

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Νοεμβρίου 1994

Αρ. Φύλλου 1408/1167

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 1994
ΑΡΙΘ. 1408/1167
ΔΡΧ. 500
WITH ENGLISH
SUPPLEMENT

- Η 12η Διεθνής Συνάντηση
του Πειραιώς
- Το «Εσθονία» και η ασφάλεια
των επιβατηγών-οχηματαγωγών
πλοίων
- Η εκδίκαση ασφαλιστικών
υποθέσεων ενώπιον των
ελληνικών δικαστηρίων
- Τα ελάχιστα επίπεδα
εκπαίδευσης των ναυτικών



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
- SCHIFFAHRTSKONONOTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, GERMANY
- L. DEWULF - CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
- CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY

Lloyd's Register

HELPING YOU MEET THE CHALLENGE

The challenge is the increasing regulatory, financial and environmental pressures faced by shipowners and operators throughout the world.

Nobody understands the challenge better than Lloyd's Register.

Talk to us and find out how we can help you meet the challenge — today and in the years to come.



Lloyd's Register of Shipping & Industrial Services S.A.

87 Akti Miaouli
185 38 Piræus
Tel: +30 1 429 1051/2/3/4/5
Fax: +30 1 429 1050
Telex: 21 2244 LRS GR

71 Fenchurch Street
London EC3M 4BS
Tel: 071-709 9166
Fax: 071-488 4796
Telex: 888379 LR LON G

**Lloyd's
Register**

ShipRight ISM Code

Rulefinder ISM Code Certificate

KATRADIS GROUP OF COMPANIES

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

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

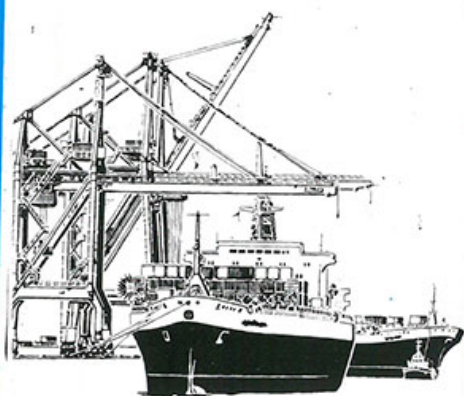
TEL.: (01) 4627800 - 4617410

FAX: (01) 4626268 - 4619631



ESTD 1936

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 1994

ΕΤΟΣ 63ο

ΗΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1408/1167

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. 1408/1167

November 1994

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (301) 4122 537

Telex: 21 2845

Fax: (301) 4123 336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

10 Η 12η Διεθνής Συνάντηση του Πειραιώς.

18 Το «Εσθονία» και η ασφάλεια των
επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων.
Του κ. Παν. Αποστολόπουλου, υποναυάρχου Λ.Σ.

22 Η εκδίκαση ασφαλιστικών υποθέσεων
ενώπιον των ελληνικών δικαστηρίων.

28 Τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευση των ναυτικών.
Τι προβλέπει η Οδηγία της Ε.Ε.

32 Αγοραπωλησίες Πλοίων.
Από την Overseas Agency Ltd.

35 Λίγα από Ολα..
Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ

9 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

35 ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΕΕΣ Σ.Σ.Ε.

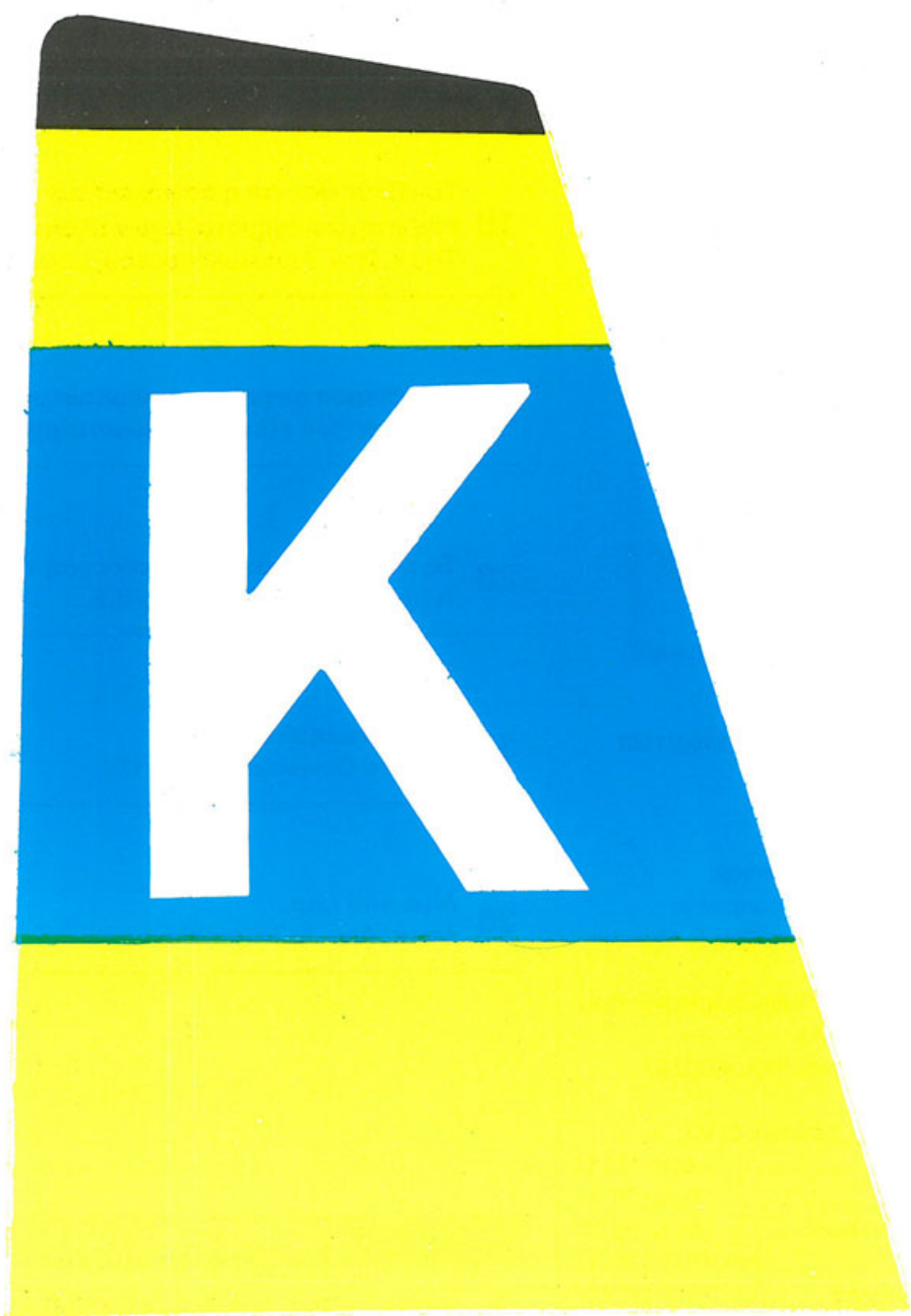
39 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

49 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

52 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

54 ENGLISH SUPPLEMENT

57 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Athenian Group of Companies

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

Καιρός να αλλάξουν νοοτροπία οι ασφαλιστές

Οι Αγγλοι ασφαλιστές δεν μπόρεσαν να αντιληφθούν ότι οι καιροί άλλαξαν. Οτι οι Έλληνες (και αρκετοί άλλοι) που ήταν υποχεϊροί τους για μία πολύ μεγάλη περίοδο "έβαλαν μυαλό" και ταυτόχρονα είδαν ότι οι βρεταννικοί "θεσμοί" που είχαν θεσπισθεί με μοναδική μαεστρία δεν απέβλεπαν σε τίποτε άλλο παρά στην υποστήριξη και στη διατήρηση των βρεταννικών συμφερόντων, διαπίστωση που οδήγησε στη δημιουργία μιας τάσεως απεξαρτήσεως από την ασφυκτική κηδεμονία του Λονδίνου.

Η απεξάρτηση αυτή υποβοηθήθηκε από πολλούς παράγοντες: Πρώτα πρώτα, οι Έλληνες είχαν την πρόνοια να βάλουν κάτι στην άκρη. Και δεν κρέμονται πλέον από τις διαθέσεις των Αγγλων αλλά μπορούν τώρα πια να κινούν αυτοί τα νήματα και να κατευθύνουν αντί να οδηγούνται σαν πρόβατα επί σφαγήν όπως ήθελαν - και εξακολουθούν να θέλουν - όχι μόνον οι Αγγλοι ασφαλιστές (γιατί δεν είναι μόνοι τους) αλλά ολόκληρο το σύστημα που έχει οικοδομηθεί στη Βρεταννία για να τρυγάει όσο το δυνατόν περισσότερο η χώρα αυτή τη δραστηριότητα όλων εκείνων που εμπλέκονται με οποιοδήποτε τρόπο στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Κατά δεύτερο λόγο, εξ ίσου ουσιαστικό, η απεξάρτηση από την κυριαρχία του Λονδίνου, τουλάχιστον όσων διαμένουν σε κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, υποβοηθήθηκαν από τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών που προβλέπουν ότι διαφορές από ασφαλιστικές

συμβάσεις μπορούν να εκδικάζονται από τα δικαστήρια της κατοικίας του ασφαλισμένου.

Τις διατάξεις αυτές επικαλέσθηκαν δύο ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες (μία πλοιοκτήτρια και μία διαχειρίστρια) και με αγωγή τους στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών διεκδικούν ασφάλισμα το οποίο αρνούνται να καταβάλουν είκοσι Βρεταννοί ασφαλιστές. Αλλά αυτή την αλλαγή στο όλο σκηνικό των αντιδικιών δεν μπορούν να "χωνεύσουν", όπως προσφυώς ανεφέρθη στο δικαστήριο, οι Αγγλοι ασφαλιστές οι οποίοι έφθασαν στο σημείο να κατηγορούν τους ασφαλισμένους ότι ενήργησαν παράνομα με το να φέρουν την απαίτησή τους στα ελληνικά δικαστήρια.

Είναι αυτονόητο λοιπόν το ιδιαίτερο ενδιαφέρον με το οποίο αναμένεται η απόφαση του ελληνικού δικαστηρίου τόσο από την ελληνική και ευρωπαϊκή ναυτιλιακή κοινότητα, όσο και από τη διεθνή ναυτασφαλιστική αγορά καθώς και από τις Τράπεζες και τους χρηματοδοτικούς οργανισμούς που χρηματοδοτούν τη Ναυτιλία.

Για μία ακόμη φορά εμείς θα ξαναπούμε ότι αν οι Αγγλοι ασφαλιστές δεν αλλάξουν μυαλό και αν δεν σταματήσουν να επιζητούν να βγάλουν από το πλοίο τις ζημιές που υπέστησαν από την ανάληψη άλλων κινδύνων, το Λονδίνο σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα θα αποτελεί παρελθόν στους τομείς των ναυτασφαλειών, της διαιτησίας και των ναυλώσεων ακόμη.

Οι Συμβάσεις της ΠΝΟ

Τα "Ναυτικά Χρονικά" είχαν επισημάνει ότι οι περιβόητες συμβάσεις της ΠΝΟ είναι άνευ αξίας, τουλάχιστον στις Ηνωμένες Πολιτείες, και το μόνο που εξασφαλίζουν είναι ένα σημαντικό εισόδημα για τη Ναυτική μας Ομοσπονδία και για την γνωστή μας Διεθνή των Μεταφορών. Φαίνεται όμως ότι λίγοι έλαβαν υπ' όψη αυτή την επισήμανση των "Ναυτικών Χρονικών" και αντί να περιορισθούν οι συμβάσεις με την ΠΝΟ αυξήθηκαν - σχεδόν τριπλασιάστηκαν από τον περασμένο Μάιο και εν συνεχεία (τον περασμένο Μάιο είχαν συμβάσεις με την ΠΝΟ, σύμφωνα με συγκεκρι-

μένα στοιχεία που διαθέτουν τα "Ναυτικά Χρονικά" 150 πλοία), ενώ τριάντα ακόμη ελληνόκτητα ή διαχειριζόμενα από Έλληνες πλοία είχαν ανάλογες συμβάσεις με άλλες συνδικαλιστικές οργανώσεις, που ανήκουν επίσης στη δύναμη της ITF. Τώρα, αναφέρουν πληροφορίες που έχουν περιέλθει στα "Ναυτικά Χρονικά", οι συμβάσεις πλοίων με την ΠΝΟ έχουν προσεγγίσει ή έχουν ξεπεράσει τις 400 και αποδεικνύεται έτσι κατά τρόπο που δεν επιδέχεται αμφισβήτηση ότι τα (οικονομικά) συμφέροντα της Ναυτικής μας Ομοσπονδίας στρέφονται ευθέως κατά της Ελληνικής ση-

μαίας, ενώ ο εναγκαλισμός της με την περιβόητη ITF που είχε και τις ευλογίες μάλιστα του αρμοδίου Ελληνο Υπουργού, παραβλάπτει, κατά την δική μας αντίληψη, τα γενικότερα συμφέροντα της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Σύμφωνα επίσης με πληροφορίες των "Ναυτικών Χρονικών" δύο από τα πλοία που είναι εφοδιασμένα με συμβάσεις της ΠΝΟ είχαν πολύ πρόσφατα προβλήματα σε αμερικανικά λιμάνια και οι διαχειριστές εξαναγκάστηκαν στη μία περίπτωση να καταβάλουν μισθούς βάσει της ελληνικής συλλογικής συμβάσεως και ταυτόχρονα να επιβαρυνθούν με έξοδα παλιννοστήσεως του παλαιού πληρώματος και αψίξεως νέου, χωρίς να λογαριάζονται οι ημέρες καθυστερήσεως του

πλοίου, και στην άλλη να καταβάλουν τις καθυστερούμενες, σύμφωνα με τις καταγγελίες του πληρώματος αποδοχές, που ανέρχονταν σε 100.000 δολάρια περίπου. Το θέμα που δημιουργήθηκε από τη δεύτερη περίπτωση θα έχει, φοβούμεθα, και συνέχεια που μπορεί να είναι οδυνηρή για όσους δεν μπορούν να αντιληφθούν ότι σε όλα υπάρχει κάποιο μέτρο...

Αυτά για σήμερα, γιατί στο θέμα των συμβάσεων της ΠΝΟ θα υπάρξει και συνέχεια επειδή το όλο ζήτημα δεν περιορίζεται πλέον στα δικά μας μόνον πλαίσια.

Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΕ

Ικανοποιητικά κρίνονται για τα συμφέροντα της Ελληνικής Ναυτιλίας τα αποτελέσματα τη Συνόδου του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες στις 22 Νοεμβρίου.

Στην σύνοδο αυτή υιοθετήθηκαν οδηγίες για την εκπαίδευση των ναυτικών, μία κοινή θέση επί του σχεδίου οδηγίας για τη καθιέρωση κοινών κριτηρίων για τους ελέγχους των πλοίων στα λιμάνια της Κοινότητας και ο Κανονισμός για τα μειωμένα τέλη των δεξαμενοπλοίων που διαθέτουν SBT.

Ακόμη υιοθετήθηκε ψήφισμα με το οποίο τα κράτη-μέλη αναλαμβάνουν να στηρίξουν και προωθήσουν στα πλαίσια του IMO τα μέτρα που εξετάζονται για την ασφάλεια των επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων, και να επιταχυνθεί η εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης στα φέρρυς.

Το Συμβούλιο των Υπουργών της ΕΕ ζήτησε πιο συγκεκριμένα την εξέταση των απαιτήσεων ευσταθείας, διαδικασιών ταχείας αποβίβασης των επιβατών και εφοδιασμού με μηχανήματα καταγραφής στοιχείων του ταξιδιού των επιβατηγών οχηματαγωγών τύπου ρό-ρό.

Επήλθε τέλος, εν μέρει πολιτική συμφωνία επί της Οδηγίας που α-

ναφέρεται στην καθιέρωση ενός συστήματος αναφοράς των πλοίων που πλέον στις ζώνες των κρατών-μελών και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα (EUROREP).

Κατά τις συζητήσεις που διεξήχθησαν σχετικά με τα θετικά μέτρα που έχουν ρυθμιστεί με τον Κανονισμό 4056/86 και την υπό εξέταση δημιουργία κοινοτικού νηολογίου (EUROS), για τα οποία δεν υπήρξαν εξελίξεις στα πλαίσια του Συμβουλίου, δόθηκε η ευκαιρία στον Έλληνα υπουργό κ. Γ. Κατσιφάρα να τονίσει ότι τα οποιαδήποτε μέτρα θα πρέπει να στοχεύουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου έναντι των στόλων τρίτων χωρών.

Περαιτέρω, επεσημάνθηκε ότι βασική προϋπόθεση στα πλαίσια των υπό εξέταση θετικών μέτρων και του κοινοτικού νηολογίου (EUROS) είναι η αναγνώριση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου των κρατών - μελών βάσει του οποίου λειτουργούν οι ναυτιλίες τους.

Εξάλλου, αναφορικά με το θέμα της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις τακτικές γραμμές και ειδικότερα στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, επισημάνθηκε από τον κ. Κατσιφάρα, η ανάγκη προστασίας των εκτός conferences γραμμών μέσω της διατήρησης των open trades και της πιστής εφαρμογής των τεσσάρων κανονισμών του 1986 (Α' Πακέτο Κοινοτικής Ναυτιλιακής Πολιτικής) η οποία δεν πρέπει να θιγεί από οποιαδήποτε νεότερη ρύθμιση.

ΠΡΟΙΚΟΔΟΤΕΙΤΑΙ Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Το Συμβούλιο και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποδέχθηκαν εισήγηση του ευρωβουλευτή κ. Παύλου Σαρλή για την έκδοση απόφασης του Συμβουλίου, με την οποία θα εντέλλεται η Επιτροπή να εισηγηθεί συγκεκριμένα μέτρα αναπτύξεως εκπαιδευτικών προγραμμάτων και αυξήσεως του αριθμού των προ-

σφερομένων προς εργασία Ευρωπαίων ναυτικών, με παράλληλη αύξηση των θέσεων εργασίας μέσω των υπαρχόντων πόρων. Ειδικά για την Ελλάδα, εξασφαλίζονται για πρώτη φορά κοινοτικοί πόροι για την ναυτική εκπαίδευση και επιμόρφωση καθώς και για τη λήψη μέτρων ποικίλης μορφής για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Σύμφωνα με τον γενικό γραμματέα του ΥΕΝ κ. Αλέξανδρο Γουλιέλμο, ο στόχος της εισαγωγής πλέον των 2.000 αξιωματικών στο ναυτικό επάγγελμα κάθε χρόνο απέχει πολύ από σήμερα, καθώς από τους 418 εκπαιδευόμενους αξιωματικούς της εκπαιδευτικής περιόδου 1989-90, έμειναν λιγότεροι από τους μισούς για την τελική αποφοίτηση του 1993.

Η ναυτική εκπαίδευση θα έπρεπε να εισάγει 4.000 αξιωματικούς ώστε να λαμβάνει 2.000 κάθε έτος, τους οποίους θα χρειαστεί κάθε χρόνο μέχρι το 2000 η Ελληνική Ναυτιλία, σύμφωνα με μία ολλανδική μελέτη.

Στη μελέτη αυτή επισημαίνεται ότι το 2000 η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία θα χρειάζεται 72.570 αξιωματικούς από τους οποίους θα υπάρχουν μόνο 37.400. Η Ελληνική Ναυτιλία θα έχει το ίδιο έτος, 7.600 αξιωματικούς, δηλαδή το 40% του 1992, ενώ θα χρειαζόταν 24.000 αξιωματικούς.

ΤΟ "ΕΣΘΟΝΙΑ"

Με δέος σκεπτόμεθα τι θα ακούγαμε - και η χώρα αλλά κυρίως η Ελληνική Ναυτιλία - αν ένα ναυτικό ατύχημα σαν αυτό του "Εσθονία" είχε συμβεί σε κάποιο ελληνικό πλοίο.

Ο θόρυβος δεν θα σταματούσε ποτέ και σε κάθε ευκαιρία όλοι εκείνοι που μας μισούν για την πρωτοπορία μας στον διεθνή θαλάσσιο στίβο θα έσπευδαν να ρίξουν το δηλητηριό τους, ενώ στην περίπτωση του "Εσθονία" οι πάντες περιορίστηκαν σε υποδείξεις και σε προτάσεις για την βελτίωση της ασφαλείας των πλοίων της κατηγορίας αυτής.

ΝΑ ΦΥΓΟΥΝ ΑΜΕΣΩΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΑΤΗ ΜΑΣ

Μόλις εγγώσθη ότι παρατείνεται μέχρι το τέλος του 1995 η ισχύς της Εβδόμης Οδηγίας για τις ενισχύσεις προς τη ναυπηγική βιομηχανία ορισμένοι έσπευσαν να πουν ότι δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να δοθούν στην ιδιωτική πρωτοβουλία τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, προφανώς για να κάθονται επί ένα ακόμη ολόκληρο χρόνο και να πληρώνονται τις παχυλές αποδοχές τους από τον ελληνικό λαό.

Να δοθούν, λοιπόν, χωρίς άλλη καθυστέρηση στην ιδιωτική πρωτοβουλία ώστε να αποφευχθεί και η τρομερή επιβάρυνση που προκαλεί η σημερινή υπολειμτικότητα τους, διότι βεβαίως ουδείς είναι διατεθειμένος να φέρει το πλοίο του για επισκευή σε μία μονάδα που έχει ουσιαστικά παραλύσει.

ΒΙΑΣΤΗΜΑΚΕ;

Ηδη ακούσαμε με ευχαρίστηση από τον υφυπουργό Βιομηχανίας κ. Ροκόφυλλο ότι στο Νεώριο επισκευάστηκαν επτά πλοία και ότι η μονάδα αυτή που ζωογονεί τη Σύρο προχωρεί ικανοποιητικά - μακάρι, λοιπόν, να διαψευστούν πανηγυρικά οι επιφυλάξεις που είχαμε για την προθυμία των εργατοτεχνιτών και όλα να πάνε καλά στη μονάδα αυτή ώστε από την παραγωγική δραστηριότητά της εκτός από τους επενδυτές να ωφεληθούν και το νησί και οι κάτοικοί τους καθώς και η εθνική οικονομία.

Με την ευκαιρία επαναλαμβάνουμε τη σύσταση να πρυτανεύσει η λογική και να παραχωρηθούν τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά στον Ομίλο Περατικού, που ήδη έχει την εμπειρία των Ναυπηγείων της Ελευσίνας και όπως προκύπτει από σχετικό δημοσίευμα της Εφημερίδας Maritime Monitor της 15 Νοεμβρίου, έχει υποβάλει στην ελληνική κυβέρνηση ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την ιδιωτικοποίηση των επισκευαστικών εγκαταστάσεων των Ναυπηγείων Σκα-

ραμαγκά, που θα περιέλθουν υπό την διοίκηση των Ναυπηγείων Ελευσίνας, και τη δημιουργία ενός νέου φορέα με την συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου, του Ομίλου Περατικού και των γερμανικών εταιριών HDW και Ferrostahl, που θα εκμεταλλευθεί τις κατασκευαστικές δυνατότητες των ναυπηγείων και θα ναυπηγήσει μία σειρά υποβρυχίων που θα χρηματοδοτήσουν οι γερμανικοί οίκοι σε μακρόχρονη βάση.

ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΩΤΙΑ

Η ναυτιλιακή εταιρία Ελετσον Κορπορέισον επέτυχε να γίνει η πρώτη μη-αμερικανική εταιρία που θα ναυπηγήσει εμπορικά πλοία στις ΗΠΑ, σύμφωνα με τη νέα χρηματοδότηση της Μαριτάιμ Αντινιστρέιτιον, στα ναυπηγεία Newport News της Βιρτζίνια.

Η σημαντική αυτή συμφωνία που αντιπροσωπεύει την πρώτη ξέ-

νη παραγγελία για εμπορικά πλοία σε αμερικανικά ναυπηγεία από το 1957, υπογράφηκε στις 31 Οκτωβρίου και καλύπτει τη ναυπήγηση δύο πρόντακτ κάρριερς 46.000 τον. d.w., ενισχυμένων με διπλό κέλυφος, μεταφορικής ικανότητας 56.000 κυβ. μέτρων και κόστους 38 εκατομ. δολλαρίων ανά πλοίο, ενώ υπάρχει και οψιόν εκ μέρους της Ελετσον για την περαιτέρω ναυπήγηση δύο πλοίων του ίδιου τύπου.

Τα πλοία είναι του τύπου "Double Eagle", σχεδιασμένα από τα ναυπηγεία του Newport, καλύπτουν όλες τις τελευταίες διεθνείς και Αμερικανικές προδιαγραφές ασφαλείας, ενώ έχουν προστεθεί πολλές βελτιώσεις στις προδιαγραφές κατόπιν οδηγιών του έμπειρου τεχνικού προσωπικού της Ελετσον.

Η χρηματοδότηση της MarAd ανέρχεται στο ποσό των 133 εκατ. δολλαρίων, που αντιπροσωπεύει το 87,5% του κόστους ναυπήγησης των τεσσάρων πλοίων και για

METALOCK BRASIL FOR SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

**Metalock do
Brasil Ltda**

Rua Visconde do Rio Branco 20 26.
11013-030 Santos, S.P. Brasil.
Tel: (132) 22 4686 Telex: 131034 LOCK
Fax: (132) 22 4088
Rio de Janeiro Tel: (21) 253.6043
Fax: (21) 263-2360



DIESEL
ENGINE
SERVICING

CRANKSHAFT
RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK
COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

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

περίοδο 25 ετών. Οικονομικοί κύκλοι της Νέας Υόρκης ανέφεραν ότι η έγκριση της MarAd για τις ναυπηγήσεις της Ελετσον βοηθήθηκε κατά πολύ από την πρόσφατη επιτυχή έκδοση ομολόγωντης εταιρίας, συνολικού ύψους 140 εκατ. δολларίων στην χρηματιστηριακή αγορά της Νέας Υόρκης.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ

Η απονομή στον φίλο Καθηγητή Κώστα Γραμμένο, του τίτλου του Αξιωματικού του Τάγματος της Βρετανικής Αυτοκρατορίας (OBE), αποτελεί χωρίς άλλο σημαντική αναγνώριση, τόσο του έργου του μέσω της ακαδημαϊκής του καριέρας, όσο και επιβράβευση της αστείρευτης διάθεσης και προσπάθειάς του να αναπτύξει τους δεσμούς των ανθρώπων της ναυτιλίας που βρίσκονται στον Πειραιά και στο Λονδίνο, αλλά και στην ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα.

Γεννημένος στην Αθήνα το 1944 και έπειτα από τη θητεία του σε τράπεζες και ερευνητικά ιδρύματα, προχώρησε το 1982 στη δημιουργία του πρωτοποριακού Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοδότησης στο Σίτυ Γιουνιβέρσιντι του Λονδίνου, που αποδείχθηκε ένα λαμπρό φυτώριο για τους νέους που θέλουν να σταδιοδρομήσουν στη Ναυτιλία.

Με σκληρή δουλειά στο Καθηγητής Γραμμένος πέτυχε το Κέντρο αυτό να γίνει μία παγκόσμια γνωστή πλατφόρμα διαλόγου και ερεύνης γύρω από τα ναυτιλιακά θέματα, προωθώντας έτσι το διάλογο και την συνεργασία μεταξύ του ακαδημαϊκού κόσμου και της ναυτιλιακής και χρηματοπιστωτικής κοινότητας σε διεθνή κλίμακα και μία νέα προσέγγιση στη λήψη επαγγελματικών αποφάσεων στη Ναυτιλία.

ΑΞΙΖΕΙ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

Ενας άνθρωπος που προέρχεται από παλαιά ελληνική ναυτιλιακή οι-

κογένεια, η οποία είχε αναπτύξει αρκετά έντονη δραστηριότητα στον εφοπλισμό τη περίοδο 1968-1988, οραματίζεται την ίδρυση και Ναυτικού Μουσείου στη νήσο Ρώ, στην νοτιοανατολική εσχάτια της Ελλάδας και αυτήν την στιγμή της Ευρωπαϊκής Ενωσης.

Εχοντας εγκαταλείψει πλέον κάθε επαγγελματική δραστηριότητα και ασχολούμενος με την εικαστική τέχνη, είναι αποφασισμένος να υπηρετήσει προσωπικά αυτή την ιδέα και έχει ήδη «ναυτικά» συλλεκτικά κομμάτια που θα εγκαταστήσει στο μικρό αλλά τόσο σημαντικό για την Ελλάδα συνοριακό αυτό σημείο.

Ηδη ορισμένοι άνθρωποι της ναυτιλίας ενδιαφέρθηκαν και ανοίχθηκε ένας λογαριασμός στην Ιονική Τράπεζα, κατάστημα 173, αριθ. λογαριασμού 29758581.

Ελπίζουμε ότι η προσπάθεια αυτή θα αξιολογηθεί σωστά και θα υπάρξει ηθική και οικονομική συμπαράσταση τόσο από το χώρο της ναυτιλίας όσο και από την Ελληνική Πολιτεία.

ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Μόλις ένα μήνα πριν την καταλυτική ημερομηνία που έχει θέσει η Αμερικανική Ακτοφυλακή για την εφαρμογή του Κανονισμού περί πιστοποιητικών οικονομικής ευθύνης (COFR) με τα οποία πρέπει να είναι υποχρεωτικά εφοδιασμένα τα δεξαμενόπλοια που εισέρχονται στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ, κυριαρχεί ακόμη μία αβεβαιότητα ως προς τους όρους που θα περιλαμβάνουν τα πιστοποιητικά αυτά και ως προς το κατά πόσον αποκλείουν τον κίνδυνο, εάν δεν πληρωθεί κάποια απαίτηση από περιστατικό ρύπανσης, οι Αμερικανικές αρχές να στραφούν κατά του Κλάμπ που ασφαλίζει την αστική ευθύνη του πλοίου ή απ' ευθείας κατά του πλοιοκτήτη.

Στις 22 Νοεμβρίου, η Ένωση Ανεξαρτήτων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων, η γνωστή Ιντερτάνκο, α-

πευθύνθηκε για άλλη μία φορά στον Αμερικανό Υπουργό Μεταφορών κ. Πένα, ζητώντας την αναβολή εφαρμογής του μέτρου μέχρις ότου υπάρξει μία ξεκάθαρη εικόνα των ασφαλιστικών καλύψεων που προσφέρονται.

Η Ιντερτάνκο προεδοποίησε ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα εφοδιασμού, διότι μόλις το 10% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, που ανήκουν κυρίως στις μεγάλες εταιρίες πετρελαίου, έχουν εφοδιασθεί μέχρι σήμερα με τα περιβόητα πιστοποιητικά.

Η ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Μία άλλη διάσταση στην αξιοποίηση του εφοπλιστικού κεφαλαίου προς όφελος και της εθνικής οικονομίας έχει δώσει η επενδυτική δραστηριότητα κατά τα τελευταία πέντε χρόνια στους κλάδους τροφίμων και κλωστουφαντουργίας του Ομίλου εταιρειών Globe και Cosmos που προίσταται ο κ. Δημήτρης Χατζής.

Οι εμπειρίες από τον σκληρό ανταγωνισμό στο χώρο της ναυτιλίας αλλά και η αξιοποίηση του κεφαλαίου και νέων ειδικευμένων ανθρώπων στο μάνατζμεντ βοήθησαν ώστε να εξαγορασθεί ένας αριθμός προβληματικών εταιριών και των δύο κλάδων, οι οποίες λειτουργούν πλέον με κέρδη και σαφέστατο εξαγωγικό προσανατολισμό.

Μέσω της εισηγμένης στο Χρηματιστήριο Αθηνών εταιρίας Cosmos AE, ο όμιλος ελέγχει και μία νεοσυσταθείσα ναυτιλιακή και μεταφορική εταιρία, η οποία εκμεταλλεύεται ένα μοντέρνο πολλαπλής χρήσεως φορτηγό πλοίο των 15.380 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1983, και μπορεί να χαρακτηριστεί η πρώτη ναυτιλιακή εταιρία με ποντοπόρο πλοίο, της οποίας οι μετοχές είναι διαπραγματεύσιμες μέσω του Ελληνικού Χρηματιστηρίου.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΧΡΙ ΚΑΙ ΤΟΝ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟ 1990

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Όπως κι εσύ γνωρίζεις το YEN κατάρτισε και προωθεί σχέδιο Π.Δ/τος με το οποίο αναγνωρίζεται για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας η υπηρεσία που πραγματοποιήθηκε, από ανάγκη για λόγους επιβίωσης, σε ανασφάλιστα με ξένη σημαία πλοία μετά την υποχρεωτική απόλυσή τους από ελληνικά όταν συμπλήρωσαν 9 1/2 μηνών υπηρεσία κατά την εφαρμογή των περιοριστικών μέτρων ανακύκλωσης της εργασίας των ναυτικών, ήτοι από Ιουλίου 1983 μέχρι Ιουνίου 1986. Και τούτο κατόπιν της συνεχούς από το 1988 επισήμανσης του θέματος από τον Διευθυντή της Συντάξεώς σου κ. Δημήτρη Τσαπραλή, τον οποίο με την ευκαιρία της παρούσης θερμά ευχαριστώ και ευγνωμονώ.

Όμως θα έπρεπε να αναγνωρίζεται και η υπηρεσία που πραγματοποιήθηκε για την ίδια αιτία μέχρι

και το Δεκέμβριο 1990, ότε παρήλθε η μεγάλη ναυτιλιακή κρίση της περασμένης δεκαετίας, κατά την οποία άρχισε και η συρρίκνωση του εμπορικού μας στόλου, προς αντιμετώπιση της οποίας λήφθηκε το ανωτέρω μέτρο αλλά έπαυσε να ισχύει πριν απ' αυτή ως ασύμφορο για τη ναυτιλία μας.

Όπως προβλεπόταν με το σχέδιο Π.Δ/τος που είχε καταρτίσει από την επελθούσα Κυβέρνηση της Ν.Δ. (βλέπε επιστολή του τότε Γ.Γ. YEN που δημοσιεύθηκε στο τεύχος σου Ιανουαρίου 1993). Και πριν απ' αυτό είχε καταρτισθεί όμοιο από την προηγούμενη Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ με το οποίο αναγνωρίζονταν ως προαγωγική χωρίς χρονικούς περιορισμούς η ανωτέρω υπηρεσία από το 1983 κι έπειτα (βλέπε έγγραφο YEN/ΔΕΚΝ 4 υπ' αριθ. 2141.28/32/88) όπως και πριν από την ισχύ του Β.Δ. 734/68).

Στο μεταξύ αναγνωρίζεται για τον ίδιο σκοπό χωρίς χρονικούς πε-

ριορισμούς η όμοια υπηρεσία με ονομαστικές διοικητικές πράξεις, που δεν βασίζονται σε διάταξη νόμου, των επαναπατριζόμενων πολιτικών προσφύγων δια της παροχής δικαιώματος συμμετοχής τους στις εξετάσεις για την απόκτηση διπλώματος, με το Π.Δ. 12/93 η διανυόμενη σε πλοία με σημαία κράτους μέλους της Ε.Ε. και με το άρθρ. 4 του Π.Δ. 89/94 μειώνεται κατά ένα εξάμηνο μια και μόνο φορά η υπηρεσία Πλοιάρχου ή Μηχανικού Ε.Ν. που απαιτείται για την απόκτηση διπλώματος Α' ή Β' τάξης, εφόσον έχουν αποκτήσει το δίπλωμα Γ' τάξης πριν την 17.6.1980.

Κατόπιν τούτων ερωτώ τον κ. Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας: Γιατί το YEN μετέβαλε γνώμη επί του ανωτέρω θέματος το οποίο είχε υιοθετήσει στο παρελθόν και προχωρούσε στην υλοποίησή του, προκειμένου να αποκατασταθούν βαθμολογικά ελάχιστες δεκάδες ναυτικών, χωρίς να προκαλείται επιβάρυνση του κρατικού ή άλλου προϋπολογισμού ή να δημιουργείται οιοδήποτε άλλο πρόβλημα, οι οποίοι ζημιώνονται οικονομικά και υποβαθμίζονται κοινωνικά, από την μη ρύθμισή του;

Και ευελπιστώ να τύχω θετικής απάντησης.

Με τιμή
ΘΕΜ. Χ. ΣΤΡΟΤΖΗΣ
Υποπλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 15 Σεπτεμβρίου 1994

SHIPREPAIRS IN SHANGHAI

16 DRYDOCKS

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

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



CHRIS MARINE S.A.

