουν την εντός της λωρίδος κυκλοφοριακήν ροήν, δηλαδή πρέπει να φροντίζουν να εισέρχονται όταν υπάρχει ελεύθερος χώρος (Ντούνης - Δημαράκης, Αποφυγή Συγκρούσεως στη θάλασσα, Αθήνα 1983). Δια την μη τήρησιν της διατάξεως του Κανόνος 10 δέον να καταλογισθή ευθύνη εις το "Δυστός".

9) Αι διαδοχικά μικρά μεταβολά της πορείας του "Δυστός" προς τα δεξιά (από πορείας 308⁰ εις πο-

ρείαν 320⁰) συνιστούν παράβασιν του Κανόνος 8. Η παράβασις όμως αυτή δεν συνετέλεσε ουσιωδώς εις την σύγκρουσιν.

10) Λαμβανομένων υπ' όψιν των ανωτέρω εις τας παραγράφους 6, 7, 8 και 9 παραβάσεων αμφοτέρων των πλοίων ταύτα είναι συνυπαίτια δια την σύγκρουσιν, και δη το Sir John κατά 55% και το "Δυστός" κατά 45%.

11) Εις την σύγκρουσιν συνετέλεσαν και οι εξής παραβάσεις: Παρ' αμφοτέρων των πλοίων: Παράλειψις υποτυπώσεως των πορειών (Κανών 7 παρ. β), παράλειψις εκπομπής ηχητικών η φωτεινών σημάτων (Κανόνες 34, 36). Δεδομένου ότι αι παραβάσεις αιταί διεπράχθησαν παρ' αμφοτέρων των πλοίων, δεν μεταβάλλουν τον ανωτέρω καταμερισμόν της ευθύνης.

Επειδή εκ των ανωτέρω εις την δευτέραν σκέψιν αναφερομένων αποδεικτικών στοιχείων και των εκατέρωθεν ομολογιών απεδείχθησαν, όσον αφορά τας συνεπείας της συγκρούσεως ζημίας των δύο πλοίων, τα εξής:

1) Ζημιαί του Sir John:

Η δαπάνη των καθαυτό επισκευών (ελασματοουργικά έργασίαι, υλικά και μεταφορικά) ανήλθεν εις δολ. ΗΠΑ 76.520 (το ποσόν τούτο συνωμολογήθη υπό της καθ' ης/αιτούσης).

Προ της ενάρξεως των επισκευών ήτο αναγκαίος ο καθαρι-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Φιλέηληνων 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

σμός από κατάλοιπα και αέρια. Κατά την πλοιοκτήτρια του Sir John ο καθαρισμός ούτος διήρκεσε 17 ημέρες. Κατά την κρίση της Επιτροπής ο καθαρισμός ηδύνατο να περατωθή εντός 7 ημερών. Η διάρκεια αυτή συνωμολογήθη υπό της πλοιοκτητρίας του "Δυστός".

Αι καθαυτό επισκευαί διήρκεσαν επτά ημέρας, εις τας οποίας πρέπει να προστεθούν τρεις ημέρες (22 - 24.2.1992), κατά τας οποίας λόγω χαμηλής θερμοκρασίας, κατωτέρας των 8° C, δεν ήτο δυνατή η εκτέλεσις συγκολλησεων. Συνεπώς η συνολική διάρκεια του καθαρισμού και των επισκευών ήτο 17 ημέραι. Τα ημερήσια έξοδα του πλοίου (συνωμολογηθέντα υπό της πλοιοκτητρίας του "Δυστός") ανήρχοντο εις δολ. ΗΠΑ 10.500. Συνεπώς η δαπάνη αυτή δια τας 17 ημέρας του καθαρισμού και των επισκευών ανήλθεν εις δολ. ΗΠΑ 178.500.

Κατά την διάρκεια του καθαρισμού κατηναλώθησαν ημερησίως 26 τόννοι μαζούτ και 5 τόννοι ντήζελ συνολικής αξίας δολ. 20.150.

Επίσης εδαπανήθη δι' αμοιβήν του νηογνώμονος του πλοίου το ποσόν των δραχμών 743.074.

Συνεπώς η συνολική ζημία ανήλθε εις δολ. ΗΠΑ (76.520+178.500 +28.010 +) 282.030, ήτοι βάσει της κατά την 30.1.1992, ημέραν της συγκρούσεως, ισοτιμίας (δολ. ΗΠΑ 1 + δρχ. 185,20) εις δραχμάς 52.417.156, πλέον δραχμάς 743.074 δι' αμοιβήν νηογνώμονος,

ήτοι συνολικώς εις δραχμάς 53.160.230.

Επομένως η καθ' ης/αιτούσα πλοιοκτήτρια του «Δυστός» δέον να υποχρεωθεί να καταβάλει εις την αιτούσαν/καθ' ης πλοιοκτήτρια του Sir John δραχμάς (53.160.230 X 45% =) 23.922.103, εντόκως νομίμως απο της ασκήσεως της ενδίκου αιτήσεως, ήτοι από της 4.2.1993.

2) Ζημίες του «Δυστός»

Αι δαπάναι των καθαυτό επισκευών (ελασματοουργικά, ξυλουργικά, ηλεκτρολογικά εργαλεία, τοποθετήσεις μονώσεως και πλακιδίων στην καμπίνα και το γραφείον του Α' μηχανικού, υλικά, μεταφορικά) ανήλθον εις δολ. ΗΠΑ 31.786. Αι επισκευαί διήρκεσαν πέντε ημέρας. Τα ημερήσια έξοδα του πλοίου κατά την διάρκεια των επισκευών ανήρχοντο εις δολ. ΗΠΑ 4.557. Συνεπώς η δαπάνη αυτή δια τας πέντε ημέρας των επισκευών ανήλθεν εις δολ. ΗΠΑ (4.557X5 =) 22.785. Επίσης εδαπανήθη δι' αμοιβήν του επιβλέποντος μηχανικού το ποσόν των δολ. ΗΠΑ 2.250. Επομένως η όλη ζημία ανήλθεν εις δολ. ΗΠΑ (31.786 + 22.785 + 2.250 =) 56.821 ή βάσει της κατά την 30.1.1992, ημέραν της συγκρούσεως, ισοτιμίας (δολ. ΗΠΑ 1 + δρχ. 185,20) εις δραχμάς 10.523.249. Αι ανωτέρω δαπάναι συνωμολογήθησαν υπό της πλοιοκτητρίας του Sir John.

Συνεπώς η αιτούσα/καθ' ης πλοιοκτήτρια του Sir John δέον να υποχρεωθεί να καταβάλει εις την

καθ' ης/αιτούσαν πλοιοκτήτρια του «Δυστός» δραχμάς (10.523.249 X 55% =) 5.787.787.

Επειδή λόγω της εν μέρει νίκης και ήττας αμφοτέρων των διαδίκων δέον να συμφηφισθή η δικαστική δαπάνη αυτών, περιλαμβανομένης της προκαταβληθείσης παρ αυτών εξ ημισείας δαπάνης της διατησίας.

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Συνεκδικάζει τας δύο αιτήσεις.

Δέχεται ταύτας εν μέρει κατ' ουσίαν.

Υποχρεώνει την εταιρίαν Dystos Shipping Company S.A. να καταβάλει εις την εταιρίαν Zephyros Shipping and Trading Corporation S.A., δραχμάς είκοσι τρία εκατομμύρια εννιακόσιες είκοσι χιλιάδες εκατόν τρεις (23.922.103) εντόκως νομίμως από της 4ης Φεβρουαρίου 1993.

Υποχρεώνει την εταιρία ZEPHYROS SHIPPING AND TRADING CORPORATION S.A. να καταβάλει εις την εταιρίαν DYSTOS SHIPPING COMPANY S.A. δραχμάς πέντε εκατομμύρια επτακόσιες ογδόντα επτά χιλιάδες επτακόσιες ογδόντα επτά (5.787.787) εντόκως νομίμως από της 4ης Φεβρουαρίου 1993.

Συμψηφίζει μεταξύ των διαδίκων την δικαστικήν δαπάνην.

ΝΙΚΟΣ Γ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ



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

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Το αγοραστικό ενδιαφέρον συνεχίζεται με βασικούς αγοραστές και πάλι τους Έλληνες, ακολουθούμενους από τους Ινδούς και τους Κινέζους και τελευταία τους Κορέατες, οι οποίοι επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους στα μοντέρνα χάντυμαξ μπάλκερ διατηρώντας έτσι τις τιμές τους σε υψηλά για την εποχή επίπεδα.

Αναλυτικότερα, στα δεξαμενόπλοια συνεχίζεται του αγοραστικό ενδιαφέρον για πλοία μεγέθους Αφραμαξ και για χάντυ πρόντακτ κάρριερς χωρίς να αναμένεται αλλαγή της εικόνας στο εγγύς μέλλον.

Από την άλλη πλευρά στα μπάλκ κάρριερς ελάχιστες είναι οι πράξεις στα σκάφη κήηπσαιζ, ενώ στα Πάναμαξ υπάρχει έντονο ενδιαφέρον για μοντέρνα πλοία ναυπήγησης 1980-84, ή για παλαιότερα κατασκευής 1975-78 σε ρεαλιστικές τιμές.

Όπως προαναφέρθηκε, τα μπάλκερ χάντυσαιζ συγκεντρώνουν αυτή την περίοδο το μεγαλύτερο μέρος του αγοραστικού ενδιαφέροντος με αιχμή στα πλοία κατασκευής 1980-84, ενώ υπάρχει τελευταία και έκδηλο ενδιαφέρον για παλαιότερα χάντυμαξ μπάλκερ ναυπήγησης της 20ετίας σε τιμές που θεωρούνται αρκετά υψηλές.

Τέλος στην αγορά των διαλύσεων, συνεχίζεται η πτωτική εξέλιξη των τιμών ιδιαίτερα στην Ινδία και το Μπαγκλαντές, καθώς και στην Κίνα.

Αξίζει πάντως να σημειωθεί η άνοδος του ενδιαφέροντος από άλλες αγορές όπως αυτές της Κορέας και των Φιλιππίνων προσφέροντας σε πολλές περιπτώσεις καλύτερες τιμές από τους "παραδοσιακούς" διαλυτές.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Arishima	21.288	1982	7.800.000	N. Κορέας
Diana Island	16.312	1980	4.000.000	Έλληνες
Capricornus	81.779	1978	4.900.000	Έλληνες
Bor	12.047	1975	1.300.000	Τούρκοι
Ga Chau	29.500	1975	5.750.000	Έλληνες
Sanko Heart	33.000	1984	12.900.000	Έλληνες
Sirinada	26.641	1974	3.400.000	Έλληνες
Clare	25.000	1983	7.500.000	Τούρκοι
J. Emma	21.520	1985	12.000.000	Wallem, X.K.
Starlight Success	21.520	1984	8.500.000	Καναδοί
Princess Dian	21.520	1985	9.400.000	Καναδοί
Princess Castle	21.387	1984	8.600.000	-
Angel II	26.952	1974	3.600.000	Έλληνες
Chrimir	61.203	1980	10.200.000	Έλληνες
Golden Triangle	25.131	1986	16.300.000	Ινδοί
Costas Konialidis	58.370	1981	11.000.000	Έλληνες
Glider	38.201	1971	2.000.000	Έλληνες
Green Laker	28.358	1987	13.200.000	Γερμανοί
Marbonita	21.894	1982	9.000.000	Χόγκ Κόγκ
River Wear	15.057	1973	1.500.000	Ταυλάνδης
Almerinda	44.344	1982	8.000.000	Έλληνες
Amba	28.949	1974	2.500.000	Κινέζοι
Ambika	28.559	1974	2.500.000	Κινέζοι
Cavalier	43.575	1983	13.600.000	Έλληνες
Ocean Lucky	23.979	1979	6.200.000	Χιλής
Tirol	65.112	1976	6.300.000	Έλληνες

Τάνκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Bloom Lake	281.794	1991	51.000.000	Έλληνες
Paros	30.328	1973	2.500.000	Χόγκ Κόγκ
Polarisman	3.202	1973	500.000	-
Stena Contender	273.268	1974	27.000.000	Γάλλοι
Botany Triton	6.561	1980	3.300.000	Σιγκαπούρ.
Norsk Brade	31.955	1976	6.000.000	Νορβηγοί
Puertollano	131.484	1978	5.500.000	Έλληνες
Eitheim	40.158	1985	17.800.000	Σουηδοί
Norgas Transporter	6.920	1982	12.000.000	Νορβηγοί
Torm Herdis	39.977	1988	21.500.000	Νορβηγοί
Petrobulk Rover	29.990	1980	7.500.000	Έλληνες
Cliff	39.702	1981	enbloc	Χόγκ Κόγκ
Diana	39.711	1982	28.000.000	Χόγκ Κόγκ

Τουήντεκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Bagno El Triunfo	9.147	1975	1.150.000	Έλληνες
Bagno Esmeraldes	9.147	1975	1.150.000	Έλληνες
Balandra	21.569	1980	11.750.000	N. Κορέας
Dania	6.680	1982	8.250.000	-
Lilia	6.249	1980	2.150.000	Κινέζοι
Princess Reia	18.057	1984	7.400.000	Έλληνες
Seisho	6.494	1980	2.100.000	Απ. Ανατολ.
Bimantara Satu	12.665	1982	5.100.000	Έλληνες
Bolivia	15.765	1977	3.000.000	Έλληνες
Iceland Rex	8.160	1983	5.000.000	Ισραηλινοί

Nubia	4.313	1969	780.000	Ελληνες
Yolande Delmas	30.458	1984	18.250.000	N Κορέας
Virginia	15.139	1973	1.700.000	Απ. Ανατολ.
Drvar	13.945	1975	2.000.000	-
Topusko	13.945	1975	2.000.000	-
Champion	7.754	1981	8.000.000	Σιγκαπούρης
Protomastoras	15.245	1972	1.600.000	Ελληνες

Διάφορα

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
RoRo Eleusis	3.548	1976	1.830.000	Ελληνες
Royal Viking Sun	37.845	1988	170.000.000	Cunard
Australia Star	16.114	1978	6.200.000	Σιγκαπούρ.
Champton	7.754	1981	8.000.000	RCL
Yolande Delmas	30.458	1984	18.250.000	N. Κορέας
Saint Lucie	541	1966	-	-
Fiona I	12.700	1994	20.000.000	Σιγκαπούρης
Fiona II	12.700	1994	20.000.000	Χόγκ Κόγκ
King of Scandinavia	2.857	1975	-	Νορβηγοί
Venus	1.600	1974	-	DFDS
Nordborg	8.538	1979	-	DFDS

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

Όνομα	TDW/LDT	Ετος	Τιμή/\$	
Ocean Melody	158.118	1974	150	Κινέζοι
Amolyntos	85.414	1972	150	Κινέζοι
Henriette II	253.229	1972	165	Πακιστανοί
Thios Costas	53.489	1972	176	Ινδοί
Berriz	1.543	1965	120	as is Barcelona
Esso Demetia	258.979	1973	-	as is damaged
Ivan Shishkin	4.900	1966	163.5	Ινδοί
Boris Safonov	4.900	1966	163.5	Ινδοί
Rainbow Star	9.716	1969	169	Ινδοί
Pearl 3	19.710	1969	168	Ινδοί
Novaya Kakhovka	9.967	1970	162	Ινδοί
Amiral S. Altincan	12.713	1970	180	Ινδοί
Amiral S. Okan	12.626	1970	180	Ινδοί
Konid Korenov	7.434	1969	-	Ινδοί
Don Juan	15.000	1975	164	Κινέζοι

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Πριν 20 χρόνια

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Cool Girl	TWN	815	1963	-
Nenny Freighter	TWN	1.040	1972	-
Nenny Carrier	TWN	1.040	1972	-
Nenny Cargo	TWN	1.040	1972	-
Nenny Trader	TWN	1.040	1973	-
Dixie	SD	2.240	1946	275.000
Hansa	SD	7.880	1974	-
Bavang	SD	16.588	1963	4.615.000
Island Princess	Cruiser	19.906	1972	-
Beaumont	MT	74.480	1966	18.400.000
Olau Thor	Cmh.Tnkr	18.422	1968	15.500.000
Roland	LPG	18.422	1968	15.500.000

Πριν 10 χρόνια

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Varanger	MT	37.797	1974	8.100.000
Esso Baltic	MT	2.575	1977	1.200.000
Ex Montana	LPG/LNG	35.500	1975	2.000.000
Panamax Universe	Panamax	68.495	1972	5.900.000
Torai Maru No.	Panamax	68.257	1976	7.850.000
Benalbanach	Panamax	60.904	1975	7.500.000
Kiyo	BC	27.403	1976	3.750.000
Karaka	BC	22.541	1971	-
Ocean Vip	BC	19.018	1977	4.000.000
Lake Eyre	BC	16.299	1978	3.450.000

Πριν 1 χρόνο

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Castillo de San Marcos	MT	65.950	1981	13.000.000
Seto Bride	MT	95.078	1992	-
Ambra Stresa	MT	241.254	1975	6.250.000
Teekay Vigour	MT	87.721	1975	6.050.000
Neptune Otome	MT	86.382	1986	26.600.000
Seatern	MT	10.884	1981	6.000.000
Flying Cloud	MT	89.947	1975	6.000.000
Fujikawa	MT	234.925	1975	8.250.000
Olympic Star	MT	107.245	1979	8.500.000
La Skhira	MT	36.636	1975	3.700.000
Iver Falcon	MT	32.769	1975	4.600.000
Liberty Bell Venture	MT	61.375	1981	15.000.000
Kate Maersk	MT	339.207	1976	enblock

COULOUTHROS LTD.

HEATHCOAT HOUSE, 20 SAVILE ROW LONDON W1X 2BD

CABLE ADDRESS: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEPHONE: 071 - 4374937

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

Karen Maersk	MT	337.699	1977	40/42.000.000	Spring Hawk	BC	37.694	1984	15.000.000
Karama Maersk	MT	337.699	1977	40/42.000.000	Menina Elisa	BC	25.417	1982	8.000.000
D. Orchid	MT	229.663	1976	6.200.000	Nova	BC	3.250	1980	4.000.000
Chevron Sun	MT	156.299	1977	9.400.000	Ranger	BC	26.600	1976	4.000.000
Penhors	MT	32.148	1986	-	Angelica Schulte	BC	10.151	1976	2.800.000
Libertador					Oriental Angel	BC	21.373	1983	8.100.000
San Martin	MT	14.930	1978	2.800.000	Armenistis	BC	26.978	1981	9.100.000
Seto Breeze	MT	95.637	1988	30.500.000	Doric Armour	BC	65.117	1986	20.500.000
Golar Liv	MT	152.412	1988	30.000.000	K-Challenger	BC	61.355	1974	5.200.000
Rich Duke	MT	81.279	1986	26.000.000	Pactrader	BC	27.601	1985	13.000.000
Teekay Vision	MT	88.318	1975	5.750.000	Aghia Trias	BC	27.269	1974	4.300.000
Celtic	MT	89.479	1975	4.500.000	Snowbird	BC	30.288	1973	3.800.000
4 X Almare Resale	MT	85.000	1994/95	42.500.000	Oceanic Success	BC	42.223	1991	23.000.000
Bayonar	MT	92.145	1976	5.700.000	Young Swift	BC	58.373	1980	10.500.000
Atlantic Sea	Ch. Tnkr	6.744	1984	5.300.000	Charlotte	BC	11.723	1974	1.700.000
Liro Sun	RoRo	7.316	1977	7.000.000	Capo Noli	BC	15.794	1981	4.200.000
Ibrahim Baybora	RoRo	3.295	1979	4.200.000	Stadion	BC	33.527	1975	6.500.000
Sea Bridge	RoRo	10.377	1982	22.500.000	Oceanic Explorer	BC	24.120	1984	8.700.000
CGM Rabelais	RoRo	34.000	1979	17.000.000	Amundsen Sea	BC	78.687	1976	6.000.000
Alkaid	D.CGO	6.154	1984	6.300.000	Point Clear	BC	113.828	1972	5.100.000
Thunar	D.CGO	4.133	1979	4.500.000	J. Myra	BC	12.016	1976	2.100.000
National Pride	D.CGO	19.467	1981	enblock	Pan Zenith	BC	61.448	1974	3.500.000
National Dignity	D.CGO	19.467	1982	18.700.000	Iolcos History	BC	41.378	1978	8.500.000
National Honour	D.CGO	19.467	1980	18.700.000	Atlantic	BC	28.098	1984	12.750.000
Kota Ekspres	D.CGO	14.386	1972	1.400.000	Berta Dan	BC	30.900	1981	9.650.000
Eable Shangai	D.CGO	5.600	1979	4.500.000	Bella Dan	BC	30.900	1982	9.900.000
Bolivia	D.CGO	15.765	1977	3.200.000	Jalvallah	BC	54.424	1973	3.300.000
Isla Baltra	D.CGO	11.744	1978	enblock	Ena	BC	21.673	1976	4.000.000
Isla Santay	D.CGO	11.744	1977	4.000.000	Saru Meru	BC	23.150	1976	3.500.000
Sondershausen	D.CGO	11.780	1977	2.500.000	Consensus Sky	BC	16.658	1978	4.200.000
Senj	D.CGO	15.300	1972	enblock	Ralu	BC	22.420	1979	5.000.000
Volosko	D.CGO	15.300	1972	2.500.000	Singa Sailor	BC	26.289	1970	2.000.000
Tano River	D.CGO	16.638	1980	4.500.000	Rudi	BC	72.339	1976	7.250.000
Darien	D.CGO	15.097	1977	2.160.000	Maria Auxiliadora	BC	26.000	1981	7.900.000
Konarak	D.CGO	15.159	1972	1.650.000	Clipper Sletta	BC	17.413	1982	6.000.000
Contship	Cont	19.560	1986	22.500.000	Mento	BC	22.240	1973	2.900.000
Forum New					Pine Beauty	BC	40.707	1984	15.000.000
Zealand II	Cont	13.380	1977	6.000.000	Rio Purus	BC	38.384	1986	16.050.000
Caribia Express	Cont	23.047	1976	6.000.000	Asteriks	BC	77.078	1984	-
Sierra Express	Cont	23.047	1976	6.000.000	Ana	BC	27.000	1971	1.800.000
OOCL Charisma	Cont	30.790	1982	16.500.000	Golden Diamont	BC	29.982	1981	7.850.000
Comtrade	Combo	161.798	1974	4.500.000					

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

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

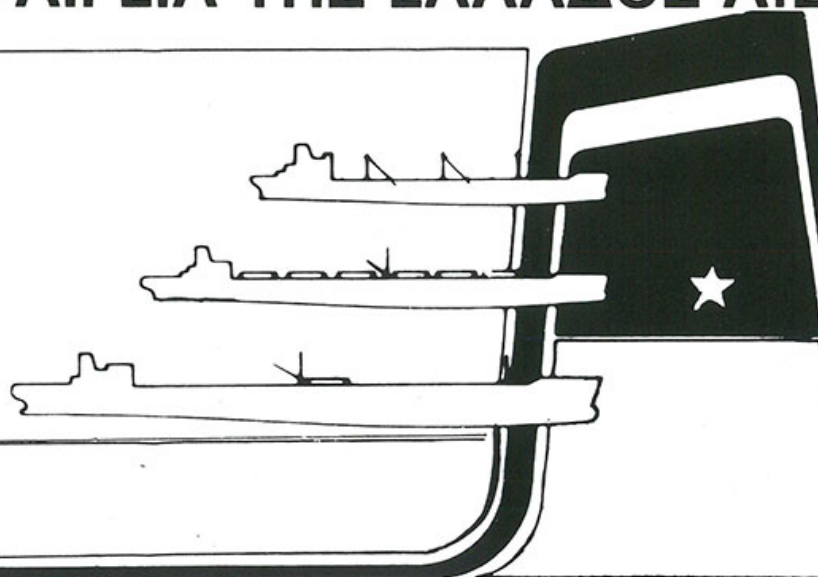
ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ: (0723) 22205
ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22956
ΩΡΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22781

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 ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΟ

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΞΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283660 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630

Οι επιπτώσεις στην επάνδρωση των πλοίων από την εφαρμογή της Διεθνούς Σύμβασης καταμέτρησης χωρητικότητας

Με εγκύκλιο που εκδόθηκε από το Υπουργείο Ναυτιλίας στις 12 Ιουλίου 1994, διευκρινίζονται πολλές λεπτομέρειες αναφορικά με τον εφοδιασμό των ελληνικών εμπορικών πλοίων με πιστοποιητικό καταμέτρησης χωρητικότητας, σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση 1969 και τις επιπτώσεις στην επάνδρωσή τους.

