

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Σεπτεμβρίου 1994

Αρ. Φύλλου 1407/1166

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ -
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1994
ΑΡΙΘ. 1407/1166
ΔΡΧ. 500
WITH ENGLISH
SUPPLEMENT

- Συνεργασία στην Αδριατική των Μινωικών Γραμμών και της Στρίντζης Λάινς
- Κοινή επιχείρηση ναυαγοσωστικών του Ρωσικού Ναυτικού με τον Οίκο Τσαβήρη
- Στο Χρηματιστήριο η πρώτη ναυτιλιακή εταιρία ηαικής βάσης
- Οι αγοραπωλησίες πλοίων



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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



M/V «Frio Poseidon» – Built 1994 - 270,000 Cbft

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE
 FLEET SERVICES LTD
 FLAT 11
 43, LOWNDES SQUARE
 KNIGHTSBRIDGE LONDON SW1X9JL
 ENGLAND
 TELEPHONE: 44-71-2595200
 FAX: 44-71-2356127
 TELEX: 8814125 A/B TRANS G

LAS PALMAS OFFICE
 ITALMAR S.L.
 6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
 GRAN CANARIA/SPAIN
 PHONES: (28) 265.804/265.808
 FAX: (28) 267977
 TELEX: 96490/96492 ITLM E

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD

HEAD OFFICE
 5, CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSSI
 ATHENS / GREECE

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

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

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

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



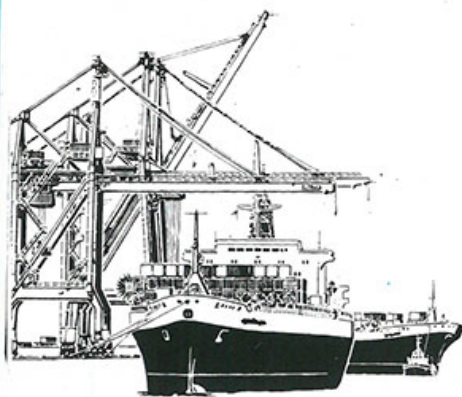
A NEW ERA IN MARITIME EDUCATION

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 POLITECHNIΟΥ STR.
P.O. BOX 185 32 PIRAEUS - GREECE
TEL.: (01 0301) 4118 278 - 4118 244,
FAX: (01 0301) 4118 243

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15 Σεπτεμβρίου - 1 Οκτωβρίου 1994
ΕΤΟΣ 63ο
ΗΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1407/1166

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξ.Α. Αντωνιάδης, Γ. Μπάνος

ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ: Αναστασία Κωνσταντινίδου
Τηλ. 4126095- Φάξ: 4123336
Εξυπηρέτηση Συνδρομητών: Τηλ. 4122537

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Εσωτερικού..... Δρχ. 12.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή & Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ:
Εσωτερικού ταχυδρομικώς Δρχ. 10.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
63rd Year
Issue No. 1407/1166
September 15th, October 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

- 14 Μόνιμη συνεργασία των Μινωικών Γραμμών
με την Στρίντζης Λάινς

- 18 Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό
στην απόβαση της Νορμανδίας
Του κ. Χρήστου Ντούνη.

- 21 Κοινή επιχείρηση διαχείρισης ναυαγοσωστικών πλοίων
του Ρωσικού Ναυτικού με τον Οίκο Τσαβλίρη.

- 22 Οι τελικοί Κανονισμοί της ΟΡΑ '90

- 24 Τα Ναυπηγεία Τσάκου στο Μοντεβιδέο
βελτίωσαν την ανταγωνιστικότητά τους.

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

- 29 Αγοραπωλησίες Πλοίων
Από την Overseas Agency Ltd.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
13 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ
32 ΠΩΣ ΨΗΦΙΖΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ
33 ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΣΚΟΥΠΙΔΙΩΝ ΣΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
35 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
43 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
44 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
46 ENGLISH SUPPLEMENT
49 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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



Τα τερτίπια των ασφαλιστών

Ατομα που ενεργούσαν εμφανώς για λογαριασμό Αγγλων ασφαλιστών - ή τουλάχιστον μερίδας εξ αυτών - επιχείρησαν πρόσφατα να μας πείσουν ότι δεν υφίσταται πλέον θέμα δικαιοδοσίας των ελληνικών δικαστηρίων σε διαφορές που έχουν ανακύψει μεταξύ ασφαλιστών και Ελλήνων αντισυμβαλλομένων των ασφαλιστών και ότι οι σχετικές απόψεις των "Ναυτικών Χρονικών" και της αγγλόφωνης εφημερίδας μας "Maritime Monitor" ήταν λανθασμένες δεδομένου ότι - όπως υποστήριζαν - ουδείς δύναται να αμφισβητήσει την συμφωνία που περιέχεται σε κάθε σύμβαση ασφαλίσεως για την υπαγωγή οιασδήποτε αναφωσμένης διαφοράς στα αγγλικά δικαστήρια. Ως επιχείρημα παρουσίασαν την περίπτωση των πλοίων "Ιφιγένεια" και "Αλεξάνδρα" και την απόρριψη σχετικής αγωγής από το Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς και την εν συνεχεία παραίτηση των ενδιαφερομένων από την έφεση που είχαν ασκήσει ενώπιον του Εφετείου Πειραιώς, επειδή δήθεν είχαν πεισθεί ότι δεν επρόκειτο να τελεσφορήσει.

Το διάβημα, που κατά την αντίληψή μας έγινε εν όψει μιας ανάλογης δίκης, η οποία πρόκειται να διεξαχθεί στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών τον μεθεπόμενο μήνα, δηλαδή τον Νοέμβριο, έπειτα από επανειλημμένες αναβολές συνεπεία των απεργιών των δικηγόρων και προκαλεί τις ζωηρότατες ανησυχίες των Βρεταννών ασφαλιστών, μας οδήγησε στη διερεύνηση της συγκεκριμένης υποθέσεως από την οποία προέκυψε:

Πρώτον, ότι το Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς είχε απορρίψει την προαναφερθείσα αγωγή ως απαράδεκτη λόγω αοριστίας κρίνοντας ότι δεν προσδιορίζονταν στη συγκεκριμένη αγωγή "τα συμβληθέντα στην ένδικη σύμβαση ασφαλίσεως μέρη και κυρίως ποιός υπήρξε ο αντισυμβαλλόμενος των ασφαλιστών κατά την έννοια του νόμου, δηλαδή εκείνος που κατήρτισε με αυτούς την ασφαλιστική σύμβαση, ποιά η κατοικία του, ούτε κατά ποιο συγκεκριμένο τρόπο κατέστησαν οι ενάγουσες δικαιούχοι του ασφαλισματος και κυρίως δεν εκτίθεται σ' αυτή αν οι ως άνω ασφαλειομεσίτες (και ποιοί εξ αυτών) ενήργησαν ως πράκτορες και αντιπρόσωποι για λογαριασμό και κατ' εντολή των εναγουσών κατά την κατάρτιση αυτής".

Δεύτερον, ότι οι ενδιαφερόμενοι δεν παραιτήθηκαν από την έφεση ενώπιον του Εφετείου Πειραιώς επειδή είχαν πεισθεί ότι δεν επρόκειτο να τελεσφορήσει αλλά διότι υπέκυψαν στις ποικίλες και πολύτροπες πιέσεις και μεθοδεύσεις των Αγγλων ασφαλιστών, που στις πιέσεις και τις μεθοδεύσεις τους συνεπικουρούνται από πολιτικούς, δικαστικούς και άλλους παράγοντες που είτε μετέχουν με διάφορες μορφές σε Συνδικάτα των Lloyd's, είτε θεωρούν ότι έτσι προασπίζουν τα γενικότερα βρεταννικά συμφέ-

ροντα - είναι γνωστό σε όλους ότι ουδείς Βρεταννός δικαστής θα εκδόσει άδικη απόφαση αλλά και ουδείς τον υποχρεώνει να μην τραινάρει τις υποθέσεις τόσο όσο χρειάζεται για να απαυδήσει ο αντισυμβαλλόμενος του ασφαλιστού και να εισπράξει όσα εκείνος είναι διατεθειμένος να δώσει.

Και, τρίτον, ότι η υπόθεση των συγκεκριμένων πλοίων δεν έχει τερματισθεί δεδομένου ότι εναντίον των εκπροσώπων των συγκεκριμένων Συνδικάτων των Lloyd's: C. R. Charman, H.H. Hayward, G. Luben και M.E. Deuby έχει ασκηθεί (έπειτα από μήνυση των ενδιαφερομένων) ποινική δίωξη από τον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Πειραιώς για συκοφαντική δυσφήμιση ανωνύμου εταιρίας, συκοφαντική δυσφήμιση προσώπων, απόπειρα απάτης επί δικαστηρίου από δράστες που ενεργούν κατ' επάγγελμα και κατά συνήθεια και οι περιστάσεις υπό τις οποίες έγινε η πράξη μαρτυρούν ότι είναι ιδιαίτερα επικίνδυνοι, πλαστογραφία επί σκοπώ παρανόμου περιουσιακού οφέλους και χρήση πλαστού εγγράφου - γεγονός που αποδεικνύει ότι οι ενδιαφερόμενοι στην υπόθεση παρά παραιτήθηκαν και οι εμπλεκόμενοι στην υπόθεση των προαναφερθέντων πλοίων Αγγλοι ασφαλιστές δεν μπορούν να εφαρμόσουν τα τερτίπια που εφαρμόζουν στη Βρεταννία, θα καθίσουν στο εδώλιο του κατηγορουμένου και θα υποστούν τις συνέπειες της αποφάσεως του δικαστηρίου.

Δεν έχει τερματισθεί, λοιπόν, η υπόθεση των πλοίων "Ιφιγένεια" και "Αλεξάνδρα", αλλά ούτε και το γενικότερο θέμα της αρμοδιότητας των ελληνικών δικαστηρίων επί ασφαλιστικών διαφορών, όπως προσπάθησαν να εμφανίσουν πρόσωπα που ενεργούσαν για λογαριασμό Βρεταννών ασφαλιστών, οι οποίοι δείχνουν να ανησυχούν ιδιαίτερα για την έκβαση της δίκης στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών τον μεθεπόμενο μήνα. Και μας αναγκάζουν να επαναλάβουμε ότι ποτέ τόσο λίγοι δεν ζημίωσαν τόσους πολλούς ελπίζοντας ότι αυτή τη φορά το μήνυμα θα ληφθεί από εκείνους στους οποίους απευθύνεται.

Δεν αντιτιθέμεθα στη συνεργασία της Ελληνικής Ναυτιλίας με την βρεταννική ασφαλιστική αγορά. Διαφωνούμε όμως ριζικά με τα διάφορα τερτίπια και τις μεθοδεύσεις που εφαρμόζουν για να μην εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους που προέρχονται από ασφαλιστικές συμβάσεις. Όπως διαφωνούμε και με την λογική της αγγλικής ασφαλιστικής αγοράς να φορτώσει στο πλοίο - και φυσικά όχι μόνον το ελληνικό - τις τεράστιες ζημιές που έχει υποστεί από την ανάληψη άλλων, εκτός των ναυτιλιακών, κινδύνων. Και υπογραμμίζουμε ότι αν συνεχισθεί η εμμονή στα τερτίπια και τις μεθοδεύσεις εκείνη που τελικώς θα χάσει θα είναι η αγγλική ασφαλιστική αγορά, διότι, όπως έχουμε πει και άλλοτε, υπάρχουν και αλλού πορτοκαλιές που κάνουν πορτοκάλια...

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΗΜΕΡΑ

Γιορτάστηκε στις 29 Σεπτεμβρίου η Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα με τα καθιερωμένα με την ευκαιρία της γιορτής μηνύματα προς τους ναυτικούς, πλοιοκτήτες και όλους όσους ασχολούνται με τη θάλασσα και τη ναυτιλία.

Η φετινή γιορτή επισκιάστηκε όμως από το τραγικό ναυτικό ατύχημα του έ/γ - ο/γ "Εσθονία" στα ανοικτά των ακτών της Φινλανδίας, που συνέβη την προηγούμενη ημέρα, και παρέσυρε στον υγρό τάφο περίπου 800 επιβάτες και μέλη του πληρώματος του άτυχου πλοίου, η βύθιση του οποίου προσομοιάζεται με τη τραγωδία του "Τιτανικού".

Στα μηνύματα τους ο γενικός γραμματέας του IMO και ο Έλληνας υπουργός Ναυτιλίας τόνισαν την ανάγκη για υψηλότερα επίπεδα εκπαίδευσης και αύξηση των επιπέδων ασφαλείας ώστε να ελαχιστοποιηθούν τα ανθρώπινα λάθη που είναι πολλές φορές το βασικό αίτιο ενός πολύνεκρου ναυτικού ατυχήματος ή σοβαρού περιστατικού μόλυνσης της θάλασσας.

• Μέχρι την ώρα που τα "Ναυτικά Χρονικά" όδευσαν για το πιεστή-

ριο δεν υπήρχαν συγκεκριμένα αίτια για την ατύχημα βύθιση του "Εσθονία", αν και ακούστησαν κάποιες εκδοχές για μη ικανοποιητικό βαθμό στεγανότητας του καταπέλτη του πλοίου και μετατόπιση του φορτίου του επιβατηγού - οχηματαγωγού λόγω της στροφής κακοκαιρίας.

Σύμφωνα με τις τελευταίες πληροφορίες από τους 700 επιβάτες και το 188-μελές πλήρωμα, επέζησαν μόνο περί τα άτομα και εκφράζονται φόβοι ότι οι υπόλοιποι χάθηκαν οριστικά παρασυρόμενοι από το σκάφος, όπως είχε συμβεί και με το τραγικό ατύχημα του "Τιτανικού". είχαν χαθεί 1.503 άνθρωποι.

Στην περιοχή του ατυχήματος κατέπλευσαν αμέσως πέντε πλοία και δύο ελικόπτερα χωρίς ωστόσο να καταφέρουν να βρουν ναυαγούς, ενώ πηγές των αρχών που μετέχουν στις έρευνες υποστηρίζουν ότι το έργο των σωστικών συνεργείων εμποδίστηκε από τους ισχυρούς ανέμους που έπνεαν στην περιοχή με ταχύτητα 95 χιλιομέτρων την ώρα και τη βροχή.

που, τα περισσότερα από τα οποία είναι ελληνικά, είναι αγκυροβολημένα στη ράδα, ενώ για την αποφυγή της καταβολής υπερογκων εξόδων λιμένος συνιστάται η επίτευξη σχετικής συμφωνίας προηγουμένως - αναφέρεται σχετικώς ότι έπειτα από μία παρόμοια συμφωνία επιτεύχθηκε η καταβολή εξόδων λιμένος που δεν υπερέβαιναν τις 40.000 δολάρια.

Εξ άλλου, σύμφωνα με πληροφορίες που συγκέντρωσαν πλοίαρχοι ελληνικών πλοίων, τα έξοδα λιμένος στο Σάντος αυξήθηκαν υπερογκά από τον τοπικό κυβερνήτη - στα άλλα βραζιλιανά λιμάνια τα έξοδα λιμένος βρίσκονται σε λογικά επίπεδα - για την πρόσκτηση εσόδων προς βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχονται από το λιμάνι, αλλά ως τη στιγμή ουδέν ποσόν διετέθη προς την κατεύθυνση αυτή και τα αυξημένα έσοδα διατίθε-

νται αλλού χωρίς να προσδιορίζεται και ο συγκεκριμένος τομέας που απορροφά τόσο μεγάλα κονδύλια.

ΟΧΙ ΟΠΛΑ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Μας βρίσκει διαμετρικά αντίθετους η απόφαση του Υπουργού κ. Γ. Κατσιφάρα με την οποία επιτρέπεται να υπάρχουν όπλα (περίστροφα ή πιστόλια) στα εμπορικά πλοία - για την καταπολέμηση των πειρατικών και άλλων ενεργειών σε βάρος των πλοίων. Πρέπει να βρεθούν άλλοι τρόποι με την συναίνεση της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, που θα φθάνουν ακόμη μέχρι και στον εμπορικό αποκλεισμό των χωρών, στις οποίες εκδηλώνονται πειρατικά φαινόμενα χωρίς να λαμβάνονται από τις οικείες κυβερνήσεις τα μέτρα που είναι απαραίτητα για να οδηγήσουν στην αποτροπή τους.

Οπωσδήποτε όμως σε καμία περίπτωση δεν μπορούμε να φορτώσουμε στις πλάτες των ναυτικών μας και την ευθύνη της δια των όπλων αντιμετώπισης κακοποιών αποφασισμένων για όλα.

Αντιτιθέμεθα, λοιπόν, και συνιστούμε και στα γραφεία αλλά και στους αξιωματικούς των πλοίων να μην δεχθούν να εφοδιασθούν με όπλα που θα δημιουργήσουν θανάσιμους κινδύνους μόνον σ' αυτούς.

ΘΕΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

Θετική χαρακτηρίζεται η πρωτοβουλία του Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος κ. Μαν. Πελοποννήσιου να ενσκήψει στα διαρκούς διογούμενα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι Έλληνες πλοίαρχοι στη καθημερινή άσκηση των καθηκόντων τους.

Στη πρόσφατη συνάντηση με τη διοίκηση της ΠΕΠΕΝ, που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της Ενωσης και στην οποία έλαβε μέρος και ο Διευθυντής Ναυτικής Εργασίας πλοίαρχος Λ.Σ. Θ. Παπακωνσταντίνου, ο κ. Πελοποννήσιος δήλωσε ότι θα επαναλάβει τις αυστη-

ΥΠΕΡΟΓΚΑ ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΑΝΤΟΣ

"Γονατίζει" κυριολεκτικά από τα έξοδα λιμένος κάθε πλοίο που κατευθύνεται στο Σάντος της Βραζιλίας για την παραλαβή φορτίου ζάχαρης. Δεν πρόκειται για υπερβολή δεδομένου ότι τα "Ναυτικά Χρονικά" έχουν στη διάθεσή τους συγκεκριμένα στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι ένα ελληνικό πλοίο που παρέμεινε στο συγκεκριμένο λιμάνι περί τις 40 ημέρες κατέβαλε συνολικώς 290.389,59 δολάρια, ενώ η συνήθης "ταρίφα" για ένα 15θήμερο είναι γύρω στις 130.000 δολάρια!

Σύμφωνα με πληροφορίες των "Ναυτικών Χρονικών" αυτή τη στιγμή βρίσκονται στο λιμάνι του Σάντος 14 πλοία και άλλα 40 περι-

ρές εντολές του προς όλα τα όργανα του Λιμενικού Σώματος για τη βελτίωση της συμπεριφοράς τους προς τους πλοιάρχους, ενώ υποσχέθηκε ότι θα επανεξεταθούν οι διώξεις που έχουν ασκηθεί κατά πλοιάρχων για πράξεις στις οποίες δεν έχουν υπαιτιότητα ώστε αυτές να τεθούν στο αρχείο.

Ας ελπίζουμε ότι έστω και αργά η Διοίκηση αντιλήφθηκε ότι δεν μπορούμε να τα "ρίχνουμε όλα" στις πλάτες των πλοιάρχων, αλλά αντίθετα πρέπει να τους αντιμετωπίζουμε ανάλογα με την τεράστια προσφορά τους στην γενικότερη υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

Σε σχόλιο στο προηγούμενο τεύχος με ταυτόσημο τίτλο είχαμε αναφερθεί στην τροπολογία του κ. Κατσιφάρα με την οποία ρυθμίζεται και η εκκρεμότητα που είχαν δημιουργήσει ορισμένες δικαστικές αποφάσεις σε βάρος αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιριών πλοιοκτητριών πλοίων με ξένη σημαία. Πρέπει να προστεθεί ότι με την ίδια τροπολογία:

– Παρέχεται η δυνατότητα να εκπροσωπούνται οι πλοιοκτήτριες εταιρίες των πλοίων που διαχειρίζονται από τα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιριών.

– Παρέχεται επίσης η δυνατότητα εγκαταστάσεως γραφείου ή υποκαταστήματος ναυτιλιακής εταιρίας που διαχειρίζεται ναυαγοσωστικά ή ρυμουλκά με ξένη σημαία τα οποία όμως δεν μπορούν να εκτελούν ναυαγιαυρέσεις ή ρυμουλκώσεις εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων.

– Τίθεται ως προϋπόθεση ότι τα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιριών για να τύχουν των φορολογικών και λοιπών απαλλαγών δεν πρέπει να έχουν αντικείμενο που περιλαμβάνει επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία καθώς και πλοία που εκτελούν εσωτερικούς πλόες.

– Καθιερώνεται η δυνατότητα αυτοδίκαιας ανανεώσεως της πενταετούς ισχύος της κοινής υ-

πουργικής αποφάσεως με την οποία εχορηγήθη η άδεια εγκαταστάσεως γραφείου ή υποκαταστήματος αλλοδαπής ναυτιλιακής επιχείρησης υπό την προϋπόθεση ότι κατά τον χρόνο λήξεως της πενταετούς ισχύος δεν θα έχουν αλλάξει οι όροι που ίσχυαν κατά την έκδοση της αρχικής άδειας εγκαταστάσεως.

– Καθιερώνεται - για λόγους ίσης μεταχειρίσεως - απαλλαγή από παντός φόρου εισοδήματος των κερδών που διανέμονται στους εταίρους ημεδαπών εταιριών περιορισμένης ευθύνης και δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις (άρθρο 3) του Ν.Δ. 3843/1958 από της θεσπίσεώς τους με τις διατάξεις (άρθρο 15) του Ν. 2065/1992.

– Τέλος επιτρέπεται στις αλλοδαπές και ημεδαπές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που υπάγονται στις διατάξεις του Ν. 27/1975 και διαχειρίζονται πλοία με Ελληνική σημαία να συμμετέχουν σε διαγωνισμούς του ΓΕΕΘΑ για μεταφορά στρατιωτικού υλικού και να ει-

σπράττουν τον ναύλο ή μέρος του ναύλου σε δραχμές και να χρησιμοποιούν το δραχμικό προϊόν του ναύλου για την κάλυψη διαφόρων αναγκών της εταιρίας εκτός των ετησίων λειτουργικών εξόδων τους.

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τα "Ναυτικά Χρονικά" επισημαίνουν ότι τα αμερικανικά ναυτεργατικά συνδικάτα, τα οποία εσχάτως έχουν εντείνει τους ελέγχους στα ξένα πλοία που καταπλέουν σε αμερικανικά λιμάνια (και όχι μόνον σημείων ευκαιρίας) προσανατολίζονται στην άποψη να αξιώνουν περισσότερους ναυτικούς της εθνικότητας των πλοιοκτητών επειδή θεωρούν ότι με τον τρόπο αυτόν θα επιτυγχάνεται μεγαλύτερη ασφάλεια της ναυσιπλοίας και θα αποφεύγονται ατυχήματα τα οποία οφείλονται στην απειρία και στην πανεσπερμία των πληρωμάτων που προέρχονται από μη κατ' εξο-

SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

DIESEL ENGINE SERVICING

CRANKSHAFT RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers.

Agents in key shipping centres.



Metalock do Brasil Ltda

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

χή ναυτιλιακές χώρες, με τα οποία είναι πλέον επανδρωμένα τα περισσότερα πλοία και όχι μόνον βεβαίως εκείνα που φέρουν σημαίες ευκαιρίας.

Επισημαίνεται σχετικώς ότι η προαναφερθείσα αξίωση θα αφορά όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως τύχον συμβάσεων που έχουν με εθνικές ή διεθνείς οργανώσεις που έχουν αναλάβει - με το αζημίωτο, βεβαίως - την "προστασία" των τριτοκοσμικών αλλά και Ευρωπαίων (από τις πρώην κομμουνιστικές χώρες) ναυτικών. Πράγμα που σημαίνει ότι η αξίωση θα περιλαμβάνει και τα ελληνόκτητα που έχουν συμβάσεις με την ΠΝΟ - ITF, οι οποίες ουδέν εξασφαλίζουν, τουλάχιστον στα αμερικανικά λιμάνια και οι διαχειριστές τους δεν θα πρέπει να κοιμούνται ήσυχοι - οι συμβάσεις τους αυτές ουδόλως σημαίνουν ότι έχουν δώσει και το γαϊδάρό τους, όπως έχει αποδείξει η μέχρι τώρα εμπειρία.

Περισσότερους Έλληνες στα πλοία, λοιπόν. Οι δύο, τρεις ή και τέσσερις που είναι η συνήθης σύνθεση Ελλήνων στα ελληνόκτητα πρέπει να γίνου τουλάχιστον έξι, λέγουν ιδιαίτερα ενημερωμένες πηγές, επισήμανση η οποία πρέπει να ληφθεί υπ' όψει.

ΣΚΛΗΡΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ

Καταπέλτης χαρακτηρίζεται πρόσφατη απόφαση (Ιούλιος 1994) της Ολομέλειας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, σύμφωνα με την οποία ποινικές κυρώσεις δεν είναι οι μόνες που μπορεί να επιβληθούν κατά των παραβατών για ρύπανση της θάλασσας. Η αφαίρεση της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος, η απαγόρευση ελλιμενισμού σε όλα τα λιμάνια της χώρας για συγκεκριμένη περίοδο είναι μέτρα τα οποία επιτρέπει το κοινοτικό δίκαιο και νόμιμα μπορούν να επιβάλλουν τα δικαστήρια των κρατών - μελών.

Και το Δικαστήριο προχώρησε περισσότερο. Απεφάνθη ότι οι κυρώσεις αυτές μπορούν να επιβληθούν από ένα κράτος - μέλος ακό-

μη και όταν η ρύπανση δεν γίνεται στα χωρικά του ύδατα αλλά στα διεθνή.

Η μόνη προϋπόθεση που έθεσε είναι το πλοίο που προκάλεσε τη ρύπανση να έχει σημαία του κράτους - μέλους που επιβάλλει και τις κυρώσεις. Το "δια ταύτα" της αποφάσεως έχει ως εξής: "Δεν αντίκειται στη Συνθήκη της ΕΟΚ η νομοθεσία κράτους - μέλους η οποία απαγορεύει, χωρίς καμμία διάκριση λόγω σημαίας που φέρουν, την απόρριψη βλαβερών χημικών ουσιών στα χωρικά ύδατα του κράτους και επιβάλλει την ίδια απαγόρευση για την ανοικτή θάλασσα στα πλοία που φέρουν την εθνική σημαία και, τέλος, σε περίπτωση παραβάσεως τιμωρεί - με αναστολή της επαγγελματικής τους ιδιότητας - τους πλοιάρχους, οι οποίοι είναι υπήκοοι αυτού του κράτους - μέλους".

Η υπόθεση αφορά Ιταλό πλοίαρχο, σε πλοίο υπό Ιταλική σημαία, που διέταξε να ριφθεί στη θάλασσα νερό που είχε χρησιμοποιηθεί για τον καθαρισμό δεξαμενών, οι οποίες είχαν υπολείμματα από φορτίο καυστικής σόδας στα ιταλικά παράλια.

ΤΑ ΝΟΡΒΗΓΕΖΙΚΑ

Έχουν εντυπωσιασθεί οι Έλληνες από τα χάλια στα οποία βρίσκονται νορβηγέζικα πλοία τα οποία αγοράζουν - την ίδια εντύπωση αποκομίζουν από τα περισσότερα νορβηγικά πλοία στα οποία κάνουν παρεμβάσεις και ελέγχους τα αμερικανικά ναυτεργατικά συνδικάτα.

Τα χάλια τους είναι απερίγραπτα, αλλά μόνιμος στόχος όλων, στον οποίο δυστυχώς πρωτοστατεί η ΠΝΟ με τις ερωτοτροπίες της με τους "προστάτες" της ITF, είναι τα ελληνόκτητα, σε ορισμένα από τα οποία το πλήρωμα αποτελείται καθ' ολοκληρίαν από Έλληνες ναυτικούς, ενώ σε αρκετά από αυτά οι Έλληνες κυμαίνονται από έξι μέχρι δέκα ή και έντεκα, τη σύνθεση δηλαδή που είχε ζητήσει το Κομμίτη του Λονδίνου για την ασφάλιση όλων των ελληνόκτητων στο NAT,

πρόταση που δεν είχε αποδεχθεί, δυστυχώς, ο τότε Υπουργός κ. Ευάγγελος Γιαννόπουλος, χάνοντας μία μοναδική ευκαιρία να προχωρήσει στη σωτηρία του NAT, στο οποίο θα εισέρεε ζεστό χρήμα και μάλιστα πολύ περισσότερο από τις επιβαρύνσεις που θα είχε το Ταμείο.

Με αφορμή τις διαπιστώσεις των Ελλήνων για τα χάλια τα νορβηγέζικων πλοίων τα "Ναυτικά Χρονικά" προτείνουν σε περιπτώσεις αγοράς τέτοιων πλοίων να καλούνται εξειδικευμένοι ναυτιλιακοί δημοσιογράφοι για να βλέπουν με τα ίδια τους τα μάτια αυτά που διαπιστώνουν οι ναυτικοί μας και να καλούνται εκ νέου να επισκεφθούν τα ίδια πλοία μετά την πάροδο ευλόγου χρόνου για να βλέβουν πλέον το επίπεδο στο οποίο τα φέρνει η ελληνική νοικοκυροσύνη και το πάθος των Ελλήνων για καλά και ασφαλή πλοία.

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ;

Δεν υιοθετούμε το παραμικρό από όσα έχουν γραφεί γύρω από την λεγόμενη Δημοτική Πειραική Ναυτική Εταιρία, την ΔΗΠΕΝΕ, αλλά όλοι οι αρμόδιοι οφείλουν να δώσουν εξηγήσεις. Σε "όλους τους αρμοδίους", περιλαμβάνονται φυσικά ο Δήμαρχος κ. Λογοθέτης, ο τέως υπάλληλος του ΥΕΝ κ. Χρ. Τράιος, ο οποίος τώρα εμφανίζεται σαν κάτοχος σειράς πλοίων, και βεβαίως ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρας, ο οποίος εμφανίζεται να έχει χορηγήσει άδεια σκοπιμότητας χωρίς να υπάρχει πλοίο!

Τι συμβαίνει με όλη αυτή την ιστορία και πως και από που ένας απλός υπάλληλος του ΥΕΝ μεταβάλλεται από στιγμή σε στιγμή σε πλοιοκτήτη;

ΑΝΩ ΤΩΝ 40 ΕΚΑΤ. ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ ΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ

Με τις νέες παραγγελίες που τοποθετήθηκαν κατά το δεύτερο τρίμηνο του 1994 να φθάνουν τους 6,7 εκατ. τον. γκρός, το παγκόσμιο ναυπηγικό καρνέ έφθασε στα μέσα

του έτους τους 40,8 εκατ. τόνους, από τους οποίους σχεδόν το 80%, ή περίπου 30 εκατομ. τον. γκρός έχουν προγραμματισθεί να παραδοθούν μέχρι τα τέλη του 1995.

Όπως προκύπτει από τις αξιόπιστες στατιστικές του Λόουδ's Ρέτζιστερ, στις 30 Ιουνίου 1994 υπήρχαν στις ανά τον κόσμο ναυπηγικές εσχάρες 1,098 πλοία υπό κατασκευή 15,844,647 τον. γκρός, καθώς και άλλα 1,050 υπό παραγωγή χωρητικότητας 24.997.199 τον. γκρός. Επίσης, όπως προαναφέραμε ιδιαίτερα αξιόλογο είναι το γεγονός ότι τη περίοδο Απριλίου - Ιουνίου 1994 τοποθετήθηκαν νέες παραγγελίες ύψους 6,7 εκατ. τόνων που υπερβαίνουν κατά πλέον των 2 εκατ. τον. γκρός το νέο τονάζ που παραδόθηκε κατά το ίδιο τρίμηνο από τα ναυπηγεία.

ΠΟΥ ΠΑΜΕ;

Το βασανιστικό ερώτημα δεν είναι πλέον δικό μας. Απασχολεί πολλούς και σοβαρότατους ανθρώπους της Ελληνικής Ναυτιλίας οι οποίοι - όπως και εμείς άλλωστε - ακούγοντας τις διάφορες ιστορίες που κυκλοφορούν τον τελευταίο καιρό - ιστορίες για αγρίους που μόνον στο Λάγος της Νιγηρίας και σε άλλα παρόμοια λιμάνια μπορούν να συμβαίνουν και όχι στον Πειραιά - διερωτώνται αν υπάρχει συντεταγμένη Ελληνική Πολιτεία και αν, σε τελευταία ανάλυση, είμαστε στα καλά μας.

Λέγεται ότι ορισμένα από αυτά που συμβαίνουν έχουν πάρει ήδη το δρόμο της Δικαιοσύνης, η οποία για μία ακόμη φορά καλείται να ξεκαθαρίσει όχι μόνον την κό-

προ του Αυγείου αλλά και τη βρωμιά που έχει, φαίνεται, διαπεράσει βαθύτατα ορισμένα στρώματα, ενώ για άλλα γίνονται έρευνες για να επιβεβαιωθούν ορισμένες υποψίες που υπάρχουν για τη δημιουργία ηθελημένων προβλημάτων σε βάρος των πλοίων και για εκτίθενται διάφοροι πλοιοκτήτες αλλά και για να αποκομίζουν αθέμιτα κέρδη οι δημιουργοί των προβλημάτων αναλαμβάνοντας την εξαίρεση των συνεπειών τους.

Σήμερα δεν μπορούμε να προσθέσουμε το παραμικρό. Θα επανέλθουμε, όμως, μόλις θα έχουμε τεκμηριώσει με συγκεκριμένα στοιχεία αυτές τις διάφορες ιστορίες για αγρίους που λέγεται ότι συμβαίνουν πλέον και στο πρώτο λιμάνι της χώρας, όπου οι παντός είδους "αλεξιπτωτιστές", πολιτικής αλλά και άλλης, προελεύσεως φαί-

ΣΤΟΝ «ΟΜΙΛΟ» ΤΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ...

... Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΕΙΝΑΙ ΜΠΡΟΣΤΑ ΣΑΣ.
Η ΘΕΑ ΣΤΟΝ ΟΡΜΟ ΤΗΣ
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ ΣΥΝΑΡΠΑΖΕΙ.
ΚΑΘΙΣΤΕ ΣΤΙΣ ΑΝΕΤΕΣ ΠΟΛΥΘΡΟΝΕΣ
ΚΑΙ ΑΦΕΘΕΙΤΕ ΣΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΗ
ΠΕΡΙΠΟΙΗΣΗ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ
Ο ΝΕΟΣ «ΟΜΙΛΟΣ».

ΣΤΟΝ «ΟΜΙΛΟ», ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΕΡΟΧΕΣ
ΓΕΥΣΕΙΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΙΣ
ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΕΣ ΣΤΙΓΜΕΣ ΚΑΙ
ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ.

ΑΠΟΛΑΥΣΤΕ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΥΣ ΜΕΖΕ-
ΔΕΣ, ΕΚΛΕΚΤΟ ΨΑΡΙ, ΦΙΝΕΣ ΓΕΥΣΕΙΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΞΕΝΗΣ
ΓΑΣΤΡΟΝΟΜΙΑΣ.

ΣΤΟ ROOF GARDEN ΔΡΟΣΙΣΤΕΙΤΕ
ΜΕ ΤΟ ΠΟΤΟ ΣΑΣ ΚΑΙ ΧΑΡΕΙΤΕ ΕΝΑ
ΝΟΣΤΙΜΟ SNACK ΚΑΤΩ ΑΠΟ Τ' ΑΣΤΡΑ.

ΣΤΟΝ «ΟΜΙΛΟ», ΖΕΙΣΤΕ ΣΗΜΕΡΑ
ΤΗ ΜΑΓΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΟΥ
ΠΟΥ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ!

«ΟΜΙΛΟΣ» Restaurant • Roof Garden, Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης, Τηλέφωνα: 89.60.741 - 89.63.539



νεται να νομίζουν ότι είναι σε θέση να κάνουν ό,τι θέλουν.

επίπεδα που απαγορεύουν κάθε σκέψη για ναυπήγηση νεοτευκτών.

ΠΕΡΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ - ΗΛΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΤΙΝΑ...

Τα αποτελέσματα μιας ιδιαίτερα ενδιαφέρουσας έρευνας που εκτελέστηκε για λογαριασμό της Ενωσης των Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Ιντερτάνκο) παρουσίασε ανάγλυφα μία γνωστή ναυτιλιακή πραγματικότητα:

Οτι ο ναυλωτής θα χρησιμοποιήσει το καράβι το οποίο πιστεύει ότι θα του μεταφέρει το φορτίο του με ασφάλεια και από υπεύθυνα χέρια με τον πιο συμφέροντα ναύλο, ανεξάρτητα από την ηλικία του.

Η προαναφερομένη έρευνα έδειξε ότι το πρώτο επτάμηνο του 1994, οι 10 μεγαλύτερες εταιρίες μεταφοράς πετρελαίου συμφώνησαν τουλάχιστον μία φορά στη ναύλωση δεξαμενοπλοίων τύπου VLCC που ήταν άνω των 19 ετών, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις τέτοιας ηλικίας πλοία χρησιμοποιήθηκαν κατά την ίδια χρονική περίοδο για δύο ή τρεις ναυλώσεις, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας όλων των VLCC's που ναυλώθηκαν από τον Ιανουάριο έως και τον Ιούλιο ήταν τα 14 έτη.

Σύμφωνα με την έρευνα η Kuwait Petroleum χρησιμοποίησε πλοία μέσης ηλικίας 18 ετών, η Γαλλική Total πλοία μέσης ηλικίας 17 ετών, ενώ η Εξξον που θεωρείται από τις σημαντικότερες ναυλώτριες εταιρίες χρησιμοποίησε πλοία μέσης ηλικίας 16 ετών.

Βλέπουμε λοιπόν ότι αυτοί που "πιπιλούν" τη καραμέλλα για την αναμφισβήτητη ανάγκη ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του παγκόσμιου στόλου, δεν είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν ούτε σέντες παραπάνω για τα environmentally friendly ships, με τα διπύθμενα και τα διπλά κελύφη, και αρκούνται να μεταφέρουν το φορτίο τους με τα αρκετά μεγάλα παλαιά δεξαμενόπλοια που κυκλοφορούν ανά τις θάλασσες, διατηρώντας έτσι και τα επίπεδα των ναύλων σε χαμηλά

ΝΑ ΑΡΘΟΥΝ ΟΙ ΑΔΙΚΙΕΣ

Η επικείμενη συνεδρίαση του Συμβουλίου Επανακρίσεως του Λιμενικού Σώματος παρέχει την ευκαιρία για την αποκατάσταση των δια γυμνού οφθαλμού ορατών και γνωστών σε ολόκληρο το Λιμενικό Σώμα αδικιών που διεπράχθησαν κατά τις κρίσεις της περασμένης ανοίξεως και οδήγησαν στην αποστράτευση αξιωματικών που μπορούσαν να προσφέρουν ακόμη πολλά στην υπόθεση της Ελληνικής Ναυτιλίας και κατ' επέκταση και στον τόπο.

Περιοριζόμαστε σ' αυτή την επισημάνση ελπίζοντας ότι όλα τα μέλη του Συμβουλίου Επανακρίσεως θα δουν χωρίς την παραμικρή προκατάληψη και θα εξετάσουν διεξοδικώς και με την επιβαλλομένη αντικειμενικότητα, ιδίως τις περιπτώσεις των αξιωματικών εκείνων που κυριολεκτικά "βγάζουν μάτι".

ΤΟ ΚΟΜΜΙΤΤΗ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ

Παρά το γεγονός ότι το Κομμίτη της Νέας Υόρκης έχει πλέον αποκτήσει αιρετή διοίκηση, ουδείς από το προεδρείο του προσεκλήθη να παρακολουθήσει τη φθινοπωρινή κοινή συνεδρίαση μεταξύ Ε.Ε.Ε. και Κομμίτη.

Σε αποκλειστική του δήλωση προς τα "Ναυτικά Χρονικά", ο πρόεδρος του Κομμίτη της Νέας Υόρκης κ. Μανώλης Κουλουκουντής, υπογραμμίζει ότι η δημιουργία της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας της Νέας Υόρκης οφείλεται αποκλειστικά στις δυνατότητες που παρέχει η κοινή δραστηριότητα - αντιλήφθηκαμε, τονίζει, και στη Νέα Υόρκη, έστω με καθυστέρηση, ότι ο ένας δεν μπορεί να κάνει τίποτε, ενώ όλοι μαζί και ενωμένοι μπορούμε να κάνουμε πολλά.

Δεν διεκδικούμε τη θέση ουδενός, υπογραμμίζει ο κ. Κουλουκουντής, και θα αναπτύξουμε ισότιμη

συνεργασία με όλους, ενώ ταυτόχρονα θα επιδιώξουμε συστηματικές επαφές με όλους τους αρμοδίους Αμερικανούς αξιωματούχους για τα θέματα της Ναυτιλίας και του διεθνούς θαλασσιού εμπορίου - πράγμα που σημαίνει ότι υπάρχει πλέον στις Ηνωμένες Πολιτείες ένα οργανωμένο ναυτιλιακό λόμπυ που μπορεί να προωθήσει πάρα πολλά θέματα και εν πάση περιπτώσει δίνει καθημερινά το στίγμα της παρουσίας της Ελληνικής Ναυτιλίας στην αμερικανική συμπολιτεία.

Σε ανάλογη δήλωση προέβη προς τα "Ναυτικά Χρονικά" και ο Α' Αντιπρόεδρος του Κομμίτη της Νέας Υόρκης Καππάν Τάκης Τσεβδός, που είναι από τους πρωτεργάτες της δημιουργίας αυτής της σημαντικότητας για τα ελληνικά ναυτιλιακά (αλλά και άλλα) συμφέροντα επιτροπής, ο οποίος ταυτόχρονα εξέφρασε και τις ευχαριστίες του προς την έπαλη αυτή για την αμέριστη συμπαράσταση που εξεδήλωσε υπέρ της δημιουργίας του Κομμίτη της Νέας Υόρκης που είχε και την αμέριστη συμπαράσταση του τέως Υπουργού κ. Αριστοτέλη Παυλίδη και του προηγούμενου Αρχηγού του Λιμενικού Σώματος κ. Νικ. Χασιώτη.