12. PLATONOS STR., 185 35 PIRAEUS
TEL: 4224926, FAX: 4224921, TLX: 213460/213523 CRIS GR

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

Η 12η Διεθνής Συνάντηση του Πειραιώς

Περισσότεροι από 100 εκπρόσωποι της διεθνούς ναυτιλιακής και χρηματοπιστωτικής κοινότητας συμμετείχαν στη 12η Ετήσια Διεθνή Συνάντηση του Πειραιώς, που πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά μεταξύ 2-5 Νοεμβρίου στη Ναυτιλιακή Λέσχη. Τους ομιλητές και το ακροατήριο υποδέχθηκε ο Πρόεδρος της Λέσχης κ. Νίκος

Τα τελευταία χρόνια σημείωσε ο Υπουργός, υπήρξαν πολλές αλλαγές στη διεθνή πολιτική σκηνή καθώς και στην παγκόσμια οικονομία που είχαν σημαντικές επιδράσεις στο θαλάσσιο εμπόριο. Ετσι, καθίσταται αναγκαίο για τον επιχειρηματικό κόσμο να παρακολουθεί αυτές τις εξελίξεις και να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει

πηγές και στα αποτελέσματα που θα επιφέρει στον όγκο του παγκόσμιου τοννάζ και στην προσφορά και ζήτηση πλοίων που επηρεάζει τη διαμόρφωση των τιμών των ναύλων.

Σχετικά με τις εξελίξεις στις επιμέρους αγορές, ο κ. Κατσιφάρας ανέφερε ότι θετικές είναι οι εξελίξεις στον τομέα των χρηματοδοτήσεων των πλοίων, καθώς διαφαίνεται η αναγκαιότητα της ανανέωσης του παγκόσμιου στόλου και η συνεχής βελτίωση των πλοίων ώστε να καλύπτουν τις νέες προδιαγραφές ασφαλείας και τα πρότυπα για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Από την πλευρά του εφοπλισμού, ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννης Γκούμας καλωσόρισε τους συμμετέχοντες στο συνέδριο, το οποίο είπε συνενώνει με επιτυχία τη θεωρία με την πρακτική στη Ναυτιλία και σημείωσε την παράδοση της Ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας να προσφέρει ικανούς εφοπλιστές και ναυτικούς στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Πρόσφατες στατιστικές, υπογράμμισε ο πρόεδρος της ΕΕ, δείχνουν την σταθεροποίηση του ελληνόκτητου στόλου στην πρώτη θέση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, ενώ η Ελληνική σημαία καλύπτει τον τρίτου μεγαλύτερο στόλο στη διεθνή σκηνή και τον μεγαλύτερο στόλο μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η δύναμη αυτή, σημείωσε ο κ. Γκούμας, προερχόμενη από μία μικρή χώρα, η οποία δεν διαθέτει εθνικά φορτία, ισχυρό τραπεζικό σύστημα και υγιή οικονομία, αποδεικνύει ότι το μυστικό της ελληνικής επιτυχίας στη ναυτιλία είναι η πείρα και η σταθερή πί-



Κοτζιάς που κάλεσε τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να εγκαινιάσει επίσημα το τριήμερο Συνέδριο.

Ο κ. Κατσιφάρας υπογράμμισε στην ομιλία του ότι πέρα από τις μελέτες και τις εκτιμήσεις, όσοι συμμετάσχουν στην Συνάντηση θα πρέπει να επικεντρώσουν την προσοχή τους στο σημαντικότερο στοιχείο των εξελίξεων της Ναυτιλίας, που κατά την γνώμη του είναι η διατήρηση και περαιτέρω προώθηση της ανάπτυξης του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, σε ένα περιβάλλον ελεύθερο από κάθε είδους προστατευτισμού.

μία υγιή ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Στις σημερινές συνθήκες, όπου χώρες με πρώην κρατικά ελεγχόμενες οικονομίες, υιοθετούν τις αρχές της ελεύθερης οικονομίας, σαν το μοναδικό τρόπο για την ανάπτυξή τους, παρουσιάζεται μία μεγάλη ευκαιρία για την προώθηση ενός πραγματικά ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στο θαλάσσιο εμπόριο και τη σταδιακή ανάκληση κάθε μέτρου προστατευτισμού.

Ο κ. Κατσιφάρας αναφέρθηκε κατόπιν στις διαπραγματεύσεις για την επίτευξη συμφωνίας σχετικά με τη διακοπή κάθε είδους επιχορηγήσεων στις ναυ-

στη στον κανόνα της προσφοράς και ζήτησης. Οι Έλληνες ναυτιλιακοί επιχειρηματίες είναι σταθεροί υποστηρικτές της ελευθερίας των θαλασσών, του ελεύθερου θαλασσίου εμπορίου και του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, δήλωσε ο κ. Γκούμας και συνέχισε:

"Η ναυτιλία εισέρχεται στον 21ο αιώνα μέσα σε μία πολύπλοκη διεθνή σκηνή όπου κυριαρχούν τα περιβαλλοντικά προβλήματα καθώς και δραματικές γεωπολιτικές και οικονομικές αλλαγές. Είναι σίγουρο ότι με την υποστήριξη του κράτους, η Ελληνική Ναυτιλία θα διατηρήσει τον ηγετικό της ρόλο. Κύριος στόχος της ΕΕΕ είναι η ανάπτυξη του Πειραιώς σε ένα διεθνές ναυτιλιακό και οικονομικό κέντρο.

Για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι ανάγκη η εξεύρεση νέων ανθρώπων, με νέες ιδέες, εκπαιδευμένους και έμπειρους στα ναυτιλιακά θέματα, οι οποίοι θα διατηρήσουν την ζωτικότητα του ναυτιλιακού τομέα και θα εργαστούν με κατανόηση του μέλλοντος, όχι μόνο της διεθνούς ναυτιλίας αλλά και του ευρύτερου επιχειρηματικού περιβάλλοντος με το οποίο η ναυτιλία συνδέεται σε καθημερινή βάση", κατέληξε ο πρόεδρος των Ελλήνων εφοπλιστών.

Ο Πρέσβης της Μ. Βρεταννίας στην Αθήνα, ο κ. Ολίβερ Μάιλς, αφού αναφέρθηκε στην παρασημοφόρηση από την Βασίλισσα Ελισάβετ του καθηγητή Κώστα Γραμμένου για τις εξαιρετικές υπηρεσίες του προς την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, αναφέρθηκε κατόπιν στα θετικά αποτελέσματα που θα επιφέρουν στο θαλάσσιο εμπόριο η συνθήκη της GATT, καθώς και η συμφωνία ειρήνης μεταξύ του Ισραήλ, της Παλαιστίνης και της Ιορδανίας και ζήτησε την πλήρη συνεργασία μέσα στην Ευρώπη και τον Ι-MO για την βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Ακολούθησε η παρουσίαση των ομιλητών από τον καθηγητή

Γραμμένο, ο οποίος έκανε και μία ευρεία αναφορά στο έργο του Διεθνούς Κέντρου για τη Ναυτιλία, το Εμπόριο και τη Χρηματοδότηση, ως παραγωγό σύγχρονων ναυτιλιακών επαγγελματιών μέσω ενός εξελιγμένου και υψηλού εκπαιδευτικού προγράμματος.

Τέλος, ο διευθυντής της Ενώσεως των Νορβηγών εφοπλι-

πρώτης ημέρας εστιάσθηκε στην παγκόσμια οικονομία, τα επιτόκια και τις τιμές συναλλάγματος. Ο προεδρεύων κ. Τίμος Χριστοδούλου, Ευρωβουλευτής και πρώην Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδας, σημείωσε τη σημαία της επίδρασης εξωτερικών παραγόντων στο σημερινό παγκόσμιο οικονομικό σύστημα και το γεγονός ότι μέσα σ' αυτό το



στών κ. Ρόαλφ Σάεθερ, που αντικατέστησε τον πρόεδρο της NSA κ. Βέστιε Χόεγκ, μίλησε εν συνεχεία για τα κοινά συμφέροντα Νορβηγών και Ελλήνων εφοπλιστών, για την ύπαρξη ενός ελεύθερου εμπορίου μέσα στο οποίο θα μπορούν να διαχειρίζονται τα πλοία τους ανταγωνιστικά και σημείωσε τις ομοιότητες στους τύπους των πλοίων που διαθέτουν οι δύο πλευρές και στις μεθόδους διαχείρισης που εφαρμόζονται.

Ο κ. Σαέθερ πρόσθεσε ότι υπάρχει ακόμα χώρος για περαιτέρω συνεργασία μεταξύ των δύο εφοπλιστικών ενώσεων και σημείωσε την κοινή προσπάθεια που παρουσίασαν οι δύο ενώσεις για την προστασία των μελών τους από τους κινδύνους της απεριόριστης ευθύνης που περιλαμβάνει η αντιρρυπαντική νομοθεσία OPA '90.

Εν συνεχεία άρχισαν οι επιμέρους εργασίες της Συνάντησης και ο υπόλοιπος χρόνος της

οικονομικό σύστημα οι νομισματικές πολιτικές δεν έχουν πάντα τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Όπως ανέφερε, θα έπρεπε να τηρείται μία ισορροπία μεταξύ βραχυπροθέσμων και μακροπροθέσμων στόχων, καθώς οι πρώτοι μπορεί να είναι περισσότερο αποτελεσματικοί και δημοφιλείς, αλλά υπάρχει πάντα ο κίνδυνος μία συνεχής παρεμβατική πολιτική να αποδειχθεί περισσότερο επικίνδυνη στο τέλος. Ο κ. Χριστοδούλου κατέληξε ότι κάθε νομισματική πολιτική θα πρέπει να έχει στόχο τη μείωση του πληθωρισμού και τη δημιουργία μακροπρόθεσμων προοπτικών.

Επόμενος ομιλητής ήταν ο καθηγητής Τζέρεμι Πήτ, οικονομολόγος και προιστάμενος του οικονομικού επιτελείου της Royal Bank of Scotland, ο οποίος ασχολήθηκε με την Ευρωπαϊκή οικονομική σκηνή. Αναφερόμενος στις εξελίξεις μετά την επανένωση της Γερμανίας, σημείωσε το

μεγάλο κόστος αυτής της εξέλιξης αλλά και τις αισιόδοξες προοπτικές που διαγράφονται μετά από μία περίοδο χαμηλής ανάπτυξης της Γερμανικής οικονομίας.

Η σταθεροποίηση του πληθωρισμού και η αύξηση των διαθέσιμων κεφαλαίων, σημείωσε ο κ. Πήτ επέτρεψε στην Bundesbank να απελευθερώσει την νομισματική πολιτική. Οι εξαγωγές παραμένουν η βασική δύναμη της Γερμανικής οικονομίας, η οποία πρέπει να αντιμετωπίσει τις βιομηχανικά αναπτυσσόμενες χώρες της Απω Ανατολής.

Ο Καθηγητής ανέφερε ότι οι εξελίξεις στη Γαλλία είναι επίσης ενθαρρυντικές, με το εθνικό προϊόν να παρουσιάζει αύξηση κατά 2% μετά την περυσινή

μείωση κατά 1% και την οικονομία σε φάση αναθέρμανσης μετά την δραστική μεταρρυθμιστική περίοδο της δεκαετίας του 1980. Με χαμηλό πληθωρισμό και βελτιωμένη πιστωτική κατάσταση, η Γαλλία, Γερμανία, το Βέλγιο και η Ολλανδία, αποτελούν τον σκληρό πυρήνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που προωθούν την μεγαλύτερη ενοποίηση και ένα κοινό νόμισμα, ανέφερε ο κ. Πήτ, για να υπογραμμίσει ότι το μόνο μελανό σημείο στην αισιόδοξη αυτή εικόνα είναι το μεγάλο ποσοστό των ανέργων, που είναι περισσότερο δομικό παρά κυκλικό πρόβλημα και δεν πρόκειται να διατηρηθεί στο μέλλον.

Ακολούθησε η εισήγηση του κ. Νάιτζελ Νιούμαν, οικονομολόγου και διευθυντή της Barclays Bank

Λονδίνου, ο οποίος αναφέρθηκε στις οικονομικές εξελίξεις στις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ιαπωνία. Σύμφωνα με την αιτιολόγηση ανάλυση του κ. Νιούμαν, η παγκόσμια οικονομική βελτίωση συνεχίζει να υπερβαίνει τις προσδοκίες των οικονομολόγων και το επόμενο έτος θα παρουσιαστεί στις περισσότερες περιοχές του κόσμου μία συγχρονισμένη ανάπτυξη στο παγκόσμιο εμπόριο και τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Αν και τα διεθνή επιτόκια συνεχίζουν να ανεβαίνουν, με οδηγήτρια δύναμη την Αμερικανική οικονομία, η απόδοση του δολαρίου συνεχίζει να είναι απογοητευτική, υπογράμμισε ο ομιλητής.

ΣΤΟΝ "ΟΜΙΛΟ" ΚΑΙ ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ!

ΦΕΤΟΣ ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ, ΑΛΛΑΞΤΕ ΤΙΣ
ΣΥΝΗΘΕΙΕΣ ΣΑΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΒΕΙΤΕ
ΣΤΗ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ.
Ο "ΟΜΙΛΟΣ" ΑΝΟΙΧΤΟΣ,
ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ.
ΧΑΛΑΡΩΣΤΕ ΣΤΟ ΦΙΝΟ ΤΟΥ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.
ΑΠΟΛΑΥΣΤΕ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΓΕΥΣΗ
ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΠΕΡΙΠΟΙΗΣΗ.
ΖΗΤΗΣΤΕ ΝΑ ΑΚΟΥΣΕΤΕ ΣΤΟ ΠΙΑΝΟ
ΤΑ ΤΡΑΓΟΥΔΙΑ ΠΟΥ ΑΓΑΠΑΤΕ.
ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΤΕ ΜΕΧΡΙ ΑΡΓΑ.
Ο "ΟΜΙΛΟΣ" ΚΑΙ ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ,
ΣΑΣ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΤΗΝ ΥΨΗΛΗ
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΞΕΡΕΤΕ ΚΑΙ
ΑΠΑΙΤΕΙΤΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ
ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΣΑΣ
ΣΤΙΓΜΕΣ.
ΓΙΑΤΙ ΔΟΙΠΟΝ, ΝΑ ΠΕΡΙΜΕΝΕΤΕ
ΤΟ ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ;

"ΟΜΙΛΟΣ" RESTAURANT • ROOF GARDEN, ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ, ΤΗΛ.: 89.60.741 - 89.63.539, FAX: 96.70.363





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

Η ανάκαμψη του δολλαρίου μπορεί να μην πραγματοποιηθεί σημείωσε ο κ. Νιούμαν, αν δεν επαναφερθεί η εμπιστοσύνη στην Αμερικανική χρηματιστηριακή αγορά, ενώ τα ομοσπονδιακά αποθέματα φαίνεται να είναι ο

πό την Ιαπωνία, χαμηλό πληθωρισμό και μία μικρή πτώση του γιέν από τα σημερινά του επίπεδα.

Η δεύτερη ημέρα της Διεθνούς Συνάντησης ήταν αφιερωμένη στις εξελίξεις των αγορών στα

κήπσας, ενώ σημείωσε την ολοφάνερη κυκλικότητα που επικρατεί στη παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία. Μέχρι πρόσφατα η Ελληνική συμμετοχή στις ναυπηγήσεις υπήρξε μειωμένη σημείωσε ο ομιλητής, ενώ τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει μία ανάκαμψη.

Σχετικά με τα μεγέθη που βρίσκονται υπό παραγγελία, ο ομιλητής σημείωσε την αύξηση στο μέγεθος των μπάλκ κάρριερς, η οποία είναι περισσότερο εμφανής στην περίπτωση των παραγγελιών από Έλληνες εφοπλιστές, όπως εμφανής είναι επίσης η τάση τυποποίησης σε κάθε κατηγορία νέων πλοίων.

Τέλος, σχολιάζοντας τις χώρες ναυπήγησης, ο κ. Αθανασιάδης ανέφερε ότι αν και παραδοσιακά οι Έλληνες ναυπηγούν στην Ιαπωνία, τελευταία υπάρχει τάση στροφής προς τα ναυπηγεία της Νοτ. Κορέας, μία τάση που ακολουθείται και από άλλα μέλη της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας.

Δύο άλλοι μεταπτυχιακοί σπουδαστές του Κέντρου οι Δημήτρης Κρίτσας και Χαρίκλεια Μουνδρέα παρουσίασαν εν συνεχεία μία ανάλυση των βασικών στοιχείων του παγκόσμιου στόλου των κήπσας μπάλκ κάρριερς που μεταφέρουν το 75% του δια θαλάσσης μεταφερομένου σιδηρομεταλλεύματος, το 50% των ανθρακοφορτίων και περί το 5% των σιτοφορτίων. Η σημαντική μερίδα της αγοράς που έχει κερδηθεί από τα σκάφη αυτά οφείλεται στην σημαντική βελτίωση της αποτελεσματικότητάς τους και στην εξοικονόμηση κόστους λόγω του μεγέθους τους.

Στην εισήγησή τους, οι ομιλητές αναφέρθηκαν στην αύξηση κατανάλωσης σιδήρου που επηρεάζει τους τομείς του άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος και σημείωσαν την σημαντική ζήτηση για πρώτες ύλες που προβλέπεται για τις χώρες του Ειρηνικού, τη Κίνα και τη Νοτ. Κορέα. Σημείωσαν ότι η αναμενόμενη μεγάλη αύξηση στη ζήτηση βιομηχανικού άνθρακα στον ευρύτερο



κυριότερος παράγοντας του προβλήματος του πληθωρισμού, ένα γεγονός που οι ιθύνοντες μπορεί να μην αντιληφθούν παρά μετά από αρκετούς μήνες.

Αναφερόμενος στην Ιαπωνία, ο κ. Νιούμαν σημείωσε την χαμηλή ανάκαμψη της οικονομίας και την ελαφρά αναμενόμενη ανάπτυξη, σε ένα εύθραυστο πολιτικό σκηνικό, όπου κυριαρχεί η σταδιακή καθίζηση του γιέν και η αργή αύξηση των επιτοκίων. Παρά την απαισιόδοξη αυτή εικόνα σημείωσε ο ομιλητής, υπάρχουν αισιόδοξες προοπτικές για τις επιχειρήσεις και μία σταθερή μείωση των επιπέδων δανεισμού. Κατά τον κ. Νιούμαν, για να αντιμετωπίσει την οικονομική κρίση η Ιαπωνική κυβέρνηση θα πρέπει να εστιάσει τις προσπάθειές της σε μία επεκτατική οικονομική πολιτική επενδύσεων παρά κατανάλωσης. Αποτελεσματικές κρίνονται και οι μειώσεις της φορολογίας και τα μέτρα για προώθηση των επενδύσεων.

Συνοψίζοντας, ο κ. Νιούμαν ανέφερε ότι αναμένει χαμηλότερη ανάπτυξη των εξαγωγών α-

μπάλκ κάρριερς και τα δεξαμενόπλοια. Του πάνελ των ομιλητών προήδρευσε ο κ. Παύλος Ιωαννίδης, αντιπρόεδρος της ΕΕΕ και του Ναυτιλιακού Ομίλου Ωνάση, ενώ στις συζητήσεις που ακολούθησαν τις εισηγήσεις μετείχαν οι κ.κ. Μπίλ Μποάσε, διευθυντής του τμήματος ποντοπόρων μεταφορών της Cargill, Μάρκος Νομικός, Γκράχαμ Σάρπ, διευθυντής της Trafigura του Λονδίνου, Ερικ Σώγιερ πρόεδρος των ναυλομεσιτών E.A. Gibson, Μπόμπ Σόμερβιλ, πρόεδρος του Αμερικανικού Νηογνώμονα, Νίκος Περατικός και Ιαν Κοτπέρνικι, διευθυντής της Shell Marine.

Αναφερόμενος στις εξελίξεις στον ναυπηγικό τομέα, ο Σάββας Αθανασιάδης τελειόφοιτος του μεταπτυχιακού τμήματος του Κέντρου Ναυτιλίας Εμπορίου και Χρηματοδότησης, παρουσίασε μία αναλυτική δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών σε ναυπηγήσεις μπάλκερς τα τελευταία 25 χρόνια, διαχωρίζοντας τις παραγγελίες σε τρεις κατηγορίες, των χάντυσάιζ και χάντυμαξ, των πάναμαξ και των

χώρο της Απω Ανατολής θα εξυπηρετηθεί από τις Αυστραλιανές εξαγωγές και την Ινδονησία, χώρες οι οποίες έχουν ήδη επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στην βελτίωση της υποδομής.

Σχολιάζοντας την πλευρά της προσφοράς τονάζ, οι ομιλητές σημείωσαν ότι σύμφωνα με τις εκτιμήσεις τους, που περιλαμβάνουν όλα τα μπάλκερς μεγέθους κήπσαιζ, ακόμα και τα μικτά πλοία που απασχολούνται στις μεταφορές ξηρών φορτίων μεγέθους άνω των 100.000 τον. d.w., τον Οκτώβριο 1994, ο στόλος κήπσαιζ μπάλκερς περιλάμβανε 517 σκάφη. Την τελευταία δεκαετία ο τομέας αυτός υπήρξε από τους ταχύτερους αναπτυσσόμενους της ναυτιλιακής βιομηχανίας με μέσο ποσοστό ανάπτυξης περί το 8%. Επίσης σημείωσαν την αύξηση των ναύλων κατά 40% το τρίμηνο Αυγούστου - Οκτωβρίου 1994, αποτέλεσμα της μεταφοράς και αποθήκευσης μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών από τις μεγάλες σιδηροβιομηχανίες και κατέληξαν επισημαίνοντας:

- Περί το μισό του παγκόσμιου στόλου μπάλκερς κήπσαιζ πλησιάζει την κρίσιμη ηλικία των 20 ετών.
- Αυτό σημαίνει ότι το σημερινό υψηλό ποσοστό νέων παραγγελιών (17% του στόλου) πρέπει να περιλαμβάνει σημαντικό στοιχείο ανανέωσης.
- Τέλος, ο σημαντικότερος παράγοντας που θα καθορίσει το μέλλον του τομέα των κήπσαιζ μπάλκερς, είναι η απόφαση ή όχι των πλοιοκτητών για περισσότερες διαλύσεις των παλαιότερων μονάδων.

Ακολούθησε η παρουσίαση των πορισμάτων στη διαμόρφωση των ναύλων των δεξαμενοπλοίων από το 1980 μέχρι σήμερα.

Οι μεταπτυχιακές φοιτήτριες του Κέντρου, Ανδρομάχη Μαρκάτου και Ευγενία Παντελίδη, χρησιμοποιώντας ένα οικονομικό μοντέλο του City University

Business School απέδειξαν ότι τόσο για τα υπερδεξαμενόπλοια όσο και τα πλοία τύπου Σουζμαξ οι ναύλοι σπότη παρουσιάζουν μεγαλύτερες αυξομειώσεις από ότι οι τιμές των χρονοναυλώσεων, ενώ οι ναύλοι για τα μικρότερα πλοία αποδεικνύονται περισσότερο σταθεροί.

Αναφορικά με την ναυλαγορά των πρόντακτς κάρριερς, ο κ. Ροέσσινγκ παρουσίασε μία λεπτομερή ανάλυση ανόδου της ζήτησης που αναμένεται να σημειωθεί στην Απω Ανατολή στο αμέσως προσεχές μέλλον.

Η τρίτη και τελευταία ημέρα της Συνάντησης ήταν αφιερωμένη στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση με προεδρεύοντα τον καθηγητή Κώστα Γραμμένο.

Οι Ιμάντ Αμπουκχάλ και Ειρήνη Προκοπίου παρουσίασαν την χρήση συνδυασμών χρηματοπιστωτικών εργαλείων, όπως είναι οι μετοχές και τα βραχυπρόθεσμα ομόλογα για να μειώσουν τον κίνδυνο μιας επένδυσης, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις των εφοπλιστικών επενδύσεων. Σχολιάζοντας το θέμα αυτό, ο κ. Μάρτιν Κάρτερ, διευθυντής ε-

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

Michelangelo never fails to impress them.



MEDOV's signature guarantees it.

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

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

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

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

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

WHY TRUST A MERE APPRENTICE ?

MEDOV®
ITALY'S CRUISE EXPERTS

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

πενδύσεων της Τράπεζας Natwest του Λονδίνου, παρατήρησε ότι η χρήση αυτών των μεθόδων για μείωση του επενδυτικού κινδύνου θα πρέπει να είναι απλή καθώς η τυπική ναυτιλιακή εταιρία δεν μπορεί συνήθως να διαθέτει την κατάλληλη εμπειρία για μία αποτελεσματική ανάλυση επενδυτικών σχεδίων.

Ακολούθησε η παρουσίαση από τον κ. Τζέφρεϋ Ούτμαρκ, των πλεονεκτημάτων και μεθόδων, με τις οποίες ένα ναυπηγείο μπορεί να συμμετάσχει στο μετοχικό κεφάλαιο ναυπήγησης ενός πλοίου.

Σύμφωνα με τον ομιλητή, το ναυπηγείο είναι ο κύριος παράγοντας στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών στις θαλάσσιες μεταφορές και θα μπορούσε επικερδώς να αναλάβει πρωτοβουλίες συμμετοχής σε ορισμένα αναπτυξιακά ναυτιλιακά σχέδια. Ο κ. Ούτμαρκ παρουσίασε δύο τρόπους με τους οποίους ένα ναυπηγείο μπορεί να κατασκευάσει και να διαχειριστεί εξελιγμένα πλοία, είτε μέσω κοινής επιχείρησης με άλλο πλοιοκτήτη, είτε μέσω της δικής του θυγατρικής εταιρίας.

Σχολιάζοντας αυτή την ιδέα, ο κ. Κάρτερ είπε ότι αν και είναι καινοφανής, πιστεύει ότι ο ρόλος του ναυπηγείου είναι να κτίζει τα πλοία και όχι να τα εκμεταλλεύεται, ενώ ο κ. Στόκς παρατήρησε ότι συνήθως οι πλοιοκτήτες είναι εκείνοι που αγοράζουν μετοχές σε ναυπηγεία για να αυξήσουν το εισόδημά τους και έφερε το αρνητικό παράδειγμα του ναυπηγείου B & W, το οποίο έκτισε πλοία, με συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο και τώρα βρίσκεται σε άσχημη οικονομική κατάσταση από την οποία είναι δύσκολο να απαγκιστρωθεί. Παρατήρησε όμως ότι μία παρόμοια στρατηγική θα μπορούσε να αποδώσει εάν προηγηθεί μία κατάλληλη μελέτη της αγοράς.

Ο δικηγόρος Ρίτσαρντς Τέιμαν, εταίρος της φέρμας Winston and Strawn της Νέας Υόρκης, παρατήρησε ότι η ιδέα θα μπορούσε

να λειτουργήσει κάπως διαφορετικά έφερε σαν επιτυχημένο παράδειγμα την περίπτωση της Eletson, αλλά συνέστησε προσοχή, καθώς τα κεφάλαια που θα διαθέσει η MARAD θα πρέπει να επαναπροσδιορίζονται με τα πρότυπα του ΟΟΣΑ από το 1996. Τέλος ο κ. Σορότος, διευθυντής της Private Bank Trust του Λονδίνου, σημείωσε ότι η διαχείριση πλοίων θα πρέπει να είναι διαφορετική επιχείρηση από την ναυπήγηση πλοίων.

Στη συνέχεια οι κ.κ. Χασάν Ουγκούρ Ακάλ και Μιχαήλ Γρέγος συζήτησαν το θέμα της πρόσφατης αποτυχίας ορισμένων ναυτιλιακών εταιριών να αυξήσουν τα κεφάλαιά τους μέσω της πώλησεως μετοχών στα χρηματιστήρια καθώς και τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζουν οι επενδύσεις σε μετοχές εταιριών που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια.

Ο τραπεζίτης Χρήστος Σορότος ανέφερε ότι κύριος στόχος κάθε ναυτιλιακής εταιρίας είναι η αύξηση του κεφαλαίου της και όταν αυτό γίνεται μέσω πώλησης μετοχών υπάρχουν τρία θέματα που πρέπει να εξετασθούν:

Οι συνθήκες στη χρηματιστηριακή αγορά, οι συνθήκες στη ναυτιλιακή αγορά και το ποιόν του διαχειριστή των πλοίων, που είναι και το κυριότερο ρίσκο που εξετάζουν οι θεσμικοί επενδυτές.

Σύμφωνα με το Ρίτσαρντ Τέιμαν, η απόφαση για πώληση μετοχών μέσω του χρηματιστηρίου είναι μία συνταγή αποτυχίας, εφόσον η εταιρία δεν έχει πολύ καλό ιστορικό, άξια διαχείριση και πολυετή δραστηριότητα.

Η εκμετάλλευση των κεφαλαιαγορών της Απω Ανατολής ήταν ένα ακόμη θέμα, που παρουσίασαν οι Κοσμάς Αναστασίου και Γιάννης Μπελιμπασάκης.

Ο διευθυντής της Maritime Consultants του Λονδίνου, Πήτερ Στόκς ανέφερε το παράδειγμα του Χόγκ Κόγκ, όπου υπάρχει

πολύ μικρό ενδιαφέρον για ναυτιλιακές επενδύσεις, με την εξαίρεση μίας πρόσφατης αναθέρμανσης σε ναυτιλιακές μετοχές, ενώ στην ερώτηση εάν οι αγορές κεφαλαίων της Ασίας έχουν αξιοποιηθεί από Δυτικές ναυτιλιακές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο Δυτικό Ημισφαίριο η απάντηση όλων υπήρξε αρνητική.

Σημειώθηκε πάντως ότι η Βρετανική P & O έχει εισαχθεί στη δευτερεύουσα αγορά του Χόγκ Κόγκ και αναμένεται να ακολουθήσουν και άλλες. Για το θέμα αυτό ο καθηγητής Κ. Γραμμένος διευκρίνισε ότι τα δύο τρίτα των επενδύσεων στην Ηπειρωτική Κίνα προέρχονται από Κινεζικά κεφάλαια, είτε του Χόγκ Κόγκ, είτε της Ταϊβάν. Οι εισηγήσεις της τριήμερης Συνάντησης ολοκληρώθηκαν με την παρουσίαση των Νικόλα Καμπάνη και Νικόλα Νομικού, με θέμα: "Το Χρηματιστήριο της Αθήνας ως πηγή κεφαλαίων για την Ελληνική Ακτοπλοία".

Οι ομιλητές παρουσίασαν τις περιπτώσεις άντλησης κεφαλαίων από την Ελληνική χρημαγορά των εταιριών Στρίντζης Λάινς και Δ.Α.Ν.Ε., ενώ το πάνελ των εμπειρογνομόνων υπογράμμισε ότι το Χρηματιστήριο της Αθήνας δεν είναι ακόμη έτοιμο και ικανό να προσφέρει μεγάλα κεφάλαια για επενδύσεις σε μετοχές ναυτιλιακών εταιριών.

Συνοψίζοντας τις επισημάνσεις των εκπροσώπων των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που ήταν παρόντες στη τρίτη και τελευταία ημέρα της 12ης Διεθνούς Συνάντησης, μπορούμε να επισημάνουμε τη κοινή θέση όλων ότι η πατροπαράδοτη συνταγή της συνεπούς σχέσης ανάμεσα στον πλοιοκτήτη και τον τραπεζίτη που γνωρίζει από Ναυτιλία είναι πάντα προτιμότερη από τις διάφορες προσπάθειες προσέγγισης επενδυτικών τραπεζών και άλλων χρηματοδοτικών οργανισμών, που συνήθως έχουν περιορισμένη αντίληψη των ιδιαιτεροτήτων της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Το "Εσθονία" και η ασφάλεια των επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων

Του κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ, υποναυάρχου ΛΣ (ε.α.)

Το επιβατηγό-οχηματαγωγό "Εσθονία" 15.566 κοχ. ναυπηγήθηκε πριν από δύο περίπου 10ετίες σε Γερμανικά ναυπηγεία και βυθίστηκε στα αφιλόξενα νερά της Βαλτικής την νύκτα της 28ης Σεπτεμβρίου, 20 μίλια ανοικτά της Φινλανδίας εξ αιτίας των κακών καιρικών συνθηκών που επικρατούσαν.

Ετσι διακόπηκε τραγικά και αιφνίδια μία συνεχής επί 15 ολόκληρα χρόνια εξυπηρέτηση της πορθμειακής γραμμής μεταξύ Στοκχόλμης και Ταλίν, που βύθισε σε εθνικό πένθος δύο βορειοευρωπαϊκές χώρες, αφού παρέσυρε μαζί του στο κύρο και σκοτεινό βυθό περισσότερους από 900 επιβάτες και μέλη του πληρώματος.

Το ασυνήθιστο αυτό συμβάν, όπως χαρακτηρίστηκε από τον Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ γέμισε απορίες, ερωτηματικά και προβληματίσε όλους τους ειδικούς της ναυτιλίας, σχεδιαστές, ναυπηγούς, τεχνικούς, το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και τις εθνικές αρμόδιες υπηρεσίες, για την τόσο δυσάρεστη αυτή εξέλιξη στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοίας.

Ακόμη προξένησε ένταση και φόβους σε όλες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται πλοία αυτής της κατηγορίας, τους ναυτικούς, αλλά και τους ναυτοσφαλιστικούς οργανισμούς για τις τεράστιες οικονομικές ζημιές που υφίστανται, όταν τόσο συχνά συμβαίνουν ατυχήματα όπως αυτό. Το σημαντικότερο όμως κλόνησε την εμπιστοσύνη του επιβατηγού κοινού σε παγκόσμια κλίμακα σχετικά με το κατά πόσον είναι ασφαλής η μεταφορά με τα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία.

Από τα στατιστικά δεδομένα των ναυτικών ατυχημάτων που συνέβησαν σε σκάφη αυτής της κατηγο-

ρίας διεθνώς, τόσο κατά το απόωτερο, όσον και κατά το πρόσφατο παρελθόν, προκύπτει ότι ανεξαρτήτως της αιτίας του ατυχήματος, συνδέθηκαν όλα χωρίς εξαίρεση με την απώλεια πολύ μεγάλου αριθμού ανθρωπίνων ζωών. Το σπουδαίο είναι ότι έγιναν παρά την πρόοδο που αναμφισβήτητα επιτεύχθηκε στην ευαίσθητη υπόθεση της ασφαλούς ναυσιπλοίας, μετά το ναυάγιο του "Τιτανικός" το 1912 στην παγωμένη θάλασσα του Β. Ατλαντικού.

Χαρακτηριστικά αναφέρονται η αιτία και οι ανθρώπινες απώλειες από ναυτικά ατυχήματα σε ε/γ-ο/γ:

Το ναυάγιο του "Δον Ζουάν" το 1980 στις Φιλιππίνες, λόγω συγκρούσεως με 1.000 νεκρούς.

Το ναυάγιο του "Ηράκλειον" το 1965 στο Αιγαίο λόγω θαλασσοταραχής με 300 απωλεσθέντες.

Το ναυάγιο του "Αντιμυρ Νακχίμοβ" το 1986 στη Μαύρη Θάλασσα λόγω συγκρούσεως με 423 νεκρούς.

Το ναυάγιο του "Ντόνα Πάζ" το 1987 στις Φιλιππίνες, λόγω συγκρούσεως, με 4.836 απωλεσθέντες.

Το ναυάγιο του "Χέραλντ οφ Φρη Εντερπράιζ" το 1987 έξω από τον Βελγικό λιμένα του Ζεμπρούγκε λόγω θαλασσοταραχής με 193 απωλεσθέντες.

Τα ε/γ-ο/γ πλοία ή ferry boats όπως είναι γνωστά στο ευρύ κοινό, μετά από μία επιτυχημένη σταδιοδρομία για στρατιωτικούς σκοπούς, ως αρματαγωγά, έκαμαν την επιχειρηματική τους εμφάνιση τα πρώτα χρόνια της 10ετίας του 1960 και αμέσως κατέστησαν δημοφιλή λόγω των πλεονεκτημάτων τους, οπότε η ανάπτυξή τους υπήρξε ραγδαία. Σήμερα μετά από μία πο-

λυετή πρακτική εμπειρία ο σχεδιασμός τους έχει εξαιρετικά βελτιωθεί, ενώ υπάρχει η τάση, λόγω των οικονομικών κλίμακας που μπορούν να επιτευχθούν, για κατασκευή όλο και μεγαλύτερων πλοίων αυτού του τύπου.

Ετσι με τα σύγχρονα ναυπηγικά επιτεύγματα που πραγματοποιούνται με τη βοήθεια νέων τεχνικών και των κομπιούτερς, μπορούν να μεταφέρονται με κάθε άνεση μερικές χιλιάδες επιβάτες και πάσης φύσεως οχήματα εξυπηρετώντας τη ζήτηση των αυξανόμενων αναγκών της ακτοπλοίας, της διαπόρθμευσης και των ταξιδίων αναψυχής.

Στα πλαίσια του οικονομικού και λειτουργικού σχεδιασμού τα σκάφη αυτά περιλαμβάνουν ευρείς και ανεμπόδιστους χώρους καταστρωμάτων, εσωτερικές ράμπες και ανελκυστήρες για γρήγορη και αποτελεσματική διευθέτηση της στάθμευσης των εισερχόμενων οχημάτων.

Οι χώροι αυτοί καταλαμβάνουν όλο το μήκος και πλάτος του πλοίου, ενώ διαθέτουν μία ή περισσότερες θύρες/καταπέλτες εισόδου-εξόδου επιβατών και οχημάτων συνήθως στην πλώρη και την πρόμνη ή τις πλευρές για την ταχεία αποεπιβίβαση κατά τις προσεγγίσεις στους λιμένες που εξυπηρετούν.