Όπως είναι γνωστό όλα τα υπάρχοντα πλοία - όσων η τρόπος τέθηκε προ της 18ης Ιουλίου 1982 - μήκους μεγαλύτερου των 24 μέτρων, που εκτελούν διεθνείς πλόες, πρέπει το αργότερο μέχρι 18.7.1994 να ανακαταμετρηθούν και να εφοδιασθούν με πιστοποιητικό καταμέτρησης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της προαναφερόμενης Συμβάσεως.

Για τη συμμόρφωση όμως προς τις απαιτήσεις που απορρέουν από τις ήδη ισχύουσες Δ.Σ., παραδείγματος χάριν της STCW, για τις οποίες λαμβάνεται η χωρητικότητας ως κριτήριο εφαρμογής των απαιτήσεων των, προβλέπεται ότι τα εν λόγω πλοία θα διατηρούν την παλαιά χωρητικότητά τους εκτός και εάν έχουν υποστεί μετασκευές, οι οποίες κατά την κρίση της αρχής έχουν επιφέρει ουσιαστική μεταβολή στην υφισταμένη χωρητικότητα και συνεπώς έχουν υποχρέωση ν' ανακαταμετρηθούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Δ.Σ. 1969 ή εφόσον ο πλοιοκτήτης έχει επιλέξει κατά την δωδεκαετή μεταβατική περίοδο, τη νέα χωρητικότητα και συνεπώς δεν έχει το δικαίωμα χρησιμοποίησης της παλαιάς.

Περαιτέρω με την αριθμ. 494 απόφαση IMO, την οποία έχει αποδεχθεί και υιοθετήσει το ΥΕΝ, προβλέπεται ένα μεταβατικό σχήμα για την καταμέτρηση της χωρητικότητας και παρέχεται η ευχέρεια στα πλοία που ναυπηγήθηκαν

μέχρι της 31.12.85 να χρησιμοποιούν εφ' όρου ζωής την παλαιά χωρητικότητα για την εφαρμογή των απαιτήσεων της Δ.Σ. Solas. Η παλαιά χωρητικότητας θα αναγράφεται κατάλληλα, κατόπιν αιτήσεως του πλοιοκτήτου, στη στήλη Παρατηρήσεις (Remarks) του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας 1969 καθώς και σε όλα τα πιστοποιητικά Solas του πλοίου. Στην ίδια απόφαση του IMO προβλέπεται επίσης ότι τα πλοία, των οποίων η τρόπος τέθηκε μέχρι 18 Ιουλίου 1994, θα εφαρμόζουν τις απαιτήσεις του κανονισμού 3 Κεφ. IV της SOLAS '74 που αφορούν θέματα ραδιοηλεκτρονικών, με βάση την παλαιά χωρητικότητα και επομένως και την επάνδρωση των πλοίων με ραδιοηλεκτρογραφικές όπου απαιτείται.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας με πρόσφατη υπουργική απόφαση, υιοθέτησε την αριθμ. 540 Απόφαση του IMO, με την οποία προβλέπεται ότι το μεταβατικό σχήμα καταμέτρησης που υιοθετήθηκε με την παραπάνω απόφαση 494 του IMO θα έχει εφαρμογή και για τη συμμόρφωση των πλοίων προς τις απαιτήσεις της Δ.Σ. S.T.C.W., οι οποίες αναφέρονται στα επίπεδα επάνδρωσης και τήρησης φυλακών γεφύρας, μηχανοστασίου και ασυρμάτου.

Από πλευράς εθνικής νομοθεσίας, η χωρητικότητα αποτελεί το μοναδικό κριτήριο, τόσο για τον καθορισμό του δικαιώματος υπηρεσίας στους κατόχους αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας των κλάδων προσωπικού καταστροφών και γενικών υπηρεσιών, όσο και για τον καθορισμό με Π.Δ. ή με υπουργική απόφαση είτε του συνόλου της οργανικής συνθέσεως, είτε ενός ή περισσοτέρων κλάδων προσωπικού των πλοίων. Ως εκ

τούτου οποιαδήποτε μεταβολή της χωρητικότητας ιδιαίτερα για τα πλοία που βρίσκονται σε οριακά επίπεδα των κλιμάκων χωρητικότητας θα επηρέαζε τόσο το παρεχόμενο δικαίωμα εργασίας, όσο και την οργανική σύνθεση αυτών κατ' αριθμό και κατά προσόντα.

Μετά από τα παραπάνω και σε ότι αφορά την επάνδρωση και τον καθορισμό του δικαιώματος υπηρεσίας στους κατόχους αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας για πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια και έχουν ναυπηγηθεί πριν από τις 31.12.85 και εκτελούν διεθνείς πλόες προκειμένου να εξασφαλίσουν την ίδια επάνδρωση μετα πλοία του αυτού φυσικού μεγέθους που χρησιμοποιούν την παλαιά χωρητικότητα, θα πρέπει οι πλοιοκτήτες τους να υποβάλουν, εφόσον επιθυμούν, αίτηση στην ΔΕΕΠ με την οποία θα ζητούν την έκδοση πιστοποιητικού ή βεβαίωσης ή καταχώριση στη στήλη Παρατηρήσεις (Remarks) του υπάρχοντος Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας σύμφωνα με τη ΔΣ 69, εγγραφής στην οποία θα αναφέρεται η χωρητικότητας του πλοίου τους, καταμετρηθέντος με τους εθνικούς κανονισμούς (ΝΔ 973/71 κλπ.). Με βάση τη χωρητικότητα αυτή οι λιμενικές αρχές που εκδίδουν το πιστοποιητικό ασφαλούς επάνδρωσης (Safe Manning Document) θα υπολογίζουν και θα καταχωρούν σ' αυτό την οργανική σύνθεση πληρώματος κάνοντας επιπλέον την "Σημείωση" (στα Ελληνικά και Αγγλικά) ότι οι απαιτήσεις επανδρώσεως και πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας βασίζονται στην χωρητικότητα του πλοίου καταμετρηθέντος σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς καταμέτρησης.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Κατασκευή πλωτής δεξαμενής στο Πέραμα από την ΝΑΥΣΙ

Η ναυπηγοεπισκευαστική εταιρία ΝΑΥΣΙ Α.Ε., φέρεται αποφασισμένη να προχωρήσει σε επένδυση 5,5 δισ. δραχμών, για τη κατασκευή πλωτής δεξαμενής χωρητικότητας 120.000 τόννων στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος και δεν πρόκειται να αγοράσει μεταχειρισμένη δεξαμενή από το εξωτερικό, προσφέροντας με τον τρόπο αυτό απασχόληση σε 500 περίπου εργαζόμενους για χρονική περίοδο έντεκα μηνών αμέσως μετά από την χορήγηση της σχετικής άδειας εγκατάστασης δεξαμενής στο Πέραμα από το υπουργείο Ναυτιλίας.

Αυτό υπογράμμισε στις 10 Αυγούστου, ο διευθυντής των ναυπηγείων "Ναυσί Α.Ε." κ. Θ. Καλογερίδης στη διάρκεια συνέντευξης τύπου, που δόθηκε στο ΕΒΕΠ, επισημαίνοντας ότι η κατασκευή της πλωτής δεξαμενής δεν αποτελεί απλά και μόνο μία τεράστια επένδυση, αλλά θα αποτελέσει και ένα σημαντικό φραγμό στην διαρροή σημαντικού κύκλου εργασιών από τη ζώνη του Περάματος προς τις γειτονικές χώρες, όπως η Βουλγαρία, η Ρουμανία και η Τουρκία.

Ηδη στα ναυπηγεία μέχρι τώρα, πρόσθεσε ο κ. Καλογερίδης, έχουν πραγματοποιηθεί επενδύσεις της τάξης του ενός δισ. δραχμών σε ηλεκτρονικά αυτόματα μηχανήματα κοπής, αλλά και σε άλλα βαριά μηχανήματα και τόνισε ότι το μέλλον της μονάδας στηρίζεται αποκλειστικά και μόνο στις δικές της δυνατότητες, στον ελληνικό εμπορικό στόλο και στους πελάτες της από το εξωτερικό.

Συνέδριο στη Ρόδο για ζητήματα Ευρωπαϊκού Ναυτικού Δικαίου

Το Ινστιτούτο Αιγαίου του Δικαίου της θάλασσας και του Ναυτικού Δικαίου, σε συνεργασία με την Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου οργανώνουν διήμερο συνέδριο για τις 9 και 10 Σεπτεμβρίου, στο ξενοδοχείο Ρόδος Παλάς της Ρόδου.

Από τις βασικές εισηγήσεις που πρόκειται να ανακοινωθούν είναι οι εξής:

- "L' Europe et le pavillon du navire", του κ. Antoine Vialard, Καθηγητή του Ναυτικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο του Μπορντώ.

- "Η άρση του προνομίου της αγκοπλοίας", της κ. Αλίκη Κιάντου - Παμπούκη, Καθηγήτριας του Εμπορικού Δικαίου στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

- "Ανταγωνισμός και εμπορική ναυτιλία στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου" του κ. Νίκου Χασιώτη, Αντιναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.)

- "Το καθεστώς της νηολόγησης πλοίων ως κεφαλαίων εξωτερικού στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου" του κ. Νίκολα Χαμηλάκη, Πλωτάρχη Λ.Σ.

- "Η κοινοτική δράση στο πεδίο του ναυτικού δικαίου", του κ. Αντώνη Μ. Αντάπαση, Αναπλ. Καθηγητή του Εμπορικού Δικαίου στο Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Υπό την κυανόλευκο

Κατά τη διάρκεια του Ιουλίου και Αυγούστου υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολό-

γιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

- «Περλράιντερ», οχηματαγωγό, πρ. "Sangha" υπό σημαία Μπαχάμας, 7.225 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία «Περλράιντερ Ναυτική Εταιρία» (κ. Μιχ. Σαρλής).

- «Δώρικ Τσάριος», μπάλκερ, ναυπηγούμενο Νο. 882, 38.779 τόν. γκρός, με ημερομηνία παράδοσης το 1994, που ανήκει στην εταιρία "Doric Chariot Corporation" (κ. Σταύρος Χατζηπέτρου).

- «Αγάπη», μπάλκερ, πρ. "Star Jasmine" υπό σημαία Χόγκ Κόγκ, 19.820 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία "Serius Enterprises S.A." (Adelfia Shipping Enterprises S.A.)

- «Σάμτζων Λάιτ», μπάλκερ, πρ. "Samjohn Light", 38.077 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως το 1994, που ανήκει στην εταιρία "Aegokeros Shipping Company Limited", (κ. Αλ. Μυλωνάς).

- «Συμεών Θ.», φορτηγό, πρ. "River Ngada" υπό Νιγηριανή σημαία, 13.662 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1980, που ανήκει στην εταιρία "European Prestige S.A." (κ. Δημ. Θεοχαρίδης).

- «Σάνρεν», μπάλκερ, πρ. "Tirol" υπό Αυστριακή σημαία, 35.964 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία "Seafont Shipping Corporation" (κ. Κων/νος Γλυνός).

- «Χίος Φόρτσουν», μπάλκερ, που υπέστειλε την Κυπριακή σημαία, 13.340 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία "Chios Fortune Shipping and Trading S.A." (κ. Δημ. Τριαντάφυλλος).

- «Χίος Μπιούτ», μπάλκερ, πρ. "Star Lily" υπό σημαία Χόγκ Κόγκ, 19.820 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Chios Beauty Shipping and Trading S.A." (κ. Δημ. Τριαντάφυλλος).

- «Ολύμπικ Φέιθ», δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε την Παναμαϊκή σημαία, 81.192 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1991 που ανήκει στην εταιρία "Gulera Panama S.A." (Springfield Shipping Co. Panama S.A.).

- «Φιέστα Μαρίνα», επιβατηγό, πρ. «Carnivale», 18.953 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1956 που ανήκει

στην εταιρία "Turquoise Sea Shipping Inc." (κ. Αλ. Κλαουδάτος).

- «Σή Τράιντεντ», μπάλκερ, πρ. «Cavalier» υπό Παναμαϊκή σημαία, 24.593 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία «Shipping Force Company» (Marines Managers).

Τροποποιήσεις της SOLAS από τον IMO

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO, κατά τη διάρκεια της 63ης Συνόδου, τροποποίησε σημεία της SOLAS και κατέστησε υποχρεωτικά μέρη του CSS (Κώδικα Ασφαλούς Πρακτικής για την Πρόσδεση και Στοιβασιά Φορτίων), για τα επιβατηγά, δεξαμενόπλοια, χημικά υγραεριοφόρα και σκάφη υψηλής ταχύτητας χωρητικότητας άνω των 500 τόν. γκρός από την 1 Ιουλίου 1998.

Για τα υπόλοιπα φορτηγά πλοία και εξέδρες πετρελαίου άνω των 500 τόν. γκρός οι τροποποιήσεις θα ισχύουν από την 1 Ιουλίου 2002. Το κεφάλαιο XI που απαιτεί την καθιέρωση αριθμού ταυτότητας IMO για όλα τα επιβατηγά άνω των 100 τόν. γκρός και όλα τα φορτηγά άνω των 300 τόν. γκρός, θα τεθεί σε ισχύ από 1.1.96.

Αύξηση των τιμολογίων του ΟΛΠ

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρα, που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εγκρίνεται η απόφαση της διοίκησης του ΟΛΠ που αναπροσαρμόζει τα τιμολόγια και τα δικαιώματα του Οργανισμού κατά 9%.

Η αναπροσαρμογή θα αρχίσει σταδιακά από τον Αύγουστο και θα ολοκληρωθεί τον Νοέμβριο.

Τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Γεωργίου Κασιφάρα, έγιναν οι παρακάτω τοποθετήσεις αξιωματικών Λιμενικού Σώματος:

- Οι αντιπλοίαρχοι: Γρηγ. Μητρόπουλος στο Κ/Λ Ελευσίνας, Ν. Ξενάκης στη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ και Π. Κοντογιάννης στο Κ/Λ Πάτρας.

Οι πλωτάρχες: Απόστ. Αποστολίδης στο Κ/Λ Πειραιά, Χρ. Δαού-

σης στο Υ/Λ Μεσολογγίου, Ευάγγ. Καλαμπαλίκης στο Κ/Λ Βόλου και Γεώργ. Βουρέκας στο Κ/Λ Ραφήνας.

- Οι υποπλοίαρχοι: Ευάγγ. Νικολαΐδης στο Κ/Λ Ηγουμενίστας, Χρ. Καρβούνης στο Κ/Λ Χαλκίδας, Παναγ. Κοντοχρήστος στο Κ/Λ Πατρών, Παναγ. Καλιακούδας στο Λιμεναρχείο Λαυρίου, Ευάγγ. Κωστόπουλος στο Υ/Λ Σκιάθου, Βασ. Μπουργιάς στη Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών του ΥΕΝ, Θεμ. Παπαιωάννου στο Υ/Λ Καρπάθου.

- Οι ανθυποπλοίαρχοι: Δημ. Μισιάς στο Λιμεναρχείο Σπετσών, Σωκρ. Δημακόπουλος στη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ, Νικ. Αθανασίου στο Κ/Λ Πειραιά και Αναστ. Κατωπόδης, Στυλ. Μπέλλας και Ιωάν. Παναγόπουλος στη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ.

Ο Σύλλογος Φίλων Ελλάδος - Χόγκ Κόγκ

Πραγματοποιήθηκε στις 26 Ιουλίου 1994, η πρώτη γενική συνέλευση του Συλλόγου Φίλων Ελλάδος - Χόγκ Κόγκ, στον οποίο μετέχουν αρκετά μέλη της Ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας.

Κατά τις αρχαιρεσίες που ακολούθησαν εκλέχθηκε το διοικητικό συμβούλιο του Συλλόγου που απαρτίζουν οι κ.κ.: Λεωνίδας Μπαλτατζής πρόεδρος, Σάουκι Σαφιετίν αντιπρόεδρος, Γιάννος Γραμματίδης γεν. γραμματέας, Χρήστος Στάθης ταμίας, και Δημήτριος Γκιγκιλίνης, Ιωάννης Γρύμπλας, Εμμανουήλ Κονδύλης, Παρασκευή Μουζάκη, Χρήστος Παναγιωτίδης, Σταύρος Νικολακόπουλος και Κωνσταντίνος Αρνόκουρος, μέλη.

Στα ιδρυτικά μέλη του Συλλόγου συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων οι κ.κ. Δημήτρης Δασκαλόπουλος, Δημήτρης Μαύρος, Νικόλαος Μπογδάνος, Ηρακλής Ιερωνυμάκης και Λευτέρης Χιλιάδης.

Νέες παραλαβές

Παραλήφθηκε από τα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία Σαμσούγκ το νεότευκτο Πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Θαλασσινή Τύχη» 73.000 τόν. d.w.

Το πλοίο διαχειρίζεται η εταιρία Anra Shipmanagement και ύψωσε Ελληνική σημαία.

Επίσης σε Έλληνες πλοιοκτήτες παραδόθηκε το νεότευκτο Αφραμαξ δεξαμενόπλοιο «Ειρήνη» 94.000 τόν. d.w., που διαχειρίζεται η εταιρία Sealuck Shipping Corp. Το πλοίο εντάχθηκε στο ελληνικό νηολόγιο.

Οι απαιτήσεις της Καναδικής Ακτοφυλακής για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης με πετρελαιοειδή

Το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο (ICS) σε έγγραφο που απέστειλε στις Εφοπλιστικές Ενώσεις μέλη του, αναφέρει ότι πλοία τα οποία προσεγγίζουν σε λιμένες του Καναδά έχουν την υποχρέωση να φέρουν Shipboard Oil Pollution Emergency Plans σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Canadian Coast Guard, επί πλέον των όσων προβλέπονται από το Annex I, Κανονισμός 26 της Διεθνούς Συμβάσεως MARPOL 73/78.

Λεπτομέρειες για τις τρεις επιπλέον απαιτήσεις της Καναδικής Ακτοφυλακής αναφέρονται αναλυτικά σε εγκύκλιο που απέστειλε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών στα μέλη της στις αρχές Αυγούστου 1994.

Καθελκύστηκε το πρώτο μεγάλο φέρρυ των Επιχειρήσεων Αττικής

Στις 30 Ιουλίου 1994, καθελκύστηκε σύμφωνα με το πρόγραμμα ναυπήγησης το πρώτο από τα δύο υπερσύγχρονα οχηματαγωγά επιβατηγά πλοία που έχουν παραγγείλει οι «Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε.» και ναυπηγούνται στα Γερμανικά ναυπηγεία Schichau Seebeckwerft του Bremenhaven και θα δρομολογηθούν στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας.

Τα πλοία αυτά ολικής χωρητικότητας 23.000 κόρων το καθένα και με υπηρεσιακή ταχύτητα 25,5 ναυτ. μίλια, θα παραδοθούν, το πρώτο τον Απρίλιο του 1995 και το δεύτερο τον Μάιο του 1995, θα ονομάζονται "Superfast I" και "Superfast II", και θα έχουν την ικανότητα να μεταφέρουν 1.400 επιβάτες και 830 ΙΧ ή 110 φορτηγά και 120 ΙΧ αυτοκίνητα.