ΤΟ ΝΕΩΡΙΟ

Δεν είναι λίγοι εκείνοι (στην Ακτή Μιαούλη αλλά και αλλού) που εκτιμούν ότι ο Καππάν Λουκάς Κτιστάκης "έμπλεξε" με τη συμμετοχή του στην εξαγορά του Νεωρίου. Για τον απλούστατο λόγο ότι το προσωπικό αυτής της άλλοτε παραγωγικής μονάδος συνήθισε να αμείβεται χωρίς να εργάζεται και ως εκ τούτου τεκμαίρεται ότι θα είναι πολύ δύσκολο - αν μη, αδύνατο να στρωθεί σε παραγωγική δουλειά, όπως απαιτούν οι συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί για να καταστεί δυνατόν να ορθοποδήσει το ναυπηγείο.

Χαρακτηριστική επ' αυτού είναι η περίπτωση σκάφους της Ακτοπλοίας το οποίο κατά την έξοδό του από το λιμάνι της Σύρας παρασύρθηκε από τον ισχυρό άνεμο

στα βράχια και υπέστη εκτεταμένο ρήγμα. Το προσωπικό του ναπηγείου, λοιπόν, που δεν είχε απασχόληση αλλά ελάμβανε τις αποδοχές που πλήρωνε ο βαρύτατα φορολογούμενος ελληνικός λαός αρνήθηκε να εργαστεί και ζήτησε να ανατεθεί σε εργολάβους η εργασία αποκαταστάσεως των ζημιών του συγκεκριμένου πλοίου!

ΚΑΙ Ο ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ

Μετά την εκχώρηση του Νεωρίου, από κυβερνητικές πηγές ανακοινώθηκε ότι θα προωθηθεί και η ιδιωτικοποίηση των Ελληνικών Ναυπηγείων ώστε να απαλλαγεί ο κρατικός προϋπολογισμός από διαβάστακτες υποχρεώσεις που δημιουργεί η υπό κρατικό έλεγχο λειτουργία του ναυπηγείου του Σκαρμαγκά.

Δεν είναι γνωστόν αυτή τη στιγμή εάν έχει υπάρξει ενδιαφέρον - αυτή τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή - για την εξαγορά των Ελληνικών Ναυπηγείων. Οπωσδήποτε, κατά την δική μας ταπεινή αντίληψη, το ναυπηγείο του Σκαρμαγκά πρέπει να εκχωρηθεί στον Ομιλο Περατικού, εάν φυσικά ενδιαφέρεται, ώστε να καταστεί δυνατός ένας συνδυασμός παραγωγικής αξιοποίησεως των δύο κυριότερων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων της χώρας από έναν φορέα, ο οποίος έχει ήδη αποκτήσει σημαντικότερη πείρα από την εξυγίανση των Ναυπηγείων Ελευσίνας και είναι σε θέση να λειτουργήσει τις

δύο μονάδες σε τρόπο που η μία να συμπληρώνει την άλλη και να αποφευχθούν τα ταρακουνήματα που είναι αναπόφευκτα σε παρόμοιες περιπτώσεις.

Οφείλουμε να υπογραμμίσουμε ότι η αντίληψή μας για την εκχώρηση και του ναυπηγείου του Σκαρμαγκά στον Ομιλο Περατικού εκπηγάζει από την κοινή λογική και μόνον, κοινή λογική η οποία θέλουμε να ελπίζουμε ότι θα επικρατήσει και στους εν προκειμένω αρμοδίους ώστε τελικώς να ωφεληθεί εκ νέου ο τόπος από την ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα που είναι δυνατόν να αναπτυχθεί από την συνδυασμένη παραγωγική λειτουργία των Ναυπηγείων Ελευσίνας και Σκαρμαγκά.

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ "ΒΕΡΓΙΝΑ"

Ξάφνιασε την ελληνική αλλά και τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα η απροσδόκητη ενέργεια των λιβυκών αρχών να προχωρήσουν στην κράτηση στην Τρίπολη του ελληνικού επιβατηγού - οχηματαγωγού "Βεργίνα" και του πληρώματός του επειδή το πλοίο, που ειρήσθω εν παρόδω είχε ναυλωθεί από την κυβέρνηση της Λιβύης για ορισμένες μεταφορές, είχε ναυπηγηθεί προ τριάντα ετών, για λογαριασμό ισραηλινής ναυτιλιακής εταιρίας και πριν περιέλθει σε Ελληνες έφερε τη σημαία της Σαουδικής Αραβίας!

Η περίπτωση δίνει μία μικρή εικόνα το τι τραβούν οι ναυτικοί μας σε διάφορες περιοχές της υφελίου όπου ο φανατισμός εκτοπίζει και την απλή λογική - ο πλοίαρχος του σκάφους είχε κρατηθεί από τις λιβυκές αρχές χωρίς να έχουν τηρηθεί οι απαιτούμενες διαδικασίες και χωρίς να φταίει στο παραμικρό - εκείνοι που έφταιξαν στην προκειμένη περίπτωση είναι οι αρμόδιοι της Λιβύης που προχώρησαν στην ναύλωση του σκάφους χωρίς να έχουν εξετάσει προηγουμένως για λογαριασμό ποιών ναυπηγήθηκε ώστε αφού τους ενοχλεί τόσο το Ισραήλ να μη προχωρήσουν στη ναύλωση: Αυτούς τους αρμοδίους τους έπρεπε να ελέγξουν οι Λίβυοι και όχι να κατακρατήσουν το πλοίο και το πλήρωμά τους που δεν ευθύνεται στο παραμικρό.

- Σχετικώς επίκαιρη υπήρξε και η εγκύκλιος της Ε.Ε.Ε. με την οποία ζητεί να ενημερώνεται για τα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζουν τα ελληνικά πλοία σε διάφορα λιμάνια του εξωτερικού και κυρίως σε λιμάνια χωρών εκτός της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και οφείλονται σε νομοθετικά, διοικητικά ή άλλα μέτρα που παρεμποδίζουν την ελευθερία προσβάσεως σε φορτία που διακινούνται διεθνώς και δημιουργούν πρακτικά προβλήματα στα πλοία (και στα πληρώματά τους, συμπληρώνουμε εμείς) ώστε να τίθενται σε διάφορα διεθνή όργανα για την αντιμετώπισή τους και για την διατύπωση της ανάλογης ναυτιλιακής πολιτικής.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

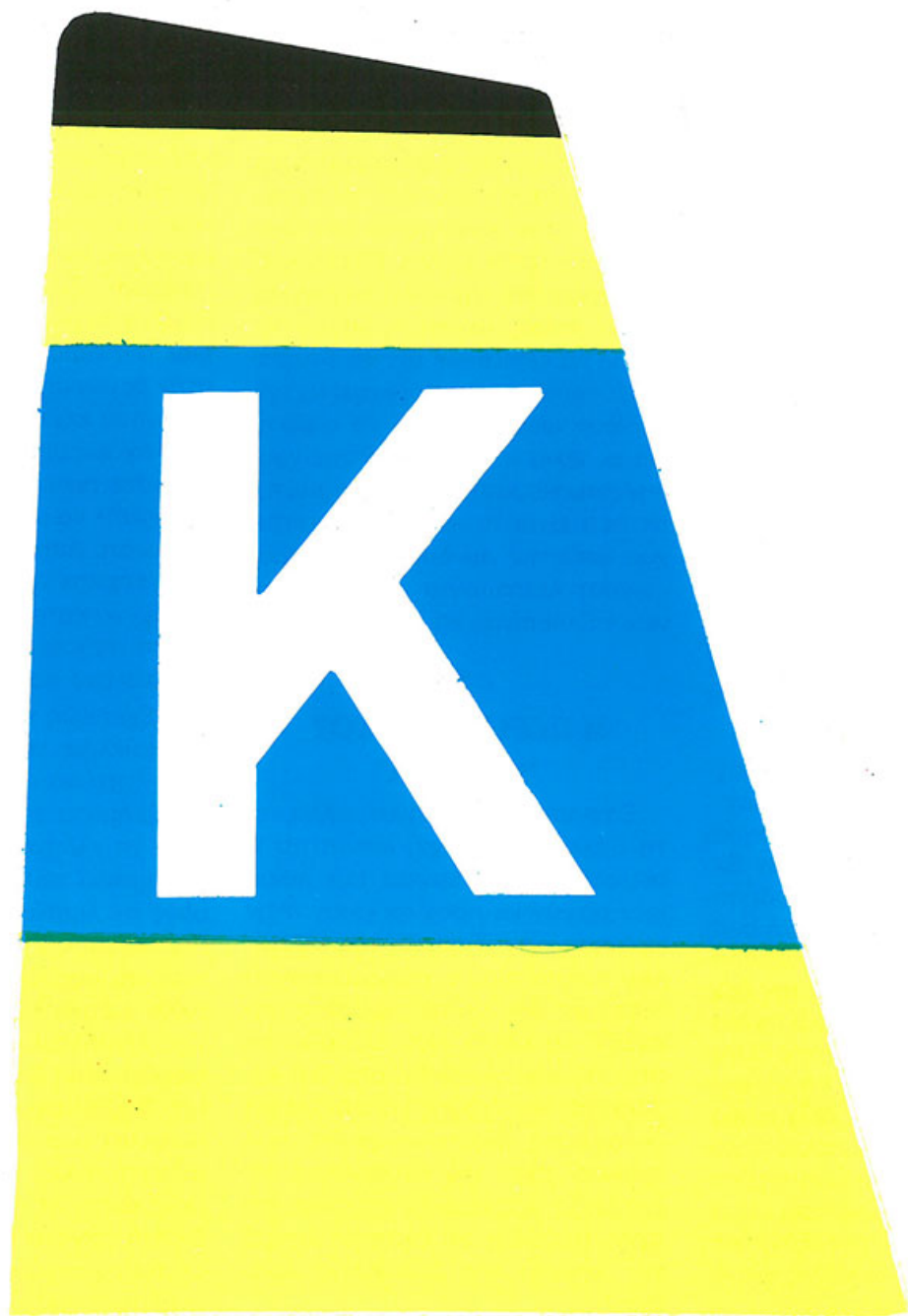
12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 - 42 20 106

TELEFAX: 42 20 108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.



Athenian Group of Companies

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

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΤΥΧΙΟ ΞΕΒΡΑΚΩΜΑΤΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

Πρώτα απ' όλα εύχομαι σ' όλους γενικά τους συναδέλφους συνταξιούχους ναυτικούς NAT, (πραγματικούς όχι μαιμούδες) υγεία και καλό χειμώνα.

Αφορμή να γράψω, αναφερόμενος φυσικά για πολλοστή φορά στα αιτήματά μας, που χρόνια τώρα μας καίνε, ήταν δημοσίευμα εφημερίδας που αφορούσε εργαζόμενους στον ΟΑΣ τους αποκαλούμενους Σταμουλοκολάδες. Τσουρουφλισμένος λοιπόν από την κάψα του Αυγούστου, διάβασα ότι μεθοδεύονται αυξήσεις μισθών από 7.000 δρχ. μέχρις 20.000 δρχ. και εργασία 153 μέρες τον χρόνο.

Φυσικά θ' αυξηθούν και οι συντάξεις τους.

Εγώ συγχαίρω θερμά το Δ.Σ. του σωματείου τους για τις προσπάθειες που καταβάλει και τα μέσα που χρησιμοποιεί όποια κι αν είναι αυτά, για την μισθολογική και εργασιακή καλλιέργεια των συναδέλφων τους του ΟΑΣΑ.

Χίλιες φορές μπράβο τους.

Τώρα στα δικά μας. Γύρισαν όλοι ή σχεδόν όλοι απ' τις διακοπές, αφού πολλοί από μας μείναμε εδώ υποφέροντας τρομερά στο Αυγουστιάτικο καμίνι.

Τα συνταξιοχικά σωματεία θ' αρχίσουν τις γνωστές χρόνια τώρα δραστηριότητές τους για την επίλυση των γνωστών χρόνιων δίκαιων αιτημάτων τους του 80% και άλλων όπως το 70% για τις χήρες, με την γνωστή πάγια θέση των αρμοδίων του ΥΕΝ. Δίκαια τα αιτήματά σας αλλά τα οικονομικά του NAT δεν επιτρέπουν την υλοποίησή τους!!!

Χρόνιο τροπάριο υπευθύνων (Πολιτείας) οικονομικής κατάντιας του NAT!

Αντίθετα όμως σε στεργιανούς οργανισμούς και ασφαλιστικά ταμεία με χρέη πολλών δισ. δραχμών επιτρέπονται αυξήσεις μισθών και συντάξεων!!! Βέβαια πρόκειται περί Ελλήνων πολιτών ενώ εμείς είμαστε πολίτες τριτοκοσμικής χώρας με μηδαμινή προσφορά στην πατρίδα και στο ταμείο μας. Αίσχος χιλιάδες φορές Αίσχος.

Πολλοί συνάδελφοι μου λένε. Καλά τα γράφεις χρόνια τώρα αλλά αυτοί είναι ντουβάρια Μπιενάκης Βγενάκης! Εγώ όμως μέχρι να μπαρκάρω για το χωρίς γυρισμό ταξίδι, θα τα γράφω συνεχώς τιμώντας έτσι τους πάρα πολλούς αγαπητούς συναδέλφους που έφυγαν με την πίκρα της αδικίας και αγνωμοσύνης της Πολιτείας.

Θα τα γράφω απευθυνόμενος ειδικά σε παχύ δέρμα, βουβάλια, ημιπαχύδερμα και σε κάτι άλλους με Γιαπωνέζικη επιδερμίδα που είναι και οι πιο επικίνδυνοι απ' όλους.

Μη φεύγοντας όμως απ' το μυαλό μου αυτά που διάβασα για τους εργαζόμενους του υπερχρεωμένου ΟΑΣΑ, προτείνω στην ΠΝΟ και στα συνταξιοχικά σωματεία να εισηγηθούν στην αρμόδια υπηρεσία (επιτροπή) εκπαιδευτικού προγράμματος ναυτικών σχολών Ε.Ν. (Στελεχών και πληρωμάτων) την καθιέρωση μαθήματος (σεμιναρίου) Ξεβρακώματος με απόκτηση αντίστοιχου πτυχίου όπως παλιά πυξίδων, ραντάρ, σωστικά.

Ελπίζω ο αξιότιμος ΥΕΝ κ. Γ. Κατσιφάρας να εγκρίνει αμέσως την εισήγηση Ξεβρακώματος για όλους γενικά τους ενεργούς ναυτικούς, αλλά γιατί όχι και για τους μέχρι 65 χρόνων συνταξιούχους αφού με δική του απόφαση μπορούν να μπαρκάρουν.

Θα είναι ευχής έργο για να δούμε και μείς επιτέλους άσπρη μέρα μια και το Ξεβράκωμα αποδείχθηκε αποτελεσματικό μέσο δικαίωσης αιτημάτων!!! Ακόμη για να σταματήσει το παραμύθιασμα των οικονομικών NAT!

Με την ευκαιρία τι γίνεται αλήθεια με την εξυγίανση του NAT;

Πότε θα γίνει πραγματική βέβαια και όχι η τραβεστί!!!

Με τιμή

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΑΜΠΟΥΣΕΛΑΜ

Συνταξιούχος Πλοίαρχος

Επίτιμος Πρόεδρος ΠΕΣΠΕΝ

20 Σεπτεμβρίου, 1994

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

Μόνιμη συνεργασία των Μινωικών Γραμμών και της Στρίντζης Λάινς στην Αδριατική

Οι δύο μεγαλύτερες ελληνικές εταιρίες της Ακτοπλοίας, οι οποίες διαθέτουν συνολικά στόλο 20 οχηματαγωγών πλοίων αποφάσισαν να προχωρήσουν από 1 Ιανουαρίου 1995 σε μία φιλόδοξη πολυετή συνεργασία με στόχο τη πλήρη εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης μεταξύ Ελλάδας και Ευρώπης.

Σε σχετική κοινή ανακοίνωση επισημαίνονται τα εξής:

"Μετά την κρίση της Γιουγκοσλαβίας, το τέλος της οποίας δεν είναι ακόμη ορατό, και την ουσιαστική οδική απομόνωση της Ελλάδας από τις παραδοσιακά γνωστές αγορές ελληνικών προϊόντων στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η διασφάλιση διαρκούς και συντονισμένης δια θαλάσσης σύνδεσης μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας, κατέστη ζωτικής σημασίας για τα Ελληνικά συμφέροντα.

Επίσης υπογραμμίζεται ότι "στα πλαίσια της ανάληψης Ελληνικών επιχειρηματικών πρωτοβουλιών στον ευρύτερο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διευρύνοντας την επιχειρηματική στρατηγική τους με μία επιπλέον πρωτοβουλία, που έχει επίκαιρη εθνική-κοινωνική διάσταση, μετά από απόφαση των διοικητικών συμβουλίων αποφασίσθηκε συνεργασία πολυετούς διάρκειας στη γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας, με στόχους:

Την από κοινού επιτυχή άμεση και μεσομακροπρόθεσμη αντιμετώπιση των μεταφορικών ανα-

γκών των Ελληνικών εξαγωγικών και εισαγωγικών επιχειρήσεων.

Την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και με την εμπέδωση του θαλάσσιου δρόμου ως του βασικού τρόπου επικοινωνίας της Ευρώπης με την Ελλάδα.

Τον σεβασμό και την συνεισφορά των δύο εταιριών στην διαμορφούμενη περιβαλλοντολογική συνείδηση του Ευρωπαίου πολίτη και στην νέα περιβαλλοντολογική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με την οποία (σχετική Κοινοτική

Οδηγία), οι θαλάσσιες μεταφορές επιβαρούν το περιβάλλον λιγότερο από κάθε άλλο τρόπο μεταφοράς.

Επεξηγώντας τα οικονομικά δεδομένα και τις επιδιώξεις που οδήγησαν σ' αυτή την πρωτοβουλία οι δύο εταιρίες επισημαί-

νουν και την προτροπή των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και προσωπικά του Υπουργού κ. Γ. Κατσιφάρα για τη σύνδεση της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας σε καθημερινή βάση με το λιμάνι της Τεργέστης.

Η σύνδεση αυτή, έρχεται σήμερα να ικανοποιήσει ένα πάγιο αίτημα των ελληνικών παραγωγικών τάξεων και ειδικότερα αυτών της Βόρειας Ελλάδας, που επιθυμούσαν έντονα την καθημερινή θαλάσσια επικοινωνία της Ηγουμενίτσας με την Κεντρική, Βόρεια και Ανατολική Ευρώπη.



Οι εταιρίες υπογραμμίζουν ακόμη ότι, με την συνεργασία τους, δημιουργούν, επενδύοντας ίδια κεφάλαια, χωρίς κοινοτικούς πόρους ή άλλες επιδοτήσεις, την Θαλάσσια Εγνατία Οδό, η οποία με την προοδευτική ολοκλήρωση της Χερσαίας Εγνατίας Οδού, θα συντελέσει στη δημιουργία ενός ενιαίου άξονα πρόσβασης από την Κεντρική, Κοινοτική και μη Ευρώπη, μέσω της πατρίδας μας και των Ελληνικών πλοίων προς τον Εθνικό, αλλά και προς ένα ευρύτερο χώρο, ο οποίος περιλαμβάνει τις υπόλοιπες Βαλκανικές χώρες την Τουρκία, τις Παραεξείνιες χώρες και φθάνει μέχρι την Μέση Ανατολή.

Από πλευράς οικονομικών μεγεθών, ο προυπολογιζόμενος κύκλος εργασιών της συνεργασίας των δύο εταιριών στις γραμμές εξωτερικού για το 1995 υπολογίζεται σε 30 δις δρχ.).

Εν συνδυασμό με τη δραστηριότητα των δύο εταιριών στις γραμμές της ακτοπλοίας, ο ετήσιος κύκλος εργασιών τους θα ξεπερνά τα 40 δις δρχ., και αναμένεται να καταλάβει εξέχουσα θέση στα Κοινοτικά επιχειρηματικά δεδομένα.

Την πρώτη χρονιά υλοποίησης της συμφωνίας θα χρησιμοποιηθούν 11 οχηματαγωγά πλοία:

- Επτά της Minoan Lines (το νεοαναυπηγούμενο "Aretousa" και τα "Erotokritos", "Daedalus", "Fedra", "El Greco", "Ariadne", "Festos") και

- Τέσσερα της Strintzis Lines (το νέο της απόκτημα "Ionian Star" και τα "Ionian Galaxy", "Ionian Island", "Ionian Sun").

Τα πλοία αυτά θα εξυπηρετούν σε καθημερινή βάση ένα νέο πλήρως συντονισμένο, ολοκληρωμένο και φιλόδοξο πρόγραμμα, συνδέοντας την Ελλάδα μέσω Ιταλίας με την Κεντρική, Βόρεια και Ανατολική Ευρώπη, τα τρία ελληνικά λιμάνια (Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα) και τρία ιταλικά (Τεργέστη, Αγκώνα, Μπρίντζι).

Το παραπάνω πρόγραμμα προσφέρει ένα ακόμη μοναδικό πλεονέκτημα, ότι τα πλοία της Συνεργασίας Minoan Lines - Strintzis Lines, θα μεταφέρουν τους επιβάτες και τα οχήματά τους την ΕΠΟΜΕΝΗ ΜΕΡΑ στην Ελλάδα, από όποιο λιμάνι της Ιταλίας και αν αναχωρούν.

Η συνεργασία των Μινωικών Γραμμών και της Στρίντζης Λάινς, φιλοδοξεί να αντιμετωπίζει όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα, κατά τον πλέον ικανοποιητικό τρόπο τις σημερινές αλλά και τις μεσομακροπρόθεσμες ανάγκες στη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων από την Ελλάδα προς την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) και αντίστροφα, αναλαμβάνοντας έναν ύψιστης σημασίας εθνικό ρόλο, οι παράμετροι του οποίου συνοψίζονται ως εξής:

Γραμμή Τεργέστης

Τα πλοία της συνεργασίας Minoan Lines - Strintzis Lines ("Ionian Galaxy", "Daedalus",

"Fedra", "Ionian Island", "El Greco", "Ariadne", "Festos"), προσεγγίζοντας καθημερινά την Τεργέστη, δίνουν σε μεταφορείς και ιδιώτες το περιθώριο να αναχωρήσουν προς τους τόπους προορισμού τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση από το βορειότερο λιμάνι της Ιταλίας, μειώνοντας εντυπωσιακά την οδική απόσταση που πρέπει να διανυθεί σε Ιταλικό έδαφος μέχρι τον προορισμό τους, με αποτέλεσμα να προκύπτει σημαντικό οικονομικό όφελος γι' αυτούς (μειωμένα καύσιμα και τέλης διέλευσης). Το γεγονός αυτό, αναμένεται να έχει άμεσο θετικό αντίκτυπο στο κοστολόγιο των εξαγωγικών ελληνικών προϊόντων, και πιθανότατα θα βοηθήσει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με προφανείς θετικές επιπτώσεις για τις ελληνικές εξαγωγές.

Χαρακτηριστικά, δημοσιεύονται οι αποστάσεις σε χιλιόμετρα των παρακάτω Ευρωπαϊκών πόλεων από την Τεργέστη, (που εμφανίζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τα Ελληνικά εμπορικά και τουριστικά ενδιαφέροντα), όπου στις περισσότερες περιπτώσεις, είναι δυνατή η αυθημερόν μεταφορά εμπορευμάτων και προσώπων από το λιμάνι αυτό προς τον τελικό τους προορισμό.

<u>Γερμανία</u>		<u>Ιταλία</u>	
Μόναχο:	500	Μιλάνο:	420
Νυρεμβέργη:	650	Βενετία:	160
Στουτγκάρδη:	670		
Φρανκφούρτη:	900	<u>Αυστρία</u>	
Κολωνία:	1080	Βιέννη:	500
Βερολίνο:	1090	Ινσμπρουκ:	380
<u>Ουγγαρία</u>		<u>Τσεχία</u>	
Βουδαπέστη:	590	Πράγα:	720

Οι δύο εταιρίες σημειώνουν ότι η καθημερινή σύνδεση Πάτρας και Ηγουμενίτσας με την Τεργέστη φέρνει τα Ελληνικά εξαγωγικά προϊόντων πιο κοντά στις διαρκώς αναπτυσσόμενες αγορές των πρώην ανατολικών χωρών, οι οποίες έχουν ανοίξει τις πύλες τους στο διεθνές εμπόριο, βοηθώντας τις Ελληνικές εξαγωγικές εταιρίες να κερδίσουν μία αξιόλογη θέση στις αγορές αυτές.

Επίσης, υποστηρίζουν ότι με τη σύνδεση αυτή διευκολύνεται η επιδοτούμενη από την Ευρωπαϊκή Ένωση εξαγωγή ελληνικών γεωργικών προϊόντων σε χώρες των πρώην ανατολικών χωρών (Τσεχία, Ουγγαρία, Σλοβακία, Πολωνία, Ρωσία), λόγω της γειτνίασης της Τεργέστης με τις χώρες αυτές.

Whatever your accent, a Festival cruise is for you



FESTIVAL CRUISESTM

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

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



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

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

Με την υλοποίηση του προγράμματος της συνεργασίας Minoan Lines - Strintzis Lines επιτυγχάνεται, η ιδιαίτερης εθνικής σημασίας καθημερινή σύνδεση της Ηγουμενίτσας με την Τεργέστη. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, έχει κατακτήσει τα τελευταία χρόνια δεσπόζουσα θέση στο εξαγωγικό εμπόριο της Βόρειας Ελλάδας προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των πρώην ανατολικών χωρών, αποτελώντας την κύρια πύλη εξόδου Ελληνικών εξαγωγικών προϊόντων προς την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη, και όχι μόνον.

Η συνεργασία Minoan Lines - Strintzis Lines, θα παρέχει ακόμη σε επιβάτες και μεταφορείς, οι οποίοι προέρχονται από χώρες της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης (Ενωμένη Γερμανία, Βόρεια Ιταλία, Κροατία, Τσεχία, Σλοβενία, Αυστρία, Ελβετία, Ολλανδία) και έχουν σαν προορισμό τους την Ελλάδα, την δυνατότητα να βρίσκονται την ίδια μέρα στην Τεργέστη, χωρίς να χρειαστεί να διανυκτερεύσουν καθ' οδόν, εκείνοι που έχουν βορειότερο σημείο εκκίνησης.

Γραμμή Αγκώνας

Καθημερινά θα προσφέρονται από την Πάτρα προς την Αγκώνα, η οποία μέχρι σήμερα είναι το γνωστότερο Ιταλικό λιμάνι για όσους θέλουν να επισκεφθούν την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη, δύο γραμμές δρομολογίων:

α) Μία απευθείας γραμμή με τη νέα γενιά των Jumbo Ferries ("Arerousa", "Ionian Star", "Erotokritos") από την Πάτρα για Αγκώνα, τα οποία συνδυάζουν υψηλή ταχύτητα, συντομεύοντας κατά πολύ τον χρόνο ταξιδιού (μέχρι και σε 21 ώρες). Επιπλέον, ορισμένες μέρες την εβδομάδα, θα υπάρχουν κατευθείαν βραδινές αναχωρήσεις από Ηγουμενίτσα για Αγκώνα.

β) Μία κλασσική διαδρομή με τα πλοία ("Daedalus", "Ionian Galaxy", "Fedra", "Ionian Island", "El Greco", "Ariadne", "Festos"), από Πά-

τρα, μέσω Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας για Αγκώνα.

Η μέχρι τώρα επιτυχία των δύο ναυτιλιακών εταιριών, που είναι σήμερα οι βασικοί μεταφορείς στη γραμμή αυτή, όπως αντικατοπτρίζεται στην οικονομική ευρωστία τους, προβάλλεται ως απόδειξη για τις περαιτέρω επιχειρηματικές προοπτικές της γραμμής Αγκώνας.

Γραμμή Μπρίντεζι

Εξακολουθεί να είναι μία ιδιαίτερα δημοφιλής γραμμή για όσους θέλουν ένα όσο το δυνατόν πιο σύντομο θαλάσσιο ταξίδι, συνδυάζοντας ταυτόχρονα έναν οικονομικό τρόπο μεταφοράς. Ενώνει την Ελλάδα (Ηγουμενίτσα) με την Νότιο Ιταλία (Μπρίντεζι) και παρουσιάζει πολύ καλές προοπτικές ανάπτυξης. Την γραμμή θα εξυπηρετεί το "Ionian Sun" της Strintzis Lines.

Η κοινή ανακοίνωση των δύο εταιριών καταλήγοντας επισημαίνει τα εξής:

"Ο ευρωπαϊκός προσανατολισμός των δύο εταιριών, που επιβεβαιώνεται με την παρουσία του Ευρωβουλευτή κ. Κ. Κληρονόμου στη θέση του Προέδρου του Δ.Σ., της Minoan Lines και η ευρύτερη Ευρωπαϊκή επιχειρηματική επιλογή του Προέδρου του Δ.Σ της Strintzis Lines κ. Γερ. Στρίντζη, που έχει ήδη υλοποιηθεί με την δρομολόγηση πλοίου της Strintzis Lines στη γραμμή Αγγλίας - Ιρλανδίας, λειτούργησαν καταλυτικά, έτσι ώστε σε χρόνο ρεκόρ, να επιτευχθεί η συνεργασία των δύο εταιριών.

Τα Διοικητικά Συμβούλια των δύο εταιριών αντισταθμίζοντας τα μηνύματα των καιρών, φιλοδοξούν, υλοποιώντας το πρόγραμμα της Συνεργασίας Minoan Lines - Strintzis Lines στη γραμμή της Αδριατικής, να δημιουργήσουν με τα πλοία τους ένα μόνιμο θαλάσσιο δρόμο, με εθνική διάσταση και πολλές "λωρίδες κυκλοφορίας", ο οποίος να συνδέει την Ελλάδα με την Ευρωπαϊκή Ένωση, ανεπηρέαστος από τις γεωπολιτικές εξελίξεις".

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.

Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό στην απόβαση της Νορμανδίας

ΚΑΤΙ ΠΟΥ ΞΕΧΑΣΤΗΚΕ

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ Ε. ΝΤΟΥΝΗ

Η συμμαχική απόβαση της Νορμανδίας που έλαβε χώρα την 6η Ιουλίου 1944 την γνωστή πλέον D-Day, απέτελεσε όπως είναι γνωστό το αποφασιστικό πλήγμα κατά του Δυτικού μετώπου των Δυνάμεων του Άξονα.

Ενας τρομακτικός σε αριθμό και σύνθεση στόλος από 6.700 συμμαχικά πλοία που με τόση ακρίβεια σχεδιασμού είχαν συγκεντρωθεί στα απέναντι Αγγλικά λιμάνια και όρμους των Νοτίων και Νοτιοανατολικών ακτών απέπλευσε με κάθε μυστικότητα για τις ακτές της Νορμανδίας από το Χερβούργο μέχρι την Χάβρη τις οποίες φύλασσαν μόλις 50.000 Γερμανοί.

Μία δύναμη που σχεδόν χωρίς αεροπορική κάλυψη δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκής έναντι των 1.600 συμμαχικών αεροπλάνων που ισοπέδωσαν της ακτές και μιάς αποβατικής δύναμης 160.000 στρατιωτών και 24.000 αεραγχημάτων.

Σημειώνεται ότι από τον τεράστιο αυτό στόλο τα 4.000 ήταν αποβατικά, 2.350 φορτηγά και επιβατηγά και υπερωκεάνεια και τα υπόλοιπα 370 πολεμικά αντιτορπιλικά κορβέτες και αρματαγωγά.

Μεταξύ των πολεμικών ήταν και Ελληνικές κορβέτες. Η μία ήταν το "Κριεζής" με κυβερνήτη τον πλωτάρχη Δημ. Κιοσέ και η δεύτερη το "Τομπάζης" με κυβερνήτη τον Γεώργιο Παναγιωτόπουλο.

Ομως παράλληλα με τις δύο κορβέτες και το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό δεν υστέρησε σε προσφορά στην Μεγάλη αυτή στιγμή της Ιστορίας του.

Στην απόβαση της Νορμανδίας συμμετείχαν τέσσερα ελληνικά φορτηγά πλοία.

α) Το φορτηγό "Άγιος Σπυρίδων" του εφοπλιστού Γεωργίου Δ. Χαλκιά νηολογημένο στην Χίο με αριθμό 28 ολικής χωρητικότητας 3.337 κόρους, καθαρής 2.116 ναυπήγησης του 1905 με πλοίαρχο τον Γεώργιο Σαμοθράκη και αξιωματικούς τον Ελευθέριο Μπίκο υποπλοίαρχο, Μάρκο Λαιμό ανθυποπλοίαρχο, Αλέξ. Φουρτουλάκη Α' μηχανικό, Στυλιανό Μακρυγιάννη Β' μηχανικό, Ευάγγελο Σακκά Γ' μηχανικό και Δημ. Αυγουστίνου Γ' μηχανικό.

β) Το φορτηγό "Γεώργιος Π." του εφοπλιστού Θωμά Επιφανειάδη νηολογημένο στον Πειραιά με αριθμό 577 ολικής χωρητικότητας 4.052 κόρους, καθαρής 2.597, ναυπήγησης του 1903 με πλοίαρχο τον Δημήτριο Παρίση και αξιωματικούς τον Παναγ. Δαιπαναγιώτη υποπλοίαρχο, Αθανάσιο Παγουλάτο ανθυποπλοίαρχο, Κων/νο Κουφτοπουλο Α' μηχανικό, Κων/νο Βιτσαξάκη Β' μηχανικό, Γεώργ. Δακούλη Γ' μηχανικό και Παύλο Σταματελάτο Γ' μηχανικό.

Τα παραπάνω δύο πλοία με ειδικό Νόμο (που εκδόθηκε μετά την απελευθέρωση Α.Μ. 382/1945) παραχωρήθηκαν στο Αγγλικό Υπουργείο Πολεμικών Μεταφορών προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για ειδική επιχειρησιακή αποστολή.

Τα δύο πλοία το ένα ευρισκόμενο στο Σαουθάμπτον και το άλλο στο Μίντλσμπορο, συμμετέσχον στην αποστολή και εκτέλεσαν με απόλυτη ακρίβεια τις ειδικές εντολές που ήταν η προσέγγιση σε πολύ μικρή απόστα-

ση της Νορμανδικής ακτής απόβασης.

Στο προκαθορισθέν σημείο που το βάθος της θάλασσας ήταν πολύ μικρό, φορτωμένα όπως ήταν με τσιμέντο πυροδοτήσαν τα εκρηκτικά που είχαν τοποθετήσει γιαυτό το σκοπό μέσα στα κύτη τους και αυτοβυθίστηκαν χωρίς να σημειωθούν ανθρώπινες απώλειες. Τα βυθισθέντα δύο Ελληνικά φορτηγά έπαιξαν τον ρόλο του κυματοθραύστη για την προστασία της ακτής.

Επισημαίνουμε ότι η συμμετοχή του πληρώματος στην αποστολή δεν ήταν εξαναγκαστική αλλά τελείως εθελουσία, γεγονός που τονίστηκε και από την συγχαρητήρια επιστολή του Αρχηγού των Ναυτικών Συμμαχικών Δυνάμεων και από τον Διοικητή της Ανώτερης Ναυτικής Διοίκησης Ελληνικών πλοίων στην Αγγλία.

Για την προσφορά τους αυτή απονεμήθηκε στα πληρώματα των δύο πλοίων ως ηθική αμοιβή το Μετάλλιον του Ναυτικού Αγώνος.

Επειδή ενδεχόμενα να δημιουργηθεί η όποια αμφισβήτηση της εθνικής προσφοράς των εθελοντικά συμμετασχόντων πληρωμάτων, νομίζω αξίζει τον κόπο να παραθέσουμε χωρίς σχόλια αυτούσια την αναφορά από 17.7.44 στην Αγγλική γλώσσα του πλοίαρχου Δημητρίου Παρίση που υπέβαλε μετά την εκτέλεση της αποστολής προς τα επιτελεία προφανώς στον Commodore αλλά και τις ναυτικές σχολές.

Η αναφορά θα λέγαμε είναι self-explanatory:

17 Ιουλίου 1944

Η ΑΥΤΟΒΥΘΙΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΙΣ ΒΟΡΕΙΕΣ ΑΚΤΕΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΑΠΟΒΑΣΗΣ

"Είχα την τιμή να κυβερνώ ένα από τα πλοία του Εμπορικού μας Ναυτικού, το οποίο, μαζί με άλλα συμμαχικά πλοία, έλαβε μέρος στην συμμαχική απόβαση στις ακτές της Βορείου Γαλλίας. Στο πλοίο μου, μαζί με άλλα συμμαχικά, ανατέθηκε αποστολή ειδικών επιχειρήσεων.

Το πλοίο μου, υπερήφανα φέροντας την Ελληνική σημαία, ταξίδευε στις ανοικτές θάλασσες από την έκρηξη του Πολέμου, αποφεύγοντας τις παγίδες των εχθρικών υποβρυχίων και των αεροπορικών εχθρικών επιθέσεων, κατορθώνοντας πάντοτε να μεταφέρει ασφαλώς στον προορισμό του το φορτίο του από πολεμικό υλικό βοηθώντας έτσι την Συμμαχική Διοίκηση να προπαρασκευάσει την επιθετική της ισχύ για την χρησιμοποίησή της κατά του κοινού εχθρού στο τελικό κτύπημα της απελευθέρωσης των λαών της Ευρώπης από την σκλαβιά και της διάσωσης του πολιτισμού μας.

Αλλά τώρα μας ζητήθηκε να δώσουμε περισσότερα - μας ζητήθηκε να θυσιάσουμε τους εαυτούς μας.

Μας ζητήθηκε να αυτοβυθίσουμε το πλοίο μας στα εχθρικά ύδατα στις ακτές της Βόρειας Γαλλίας και το σώμα του (κουφάρι του) να χρησιμοποιηθεί για πάρα πολύ σημαντικούς στρατιωτικούς λόγους.

Το πλήρωμά μου αποτελούσαν συμπατριώτες μου, οι οποίοι από την αρχή του πολέμου, μάχονταν κατά του εχθρού καθώς τα αδέρφια τους στην Ελλάδα μάχονταν κατά του ιδίου εχθρού στην Αλβανία και οι οποίοι ακόμη μάχονται θαρραλέα στα δοξασμένα ελληνικά βουνά.

Αυτό το πλήρωμα προθυμοποιήθηκε εθελοντικά να αποτελέσει χωρίς καθυστέρηση το πλήρωμα του πλοίου μου, για να εκπροσωπήσει την μικρή αλλά ηρωική μας χώρα στην μεγαλύτερη αμφίβια στρατιωτική επιχείρηση της Ιστορίας.

Επίσης υπό την διακυβέρνησή μου ήταν και κατώτερο πλήρωμα του Βασιλικού Βρετανικού Ναυτικού καθώς και χειριστές των πυροβόλων του πλοίου των οποίων την ικανότητα και την συμπεριφορά οφείλω να επαινέσω.

Βρισκόμαστε στην θάλασσα (εν πλώ) πριν από την "D' Day" αναμένοντας τις τελικές διαταγές.

Τελικά λάβαμε διαταγή να προχωρήσουμε.

Με την αναγγελία των νέων στο πλήρωμά μου - στους Ελληνες στα Ελληνικά και στους Άγγλους στα Αγγλικά - ότι προχωρούμε στο θέατρο των επιχειρήσεων παρατήρησα με πόσο ενθουσιασμό ανταποκρίθηκαν και στα μάτια τους διακρινόταν η σκέψη και η επιθυμία για δράση και ο καθένας ήταν προετοιμασμένος να θυσιάσει ακόμη γιαυτό το λόγο εάν οι περιστάσεις το απαιτούσαν.

Προχωρήσαμε για τον προορισμό μας με το πλοίο μου επικεφαλής της αριστερής στήλης. Στην πορεία μας συναντήσαμε την μεγάλη συμμαχική αρμάδα η οποία επρόκειτο να μας προστατεύσει και η παρουσία της οποίας εγγυάτο την ασφάλεια και την επιτυχία της επιχείρησης ενώ στον ουρανό μας σχηματίζονταν η προστατευτική ομπρέλλα της Συμμαχικής αεροπορίας.

Του καθενός μας τα βλέμματα ήσαν εστραμμένα προς μία κατεύθυνση - προς τις απέναντι Γαλλικές ακτές και όταν η ακτή εμφανίστηκε καθαρά προς την κατεύθυνση της πορείας μας, μας φάνηκε σαν να αισθανθήκαμε όλοι μας μία ιδιαίτερη τιμή και

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

ικανοποίηση ως ευρισκόμενοι και εμείς μεταξύ των απελευθερωτικών δυνάμεων.

Η οργάνωση της επιχείρησης ήταν τόσο καλά σχεδιασμένη και τόσο ακριβής στις ιδιαιτερότητές της ώστε όλα τα πλοία να φθάσουν με ασφάλεια στην περιοχή των επιχειρήσεων.

Ο βομβαρδισμός των ακτών που άρχισε από τα Συμμαχικά πλοία συνεχιζόταν αδιάκοπα ενώ η αεροπορία έπληττε τις εχθρικές θέσεις από τον αέρα ρίπτοντας τεράστια φορτία βομβών.

Την νύκτα της ίδιας ημερομηνίας δεχθήκαμε για πρώτη φορά επίθεση από την εχθρική αεροπορία. Πάνω στο πλοίο μου οι πυροβολητές και το πλήρωμα ολόκληρο πάλαιψε γενναία και χωρίς ανάπαυση ως πραγματικά έμπειροι μαχητές κατά της Luftwaffe από τις βραδυνές ώρες μέχρι ώρα 03:30 της επομένης ημέρας. Ούτε ένα εχθρικό αεροσκάφος δεν κατάφερε να σπάσει το μπαράζ των πυροβόλων μας ενώ το πλήρωμα επευφημούσε ομαδικά κάθε φορά που ένα εχθρικό αεροσκάφος έπεφτε φλεγόμενο μέσα στη θάλασσα.

Το πρωί αρχίσαμε τις διαδικασίες εκτέλεσης της τελικής φάσεως της αποστολής μας. Πρώτο το πλοίο του commodore πήρε την θέση του στην συνέχεια του vice-commodore στην συνέχεια ήλθε η σειρά μας. Φθάσαμε στο προσδιορισμένο σημείο με τον καθένα από το πλήρωμα στην θέση του έτοιμο να εκτελέσει τις συγκεκριμένες οδηγίες για την τελική πράξη που ήταν η αυτοβύθιση του πλοίου μας.