Σκοπός αυτής της σχεδίασης η μείωση του χρόνου παραμονής στους αφετήριους και λιμένες προορισμού με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητάς τους, δηλ. των δρομολογίων για την επίτευξη μεγαλύτερου κέρδους και την καλύτερη εξυπηρέτηση του αυξημένου αριθμού επιβατών σε περιόδους αιχμής (θέρος - εορτές). Παράλληλα επιτυγχάνεται η μείωση ή ο περιορισμός των λιμενικών τε-

λών που καταβάλλονται από τα πλοία αυτά.

Εξ αιτίας των πλεονεκτημάτων που παρουσιάζουν έναντι των συμβατικών πλοίων κατατάσσονται στην κατηγορία των πλοίων πολλαπλής χρησιμότητας και θεωρούνται από τους ακτοπλόους επιχειρηματίες οικονομικώς ευέλικτα. Όσον αφορά τις ανέσεις των επιβατών, αυτές έχουν εξελιχθεί σε υψηλά επίπεδα και είναι πολύμορφες και πολυτελείς. Αυτό είναι συνέπεια του σκληρού ανταγωνισμού και της τάσης για κάλυψη όλο και περισσότερων αναγκών των επιβατών. Εδώ είναι αξιοσημείωτο ότι με αυτά οι πλοιοκτήτριες διέσπυναν τον κύκλο εκμετάλλευσής με την άμεση είσοδό τους και στον τομέα του λιανικού εμπορίου (πώληση διαφόρων ειδών εν πλώ).

Ο συνδυασμός όλων των παραπάνω παραγόντων που αναφέρθηκαν υπήρξε η αφορμή, ιδίως στις χώρες της Ηπειρωτικής Ευρώπης,

να ονομασθούν τα πλοία αυτά *Cruise Ferries*, δηλ. ε/γ-ο/γ αναψυχής μια και οι επιβάτες εκτός της μεταφοράς εκμεταλλεύονται το χρόνο του ταξιδιού, τόσο για εκδρομικούς σκοπούς, όσο και αγορά διαφόρων ειδών. Εξ αιτίας των μεγάλων διαστάσεων και της εκτεταμένης μεταφορικής τους ικανότητας τα σκαφη αυτά επηρεάζουν τη λιμενική υποδομή, ανωδομή και εξοπλισμό, αφού υποχρεώνουν τις λιμενικές αρχές να προσαρμοσθούν ανάλογα προς τις νέες απαιτήσεις με την κατασκευή ειδικών προβλητών και τη δημιουργία εξειδικευμένων σταθμών υποδοχής και εξυπηρέτησης επιβατών και οχημάτων.

Τα πλεονεκτήματα που μνημονεύτηκαν και σχετίζονται με την ταχεία και αποτελεσματική εξυπηρέτηση των οχημάτων, ευρύτατοι χώροι καταστρωμάτων στάθμευσης και καταπελτών, συνυπάρχουν με αντίστοιχα μειονεκτήματα. Εδώ

πρέπει να επισημανθεί ότι τα ε/γ-ο/γ σχεδιάστηκαν και ναυπηγήθηκαν σε απόλυτη συμμόρφωση προς τους όρους που επιβάλλουν οι διεθνείς και εθνικοί κανονισμοί, όπως η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS). Η τελευταία από 1960 έως το 1990 υπέστη επανειλημμένως τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις για να καλύψει ένα μεγάλο φάσμα κινδύνων προς όφελος της ασφάλειας πλοίου και των επιβαινόντων. Επιπλέον πρέπει να προστεθούν οι τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις, είτε από τους νπογνώμονες, είτε εθνικές αρχές που προβλέπονται, καθώς και άλλες διεθνείς συμβάσεις, κώδικες και υποδείξεις για διατήρηση της καλής κατάστασης και της κλάσης τους.

Παρ' όλα αυτά τα ε/γ-ο/γ λόγω: (α) των καταπελτών που μειώνουν τη θωράκισή τους από απόψεως στεγανότητας, (β) των εκτεταμέ-

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



νων και χωρίς στεγανά διαφράγματα χώρων στάθμευσης οχημάτων και (γ) του οριακού και ανελαστικού κέντρου βάρους των πλοίων αυτών που οφείλεται τόσο στον πολύ μεγάλο όγκο εξάλων που διαθέτουν, όσο και στη φόρτωση των οχημάτων στα καταστρώματα στάθμευσης που βρίσκονται πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, κάτω από ανώμαλες συνθήκες όπως μεγάλη θαλασσοταραχή, σύγκρουση, προσάραξη, πυρκαϊά, κλπ. γίνονται ευαίσθητα και τρωτά.

Την κατάσταση αυτή μπορεί να επιβαρύνει η συνδρομή και άλλων παραγόντων απρόβλεπτων, όπως η μηχανική βλάβη συμπεριλαμβανομένων και των αδυναμιών του ανθρώπινου παράγοντα, όπως π.χ. λάθος, αμέλεια, παράλειψη, κόπωση, ελλιπής εκπαίδευση, μειωμένη ή μη νόμιμη σύνθεση, ανεπαρκής συντήρηση, κλπ. Δεν θα πρέπει ακόμη να παραληφθούν και φυσιολογικοί παράγοντες, όπως π.χ η ταχύτητα του πλοίου.

Το κύριο μειονέκτημά τους όμως, όπως έχει διαπιστωθεί, είναι ότι μέσα σε λίγα μόνο λεπτά μετά το ατύχημα οι ελεύθεροι χώροι στάθμευσης των οχημάτων κατακλύζονται από το νερό αναγκάζοντας το σκάφος να κλίνει στην πλευρά και να ανατραπεί, προτού προλάβουν να καθελκυστούν οι σωσίβιες λέμβοι με τους επιβάτες.

Το βασικό αυτό μειονέκτημα ήλθε να αντιμετωπίσει η πρόσφατη αναθεώρηση της σύμβασης SOLAS από τον Ι.Μ.Ο. που πραγματοποιήθηκε μετά από το ατύχημα του "Herald of Free Enterprise" που στάθηκε η αφορμή για την αναθεώρηση αυτή. Στη διεθνή αυτή σύμβαση ορίζεται πλέον "πόσο σταθερό και ανθεκτικό πρέπει να είναι ένα ε/γ-ο/γ που έχει υποστεί ατύχημα στη δύναμη, τη γωνία και την πίεση του ανέμου".

Στόχος της πρόσφατης αυτής πρόβλεψης είναι να εξασφαλισθεί ότι τα νέα σκάφη που ναυπηγούνται θα μπορούν να επιπλέουν για μισή τουλάχιστον ώρα μετά το ατύχημα, ώστε να δίδεται χρόνος για την εγκατάλειψη του πλοίου, ακόμη και όταν όλοι οι επιβάτες στρα-

φούν προς τη μία πλευρά χωρίς το πλοίο να έχει κλίνει υπέρμετρα. Εργαστηριακά ένα σχετικό πείραμα σε μοντέλο με προσομοίωση των συνθηκών δεν είναι δυνατόν να αποδώσει το ρεαλισμό ενός ναυαγίου με την ποικιλία και την πολυπλοκότητα των καταστάσεων που παρουσιάζει.

Ετσι είναι δύσκολο να επιβεβαιωθεί κατά πόσο η πρόσφατη αναθεώρηση της SOLAS ανταποκρίνεται στον επιδιωκόμενο σκοπό κατά τρόπο ουσιαστικό. Από τις πληροφορίες των μέχρι σήμερα ερευνών εκ μέρους των ειδικών επιτροπών στις οποίες ανετέθη η διερεύνηση των αιτιών της βύθισης, τόσο του "Herald", όσο και του "Estonia" φαίνεται ότι και στις δύο περιπτώσεις η καταστροφή προήλθε από βλάβη στους καταπέλτες-θύρες της πλώρης των δύο αυτών σκαφών.

Το γεγονός αυτό είχε σα συνέπεια την εισροή υδάτων στο καταστρώμα στάθμευσης των οχημάτων. Σ' αυτό συνέτειναν η ταχύτητα του σκάφους και η θαλασσοταραχή που τελικά οδήγησαν τα δύο αυτά πλοία στην ανατροπή και τη βύθιση. Οι ομοιότητες των δύο αυτών ναυαγίων βοηθούν, διότι έδωσαν ενδιαφέροντα στοιχεία περί του τι συνέβη όταν δεν υπάρχουν αποδεικτικά στοιχεία.

Εξ άλλου είναι γνωστό ότι το "Herald" βυθίστηκε εντός δύο λεπτών, ενώ το "Estonia" σε λιγότερα από δεκαπέντε. Εάν εδώ υπολογιστεί ότι ένα κυβικό μέτρο νερού ζυγίζει ένα τόννο και ότι κάθε δέκα τετραγωνικά εκατοστά νερού σε 100 τετραγωνικά μέτρα καταστρώματος ζυγίζουν δέκα τόννους και ότι οι δέκα αυτοί τόννοι, που στην πραγματικότητα είναι εκατοντάδες, προστίθενται στο βάρος του φορτίου, γίνεται αντιληπτό τι ισχυρότατες ροπές κλίσεως επιβάλλονται στο πλοίο από την ελεύθερη επιφάνεια του νερού που ανεμπόδιστα εισέρχεται και κατακλύζει το εσωτερικό του.

Η θανάσιμη αυτή εισροή νερού που η ελεύθερη επιφάνειά του κινείται και συγκεντρώνεται πότε στη μία πλευρά και πότε στην άλλη όταν το πλοίο προνευστάζει και

διατοικίζεται έντονα από τους κυματισμούς το οδηγεί στην άμεση βύθιση.

Το πρόβλημα της δολοφονικής αυτής δράσεως της ελεύθερης επιφάνειας του νερού προσπαθούν να επιλύσουν με τον πιο ορθολογικό τρόπο οι ανά τον κόσμο σχεδιαστές ναυπηγοί, εφαρμόζοντας διάφορες επινοήσεις. Στόχος η επιμήκυνση του χρόνου παραμονής του πλοίου στην επιφάνεια της θάλασσας, όταν το νερό εισέρχεται σ' αυτό μετά το ατύχημα. Στο πλαίσιο των προσπαθειών αυτών επινοήθηκαν, ποικίλοι τρόποι αντιμετώπισης του προβλήματος. Μεταξύ αυτών μπορούν να αναφερθούν σαν οι πλέον χαρακτηριστικοί οι ακόλουθοι, όπως εκτίθενται στη σύγχρονη ναυπηγική.

Η εγκατάσταση υδατοστεγών διαφραγμάτων στους χώρους στάθμευσης των οχημάτων, που αποτελούν την Αχιλλείο πτέρνα των ε/γ-ο/γ μαζί με τους καταπέλτες, κατά το εγκάρσιο του σκάφους. Τα αντίστοιχα διαφράγματα κατά το διάμκες του πλοίου σε όσα ε/γ-ο/γ υπάρχουν όχι μόνον δεν βοηθούν, αλλά αντίθετα σε ωρισμένες περιπτώσεις ενισχύουν την ταχύτερη βύθιση όπως όταν υπάρχει εισροή νερού από την πλευρά του πλοίου.

Μία κατασκευή όμως σαν αυτή καταργεί το οικονομικό πλεονέκτημα του πλοίου για τη γρήγορη διευθέτηση και διακίνηση (είσοδο, έξοδο) των οχημάτων από τα πλοία στους λιμένες. Επίσης η βελτιωμένη έκδοση αυτής της εφαρμογής με κινητή εγκάρσια υδατοστεγή διαφράγματα εμφανίζεται αφ' ενός μεν πολύ δαπανηρή και αφ' ετέρου υποκειμένη σε μηχανικές αδυναμίες.

Κατά συνέπεια δύσκολα εφαρμόσιμη. Ενας άλλος τρόπος επίλυσης του προβλήματος είναι η κατασκευή στα δάπεδα του καταστρώματος αποχετευτικών αγωγών που θα οδηγούν τα νερά που εισρέουν από το ατύχημα στις δεξαμενές διπυθμένων που βρίσκονται στους χώρους της τρόπιδας (καρένας) του πλοίου. Η λύση αυτή ελέγχεται εξ' αιτίας της πιθανότητας οι αντλίες εξαγωγής του νε-

ρού να αποδειχθούν ανεπαρκείς στην άντληση των υδάτων στην περίπτωση μεγάλου ρήγματος.

Μία άλλη λύση εφαρμόστηκε το 1990 στο νεότευκτο Σουηδικής πλοιοκτησίας πολυτελές ε/γ-ο/γ "Stena Sealink Fantasia", που εκτελεί δρομολόγια διαπόρθησης στο στενό της Μάγκης. Το σκάφος αυτό μεταφέρει 1.800 επιβάτες και 650 οχήματα, η δε πρόβλεψη συνίσταται στην κατασκευή πλευρικών κοιλωμάτων πάνω και κάτω από την ίσαλο γραμμή του σκάφους που λειτουργούν σαν σωσίβιες δεξαμενές άνωσης, όταν το κατάστρωμα οχημάτων κατακλυστεί από νερό. Η επινοήση αυτή θεωρείται επιτυχής, διότι τα κοιλώματα που προβλέπονται για τη σωτηρία των επιβατών, συνδυάζονται και με άλλες χρήσεις, όπως π.χ. υδατοστεγείς ανθρωποθυρίδες που συνδέουν τα καταστρώματα επιβατών με εκείνα των οχημάτων.

Αλλά και για τα παλαιά ε/γ-ο/γ φαίνεται ότι υπάρχουν λύσεις παρόμοιες, όπως π.χ. εκείνη που προβλέπει την προσαρμογή στα πλευρά των σκαφών δεξαμενών που προσφέρουν παρεμφερή προστασία.

Ο τρόπος αυτός όμως παρουσιάζει ένα οικονομικό μειονέκτημα ότι αυξάνει την κατανάλωση καυσίμων επειδή δημιουργεί υδροδυναμικά προβλήματα στην κίνηση του πλοίου στην θάλασσα. Με άλλα λόγια επιβαρύνει το κόστος λειτουργίας και παράλληλα μειώνει την ευελιξία του πλοίου στους περιορισμένους χώρους των λιμενολεκάνων.

Εξ' άλλου η τοποθέτηση αεροσάκκων στα αυτοκίνητα για την προστασία των επιβατών σε περιπτώσεις ατυχημάτων, ενέπνευσε τους σχεδιαστές ναυπηγούς να εφοδιάσουν και τα ε/γ-ο/γ με αντίστοιχο εξοπλισμό. Ο τελευταίος ήταν το πλοίο αρχίσει να βυθίζεται φουσκώνει και το συγκρατεί επιβραδύνοντας τη βύθιση. Ο τρόπος όμως αυτός φαίνεται ότι παρουσιάζει εγγενείς αδυναμίες ως προς την επιτυχημένη εφαρμογή του με βασικές αντιρρήσεις τις μη-

χανικές βλάβες, τις δυσκολίες συντήρησης και τα ανθρώπινα λάθη.

Ανεξάρτητα από τις μνημονευθείσες προσπάθειες επίλυσης του ζωτικού προβλήματος της ασφάλειας των ε/γ-ο/γ ναυτιλιακές επιχειρήσεις της Σουηδίας και της Φινλανδίας έσπευσαν κάτω από τους ορατούς υπαρξιακούς κινδύνους για τις εταιρίες αυτές παραβλέποντας λειτουργικές και οικονομικές επιπτώσεις να ανακοινώσουν το κλείσιμο των θυρών/καταπελών της πλώρης στα πλοία τους που ταξιδεύουν στη Βαλτική. Ασφαλώς οι παλαιότεροι θα θυμούνται ότι η τραγωδία του "Ηράκλειον" οδήγησε την πλοιοκτήτρια εταιρία μετά από λίγο χρόνο στην οικονομική κατάρρευση, ενώ πιο πρόσφατα για να μη συμβεί το ίδιο γνωστή Βορειοευρωπαϊκή ναυτιλιακή επιχείρηση, με παρόμοιο ατύχημα, έσπευσε να αλλάξει την ονομασία της εταιρίας.

Μετά από όσα αναφέρθηκαν προκύπτει αβίαστα ότι υπάρχουν ευρύτατα περιθώρια για τεχνικές εφαρμογές που μπορούν να οδηγήσουν στην βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας των ε/γ-ο/γ πλοίων των οποίων η αξιοπιστία έχει τρωθεί καιρία.

Προς την κατεύθυνση αυτή τείνει να συμβάλλει η ελληνική νομοθεσία, η οποία στην περίπτωση των εσωτερικών πλοίων (ακτοπλοία) επιβάλλει απαγορεύσεις και περιορισμούς στον απόπλου των ε/γ πλοίων (ΠΔ 852/1976 ΦΕΚ 312Α), ιδίως τους χειμερινούς μήνες, με βάση τις επικρατούσες ή αναμενόμενες καιρικές συνθήκες. Ασφαλώς η πρόβλεψη αυτή, μπορεί να μειώσει τους κινδύνους ενός ναυτικού ατυχήματος, αλλά δεν καλύπτει το σύνολο του προβλήματος, αφού αφήνει εκτός ρύθμισης τους διεθνείς πλόες και όχι μόνον.

Γεννάται όμως βασανιστικά το κρίσιμο ερώτημα: "Η ναυτική ασφάλεια, τον 20 αιώνα, είναι αποκλειστικά κρατική υπόθεση;"

Ασφαλώς όχι! Κατά τη γνώμη μας αποτελεί συλλογική ευθύνη όλων των παραγόντων της ναυτιλίας (κράτους - ναυτικών - εφοπλιστών

- ναυπηγείων - νιογνυμένων - ασφαλιστών). Με γνώμονα την διαπίστωση αυτή, που δεν είναι καινοφανής, αλλά επισημαίνεται ιδιαίτερα, πρέπει να κινηθούν οι μηχανισμοί με την απαιτούμενη ταχύτητα σε εθνικό και διεθνές επίπεδο για την προστασία του πολυτιμότερου αγαθού της ανθρωπίνης ζωής στη θάλασσα που σημαίνει "προσπάθεια για συνεχή πορεία βελτίωσης", αφού η θάλασσα σαν στοιχείο της φύσεως είναι απρόβλεπτη και δεν γνωρίζεις τι σου επιφυλάσσει.

ΤΑΚΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

Βιβλιογραφία

- Economics of Shipping practice and Management Alan E. Branch - Second Edition - Chapman & Hall.
- Elements of Shipping Alan E. Brach - Chapman - Hall.
- Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Εκδοση YEN 1988.
- Elements of Port Operation and Management Alan E. Branch - Chapman and Hall.
- Δημήτριος Ν. Μυλωνόπουλος: "Η απαγόρευση του απόπλου του πλοίου", Αθήνα 1991.
- The Economist "Roll on, roll over" October 8th 1994.
- Ναυτεμπορική του Σεπτεμβρίου 1994 "Ερευνες για τα αίτια του πολύνεκρου ναυαγίου".
- Ναυτεμπορική 6 Οκτωβρίου 1994: "Ελληνική πρόταση για ασφαλείς πλόες".
- Ναυτεμπορική 6 Οκτωβρίου 1994: "Κλείνουν τις μπροστινές εισόδους στα οχηματαγωγά της Βαλτικής".
- Καθημερινή 29 Σεπτεμβρίου 1994: "Ναυτική Τραγωδία στη Βαλτική 29 Σεπτεμβρίου 1994".
- Περιοδικό Εφοπλιστής τεύχος 18 Αυγούστου 1994: "Το καλύτερο πλοίο".
- Industrial Review May 1994: "Ferrier" page 50.
- Maritime Monitor 11 October 1994: "British Shipping respond to the loss of "Estonia".
- «Ναυπηγεία Κολινιάτη» Ι. Κολινιάτη, Ναυάρχου (Μ) Π.Ν. - Ευγενίδειο Ίδρυμα.
- Transport strategy and policy Stephen & Shaw, Blackwell Business 1993.

Η εκδίκαση ασφαλιστικών υποθέσεων ενώπιον των ελληνικών δικαστηρίων

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον αναμένεται από την ελληνική και την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή κοινότητα αλλά και από τη διεθνή ασφαλιστική αγορά η απόφαση του Πολυμελούς Πρωτοδικείου Αθηνών αναφορικά με την αρμοδιότητα των ελληνικών δικαστηρίων να εκδικάζουν - βάσει της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών - υποθέσεις ασφαλιστικών διαφορών που υφίστανται μεταξύ υπηκόων των χωρών - μελών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, αρμοδιότητα την οποία αμφισβητούν και αρνούνται επιμόνως οι Βρετανοί ασφαλιστές.

Οι οποίοι διαβλέπουν ότι εάν οι υποθέσεις αυτές ξεφύγουν από την αρμοδιότητα των Βρετανικών δικαστηρίων δεν θα απολέσουν πρώτον την δυνατότητα που έχουν ακόμη να κόβουν την πίττα όπως θέλουν αυτοί με την αμέριστη πάντοτε συνδρομή και των Βρετανών δικαστών, οι οποίοι, βεβαίως, σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να βγάλουν άδικες αποφάσεις, είναι όμως σε θέση με διάφορα τερτίπια, στα οποία είναι μανούλες, να τρενάρουν τις σχετικές υποθέσεις σε τέτοιο σημείο ώστε τα θύματα των ασφαλιστών να εξαναγκάζονται να δέχονται τα ψιχία που είναι διαθετιμένοι να τους δώσουν κάθε φορά. Αλλά και δεύτερον, θα ανοίξει και ο δρόμος για την ασφαλιστική χειραφέτηση της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Το θέμα της αρμοδιότητας των ελληνικών δικαστηρίων ανέκυψε, όπως είναι ήδη γνωστό στους αναγνώστες των "Ναυτικών Χρονικών", μετά την άσκηση σχετικής αγωγής από την πλοιοκτήτρια εταιρία του πλοίου "Μνημοσύνη" και της διαχειρίστριας εταιρίας "Προμηθεύς" εναντίον είκοσι Βρετανών ασφαλιστών (C.W. Rome, S.P. Bishop, B.G. Adams, J.R. Charman, G.L. Luben, P.H. Jenks, E. Pieri, G. Davies, K.W. Hopwood, I.C. Agnew, M.J. Marchant, M.E. Denby, D.R. Wills, D.S. Keanie, R. Atkins, V.E. Emms, A.P. Bartleet, A.C. Ballantine, B.M. Roddick, P.P.A. Wright) για την καταβολή ασφαλισματος ύψους 3.000.000 δολλαρίων, την οποία έχουν αρνηθεί οι εν λόγω Βρετανοί ασφαλιστές, οι οποίοι ταυτοχρόνως αμφισβήτησαν την δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων να εκδικάζουν παρόμοιες υποθέσεις.

Η αγωγή αυτή είχε κατατεθεί στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών στις 30 Νοεμβρίου 1992 και η δίκη είχε προσδιοριστεί για τις 17 Μαρτίου 1993, η εκδίκαση όμως της υποθέσεως είχε αναβληθεί τότε μετά από αίτηση των Βρετανών ασφαλιστών για τις 6 Οκτωβρίου 1993, αίτηση η οποία είχε προκαλέσει αμέσως την ζωηρότατη αντίδραση γνωστότατου διεθνώς και ιδιαίτερος έγκυρου ασφαλιστικού οργανισμού που με επιστολή με ημερομηνία 19 Μαρτίου 1993 προς γνωστούς Βρετανούς μεσίτες επισήμαινε χαρακτηριστικώς μεταξύ άλλων ότι "είναι πολύ απογοητευτικό να παρατηρούμε ότι οι ναυτασφαλιστές προσφεύγουν ξανά σε μεθόδους "υπόγειες" μάλλον παρά να υπερασπίσουν τις θέσεις τους σε ανοικτή διαμάχη. Είναι επίσης πολύ επώδυνο να βλέπουμε ναυτασφαλιστές που δεν έχουν το κουράγιο να παρουσιάσουν τα επιχειρήματά τους στο Δικαστήριο αλλά καταφεύγουν σε τακτικές καθυστέρησης. Η συμπεριφορά των ναυτασφαλιστών σίγουρα δεν δίνει την εντύπωση ότι και αυτοί οι ίδιοι πιστεύουν στα δικά τους επιχειρήματα για την αποφυγή της απαιτήσεως.

Είμαστε της γνώμης ότι αυτή η υπόθεση που αναμφίβολα πρόκειται να προσελκύσει την ευρύτερη προσοχή του κοινού έχει την δύναμη να βλάψει την φήμη πολύ περισσότερων από μία ομάδα ναυτασφαλιστών που θέλουν να αποφύγουν με κάθε τρόπο να πληρώσουν μία σωστή απαίτηση".

Τελικώς, έπειτα από αλλεπάλληλες αναβολές που είχαν προκληθεί λόγω των επανειλημμένων απεργιών των δικηγόρων, η υπόθεση συζητήθηκε στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Αθηνών στις 23 Νοεμβρίου, οπότε από την πλευρά της πλοιοκτήτριας και της διαχειρίστριας εταιρίας κατετέθη η κατωτέρω προσθήκη (σε προτάσεις που είχαν κατατεθεί προγενέστερα) και αντίκρουση των απόψεων των Βρετανών ασφαλιστών, την οποία δημοσιεύουμε αμέσως εν συνεχεία λόγω του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που παρουσιάζει.

Πρέπει να διευκρινισθεί ότι παρομοία αγωγή είχε κατατεθεί και στο Πολυμελές Πρωτοδικείο Πειραιώς από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες των πλοίων "Ιριγένεια" και "Αλεξάνδρα", η οποία είχε όμως απορριφθεί για τυπικούς λόγους (είχε απορριφθεί

ως απαράδεκτη λόγω αοριστίας επειδή δεν προσδιορίζονται "τα συμβληθέντα στην ένδικη σύμβαση ασφαλίσεως μέρη και κυρίως ποίος υπήρξε ο αντισυμβαλλόμενος των ασφαλιστών κατά την έννοια του νόμου") και οι συγκεκριμένες εταιρίες δεν προχώρησαν στη συζήτηση της εφέσεως που είχαν υποβάλει - ουσιαστικώς, όπως σημειώναμε και στο προηγούμενο τεύχος, παραιτήθηκαν επειδή υπέκυψαν στις ποικίλες και πολύτροπες μεθοδεύσεις των Αγγλων ασφαλιστών που συνεπικουρούνται από πολιτικούς, δικαστικούς και άλλους παράγοντες της βρεταννικής δημόσιας ζωής, που είτε μετάρχουν με διάφορες μορφές στα Συνδικάτα των Lloyd's, είτε θεωρούν ότι έτσι προασπίζονται τα γενικότερα βρεταννικά συμφέροντα. Με την ευκαιρία προσθέτουμε ότι είναι γενική σχεδόν η αντίληψη που επικρατεί στους κόλπους της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας περί αοράτου μεν αλλά ουσιαστικής συμμετοχής Βρεταννών δικαστών σε προαναφερθέντα Συνδικάτα κλπ., κλπ.

Η προσθήκη και η αντίκρουση στην οποία αναφερθήκαμε ανωτέρω έχει ως εξής:

ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΑΝΤΙΚΡΟΥΣΗ

Δύο είναι οι παράγοντες που προκάλεσαν την παρούσα αντιδικία:

(α) Η κρίση στην ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου και ειδικότερα στους ασφαλιστές του οργανισμού των Lloyd's στο Λονδίνο, πολλοί από τους οποίους έχουν πτωχεύσει ή αποτελούν αντικείμενο ποινικών διώξεων κατά τα κοινώς γνωστά από τα καθημερινά δημοσιεύματα του τύπου.

Σημειώνουμε εδώ ότι, όπως συνομολογείται και από τους αντιδίκους, οι ασφαλιστές των Lloyd's ενεργούν ατομικώς και όχι μέσω εταιρικού ή άλλου φορέα, όπως συμβαίνει σε όλες τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλιση στα Lloyd's γενικά (βλ. Κ. Ρόκα ιδιωτ. Ασφαλ. Δίκαιο «1974» σελ. 13, Μακρυμύχαλου. Η νομική θέση των Lloyd's «1939» σελ. 25 επ.).

Ειδικότερα ο ασφαλιστικός όμιλος (syndicate) των εναγομένων είναι υπό εκκαθάριση και δεν συνάπτει πλέον ασφαλίσεις.

και

(β) Η εισαγωγή, από τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1968 για τη Δικαιοδοσία και Εκτέλεση Αποφάσεων ("ΔΣ Βρυξ"), στο άρθρο της 8 (2), της δωσιδικίας της κατοικίας του ασφαλισμένου στις δίκες από ασφαλιστικές συμβάσεις.

Την τελευταία αυτή αλλαγή δωσιδικίας (και κατά συνέπεια διεθνούς δικαιοδοσίας), που προφανή σκοπό έχει την προστασία του ασφαλισμένου και συνεπάγεται αλλαγή στο όλο σκηνικό αντιδικιών, με αυτούς, οι Ασφαλιστές του Λονδίνου δεν μπορούν προφανώς να "χωνεύσουν" και έφθασαν μάλιστα στην παρούσα υπόθεση να δηλώσουν ότι οι ασφαλισμένοι (δηλαδή εμείς οι ενάγουσες):

«ενεργήσαμε "ανέντιμα" (dishonorably) στην παρούσα υπόθεση με το να φέρομε την απαίτησή μας στα Ελληνικά Δικαστήρια».

Κατά ποια λογική, η ενάσκηση δικαιώματος ενός διαδίκου να προσφύγει στα αρμόδια δικαστήρια που καθορίζονται από διεθνή σύμβαση, που ισχύει για όλα τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συνιστά "ανέντιμη" συμπεριφορά, μόνο κατάλοιπα (αποικιοκρατικής;) νοστορπίας άλλων εποχών στο μυαλό των ασφαλιστών του Λονδίνου θα μπορούσαν να τη δικαιολογήσουν.

Ειδικότερα για τους κατ' ιδίαν ισχυρισμούς των αντιδίκων παρατηρούμε τα ακόλουθα

Ι. Διεθνής δικαιοδοσία των Ελληνικών Δικαστηρίων

Η όλη μακροσκελής επιχειρηματολογία των αντιδίκων στο σημείο αυτό βασίζεται σε ένα επιχείρημα και μόνο: ότι προκειμένου περί εταιριών που υπάγονται στο Ν. 791/1978, όπως οι ενάγουσες, για τους σκοπούς του άρθρου 8 της ΔΣΒρυξ, δεν λαμβάνεται υπόψη η πραγματική τους έδρα αλλά η καταστατική. Οι αντιδικοί αμφισβητούν (ώστε να συνάγεται σιωπηρή τους ομολογία κατά το άρθρ. 261 ΚΠολΔ) ότι η πραγματική μας έδρα βρίσκεται στην Ελλάδα.

Πλήν όμως πάγια γίνεται δεκτό από τη Νομολογία των Δικαστηρίων μας, με βάση την υπ' αριθμ. 461/1978 απόφαση ΟλομΑΠ, ότι και οι εταιρίες του Ν. 791/1978 έχουν την πραγματική τους έδρα και άρα και τη γενική τους δωσιδικία στην Ελλάδα.

Χαρακτηριστικά νομολογήθηκε (ΜΠρ.Πειρ. 1086/1984 Επιθ. Ναυτιλιακού Δικαίου τ. 13 (1985) σελ. 471) ότι:

«Ο νόμος αυτός «Ν. 791/1978» υπήγαγε μόνο τη σύσταση και τη δικαιοπρακτική και δικαιοκτητική ικανότητα των εταιριών που προβλέπονται σε αυτόν στο δίκαιο της καταστατικής τους έδρας και δεν έθιξε καθόλου άλλες διατάξεις του ελληνικού δικαίου, όπως για παράδειγμα τη δωσιδικία τους στον τόπο της πραγματικής τους έδρας, με αποτέλεσμα τα ελληνικά δικαστήρια να έχουν τοπική αρμοδιότητα αν η πραγματική έδρα (δηλ. ο τόπος όπου πραγματικά ασκείται η διοίκηση και λαμβάνονται οι βασικές αποφάσεις για τη λειτουργία της εταιρίας) βρίσκεται στην περιφέρεια τους».

Στην παραπάνω απόφαση υπάρχει εξαντλητική παράθεση πλούσιας σύμφωνης νομολογίας μέχρι το 1984 η οποία και στη συνέχεια παγιώνεται όπως συνομολογούν οι αντιδικοί, οι οποίοι μάλιστα παραδέχονται ότι η ερμηνεία που υποστηρίζουν συνιστά "διαφοροποίηση" στη μεταχείριση των ναυτιλιακών από τις άλλες εταιρίες, από άποψη ΙΔΔ, η οποία:

«δείχνει την αδυναμία μας να επιλύουμε τα πρακτικά προβλήματα με λογική και συνέπεια έτσι ώστε η συστηματική αντιμετώπισή τους να μην εμ-

φρανίζει αντιφάσεις που να καθιστούν το όλο σύστημα δικαίου επιεικώς αξιοθρήνητο".

Μετά από τα παραπάνω *argumentum ad absurdum* κατά της ερμηνείας που υποστηρίζουν αυτοί οι ίδιοι οι αντιδικοί, ΤΙ ΧΡΕΙΑΝ ΕΤΙ ΕΧΟΜΕΝ ΜΑΡΤΥΡΩΝ; Ο Ν. 791/1978 δεν εισάγει για τις εταιρίες που υπάγονται σε αυτόν νέο ορισμό της έδρας των νομικών προσώπων, αλλά αντιθέτως εισάγει διάκριση μεταξύ "πραγματικής" και "καταστατικής" έδρας και δέχεται ως συνδυαστικό στοιχείο, για την ικανότητα δικαίου και τη σύσταση και μόνο των σχετικών εταιριών, την καταστατική έδρα. Τούτο αναφέρεται ρητά και στην εισηγητική έκθεση του Ν. 791/1978 όπου αναφέρεται ότι:

«η υπό της διατάξεως «...» καθιερούμενη αρχή δεν θίγει τη δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων κατά τις διατάξεις άλλων νόμων και του Κ-ΠολΔ" (βλ. Σικρναίου, Πανδ. Νόμων ΝΓ' σελ. 333)".

Για τους λόγους αυτούς η ένσταση των αντιδίκων για δήθεν έλλειψη διεθνούς δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου σας είναι απορριπτέα ως νομικά αβάσιμη.

II. Εγγυοδοσία για δικαστική δαπάνη

Το σχετικό αίτημα των αντιδίκων είναι ενδεικτικό της προσπάθειάς τους να αποφύγουν με κάθε τρόπο την εκδίκαση της υπόθεσης από τα Ελληνικά Δικαστήρια.

Κατά πρώτο η διάταξη του άρθρ. 169 ΚΠολΔ είναι πλέον ανεφάρμοστη διότι όπως προσφυέστατα παρατηρείται (Βαθρακοκοίλη, ΚΠολΔ. τ. Α (1994) σελ. 975-6):

«η επιβολή εγγυοδοσίας (...) αποτελεί ανεπίτρεπτο και άσκοπο περιορισμό του συνταγματικά προστατευόμενου δικαιώματος παροχής έννομης προστασίας (...) γι αυτό δεν πρέπει να εφαρμόζεται η διάταξη ως αντισυνταγματική».

Ανεξάρτητα από την αντισυνταγματικότητα αυτή, το αίτημα των εναγόντων είναι απορριπτέο ως αόριστο διότι δεν αναφέρονται ποιές είναι οι δήθεν υποχρεώσεις και σημαντικά ποσά που χρωστάμε και καμμία απόδειξη δεν προσκομίζεται στο σημείο αυτό.

Αλλά και ουσιαστικά αβάσιμο είναι το σχετικό αίτημα.

Ειδικότερα η πρώτη από εμάς, είναι εγκατεστημένη στην Ελλάδα, κατά τον ΑΝ 89/1967 κλπ. επί 20ετία και πλέον (από το 1973) και διατηρεί κανονικά γραφεία στην Κηφισιά.

Η δεύτερη από εμάς δεν χρωστάει τίποτε προς τρίτους, αντίθετα ως υπομνησθεί ότι, όπως προαναφέρθηκε, οι αντιδικοί λόγω προφανώς των οικονομικών δυσκολιών των Lloyd's δεν συνάπτουν πλέον ασφαλίσεις και ο ασφαλιστικός τους όμιλος (*syndicate*) τελεί υπό εκκαθάριση. Αυτοί λοιπόν και όχι εμείς θα έπρεπε να δώσουν εγγυοδοσία για τα

δικαστικά έξοδα, δεν προτιθέμεθα όμως να καταφύγουμε σε τέτοιου είδους στρατηγήματα.

Τέλος, στην αδόκητη περίπτωση που θα ευδοκμήσει η επιχειρηματολογία των αντιδίκων για δήθεν ακυρότητα των επίδικων ασφαλιστηρίων, τότε θα έχουμε αξίωση αδικαιολόγητου πλουτισμού για επιστροφή των ασφαλιστρών που καταβλήθηκαν στους εναγόμενους και τα οποία ανέρχονται στο ποσό των δολλαρίων 30.000."

Θα μπορούν λοιπόν να καλύψουν οι εναγόμενοι τυχόν επιδικασθείσα δικαστική τους δαπάνη, με συμψηφισμό στα παραπάνω ασφάλιστρα που θα πρέπει στην περίπτωση αυτή να μας επιστρέψουν επειδή θα έχουν καταβληθεί αχρεώστητα.