Οι υψηλές προδιαγραφές κατασκευής και ασφάλειας των πλοίων

εγγυώνται την γρήγορη αποεπιβίβαση αυτοκινήτων ΙΧ και φορτηγών και την ασφαλή και ταχεία διακίνηση επιβατηγών, τουριστών και εμπορευμάτων προς και από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

Όπως ενημέρωσε ο πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής κ. Π. Παναγόπουλος τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρα τα πλοία θα υψώσουν την ελληνική σημαία και θα επανδρωθούν με Έλληνες ναυτικούς. Όπως είναι γνωστό, είναι η πρώτη φορά που επιβατηγά οχηματαγωγά σκάφη τέτοιων προδιαγραφών ναυπηγούνται "από τα σκαριά" για ελληνική εταιρία και το σύνολο της επένδυσης ανέρχεται σε 37 δις δραχμές και χρηματοδοτείται με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους από την Γερμανική τράπεζα Kreditanstalt für Wiederaufbau.

Ο κ. Βομβογιάννης ενδιαφέρεται για δρομολόγηση πλοίων Καταμαράν

Σύμφωνα με ανακοίνωση του κ. Σταύρου Καλοσκάμη, αντιπροσώπου στην Ελλάδα των Αυστραλιανών ναυπηγείων Austal Ships, ο κ. Νίκος Βομβογιάννης υπέγραψε προκαταρκτική συμφωνία με τα προαναφερθέντα ναυπηγεία για τη κατασκευή δύο επιβατηγών πλοίων τύπου Καταμαράν (Semiswath).

Πρόκειται για πλοία μεταφορικής ικανότητας 300 επιβατών, μήκους 43 μέτρων, υπηρεσιακής ταχύτητας 41 μιλίων με 4 μηχανές Κατερπίλλαρ, ιπποδύναμης περίπου 15.000 ίππων.

Τα παραπάνω πλοία συνολικής αξίας 20 εκατ. δολλαρίων θα παραδοθούν τον Μάιο του 1995 και προορίζονται για δρομολόγηση εντός του Ελλαδικού χώρου. Τα πλοία θα είναι εφοδιασμένα με το επαναστατικό σύστημα "Ocean Laveller", το οποίο δίδει την δυνατότητα μείωσης της κοπώσεως των επιβατών κατά 50% σε τρικυμιώδεις θάλασσες, καθιστώντας τα ικανά να ταξιδεύουν με κάθε καιρό ιδιαίτερα στο Αιγαίο.

Σύμφωνα με πληροφορίες ο κ. Βομβογιάννης έχει υποβάλλει αίτηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας για την παροχή άδειας σκοιμότητας, ώστε να ολοκληρώσει εν συνεχεία τη συμφωνία του με τα ναυπηγεία.

Αφρικανοί λαθρεπιβάτες

Επτά Αφρικανοί λαθρεπιβάτες επιβιβάστηκαν στο ελληνικό πλοίο "Πελοπόξερ" στις αρχές Αυγούστου, στο λιμάνι της Κωνσταντινούπολης.

Οι λαθρεπιβάτες ανακαλύφθηκαν εν πλω προς την Λεμεσό, όπου κατέπλευσε το φορτηγό στις 10 Αυγούστου.

Σύμφωνα με τον καπετάνιο του πλοίου Σταμάτη Φαρδή, οι Αφρικανοί δεν έφεραν ταξιδιωτικά έγγραφα και όπως οι ίδιοι ισχυρίστηκαν κατάγονται από την Ρουάντα και την Τανζανία.

Για το θέμα ενημερώθηκαν οι αρμόδιες Αρχές, που είχαν συνάντηση με τους λαθρεπιβάτες, οι οποίοι ανέφεραν ότι δεν είχαν εργασία εκεί που βρίσκονταν και προ του κινδύνου να πεθάνουν από την πείνα, μπήκαν στο πλοίο με την ελπίδα να εισέλθουν σε κάποια χώρα προκειμένου να εργαστούν.

Το πλοίο, που είναι ελληνικού νηολογίου απέπλευσε το βράδυ της ίδιας ημέρας από την Λεμεσό με τους λαθρεπιβάτες, για την Κωσταντινούπολη.

Για τον Σεπτέμβριο του 1995 προγραμματίζεται έναρξη λειτουργίας του Χατζηιωάννείου Πανεπιστημίου στη Κύπρο

Στα τέλη του περασμένου Ιουλίου, το Χατζηιωάννιο Πανεπιστήμιο ανακοίνωσε ότι δέχεται αιτήσεις για την πλήρωση ακαδημαϊκών και άλλων θέσεων και έδωσε στη δημοσιότητα περισσότερες λεπτομέρειες για τη συγκρότηση του Συμβουλίου και της Συγκλήτου που θα το διοικεί.

Σύμφωνα άλλωστε και με προηγούμενο σχετικό δημοσίευμα των "Ναυτικών Χρονικών", επιθυμία του δωρητή κ. Λουκά Χατζηιωάννου και της οικογενείας του είναι η ίδρυση ενός Πανεπιστημίου ανώτατης ακαδημαϊκής στάθμης που θα χαίρει αναγνώρισης στη Κύπρο, αλλά και διεθνώς, και θα συμβάλει στην ανάπτυξη της γενέτειράς του, του Πεδουλά, και του νησιού γενικότερα με την υψηλής στάθμης εκπαίδευση στελεχών και τη προώθηση της έρευνας σε τομείς ειδικού ενδιαφέροντος και κοινής ωφελείας.

Για την καλύτερη προοπτική υλοποίησης των πιο πάνω στόχων,

το Πανεπιστήμιο επιδιώκει την συνεργασία γνωστών Πανεπιστημίων και Κέντρων Ερευνών του εξωτερικού. Το Πανεπιστήμιο θα συνδεθεί με διεθνή δίκτυα όπως το Earn, Bitnet, Internet κ.α.

Κατ' αρχήν θα προσφέρονται πτυχιακές σπουδές. Σταδιακά θα αρχίσει η προσφορά μεταπτυχιακών σπουδών με ταυτόχρονη προώθηση της έρευνας με έμφαση στην εφηρμοσμένη έρευνα και σε προγράμματα εξυπηρέτησης των αναγκών των επιχειρήσεων και βιομηχανιών της Κύπρου. Το Πανεπιστήμιο θα δέχεται Κύπριους πολίτες καθώς και φοιτητές από άλλες χώρες και θα έχει διεθνή χαρακτήρα.

Το Πανεπιστήμιο θα στεγαστεί στον χώρο της ιστορικής Εμπορικής Σχολής Πεδουλά που ιδρύθηκε το 1912 και από την οποία αποφοίτησε ο δωρητής. Τα κτίρια θα ανακαινιστούν και μετασκευαστούν ούτως ώστε να περιλαμβάνουν 25 αίθουσες διδασκαλίας, αμφιθέατρο, γραφεία για το ακαδημαϊκό και διοικητικό προσωπικό, βιβλιοθήκη και αναγνωστήριο, μεγάλη αίθουσα πολλαπλών χρήσεων, εστιατόριο, αίθουσα διαλέξεων, χώρους υποδοχής και γήπεδα αθλοπαιδιών. Το Πανεπιστήμιο θα είναι εξοπλισμένο με σύγχρονους ηλεκτρονικούς υπολογιστές για την ικανοποίηση όλων των αναγκών τόσο στον ακαδημαϊκό τομέα για την διδασκαλία και έρευνα καθώς επίσης και στο διοικητικό τομέα.

Κατά την πρώτη φάση λειτουργίας του, το Χατζηιωάννιο Πανεπιστήμιο θα προσφέρει τους ακόλουθους πέντε κλάδους σπουδών: Accounting and Economics Banking and Finance, Business Computing, Business Law και Business Management (including modules in Shipping Law).

Οι ενδιαφερόμενοι για ακαδημαϊκές ή άλλες διοικητικές θέσεις μπορούν να στείλουν δύο αντίγραφα του βιογραφικού τους σημειώματος, το οποίο θα περιέχει τα ονόματα, τις διευθύνσεις, αριθμούς Φάξ/τηλεφώνου τριών ατόμων από τα οποία μπορούν να ζητηθούν συστάσεις, στην ακόλουθη διεύθυνση:

The Appointments Department
Association of Commonwealth Universities

36 Gordon Square - London
WC1H 0FF

Fax: 071-3830368 U.K.

Υποτροφία της Thenamaris Ships Management για Master, Business Administration

Η μεγάλη ελληνική ναυτιλιακή εταιρία "Θεναμάρις" αποφάσισε να συμβάλει ενεργά στη δημιουργία στελεχών για την υποδομή της Ναυτιλίας και επέλεξε το Athens Laboratory of Business Administration (LBA) ως τη πλέον κατάλληλη σχολή για τη χορήγηση μίας υποτροφίας ύψους δρχ. 3.300.000, για ετήσιο πρόγραμμα σπουδών που οδηγεί σε δίπλωμα Master, Business Administration.

Όπως αναφέρει σε σχετική της ανακοίνωση, η "Θεναμάρις" οδηγήθηκε στις συγκεκριμένη επιλογή έ-

χοντας παρακολουθήσει από κοντά

- το μεράκι με το οποίο στήθηκε το LBA.

- το κέφι όσων διδάσκουν

- την επιλογή της ύλης

- το επίπεδο των παιδιών και

- την σοβαρότητα της δουλειάς που γίνεται.

Ετσι το γεγονός της λειτουργίας του LBA κάτω από το καθεστώς των Ινστιτούτων Ελευθέρων Σπουδών και της αδυναμίας του να εκδόσει αναγνωρίσιμο για τις Ελληνικές Αρχές τίτλο, δεν κρίνεται σημαντικό σε σχέση με την αξία της ακαδημαϊκής εμπειρίας και επαγγελματικής αναγνώρισης που δίδει το πρόγραμμα σε ένα νέο σπουδαστή.

Για την επιλογή του κατάλληλου υποψήφιου θα αξιολογηθούν οι ακαδημαϊκές του επιδόσεις μέχρι σήμερα, η όποια μικρή επαγγελματική εμπειρία και τα στοιχεία εκεί-

να της προσωπικότητάς του που τον καθιστούν κατάλληλο, για μία πετυχημένη καριέρα στο χώρο της Ναυτιλίας.

Επειδή όλα τα μαθήματα γίνονται στα Αγγλικά, η καλή γνώση της Αγγλικής είναι απαραίτητη.

Για περισσότερες πληροφορίες παρακολουθούν οι υποψήφιοι να επικοινωνήσουν με την κ. Φένη Κατερίνου στα τηλέφωνα 8969200/8969208.

Η Credit Lyonnais στην Ελλάδα

Μετά 12ετή παρουσία στην Ελλάδα ως Banque Franco Hellenique, η Τράπεζα αυτή απέκτησε από τον Αύγουστο το όνομα της μητρικής της Τράπεζας Credit Lyonnais που έχει σ' όλο τον κόσμο και πλέον ονομάζεται Credit Lyonnais Crece.

Με σύνολο στοιχείων ενεργητικού 1.977.680 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα και περισσότερα από 4.400 καταστήματα σε 80 χώρες, η Credit Lyonnais είναι η όγδοη σε μέγεθος τράπεζα του κόσμου και η μεγαλύτερη της Ευρώπης.

Οι αυξήσεις στους μισθούς των υπαλλήλων ατμοπλοϊκών και πρακτο- ρειακών επιχειρήσεων

Υπεγράφη η Συλλογική Σύμβαση εργασίας μεταξύ των προέδρων των Ενώσεων Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, Εφοπλιστών Ακτοπλοϊας και Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορηγών πλοίων κ.κ. Α. Ποταμιάνου, Παντ. Σφηλιά και Β. Παπουτσόγλου και του προέδρου του Συνδέσμου Ατμοπλοϊκών και Πρακτορειακών Υπαλλήλων κ. Δημ. Καλαπόδη.

Σύμφωνα με την σύμβαση αυξάνονταν κατά 6,5% οι βασικοί μισθοί κατά το πρώτο εξάμηνο του 1994 και επίσης κατά 6,5% κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους.

Στις παραπάνω αυξήσεις υπάγεται το πάσης φύσης προσωπικό, που απασχολείται με σύμβαση μίσθωσης εξαρτημένης εργασίας στις επιχειρήσεις ατμοπλοϊας, επιβατηγού ναυτιλίας, εσωτερικού και εξωτερικού καθώς και στην ακτοπλοϊκό φορηγό ναυτιλία και στις πρακτορειακές επιχειρήσεις και τα ναυτιλιακά γραφεία και γραφεία

SINGAPORE

**SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS**

JOHN MANNERS & CO
(MALAYA) PTE LTD

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

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

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

DIRECTORS:
MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

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

ταξιδιών, που εκδίδουν εισιτήρια ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σε όλη τη χώρα.

Οδηγίες του IMO για τους αυξημένους ελέγχους στα πλοία

Οδηγίες αναφορικά με το πρόγραμμα αυξημένων ελέγχων κατά τις επιθεωρήσεις των μπάλκ κάρριερς και των δεξαμενοπλοίων κυκλοφόρησε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO).

Όπως είναι γνωστό αυξημένες επιθεωρήσεις προβλέφθηκαν αρχικά με τον νέο κανονισμό 13G του Παραρτήματος I της MARPOL 93/78 για τα "υπάρχοντα" crude oil tankers 20.000 τόννων DW και άνω και τα product carriers 30.000 τόννων και άνω. Ο κανονισμός ορίζει ως ημερομηνία θέσεως σε ισχύ της σχετικής απαιτήσεως την 6.7.95 και παραπέμπει για την έκταση και συχνότητα των επιθεωρήσεων σε οδηγίες του IMO οι οποίες υιοθετήθηκαν μεταγενέστερα με την Απόφαση Α. 744 (18).

Οι πιο πάνω οδηγίες με τίτλο "Guidelines on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers" βασίσθηκαν σε πρόταση του IACS (International Association of Classification Societies) και εκδόθηκαν υπό μορφή συστάσεως για εθελοντική εφαρμογή επεκτείνουν δε την εφαρμογή των αυξημένων επιθεωρήσεων σε όλα τα μπάλκ κάρριερς και τα πετρελαιοφόρα που υπάγονται στην SOLAS και τη MARPOL. Με την έναρξη ισχύος την 1.1.96 του νέου Κεφαλαίου XI της SOLAS, που υιοθετήθηκε τον περασμένο Μάιο, οι οδηγίες αυτές θα καταστούν υποχρεωτικής εφαρμογής.

Λύσεις ανάγκης για την ιδιωτικοποίηση του Νεωρίου Σύρου

Το Υπουργείο Εργασίας επενέβη ουσιαστικά στη διαμάχη μεταξύ του Υπουργείου Βιομηχανίας και των εργαζομένων στο ναυπηγείο του Νεωρίου Σύρου, στην προσπάθεια να ολοκληρωθεί η ιδιωτικοποίηση της μονάδας.

Σύμφωνα με την πρόταση του Υπουργού Εργασίας κ. Γιάν. Σκουλαρίκη, 100 εργαζόμενοι θα προσ-

Νέες πορειογραφήσεις πλοίων υιοθέτησε ο IMO

Στις 24 Νοεμβρίου 1994 τίθενται σε ισχύ τα ακόλουθα νέα και τροποποιημένα συστήματα πορειογραφήσεως πλοίων που υιοθέτησε η Επιτροπή Ασφαλείας του IMO.

Περιοχές που πρέπει να αποφεύγουν τα πλοία

- Περιοχή των Νήσων Orkney (Σκωτία), για πλοία άνω των 5.000 τον. γκρός που μεταφέρουν πετρέλαιο ή άλλα επικίνδυνα φορτία.

- Περιοχή νήσων Three Kings (Ν. Ζηλανδία), για όλα τα πλοία 500 τόννων και άνω (θαλάσσιο πάρκο).

- Περιοχής Νήσων Βορείων Σποράδων (Αιγαίο), για όλα τα πλοία που μεταφέρουν χημικά, τοξικά ή πυρηνικά υλικά, καθώς και για πετρελαιοφόρα άνω των 500 τόννων (θαλάσσιο πάρκο).

Περιοχές προφυλάξεως

- Στην περιοχή των Νήσων Shetland (προσβάσεις στο Lerwick).

- Στην περιοχή της Salina Cruz (Μεξικό).

Συστάσεις Ναυσιπλοίας

- Συνιστώμενη πορεία δεξαμενοπλοίων από το North Hinder στο German Bight, και αντιστρόφως. Τροποποιήθηκε η παράγραφος εφαρμογής και προβλέπει την χρήση της πορείας από έμφορτα πετρελαιοφόρα 10.000 τον. γκρός και άνω, από έμφορτα δεξαμενόπλοια χημικών 5.000 τον. γκρός και άνω (κατηγοριών Α και Β), από έμφορτα δεξαμενόπλοια χημικών 10.000 τόννων γκρός και άνω (κατηγοριών C και D).

- Ορίστηκε νέο χαμηλότερο όριο μεγέθους (300 τον. γκρός) για συμμετοχή στο σύστημα NAREP που εξυπηρετεί τη Ναυσιπλοία στη Μάγχη και τα Στενά του Ντόβερ.

ληφθούν αμέσως μόλις η ανάδοχος εταιρία Amber Maritime ολοκληρώσει τον έλεγχο των εγκαταστάσεων του ναυπηγείου, ενώ άλλοι 220 εργατοτεχνίτες θα επαναπροσληφθούν στο Νεώριο το πρώτο εξάμηνο του 1995.

Από τους υπολοίπους 280 άτομα θα ενταχθούν σε πρόγραμμα επαγγελματικής κατάρτισης του ΟΑΕΔ το οποίο μερικώς χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ 160 άνεργοι προτείνεται να απορροφηθούν σε ανάγκες από την εκτέλεση κατασκευαστικών έργων στις Κυκλάδες.

Δίκαιες ποινές

Ικανοποίησε τη κοινή γνώμη η απαγγελία της ποινής φυλάκισης 3 χρόνων στον αδίστακτο Ολλανδό πλοίαρχο Ερικ Μούλερ, που διέταξε στις 23 Αυγούστου το πλήρωμα του μικρού ολλανδικού φορτηγού πλοίου να πετάξουν βία στη θάλασσα, ανοικτά της Αίγινας, δύο λαθρεπιβάτες από τη Ρουάντα που επιβιβάσθηκαν στο πλοίο τους στις 17 Αυγούστου, στο λιμάνι της Κωνσταντινούπολης.

Μικρότερες ποινές απαγγέθηκαν στον πρώτο μηχανικό του πλοίου και σε δύο Φιλιππινέζους ναύτες οι οποίες όμως θα εκτιθούν στις φυλακές καθώς σχετική έφεση κατά της απόφασης δεν έχει ανασταλτικό αποτέλεσμα.

Νέα ναυλομεσιτική εταιρία στον Πειραιά

Ενας νέος ναυλομεσιτικός οίκος ιδρύθηκε πρόσφατα στον Πειραιά και εγκαταστάθηκε στην Ακτή Μιαούλη 59.

Πρόκειται για την Golden Destiny S.A. του κ. Μιχάλη Κοκκίνη, ο οποίος υπήρξε από τους συνιδρυτές της Link Maritime Enterprises και προ μηνών αποφάσισε να διακόψει την συνεργασία του με τον κ. Πέτρο Γκούμα και να δημιουργήσει νέα ναυλομεσιτική εταιρία.

Ο κ. Κοκκίνης έχει μακρά επιτυχημένη πορεία στο ναυλομεσιτικό χώρο και εκτελεί επίσης καθήκοντα επιτίμου προξένου της Πολωνίας στον Πειραιά.

Η Golden Destiny έχει ήδη στελεχωθεί με 10 άτομα και θα ασχοληθεί κυρίως με αγοραπωλησίες πλοίων καθώς και με την ανάληψη εκτιμήσεων πλοίων για λογαριασμό Τραπεζών και ασφαλιστικών εταιριών.

Εγκρίθηκε η εισαγωγή της ΔΑΝΕ στο Χρηματιστήριο

Εγκρίθηκε από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς η εισαγωγή των μετοχών της ΔΑΝΕ στη κύρια αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών.

Η ΔΑΝΕ θα προχωρήσει στις 26 Σεπτεμβρίου στη δημόσια εγγραφή για αύξηση του κεφαλαίου της κατά 1.964.600.000 δρχ., με την έκδοση 1.786.000 νέων μετοχών, ονομαστικής αξίας 500 δρχ. και με τιμή διάθεσης 1.100 δρχ. έκαστη.

Τα νέα κεφάλαια θα διατεθούν κατα ποσοστό 20% για την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της θυγατρικής εταιρίας Park Haven Ltd., ώστε να χρησιμοποιηθεί για την α-

ποπληρωμή μέρους του δανείου για την αγορά του οχηματαγωγού Park Haven.

Ποσοστό 8% θα διατεθεί για την αποπεράτωση των νέων ιδιοκτητών γραφείων της εταιρίας στη Ρόδο, ενώ ποσοστό 60% θα διατεθεί για την αποπληρωμή μέρους των μακροπρόθεσμων δανείων της εταιρίας, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για την αγορά και μετασκευή του πλοίου "Πάτμος".

Το υπόλοιπο 12% θα χρησιμοποιηθεί για το σχηματισμό μονιμότερου κεφαλαίου κίνησης.

Να σημειωθεί ότι η εταιρία έχει στην κατοχή της τέσσερα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία και ένα φορτηγό οχηματαγωγό.

Το Κέντρο Αμεσης αντιμετώπισης ρυπάνσεων στη Μεσόγειο

Από τις 4 μέχρι και 8 Οκτωβρίου θα πραγματοποιηθεί στη Μάλτα η ετήσια συνάντηση των εκπροσώπων του Κέντρου Αμεσης αντιμετώπισης της ρύπανσης της Μεσο-

γείου. Το YEN θα εκπροσωπήσει ο κ. Δαμιανός Δουμάνης.

Ανοδική πορεία για την Kiriacoulis Mediterranean

Ικανοποιητικά οικονομικά αποτελέσματα ανακοίνωσε η εταιρία Kiriacoulis Mediterranean για το πρώτο εξάμηνο του έτους, ενώ παράλληλα έκανε γνωστή την πρόθεσή της να ιδρύσει άλλη μία βάση για ενοίκιαση κοττέρων στην πόλη Πούλα της Κροατίας.