Εδωσα διαταγή να πυροδοτηθούν τα εκρηκτικά που είχαμε

τοποθετήσει κάτω βαθεία στα κύπη του πλοίου. Μετά την έκρηξη το πλοίο άρχισε να βυθίζεται και σε χρονικό διάστημα δύο περίπου λεπτών της ώρας το σκάφος ημιβυθίστηκε ακουμπώντας στο βυθό με το κύριο καταστρώμα εξέχον από το επίπεδο της θάλασσας. Οι διαταγές που είχα λάβει και η αποστολή μου εκτελέστηκε στο ακέραιο.

Αξιωματικοί και πλήρωμα, Άγγλοι και Έλληνες αγκαλιάστηκαν, σαν πραγματικά αδέρφια περνούσαν και χαιρετούσαν την Ελληνική σημαία που ακόμη ήταν υψωμένη στον κύριο ιστό αφήνοντας στο σαλόνι μία προτομή του Winston Churchill που είχε γίνει από το 1940 η μασκώτ του πλοίου. Εγκαταλείψαμε στην συνέχεια το πλοίο με την ευχή στις καρδιές μας ότι σύντομα θα ξανακληθούμε σε παρόμοιες επιχειρήσεις, αλλά αυτή τη φορά στα γαλανά νερά της αγαπημένης μας πατρίδας».

Σημείωση: Ας μην ξεχνούμε ότι όταν γράφτηκε η αναφορά αυτή του πλοίαρχου Δημ. Παρίση η Ελλάδα ακόμη δεν είχε απελευθερωθεί.

Ομως δεν ήταν μόνα τα παραπάνω ελληνικά φορτηγά αλλά στο θέατρο των επιχειρήσεων συμμετείχαν και ακόμη δύο, τα

γ) Φορτηγό λίμπερτυ "Αμερική" με πλοίαρχο τον Σπυρίδωνα Κων. Θεοφιλάτο.

δ) Το φορτηγό λίμπερτυ "Ελλάς" με πλοίαρχο τον Γεώργιο Π. Τριλίζα.

Και τα δύο λίμπερτυ ήταν από τα πρώτα 15 που είχαν παραχωρηθεί στην Ελληνική κυβέρνηση από την Αμερική, είχαν υψώσει την Ελληνική σημαία και είχαν

επανδρωθεί με Ελληνικά πληρώματα.

Τα δύο λίμπερτυ συμμετείχαν στην συμμαχική απόβαση και εκτέλεσαν αρκετά ταξίδια στην συνέχεια μεταξύ Αγγλίας - Γαλλίας μεταφέροντας συνεχώς πολεμικό υλικό - τόσο αναγκαίο για τον εφοδιασμό των δυνάμεων που είχαν αποβιβάσει και προωθούνταν στο εσωτερικό.

Τις ημέρες που γιορτάστηκαν τόσο πανηγυρικά τα 50 χρόνια από την απόβαση της Νορμανδίας, γράφτηκαν και ειπώθηκαν στον τύπο και την τηλεόραση τόσα πολλά και για πρόσωπα και για πλοία.

Ομως αληθινά δεν ακούστηκε ούτε ένας έπαινος, ούτε έστω μια αναφορά στα ονόματα των παραπάνω εμπορικών πλοίων και προπαντός σ' αυτούς τους γενναίους ναυτικούς που κυβέρνησαν και λειτούργησαν τα πλοία αυτά εθελοντικά. Και αυτό έχει πραγματικά ιδιαίτερη βαρύτητα.

Ομως αυτό είναι και το παράπονο της ναυτιλίας μας και των ναυτικών μας να τους θυμούνται στην γραμμή της μάχης, και να τους ξεχνούν, στην γραμμή της παρέλασης, μετά τη μάχη.

Τα ονόματα των φορτηγών "Γεώργιος Π.", "Άγιος Σπυρίδων", "Ελλάς" και "Αμερική" και των πλοιαρχών τους Δημητρίου Παρίση, Γεωργίου Σαμοθράκη, Γεωργίου Π. Τριλίζα και Σπυρίδ. Κ. Θεοφιλάτου που αντίστοιχα τα κυβέρνησαν έχουν ταυτιστεί με την απόβαση της Νορμανχίας και έχουν χαραχθεί βαθειά στην ναυτική ψυχή του ναυσίβιου έθνους μας.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215 — 151 24 MAROUSI

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

Κοινή επιχείρηση διαχείρισης ναυαγοσωστικών οδηγεί στην επίλυση της νομικής διαμάχης του Ρωσικού Ναυτικού με τον Οίκο Τσαβλίρη

Μία νέα συμφωνία, για την από κοινού εκμετάλλευση ναυαγοσωστικών πλοίων οδηγεί στην εκτόνωση της νομικής διαμάχης μεταξύ του Ρωσικού Ναυτικού και του οίκου εκμετάλλευσης ρυμουλκών και ναυαγοσωστικών πλοίων Τσαβλίρη.

Σύμφωνα με εξακριβωμένες πληροφορίες υπεβλήθησαν στην Κύπρο τα απαραίτητα έγγραφα για τη δημιουργία εταιρίας με την επωνυμία Tsavliris Salvage & Towage για την εκμετάλλευση του γιγαντιαίου ρυμουλκού "Tsavliris Giant", πρώην "Fotiy Krylov", καθώς και του ρυμουλκού "Tsavliris Challenger" 14.000 ίππων το οποίο είχε πρόσφατα εμπλακεί επίσης στη νομική διαμάχη όσον αφορά την ιδιοκτησία και το δικαίωμα εκμετάλλευσής του, όπως και το "Giant".

Στην κοινή παραπάνω επιχείρηση το Ρωσικό Ναυτικό διατηρεί το 60% των μετοχών, αλλά τα δύο μέρη θα έχουν ισότιμη εκπροσώπηση στο διοικητικό συμβούλιο και τα πλοία θα διαχειρίζεται ο Οίκος Τσαβλίρη από τον Πειραιά και το Λονδίνο.

Όπως έγινε γνωστό η ρωσική εταιρία Intertug, η οποία φερόταν ως ο ιδιοκτήτης των ρυμουλκών, έχει τεθεί πλέον υπό δικαστική εκκαθάριση και τα δύο ρυμουλκά διαγράφηκαν από το νηολόγιο της Μάλτας και θα έχουν παράλληλη νηολόγηση τόσο στην Κύπρο όσο και στο Βλαβιδοστόκ.

Σχολιάζοντας τη θετική αυτή εξέλιξη που παύει μία πολύχρονη δικαστική διαμάχη, ο κ. Νίκος Τσαβλίρης ανέφερε στα «Ναυτικά Χρονικά» ότι στην ουσία ποτέ δεν υπήρξε αντιδικία απ' ευθείας μεταξύ

από την εκμετάλλευση των ρυμουλκών αυτών θα τα εισπράξει ο Οίκος Τσαβλίρη για να καλύψει τόσο τα λειτουργικά του έξοδα όσο και ένα μέρος της αρχικής επένδυσής του για την επισκευή και επαναδραστηριοποίησή τους σε ναυαγίαιρες και ρυμουλκήσεις.

Νομικοί κύκλοι του Πειραιώς, σχολιάζοντας την ευμενέη έκβαση της υπόθεσης επισήμαναν στα «Ναυτικά Χρονικά» ότι αξίζει ιδιαίτερης μνείας η νομική διέξοδος που δόθηκε τελικά στην πολύπλοκη αυτή υπόθεση και στην εμπειρία και συνδρομή των δικηγόρων που ενεπλάκησαν σ' αυτή, (Β. Σαραντίτης, Γ. Καραχάλιος για το Ρωσικό Ναυτικό και Αντ. Αντάπας, Δ. Αλμπόρας για την εταιρία Τσαβλίρη), οι οποίοι κατάφεραν να δημιουργήσουν μία νέα συμφωνία που να καλύπτει απόλυτα και τα δύο μέρη, επιλύοντας παράλληλα την εκκρεμούσα διαμάχη.

Σύμφωνα με πληροφορίες μας αποφασιστικό ρόλο στην επίτευξη της συμφωνίας διαδραμάτισαν και οι

του Ρωσικού ναυτικού και της εταιρίας του και επισήμανε ότι το πρόβλημα υφίστατο μεταξύ του Ναυτικού και των υπολοίπων Ρώσων που εμφανίσθηκαν να οικοδοποούνται μετά από κάποια δεδομένα στιγμή τα ρυμουλκά, και να συνεργάζονται με ξένους για την εκμετάλλευσή τους.

Σημειώνεται ότι η συμφωνία προβλέπει τα μέχρι σήμερα έσοδα

αλληπαλλήλες επαφές ταξίδια του διευθυντή της εταιρίας Τσαβλίρη κ. Ξενοφ. Κωνσταντινίδη στη Ρωσία, κατά τη διάρκεια των οποίων παρουσίασε στους Ρώσους αξιωματούχους τα θετικά στοιχεία που θα είχε και για τα δύο μέρη η επίτευξη μιας νέας συμφωνίας για την από κοινού εκμετάλλευση των ρυμουλκών.



Οι τελικοί Κανονισμοί της OPA '90

Μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών και την έκδοση των τελικών κανονισμών για την εφαρμογή διατάξεων της Αμερικανικής αντιρρυθπαντικής νομοθεσίας OPA '90, τίθενται σε ισχύ τα ακόλουθα μέτρα για τα πετρελαιοφόρα:

Αναφορά διεθνούς αριθμού IMO

Στην απαιτούμενη αναφορά αφίξεως πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο έχει κατασκευασθεί ή μετασκευασθεί για τη μεταφορά φορτίων πετρελαίου ή καταλοίπων τέτοιων φορτίων, πρέπει στο εξής να περιλαμβάνεται και ο διεθνής αριθμός του IMO. Το σύστημα αριθμού πλοίων του IMO χρησιμοποιεί τον αριθμό ταυτότητας πλοίου, ο οποίος εκχωρείται σε κάθε πλοίο από τον Lloyd's Register of Shipping.

Εξοπλισμός επείγουσας μετάγχισης φορτίου δεξαμενοπλοίων (Emergency lighting requirements for oil tankers)

Από 3 Νοεμβρίου 1994, κάθε πετρελαιοφόρο 500 τόννων γκρός και άνω, το οποίο εισέρχεται ή δραστηριοποιείται στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ ή στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη τους, και δεν είναι διπλής γάστρας (double hull), θα πρέπει να φέρει τον ακόλουθο εξοπλισμό:

- Μειωτήρες, προσαρμογείς, κοχλίες, περικόχλια, δακτυλίους και παρεμβύσματα (reducers, adapters, bolts, washers, nuts and gaskets), που θα επιτρέπουν δύο τουλάχιστον μεταγγίσεις από τα manifolds φορτίου σε σωλήνες φορτίου 15cm (6in),

20 cm (8in) και 25cm (10in). Σε όλους τους μειωτήρες θα αναγράφεται με μόνιμο τρόπο το μέγεθος.

- Μία πλήρη σειρά προσαρμογέων, κοχλίων, δακτυλίων και παρεμβυσμάτων για κάθε μειωτήρα, θα συμπεριλαμβάνονται ως αμοιβά.

Τα υλικά θα τοποθετούνται στο κύριο κατάστρωμα, στον σταθμό ελέγχου φορτίου, στο αντλιοστάσιο ή στην αποθήκη προστέγου. Θα προστατεύονται από τον καιρό και θα φυλάσσονται σε ξεχωριστή και σημειούμενη τοποθεσία, όσο είναι πρακτικά πιο ευχερής σε σχέση με τα manifolds.

Οι μειωτήρες, κοχλίες και παρεμβύσματα πρέπει να ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές των ΗΠΑ (CFR 56.25). Η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ όμως μπορεί να αποδεχθεί υλικά τα οποία συμμορφώνονται με προδιαγραφές εκτός του American Bureau of Shipping (ABS) αν κρίνει ότι τα υλικά είναι ισοδύναμα, ή μπορεί να αποδεχθεί συγκεκριμένο τεμάχιο υλικού ως ισοδύναμο.

Συνοδεία ρυμουλκών

Από 16 Νοεμβρίου 1994, πετρελαιοφόρα 5.000 τον γκρός και άνω απλής γάστρας, με διπύθμενα, με διπλές πλευρές και διπλή γάστρας, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις προδιαγραφές διαστάσεων που προβλέπει η OPA '90 θα συνοδεύονται από ρυμουλκά, όταν πλέουν στην περιοχή Prince William Sound της Αλάσκας και στα ύδατα του Puget Sound ανατολικά της γραμμής που συνδέει τον φανό Dungeness στην Πολιτεία της Washington και τον φα-

νό Discovery Island της British Columbia.

Τα ρυμουλκά συνοδείας πρέπει να διατίθενται αποκλειστικά στο πετρελαιοφόρο στη διάρκεια του διάπλου και να είναι "κατάλληλα εξοπλισμένα" για τον ρόλο που θα χρειασθεί να αναλάβουν σε κατάσταση ανάγκης.

Τα ρυμουλκά, από μόνα τους ή σε συνδυασμό, πρέπει να είναι ικανά να:

- Ρυμουλκούν το πετρελαιοφόρο με ταχύτητα 4 κόμβων υπό ήρεμες συνθήκες και να το κρατούν σταθερά με αντίθετο άνεμο 45 κόμβων.
- Σταματούν το πετρελαιοφόρο στην ίδια απόσταση που θα σταματούσε το ίδιο για να αποφύγει σύγκρουση, με ταχύτητα 6 κόμβων και με χρήση του συστήματος προώσεώς του.
- Κρατούν το πετρελαιοφόρο σε σταθερή πορεία με το πηδάλιο κολλημένο στις 35° και με ταχύτητα 6 κόμβων και
- Να στρέφουν το πετρελαιοφόρο κατά 90° (θα θεωρείται ελεύθερο πηδάλιο και ταχύτητα 6 κόμβων) στην ίδια απόσταση στην οποία θα έστρεφε το ίδιο με το πηδάλιο όλο στην πλευρά.

Η επιλογή των ρυμουλκών συνοδείας θα γίνεται από την εταιρία και οι προδιαγραφές θα γνωστοποιούνται στον πλοίαρχο, ο οποίος και θα έχει την ευθύνη για το χειρισμό του πετρελαιοφόρου στα πλαίσια των δυνατοτήτων των ρυμουλκών συνοδείας.

Η Δ.Α.Ν.Ε.

στο

Χρηματιστήριο

Εντονο υπήρξε το ενδιαφέρον του επενδυτικού κοινού για τη συμμετοχή του στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της Δωδεκανησιακής Α.Ν.Ε., η οποία εισή-

αυτό τον υψηλό βαθμό τον αρχικό στόχο της.

Η Δωδεκανησιακή είναι η πρώτη λαϊκής βάσης ακτοπλοϊκή

κής αξίας 500 δραχμών και διατέθηκαν με 1.100 δραχμές η καθεμία οι οποίες και θα δικαιούνται μερίσματος από τα κέρδη χρήσης του 1994.



Πλοίο "Πάτμος"

χθεί στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Το αγοραστικό ενδιαφέρον ξεπέρασε όλες τις προβλέψεις αφού κάλυψε μέχρι τις 23 Σεπτεμβρίου, τελευταία ημέρα των εγγραφών, κατά 234,7 φορές το στόχο της εταιρίας που ήταν η εξασφάλιση κεφαλαίων ύψους 1,96 δισ. δραχμών.

Η Δ.Α.Ν.Ε. είναι η δεύτερη εταιρία από απόψεως επενδυτικού ενδιαφέροντος μετά την κατάργηση των εγγυητικών επιτολών, που υπερκαλύπτει σε

εταιρία και η δεύτερη κατά σειρά ναυτιλιακή εταιρία η οποία εισάγεται στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Η ΔΑΝΕ με κύκλο εργασιών για το 1993, 6,68 δισ. δραχμές και καθαρά κέρδη 654 εκατομμύρια δραχμές και με βασικό στόχο την πύκνωση και επέκταση των δρομολογίων της επεδίωξε και επέτυχε την άντληση κεφαλαίων από την αγορά για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξή της.

Εξέδωσε 1.686.000 νέες κοινές ονομαστικές μετοχές ονομαστι-

Σύμφωνα με στοιχεία της εταιρίας, για το 1994 και το 1995 προβλέπεται να έχει καθαρά κέρδη περίπου 750 εκατομμύρια δραχμές και 1,1 δισ. δραχμές αντίστοιχα.

Η εταιρία εκμεταλλεύεται σήμερα τα επιβατηγά - οχηματαγωγά "Ρόδος", "Πάτμος", "Ιαλυσός" και "Κάμιρος", και το μεταφοράς μόνον φορτηγών αυτοκινήτων "Λίνδος", ενώ σύντομα θα ενταχθεί στο στόλο της Δ.Α.Ν.Ε. και το σκάφος τύπου ρό-ρό "Park Haven".

Τα ναυπηγεία Τσάκου στο Μοντεβιδέο βελτίωσαν την ανταγωνιστικότητά τους

Για να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά της μία παραγωγική βιομηχανική μονάδα πρέπει να διαθέτει και την απαιτούμενη υποδομή τεχνολογικού εξοπλισμού.

Πιστός σ' αυτή την αρχή ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος παρά τις υποχρεώσεις που δημιουργεί η διαχείριση από τον Πειραιά ενός στόλου πλέον των 2 εκατομμυρίων κόρων που συνεχώς αυξάνεται, καταφέρνει να αφιερώνει αρκετό χρόνο και για τις επιχειρήσεις του στο Μοντεβιδέο.

Στην Tsakos Industrias Navales (TIN) την ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα που διαθέτει στο Μοντεβιδέο της Ουρουγουάης, απαιτήθηκε τα τελευταία χρόνια να αναληφθούν σύντομες ενέργειες για τον εκσυγχρονισμό και την αναδιοργάνωσή της, ώστε να μπορεί να ανταγωνιστεί στην παγκόσμια αγορά εξασφαλίζοντας άριστες υπηρεσίες σε λογικές τιμές, στους ανά τον κόσμο πελάτες τους.

Πρόσφατα τα ναυπηγεία αυτά απέκτησαν μία πλωτή δεξαμενή από την Γερμανία μήκους 200 μέτρων, με εσωτερικό οφέλιμο πλάτος 33 μ. και ανυψωτική ικανότητα 20.000 τόννων. Με την απόκτησή της διαπιστώθηκε ότι ήταν απαραίτητο στην λεκάνη ελλιμενισμού της να δημιουργηθούν μεγαλύτερα βάθη, ώστε να μπορεί να δέχεται πλοία με βύθισμα πάνω από 20 πόδια.

Ετσι αποφασίστηκε να γίνει η απαραίτητη εκβάθυνση της λεκάνης, και εν όψει της έλλειψης κατάλληλης βυθοκόρου στην Νότιο Αμερική, ο καπετάν Παναγιώτης ενέκρινε να αγορασθεί μία βυθοκόρος που να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της εκβάθυνσης. Με σύντομες ενέργειες υλοποιήθηκε η απόφαση και τα Ναυπηγεία απέκτησαν μία βυθοκόρο Ολλανδικής κατασκευής (Beaver 1500) με ικανό-

τητα εκβάθυνσης μέχρι βάθους 14 μέτρων και συλλογής 1000 κυβικών μέτρων ιλής την ώρα.

Η βυθοκόρος πραγματοποίησε το έργο της εκβάθυνσης σε σύντομο χρονικό διάστημα και σήμερα η λεκάνη όπου βρίσκεται η πλωτή δεξαμενή έχει πλέον βάθος 13,5 μέτρων που της επιτρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις δεξαμενισμών πλοίων έως 70.000 τον d.w.

Τα πρώτα πλοία που κατέπλευσαν για να δεξαμενισθούν στο Μοντεβιδέο ήταν το ελληνικής πλοιοκτησίας και σημαίας δεξαμενόπλοιο "Οσεαν Τρέιντερ" της εταιρίας Intestra Company S.A., στο οποίο εκτελέσθηκαν ελασματουργικές εργασίες και το επίσης ελληνόκτητο "Στέινλες Γκλόρ" της εταιρίας Adriatic Tankers που είχε προβλήματα στο σύστημα προώσεως. Ταυτόχρονα στην πλωτή δεξαμενή υπήρχαν ένα Κινέζικο αλιευτικό και μία φορτηγίδα Ουρουγουανής ιδιοκτησίας.

Τα πλοία τα οποία θα ακολουθήσουν για δεξαμενισμό είναι αρκετά μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται το δεξαμενόπλοιο "Nilza" της Βραζιλιανής εταιρίας Petrobras, στο οποίο πέραν των γενικών επισκευών, θα γίνουν και εργασίες αμμοβολής και βαφής ορισμένων δεξαμενών φορτίου με εποχικά χρώματα με την χρησιμοποίηση μιας σύγχρονης μεθόδου για την οποία τα Ναυπηγεία Τσάκου διαθέτουν την απαραίτητη τεχνογνωσία, καθώς και τα απαιτούμενα μηχανήματα όπως εκτοξευτές άμμου, αποξηραντές κλπ.

Κατόπιν σειρά έχει το μπάγκ κάρριερ "Φιλοκτίτης", της εταιρίας Seaventure που εδρεύει στην Αθήνα για εργασίες δεξαμενισμού, και θα ακολουθήσει το ξένο δεξαμενόπλοιο "Albebaran" για δεξαμενισμό και γενικές επισκευές.

Για την περαιτέρω αξιοποίηση των δυνατοτήτων των ναυπηγείων ο καπετάν Π.Ν. Τσάκος αποφάσισε να ενώσει τις προσπάθειές του με δύο άλλες γνωστές εταιρίες:

Το ναυτικό πρακτορείο Christophersen στην Ουρουγουάη και την Ολλανδική διεθνούς φήμης σε ναυαγοσωστικές αποστολές, ωκεάνιες ρυμουλκίσεις και παροχής λιμενικών υπηρεσιών εταιρία Wijssmuller.

Η νέα εταιρία που συστήθηκε έφερε τρία ρυμουλκά στο λιμάνι του Μοντεβιδέο, που πέραν των υπηρεσιών που παρέχουν στα πλοία που καταπλέουν στο λιμάνι, θα εξυπηρετούν τα Ναυπηγεία Τσάκου στους δεξαμενισμούς και αποδεξαμενισμούς, ενώ στο εγγύς μέλλον η νεοιδρυθείσα εταιρία προβλέπεται να αναλαμβάνει ναυαγοσωστικές επιχειρήσεις στην περιοχή καθώς ποτάμια και ωκεάνιες ρυμουλκίσεις.

Αξίζει τελειώνοντας να αναφέρουμε ότι η βυθοκόρος που αγόρασε η Tsakos Industrias Navales υπέγραψε συμβόλαιο με κρατικό φορέα της Αργεντινής προκειμένου να αναλάβει εργασίες εκβάθυνσεων διάρκειας ενός έτους σέ έναν ποταμό της περιοχής του Μπουένος Αιρες.

Εμπλέον εξετάζονται δύο προτάσεις για ανάληψη εργασιών εκβάθυνσεων μεγάλης εκτάσεως, μία στην Αργεντινή και μία στην Ουρουγουάη. Κάτι τέτοιο θα έχει σαν φυσικό επακόλουθο να ξεκαθήσει από την εταιρία η απαιτούμενη έρευνα αγοράς για την εξεύρεση μιας παρόμοιας βυθοκόρου αλλά με μεγαλύτερες δυνατότητες προκειμένου να αναλάβει την υλοποίηση των προτεινομένων εργασιών.

Λίγα από Όλα

Του ΔΗΜ. ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΒΑΘΥΤΑΤΟΣ προβληματισμός για το μέλλον της Ελληνικής Ναυτιλίας επικρατεί σε ορισμένους κύκλους τόσο στον Πειραιά όσο και στο Λονδίνο. Στους κύκλους αυτούς την πρώτη θέση στους κινδύνους οι οποίοι απειλούν την ύπαρξη της Ελληνικής Ναυτιλίας δεν κατέχει η έλλειψη των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων (και των γραφείων) αλλά η εμμονή στην οικογενειακή δομή και μορφή της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Η οποία, παρατηρείται, μπορεί μόνον να έδωσε το σημερινό αποτέλεσμα, τον σημερινό γιγαντισμό, δηλαδή, αλλά ενέχει μέσα της και το σπέρμα της αυτοκαταστροφής, διότι δεν διαθέτει τα "μαξιλάρια" επάνω στα οποία θα προσκρούσουν και θα εξασθενήσουν, χωρίς γενικότερες δυσμενείς επιπτώσεις, οι έριδες και οι διαφορές των αντιλήψεων που ενυπάρχουν μεταξύ των γενεών και οι εντάσεις που προκαλούνται συνήθως από το "ξένο" αίμα που μπαίνει σε κάθε οικογένεια καθώς οι νέοι βλαστοί (αγόρια ή κορίτσια, δεν έχει σημασία) δημιουργούν δικές τους - ο καθένας και η καθεμία - οικογενειακές εστίες.

Εξ άλλου, προστίθεται, αυτή η οικογενειακή μορφή της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρήσεως, με προεξάρχοντα τον λόγο του δημιουργού της, που συνήθως εμμένει στις δικές του αντιλήψεις δημιουργημένες σε άλλες, παρωχημένες ήδη εποχές, δεν παρέχει, δεν εξασφαλίζει την προσαρμοστική ικανότητα που είναι απαραίτητη για την επιβίωση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως στις σημερινές δύσκολες συνθήκες που θα γίνονται συνεχώς δυσκολότερες καθώς η επάνδρωση των πλοίων με τα καταλλήλως εκπαιδευμένα και έμπειρα πληρώματα απαιτεί προσαρμογές άγνωστες (ή μη ευκολοποιήσι-

μες λόγω των ελληνικών αντιλήψεων) στην πλειονότητα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και οι απαιτήσεις όλων έναντι του πλοίου αλλά και της ναυτιλιακής επιχειρήσεως πληθύνονται ως η άμμος της θαλάσσης - ελάχιστες είναι, δυστυχώς, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες επιδίωξαν και εξασφάλισαν ήδη τα Quality Assurance Certificates (ISO 9002) ενώ υφίσταται ένα πολύ μεγάλο ερωτηματικό για τον αριθμό των ναυτιλιακών μας γραφείων που θα μπορέσουν να εξασφαλίσουν το πιστοποιητικό του International Safety Management Code που θα είναι απαραίτητο για τις περισσότερες κατηγορίες πλοίων από τα μέσα του 1998.

Ελάχιστοι, δυστυχώς, έχουν αντιληφθεί ότι πέρασε ανεπιστρεπτή η εποχή του μικρού γραφείου με τα δύο ή τρία το πολύ τραπέζια και με τους δύο - τρεις ανθρώπους που διαχειριζόταν (και εξακολουθεί να διαχειρίζεται) ένα, δύο, τρία, τέσσερα και πέντε ή και περισσότερα πλοία ακόμη. Με την ολοκληρωτική υποχρεωτική εφαρμογή από τα μέσα του 2002 του Διεθνούς Κώδικος Ασφαλούς Διαχειρίσεως που δεν αφορά μόνον τα πλοία αλλά και τις εταιρίες, τα περισσότερα γραφεία που διαχειρίζονται τον προαναφερθέντα μικρό αριθμό πλοίων θα χαθούν, όπως χάθηκαν τα παλιά μπακάλικα με την εμφάνιση και την επικράτηση των σουπερ μάρκετ, αν δεν προχωρήσουν στις αναγκαίες προσαρμογές είτε με συγχωνεύσεις, είτε - που είναι και το προσφορότερο και πιο σίγουρο - με την ανάθεση της διαχείρισεως σε μεγάλες διαχειριστικές εταιρίες που έχουν ήδη προχωρήσει στη δημιουργία της υποδομής που επιτρέπει την διαχείριση πλοίων με τις προϋποθέσεις που απαιτούν οι σημερινές συνθήκες.

Μπορεί να προστεθεί ότι ελάχιστοι επίσης έχουν αντιληφθεί ότι η χρησιμοποίηση ξένων ομοειδών πληρωμάτων για την επάνδρωση των πλοίων απαιτεί και προσαρμογές από την δική μας πλευρά, προσαρμογές στη νοοτροπία, τα ήθη και τα έθιμα ακόμη των φυλών και των εθνών από τα οποία προέρχονται οι ναυτικοί που επανδρώνουν, ελλείψει Ελλήνων ναυτικών, τα ελληνικά πλοία.

Στους κύκλους που προβληματίζονται για το μέλλον της Ελληνικής Ναυτιλίας επισημαίνεται και μία άλλη διάσταση της σημερινής ελληνικής πραγματικότητας: Είναι αυτή που αναφέρεται στις αποφάσεις που λαμβάνονται από τη σημερινή εκπροσώπηση του ελληνικού εφοπλισμού που είναι ιδιαιτέρως περιορισμένη λόγω της ιδιαιτερότητας μορφής που εξακολουθεί να έχει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών χωρίς να είναι δυνατή η έκφραση απόψεων στα γενικότερα και στα επί μέρους θέματα που απασχολούν το πλοίο και τα γραφεία εκ μέρους πολλών και δυναμικών εταιριών, οι εκπρόσωποι των οποίων, λόγω των ξένων σημαίων που χρησιμοποιούν, δεν είναι δυνατόν να μετέχουν στην Ε.Ε.Ε. Και βεβαίως, όπως επιλέγουν, δεν είναι μόνον η αδυναμία διατυπώσεως των απόψεών τους, ώστε να λαμβάνονται υπ' όψει κατά τη λήψη σχετικών αποφάσεων το πρόβλημα που δημιουργεί ή μή συμμετοχή τους στα κοινά: Το ουσιαστικότερο εν προκειμένω είναι ότι η Ε.Ε.Ε., λόγω της μορφής της, αδυνατεί να εξασφαλίσει τα έσοδα εκείνα που θα της έδιναν τη διάσταση που απαιτεί η πρώτη Ναυτιλία στον κόσμο.

Λόγια θα υποστηρίξουν, ενδεχομένως, ορισμένοι. Λόγια που θα τα θυμηθούμε, όμως, πολύ σύντομα αν δεν προχωρήσουμε στις προ-

σαρμογές που επιβάλλουν οι καιροί.

ΜΙΑ ΘΑΥΜΑΣΙΑ ιδέα ορισμένων Χίων εφοπλιστών έφερε στη επιφάνεια ο Νομικός Σύμβουλος του ΝΑΤ, ο φίλτατος και ιδιαίτερα δραστήριος Νίκος Χαλκιάς. Η ιδέα αφορά την πραγματοποίηση ενός συνεδρίου των Χίων εφοπλιστών, στη Χίο φυσικά, για να διατυπωθούν οι απόψεις και οι σκέψεις του χιώτικου εφοπλισμού για τα θέματα της Ναυτιλίας, στα οποία λόγω του όγκου που ελέγχει και που είναι από τους μεγαλύτερους όχι βεβαίως στα πλαίσια μόνον της Ελληνικής Ναυτιλίας αλλά και διεθνώς - τα Καρδαμυλίτικα καράβια, λόγου χάρη, είναι περισσότερα από τα πλοία του αγγλικού εμπορικού στόλου με Αγγλική σημαία. Ο κ. Χαλκιάς προτείνει το συνέδριο να πραγματοποιηθεί τον Αύγουστο του προσεχούς έτους, του 1995, οπότε οι πάντες θα προσέλθουν για ένα ακόμη προσκύνημα στην πατρίδα αυτή που ανέδειξε πλοιοκτήτες, εμπόρους, τραπεζίτες και πνευματικούς ανθρώπους που δόξασαν - και δοξάζουν - όχι μόνον τη Χίο αλλά και την Ελλάδα. Σύμφωνα με πληροφορίες της στήλης, κοινωνός των σκέψεων για την πραγματοποίηση του συνεδρίου των Χίων εφοπλιστών έχει γίνει ήδη ο Πρόεδρος του Κομμιττή του Λονδίνου κ. Γιάννης Χατζηπατέρας, ο οποίος, όπως λέγεται, έχει εκφράσει τον ενθουσιασμό του για την ιδέα, πιστεύεται δε ότι ανάλογη υποδοχή θα υπάρξει και από το

Κομμιττή της Νέας Υόρκης, στο οποίο επίσης κυρίαρχη, μπορεί να πεί κανείς, θέση έχουν Χιώτες ναυτιλιακοί παράγοντες που δραστηριοποιούνται στην αμερικανική συμπολιτεία.

Η ΑΝΑΦΟΡΑ στον φίλτατο Νίκο Χαλκιά δίνει την ευκαιρία να υπογραμμισθεί μία ακόμη προσφορά δική του και της συζύγου του κυρίας Ευγενίας Χαλκιά, αυτή τη φορά προς την ιδιαίτερη πατρίδα του, τη Βολισσό. Στη Βολισσό, λοιπόν, εγκαινιάσθηκε την τελευταία ημέρα του Αυγούστου το Γηροκομείο που δημιουργήθηκε με την δωρεά του Ιδρύματος Βασιλείου Μαρίνου, τη βοήθεια του Κράτους και τον αμέριστο ζήλο του κ. Νίκου Χαλκιά και του στρατηγού Γεωργίου Θεοδωρούλη.

Η ιδέα για τη δημιουργία του Γηροκομείου της Βολισσού ανήκει στην κ. Ευγενία Χαλκιά, διατυπώθηκε το 1979 και υιοθετήθηκε αμέσως από τον σύζυγό της και τον στρατηγό Θεοδωρούλη. Η υλοποίηση της ωραίας αυτής ιδέας άρχισε το 1981 με την θεμελίωση του Γηροκομείου και ολοκληρώθηκε εφέτος με τα εγκαίνια και την φιλοξενία των πρώτων τροφίμων του.

Ο Βασίλειος Μαρίνος που είχε μεταναστεύσει στις Ηνωμένες Πολιτείες δεν ξέχασε ποτέ ότι στα πρώτα του βήματα στον Νέο Κόσμο, όπου έκανε προκοπή, φιλοξενήθηκε από τον πατέρα του κ. Νίκου Χαλκιά, τον αείμνηστο Σωτήρη Χαλκιά. Και όταν πληροφορήθηκε

ότι ο γιός του φίλου του ήταν Νομικός Σύμβουλος του ΝΑΤ έθεσε στη διάθεσή του και στη διάθεση του στρατηγού Θεοδωρούλη έξι διαμερίσματα που είχε στη Βούλα, ένα τριώροφο στο Μεταξουργείο και όλες τις καταθέσεις του στην Τράπεζα για να υλοποιηθεί η ιδέα της κ. Ευγενίας Χαλκιά. Αμέσως δημιουργήθηκε το Ιδρυμα Βασιλείου Μαρίνου αλλά μόλις δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως το σχετικό Π.Δ. ο αείμνηστος Βασίλης Μαρίνος απεβίωσε από συγκινησιακό σόκ.

Στην ομιλία του κατά τα εγκαίνια ο φίλτατος Νίκος Χαλκιάς υπογράμμισε ότι "το έργο αυτού του α-ξέχαστου Μαρίνου έγινε για να μην στέκει η ζωή θλιμμένη στου γέρου το προσκέφαλο όχι γιατί δεν έχουν χάρες, αλλά γιατί δεν έχουν ελπίδες. Και κάθε πράξη καλωσύνης, κάθε πράξη αγαθή πάντοτε καλή θα μείνει και ποτέ δεν θα χαθεί όπως η πράξη του Μαρίνου που όταν όλοι εμείς θα φύγουμε αυτή θα μείνει και η εντοιχισμένη πλάκα και το μέγαρο θα υπενθυμίζουν στους επιγενομένους ότι καλοί και ευεργέτες πάντα θα υπάρχουν σ' αυτό το νησί".

Πρέπει να προστεθεί ακόμη ότι χάρη στον στρατηγό Θεοδωρούλη και τον κ. Νίκο Χαλκιά έγινε με την ουσιαστική βοήθεια του εκλεκτού φίλου των "Ναυτικών Χρονικών" κ. Πανάγου Φαφαλιού και το εκκλησάκι της Ζωοδόχου Πηγής που φαντάζει σαν ολόλευκο περιστέρι στον όρμο των Λημνίων Βολισσού.

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

ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΣΤΗΛΕΣ του παρόντος τεύχους δημοσιεύονται λεπτομέρειες για το σεμινάριο που οργανώνει η εταιρία "Mare" για τις εξελίξεις που αφορούν τη διακίνηση, το νομοθετικό πλαίσιο και τα ασφαλιστικά ζητήματα σχετίζονται με τα πλοία που μεταφέρουν χημικά προϊόντα. Η αναφορά από τη στήλη γίνεται για να επισημανθεί ότι η εταιρία αυτή, την οποία στο Λονδίνο εκπροσωπεί η εταιρία "Global Maritime" με επικεφαλής τον κ. Μανώλη Παπαλέξη, είναι από τις πλέον εξειδικευμένες σε ολόκληρο τον κόσμο στη διαχείριση των χημικών, γεγονός που αποδεικνύει ότι οι Έλληνες, όταν σκύψουν το κεφάλι και δουλέψουν με κέφι και δημιουργικότητα, κάνουν θαύματα, κάνουν τα αδύνατα δυνατά και εισέρχονται σε τομείς που ήταν άγνωστοι μέχρι τώρα στην πλειονότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας, στη διαχείριση, δηλαδή, πλοίων που απαιτούν ιδιαίτερα εξειδικευμένες γνώσεις όχι μόνον από το γραφείο αλλά και από τα στελέχη και τα πληρώματα που επανδρώνουν τα ειδικού τύπου πλοία.

Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι η εταιρία "Mare" καταβάλλει συστηματική προσπάθεια για την προσέλκυση ναυτικών από περιοχές της χώρας που δεν παρουσιάζουν προβλήματα απασχολήσεως του πληθυσμού, όπως είναι λόγου χάρη η Θεσσαλία, που μπορούν έτσι να δώσουν ανθρώπους που επιλέγουν συνειδητά - και όχι από ανάγκη εξασφαλίσεως μιας οποιασδήποτε δουλειάς για να επιζήσουν - το θαλασσινό επάγγελμα.

ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι η σύσταση του προηγούμενου τεύχους των "Ναυτικών Χρονικών" να προτιμώνται παιδιά των ναυτικών που επιδεικνύουν σχετικό ενδιαφέρον αλλά και όσοι νέοι έχουν ήδη μπαρκάει κατά την εισαγωγή σπουδών στις ναυτικές σχολές προκάλεσε πολλές και ενδιαφέρουσες επιστημάνσεις και προτάσεις που διευρύνουν πολύ περισσότερο το θέμα.

Η κυριότερη επισημάνση αφορά όχι μόνον την κατ' απόλυτη προτεραιότητα εισαγωγή των παιδιών αυτών στις σχολές που επιθυμούν αλλά και την βράβευσή τους τόσο από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών όσο και από την Εστία Ναυτικών (και από άλλους ναυτιλιακούς οργανισμούς) που μέχρι τώρα βραβεύουν, δυστυχώς, τη φυγή από το ναυτικό επάγγελμα και όχι την προσέλευση και την διάκριση στη θάλασσα.

Και η δεύτερη, εξ ίσου καίρια, κατά την αντίληψη του γράφοντος, αφορά την παροχή της δυνατότητας αποκτήσεως διπλωμάτων σε όσους έχουν τη θέληση και τη δυνατότητα να προετοιμάζονται μόνοι τους - κάτι σαν τους κατ' οίκον διδασκόμενους του παρελθόντος.

Εν κατακλείδι: Προτεραιότητα σε όλους τους νέους - στα παιδιά των ναυτικών μας και στους νέους που ήδη έχουν μπαρκάει για να εξασφαλίσουν και κάποιο εισόδημα ώστε να ενισχύσουν τις οικογένειές τους - δεδομένου ότι στην προκειμένη περίπτωση έχουμε συνειδητά επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος και μάλιστα σε μία στιγμή που εξακολουθούμε να γδέρνουμε τον πάτο του βαρελιού του δυναμικού που αναζητεί επαγγελματική διέξοδο.

"ΕΛΛΑΝΑ ΔΕΙΞ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑ ΜΟΥ": Η φράση αυτή, η προτροπή, μπορεί να πει κανείς όπως μας είπε ο Καπτάν Γιώργης Χαλκίδης, της εταιρίας Τσάκου, επαναλαμβάνεται συχνά από ναυτικούς που υπηρετούν χρόνια σε πλοία της συγκεκριμένης εταιρίας και απευθύνεται σε φίλους και γνωστούς τους που ψάχνουν για δουλειά. Και εξηγεί και την επιτυχία και την συνεχή πρόοδο - όταν οι άνθρωποι και ειδικότερα οι ναυτικοί μας είναι ικανοποιημένοι από την εταιρία σε πλοία της οποίας εργάζονται αποδίδουν πολύ περισσότερα γιατί προσφέρουν - σε αντάλλαγμα των όσων απολαμβάνουν - από το περίσσευμα της ψυχής τους.

ΑΣΤΡΑΨΑΝ και βρόντησαν όλοι εκείνοι που έχουν μονίμως στο στόχαστρο την Ελληνική Ναυτιλία, γιατί δεν μπορούν να συγχωρή-

σουν την επιτυχία των Ελλήνων στα θαλάσσια έργα, με αφορμή το ναυάγιο του μπάλκερ "Αίρον Αντώνης", βεβαίως το βαπόρι, του 1968, αλλά όσοι έσπευσαν να χύσουν το δηλητήριό τους, ξέχασαν, ή δεν είχαν υπ' όψει τους, ορισμένες παραμέτρους: Πρώτα - πρώτα ότι το συγκεκριμένο πλοίο είχε κατασκευασθεί ειδικώς για συγκεκριμένες μεταφορές μεταξύ δύο λιμανιών, ενός στην Αυστραλία και του δεύτερου στην Ιαπωνία, τις οποίες εξυπηρετούσε μέχρις ότου αγοράσθηκε αλλά και αρκετά αργότερα) από τους Έλληνες πλοιοκτήτες - ήταν δηλαδή ένα πλοίο ειδικής κατασκευής και καθόλου καταπονημένο.

Δεύτερον, ότι διέθετε πιστοποίηση της αμερικανικής Coast Guard με την οποία μπορούσε να προσεγγίζει σε αμερικανικά λιμάνια επί ένα εξάμηνο χωρίς να υποκειται σε επιθεωρήσεις της υπηρεσίας αυτής που είναι γνωστή - γνωστότατη - για την αυστηρότητα των επιθεωρήσεων που διενεργεί.