Για τους λόγους αυτούς το αίτημα για εγγυοδοσία είναι απορριπτέο ως αόριστο αλλά και ουσιαστικά και νομικά αβάσιμο.

III. Κύρος του ασφαλιστηρίου

A. Η ΥΠΑΡΞΗ ΚΑΝΟΝΑ ΓΙΑ ΑΚΥΡΟΤΗΤΑ

Οι εναγόμενοι δεν αρνούνται τη σύναψη των υπό κρίση ασφαλιστικών συμβάσεων ούτε την από μέρους τους είσπραξη των σχετικών ασφαλιστρών, πλὴν όμως ισχυρίζονται ότι τα σχετικά ασφαλιστήρια είναι δήθεν άκυρα για τυπικούς λόγους κατά το εφαρμοστέο Αγγλικό Δίκαιο (είναι άπορίας άξιο γιατί οι εναγόμενοι κατανάλωσαν 8 ολόκληρες σελίδες των προτάσεών τους για το ανεπίδεκτο αμφισβήτησης ζήτημα ότι η ασφάλιση στα Lloyd's διέπεται από το Αγγλικό δίκαιο).

Τον ισχυρισμό τους αυτό οι εναγόμενοι βασίζουν στη διάταξη του άρθρ. 4 του Αγγλικού Νόμου για τη Θαλάσσια Ασφάλιση ("ΝΘΑ"), η οποία θεσπίζει τον γνωστό ανά τον κόσμο κανόνα ότι απαραίτητο στοιχείο του κύρους μιας ασφαλιστικής σύμβασης είναι η ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος (πρ. βλ. Εμπ.Ν. 196).

Τη διάταξη αυτή αφού την παραθέσουν, την ερμηνεύουν οι αντιδικοί κατά τρόπο τυπολατρικό και της αποδίδουν την εύνοια ότι, όχι μόνο η ασφαλιστική σύμβαση από την οποία ελλείπει το ασφαλιστικό συμφέρον είναι άκυρη κατά το Αγγλικό ΝΘΑ, αλλά ακόμη και όταν υπάρχει τέτοιο συμφέρον η ασφάλιση είναι άκυρη όταν χρησιμοποιηθούν ορισμένες τυπικές φράσεις της πρακτικής, ως το P.P.I που αναφέρεται στην παρούσα περίπτωση. Για να υποστηρίζουν τη ερμηνεία αυτή οι εναγόμενοι επικαλούνται ορισμένες αποφάσεις κατωτέρων Αγγλικών δικαστηρίων των αρχών του αιώνα μας, καμμία όμως από τις οποίες δεν αφορούσε ευθέως αγωγή ασφαλισμένου κατά ασφαλιστών.

Εδώ είναι ενδιαφέρον να επισημωθεί η προσοχή του Δικαστηρίου σας στο γεγονός ότι οι εναγόμενοι σε άλλο μέρος των προτάσεων τους παραδέχονται ότι:

«τα ασφαλιστήρια PIP (...) είναι εν τούτοις συνήθη στην πράξη, οι δε ασφαλιστές σχεδόν πάντοτε δεν επικαλούνται την ακυρότητα ούτε μνημονεύουν τον χαρακτήρα τους, σε περίπτωση δε αντιδικίας στα δικαστήρια συμφωνούν να απαλείψουν την αναφορά στον χαρακτήρα τους ασφαλιστηρίου ως PPI».

Αμέσως μετά, αφού κάνουν μίαν πομπώδη αναφορά στα "χρέη τιμής" και στο χαρακτήρα της ασφαλιστικής σύμβασης, ως "υπέρτατης" καλής πίστης, αποβάλλουν την λεοντήν και αναφέρουν ωμά ότι εγείρουν το θέμα του τυπικού κύρους του ασφαλιστηρίου μόνον και μόνο επειδή ετολήσαμε να προσφύγομε στα Ελληνικά δικαστήρια.

Στη συνέχεια οι εναγόμενοι υποτιμώντας την νοημοσύνη του Δικαστηρίου σας ισχυρίζονται ότι δεν υπάρχει στο Ελληνικό δίκαιο διαδικασία επιδείξης εγγράφων, ως εάν τα άρθρα 450, 452 ΚΠολΔ να μην υπήρχαν στον ΚΠολΔ. Προς το τέλος όμως των προτάσεών τους οι ενάγοντες αναφέρονται σε 3 έγγραφα της δίκης δικαστικής μεσεγγυήσεως του πλοίου στη Νοτ. Αφρική με αποτέλεσμα να διευωτάται κανείς πως έλαβαν γνώση των εγγράφων αυτών οι αντιδικοί ενώ δεν υπήρχε εκκρεμοδικία στα Αγγλικά δικαστήρια.

Αλλά όλα τα παραπάνω είναι "προφάσεις εν αμαρτίαις" και γίνονται στα πλαίσια ωμού εκβιασμού μας, να παραιτηθούμε δηλαδή του δικαιώματός μας να καταφύγομε στα Ελληνικά δικαστήρια (βάσει της ΔΣΒρυξ όπως προαναφέρθηκε) και να φέρομε την υπόθεση στα Αγγλικά δικαστήρια. Οτι αυτό είναι το κίνητρο και ο σκοπός τους, το κατέστησαν σαφές με πρόσφατη από 17 Νοεμβρίου 1994 επιστολή του πρώτου από αυτούς και "ηγούμενου ασφαλιστού" (lending underwriter), C.W. Rome, ο οποίος απευθυνόμενος στους ασφαλειομεσίτες με κυνικότητα αναφέρει ότι εάν οι ενάγοντες παραιτηθούμε από την πρώτη δίκη στα Ελληνικά δικαστήρια και φέρομε την υπόθεση στα Αγγλικά:

«οι Ασφαλιστές θα υπερασπισθούν την απαίτηση, μεταξύ άλλων στην βάση της μη γνωστοποίησης και της έλλειψης ασφαλιστικού συμφέροντος, θεωρώντας πως το Ασφαλιστήριο δεν είναι άκυρο κατά πρώτο λόγο. Ειδικότερα οι Ασφαλιστές δεν θα προτείνουν τη βάση του PPI κλπ. Επιπλέον, θα κάνουν ότι είναι λογικά αναγκαίο για να βοηθήσουν στην παραγωγή ενός Ασφαλιστηρίου που να μην περιέχει PPI ή ανάλογο όρο».

Σημειωτέον ότι την παραπάνω ημερομηνία, 17 Νοεμβρίου 1994, είναι η πρώτη φορά που οι αντιδικοί εγείρουν θέμα κύρους των υπό κρίση ασφαλιστηρίων λόγω της ρήτρας PPI. Σε όλες τις μέχρι τώρα ανταλλαγές αλληλογραφίας, ακόμη και στις επιστολές των Αγγλων δικηγόρων των εναγομένων, κ.κ. Elborn Mitchell, δεν είχε ποτέ μέχρι σήμερα αμφισβητηθεί το κύρος της ασφάλισης αυτής. Ακόμη,

τρεις μέρες ενωρίτερα, στις 14/11/1994 οι δικηγόροι μας στο Λονδίνο (Holman Fenwick & Willan) δεν μπορούσαν παρά να δεχθούν ότι οι ασφαλιστές:

«ήταν προετοιμασμένοι να υπονομεύσουν την πρακτική των Lloyd's να εκδίδουν συμβόλαια PPI».

Βεβαίως αρνούμεθα να δεχθούμε ότι μπορεί να υπάρχει πολιτισμένο δίκαιο στον κόσμο, που να αναγορεύει ορισμένες λέξεις (ως τα αρχικά PPI) σε είδος φετίχ, το οποίο καθιστά μία συμφωνία άκυρη, ανεξάρτητα από το ουσιαστικό της περιεχόμενο.

B. ΑΝΕΦΑΡΜΟΣΤΟ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΑ ΚΑΙ ΑΝ ΥΠΑΡΧΕΙ

Ανεξάρτητα όμως από τη θέση του Αγγλικού Δικαίου στο σημείο αυτό, πράγμα το οποίο και επιφυλασσόμεθα να αποδείξουμε με κάθε πρόσφορο μέσο, εφόσον το κρίνει σκόπιμο το Δικαστήριό σας, παρέλκει νομίζομε η παραπέρα εξέταση του ζητήματος διότι η επίκληση ενός τέτοιου κανόνα δικαίου (και αν υπάρχει) ως υποστηρίζουν οι αντιδικοί είναι αποκρουστέα και ανεφάρμοστη από το Δικαστήριο σας, για τους ακόλουθους λόγους:

(α) Έχει δημιουργηθεί στον κύκλο των συναλλασσομένων στις ναυτασφαλίσεις (ασφαλιστών και πλοιοκτητών) από τις αρχές του αιώνα μας τουλάχιστον έθιμο κατά το οποίο τα ασφαλιστήρια με την ρήτρα P.P.I (και τις παρόμοιες) είναι έγκυρα και ισχυρά.

Απόδειξη της πεποίθησης των συναλλασσομένων, για τον αναγκαστικό χαρακτήρα του εφαρμοζομένου κανόνα δικαίου (opinio necessitas), είναι και το γεγονός που συνομολογούν άλλωστε και αντιδικοί ότι ουδέποτε σε ευθεία αντιδικία ασφαλιστών και ασφαλισμένων έχει μέχρι σήμερα εγερθεί ζήτημα ακυρότητας των ασφαλιστηρίων PPI και μάλιστα αποκόπτεται η σχετική ρήτρα είτε επανεκδίδεται αναδιατυπωμένο το ασφαλιστήριο.

Η μακρά και ομοιόμορφος άσκηση συμπεριφοράς από όλους τους συναλλασσομένους στον τομέα των ναυτικών ασφαλίσεων (και κυρίως από τους ασφαλιστές των Lloyd's) γίνεται σταθερά και ομοιόμορφα επί πολλές δεκαετίες και με την πλήρη πεποίθηση ότι η συμπεριφορά αυτή συνιστά συμμόρφωση με υφιστάμενο κανόνα δικαίου, σύμφωνα με τον οποίο τα ασφαλιστήρια με ρήτρα PPI κλπ., είναι απολύτως έγκυρα και δεσμευτικά και δεν αποτελούν απλά και μόνο "συμφωνίες κυρίων" όπως αβάσιμα υποστηρίζουν οι αντιδικοί.

(β) Η πρόταση της δήθεν ακυρότητας (ακυρότητας την οποία όπως προαναφέρθηκε ρητά αποκρούομε) της ρήτρας PPI στην παρούσα δίκη γίνεται από τους αντιδίκους, όπως εξηγήθηκε προηγουμένως καθαρά και μόνο για λόγους εκβιασμού μας και μόνο.

Να καταναγκασθούμε να παραιτηθούμε από το νόμιμο δικαίωμά μας (βάσει του άρθρ. 8(2) ΔΣΒρυξ) να εγείρομε την υπό κρίση αγωγή μας στα δι-

καστήρια της έδρας μας και να καταφύγουμε σε εκείνα των αντιδίκων. Παγίως όμως γίνεται δεκτό ότι η άσκηση δικαιώματος (έστω και δικονομικού ως η ένσταση ακυρότητας) για λόγους αντεκδίκησης, είναι καταχρηστική και κατά συνέπεια ανεπίτρεπτη και αποκρουστέα.

(γ) Ανεξάρτητα από τα παραπάνω η όλη συμπεριφορά των εναγομένων και ειδικότερα η ανανέωση της υπό κρίση θαλάσσιας ασφάλισης οκτώ (8) συνολικά φορές (οπώς αναλυτικά αναφέρεται στην αγωγή μας) και η ανεπιφυλακτική είσπραξη των σχετικών ασφαλιστρών από τους αντιδίκους, μας εδημιούργησε εύλογα την πεποίθηση ότι οι επίδικες ασφαλίσεις ήταν καθόλα έγκυρες και δεσμευτικές για τους αντιδίκους. Κατά συνέπεια αποδυναμώθηκε κάθε δικαίωμα (ουσιαστικού ή δικονομικού δικαίου) των αντιδίκων να αμφισβητήσουν το κύρος των επίδικων συμβάσεων θαλάσσιας ασφάλισης.

(δ) Τέλος και υπό όλες τις παραπάνω εκδοχές, η από μέρους των Ελληνικών δικαστηρίων εφαρμογή κανόνα αλλοδαπού δικαίου (την ύπαρξη του οποίου ρητά αποκρούσαμε για το Αγγλικό δίκαιο) και η αποδοχή εννόμων συνεπειών στη χώρα μας που να καταλήγουν στην ακυρότητα ασφαλιστικής σύμβασης, αν και υπήρχε ασφαλιστικό συμφέρον, μόνο και μόνο επειδή χρησιμοποιήθηκε ο όρος PPI, είναι αντίθετη με την κατά το άρθρο 33ΑΚ έννοια της διεθνούς δημόσιας τάξης.

Οπώς έχει επανειλημμένα νομολογηθεί (βλ. πρόσφατο Ολομ.ΑΠ 6/1990) ο αποζημιωτικός χαρακτήρας της ασφαλιστικής σύμβασης αποτελεί βασικό στοιχείο της (διεθνούς) δημόσιας τάξης της χώρας μας. Κατά συνέπεια κάθε εφαρμογή κανόνα αλλοδαπού δικαίου στη χώρα μας, που έχει σαν συνέπεια την παραδοχή ως έννομης συνέπειας της ακυρότητας μιας ασφαλιστικής σύμβασης και όταν ακόμα υπάρχει ασφαλιστικό συμφέρον (και άρα η σχετική σύμβαση έχει αποζημιωτικό χαρακτήρα) αντίκειται σε βασικό κανόνα της Ελληνικής πολιτειακής τάξης και η εφαρμογή της προσκρούει στη διάταξη του άρθρου 33 ΑΚ.

IV. Υπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος

Αναφέρθηκε ήδη ότι στις υπό κρίση ασφαλιστικές συμβάσεις, βάση του αγωγικού μας ισχυρισμού, είναι η ύπαρξη ασφαλιστικού συμφέροντος (όχι "ασφαλισμού" όπως κατά κακόζηλα από την Αγγλική μετάφραση επαναλαμβάνουν κατά κόρο οι αντιδικοί) ότι σε καμμία περίπτωση δεν στηρίζομεθα στη ρήτρα PPI (Policy Proof of Interest = το Ασφαλιστήριο Απόδειξη του Συμφέροντος) για το σκοπό αυτό. Στην Αγωγή μας αναπτύσσονται αναλυτικά τα στοιχεία του συμφέροντός μας και για λόγους αποφυγής μακρηγοριών δεν θα τα επαναλάβουμε.

Επειδή όμως οι αντιδικοί χωρίς να αρνούνται τα σχετικά περιστατικά, επιχειρούν να δημιουργή-

σουν εντυπώσεις σε ορισμένα λεπτομερειακά σημεία ως προστεθούν τα ακόλουθα:

(α) Οι εναγόμενοι προσπαθούν να ευφυολογήσουν διερωτώμενοι "πώς η δεύτερη από εμάς κατέσχε το πλοίο της" στη Νότιο Αφρική. Πλήν όμως όπως εξηγείται στην αγωγή μας, το ένδικο βοήθημα που επιτύχαμε ήταν δικαστική μεσεγγύηση για σκοπούς διεκδίκησης. Απλώς στο αγγλοσαξωνικό δίκαιο (που ισχύει σε ναυτιλιακά θέματα και στη Ν. Αφρική) ο όρος "arrest" καλύπτει τόσο τη συντηρητική κατάσχεση όσο και τη δικαστική μεσεγγύηση.

(β) Το ότι η αρχική δικαστική μεσεγγύηση του πλοίου διατάχθηκε από το Νοτιοαφρικανικό δικαστήριο "χωρίς κλήτευση" (όχι χωρίς αντιδικία όπως και πάλι κακόζηλα μεταφράζουν τον όρο "ex parte" οι αντιδικοί) δεν σημαίνει βεβαίως ότι δεν πιθανολογήθηκε από τον δικαστή που τη διέταξε τότε η βασιμότητα των αξιώσεων μας, όπως και πάλι αβάσιμα ισχυρίζονται στο σημείο αυτό οι αντιδικοί.

Εδώ θα πρέπει να παρατηρηθεί ότι για απόδειξη του σχετικού ισχυρισμού τους για την φύση και το περιεχόμενο των διαδικασιών στη Ν. Αφρική, οι αντιδικοί επικαλούνται ένορκη βεβαίωση (την οποία και πάλι μετονομάζουν σε "γνωμοδότηση") όπως εξηγείται στη συνέχεια, του Αγγλου δικηγόρου τους N. Bourke. Τώρα ποιά αποδεικτική αξία μπορεί να έχει η ένορκη αυτή βεβαίωση ενός Αγγλου δικηγόρου για μία δίκη στη Νότιο Αφρική επαφίεται στην κρίση του Δικαστηρίου σας.

Οποσδήποτε η παραπάνω ένορκη βεβαίωση του N. Bourke αποτελεί ανεπίτρεπτο αποδεικτικό μέσο στην παρούσα τακτική διαδικασία. Και βεβαίως αποπειρώνται οι αντιδικοί να "καλύψουν" το απαράδεκτο μετονομάζοντας το έγγραφο σε γνωμοδότηση, πλην όμως το κείμενο του είναι σαφές στην πρώτη του σελίδα αναφέρεται (κατά την μετάφραση των αντιδίκων) ότι:

«Είμαι εξουσιοδοτημένος να ορκιστώ αυτή την Ένορκη Βεβαίωση για λογαριασμό των Εναγομένων και να καταθέσω τα ακόλουθα».

(γ) Κατά το Αγγλικό δίκαιο, και ειδικότερα το άρθρο 7 (1) ΝΘΑ:

«Ένα μετακλητό (defeasible) συμφέρον είναι δεκτικό ασφάλισης, όπως επίσης και ένα συμφέρον υπό αίρεση (contingent)».

Σχετικά διδάσκεται και νομολογείται πάγια στην Αγγλία ότι δεν απαιτείται πραγματική νομή και κατοχή του ασφαλισμένου πράγματος για την στοιχειοθέτηση "ασφαλιστικού συμφέροντος" κατά το Αγγλικό δίκαιο (βλ. Arnould, Marine Insurance, τ.Α. «1981» σελ. 221; Chalmer's Marine Insurance Act 1906, 10η έκδοση «1993» σελ. 10 επ.). Έτσι γίνεται πάγια δεκτό ότι σε περίπτωση θαλάσσιας αρωγής (salvage) ο ναυαγοσώστης έχει ασφαλιστικό συμφέρον να ασφαλίσει το πλοίο που έσωσε. Πολύ περισσότερο λοιπόν και εμείς ως ιδιοκτήτες του πλοίου, που το διεκδικούσαμε, είχαμε τέτοιο συμφέρον να το ασφαλίσαμε.

(δ) Η απόφαση του Νοτιοαφρικανικού δικαστηρίου της 8 Μαΐου 1992 ήρε απλά και μόνο την κωλυσιπλοία και δεν έκρινε, κατ' ουσία και με δύναμη δεδικασμένου, αβάσιμη την ένδικη αξίωσή μας στο πλοίο ούτε καν "πιθανολόγησε" κάτι τέτοιο, όπως αβάσιμα ισχυρίζονται οι αντιδικοί, οι οποίοι εν συνεχεία συνομολογούν ότι ο Νοτιοαφρικανός δικαστής έκρινε απλά και μόνο ότι δεν είχε αρμοδιότητα στην υπόθεση, άρα δεν ασχολήθηκε καθόλου με την ουσία της υπόθεσης η οποία παραμένει πάντοτε ανοικτή.

Και παρά τον απόπλου του πλοίου από τη Νότιο Αφρική θα προχωρούσαμε σε άμεση δικαστική του μεσεγγύηση στο επόμενο λιμάνι, που ήταν η Σιγκαπούρη (πριν από τον τελικό προορισμό του πλοίου που ήταν η Κίνα), πράγμα που αναφέρθηκε ρητά στο τελευταίο σημείωμα κάλυψης (cover note) με ημερομηνία 27/5/1992.

Είχαμε λοιπόν ασφαλιστικό συμφέρον, κατά το εφαρμοστέο αγγλικό δίκαιο, τόσο κατά την σύναψη των ασφαλίσεων όσο και κατά την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης.

V. Απόκριψη ουσιώδους περιστατικού - Αναξιόπλοια

Στις πέντε τελευταίες σελίδες των προτάσεων (περίπου 10% του συνολικού κειμένου) οι αντίδικοι συνοπτικά παρουσιάζουν τις παραπάνω δύο ενστάσεις, οι οποίες και κατά πρόσφατη από 17/11/94 επιστολή τους θα αποτελούσαν και την κύρια άμυνά τους στα Αγγλικά δικαστήρια, όπου ήθελαν να δικασθεί η υπόθεση. Σημειωτέον ότι και οι δύο αυτές ενστάσεις είναι στην ουσία τους ταυτόσημες, αφού βασίζονται και οι δύο στον πραγματικό ισχυρισμό ότι το πλοίο δήθεν δεν ήταν αξιόπλοιο.

Κατά πρώτον οι ισχυρισμοί είναι αόριστοι και ανεπίδεκτοι δικαστικής εκτίμησης γιατί δεν γίνεται επίκληση κανενός συγκεκριμένου περιστατικού που να τους θεμελιώνει. Ειδικότερα δεν αναφέρονται ούτε ποιά ήταν τα περιστατικά που δήθεν αποκρύψαμε ούτε για ποιο λόγο το πλοίο ήταν αναξιόπλοιο, ποιά ήταν δηλαδή τα τεχνικά εκείνα ελαττώματα στη φυσική κατάσταση του πλοίου που του δίνουν το χαρακτηρισμό αυτό.

Μόλις χρειάζεται εδώ να υπομνησθεί ότι, κατά κοινώς παραδεκτά, δεν χωρεί συμπλήρωση της πληρότητας ενός αυτοτελούς ισχυρισμού (είτε αγωγικού είτε κατ' ένσταση) με την παραπομπή σε έγγραφα εκτός των δικογράφων, ως λ.χ. των ενόρκων βεβαιώσεων στις οποίες παραπέμπουν οι αντίδικοι.

Σημειωτέον ότι οι ένορκες αυτές βεβαιώσεις όπως φαίνεται από το κείμενό τους, που είχαν προσαχθεί από τους Κινέζους αντιδίκους μας στη δίκη της Νοτίου Αφρικής, περιέχουν τις συνήθεις υπερβολές που απαντούμε σε κάθε αντιδικία και δεν έχουν κανένα χαρακτήρα αξιοπιστίας ώστε να μπο-

ρεί να στηριχθεί σε αυτές κρίση "συνετού ασφαλιστού" όπως απαιτείται από το άρθρο 18 (2) ΝΘΑ, που παραθέτουν άλλωστε οι αντιδικοί.

Οπωσδήποτε οι σχετικοί ισχυρισμοί είναι και ουσιαστικά αβάσιμοι γιατί το πλοίο ήταν κατά το χρόνο εκείνο αξιόπλοιο, όπως άλλωστε παραδέχεται και ο Harry O' Brien στην από 24/4/92 ένορκη βεβαίωσή του:

«υπάρχει η διακρινόμενη πιθανότητα ότι, εάν (το πλοίο) καθυστερήσει για παραπέρα χρονική διάρκεια, δυνατόν (may) να καταστεί αναξιόπλοιο και να μην του επιτραπεί να αποπλεύσει».

"There is a distinct possibility if she is delayed for any further length of time, that she may become unseaworthy and not to permitted to proceed to sea".

Αρα ακόμη και κατά τον μάρτυρα των αντιδίκων μας στη Νότιο Αφρική, του οποίου την αυθεντία επικαλούνται οι εναγόμενοι, το πλοίο στις 24 Απριλίου 1992, ήταν αξιόπλοιο. Ποιά λοιπόν αρνητική σημασία θα έδινε "συνετός" ασφαλιστής στην ένορκη αυτή βεβαίωση; Η απάντηση είναι απλή: KAM-MIA, και όλα τα αντίθετα που υποστηρίζουν οι εναγόμενοι είναι απορριπτέα ως αβάσιμα.

Σημειωτέον ότι κατά πρόσφατη απόφαση Αγγλικού Ακυρωτικού, δηλαδή του δικαστικού τμήματος της Βουλής των Λόρδων (υπόθεση Pan Atlantic Insurance Co. Ltd. v. Pine Top Insurances Co. Ltd. Weekly Law Reports της 12/8/94 σελ. 677 επ.)

«Για να μπορέσει ο ασφαλιστής να διαρρήξει μιά (ασφαλιστική) σύμβαση για μη αποκάλυψη ουσιώδους περιστατικού πρέπει να δείξει ότι πράγματι ωθήθηκε από την μη αποκάλυψη στη σύναψη του ασφαλιστηρίου υπό τους δεδομένους όρους».

«Before an underwriter could avoid a contract for non-disclosure of a material circumstance, he had to show that he had actually been induced by the non-disclosure to enter into the policy on the relevant terms».

Κάτι τέτοιο δεν συντρέχει στην παρούσα περίπτωση ούτε άλλωστε το επικαλούνται οι αντίδικοι και κατά συνέπεια οι σχετικοί τους ισχυρισμοί είναι και στο σημείο αυτό απορριπτέοι.

Επειδή κατά τα λοιπά οι αντίδικοι συνομολογούν τη σύναψη της υπό κρίση ασφαλιστικής σύμβασης, την καταβολή των ασφαλίσεων, την επέλευση της ασφαλιστικής περίπτωσης και την όχλησή τους να μας καταβάλλουν το σχετικό ασφάλισμα (με την οποία έχουν περιέλθει σε υπερημερία) όπως αυτό με πληρότητα αναφέρονται στις υπό δική αγωγές μας (κύρια και παρεμπίπτοντα).

Επειδή αρνούμεθα όλες τις προτάσεις, ενστάσεις και ισχυρισμούς των αντιδίκων.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Ζητάμε την παραδοχή των προτάσεών μας.

Τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών

ΤΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΙ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ Ε.Ε.

Στις 21 Νοεμβρίου, κατά τη Σύνοδο του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα συζητηθεί το Σχέδιο Οδηγίας του Συμβουλίου της Ε.Ε. για τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών των κρατών - μελών.

Το τελικό Σχέδιο δεν περιλαμβάνει τις τροπολογίες που είχε υποβάλει η ΠΝΟ σχετικά με το προσωπικό "γενικών υπηρεσιών" και συναφείς ειδικότητες.

Στην εισηγητική έκθεση του σχεδίου οδηγίας το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο εκτιμά ότι είναι βασικό θέμα να καθιερωθεί ένα ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών εντός των ορίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης πιστεύεται ότι θα πρέπει η δράση στον τομέα αυτό να βασίζεται στα πρότυπα εκπαίδευσης που έχουν ήδη συμφωνηθεί σε διεθνές επίπεδο και συγκεκριμένα στη Σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και εκτέλεσης φυλακών των ναυτικών του ΙΜΟ του 1978 (Σύμβαση STCW).

Επιπρόσθετα το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο επισημαίνει ότι για να προωθηθεί ή ασφάλεια στη θάλασσα και να προληφθεί η απώλεια ανθρώπινων ζωών και η ρύπανση της θάλασσας, θα πρέπει να βελτιωθεί η επικοινωνία των μελών του πληρώματος επί

των πλοίων που πλέουν σε κοινοτικά ύδατα.

Ακόμη, το σχέδιο της εν λόγω οδηγίας, προβλέπει ειδικές ρυθμίσεις για την άρτια εκπαίδευση των ναυτικών που υπηρετούν στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία, στα κρουαζιερόπλοια και στα δεξαμενόπλοια ειδικών τύπων που μεταφέρουν κυρίως επικίνδυνα εμπορεύματα.

Το τελικό κείμενο του Σχεδίου Οδηγίας, σχετικά με τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών προβλέπει τα ακόλουθα:

Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στους ναυτικούς, που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία, οι οποίοι εργάζονται σε θαλασσοπλοούντα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μελών, με εξαίρεση:

- τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά του πολεμικού ναυτικού ή άλλων πλοίων των οποίων την κυριότητα ή διαχείριση έχει κράτος μέλος και τα οποία απασχολούνται μόνο σε κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία.
- τα αλιευτικά σκάφη,
- τις θαλαμηγούς αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς,
- τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης ναυπήγησης

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε οι πλοίαρχοι, οι αξιωματικοί, οι κατώτεροι ναυτικοί, οι οποίοι μετέχουν σε φυλακές γέφυρας ή μηχανής και οι υπεύθυνοι για τη χρήση των σωσίβιων λέμβων και σχεδίων, οι οποίοι εργάζονται σε πλοία που αναφέρονται στο άρθρο 1 να είναι εκπαιδευμένοι τουλάχιστον σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης STCW, όπως καθορίζονται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας και να διαθέτουν πιστοποιητικό όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 3.

Άρθρο 3

Ως πιστοποιητικό νοείται κάθε έγκυρο έγγραφο, ανεξαρτήτως ονομασίας, το οποίο εκδίδεται από την αρμόδια αρχή κράτους μελών ή με την έγκριση αυτής της αρχής και το οποίο αναγνωρίζει στον κάτοχό του το δικαίωμα να ασκεί τα καθήκοντα που αναφέρει το εν λόγω έγγραφο ή που επιτρέπονται από την εθνική νομοθεσία.

(θ) "χειριστής ασυρμάτου" το πρόσωπο που κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό σχετικό με το γενικό σύστημα για τον κίνδυνο και την ασφάλεια στη θάλασσα, το οποίο εκδίδεται ή αναγνωρίζεται από την αρχή ή το όργανο που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών.

(1) "κατώτερος ναυτικός" ναυτικός κάθε μέλος του πληρώματος του πλοίου, εκτός από τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς.

(1α) "υπεύθυνος για την χρήση των σωσίβιων λέμβων και σχεδίων" κάθε μέλος του πληρώματος του πλοίου που είναι κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας όσον αφορά τα σωστικά μέσα και τις λέμβους διάσωσης, το οποίο έχει εκδοθεί ως χωριστό έγγραφο ή ως περιλαμβανόμενο στο πιστοποιητικό ικανότητας που κατέχει.

(1β) "θαλασσοπλούν πλοίο" πλοίο εκτός εκείνων που απαγορεύονται αποκλειστικά σε εσωτερικά ύδατα ή μέσα ή πλησίον προασπισμένων υδάτων ή περιοχών όπου εφαρμόζονται κανονισμοί λιμένος.

(1γ) "πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους μέλους" το πλοίο που είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος και φέρει τη σημαία κράτους μέλους σύμφωνα με τη νομοθεσία του, περιλαμβανομένων και των πλοίων των νηολογημένων στο Euro, αφότου το νηολόγιο αυτό εγκριθεί από το Συμ-

βούλιο. Πλοία τα οποία δεν ανταποκρίνονται σ' αυτό τον ορισμό εξομοιώνονται προς πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας.

(1δ) "παράκτιοι πλόες" οι πλόες σε περιοχή που γειτνεύει με οποιοδήποτε κράτος μέλος, όπως ορίζεται από το εν λόγω κράτος μέλος.

Άρθρο 5

Η εκπαίδευση, η οποία απαιτείται κατά το άρθρο 2 είναι τύπου κατάλληλου για τις θεωρητικές γνώσεις και τις πρακτικές ικανότητες που απαιτούνται από το παράρτημα της παρούσας οδηγίας, ιδίως για τη χρήση σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, και είναι εγκεκριμένη από την αρμόδια αρχή ή όργανο που έχει ορισθεί από κάθε κράτος μέλος.

Άρθρο 6

1. Σε περιστάσεις εξαιρετικής ανάγκης, οι αρμόδιες αρχές, αν κατά την κρίση τους δεν προξενείται κίνδυνος σε πρόσωπα, περιουσία ή το περιβάλλον, μπορούν να χορηγούν κατ' εξαίρεση άδεια που να επιτρέπει

σε συγκεκριμένο ναυτικό να εργάζεται σε συγκεκριμένο πλοίο, για ορισμένη χρονική περίοδο, η οποία δεν θα υπερβαίνει τους εξι μήνες με ειδικότητα, άλλη από εκείνη του χειριστή ασυρμάτου, εκτός αν αυτό προβλέπεται από τους οικείους κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών, για την οποία δεν κατέχει το κατάλληλο πιστοποιητικό, με την προϋπόθεση ότι το πρόσωπο στο οποίο χορηγείται η κατ' εξαίρεση άδεια έχει επαρκώς κατάλληλα προσόντα προς κάλυψη της κενής θέσης κατά τρόπο ασφαλή, κατά την κρίση των αρμόδιων αρχών. Πάντως, κατ' εξαίρεση άδειες ναυτολόγησης δεν χορηγούνται σε πλοίαρχο ή πρώτο μηχανικό, εκτός περιπτώσεων ανωτέρας βίας αλλά και τότε μόνο για την ελάχιστη δυνατή χρονική περίοδο.

Άρθρο 8

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:

1. Επί όλων των πλοίων τα οποία φέρουν τη σημαία κράτους μέλους και επί όλων των επιβατηγών πλοίων τα οποία αρχίζουν ή/και τερματίζουν το ταξί-

ΠΥΛΟΣ ΚΑΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: ΠΥΛΟΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΤΗΛ. ΓΡΑΦΕΙΟΥ: (0723) 22244 & 22189
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0721) 82671
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (0723) 23004 & 22838
ΤΕΛΕΞ: (0252) - 203 ZERV - GR
FAX: (0723) 22896
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - PYLOS

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

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ
24ΩΡΟ

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

δι τους σε λιμένα κράτους μέλους υπάρχουν ανά πάσα στιγμή εγκατεστημένα μέσα για την αποτελεσματική προφορική επικοινωνία μεταξύ όλων των μελών του πληρώματος του πλοίου, σχετικά με την ασφάλεια ιδίως όσον αφορά την ορθή και έγκαιρη λήψη και κατανόηση μηνυμάτων και οδηγιών.

Επιπλέον, θα πρέπει να υπάρχουν επαρκή μέσα για την επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και των αρχών, οι οποίες έχουν βάση τους στην ξηρά, είτε σε κοινή γλώσσα είτε στη γλώσσα των αρχών αυτών.

2. Επί των επιβατηγών πλοίων, το προσωπικό που, στους πίνακες κατανομής πληρώματος, έχει οριστεί να παρέχει τη συνδρομή του στους επιβάτες, σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, είναι ευχερώς αναγνωρίσιμο και έχει ικανότητες επικοινωνίας επαρκείς για το σκοπό αυτό, λαμβανομένου υπόψη ενός κατάλληλου και επαρκούς συνδυασμού οποιονδήποτε από τα κατωτέρω κριτήρια:

α) Της ή των γλωσσών που ατιστοιχούν στις προεξάρχουσες εθνικότητες μεταξύ των επιβατών, οι οποίοι συνήθως ταξιδεύουν σε μια συγκεκριμένη διαδρομή.

β) Της πιθανότητας μία ικανότητα χρησιμοποίησης στοιχειώδους αγγλικού λεξιλογίου για τις βασικές οδηγίες να μπορεί να παρέχει μέσο επικοινωνίας με επιβάτη που χρειάζεται βοήθεια ανεξάρτητα από το εάν ο επιβάτης και το συγκεκριμένο μέλος του πληρώματος ομιλούν κοινή γλώσσα.

γ) Της ενδεχόμενης ανάγκης επικοινωνίας, σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, με άλλο τρόπο (π.χ. με επίδειξη ή χειρονομίες ή επισήμανση των θέσεων αναγραφής των οδηγιών, των σημείων συνάθροισης, των σωστικών συσκευών ή των δια-

δρομών εκκένωσης), εφόσον η λεκτική επικοινωνία είναι πρακτικά ανεφάρμοστη.

Άρθρο 9

1. Η μεταξύ των κρατών μελών αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 3 και των οποίων είναι κάτοχοι ναυτικοί υπήκοοι κρατών μελών υπόκεινται στις διατάξεις των οδηγιών 89/48/ΕΟΚ και 92/5/ΕΟΚ.

2. Η μεταξύ των κρατών μελών αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών, τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 3 και των οποίων είναι κάτοχοι ναυτικοί μη υπήκοοι κρατών μελών υπόκεινται επίσης στις διατάξεις των οδηγιών 89/48/ΕΟΚ και 92/5/ΕΟΚ.

3. Οι ναυτικοί που δεν είναι κάτοχοι του πιστοποιητικού, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 3 είναι δυνατόν να επιτραπεί να εργαστούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, με την προϋπόθεση ότι έχει εκδοθεί απόφαση για την αναγνώριση του τύπου του πιστοποιητικού τους μέσω της διαδικασίας που καθορίζεται κατωτέρω:

(α) Ένα σύνολο κριτηρίων για την αναγνώριση τύπου πιστοποιητικών που εκδίδουν ιδρύματα ή διοικητικές αρχές θα καθοριστούν από το Συμβούλιο πριν από την 1η Ιουλίου 1995, με απόφαση λαμβανόμενη σύμφωνα με τις διατάξεις της συνθήκης.

(β) Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη ποιούς τύπους πιστοποιητικών έχουν αναγνωρίσει ή προτίθενται να αναγνωρίσουν κατ' εφαρμογή των κριτηρίων του σημείου α).