Πρόσφατη η εταιρία άνοιξε κατάστημα πώλησης στη Σερβία επιδιώκοντας το άνοιγμα της αγοράς στην οποία με σήμερα δραστηριοποιούνται 3-4 μικρές γερμανικές εταιρίες.

Η εταιρία διαθέτει 17 βάσεις από τις οποίες 11 στην Ελλάδα, τέσσερις στην Τουρκία και δύο στην Καραϊβική (Μαρτίνικα και Union) και εκμεταλλεύεται 195 σκάφη όλων των τύπων.

Ναυτιλιακή συμφωνία με την Εσθονία

Το Υπουργείο Ναυτιλίας κρίνει σκόπιμη την σύναψη διμερούς ναυτιλιακής συμφωνίας με την Εσθονία και απέστειλε προς το Υπουργείο Εξωτερικών σχέδιο διμερούς ναυτιλιακής συμφωνίας ως βάση για την έναρξη των διαπραγματεύσεων.

Στο έγγραφο του YEN προς το υπουργείο Εξωτερικών επισημαίνονται μεταξύ άλλων τα εξής:

- Σε ότι αφορά την προοπτική συνεργασίας με τη χώρα αυτή στο ναυτιλιακό τομέα αυτή είναι καταρχήν επιθυμητή λαμβάνοντας υπόψη ότι τα λιμάνια της χώρας αυτής παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τη διακίνηση φορτίων τράνζιτ με προέλευση και προορισμό άλλες γειτονιάζουσες γεωγραφικές περιοχές και κυρίως αυτές της Ρωσικής Κοινοπολιτείας.

- Συνεπώς αναφέρει το Υπουργείο Ναυτιλίας, κρίνεται σκόπιμη η επιδίωξη σύναψης διμερούς ναυτιλιακής συμφωνίας με την Εσθονία, η οποία αφενός θα περιέχει τις πάγιες αρχές της ναυτιλιακής μας πολιτικής και αφετέρου θα εξυπηρετήσει τα υπό ελληνική σημαία πλοία που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της Εσθονίας.

METALOCK BRASIL

FOR SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

Metalock do Brasil Ltda

Rua Visconde do Rio Branco 20 26.
11013-030 Santos, S.P. Brasil.
Tel. (132) 22 4686 Telex: 131034 LOCK
Fax. (132) 22 4088
Rio de Janeiro Tel. (21) 253 6043
Fax. (21) 263-2360



- DIESEL ENGINE SERVICING
- CRANKSHAFT RECTIFICATION
- WELDING/PLATEWORK
- MACHINE SHOP
- METALOCK COLD REPAIR PROCESS
- ELECTRICAL (ISES Members)
- ELECTRONICS

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers. Agents in key shipping centres.

Οι απαιτήσεις Ραδιοεξοπλισμού που απορρέουν από το GMDSS

Η Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων (ΔΕΕΠ) με εγκύκλιό της διευκρινίζει τις απαιτήσεις ραδιοεξοπλισμού των σωστικών μέσων των πλοίων, σύμφωνα με τις τροποποιήσεις 1988 στην SOLAS 1974 για την εισαγωγή του Παγκοσμίου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφαλείας (GMDSS).

Σύμφωνα με τις τροποποιήσεις (ΠΔ 474/91, ΦΕΚ 175/Α της 26.11.91) τα φορτηγά πλοία 500 τον. γκρός και άνω, διεθνών πλόων, πρέπει μέχρι την 1 Φεβρουαρίου 1995 να έχουν εφοδιαστεί με τρεις τουλάχιστον φορη-

τούς πομποδέκτες VHF και με δύο τουλάχιστον αναμεταδότες ρατάρ (από ένα σε κάθε πλευρά).

Οι ανωτέρω συσκευές πρέπει να πληρούν τα λειτουργικά πρότυπα που έχουν υιοθετηθεί από τον IMO με τις Αποφάσεις του Α604 (15) και Α605 (15) αντίστοιχα και να είναι εγκεκριμένου τύπου από την ΔΕΕΠ.

Φορητοί πομποδέκτες VHF που υπάρχουν σε πλοία πριν την 1.2.92 και οι οποίοι δεν συμμορφούνται πλήρως με τα πρότυπα της Αποφάσεως Α504 (15), μπορούν να εξακολουθήσουν να χρησιμοποιούνται μέχρι την 1.2.99, υπό την προϋπόθεση ότι είναι συμβατοί με τους εγκεκριμένους από την ΔΕΕΠ πομποδέκτες.

Νέα ναυτικά φυλλάδια

Από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τις Λιμενικές Αρχές της Χώρας, εκδόθηκαν κατά τον μήνα Ιούνιο 531 και τον Ιούλιο 376 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Η Σ.Σ.Ε. Μεσογειακών φορτηγών

Από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεώργιο Κατσιφάρα κυρώθηκε η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας πληρωμάτων Μεσογειακών φορτηγών πλοίων από 501 έως 3.000 κοχ ή 901 έως 4.500 τον. d.w., έτους 1994, με την οποία αυξάνονται οι αποδοχές των ναυτικών που υπηρετούν στα πλοία της κατηγορίας αυτ κατά 12,5%.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Ετος	Παρατηρήσεις
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΜΑ	Ελληνική	11.584	1980	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές από σύγκρουση με το φορτηγό "Triatic Power" στο Ρίο Ιανέιρο, στις 24/8.
ΚΙΜΩΛΟΣ	Παναμαϊκή	5.690	1971	Κατά την αγκυροβόληση στο Κάντβικ, στις 5/8, προσέκρουσε στην αποβάθρα χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Κυπριακή	4.551	1974	Κατέπλευσε στο Νόρφολκ, στις 26/6 για επείγουσες επισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ	Μάλτας	9.689	1972	Προσέκρουσε σε προβλήτα, στην Σμύρνη, στις 6/8, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	Ελληνική	81.569	1993	Υπέστη ρήγμα στο κύτος, από πρόσκρουση σε αποβάθρα του Σίδνευ, στις 25/7.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	Ελληνική	19.451	1975	Συγκρούστηκε ανοικτά της Σιγκαπούρης με το τάνκερ "Honam Pearl" στις 7/7.
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΙΒ	Κυπριακή	15.952	1986	Κατά το ταξίδι Τίλμπουρυ για Ινδία, υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 1/7, σε θέση 50.05 Β, 02.48.5 Δ.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	Κυπριακή	25.076	1985	Προσάραξε έμφορτο στο Ρίβελ Πλέιτ, στις 10/8.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (πρ. "Gotha")	Κυπριακή	24.594	1971	Υπέστη απώλεια της άγκυρας και μέρους της αλυσίδας στον π. Βέζερ στις 14/6.
ΚΑΡΤΕΡΙΑ	Κυπριακή	21.266	1974	Προσάραξε στο Γκουαναμπάρα Μπαίη στις 1/8 και αποκολλήθηκε την επομένη με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	Μάλτας	22.614	1977	Προσάραξε ανοικτά του Πορμπαντάρ στις 5/8 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού στις 9/8
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	Κυπριακή	35.567	1976	Υπέστη εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο ανοικτά της Τενερίφης, στις 28/8. Το πλήρωμα παραλήφθηκε από σωστικά σκάφη και το πλοίο ρυμουλκήθηκε στη Λάς Πάλμας.
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	Λιβεριανή	18.953	1976	Κατά τον απόπλου από το Αντεν, στις 7/7, προσέκρουσε στην αποβάθρα, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ	Κυπριακή	26.512	1981	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, ανοικτά του π. Μισσισιπιή, στις 1/7. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το πλοίο.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΒΙΝ ΟΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Ελληνική	51.073	1968	Κατά το ταξίδι από Χάργκ Αιλαντ για Αγ. Θεοδώρους, έμφορτο αργού, υπέστη βλάβη στη μηχανή και έμεινε ακυβέρνητο σε θέση 26.05 Β, 55.15 Α στις 4/8.
Κ Α Π Τ Α Ι Ν Ξ . ΚΥΡΙΑΚΟΥ	Κυπριακή	18.509	1980	Κατά την αγκυροβόληση στο Σάντος, στις 18/8, συγκρούστηκε με ρυμουλκό και υπέστη ζημιές.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	Ελληνική	1597	1968	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στον Πειραιά, στις 14/7.
ΜΙΚΤΑ:				
ΕΠΤΑΝΗΣΑ	Μάρσαλλ	87.456	1974	Συγκρούστηκε με το κοντεινερόπλοιο "Hyundai Duke", στη Σιγκαπούρη, στις 15/8.
ΕΡΜΗΣ	Κυπριακή	38.997	1976	Υπέστη εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο, ανοικτά του Γιβραλτάρ, στις 22/6 και ρυμουλκήθηκε στο Γιβραλτάρ για επισκευές.

SHIPREPAIRS IN SHANGHAI

16 DRYDOCKS

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

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



CHRIS MARINE S.A.

12. PLATONOS STR., 185 35 PIRAEUS

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

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η δραστηριότητα στην αγορά ξηρού φορτίου τις πρώτες εβδομάδες του Αυγούστου υπερέβη όλες τις προσδοκίες και αρκετοί ναυλωτές οδηγήθηκαν στην αναγκαστική λύση των χρονοναυλώσεων περιόδου για να αποφύγουν περαιτέρω άνοδο των ναύλων.

Στην αγορά των κήποσσιζ το σημαντικότερο γεγονός της υπό εξέταση περιόδου υπήρξε αναμφίβολα η δραστηριοποίηση της Bosimar με τη χρονοναύλωση επτά μεγάλων μπάλκ κάρριερς για περίοδο δώδεκα μηνών με οψιόν έως τρία έτη και ημερήσιους ναύλους μεταξύ δολ. 11.750 έως 19.100, πλέον προσαυξήσεων με τις οψιόν.

Υψηλή η δραστηριότητα στον Ατλαντικό για τα μπάλκερς μεγέθους Πάναμαξ, με τους ναύλους να κυμαίνονται περί τα δολ. 23,50 - 25,00 για τα συνήθη ταξίδια από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, ενώ για φορτώσεις Σεπτεμβρίου διαφάνηκε μία πτώση των ναύλων καθώς αναμένεται αυξημένη προσφορά χωρητικότητας.

Σταθερά τα επίπεδα των ναύλων για τα μπάλκερς μεγέθους Χάντμαξ και χάντμαξ από τον Κόλπο ΗΠΑ και την Ευρώπη, ενώ μειωμένη δραστηριότητα στην Απω Ανατολή πιέζει τις τιμές των ναύλων για κυκλικά ταξίδια στην περιοχή.

Η Νοτιοαμερικανική αγορά δεν παρουσιάζει αξιόλογη δραστηριότητα για τα μικρά πλοία ενώ τα πλοία μεταφοράς ξυλείας κλείνονται από τη Δυτική Αφρική για την Απω Ανατολή και Ινδία σε αποδεκτούς ναύλους.

Τέλος, ικανοποιητική διακίνηση με σταθερούς ναύλους παρατηρήθηκε στα μικρά φορτία

από τα λιμάνια του Ευξείνου για προορισμούς στη Μεσόγειο καθώς και φορτία λιπασμάτων για την Απω Ανατολή, ενώ η διαθέσιμη χωρητικότητα στην περιοχή εμφανίζεται περιορισμένη.

Μερικές αντιπροσωπευτικές ναυλώσεις που κλείστηκαν περί τα μέσα Αυγούστου.

Δημητριακά:

- 60.000 τον. Σανταντέρ για τζέντα, δολ. 16,25, 5.000/3.000, Αυγούστου 10-20.

- 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ταιβάν, δολ. 24,25, 5 ημέρες/4.000, Αυγούστου 29 - Σεπτεμβρίου 6.

- 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 23,50, 11 ημέρες, Σεπτεμβρίου 5-15.

- 52.000 τον., Σάντος για Ιαπωνία, δολ. 29,50, 5.000/5.000, τέλος Αυγούστου.

- 50.000 τον., Τουρκία για Νότια Κορέα, δολ. 20,200, 5.000/6.500, Αυγούστου.

- 31.500 τον. Αγ. Λαυρέντιος για Φορταλέζα και Ρίο, δολ. 21,50, 5.000/2.000, αρχές Σεπτεμβρίου.

25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αλγερία, δολ. 22,50, 5 ημέρες/1.500, Αυγούστου 20-25.

- 15-21.000 τον. Μεγ. Λίμνες και Αγ. Λαυρέντιος για Μπίν Κασίμ, δολ. 36,75/29,75, 5.000/3.000, τέλη Αυγούστου.

Σιδηρομετάλλευμα:

- 150.000 τον. Σεπετίμπα Τέρμιναλ για Δυτ. Δουνκέρκη, δολ. 7,25, 6 ημέρες, Σεπτεμβρίου 1-15.

- 130.000 τον. Πόρτ Χέντλαντ για Ρόττερνταμ, δολ. 10,15, 80.000/45.000, Σεπτεμβρίου 1-15.

- 120.000 τον. Τουμπαράο για Μπειλούν, δολ. 11,75, φόρτωση κλίμακας /15.000, Σεπτεμβρίου 6-27.

- 110.000 τον. Τουμπαράο για Καοσιούγκ, δολ. 11,00, 40.000/38.000, αρχές Οκτωβρίου.

Γαιάνθρακες:

- 130.000 τον. Χέυ Πόιντ για Τάραντα, δολ. 11,00, 50.000/20.000, Σεπτεμβρίου 1-30.

- 110.000 τον. Χάμπτον Ρόουντς για Υμουίντεν, δολ. 6,30, 6 ημέρες, Αυγούστου 30 - Σεπτεμβρίου 8.

- 101.000 τον. Πόρτ Κέμπλα για Καοσιούγκ, δολ. 7,65, 30.000/28.000, τέλη Σεπτεμβρίου.

- 90.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαίη για Καρμπονέρας, δολ. 10,50, φόρτωση κλίμακας/13.000, τέλη Αυγούστου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Οπως προαναφέρθηκε αυξημένη υπήρξε η δραστηριότητα στην αγορά των χρονοναυλώσεως τις τελευταίες εβδομάδες με αρκετές συμφωνίες πέρα από τις συνήθεις περιόδους των 3-6 μηνών που σε ορισμένες περιπτώσεις ξεπέρασαν τους 12 μήνες.

Στον τομέα των Πάναμαξ, πολλοί ναυλωτές προτίμησαν τη ναύλωση μοντέρνων πλοίων σε επίπεδα περί τα δολ. 11.250-11.500 την ημέρα για περίοδο έως και δώδεκα μηνών, ενώ τα σκάφη ναυπήγησης στις αρχές της δεκαετίας του 1980 πέτυχαν ναύλους περί τα δολ. 10.000 την ημέρα.

Μερικές αντιπροσωπευτικές πράξεις:

- 169.521 τον. d.w., παράδοση Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 1-15, ταξίδι μέσω Δυτ. Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 14.000 την ημέρα.

- 164.000 τον. d.w., παράδοση Ιαπωνία Αυγούστου 20-30, ταξίδια μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση Ευρώπη, δολ. 18.250 την ημέρα.

- 144.637 τον. d.w., παράδοση Αγγλία, Σεπτεμβρίου 1-10, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 17.000 την ημέρα.

- 112.731 τον. d.w., παράδοση Ευρώπη, Σεπτεμβρίου 1-15 για 12 μήνες, δολ. 11.500 την ημέρα.

- 67400 τον. d.w., παράδοση Κόλπο Τόκοο Αυγούστου 10-20, παγκόσμια ταξίδια 12 μηνών, δολ. 10.850 την ημέρα.

- 64.843 τον. d.w., παράδοση Ιαπωνία, Αυγούστου 10-20, ταξίδι μέσω Ινδονησίας με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 10.100 την ημέρα.

- 64.289 τον. d.w., παράδοση Ιαπωνία άμεση, επαναπαράδοση Ευρώπη, δολ. 7.600 την ημέρα.

- 61.000 τον. d.w., παράδοση Κόλπο ΗΠΑ μέσα Αυγούστου, επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 14.000 την ημέρα, πλέον δολ. 267.000 για πλού υπό έρμα.

- 48.320 τον. d.w., παράδοση Αμβούργο άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 14.250 την ημέρα.

- 38.681 τον. d.w., παράδοση Αγγλία, Αυγούστου 10-30, ταξί-

δι μέσω Κάδιξ με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 10.500 την ημέρα.

- 32.800 τον. d.w., παράδοση Β. Ειρηνικό Αυγούστου 10-30, επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 7.800 την ημέρα, πλέον δολ. 135.000 για πλού υπό έρμα.

- 26.515 τον. d.w., παράδοση Ευρώπη άμεση, ταξίδια μέσω Μεσογείου με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το πρώτο δεκαπενθήμερο του Αυγούστου αποδείχθηκε ευνοϊκό για τους πλοιοκτήτες των VLCC που επέτυχαν σταδιακά να ανεβάσουν τους ναύλους πάνω από το ψυχολογικό φράγμα των WS 50, για φορτώσεις 250-260.000 τον. από την Μέση Ανατολή για προορισμούς στη Δύση και στην Απω Ανατολή.

Είναι σημαντικό να σημειώσουμε ότι μία Ιαπωνία εταιρία συμφώνησε να πληρώσει έως και WS 59 για ένα σύγχρονο διπλοκέλυφο δεξαμενόπλοιο των 250.000 τον. για φορτώσεις στις αρχές Σεπτεμβρίου.

Όμως μετά τις 16 Αυγούστου η αγορά σημείωσε πτώση στον όγκο των ναυλώσεων και μία πρόσφατη ναύλωση για τη Δύση κλείστηκε στα WS 42,50, ενώ οι ναύλοι των VLCC για την Απω Ανατολή κυμαίνονται περί τα WS 43,5 - 47,5.

Από την ίδια περιοχή τα Αφραμάξ κινήθηκαν σε ανοδι-

κούς ναύλους και φορτία των 80.000 τον. για την Αυστραλία πλήρωσαν έως WS 137,5 και για την Ανατολή ακτή της Αφρικής WS 129.

Παρά τις απεργίες και το κλείσιμο τέρμιναλ φορτώσεων στη Νιγηρία, μεγάλος αριθμός σκαφών μεγέθους Σουέζμαξ κλείστηκαν από άλλα λιμάνια της Δυτικής Αφρικής με προορισμούς τον Κόλπο ΗΠΑ ή την Αμερικανική Ανατολική Ακτή με ναύλους της τάξης των WS 67,5 - 75.

Για να αντικαταστήσουν τα πληγέντα από τις απεργίες φορτία της Νιγηρίας αρκετά VLCC και Σουέζμαξ κλείστηκαν από τη Βόρειο Θάλασσα με προορισμούς τον Καναδά και τον Κόλπο ΗΠΑ, με ναύλους περί τα WS 55 για την Ανατολική ακτή του Καναδά και WS 50 για τον Κόλπο ΗΠΑ, ενώ τα σκάφη μεταφοράς ενός εκατομμυρίου βαρελιών πληρώνονταν μεταξύ WS 76,5 - WS 70 για τον Καναδά και την Ακτή του Ατλαντικού και WS 60-63 για εκφορτώσεις στον Κόλπο ΗΠΑ.

Στη Μεσόγειο, παρουσιάστηκε κάμψη στα επίπεδα των ναύλων για τα Αφραμάξ και οι ναυλωτές πέτυχαν να κλείσουν ορισμένα σκάφη στα WS 90 για ταξίδια προς τη Βορειοδυτική Ευρώπη ή τη Μεσόγειο.

Η ευμετάβλητη αγορά της Καραβικής απέδειξε για άλλη μία φορά πόσο εύκολα αλλάζουν οι τύχες των πλοιοκτητών

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.

καθώς οι ναύλοι στην περιοχή για τα φορτία των 70.000 τον. αυξήθηκαν δραματικά στις αρχές Αυγούστου από τα WS 100 στα WS 175, για να περιορισθούν αργότερα περί τα WS 140.

Στη κατηγορία χρονοναυλώσεων δεξαμενοπλοίων άξιο μνείας είναι η επέκταση του συμβολαίου του δεξαμενοπλοίου "Ολύμπικ Φλαίρ", 133.000 τον. d.w., ναυπήγησης του 1991, από Ιρανούς ναυλωτές για 12 μήνες, με ημερήσιο ναύλο περί τα δολ. 19.000, ενώ το διπλοκέλυφο Αφραμάξ "Ειρήνη", που παραδόθηκε πρόσφατα από τα ναυπηγεία, 94.000 τον. d.w., ναυλώθηκε από την Shell για 6 με οψιόν 3 μήνες στα δολ. 15.000 την ημέρα.

Η επίδραση των διακοπών ήταν εμφανής στην αγορά των πρόντακτς κάρριερς και κατά το μεγαλύτερο μέρος του Αυγούστου η ζήτηση χωρητικότητας παρουσίασε μείωση στις περισσότερες περιοχές, με εξαίρεση τον χώρο της Απω Ανατολής.

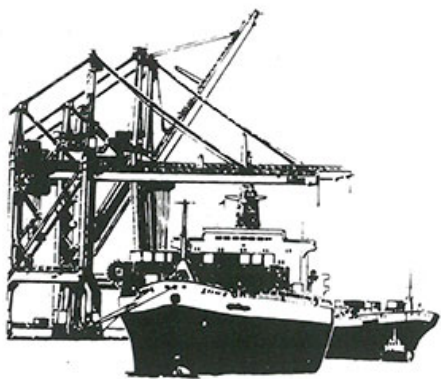
Στη Μέση Ανατολή οι ναύλοι για πλοία των 55.000 τον. με προορισμό την Ιαπωνία ήταν σταθεροί στα WS 145-150, ενώ τα φορτία των 30.000 τον. για την Ινδία προσέλκυσαν αυξημένους ναύλους μεταξύ WS 205 και WS 240.

Στη Μεσόγειο πλοιοκτήτες με διαθέσιμο τοννάρι για άμεση φόρτωση αναγκάστηκαν να συμφωνήσουν σε χαμηλότερους ναύλους και μεγάλος αριθμός ναυλώσεων για μικρές αποστάσεις συμφωνήθηκε περί τα WS 155 για φορτία των 27.000 τον.