Τρίτον, ότι η πλοιοκτησία, που είχε ιδιαίτερη εμπιστοσύνη στο πλοίο, δεν είχε ανανεώσει το ασφαλιστικό συμβόλαιο που έληγε στα τέλη περίπου του 1994 για να γλυτώσει την επιβάρυνση από την ασφάλεια που είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς η ναυλαγορά σε μία συγκεκριμένη περίοδο δεν κάλυπτε τα ημερήσια έξοδα και συνεπώς από την απώλεια του πλοίου εκείνη που ζημιώνεται - εκτός από την απώλεια ανθρωπίνων υπάρξεων - είναι η διαχειρίστρια.

Και, τέταρτον, την ίδια εμπιστοσύνη στο πλοίο είχε και ο έμπειρος πλοίαρχός του, ο οποίος κατέβαλε ως την ύστατη στιγμή προσπάθειες για τη διάσωσή του.

Αυτά προς το παρόν, ελπίζοντας ότι θα υπάρξουν και άλλες παράμετροι, άγνωστες τη στιγμή αυτή, που θα βουλώσουν τα στόματα εκείνων που επιχειρήσαν να εκμεταλλευθούν το θλιβερό περιστατικό της απώλειας του συγκεκριμένου πλοίου για να πλήξουν, ως συνήθως, το σύνολο της Ελληνικής Ναυτιλίας, από την δραστηριότητα της οποίας αποκομίζουν ούκ ολίγα.

ΒΑΡΑΤΕ ΒΙΟΛΙΤΖΗΔΕΣ: Εντυπωσιακή καταγγελία της διοικήσεως της Ενώσεως Πλοίαρχων, που δημοσιεύθηκε στο προηγούμενο τεύχος των "Ναυτικών Χρονικών":

Οι περισσότεροι πλοίαρχοι της Ακτοπλοίας έχουν λάβει στη διάρκεια του τρέχοντος έτους περί τις πενήντα κλήσεις σε απολογία έκαστος για διάφορες δήθεν παραβάσεις και κυρίως για καθυστέρηση απόπλου από διάφορα νησιά! Όλα στις πλάτες των πλοίαρχων μας, ρίξτε τους και στην πυρά για να ησυχάσουμε και να ησυχάσετε και εσείς οι διάφοροι με τους κλάδους, τα παχειά γαλόνια, τις αναπαυτικές πολυθρόνες στις οποίες στρογγυλοκαθόμαστε και την αστυνομική νοοτροπία που ενοχλείσθε από τις φωνές τους για το 80% που τους το έχετε στερήσει είτε από αβελτηρία, είτε από ανεπάρκεια, είτε για να έχετε εσείς πάντοτε το πάνω χέρι σ' αυτούς στους οποίους οφείλετε την υποστασή σας.

ΜΙΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ - το "Ποντίκι" συγκεκριμένα - έχει γράψει επανειλημμένα ότι σε κάποια μεταμεσονύκτια εκπομπή του, ο τηλεοπτικός σταθμός "Αντέννα" έδειξε ένα συγκλονιστικό, όπως το χαρακτηρίζει η εφημερίδα - και πραγματικά ο χαρακτηρισμός στέκει απολύτως αν όλα αυτά είναι αληθινά και έχουν γίνει) "ρεπορτάζ (με καράβι και συγκεκριμένο λιμάνι) από τη σύλληψη ΜΕΓΑΛΕΜΠΟΡΟΥ ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ, που ήταν ταυτόχρονα ΠΑΣΙΓΝΩΣΤΟΣ επιχειρηματίας!!"

Και η εφημερίδα σε επανάληψη του θέματος την 1η Σεπτεμβρίου ρωτούσε: "Γιατί "πνίγηκε", γενικώς;". Και πρόσθετε: "Οποιος ξέρει και δεν μιλάει, κάπου είναι... συνένοχος!".

Μετά το δημοσίευμα αυτό (της 1ης Σεπτεμβρίου) ο γράφων επικοινωνήσε με το Υπουργείο Ναυτιλίας, το οποίο όμως είχε βαθιά μεσάνυχτα, δεν είχε ψάξει μέχρι τώρα το θέμα, παρά το γεγονός ότι στα επανειλημμένα δημοσιεύματά του "Ποντικίου" γινόταν συγκεκριμένη αναφορά για πλοίο και συγκεκριμένο πρόσωπο: Ποιός ή ποιοί (από το Υπουργείο Ναυτιλίας) είναι συνένοχοι; - κάθε απάντηση δεκτή.

Το ανωτέρω κείμενο είχε γραφεί για να μπει στο προηγούμενο τεύχος, αλλά τελικώς παρελείφθη ελλείψει χώρου. Σήμερα προστίθεται ότι σύμφωνα με πληροφορίες του γράφοντος, το Υπουργείο άρχισε να συζητείται με το συγκεκριμένο θέμα μετά την 1 Σεπτεμβρίου. Στο μεταξύ, το "Ποντίκι" επανήλθε και έδωσε συγκεκριμένα στοιχεία για το συγκεκριμένο θέμα, αναφέροντας μάλιστα και το όνομα του ρεπόρτερ που είχε βγάλει το θέμα στον αέρα, θεωρείται δε εύλογο ότι το YEN, που στη συγκεκριμένη περίπτωση επέδειξε ασύγγνωστη ολιγωρία για λόγους που πρέπει να ξεκαθαρισθούν απολύτως γιατί σε βάρος του πλανάται η υποψία ότι μετείχε στην προσπάθεια συγκαλύψεως, θα ζητήσει από τον συγκεκριμένο δημοσιογράφο συ-

γκεκριμένες πληροφορίες και ακόμη και το σχετικό βίντεο.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ πρωτοβουλίες εκτός του ναυτιλιακού χώρου: Ο φίλτατος Γιάννης Πολυχρονόπουλος, πρώην πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς, ο οποίος μπορεί να πει κανείς άνοιξε τον εμπορικό δρόμο προς την Ουκρανία και συνέβαλε ουσιαστικά για να ανακατασκευασθεί το ιστορικό "Σπίτι της Φιλικής Εταιρείας" στην Οδησό - συμβολή η οποία δυστυχώς παραγνωρίζεται εσκεμμένα από διάφορους κυρίους και κυρίες συμμετέχει, μαζί με τον κ. Θ. Χαραλαμπίδουλο, ιδιοκτήτη της ελληνικής βιομηχανίας ζυμαρικών "Star", στην μικτή ελληνοουκρανική εταιρία η οποία έχει προχωρήσει στην εξαγορά της ουκρανικής βιομηχανίας ζυμαρικών - οι Έλληνες επιχειρηματίες συμμετέχουν με το 70% στην εν λόγω μικρή εταιρία. Εξ άλλου ο κ. Γιάννης Πολυχρονόπουλος αναμένεται να εκλεγεί Πρόεδρος του υπό ίδρυση Ελληνοουκρανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου που θα εδρεύει στην Οδησό.

ΕΞ ΑΛΛΟΥ Ο ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΣ Σέργιος Τράμπας συμμετέχει στη διοίκηση της νεοιδρυθείσης ανώνυμης χρηματιστηριακής εταιρίας Capital Χρηματιστηριακή στην οποία επίσης μετέχει και ο εφοπλιστής κ. Αν. Πολίτης.

ΔΗΜ. ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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.

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Κύριο χαρακτηριστικό του μήνα ήταν ο μικρός όγκος συναλλαγών και πραγματοποιηθέντων πωλήσεων, που μπορεί να αποδοθεί τόσο στην επιμήκυνση των θερινών διακοπών, όσο και σε ουσιαστικότερους λόγους, όπως η επιφύλαξη των αγοραστών για αγορές πλοίων μεγάλης ηλικίας και η δυστοκία για πληρωμή των πολύ υψηλών τιμών για τα μοντέρνα σκάφη.

Στα δεξαμενόπλοια το ενδιαφέρον για πλοία ναυπήγησης μετά το 1980 συνεχίζεται. Παράλληλα υπάρχει κίνηση για αγορά παλαιότερων πλοίων, τα οποία έχουν καλό Survey record με πρωταγωνιστές τους Έλληνες που αποσκοπούν σε μία μεσοπρόθεσμη επένδυση.

Στα μπάλκ κάρριερς, παραμένει έντονο το ενδιαφέρον για πρόσκτηση πλοίων μεγέθους

capesize, αλλά ο περιορισμένος αριθμός πλοίων που προσφέρονται δεν βοηθά τις συναλλαγές.

Αντίθετα, στα Πάναμαξ, τον τελευταίο καιρό έχει πραγματοποιηθεί ένας σημαντικός αριθμός αγορών, κυρίως σε πλοία ναυπήγησης μετά το 1980.

Τέλος στα χάντσαιζ, το έντονο ενδιαφέρον των αγοραστών για μοντέρνο τονάζ, έχει αναεβασει το ύψος των συναλλαγών και αναπόφευκτα των τιμών σε πάρα πολύ υψηλά επίπεδα για την εποχή, και όχι μόνο.

Στο τομέα των διαλύσεων παραμένει υψηλή η ζήτηση σε όλες τις περιοχές διάλυσης πλοίων με τις τιμές να διαμορφώνονται μεταξύ 165 έως 185 δολάρια τόννο ανάλογα βέβαια με τον τύπο του πλοίου.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Akron	117.949	1972	4.000.000	Πακιστανοί
Bel Ombre	42.489	1985	16.500.000	Σιγκαπούρ.
Dolphin	64.583	1983	14.350.000	Γουρδομυχάλης
Loussios	118.054	1973	4.000.000	Πακιστανοί
Sapphire	16.961	1976	3.000.000	Αμερικανοί
Cast Husky	70.912	1982	enbloc	Έλληνες
Cast Otter	70.870	1982	enbloc	Έλληνες
Cast Muskox	70.837	1982	32.000.000	Έλληνες
Carvanda	61.257	1973	3.400.000	Kappa Marit.
Trade Will	43.841	1974	3.200.000	Κινέζοι
New Opal	38.248	1984	14.250.000	Έλληνες
Eleftherotria	31.832	1972	2.700.000	Έλληνες
Mulpha Subang	27.700	1974	3.000.000	Έλληνες
Alkyonis	22.631	1973	2.500.000	-
Trade Vision	43.841	1975	3.900.000	Έλληνες
Richmond Hill	37.971	1987	12.000.000	Έλληνες
Blue Grace	23.936	1979	6.200.000	Ταυλανδοί
Young Sato	23.675	1985	10.400.000	Έλληνες
Korean Sapphire	19.409	1978	4.200.000	Έλληνες
Kelvin Challenge	43.474	1985	10.400.000	Korea Line
Salavat	42.263	1990	enbloc	Fairsky Ship.
Saratoy	42.263	1991	enbloc	Fairsky Ship.
Sarrah	42.263	1991	enbloc	Fairsky Ship.
Sevastopol	42.263	1990	enbloc	Fairsky Ship.
Savany	42.263	1991	enbloc	Fairsky Ship.
Simferopol	42.263	1990	180.000.000	Fairsky Ship.
Ismineta	16.961	1976	3.000.000	Αμερικανοί
New League	46.040	1985	15.800.000	Cosco

Sea Wealth	18.380	1979	5.500.000	Κύπριοι
Orion	18.434	1977	3.000.000	Ταϊβανοί
Lilas	3.774	1984	13.950.000	Dalex
Finnwhale	32.730	1975	11.600.000	Νορβηγοί
Fayrouz I	30.650	1983	enblock	N. Αφρικανοί
Fayrouz II	30.650	1984	21.000.000	N. Αφρικανοί
Ranger	23.151	1977	4.000.000	Νορβηγοί
Superventure	17.543	1985	7.400.000	Έλληνες
Beverlee	63.990	1975	enbloc	Seven Seas
Gretchen W.	60.920	1975	7.800.000	Seven Seas
Magi	26.500	1974	3.250.000	Leros
Midway	18.244	1979	5.000.000	Έλληνες
Skautroll	37.497	1983	14.750.000	Ινδοί
Efessos	34.458	1973	2.200.000	Χόγκ Κόγκ
Fidias	35.306	1973	3.900.000	Έλληνες
Gemini	55.822	1979	9.250.000	Ινδοί
Lapponia	17.190	1978	5.600.000	Νορβηγοί
N.L. Trader	61.131	1977	7.100.000	Ιταλοί
North Viscountess	66.908	1984	15.250.000	Έλληνες
Rubin Doga	26.717	1985	12.500.000	N. Κορεάτες
Tsukuba Maru	201.227	1983	23.000.000	Ισραηλινοί
York	146.503	1990	30.000.000	Νορβηγοί
Wateford	146.511	1990	30.000.000	Νορβηγοί
Garnet Star	22.026	1984	9.800.000	Pac Basin

Τάνκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές.
Atlantis	87.433	1975	3.500.000	Mayamar
Golden Gate Sun	82.542	1975	4.350.000	Polembros
Ibnu	35.601	1993	-	Καναδοί
Keifu	12.742	1987	10.000.000	Ιάπωνες

Onda	90.145	1981	17.500.000	-
Parnar	29.790	1993	21.300.000	Ρώσοι
Saint Helen	47.658	1974	5.000.000	Ελληνες
Sameiro	10.752	1977	1.500.000	-
Olympic Spirit	96.668	1990	34.000.000	Qatar Navig.
South Wind I	25.650	1973	2.500.000	Σιγκαπούρ.
Pacific Challenger	41.750	1988	22.500.000	Osprey Group
Pacific Isis	68.893	1990	27.500.000	A. P. Moller
Chevron Horizon	122.006	1974	4.000.000	Keystone
Chevron Star	153.843	1977	7.500.000	Keystone
Esso San Sebastian	38.998	1976	3.800.000	Ελληνες
Dandan	9.306	1985	10.500.000	-
Pernille Kosan	1.707	1976	2.850.000	Ταυλανδοί
Global Mercury	7.199	1985	5.500.000	-
St. Anne	6.478	1975	3.100.000	-
Burwain Atlantic	83.970	1986	30.000.000	Cayman Isl.
Erico Fermi	7.526	1977	7.250.000	Naftomar
Nicholas	123.449	1974	4.000.000	U.A.E.
Ocean Explorer	81.274	1988	enbloc	Νορβηγοί
Ocean Leader	84.841	1989	enbloc	Νορβηγοί
Ocean Navigator	81.274	1988	90.000.000	Νορβηγοί
Raiko Maru	56.085	1977	5.900.000	Ελληνες
Rhapsody	139.527	1977	7.000.000	Ελληνες
Brooklyn	229.727	1973	5.000.000	Ταυλανδοί

Τουήντεκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Ivyeverett	15.017	1972	1.450.000	Ελληνες
Stefanos	15.767	1978	3.300.000	Jayship
Jordan I	16.271	1980	4.500.000	Cosco
Jalagopal	20.850	1980	2.400.000	-
River Ngada	16.651	1980	2.675.000	Ελληνες
Laurus	20.782	1979	5.500.000	-
Dimitros	21.050	1977	3.200.000	-
Dragon Wealth	21.341	1983	8.250.000	Pacific Basin
Pal Bay	15.175	1982	4.450.000	Ινδοί
Asean Unity	15.900	1978	3.100.000	Ισπανοί
Elpis	15.179	1971	850.000	Tristar

Διάφορα

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Gloria	10.162	1975	1.850.000	Ελληνες
Piki Mona	5.555	1987	3.300.000	Ελληνες
UB Polaris	9.495	1978	4.900.000	Νορβηγοί
Subjin	6.199	1981	2.500.000	-
Tiger Stream	5.637	1978	4.000.000	Βέλγοι
Djursland	1.494	1974	9.000.000	Νορβηγοί
Aboitz Mega - Carrier II	2.687	1980	4.500.000	Τούρκοι
Karen D.	8.186	1976	2.500.000	Dobson Lines
Kirby D.	8.197	1976	2.500.000	Dobson Lines
Pacific Rose	4.348	1979	3.100.000	Νορβηγοί
Sprante Rubin	6.550	1980	2.500.000	-
San Juan	13.993	1978	5.500.000	Ελληνες
Cal Uno	6.135	1981	4.000.000	Ελληνες
Ew Andes	9.996	1979	5.800.000	Kappa Marit.
Ew Eiger	9.996	1979	5.900.000	Kappa Marit.

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

Όνομα	TDW/LDT	Ετος	P/LDT	
Colmena	28.620	1968	160	Ινδοί
Letitia Lykes	14.807	1960	145	Ινδοί
Paul	10.674	1966	185	Ινδοί
Ruth Lykes	14.897	1966	145	Ινδοί
Tilly	7.650	1967	185	Ινδοί
Esso Tees	21.116	1970	190	Ινδοί
Tochal	41.580	1977	176.5	Πακιστανοί
Alboarz	30.952	1978	165.1	Πακιστανοί
Glorious Fortune	12.000	1978	158j	Κινέζοι
Transisco	7.633	1966	153	Κινέζοι
United Spirit	5.692	1968	176	Ινδοί
Ilion	15.000	1972	74	Med
Princess Ariadne	20.629	1974	185	Μπαγκλαντές
Sea Power	152.283	1970	180	Βιετναμέζοι
Iron Will	9.738	1971	165	Ινδοί
Bt. Venture	216.121	1971	172	Πακιστανοί
Global Star	26.410	1971	173.5	Ινδοί
Navi Nikoloz				
Baratashnili	22.610	1969	179	Ινδοί
Global Hope	101.859	1970	169	Ινδοί
Memory	24.593	1971	168	Ινδοί

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Πριν 20 χρόνια

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή
Baltique	-	2.308	1966
Bonzo	Reefer	2.700	1953
Rosenville	-	9.200	1961
N.B. Resale	-	14.000	12/1974
Binship	-	16.589	1963
Venabu	-	19.165	1962
Ferngulf	-	21.208	1968
Fernglen	-	36.054	1964
Signy	MT	15.680	1951 Pounds 301.400
Solny	MT	18.475	1947 Pounds 290.000
Sea Swallow	Ore/oil	38.675	1960 7.000.000
Metco	MT	1.030	1954 N.Kr. 2.450.000
Norvest	Suplphur carrier	5.860	1954 N.Kr. 2.200.000

Πριν 10 χρόνια

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή
Okeanos	TT	232.749	1976 8.100.000
E.R. Wallonia	MT	83.976	1974 6.400.000
Atlas Mariner	MT	39.742	1982 18.000.000
Atlas Transporter	MT	39.742	1983 18.000.000
Vincita	MT	30.899	1977 14.000.000
Ventura	MT	30.892	1978 14.000.000
Martita	MT	29.428	1983 10.000.000
Liana	MT	29.428	1983 10.000.000
Anco Endeavour	MT	25.199	1974 8.300.000
Chemtrans Capella	LPG	3.450	1978 3.700.000
Jade Transporter	-	115.700	1970 5.710.000
Navios Commodore	OBO	103.480	1971 3.250.000
Takamine	-	64.441	1973 private
Benledi	-	64.059	1976 7.200.000
Panamax Mars	-	61.621	1977 7.530.000

Javara	-	41.261	1970	3.000.000
Ocean Carrier	BC	39.814	1977	5.750.000
Alicia	BC	27.156	1972	3.000.000
Long Charity	BC	22.135	1969	1.200.000

Πριν 1 χρόνο

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή					
Kavka	MT	150.498	1975	6.300.000	Bydgoszcz	D.CGO	13.863	1978	enbloc
Mega Eagle	MT	138.344	1975	9.750.000	Warszawa II	D.CGO	13.593	1986	15.000.000
Marigold	MTD	29.843	1970	1.700.000	Jandaz II	D.CGO	16.050	1973	1.800.000
Chaumont	MT	265.452	1976	enbloc	Aurora Diamond	D.CGO	11.107	1976	1.800.000
Once	MT	249.999	1976	-	Sissili River	D.CGO	16.640	1980	4.250.000
Handy Grace	MT	78.735	1977	8.000.000	Jalagodavari	D.CGO	20.914	1979	2.300.000
Tokurasan	MT	80.680	1974	4.550.000	Paola	D.CGO	18.258	1977	3.100.000
United Tiger	MT	12.723	1975	5.000.000	Rubeus	D.CGO	8.370	1972	2.250.000
Nuri Cerrahglu	MT	152.760	1976	6.000.000	Ydra	D.CGO	17.947	1979	5.800.000
Pearl V	MT	122.308	1974	4.500.000	Sky Hover	D.CGO	13.753	1977	2.600.000
Ust Pacific	MT	398.100	1979	34.750.000	Emin	D.CGO	6.411	1977	1.800.000
Ust Atlantic	MT	398.100	1976	22.900.000	Caroline Schulte	D.CGO	10.151	1976	2.800.000
Alkuds	MT	139.414	1975	7.500.000	Beeco America	D.CGO	9.292	1981	3.250.000
Product Splendour	MT	29.820	1981	9.000.000	Katerina	D.CGO	15.143	1974	1.850.000
Tromso Endavour	MT	139.000	1991	enbloc	Pasila	D.CGO	15.143	1981	2.700.000
Tromso Spirit	MT	139.000	1991	208.000.000	Francios De Sale	D.CGO	18.030	1987	10.000.000
Tromso Challenger	MT	139.000	1992	208.000.000	Clio	D.CGO	12.665	1986	5.100.000
Tromso Trader	MT	139.000	1991	208.000.000	Koral	D.CGO	18.000	1986	10.100.000
Far Saga	MT	36.920	1979	7.900.000	Manila Grain	BC	60.000	1078	9.500.000
Golar Aberdeen	MT	81.367	1990	enbloc	Capetan P.	BC	74.000	1974	6.500.000
Golar Perth	MT	81.367	1990	-	Adventure	BC	42.127	1968	2.100.000
Team Carrier	MT	40.490	1982	11.750.000	King Sailor	BC	61.473	1971	3.700.000
Product Endavour	MT	29.519	1980	9.400.000	Panacea	BC	39.700	1976	7.500.000
Keiko Maru	MT	86.301	1976	4.750.000	Rialto	BC	44.500	1978	9.700.000
Loja	MT	19.999	1981	-	Oriental Angel	BC	62.700	1982	14.600.000
Esso Guatemala	MT	29.234	1973	2.600.000	Lago Biwa	BC	21.373	1983	7.800.000
United Terier	Chemical	12.709	1979	8.000.000	Behicle Urkmez	BC	68.150	1987	-
Aditya Vaibhav	Chemical	10.885	1984	5.300.000	Guinomar Bastion	BC	21.450	1977	4.700.000
Ammala 2	Chemical	7.000	1984	5.500.000	Berge Helene	BC	63.107	1981	13.200.000
Nand Ekta	Chmical	6.644	1981	4.100.000	Gracopis	BC	68.329	1983	15.250.000
Kalypso	Car/pass	40.012	1989	enbloc	Magnolia	BC	42.000	1985	16.500.000
Athena	car/pass	40.12	1989	81.000.000	Star of Miranda	BC	23.400	1980	7.200.000
Hamburg Trader	Reefer	9.351	1977	2.450.000	Seahappy	BC	68.326	1972	3.750.000
Colombus Virginia Container		15.970	1977	-	Summit Venture	BC	22.600	1973	2.850.000
Malaysia GLory	Cont.	12.000	1983	7.750.000	Miss Aliki	BC	34.000	1976	6.100.000
CMB Ensing	Cont.	18.000	1979	8.000.000	J. Emma	BC	27.821	1982	9.300.000
Verranzano Bridge	Cont.	35.582	1973	5.300.000	Berana	BC	75.200	1978	11.250.000
Columbus					Handy Islander	BC	75.200	1976	7.750.000
Wellington	Container	15.790	1077	5.500.000	Clipper Sletta	BC	18.000	1976	3.300.000
Zim Syndey	Container	23.000	1.972	2.000.000	Ideefix	BC	17.400	1983	6.200.000
Nord Atlantic	Combo	149.864	1983	28.500.000	Gangee Delta	BC	78.000	1984	-
Heron	D.CGO	19.000	1979	6.500.000	Great River	BC	69.000	1988	23.500.000
Bauhinia	D.CGO	17.937	1980	7.000.000	San Mateo Victory	BC	18.427	1977	3.750.000
Werbelinsee	D.CGO	7.309	1979	2.500.000	Animar	BC	29.486	1970	1.850.000
Aurora Gem	D.CGO	11.107	1976	1.800.000	Maratha Melody	BC	19.306	1972	2.100.000
Columba	D.CGO	8.843	1975	1.350.000	Chkalovsk	BC	65.000	1975	5.000.000
					Halcyon	BC	38.513	1978	7.000.000
					Imperio	BC	35.000	1982	12.300.000
					Green Laker	BC	18.801	1978	3.500.000
					Emerald Sea	BC	27.900	1987	14.700.000
					Andrew H.	BC	26.200	1986	13.600.000
					Krasica I.	BC	30.000	1970	2.350.000
					Handy Prince	BC	23.700	1979	7.000.000
							22.500	1980	5.750.000

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

51 NEW FETTER LANE
LONDON EC4A 1 7JTHEΛPΦAKH ΔIEYΘYNIZ "DIOCKYPI" LONDON EC4
TEΛEΦΩNO: 071-2835266 - TEΛEX: 881436 RYNDK G.

Πως θα ψηφίσουν οι ναυτικοί στις δημοτικές εκλογές

Το Υπουργείο Ναυτιλίας, με εγκύκλιό του στις 27 Σεπτεμβρίου, παρέσχε διευκρινίσεις για το τρόπο άσκησης του δικαιώματος των Ελλήνων ναυτικών για τις προσεχείς δημοτικές εκλογές που θα γίνουν στις 12 Οκτωβρίου.

Οι Έλληνες ναυτικοί δύνανται να ασκήσουν το εκλογικό τους δικαίωμα όσοι θα βρίσκονται την ημέρα των εκλογών στους Δήμους ή τις Κοινότητες που είναι εγγεγραμμένοι.

Επίσης συστήνεται στους πλοίαρχους όπως διευκολύνουν τη μετάβαση των ναυτικών για την άσκηση του εκλογικού τους δικαιώματος εφόσον τα πλοία τους βρίσκονται σε ελληνικό λιμάνι την ημέρα των εκλογών.

Εξάλλου όσοι ναυτικοί βρεθούν σε ελληνικό λιμάνι αλλά σε απόσταση μεγαλύτερη των 200 χλμ. από τον τόπο άσκησης του εκλογικού τους δικαιώματος πρέπει να εφοδιασθούν με βεβαίωση χιλιόμε-

τρικής απόστασης από τη λιμενική Αρχή του λιμένα όπου βρίσκεται το πλοίο τους την οποία θα υποβάλουν μετά τις εκλογές στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών στην οποία υπάγεται ο αντίστοιχος Δήμος ή Κοινότητα όπου θα ασκούσαν το εκλογικό τους δικαίωμα.

Όσοι επίσης ναυτικοί βρεθούν σε ελληνικό λιμάνι και σε απόσταση μικρότερη των 200 χλμ. από το Δήμο ή την Κοινότητα στους εκλογικούς καταλόγους των οποίων είναι εγγεγραμμένοι, αλλά δεν τους έχει χορηγηθεί άδεια από τον πλοίαρχο λόγω λειτουργικών αναγκών του πλοίου, πρέπει να εφοδιασθούν με σχετική βεβαίωση του πλοιάρχου θεωρημένη από την λιμενική αρχή την οποία θα υποβάλουν στην αντίστοιχη Εισαγγελία Πλημμελειοδικών.

Τέλος, με βεβαίωση του πλοιάρχου θεωρημένη από ελληνική προξενική αρχή θα πρέπει να εφοδιασθούν οι ναυτικοί που είναι ναυτο-

λογημένοι σε πλοία τα οποία την ημέρα των δημοτικών εκλογών θα βρίσκονται εν πλω ή σε λιμάνια του εξωτερικού την οποία θα υποβάλουν στην Εισαγγελία Πλημμελειοδικών όπου υπάγεται ο Δήμος ή Κοινότητα που θα ασκούσαν το εκλογικό τους δικαίωμα.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για τη διευκόλυνση της διακίνησης των επιβατών και οχημάτων με τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία για τη μετάβασή τους στους τόπους άσκησης του εκλογικού τους δικαιώματος κατά τις δημοτικές εκλογές το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά έλαβε ορισμένα μέτρα για τη διενέργεια εκτάκτων επιθεωρήσεων των επιβατηγών πλοίων και για τον έλεγχο της κίνησης των οχημάτων εντός του λιμένα, καθώς επίσης και για την καταμέτρηση των επιβατών, ώστε να αποφευχθούν περιπτώσεις υπερφόρτωσης των πλοίων.

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

Η διαχείριση σκουπιδιών σε Επιβατηγά πλοία

ΝΕΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

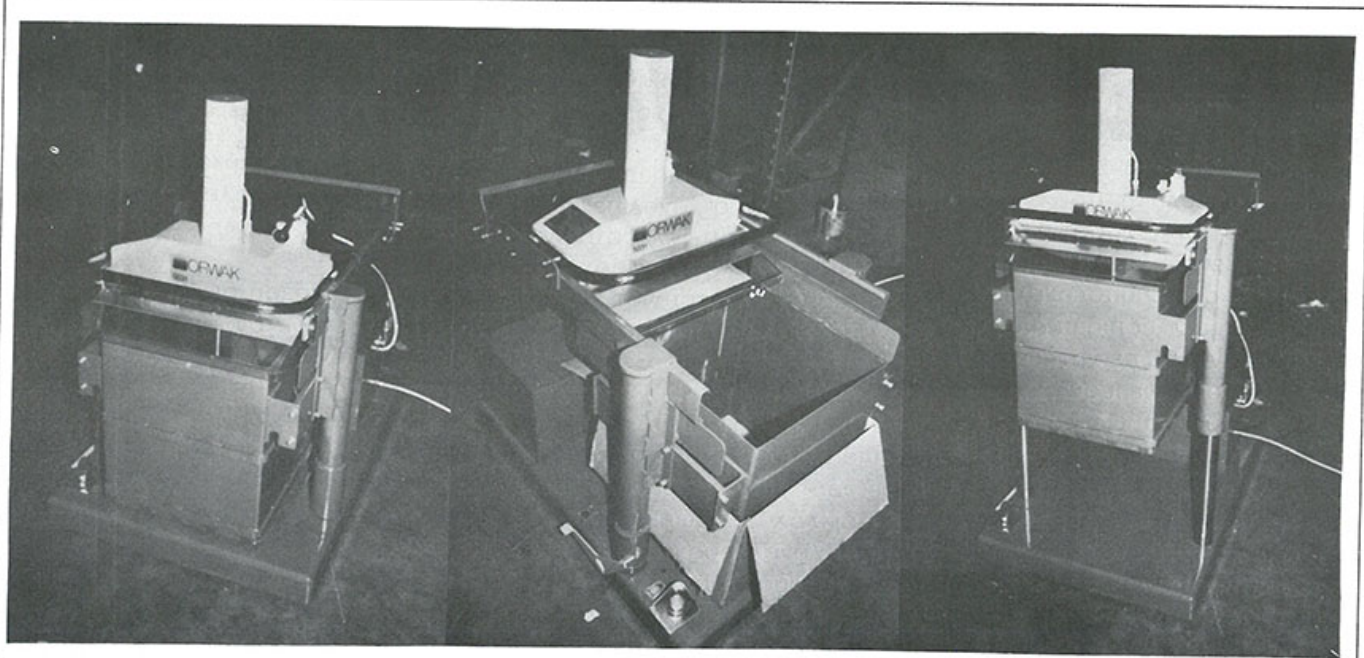
Η Γερμανική εταιρία, Orwak θα παρουσιάσει επτά νέα μηχανήματα συμπίεσης και δεματοποίησης σκουπιδιών στην έκθεση Ναυπηγικής, Μηχανημάτων και Ναυτικής Τεχνολογίας που πραγματοποιείται στο Αμβούργο από 27 Σεπτεμβρίου μέχρι 1 Οκτωβρίου.

Οι δεματοποιητές και οι συμπίεστες της Orwak διατίθενται από αντιπροσώπους της, που καλύπτουν την Γαλλία, Δανία, Ελλάδα, Βρεταννία, Νορβηγία, Φινλανδία.

Με περισσότερους από 29.000 συμπίεστες σκουπιδιών και δεματοποιητές να λειτουρ-

(πλωτά ξενοδοχεία που στεγάζουν το προσωπικό της πλατφόρμας) και ακόμη στα καράβια της Βρεταννικής Υδρογραφίας που τα χρησιμοποιεί και στην Ανταρκτική.

Επειδή η ρήψη σκουπιδιών από τα πλοία που ταξιδεύουν, έχει απαγορευτεί και επειδή υ-



Τα μοντέλα που πρόκειται να παρουσιαστούν είναι:

Δύο μικροί, κινητοί συμπίεστες σκουπιδιών (που θα εκτεθούν ως εκδοχές ειδικά σχεδιασμένες για χρήση πάνω στα καράβια), ένας δεματοποιητής με ένα θάλαμο, δύο μεγάλοι με πολλούς θαλάμους, καθώς και δύο άλλα μηχανήματα, τα οποία συνθλίβουν χρησιμοποιημένα κουτιά αναψυκτικών και γυάλινα μπουκάλια αντίστοιχα.

γούν σε 55 χώρες και με πωλήσεις μέσω κύριων αντιπροσώπων σε 30 χώρες, που αυξάνονται κατά 2.000 τον χρόνο, η Orwak έχει μία ιδιαίτερα πλούσια εμπειρία στην διαχείριση των σκουπιδιών.

Μηχανήματα που έχουν το όνομα της Orwak μπορούν να βρεθούν σε ναυτιλιακές εφαρμογές που παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία:

Επιβατηγά πλοία, παράκτιες πλατφόρμες παραγωγής, flotels

πάρχουν φανερά πρακτικά προβλήματα στην αντιμετώπιση των ποσοτήτων σκουπιδιών που φυλάσσονται για να δοθούν στη συνέχεια στα λιμάνια, υπάρχουν πολύ καλοί λόγοι για να χρησιμοποιηθούν συμπίεστες σκουπιδιών ικανοί να λειτουργήσουν στον περιορισμένο χώρο που είναι διαθέσιμος.

Κρουαζιερόπλοια και επιβατηγά καλούνται να λύσουν το συγκεκριμένο πρόβλημα της διαχείρισης μεγάλων ποσοτήτων α-

πορριμμάτων φαγητού και συσκευασίας, όχι μόνο μέσα σε περιορισμένο χώρο αλλά και σε σχετικά περιορισμένο χρόνο.

Σε αυτά τα καράβια, οι προτεραιότητες του ελέγχου των ναυτικών απορριμμάτων είναι η γρήγορη συλλογή σκουπιδιών, η άμεση ελάττωση του όγκου των σκουπιδιών, η συσκευασία για υγιεινή διαχείριση και γρήγορη και εύκολη απόθεση.

Για την λύση αυτού του προβλήματος η γκάμα της Orwak διαθέτει δύο μικρά μηχανήματα ειδικά σχεδιασμένα να λειτουργούν σε περιορισμένους χώρους όπως ανάμεσα στα καταστρώματα του πλοίου.

Ο ναυτικός συμπιεστής 5031 και η χαμηλή έκδοση του συμπιεστή 5030, έχουν ένα ανερχόμενο θάλαμο, ο οποίος χρησιμεύει για να εξωθηθούν τα συμπιεσμένα απορρίμματα σε μια πλαστική σακούλα που προσαρμόζεται γύρω από τον θάλαμο, πριν αρχίσει η διαδικασία συμπίεσης. Στη περίπτωση του τετράγωνου θαλάμου του 5031, ένα χαρτοκιβώτιο μπορεί επίσης να τοποθετηθεί αρχικά γύρω από τον θάλαμο και την σακούλα.

Δένοντας τη σακούλα και σφραγίζοντας το κουτί, επιβεβαιώνεται ο ασφαλής περιορισμός των απορριμμάτων, και η εξαφάνιση των οσμών που σχε-

τίζονται με τα ανεξέλεγκτα απορρίμματα.

Επιπλέον τα γεμάτα κιβώτια μπορούν να τοποθετηθούν μέχρι το ταβάνι για να ελαχιστοποιηθεί ο χώρος αποθήκευσης μέχρι το καράβι να φτάσει στο λιμάνι.

Και το 5031 αλλά και το 5030 έχουν ενσωματωμένη μία πρέσα που ξεπερνάει τους τρεις τόννους δύναμης - αρκετή για να συνθλίψει ατσαλένια δοχεία και βαρελάκια, πετυχαίνοντας έτσι μία αναλογία συμπίεσης 12:1.

Η μόνη πηγή ενέργειας που χρειάζεται είναι μία σταθερή υποδοχή για μία μπρίζα 13 αμπερ.

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



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Βραβεία της Αμερικανικής Ακτοφυλακής σε 54 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες

Μεγάλη επιτυχία σημείωσε η φετινή τελετή απονομής των βραβείων AMVER (Σύστημα Αυτόματης Αλληλοβοήθειας για την διάσωση πλοίων) που πραγματοποιήθηκε στο Χίλτον Αθηνών κατά την διάρκεια επίσημης δεξίωσης που οργάνωσε το Προπέλλερ Κλάμπ Ελλάδος σε συνεργασία με την Αμερικανική Πρεσβεία.

Φέτος, το πρόγραμμα AMVER γιόρτασε 36 χρόνια προσφοράς στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Ως γνωστόν ένας ηλεκτρονικός εγκέφαλος καταγράφει όλα τα πλοία που βρίσκονται εν πλώ ανά τον κόσμο και μπορεί ανά πάσα στιγμή να εντοπίσει πλοία που βρίσκονται κοντά στο πλοίο που κινδυνεύει. Περιττό να αναφέρουμε ότι όσα περισσότερα πλοία συμμετέχουν στο παραπάνω πρόγραμμα τόσο ευκολότερη γίνεται η διαδικασία της διασώσεως.

Το πρόγραμμα AMVER υπάγεται στην Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών και έχουν την δυνατότητα να συμμετέχουν πλοία με οποιαδήποτε σημαία.

Τα Βραβεία απένειμε στους εκπροσώπους 54 ναυτιλιακών εταιριών ο πρεσβευτής των Ηνωμένων Πολιτειών, κ. Τόμας Νάϊλς και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κατσιφάρας, ο οποίος σε σύντομο λόγο του εξήρε την αποστολή του προγράμματος AMVER.

Περισσότερα από διακόσια άτομα παρακολούθησαν την τελετή μεταξύ των οποίων διακρίναμε τον Αμερικανό γενικό πρόξενο και την κ. Dany Root, τον Εμπορικό Ακόλουθο της Αμερικανικής Πρεσβείας κ. John Priamou τον Πρόεδρο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννη Γκούμα, τον Πρόεδρο του Προπέλλερ Κλάμπ και την κ. Σάββα Καλαφτιδίη, τον Α' αντιπρόεδρο του Προπέλλερ Κλάμπ κ. Μιχαήλ Γλυνό και πολλούς άλλους.

Μεταξύ των μεγάλων εταιριών που βραβεύθηκαν περιλαμβάνονταν οι εταιρίες Χανδρής Ελλάς, Θεναμάρις, Τσάκος Σίμπινγκ, Ερμής Μαριτάιμ, Γ.Σ. Λιβανός Ελλάς, Ηπειρωτική, Στέλμαρ Τάνκερς, Τράνσμαν Σίμπινγκ, Σητρέιντερ και άλλες.

Τι ορίζει η απόφαση του ΥΕΝ για κατοχή όπλων στα ελληνικά πλοία

Με την υπ' αριθμ. 3312.1/01/94 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας, η οποία δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 601 τεύχος Β, προβλέπονται τα εξής αναφορικά με τη κατοχή και οπλοφορία όπλων σε υπό ελληνική σημαία πλοία:

- Για ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος και του πλοίου και με άδεια των Λιμενικών Αρχών, επιτρέπεται να φέρονται σε πλοία κάτω από Ελληνική σημαία μέχρι τέσσερα (4) περιστροφικά ή πιστόλια και μέχρι 30 συμβατικά φυσίγγια ανά όπλο.

- Ο αναγκαίος για κάθε περίπτωση αριθμός όπλων που επιτρέπεται να φέρεται πάνω στο πλοίο α-

φήνεται στην κρίση των Προισταμένων της Λιμενικής Αρχής, η οποία χορηγεί την άδεια κατοχής, με κριτήριο το βαθμό κινδύνου, ανάλογα και με το είδος του πλοίου, του φορτίου και την εθνικότητα των μεταφερομένων επιβατών, και την προιστορία της περιοχής.

Η άδεια κατοχής όπλων και φυσισγγίων ισχύει για τρία (3) χρόνια και εκδίδεται για συγκεκριμένο πλοίο, από την Λιμενική Αρχή στο όνομα εκείνων που νόμιμα το εκπροσωπούν, ή και του πλοιάρχου αφού προσκομίσουν στην οικεία Λιμενική Αρχή τ' ακόλουθα δικαιολογητικά:

α) Αίτηση στην οποία θα φέρονται τα στοιχεία του πλοίου πάνω στο οποίο θα φέρονται τα όπλα καθώς και οι αριθμοί, ο τύπος, η μάρκα και το διαμέτρημα των φυσισγγίων.

β) Πιστοποιητικό αξιοπλοίας εν ισχύ.

γ) Πιστοποιητικό Εισαγγελίας του τόπου διαμονής ότι δεν τυγχάνει φυγόδικος ή φυγόποινος.

δ) Πιστοποιητικό Ποινικού Μητρώου τύπου Α'.

ε) Βεβαιωτικό σημείωμα αγοράς είτε από οπλοπωλείο είτε από άλλο κάτοχο όπλων κατά την διαδικασία της παραγράφου 8 του άρθρου 10 του Ν. 2168/93.

ζ) Παράβολο υπέρ ΝΑΤ ύψους 10.000 δραχμών και 5.000 δρχ. υπέρ του κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας.

Για Ποντοπόρα πλοία που δεν προσεγγίζουν σε Ελληνικούς λιμένες η άδεια κατοχής χορηγείται από την Διεύθυνση Ασφαλείας του ΥΕΝ ή από τις Προξενικές Λιμενικές Αρχές.

- Η άδεια οπλοφορίας ισχύει για ένα χρόνο και εκδίδεται από την ίδια Λιμενική Αρχή στο όνομα του πλοιάρχου και αξιωματικών του πλοίου αφού προσκομίσουν τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

- Ο πλοίαρχος υποχρεούται να παρέχει εχέγγεια ασφαλούς φύλαξης και να μην επιτρέπει την χρήση παρά μόνο σε περιπτώσεις ανάγκης και για όσο χρόνο διαρκεί αυτή.