(γ) Εάν, εντός περιόδου τριών μηνών μετά την κοινοποίηση αυτή, κράτος μέλος ή η Επιτροπή εγείρουν ένσταση με βάση τα κριτήρια που αναφέρονται στο σημείο α), το ζήτημα υποβάλλεται από την Επιτροπή

προς εξέταση και τη διαδικασία του άρθρου 13. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την εφαρμογή των αποφάσεων που λαμβάνονται σύμφωνα με τη διαδικασία του προαναφερόμενου άρθρου:

Άρθρο 11

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα, τα οποία είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν και την κράτηση του πλοίου, εάν οι αρμόδιες αρχές του κράτους λιμένα διαπιστώνουν, κατά τη διάρκεια επιθεώρησης ότι τα πληρώματα δεν είναι σε θέση να αποδείξουν ότι έχουν την επαγγελματική ικανότητα που απαιτείται για την εκτέλεση των καθηκόνων των τα οποία τους έχουν ανατεθεί όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου και την πρόληψη της ρύπανσης.

Άρθρο 12

1. Η παρούσα οδηγία μπορεί να τροποποιηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 13, ώστε να εφαρμοστούν για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις στους διεθνείς Κώδικες που αναφέρονται στο άρθρο 4 σημεία ιζ), ιη) και ιθ), οι οποίες θα έχουν ήδη τεθεί σε ισχύ.

2. Μετά την έγκριση νέων πράξεων ή πρωτοκόλλων της Σύμβασης STCW που αναφέρεται στο άρθρο 4 σημείο κβ), το Συμβούλιο ύστερα από πρόταση της Επιτροπής, αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες των κρατών μελών καθώς και τις οικείες διαδικασίες στα πλαίσια του ΙΜΟ, λεπτομερείς ρυθμίσεις για την κύρωση αυτών των νέων πράξεων ή πρωτοκόλλων, εξασφαλίζοντας ότι θα εφαρμόζονται κατά ενιαίο τρόπο και συγχρόνως στα κράτη μέλη.

Άρθρο 13

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή η οποία αποτελείται από αντιπροσώπους των κρατών μελών και προεδρεύεται από τον αντιπρόσωπο της Επιτροπής.

Άρθρο 14

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές κοινοτικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 1995.

2. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις της αναφοράς αυτής εκδίδονται από τα κράτη μέλη.

3. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο όλων των διατάξεων που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 15

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη".

Παραρτήματα

Τέλος, στο τελικό σχέδιο της Οδηγίας, περιλαμβάνονται παραρτήματα, τα οποία αφορούν:

Στις απαιτήσεις εκπαίδευσης της σύμβασης STCW που αναφέρονται στο άρθρο 2 της Οδηγίας, οι οποίες αφορούν στις υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά πλοιάρχων και υποπλοιάρχων πλοίων 200 κ.ο.χ. και άνω.

Στις υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικού φυλακής γέφυρας σε πλοία 200 κοχ και άνω. Στις ελάχιστες γνώσεις που απαιτούνται για την χορήγηση πιστοποιητικών αξιωματικών φυλακής σε πλοία 200 κοχ και άνω.

Στις ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις προς εξασφάλιση συνεχούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων πλοίων και αξιωματικών καταστρώματος.

- Στις ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις για πιστοποιητι-

κά πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων που κινούνται με κύριες προωστήρες μηχανές 3.000 ίππων και άνω.

- Στις ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις για πιστοποιητικά αξιωματικών φυλακής μηχανής σε παραδοσιακά επανδρωμένα μηχανοστάσια ή αξιωματικών υπηρεσίας μηχανής σε περιοδικά ανεπάνδρωτα μηχανοστάσια.

- Στις ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις προς εξασφάλιση διαρκούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων των αξιωματικών μηχανής.

- Στις ελάχιστες πρόσθετες γνώσεις και απαιτήσεις εκπαίδευσης για το προσωπικό ασυρμάτου.

- Στις ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοίων αξιωματικών και κατωτέρων ναυτικών δεξαμενοπλοίων χημικών προϊόντων.

- Στις ελάχιστες γνώσεις που απαιτούνται για την έκδοση πιστοποιητικού ικανότητας στη χρήση σωστικών μέσων.

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

• ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

• ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 5

ΓΡΑΦΕΙΟ: (0721) 82891, 82465

ΝΥΚΤΟΣ: (0721) 82893, 85360 κ. Γιαννόπουλος

ΤΕΛΕΞ: 252130 GIAN GR

ΦΑΞ: (0721) 82685

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος Μεσσηνίας

ΓΡΑΦΕΙΟ: (0723) 22255, 22219,

22133, 22134

ΝΥΚΤΟΣ: (0723) 22325 κ. Βρεττάκος

ΤΕΛΕΞ: 252152 VRET GR

ΦΑΞ: (0723) 22545

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

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Στα δεξαμενόπλοια το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε τον Οκτώβριο στα πρόντακτς κάρριερς, χωρίς όμως εδώ να έχουμε αρκετό αριθμό πλοίων προς πώληση αφού αναμένεται άνοδος της αγοράς σε αυτόν τον τομέα, με επακόλουθο και την άνοδο των τιμών. Παρ' όλα τα ανωτέρω κανείς δεν μπορεί να πει με σιγουριά αν αυτή η έντονη και σταθερή άνοδος της αγοράς θα συνεχιστεί ή είναι κάτι το παροδικό. Τον τελευταίο καιρό οι τιμές των πλοίων ήταν θέμα προσδοκιών και όχι σταθερών τιμών της ναυλαγοράς.

Μπάλκερς: Καθ' όλη την διάρκεια του έτους ήταν σταθερή η προτίμηση των αγοραστών σε

πλοία handysize και handymax, ενώ τελευταία έγινε μία σπορφή του αγοραστικού ενδιαφέροντος σε πλοία capesize και panamax υποστηριζόμενη από μία έντονη άνοδο της ναυλαγοράς, έχοντας βέβαια από την άλλη πλευρά πρόθυμους πωλητές την στιγμή που οι τιμές έχουν διαμορφωθεί σε αρκετά υψηλά επίπεδα.

Έντονο είναι και το ενδιαφέρον για αγορές πλοίων προς διάλυση από Ινδούς αγοραστές με ανοδικές τιμές να κυμαίνονται από 175-190 δολάρια ο τόννος, τιμές που είχαμε να δούμε εδώ και πολύ καιρό.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής
Reform	39.000	1990	14.500.000	
Infanta	37.425	1983	14.900.000	Sinotrans
Aishima	24.987	1984	10.400.000	Pan Ocean
Aynur Urkmez	23.978	1982	8.400.000	Union Comm.
Constantis F.	15.202	1977	3.040.000	Frangoulis Sh.
Emma D. P. Seconda	54.569	1973	4.750.000	Italians
Filipp Makharadze	32.404	1972	1.350.000	
Floriana	11.780	1968	1.050.000	Spaniards
Green Kobe	23.858	1979	6.200.000	Transmed
Joann M.	50.250	1976	6.500.000	United States
Kelvin Resource	42.244	1985	16.700.000	Geden Lines
Maratha Mariner	65.085	1976	5.300.000	Golden Union
Power	66.289	1974	5-5.700.000	Sea Justice
Tongli	30.242	1977	5.300.000	
Turquoise Bleu	61.803	1976	6.000.000	
Astral Ocean	28.269	1985	13.000.000	
Drava	25.245	1974	2.500.000	
Fortuna	64.168	1983	16.750.000	Argonaut Ship.
Kitaura Maru	142.936	1982	16.000.000	
Naftilos L.S.	54.100	1974	3.380.000	Merryville
Nazli Poyraz	19.122	1977	1.600.000	
Skausund	45.000	1994	26.000.000	Century Ship.
Tusa	28.317	1977	5.200.000	
Elena	39.695	1984	14.000.000	Ocean Freight.
American Clare	26.684	1977	5.100.000	
Griffin	26.511	1971	2.000.000	
Lara K.	26.066	1981	7.900.000	I.M.C.
Great Amity	37602	1982	14.400.000	Pinat
Jag Rahat	36.256	1977	6.000.000	Chinese
Ronda	23.050	1980	6.350.000	Greeks
Verdin	21.951	1981	7.000.000	Diana Ship.

Planica	21.339	1984	9.400.000	F. East Buyers
Carina	22.218	1979	5.200.000	Greek buyers

Μπάλκ κάρριερς

Όνομα	TDW	Ετος	τιμή\$	Αγοραστής\$
Fanis	37.534	1977	6.200.000	Samios
Fjordland	50.826	1976	7.000.000	Chinese
Iolcos Bay	61.897	1979	9.200.000	Greeks
Pearl of Abu Dhabi	64.647	1979	9.500.000	Golden Union
Nightlight	72.311	1977	8.300.000	Standard Bulk Transport
Santa Margarita	68.676	1989	21.000.000	Goulardis Gr.
Shoho Maru	145.229	1982	17.340.000	Louis Dreyfus
Shinyo Mary	41.000	1982	9.000.000	Greeks
Sea Queen	34.689	1983	11.000.000	Turks
Kalliopi T.	62.533	1972	3.100.000	Thailand

Τάνκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστής.
Bergen	68.159	1989	27.500.000	Tsakos Inter.
Clerville	3.150	1975	1.050.000	
Unisina	110.461	1994	42.000.000	Estoril
Botany				
Troubadour Pan	6.750	1981	2.800.000	
Chemi Crest	7.339	1979	3.600.000	
Star Louisina	115.829	1975	5.100.000	Far Esastern
Arabian Addax	83.513	1975	4.300.000	Dynacom
Andrea	29.790	1994	enbloc	Giorgian Ship.
Danila	29.751	1992	60.000.000	Giorgian Ship.
Michael	138.930	1976	5.700.000	Lyras Brothers
Orinman	6.176	1975	1.400.000	Singaporians
Puertollano	131.484	1978	5.500.000	Ernis Maritime
Resia	7.897	1977	1.700.000	

Rich World	24.743	1984	14.100.000	Japanese
Nisshin Maru	180.305	1980	16.500.000	Tanker Pacific
Nina	29.900	1991	20.000.000	Progress
Neptune Libra	40.141	1987	enbloc	Greeks
Neptune Crux	40.141	1988	39.000.000	Greeks
Skautorm	46.825	1985	16.400.000	P.N.S.L.
Goho	259.989	1991	5.500.000	N.Y.K.
Jahre Prospect	85.922	1981	14.000.000	Greeks
Chizukawa	60.959	1981	10.250.000	
Liberty Bell Venture	61.375	1981	10.800.000	Tsakos
Ursra Major	96.550	1976	5.750.000	

Τουήντεκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Crystal	15.180	1973	1.350.000	
Kota Rakyat	13.524	1976	3.150.000	
Madeleine	15.140	1970	1.700.000	
Selatan	15.251	1973	1.500.000	

Διάφορα

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Santa Catarina	29.996	1986	24.500.000	Safmarine
Infinity	7.239	1978	2.800.000	
Ania B.	6.200	1972	1.700.000	Norwegians
Norasia Al Muntazah	34.380	1987	enbloc	Dahl Shipping
Norasia Mubarak	34.380	1987	53.600.000	Dahl Shipping
Nordic Prince	23.200	1971	55.000.000	Air Tours, UK
Nordic Trader	5.640	1980	4.000.000	
Trovatore	10.190	1975	1.700.000	
Jag Laxmi	122.146	1976	6.800.000	Marti
Suhjin	6.120	1981	2.500.000	
Ocean Star	5.802	1950	8.500.000	Star Lauro
Geestbay	9.970	1981	enbloc	Komninos
Geestport	9.970	1981	13.300.000	Komninos

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

Όνομα	TDW/LDT	Ετος	\$/LWT	
Caleta Leones	26.368	1970	84/	
Danny F.	25.808	1961	149	Indians
Punta Ancla	13.272	1967	84	
Saar Ore	108.412	1968	151	Chinese
Janashakthi	126.998	1975	180	Bangladesh
Bahia Express	17.009	1967	178	Germans
Hang Wan	9.804	1966	187	Indians
Myohuang 3	19.078	1970	158	
Unipuma	14.120	1972	185	Indians
Pleiades	92.816	1971	175	Indians
Vasos	26.769	1970	176	Indians
Harmony	254.891	1975	180	Indians
Ocean Mandarin	162.465	1975	137	As is S. Korea resale China \$148/LWT
Sea Vitory	29.484	1970	178	India Region
Rauf Bey	87.868	1973	Lum. 2.4 net	"as is" Istambul for resale India
Atlantic Emperor	292.641	1974	183	Indians
Chariot	84.177	1975	196	Indians
Flotec	18.187	1967	186	Indians
Valmiera	19.353	1967	186	Indians
Neos	15.327	1971	188	Indians

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Πριν 20 χρόνια

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή
Kronprinsesse			
Martha	Pass Grt	996	1929/58
Sandnes	Pass Grt	1.500	1950

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

Duke of Yorkshire	Roro Grt	2.793	1974	
Janca	Sid	4.542	1964	1.510.000
Horda	Sid	8.100	1955	1.750.000
Anne Reed	Sid	13.850	1972	
Sea Venture	Cruiser	19.903	1971	
Brunes	BC	21.206	1969	7.300.000
Harald Stange	MT	20.240	1959	2.500.000
Porsgrunn	LPG	1.266	1967	
Olga	MT	1.420	1968	1.084.000

Πριν 10 χρόνια

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Charon	MT	39.963	1975	5.500.000
Finnanger	MT	37.797	1975	
Hohei Maru	MT	36.407	1973	3.500.000
Messiniaki Idea	MT	29.816	1972	4.000.000
Ocean Pioneer	MT	29.690	1972	4.500.000
Sunny Prince	LPG	3.719	1976	4.500.000
D.C. Coleman	BC	125.105	1974	10.500.000
Cassiopeia Maru	BC	61.591	1973	4.200.000
Kinokuni Maru	BC	61.591	1973	5.200.000
Liebana	BC	53.489	1972	3.550.000
Belgrano	BC	52.225	1976	4.500.000
Spanish Resale	BC	44.000	1984	10.000.000
Conqueror Bulker	BC	36.257	1977	4.300.000
Troll Park	BC	32.786	1971	2.300.000

Πριν 1 χρόνο

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Product Endeavour	MT	29.519	1980	9.400.000
Keiko Maru	MT	86.301	1976	4.750.000
Loja	MT	19.999	1981	
Esso Guatemala	MT	29.234	1973	2.600.000
Uljanik	MT	40.293	1983	13.300.000
Esso Freeport	MT	256.713	1974	10.250.000
Epic	MT	87.355	1976	5.600.000
Magic Lady	MT	21.217	1975	3.300.000
Far Saga	MT	37.512	1979	7.600.000
Izurza	MT	132.517	1976	3.250.000
Feliz	MT	83.078	1986	24.500.000

Nani	MT	31.102	1975	3.980.000
San Sebastian	Gas Car.	7.255	1986	11.500.000
Tramuntana	Reefer	6.000	1983	3.800.000
Magdalena				
Oldendorf	D.CGO	23.000	1978	5.000.000
Arabella	D.CGO	20.950	1975	2.500.000
Bretagne	D.CGO	10.168	1985	8.200.000
Brest	D.CGO	10.168	1985	8.200.000
Sea Pride	Cont.	18.643	1979	7.500.000
Sea Falcon	Cont.	18.643	1979	7.500.000
St. Corinthian	Cont.	34.500	1993	38.000.000
OOCL Challenge	Cont.	29.398	1970	5.000.000
Kuo Chia	Cont.	14.000	1988	16.500.000
Janbaz	BC	19.367	1976	3.700.000
Golden Hawk	BC	37.672	1984	14.200.000
Nomadic Forest	BC	16.711	1978	7.700.000
Solsyn	BC	34.850	1974	4.800.000
Astart	BC	27.683	1983	12.000.000
Progressist	BC	33.345	1972	2.800.000
Ken Island	BC	18.692	1981	6.700.000
Port Faro	BC	2.812	1990	8.900.000
Mitla	BC	345.000	1985	
CSL Innovator	BC	62.804	1982	
Seabird	BC	66.000	1974	6.100.000
Star Orient	BC	37.000	1982	12.500.000
Efty N.	BC	26.400	1974	3.900.000
Pag- Asa	BC	37.000	1982	12.500.000
Lake Spanker	BC	22.202	1986	9.850.000
Princessa Betty	BC	23.565	1978	6.000.000
Mayfair	BC	18.000	1977	3.650.000
Leste	BC	23.991	1979	6.000.000
Top Glory	BC	41.061	1984	15.800.000
Laurel Island	BC	25.439	1982	8.800.000
Western Future	BC	34.000	1986	16.500.000
Hemlock Queen	BC	23.991	1980	7.000.000
Cerusa	BC	38.200	1984	15.250.000
Diligence Trader	BC	26.116	1985	12.400.000
C.S. Scope	BC	16.730	1978	3.650.000
Valo	BC	22.631	1973	2.750.000
Rizal	BC	71.743	1977	7.200.000
Silvapiana	BC	67.703	1990	26.000.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

Λίγα από Όλα

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Ο ΓΡΑΦΩΝ δεν μπορεί παρά να εκφράσει την ικανοποίησή του για την τροποποίηση του θεσμού των βραβείων Χανδρή που αποφάσισε η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, τροποποίηση που είχε υποδείξει με επιμονή η στήλη ώστε να σταματήσει η επιβράβευση της φυγής από το ναυτικό επάγγελμα στην οποία οδηγούσε η βράβευση από την Ε.Ε.Ε. των παιδιών των ναυτικών μας που διακρίνονταν στις εξετάσεις των ανωτάτων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων. Εφεξής θα χορηγούνται υποτροφίες μεταπτυχιακών σπουδών προδιδακτορικού επιπέδου σε παιδιά ναυτικών που θα έχουν αποφοιτήσει από τα ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα και θα αφορούν σπουδές σε τομείς σχετιζόμενους με την λειτουργία και τις ανάγκες της Ναυτιλίας σε πανεπιστήμια κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ενωσης.

Εγινε, λοιπόν, ένα ουσιαστικό βήμα που, κατά την ταπεινή πάντοτε άποψη του γράφοντος, πρέπει να επεκταθεί και προς τους νέους κυρίως ναυτικούς μας που διακρίνονται για την επίδοσή τους στο ναυτικό επάγγελμα και εμφανίζουν τάση για συνεχή βελτίωση της επαγγελματικής κατάρτισής τους. Είναι δε αυτονόητο ότι σε ανάλογη προσαρμογή πρέπει να προχωρή-

σουν όλοι - ΟΛΟΙ, ΑΝΕΞΑΙΡΕΤΩΣ - οι ναυτιλιακοί οργανισμοί που επιβραβεύουν νέους για την επίδοσή τους: Η επιβράβευση πρέπει να αφορά την επίδοση στο ναυτικό επάγγελμα και σε σπουδές που αφορούν τομείς που σχετίζονται μέσα με τη λειτουργία και τις ανάγκες της Ναυτιλίας.

• Η εταιρία "Forum Maritime" επανέλαβε και εφέτος την βράβευση ναυτικών μας που πρώτευσαν κατά τη φοίτησή τους στο ΚΕΣΕΝ την εκπαιδευτική περίοδο 1993-1994. Η βράβευση έγινε στη διάρκεια μιας σεμνής τελετής χωρίς φανφάρες και οι βραβευθέντες είναι οι κύριοι Δημήτρης Ραμπιάς, πλοίαρχος Α' και Ανάργυρος Οικονομίδης, Α' μηχανικός που έλαβαν χρηματικά έπαθλα από 800.000 δραχμές ο καθένας και Μιχάλης Κουτσουρίδης, πλοίαρχος Β' και Λευτέρης Λευθεριώτης, Β' μηχανικός που έλαβαν από 500.000 δραχμές ο καθένας, προσφορά της εταιρίας "Forum Maritime". Φυσικά αξίζουν θερμότατα συγχαρητήρια στον κ. Στέλιο Κατούνη, δημιουργό της "Forum Maritime", τον οποίο, ειρήσθω εν παρόδω, ο γράφων δεν γνωρίζει ούτε κατ' όψιν.

• Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι την επιβράβευση της παραμονής και της επιδόσεως στο

ναυτικό επάγγελμα συνεχίζει και η εταιρία του αείμνηστου Αντώνη Αγγελικούση, την ανοδική πορεία της οποίας κατευθύνει μαζί με ένα αξιόλογο επιτελείο συνεργατών του ο γιός του κ. Γιάννης Αγγελικούσης.

ΜΕ ΤΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ τίτλο "Οι καπεταναίοι των Αθηνών πάνε... Αρτα" η εφημερίδα "Το Βήμα" αφιέρωσε ένα μικρό κομμάτι στα εγκαίνια της υποδειγματικής γαλακτοκομικής μονάδας "Ηπειρος" που δημιούργησε στην περιοχή της Αρτας μία ομάδα επιχειρηματικών στην οποία περιλαμβάνονται ο κ. Σωκράτης Κόκκαλης, δημιουργός της "Ιντρακόμ", ο καπτάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, δημιουργός της υποδειγματικής "Costamare", ο δικηγόρος κ. Τρύφων Κουταλίδης που είναι και πρόεδρος του Δ.Σ. της εταιρίας, ο κ. Ι. Καπράλος, αντιπρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος, ο κ. Σ. Παπαγεωργίου, ο κ. Π. Παππάς και η κ. Α. Λαναρά. Ο υφυπουργός Βιομηχανίας κ. Χρήστος Ροκόφυλλος ενθουσιάζοντος στα εγκαίνια τον στίχο του Εγγονόπουλου "Στρατηγέ τι ζητούσες στη Λάρισα/εσύ ένας Υδραίος", αναρωτήθηκε "τι ζητούν στην Αρτα οι καπεταναίοι της θάλασσας, της ηλεκτρονικής, των κατασκευών, της δικηγορίας και



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

Aeolos Management S.A.

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

των Τραπεζών;" Η νέα μονάδα, που παράγει την παραδοσιακή ελληνική φέτα και έχει κυρίως εξαγωγικό προσανατολισμό χτίσθηκε και άρχισε να λειτουργεί σε χρόνο ρεκόρ, μέσα σε έξι μήνες!

ΥΠΕΡΚΑΛΥΦΘΗΚΕ, όπως άλλωστε αναμενόταν, κατά 235 φορές η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ΔΑΝΕ, της δεύτερης ναυτιλιακής εταιρίας που εισάγεται στο Χρηματιστήριο Αθηνών, αλλά δεν είναι καθόλου λίγοι στον ναυτιλιακό χώρο εκείνοι που εκφράζουν ζωηρότατες ανησυχίες για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιριών στο Χρηματιστήριο Αθηνών επειδή οι Έλληνες αποταμιευτές και επενδυτές δεν είναι συνηθισμένοι σε παρόμοιες επενδύσεις και επηρεάζονται εύκολα από τις ανακατατάξεις που σημειώνονται με τις μετοχές, όπως έγινε και με την μετοχή του τηλεοπτικού σταθμού "Μέγα Τσάβελ" που έπεσε κατακόρυφα και έδωσε την ευκαιρία σε ορισμένους να πουν ότι οι εταίροι της εταιρίας αυτής, οι κυριότεροι εκδότες αθηναϊκών εφημερίδων δηλαδή, "έφαγαν τα λεφτά του κοσμάκη", που μπορεί να συμβεί και με τις μετοχές των ναυτιλιακών εταιριών σε περίπτωση, λόγου χάρη, ενός ατυχήματος που δεν μπορεί να αποκλεισθεί και μπορεί να οδηγήσει σε κατάρρευση, όπως έγινε με την εταιρία Τυπάλδου, η οποία κατέρρευσε μετά το πολύνεκρο ναυάγιο του "Ηράκλειον", οπότε θα πάρει και θα σηκώσει, κατά το κοινώς λεγόμενο, ολόκληρο τον εφοπλισμό που βεβαίως δεν θα ευθύνεται αλ-

λά παρ' όλα αυτά όλοι θα λένε ότι οι εφοπλιστές "έφαγαν τα λεφτά του κοσμάκη" και θα δεχθούν για μία ακόμη φορά τον λίθο του αναθέματος. Αυτός είναι και ο κύριος λόγος που το σύνολο σχεδόν του εφοπλισμού αντιτίθεται στην εισαγωγή των μετοχών των ναυτιλιακών εταιριών στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Ο ΠΛΟΥΤΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ υπέρ της Παιδείας θα μπορούσε κάλλιστα να είναι ο τίτλος σε ένα κείμενο που θα αναφερόταν στο Χατζηιωάνναιο Πανεπιστήμιο που δημιούργησε και χρηματοδοτεί ο Λουκάς Χατζηιωάννου, ο δημιουργός της μεγάλης εταιρίας "ΤΡΟΟΔΟΣ", στη γενέτειρά του, τον Πεδουλά της Κύπρου, όπου υπήρχε και η ξακουστή ομώνυμη Εμπορική Σχολή από την οποία έχουν αποφοιτήσει και ο ίδιος αλλά και μία σειρά ολόκληρη ιδιαίτερα επιτυχημένων Κυπρίων επιχειρηματιών. Και απολύτως δικαιολογημένα στην Κύπρο θεωρούν ότι πρέπει να κατατάξουν τον φίλτατο Λουκά στην τάξη των μεγάλων ευεργετών, δίπλα στον Ν.Π. Λανίτη και στον Δημοσθένη Μιτσή που έκτισαν σχολεία στο μαρτυρικό νησί.

Πρακτικοί οι Κύπριοι υπολογίζουν ότι με τη λειτουργία του Χατζηιωάνναιου Πανεπιστημίου στον Πεδουλά θα κρατήσουν στον τόπο τους, μερικά εκατομμύρια λίρες από τα 190 εκατ. λιρών που ξοδεύονται κάθε χρόνο για σπουδές Κυπρίων στο εξωτερικό, ενώ ταυτόχρονα θα προσελκύσουν και

επιπλέον εισόδημα από τους ξένους σπουδαστές που θα θελήσουν να σπουδάσουν στο Χατζηιωάνναιο Πανεπιστήμιο. Αυτά, μαζί με τη δημιουργία μεγάλης ακαδημαϊκής κοινότητας είναι τα άμεσα ευνοϊκά αποτελέσματα από τη λειτουργία του νέου, του δεύτερου Πανεπιστημίου στην Κύπρο, το οποίο θα καλύπτει τον οικονομικοεμπορικό κλάδο. Ενα ακόμη, απώτερο ευνοϊκό αποτέλεσμα θα είναι η δημιουργία φίλων της Κύπρου σε διάφορες χώρες - οι ξένοι σπουδαστές που φοιτήσουν στο Χατζηιωάνναιο Πανεπιστήμιο όταν με το καλό επιστρέψουν στις πατρίδες τους όπου θα διαπρέψουν στον οικονομικό, κοινωνικό ή και πολιτικό τομέα των χωρών τους θα μπορούν να βοηθήσουν ποικιλοτρόπως την Κύπρο, γεγονός που αποδεικνύει ότι ο Λουκάς Χατζηιωάννου είδε πολύ μπροστά.

ΤΟ ΓΝΩΣΤΟ "ΦΡΟΥΤΟ", οι αυτοαποκαλούμενοι και αυτοχαρακτηριζόμενοι "δημοκρατικοί βαθμοφόροι", τότε του υπουργείου Ναυτιλίας και τότε του Λιμεναρχείου Πειραιώς, έκανε εσχάτως εκ νέου την εμφάνισή του με άποψη επί παντός του επιστητού - σημείο και αυτό των καιρών που περνάει αυτός ο τόπος και ο δύστυχος ελληνικός λαός, τι άλλο να πούμε γι αυτά τα βλακόμυρτα που προσπαθούν να κρύψουν κάτω από ταμπέλες και την ανωνυμία μία σαφέστατα διακρινόμενη φασίζουσα νοοτροπία.

ΔΗΜ. ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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

Τα αιτήματα πλοιάρχων και μηχανικών για τις νέες ΣΣΕ

Η Ένωση Πλοιάρχων, κοινοποίησε στην Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία τα αιτήματα που επιθυμεί να συμπεριληφθούν στα γενικά αιτήματα της ΠΝΟ κατά την συζήτηση για την υπογραφή των νέων Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας.

Η ΠΕΠΕΝ θεωρεί αναγκαία την αύξηση του μισθολογίου κατά 16% στους μισθούς των πλοιάρχων που απασχολούνται στα φορτηγά πλοία άνω των 4.500 τόν. d.w., καθώς και τις υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων, για τα μεσογειακά φορτηγά, τα επιβατηγά πλοία διεθνών πλόων και τα κρουαζιερόπλοια, τα ακτοπλοϊκά επιβατηγά και φορτηγά πλοία και τα πορθμεία.

Η αύξηση του μισθολογίου υποστηρίζεται ότι είναι αναγκαία εξ αιτίας της συνεχούς διολίσθησης της δραχμής, ενώ επισημαίνεται ότι για να διαφυλαχθεί το εισόδημα των πλοιάρχων από τις υποτιμήσεις που επιδεικνύουν ακόμη περισσότερο την οικονομική κατάσταση αυτών που εργάζονται σε συναλλαγματοφόρα πλοία, θα πρέπει οι αποδοχές που θα προκύψουν από την νέα ΣΣΕ να καθορίζονται σε Ευρωπαϊκές Νομισματικές Μονάδες (ECU). Η ΠΕΠΕΝ υπογραμμίζει την αντίθεσή της με τη διαφοροποίηση των αυξήσεων στους βασικούς μισθούς μεταξύ αξιωματικών και πληρωμάτων, μία τακτική που πιστεύει ότι τα τελευταία έτη ζημίωσε κατά μεγάλο βαθμό τους διαφόρους κλάδους των αξιωματικών.

Η ΠΕΠΕΝ ζητά τον άμεσο νομοθετικό χαρακτηρισμό από την Πολιτεία του ναυτικού επαγγέλματος ως βαρέος και ανθυγιεινού, για την κατοχύρωση επί της ουσίας των ασφαλιστικών δικαιωμάτων των ναυτικών. Αν και η εργοδοτική πλευρά έχει αποδεχθεί κατ' αρχήν την αναγνώριση του ναυτικού επαγγέλματος ως βαρέος και ανθυγιεινού, η ΠΕΠΕΝ θεωρεί ότι η ουσιαστική αναγνώριση θα επέλθει όταν εφαρμοσθούν και για τους ναυτικούς οι νόμοι που ισχύουν για τα αντίστοιχα βάρεα και ανθυγιεινά επαγγέλματα της ξηράς.

Για την υπερωριακή αμοιβή των αξιωματικών καταστρώματος που απασχολούνται σε ποντοπόρα φορτηγά πλοία, η ΠΕΠΕΝ ζητά να ληφθεί υπόψη η φύση της εργασίας στα ποντοπόρα πλοία και να προστεθεί παράγραφος στη ΣΣΕ που θα ορίζει ότι η υπερωριακή εργασία δεν θα είναι κατώτερη των 160 ωρών μηνιαίως, καθώς και 100 ωρών για τον ανθυποπλοίαρχο συμπεριλαμβανομένης και της υπερωριακής εργασίας του Σαββάτου και των αργιών που προβλέπονται από τη ΣΣΕ. Την ίδια ρύθμιση ζητά η ΠΕΠΕΝ και για τους αξιωματικούς που απασχολούνται σε μεσογειακά φορτηγά πλοία.

Για τα επιβατηγά πλοία διεθνών πλόων και τα κρουαζιερόπλοια, ζητείται η αναπροσαρμογή του επιδόματος γκαράζ για τον ύπαρχο κατά 20% και για τους αξιωματικούς καταστρώματος κατά 16% επί του βασικού μισθού, ενώ οι υπερωριακές αμοι-

βές τους να μην είναι κατώτερες των 120 ωρών μηνιαίως για τον ύπαρχο, 100 για τον υποπλοίαρχο και 90 για τον ανθυποπλοίαρχο μηνιαίως, ενώ τέλος, να ρυθμισθεί οριστικά το θέμα της αμοιβής για την απασχόληση κατά τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες.

Για την κατηγορία των επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων της ακτοπλοίας η ΠΕΠΕΝ ζητεί να καθορισθεί η σύνθεση και να καθιερωθεί η διπλή απασχόληση πλοιάρχων και αξιωματικών γαφύρας στα πλοία τύπου "καταμαράν". Ακόμη η ΠΕΠΕΝ ζητεί να καταβάλεται στον ύπαρχο που ασχολείται με τον έλεγχο των εισιτηρίων επίδομα 30.000 δρχ. το μήνα και για τους δόκιμους πλοιάρχους που ασχολούνται με το ίδιο αντικείμενο επίδομα 10.000 δρχ. το μήνα.

Παράλληλα κοινοποίησε και η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Ε.Ν. τα αιτήματά της προς την ΠΝΟ ενόψει της συζήτησης της νέας ΣΣΕ του 1995.

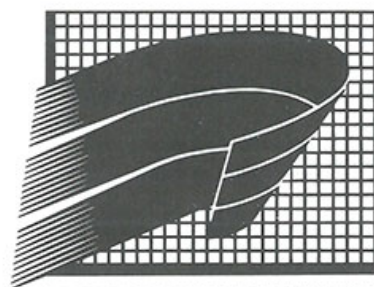
Η ΠΕΜΕΝ ζητεί αύξηση στους βασικούς μισθούς των μηχανικών κατά 20% στα ποντοπόρα φορτηγά πλοία και κατά 18% στα επιβατηγά διεθνών πλόων και στα κρουαζιερόπλοια καθώς και στα επιβατηγά πλοία της ακτοπλοίας, προκειμένου να καλυφθούν οι απώλειες εισοδήματος των προηγούμενων ετών, ο πληθωρισμός, η διολίσθηση της δραχμής και η ραγδαία αύξηση τιμαρίθμου.

Η ΠΕΜΕΝ ζητά επίσης να καταργηθεί το δικαίωμα διαιτητικής παρέμβασης του Υπουργείου Ναυτιλίας, να υπάρξει ενιαία συλλογική σύμβαση εργασίας, εξίσωση μισθών των ομοβάθμων με διορθωτικές αυξήσεις, κατοχύρωση του δικαιώματος στην απασχόληση και την αναμόρφωση των επιδομάτων ανεργίας ανά βαθμό και ειδικότητα.

ΚΤΙΡΙΟ ΓΡΑΦΕΙΩΝ

Επί της παραλιακής λεωφόρου Αλκυονίδων 7 (σύνορα Γλυφάδα - Βούλα), πωλείται ή ενοικιάζεται ολόκληρο ή τμηματικώς (όροφοι γραφείων και ισόγειο κατάστημα).

Τηλ.: 3621346 - 3622839, 6-8 μ.μ.



THE ABS SAFEHULLSM SYSTEM

SAFETY OF SHIP STRUCTURES BY DYNAMIC BASED DESIGN AND EVALUATION

ABS can improve your Bulk Carrier Designs

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

September 1993

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

January 1994

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

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



FOUNDED 1862

ABS

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING & AFFILIATED COMPANIES

FOR MORE INFORMATION CONTACT:

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

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

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ελληνικό παράσημο στον Πρόεδρο του Κορμίτη Λονδίνου

Κατά τη διάρκεια τελετής στην ελληνική πρεσβεία του Λονδίνου στις 11 Νοεμβρίου, ο Πρέσβης κ. Ηλίας Γούναρης απένειμε στον πρόεδρο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου κ. Γιάννη Αδ. Χατζηπατέρα

τα διάσημα και το δίπλωμα του Ταξιάρχη του Φοίνικα, σε αναγνώριση της πολυετούς και πολυσχιδής προσφοράς του κ. Χατζηπατέρα προς την ελληνική κοινότητα που παροικεί στη Βρετανία.

Συναλλαγματοφόρα η Ελληνική Ναυτιλία

Σε ομιλία του στο Συνέδριο για τις Ενεργειακές Πηγές της Ελληνικής Οικονομίας, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αλέξανδρος Γουλιέλμος σημείωσε ότι η Ελληνική Ναυτιλία συνεισφέρει το 5% στο συνολικό εθνικό προϊόν της χώρας, ενώ η συνεισφορά της στο εισαγόμενο ξένο συνάλλαγμα έφθασε το 2,1 δισεκατομμύρια δολάρια κατά το 1993.

Ο κ. Γουλιέλμος επαίνεσε επίσης τις μεγάλες δυνατότητες απασχόλησης που προσφέρει στο εργατικό δυναμικό της χώρας η Ναυτιλία, η οποία άμεσα προσφέρει

περί τις 50.000 θέσεις εργασίας, ενώ οι περιφερειακές δραστηριότητες απασχολούν άνω των 100.000 εργαζομένων. Ο ομιλητής αναφέρθηκε επίσης στην αποφασιστικότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας να υποστηρίξει τα συμφέροντα της Ελληνικής Ναυτιλίας στους διάφορους διεθνείς οργανισμούς και στην Ευρωπαϊκή Ένωση και να προστατεύσει την ανταγωνιστικότητα της ρόλο του παγκόσμιου μεταφορέα που ευημερεί από το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο.

Υπό την κυανόλευκο

Τον Οκτώβριο και τον Νοέμβριο υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή

στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

- "Καπετάν Μανώλης", μπάλκ κάρριερ, πρώην "Mulpha Subang", υπό σημαία Μαλαισίας, 16.371 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία "Cliff Maritime S.A." (κ. Παναγ. Στραβελάκης).