Πτώση των ναύλων κάτω από τα WS 200 παρατηρήθηκε και στην Καραϊβική για τα διαθέσιμα φορτία των 30.000 τον. με παρόμοια πτωτική εικόνα στον όγκο και τους ναύλους των καθαρών φορτίων που διακινήθηκαν στη Βόρειο Ευρώπη και το Κόντινεντ.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/380	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	80	83	134
Αμβούργο	85	92	140
Χάβρη	93	97	164
Φάλμουθ	86	98	168
Κιέλ Κανάλ	86	90	141
Αυγούστα/Τζένοα	89	94	167
Πειραιάς	83	92	149
ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ			
Σουέζι	-	89	195
Τζέντα	-	89	238
Ράς Τανούρα	-	82	207
Ην. Αραβ. Εμιρ.	75	80	175
ΑΦΡΙΚΗ			
Ντακάρ	117	128	180
Λάς Πάλμας	85	89	155
Θέουτα	87	99	156
Ντώραμπαν	-	102	189
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Κολόμπο	-	141	311
Χόγκ Κόγκ	117	121	163
Σιγκαπούρη	78	80	145
Τόκυο	128	131	205
Σίδνευ	-	142	210
ΑΜΕΡΙΚΗ			
Μόντρεαλ	106	108	172
Νέα Υόρκη	88	92	175
Χάμπτον Ρ.	103	108	179
Χιούστον	76	79	148
Νέα Ορλεάνη	75	80	147
Λός Αντζελες	102	109	212
Κρίστομπαλ	107	111	178
Ρίο Ιανέιρο	105	111	207
Μπ. Αιρες	111	117	182
Μοντεβιδέο	97	106	190



NAFTIKA CHRONIKA

INTERTANKO Chairman identifies Concerns over OPA's new rule

The United States Coast Guard (USCG) has issued Interim Rules governing guarantees of financial responsibility for oil pollution compensation which, contrary to intention, may in fact deprive U.S. trade of a reliable, proven, cost-effective system for handling oil pollution claims, INTERTANKO's Chairman stated at a U.S. congressional hearing on July 21, 1994.

Miles A. Kulukundis, chairman the International Association of Independent Tanker Owners, testified in Washington before the U.S. House of Representatives' Subcommittee on Coast Guard and Navigation, at an Oversight Hearing on the Coast Guard's Interim Rule on Vessel Certificates of Financial Responsibility. This rule was issued on 1st July to implement the financial responsibility part of the U.S. Oil Pollution Act of 1990 (OPA '90).

USCG's Interim Rule requires oil tankers calling U.S. waters to provide the Coast Guard with evidence that the vessels' owners or operators have the financial capacity to meet any possible compensation obligation under OPA '90. When a guarantor acceptable to the Coast Guard is identified, the vessel is issued with a Certificate of Financial Responsibility (COFR) by the Coast Guard. OPA'90 allows pollution compensation claimants to take direct action against these guarantors.

Mr. Kulukundis said that little had happened since the last hearing on financial responsibility rules, in 1991, when his predecessor had warned about the maritime industry's inability to meet the requirements put forward by the Coast Guard.

Shipowners insure their oil pollution compensation liability risks through the P & I Clubs ("Protection and Indemnity" Clubs - shipping's mutual insurance bodies). These Clubs have an exceptional record in compensating pollution claims and have never abandoned shipowners or claimants. This is a very cost effective system which also benefits the US oil importers and exporters. The level of coverage exceeds the OPA'90 requirements by a factor of five or more for most tankers. The alternatives proposed to this system would seem to lead to substantially increased costs at no gain in coverage, and are untried, unknown and of unforeseeable nature. Mr. Kulukundis asked: "At a time when we are all operating under a heightened concern for rapid response to environmental mishaps, are we prepared to forego the experience, knowledge, and skilled personnel provided by the P & I Clubs?"

Adjustments improving operations of shipping companies in Greece

The Greek Ministry of Mercantile Marine succeeded in passing through Parliament, certain adjustments which improve the conditions for daily operations of maritime companies incorporated in Greece under Law 29/1975 and Law 791/1978.

The new adjustments contain no changes in tax status and on the other hand expand the spectrum of services of maritime companies to the sectors of representing companies managing tugs and rescue ships under foreign flags. It is being clarified that these services will be performed outside the national territorial waters.

The same adjustments included in Greece's new Law for development, grant business permits for

the employment of foreign personnel for a period of two years, which can be automatically renewed for further periods provided the shipping companies continue functioning under Law 29/1975.

Disappointing First Half Figures for ship casualties

Merchant ship casualty experience has shown a deterioration during the first six months of 1994, confirming the downward trend noted in the first quarter.

Statistics compiled by the Institute of London Underwriters (ILU), applying to ships of 500 gross tons (gt) and over, show that in the full six months, taking account of major casualties confirmed as total losses to end-June, 48 ships totalling 612,037 gt, were lost. Against the comparable statistics for the first half of 1993, the number of ships lost fell by eight (against 56), but the tonnage they represented was just about double the total of 308,395 gt for the first six months of 1993. However, a factor to be taken into consideration is that just four ships (a tanker and

three bulk carriers) accounted for about 50% of the 1994 first-half total of 612,037 gt.

The ILU points out that some of the major casualties, or partial losses, May and June being particularly bad months, will eventually convert to total losses or constructive total losses (CTLs), thereby increasing the total loss figures for the six months.

In addition to the 48 ships, during the six months 22 further vessels were confirmed as total losses as result of casualties occurring in previous years.

Releasing the figures, the ILU comments: "As 1993 showed a distinct improvement in loss ratios, these statistics are disappointing for marine underwriters. Based on updated figures, 136 ships totalling 886,716 gt were totally lost in 1993. Thus, unless there is radical improvement during the second half of this year, which would be unlikely on past experience, we could be heading for a tonnage loss exceeding 1m. gt., which would equate with the tonnage lost in 1992".

Heavy loss of life

There was again heavy loss of life at sea. The ILU says "Although it is extremely difficult to collate figures accurately, our casualty reports show that 274 people were either killed or reported missing a result of total and partial losses in the January-June period. The total includes some passenger. This figure compares with 613 for the whole of 1993 and 386 for 1992. Our statistics apply only to ships of 500 gt and over, which means that many small fishing vessels and other craft (such as small ferries) are excluded".

Two months strike ends at Hyundai

Heavy Industries Co. and shipyard's Union leaders agreed on August 23 to end a two-month strike that shut down South Korea's largest shipyard and prompted clashes in which more than 140 people were injured.

SHIPREPAIRERS - TANK CLEANING IN THE CARIBBEAN

- A full range of services within the limited time afforded by your ship's schedule
- Very competitive prices
- Works carried out under Quality Control
- Voyage & afloat repairs

EFFECT SHIPREPAIRS THAT CANNOT BE POSTPONED WHILE AT ANCHOR

Agents for USA, Europe, Greece and Cyprus

LINK MARINE SERVICES

The Greek perception of competitive ship services

Tel: 001/914/242-9019

Fax: 001/914/242-9019

Agreement to end the strike, that chalked up nearly \$625 million in production losses, was reached after HHI agreed to withdraw legal complaints filed against 49 union leaders.

Ships' interceptions at Aqaba stopped

The United States has agreed to suspend inspections of the cargoes of ships entering and leaving the Jordanian port of Aqaba, while a programme is established to inspect cargoes on land.

The inspections, were part of the United Nations sanctions enforcement against Iraq following Saddam Hussein's invasion of Kuwait.

During the one-month transition period, which begun on August 25, a new programme to examine and verify cargo for ships entering and departing Aqaba will be conducted on land in Aqaba by Lloyd's Register, under an agreement worked out through the United Nations. If the Lloyd's Register inspections prove effective, then ships' interceptions in the Red Sea will cease.

CYMEPA to hold extraordinary general meeting

The Cyprus Marine Environment Protection Association (CYMEPA) has called for an extraordinary general meeting of its members scheduled to take place in Limassol on September 18, the same day of the planned second annual meeting of the Association.

This extraordinary meeting convened to consider and, if thought fit, pass a resolution on CYMEPA's Articles of Association, which states that no member of its board of directors may serve for more than two consecutive terms as president of the Association.

British Shipowners ask for incentives to improve fleet competitiveness

The British Chamber of Shipping has advised members of Parliament on measures necessary to improve the UK fleet competitiveness and stop the decline in the number of seafarers employed on the British-owned ships.

Sandy Marshall, president of the Chamber of Shipping said that in the last five years the British-owned fleet has decreased by 20%, with the U.K. register losing 40% of the registered fleet, while seafarers employed on the British-owned

merchant fleet have decreased by 8% since the beginning of 1992.

Marshall asked that the announcement on roll-over relief be implemented in a practical way which will benefit British shipping companies and added that shipping is particularly important to the economic welfare of Britain, providing a net contribution to the balance of payments of £2.4 billion last year and greater knock-on effects in the rest of the economy than most other industries.

Drew Ameroid Marine and Mobil join forces

Drew Ameroid Marine, a division of Ashland Chemical Company, and Mobil International Aviation and Marine Sales Inc. have formed a business alliance that will usher in the new age of synthetic lubricants for ozone-friendly refrigerants.

Under the alliance, Mobil EAL Arctic Series oils will be available to shipowners and operators through Drew's worldwide distribution network.

Headquartered in Fairfax, Virginia USA, MIAMI coordinates Mobil's worldwide aviation and marine sales. Backed by almost fifty years of experience in formulating and producing synthetic polyol ester lubricants, the Mobil EAL arctic Series lubricants are part of Mobil's EAL (Environmental Awareness Lubricants) family of products. They were developed specifically to lubricate refrigeration compressors and system components using HFC-134a, the ozone-friendly, chlorine-free refrigerant which is replacing CFC-12 in most marine refrigeration applications.

HFC-134a is not compatible with the mineral or synthetic oils used to lubricate these CFC-12 systems, which must be replaced with POE synthetic oil during refrigerant conversion or retrofit.

Drew is a leading supplier of products and services to the marine industry, including specialty chemicals, water treatments and welding products, and has recently established a dedicated Refrigeration Products Business to support industry needs in addressing imminent CFC production cutoffs and other regulatory mandates. Drew will also distribute Mobil EAL Arctic Series oils in conjunction with an additional alliance which it has formed with York Marine Systems, a division of York International Corp., to provide shipboards CFC refrigerants conversion as well as repair and maintenance services to commercial marine customers worldwide.

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"





Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	προς Ιαπωνία 27/6	ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	προς Σάν Αντόνιο 24/6
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234	προς Ιαπωνία 20/6	ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	προς Ρίτσαρντς Μπαϊν 20/6
ABIN ΟΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ)	68	51073	προς Ελλάδα 22/6	ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Πόρτ Αρθουρ 22/6
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	προς ΗΠΑ 17/6	ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	74	123126	ε. Τζέμπελ Αλι 27/6
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261	προς ΗΠΑ 2/6	ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΗΣ (δ.)	74	123126	α. Χάργκ Αιλ. 8/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909	προς Σαλντάνα Μπαϊν 3/6	ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	προς Σαν Λορέντζο 14/5
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	προς Τσιταγκόγκ 15/6
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	ε. Νταμπιέρ 16/6	ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	ε. Μπ. Μπλάνκα 22/6
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	ε. Αλγκεθίρας 6/6	ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Κίνα 8/6
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009	ε. Ροστόκ 28/6	ΑΜΦΙΩΝ	77	14584	ε. Κέηπ Τάουν 13/5
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Ταγκονούρα 6/6	ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	προς Μαγουέι 13/5
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684	α. Πόρτ Αντζελες 22/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς ΗΑΕ 11/6
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Ν. Κορέα 19/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Μπ. Αμπάς 18/6
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	ε. Ν. Ορλεάνη 21/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	προς Βενεζουέλα 4/6
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	προς Καμσάρ 19/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	α. Μπλάφ 25/6
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	α. Φλάσσιγκ 25/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	α. Καράτσι 16/6
ΑΔΡΙΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	75	1599	υπέστειλε σημ. Μάλτας	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	προς Ινδονησία 4/6
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΣΝΤΟΜ	74	13348	ε. Ρόττερνταμ 29/6
ΑΘΗΝΑ	78	29877	προς Πακιστάν 29/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Χόγκ Κόγκ 11/6
ΑΘΗΝΑ	87	24536	προς Νορβηγία 26/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Ιλιτσέβσκ 19/6
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552	προς Οδησό 19/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432	προς Κίνα 2/6
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	προς Τζακάρα 13/5
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	προς Ελ Σλαβαντόρ 25/5	ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	13889	ε. Μπουλόν 24/5
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	84	16800	ε. Κήλαγκ 3/3	ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	ε. Ναγκόγια 24/6
ΑΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	στις Μ. Λίμνες 30/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	προς Ινδονησία 31/5
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6993	προς Λισσαβόνα 19/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	ε. Κων/πολη 17/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	20960	προς Μαρόκο 19/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΙΣ	74	13631	ε. Σχζ,εσιν 25/6
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Ταιτσούγκ 8/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑΙΝΤ	93	81569	δ. Ντόβερ 13/6
ΑΚΡΟΠ	83	35911	ε. Κασίμα 17/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	προς Μιζουσίμα 11/6
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	ε. Φουτζέιρα 23/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Χόγκ Κόγκ 23/5
ΑΚΤΗ	77	14998	προς Κάντλα 11/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246	προς Γδύνα 28/6
ΑΛΑΣΚΑ ΡΕΗΝΜΠΟΥΥ	85	13898	προς Ιαπωνία 23/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	79	10993	προς Α. Ανατολή 19/5
ΑΛΒΕΤ	77	9083	προς Ταρραγκόνα 22/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569	προς Πόρτ Κέμπελ 11/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	ε. Μπουεναβεντούρα 9/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	προς Κίνα 23/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	ε. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 16/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	93	81120	προς Ευρώπη 30/5
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	68	25399	προς Γιβραλτάρ 7/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13633	ε. Τσίμπα 29/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633	α. Λισσαβόνα 19/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Ρόττερνταμ 22/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	74	13633	α. Χόγκ Κόνγκ 27/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Ρόττερνταμ 22/6
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	75	17693	προς Βομβάη 10/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	προς Χόγκ Κόγκ 27/6
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Ν. Ορλεάνη 26/6	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	77	15378	ε. Σιγκαπούρη 25/6
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Ταλκαχουάνο 23/6	ΑΝΑΜΕΛΙ	71	14584	προς Μιζουσίμα 22/6
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	ε. Βανκούβερ 24/6	ΑΝΑΞ ΤΑΙΓΚΕΡ (δ.)	83	5280	μετ. «Sun Crystal»
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς Αβάνα 10/6	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	προς Πειραιά 8/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Μόγκλα 23/6	ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275	προς Ιλιτσέβσκ 19/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000	προς Σ. Κρούα 18/6	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Φουτζέιρα 8/6
ΑΛΜΑ	80	11584	προς Ποχάγκ 3/6	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Ιαπωνία 10/6
ΑΛΜΑΡ	86	22301	προς Μπαγκόγκ 10/6	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Μορμουγκάο 20/5
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Μαυρίκιο 25/6	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	προς Φουτζέιρα 28/5
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	προς Μαυρίκιο 16/6	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	προς Ξηγκάγκ 18/5
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103	προς Κήλαγκ 19/6	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Τζουμπάιλ 23/6
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	προς Σλάγκεν 28/6	ΑΝΕΜΗ	78	9485	προς Αρίκα 6/6
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ	85	14283	α. Ν. Ορλεάνη 4/6	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	προς Μεξικό 26/6
ΑΛΦΑ ΣΚΑΥ	74	52459	προς Τουμπαράο 12/5	ΑΝΝΑ	81	30852	προς Κίνα 20/5
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731	προς Τουμπαράο 29/4	ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	83	35808	προς Πακιστάν 26/6

ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826A	ε. Αλεξάνδρεια 17/6	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XI (δ.)	59	1599	προς Κων/πολη 11/6
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡ	81	18648	ε. Σαλβαντόρ 18/6	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XIII (δ.)	67	1809	ε. Πειραιά 31/5
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	ε. Ρίο Γκράντε 26/6	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ XVI (δ.)	69	1561	προς Πειραιά 27/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	προς Σαγκάη 25/5	ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986	α. Ακαμπα 27/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Ν. Ορλεάνη 26/6	ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	προς Κίνα 26/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	α. Γκάλβεστον 22/6	ΒΕΝΙ (δ.)	76	89856	α. Λισσαβώνα 13/6
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913	ε. Σέμπου 16/6	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349	α. Μπιζέρτα 12/6
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	38059	ε. Παλάου Μπακούμ 26/6	ΒΗΤΑ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	76	13993	πρ. «Μαντράκι»
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792	προς Αρούμπα 13/6	ΒΙΒΗ Μ	78	1600	ε. Βηρυτό 20/6
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς Πασκάγκουλα 29/6	ΒΙΡΓΙΝΙΑ	81	36031	ε. Ιντσόν 7/5
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι.				ΒΙΤΑΛΙ	82	34510	προς Αγ. Ευστάθιο 14/6
ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000	προς Ιαπωνία 12/6	ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	προς Νάπολη 21/6
ΑΝΤΩΝΗΣ Π.	84	41726	προς Ταϊτσούγκ 30/5	ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589	ε. Πειραιά 21/6
ΑΠΑΝΕΜΟ (δ.)	75	42820	προς Σιγκαπούρη 28/5	ΒΟΡΗ	84	20009	ε. Νοβοροσίσκ 16/6
ΑΠΝΟΙΑ (δ.)	81	26408	προς Τζάνκσονβιλ 17/6	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑΙΟΝ	77	38484	προς Χιούστον 17/6	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	79	32607	προς Τζέντα 7/6
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	προς Ποχάγκ 20/5	ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19-16	ε. Σιγκαπούρη 26/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	13767	ε. Σιγκαπούρη 14/6
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	δ. Γιβραλτάρ 20/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Βαλέντσια 26/6
ΑΡΓΟΝΗΣΙ	77	19378	ε. Σαλβαντόρ 14/6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ			
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500	ε. Μπόταν Μπαϊή 29/6	ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Ρίο 16/6
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895	προς Σάφι 23/6	ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	75	122627	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Ουσικαπούνκι 13/5	ΓΙΟΥΝΙΤΥ VII	71	1982	ε. Μπρίντζι 17/6
ΑΡΗΣ	86	27012	α. Χόγκ Κόγκ 20/6	ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΙΝΤ	83	21200	επισκ. Πειραιά 31/5
ΑΡΗΤΗ	89	23459	ε. Σιγκαπούρη 26/6	ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Ντάρμπαν 17/6
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Ιαπωνία 10/4	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΑΔΕΛΑΙΔΑ	76	38724	προς Ιταλία 4/6
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	προς Καμπότζη 11/6	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	διάλυση Κίνα
ΑΡΙΩΝ	73	13633	μετ. «Athinais P.»	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	81	35687	μετ. «Γκόλντεν Γκλόου» (ε.)
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	μεταφορές Ρεθύμνου	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΙΡ	76	38724	α. Καζαμπλάνκα 11/6
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	προς Εσμερλάντας 9/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΑΡΚΑΣ	88	36309	προς Αίγυπτο 18/6	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Ορλεάνη 25/6
ΑΡΜΑ	81	9639	προς Πειραιά 22/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	προς Παναμά 8/6
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	65	1173	προς Νισυρο 26/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	προς Μεξικό 10/6
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς ΗΠΑ 28/3	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Ν. Ορλεάνη 26/6
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	μετ. «Belle» (κ.)	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291	ε. Ν. Υόρκη 19/6
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336	προς Σιγκαπούρη 19/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Πρίνς Ρούπερτ 22/6	ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	α. Χόγκ Κόγκ 25/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	67	1595	προς Ηράκλειο 6/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Σάντο Ντομίγκο 9/5
ΑΡΤΕΜΙΣ				ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Ορλεάνη 24/6
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Οράγγη 8/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Βαλτιμόρη 16/6
ΓΑΡΜΩΝ	84	22851	προς Σουραμπάγια 9/6	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	ε. Ν. Ορλεάνη 26/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	μετ. «Hidir Bay»	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	προς Ερεγλί 17/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Γκιζόν 14/6	ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Πούντα Καρντόν 13/6
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	προς Ιράκ 31/5	ΓΟΥΤΥΣ	93	38300	προς Ρότερνταμ 12/6
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837	προς Μαπούτο 21/6	ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Λισσαβώνα 20/6	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	ε. Κουινχουαγκντάο 3/6
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	77	56003	α. Αυγούστα 16/5	ΓΟΥΙΜΕΑ	84	34253	ε. Ρότερνταμ 9/6
ΑΣΤΗΡ	74	13363	προς Βρέστη 21/6	ΓΟΥΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	ε. Φρημάντλ 27/6
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285	ε. Σίνες 11/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Σαμαρίντα 29/5
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285	προς Γιοσού 8/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Κεηπτάουν 26/6
ΑΣΤΡΟ ΓΑΜΜΑ (δ.)	75	117285	προς Ερυθρά Θάλα 13/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451	προς Ρίγα 28/6
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Ρότερνταμ 29/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Κο-Σισάγκ 15/6
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	προς ΗΠΑ 17/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ	72	19426	μετ. «Lepanto Glory»
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Πρόβιντενς 12/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Κεηπτάουν 26/6
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	73	19922	προς Τενερίφη 24/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Πόρτ Κέλαγκ 15/6
ΑΤΕΝΙ	82	30325	δ. Κων/πολη 22/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Βομβάη 12/6
ΑΤΙ	68	35986	μετ. «Panama Queen»	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Σεμαράγκα 12/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339	προς Ράς Τανούρα 27/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	προς Σιγκαπούρη 21/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	προς Μπικούντο 1/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	προς Σιγκαπούρη 24/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	προς Ισπανία 16/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	προς Κουβέιτ 10/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	86	35954	προς Πόιντ Λίτζας 19/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς Καζαμπλάνκα 15/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	α. Σάν Λορέντζο 19/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	ε. Κέηπ Τάουν 21/6	ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς Ρότερνταμ 26/6
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Ν. Ορλεάνη 18/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΑΤΛΑΣ	77	11804	ε. Σιγκαπούρη 22/6	ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	ε. Γιούροπορτ 28/6
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Αμβέρσα 25/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Μίλφροντ Χάβεν 27/6
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	ε. Ραντέλ 16/6	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	προς Σιγκαπούρη 10/6
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙΟΝ	82	11987	προς Πειραιά 31/5	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 23/6
ΑΦΡΟΣ	70	18326	προς Βερακρούζ 18/6	ΓΡΕΒΕΝΟ	78	13823	πρ. «Hamit»
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716	ε. Σέτε 11/6	ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Αμβέρσα 28/6
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπ. Χομεινί 19/6	ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12688	προς Αλιβέρι 17/6	ΔΑΦΝΗ	84	35746	ε. Χάτσινχοχ 23/6
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 31/5	ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	α. Δακάρ 30/5

ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Κλαίπεδα 220/6
ΔΗΛΟΣ	70	8825	διάλυση Ινδία
ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601	ε. Φουτζέιρα 16/6
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς Βενεζουέλα 18/6
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	78	12238	προς Βικτόρια 15/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς Καοσιούγκ 26/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	προς Π. Νουάρ 26/6
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	προς Σίνες 10/6
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	34414	ε. Φουτζέιρα 29/6
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	α. Γιούροπορτ 14/6
ΔΙΟΝ (δ.)	84	22097	προς Γιβραλτάρ 21/6
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	προς Θεσσαλονίκη 18/6
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Βαρκελώνη 21/6
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΑ	76	37661	προς Πόιντ Λίζας 4/6
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Ν. Ορλεάνη 14/6
ΕΒΜΑΡ	76	16398	προς Σαλντάνα Μπαί 21/6
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	προς Φορκάντος 27/5
ΕΘΝΟΣ	77	16726	προς Κολομβία 26/5
ΕΙΡΗΝΗ	87	24536	προς Μπεκανκούρ 25/6
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282	ε. Ρίο Ιανέιρο 30/5
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	προς Ρεσίφ 21/6
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	94	53829	υπό ναυπήγηση
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	70	1595	ε. Πειραιά 22/6
ΕΙΡΗΝΗ Β.	78	46178	ε. Χόγκ Κόγκ 27/6
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	προς Στούρε 12/6
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ'	89	36800	α. Ν. Ορλεάνη 21/6
ΕΛΒΕΤΑ	76	10805	προς Κοτονού 28/5
ΕΛΕΝ	82	37811	α. Κεηπτάουν 28/5
ΕΛΕΝ Β. (δ.)	64	1927	στον Πειραιά (αποθήκη)
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667	μετ. «Ση Μακεδονία» (ε.)
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	προς Ντουμπάι 2/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085	προς Κόλπο ΗΠΑ 18/6
ΕΛΕΣΠΟΝΤ			
ΠΑΡΑΝΤΑΙΖ (δ.)	75	146263	προς Σαλντάνα Μπαί 24/4
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992	στο Λάγος 28/3
ΕΛΠΙΣ	71	9885	προς Σαγκάη 22/5
ΕΛΠΙΣ	84	37472	προς ΗΠΑ 28/5
ΕΜ. ΞΑΝΘΟΣ	83	19066	πρ. "Filipinas"
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Μομπιλί 13/6
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	προς Μπαγκόγκ 8/6
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Αμβέρσα 30/6
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	αργεί Πειραιά
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	α. Βενετία 19/5
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985	προς Αρούμπα 10/6
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140	αργεί Πειραιά
ΕΡΙΜΑΘΙΑ	76	12557	ε. Πειραιά 18/6
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	προς Ογουέντο 12/6
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Λίρκεν 28/5
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	προς Σιγκαπούρη 13/5
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	προς Βενεζουέλα 1/6
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	ε. Προγκρέσο 4/6
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	80	25728	ε. Κορούνα 10/6
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Γιοκοχάμα 6/6
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Μαλαισία 18/6
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Γιβραλτάρ 12/6
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	α. Σιγκαπούρη 11/6
ΖΑΝΤΕ (δ.)	75	132798	προς Σιγκαπούρη 24/6
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201	προς Πόντα ντα Μαδέιρα 21/6
ΖΗΝΩ	81	23100	προς Κολούμπια Ρίβερ 21/6
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	προς Σιγκαπούρη 22/6
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Γένοβα 26/6
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Ασντοντ 24/6
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	α. Χάιφα 23/6
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Χάιφα 22/6
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Κήλαγκα 19/6
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	προς Κίγκστον 12/6
ΖΙΝΙ	76	11348	προς Νάντη 27/6
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973	προς Σαντιάγο 30/5
ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Βανκούβερ 7/6
ΗΡΩ	76	1712	προς Πόρτσμουθ 8/6
ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	81	16700	α. Λ. Τσάρλς 14/6
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	προς Αρζίου 19/6

ΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Χάμπτον 22/6
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (μ.)	68	12660	ε. Σελάτα 5/6
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	ε. Σιμίζου 26/6
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	ε. Ακαγιούτλα 3/6
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	προς Ντουάλα 14/5
ΘΕΛΗΣΙΣ	79	89-5	προς Ααρχους 21/6
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	προς Πόρτ Γουώλκοτ 28/5
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	83	22076	προς Βιζακαπαντάμ 23/6
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	μετ. «Asian Fortune»
ΘΕΤΙΣ	93	38891	προς Απώ Ανατολή 9/6
ΙΚΑΡΙΑ (δ)	77	125249	προς Τζέμπελ Αλι 22/5
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	α. Ωγκνίς 17/6
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Λιβύη 21/6
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	προς π. Ορινόκο 4/6
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	84	23646	προς Δεμεράρα 20/6
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	προς Φρεντερίτσια 30/6
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	προς Τζέντα 31/5
ΙΟΝΙΚΟΣ (δ.)	81	70853	ε. Σίδνευ 27/6
ΙΟΣ	85	34400	ε. Πόρτ Αλφρεντ 17/6
ΙΡΕΝΕΣ ΒΙΖΙΟΝ	82	76055	προς Τής 15/6
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	76	132107	α. Σάν Νίκολας Μπ. 16/5
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647	προς Πειραιά 16/6
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	ε. Σάν Λορέντζο 17/6
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	72	12893	προς Ασσάμπ 10/6
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	προς Κίνα 13/5
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	ε. Φουκουγιάμα 23/6
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	ε. Οδησσό 17/6
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	προς Ντάρμπαμ 23/6
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	81	33471	α. Ρίο Ιανέιρο 22/6
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Μαντράς 18/6
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	επισκ. Σετουμπάλ 13/6
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	προς Κόλπο ΗΠΑ 17/6
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611	ε. Μόντρεαλ 27/6
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	ε. Ρίο Γκράντε 21/6
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Κίνα 12/6
ΚΑΛΜΑ	81	19483	προς Καοσιούγκ 21/6
ΚΑΝΑΝΤΑ ΕΞΠΡΕΣ	70	28896	προς Χιούστον 16/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	προς Κόλπο ΗΠΑ 1/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	α. Τζουαίμα Τέρμ. 18/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	προς Ισπανία 14/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Ιαπωνία 5/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	ε. Τζουαίμα Τέρμ. 23/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	προς Λούπ Τέρμ. 9/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	83	21308	προς Σιγκαπούρη 11/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ (δ.)	76	207987	α. Λούπ Τέρμ. 22/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΙΩΤΗΣ (δ.)	77	196334	ε. Χάργκ 16/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60849	ε. Σάν Λορέντζο 18/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Ν. Ορλεάνη 17/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	94	25197	προς Ν. Κορέα 19/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	75	26302	προς Παραντίπ 23/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ	76	128161	προς Περισκό 25/6
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	προς Καοσιούγκ 9/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	προς Βαρκελώνη 26/6
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	78	20328	προς Ταιβάν 23/5
ΚΑΡΑΙΜΠ	78	27366	προς Σάντα Μάρτα 26/6
ΚΑΡΓΚΟ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	21815	πρ. "Lode"
ΚΑΡΓΚΟ ΕΝΤΟΥΡΑΝΣ	78	24941	προς Χάλμσταντ 28/6
ΚΑΡΓΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	ε. Ντάρμπαμ 17/6
ΚΑΡΓΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	20328	α. Βικτόρια 17/6
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087	προς Σιγκαπούρη 26/6
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	προς Βαρκελώνη 22/6
ΚΑΡΙΜΠΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	76	27971	ε. Φέλιξτοου 30/6
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	προς Αλγερία 18/6
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Μπουσάν 24/6
ΚΑΡΟΛΑΙΝ (δ.)	75	158475	προς Φουτζέιρα 27/7
ΚΑΡΟΣ	67	12702	διάλυση Ινδία
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Βαλέντσια 14/6
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Ν. Κορέα 23/6
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	προς Σιγκαπούρη 10/6
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	91	29900	προς Αρούμπα 15/6

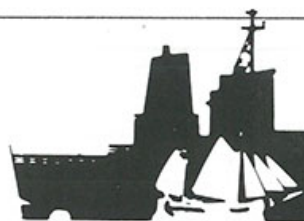
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315	προς Ν. Γουέστμινστερ 20/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	78	10245	προς Ντουάλα 15/6
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Γκρήνοκ 21/6
ΚΕΑ	69	18431	διαγράφεται
ΚΕΙΚΟ (δ.)	76	48130	προς Κάλμπα 2/6
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	προς Αγκόλα 27/6
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352	α. Τέξας Σίτυ 15/5
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475	προς Μίνα αλ Αχμάντι 27/6
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	στο Μπέλλ Μπαί 22/6
ΚΛΕΛΙΑΣ ΛΑΚ	81	68619	προς Πόρτο Μπολιβάρ 21/6
ΚΛΕΩΝ	76	59319	ε. Παράναγους 10/6
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	19989	προς Ρότερνταμ 8/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069	προς Ιαπωνία 19/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ	86	10765	προς Γκνάνσκ 26/6
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	προς Ινδονησία 28/6
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	ε. Ν. Ορλεάνη 24/6
ΚΟΛΜΑΡ (δ.)	87	24584	προς Σακάντε 25/6
ΚΟΜΕΤ	78	14374	ε. Κολόμπο 24/6
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	προς Φλάσσινγκ 31/5
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	α. Γκνάνσκ 21/6
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Γένοβα 14/6
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΟΝΗΡ	68	22836	α. Βανκούβερ 12/6
ΚΟΝΚΑΡ ΣΤΑΡ	85	36584	ε. Γκνάνσκ 25/6
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	προς Αγγλία 20/6
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	ε. Τζουεπάι 18/6
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	ε. Πειραιά 13/5
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	15525	προς Μαλαισία 10/6
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Αμβέρσα 25/6
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	α. Μπέιρα 18/5
ΚΡΕΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	15528	α. Ροζάριο 18/6
ΚΡΕΩΝ	70	18164	ε. Ρίο Γκράντε 20/6
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	προς Φατέχ Τέρμ. 28/6
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Αρούμπα 17/6
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.)	75	60406	α. Φός 23/6
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Ρίο Ιανέιρ 25/6
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Αγ. Θεοδώρους 19/6
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506	α. Δουνκέρκη 20/6
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	προς Ιταλία 23/6
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	14	14926	προς Θεσσαλονίκη 21/6
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	προς Βενεζουέλα 22/6
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Τουάπσε 26/6
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24900	ε. Πόρτ ντέ ΜΠούκ 23/6
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Ν. Υόρκη 17/6
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	42470	προς Τζέντα 23/3
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	προς Γένοβα 15/6
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	ε. Νοβοροσίσκ 20/6
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	προς Ιταλία 25/6
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	προς Αρούμπα 14/6
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ε. Αμστερνταμ 30/6
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882	προς Ουλσάν 30/5
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Μανζανίλο 14/6
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	α. Φιλαδέλφεια 10/6
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	προς Σετουμπάλ 21/6
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Σιράχα 21/6
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	προς Κίνα 15/6
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Γιβραλτάρ 15/6
ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	86	3722	προς Σαλέρνο 24/6
ΛΑΚΩΝ	69	8825	α. Γκουάνζου 29/7/93
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623	προς Αλιβέρι 22/6
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Γκάνδη 15/6
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	προς Εκουαδόρ 23/5
ΛΑΡΡΥ Α.	72	16306	προς Μουρμάνσκ 14/5
ΛΕΙΖΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867	προς Κίγκστον 27/6
ΛΕΝΙ (δ.)	81	11096	προς Τρινιτάδ 15/6
ΛΕΟΠΟΛΔΟΣ Α.Δ.	82	42092	μετ. «Ιωάννης» (ε.)
ΛΕΩΝ	73	70931	α. Γιβραλτάρ 11/6
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Μπουσάν 26/6
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	προς Μπρισμαπία 22/6
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Παράναγους 21/6
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	προς Γιαντάι 21/6

ΛΙΚΑ	76	61615	δ. Ντόβερ 8/6
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	68	9505	ε. Πειραιά 22/6
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	μετ. "Cenk III"
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	διαγράφεται
ΛΟΥΚΑΣ Η.	81	11631	μετ. "Wrestler 1" (π.)
ΛΟΥΡΟΣ (δ.)	80	30914	α. Χιούστον 24/6
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. Ορλεάνη 19/6
ΛΥΔΙ	70	14878	προς Ντουμάι 14/6
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	α. Ακαμπα 16/6
ΛΥΤΡΩΤΗΣ	81	33343	ε. Γιβραλτάρ 27/6
ΜΑΑΣΛΟΤ Α. (δ.)	82	24755	α. Χιούστον 13/6
ΜΑΑΣΤΑΝΤ Α. (δ.)	83	24794	προς Αμουά Μπαί 20/6
ΜΑΑΣΤΡΟΥΜ Α. (δ.)	83	24794	προς Ν. Μαγκαλόρ 15/6
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς Αλεξανδρεία 8/6
ΜΑΓΙΟΡ	86	13688	ε. Γιοκοχάμα 29/6
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991	προς Αλτζεσίρας 23/6
ΜΑΕΡΣΚ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	71	20325	προς Μπρισμαπία 26/6
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	προς Κλαϊπέδα 27/6
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Μπιμπό 26/6
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	προς Μανασού 12/5
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Νάπολη 22/6
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	προς Χοντίντα 16/5
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	προς Οδησσό 25/6
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	προς Βαλέντσια 20/6
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848	προς Σούδα 17/6
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517	ε. Κισαράζου 21/6
ΜΑΝΑ	77	30263	προς Ταυλάνδη 21/6
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	προς Κίνα 28/4
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Καράτσι 16/6
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	α. Ασντον 19/6
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	προς Αρούμπα 15/6
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	μετ. "Mando" (μ.)
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Χακάτα 16/6
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032	ε. Μπαντάρ Αμπάς 17/6
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Αδελαΐδα 28/6
ΜΑΡΙΑ	81	29761	α. Βιτόρια 15/6
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	159938	ε. Ντητρόιτ 22/6
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	προς Μπουσάν 13/6
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	α. Κεηπτάουν 16/6
ΜΑΡΙΑΝΑ VII (δ.)	75	68411	μεταφορές Ερυθράς Θάλ.
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890	στη Ν. Παλμίρα 25/6
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	προς Τουάπσε 22/6
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	προς Κίλαγκ 27/5
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	προς Βραζιλία 3/6
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Κίνα 27/6
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	προς Γκλάντστον 8/6
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	340759	προς Σόο Σεμασιό 20/6
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	προς Βραζιλία 9/6
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599	προς Μουδανιά 21/6
ΜΑΡΚ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	προς Ασπρα Σπίτια 20/6
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	διάλυση Ινδία
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	προς Σεπετίμα 29/5
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082	επισκ. Ριγίκα 16/6
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Χόγκ Κόγκ 10/6
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	προς Μπαλμπόα 14/6
ΜΑΡΝΙΚ	77	9136	μετ. «Βικτόριους» (ε.)
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Ταϊτσούγκ 4/6
ΜΑΡΩ Α.	85	25000	ε. Νικόσια 21/6
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Παράναγους 21/6
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916	προς Κίνα 16/6
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	81	30738	ε. Φερρόλ 27/6
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308	ε. Νοβοροσίσκ 14/6
ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Ρίο Γκράντε 23/6
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	α. Αγ. Πετρούπολη 16/6
ΜΕΝΗΤΕΣ	81	30826	ε. Τσίμπα 28/6
ΜΕΝΤΙΤΕΡ. ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	προς Άνναμπα 18/6
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	προς Ν. Αμερική 22/6
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620	ε. Γκάλβεστον 6/5
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797	στη Φουτζεϊρα (αποθήκη)
ΜΗΛΟΣ	84	28100	προς Ινδονησία 13/6
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Ζανζιβάγκ 3/6
ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΕΡ	71	1598	α. Σαβάνα 11/6
ΜΙΝΙ ΛΑΙΟΝΕΣ	72	1563	α. Πόρτ Αρθουρ 16/6
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Ορλεάνη 9/6

MINI ΛΑΠ	70	1592	α. Ν. Ορλεάνη 22/6
MINI ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Χιούστον 22/6
MINI ΛΕΙΜΠΟΡ	71	1557	αργεί Πειραιά
MINI ΛΕΙΣ	69	1570	επωλήθη αλλοδαπούς
MINI ΛΗ	71	1563	αργεί Πειραιά
MINI ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ν. Ορλεάνη 20/6
MINI ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. Ορλεάνη 18/6
MINI ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	προς Ν. Νικερί 16/6
MINI ΛΙΝΚ	71	1592	προς Ν. Ορλεάνη 25/6
MINI ΛΟΟΥΦ	71	1563	προς Μεξικό 15/6
MINI ΛΟΡΥ	71	1598	προς Σάν Λορέντζο 10/6
MINI ΛΟΤ	71	1584	α. Ν. Ορλεάνη 10/6
MINI ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Χιούστον 8/6
MINI ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ν. Ορλεάνη 11/6
MINI ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ν. Ορλεάνη 11/6
MINI ΛΥΜΦ	75	1587	προς Π. Κόμφορτ 3/6
MINI ΛΩΝΤ	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	προς Γκουάνα 29/5
MINΩΣ	75	2808	ε. Τζέντα 3/6
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	προς Λίβανο 16/6
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Κεμπέκ 19/6
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Χιούστον 22/6
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	προς Σάντος 24/6
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	προς Πόρτ Κέλαγκ 28/6
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	προς Ν. ταλιάν 5/6
MONTANA (δ.)	78	64426	πρ. "Status"
ΜΟΝΤΕΓΚΟ (δ.)	76	60937	προς Ράς Τανούρα 17/6
ΜΟΝΤΕΡΕΥ	74	42825	προς Πράια Μόλε 20/6
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	ε. Ραβέννα 22/6
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874	προς Κουβέιτ 28/6
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	προς Κό Σισάγκ 7/6
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282	δ. Ντόβερ 9/6
ΜΠΕΡΝΑΝΤΕΤ Τ.	81	30738	ε. Σιγκαπούρη 24/6
ΜΠΕΤΑ ΛΑΚ	76	13524	α. Νουακτσότ 6/5
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963	ε. Πειραιά 10/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Δουνκέρκη 28/6
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	προς Προγκρέσο 17/6
ΜΣΚ ΤΖΙΟΥΛΙΑ	70	16670	προς Βερακρούζ 23/6
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	α. Μαρίν 23/6
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Αμπου Ντάμπι 15/6
ΝΑΝΗ	78	14651	προς Αρούμπα 20/6
ΝΑΞΟΣ	70	9865	διαγράφεται
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	ε. Σαν Πέντρο 13/6
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	προς Φουτζέιρα 23/6
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	προς Καβάλλα 15/6
ΝΕΑ ΔΟΞΑ	84	17882	α. Ν. Ορλεάνη 22/6
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Γερμανία 11/6
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Νιούκαστλ 17/6
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Τέξας Σίτυ 20/6
ΝΕΔΗ	81	19425	α. Μπιλμπάο 6/6
ΝΕΝΑ	74	39866	προς Μπ. Αίρες 14/6
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121	ε. Σιγκαπούρη 24/6
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΙΛΑ	78	14123	προς Μπ. Αίρες 20/6
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΤΡΑΣ	78	10186	προς Σ. Άννα Μπαίη 21/6
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΡΣΕΙΓ	78	10186	προς Μπελέμ 14/6
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΥ	67	1598	προς Ιλιτσέβσκ 26/6
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Σάν Νικόλας 12/6
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	75	64738	δ. Γιβραλτάρ 22/6
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Πειραιά 22/6
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	επισκ. Πειραιά 3/6
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	ε. Λά Σκίρα 20/6
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577	α. Τεργέστη 25/6
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44698	προς Ταρτούζ 22/6
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Τεργέστη 10/6
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	προς Αυγούστα 26/6
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	α. Βενετία 12/6
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.)	78	40894	α. Γιούροπορτ 26/6
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894	προς Μεσόγειο 15/6
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Αμβέρσα 28/6
ΝΙΚΗ (δ.)	77	654105	προς ΗΠΑ 24/5
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	ε. Σάουθγουέστ Πασ. 17/6
ΝΙΚΟΛΑΣ	86	24843	προς Μουρμάνσκ 3/6
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	α. Λέικ Τσάρλς 21/6
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Πράια Μόλε 18/6