- Ειδικότερα για ε/γ - ο/γ πλοία επιτρέπεται η χορήγηση άδειας οπλοφορίας και σε μέλη πληρώματος, μη αξιωματικούς του πλοίου, οι οποίοι έχουν προσληφθεί για την φύλαξη του πλοίου και των ε-

πιβαινόντων και η άδεια έχει ισχύ μόνο πάνω στο πλοίο.

- Σε περίπτωση αλλαγής πλοίαρχου ή μέλους πληρώματος κατόχου άδειας οπλοφορίας και μέχρι έκδοσης νέας άδειας στον αντικαταστάτη ή σ' άλλο μέλος τους πληρώματος, το όπλο ή τα όπλα των απολυομένων φυλάσσονται από τον Πλοίαρχο και γίνεται σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο γέφυρας του πλοίου.

- Σε περίπτωση λήξης των αδειών κατοχής, οπλοφορίας, ή σε περίπτωση παροπλισμού ή αλλαγής σημαίας του πλοίου τα όπλα με ευθύνη του πλοιάρχου, ή του νόμιμου εκπροσώπου της εταιρείας, στους οποίους χορηγήθηκε η άδεια κατοχής, παραδίδονται στην Λιμενική Αρχή, που εξέδωσε τις άδειες, ή στην Λιμενική Αρχή που παροπλίσθηκε το πλοίο ή στην Διεύθυνση Ασφαλείας ΥΕΝ, σύμφωνα με την διαδικασία της παρ. 5 του άρθ. 9 του Ν. 2169/93 και της παρ. 8 του άρθρου 10 του ίδιου νόμου.

Υπό την κυανόλευκο

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

- "Σεριφόπουλο", δεξαμενόπλοιο, το οποίο ναυπηγείται, 27.800 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία "Seriforoulo Shipping Corporation" (κ. Ιωάν. Καρασταμάτης).

- "Κανδηλούσα", δεξαμενόπλοιο, υπό ναυπήγηση, 27.800 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία "Kandilousa Shipping Corporation" (κ. Ιωάν. Καρασταμάτης).

- "Σέριφος", δεξαμενόπλοιο, υπό ναυπήγηση, 27.800 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία "Serifos Shipping Corporation" (κ. Ιωάν. Καρασταμάτης).

- "Ιολκός Γκλόρυ", μπάλκερ, που υπέστειλε την Κυπριακή σημαία, 41.764 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία "European Continent S.A." (κ. Βασ. Παπαδόπουλος).

- "Ντόναλντ", μπάλκερ, πρώην "Μακντόναλντ" υπό Κυπριακή σημαία, 34.798 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία "Ocean Emerald S.A." (κ. Παν. Βραδής).

- "Πάουερ", μπάλκερ, πρώην "Μακπάουερ" υπό Κυπριακή σημαία, 36.396 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία "Ocean Glory S.A." (κ. Παν. Βραδής).

Η HELMEPA εκφράζει την συντριβή της για την απώλεια του "Εσθονία"

Η απώλεια του "Εσθονία" με τόσες ανθρώπινες ψυχές αποτελεί τη χειρότερη ναυτική τραγωδία μετά τον "Τιτανικό" στα παγκόσμια χρονικά.

Η Ελληνική Ενωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος - HELMEPA, εκπροσωπώντας τα μέλη της, 9.000 Έλληνες ναυτικούς, 560 ελληνικά ποντοπόρα πλοία και 190 εταιρίες και Οργανισμούς, δημόσια εκφράζει τη βαθύτατη λύπη της.

Ακόμη η HELMEPA ενώνει τη φωνή της με εκείνη των φορέων στη διεθνή ναυτιλία που αγωνίζονται για τη βελτίωση της Ασφάλειας στη θάλασσα, για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής και του θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Τέλος, τα μέλη της HELMEPA εκφράζουν τα βαθύτατα συλλυπητήριά τους στις Κυβερνήσεις της Εσθονίας, της Σουηδίας και της Φινλανδίας, και σε κάθε οικογένεια που σήμερα πενθεί την απώλεια αγαπημένων προσώπων στο "Εσθονία".

Οι νέες απαιτήσεις της Αυστραλίας για επιβάτες και πληρώματα

Από 1 Σεπτεμβρίου, ισχύει νέος νόμος για την είσοδο στην Αυστραλία πληρωμάτων και επιβατών, οι οποίοι δεν είναι κάτοχοι αυστραλιανού διαβατηρίου.

Από την ημερομηνία αυτή, οι μη κάτοχοι διαβατηρίου πρέπει να έχουν βίζα εισόδου (entry visa), άλλως, θα χαρακτηρίζονται "παράνομοι" και θα υπόκεινται σε περιορισμό και απομάκρυνση από την Αυστραλία, χωρίς επιβάρυνση των Αρχών.

Για το πλήρωμα πλοίου το οποίο καταπλέει στην Αυστραλία θα εκδίδεται γενική (blanket) "special purpose visa (SPV)" εφόσον:

- Απασχολούνται γνήσια με τη λειτουργία του πλοίου και χαρα-

κτηρίζονται "ναυτολογημένος" ή "με σύμβαση",

- Έχουν πιστοποιητικά ταυτότητας εν ισχύ.

- Τα στοιχεία τους έχουν καταχωρηθεί στον κατάλογο πληρώματος που έχει υπογραφεί από τον πλοίαρχο και έχει υποβληθεί στον αρμόδιο αξιωματικό (clearance officer).

Υπεράριθμα μέλη πληρώματος θα έχουν την ίδια μεταχείριση, εφόσον:

- Απασχολούνται με σύμβαση στη λειτουργία του πλοίου ή με ειδικότητα σχετιζόμενη με τη λειτουργία του πλοίου.

- Τα στοιχεία τους έχουν καταχωρηθεί στον κατάλογο υπεραριθμού πληρώματος, που έχει υπογραφεί από τον πλοίαρχο και έχει υποβληθεί στον αρμόδιο αξιωματικό (clearance officer).

Οι Αυστραλιανές Αρχές δεν θα αποδέχονται πλέον την καταχώρηση των συζύγων και παιδιών του πληρώματος στον κατάλογο του υπεραριθμού πληρώματος. Πρέπει να αναφέρονται ως επιβάτες και να συμμορφώνονται με όλες τις απαιτήσεις για επιβάτες, περιλαμβανομένης της πληρωμής φόρων λιμένων.

Η γενική βίζα (SPV) των μελών πληρώματος θα ισχύει καθ' όλη τη διάρκεια που το πλοίο βρίσκεται στα ύδατα της Αυστραλίας και για όσο χρόνο το πρόσωπο είναι γνωστό μέλος του πληρώματος. Αν το μέλος πληρώματος απολυθεί σε Αυστραλιανό λιμάνι, η SPV θα καλύπτει παραμονή μέχρι πέντε ημέρες. Κάθε χρόνος πέραν των πέντε ημερών θα απαιτεί την υποβολή αιτήσεως και την καταβολή για κατάλληλη βίζα για κάλυψη του πρόσθετου χρόνου.

Οι πράκτορες των πλοίων έχουν υποχρέωση να χορηγούν επιστολή με την οποία θα εγγυώνται την παραμονή των μελών πληρώματος και τη αναχώρησή τους τη συγκεκριμένη ημερομηνία.

Μέλη πληρώματος τα οποία επιβιβάζονται σε πλοίο στην Αυστραλία προερχόμενα από το εξωτερικό, πρέπει να έχουν βίζα διελεύσεως (transit visa), όταν φθάνουν στο αεροδρόμιο.

Ο νέος νόμος απαιτεί οι πλοίαρχοι να υποβάλλουν έγγραφη αναφορά (form 25) για κάθε απουσιάζον μέλος πληρώματος. Απαιτείται

Αυτόματο σύστημα κρατήσεων στα φέρρυς



Από αριστερά προς τα δεξιά ο κ. Ticu Wright, η κ. Joanna Negus, ο κ. Philip King και ο κ. Simon Oxley

Ο P & O European Ferries και Stena Sealink υπήρξαν οι πρώτες εταιρίες που υπέγραψαν συμφωνία για τη διανομή του Ferry Source, ενός νέου συστήματος κρατήσεων της Worldspan για τα φέρρυς.

Αυτό το πρόγραμμα κρατήσεων θα είναι διαθέσιμο σε κάθε συνδρομητή της Worldspan του συστήματος AT&TX25, ο οποίος θα έχει λογαριασμό με τον χειριστή του προγράμματος Ferry.

Ο διευθυντής Marketing της Worldspan σε δήλωσή του αναφέρει: "Αυτό το πρόγραμμα αναπτύχθηκε κατά τέτοιον τρόπο ώστε να είναι φιλικό στο χρήστη και συμβιβασίμο με τα Windows, έτσι ώστε οι τουριστικοί πράκτορες να είναι

σε θέση να πραγματοποιήσουν γρήγορα και εύκολα όλες τις κρατήσεις τους στην οθόνη".

Επίσης ο διευθυντής του Τμήματος Κρατήσεων Philp King της P & O European Ferries δήλωσε ότι: "Είμαστε πολύ ευχαριστημένοι από την συνεργασία τους με την Worldspan και επιθυμούμε να αποτελέσουν σταθμό στην ηλεκτρονική διανομή των συστημάτων κρατήσεων".

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Worldspan υπέγραψε πενταετούς διάρκειας συμβόλαιο 50 εκατομμυρίων δολλαρίων με την AT&T για την προώθηση αυτού του συστήματος σε όλη την Ευρώπη.

και αρνητική αναφορά (nil return), η οποία και πρέπει να υποβάλλεται σε κάθε λιμάνι της Αυστραλίας.

Προβλέπεται μέγιστη ποινή 10.000 δολλαρίων Αυστραλίας για τη μη αναφορά παρουσίας λαθρεπιβάτου, ο οποίος, σύμφωνα με το νέο νόμο, χαρακτηρίζεται "παράνομο" πρόσωπο.

Όπως προαναφέρθηκε ένα "παράνομο" άτομο μπορεί να περιοριστεί και απομακρυνθεί από την Αυστραλία χωρίς επιβάρυνση των Αρχών. Ο λαθρεπιβάτης μπορεί να περιοριστεί στο πλοίο, καθώς ο

πλοίαρχος διακινδυνεύει υψηλό πρόστιμο αν του επιτρέψει να αποβιβασθεί.

Η Αυστραλιανή Κυβέρνηση δεν θα διατάσει πλέον την απέλαση σε χώρα, ούτε θα βοηθά στην έκδοση εγγράφων για την επιστροφή του λαθρεπιβάτου στη χώρα επιβίβασης ή άλλη χώρα για το σκοπό αυτό, και εναπόκειται αποκλειστικά στον μεταφορέα να απομακρύνει το "παράνομο" άτομο και να αποφασίσει που και πως θα το αποβιβάσει.

Εάν το "παράνομο" άτομο είναι επιβάτης, θα επιβάλλεται στον μεταφορέα πρόστιμο 2.000 δολλαρίων επειδή επέτρεψε στο "παράνομο" να αποβιβάσει.

Εάν ο επιβάτης δεν έχει χρήματα για τα ναύλα εξόδου από την Αυστραλία, πρέπει να πληρώνονται από τον μεταφορέα. Αυτό σημαίνει ότι όλα τα πλοία πρέπει να ελέγχουν ότι οι επιβάτες για Αυστραλία έχουν βίζα εν ισχύ, πριν τους επιτραπεί ή επιβιβαστεί.

Τέλος, από την ίδια ημερομηνία απαιτούνται από όλους τους επιβάτες νέες κάρτες εισόδου επιβατών.

Η διμερής σύμβαση με τη Δανία για τη φορολογία πλοίων

Στο άρθρο 8 της Διμερής Σύμβασης μεταξύ της Ελλάδος και της Δανίας, προς αποφυγή διπλής φορολογίας και αποτροπή της φοροδιαφυγής, αναφέρονται τα εξής αναφορικά με το φόρο εισοδήματος από ναυτιλιακές δραστηριότητες:

1. Εισόδημα που προκύπτει από την εκμετάλλευση πλοίου σε διεθνείς μεταφορές, φορολογείται μόνο στο Συμβαλλόμενο Κράτος στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο ή από το οποίο έχει εφοδιαστεί με προσωρινά ναυτιλιακά έγγραφα.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 1, το εισόδημα που αποκτά μία επιχείρηση του ενός Συμβαλλόμενου Κράτους από την εκμετάλλευση πλοίου σε διεθνείς μεταφορές φορολογείται μόνο σ' αυτό το Συμβαλλόμενο Κράτος.

3. Το εισόδημα που αποκτά επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών του ενός Συμβαλλόμενου Κράτους από την εκμετάλλευση αεροσκάφους σε διεθνείς μεταφορές φορολογείται μόνο στο Συμβαλλόμενο Κράτος στο οποίο βρίσκεται η έδρα της πραγματικής διεύθυνσης της επιχείρησης.

4. Για τους σκοπούς αυτού του άρθρου, κέρδη που προέρχονται από την εκμετάλλευση σε διεθνείς μεταφορές πλοίων ή αεροσκαφών περιλαμβάνουν κέρδη που προκύπτουν από την εκμίσθωση πλήρως ή μη εξοπλισμένων πλοίων ή αεροσκαφών δρομολογημένων σε διεθνείς μεταφορές από το μισθωτή ή

εάν τέτοια κέρδη από εκμίσθωση αποκτώνται ευκαιριακά σε σχέση με άλλα κέρδη που περιγράφονται στις παραγράφους 1, 2 ή 3 ανάλογα με την περίπτωση.

5. Ο διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 3 θα εφαρμόζονται επίσης στα κέρδη από τη συμμετοχή σε "Pool", σε κοινοπρακτικής μορφής εκμετάλλευση ή σε πρακτορείο, που λειτουργεί σε διεθνές επίπεδο.

Ανανεώθηκε η ναύλωση του κρουαζιεροπλοίου "Ολύμπικ" από την Ηπειρωτική

Τερματίστηκαν επιτυχώς οι διαπραγματεύσεις μεταξύ της Εταιρίας "Χίος Μπρίζ Ναυτική Εταιρία" και της "Ηπειρωτικής Κοντινένταλ" για την ανανέωση της ναύλωσης του κρουαζιεροπλοίου "Ολύμπικ" 12.000 τόν. γκρός κατά το 1995.

Η σχετική σύμβαση ναυλώσεως που υπογράφηκε στις 5 Σεπτεμβρίου μεταξύ των εκπροσώπων των δύο εταιριών προβλέπει χρο-

νοναύλωση του πλοίου για περίοδο 217 ημερών από 7 Απριλίου έως 10 Νοεμβρίου 1995.

Το "Ολύμπικ", το οποίο πρόκειται να μετονομασθεί, εκτός από τις επτάήμερες κρουαζιέρες που θα εκτελεί όπως και την φετεινή χρονιά με αφητηρία τον Πειραιά θα εκτελέσει και αρκετές κρουαζιέρες στην Δυτική Μεσόγειο καθώς επίσης και στην Βαλτική και Ακτές της Νορβηγίας, με συνεργασία της Ηπειρωτικής με Γάλλους και ξένους μεγάλους ταξιδιωτικούς οίκους.

Η δεύτερη συνεχής χρονιά που η Ηπειρωτική ναυλώνει το "Ολύμπικ" αποδεικνύει τη καλή μέχρι σήμερα συμπεριφορά του πλοίου στις κρουαζιέρες, στις οποίες απεκόμισε από τους επιβάτες πολλά ευμενή και κολακευτικά σχόλια.

Όπως είναι γνωστό, το πλοίο φέρει την Ελληνική σημαία και μετασκευάστηκε ολοκληρωτικά στο Πέραμα από τη "Χίος Μπρίζ", με τη χρησιμοποίηση ελληνικού εργατικού δυναμικού και με συνολική δαπάνη γύρω στα 50 εκατομμύρια

δολάρια που δαπανήθηκαν σχεδόν όλα στην Ελλάδα.

Η συνέχιση της συνεργασίας της πλοιοκτήτριας εταιρίας του "Ολύμπικ" με την Εταιρία Ηπειρωτική ανοίγει τον δρόμο για στενότερη σχέση μεταξύ των ελληνικών εταιριών σε αξιολογικές μονάδες κρουαζιεροπλοίων, κάτι που αποδεικνύει περλίτρωνα την ισχυρή θέση της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας.

Τα υπερήλικά πλοία που προσεγγίζουν στη Νότιο Κορέα

Τέθηκαν από 1 Αυγούστου σε ισχύ Κανονισμοί που προβλέπουν ότι δεξαμενόπλοια άνω των 200 κοχ και φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου άνω των 1.000 κοχ, ηλικίας μεγαλύτερης των 20 ετών, θα εισέρχονται στα ύδατα της Ν. Κορέας, μόνον αν είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό ISM (Ασφαλούς Διαχειρίσεως), πιστοποιητικά ασφαλείας SOLAS και πιστοποιητικό ΙΟΡΡ. Επιπρόσθετα τα πλοία θα πρέπει να καλύπτονται από ένα από τα αναγνωρισμένα διεθνώς P & I Clubs.

Επίσης τα πλοία αυτά πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό οικονομικής υπευθυνότητας για τη δυνατότητά τους να καλύψουν δαπάνες απορρύπανσης, μέχρι τα προβλεπόμενα από το νόμο όρια. Κρίνεται σκόπιμο λοιπόν να ζητούνται ακριβείς πληροφορίες από τους τοπικούς πράκτορες και τα P & I Clubs, πριν την προσέγγισή υπερήλικων πλοίων στη Νότιο Κορέα.

Η Εταιρία Καλλιίση επαναδραστηριοποιήθηκε στις ταχυμεταφορές

Η Εταιρία "Καλλιίση Εξπρές - Διεθνές Δίκτυο Ταχυμεταφορών" επαναδραστηριοποιήθηκε στις ταχυμεταφορές, προχωρώντας στην εξαγορά της "Αλφα Εξπρές" στις αρχές του περασμένου Αυγούστου και ολοκληρώνοντας την συμφωνία αντιπροσώπευσης στην Ελλάδα της Federal Express, που είναι η μεγαλύτερη εταιρία courier στον κόσμο. Η εταιρία "Αλφα Εξπρές" που εξαγόρασε ο Όμιλος Καλλιίση διέθετε ένα πλουσιότατο δίκτυο αντιπροσώπων στην Ελλάδα, εξυπηρετώντας 58 πόλεις και δεκάδες δευτερεύοντες προορισμούς, και

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ - ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗΝ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ ΜΕΣΑ ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ

- ΧΩΡΙΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΙΣ
- ΧΩΡΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ
- Πλήρης εξυπηρέτηση στους χρόνους που απαιτούν οι ανάγκες των πλοίων σας
- Τιμές απόλυτα ανταγωνιστικές
- Εργασίες υπό ποιοτικό έλεγχο
- Επισκευές και εν πλώ

ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΚΥΡΑ ΓΙΑ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΑΜΕΣΑ ΚΑΙ ΔΕΝ ΠΑΙΡΝΟΥΝ ΑΝΑΒΟΛΗ

Εκπρόσωποι για τις Ηνωμ. Πολιτείες, Ευρώπη, Ελλάδα και Κύπρο

LINK MARINE SERVICES

Η ελληνική αντίληψη στην ανταγωνιστική εξυπηρέτηση του πλοίου

Τηλ.: 001/914/242-9019

Fax: 001/914/242-9019

μία καλά οργανωμένη ομάδα εργαζομένων.

Η συμφωνία της Fed Ex με την εταιρία Καλλιτίση επιτεύχθηκε μετά από διαπραγματεύσεις ενός έτους και στηρίχθηκε στην εμπειρία και το εκπαιδευμένο προσωπικό της εταιρίας, στη δυνατότητα κάλυψης πολλών πόλεων σ' όλη την Ελλάδα σε σύντομο χρόνο, στην άρτια μηχανογραφική της οργάνωση και στη δυνατότητά της να πραγματοποιήσει τις επενδύσεις που απαιτούνται.

Η "Καλλιτίσης Εξπρές" προσφέρει τώρα νέες υπηρεσίες, όπως η παράδοση οποιαδήποτε ώρα επιθυμεί ο πελάτης, ειδοποίηση του αποστολέα για την παράδοση της αποστολής δύο ώρες το αργότερο μετά την παράδοση, μεταφορά "δύσκολων" προϊόντων που απαιτούν ξηρό πάγο, ή είναι μικροβιολογικό υλικό, ή τρόφιμα και ευπαθή γενικά υλικά, προώθηση αποστολών σε πολύ απομακρυσμένες περιοχές και άλλες εναλλακτικές υπηρεσίες, προσφέροντας έτσι στον κάθε πελάτη ευέλικτο πακέτο, ανάλογο των απαιτήσεων του.

Τέλος, χρησιμοποιεί το πιά σύγχρονο software που δημιουργήθηκε ποτέ στην Ελλάδα για εταιρία courier και το οποίο επιτρέπει την παροχή άμεσης πληροφόρησης στον κάθε πελάτη.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η FedEx είναι η πρώτη εταιρία ταχυμεταφορών που δημιούργησε μία αεροπορική εταιρία και εφάρμοσε την παράδοση αποστολών την επόμενη εργάσιμη ημέρα, πριν τις 10.30 το πρωί και τις παραδόσεις το Σάββατο, κάτι που αργότερα καθιερώθηκε και από τις άλλες εταιρίες courier.

- Θέσπισε σύστημα barcode στις φορτωτικές της και προσέφερε στοιχεία παράδοσης τηλεφωνικά.

Η "Καλλιτίσης Εξπρές" μέσω του δικτύου της FedEx διατείνεται ότι προσφέρει την πιο αξιόπιστη και γρήγορη υπηρεσία παράδοσης όπως π.χ παράδοση την επόμενη ημέρα σ' όλη την Αμερική μέχρι τις 10.30 το πρωί.

Η επιθεώρηση των ελικοφόρων αξόνων

Με νεώτερη εγκύκλιο της ΔΕΕΠ/ΥΕΝ και εν συνεχεία της αυξανόμενης χρήσης εκ μέρους των

πλοιοκτητών της δυνατότητας χορήγησης παράτασης από τους Νηογνώμονες της ημερομηνίας εξαγωγής των ελικοφόρων αξόνων για επιθεώρηση, ορίζεται ότι η μεγαλύτερη δυνατή παράταση φθάνει τα τρία χρόνια.

Εάν λοιπόν το πλοίο έχει λάβει διαδοχικές παρατάσεις συνολικού χρονικού διαστήματος τριών ετών από την ημερομηνία υποχρέωσης εξαγωγής ελικοφόρων αξόνων, τότε η ημερομηνία λήξης της τελευταίας παράτασης θα είναι και η ημερομηνία λήξης του Πιστοποιητικού Γενικής Επιθεώρησης (ΠΓΕ), μετά την οποία το πλοίο πρέπει οπωσδήποτε να δεξαμενισθεί.

Ο νέος διοικητής της ΕΤΒΑ

Ο πρύτανης του Πανεπιστημίου Πειραιώς και υπουργός Εμπορίου στην οικουμενική κυβέρνηση και στην κυβέρνηση Γρίβα, κ. Θεόδωρος Γκαμαλέτσος είναι νέος διοικητής της ΕΤΒΑ.

Ο κ. Θ. Γκαμαλέτσος, μετά το τέλος των σπουδών του στο Οικονομικό Τμήμα της Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών, συνέχισε τις σπουδές του στις ΗΠΑ, όπου ειδικεύτηκε στη θεωρητική και εφαρμοσμένη οικονομετρία και πήρε Master's και διδακτορικό από το Πανεπιστήμιο του Winsconsin.

Γεννημένος στην Αθήνα το 1938, ο κ. Γκαμαλέτσος διατέλεσε υπουργός Εμπορίου από τον Οκτώβριο του 1989 έως το Δεκέμβριο του 1989 και από το Φεβρουάριο του 1990 έως τον Απρίλιο 1990, καθώς και πρύτανης του Πανεπιστημίου Πειραιά από το Σεπτέμβριο του 1984 έως το Σεπτέμβριο του 1987 και από το Σεπτέμβριο του 1990 έως και σήμερα.

Διαμαρτυρία της ΠΝΟ για την κράτηση Ελλήνων ναυτικών στη Λιβύη

Εντονη διαμαρτυρία διατύπωσε η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία για την κράτηση του πλοίαρχου, αξιωματικών και πληρώματος (σύνολο 80 Έλληνες ναυτικοί) του υπό Ελληνική σημαία επιβατηγού πλοίου "Βεργίνα" από τις αρχές της Λιβύης για λόγους που δεν έχουν καμία με αυτούς σχέση.

Η ΠΝΟ μόλις πληροφορήθηκε το παραπάνω συμβάν ζήτησε από τα Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Εξωτερικών να προβούν σε άμεσο διάβημα μέσω της διπλωματικής οδού με στόχο την απελευθέρωση του Πλοίαρχου και την αποδέσμευση των Αξιωματικών και πληρώματος του πλοίου και τον ασφαλή επαναπατρισμό τους. Παράλληλα ζήτησε από τον Πρόεδρο της Λιβύης στην Αθήνα να μεταφέρει στην Κυβέρνησή του την έντονη ανησυχία της Ομοσπονδίας για το παραπάνω γεγονός και τέλος, με άλλο διάβημά της στον Γενικό Γραμματέα της ΙΤΕ, ζητήθηκε να σταλλεί από τη ΔΟΜ κατεπείγον μήνυμα υποστήριξης του αιτήματος της ΠΝΟ και να εξετασθεί η προσέγγιση του Γενικού Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών κ. Μπούτρος Γκάλι με στόχο την ανάληψη πρωτοβουλίας του τελευταίου πάνω στο θέμα αυτό.

Τοποθετήσεις Λιμενικών Αξιωματικών

Με διαταγές του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Γιώργου Κασιφάρα έγιναν οι παρακάτω τοποθετήσεις αξιωματικών Λ.Σ.:

- Οι Αντιπλοίαρχοι: Γεώργ. Παταζής στο ΥΕΝ Ιωάν. Πολύμερος στο Π/Λ Ν. Υόρκης, Ευστ. Πέττας στην Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, Ν. Ξενάκης στη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων και Π. Κοντογιάννης στο Κ/Λ Πάτρας.

- Οι Πλωτάρχες: Γεώργ. Βουρέκας στο Κ/Λ Ραφήνας, Χαρ. Δαούσης στο Υ/Λ Μεσολογγίου, Ευάγγ. Καλαμπαλίκης στο Κ/Λ Βόλου, Δημ. Περγικούρης στην ΑΔΣΕΝ Πρέβεζας, Δημ. Νεόφυτος στο Κ/Λ Πειραιά, Νικ. Χουχουρέλος στο Λιμεναρχείο Καλύμνου και Αλέξ. Καρκάντζος στο Π/Λ Λονδίνου.

- Οι υποπλοίαρχοι: Βασ. Μπουρνιάς στη Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών, Θεμιστ. Παπαιωάννου στο Υ/Λ Καρπάθου, Ευάγγ. Κωστόπουλος στο Υ/Λ Σκιάθου, Παναγ. Καλιακούρας στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας, Γεώργ. Συρίγος στο Λιμεναρχείο Πόρου, Θεμ. Παπαιωάννου στο ΥΕΝ, Ιάκ. Σέργης στο Κ/Λ Πειραιά και Κλεομ. Μπουγάς στο Υ/Λ Νάξου.

- Οι Ανθυποπλοίαρχοι: Δημ. Μασσιός στο Λιμεναρχείο Σπετσών, Σωκρ. Δημακόπουλος στη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών

Πλοίων του YEN, Νικ. Αθανασίου στο Κ/Λ Πειραιά, Αναστ. Κατωπόδης, Στυλ. Μπέλλας και Ιωάν. Παναγόπουλος στη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του YEN.

Επιμορφωτικά προγράμματα για την αντιμετώπιση περιστατικών ατυχημάτων από την ΕΕΕΠ

Στις 3 Οκτωβρίου 1994 γίνεται η έναρξη δύο Επιμορφωτικών Προγραμμάτων σε θέματα Crisis Management, που οργανώνει η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων (ΕΕΕΠ) σε συνεργασία με το Υπουργείο Εργασίας, τον ΟΑΕΔ, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, και το P & I Club του Λονδίνου.

Τα Προγράμματα είναι διακρατικά, εντάσσονται στην Κοινοτική πρωτοβουλία Euroform και απευθύνονται σε ανώτερα και ανώτατα

διοικητικά και τεχνικά στελέχη του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας.

Μεταξύ των θεμάτων, που θα αναπτυχθούν από 24 ειδικούς ομιλητές διαφόρων τομέων, είναι και θέματα που έχουν σχέση με

- Το Management των Κρίσεων.
- Τις Ενδογενείς και Εξωγενείς Κρίσεις.
- Τον Σχεδιασμό Αντιμετώπισης Σοβαρών Ναυτικών Ατυχημάτων (πυρκαγιά, σύγκρουση, προσάραξη, ρύπανση κλπ.).
- Τις Οικονομικές και Περιβαλλοντικές Συνέπειες των Κρίσεων,
- Τις Νομικές Εμπλοκές και Διαδικασίες,
- Το Ρόλο των Ασφαλιστών, των Υπηρεσιών Διασώσεως και τις διαδικασίες προλήψεως.

Η διάρκεια των προγραμμάτων είναι 7 εβδομάδες από τις 08.15 - 10.30 για το ένα πρόγραμμα και 15.45 - 18.00 για το άλλο, εκ περι-

τροπής εναλλασσόμενα κάθε εβδομάδα, κατά τις εργάσιμες ημέρες.

Για αυτή την νέα πρωτοβουλία ο πρόεδρος της ΕΕΕΠ κ. Ανδρέας Ποταμιάνος, δήλωσε:

"Με τα προγράμματα αυτά, που είναι εντελώς καινοτομικά, αποβλέπουμε στη συνεχή επιμόρφωση, εκπαίδευση, μετεκπαίδευση και επαγγελματική κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται στον κλάδο μας ώστε να διατηρηθεί και να βελτιωθεί η υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουμε".

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στη Γραμματεία της ΕΕΕΠ, αρμόδια κ. Βελισσάρη, στο τηλέφωνο 4291034.

Σεμινάριο της "Mare" για χημικά πλοία

Η ναυτιλιακή εταιρία "Mare Maritime Company S.A.", η οποία εξειδικεύεται στη διαχείριση πλοίων που μεταφέρουν χημικά προϊόντα οργανώνει ημερήσιο σεμινάριο στις 18 Οκτωβρίου στην Αθήνα.

Αλλοδαποί και Έλληνες ομιλητές θα παρουσιάσουν τις σύγχρονες εξελίξεις που αφορούν τη διακίνηση, το νομοθετικό πλαίσιο και ασφαλιστικά ζητήματα του συγκεκριμένου κλάδου θαλασσιών μεταφορών.

Το σεμινάριο οργανώνεται στα πλαίσια του προγράμματος της εταιρίας με στόχο αφενός την διαρκή ενημέρωση και εκπαίδευση των αξιωματικών και στελεχών ξηράς και αφετέρου την ανάλυση και εφαρμογή των κανονισμών που κατακλύζουν καθημερινά την ναυτιλία.

Το σεμινάριο είναι ανοικτό σε στελέχη ναυτιλιακών εταιριών που διαχειρίζονται χημικά πλοία. Για δηλώσεις συμμετοχής οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν στον κ. Γεώργιο Παναγιωτόπουλο, Λεωφ. Βουλιαγμένης 341, 163 10 Ηλιούπολη, Αθήνα, τηλ. 9250066.

Μεγάλη δεξίωση της George Moundreas & Company

Στον κήπο της κατοικίας του κ. Γιώργου Σ. Μουνδρέα, πρόεδρου

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

της γνωστής ναυτιλιακής και μεσιτικής εταιρίας, George Moundreas & Company S.A., παρέτέθη στις 16 Σεπτεμβρίου, δεξίωση στην οποία παρέστησαν γνωστοί Έλληνες εφοπλιστές, τραπεζίτες, νομικοί, εκπρόσωποι Νηογνομόνων, διπλωμάτες και εκπρόσωποι του ναυτικού τύπου.

Με την ευκαιρία αυτή πληροφορηθήκαμε και μερικά ενδιαφέροντα νέα γύρω από τη δραστηριότητα της George Moundreas & Co., στους τομείς των αγοραπωλησιών, ναυπηγήσεων και επισκευών πλοίων που ασφαλώς της εξασφαλίζουν περίοπτη θέση ανάμεσα στον ελληνικό αλλά και στο διεθνές μεσιτικό κόσμο.

Ο μεγάλος αριθμός των Ελλήνων πλοιοκτητών, δεν επιτρέπει λεπτομερή αναφορά σε ονόματα. Από το διπλωματικό σώμα παρέστησαν ο Πρεσβευτής της Α.Δ. Κίνας με τον Εμπορικό ακόλουθο και το προσωπικό της Πρεσβείας, ο πρεσβευτής της Κορέας και μέλη της εμπορικής αντιπροσωπείας στην Ελλάδα της Ρωσίας, με την οποία, ως γνωστό, η εταιρία διατηρεί παλαιές επιχειρηματικές επαφές έχοντας πρόσφατα εγκαταστήσει και γραφείο στη Μόσχα.

Παρέστη επίσης η πρέσβειρα της Ονδούρας καθώς και ο κ. J.H. Choi, της Samsung Heavy Industries Co., γνωστού ναυπηγείου της Κορέας, του οποίου η George Moundreas & Co. τυγχάνει αποκλειστικός πράκτορας της στην Ελλάδα.

Vernicos Yachts Club

Η Vernicos Yachts Club που πάντα βρίσκεται στο πλευρό των φίλων της θάλασσας, οργάνωσε γιορτή για να τιμήσει τους ιστιοπλόους, που έλαβαν μέρος στον αγώνα της Υδρας και η οποία πραγματοποιήθηκε στο Vernicos Yachts Club το Σάββατο 10 Σεπτεμβρίου 1994.

Η γιορτή έγινε κατά τη διάρκεια των Ιστιοπλοϊκών Αγώνων που διοργάνωσε ο Ιστιοπλοϊκός Όμιλος Πειραιώς (ΙΟΠ) στις 9-11 Σεπτεμβρίου.

Χαρακτηριστικό της γιορτής ήταν η χαρούμενη ατμόσφαιρα που επικράτησε ανάμεσα στους αθλητές, τους παράγοντες των αγώνων και τους φίλους τους.

Την ίδια μέρα εγκαινιάστηκε στο χώρο αυτό και η έκθεση ζωγραφικής του Έλληνα ζωγράφου Χάρη Μαύρου.

Νέα δρομολόγια της CMA από Δαμιέττα για Κάιρο, Αλεξάνδρεια και Πόρτ Σάϊδ

Η Γαλλική ναυτιλιακή εταιρία CMA έχει ανακτήσει νέο έδαφος στην Αίγυπτο με το ξεκίνημα ενός νέου ταχυτάτου οδικού service προωθώντας απ' ευθείας φορτία μεταξύ Δαμιέττας, Αλεξάνδρειας, Πόρτ Σάϊδ και Κάιρο.

Ανακοινώνοντας αυτή την τελευταία ανάπτυξη, η CMA σημειώνει ότι ο αυξημένος αριθμός των κοντέινερς που διακινεί - και προς τις δύο κατευθύνσεις μεταξύ Αιγύπτου και του πεδίου αγορών που εξυπηρετεί στην Βόρεια και Νότια Ευρώπη, Βόρεια Αμερική, Απω Ανατολή, Μέση Ανατολή και Ν.Α. Ασίας - την ανάγκασε να εξετάσει πολύ προσεκτικά τις διαδικασίες της εσωτερικής μεταφοράς στην Αίγυπτο.

Η έρευνα έδειξε ότι έχει ζητηθεί ταχύτερη εξυπηρέτηση στις παραδόσεις και παραλαβές των κοντέινερς μεταξύ του τέρμιναλ της CMA στην Δαμιέττα και των υπολοίπων κέντρων μεταφοράς στο Κάιρο, την Αλεξάνδρεια και το Πόρτο Σάϊδ.

Αυτό τώρα το κατορθώνει η CMA με το νέο service χερσαίας μεταφοράς.

Η CMA είναι τώρα σε θέση να έχει αυτοκίνητα και να προωθεί κοντέινερς στο Κάιρο, Αλεξάνδρεια και Πόρτ Σάϊδ την ίδια μέρα εκφορτώσεως του πλοίου στην Δαμιέττα με κοντέινερς που μπορούν να μεταφερθούν προς Κάιρο και στα προάστια του σύμφωνα με την επιθυμία του παραλήπτη μετά τον εκτελωνισμό στην Δαμιέττα ή στο Κάιρο.

Ο νέος πράκτορας της CMA για την οδική μεταφορά διαθέτει ένα στόλο από 150 Scania Tractors και περίπου 200 Trailers συμπεριλαμβανομένου και ενός αριθμού αυτοκινήτων εξοπλισμένων με γεννήτριες για την μεταφορά των ψυγείων κοντέινερς.

Αυτό προσφέρει ένα ικανοποιητικό και αποτελεσματικό service στις απαιτήσεις της CMA για μετα-

φορές από και προς το Terminal στη Δαμιέττα.

Τα φορτία εξαγωγής με κοντέινερς επίσης ωφελούνται από την νέα δραστηριότητα της CMA λόγω της καθημερινής συχνότητας και της άμεσης διαθεσιμότητας των μέσων οδικής μεταφοράς για την Δαμιέττα από Κάιρο, Αλεξάνδρεια και Πόρτ Σάϊδ, ιδιαίτερα για φορτώσεις φρούτων και άλλων ευαίσθητων προϊόντων, χωρίς ζημιά και μικρότερους χρόνους παράδοσης.

Επιδότηση επιτοκίου για την αγορά σκαφών αναψυχής

Επιδότηση του επιτοκίου για την αγορά ιστιοπλοϊκών σκαφών αναψυχής προσφέρει η εταιρία Kiriacoulis Mediterranean από κοινού με γνωστά ναυπηγεία της GIB' Sea.

Η επιδότηση του επιτοκίου, σε ποσοστό μέχρι και 100%, εξασφαλίζει στους πελάτες της εταιρίας το χαμηλότερο επιτόκιο αγοράς.

Η νέα προσφορά της Kiriacoulis Mediterranean και των ναυπηγείων της GIB' Sea, αποτελεί "προϊόν" της φιλοσοφίας της εταιρίας ότι η ανάπτυξη και το μέλλον του θαλάσσιου τουρισμού στηρίζεται στο φτηνό χρήμα κι έρχεται να ενισχύσει το υπόλοιπο πρόγραμμα που παρέχει ήδη η εταιρία στους πελάτες της, όπως η εξασφάλιση δανείου και η εγγύηση ναύλων.

Απόφαση του YEN για λειτουργία Καζίνων στα επιβατηγά πλοία

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Γιώργου Κατσιφάρα, που προωθήθηκε ήδη για δημοσίευση, καθορίζονται οι προϋποθέσεις για την χορήγηση άδειας λειτουργίας Καζίνων σε επιβατηγά πλοία με Ελληνική σημαία που εκτελούν διεθνείς πλόες.

Συγκεκριμένα, επιτρέπεται σε επιβατηγά πλοία Ελληνικής σημαίας, που εκτελούν διεθνείς πλόες χρονικής διάρκειας, άνω των 12 ωρών, η λειτουργία Καζίνων, κατά την διάρκεια του τμήματος του πλου εκτός των Ελληνικών χωρικών υδάτων.

Η άδεια λειτουργίας ισχύει για δύο χρόνια και εκδίδεται από την Διεύθυνση Ασφαλείας του ΥΕΝ.

Στο Καζίνο θα απαγορεύεται η είσοδος σε άτομα που δεν έχουν συμπληρώσει το 23ο έτος της ηλικίας τους, ενώ παράλληλα δεν θα μπορούν να μετέχουν στα τυχερά παιχνίδια τα μέλη του πληρώματος και οι υπάλληλοι του Καζίνο.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ ΜΠΑΤΗ

"ΤΟ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ ΠΟΥ ΤΑΞΙΔΕΥΕΙ"

Σε μια εποχή γκρίνιας, αμφισβήτησης και ανασφάλειας, η αναζήτηση των μυστικών που οδήγησαν και οδηγούν στην πρωτιά της ελληνικής ναυτιλίας, δεν παρουσιάζει μόνο ιστορικό ενδιαφέρον ή στοιχεία αυτάρεσκης ικανοποίησης, αλλά αποτελεί πάνω απ' όλα ένα αντιφάρμακο αισιοδοξίας και ελπίδας.

Και την αναζήτηση αυτή είναι που επιχειρεί στο νέο του βιβλίο ο Στάθης ο Μπάτης. Και το πετυχαίνει με μια ευφυή πρωτοτυπία, ξεσκεπάζοντάς μας τα γεγονότα, τους προβληματισμούς, την υποδομή και την παράδοση της ναυτιλίας με επίκαιρα άρθρα, που είχαν γραφτεί την "επόμενη μέρα", για να μας φέρει στο παρόν και το σήμερα με τα κυριολεκτικώς επιγραμματικά σχόλια που εκφράζουν την ιστορική κρίση και τη δικαίωση των κατοπινών εξελίξεων.

Τα 68 άρθρα που περιέχει το βιβλίο του κ. Μπάτη, οφειλόμενα στη γλαφυρά εύστοχη πένα του έμπειρου ναυτιλιακού δημοσιογράφου, δεν αφήνουν θέμα ανέγγιχτο και οπτική γωνία ανεκμετάλλευτη. Μακριά από κάθε αναμνηστική παρελθοντολογία, συνθέτουν μία σύγχρονη ολοκληρωμένη εικόνα του ναυτιλιακού πανοράματος, των κα-

ραβιών, του εφοπλισμού και της ναυτεργασίας, ικανή να πληροφορήσει τον όποιον αναγνώστη, τι θα πει και τι σημαίνει ελληνική ναυτιλία. Και να τον κάνει να δει και να θαυμάσει αυτό το ζηλευτό εθνικό μας κεφάλαιο που ξεκινώντας από το δικό μας το Αρχιπέλαγος κατάφερε να κατακτήσει τα πελάγη και τους ωκεανούς της υφής.

Το βιβλίο του κ. Μπάτη είναι ένα έργο ωραίο, χρήσιμο και διδακτικό που αξίζει να διαβαστεί.

(Εκδοση Πιτσιλού, σχήμα 8ο, σελίδες 300).