- "Αναγγελ Αμπίσιον", μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο Νο. 872, 81.120 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία "Marpet Shipping Corporation" (Anangel Shipping Enterprises S.A.).

- "Στάνταρντ Βάλор", μπάλκ κάρριερ, πρώην "Νάιτ Λάιτ" υπό σημαία Μπαχάμας, 39.316 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Onda de Este Shipping Company" (κ. Γεώργιος Γράτσος).

- "Ιωνία", μπάλκ κάρριερ, πρώην "Tusa" υπό λιβεριανή σημαία, 17.107 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Sea Anemone Navigation S.A." (κ. Ευγ. Σταυράκης).

- "Τριάς", μπάλκ κάρριερ, πρώην "Federal Schelde" υπό λιβεριανή σημαία, 22.649 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Trias Maritime Company Limited" (κ. Σωτ. Λιτσόπουλος).

- "Τανάβ", δεξαμενόπλοιο, πρώην "Gamma 1", υπό σημαία Μάλτας, 6.450 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία "Fintias Compania Naviera S.A." (κ. Ιωάν. Ρουκουνάκης).

- "Χίος Βέντσουρ", μπάλκ κάρριερ, πρώην "Bergen Splendor" νηολογημένο στο Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο, 15.422 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Chios Venture Shipping and Trading S.A." (κ. Τριαντάφυλλος Δημοσθένης).

- "Ηρακλής Γκλόρυ", τσιμεντοφόρ, πρώην "Cal Due" υπό ιταλική σημαία, 3.920 τόν. γκρός, ναυπη-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

9 FRAGOKLISSIAS
151 25 MAROYSSI
GREECE

TEL.: 6804600
TELEX: 214404, 214432
FAX: 6804601

γήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία "Ηρακλής Γκλόρυ Ναυτική Εταιρία Ν. 959/79" (κ. Καγκελάρης).

- "Τράιντετ Φόρτσουν", μπάλκ κάρριερ, πρώην "Fortuna" υπό σημαία Μπαχάμας, 35.208 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1983, που ανήκει στην εταιρία "Blue Cove Marine Limited" (Marine Managers Ltd.).

- "Γεώργιος Δ.", μπάλκ κάρριερ, πρώην "Tongli" υπό παναμαϊκή σημαία, 16.765 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Deisy Navigation Corp." (κ. Νικολ. Σορούλας).

- "Πόρος", μπάλκ κάρριερ, πρώην "Πόρος" υπο λιβεριανή σημαία, 23.192 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία "Poros Shipping Company" (Aeolos Management S.A.).

- "Νέππου Ολύμπικ", οχηματογωγό, πρώην "Mercandian Prince II" νηολογημένο στο Δανικό Διεθνές Νηολόγιο, 7.955 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1984, που ανή-

κει στην εταιρία "Νέππου Στάρ Ναυτική Εταιρία" (κ. Βασ. Δενδρινός).

- "Πύλος", μπάλκ κάρριερ, πρώην "Velma" υπό κυπριακή σημαία, 16.281 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Carona Shipping Corporation" (κ. Αυγουστής Πολέμης).

- "Μαριβίκ", δεξαμενόπλοιο, πρώην "Ocean Victor" υπό λιβεριανή σημαία, 50.169 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία "Coast Shipping S.A." (Χανδρής Ελλάς Ink.).

Τα συμβεβλημένα

Κατά το διάστημα μεταξύ Μαΐου και Σεπτεμβρίου 1994, υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων Ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

- "Νέππου Ελλάς", με σημαία Μάλτας, 6.398 τόν. γκρός, από 7.4.94, εκπρόσωπος κ. Κυρ. Λούκου.

- "Θανάσης Α.", με σημαία Μάλτας, 19.981 τόν. γκρός, από 1.6.94, εκπρόσωπος Βασ. Φασούλης.

- "Φούτζι Στάρ", με σημαία Αγ. Βικεντίου, 7.095 τόν. γκρός, από 1.9.94, εκπρόσωπος κ. Αντών. - Στάμος Φαράκλας.

Τα διαγραφέντα

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

- "Πράιμ Βέντσουρ II", παναμαϊκό, 1.600 τόν. γκρός, από 17.3.94, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

- "Ολύμπικ Σπόνσορ", παναμαϊκό, 51.127 τόν. γκρός, από 20.4.94, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

- "Πετρόλα 29", παναμαϊκό, 1.689 τόν. γκρός, από 13.5.94, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

- "Γ. Ρούσσος II", κυπριακό, 1.599 τόν. γκρός, από 1.6.94, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

- "Χρυσοβαλάντου", παναμαϊκό, 12.294 τόν. γκρός, από 9.7.94, λόγω λήξης της σύμβασης.

- "Νόρθ Εμπρες", με σημαία Αγ. γλίας, 1.747 τόν. γκρός, από 1.7.94, λόγω πώλησης.

- "Νόρθ Κίγκ", με σημαία Αγ. γλίας, 1.905 τόν. γκρός, από 1.6.94, λόγω πώλησης.

- "Ρειμπόου Στάρ", λιβεριανό, 9.717 τόν. γκρός, από 17.8.94, λόγω πώλησης.

- "Αντζελ II", παναμαϊκό, 14.324 τόν. γκρός, από 11.8.94, λόγω πώλησης.

- "Ολύμπικ Φαίθη", παναμαϊκό, 81.192 τόν. γκρός, από 1.9.94, λόγω ύψωσης Ελληνικής σημαίας.

- "Νόρντικ Τρέιντερ", με σημαία Μπαχάμας, 6.414 τόν. γκρός, από 30.9.94, λόγω λήξης της σύμβασης.

• Στις 30.9.94 τα συμβεβλημένα με το NAT πλοία ανέρχονταν σε 139, συνολικής χωρητικότητας 2.339.098 τόν. γκρός.

Απονομή έπαθλων σε αποφοίτους του ΚΕΣΕΝ

Η ναυτιλιακή εταιρία "Focus Maritime" που διευθύνει ο κ. Στέλιος Κατούνης, απένειμε χρηματικά έπαθλα στους αριστεύσαντες πλοιάρχους και μηχανικούς που φοίτησαν στο ΚΕΣΕΝ την εκπαιδευτική περίοδο 1993-94.

HONDURAS MARITIME SERVICES

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 11, ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 42.21.324, ΦΑΞ: 42.21.736

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Κατόπιν της γνωστοποίησης της 4/9/1994 στην εφημερίδα «ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ» του Γενικού Προξένου της Ονδούρας Aristides Mejia, ο κ. Λουκάς Μακρής, πρώην Επίτιμος Πρόξενος της Ονδούρας στον Πειραιά και η κ. T eodolinda Banegas de Makris, πρώην Γενική Πρόξενος της Ονδούρας στην Ελλάδα, γνωστοποιούμε ότι:

1. Σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ονδούρας, η νηολόγηση και η υποθήκευση πλοίων διενεργείται διαμέσου νομότυπα διορισμένων δικηγόρων στην Ονδούρα (Άρθρα 11 και 12 του Οργανικού Νόμου της Ονδούρας).

2. Όλα τα σχετιζόμενα με τη νηολόγηση, υποθήκευση και λειτουργία πλοίων έγγραφα, εκδίδονται ΜΟΝΟ από τις αρμόδιες Αρχές της Ονδούρας και ισχύουν διεθνώς, χωρίς ανάγκη πιστοποίησης ή θεώρησής τους από τα κατά τόπους Προξενεία της Ονδούρας.

3. Σύμφωνα με τους νόμους της Ονδούρας, η πληρωμή των τελών, φόρων και δικαιωμάτων εν γένει για τη διεκπεραίωση των παραπάνω εργασιών, γίνεται αποκλειστικά και μόνο μέσω του δικηγόρου - αντικλήτου του πλοιοκτήτη με τη συνεργασία των εκτός Ονδούρα αντιπροσώπων αυτού.

4. Δηλώνουμε κατηγορηματικά ότι είναι ψευδίστατος ο ισχυρισμός του νεοδιορισμένου Προξένου ότι δεν είμαστε εξουσιοδοτημένοι από την κυβέρνηση της Ονδούρας και αυτή δε φέρει ευθύνη για τη χρήση των εγγράφων που παραδίδονται από εμάς, αφού οποιοδήποτε τέτοιο έγγραφο που αφορά τις παραπάνω δραστηριότητες, πρέπει απαραίτητα και μόνο να έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες τοπικές Αρχές της Ονδούρας.

Πειραιάς, 10 Οκτωβρίου 1994
HONDURAS MARITIME SERVICES
ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΚΡΗΣ
T EODOLINDA BANEGAS DE MAKRIS

Στην τελετή παρέστησαν ο γεν. γραμματέας του YEN κ. Αλ. Γουλιέλμος, ο αρχηγός του Λ.Σ. αντιναύαρχος Μαν. Πελοποννήσιος και ο εκπρόσωπος της Forum υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Μιχ. Δορκοφίκης.

Για τις επιδόσεις του βραβεύθηκαν οι σπουδαστές, Δημ. Ραμπιάς, πλοίαρχος Α', ο οποίος έλαβε χρηματικό έπαθλο 800.000 δρχ., Μιχ. Κουτσουρίδης, πλοίαρχος Β' έπαθλο 500.000 δρχ., Ανάργ. Οικονομίδης, μηχανικός Α' έπαθλο 80.000 δρχ. και Ελευθ. Λευθεριώτης έπαθλο 500.000.

Ναυτιλιακά Προγράμματα στην Exproshipping '94

Η εγκατεστημένη στον Πειραιά εταιρία Computer Expert Systems Ltd., μετά την τεράστια απήχηση που είχαν τα προϊόντα της στην διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, τα οποία ήδη εξυπηρετούν τις ανάγκες ναυτιλιακών εταιριών παγκοσμίου κύρους, θα παρουσιάσει τα προγράμματά της στην διεθνή έκθεση Exproshipping '94 που θα λάβει χώρα μεταξύ 12 και 15 Οκτωβρίου στην Κωνσταντινούπολη.

Κατά τη διάρκεια της έκθεσης θα παρουσιασθούν τα ήδη καταξιωμένα ναυτιλιακά συστήματα της εταιρίας, καθώς και ενημέρωση πάνω σε ολοκληρωμένες όσο και πρωτοποριακές λύσεις που μπορεί να προσφέρει η Computer Expert Systems σε ναυτιλιακές εταιρίες, για την καλύτερη και πιο αποτελεσματική διαχείριση του στόλου τους και την οργάνωση των υπηρεσιών τους.

Ελληνική προεδρία σε επιτροπή του ΟΟΣΑ

Ο Πλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος, Διαμαντής Μανός, διευθυντής της Διεύθυνσης Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων του YEN, εξελέγη Πρόεδρος της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης.

Η Επιτροπή αυτή είναι υπεύθυνη για την χάραξη της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής του Οργανισμού, πάνω στη βασική αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Γεώργιος Κασιφάρας συνεχάση τον κ. Μανό, για τη μεγάλη επιτυχία του να εκλεγεί ομόφωνα στην αρχαιότερη επιτροπή του ΟΟΣΑ στην οποία ποτέ μέχρι σήμερα δεν είχε εκλεγεί αντιπρόσωπος της χώρας μας.

Επιτρέπεται η οπλοφορία στα Ελληνικά πλοία

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεωργίου Κασιφάρα, που δημοσιεύθηκε ήδη (ΦΕΚ 661-Β'/4.8.94), καθορίζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία χορήγησης άδειας, κατοχής και οπλοφορίας όπλων, τα οποία επιτρέπεται να φέρονται στα υπό Ελληνική σημαία πλοία.

Συγκεκριμένα, για την ασφάλεια των επιβατών και των πληρωμάτων επιτρέπεται να φέρονται σε πλοία υπό Ελληνική σημαία μέχρι και 4 περιστροφά ή πιστόλια και μέχρι 30 συμβατικά φυσίγγια ανά όπλο.

Η σχετική άδεια χορηγείται από τους Προισταμένους της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, η οποία εξετάζει αν συντρέχουν οι νόμιμες προϋπο-



Could strikes affect you ?

The number of strikes affecting the shipping industry remains at a high level. And strikes mean financial loss. Increasingly, shipowners, managers and charterers are realising that insurance protection is a necessity in today's volatile industrial climate. A wise move is to contact The Strike Club, formed exclusively to provide protection against this threat. It is the largest mutual insurer of its kind, with some 41 million grt entered worldwide.

FOR FURTHER INFORMATION, FAX 93 25 53 18.

**THE
STRIKE
CLUB**

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

Strike Club Management Ltd, 24 Boulevard Princesse Charlotte, MC 98000 Monaco. Tel 93 50 02 45. Telex 469266 SCMAN MC.

θέσεις (βαθμός κινδύνου, προιστορία περιοχής, είδος πλοίου κ.λ.π.).

Η άδεια κατοχής όπλων και φυσισιγγίων θα ισχύει για 3 χρόνια.

Για ποντοπόρα πλοία που δεν προσεγγίζουν σε Ελληνικά λιμάνια, η άδεια κατοχής χορηγείται από την Διεύθυνση Ασφάλειας του ΥΕΝ.

Τέλος η άδεια οπλοφορίας ισχύει για ένα χρόνο και εκδίδεται στο όνομα του πλοιάρχου και των Αξιωματικών του πλοίου.

Η εγκατάσταση Καζίνων επί επιβατηγών πλοίων

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

Η άδεια λειτουργίας ισχύει για 2 χρόνια και εκδίδεται από την Διεύθυνση Ασφάλειας 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 Καζίνου.

Τα Βραβεία της Εστίας Ναυτικών

Η Εστία Ναυτικών, όπως κάθε χρόνο έτσι και φέτος, θα χορηγήσει χρηματικά βραβεία σε παιδιά ναυτικών (εν ενεργεία και συνταξιούχων) που φοίτησαν στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (ΑΕΙ) της χώρας το Ακαδημαϊκό έτος 1993-94.

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι να απευθύνονται στην Εστία Ναυτικών, Φίλωνος 97-99 στον Πειραιά ή στο τηλέφωνο 4176059 εσ. 25.

Το επίδομα γάμου της Εστίας Ναυτικών

Από την Εστία Ναυτικών ανακοινώνεται ότι στις 31.12.94 λήγει η προθεσμία υποβολής δικαιολογητικών παροχής γαμηλίου δώρου σε θυγατέρες ναυτικών που παντρεύτηκαν μέσα στο 1993.

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στην Εστία Ναυτικών Φίλωνος 97-99 στον Πειραιά ή στο τηλέφωνο 4176059 εσ. 27.

Πρόστιμα

- Πρόστιμα συνολικού ύψους 1.000.000 δρχ. επέβαλαν οι Λιμενικές Αρχές Πειραιά και Κεφαλονιάς σε 6 πλοιάρχους εμπορικών πλοίων για παραβάσεις που αφορούν την Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος, τον Αύγουστο.

- Πρόστιμα συνολικού ύψους 800.000 δρχ. επέβαλε το Κεντρικό Λιμεναρχείο Ηρακλείου στους υπευθύνους φ/γ πλοίων γιατί σε έκτακτους ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν στα πλοία τους διαπιστώθηκαν ελλείψεις - αντικανονικότητες σε θέματα σωστικών, πυροσβεστικών μέσων και αντικανονική τήρηση του βιβλίου πετρελαίου.

- Από τις Λιμενικές Αρχές της χώρας επεβλήθησαν κατά το οκτάμηνο Ιανουαρίου - Αυγούστου 1994 συνολικά πρόστιμα 70.640.000 δρχ. για παράνομη αλιεία.

Συγκεκριμένα επεβλήθησαν πρόστιμα 35.700.000 δρχ. κατά επαγγελματικών αλιείων, 23.140.000 δρχ. κατά ερασιτεχνικών αλιείων και 10.800.000 για αλιεία με εκκρηκτικές ύλες.

ΜΟΝΑΔΙΚΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ βίλα πολυτελούς κατασκευής, 4 κυρίων υπνοδωματίων και με τεράστιες βεράντες, κτισμένη σε αμφιθεατρικό οικόπεδο 9.000 τετρ. μέτρα σε μία εξαιρετη παραλία της Β.Α. Χίου (6 χιλιόμετρα από τα Καρδάμυθα), υπερυψωμένο υπόγειο με δύο επί πλέον υπνοδωμάτια, γκαράζ και λοιπούς βοηθητικούς χώρους.

Ολο το οικόπεδο είναι πυκνοφυτευμένο με δέντρα που έχουν μεταφερθεί από το εξωτερικό και με μεγάλο κήπο.

Κατάλληλη για διαμονή ή τουριστική εκμετάλλευση και με δυνατότητες οικοδομικής επέκτασης.

Τηλεφωνήσατε: 36 42 849

από 10.00 έως 14.00 ή

από 18.00 έως 20.00 στο 72 49 354

**Ένα δώρο,
που είναι το ΔΩΡΟ
για τον Κόσμο
του Shipping**

ΤΟ ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ ΠΟΥ ΤΑΞΙΔΕΥΕΙ...

(Η Ναυτιλία των Ελλήνων στο τέλος του αιώνα)

**Το βιβλίο του δημοσιογράφου
ΕΥΣΤΑΘΙΟΥ ΜΠΑΤΗ από τις
εκδόσεις Τάσου Πιτσιλίου**

**(Σοφοκλέους 4 Αθήνα -
Τηλ. 32 18 872)**

Συνεχίζεται η αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος

Αυξημένο κατά 5,4% ήταν το ναυτιλιακό συναλλάγμα που εισήλθε στη χώρα μας κατά τη διάρκεια του επταμήνου Ιανουαρίου - Ιουνίου, έναντι του αντίστοιχου συναλλάγματος που είχε εισέλθει κατά την ίδια περίοδο του περασμένου έτους.

Συγκεκριμένα εισήλθαν 1.253,4 εκατ. δολάρια, έναντι 1.189,3 εκατ. δολλαρίων που είχαν εισέλθει το 1993 και 1.146,3 εκατ. δολάρια, που είχαν εισέλθει το 1992.

Εξάλλου αυξημένο κατά 3,9%, παρουσιάστηκε το ναυτιλιακό συναλλάγμα που εισήλθε στην Ελλάδα κατά τη διάρκεια του Ιουνίου, έναντι του αντίστοιχου μήνα του περασμένου έτους.

Συγκεκριμένα, εισήλθαν 429 εκατ. δολάρια, έναντι 413 εκατ. δολλαρίων που είχαν εισρεύσει τον Ιούνιο του 1993. Το 1992 είχαν εισρεύσει 407,8 εκατ. δολάρια.

Κυρώσεις Σ.Σ.Ε.

Από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεώργιο Κατσιφάρα κυρώθηκε η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας πληρωμάτων Μεσογειακών φορτηγών πλοίων από 501 έως 3.000 κοχ ή 801 έως 4.500 τον. d.w., έτους 1994, με την οποία αυξάνονται οι αποδοχές των ναυτικών που υπηρετούν στα πλοία της κατηγορίας αυτής κατά 12,5% και πληρωμάτων των Ακτοπλοϊκών φορτηγών πλοίων M/S, Π/Κ και I/F μέχρι 500 κοχ.

Η ισχύ της Σύμβασης αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 1994 και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1994.

Αυστηρότερη η εφαρμογή της απαγόρευσης απόπλου

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αρχίζει η εφαρμογή νέων ποινών για τους παραβάτες της απαγόρευσης απόπλου των πλοίων λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Συγκεκριμένα, οι παραβάτες των διατάξεων του παραπάνω Προεδρικού Διατάγματος θα τιμωρούνται, ανεξάρτητα αν συντρέχει από άλλες διατάξεις ποινική ή

πειθαρχική ευθύνη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 45 του Ν.Δ. 187/1973.

Αύξηση των επιβατών και οχημάτων στην "Στρίντζης Λάινς"

Κατά το πρώτο εννεάμηνο του έτους η διακίνηση επιβατών με τα επιβατηγά - οχηματαγωγά της εταιρείας "Στρίντζης" αυξήθηκε κατά 34%, ενώ η διακίνηση των οχημάτων αυξήθηκε ατά 42%.

Συγκεκριμένα, μεταφέρθηκαν 1.380.558 επιβάτες, 266.418 οχήματα και 62.671 φορτηγά, έναντι 1.032.716 επιβατών, 196.315 οχημάτων και 44.055 φορτηγών που είχαν διακινηθεί από την ίδια εταιρεία την αντίστοιχη περίοδο του 1993.

Τροποποιείται ο Κανονισμός του ΚΕΣΕΝ

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα, που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, τροποποιήθηκε ο κανονισμός εκπαίδευσης του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ).

Οι επενδυτικές προοπτικές της Ελληνικής Ναυτιλίας

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας οργάνωσε συνέδριο στην Αθήνα, το διήμερο 19 και 20 Νοεμβρίου, με θέμα τις επενδυτικές προοπτικές για την Ελληνική Ναυτιλία. Το χρηματοοικονομικό συνέδριο είναι το τρίτο που διοργανώνεται και τέθηκε υπό την αιγίδα του Ελληνογερμανικού Επι-

μελητηρίου, με κύριο χορηγό τον όμιλο της Εμπορικής Τράπεζας.

Νέα ναυτικά φυλλάδια

Από τις Λιμενικές Αρχές της χώρας εκδόθηκαν κατά τον Ιούλιο 376 νέα ναυτικά φυλλάδια και τον Αύγουστο 275 ναυτικά φυλλάδια

Αλλαγές στη λειτουργία των ΑΔΣΕΝ

Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα, η ΑΔΣΕΝ/Π-Μ/ΧΑΝΙΩΝ θα λειτουργεί από το Ακαδημαϊκό έτος 1994-95, κατ' εξαίρεση ως Σχολή προαιρετικής εσωτερικής φοίτησης μόνο για τους σπουδαστές της Δ' διδακτικής περιόδου..

Αλλαγές στα Βραβεία Χανδρή

Με απόφαση της διοίκησης της Ενωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, τροποποιείται ο θεσμός των Βραβείων Χανδρή, σε ότι αφορά τις βραβεύσεις των παιδιών των ναυτικών που διακρίνονται στις εισαγωγικές εξετάσεις των Α.Ε.Ι.

Συγκεκριμένα, σε κάθε ακαδημαϊκό έτος, θα χορηγούνται υποτροφίες μεταπτυχιακών σπουδών προδιδακτορικού επιπέδου σε παιδιά ναυτικών που έχουν αποφοιτήσει από τα Α.Ε.Ι. Οι υποτροφίες αυτές που ο αριθμός τους θα καθορίζεται κάθε χρόνο, θα αφορούν σπουδές σε τομείς σχετιζόμενους με την λειτουργία και τις ανάγκες της ναυτιλίας σε Πανεπιστήμια κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ενωσης.

Εξάλλου, ο θεσμός της βράβευσης κατ' έτος του ναυτικού που συνταξιοδοτείται, έχοντας την με-

Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

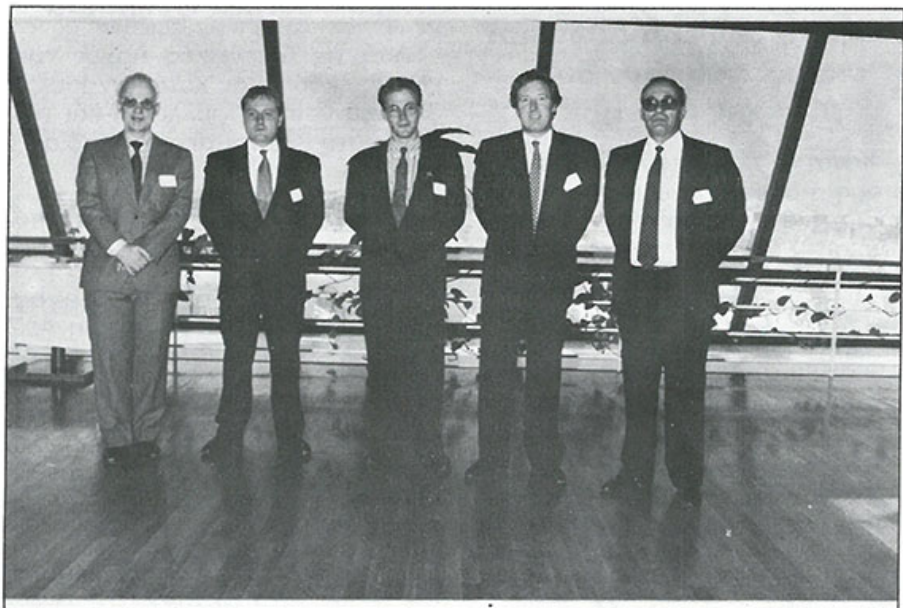
Με μεγάλη προϋπηρεσία στο εξωτερικό και κάτοχος διπλωμάτων ατμού, ντήζελ και US Coast Guard

ΖΗΤΑ ανάλογη εργασία στην Ελλάδα.

Αριστη γνώση Αγγλικής και Ηλεκτρονικής παρακολούθησης της συντήρησης πλοίων.

Τηλέφωνο για συνεννόηση: 96 33 047

Το Strike Club στον Πειραιά



Παρόντες στην εκδήλωση εκ μέρους του Strike Club, από αριστερά: οι κ.κ. Γ. Βαρδάκας, G. Deby, Ντένης Λιναρδάτος, W. Willingen και Παν. Λιναρδάτος.

Το γνωστό Strike Club, ο αλληλσφαιστικός οργανισμός που καλύπτει κυρίως της καθυστερήσεις πλοίων από απεργίες, εγκατέστησε γραφεία αντιπροσωπείας στον Πειραιά για τη καλύτερη εξυπηρέτηση των μελών του.

Το γραφείο θα διευθύνεται από τον κ. Ντένη Λιναρδάτο, ο οποίος πρόσφατα επέστρεψε στην Ελλάδα από την Αγγλία, όπου μετά από σπουδές στους τομείς του Δικαίου και της Ναυτιλίας, στο Πανεπιστήμιο του Λίβερπουλ, απασχολήθηκε σε ένα Κλάμπ και σε ένα ασφαλιστικό οργανισμό των Αλούδς.

Με την ευκαιρία έναρξης εργασιών του γραφείου στον Πειραιά, το κλάμπ προσκάλεσε τα μέλη του σε δεξίωση στις 16 Νοεμβρίου στη Ναυτιλιακή Λέσχη.

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία το Strike Club καλύπτει περί τους 400 πλοιοκτήτες από όλο τον κόσμο, καθώς και ναυλωτές και διαχειριστές πλοίων, που λειτουργούν υπό 71 νηολόγια, με συνολικό τονάζ άνω των 37 εκατ. τον. γκρός.

Ο οργανισμός προσφέρει ασφαλιστική κάλυψη για τα ημερήσια έξοδα του πλοίου όταν προκαλείται καθυστέρηση από προβλήματα των εργαζομένων, είτε στο πλοίο είτε στο λιμάνι, όπως απεργίες φορτοεκφορτωτών, ή ακόμη και εργαζομένων σε εργοστάσια και σιδηροδρόμους που συνδέονται με το φορτίο του πλοίου.

Επίσης, ανάλογα με την κάλυψη, ο οργανισμός προσφέρει και εξασφάλιση σε περίπτωση καθυστερήσεων συνεπεία συμφόρησης του λιμένος ή απεργιών του πληρώματος.

γαλύτερη υπηρεσία θα επεκταθεί ώστε να περιλαμβάνει όχι μόνο τα πληρώματα αλλά και τα στελέχη γέφυρας και μηχανής.

Αυξημένο τιμολόγιο στη Διώρυγα του Παναμά

Με απόφαση του Οργανισμού της Διώρυγας του Παναμά, αυξή-

θηκαν από 1 Οκτωβρίου τα τέλη των υπηρεσιών διέλευσης κατά 5,0%, κατά 5% για την πλοήγηση και κατά 3,4% για τις υπόλοιπες υπηρεσίες.

Το κόστος των υπηρεσιών ρυμούλκησης έμεινε σταθερό.

Σύμφωνα με το νέο κανονισμό καταμέτρησης που τέθηκε σε εφαρμογή από την 1 Οκτωβρίου,

αυξάνεται το κόστος διέλευσης ανά τόννο γκρός, ο οποίος μεταβλήθηκε σε PC/UMS καθαρό τόννο. Με βάση το νέο τρόπο καταμέτρησης το νέο τιμολόγιο διαμορφώνεται ως εξής:

- Για τους πρώτους 100 καθαρούς τον. τιμή 135 δολάρια ανά τόννο.

- Για τους επόμενους 500 καθαρούς τον., 0,75 δολ. ανά τόννο.

- Για τους επόμενους 400 καθαρούς τον. 0,45 δολ. ανά τόννο.

- Για τους 1.000 καθαρούς τον. και άνω 0,26 δολ. ανά τόννο.

Εκλογές στην Ευρωπαϊκή Ένωση Ναυτιλιακών Πραγματογνωμόνων

Ο γεν. Γραμματέας του Συνδέσμου Ελλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων και πραγματογνωμόνων κ. Κωνσταντίνος Φιλίππου, εξελέγη αντιπρόεδρος της Ομοσπονδίας Ναυτιλιακών Ενώσεων Επιθεωρητών Πλοίων και Συμβούλων (FEMAS), κατά τη διάρκεια της 7ης ετήσιας συνέλευσης στην Αμβέρσα, που πραγματοποιήθηκε στις 24 Σεπτεμβρίου.

Στις ίδιες εκλογές η θέση της προεδρίας ανατέθηκε στον κ. Γκρεντ Βέσελμανν από τη Γερμανία.

Ο Σύνδεσμος Ελλήνων Ναυτικών Τεχνικών Συμβούλων και Πραγματογνωμόνων (HMTCA) ιδρύθηκε στον Πειραιά το 1984 και μεταξύ των μελών του περιλαμβάνει ναυπηγούς και μηχανολόγους-μηχανικούς με μεγάλη πείρα και γνώσεις, οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες ναυτιλιακού συμβούλου στην Ελληνική και τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Μεταξύ των στόχων του Συνδέσμου είναι η συνεισφορά στην ανάπτυξη της τεχνολογίας στις ποταπόρες μεταφορές, η παροχή εξειδικευμένης αντιπροσωπείας της ναυτιλιακής κοινότητας προς τα ναυπηγεία, τους ασφαλιστές, τις Τράπεζες και τους νηογνώμονες, καθώς και η βελτίωση στις ασφάλειες, στις μεταφορές μέσα από τη νομοθετική μηχανή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για την προώθηση αυτών των στόχων ο Σύνδεσμος έγινε μέλος της FEMAS το 1991. Σήμερα στην FEMAS είναι μέλη ένας Σύνδεσμος από το Βέλγιο, δύο από τη Γαλλία,

ένας από τη Γερμανία, ένας από την Ελλάδα, τρεις από την Ολλανδία και τρεις από την Αγγλία.

Η Ελληνική ένωση Ναυτιλιακών Πραγματογνωμόνων διοικείται από εκτελεστική επιτροπή, μέλη της οποίας είναι οι κ.κ. Κ. Φιλίππου, Α. Ματθαίου, Δ. Βουρμάτσος και ο κ. Δ. Καπαϊτζής.

Κινητή τηλεφωνία από τον Ινμαρσάτ

Ενα νέο πρόγραμμα κινητής τηλεφωνίας προωθεί ο διεθνής δορυφορικός οργανισμός Ινμαρσάτ.

Μέχρι το 2000 θα τεθεί σε εφαρμογή το νέο πρόγραμμα με την ονομασία Project 21, το οποίο εξελίσσεται σταδιακά σε ένα πιο εξελιγμένο πρόγραμμα, το Inmarsat P. Ειδικότερα το πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνει την τοποθέτηση πολλών δορυφόρων παγκοσμίως για τη χρήση μιας συσκευής, που μοιάζει με ένα κινητό τηλέφωνο

και θα απευθύνεται στους πιο "απαιτητικούς" συνδρομητές.

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα του Inmarsat P είναι η πληρέστερη δορυφορική κάλυψη σε σύγκριση με την κινητή τηλεφωνία, ενώ σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι ο Ινμαρσάτ σκοπεύει να κατασκευάσει 12 δορυφόρους μέσα στα επόμενα πέντε χρόνια, ενώ το δίκτυο αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι το 1999-2000.

Μικρή παράταση στις επιχορηγήσεις των ναυπηγείων

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε και τυπικά το αίτημα της Ελληνικής Κυβέρνησης για χορήγηση παράτασης μέχρι τέλους 1994 του καθεστώτος που διέπει τις κρατικές ενισχύσεις προς τα ναυπηγεία.

Η παράταση αυτή είχε συμφωνηθεί με απόφαση του Συμβουλίου Υπουργών (Κοινοτική Οδηγία 93/115?) και θα ισχύσει και για τα

υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου σε Κοινοπραξία

Την Κοινοπραξία "Γέφυρα" ανακήρυξε στις 12 Οκτωβρίου η επιτροπή μεγάλων έργων ως προσωρινό ανάδοχο για την κατασκευή του έργου της ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου, μετά από σχετική εισήγηση της επιτροπής αξιολόγησης.

Στη συνέχεια θα αρχίσουν οι διαπραγματεύσεις για το χρηματοπιστωτικό μέρος και θα εκδοθεί απόφαση από τον αναπληρωτή Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ κ. Γείτονα, προκειμένου να υπογραφεί η σύμβαση που θα κατατεθεί στη Βουλή για κύρωση.

Η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου θα γίνει με την κατασκευή κρεμαστής καλωδιακής γέφυρας, συνολικού μήκους 2,9 χιλιομέτρων, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και στηριζόμενη σε ύψος 60 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας.

Θα γίνει με το σύστημα της συγχρηματοδότησης και με παραχώρηση της εκμετάλλευσης από τον ανάδοχο, που υπολογίζεται σε 35 χρόνια.

Το συνολικό κόστος του έργου υπολογίζεται στα 444,1 εκατ. ECU δηλαδή περίπου 120 δισεκ. δραχμές. Η οικονομική συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου υπολογίζεται σε 200 εκατ. ECU, δηλαδή περίπου 54 δισεκ. δραχμές.

Απορρύπανση στον Ασπρόπυργο

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κατσιφάρας ενημέρωσε τον Τύπο για τα έργα απορρύπανσης της περιοχής, στα διυλιστήρια της ΕΛΔΑ, στον Ασπρόπυργο. Εν συνεχεία έγινε η τελετή εγκαινίων του ανακαινισθέντος κτιρίου της Σχολής Πλοιάρχων της ΑΔΣΕΝ Ασπρόπυργου και η υποδοχή από τον Υπουργό των σπουδαστών της νέας εκπαιδευτικής περιόδου 1994-95.

Ελικόπτερα για το Λιμενικό Σώμα

Η επιλογή των τεσσάρων ελικπτέρων έρευνας και διάσωσης με τα οποία πρόκειται να εφοδιασθεί

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS & CO
(M) PTE LTD

TELEPHONE: (65) 2208622 TELEX: RS 20000
TELEFAX: (65) 2257870 CABLE: JAYMANNERS

11, Anson Road #11-51, Anson Centre, Singapore 0207

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

Operations:

Pavlos N. Liristis
Res: (65) 2208682
Mobile: (65) 6363426

Lim Eng Kiat
Res: (65) 4453848
Mobile: (65) 7203836 LIM

το Λιμενικό Σώμα, θα αποφασισθεί από το ΚΥΣΕΑ.

Σχετικά με τον εκσυγχρονισμό των μέσων του Λ.Σ. ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κατσιφάρας, ανακοίνωσε ότι θα προχωρήσει, ενώ για τη δωρεά των 200 εκατ. δρχ. του εφοπλιστή κ. Βεντούρη προκειμένου να αγορασθεί ελικόπτερο, διευκρίνισε ότι επειδή το ποσόν είναι μικρό για τη συγκεκριμένη αγορά, έγινε συνεννόηση με το δωρητή και θα διατεθεί τελικά για την αγορά περιπολικών σκαφών, για την ενίσχυση απομακρυσμένων λιμεναρχείων τα οποία σήμερα δεν διαθέτουν πλωτά μέσα.

Εγκρίθηκε η εγκατάσταση ιδιωτικών δεξαμενών στον Πειραιά

Παρά την διαμαρτυρία των εργαζομένων, το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά, ενέκρινε εγκατάσταση ιδιωτικών πλωτών δεξαμενών στη περιοχή της επισκευαστικής ζώνης του Πειραιά. Η έγκριση των αδειών εγκατάστασης των ιδιωτικών δεξαμενών θα δίδεται από φορέα που

θα έχει τη μορφή Α.Ε. και στο διοικητικό συμβούλιο του οποίου θα συμμετέχει τουλάχιστον ένας εκπρόσωπος του ΟΛΠ.

Η παραχώρηση των χώρων θα δίδεται για 20 χρόνια, οι δε δεξαμενές που θα εγκαθίστανται δεν θα πρέπει να λειτουργούν ανταγωνιστικά με τις υπάρχουσες δεξαμενές του ΟΛΠ και θα δέχονται μόνο πλοία που δεν θα μπορούν να δεξαμενισθούν στις δεξαμενές του Οργανισμού.