ΝΟΡΘ ΒΑΙΣΚΑΝΟΥΝΤΕΣ	83	40300	προς Ιαπωνία 28/5
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	προς Κασσιούγκ 6/6
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ	86	36600	προς Γιοκοχάμα 19/6
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	προς Βανκούβερ 25/6
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	ε. Χόγκ Κόγκ 27/6
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. Γκάνδη 20/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Λ. Τσάρλς 4/6
ΝΤΕΙΜ Μ.	72	6987	αργεί Πειραιά
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926	α. Τέμα 16/6
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	προς Θέουτα 17/6
ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35428	προς Σ. Φραντσέσκο 16/6
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	ε. Ρίο Ιανέιρο 14/6
ΝΤΟΡΑ	83	22751	πρ. «Δόρυ»
ΟΔΥΣΣΕΑΣ	71	15547	ε. Αμβέρσα 27/6
ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	12164	προς Γιούπορτο 12/6
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17365	ε. Ιμμιγκχαμ 28/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	86	35600	προς Σάντος 15/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	προς Αμβούργο 12/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑΥ	86	35600	προς Κάρτσι 3/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	προς Γιοκοχάμα 14/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	προς Βανκούβερ 27/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234	προς Λούπη Τέρμ. 28/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	προς Ιαπωνία 12/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	ε. Σιγκαπούρη 22/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	ε. Τόκυο 26/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ	84	17879	α. Βανκούβερ 25/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	προς Ιμμιγκχαμ 14/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	προς Σιγκαγκ 25/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900	α. Χάργκ 8/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	προς Ολλανδία 28/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	προς Πόρτλαντ 27/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	προς Κόλπο ΗΠΑ 14/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΟΝΣΟΡ (δ.)	94	52196	προς Μίνα αλ Αχμάντι 17/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	προς Νταλιάν 9/6
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	προς Κολομβία 23/6
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	12243	προς Φιλιππίνες 6/6
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	προς Τζέντα 20/6
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	προς Πειραιά 24/6
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	23646	προς Ν. Ορλεάνη 15/6
ΟΣΕΑΝΟΣ	93	38891	προς Ουλσάν 1/6
ΟΣΤΡΑΚΟ	81	68619	ε. Μιούγκα 16/6
ΟΥΑΙΤ ΟΠΑΛ	77	13684	προς Σ. Πέντο 25/5
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214	ε. Ν. Γουέσμινστερ 28/6
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	ε. Τζιμπουτί 29/5
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΙΟΣ	80	9835	ε. Μαντράς 25/6
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	προς Παρανάγουα 26/6
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	προς Μπαράγκουίλα 12/6
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	επισκ. Πειραιά 18/4
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738	προς Κό Σισάγκ 23/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	351227	προς Πόρτ Αλφρεντ 12/6
ΠΑΝΔΑΣΙΑ	82	34395	ε. Τσιτσουγκ 31/5
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	προς Μπρίστολ 29/6
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	ε. Μόντρεαλ 26/6
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Πόιντ Σέντραλ 25/5
ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΟΣ	83	36768	ε. Πόρτ Αρθουρ 18/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	83	22076	ε. Ν. Ορλεάνη 23/6
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447	ε. Νάρβικ 26/6
ΠΑΞΟΙ	78	12518	προς Ν. Αφρική 17/6
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	87	27333	ε. Χιούστον 24/6
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792	προς Χιούστον 14/6
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II.	77	15460	προς Ιαπωνία 19/5
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	προς Κνα 15/5
ΠΑΡΗΣ II. (δ.)	80	42236	προς Λειξόες 22/6
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	επισκ. Πειραιά 18/4
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	προς Φουτζέιρα 24/6
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	προς Γκότεμπουργκ 27/6
ΠΑΡΟΣ (δ.)	69	1971	ε. Πειραιά 28/6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	μετ. "Prosperity"
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	10274	προς Μπαγκόγκ 28/5
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	προς Ρίο Γκράντε 22/5
ΠΑΤΡΟΣ	72	16406	προς Β. Βενεζουέλα 11/6
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Λούπη Τέρμ. 3/6

ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Ραντέλ 13/6	ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003	προς Μορμουγκάο 13/6
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102	ε. Τζακάρτα 13/6	ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938	προς Ταιβάν 4/6
ΠΕΛΑΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599	προς Πειραιά 20/6	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	προς Λάζαρο Γκαρντένας 20/5
ΠΕΛΑΜΠΟΞΕΡ	70	1599	προς Πειραιά 25/6	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937	προς Ντουμπί 21/6
ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	1270	προς Πειραιά 28/6	ΣΑΝ Π.	81	35522	προς Σιγκαπούρη 7/6
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2915	α. Αλεξάνδρεια 22/6	ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005	προς Αργεντινή 21/6
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4096	προς Σμύρνη 20/6	ΣΑΝ ΤΖΙΟΒΑΝΙ (δ.)	87	8002	προς Τομπάγκο 10/6
ΠΕΛΦΛΑΙΕΡ	82	2477	προς Πειραιά 23/6	ΣΑΝΝΥ	77	3482	προς Δουνκέρκη 25/6
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050	προς Θεσσαλονίκη 25/6	ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	ε. Μίλφροντ Χάβεν 29/6
ΠΕΡΑ	84	6483	προς Γουάρι 3/6	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	προς Ρότερνταμ 30/6
ΠΕΤΡΑ	81	35921	προς κουκντάο 15/6	ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	ε. Βρέμη 15/6
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	προς Κριστομπάλ 14/6	ΣΑΡΑΛΑ	77	15533	προς Ξιαμέν 8/6
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Σιγκάγκ 24/6	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	προς Σάντος 15/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά	ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633	προς Στούρε 25/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά	ΣΕΡΕΝΟ (δ.)	83	52429	προς Βενεζουέλα 18/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά	ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	9448	προς Θεσσαλονίκη 19/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81348	ε. Πειραιά 7/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	προς Αμφιλοχία 21/6
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	προς Ν. Κορέα 21/6	ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	προς Κουγκντάο 9/6
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Βλαδιβοστόκ 10/5	ΣΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	8376	προς Τζάκσονβιλ 25/6
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	προς Λουλέα 11/6	ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	76	8376	ε. Τζάκσονβιλ 10/6
ΠΙΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Γιοκοχάμα 2/6	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	α. Αλεξάνδρεια 24/6
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607	ε. Βαρκελώνη 20/6	ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	προς Μπαγκκόκ 9/5
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	προς Νουέβα Παλμίρα 12/5	ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	αργεί Πειραιά
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076	προς Βενεζουέλα 4/6	ΣΗΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Αμβέρσα 27/6
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	ε. Σάντος 8/6	ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	27970	ε. Φόρ 23/6
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	70	16670	προς Τσάρλεστον 20/6	ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776	προς Ιαπωνία 11/6
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	α. Μασσαλία 23/6	ΣΙΕΡΡΑ ΕΞΠΡΕΣ	77	27970	προς Αστερνταμ 21/6
ΠΟΛΙΣ	72	12964	ε. Λά Γκουαίρα 1/6	ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	ε. Χιούστον 25/6
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	11498	προς Χαμίλτον 22/6	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	προς Νακόντκα 1/3
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	προς Ναγκόγια 26/6	ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	προς Μομπάσα 30/6
ΠΟΛΥΚΡΑΤΗΣ	76	11498	προς Πόρσγκρουπ 8/6	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222	επισκ. Ντουμπί 26/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	προς Μπετζάγια 11/6	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567	στην Κωνσταντίνα 21/6
ΠΟΠΗ	73	19564	προς Βενεζουέλα 27/5	ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792	ναυπηγείται Κέρτς
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)	ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991	προς Χώρ Φακάν 17/3
ΠΡΑΙΜ ΒΕΛΒΕΤ	80	999	προς Κων/πολη 26/6	ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342	προς Γιάνμπου 6/6
ΠΡΑΙΜ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ II	81	1599	ε. Δαμιέττα 29/6	ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34485	προς Γκλενσάντα 23/6
ΠΡΑΙΜ ΒΙΟΥ	79	1599	προς Πειραιά 28/6	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	προς ΗΠΑ 27/6
ΠΡΑΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Σουραμπάγια 19/6	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39365	προς Φουτζέιρα 20/6
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ Γ.	88	36986	προς Ιαπωνία 14/6	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	ε. Ν. Ορλεάνη 19/6
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	ε. Γιβραλτάρ 1/6	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510	προς Σάν Νικόλας
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	ε. Κοξίν 19/6	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	προς Γιβραλτάρ 15/6
ΠΡΙΜΑΡ (δ.)	88	25368	προς Ιαπωνία 17/6	ΣΤΑΡ ΑΝΤΑΡΕΣ	84	24750	προς Αμαμαπάρε 3/6
ΠΡΟΣΠΛΑΘΕΙΑ	70	9865	προς Σιγκαπούρη 8/6	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	84	20276	πρ. "Star Orchid"
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.				ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	ε. Χαλδία 10/6
Λ. (δ.)	87	27333	α. Χιούστον 16/6	ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271	α. Λός Αντζελες 5/6
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Βόλο 18/6	ΣΤΑΡ ΣΕΙΡΙΟΣ	85	22403	προς Ωκλαντ 16/6
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	προς Θεσσαλονίκη 21/6	ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285	α. Λέγκχορν 6/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ (δ.)	77	18325	προς Πειραιά 26/6	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Λέ Χάβρη 23/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 2 (μ.)	79	32023	επισκ. Πειραιά 17/5	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	προς Μπ. Αιρες 11/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 3. (δ.)	78	60016	α. Τεργέστη 20/6	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	προς Μπωμόντ 25/6
ΡΑΦΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας	ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145	προς Βομβάη 3/6
ΡΕΑ	78	16726	προς Μαρόκιο 26/6	ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111	ε. Δακάρ 16/6
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Κάντλα 9/6	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	α. Ν. Ορλεάνη 18/6
ΡΕΞ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	77	33200	ε. Μορμουγκάο 15/6	ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	α. Βανκούβερ 16/5
ΡΗΛΙΑΝΤ	77	9774	προς Μοντεβιδέο 14/6	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089	α. Βανκούβερ 23/6
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Πειραιά 11/6	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	προς ΗΠΑ 14/6
ΡΟΔΟΣ	77	70282	προς Νάρβικ 29/6	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	προς Μαλαισία 28/6
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς Βραζιλία 21/6	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Πειραιά 28/5
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	προς Τζακάρτα 21/6	ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΡΟ ΕΛΕΥΣΙΣ	76	2651	μετ. «Ελευσίς» (ε.)	ΤΖΙΝΙ	77	14638	ε. Μπουεναβεντούρα 5/6
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	προς Χαλκίδα 10/6	ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	προς Δαμιέττα 26/6
ΡΟΥΜΠΥ	76	15532	α. Ν. Ορλεάνη 26/6	ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής
ΣΑΒΟΙ (δ.)	74	60930	ε. Ατζεσίρας 11/6	ΤΖΩΡΤΖ	84	41726	προς Τερνεουζέν 28/6
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	προς Τσίμα 21/6	ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	προς Αγγλία 11/6
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	προς Χαλδία 30/5	ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	προς Αμπιτζνα 27/5
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ε. Φόρ 9/6	ΤΙΓΡΙΣ	73	67904	προς Μππειλούν 22/6
ΣΑΜΟΣ	74	13633	ε. Βομβάη 26/5	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	προς Ράς Τανούρα 21/6
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Σάντος 22/6	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΣΑΜΤΖΩΝ ΣΠΙΡΙΤ	94	38300	προς Σεπετίμα 18/6	ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563	προς Αρούμα 24/6
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	προς Σεμαράγκα 12/6	ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101	προς Κόρκ 9/6
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Κήλαγκ 27/5	ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101	ε. Τεργέστη 27/6
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003	προς Γκίλογκ 18/6	ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	ε. Ν. Ορλεάνη 26/6



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 Ρόττερταμ 6/5
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401	α. Ν. Ορλεάνη 15/4	ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765	προς Κίγκστον 21/4
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.)	69	28717	προς Βενεζουέλα 7/5	ΑΚΤΗ (κ.)	71	21620	α. Ν. Ορλεάνη 15/5
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	69	28717	προς Ρόττερταμ 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
ΑΓΙΞ (κ.)	71	73652	προς Δανία 29/4	ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	προς Ντάρμπαν 30/4
ΑΓΙΑ ΟΛΓΑ (δ.μ.)	72	15285	πρ. «Στηντρενίερ II	ΑΛΒΙΒ (κ.)	77	8976	προς Αλγερία 29/3
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (μ.)	82	20468	α. Τζόρφ Λασφάρ 5/5	ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134	προς Μινάμα 15/4
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ (π.)	72	14777	προς Μπουεναβεντούρα 11/5	ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	προς Αιμούα Μπαί 23/4
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Σιγκαούρη 10/5	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	ε. Σχέσιν 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 Ουλσόν 3/4
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	ε. Σαλβανόρ 4/3	ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Ταιτσουγκ 10/5
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (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 Κασσιόυγκ 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 Ταβόου 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. Ρόττερταμ 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 Σάιτ 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 Κάντλα 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»
ΑΙΡΗΣ 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 Μεροσίνι 15/5
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023	ε. Χιούστον 12/5	ΑΝΝΑ Α. (ΑΒ)	71	14500	υπέστειλε σημαία Μάλτας
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710	προς Βραζιλία 25/4	ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	προς Ιλιτσέβσκ 10/5
ΑΙΤΖΙΑΝ 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. Ασντον 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

ΤΟΓΙΑΖ	85	28000	προς Μπατάγκας 3/6
ΤΟΓΙΑΖ	77	15284	ε. Μπουσάν 13/6
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	3620	προς Ταρτού 27/6
ΤΡΑΙΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Μόντρεαλ 25/6
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	81	16500	ε. Χιούστον 22/6
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΙΛΑΝΤ	74	13639	ε. Ρίγα 19/6
ΤΡΙΑΣ	70	13363	ε. Ρίο Γκράντε 25/6
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11283	α. Ν. Ορλεάνη 13/6
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	προς Λεμεσό 11/6
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	προς Μπαγκόγκ 16/6
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Χόγκ Κόγκ 26/6
ΤΣΟΓΙΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	α. Σιγκαπούρη 25/6
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	α. Ασντοντ 21/6
ΥΔΡΑ	75	93108	προς Κίνα 25/2
ΥΔΡΟΥΣΑ	77	92186	προς Κιούρε 5/5
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Ηράκλειο 19/6
ΥΡΙΑ	77	14990	ε. Μανίλα 25/6
ΦΑΕΘΩΝ	84	25956	προ Κασιούγκ 30/5
ΦΑΙΑΞ	76	56192	προς Τουμπάρσος 6/6
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	ε. Ν. Ορλεάνη 25/6
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	προς Πιομπίνιο 14/6
ΦΑΝΗ - ANNA	73	15162	προ Κορονέλ 3/6
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	231233	α. Ν. Ορλεάνη 20/6
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	128555	προς Ράς Τανούρα 3/6
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	προς Κάντλα 30/6
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	προς Μπάγια Γκράντε 12/6
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	προς Περσικό 18/6
ΦΕΡΕΝΙΚΗ	77	11070	α. Μανίλα 24/6
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	ε. Γιουροπόρτ 26/6
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217	προς Σαγάκα 24/6
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	ε. Σασέμπο 16/6
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	στο Βανκούβερ 26/6
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	ε. Βανκούβερ 28/6
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	προς Πειραιά 18/6
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	2960	ε. Μονφαλκόνε 8/4
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	προς Φρήπορτ 6/6
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	προς Αρούμπα 13/6
ΦΛΑΒΙΑ	85	34626	προς Ταιτσούγκ 13/5
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	προς Κεμπέκ 26/6
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΙΛΙΑΜΣ	62	19974	προς Τουρκία 27/6
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	72	62879	προς Ν. Αμερική 25/6
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	προς Αίγυπτο 23/6

ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611	προς Κοπερ 17/6
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Μπαγκόγκ 5/6
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	προς Κίνα 21/6
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ	73	62233	προς Αμστερνταμ 20/6
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	ε. Σάντος 22/6
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928	ε. Τσιότζα 24/6
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΛΑΙΕΡ	78	31368	προς Κίνα 26/6
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	προς Σουγκ. Πακνίκ 24/6
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	προς Γιόσου 1/6
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Σαβάννα 26/6
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	ε. Νοβοροσίσκ 18/6
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	προς ΗΠΑ 29/5
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65695	προς Βραζιλία 6/5
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	ε. Κεητάουν 30/5
ΦΟΡΟΥΜ ΑΙΛΑΝΤ	76	18933	προς Σιγκαπούρη 12/6
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	προς Κόλπο ΗΠΑ 3/6
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	προς Χόγκ Κόγκ 14/5
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	προς Τσίμπα 26/6
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368	α. Πλάου Μπακόμ 13/6
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Κοπερ 19/5
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	προς Γιάνμπου 12/6
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	α. Λέ Χάβρη 10/5
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Μπ. Αμπάς 12/6
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	προς Χώρ Φακάν 11/5
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Νοβοροσίσκ 25/5
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	ε. Πάτρα 18/6
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	προς Ιταλία 13/6
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313	δ. Γιβραλτάρ 18/6
ΧΙΟΣ (δ.)	93	157213	προς Σίντι Κερί 23/6
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948	ε. Χοντίντα 1/6
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	διάλυση Ινδία
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500	προς Αφρική 26/4
ΧΛΟΗ	82	36302	προς Ιαπωνία 14/6
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	προς Ιντσόν 18/6
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Ορλεάνη 24/6
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	94	38300	α. Ρίτσαρντς Μπάη 7/6
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	στον Περσικό (αποθήκη)
ΧΡΥΣΗ (δ.)	79	26973	προς Μπατάγκας 19/6
ΧΩΚ (δ.)	79	26973	α. Χιούστον 19/5
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	ε. Μπαρμπάντος 20/6
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	προς Λονδίνο 27/5
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	ε. Νταμμάμ 9/6



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

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

ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΩΝΥ (δ.π.)	86	8997	προς Λιβύνη 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	προς 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. Φώλεν 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. Κωατζακόλκος 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 Ρόττερνταμ 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	ΕΝΤΕΡΠΙΡΑΙΣ ΣΚΑΥ	68	35487	μετ. "Enterprise R." (παν.)
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Μαλμπόρα 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 Ρόττερνταμ 20/4	ΕΠΙΟΣ (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. Ραμιάλλο 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 Ντάρμπαμ 12/5	ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	ε. Μπαγκκόγκ 5/5
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	αργεί Πειραιά	ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπχ.)	72	31814	προς Αργεντινή 13/5
				ΕΣΤΡΕΛΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	αργεί Ντάρμπαμ
				ΕΤΟΥΑΛ (κ.)	90	12450	α. Μπαγκκόγκ 6/4
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Ιντσόν 19/4	ΕΥΑ (μ.)	74	20589	πρ. "Bratislava"
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	προς Νιγηρία 15/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598	προς Ιταλία 27/4
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	α. Χιούστον 4/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	προς Ιταλία 10/5
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	προς Νιγηρία 7/8/93	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	προς Τρίπολη 7/5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	76	7049	προς Εμτνεν 30/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	εγκαταλείφθηκε Σόγιο 20/1/93
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. (μ.)	69	8984	ε. Κωνσταντίνα 27/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	ε. Λίβερπουλ 8/5
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	ε. Πειραιά 9/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Ν. Ορλεάνη 13/5
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	προς Μαλαισία 22/3	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. (κ.)	80	18534	προς Αβάνα 16/4
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	προς Χιλή 23/4	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	α. Λέ Χάβρη 15/5
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817	προς Χοντίντα 21/4	ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	ε. Ρουέν 4/5
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	προς ΗΠΑ 9/5	ΕΥΒΟΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	προς Υεμένη 17/5
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	προς Αλγερία 10/5	ΕΥΓΕΝΙΑ Δ. (κ.)	77	19866	προς Καθασάκι 23/4
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	72	19107	ε. Αμβέρσα 14/5	ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030	προς Λά Γκουαίρα 28/4
ΔΣΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834	προς Ξιγκάγκ 30/3	ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	ε. Ν. Ορλεάνη 17/5
ΔΣ ΠΑΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	προς Πόρτ Αρθουρ 13/5	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 14/5
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	1187	προς Μανίλα 25/4	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Ν. Ορλεάνη 23/4
ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	α. Πειραιά 28/4	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Σουαίμα 22/4
ΕΚΤΩΡ (κ.)	81π	30741	ε. Μαντουλούτο 16/4	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Τσίμα 10/5
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445	μεταφορές Περσικού	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	προς Ρωσία 9/4
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	προς Λουάντα 5/8/93	ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	προς Σάφι 13/5
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	προς Σαγκάη 15/3	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	προς Χουάγκου 7/5
ΕΛΕΝΑ Α. (κ.)	70	16128	στη Τομασσία 13/5	ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	προς Μπαγκκόγκ 17/4
ΕΛΕΝΑ Β. (π.)	73	20713	ε. Ροζάριο 14/5				