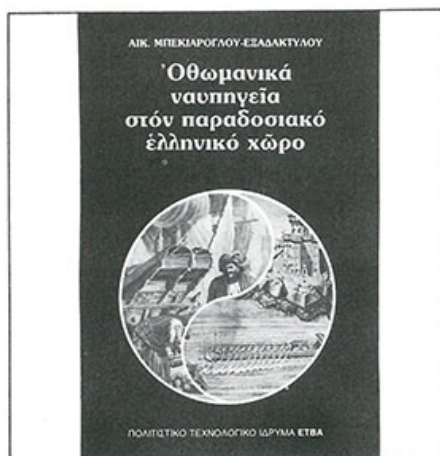
Ξ.Α.Α.

MISSIONS TO SEAMEN DIRECTORY 1994/95

Κυκλοφορεί Εγχειρίδιο 43 σελίδων, όπου αναφέρονται τα γραφεία που προσφέρουν υπηρεσίες (welfare services) στα πληρώματα των πλοίων, ανά τον κόσμο. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν απ' ευθείας στην:

The Missions to Seamen
St. Michael Paternoster Royal
College Hill - London EC4R 2RL

ΟΘΩΜΑΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΤΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΟ



Το Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ιδρυμα ΕΤΒΑ κυκλοφόρησε το έργο της Αικ. Μπεκιάρογλου - Εξαδα-

κτύλου, "Οθωμανικά ναυπηγεία στον παραδοσιακό ελληνικό χώρο" (σελ. +ιστ', εικ. 17+XVI, χάρτες 10, διαγράμματα 5).

Η μελέτη της ιστορίας του Ελληνισμού κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας, θέτει το θέμα του τρόπου που οι Οθωμανοί, από τις αρχές του 14ου αιώνα, δημιούργησαν στόλο με τον οποίο κατόρθωσαν να επεκτείνουν και να διατηρήσουν την κυριαρχία τους στον ευρωπαϊκό και νησιωτικό χώρο της Ανατολικής Μεσογείου και μάλιστα να τον καταστήσουν τόσο ισχυρό, ώστε επί σειρά αιώνων να θεωρείται το φόβητρο των Δυτικών Δυνάμεων και ιδιαίτερα των Βενετών.

Η κ. Αικατερίνη Μπεκιάρογλου - Εξαδακτύλου για τη σύνταξη της διδακτορικής της διατριβής "Οθωμανικά Ναυπηγεία στον Παραδοσιακό Ελληνικό Χώρο" εξερεύνησε, κυρίως, τουρκικές πηγές και βιβλιογραφία, περιηγητικά κείμενα της εποχής, και βενετικές και ελληνικές πηγές, για να παρουσιάσει μια κατά το δυνατό ολοκληρωμένη απάντηση στο ζήτημα αυτό.

Παρουσιάζει τη ναυπηγική δραστηριότητα των κρατικών και ιδιωτικών ναυπηγείων, τις εγκαταστάσεις και το προσωπικό τους, τη διοικητική οργάνωση και την προέλευση των πρώτων υλών. Τεκμηριώνει ότι οι Οθωμανοί, ασιατικός νομαδικός λαός και από θρησκευτική προκατάληψη μακριά από τη ναυτική ζωή, στηρίχθηκαν στην ελληνική ναυπηγική τεχνογνωσία της εποχής εκείνης για τη δημιουργία του περίφημου στόλου τους, και την άντληση πόρων στις κατακτημένες χώρες.

Σε παράρτημα της μελέτης παρουσιάζονται οι τύποι των πλοίων που κατασκευάζονταν στον παραδοσιακό Ελληνικό χώρο. Η μελέτη συμπληρώνεται με εικόνες, πίνακες, χάρτες, σχέδια, διαγράμματα, και πλούσια βιβλιογραφία.

RETHYMIS & KYLAKOYNDIS LTD.

51 NEW FETTER LANE
LONDON EC4A 1 1J

THE FETTER LANE "DIOCKYRI" LONDON EC4A 1 1J
TELEX: 881133 RANBK G. TEL: 021-253256

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τύπος πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ετος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΡΙΣΤΕΑ	Αγ. Βικεντίου	1.594	1971	Υπέστη βλάβη στο μηχανισμό πηδαλίου και έμεινε ακυβέρνητο, στο Ιόνιο, στις 29/8. Ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά για επισκευές.
ΤΑΥΡΟΣ	Αγ. Βικεντίου	1.592	1970	Εμεινε ακυβέρνητο ανοικτά του Αθως, στις 25/8 και ρυμουλκήθηκε στη Θεσσαλονίκη για επισκευές.
ΤΗΝΟΣ	Κυπριακή	2.254	1972	Κατά το ταξίδι Γρενά για Βρέστη, προσάραξε σε θέση 56.24.95 Β, 10.50.10 Α στις 3/9 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	Ελληνική	13.889	1978	Κατά τον απόπλου από το Σάν Ντιέγκο, στις 15/9, έμεινε ακυβέρνητο και προσέκρουσε σε καλώδια, χωρίς να υποστεί ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΡΜΕΝΟΣ (πρ. «Αγ. Νικόλαος V»)	Μάλτας	1.913	1975	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στη Φερρόλ, στις 23/9.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ	Ελληνική	17.199	1986	Προσάραξε στο π. Σέλντ, στις 12/9, αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών και κατέπλευσε στην Αμβέρσα.
ΚΕΙΠ ΜΠΡΗΖ (πρ. «Καπταίν Λούκας»)	Μάλτας	670	1976	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στις 10/9.
ΠΑΤΡΙΟΤ	Παναμαϊκή	18.480	1975	Προσέκρουσε σε αγωγό πετρελαίου, στο Χόγκ Κόγκ, στις 22/9, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΣΕΡΕΝΟ	Ελληνική	52.429	1983	Υπέστη βλάβη στη μηχανή και κατέπλευσε στα Ορκνευ Αιλάντς, στις 13/9.



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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Από τα μέσα του Σεπτεμβρίου διαφάνηκε ότι η ναυλαγορά ξηρού φορτίου είχε οριστικά εισέλθει στο στάδιο της ανάκαμψης, με ναυλωτές να προσπαθούν να καλυφθούν με χρονοναύλωση περιόδου από περαιτέρω άνοδο των ναύλων.

Εκτός από την άνοδο των ναύλων στα μεγάλα μπάλκερ μεγέθους κέντρου και στα Πάναμαξ, τις τελευταίες εβδομάδες του μήνα βελτίωση παρουσίασαν οι ναύλοι των χάντσεαζ στον Ατλαντικό και στην Απω Ανατολή.

Στο Κόλπο ΗΠΑ οι ναύλοι για τις κλασσικές διαδρομές των Πάναμαξ προς την Ιαπωνία και το Κόντινεντ έφθασαν στα υψηλά επίπεδα των δολ. 25,00 και δολ. 14,00 ανά τόννο αντίστοιχα, ενώ σε σταθερά επίπεδα κινήθηκαν οι ναύλοι των μπάλκερ μεγέθους 35-42.000 τόν. d.w. από τον Κόλπο ΗΠΑ για την Ευρώπη και από το Κόντινεντ και τη Μαύρη Θάλασσα προς την Απω Ανατολή.

Μόνες περιοχές που υπολείφθηκαν σε δραστηριότητα εκείνες της Νοτι. Αμερικής και της Νοτι. Αφρικής όπου οι ναύλοι διατηρούνται σε χαμηλά επίπεδα.

Μερικές αντιπροσωπευτικές ναυλώσεις της περιόδου:

Σιτηρά:

- 59.850 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Αμβούργο, δολ. 14,00, 10 ημέρες, μέσα Οκτωβρίου.

- 25.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Αλγερία, δολ. 25,00, 5 ημέρες/1.500, τέλη Σεπτεμβρίου.

- 23.000 τόν. Νόρφολκ για Κλάιπέδα, δολ. 24,53, 4.000/2.000, τέλη Οκτωβρίου.

Σιδηρομεταλλεύματα:

- 140.000 τόν. Βραζιλία για Ιαπωνία, δολ. 12,00 φόρτωση κλίμακας / 30.000, αρχές Νοεμβρίου.

- 120.000 τόν. Δυτ. Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 5,95, 6 ημέρες, τέλη Σεπτεμβρίου.

- 100.000 τόν. Πόρτ Καριέρ για Ανατ. Δουνκέρκη, δολ. 7,25, τέλη Οκτωβρίου.

Γαϊάνθρακες:

- 105.000 τόν. Πόρτο Μπολιβάρ για Αλγκεσίρας, δολ. 7,25, 50.000/25.000, Οκτωβρίου 20-30.

- 90.000 τόν. Ρίσαρντ Μπαίν για Γουίλχεσχαβεν, δολ. 9,65, φόρτωση κλίμακας / 20.000, τέλη Οκτωβρίου.

Διάφορα φορτία:

- 57.000 τόν. (σκράπ) Νέα Υόρκη για Ν. Κορέα, δολ. 1,6 εκατ. κατ' αποκοπή, 32,4 ημέρες, τέλη Οκτωβρίου.

- 48.000 τόν. (βωξίτη) Πόρτ Καμσάρ για Πόρτ Κόμφορτ, δολ. 6,75, 24.000/15.000, τέλη Σεπτεμβρίου.

- 19.000 τόν. (λιπάσματα) Τάμπα για Μπουένος Αιρες και Μοντεβιδέο, δολ. 27,00, 5.000/1.500 άμεση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Συνεχίζεται η προτίμηση των ναυλωτών προς βραχυπρόθεσμες συμφωνίες των 3-5 και 5-7 μηνών καθώς ελπίζουν ότι με τον τρόπο αυτό θα εξισορροπηθούν πρόσκαιρες απώλειες ελέγχονται τουνάζ σε μία ανοδική αγορά.

Στον τομέα των Πάναμαξ, τα μισθώματα για κυκλικά ταξίδια στην Απω Ανατολή έχουν επίσης σταθεροποιηθεί με τους Ιάπωνες ναυλωτές να πληρώνουν περί τα δολ. 11.500 την ημέρα καθώς υπάρχει αυξημένη ζήτηση για μεταλλουργικό και ενεργειακό άνθρακα από την Αυστραλία και την Ινδονησία.

Στους τομείς των χάντσεαζ και χάντσεαζ κινητικότητα παρατηρείται και στην Απω Ανατολή με μπάλκερ τύπου Future 32 των 37.000 τόν. για χρονοναύλωση 3,5/5,5 μηνών να πληρώνεται δολ. 9.250 την ημέρα με επαναπαράδοση στην περιοχή Σιγκαπούρη/Ιαπωνίας.

Ένα ακόμη μοντέρνο μπάλκερ των 34.000 τόν. d.w. με άμεση παράδοση στην Ταϊβάν και επαναπα-

ράδοση στην Ανατολική ακτή των ΗΠΑ κλείσθηκε στα δολ. 6.300 για τις πρώτες 85 ημέρες και στα δολ. 8.350 για τις επόμενες.

Επίσης στην περιοχή του Ατλαντικού παρουσιάσθηκε βελτίωση στα μισθώματα με ένα μπάλκερ των 30.000 τόν. d.w. με άμεση φόρτωση στο Γκάλβεστον και επαναπαράδοση στην Αλεξάνδρεια να επιτυγχάνει τον υψηλό ναύλο των δολ. 12.500 πλέον δολ. 25.000 για πλου υπό έρμα, ενώ ένα μπάλκερ των 27.900 τόν. d.w. πληρώθηκε δολ. 8.000 την ημέρα για χρονοναύλωση στα τέλη Σεπτεμβρίου που περιλάμβανε δύο συνεχή κυκλικά ταξίδια Ατλαντικού από την Αμβέρσα με επαναπαράδοση Πασέρο.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά τον σταθερό όγκο αργού πετρελαίου που εξαγεται από τον Κόλπο της Μέσης Ανατολής οι πλοιοκτήτες των μεγάλων πετρελαιοφόρων αδυνατούν να αντιστρέψουν ακόμη υπέρ τους τηνφορά των πραγμάτων, κυρίως λόγω της υπερπροσφοράς τουνάζ που παρατηρείται σταθερά στα πλοία U/VLCC.

Οι ναύλοι των VLCC εξακολουθούν να παραμένουν κάτω από τα WS 40 για φορτία 300-350.000 τόνων, ενώ κάποια μικρή βελτίωση σημείωσαν τις τελευταίες ημέρες του μήνα τα VLCC's με δύο πλοία των 270.000 τόν. d.w. που κλείσθηκαν για την Ευρώπη στα WS 42,5 και έν τρίτο των 240.000 τόν. d.w. για την Ιαπωνία στα WS 47,5.

Στην ίδια περιοχή η ζήτηση για τουνάζ μεγέθους Αφραμάξ συνεχίζεται σε χαμηλά επίπεδα, με τη τελευταία ναύλωση 80.000 τόν. για Σιγκαπούρη στα WS82,5.

Οι ναυλώσεις VLCC από τη Δυτική Αφρική συνεχίζονται, έστω και σε μικρότερο ρυθμό από τις αρχές του μήνα, ενώ οι ναύλοι για σκάφη ενός εκατ. βαρελιών μειώθηκαν ελαφρώς τις τελευταίες ημέρες, με

τους 130.000 τόννους για τον Κόλπο ΗΠΑ στα WS 74.

Η σταθερά συνεχιζόμενη ζήτηση στη Μεσογειακή αγορά διατηρεί τους ναύλους σε ικανοποιητικά επίπεδα. Σημειώνεται η ναύλωση ενός Αφραμάξ από την Αλγερία για την Πορτογαλία στα WS 99,5, ενώ ένα σκάφος των 80.000 τον. d.w. κλείστηκε από Λιβύη για Ισπανία στα WS 100.

Η ζήτηση για σκάφη του ενός εκατ. βαρελιών εξακολουθεί έντονη με ένα σκάφος των 130.000 τον. να ναυλώνεται για τη Μεσόγειο στα WS 75 και ένα VLCC για παρόμοιο ταξίδι κλείστηκε στα WS 60.

Σταθερή εμφανίζεται τις τελευταίες εβδομάδες η ζήτηση και στην αγορά της Καραϊβικής.

Πρόσφατα δεξαμενόλοιο χωρητικότητας 130.000 τον. d.w. με φορτίο 75.000 τόννων από Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ κλείστηκε στα WS 145, ενώ φορτίο ενός εκατ. βαρελιών από την Ανατολική ακτή Μεξικού για το τέρμιναλ στη Λουισιάννα πλήρωσε WS 95.

Στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας οι ναύλοι των Αφραμαξ για τη Μεσόγειο κυμάνθηκαν στα ικανοποιητικά επίπεδα των WS 100, ενώ αυξημένη ζήτηση παρατηρήθηκε για πλοία Σουέζμαξ με τους 130.000 τόννους για παράδοση Βρεταννία/Ευρώπη στα WS 90 και για εκφόρτωση στο Κόλπο ΗΠΑ στα WS 75.

Η αγορά καθαρών φορτίων εξακολουθεί να είναι η πλέον αποδοτική με τους ναύλους να εμφανίζουν αυξητικές τάσεις σε αρκετές περιοχές.

Τα μεγάλα φορτία των 55.000 τόννων από τη Μέση Ανατολή για Ιαπωνία πέτυχαν τελευταία τα υψηλά επίπεδα των WS 165, με WS 185 για εκφόρτωση Σιγκαπούρη. Τα μικρότερα των 30.000 τόννων με προορισμό την Ινδία κυμάνθηκαν περί τα WS 210.

Η ζήτηση στη Μεσόγειο διατήρησε τους ναύλους σταθερούς, τις μεταφορές φορτίων 25.000 τόννων βενζίνης στη Βρεταννία/Ευρώπη στα WS 195, ενώ τα φορτία νάφθας πληρώνονται περί τις 10-15 μονάδες της κλίμακας επιπλέον.

Στην περιοχή της Καραϊβικής η ζήτηση ήταν αισθητή για να ανεβάσει τους ναύλους στα WS 200 για

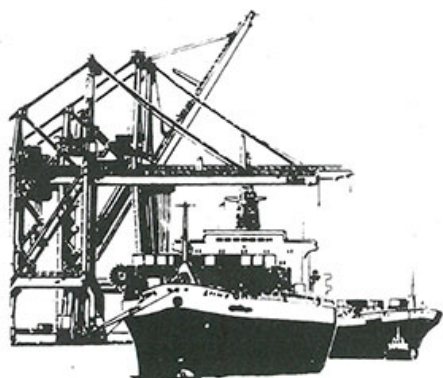
Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/380	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	78	81	130
Αμβούργο	80	85	142
Χάβρη	89	97	166
Φάλμουθ	87	93	167
Κιέλ Κανάλ	-	-	-
Αυγούστα/Τζένοα	86	93	168
Πειραιάς	80	88	150
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Σουέζ Κανάλ	-	86	195
Τζέντα	-	88	238
Ράς Τανούρα	-	87	207
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	82	87	175
ΑΦΡΙΚΗ			
Ντακάρ	118	128	188
Λάς Πάλμας	78	87	156
Θέουτα	81	88	152
Ντώραμπαν	-	110	189
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Κολόμπο	-	88	291
Χόγκ Κόγκ	91	95	168
Σιγκαπούρη	84	88	146
Τόκυο	105	109	235
Σίδνευ	-	128	211
ΑΜΕΡΙΚΗ			
Μόντρεαλ	95	99	170
Ν. Υόρκη	81	87	175
Χάμπτον Ρ.	90	94	175
Χιούστον	73	78	148
Ν. Ορλεάνη	75	79	148
Λ. Αντζελες	94	104	210
Κρίστομπαλ	92	100	177
Ρίο Ιανέιρο	78	83	210
Μπ. Αιρες	114	114	184
Μοντεβιδέο	115	123	215

ταξίδια από την Καραϊβική στην ακτή του Ατλαντικού ΗΠΑ, με φορτία των 29.000 τόννων.

Αδρανής τέλος ήταν η αγορά καθαρών προϊόντων στο Κόντινεντ με

τις κινήσεις φορτίων των 25.000 τόννων από την Ευρώπη στη Μεσόγειο στα χαμηλά επίπεδα των WS 175.



NAFTIKA CHRONIKA

UGS and Committee meet in Piraeus

The second, for the current year, joint meeting of the councils of the Union of Greek Shipowners and the Greek Shipping Cooperation Committee, was held on September 6, at the Union's offices in Piraeus. Among the subjects discussed, was the implementation of the ISM Code as a SOLAS amendment, the developments concerning OPA '90 and antipollution legislation throughout the world and the role of Greek shipping in international organisations and the European Union. It was strongly emphasized that Greek shipping, the largest commercial fleet in the world, must make its presence felt, taking the initiative in promoting free and fair competition for trade and maritime services worldwide and is its duty to defend both at international and European Union level that shipping be allowed to operate under a free and competitive regime without any state interventions.

At the same time, Greek owners must strive for the highest possible standards on their ships. Satisfaction was expressed, with the Greek government's policy on shipping matters and the existing co-operation, and even more so, for the noted improvement in the dialogue between owners and seamen, and the common will to improve sea-living conditions, training and safety standards of crew on board Greek-owned ships.

Intertanko supports further consideration of the constructive Opaque proposal

All tankers sailing in US waters after 28th December 1994 will be required to have obtained

Certificates of Financial Responsibility (CORF) in accordance with the US Coast Guard's Interim Rule issued on 1st July.

Such a Certificate shows evidence of financial capability to satisfy liability claims for oil spill removal costs and damages in compliance with the US Oil Pollution Act of 1990 (OPA '90). Evidence of financial responsibility may be established by one or more of the following methods: Insurance, Surety Bond, Self-insurance, Financial Guarantee, or other evidence of financial responsibility.

Various options have been suggested to meet these requirements and INTERTANKO confirms that Mobil has already obtained such Certificates after having established a new entity to serve as a financial guarantor for Mobil subsidiaries.

A proposal called Opaque, introduced by Tindall, Riley & Co., has gained very favourable interest from tanker owners as it would provide certification for the US oil trade and insurance cover up to USD 2 billion. Tanker owners' exposure under Opaque would be limited to the Civil Liability Convention limits as long as the compensation does not exceed USD 2 billion. Opaque presupposes support from the Oil Industry, but requires no congressional action.

Opaque deserves further consideration and Intertanko will have further discussions with relevant bodies, such as the American Petroleum Institute and the P & I Clubs about this proposal, which has many of the advantages of the Intertanko supported Mandatory Excess Insurance Facility. It also incorporates the principle that liability should be shared between the owners of the ship and of the cargo, a principle which is also found in the international oil spill compensation treaties.

Senior crew members of Greek flag ships allowed to carry arms

A new decree issued by the Greek Marine Ministry allows senior crew members of Greek-flag passenger and cargo ships to carry firearms.

The decision, signed by minister Giorgos Katsifaras, said that "certain members of the crews of Greek-flag passenger and cargo vessels entering not only Greek but also foreign ports will be armed".

According to the decision, the move is aimed at "ensuring the safety of passengers and crews".

Local harbour authorities will issue special licences, valid for three years, to ship captains for possessing firearms and cartridges, while granting one-year permits to specific officers.

ISMA members discuss concept of Ship Management

During the 18 & 19th of September the fifth Lloyds Ship Manager conference on "Ship Management" was held in Cyprus. The Conference was attended by some 130 delegates from 33 countries including the strong presence of Greek interested delegates. The main theme discussed was the concept of Quality Management for Ship Operators and the impact that the ISM Code will have on the shipping market.

During the conference it was established that "Quality Management" is now the direction in which the industry shall move.

On September 23, the International Ship Managers Association (ISMA) held also its annual meeting and released the Three Part Code to encompass Crew Managers and to further promote quality of operations.

ISMA members also discussed the officers training programme and the benefits of Quality Assurance in the insurance market.

U.S. Court ruling on stowaways

In a significant victory for the international shipping community, a New Jersey appeals court has upheld its June ruling that the U.S. government could not force shipowners to pay the often sizeable detention costs of stowaways going through the political asylum process. It is not now thought likely that the Immigration and Naturalisation Service (INS), who will assume responsibility for the stowaways, will continue the legal battle. The issue was of rising concern to carriers calling at US ports in the last two years,

given that comparatively sophisticated network shipping stowaways, often from the former East Bloc and Asia to the US, has lately developed.

Memorandum of Port State control

Foreign flag vessels sailing in European and Canadian waters are to be subjected to a far greater range of controls and inspections, following the signing of a Memorandum of Understanding, in Copenhagen, at a conference attended by transport ministers. The 15 signatories, European nations and Canada have agreed to publish regularly a "blacklist" naming ships which have been inspected and deemed to be unsafe, similar to the one already published by Britain and France.

The measures include, quality rather than quantity of inspections, stricter and harmonised procedures and criteria for detentions and banning and checking ships which are suspected to being unsafe and which might threaten the marine environment or where crews' living and working conditions are found to be inadequate. Giorgos Katsifaras, the Greek Minister of Merchant Marine attended the conference and the Greek delegation co-operated closely at the preparation stage. The Secretary of IMO, Mr. William O' Neil, speaking at the conference, warned that recent casualties posed an ominous warning that casualties could get worse as bulkers built in the 1980s from high-tensile steel reached an age where corrosion became a major threat.

Meanwhile, Japan is also moving towards making Port State Control inspection information available, initially to the flag state, within the year. There are also plans to link the database of the Tokyo Memorandum (17 countries) with the Canadian database with which the Paris MOU (15 countries) is already linked. This would lead to a world Port State control System.

One-day seminar in Athens on the transportation of Chemical Products

Athens-based Mare Maritime Company S.A. of Athens, a specialist operator of chemical vessels and product carriers organizes a one day Seminar of 18th October 1994 for its officers. The Seminar will be open to members of the shipping community in Greece.

Legal, operational and insurance issues relating to the operation of Chemical vessels will

be presented during the Seminar, which is part of Mare's extensive programme for up-dating and training of the Greek seafarers and shore based staff as well as of its dedicated commitment to the upgrading and adaptation of the shipping practices to sophisticated contemporary requirements of the Shipping Industry.

South Korean ban on over-age vessels

BIMCO members in Korea have confirmed that the regulations concerning vessels over 20 years of age which were earlier reported to first take effect on 1 January 1995 have already come into force as from 1 August 1994.

The regulations will affect tankers of more than 200 grt and dry cargo vessels of more than 1.000 grt. Such vessels may only enter Korean waters if

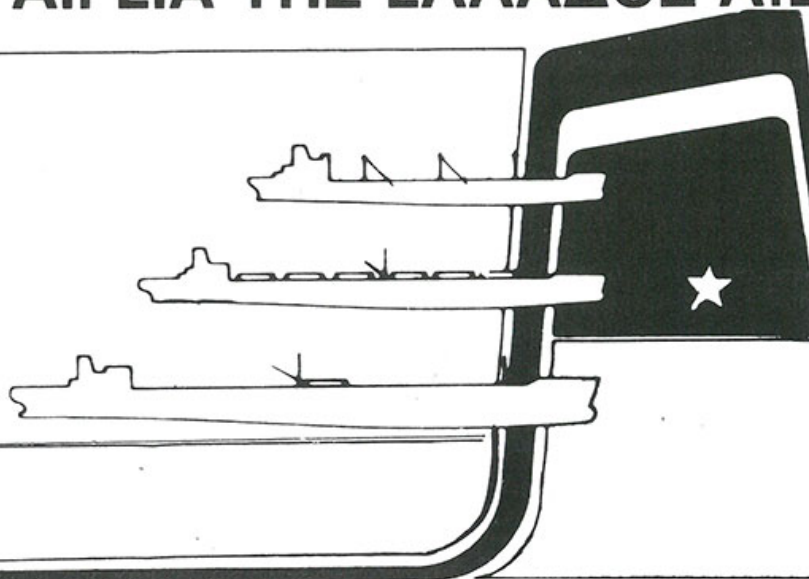
they possess International Ship Management Qualification Certificates issued by the IMO, including a Safety Construction Certificate, Cargo Ship Safety Certificate, International Oil Pollution Prevention Certificate and Safety Radio Certificate.

In addition to having the aforementioned certificates on board, these vessels must also be fully covered by Protection and Indemnity Associations.

Finally, such vessels must also possess evidence of financial responsibility for their ability to pay up to the limits specified in law, against possible oil spill damages.

Shipowners trading such vessels to South Korean ports would be well advised to consult their port agents and P & I Clubs beforehand to ensure compliance with the new regulations.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



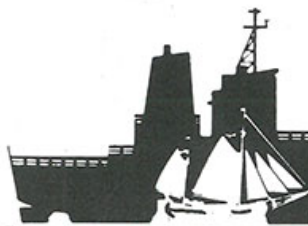
ΙΑΞΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283680 (13 γραμμές)

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E

TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR

TELEFAX: 4283630



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	προς Ιαπωνία 27/6
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234	προς Ιαπωνία 20/6
ΑΒΙΝ ΟΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ)	68	51073	προς Ελλάδα 22/6
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	προς ΗΠΑ 17/6
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261	προς ΗΠΑ 2/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909	προς Σαλντάνια Μπαίη 3/6
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	ε. Νταμπιέρ 16/6
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	ε. Αλγκεθίρας 6/6
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009	ε. Ροστόκ 28/6
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Ταγκονούρα 6/6
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684	α. Πόρτ Αντζελες 22/6
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Ν. Κορέα 19/5
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	ε. Ν. Ορλεάνη 21/6
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	προς Καμσάρ 19/6
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	α. Φλάσσιγκ 25/6
ΑΔΡΙΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	75	1599	υπέστειλε σημ. Μάλτας
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΑ	78	29877	προς Πακιστάν 29/5
ΑΘΗΝΑ	87	24536	προς Νορβηγία 26/6
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552	προς Οδησσό 19/6
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783	αργεί Πειραιά
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	προς Ελ Σλαβαντόρ 25/5
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	84	16800	ε. Κήλαγκ 3/3
ΑΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	στις Μ. Λίμνες 30/6
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6993	προς Λισσαβώνα 19/6
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	20960	προς Μαρόκο 19/6
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Τσιτσουγκ 8/6
ΑΚΡΟΠ	83	35911	ε. Κασίμα 17/6
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	ε. Φουτζέιρα 23/6
ΑΚΤΗ	77	14998	προς Κάντλα 11/6
ΑΛΑΣΚΑ ΡΕΗΝΜΠΟΥ	85	13898	προς Ιαπωνία 23/6
ΑΛΒΕΤ	77	9083	προς Ταρραγκόνα 22/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	ε. Μπουεναβεντούρα 9/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	ε. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 16/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	68	25399	προς Γιβραλτάρ 7/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633	α. Λισσαβώνα 19/6
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	75	17693	προς Βομβάη 10/6
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	α. Ν. Ορλεάνη 26/6
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Ταλκαχουάνο 23/6
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	ε. Βανκούβερ 24/6
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς Αβάνα 10/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Μόγκλα 23/6
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000	προς Σ. Κρουά 18/6
ΑΛΜΑ	80	11584	προς Ποχάγκ 3/6
ΑΛΜΑΡ	86	22301	προς Μπαγκόνα 10/6
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Μαυρίκιο 25/6
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	προς Μαυρίκιο 16/6
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103	προς Κήλαγκ 19/6
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	προς Σλάγκεν 28/6
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ	85	14283	α. Ν. Ορλεάνη 4/6
ΑΛΦΑ ΣΚΑΥ	74	52459	προς Τουμπαράο 12/5
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731	προς Τουμπαράο 29/4

ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	προς Σάν Αντόνιο 24/6
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	προς Ρίτσαρντς Μπαίη 20/6
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Πόρτ Αρθουρ 22/6
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	123126	ε. Τζέμπελ Αλι 27/6
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΝΣ (δ.)	74	123126	α. Χάργκ Αιλ. 8/6
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	προς Σαν Λορέντζο 14/5
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	προς Τσιταγκόγκ 15/6
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	ε. Μπ. Μπλάνκα 22/6
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Κίνα 8/6
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584	ε. Κέηπ Τάουν 13/5
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	προς Μαγουί 13/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς ΗΑΕ 11/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	ε. Μπ. Αμπάς 18/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	προς Βενεζουέλα 4/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	α. Μπλάφ 25/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	α. Καράτσι 16/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	προς Ινδονησία 4/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΣΤΟΜ	74	13348	ε. Ρόττερνταμ 29/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Χόγκ Κόγκ 11/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Ιλιτσέβσκ 19/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Κίνα 2/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	προς Τζακάρτα 13/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	13889	ε. Μπουλόν 24/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	ε. Ναγκόγια 24/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	προς Ινδονησία 31/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	ε. Κων/πολη 17/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΙΣ	74	13631	ε. Σχίζεσιν 25/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑΙΝΤ	93	81569	δ. Ντόβερ 13/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	προς Μιζουσίμα 11/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	α. Χόγκ Κόγκ 23/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246	προς Γδύνια 28/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	79	10993	προς Α. Ανατολή 19/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569	προς Πόρτ Κέμπελα 11/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	προς Κίνα 23/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	93	81120	προς Ευρώπη 30/5
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13633	ε. Τσίμα 29/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Ρόττερνταμ 22/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	74	13633	α. Χόγκ Κόνγκ 27/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Ρόττερνταμ 22/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	προς Χόγκ Κόγκ 27/6
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	77	15378	ε. Σιγκαπούρη 25/6
ΑΝΑΜΕΛΙ	71	14584	προς Μιζουσίμα 22/6
ΑΝΑΣ ΤΑΙΓΚΕΡ (δ.)	83	5280	μετ. «Sun Crystal»
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	προς Πειραιά 8/6
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275	προς Ιλιτσέβσκ 19/6
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Φουτζέιρα 8/6
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Ιαπωνία 10/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Μορμωιγκάο 20/5
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	προς Φουτζέιρα 28/5
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	προς Σιγκάγκ 18/5
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Τζουμπάιλ 23/6
ΑΝΕΜΗ	78	9485	προς Αρίκα 6/6
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	προς Μεξικό 26/6
ΑΝΝΑ	81	30852	προς Κίνα 20/5
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	83	35808	προς Πακιστάν 26/6

ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826A	ε. Αλεξάνδρεια 17/6
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡ	81	18648	ε. Σαλβαντόρ 18/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	ε. Ρίο Γκράντε 26/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	προς Σαγκάη 25/5
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Ν. Ορλεάνη 26/6
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	α. Γκάλβεστον 22/6
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Α.	75	12913	ε. Σέμπου 16/6
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	38059	ε. Παλάου Μπακούμ 26/6
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792	προς Αρούμπα 13/6
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς Πασκάγκουλα 29/6
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι.			
ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000	προς Ιαπωνία 12/6
ΑΝΤΩΝΗΣ Π.	84	41726	προς Ταϊτσούγκ 30/5
ΑΠΑΝΕΜΟ (δ.)	75	42820	προς Σιγκαπούρη 28/5
ΑΠΝΟΙΑ (δ.)	81	26408	προς Τζάνκσονβιλ 17/6
ΑΠΟΛΟΝΙΑΝ ΛΑΙΟΝ	77	38484	προς Χιούστον 17/6
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	προς Ποχάγκ 20/5
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19-16	ε. Σιγκαπούρη 26/6
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	δ. Γιβραλτάρ 20/6
ΑΡΓΟΝΗΣΙ	77	19378	ε. Σαλβαντόρ 14/6
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500	ε. Μπόταν Μπαϊή 29/6
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895	προς Σάφι 23/6
ΑΡΕΤΗ	73	13631	α. Ουσικαπούνκι 13/5
ΑΡΗΣ	86	27012	α. Χόγκ Κόγκ 20/6
ΑΡΗΤΗ	89	23459	ε. Σιγκαπούρη 26/6
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Ιαπωνία 10/4
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	προς Καμπότζη 11/6
ΑΡΙΩΝ	73	13633	μετ. «Athinais P.»
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	μεταφορές Ρεθύμνου
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	προς Εσμερλάντας 9/6
ΑΡΚΑΣ	88	36309	προς Αίγυπτο 18/6
ΑΡΜΑ	81	9639	προς Πειραιά 22/6
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	65	1173	προς Νιουρο 26/3
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς ΗΠΑ 28/3
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	μετ. «Belle» (κ.)
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336	προς Σιγκαπούρη 19/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	α. Πρίνς Ρούπερτ 22/6
ΑΡΤΕΜΙΣ	67	1595	προς Ηράκλειο 6/6
ΑΡΤΕΜΙΣ			
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Οράγγη 8/6
ΑΡΤΕΜΩΝ	84	22851	προς Σουραμπάγια 9/6
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	μετ. «Hidir Bay»
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Γκιζόν 14/6
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	προς Ιράκ 31/5
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837	προς Μαπούτο 21/6
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Λισσαβόνα 20/6
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	77	56003	α. Αυγούστα 16/5
ΑΣΤΗΡ	74	13363	προς Βρέστη 21/6
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285	ε. Σίνες 11/6
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285	προς Γιοσού 8/6
ΑΣΤΡΟ ΓΑΜΜΑ (δ.)	75	117285	προς Ερυθρά Θάλ. 13/6
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Ρότερνταμ 29/6
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	προς ΗΠΑ 17/6
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Πρόβιντενς 12/6
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	73	19922	προς Τενερίφη 24/6
ΑΤΕΝΙ	82	30325	δ. Κων/πολη 22/6
ΑΤΙ	68	35986	μετ. «Panama Queen»
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339	προς Ράς Τανούρα 27/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	προς Μπικούντο 1/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	προς Ισπανία 16/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	86	35954	προς Πόιντ Λίζας 19/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	α. Σάν Λορέντζο 19/6
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	ε. Κέηπ Τάουν 21/6
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Ν. Ορλεάνη 18/6
ΑΤΛΑΣ	77	11804	ε. Σιγκαπούρη 22/6
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Αμβέρσα 25/6
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	77	6096	ε. Ραντέλ 16/6
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙΟΝ	82	11987	προς Πειραιά 31/5
ΑΦΡΟΣ	70	18326	προς Βερακρούζ 18/6
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716	ε. Σέτε 11/6
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Μπ. Χομεινί 19/6
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12688	προς Αλιβέρι 17/6
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	α. Πειραιά 31/5

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	προς Κων/πολη 11/6
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809	ε. Πειραιά 31/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧVI (δ.)	69	1561	προς Πειραιά 27/6
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986	α. Ακαμπα 27/6
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	προς Κίνα 26/4
ΒΕΝΙ (δ.)	76	89856	α. Λισσαβόνα 13/6
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349	α. Μπιζέρτα 12/6
ΒΗΤΑ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	76	13993	πρ. «Μαντράκι»
ΒΙΒΗ Μ	78	1600	ε. Βηρυτό 20/6
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	81	36031	ε. Ιντσόν 7/5
ΒΙΤΑΛΙ	82	34510	προς Αγ. Ευστάθιο 14/6
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	προς Νάπολη 21/6
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589	ε. Πειραιά 21/6
ΒΟΡΗ	84	20009	ε. Νοβοροσίσκ 16/6
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	79	32607	προς Τζέντα 7/6
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	13767	ε. Σιγκαπούρη 14/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Βαλέντσια 26/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ			
ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Ρίον 16/6
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	75	122627	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΓΙΟΥΝΙΤΥ VII	71	1982	ε. Μπρίντζι 17/6
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΙΝΤ	83	21200	επισκ. Πειραιά 31/5
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	ε. Ντάρμπαν 17/6
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΑΔΕΛΑΙΔΑ	76	38724	προς Ιταλία 4/6
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	διάλυση Κίνα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΡΥ	81	35687	μετ. «Γκόλντεν Γκλόου» (ε.)
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΛΑΙΡ	76	38724	α. Καζαμπλάνκα 11/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	α. Ν. Ορλεάνη 25/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	προς Παναμά 8/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	προς Μεξικό 10/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Ν. Ορλεάνη 26/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291	ε. Ν. Υόρκη 19/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	α. Χόγκ Κόγκ 25/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	ε. Σάντο Ντομίνγκο 9/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	α. Ν. Ορλεάνη 24/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Βαλτιμόρη 16/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	ε. Ν. Ορλεάνη 26/6
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	προς Ερεγλί 17/6
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Πούντα Καρντόν 13/6
ΓΟΥΤΥΣ	93	38300	προς Ρότερνταμ 12/6
ΓΟΥΛΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	ε. Κουινχουαγκνιάο 3/6
ΓΟΥΙΜΕΑ	84	34253	ε. Ρότερνταμ 9/6
ΓΟΥΙΝΤ ΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	ε. Φρημάντλ 27/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Σαμαρίνα 29/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Κεηπτάουν 26/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	προς Ρίγα 28/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	προς Κο-Σισάγκ 15/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	μετ. «Leranto Glory»
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	ε. Κεηπτάουν 26/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Πόρτ Κέλαγκ 15/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Βομβάη 12/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Σεμαράγκα 12/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	προς Σιγκαπούρη 21/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	προς Σιγκαπούρη 24/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	προς Κουβέιτ 10/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	προς Καζαμπλάνκα 15/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς Ρότερνταμ 26/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	ε. Γιούροπορτ 28/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	ε. Μίλφροντ Χάβεν 27/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	προς Σιγκαπούρη 10/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ 23/6
ΓΡΕΒΕΝΟ	78	13823	πρ. «Hami»
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Αμβέρσα 28/6
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΔΑΦΝΗ	84	35746	ε. Χάτσινχο 23/6
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 Κασσιούγκ 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 ΚΑΣΤΛ	76	37661	προς Πόιντ Λίτζας 4/6
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	85	21300	προς Ν. Ορλεάνη 14/6
ΕΒΜΑΡ	76	16398	προς Σαλντάνια Μπαίη 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
ΕΛΕΝΗ 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
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΠΑΡΑΝΤΑΙΖ (δ.)	75	146263	προς Σαλντάνια Μπαίη 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 Μομπίλ 13/6
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	προς Μπαγκκόκ 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
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985	προς Αρούμπα 10/6
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	μεσογειακές μεταφορές
ΕΠΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	αργεί Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	ε. Πειραιά 18/6
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	προς Ογούενο 12/6
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Λίρκεν 28/5
ΕΥΘΥΗΣ	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 ΓΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Γένοβα 26/6
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Αδαντοντ 24/6
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	α. Χάιφα 23/6
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	α. Χάιφα 22/6
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Κίχλαγκα 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 Αρζιου 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 Απω 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
ΙΝΤΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	προς π. Ορινόκο 4/6
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙΔΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	84	23646	προς Δεμεράρα 20/6
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	προς Φρεντερίσια 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 Νικόλας Μπ. 16/5
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647	προς Πειραιά 16/6
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	ε. Σάν Λορέντζο 17/6
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	72	12893	προς Ασάμπι 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 Ντάρμπαν 23/6
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	81	33471	α. Ρίο Ιανέιρο 22/6
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Μαντράς 18/6
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	επισκ. Σετουιμάλ 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
ΚΑΛΑΜΑ	81	19483	προς Κασσιούγκ 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 Λούπη Τέρμ. 9/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	83	21308	προς Σιγκαπούρη 11/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ (δ.)	76	207987	α. Λούπη 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 Περσικό 25/6
ΚΑΠΑΝ-ΤΖΩΝ Α.	82	36284	προς Κασσιούγκ 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 ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	21815	πρ. "Lode"
ΚΑΡΓΚΟ ΕΝΤΟΥΡΑΝΣ	78	24941	προς Χάλμσταντ 28/6
ΚΑΡΓΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	ε. Ντάρμπαν 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. Φέλιξστοου 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 Μπαίη 22/6
ΚΛΕΛΙΑΣ ΛΑΚ	81	68619	προς Πόρτο Μπολιβάρ 21/6
ΚΛΕΩΝ	76	59319	ε. Παρανάγουα 10/6
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	19989	προς Ρότερνταμ 8/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΑΡΥΛΙΣ	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 Φλάσσιγκ 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. Τζουξπάλι 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. Μπίρα 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. Φόρ 23/6
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Ρίο Ιανέιορ 25/6
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Αγ. Θεοδώρους 19/6
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506	α. Δουνκέρκη 20/6
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (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 Σριράχα 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 Μπρισμπαίη 22/6
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Παρανάγουα 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 Μπαίη 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 Μπρισμπαίη 26/6
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	προς Κλαιπέδα 27/6
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Μπιλμπάο 26/6
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	προς Μανασούς 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. Καρατάι 16/6
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	α. Ασσοντ 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
ΜΑΡΓΑΡΩ 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. Νητρώιτ 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 Κήλαγκ 27/5
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	προς Βραζιλία 3/6
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Κίνα 27/6
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	προς Γκλάντστοουν 8/6
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	340759	προς Σάο Σεμπαστιάο 20/6
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	προς Βραζιλία 9/6
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599	προς Μουδανιά 21/6
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	προς Ασπρά Σπίτια 20/6
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785	διάλυση Ινδία
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	προς Σεπετίμα 29/5
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	επισκ. Ριγέκα 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. Παρανάγουα 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. Ζανζίγκ 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	επιωλήθη 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 ΛΟΥΦ	71	1563	προς Μεξικό 15/6
MINI ΛΟΥΡΥ	71	1598	προς Σάν Λορέντζο 10/6
MINI ΛΟΥΤ	71	1584	α. Ν. Ορλεάνη 10/6
MINI ΛΟΥΤΖΙΚ	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 Γκουατάμα 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 Μπαϊή 21/6
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΡΣΕΙΓ	78	10186	προς Μπελέμ 14/6
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΥ	67	1598	προς Ιλντσεβσκ 26/6
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Σάν Νικόλας 12/6
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	75	64738	δ. Ριβραλτάρ 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 Καοσιούγκ 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. Φραντσίσκο 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. Ιμιγκχαμ 28/6
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓ ΚΕΙΤΟΡ	86	35600	προς Σάντος 15/6
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	προς Αμβούργο 12/6
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΥ	86	35600	προς Καράτσι 3/6
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	προς Γιοκοχάμα 14/6
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	προς Βανκούβερ 27/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234	προς Λούπ Τέρμ. 28/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	προς Ιαπωνία 12/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ	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 Ιμιγκχαμ 14/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	προς Ξιγκάγκ 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. Μισούγκα 16/6
ΟΥΑΙΤ ΟΠΑΛ	77	13684	προς Σ. Πέντο 25/5
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214	ε. Ν. Γουέσμινοστερ 28/6
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	ε. Τζιμπούτι 29/5

ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΙΟΣ	80	9835	ε. Μαντράς 25/6
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	προς Παρανάγουα 26/6
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	προς Μπαρραγκουίλα 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
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395	ε. Τασιτσούγκ 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
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	προς Β ενεζουέλα 11/6
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Λούπ 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 Ντουμάι 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	ΣΑΡΛΑ	77	15533	προς Ξιαμέν 8/6
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	προς Ξιγκάγκ 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
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 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 Μπαγκόγκ 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. Φόκ 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 Πόρσγκρουκ 8/6	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222	επισκ. Ντουμπάι 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 8.	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 Γιάνμπο 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
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	προς Σιγκαπούρη 8/6	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	84	20276	πρ. "Star Orchid"
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	α. Χιούστον 16/6	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	ε. Χαλδία 10/6
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Βόλο 18/6	ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271	α. Λός Αντζελες 5/6
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	προς Θεσσαλονίκη 21/6	ΣΤΑΡ ΣΕΙΡΙΟΣ	85	22403	προς Οκλαντ 16/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ (δ.)	77	18325	προς Πειραιά 26/6	ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285	α. Λέγκχορν 6/6
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 2 (μ.)	79	32023	επισκ. Πειραιά 17/5	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Λέ Χάβρη 23/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 3. (δ.)	78	60016	α. Τερνέστη 20/6	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	προς Μπ. Αίρες 11/6
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	προς Μπωμόντ 25/6
ΡΕΑ	78	16726	προς Μαρόκιο 26/6	ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145	προς Βομβάη 3/6
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Κάντλα 9/6	ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111	ε. Δακάρ 16/6
ΡΕΞ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	77	33200	ε. Μορμουγκάο 15/6	ΣΥΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	α. Ν. Ορλεάνη 18/6
ΡΗΛΑΙΑΝΤ	77	9774	προς Μοντεβιδέο 14/6	ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	α. Βανκούβερ 16/5
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Πειραιά 11/6	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089	α. Βανκούβερ 23/6
ΡΟΔΟΣ	77	70282	προς Νάρβικ 29/6	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	προς ΗΠΑ 14/6
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς Βραζιλία 21/6	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	προς Μαλαισία 28/6
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	προς Τζακάρτα 21/6	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Πειραιά 28/5
ΡΟΡΟ ΕΛΕΥΣΙΣ	76	2651	μετ. «Ελευσίς» (ε.)	ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	προς Χαλκίδα 10/6	ΤΖΙΝΙ	77	14638	ε. Μπουεναβεντούρα 5/6
ΡΟΥΜΠΥ	76	15532	α. Ν. Ορλεάνη 26/6	ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	προς Δαμιέττα 26/6
ΣΑΒΟΙ (δ.)	74	60930	ε. Αττίλας 11/6	ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	προς Τσίμπα 21/6	ΤΖΩΡΤΖ	84	41726	προς Τερνεουζέν 28/6
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	προς Χαλδία 30/5	ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	προς Αγγλία 11/6
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	ε. Φόκ 9/6	ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	προς Αμππιζνα 27/5
ΣΑΜΟΣ	74	13633	ε. Βομβάη 26/5	ΤΙΓΡΙΣ	73	67904	προς Μπειλούν 22/6
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Σάντος 22/6	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	προς Ράς Τανούρα 21/6
ΣΑΜΤΖΩΝ ΣΠΙΡΙΤ	94	38300	προς Σεπετίμπα 18/6	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	προς Σεμαράγκα 12/6	ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563	προς Αρούμπα 24/6
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Κήλαγκ 27/5	ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101	προς Κόρκ 9/6
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003	προς Γκίλογκ 18/6	ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101	ε. Τερνέστη 27/6
				ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211	ε. Ν. Ορλεάνη 26/6

ΤΟΠΙΑΖ	85	28000	προς Μπατάγκας 3/6	ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611	προς Κοπέρ 17/6
ΤΟΠΙΑΖ	77	15284	ε. Μπουσάν 13/6	ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Μπαγκόγκ 5/6
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	3620	προς Ταρτού 27/6	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	προς Κίνα 21/6
ΤΡΑΙΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Μόντρεαλ 25/6	ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ	73	62233	προς Αμστερνταμ 20/6
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	81	16500	ε. Χιούστον 22/6	ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	ε. Σάντος 22/6
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΙΛΑΝΤ	74	13639	ε. Ρίγα 19/6	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928	ε. Τσιότιζα 24/6
ΤΡΙΑΣ	70	13363	ε. Ρίο Γκράντε 25/6	ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΛΑΙΕΡ	78	31368	προς Κίνα 26/6
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11283	α. Ν. Ορλεάνη 13/6	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	προς Σουγκ. Πακνίκ 24/6
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	προς Λεμεσό 11/6	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	προς Γόσσο 1/6
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	προς Μπαγκόγκ 16/6	ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	ε. Σαβάννα 26/6
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Χόγκ Κόγκ 26/6	ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	ε. Νοβοροσίσκ 18/6
ΤΣΟΓΙΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	α. Σιγκαπούρη 25/6	ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	προς ΗΠΑ 29/5
ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	α. Ασντοντ 21/6	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65695	προς Βραζιλία 6/5
ΥΔΡΑ	75	93108	προς Κίνα 25/2	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	ε. Κεητάουν 30/5
ΥΔΡΟΥΣΑ	77	92186	προς Κιούρε 5/5	ΦΟΡΟΥΜ ΑΙΛΑΝΤ	76	18933	προς Σιγκαπούρη 12/6
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Ηράκλειο 19/6	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	προς Κόλπο ΗΠΑ 3/6
ΥΡΙΑ	77	14990	ε. Μανίλα 25/6	ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	προς Χόγκ Κόγκ 14/5
ΦΑΕΘΩΝ	84	25956	προς Καοσιούγκ 30/5	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	προς Τσίμπα 26/6
ΦΑΙΞ	76	56192	προς Τουμπάρδο 6/6	ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368	α. Πλάου Μπακόμ 13/6
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Κοπέρ 19/5
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	ε. Ν. Ορλεάνη 25/6	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	προς Γιάνμπου 12/6
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	προς Πιομπίνο 14/6	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945	α. Λέ Χάβρη 10/5
ΦΑΝΗ - ΑΝΝΑ	73	15162	προς Κορονέλ 3/6	ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	α. Μπ. Αμπάς 12/6
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	231233	α. Ν. Ορλεάνη 20/6	ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309	προς Χώρ Φακάν 11/5
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	128555	προς Ράς Τανούρα 3/6	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Νοβοροσίσκ 25/5
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	προς Κάντλα 30/6	ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	ε. Πάτρα 18/6
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	προς Μπάγια Γκράντε 12/6	ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	προς Ιταλία 13/6
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	προς Περσικό 18/6	ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313	δ. Γιβραλτάρ 18/6
ΦΕΡΕΝΙΚΗ	77	11070	α. Μανίλα 24/6	ΧΙΟΣ (δ.)	93	157213	προς Σίντι Κερ 23/6
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	ε. Γιουροπόρτ 26/6	ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948	ε. Χοντίντα 1/6
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217	προς Σαγάκα 24/6	ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	διάλυση Ινδία
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	ε. Σασέμπο 16/6	ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500	προς Αφρική 26/4
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	στο Βανκούβερ 26/6	ΧΛΟΗ	82	36302	προς Ιαπωνία 14/6
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	ε. Βανκούβερ 28/6	ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	προς Ιντσόν 18/6
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	προς Πειραιά 18/6	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Ν. Ορλεάνη 24/6
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	2960	ε. Μονφακόνε 8/4	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	94	38300	α. Ρίτσαρντς Μπάιη 7/6
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614	προς Φρήμπορτ 6/6	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	στον Περσικό (αποθήκη)
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	προς Αρούμπα 13/6	ΧΡΥΣΣΗ (δ.)	79	26973	προς Μπατάγκας 19/6
ΦΛΑΒΙΑ	85	34626	προς Ταϊτσούγκ 13/5	ΧΩΚ (δ.)	79	26973	α. Χιούστον 19/5
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	προς Κεμπέκ 26/6	ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	ε. Μπαρμπάντος 20/6
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΙΛΙΑΜΣ	62	19974	προς Τουρκία 27/6	ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	προς Λονδίνο 27/5
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	72	62879	προς Ν. Αμερική 25/6	ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850	ε. Νταμμάμ 9/6
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	προς Αίγυπτο 23/6				



CHRIS MARINE SA

12, Platonos STR., 185 35 PIRAEUS

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

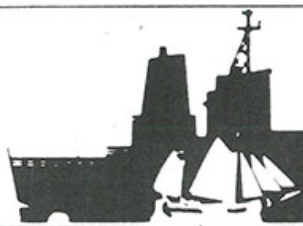
Sale & Purchase

Demoition

Newbuildings

Repairs/Conversions

Asia - Africa - Australia - America - Europe



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Α. ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592	μετ. "Lazaros L." (μ.)	ΑΙΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388	αργεί Πειραιά
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	προς Βραζιλία 4/8	ΑΙΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	84	8423	στο Σ. Ναζαίρ 12/9
ΑΒΙΟΝ	71	31584	πρ. "Καπετάν Γιωργής"	ΑΙΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Βανκούβερ 7/8	ΑΙΤΖΗΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023	ε. Ρόττερταμ 17/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702	ε. Μακείο 29/7	ΑΙΤΖΗΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710	προς Πειραιά 13/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (δ.)	71	18634	ε. Ρίο Ιανέιορ 20/7	ΑΙΤΖΗΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	70	15528	διάλυση Τουρκία
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	77	19441	πρ. "Sovereign Venture"	ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820	προς Σιγκαπούρη 12/8
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401	μετ. "Κάπταιν Δημήτρης (κ.)	ΑΚΑΝΤΑΝ ΜΠΑΛΚ (κ.)	78	14779	προς Κλαπέδα 11/8
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΙΝΗ (μ.)	69	28717	προς Γιβραλτάρ 9/8	ΑΚΑΝΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	10033	προς Λισσαβόνα 29/7
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΙΝΗ (μ.)	69	28717	ε. Ραβέννα 14/8	ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681	στο Κολόμπο 12/8
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242	προς Καρταγένα 1/8	ΑΚΟΝΚΑΓΚΟΥΑ (π.)	72	17585	προς Βαλπαράϊσο 24/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046	ε. Ρίο Ιανέιορ 8/8	ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Τζέντα 3/7
ΑΓΙΑΞ (κ.)	71	73652	προς Κίνα 16/7	ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	προς Σάντος 25/7
ΑΓΙΑ ΟΛΓΑ (δ.μ.)	72	15285	προς Τουάπσε 12/8	ΑΚΤΗ (κ.)	71	21620	ε. Προκγρεσο 7/8
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (μ.)	82	20468	προς Μαρόκο 7/8	ΑΚΤΙΒ (κ.)	74	12357	προς Χαϊκού 4/7
ΑΓΙΟΓΛΑΟΥΣΑΙΝΑ (π.)	72	14777	ε. Πόρτο Καμπέλλο 19/7	ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196	μεταφορές Ερυθράς
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Βομβάη 12/8	ΑΛ ΤΑΙΦ (μ.)	71	24956	αργεί Ραβέννα
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (ΑΒ)	70	8809	υπέστειλε σημαία Μάλτας	ΑΛΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	προς Τζέντα 14/8
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ (μ.)	71	23891	πρ. "Οδηγήτρια Β."	ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976	ε. Βρέμη 12/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	ε. Νταμμάι 1/8	ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134	προς Αβάνα 1/7
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	76	4617	ε.Ν. Ορλεάνη 5/8	ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	μετ. "Ράντνορ (κ.)
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	μετ. "Ais Giorgis I." (κ.)	ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	α. Μομιάσα 16/7
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689	προς Ασσόντ 13/8	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π. (κ.)	77	8196	ε. Ταμπίκο 7/8
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	διαγράφεται	ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904	ε. Κεηπτάουν 9/8
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Ι. (κ.)	76	3480	προς Αφρική 11/8	ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875	α. Λομέ 6/8
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986	προς Πειραιά 4/8	ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650	α. Νταμμάι 2/8
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	προς Ασσόντ 8/8	ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	προς Κίνα 23/6
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093	προς Κάντλα 21/7	ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.)	86	19602	ε. Χόγκ Κόγκ 4/7
ΑΔΑΜΑΣ (Μπχ.)	77	9833	προς Χό-Τσί-Μίνχ Σίτ 12/8	ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112	ε. Σάντος 26/7
ΑΔΑΜΑΣ ΠΕΡΛ (κ.)	85	12030	πρ. "Ευγενικός"	ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819	α. Κανάτσι 25/7
ΑΔΑΜΑΣ ΠΙΣ (κ.)	82	12033	πρ. "Αρμονικός"	ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	ε. Σουίνουσκ 10/8
ΑΔΑΜΑΣ ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	83	12033	πρ. "Λακωνικός"	ΑΛΜΑ (κ.)	71	15431	αγορά από αλλοδαπούς
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	προς Βομβάη 14/8	ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	αργεί Πειραιά
ΑΔΡΙΑΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	77	19441	πρ. "Radiant Venture"	ΑΛΦΑ (κ.)	744	28640	προς Ιντσόν 27/7
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	α. Καλλάο 28/7	ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	προς Γκντάνσκ 28/7
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	μετ. "Rosaleen" (Μπχ.)	ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	δ. Παναμά 22/7
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	προς Κότ αΜπάρου 12/7	ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656	α. Πόρτ Κάζιερ 4/8
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	προς Ν. Κορέα 3/7	ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ (κ.)	75	18837	ε. Τζιμπούτι 23/7
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	δ. Παναμά 31/7	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	προς Μπ Αϊρες 1/8
ΑΘΑΜΑΣ (δ.μ.)	75	15804	μεταφορές Καραϊβικής	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631	ε. Χιούστον 4/8
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886	α. Τέξας Σίτ 14/7	ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	διάλυση Κίνα
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.)	81	30754	προς Ιταλία 13/8	ΑΜΥΝΑ (δ. Αιγ.)	73	35315	μεταφορές Ερυθράς
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	προς Κωνσταντίνα 14/8	ΑΝΑΞ (Μπχ.)	79	17996	προς Σικάγο 13/8
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856	προς Μπαγκόγκ 15/8
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	προς Υεμένη 30/7	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570	ε. Νοβοροσίσκ 3/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Ν. Ορλεάνη 4/8	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	75	12416	νέα αγορά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	προς Κεμπέκ 28/7	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (κ.)	93	31643	νέα αγορά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	προς βομβάη 19/7	ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355	προς ΗΠΑ 23/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Σουέζ 14/8	ΑΝΔΡΕΑΣ V. (μ.)	72	10410	προς Πόρτ Κέλαγκ 8/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Λέ Χάβρη 15/8	ΑΝΔΡΕΑΣ Ν.			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	προς Λε Χάβρη 4/8	ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	προς Ρίον 7/8
ΑΘΗΝΙΩΤΙΣΣΑ (μ.)	76	35706	α. Δαμιέττα 17/8	ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (μ.)	83	4610	προς Ταρτούζ 22/7
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	α. Μπ. Χομεινί 2/8	ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	προς ΗΠΑ 27/7
ΑΙΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	ε. Ταρραγκόνα 5/8	ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572	διάλυση Κίνα
ΑΙΡΗΝΗΣ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	ε. Πόρτ Καρτιέρ 25/7	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ε. Σαίντ Τζών 9/8
ΑΙΛΣΑ	72	16235	προς Ν. Ορλεάνη 12/8	ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597	προς Πόιντ Νουάρ 28/7
ΑΙΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	προς Βραζιλία 10/8	ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602	α. Λισσαβόνα 3/8
				ΑΝΕΜΟΝΗ (π.)	69	15256	προς Ταϊταγκόγκ 13/8
				ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	προς Νασάου 15/8
				ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076	ε. Ν. Ορλεάνη 9/8
				ΑΝΘΟΥΝ (κ.)	81	11615	προς Βομβάη 3/8
				ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	προς Ν. Αμερική 6/7

ANNA (κ.)	76	15111	προς Σιγκάγο 9/8	BAΓΓΕΛΗΣ (μ.)	77	14954	προς Καβάλλα 9/8
ANNA A. (AB)	71	14500	στο Τούρκου 14/12	BAIN (δ.κ.)	65	13408	ε. Λάρνακα 12/8
ANNA ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	προς Σετομπάδα 12/8	BAKHΣ T. (κ.)	71	25232	προς Ντάρμπαν 9/8
ANNIKA N. (κ.)	84	26132	προς Κολομβία 5/8	BAΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μπχ.)	77	69913	αργεί Πειραιάς
ANTABIA (κ.)	77	9254	ε. Τζ. Νεχρού 2/8	BAΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	80	9428	ε. Λάγος 10/8	BAΛΛΗ Π. (κ.)	74	8925	προς Μπαγκόγκ 29/5
ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510	ε. Φούζου 14/5	BAΛΠΑΡΑΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛ II. (π.)	74	14324	α. Λά Γκουαίρα 6/8	BAMANT ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	ε. Τολέδο 10/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	προς Παντζάγκ 16/8	BARONEΣ (δ.Μπχ.)	80	50108	ύψωσε ελληνική
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	προς Κουβέιτ 17/7	BAΣΣΙΛΗΣ IX (κ.)	77	2996	προς Αλγέρι 20/7
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (μ.)	77	14275	ύψωσε κυπριακή	ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166	προς Βενεζουέλα 3/7	ΒΕΝΟΥΣ	77	30000	πρ. "Venus Venture"
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591	μετ. "Med Genoa" (μ.)	ΒΕΝΟΥΣ (μ.)*	71	1516	ε. Σιγκαπούρη 4/4
ΑΟΥΚ (κ.)	75	35354	προς Χάμπτον 1/8	ΒΕΝΟΥΣ V. (δ.)	81	42048	α. Λέικ Τσάρλς 5/8
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	ε. Μαντράς 10/8	ΒΕΝΟΥΣ T. (μ.)	70	16224	ε. Κωνσταντία 1/8
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Σ. Βικέντε 27/7	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προς Μπόρνυ 12/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	ε. Πειραιά 30/7	ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.κ.)	81	37288	α. Μπάχια Μπλάνκα 25/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΙΑΝΤ (μ.)	80	3958	προς Θεσσαλονίκη 2/8	ΒΕΡΓΙΝΑ	75	20513	ε. Κουσίρο 9/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	82	3901	προς Αλγερία 21/6	ΒΕΡΓΙΝΑ (π.)	77	26409	α. Χόγκ Κόγκ 28/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	ε. Γκάνδη 16/8	ΒΕΡΝΑΛ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	74	33521	α. Βανκούβερ 11/8
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	προς Σεπετίμπα 28/7	ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055	προς Ρουέν 5/8
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767	ε. Μακείο 18/7	ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	ε. Λάγος 11/8
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	προς Μπ. Αμπάς 2/8	ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	ε. Πειραιά 30/4
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Πειραιά 10/8	ΒΗΤΑΣΚΑΥ (π.)	71	12222	διάλυση Ινδία
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	ε. Καράτσι 12/6	ΒΗΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	76	37700	προς Ουκρανία 25/6
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΩΝΤΕΡΕΡ (δ.κ.)	75	45001	προς Σουέζ 20/11/93	ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917	προς Βομβάη 30/7
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977	α. Κπέμε 24/7	ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ (AB)	76	17161	στο Στόκτον 5/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.)	75	150960	μετ. «Μάρε Τσάμπιον» (λ.)	ΒΙΕΝΝΑ ΣΚΑΥ (AB.)	74	14887	προς Πόρτ Σάιθ 2/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197	προς Αρούμπος 20/7	ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Γκουαγιακούλ 1/8
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	προς Κασσιούγκ 7/6	ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Πειραιά 7/8
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΜΠΑΙΗ (δ.μ.)	75	126774	ε. Χάργκ 13/8	ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	προς Σιμπούσι 5/8
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Κονακρύ 25/7	ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	73	18887	ε. Σιγκαπούρη 27/6
ΑΡΓΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	9996	ε. Πειραιά 22/7	ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	προς Χό-Τσί-Μίνχ Σίτυ 26/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	ε. Μπουεναβεντούρα 13/7	ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077	προς Κήλαγκ 23/7
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700	ε. Χιούστον 40/8	ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	διάλυση Κίνα
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283	ε. Φρημάντλ 28/7	ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ I. (δ.μ.)	72	1999	επωλήθη αλλοδαπούς
ΑΡΙΣΒΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Σίδνευ 10/8	ΒΟΡΕΑΣ (μ.)	75	28275	ε. Πειραιά 10/8
ΑΡΙΣΤΕΑ (AB)	71	1594	προς Μάλτα 13/8	ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295	προς Νουτάλα 9/8
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978	προς Ευρώπη 30/7	ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Τύνιδα 14/8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112	ε. Λάγος 25/7	ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	ε. Σικάγο 30/7
ΑΡΙΩΝ (δ.κ.)	73	30067	ε. Σιενφουέγκος 15/7	ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Μασσαλία 8/7
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	ε. Ναντόρ 4/8	ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	α. Λούπ Τέρμ. 7/7
ΑΡΚΑΔΙΑ I (π.)	73	89566	προς Υμουίντεν 2/8	Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	προς Λονδίνο 17/8
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	78	6414	αργεί Πειραιά	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 29/7
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	προς Αλγερία 2/8	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	76	3040	προς Ινδία 18/7
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598	προς Καζαμπλάνκα 3/8	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	επισκ. Σιγκαπούρη 10/8
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	προς Ωλμπαν 1/8	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	ε. Μομπίλ 8/8
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349	ύψωσε Παναμαϊκή	ΓΙΑΓΠΑ (δ.κ.)	77	32501	προς Τζακάρτα 4/8
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	προς Αμβέρσα 21/7	ΓΙΑΝΜΠΑΖ I. (π.)	78	9236	ε. Ρεσίφ 1/8
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	προς Σικάγο 7/8	ΓΙΑΣΕΝΑ (Ον.)	78	9236	προς Ειλάτ 26/7
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527	προς Πορτογαλία 14/8	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ (κ.)	74	12458	α. Κεηπτάουν 17/7
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035	α. Ασ Σίρ Τέρμ. 14/7	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ V. (κ.)	75	40967	προς Βουλγαρία 5/8
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	προς Γαλλία 11/8	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥ (μ.)	69	10152	προς Ρίο Ιανέιορ 7/8
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	α. Χόγκ Κόγκ 11/8	ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	588231	προς Σ. Αραβία 5/8
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525	προς Χαλδία 8/8	ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724	προς Αλεξάνδρεια 13/8
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281	προς Χό-Τσί-Μίνχ Σίτυ 22/7	ΓΙΟΥΡΟΛΑΙΔΗ (μ.)	68	1282	προς Πούλ 12/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΑΥ (κ.)	77	11159	α. Χιούστον 26/6	ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Κεηπτάουν 10/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (μ.)	81	40134	ε. Κόρπους Κρίστι 31/7	ΓΙΟΥΡΟΛΟΡΝΤ (μ.)	72	1267	προς Σ φάξ 5/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ	78	38467	προς Βραζιλία 15/7	ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Κάδιξ 4/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	προς Χάμπτον 1/8	ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Σαίντ Τζών 17/7
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	11269	προς Σαντάνα 7/7	ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Ν. Ορλεάνη 7/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	προς Σαβάνα 3/8	ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	προς Σιγκαπούρη 25/6
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	ε. Γκάλβεστον 8/8	ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	προς Σφάξ 10/8
ΑΤΛΑΣ II (δ.π.)	74	20322	προς Π. Μωχ. μίν Κασίμ 8/8	ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	45082	α. Χιούστον 2/8
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14684	προς Μουρμάνσκ 24/7	ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	διαγράφεται
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	ε. Παρανάγουα 22/7	ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909	ε. Πειραιά 11/8
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	προς Ιαπωνία 14/5	ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΑΝ (δ.π.)	65	3476	α. Χόγκ Κόγκ 11/7
ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΞ (δ.ΑΒ)	75	39995	προς Ες Σιντέρ 10/8	ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	προς Καράτσι 9/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763	προς Ρίτσαρντς Μπ. 7/8	ΓΚΑΖ ΛΑΙΟΝ (δ.)	72	9327	ε. Βιζακαπατνάμ 7/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656	προς Σάν Λορέντζο 4/8	ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Χόγκ Κόγκ 9/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705	α. Ντάρμπαν 15/7	ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	68	12870	προς Φουτζέιρα 31/7
				ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.)	79	13760	προς Βομβάη 31/7
				ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445	προς Ράς Τανούρα 2/8

ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	85	23508	ε. Λιβύη 1/4	ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445	διαγράφεται
ΓΚΑΖ ΠΑΛΜΙΡΑ (δ.π.)	84	10228	ορις Ράς Λανούφ 3/8	ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	ε. Καμπίντα 14/7
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	προς Ιταλία 11/8	ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	προς Τακοράντι 29/7
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	349886	προς Ταιβάν 29/7	ΕΛΕΝΑ Α. (κ.)	70	16128	στη Τομασσίνα 18/7
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	προς Ζουχάι 15/8	ΕΛΕΝΑ V. (π.)	73	20713	ε. Πόρτ Κέλαγκ 5/8
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.π.)	77	3999	ύψωσε γαλλική σημαία	ΕΛΕΝΗ (μ.)	71	8567	υπέστειλε ελληνική
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997	ε. Ζαχράνι 31/7	ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	προς Γιαντά 8/7
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Ράς Τανούρα 11/8	ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	προς Βιτόρια 4/8
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	προς Ελλάδα 8/8	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Τομακομάι 20/7
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	προς Σίνε 12/8	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	προς Γιαντζίν 16/7
ΓΚΑΖ ΧΟΡΙΖΟΝ	89	11821	προς Μπάγιο Γκράντε 18/7	ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412	α. Μπουσάν 14/7
ΓΚΑΛΣΗΣ (Ον.)	69	998	προς Κινσάλε 14/8	ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106	ε. Κολόμπο 5/8
ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	προς Κίνα 25/5	ΕΛΙΝΑ	75	8788	στη Λάς Πάλμας
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	δ. Ντόβερ 14/7	ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	προς Κέιπτουν 24/7
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	προς Βραζιλία 26/7	ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	22069	πρ. «Βόρειος Ηπειρος Ελλάς»
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	προς Σουραμπάγια 14/7	ΕΛΛΕΝΙΚ (Μπχ.)	83	7983	προς Τζέντα 12/8
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	προς Γαλλία 10/8	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ(κ.)	77	10999	προς Μπ. Αιρες 2/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ολική απώλεια	ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099	ε. Φουτζέιρα 30/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΙΔΗ (μ.)	90	23272	προς Γιούζνυ 8/8	ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥδ.ΝΜ)	76	209788	προς Αρούμπα 7/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	ε. Σάντα Μάρτα 5/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	ε. Φουτζέιρα 26/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.π.)	78	3450	προς Κάντλα 1/8	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΙΤΖ (δ.)	75	45000	α. Ν. Ορλεάνη 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Μπουεναβεντούρα 31/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ)	75	146263	ε. Γιούροπορτ 16/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	προς Κάντλα 9/8	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086	α. Χάργκ 31/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	α. Ν. Ορλεάνη 6/8	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.ΝΜ.)	75	42813	προς Σιριράχα 13/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΚΑΥ (κ.)	75	16169	α. Τορόντο 21/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	προς Ντουμάι 8/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	12291	α. Πόρτο Καμπέλλο 4/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	προς Φουτζέιρα 12/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Σαίντ Τζών 5/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	προς Σιλικάπ 29/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Κάντλα 10/7	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	προς Σιγκαπούρη 1/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝ-ΤΖΕΡ (π.)	79	13005	ε. Μπουεναβεντούρα 28/7	ΕΛΛΗ	79	18392	ε. Χάλλ 11/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Ν. Ορλεάνη 9/8	ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387	α. Ζανζιάνγκ 5/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733	μετ. «Γκόλντεν Φόρτσιουν Ι.» (π.)	ΕΛΛΗΝ (μ.)	71	32521	πρ. «Bellini»
ΓΚΟΛΑΝΤΦΙΝΤΣ (μ.)	78	9379	προς Βομβάη 31/7	ΕΛΛΙ (Μπχ.)	75	59307	προς Αμστερνταμ 7/8
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	ε. Μίλφροντ Χάβεν 15/8	ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274	δ. Πόρτ Σάιτ 24/5
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ(π.)	77	21737	προς Μαράκκιμπο 27/7	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957	ε. Ν. Ορλεάνη 6/8
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	21737	ε. Παράναγους 29/7	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Κ. (Μπχ.)	76	6981	προς Ιταζάι 3/8
ΓΚΡΕΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317	α. Ν. Ορλεάνη 29/7	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	α. Κεηπτάουν 10/8
ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14523	α. Κεηπτάουν 30/7	ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	ε. Βυστόκ 10/7
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Ν. Ορλεάνη 13/7	ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μπχ.)	81	27771	προς Ντουμπάι 2/7
ΓΟΥΑΥΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164.717	αργεί Τζέμπελ Αλι	ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	προς Καοσιούγκ 2/8
ΓΟΥΕΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	προς Ντάρμπαν 6/8	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Λά Γκουαίρα 2/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Γιοκοχάμα 22/7	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	α. Χιούστον 6/8
ΓΟΥΕΣΤ ΣΤΑΡ	70	29344	ε. Σάντος 8/8	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Λισαβώνα 30/7
ΓΟΥΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Αμβέρσα 18/8	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	προς Εύξεινο Πόντο 14/8
ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	79	9371	προς Αμπου Ντάμι 11/8	ΕΠΑΝΗΣΑ (ΝΜ)	74	87456	πρ. «Κόμπος Ναβιγκέιτορ
ΓΟΥΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	ε. Πόρτ Αλφρεντ 8/7	ΕΡΑΤΙΝΙ (π.)	68	14311	προς Τσιταγκογκ 23/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ *	83	24500	ε. Σάντος 8/8	ΕΡΓΙΝΑ Β. (μ.)	71	29995	προς Νταλιάν 3/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268	προς Μανίλα 18/7	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΙΒ	86	15952	ε. Βιζακαπατνάνι 5/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	προς Χοντίντα 9/8	ΕΡΜΗΣ (κ.)	76	38995	ε. Πειραιά 24/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	προς Βάρνα 6/8	ΕΡΜΗΣ (κ.)	84	34932	προς Ντάρμπαν 3/8
ΓΟΥΩΡΙΟΡ Λ.Τ. (δ.κ.)	79	19635	προς Τουκουινάμα 4/8	ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	προς Αμπον 4/6
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	προς Υεμένη 30/7	ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπχ.)	72	31814	προς Πύλο 22/7
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	αργεί Περαιά	ΕΣΤΡΕΛΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	αργεί Ντάρμπαν
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Μόγκλα 17/7	ΕΤΟΥΑΛ (κ.)	90	12450	προς Βάλλεουφλντ 26/7
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	προς Ασάμπο 7/8	ΕΥΑ (μ.)	74	20589	α. Σιγκαπούρη 4/8
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	α. Αμβούργο 13/8	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598	ε. Πειραιά 21/7
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	προς Νιγηρία 7/8/93	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	ε. Πόρτο ντε Σάντα Μαρία 30/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	76	7049	δ. Ντόβερ 16/8	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	α. Ακαμπα 16/8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. (μ.)	69	8984	προς Ινδία 28/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	εγκαταλείφθηκε Σόγιο 20/1/93
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	α. Πειραιά 26/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	προς Ρίτσαρντς Μπ. 7/8
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	προς Μαλαισία 22/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. Ν. Ορλεάνη 11/6
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	προς Χιλή 23/4	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. (κ.)	80	18534	προς Πόρτ Σουδάν 8/8
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817	ε. Τζιμπουτί 17/5	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	ε. Τσάρλεστον 11/7
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	ε. Βανκούβερ 17/8	ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	ε. Σάντος 23/7
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	προς Αλεξανδρούπολη 18/7	ΕΥΒΟΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	προς Σιγκαπούρη 7/8
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	72	19107	προς Βάρνα 14/8	ΕΥΓΕΝΙΑ Δ. (κ.)	77	19866	προς Μελλεντόν 25/7
ΔΣΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834	μετ. «Τζώννυ Τού» (κ.)	ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030	μετ. «Αδάμας Πέρλ» (κ.)
ΔΣ ΠΑΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	ε. Τζιμπουτί 29/7	ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	προς Γκρεσίκ 6/8
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	1187	ε. Μόγκλα 30/7	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	προς Π. Μωχ. μπιν Κασίμ 2/8
ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	προς Ρίο Ιανέιρο 28/7	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Γουατεμάλα 26/7
ΕΚΟΥΙΝΟΞ (μ.)	75	7494	πρ. «Αφρικαν Σάν»	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Τέμα 6/8
ΕΚΤΩΡ (κ.)	81	30741	ε. Παραντίπ 4/8	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Σιγκαπούρη 13/8

ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	ε. Ιντσόν 22/7	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154	επισκ. Μομπάσα 19/7
ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	προς Γκάνδη 28/7	ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663	ε. Ζανζιβάγκ 11/7
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ύψωσε σημ. Μάλτας	ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.)	76	15856	προς Βραζιλία 12/8
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	ε. Ν. Ορλεάνη 6/8	ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	72	1171	προς Σάντος 6/7
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	προς Καλκούτα 4/8	ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	προς Αίγυπτο 12/8
ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492	προς Βραζιλία 7/7	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	α. Ν. Ορλεάνη 8/8
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	ε. Νοβοροσίσκ 4/8	ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069	προς Ιταλία 13/8
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	αναμένει Χώρ Φακάν	ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι
ΖΕΑ (π.)	69	48154	α. Ν. Ορλεάνη 29/7	ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366	δ. Ντόβερ 16/8
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	δ. Ντόβερ 16/8	ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	βυθίσθηκε Ρίο Γκράντε
ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)	ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	προς Αμοστερνταμ 10/7
ΖΟΥΖΟΥ (κ.)	73	25045	προς Παρανάγουα 3/8	ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	α. Μπωμόντ 31/7
				ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Ν. Ορλεάνη 21/7
ΗΒΗ	79	16379	ε. Χάμπτον 9/8	ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)*	77	10688	προς Τούμπαν 11/8
ΗΡΑ*	79	16390	ε. Ιτακούι 26/7	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (κ.)	71	24594	πρ. "Gotha"
ΗΣΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	73448	αργεί Πειραιά	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (δ.μ.)	89	25368	προς Ακαπούλκο 6/6
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ (κ.)	73	11801	μετ. «Κλίπερ Αμαζόνα» (κ.)
				ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	76	10419	ύψωσε ελληνική
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Ροζάριο 5/8	ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	προς Ράς Τανούρα 11/8
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	ε. Μπουεναβεντούρα 26/6	ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656	μεταφορές Αμπιτζάν
ΘΕΑΝΩ (μ.)	74	35073	α. Γιούροπορτ 10/8	ΚΑΠΠΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	11929	ε. Ν. Ορλεάνη 31/7
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	διάλυση Ινδία	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργεί Πειραιά
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798	προς Μουρμάνσκ 14/8	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	προς Γιβραλτάρ 11/8
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Παρανάγουα 30/7	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	προς Αλγερία 8/8
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	προς Ρόττερνταμ 20/7	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΕΛΛΟΣ			
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ				(κ.)*	77	9941	προς Λιβύη 29/6
(δ.Κεϋλ.)	72	2934	μεταφορές Λιβύης	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ε. Χόγκ Κόγκ 30/7
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	προς Μπαχράϊν 29/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	*19049	ε. Ρίτσαρντ Μπαϊ 30/7
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	ε. Πόιντ Λίζας 21/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	προς Κολόμπο 6/8
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	α. Λομέ 5/8	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	στον Πειραιά 25/5/94
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΙΟΝ (Μπχ.)	79	1241	α. Πόρτ Σάιτ 15/8	ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μπχ.)	79	1239	α. Πόρτ-ω-Πρένς 19/6	(κ.δ.)	80	18509	προς Μπάχα Μπλάνκα 6/8
ΙΔΕΑ (μ.)	71	8937	πρ. "Dea"	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΙΙ (κ.)	94	31643	προς Ποχάγκ 15/8
ΙΚΑΡΙΑΔΑ (κ.)	76	5915	πρ. "Λυδία"	ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	ε. Σ. Φραντσέσκο 6/8
				ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	57527	ε. Ν. Ορλεάνη 9/8
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422	προς Ρόττερνταμ 13/8	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	72	57056	προς Βενεζουέλα 8/8
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	προς Βιάννα ντο Καστέλο 19/6	ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ(κ.)	90	31643	προς Καμσάρ 2/8
ΙΜΒΡΟΣ (μ.)	80	11910	προς Πόρτ Τζεντλ 24/7	ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	64	4673	προς Κοτονού 21/7
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	προς Ν. Κορέα 25/7	ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	προς Μοντεβιδέο 5/8
ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ (κ.)	72	39219	ε. Υμουιντεν 16/8	ΚΑΡΙΝΑ (Μπχ.)	72	11954	αργεί Πειραιά
ΙΟΛΚΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	80	74278	προς Πράια Μόλε 25/7	ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379	διάλυση Ινδία
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	προς Ποχάγκ 27/6	ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	προς Μομπάσα 11/8
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	α. Παρανάγουα 28/7	ΚΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	72	15015	ε. Λάρνακα 12/8
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	προς Κοβίν 14/8	ΚΑΡΤΕΡΙΑ (κ.)	74	21266	αγορά από αλλοδαπούς
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	προς Ούστ Ντουάινσκ 14/8	ΚΑΖΗ (κ.)	75	76873	ε. Χόγκ Κόγκ 2/4
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	ε. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 21/7	ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582	προς Ν. Ορλεάνη 5/8
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	ε. Λάγος 8/8	ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	προς Ομάν 21/7
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	προς Σιγκαπούρη 10/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
/ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.Βα.)	81	2971	προς Σενεγάλη 11/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Αφρική 21/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Κωνσταντίνα 15/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	ε. Πρίνς Ρούπερτ 16/8
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)*	73	1538	προς Ινδία 17/8	ΚΑΤΥΑ V. (κ.)	74	26316	προς Κίνα 14/8
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	προς Τζέντα 11/8	ΚΑΥ (κ.)	76	11721	προς Ναζζίκ 18/7
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	προς Ν. Αφρική 22/7				
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	προς Πόρτ Κέλαγκ 8/8	ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Λιβύη 22/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	προς Ρόττερνταμ 8/8	ΚΕΙΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Χαλκίδα 22/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΟΡ (π.)	69	173272	προς Τούλσκ 5/7	ΚΕΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	προς Κούβα 10/8
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	προς Ρουέν 13/8	ΚΕΙΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	προς Λειξές 30/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	ε. Χόγκ Κόγκ 14/8	ΚΕΝ ΓΚΕΙΛ	79	11279	προς Μπατάγκας 29/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	78	15979	α. Μακείο 16/7	ΚΕΝ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	83	19146	ε. Κριστομπίλ 23/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15959	πρ. «Τσάμς»	ΚΕΝ ΠΛΕΙΑΔΕΣ	84	19864	πρ. "New Pleiades"
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΙΝΤ (δ.π.)	75	7297	προς Κόρυτον 14/8	ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	προς Βανκούβερ 9/8
ΙΟΣ (π.)	68	15474	προς Βιζακαπάντνām 27/7	ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	προς Ιαπωνία 1/8
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	αργεί Πειραιά	ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878	προς Σίντ Κερίρ 6/8
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	προς Ντουάλα 22/7	ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	ε. Μπουεναβεντούρα 4/8
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Κασσιούγκ 17/6	ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Γδύνια 8/8
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ (Βα.)	83	11849	α. Μπαγκόγκ 1/7	ΚΙΜΩΛΟΣ (π.)	71	5690	αγορά από αλλοδαπούς
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	ε. Δουνκέρκη 12/6	ΚΙΝΑΡΟΣ V. (π.)	74	10053	ε. Πειραιά 26/7
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544	ε. Φός 26/7	ΚΙΝΣΙΠ (δ.Μπχ.)	77	76547	ε. Λισσαβόνα 27/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	α. Λισσαβόνα 24/7	ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ινδονησίας
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	προς Βραζιλία 18/8	ΚΙΤΙΟΝ (κ.)	81	9909	ε. Νταμμά 31/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	προς Βραζιλία 18/7	ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	προς Μπαγκόγκ 10/8
				ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	προς Ασσάμπ 18/7
ΚΜΒ ΕΝΣΑΙΝ (κ.)	79	11844	προς Αμβούργο 4/8	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ			
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ)	73	9112	ε. Μομπάσα 22/7	(Μπχ.)	78	13899	ε. Τσιτακόγκ 9/8
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	προς Κίνα 22/7	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΙΑΝΣ			
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	α. Γκάλβεστον 25/6	(Μπχ.)	77	10407	ε. Μπαράγκουλι 21/7
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145	προς Μοζαμβίκη 19/7				

ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΟΥΣΤ (Μπχ.)	78	13605	α. Ντάρμπαν 7/8	ΛΙΜΠΡΑ Ι. (μ.)	88	12735	προς Καλλάο 4/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μπχ.)	86	10771	προς Ν. Καληδονία 19/7	ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	διάλυση Ινδία
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ (φ.)	86	10765	ύψωσε ελληνική	ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	προς Βομβάη 28/6
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	προς Ξιγκάγκ 21/7	ΛΙΝΚΑ (Ονδ.)	74	1490	προς Μήλο 3/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	προς Ωκλαντ 11/8	ΛΙΝΚΟΥΒΑ (δ.π.)	80	4816	προς Αλγερία 23/7
ΚΛΙΠΠΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)	86	12510	ε. Μπουεναβεντούρα 7/8	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Μανζανίλο 8/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	74	9903	προς Ντάρμπαν 3/8	ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.Βρ.)	83	30479	προς Καρίπιτο 9/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	75	9903	α. Ακαμπα 11/8	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βα.)	82	36865	προς Πασκάγκουλα 9/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ (μ.)	75	9903	προς Ιτακούι 8/8	ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407	προς Ντάρμπαν 29/5
ΚΟΛΜΕΝΑ (ΑΒ)	68	14691	ε. Σιγκαπούρη 25/5	ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	προς Ινδονησία 12/8
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Γκιζάν 1/7	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	ε. Κωνσταντίνα 4/8
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9573	προς Ζανζιβάγκ 17/8	ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	προς Χαϊκού 30/7
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Τζέντα 10/8	ΛΩΞΑΝΤΡΑ (κ.)	78	14983	πρ. «Ελήσποντος»
ΚΟΝΤΟΡ (δ.ΑΒ)	80	26974	προς Κομ. Ριβαντάβια 19/7	ΜΑΓΔΑ Π. (π.)	76	6744	πρ. «Ωρόρα Κοράλ»
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	αργεί Πειραιά	ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μπχ.)	72	6513	προς Νταβάο 7/8
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	ε. Ν. Υόρκη 12/8	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (μ.)	78	13427	προς Ρίο Χάινα 2/8
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	προς Αβάνα 4/8	ΜΑΕΡΣΚ ΚΥΟΤΟ (κ.)	81	18209	πρ. "sea Dragon"
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Λέ Χάβρη 9/8	ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040	πρ. «Γεώργιος Τ.»
ΚΟΡΟΝΙΣ ΙΙ (κ.)	77	15043	μετ. «Θεόδωρος Σ.» (κ.)	ΜΑΙΚ Κ. (κ.)	71	17801	προς Υεμένη 27/7
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Πράιμα Μόλε 29/7	ΜΑΙΡΗ Δ. (κ.)	75	29120	προς Πόρτο Μαδρύν 2/8
ΚΟΣΜΑΝ Ι (κ.)	77	14186	προς Μπαγκκοκ 19/7	ΜΑΙΡΥΛΟΥ ΙΙ (κ.)	74	30168	προς Μπάχια Μπλάνκα 5/8
ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.)	77	15389	προς Καοσιούγκ 26/7	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	προς Κούβα 1/7
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	προς Χόγκ Κόγκ 14/8	ΜΑΚΓΟΥΩΡΙΟΡ (κ.)	73	31427	προς Γιαντάι 9/8
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100	διαγράφεται	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28365	προς Καοσιούγκ 28/7
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ. δ.)*	75	16221	προς Ν. Πλούμουθ 4/8	ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154	μετ. «Άγιος Ανδρέας» (κ.)
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Γκιζμπορν 24/7	ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	προς Τζέντα 9/8
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	προς Γκουαγιακούιλ 7/8	ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	21708	προς Μπιλμπάο 15/8
ΚΟΥΛΑ Λ. (Μπχ.)	77	39562	προς Κίνα 13/8	ΜΑΚΝΤΟΝΑΛΑΝΤ (κ.)	74	34789	προς Αμβούργο 2/8
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	προς Ελλάδα 16/8	ΜΑΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	39050	προς Γκνάνσκ 15/8
ΚΡΕΙΝ (κ.)	76	20355	προς Ταϊσούγκ 17/8	ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704	προς Σάντος 4/8
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	προς Αμβέρσα 10/8	ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996	α. Μπωμόντ 28/7
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	διάλυση Γκνάντι	ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	α. Βανκούβερ 16/7
ΚΡΙΟΣ Ι (π.)	71	1594	προς Θεσσαλονίκη 13/8	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	μετ. «Γιαννιμάς ΙΙΙ» (κ.)
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Σιγκαπούρη 8/8	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	προς Τάραντα 25/7
ΚΥΔΩΝΙΑ (μ.)	77	9634	προς Ηπα 29/7	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.)	75	149293	προς Γιούροπορτ 14/8
ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686	δ. Παναμά 31/7	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186	προς Νταλιάν 24/7
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (μ.)	81	20468	νέα αγορά	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186	α. Μπαντάρ Χομεϊνί 25/7
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	ε. Καράτσι 9/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	70	33185	προς Ινδονησία 8/7
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	ε. Κασίμα 31/7	ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ (μ.)	83	32100	προς Βέντσπιλς 14/8
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Νικολάγιεφ 25/7	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Γδύνια 12/8
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199	μετ. "Commender" (κ.)	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	α. Ταρραγκόνα 29/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	μετ. "Stan" (λ.)	ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954	στο Λάιμε Μπαϊ 3/8
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Γένοβα 8/8	ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878	ε. Σαντιάγκο 28/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	ε. Ν. Ορλεάνη 8/8	ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	α. Χόγκ Κόγκ 3/17
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (μ.)	77	22614	αγορά από αλλοδαπούς	ΜΑΡΙΑ Δ. (Μα.)	68	16587	προς Μερσίνη 12/8
ΚΩΣΤΑΣ Η. (μ.)	74	9192	ε. Βερακρούζ 29/7	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108	α. Ασντοντ 12/8
ΚΩΣΤΑΣ Σ. (π.)	78	5600	μετ. "Jim Ji Shan"	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	προς Σιγκαπούρη 7/8
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	ε. Οδησσό 7/8	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	μετ. "Nava Maria" (κ.)
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	76	1575	προς Λιβύη 28/7	ΜΑΡΙΑ Τ. (δ.κ.)	76	15232	προς Πανγαλάν Σούσου 9/8
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	στον Πειραιά 20/5	ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798	ε. Τσίμα 14/8
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Φόξ 9/8	ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995	προς Σαγκάη 2/6/93
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10698	α. Ανταφαγκάστα 3/8	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	ε. Μπουσάν 22/6
ΛΑΟΔΙΚΗ ΙΙ (κ.)	73	14171	προς Σαν Αντόνιο 26/7	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	προς Μπαρναγούα 28/7
ΛΑΡΚ (κ.)	73	9599	ετ. "Solar Glory" (ΑΒ)	ΜΑΡΙΖΑ (Μπχ.)	81	15177	μετ. "Myson" (μ.)
ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767	α. Βανκούβερ 12/8	ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732	ε. Λός Αντζελες 1/8
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	75	15833	α. Μανίλα 21/7	ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928	μετ. "Pacific Star A." (π.)
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (κ.)	72	27833	προς Πόρτο Ελιζαμπεθ 10/6	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Οδησσό 16/6
ΛΕΙΖΕΡΜΠΗΜ (μ.)	74	15205	υπέστειλε κυπριακή	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	προς Ν. Αφρική 5/8
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	υπέστειλε ελληνική	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	διαγράφεται
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	ε. Πόρτο Κουτζάλ 31/7	ΜΑΡΙΝΕΡ Ι (π.)	71	1887	προς Ντουμπάι 4/8
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.)	72	17914	α. Μασσάουα 1/8	ΜΑΡΙΝΙΚ Γ. (κ.)	72	16018	α. Σαν Φραντσκο 21/7
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	προς Σάν Αντόνιο 6/8	ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	προς Λουάντα 17/7
ΛΕΡΟΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (κ.)	76	12693	αγορά από αλλοδαπούς	ΜΑΡΛΙΝ (μ.)	75	23334	ε. Μόγκλα 2/8
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	ε. Πειραιά 26/5	ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067	ε. Ν. Υόρκη 31/7
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354	προς Τζέντα 13/8	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (μ.)	71	15954	ε. Αμβέρσα 17/8
ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	προς Χαϊκού 13/8	ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	1740	α. Βανκούβερ 12/8
ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183	στον Πειραιά 19/6	ΜΑΣΤΟΡΑΤΖΑ (μ.)	72	7248	μετ. "Sea King" (Ονδ.)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	ε. Φουτζέιρα 2/8	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	προς Χοντίντα 14/8
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	προς Τούρμπο 8/8	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Πειραιά 2/8
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	προς Βιτόρια 31/7	ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Ν. Ορλεάνη 12/7
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	πρ. «Σημιπάκ ΙΙΙ»	ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	μεταφορές Περισκοίου
ΛΙΜΜΑΤ (π.)	71	6139	ε. Χόγκ Κόγκ 28/7	ΜΑΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	ε. Βέντσπιλς 7/8
ΛΙΜΠΕΞΕΛ* (π.)	69	17872	α. Βαρκελώνη 11/8	ΜΕΛΟΙ (μ.)	76	22297	προς Χουάγκου 12/8
				ΜΕΛΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572	προς Αμπιτζάν 28/7

ΜΕΛΩΔΙΑ (κ.)	73	14670	ε. Μπουεναβεντούρα 1/8	ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλας
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357	προς Παναμά 11/6	ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΣΑΝΤΟΣ	82	18656	προς Γουίλμικτον 16/8
ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	70	23081	υπέστηλε σημαία Μπαχάμας	(κ.)	71	9082	ε. Παρανάγου 22/7
ΜΕΝΤΩΡ (κ.)	73	13729	προς Ντάρμπαν 15/7	ΝΕΟΣ (κ.)			
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28273	προς Κίνα 8/6	ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	75	2226	προς Ταρτούζ 9/8
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738	προς Βαγκαρέι 9/8	(μ.)	71	1518	προς Λευκάδι 11/8
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	α. Ν. Ορλεάνη 25/7	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	79	1592	ε. Πειραιά 20/7
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)	ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ(μ.)	72	60414	προς Χάλιφαξ 3/8
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Χιούστον 10/8	ΝΕΣΣΗ (κ.)	80	25728	α. Ν. Ορλεάνη 10/8
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Κορούνα 11/8	ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	71	12202	ε. Σάντος 2/8
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	προς Ρουέν 14/8	ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	προς Ν. Νουάρ 5/8
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	προς Πόρτ Κέλαγκ 8/8	ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	α. Σιγκαπούρη 12/7
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	προς Σαγκάη 14/7	ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	προς Κίνα 28/7
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	προς Παλούα 9/8	ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856	προς Χάμπτον 14/8
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	84	37584	α. Ουτσίουρα 10/8	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	προς Γκάνδη 3/8
ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	84	37584	προς Νοβοροσίσκ 10/8	ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	ε. Γιβραλτάρ 21/7
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	μεταφορές Μπαχάμας	ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΥ	71	29198	προς Ρότερνταμ 21/7
ΜΙΝΟΑΝ ΣΗ (μ.)	78	14874	προς Μαρακάιμπο 2/8	ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317	προς Ιλιτσέβσκ 28/7
ΜΙΣΤΡΑΛ II (δ.π.)	73	1272	α. Φρητάουν 29/7	ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	προς Μπουσάν 5/8
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Δ. Αφρική 19/7	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.Μπχ.)	75	61000	προς Σίνες 11/8
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	α. Σιγκαπούρη 7/8	ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (κ.)	79	10225	ε. Βομβάη 20/7
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579	προς Μάλτα 4/8	ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	προς Βεγγάζη 6/8
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μπχ.)	78	103812	αργεί Κολούμπια	ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	α. Λάγος 11/7
ΜΠΑΛΚ ΑΘΗΝΑ (κ.)	74	71967	διάλυση Κίνα	ΝΙΚΟΣΙΑ (κ.)	72	15656	προς Κρήλαγκ 13/8
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	α. Κολούμπια 9/8
(Μπχ.)	79	6414	αργεί Μπρέμερχαβεν	ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	75	20797	α. Ν. Ορλεάνη 4/8
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	προς Δ. Αφρική 11/8	ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	α. Τέμα 5/8
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	προς Νόβα Σκότια 16/8
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	α. Μπιμπάο 10/8	ΝΙΤΣΑ V (ΑΒ)	72	10423	προς Αργεντινή 23/7
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	α. Ντηρότ 30/7	ΝΟΡΑ (π.)	68	8766	διαγράφεται
ΜΠΕΡΝΤΙ (δ.μ.)	79	32493	διαγράφεται	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ			
ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Μπαγκκόγκ 7/7	(δ.π.)	84	2469	προς Πειραιά 31/7
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ (μ.)	71	8555	πρ. «Ντίγκνιτ V»	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	προς Μαιάμι 12/8
ΜΠΛΟΥΣΑΟΥΘ (κ.)	73	14670	διαγράφεται	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	ε. Γκράν Καυμάν 12/8
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418	ε. Μορμουγκάο 3/8	ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ (μ.)	71	15954	προς Τραμαντάι 25/7	(Μπχ.)	80	6414	ε. Πειραιά 30/7
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.β.)	69	8707	αργεί Πειραιά	ΝΤΑΓΚΟΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	77	8750	μετ. «Πέτρα Στάρ» (κ.)
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-				ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Αλγερία 26/7
ΤΣΟΥΣ (δ.κ.)	75	6794	προς Βομβάη 2/3	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	ε. Καοσιούγκ 19/7
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ	74	5105	α. Χιούστον 7/8	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581	α. Ηστ Λόντον 23/7
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ				ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210	ε. Ασντοντ 12/8
(δ.)	71	1991	α. Κοτονού 9/7	ΝΤΕΙΛΑΜ (κ.)	71	9810	επισκ. Βάρνα 29/7
ΜΠΛΟΥΝΤΑΝΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551	μετ. «Σημιάκ II» (μ.)
(δ.κ.)	75	2998	προς Σιγκαπούρη 30/6	ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (Μπχ.)	84	35453	ε. Σεπετίμα 5/8
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΙΤΕΡ(δ.κ.)	73	4706	δ. Γιβραλτάρ 14/8	ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΙΜ (Μπχ.)	82	32320	προς Κουινγκντάο 9/7
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	αργεί Πειραιά	ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	προς Μοντοίρ 6/8
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	προς Κριστομάλ 2/8	ΝΤΕΣΤΙΝΟ (π.)	73	15321	προς Μανίλα 1/8
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	7255	προς Γουάρρι 5/7
(Μπχ.)	72	6671	αργεί Πειραιά	ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	προς Χόγκ Κόγκ 16/8
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (π.)	71	9603	αργεί Πειραιά	ΝΤΙΝΟΣ (δ.μ.)	62	1979	προς Οριστάνο 8/8
ΜΠΡΑΖΙΛ ΒΙΤΟΡΙΑ	77	74139	πρ. «Μπραζιλαν Βιτόρια»	ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	ε. Αμβούργο 17/8	ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172	α. Τέξας Σίτυ 9/6
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιβ.)	73	31861	προς Φιλιππίνες 3/8	ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	ε. Μπουένος Αιρες 27/7				
ΜΠΡΑΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Μπόνου 6/8	ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	α. Ταρραγκόνα 11/8
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	ε. Βιτόρια 30/7				
ΜΠΡΙΤΤΑΝΙΑ (κ.)	71	13841	πρ. «Μπλού Στόουν»	ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631	προς Ιταλία 2/8
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	μεταφορές Κούβας	ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985	προς Αλγέρη 9/8
ΜΥΚΟΝΟΣ V. (π.)	67	8981	προς Βραζιλία 29/7	ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	α. Αμστερνταμ 17/8
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	α. Βανκούβερ 22/7	ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	ε. Ρίτζ Ιανέιρο 30/7
ΜΥΡΣΙΝΗ (μ.)	72	14095	προς Λάγος 3/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (δ.π.)	91	81400	ύψωσε ελληνική
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826	προς Γκλάβεστον 2/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Περσικό 13/8
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ Δ. (κ.)	77	9111	προς Ρωσία 9/7	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II				ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	αργεί Πειραιά
(κ.)	76	64670	προς Πόρτο Ορντάζ 25/7	ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Καράτσι 31/7
ΝΑΙΑ (κ.)*	70	9069	προς Ντάρμπαν 28/7	ΟΜΗΡΟΣ (κ.)	73	116059	προς Τουμπαράο 11/8
ΝΑΙΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	77	34841	προς Βαλτιμόρη 16/8	ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796	προς Κωνσταντία 10/8
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	προς Πρίνς Ρούπερτ 3/8	ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	προς Μπέιρα 9/8
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	προς Κέρτς 13/7	ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	ε. Σάντος 29/7
ΝΑΡΕΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Πόρτ Μόρεσμπυ 14/8	ΟΜΟΓΚΥ (κ.)	67	1220	ε. Βηρυτό 6/8
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400	προς Ισπανία 11/8	ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	αργεί Θεσσαλονίκη
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978	στον Πειραιά 1/6	ΟΡΑΜΑ II (δ.κ.)	73	18273	προς Ασάμπ 12/8
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	α. Φός 1/8	ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	προς Γιβραλτάρ 17/8
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	επισκ. Ρότερνταμ 16/6	ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	προς Τουάπσε 12/8
ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (κ.)	73	11291	ε. Τέμα 1/8	ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	α. Βανκούβερ 6/8
				ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	ε. Κάδιξ 7/8

ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	προς Τρίπολη 30/7	ΠΡΑΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	ε. Μηρίστολ 14/8
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284	ε. Ρότερνταμ 10/8	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς Λαμπουάν 24/7
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64355	ε. Γουίλεμσχαβεν 9/8	ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ (δ.μ.)	74	61901	ε. Σιγκαπούρη 17/8
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000	προς Ονσάν 13/7	ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	α. Ντάρμαν 6/8
ΟΣΕΑΝ ΓΡ. (μ.)	71	13459	προς Ρωσία 14/8	ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΓΟΥΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754	προς Ντουμάι 15/7
ΟΣΕΑΝ ΛΕΙΚ (κ.)	76	12443	προς Παρανάγουα 28/7	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Μπαλμπόα 11/8
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ Ι. (δ.)	80	3323	προς Γιβραλτάρ 3/8	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Λίρκεν 31/7
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755	ε. Μοντεβιδέο 4/8	ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	α. Ν. Ορλεάνη 10/8
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)	70	8493	προς Αβάνα 7/6	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	ε. Λάγος 1/8
ΟΣΕΑΝΙΚΟΣ (κ.)	78	14901	προς Νταλιάν 19/6	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Αμστερνταμ 16/8
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	προς Σφάξ 14/8	ΠΡΟΣΩ (Μπχ.)	78	26409	προς Βαλπαράιζο 8/8
ΟΤΑΡΟΥ Ι. (δ.π.)	79	3818	ε. Σιγκαπούρη 25/7	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Νηηρόιτ 10/8
ΟΥΑΙΤ ΡΟΥΖ	84	13852	αργεί Φουτζέιρα	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	προς Π. Λίζας 1/8
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ				ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Γκουγιακούι 4/8
ΡΕΙΝΜΠΟΥΟΥ ΙΙ	84	13881	ε. Κολούμπια Ρίβερ 7/8	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	προς Πειραιά 11/8
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	δ. Γιβραλτάρ 13/8	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Αμουάσου Μπαίη 22/7
ΠΑΙΟΝΗΡ ΣΑΝ (κ.)	76	14589	προς Σουάνση 14/8	ΠΡΩΤΟΜΑΣΤΟΡΑΣ (κ.)	72	9176	προς Σουέζ 23/6
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9429	ε. Ασάμπ 21/6	ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Μπειχάι 9/7
ΠΑΛΛΑΣ (Μπχ.)	71	7890	προς Αλεξάνδρεια 9/8	ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΟΦ ΣΑΜΟΣ	74	42236	ε. Σάντος 25/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	ε. Σεβίλλη 8/8	ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	78	1592	μετ. "Ao Xiang"
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	δ. Μάλτα 14/7	ΡΑΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	α. Ν. Ορλεάνη 7/8
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	προς Βομβάη 11/8	ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	προς Γιοκοχάμα 29/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (μ.)	78	17807	δ. Ντόβερ 20/7	ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	προς Κούα Ιμπόε Τέρμ. 5/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	77	10076	ε. Ρίτσαρντ Μπαίη 9/8	ΡΕΑ (μ.)	73	30930	ε. Ροστόκ 5/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	προς Ντάρμαν 8/8	ΡΕΑ ΦΩΤΕΙΝΗ (κ.)	70	12577	προς Κίνα 3/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422	προς Σεπετίμπα 13/8	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	προς Χάμιλτον 1/8
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Ταιβάν 9/8	ΡΕΙΝΜΠΟΥΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	διάλυση Ινδία
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088	προς Οζάκα 14/8	ΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	76	14760	προς Κόλπο ΗΠΙΑ 15/7
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	προς Τούριμπα 10/8	ΡΕΞ (ΑΒ)	72	10936	προς Μαπούτο 29/7
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	ε. Σεπετίμπα 4/8	ΡΗΤΖΕΝΤ (Μπχ.)	79	8680	προς Βεγκάζη 22/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	ε. Θεσσαλονίκη 30/7	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Πειραιά 8/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μπχ.)	77	23910	ε. Τάραντα 6/8	ΡΙΒΕΡ Κ. (π.)	66	14682	προς Σιγκαπούρη 26/10/93
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	προς Πόρτ Σάιτ 12/8	ΡΙΖΑ (δ.μ.)	74	66341	ε. Γιβραλτάρ 12/7
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (κ.)	80	19164	προς Σάντος 28/7	ΡΙΚΜΕΡΣ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	15086	προς Ξιγκάγκ 13/8
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	προς Μαρόκο 11/8	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Ακαμπα 13/7
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	ε. Χάμπτον 6/8	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	επισκ. Βάρνα 30/7
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	προς Ντουμάι 25/7	ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	προς Μαλαισία 9/8
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (Κ.)	86	14319	προς Πόρτ Κουετζάλ 3/8	ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΠΑΥΛΙΝΑ (π.)	69	9627	υπέστειλε σημαία Μάλτας	ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	α. Κεηπτάουν 29/7
ΠΑΦΦΙΝ (μ.)	68	8648	επωλήθη διάλυση	ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	προς Κάντλα 25/7
ΠΕΛΑΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Βαλέντσια 11/8	ΡΟΥΜΠΥ (δ.μ.)	76	48238	πρ. "Kakuko Maru"
ΠΕΛΛΑ (μ.)	71	14686	α. Ν. Ορλεάνη 1/7	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	ε. Ραβέννα 12/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	προς Σεμάγκα Μπαίη 3/6	ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	προς Βίγκο 6/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V. (δ.κ.)	71	104253	προς Ιταλία 6/8	ΣΤ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι. (κ.)	82	8719	προς Γιοκοχάμα 16/8
ΠΕΛΑΝΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Μπ. Αίρες 29/7	Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	μετ. "New Cosmas" (π.)
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	προς Μαρακάμπιο 27/7	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μπχ.)	81	33471	προς Ραμπίχ 25/6
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	προς Ελλάδα 1/8	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	ε. Ιλιτσέβσκ 16/7
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)*	74	16249	προς Βομβάη 29/7	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Ν. Ορλεάνη 6/8	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765ε	α. Ραβέννα 10/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	μετ. "Τεγέα" (μ.)	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	ε. Σάντος 1/8
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	ε. Πειραιά 22/7	ΣΑΛΑΒΑΝΤΟΡ Ι. (π.)	74	16023	προς Ξιγκάγκ 10/5
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μπχ.)	72	9635	προς Φατσέγκ 12/6	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	προς Ρότερνταμ 10/8
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Σουέζ 11/8	ΣΑΝ (δ.μ.)	75	68090	προς Ατλαντικό 1/8
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	α. Βανκούβερ 11/8	ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	προς Πακιστάν 9/8
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	πρ. "Riambel"	ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)*	69	9584	ε. Βιζακαπαντάμ 9/8
ΠΗΛΙΟΝ (Μπχ.)	84	27706	μετ. "East River"	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122	προς Δ. Αφρική 12/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	προς Τσιτσούγκ 28/7	ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	71	13575	προς Γκαίμπς 12/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ (π.)	82	13483	προς Αλγερία 28/7	ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (δ.μ.)	74	17077	πρ. «Σήμπορν ΙΙ»
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Ανκόνα 2/8	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	75	10297	α. Βομβάη 12/6
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	προς Σεμάγκα Μπαίη 31/7	(κ.)	75	24594	προς Αγ. Πετρούπολη 9/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	προς Χανόμ 11/8	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	8739	προς Βαλπαράιζο 9/8
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Ντάρμαν 26/7	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	10761	μετ. "Polymania" (μ.)
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	προς Ντάρμαν 8/8	ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (π.)	74		
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	α. Λάς Πάλμας 24/7	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	84	3793	προς Σουέζ 9/8
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Ρίο Ιανέιρο 28/7	(δ.π.)	84	70741	προς Σίντι Κερίρ 24/7
ΠΟΛΟΥΞ Ι. (π.)	75	14741	προς Γιβραλτάρ 11/8	ΣΑΤΟΥΡΝ (δ.μ.)	74	15933	ε. Κουιγκντάο 22/7
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	προς Ευρώπη 6/8	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	17798	α. Αμβέρσα 2/8
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Σ. Τζών 2/8	ΣΕΙΛΜΑΝ (κ.)	80	117143	προς Φουτζέιρα 6/8
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Φιλιππίνες 27/7	ΣΕΙΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	8917	προς Μπουλών 21/7
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	προς Καναδά 5/8	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	9343	δ. Γιβραλτάρ 15/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	ε. Πειραιά 29/5	ΣΕΛΙΑ (μ.)	72	6540	προς Ντουάλα 15/6
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	α. Ν. Ορλεάνη 7/8	ΣΕΝΤΑΡ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ (μ.)	75	9027	ε. Σιγκαπούρη 29/7
ΠΟΡΟΣ	71	20670	προς Πειραιά 8/7	ΣΕΝΤΑΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (μ.)	77	15684	
ΠΟΡΤΑΙΤΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	μετ. "Al Mutawakil" (μ.)	ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75		
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	ε. Πειραιά 22/7				
ΠΡΑΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989					

ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	ε. Πόρτ Μωχ, μπίν Κασίμ 27/7	ΣΚΑΥΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Βενετία 14/8
ΣΕΡΕΝΙΤΥ (μ.)	71	1516	πρ. «Ελπίδα»	ΣΚΕΙΤΕΡ (Μπχ.)	81	9002	προς Τούρμπο 8/8
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	προς Ρότερνταμ 7/8	ΣΚΙΕΡ (Μπχ.)	81	8835	προς Σαλέρνο 6/8
ΣΗ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.)	76	9589	δ. Θέρεντεν Αιλιαντ 3/8	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Νικολάγιεφ 16/7
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΙΡ (κ.)	68	11413	προς Τύνιδα 5/8	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Σάντος 1/8
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Ξιανμέν 9/7	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Χό-Τσί-Μίνχ Σίτν 12/6
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (μ.)	73	3717	προς Διέππη 6/8	ΣΟΛΩΝ ΟΦ ΑΘΕΝΣ (κ.)	76	40272	προς Σεπετίμπα 9/8
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Αρούμπα 13/8	ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Σάο Σεμπαστιάο 6/8
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ (κ.)	75	12290	ε. Μπουεναβεντούρα 5/8	ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Μπέιρα 21/7
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (π.)	72	12779	προς Ελ Σαλβαντόρ 7/8	ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	δ. Ντόβερ 7/8
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Αλεξάνδρεια 11/8	ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	ε. Γδύνια 8/8
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	δ. Γιβραλτάρ 7/8	ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	92	77387	προς Κωνσταντίντσα 14/8
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Νίγκμπο 14/7	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688ε	προς Φλάσσιγκ 10/8	ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	ε. Λά Πάλμας 7/8
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	αργεί Πειραιά	ΣΠΑΡΤΑ (μ.)*	69	1546	προς Πάλμα 6/8
ΣΗ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	72	13192	ε. Τρινκομάλη 3/8	ΣΠΡΙΤ (δ.μ.)	76	51121	ε. Λισαβώνα 9/8
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	154990	προς Αμαμαπάρε 27/6	ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	8831	προς Μανζανίλο 6/8
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477	ε. Λεμεσό 17/8	ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ (μ.)	70	14376	στη Κωσταντίντσα 12/7
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	ε. Κπέμε 8/8	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Ν. Ορλεάνη 24/7
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	19224	προς Νοβοροσίσκ 11/8	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	76	59353	α. Ριγέκα 16/8
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Νοτππορτ 5/8	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Λαττάκια 28/7
ΣΗΓΚΡΕΙΣ II (κ.)	77	38886	ε. Σέτε 5/8	ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	προς Μασσαλία 8/8
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	προς Μιλάζο 14/8	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	προς Ντακάρ 5/8
ΣΗΚΟΥΗΝ (μ.)	83	18083	προς Καθασάκι 8/8	ΣΤΑΜΟΝ (κ.)	77	10976	ε. Σαλβαντόρ 27/7
ΣΗΚΟΥΗΝ (δ.κ.)	82	11780	ε. Χόγκ Κόγκ 18/7	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	μετ. "Shelby Star" (Ονδ.)
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425	α. Αλεξάνδρεια 9/8	ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	9749	πρ. "Orient Star"
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	επισκ. Βάρνα 19/7	ΣΤΑΡ ΛΑΤΙ (ΑΒ)	85	6819	ε. Χόγκ Κόγκ 15/8
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	μετ. «Σαίντ Νικόλας (μ.)	ΣΤΑΡΛΑΙΤ (κ.)	77	22893	προς Χουαλιέν 23/7
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277	ε. Νοβοροσίσκ 14/7	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Μπόταν Μπαίη 1/8
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Νασάου 4/8	ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	αργεί Πειραιά
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Σιενφουέγκος 22/7	ΣΤΑΡΧΑΒΕΙΝ (Μπχ.)	75	8031	στη Σάρζα 26/5
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	προς Σιγκαπούρη 16/6	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.)	62	1133	επισκ. Πειραιά 21/7
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	δ. Γιβραλτάρ 15/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	προς Βομβάη 11/8
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Δουνκέρκη 17/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	ε. Τζουμπάιλ 1/8
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	στο Πόρτ Σουδάν (αποθήκη)	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	85	4710	προς Ρότερνταμ 8/8
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	ε. Νάπολη 8/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	71	2940	προς Σιγκάγκ 18/5
ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	ε. Γκντάνσκ 16/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Μπόταν Μπαίη 1/8
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Ηράκλειο 13/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	προς ΗΠΑ 8/8
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	διάλυση Ινδία	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	ε. Πόρτ Κέλαγκ 8/8
ΣΗΜΠΡΕΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Αμπες 15/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	προς Σ. Τόμας 4/8
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	δ. Ντόβερ 20/7	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	ε. Βαρκελώνη 11/8
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	προς Μεσόγειο 6/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΦΑΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	ε. Ντάρμπαν 8/8
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	προς Αγ. Πετρούπολη 22/7	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	προς Ούμ Σαίντ 17/8
ΣΗΝΤΡΑΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Μπωμόντ 3/8	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	προς Βομβάη 15/8
ΣΗΠΕΙΣ (μ.)	77	15255	προς Τζεν Σάν Μάρτιν 5/8	ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	ε. Προγκρέσο 8/8
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	μετ. "Iserurha" (Μπχ.)	ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	επισκ. Γκόττενμπουργκ 4.8
ΣΗΠΡΑΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	ε. Γιούροπορτ 17/8	ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376	προς Βανκούβερ 27/6
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	προς Λά Σπέζια 17/5	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	προς ΗΠΑ 7/7
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	ε. Αμβούργο 16/8	ΣΤΡΙΓΓΛΑ (κ.)	74	46172	προς Σιγκαπούρη 3/8
ΣΗΡΑΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Σέτε 31/7	ΣΥΚΙΑΔΑ (κ.)	71	10871	προς Αργεντινή 4/8
ΣΗΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	προς Κίνα 15/4	ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπχ.)	77	29729	προς Αβάνα 8/7
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Τεργέστη 11/8	ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	ε. Βομβάη 28/7
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	προς Σιγκαπούρη 25/7	ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	προς Μπιλμάο 31/7
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	προς Κούβα 10/5	ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	διάλυση Αλλάγκ
ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	69	9314	πρ. "Mount Everest"	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	προς Καρινίτο 30/7
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	προς Κούβα 10/6	ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	αγορά από αλλοδαπούς
ΣΗΦΑΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Χιούστον 10/8	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (κ.)	74	4551	προς Μαυρίκιο 14/8
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Πιομπίνιο 20/7	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Καζαμπλάνκα 28/7
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	προς Βρέμη 5/8	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ (κ.)	73	19420	ε. Ντάρ-εσ- Σαλάμ 30/7
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	ε. Λάγος 15/7	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	α. Μανίλα 23/7
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	προς Κίνα 9/6	ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	προς Μπ. Αίρες 4/8
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275	πρ. «Γκλόμπαλ Σηχόρς»	ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	ε. Τάραντα 10/8
ΣΗΧΟΡΣ Γ. (π.)	71	15064	προς Πασκάγκουλα 21/7	ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	προς Παρανάγουα 28/7
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	στο Βιζακαπατνάμ 25/7	ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	ύψωσε Συριακή σημαία
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	προς Ν. Ορλεάνη 11/8	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κευ.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	ε. Τάουν 14/8	ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	ε. Κουικντάο 10/7
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Σιγκαπούρη 17/8	ΤΖΕΜΙΝΙ	79	31010	α. Σιγκαπούρη 16/7
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	προς Βιτόρια 12/6	ΤΖΕΜΙΝΙΦΕΡ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	προς Τοκοπίλα 2/8
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Ιταλία 11/8	ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	α. Χάιφα 24/7
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911	προς Λαέμ Τσαμπάγκ 15/7	ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	μετ. "Karan" (Ι.)
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	ε. Χόγκ Κόγκ 31/7	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	26321	ε. Γιβραλτάρ 13/8
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	στο Χόγκ Κόγκ 17/6	ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	προς Βραζιλία 8/8
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	στο Βόσπορο 25/5				
ΣΙΤΥ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΙΤΥ (δ.κ.)	87	24584	προς Παλάου Μπανιού 10/8				
ΣΙΦΝΟΣ (μ.)	66	10663	προς Ινδία 3/6				

ΤΖΟΥ (Ον.)	78	5868	α. Αλεξάνδρεια 9/8	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)*	75	20214	προς Σαγκάη 25/7
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Ντάρμπαν 11/7	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΗΠ (κ.)	73	53518	προς Κόλπο ΗΠΙΑ 13/8
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	στο Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 11/7	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	ε. Ν. Ορλεάνη 8/7
ΤΖΩΝ (μ.)	74	21992	υπέστειλε ελληνική	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	προς Μαλαισία 15/8
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	προς Ακτή Ελεφαντοστού 4/8	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	προς Ν. Ορλεάνη 9/8
ΤΖΩΡΤΖ (λιβ.)	70	10197	ε. Σουέζ 8/8	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	ε. Ρίο Γκράντε 197
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	προς Βιτόρια 12/7	ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	προς Βαλτιμόρη 4/8
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Ικούικε 30/7	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	προς Σιγκαπούρη 10/7
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	προς Σάο Φρανσίσκο 29/7	ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	προς Μπαγκόγκ 11/8
ΤΗΝΟΣ ΑΙΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	ε. Κεηπτάουν 9/8	ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	προς Ν. Αμερική 11/8
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (κ.)	78	36866	πρ. "Crna Gora"	ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943	μετ. «Τράιντεντ (π.)
ΤΙΤΑΝΑΣ (μ.)	77	1721	μετ. «Ζέα (ε.)	ΦΡΗΝΤΟΜ Κ. (π.)	72	16402	προς Βαλτική 5/8
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	α. Μπ. Χομενί 2/3	ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	μετ. «Global Maritimer» (Μπχ.)
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	διάλυση Ινδία
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπχ.)	92	24248	προς Κουινχουαντάο 28/7	ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	ε. Λάς Πάλμας 8/7
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	προς Γιβραλτάρ 5/8	ΦΡΙΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	επωλήθη αλλοδαπούς
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μπχ.)	92	24248	προς Μομπάσα 29/7	ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	προς Λάς Πάλμας 27/7
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	ε. Μπάγια Μπλάνκα 5/8
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπχ.)	88	24248	προς Μπαχραϊν 11/8	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 1/8
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΡΤΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	α. Βίγκο 5/8
ΤΟΜΙΣ ΦΕΙΘ (μ.)	87	39500	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	ε. Μπέρκελεϊ Σάουντ 27/7
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	ε. Μπαντάρ Αμπάς 5/8	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	78	1568	α. Δομιέττα 5/8
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Ντολιάν 4/7	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	προς Κούβα 27/7
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	ε. Χαλδία 24/7	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	προς Καλλάο 19/7
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331	προς Κανανκάλε 24/7	ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Καλινγκράντ 25/3
ΤΡΑΝΣ ΑΡΓΩ (δ.Μπχ.)	77	63285	προς Πειραιά 5/8	ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	α. Ντάρμπαν 11/8
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	ε. Πειραιά 4/7	ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	α. Τόκιο 31/7
ΤΡΑΝΣ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.)	76	65112	ε. Λάς Πάλμας 29/7	ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3599	α. Λάς Πάλμας 26/7
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ΛΤ (δ.κ.)	76	19867	ε. Βομβάη 25/7	ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	προς Γκράντ Τούρκ 7/8
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	προς ΗΠΑ 9/8	ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	93	6965	προς Κεηπτάουν 2/8
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	προς Μαπούτο 27/7	ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	προς Μόντρεαλ 3/8
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	ε. Τζιμπούτι 8/7	ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Καέν 6/8
ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	προς Μαριούπολη 10/8	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	προς Μέιλ Αιλ 13/8
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	προς Ινδονησία 25/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	α. Αμπιτζάν 27/6
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΛ (κ.)	74	23757	προς Ιντσόν 12/7	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	προς Αμπιτζάν 10/7
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Γίτσου 25/7	ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	ε. Μαρ ντε Πλάτα 1/8
ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ (κ.)	75	13567	προς Παναμά 22/7	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	προς Καλλάο 4/7
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Βομβάη 14/8	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Λάς Πάλμας 29/7
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	προς Πόντ ντού Ούμπου 12/7	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	ε. Πόρτο Χτεσέαντο 28/7
ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	ε. Πόρτο Σαντίνο 30/7	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	ε. Χάτσινχο 11/8
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ	72	113950	προς Τουμπάρσο 17/8	ΦΡΙΟ ΣΚΑΓΚΕΝ (μ.)	83	1072	προς Σχίζεϊν 15/8
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	ε. Ματάντι 21/7
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	αργεί Πειραιά	ΦΩΤΕΙΝΗ (μ.)	71	16820	α. Ηστ Λόντον 5/8
ΤΡΙΑΤΙΚ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	79	12294	πρ. «Χρυσοβαλάντου»	ΧΑΒΑΙΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	προς Μομπάσα 25/7
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	μετ. «Αικατερίνη Λ. (κ.)	ΧΑΒΑΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Γιάνμπου 5/8
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Αμβέρσα 15/7	ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	προς Ν. Υόρκη 8/8
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	προς Ιταλία 14/8	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	προς Ταϊτσούγκ 23/7
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	ε. Κότκα 15/8	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	προς Βιτόρια 2/8
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Σιγκαπούρη 16/8	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	προς Σιγκαπούρη 14/7
ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	ε. Σάο Φρανσίσκο 1/8	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	προς Χουάγκου 6/7
ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059	ε. Γδύνια 16/8	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	προς Φουτζέιρα 17/8
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	α. Πρίνς Ρούπερτ 16/8	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	προς Ρωσία 10/7
ΦΑΙΑΞ (κ.)	72	8939	ε. Μπουεναβεντούρα 17/7	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	ε. Τοκοπίλα 31/7
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20606	α. Ν. Ορλεάνη 6/8	ΧΕΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	α. Βανκούβερ 26/7
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	διαγράφεται	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	προς Λιβύη 7/8
ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834	προς Μόχι 4/8	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (λιβ.)	70	12363	προς Σέκου 17/8
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Ειγκάγκ 25/10/93	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Ν. Ορλεάνη 3/8
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	προς Γκουαγιακούιλ 12/8	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	προς Καλδέρρα 13/8
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	προς Ισπανία 8/8	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	α. Πόρτο Χαμπέλλο 4/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (μ.)	70	14769	προς Βόλος 13/8	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	α. Ν. Ορλεάνη 5/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	77	8729	α. Ηστ Λόντον 6/8	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	ύψωσε Ελληνική
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	20515	προς Μόντρεαλ 29/7	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	προς Αλεξάνδρεια 12/8	ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	ε. Πρίνς Ρούπερτ 17/8
ΦΙΛΟΚΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	ε. Σάντος 5/8	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	προς Ν. Κορέα 30/7
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	προς Σέκου 27/6/93	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	προς Αιθιοπία 29/7
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	προς π. Ορινόκο 4/8	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	α. Πόρτ Σάδ 13/8
ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	12776	προς Ράς Τανούρα 10/8	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	προς Πειραιά 28/7
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	77	15621	αργεί Πειραιά	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	ε. Αμβέρσα 15/8
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	60	37310	ε. Τσιότζι 13/8	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15642	ε. Μπουργκάς 11/8
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	στο Καραϊ 9/8	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	στο Σ. Φρανσίσκο 9/8
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255	ε. Ρίο Γκράντε 27/7	ΩΡΟΡΑ ΓΚΟΛΑΝΤ	76	5958	ε. Παράνα 26/7
ΦΟΙΝΕ (κ.)	76	16037	μετ. «Φοίνιξ Μ.» (κ.)	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	79	7366	προς Χουάτσο 9/7
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	ε. Πόρτ Κέλαγκ 11/8	ΩΡΟΡΑ ΤΟΠΑΖ	82	18061	ε. Σάντος 5/8

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



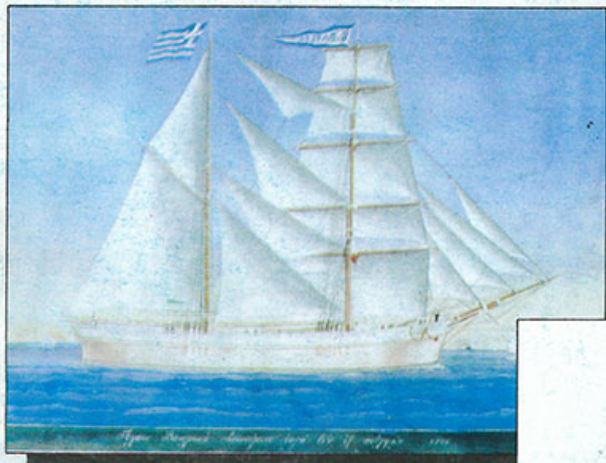
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

- 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