Με τους περιορισμούς αυτούς οι ιδιωτικές δεξαμενές θα μπορούν να δεξαμενίζουν πλοία χωρητικότητας από 80.000 - 200.000 τον. d.w.

Αιτήσεις για την εγκατάσταση ιδιωτικών δεξαμενών έχουν υποβάλει μέχρι τώρα οι εταιρίες "ΝΑΥΣΙ", τα Ναυπηγεία Ι. Καρρά και τα Ελληνικά Ναυπηγεία Περάματος.

Σεμινάριο του ABS για τις επιθεωρήσεις στα λιμάνια

Οι Ελεγχοί που θα διεξάγονται από τις ειδικές κρατικές υπηρεσίες επιθεώρησης, με σκοπό την εξα-

σφάλιση της αξιοπλοίας των πλοίων που καταπλέουν στα λιμάνια, είναι το θέμα του σεμιναρίου που διοργανώνει ο Αμερικανικός Νηογνώμονας, το πρωί της Τρίτης 13 Δεκεμβρίου, στην Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς.

Στο σεμινάριο, θα συμμετέχουν εκπρόσωποι της εφοπλιστικής κοινότητας, των κρατικών αρχών, νηογνομόνων, και άλλων τομέων σχετικών με τη Ναυτιλία, θα υπάρχουν δε τρείς κύριες ομιλίες μετά από τις οποίες θα επακολουθήσει συζήτηση.

Ο κ. Ρόμπερτ Σόμερσβιλ, πρόεδρος του Αμερικανικού Νηογνώμονα θα αναφερθεί στις επιθεωρήσεις πλοίων από τη σκοπιά των νηογνομόνων, ο κ. Ρομπέρτο Σαλβαράνι, διευθυντής του τομέα Ναυτιλιακής Ασφάλειας της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, θα μιλήσει για την Ευρωπαϊκή προοπτική του συστήματος αυτού και ο κ. Τζόσεφ Αντζελο, διευθυντής Προγραμματισμού του Γραφείου Ναυτιλιακής Ασφάλειας και Προστασίας του Περιβάλλοντος της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, θα εκθέσει τις απόψεις των αμερικανικών

In Spain:

HELLENICA MARITIMA S.L.

Shipagents, Shipbrokers, Bunkers

SERVING IN SPAIN AND GIBRALTAR

BARCELONA (HEAD OFFICE)

HELLENICA MARITIMA S.L.

"EDIFICIO COLON"

Av. De las Drassanes, 6-8
08001, BARCELONA
Phone: 3/4122140
Fax: 3/4122016
Telex: 81011 GTBC E
Cable: Hellenica
Mobile: 908/891675

TARRAGONA

HELLENICA MARITIMA, S.L.

C/NOU DE ST. PAU, 5

43004, TARRAGONA

Phone: 77/233123
Fax: 77/234223
Telex: 53513 GRECO E
Cable: Hellenica
A.O.H. 3/3349279 L. Moulas

Managing Director: Cpt. LEONIDAS MOULAS

GREEK COMPANY TO SERVE AND PROTECT GREEK INTERESTS

αρχών για τις επιθεωρήσεις στα λιμάνια.

Σεμινάριο για θέματα απαιτήσεις P & I

Αυξημένες υπήρξαν τα τελευταία χρόνια οι εισφορές των πλοιοκτητών προς τα P & I Clubs, καθώς τα τέλη στους οργανισμούς αυτούς καθορίζονται άμεσα στις αυξημένες αποζημιώσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν.

Προσπαθώντας να μειώσει τις ζημιές από τις απαιτήσεις, το North of England P & I Club δημιούργησε μία σειρά εκπαιδευτικών σεμιναρίων που ενημερώνουν το προσωπικό των ναυτιλιακών εταιριών στην αποφυγή άσκοπων κλείμης που επιβαρύνουν τόσο Κλάμπ και τις εταιρίες που μετέχουν σ' αυτό.

Ενα τέτοιο σεμινάριο θα διεξαχθεί στο Ξενοδοχείο Χανδρή, μεταξύ 28 Νοεμβρίου και 2 Δεκεμβρίου, υπό την εποπτεία του πλοιάρχου Φίλ Αντερσον, διευθυντή του τμήματος απαιτήσεων του Κλάμπ.

Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα θα προσφέρει στους συμμετέχοντες μία εισαγωγή στη βασική λειτουργία του τομέα απαιτήσεων ενός αλληλασφαλιστικού οργανισμού και στον τρόπο που πολλές από αυτές τις απαιτήσεις μπορούν να αποφευχθούν.

NAT: Έλλειμμα 73 δισ. το 1995

Σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση του Προέδρου του NAT κ. Γρ. Τιμαγένη, για τον προϋπολογισμό του νέου έτους, το οργανικό έλλειμμα του NAT αναμένεται να ανέλθει σε 73,1 δισ. δραχμές. Το συνολικό έλλειμμα του NAT αναμένεται να ανέλθει το 1995 στα 126,4, δισεκ. δραχμές έναντι 157,8 δισ. δραχμές που εκτιμάται ότι θα φθάσει το τρέχον έτος. Τα έσοδα του NAT θα φθάσουν τα 30,3 δισ. δραχμές, εκ των οποίων τα 22,7 δισ. δραχμές προέρχονται από τις εισφορές εργοδοτών και ναυτικών, τα 6,3 δισ. από την έκδοση αδειών σκοπιμότητας, εισφορές από άδειες και λιμενικά τέλη και το 1,2 δισ. δραχμές από επιχειρηματικές δραστηριότητες που έχει αναπτύξει το Ταμείο. Τα έξοδα του Ταμείου θα φθάσουν τα 103 δισ.

δραχμές από τα οποία 99,1 δισ. θα καλύψουν τις υποχρεώσεις του Ταμείου προς τους ασφαλισμένους και τα 4,3 δισ. τους μισθούς του προσωπικού και άλλες υποχρεώσεις. Επίσης το 1995 το NAT θα πρέπει να καταβάλει επιπλέον 9,2 δισ. ως τόκους δανείων και 44 δισ. που χρωστάει στα Κεφάλαια Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών και Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Επιθεωρήσεις πλοίων υπό Παναμαϊκή σημαία

Η εταιρία Aspiotis & Associates του Πειραιώς, ανακοίνωσε ότι από τις 16 Ιουλίου 1994, είναι οι αντιπρόσωποι των National Shipping Adjusters Inc. (NA.SH.A.) για την Ελλάδα και όλη την Ανατολική Μεσόγειο, για επιθεωρήσεις και έκδο-

ση πιστοποιητικών σε πλοία υπό Παναμαϊκή σημαία.

Η ίδια εταιρία σημειώνει ότι από τις 20 Σεπτεμβρίου 1994, είναι αναγνωρισμένοι επιθεωρητές των Panama Shipping Surveyors Inc. για την εκτέλεση ετήσιων επιθεωρήσεων σε πλοία υπό Παναμαϊκή σημαία.

Η εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code)

Με μία σειρά από σεμινάρια που διοργάνωσε στα κυριότερα ναυτιλιακά κέντρα ανά τον κόσμο, ο Αμερικανικός Νηοογνώμων (ABS), μέσω της θυγατρικής του εταιρίας ABS Marine Services, προβάλλει την τεχνογνωσία του όσον αφορά την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης από τις ναυτιλιακές ε-

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΔΙΑΚΗΡΥΞΗΣ ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΑΣ ΠΛΕΙΟΔΟΤΙΚΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Το Ζάννειο Ορφανοτροφείο Πειραιώς προκηρύσσει πλειοδοτικό διαγωνισμό με σφραγισμένες προσφορές, για την εκμίσθωση εν όλω ή εν μέρει, των κάτωθι χώρων, στο νεόδμητο κύριο της Ακτής Μιαούλη 21, στο Κεντρικό Λιμένα του Πειραιά.

- 1) Κατάστημα 142 τετρ. μέτρα.
- 2) Γραφεία 1ου ορόφου, 120 τετρ. μέτρα.
- 3) Γραφεία 3ου ορόφου, 240 τετρ. μέτρα
- 4) Θέσεις Γκαράζ (5)

Οι προσφορές πρέπει να πληρούν τους όρους της διακήρυξης και να υποβληθούν μέχρι 31/10/1994 και ώρα 2 μ.μ. στα Γραφεία του Ζαννείου.

Για κάθε περαιτέρω πληροφορία, απευθυνθείτε στα Γραφεία του Ιδρύματος:

Ευαγγελιστρίας 11

Τηλ. 41.79.114 & 41.78.074

ταιρίες, οι οποίες σύμφωνα με απόφαση του IMO πρέπει σταδιακά να προσαρμόσουν τις μεθόδους διαχείρισης που χρησιμοποιούν ή να τις βελτιώσουν σύμφωνα με όσα ορίζει ο κώδικας (ISM Code).

Δύο από τα πλέον πρόσφατα σεμινάρια που οργάνωσε ο ABS έγιναν στην Αθήνα και τη Λεμεσό και τα παρακολούθησε μεγάλος αριθμός αρχιπλοϊάρχων ελληνικών και κυπριακών ναυτιλιακών εταιριών, πολλές από τις οποίες προετοιμάζονται ήδη να τον εφαρμόσουν.

Χωρίς αποτέλεσμα η δημοπρασία για την θαλαμηγό "Αργώ"

Από τις έρευνες που έκανε το περιοδικό μας σχετικά με τις συνθήκες πώλησης της πολυβασανισμένης θαλαμηγού του αείμνηστου Ωνάση, προκύπτει ότι τα σχόλιά μας στο πρώτο μας δημοσίευμα στο ζήτημα αυτό έρχονται δυστυχώς να επιβεβαιωθούν από τα πράγματα.

Αποδείχθηκε τελικά, ότι ο εμφανισθείς ως κομήτης με το όνομα Βλαστός, γρήγορα αποδείχθηκε ότι δεν είχε οικονομική επιφάνεια για μια τέτοια αγορά.

Ετσι, ενώ αντικατέστησε την εγγυητική επιστολή συμμετοχής του με την εγγυητική καλής εκτέλεσης για ποσό 10% του τιμήματος, έκτοτε δεν προσήλθε να υπογράψει τη σύμβαση αγορά και φυσικά ούτε κατέβαλε το τίμημα.

Αποτέλεσμα του γεγονότος αυτού, ήταν να κηρυχθεί έκπτωτος της δημοπρασίας, έπειτα από πρόταση του Εισηγητή τον Απρίλιο του 1994, η οποία επικυρώθηκε με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Αμύνης τον Αύγουστο του 1994.

Από τις πληροφορίες που έχουμε φαίνεται ότι το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης, προσανατολίζεται στη διενέργεια νέου επαναληπτικού διαγωνισμού με τιμή εκκίνησης πάλι δραχ. 800.000.000 και με δυνατότητα αποδοχής αποκλινουσών τιμών, δηλαδή το Υπουργείο θα αποδεχθεί μικρότερο τίμημα, εφόσον προσφερθεί, όμως ή ζημιά που έχει γίνει είναι ήδη μεγάλη, αφού η ένδοξη θαλαμηγός εξακολουθεί να σαπίζει στο αγκυροβόλιο του Παλάσκα.

ΠΕΝΘΗ

ΚΩΝ/ΝΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ



Η τραγική θεομηνία που έπληξε την Αθήνα τον περασμένο μήνα

στάθηκε η αιτία να χαθεί τραγικά ο Κωνσταντίνος Γ. Λιβανός.

Γέννημα και θρέμα της πολύχνης Καρδαμύλων, ο εκλιπών πάλαιψε στη ζωή του αρκετά και αγάπησε την θάλασσα και δέθηκε μαζί της.

Η επαγγελματική του καριέρα ξεκίνησε ως μηχανικός στα εμπορικά πλοία και ως επιστέγασμα της επιτυχημένης πορείας του στην θάλασσα ήταν η δημιουργία δικής του ναυτιλιακής εταιρίας που ίδρυσε το 1968.

Αξιώθηκε να καμαρώσει και τα δύο του αγόρια να οδεύουν στον δρόμο που εκείνος είχε χαράξει, παραδειγματισμένα από τον αυτοδημιούργητο πατέρα τους.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" απευθύνουν θερμά συλλυπητήρια στην οικογένειά τους για τον τόσο άδικο χαμό του.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Το Συμβούλιο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου συνήλθε σε έκτακτη συνεδρίαση με το θλιβερό άγγελμα του θανάτου του εξέχοντος συνεργάτου της Ελληνικής εφοπλιστικής οικογενείας.

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΔΑΝΙΟΛΟΥ

από την Ανδρο, σοφού και διακεκριμένου νομικού επιστήμονος προσφέροντος επί σειρά ολόκληρων δεκαετιών ανεκτίμητες υπηρεσίες για την προστασία και την πρόοδο της Ελληνικής Ναυτιλίας, συντελέσας τα μέγιστα στην διαμόρφωση του νομικού πλαισίου εντός του οποίου επιτυχώς αυτή δραστηριοποιείται.

Εξαιρέτου πατριώτου και υποδειγματικού οικογενειάρχου με ιδιαίτερη κοινωνική προσφορά και αναγνώριση, αποφασίζει:

- 1) Να σταλούν συλλυπητήρια τηλεγραφήματα στην οικογένεια του μεταστάντος.
- 2) Εκπρόσωπος του Κομμίτη να παρακολουθήσει την κηδεία του.
- 3) Να διατεθεί το ποσό των 200 λιρών αντί στεφάνου στο Σωματείο Γονέων Παιδιών Ναυτικών με ειδικές ανάγκες.
- 4) Να σταλεί το παρόν ψήφισμα προς δημοσίευση στον τύπο.

Λονδίνο, 24 Οκτωβρίου 1994

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΔ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ

Πρόεδρος

Greek Shipping-Co-operation Committee

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τύπος πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ετος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	Ελληνική	10.274	1979	Υπέστη πυρκαιά στο μηχανοστάσιο, σε θέση 18.36 Β, 123.05Α, στις 23/11 και κατέπλευσε στη Μανίλα.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΙΑΝΤ	Μάλτας	3.958	1980	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στην Κωνσταντζα, στις 14/11.
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ	Κυπριακή	9.784	1972	Συγκρούστηκε με το τάνκερ "Gemini", στη Τσιταγκόγκ, στις 14/11, και δήλωσε Γενική Αβαρία.
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ	Κυπριακή	10.322	1979	Κατά τον απόπλου από Ματάντζας για Γιοκοχάμα, έμφορτο αλουμινίου, προσάραξε στον π. Ορινόκο, στις 28/10 και αποκολλήθηκε με την συνδρομή ρυμουλκού.
ΣΑΝΝΥ	Ελληνική	1.455	1977	Κατά τον απόπλου από το Μπουργκάς προσάραξε στις 11/11, και αποκολλήθηκε την επομένη.
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ	Κυπριακή	2.222	1980	Υπέστη πυρκαιά στο μηχανοστάσιο, στις 31/10, σε θέση 50.22.5Β, 00.24.8Α και ρυμουλκήθηκε στο Φλάσσιγκ.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	Ελληνική	17.065	1984	Κατά το ταξίδι Μόντρεαλ για Κλήβελαντ, προσέκρουσε σε θύρα φράγματος, στο Οντάριο, στις 11/10.
ΑΜΙΛΛΑ	Ελληνική	13.631	1972	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, και ρυμουλκήθηκε στο Μπουργκάς, στις 12/10
ΑΡΗΣ	Ελληνική	27.012	1986	Υπέστη βλάβη στο πηδάλιο και κατέπλευσε στο Αμβούργο για επισκευές, στις 27/9.
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	Κυπριακή	11.269	1977	Προσέκρουσε σε τοίχο φράγματος, στο Αιρόκις Λόκ, στις 1/10 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.

ΑΤΤΙΚΑ	Μάλτας	14.684	1971	Συγκρούστηκε με το μπάλκερ "Aitodor", στη Τσιταγκόγκ, στις 10/11 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.	Κυπριακή	39.869	1968	Κατά τον απόπλου από το Πόρτο Ορντάζ για Μπιλμπάο, έμφορτο σιδηρομεταλλεύματος, προσάραξε στις 7/11 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΚΑΥ	Κυπριακή	16.169	1975	Προσάραξε στον δίαυλο του Αγ. Λαυρεντίου, σε θέση 44.46.3 Β, 75.23.35 Δ, στις 23/11 και αποκολλήθηκε αυθημερόν, δι' ιδίων μέσων.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	Παναμαϊκή	12.437	1972	Βυθίσθηκε σε θέση 08.44 Β, 53.44 Δ, στις 15/11. Το πλήρωμα διασώθηκε από το παραπλέον μπάλκερ "Μαριτζίνη".
ΕΛΕΟΥΣΑ	Κυπριακή	11.441	1975	Υπέστη πυρκαιά στο φορτίο και κατέπλευσε στη Μπαλμπόα, στις 21/9.
ΜΑΡΚΑ Λ.	Ελληνική	16.224	1975	Προσέκρουσε σε θύρα φράγματος στο Οντάριο, στις 23/11 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	Ελληνική	14.790	1974	Υπέστη ρήγμα και εισροή υδάτων ανοικτά του Σ. Πιέρ Αιλάντ, στις 23/11.
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΑΛΟΡ (πρ. "Νάιτ Λάιτ")	Ελληνική	39.316	1977	Κατά το ταξίδι Ρόττερνταμ για Ν. Ορλεάνη, υπέστη βλάβη στη μηχανή, ανοικτά του Λίτλχάμπτον, στις 14/11.
ΤΣΗΦ Α.	Μάλτας	10.482	1971	Υπέστη πυρκαιά στην υπερκατασκευή ανοικτά της Βιτόρια, στις 15/10 και ρυμουλκήθηκε στο Ρίο Ιανέιρο.
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ	Κυπριακή	20.452	1975	Προσάραξε στον π. Λούρ στις 21/10. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόληση. Στις 10/11, κατά το ταξίδι Γδύνια για Χόγκ Κόγκ, προσάραξε ανοικτά του Ροστόκ και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΑΜΑΖΩΝ ΒΕ-ΝΤΣΟΥΡ (πρ. "Lustre Venture")	Μάλτας	31.683	1974	Προσέκρουσε σε προβλήτα, στους Αγ. Θεοδώρους στις 18/10 και υπέστη ρήγμα και διαρροή φορτίου.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΕΑΝΑ	Κυπριακή	1.976	1971	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στη Λουάντα, στις 14/10.
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (πρ. "Bali Sky")	Μάλτας	19.855	1976	Κατά το ταξίδι Νακόντκα για Σιγκαπούρη, έμφορτο βενζίνης, υπέστη ρήγμα από κακοκαιρία σε θέση 16.38 Β, 115.30 Α και κόπηκε στα δύο, στις 25/10. Μέρος του πληρώματος διασώθηκε από παραπλέοντα πλοία.
ΚΕΜΣΗ	Ελληνική	910	1969	Κατά το ταξίδι Γκέμπζε για Βουλγαρία προσάραξε ανοικτά του Κίλυος, στις 13/11.
Μ Π Λ Ο Υ Ν Τ Α Ν Κ ΦΑΙΤΕΡ	Κυπριακή	4.706	1973	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στην Κότκα, στις 4/10.

ΣΕΡΕΝΟ	Ελληνική	52.429	1983	Υπέστη βλάβη στη μηχανή κατά τον απόπλου από το Πόιντ Τούππερ, στις 21/10.
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ	Παναμαϊκή	41.710	1985	Υπέστη βλάβη στη μηχανή σε θέση 31.24 Ν, 108.41 στις 28/10 και κατέπλευσε στη Φρημάντλ για επισκευές.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ.	Ελληνική	25.000	1987	Κατά τον ανεφοδιασμό με καύσιμα στο Ουλσάν, στις 12/10, προσάραξε λόγω κακοκαιρίας και υπέστη ζημίες στον πυθμένα και στη μηχανή.

ΜΙΚΤΑ

ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	Κυπριακή	57.305	1974	Κατά το ταξίδι Νόρφολκ για Ιταλία, έμφορτο άνθρακα, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο και την υπερκατασκευή, σε θέση 37.50 Β, 69.37 Δ, στις 20/11. Το πλήρωμα εγκατέλειψε σώο το σκάφος.
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ	Κυπριακή	79.317	1972	Κατά την φόρτωση στη Πόντα ντα Μαδέιρα, στις 11/11, υπέστη ρήγμα στο σκάφος.

ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ	Ελληνική	13.195	1975	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στο Πέραμα, στις 20/11.
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Ελληνική	6.702	1973	Κατά τον κατάπλου στη Μύρινα, στις 23/10, προσέκρουσε σε ύφαλο και υπέστη ρήγμα στον πυθμένα και ζημίες στην έλικα.
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ	Μάλτας	1.518	1971	Προσέκρουσε σε προβλήτα, στο Λαύριο, στις 21/11 και ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά.

ΑΕΓΕΑΝ ΟΚΕΑΝΙΚ Σ.Α.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 - 42 20 106

TELEFAX: 42 20 108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

COULOUTHROS LTD.

HEATHCOAT HOUSE, 20 SAVILE ROW LONDON W1X 2BD

CABLE ADDRESS: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEPHONE: 071 - 4374937

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με τον δείκτη ναυλώσεων του Μπώλτικ να ξεπερνά τις 1.900 μονάδες η ναυλαγορά ξηρού φορτίου του Νοεμβρίου μπορεί κάλλιστα να χαρακτηριστεί η υψηλότερη του έτους, καθώς στις περισσότερες περιοχές φορτώσεων οι πλοιοκτήτες υπαγόρευαν στους ναυλωτές τις απαιτήσεις τους.

Στην αγορά του Ατλαντικού τα σποφορία σε μέγεθος πάναμαξ με προορισμό την Ιαπωνία έφθασαν το επίπεδο ρεκόρ των δολ. 30,00 ανά τόννο με δύο λιμάνια εκφόρτωσης, ενώ σε υψηλά επίπεδα διαμορφώθηκαν και οι ναύλοι από τον Κόλπο ΗΠΑ για την Ευρώπη.

Ιδιαίτερη δραστηριότητα για τα μικρότερα μπάλκερ τύπου χάντυμαζ και χάντυ παρουσίασαν οι περιοχές της Βραζιλίας, της Μαύρης Θάλασσας και της Βαλτικής, ενώ υψηλά διατηρήθηκε η ζήτηση και για ναυλώσεις από τη Δυτ. Αφρική με ποικιλία προορισμών στην Ινδία, την Απω Ανατολή ή την Ευρώπη.

Τα μεγάλα μπάλκερ κάρριερς συνέχισαν να απολαμβάνουν της ήδη από τον Σεπτέμβριο διαμορφωμένης υψηλής ζήτησης και οι περισσότεροι μεσίτες προβλέπουν ότι η υψηλή ναυλαγορά στα κέπσσιζ και τα Πάναμαξ να διατηρηθεί και κατά τους πρώτους μήνες του ερχόμενου έτους, χωρίς να καμφθεί ιδιαίτερα, όπως συνήθως συμβαίνει με τον ερχομό των Χριστουγέννων.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις την τελευταία εβδομάδα του μήνα:

Σιτηρά:

- 62.500 τόν. Μισσιισσιππί για Ολλανδία, δολ. 17,00, 10 ημέρες, Δεκεμβρίου.

- 52.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 29,80, δύο λιμάνια εκφόρτωσης 11 ημέρες, τέλη Δεκεμβρίου.

- 52.000 τόν. Β. Ειρηνικός ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 16,25, 11 ημέρες, μέσα Δεκεμβρίου.

- 30.000 τόν. Ρίβερ Πλέιτ για Μπαντάρ Αμπάς, δολ. 1,2 εκατομ.

κατ' αποκοπή, 21 ημέρες, Δεκεμβρίου 20-30.

- 25.000 τόν. Ρίγα για Ν. Κορέα, δολ. 44,00, 3.000/6.500, αρχές Δεκεμβρίου.

Σιδηρομεταλλεύματα:

- 145.000 τόν. Πόρτ Χέντλαντ για Κωνσταντίνα, δολ. 10,75, 80.000/23.000, τέλη Δεκεμβρίου.

- 145.000 τόν. Νάρβικ για Ρότερνταμ, δολ. 3,75, 6 ημέρες, Δεκεμβρίου 10-15.

- 130.000 τόν. τέσσερα ταξίδια το 1995 Σαλντάνα Μπαίν για Μπείλνγκε, δολ. 11,50 φόρτωσης κλίμακας/15.000.

- 130.000 τόν., δύο ταξίδια Βραζιλία για Ρότερνταμ, δολ. 10,25, 7 ημέρες, τέλη Δεκεμβρίου.

Γαιάνθρακες:

- 150.000 τόν. Νταλνρύμπλε Μπαίν για Ενσεντ, δολ. 12,25, 40.000/35.000, Δεκεμβρίου 20-30.

- 140.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαίν για Ρότερνταμ, δολ. 9,40, φόρτωση κλίμακας, αρχές Δεκεμβρίου.

- 125.000 τόν. Ρίτσαρντς Μπαίν για Ταρραγκόνα, δολ. 10,50, φόρτωση κλίμακας/20.000, Δεκεμβρίου 25 - Ιανουαρίου 10.

- 73.000 τόν. Νιούπορτ Νιούς για Καοσιούγκ, δολ. 20,80, 25.000 τέλη Δεκεμβρίου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σημαντικό μέρος των συμφωνιών στον τομέα των κέπσσιζ καλύφθηκαν από το πέπλο της εμπιστευτικότητας, ενώ οι ναύλοι παρέμειναν σταθεροί στις περιοχές του Ατλαντικού και του Ειρηνικού.

Τα μισθώματα των χρονοναυλώσεων για τα Πάναμαξ στον Ατλαντικό σημείωσαν σταθερή βελτίωση, με τα νεότερης ηλικίας πλοία, ναυπηγήσεως περί τα μέσα της δεκαετίας του 1980, να κλείνονται για 4-6 μήνες περί τα 14.000 δολ. ημερησίως και τα νεότευκτα πλοία να πετυχαίνουν δολ. 15.000 την ημέρα για την ίδια χρονοναύλωση.

Στην Απω Ανατολή τα μπάλκερ των 50-65.000 τόν. d.w., για κυκλι-

κά ταξίδια από την Ιαπωνία, κλείνονταν στα δολ. 13.000 την ημέρα, ενώ τα ταξίδια με επαναπαράδοση στον Ατλαντικό παρέμειναν περί τα δολ. 10.000.

Στους τομείς των χάντυμαζ και χάντυσσιζ η έντονη δραστηριότητα συνεχίστηκε και μερικοί μεσίτες πιστεύουν ότι οι ναύλοι θα βελτιωθούν περισσότερο, ενώ πλησιάζουμε το τέλος του έτους.

Στον Β. Ειρηνικό υπήρξε μία άνοδος της ζήτησης για χάντυ μπάλκερς με τους ναύλους να διατηρούνται περί τα δολ. 11.000 την ημέρα για κυκλικά ταξίδια στην περιοχή της Αυστραλίας. Οι ναυλωτές συνάντησαν επίσης δυσκολίες στο κλείσιμο πλοίων από την Ερυθρά Θάλασσα καθώς υπάρχουν πολύ λίγα διαθέσιμα πλοία και ποικιλία φορτίων προς την Ινδία και την Απω Ανατολή.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τις δυσχέρειες που αντιμετώπισαν οι πλοιοκτήτες μεγάλων τάνκερς καθόλη σχεδόν τη διάρκεια του έτους ήλθε να επιτείνει η πρόσφατη απόφαση των χωρών του ΟΠΕΚ να διατηρήσουν την παραγωγή πετρελαίου στα σημερινά επίπεδα και για το 1995, μία απόφαση που δεν πρόκειται να βελτιώσει τις οικονομικές συνθήκες για τα VLCC ου δραστηριοποιούνται από λιμάνια της Μέσης Ανατολής.

Προς τα τέλη Νοεμβρίου παρουσιάστηκε μία ελαφρά αύξηση στην απασχόληση των VLCC στην περιοχή αυτή, με 17 από 20 κλεισίματα να έχουν προορισμούς την Απω Ανατολή και την Ερυθρά Θάλασσα, με τους ναύλους να διατηρούνται σταθεροί στα WS 45 για την Ερυθρά Θάλασσα, WS 48,5 για τη Σιγκαπούρη και την Κορέα, ενώ οι εκφορτώσεις σε λιμάνια της Ιαπωνίας πληρώνουν πρόσθετο ναύλο 5 μονάδων.

Η διαφορά μεταξύ πλοίων εφοδιασμένων με πιστοποιητικά COFR και όσων δεν έχουν εφοδιασθεί, κυμαίνεται περί τις 5-6 μονάδες, με

παράδειγμα, ένα ULCC εφοδιασμένο με παρόμοιο πιστοποιητικό οικονομικής ευθύνης που κλείσθηκε για τον Κόλπο ΗΠΑ στα WS 48,5. Από τον Περσικό υπήρξε πρόσφατα μία αυξημένη δραστηριότητα στ Σουέζμαξ, με ναύλους στα WS 72,5 για τη Μεσόγειο, ενώ ένα Αφραμάξ πέτυχε WS 120 για εκφόρτωση στη Μομπάσα.

Μειωμένη παρουσιάστηκε τις τελευταίες εβδομάδες η ζήτηση στην περιοχή της Δυτικής Αφρικής με τα πλοία μεγέθους Σουέζμαξ να κλείνονται περί τα WS 80-90 αναλόγως προορισμού, ενώ ένα VLCC για τον Κόλπο ΗΠΑ πέτυχε WS 62,5.

Χωρίς ενδιαφέρον η περιοχή της Μεσογείου για τα δεξαμενόπλοια, με τα πλοία μεγέθους Αφραμάξ να κλείνονται μεταξύ WS 115-122,5 για ενδομεσογειακά ταξίδια.

Από τα μέσα του μήνα παρατηρήθηκε μείωση της ζήτησης αργού πετρελαίου από τη Καραβική με τους ναύλους των 80.000 τον. για Κόλπο ΗΠΑ από τα WS 150-160, να μειώνονται σταθερά προς τα WS 140.

Αντίθετα υπήρξε άνοδος του ενδιαφέροντος για υπερατλαντικά ταξίδια με ναύλους της τάξεως των WS 130-140 στα μεγέθη Αφραμαξ.

Σταθερή παρουσιάστηκε η αγορά στη Βόρειο Θάλασσα τον Νοέμβριο με τα φορτία των 80.00 τον. για Αγγλία - Ευρώπη για WS 120 και WS 105 να πληρώνονται για πλοία μεταφοράς ενός εκατ. βαρελιών.

Στον τομέα της μεταφοράς καυθάρων προϊόντων, υπήρξε μια σταδιακή βελτίωση της αγοράς για τα σύγχρονα σκάφη υψηλών προδιαγραφών.

Τα φορτία των 55.000 τον. από τη Μέση Ανατολή για Ιαπωνία έφτασαν το υψηλό επίπεδο των WS 192,5, και φορτία των 30.000 τον. για Ινδία συμφωνήθηκαν στα WS 290.

Κινητικότητα σημειώθηκε στην Ερυθρά Θάλασσα με χαρακτηριστικό ένα φορτίο των 25.000 τον. νάφθας για τη Μεσόγειο στα δολ. 950.0000 κατ' αποκοπή.

Γενικότερα στον τομέα των πρό- ντακτ κάρριερς υπάρχει αισιοδοξία ό- τι οι ναύλοι θα βελτιωθούν τον επόμε- νο μήνα, γεγονός που επισημάνθηκε ήδη στην αγορά της Μεσογείου όπου, οι ναυλωτές αποδέχθηκαν για φορτίο

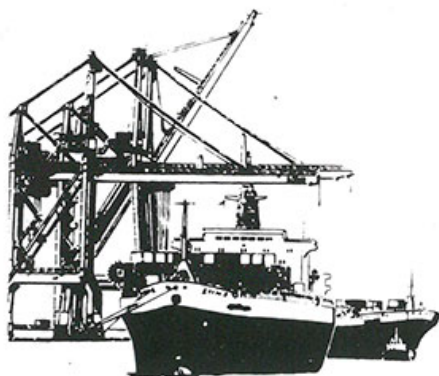
Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/380	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	98	101	134
Αμβούργο	104	110	140
Χάβρη	107	114	165
Φάλμουθ	109	113	172
Κί'ελ Κανάλ	113	116	145
Αυγούστα/ Τζένοα	103	109	1169
Πειραιάς	100	104	156
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Σουέζ Κανάλ	-	104	198
Τζέντα	-	106	238
Ράς Τανούρα	-	105	207
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	93	100	180
ΑΦΡΙΚΗ			
Ντακάρ	118	128	194
Λάς Πάλμας	99	109	156
Θέουτα	104	106	158
Ντώρμπαν	-	83	189
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Κολόμπο	-	105	291
Χόγκ Κόγκ	106	109	172
Σιγκαπούρη	90	94	136
Τόκυο	101	105	235
Σίδνευ	-	130	210
ΑΜΕΡΙΚΗ			
Μόντρεαλ	126	130	193
N. Υόρκη	105	109	176
Χάμπτον Ρ.	105	110	175
Χιούστον	98	100	149
N. Ορλεάνη	99	102	148
Λ. Αντζελες	98	101	210
Κρίστομπαλ	105	115	176
Ριο Ιανέιρο	101	106	222
Μπ. Αιρες	110	110	180
Μοντεβιδέο	113	122	215

των 29.000 τον. από τη Σκίλντα για Ιταλία WS 210 και για πλοίο μεταφοράς νάφθας τα WS 220.

Τέλος, σχετικά αμετάβλητη πα- ρέμεινε η αγορά καθαρών προϊό-

των της Καραϊβικής, με WS 230 να πληρώνονται για φορτία των 35.000 τον., ενώ τα φορτία των 29-30.000 τον. για τη Βραζιλία κυ- μάνθηκαν περί τα WS 227-230.



NAFTIKA CHRONIKA

Katsifaras asks South Koreans to liberalise maritime transportation

During his visit to Seoul, for the christening ceremony and the hoisting of the Greek flag on the capesize newbuilding "Anangel Ambition", owned by Anangel Shipping Enterprises, Greek Marine Minister Giorgos Katsifaras had a series of talks with maritime officials of South Korea, whom he urged to lift protectionist measures they are imposing in the shipments of bulk cargoes to and from their country.

Mr. Katsifaras noted to the Minister of Transportation Mr. Oh Myung and the director of the Organisation of Shipping and Port Administration Mr. Kim Chon Young, that the application of a free and legitimate competition policy in marine transport will bear positive results and will improve the relations of the two countries in all sectors of the shipping industry. In this context, he noted the usefulness of a maritime agreement between the two countries, based on the principles of the liberal shipping policy which Greece applies. The South Korean officials agreed with these principles and said that they already have started to lift protectionist measures and that they recognised the need of a further development of the maritime relations between the two countries.

During his visit to Seoul the Greek marine minister met with top representatives of the Korean Shipowners Union and the South Korean Register.

\$2.1 billion earnings from Shipping

Greek Shipping has contributed 5% to the country's gross national product during 1993, according to Alexandros Goulielmos, general secretary of the Ministry of Merchant Marine.

Mr. Goulielmos said that Greek Shipping, while it requires, no subsidies from the State, offers the most from any other sector of the economy and contributes almost 5% of the GNP. During 1993, the foreign currency collected by the Bank of Greece from shipping sources exceeded the sum of 2.1 billion dollars. Greek Shipping employs a workforce of 50.000, while many more jobs are made available within the peripheral sectors of the economy, supported by shipping.

Adding that Greek-owned ships, ranks Greek Shipping first in the world, covering the 16% of total tonnage, Goulielmos pledged that the Marine Ministry will continue to pursue the interests of Greek Shipping in the various international organisations and the European Union.

New era of collaboration in British Maritime industries

The British shipping, shipbuilding and marine equipment industries launched a new era of co-operation on November 15, during a visit by the president of the Chamber of Shipping, Sandy Marshall, to the Kvaerner Govan shipyard on Clydeside.

Marshall, together with the president of the Shipbuilders and Shiprepairs Association, David Smith and the director of the British Marine Equipment Council, Captain Brian Tayler, an-

nounced plans for future collaboration. This initiative has been strongly encouraged by the President of the Board of Trade, Michael Heseltine.

The three trade associations involved have been working to improve communications between the different sectors of the UK maritime industries. The objective of the arrangement is to develop closer links between these important British industries and thereby improve their international competitiveness.

New Exchange for Baltic in the Spring

Agreement has been reached for a new building to house the Baltic Exchange from the spring of 1995.

The new Exchange will be the former Inchcape House at 38 St Mary Axe, an elegant and completely refurbished grade II listed building just a few yards from the present site.

High quality private dining rooms and more extensive club facilities for members will be constructed and there will be serviced offices for use by the clients of members visiting London.

Some 20,000 square feet of high quality office space will also be available to let at market rates to Baltic members, international shipping organisations and for other associated organisations such as the Institute of Chartered Shipbrokers.

No abolition of tax privileges in Britain

National Economy minister, Mr. Giannos Papantoniou, said that he believes that tax privileges bestowed to Greek and other foreign shipowners established in Great Britain, will not be abolished, despite the suggestions of many civil service sources in Britain. In a meeting with the U.K. minister of Economy, Mr. Kenneth Clark on October 31st, Papantoniou discussed the activities of the Greek shipping community in London and their important role in the development of the City as a centre of world shipping.