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	ε. Λάς Πάλαμας 9/5	ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι
ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492	ε. Σάντυς 12/5	ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366	προς Χάταινοχ 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 ΓΩΡΓΗΣ	71	31584	μετ. «Αβιόν» (λ.)
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (δ.μ.)	89	25368	προς Τοπολομπάμπο 26/4
ΗΒΗ	79	16379	α. Ν. Ορλεάνη 3/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (κ.)	73	11801	πρ. «Σάντα Ρόζα Ι.»
ΗΡΑ*	79	16390	ε. Αμβέρσα 17/5	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	76	10419	πρ. «Σίλβερ Αιμπεξ»
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 Αμππζάν
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 Περσιλά
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 ΛΑΜΠΑΤΡΟΣ				ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ε. Καοσιούγκ 23/4
(δ.Κεουλ.)	72	2934	μεταφορές Λιβύης	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	ε. Ρότερνταμ 19/5
				ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	προς Μπ. Αίρες 29/4
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	προς Τουμπαράο 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 Καοσιούγκ 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
ΙΑΕΝΑ (π.)	77	15422	προς π. Ορινόκο 23/4	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	72	57056	επισκ Πειραιά 15/3
ΙΑΙΟΝ (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 Νοβοροσίτσκ 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. Ντάρμπαν 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. Λισσαβόνα 5/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΟΡ (π.)	69	173272	επισκ. Πειραιά 18/4	ΚΕΙΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Πορκάλα 7/5
ΙΟΝΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	ε. Ραβέννα 16/5	ΚΕΝ ΓΚΕΙΛ	79	11279	ε. Σιβαταβέσια 12/5
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	προς Ιαπωνία 11/5	ΚΕΝ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	83	19146	πρ. «Χάντ 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 Περσιλά	ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	προς Ινδονησία 16/5
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	προς Ογούεντο 10/4	ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	πρ. Μαζατλάν 12/5
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Αμβούργο 18/5	ΚΙΝΑΡΟΣ V. (π.)	74	10053	ε. Λισσαβόνα 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. Παράναγκουα 15/4
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	προς Μπέιρα 17/5	ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	μετ. "Hang Cheung"
				ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ			
CMV 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 Μπαγκακούλα 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. Μπορντώ 26/4	ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	74	9903	προς Ντάρμπαν 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. Λιμάυ 17/4
ΚΟΛΜΕΝΑ (ΑΒ)	68	14691	προς Γκούμα 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 Περιαιά	ΜΑΓ'ΝΗΣΙΑ (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. Πειραιά 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 Καοσιούγκ 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	ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	προς Ν. Υόρκη 15/5
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100	προς Σάντος 10/5	ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	21708	προς Βέλγιο 27/4
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ. δ.)*	75	16221	ε. Βαγκαρέι 9/5	ΜΑΚΝΤΟΝΑΛΝΤ (κ.)	74	34789	προς Ξιγκάγκ 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. «Ριζόλ»	ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996	α. Πρίνς Ρούπερτ 3/5
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	δ. Πόρτ Σάιθ 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 ΡΕΣ (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 Ασσάμπ 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. Ρότερνταμ 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. Πειραιά 24/4	ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.κ.)	76	15232	προς Μαλίβ 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				
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	76	1575	ε. Μασσαλία 13/5	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	προς Ρίο Γκράντε 14/5
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	ε. Πειραιά 15/12	ΜΑΡΙΖΑ (Μπχ.)	81	15177	προς Νοβοροσίσκ 5/5
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	προς Καλαί 3/5	ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732	ε. Χάμπτον 11/5
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	προς Λίβερπουλ 16/5	ΜΑΡΙΑΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928	μετ. "Pacific Star A." (π.)
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	προς Πόρτο Καμπέλλο 14/5	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	προς Τυννησία 3/13
ΛΑΡΚ (κ.)	73	9599	ε. Σιγκαπούρη 18/3	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	α. Κεηπτάουν 11/5
ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767	προς Τζέντα 4/5	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	προς Νταλιάν 14/8/93
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	75	15833	ε. Κολομβία 12/5	ΜΑΡΙΝΕΡ I (π.)	71	1887	προς Σάρζα 9/5
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (κ.)	72	27833	προς π. Μισοισσιπιή 30/4	ΜΑΡΙΝΙΚ Γ. (κ.)	72	16018	προς Ν. Ορλεάνη 9/5
ΛΕΙΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	ύψωσε σημαία Μάλτας	ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	προς Σκίκντα 26/4
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	προς Λα Γκουαιρα 12/4	ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	διαγράφεται
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.)	72	17914	προς Αλγερία 29/4	ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407	διαγράφεται
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	προς Μομπάσα 9/4	ΜΑΡΛΙΝ (μ.)	75	23334	προς Ταυλάνδη 30/4
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	ε. Βαλέντσια 9/5	ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067	α. Κπέμε 10/5
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354	προς Αιθιοπία 10/5	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (μ.)	71	15954	πρ. «Μπλου Φίν»
ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	προς Τύνιδα 14/5	ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	1740	ε. Καοσιούγκ 21/4
ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183	εισκ. Πειραιά 23/2	ΜΑΣΤΟΡΑΤΖΑ (μ.)	72	7248	πρ. «Νόρθ Σήλντς»
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	ε. Χάργκ Αιλ. 16/5	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	προς Ρότερνταμ 5/5
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Κ. (κ.)	77	5744	μετ. "Litsa K." (κ.)	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Πόρτ Κέλαγκ 16/5
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	προς Τούρμπο 29/4	ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Σαλντάνια Μπ. 29/4
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	ε. Ασντοντ 25/4	ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	μεταφορές Περισκού
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	προς Κάντλα 15/5	ΜΑΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	προς Ινδία 4/3
ΛΙΜΠΕΞΕΛ* (π.)	69	17872	ε. Λονδίνο 19/5	ΜΕΛΟΙ (μ.)	76	22297	α. Γκέμπζε 18/4
ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735	ε. Σιγκαπούρη 11/5	ΜΕΛΑΤΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572	προς Κωνσταντζα 14/5
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	προς Τζέντα 6/5	ΜΕΛΑΔΙΑ (κ.)	73	14670	προς Αλεξάνδρεια 9/5
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	προς Κοξίν 10/5	ΜΕΛΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357	προς Κούβα 22/4
ΛΙΝΚΑ (Ονδ.)	74	1490	προς Τρίπολη 26/4	ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μπχ.)	70	23081	ύψωσε σημαία Μάλτας
ΛΙΝΚΟΥΒΑ (δ.π.)	80	4816	α. Λα Πλάτα 26/4	ΜΕΝΤΩΡ (κ.)	73	13729	δ. Ντόβερ 17/4
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Ελ Σεγκούντο 6/5	ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28273	δ. Ντόβερ 12/5
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΡΕΡΠΙΡΑΙΖ (δ.Βρ.)	83	30479	προς Λός Αντζελες 11/5	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738	ε. Τζουμπάλ 14/4
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βα.)	82	36865	προς Μανζανίλο	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	προς Κολομβία 8/5
ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407	προς Κουαντάν 11/5	ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
				ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Χιούστον 2/5

ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Ριγιέκα 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 Μιλάζο 9/5
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	προς Δ. Ακτή ΗΠΑ 22/4	ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Περσού 11/5
ΜΙΑΤΑ (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 Οδησσό 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. Κουνχουακγντάο 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 Κίλαγκ 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 Σεμάνγκα (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. «Σηντάνς	ΝΟΡΑ (π.)	68	8766	πρ. «Λιπαράι Μπαη»
ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Τσιγουνάν 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 Αβάντα 23/2	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	προς Γκράν Καυμάν 10/5
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	μετ. "Brittania" (κ.)	ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.β.)	69	8707	αργεί Πειραιά	(Μπχ.)	80	6414	προς Αγ. Πετρούπολη 6/5
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-				ΝΤΑΓΚΚΟΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	77	8750	προς Βαλπαράιζο 7/5
ΤΣΟΥΣ (δ.κ.)	75	6794	προς Κιουρασάο 26/4	ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ 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 Ασντοντ 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 Κονκ 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. Λισαβώνα 15/5
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	προς ΗΠΑ 25/4
(Μπχ.)	72	6671	αργεί Πειραιά	ΝΤΕΣΤΙΝΟ (π.)	73	15321	πρ. «Διάς»
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (π.)	71	9603	αργεί Πειραιά	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	7255	προς Πόρτ Σουσαν 9/5
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	προς Αμβούργο 16/5	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813	μετ. «Μπλου Μέντ»
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΒΙΤΟΡΙΑ	77	74139	μετ. «Μπραζιλ Βιτόρια» (Λ.)	ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Χιουσόν 13/5
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιβ.)	73	31861	προς Ν. Κορέα 28/4	ΝΤΙΝΟΣ (δ.μ.)	62	1979	προς Γκάλατς 9/5
ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	α. Ν. Υόρκη 14/5	ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΤ (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 Πιομπίνο 7/5
				ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Σάφι 10/5
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ Δ. (κ.)	77	9111	α. Μανίλα 13/5	ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	α. Ριγιέκα 11/5
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II				ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.π.)	93	160129	ύψωσε ελληνική
(κ.)	76	64670	προς Βιτόρια 6/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (δ.π.)	91	81400	προς Καλέτα Κόρντοβα 10/4
ΝΑΙΑ (κ.)*	70	9069	προς Λαχάντ Ντατού 28/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Πειραιά 15/5
ΝΑΙΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	77	34841	ε. Χάμπτον 13/5	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	α. Ηστ Λόντον 2/5	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	αργεί Πειραιά
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	ε. Σιδώνα 8/5	ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Καράτσι 14/5
ΝΑΡΕΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Σαν Αντόνιο 1/5	ΟΜΗΡΟΣ (κ.)	73	116059	πρ. «Ιλιάδα»
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400	προς Δ. Αφρική 22/4	ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796	προς Τεκριντάγκ 7/5
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978	στον Πειραιά 1/4	ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	προς Μουρμάνσκ 30/3
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	προς Πορτογαλία 5/5	ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	προς Ταμπίκο 15/5
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	α. Χόγκ Κόγκ 2/4	ΟΜΟΓΚΥ (κ.)	67	1220	πρ. «Εύδηλος»
ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (κ.)	73	11291	προς Ιαπωνία 13/4	ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	αργεί Θεσσαλονίκη
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλας	ΟΡΑΜΑ II (δ.κ.)	73	18273	πρ. «Οραμα»
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΣΑΝΤΟΣ				ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	προς Σάροχ 8/5
(κ.)	82	18656	πρ. «Κορινθιακός»	ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	προς Οδησσό 11/5
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	προς Χαιμέν 10/5	ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	προς Μπάχα Μπλάνκα 10/5
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ				ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	προς Αλγερία 4/5
(μ.)	75	2226	προς Πάτρα 14/5				

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 Βέντσπιλς 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	Βουδιά 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	προ 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 ΡΟΥΟΥΖ	84	13852	αργεί Φουτζέιρα	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	προς Σάντος 12/5
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ				ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Ν. Ορλεάνη 29/4
ΡΕΙΝΜΠΟΥΟΥ ΙΙ	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
				ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Ν. Ορλεάνη 13/5
ΠΑΙΟΝΗΡ ΣΑΝ (κ.)	76	14589	ε. Ρίο Ιανέιρο 10/5	ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Βερακρούζ 22/4
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9429	ε. Ν. Ορλεάνη 16/5	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	επισκ. Μπουργκάκ 14/4
ΠΑΛΛΑΣ (Μπχ.)	71	7890	προς Ασντοντ 3/5	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Αρούμπα 6/5
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	προς Σουλίνα 10/5	ΠΡΩΤΟΚΑΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	βυθίσθηκε 28/3
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Ρουέν 22/4	ΠΡΩΤΟΜΑΣΤΟΡΑΣ (κ.)	72	9176	προς Ινδία 7/5
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	προς Κίελο 3/5	ΠΥΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	α. Μαριουπόλ 8/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (μ.)	78	17807	προς Σιμπόγκα 7/5	ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΟΦ ΣΑΜΟΣ			
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	77	10076	ε. Βιτόρια 6/5	(κ.)	74	42236	προς Πόρτο Ορντάς 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				
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Γκίλντοκ 16/5	ΡΑΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	α. Ν. Ορλεάνη 9/5
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088	ε. Φός 13/5	ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	προς Κήλαγκ 13/5
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	προς Τούρμπο 10/5	ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	α. Ακαμπα 21/1
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	ε. Παλός 25/4	ΡΕΑ (μ.)	73	30930	ε. Ροστόκ 5/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	προς Τρίπολη 20/4	ΡΕΑ ΦΩΤΕΙΝΗ (κ.)	70	12577	πρ. "kokoni"
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μπχ.)	77	23910	ε. Ταϊτσούγκ 20/4	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	α. Ν. Ορλεάνη 10/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	ε. Μαριουπόλ 22/4	ΡΕΙΝΜΠΟΥΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	προς Μάρ ντε Πλάτα 7/5
ΠΑΣΦΙΚΕΙΤΟΡ (κ.)	80	19164	προς Ντάρμπαν 7/2	ΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	76	14760	ε. Τορόντο 11/5
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Νταμμάμ 11/5	ΡΕΞ (ΑΒ)	72	10936	προς Δ. Αφρική 11/5
ΠΑΣΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	71	6682	διάλυση Ινδία	ΡΗΤΖΕΝΤ (Μπχ.)	79	8680	ε. Αλεξάνδρεια 14/5
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	ε. Αλεξάνδρεια 15/5	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	μετ. "Ranger 1" (κ.)
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	προς Ντουμάι 29/4	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	επισκ. Πειραιά 12/4
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (κ.)	86	14319	ε. Ν. ορλεάνη 15/5	ΡΙΒΕΡ Κ. (π.)	66	14682	πρ. "Ντανάμικ Φιούτσερ"
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	ύψωσε παναμαϊκή	ΡΙΖΑ (δ.μ.)	74	66341	επισκ. Μαγκάλια 4/4
ΠΑΦΦΙΝ (μ.)	68	8648	προς Μαλαισία 16/4	ΡΙΚΜΕΡΣ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	15086	προς Ξιγκάγκ 18/5
ΠΕΛΑΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Σουδά 9/5	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Σιγκαπούρη 9/5
ΠΕΛΛΑ (μ.)	71	14686	προς Χουάγκου 22/4	ΡΟΖΑ Κ. (Ονδ.)	65	1600	διάλυση Αλάγκ
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Αλεξάνδρεια 14/5	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	ε. Βάρνα 10/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ Β. (δ.κ.)	71	104253	α. Τζουαίμα 29/4	ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	α. Ντάρμπαν 12/5
ΠΕΛΝΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Πειραιά 11/5	ΡΟΥΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	α. Κοτονού 30/4	ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	προς Ιαπωνία 16/5
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	ε. Πόρτο Κουετζάλ 20/4	ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	ε. Μονρόβια 9/5
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	προς Μοντεβιδέο 29/4	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	ε. Νκόσια 13/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Βιζακαπατνάμ 4/5	ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	προς Ρότερνταμ 18/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	προς Νταϊλάν 16/4				
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	αργεί Πειραιά	ΣΤ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι. (κ.)	82	8719	προς Κασσιούγκ 3/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μπχ.)	72	9635	προς Τζέντα 29/4	Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	προς Μπαγκόγκ 2/4
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Κίνα 17/5	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μπχ.)	81	33471	προς Ρίο Ιανέιρο 6/5
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	προς Καζαμπλάνκα 27/4	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	ε. Γουιλελμσχάβεν 18/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μπχ.)	73	9749	μετ. «Στάρ Λάιτ» (Μπχ.)	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	ε. Βαλτιμόρη 12/3	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765ε	προς Μπιλτάο 8/5
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	μετ. "East River"	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Ρουέν 14/5
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ (π.)	82	13483	προς Καλλάο 20/4	ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ Ι. (π.)	74	16023	α. Μπ. Χομεινί 9/4
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Ρωσία 9/5	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	ε. Φλάισγκ 17/5
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	α. Βαρκελώνη 2/5	ΣΑΝ (δ.μ.)	75	68090	α. Γιβραλτάρ 28/4
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	ε. Τζουαίμα Τέρμ. 12/5	ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	α. Ν. Ορλεάνη 29/3
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	ε. Ν. Ορλεάνη 13/5	ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)*	69	9584	προς Λομπίτο 4/3
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	ε. Τζέντα 17/4	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122	προς Σιγκαπούρη 29/4
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	προς Συρία 21/4	ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	71	13575	προς Σαγκάη 17/5
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	προς Μαδαγασκάρη 13/5	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ			
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (π.)	75	14741	προς Ακαμπα 18/5	(κ.)	75	10297	α. Κπέμπε 28/4
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	δ. Ντόβερ 24/4	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	75	10297	μετ. "Yong Tong"
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	διάλυση Ινδία	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	24594	προς Κήλαγκ 19/4
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Χερσώνα 16/4	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	ε. Λισσαβώνα 12/5
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Κασίμα 14/5	ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (π.)	74	10761	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 115/
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	προς Οζάκα 3/5	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ			
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	προς Ντουλούθ 25/4	(δ.π.)	84	3793	προς Λαμουάν 14/4
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Ρότερνταμ 14/5	ΣΑΤΟΥΡΝ (δ.μ.)	74	70741	ε. Κωνσταντίνα 9/5
ΠΟΡΟΣ	71	20670	ε. Κάρατσι 25/4	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	ε. Μπάνμπουρι 4/5
ΠΟΡΤΑΙΤΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	δ. Παναμά 30/4	ΣΕΙΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	ε. Πόρτο Κουετζάλ 3/5

ΣΕΙΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143	προς Λιμάυ 22/4	ΣΙΑΒΕΡ 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 Μπαί 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 (Μπχ.)	81	9002	προς Κολομβία 5/5
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	προς Μπρέικ 18/5	ΣΚΙΕΡ (Μπχ.)	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. Μπρουναμπούτελ 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	πρ. 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	ΣΠΑΡΤΑ (μ.)*	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 Αρζιου 26/4
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	154990	προς Παλούθ 9/5	ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	8831	προς Τούρμπο 2/5
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477	ε. Λεμεσό 18/5	ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ (μ.)	70	14376	ε. Κωνσταντίν 14/5
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	ε. Νοβοροσίσκ 18/3	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	προς Κωνσταντίν 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 Ανκορ. 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 Σίτ 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 (Μπχ.)	75	8031	αργεί Πειραιά
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Πόρτο Καμπελλό 2/5	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	στη Σάρζα 22/6/93
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	στη Κωνσταντίν 16/4	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	α. Πειραιά 27/1
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	προς Ιντσόν 2/5	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	προς Ντάρμπαν 16/5
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	προς Στρόμσταντ 28/4	ΣΤΕΙΝΛΕΣΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	ε. Ντάρμπαν 11/5
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Κίνα 22/4	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Χουέλβα 14/5
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	στο Πόρτ Σουδάν (αποθήκη)	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	ε. Ονσάν 22/2
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	ε. Πειραιά 26/4	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	προς Φρημάντλ 16/5
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699	μετ. «Λιμμάτ I» (κ.)	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	α. Ρότερνταμ 17/5
ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	προς Ταϊβάν 28/3	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	α. Ασντοντ 22/4
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	α. Ν. Ορλεάνη 7/5	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	προς Χάιφα 4/5
ΣΗΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)*	74	17798	μετ. «Σάντα Μπάμπα» (μ.)	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΦΑΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	προς Τζουμπάιλ 13/5
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	προς Γένοβα 15/5	ΣΤΕΙΝΛΕΣ 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/πολή 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. (Μπχ.)	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 Βέντσιλς 14/5	ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	προς Λάγος 12/5
ΣΗΡΑΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Ιντσόν 24/4				
ΣΗΡΕΙΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19061	προς Κίνα 15/4				
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Τεργέστη 17/5	ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	α. Φάλμουθ Μπαί 8/5
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	α. Πόιντς Λίζας 17/4	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κάμπος Φρήντ (αποθήκη)
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	προς Κούβα 10/5	ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς Καριπίτα 27/4
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Αλεξάνδρεια 14/4	ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Γιοκοχάμα 19/4
ΣΗΦΑΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Ταμπίκο 8/5	ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΗΛΕΙΝ (κ.)	73	19420	προς Βόλο 11/5
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Παράναγλου 6/5	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	ε. Αμβούργο 16/5
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	α. Λάγος 7/5	ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	προς Ρωσία 12/4
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	ε. Φόξ 17/5	ΤΕΝΕΔΟΣ (κ.)	77	10442	προς Ρεσίφε 27/4
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	προς Ιντσόν 27/4	ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	στο Καράτσι 12/5
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275	προς Κούβα	ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	α. Αντεν 10/5
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Μπ. Χομενίκι 14/5	ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	προ Τρίπολη 22/4
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	α. Ν. Ορλεάνη 17/5	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κευ.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	προς Γκλάντστον 8/5	ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	προς Ξιγκάγκ 15/5
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Χόγκ Κόγκ 12/5	ΤΖΕΜΙΝΙ	79	31010	προς Πόρτ Κέλαγκ 6/5
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	προς Καϊοσιούγκ 16/5	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	προς Κορούνα 14/5
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Βομβάη 26/4	ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	προς Χάιφα 6/5
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911	ε. Σάντος 14/5	ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	ε. Σέκου 18/4
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	στο Καράτσι 12/5	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	26321	προς Λάγος 2/5

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. Λείζορε 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
ΤΖΩΝ 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	πρ. 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. Χομεινί 2/3	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	ε. Κίτλαγκ 22/4
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡ (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. Μάφροντ 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 ΑΡΚΤΙΚ (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. Ασντοντ 8/5
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς Μπελνούν 14/4	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	78	1568	προς Μάρ ντελ Πλάτα 29/4
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Ταρραγκόνα 15/5	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	ε. Νταβάο 2/5
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	προς Ρίο Ιανέιρο 6/5	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	ε. Λάς Πάλμας 15/5
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331	προς Στοκχόλμη 17/5	ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Κάλινγκραντ 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 Αγαδάρ 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 Αγαδάρ 13/5
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	προς ΗΠΑ 12/5	ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	α. Μπερκελέυ Σάουντ 29/3
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	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 ΓΟΥΙΛ (κ.)	74	23757	α. Βανκούβερ 24/3	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (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 Πάλμας 6/794
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 ΠΑΣΙΦΙΚ (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 Μπαϊή 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. «Ιόνιαν 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 Καοσιούγκ 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. Παρανάγουα 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. Κωνσταντίνζα 15/5
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Σιγκάγκ 25/10	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	προς Καλδέρα 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.	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. Κωνσταντίνζα 9/5	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	προς Ινδονησία 21/4
ΦΙΛΟΚΗΤΗΣ (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 Γκαϊήμης 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	ΧΡΥΣΟΝ 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 Φραντσκο 20/4
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255	προς Πόρτο Αρθουρ 29/4	ΩΡΟΡΑ ΓΚΟΛΝΤ	76	5958	πρ. «Αουρόρα Πέρλ»
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 ΤΟΠΑΖ	82	18061	πρ. «Μις 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



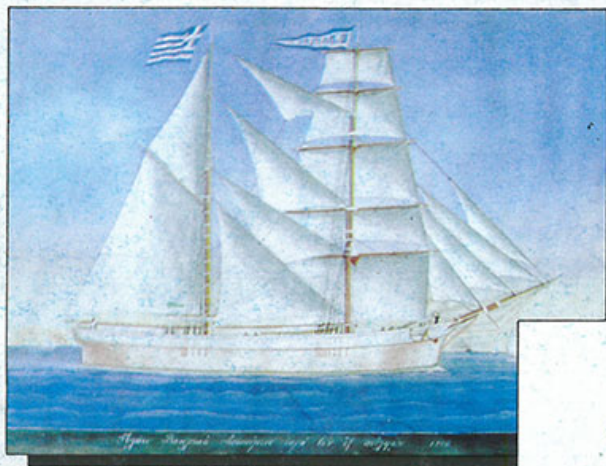
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

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



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE



VASILIKI PATERAS
BLT 1890



M/V PATRIOTICOS
BLT 1986

PABROCO INC

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

ALLSEAS SA

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