Papantoniou added that Greek shipping controls almost a quarter of the world's merchant fleet and the British government recognises its contribution to the country's invisible earnings.

ABS offers seminars on ISM and ISO

The American Bureau of Shipping (ABS), a recognised leader in the certification of marine management systems, organised gratis seminars in various worldwide locations on the ISM code and the ISO 9000 series of standards. Both one- and two-day seminars were offered - the format for each consisting of lectures and group discussions. One-day seminars concentrated on ISM and offered a detailed explanation of the code's requirements and the certification process.

The second day included coverage of ISO 9002, as well as workshops and discussions of requirements that need to be addressed in implementing a marine management system based upon these two codes.

In announcing the seminar programme, ABS chairman Frank Iarossi explained: "The ABS organization believes that ISM and ISO 9000 - embodying the elements of safety, quality and pollution prevention - provide the foundations on which ship - management system should be based.

Ro-Ro safety: IACS moves for co-ordinated technical response

The International Association of Classification Societies (IACS) has moved to ensure a co-ordinated technical review of Ro-Ro safety Regulations raised by the loss in September of the Baltic ferry "Estonia".

Permanent Secretary James Bell says that the Association is looking to ensure the maximum exchange and pooling of data from a "fundamental review" that will contribute to enhanced Ro-Ro safety.

One outcome of a wide-ranging study now underway by a newly-formed IACS Special Committee is likely to be the review and possible further development of the ICAS unified requirement on ro-ro ferry bow doors.

A key objective is to secure maximum practical benefit from current investigations into Ro-Ro ferry safety being undertaken by classification societies and others.

Based on both new and existing data, IACS will also have a significant input on technical issues to IMO's Maritime Safety Committee when it considers Ro-Ro safety at a meeting in December.

Intertanko asks for extension of COFR's deadline

In a letter to US Transportation Secretary Pena, Intertanko's chairman Miles A. Kulukundis, requested on November 22 an extension of the effective date of the US Coast Guard's rules for Certificates of Financial Responsibility (COFR) for tankers trading to the United States.

The Coast Guard Interim Rules, issued on 1st July 1994, requires that all tankers in US waters on and after 28th December 1994 must have these new certificates, and more time is needed to meet these requirements.

Mr. Kulukundis warned that a major disruption of the flow of oil to the United States could occur if the implementation date was not deferred.

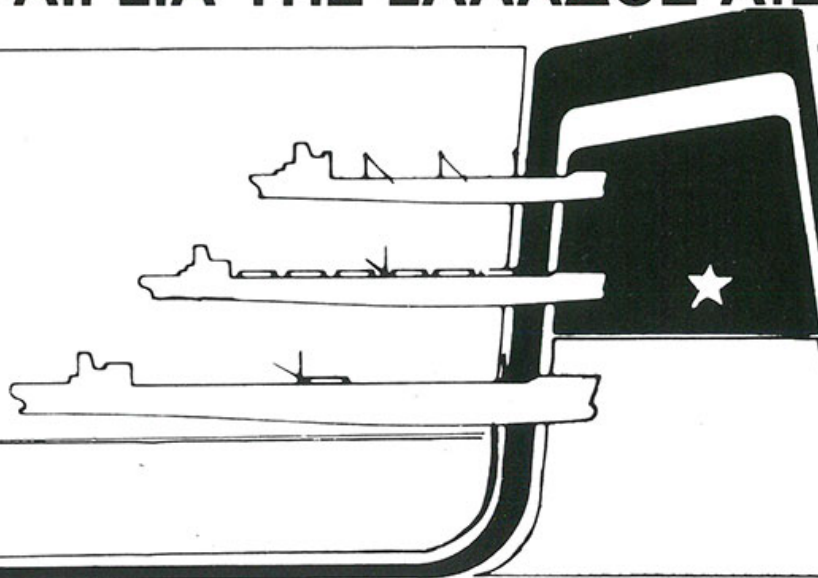
BIMCO voiced also it is deeply concerned that so far no such solution has proved to be commercially viable.

The situation for the shipping industry is confusing and with the approaching deadline of December 28, 1994, it cannot serve the best interests of the U.S. to let this uncertainty continue.

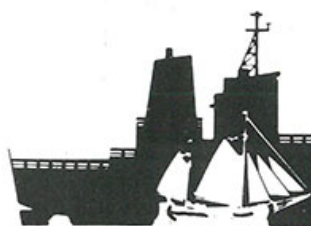
The consequences of the prevailing situation are becoming increasingly apparent, and the Executive Committee of BIMCO expressed the opinion that the U.S. Coast Guard should re-open discussions with the interested parties over the various issues which the Ruling implementing OPA '90 has created, and which now hinders progress.

The Baltic and International Maritime (BIMCO) is the world's leading private association of shipowners and other companies involved in shipping, having more than 2,600 members in over 100 countries. The owner-members of BIMCO control a fleet of 377 million dwt, more than 50% of the world's cargo carrying fleet.

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 10/10
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234	προς Ιαπωνία 3/10
ABIN ΟΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 22/9
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	προς Οζάκα 23/9
ΑΓΑΠΗ	78	19820	πρ. "Star Jasmine"
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261	προς Βομβάη 1/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909	ε. Ρίτσαντς Μπαϊή 9/10
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	προς Βιτόρια 22/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	προς Ιμπιπούμπα 25/9
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009	α. Βανκούβερ 28/9
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	ε. Κολούμπια 19/9
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684	προς Τζακάρτα 27/9
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Βραζιλία 26/8
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	προς Πόρτο Κουετζάλ 5/10
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	ε. Πειραιά 7/10
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	προς Σκίγκτα 4/10
ΑΔΡΙΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	75	1599	προς Λαττάκια 30/9
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΑ	78	29877	ε. Ρίτσαντς Μπαϊή 22/8
ΑΘΗΝΑ	87	24536	ε. Σάφι 10/10
ΑΘΗΝΑΙΣ Π.	73	13661	πρ. «Αρίων»
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552	δ. Δαρδανέλλια 1/10
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783	αργεί Πειραιά
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	α. Σορέλ 5/10
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	84	16800	προς Μόντρεαλ 8/10
ΑΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	προς Μόντρεαλ 26/9
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6993	προς Παναμά 24/9
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	20960	προς ΗΠΑ 29/9
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Μπουσάν 11/10
ΑΚΡΟΠ	83	35911	προς Κίνα 19/9

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	ε. Φουτζέιρα 5/9
ΑΚΤΗ	77	14998	προς Ρουέν 7/10
ΑΛΑΣΚΑ ΡΕΗΝΜΠΟΥΥ	85	13898	α. Βανκούβερ 25/9
ΑΛΒΕΤ	77	9083	μετ. «Κωνσταντίνος Φ. (ε.)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	προς ΗΠΑ 1/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	προς Γένοβα 5/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	68	25399	προς Ιταλία 24/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633	προς Στούρε 10/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	75	17693	προς Σίγκα 26/7
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Χάμπτον Ρόουντς 3/10
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Χόγκ Κόγκ 21/9
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Τοκουγιάμα 10/9
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς καλλίο 18/9
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Πειραιά 3/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000	α. Σαν Φραντσίσκο 19/8
ΑΛΜΑ	80	11584	προς Σιγκαπούρη 5/10
ΑΛΜΑΡ	86	22301	ε. Χοντίντα 7/10
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Σιγκαπούρη 5/10
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Κόμπε 4/10
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103	προς Ντάρμπαν 6/10
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	προς Αυγουστά 3/10
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ	85	14283	α. Λισσαβώνα 27/9

ΑΛΦΑ ΣΚΑΥ	74	52459	μετ. «Σκάυ» (ε.)
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731	μετ. «Στόρμ» (ε.)
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	προς Γκέραλντον 1/10
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	προς Νεμρούτ ΜΠΑΐη 24/9
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	προς Κόλπο ΗΠΑ 3/10
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	123126	προς Ντουμπάι 30/9
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΝΣ (δ.)	74	123126	προς Κασσιούγκ 20/9
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	ε. Γκντάνσκ 3/10
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ΕΤΑ Μπουργκας 8/10
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	προς Κοπεγχάγη 3/10
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Ερεγγί 4/10
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584	προς Βαλτιμόρη 6/10
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	διάλυση Βιετνάμ
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Ν. Κορέα 7/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	προς Ιντσόν 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	α. Νιούκαστλ 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	προς Κούρε 8/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Αυστραλία 8/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	προς Σάλνεν 7/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΣΤΟΜ	74	13348	προς Βομβάη 1/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Χό-Τσι-Μίνχ Σίτυ 2/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	ε. Κίνα 31/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Ιαπωνία 9/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Κοτονού 16/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	13889	α. Μανίλα 2/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	α. Μανίλα 2/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	προς Χουαλιέν 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	προς Μπαγκκόκ 8/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΣ	74	13631	ε. Μονφαλκόνε 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑΙΝΤ	93	81569	προς Αγγλία 19/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	πρ Μιζουσίμα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Αλεξάνδρεια 4/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246	ε. Ακαμπα 7/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	79	10993	ε. Νιούκαστλ 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569	προς Ν. Αφρική 1/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	προς Ισπανία 29/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	93	81120	ε. Χάου Πόιντ 4/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13633	α. Κότα Κινάμπλου 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Ρίο Γκράντε 25/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	74	13633	προς Αμβέρσα 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Ζανζιβάγκ 24/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	προς Σιγκαπούρη 9/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	77	15378	προς Σιγκαπούρη 28/9

ΑΝΑΜΕΛΙ	71	14584	ε. Βαλτιμόρη 28/9
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	προς Σάο Σεμπασιτίο 18/9
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275	ε. Ιντσόν 3/9
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Νταεσάν 2/10
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Πακιστάν 27/9
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Φουκουγιάμα 1/10
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	προς Δ. Αφρική 3/10
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	προς Ιαπωνία 28/9
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Κομώ Μπαϊή 6/10
ΑΝΕΜΗ	78	9485	ε. Βομβάη 2/10
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	προς Πόρτο Καμπέλλο 18/9
ΑΝΝΑ	81	30852	προς Νιούκαστλ 27/9

ANNITZA Λ.	83	35808	προς Βενετία 1/10
ANNOYLA	71	9826A	προς Σιγκαπούρη 11/10
ANTBENTSOYF	81	18648	προς Ρίο Γκράντε 3/9
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ε. Ν. Ορλεάνη 29/9
ΑΝΤΖΕΛΙΚ			
ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α. Χογκ Κόγκ 9/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	προς Δαμίεττα 24/9
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	36353	προς Ιντσόν 3/10
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913	προς Βαλπαράϊζο 25/8
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	38059	προς Χουάγκου 26/9
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792	προς Κέρτς 7/9
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς Ολλανδία 20/9
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι.			
ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000	προς Ιαπωνία 16/9
ΑΝΤΩΝΗΣ Π.	84	41726	προς Ταιτσούγκ 2/10
ΑΠΑΝΕΜΟ (δ.)	75	42820	δ. Μάλτα 4/10
ΑΠΝΟΙΑ (δ.)	81	26408	α. Σάρροχ 14/9
ΑΠΟΛΟΝΙΑΝ ΛΑΙΟΝ	77	38484	προς Χιούστον 30/9
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	προς Πενάγκ 2/10
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19-16	ε. Τσιταγκόνγκ 9/10
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	α. Ν. Ορλεάνη 3/8
ΑΡΓΟΝΗΣ	77	19378	προς Λά Λιμπερτάντ 8/9
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500	προς Ν. Κορέα 16/9
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895	α. Χόγκ Κόγκ 30/9
ΑΡΕΤΗ	73	13631	προς Σιγκαπούρη 27/8
ΑΡΗΣ	86	27012	προς Σάρζα 11/10
ΑΡΗΤΗ	89	23459	προς ΗΠΑ 28/9
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	προς Ιντσόν 12/9
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	προς Σιγκαπούρη 1/10
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	μεταφορές Ρεθύμνου
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	ε. Λός Αντζελες 1/10
ΑΡΚΑΣ	88	36309	προς Καμσάρ 15/9
ΑΡΜΑ	81	9639	προς Τρίπολη 24/9
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	65	1173	διαγράφεται
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Γίόσου 13/9
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336	ε. Φουτζέιρα 8/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	προς Ν. Ορλεάνη 23/9
ΑΡΤΕΜΙΣ	67	1595	σημαία Αγ. Βκεντίου
ΑΡΤΕΜΙΣ			
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	προς Κόλπο ΗΠΑ 6/10
ΑΡΤΕΜΩΝ	84	22851	προς Μπουσάν 12/8
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Κίνα 28/9
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	ε. Χόγκ Κόγκ 10/10
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837	προς Ρότερνταμ 8/10
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Καγκοσίμα 24/9
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	77	56003	α. Πειραιά 31/8
ΑΣΤΗΡ	74	13363	προς Ν. Ορλεάνη 30/9
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285	προς Αμπου Ντάμι 13/10
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285	α. Φουτζέιρα 25/9
ΑΣΤΡΟ ΓΑΜΜΑ (δ.)	75	117285	ε. Φουτζέιρα 10/10
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	προς Ρότερνταμ 11/10
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	προς Πόρτομπου 29/9
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	προς Πρίνς Ρούπερτ 3/10
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	73	19922	προς Βενεζουέλα 13/9
ΑΤΕΝΙ	82	30325	προς Γκιζόν 25/9
ΑΤΙ	68	35986	μετ. "Panama Queen"
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339	ε. Τζουαίμα 4/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	α. Μάντρε ντε Ντέους 24/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	ε. Μορμουγκάο 25/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	86	35954	προς Ρότερνταμ 28/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	ε. Νιούκαστλ 12/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	α. Πόρτ Μωχ. μπιν Κασίμ 28/9
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	μετ. «Οσεάνους (μ.)
ΑΤΛΑΣ	77	11804	προς Ντάρμπαν 7/7
ΑΥΛΙΣ	79	10993	προς Λιβύη 27/8
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	ε. Πειραιά 9/10
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙΟΝ	82	11987	ε. Μανίλα 8/10
ΑΦΡΟΣ	70	18326	ε. Ν. Ορλεάνη 8/9
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716	προς Ρίο Γκράντε 20/9
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Χαιφόνγκ 1/9
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12688	προς Λαύριο 20/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	προς Καβάλλα 2/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	προς Πειραιά 5/10

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809	ε. Χάιφα 5/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙ (δ.)	69	1561	προς Χάιφα 4/10
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986	προς Ρίο Χάινα 7/9
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	α. Σιγκαπούρη 19/9
ΒΕΝΙ (δ.)	76	89856	προς Σάν Φραντσίσκο 27/9
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349	προς Σιγκαπούρη 27/8
ΒΗΤΑ ΛΑΚ	76	13524	νέα αγορά
ΒΗΤΑ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	76	13993	στη Κοπεγχάγη 20/9
ΒΙΒΗ Μ	78	1600	α. Αλεξάνδρεια 23/9
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ	77	8674	πρ. «Μαρνίκ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	81	36031	προς Πόρτ Αλφρεντ 22/9
ΒΙΤΑΛΙ	82	34510	ε. Ιντσόν 29/8
ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	ε. Νάπολη 21/9
ΒΟΛΤΑΖ (δ.)	72	1589	προς Αλεξανδρούπηλη 29/9
ΒΟΡΗ	84	20009	ε. Ουμ Σαίντ 7/10
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	79	32607	προς Μπαχράϊν 3/10
ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	επωλήθη αλλοδαπούς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	13767	στη Σιγκαπούρη 14/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Ντλίσκλεσε 7/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ			
ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	75	122627	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΓΙΟΥΝΙΤΥ VII	71	1982	α. Μπρίντζι 30/9
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΙΝΤ	83	21200	ε. Σχίζεσιν 7/10
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Νιούκαστλ 24/9
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΑΔΕΛΛΙΔΑ	76	38724	ε. Σαλντάνια Μπαϊή 12/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥ	81	35687	πρ. «Γκόλντεν Γκλόρυ
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΙΡ	76	38724	ε. Κολόμπο 16/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Βερακρούζ 27/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	προς Πόρτο Κουετζάλ 4/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	προς Μεσόγειο 16/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Μπουεναβεντούρα 2/10
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291	ε. Πειραιά 30/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	προς Νορβηγία 20/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	προς Ν. Ορλεάνη 30/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Χιούστον 28/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	14530	α. Ν. Ορλεάνη 20/9
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	επισκ. Κάδιξ 1/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	προς Ουλσάν 19/9
ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Πούντα Καρντόν 22/9
ΓΟΡΤΥΣ	93	38300	ε. Κινούρα 26/9
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	ε. Κουινχουναγκντάν 2/9
ΓΟΥΙΜΕΑ	84	34253	προς Καμσάρ 28/9
ΓΟΥΙΝΤ ΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	προς Κήλαγκ 3/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Χιούστον 20/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Μανίλα 2/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΞ	75	19451	ε. Χόγκ Κόγκ 24/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Λός Αντζελες 17/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	προς Χικάρι 12/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	μετ. «Πριναρίτης» (ε.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	προς Κίνα 11/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Αλεξάνδρεια 29/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	ε. Χουάγκου 25/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	προς Ινδονησία 20/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	α. Ράς Τανούρα 5/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	δ. Παναμά 30/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	ε. Αλεξάνδρεια 10/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Αλγερία 30/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	α. Αλεξάνδρεια 6/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	προς Πειραιά 30/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	α. Γιούροπορτ 5/10
ΓΡΕΒΕΝΟ	78	13823	ε. Βόλο 30/9
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	α. Ν. Ορλεάνη 25/9
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΔΑΦΝΗ	84	35746	προς Βομβάη 6/10
ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	προς Μανίλα 6/9
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	προς Πόρτο Βέσμε 30/9

ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601	ε. Σιγκαπούρη 21/9
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς Μπαλάο Τέρμ. 21/9
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	78	12238	προς Ν. Αμερική 8/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	προς Τόκυο 23/9
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν..	73	45502	προς Πόρτο Ορντάζ 10/10
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	προς Σιγκαπούρη 12/9
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	34414	ε. Φουτζέιρα 11/10
ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	προς Κουϊγκντάο 9/9
ΔΙΟΝ (δ.)	84	22097	προς Ντάρμπαν 25/9
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	προς Βόλο 5/10
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 6//10
ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΑ	76	37661	προς Χάμπτον 23/9
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Σιγκαπούρη 30/9
ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	94	38779	υπό ναυπήγηση
ΕΒΜΑΡ	76	16398	προς Σικάγο 28/9
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	α. Σάουθ Ράιντνικ Πόιντ 5/10
ΕΘΝΟΣ	77	16726	προς Κινούρα 29/9
ΕΙΡΗΝΗ	87	24536	προς Λάζαρο Καρντάνς 128/9
ΕΙΡΗΝΗ	76	11282	προς Ρίο Ιανέιρο 14/8
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	προς Ιτακούι 14/9
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	94	53829	υπό ναυπήγηση
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	70	1595	προς Πειραιά 7/9
ΕΙΡΗΝΗ Β.	78	46178	προς Χάιφα 23/9
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	προς Ν. Κορέα 22/7
ΕΛ ΦΑΜΕΝΚΟ	89	36800	ε. Ιμμιγκχαμ 9/10
ΕΛΒΕΤΑ	76	10805	προς Φρεντερίτσια 8/10
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Ιαπωνία 29/9
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	στον Πειραιά (αποθήκη)
ΕΛΕΥΣΙΣ	76	2651	πρ. "Ρορό Ελευσίς"
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	ΕΤΑ Αιν Σούκνα 5/10
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085	ε. Φουτζέιρα 14/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΠΑΡΑΝΤΑΙΖ (δ.)	75	146263	προς Γκάλβεστον 4/8
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992	στο Λάγος 28/3/94
ΕΛΠΙΣ	71	9885	μετ. "Delta Freedom"
ΕΛΠΙΣ	84	37472	α. Λίβερπουλ 11/10
ΕΜ. ΞΑΝΘΟΣ	83	19066	ε. Ν. Ορλεάνη 1/10
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Εκουαδόρ 5/9
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	προς Ρεϊνιόν 29/9
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Πειραιά 4./10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	αργεί Πειραιά
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	α. Τερνέστη 4/10
ΕΝΑΡΞΙΣ	79	10985	ε. Μπουσάν 23/8
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	επωλήθη αλλοδαπούς
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	προς Ινδονησία 11/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	προς Βίλα ντο Κοντε 23/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Μαπούτο 28/9
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	διαγράφεται
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ε. Φορταλέζα 27/9
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	προς Ρίο Γκράντε 28/9
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	80	25728	προς Σιγκαπούρη 31/8
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Βενεζουέλα 15/9
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Αλγέρι 27/9
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Ν. Ορλεάνη 9/9
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	προς Κό Σισάγκ 1/10
ΖΑΝΤΕ (δ.)	75	132798	προς Ρότερνταμ 9/9
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201	προς Πάιτα 28/9
ΖΗΝΩ	81	23100	προς Ν. Ορλεάνη 10/9
ZIM ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	προς Κολόμπο 3/10
ZIM ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Γκουάμ 3/10
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Οζάκα 5/10
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	ε. Χάιφα 6/10
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	ε. Ασντοντ 4/10
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Κήλαγκ 6/10
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	προς Λός Αντζελες 1/10
ZINI	76	11348	ε. Μασσαλία 14/9
ΗΓΚΑ (δ.)	79	26973	ε. Κίγκστον 9/10
ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Πρίνς Ρούπερτ 3/9
ΗΡΩ	76	1712	προς Ινδία 22/9
ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	81	16700	προς Γκράντ Καυμάν 3/10
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	προς Ν. Υόρκη 1/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Ισπανία 28/9

ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (μ.)	68	12660	προς Ελλάδα 6/10
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	προς Ιταλία 1/10
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	προς Γκεμλικ 10/10
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Κονακρύ 7/10
ΘΕΛΗΣΙΣ	79	89-5	ε. Μασσαλία 6/10
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	προς Ιντσον 18/8
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	83	22076	α. Ταϊτσούγκ 15/9
ΘΕΤΙΣ	93	38891	προς Ποχάγκ 14/8
ΙΚΑΡΙΑ (δ)	77	125249	προς Φουτζέιρα 9/8
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	μετ. "Icarus II (κ.)
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Μέγαρο 4/10
ΙΝΤΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	ε. Ασμερνταμ 9/10
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	82	35169	υπέστειλε κυπριακή
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	84	23646	ε. Ν. Ορλεάνη 30/9
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	α. Φρεντερίτσια 7/7
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	προς Αμβούργο 4/10
ΙΟΝΙΚΟΣ (δ.)	81	70853	α. Βαγκαρέι 17/9
ΙΟΣ	85	34400	ε. Χόγκ Κόγκ 9/10
ΙΡΕΝΕΣ ΒΙΖΙΟΝ	82	76055	α. Πόντα ντα Μαδέιρα 20/9
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	76	132107	α. Σ. Μαρτίν 12/9
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647	μετ. «Ιωαννίτσα» (μ)
ΙΩΑΝΝΗΣ	82	40796	πρ. «Λεοπόλδος Α.Δ.»
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	προς Αγγλία 21/9
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	72	12893	ε. Σάντος 21/9
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	ε. Γιβραλτάρ 5/10
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	α. Γιβραλτάρ 19/9
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	α. Χόγκ Κόγκ 8/9
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	προς Σιενφουέγκος 1/9
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	81	33471	α. Τραμαντάι 4/10
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ε. Μουρμάνσκ 29/9
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	α. Φός 15/9
ΚΑΛΗ Α.	77	35716	προς Ρότερνταμ 22/9
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611	προς Αβείορο 4/10
ΚΑΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	προς Κάντλα 12/9
ΚΑΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Βραζιλία 17/9
ΚΑΛΜΑ	81	19483	προς Σαφάγκ 2/9
ΚΑΝΑΝΤΑ ΕΞΠΡΕΣ	70	28896	μετ. «ΜΣΚ Μπρίαν» (ε.)
ΚΑΝΔΗΛΟΥΣΑ (δ.)	94	27800	υπό ναυπήγηση
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	προς Κόλπο ΗΠΑ 31.8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	προς Γιάνμπου 20/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Τσιότζια 30/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Μωχ. μπίν Κασίμ 26/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	προς Κόλπο ΗΠΑ 25/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	α. Τζουίμα Τέρμ. 5/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	83	21308	προς Ν. Αφρική 30/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ (δ.)	76	207987	α. Τζουαίμα Τέρμ. 11/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΙΩΤΗΣ (δ.)	77	196334	προς Αιν Σούκνα 22/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60849	ε. Παράναγους 24/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Τουμπαράο 22/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	94	25197	προς Ικουίκε 12/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	75	26302	προς Μιζουσίμα 4/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ	76	128161	προς Γιόσου 12/8
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Α.	82	36284	ε. Σέβεν Αιλάντς 29/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	82	36341	ε. Κόμπε 2/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	78	20328	α. Ταϊτσούγκ 11/9
ΚΑΡΑΙΜΠ	78	27366	ε. Κίγκστον 12/10
ΚΑΡΓΚΟ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	21815	προς Χόγκ Κόγκ 10/10
ΚΑΡΓΚΟ ΕΝΤΟΥΡΑΝΣ	78	24941	προς Μπαγκκόκ 13/9
ΚΑΡΓΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Σάν Αντόνιο 25/9
ΚΑΡΓΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	20328	ε. Γιαντάι 8/9
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087	α. Βανκούβερ 30/9
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	α. Ζαμποόγκα 6/10
ΚΑΡΙΜΠΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	76	27971	προς Σάντα Μάρτα 8/10
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	προς Τουπάσε 2/10
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Μπουσάν 10/10
ΚΑΡΟΛΑΙΝ (δ.)	75	158475	ε. Χάργκ 7/10
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Μοντεβιδέο 2/10
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	προς Σταντάνα Μπαίη 29/9
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	ε. Σαλντανα Μπαίη 30/9
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	91	29900	ε. Κάδιξ 28/9

ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315	ε. Τσίμπα 22/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Α.	78	10245	προς Νταλιάν 25/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Ακαμπα 11/10
ΚΕΙΚΟ (δ.)	76	48130	προς Σιγκαπούρη 19/9
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	ε. Γιβραλτάρ 21/9
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352	προς Ουλσάν 31/8
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475	προς Ρότερνταμ 7/10
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	προς Τζακάρτα 13/9
ΚΛΕΛΙΑΣ ΛΑΚ	81	68619	προς Βαλτιμόρη 25/9
ΚΛΕΩΝ	76	59319	ε. Τζέντα 29/8
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	73	19989	μετ. "Strength" (π.)
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069	προς ΗΠΑ 4/10
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ	86	10765	προς Πόρτ Κέμπλα 27/9
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	προς Ουλσάν 27/9
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	ε. Βανκούβερ 5/10
ΚΟΛΜΑΡ (δ.)	87	24584	προς Ατσούμι 23/9
ΚΟΜΕΤ	78	14374	ε. Ν. Ορλεάνη 30/9
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	προς Τουμπάρδο 24/9
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Λουλέα 3/10
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	προς Τζόρφ Λασφάρ 30/9
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΟΝΗΡ	68	22836	προς Μιζουσίμα 28/9
ΚΟΝΚΑΡ ΣΤΑΡ	85	36584	προς Σιμίζου 30/9
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19982	προς Τζουμπάιλ 27/9
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Ιαπωνία 30/9
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	προς Αλβανία 6/10
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	15525	προς Ρουέν 8/10
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Σουηδία 28/9
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	74	18744	μετ. "Courage" (p.)
ΚΡΕΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	15528	ε. Χιούστον 30/9
ΚΡΕΩΝ	70	18164	α. Αμβέρσα 12/10
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	προς Σιρίαχα 9/10
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Μανασού 11/9
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ (δ.)	75	60406	προς Σουέζ 7/10
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ (δ.)	94	24800	υπό ναυπήγηση Νικολάγιεφ
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Ντιπερόι 14/9
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	προς Ελλάδα 22/9
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506	προς Μάλτα 21/9
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	προς Μπετζάγια 1/10
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	14	14926	προς Ελλάδα 5/10
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 25/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	επισκ. Πειραιά 27/8
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24900	προς Γένοβα 9/10
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Σ. Τζών 30/9
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	42470	μεταφορές Ερυθράς
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Τερνέστη 4/10
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	ε. Φουτζέιρα 6/10
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	προς Λιβύη 19/9
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Μαμόνάλ 14/9
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	προς Βραζιλία 1/10
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	80	19882	προς Γκλάντστον 3/10
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Νεμρούτ Μπαίη 10/10
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	προς Δ. Αφρική 22/9
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	προς Σουέζ 2/10
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Μομπάσα 10/10
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	μετ. «Καπιτάν Λέων Χρ. Λεμός»
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Κοπεγχάγη 9/10
ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	86	3722	προς Σαγκούντο 5/10
ΛΑΚΩΝ	69	8825	διαγράφεται
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623	προς Πειραιά 3/10
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Κίνα 26/8
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Σακάντε 2/10
ΛΑΡΡΥ Α.	72	16306	ε. Χοντέιντα 2/10
ΛΕΙΖΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867	προς Κίγκστον 9/10
ΛΕΝΙ (δ.)	81	11096	προς Καρταγένα 5/10
ΛΕΩΝ	73	7093	επισκ. Κων/πολη 6/8
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Σιγκαπούρη 8/10
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	α. Φρημάντλ 30/9
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Σαλβαντόρ 29/9
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	δ. Πόρτ Σάιτ 28/9
ΛΙΚΑ	76	61615	προς Μπελιούν 15/9

ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	68	9505	αργεί Πειραιά
ΛΟΥΚΑΣ Η.	81	11631	μετ "Wrestler 1" (π.)
ΛΟΥΡΟΣ (δ.)	80	30914	προς Πόρτο Ρίκο 26/9
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. Ορλεάνη 27/9
ΛΥΔΙ	70	14878	προς Μπαγκόγκ 30/9
ΛΥΔΙΑ ΙΙ	74	8740	α. Π. Μωχ. Κασίμ 5/10
ΛΥΤΡΩΤΗΣ	81	33343	προς Βανκούβερ
ΜΑΑΣΛΟΤ Α. (δ.)	82	24755	προς χιούστον 3/10
ΜΑΑΣΤΑΝΤ Α. (δ.)	83	24794	ε. Μπρίντζι 2/10
ΜΑΑΣΤΡΟΥΜ Α. (δ.)	83	24794	προς Σιγκαπούρη 27/9
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	ε. Κέμι 9/10
ΜΑΓΙΟΡ	86	13688	προς Μπρισμπαίη 30/9
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991	προς Αλτζεσίρα 8/10
ΜΑΕΡΣΚ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	71	20325	προς Γιοκοχάμα 5/10
ΜΑΕΡΣΚ ΟΣΕΑΝΙΑ	72	20325	υπέστειλε κυπριακή
ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676	προς Μάλτα 6/10
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	προς Νορκοπίγκ 7/10
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	προς Πούντα Καρντόν 11/8
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Παρανάγουα 26/9
ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	προς Χοντέιντα 16/5
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. Βανκούβερ 30/9
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Αμβούργο 12/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848	προς Σουόδα Μπαίη 6/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517	μετ. «ΣΓΚ Μακεδονία» (ε.)
ΜΑΝΑ	77	30263	προς Ντάρμπαν 29/8
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. Βομβάη 8/10
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	δ. Παναμά 18/9
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	ε. Μπιλμπάο 3/10
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	προς Αρούμπα 1/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Μπελιούν 28/9
ΜΑΡΓΑΡΟ Ρ.	73	20032	προς Κάντα 6/10
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Χόγκ Κόγκ 3/10
ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Χόγκ Κόγκ 2/10
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	159938	προς Ραβέννα 1/10
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Βαλαρού 11/10
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	α. Μπάνμπουρι 2/10
ΜΑΡΙΑΝΑ VII (δ.)	75	68411	μεταφορές Ερυθράς θάλ.
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890	ε. Σάντος 16/9
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	προς Κολόμπο 1/10
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	α. Μπατάγκας 27/9
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	προς Βόλο 1/10
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Σάο Σεμπασιάνο 27/9
ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	ε. Μαντράς 25/9
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	340759	προς Καλέτα Ολίβια 15/9
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	προς Καμσάρ 26/9
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599	προς Πειραιά 5/10
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	προς Ασπρα Σπίτια 3/10
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	προς Ρότερνταμ 24/9
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	προς Ν. Ορλεάνη 2/10
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Χόγκ Κόγκ 8/10
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	προς Σαγκάι 5/8
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Ινδία 3/10
ΜΑΡΩ Α.	85	25000	ε. Αμβέρσα 8/10
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Ν. Ορλεάνη 21/9
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916	α. Ρίτσαρντς Μπαίη 30/9
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	81	30738	προς Ιντσόν 15/8
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308	α. Βανκούβερ 1/10
ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	προς Λαμπουάν 11/9
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	ε. Κολούμπια 25/9
ΜΕΝΗΤΕΣ	81	30826	α. Πρίνς Ρούπερτ 21/9
ΜΕΝΤΙΤΕΡ. ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	προς Ανναμπα 2/10
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	προς Κίνα 10/9
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620	προς Μπαγκόγκ 5/9
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΜΗΛΟΣ	84	28100	επωλήθη αλλοδαπούς
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	προς Ιταλία 2/10
ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΕΡ	71	1598	ε. Πόρτ Εσκουίβελ 9/10
ΜΙΝΙ ΛΑΙΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ν. Ορλεάνη 26/9
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 28/9
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Ν. Ορλεάνη 23/9
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Κίγκστον 18/9
ΜΙΝΙ ΛΕΙΜΠΟΡ	71	1557	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1563	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 22/9

MINI AHTZENT	74	1588	προς Κοατζακόλκος 25/9
MINI AIMPRA	70	1592	προς Ακουαντούλα 24/9
MINI AINK	71	1592	ε. Πόρτ ω Πρίνς 3/10
MINI ALOUΦ	71	1563	προς Ν. Ορλεάνη 30/9
MINI AOPY	71	1598	προς Πόρτο Κουετζάλ 25/9
MINI AOT	71	1584	ε. Ν. Ορλεάνη 16/9
MINI AOTZIK	70	1587	προς Πόρτο Κουετζάλ 22/9
MINI AΟΥM	74	1577	α. Χιούστον 28/9
MINI AΟΥNAP	70	1592	ε. Ν. Ορλεάνη 11/6
MINI AΥMΦ	75	1587	προς Ν. Ορλεάνη 17/9
MINI AΩNT	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	προς Πόιντ Κόμφορτ 4/10
MINΩΣ	75	2808	προς Ρίο Γκράντε 14/9
MIS MAPIETTA	66	22217	προς Αλεξάνδρεια 30/9
MISTEP MIΧAΗΛ	74	28082	προς Τσάρλεστον 5/10
MIΧAΗΛ (δ.)	76	51977	προς Ελλάδα 2/9
MIΧAΛAKHΣ	68	23067	προς Ν. Ορλεάνη 27/9
MIΧAΛHΣ B.	72	20715	ε. Βανκούβερ 18/9
MIΧAΛHΣ Π.	82	32239	προς Ν. Κορέα 26/8
MONTANA (δ.)	78	64426	δ. Ντόβερ 4/10
MONTEΓΚΟ (δ.)	76	60937	α. Φουτζέιρα 2/10
MONTEPEY	74	42825	προς Μοντοίρ 29/9
MOPIAΣ	77	13357	προς Πειραιά 26/9
MΠAΛKAN PΗΦEP	78	8874	προς Τζέμπελι Αλι 8/10
MΠAΛK BENTIOYPEP	83	31500	προς Σουαίμπα 9/10
MΠAHTPY	77	35282	προς Ρόττερνταμ 8/10
MΠEPNANTET T.	81	30738	προς Μορμουγκάο 11/10
MΠETIA AAK	76	13524	προς Κίνα 25/8
MΠAΛΛHΣ	61	963	ε. Πειραιά 10/6
MΠOYENΔ ΦOPTOYNA	79	16935	προς Ντομίνικα 17/9
MΠPAMΣ	86	21536	προς Ιταλία 1/10
MΣK TZIOYΔIA	70	16670	προς Χιούστον 9/10
MΥKHNAI	79	11633	προς Βαλπαράιζο 1/10
NAΓOYΣAINA	77	35233	α. Ν. Ορλεάνη 2/10
NANH	78	14651	α. Αλεξάνδρεια 19/9
NAYAPINO	74	8915	ε. Πόρτ Σάιτ 1/10
NAYKPATIS (δ.)	75	115207	προς Ράς αλ Χάφι 25/9
NAYΣIKA	70	1653	προς Θεσσαλονίκη 1/10
NEA ΔOΞA	84	17882	προς Τορόντο 28/9
NEA EΛΠIS	78	16478	προς Τάραντα 29/9
NEA TYXH	78	16478	προς Μόντρεαλ 2/10
NEAΠOΛIS (δ.)	81	30622	προς Λός Αντζελες 28/9
NEΔH	81	19425	ε. Ν. Ορλεάνη 29/9
NENA	74	39866	προς Πόρτ Σάιτ 10/10
NENTAOYNT IABA	78	21121	α. Φρημάντλ 8. 10
NENTAOYNT MANILA	78	14123	προς Σ. Άννα Μπαίη 9. 10
NENTAOYNT MANTPΑΣ	78	10186	προς Μπελέμ 2/10
NENTAOYNT MAPΣEIG	78	10186	προς Μπελέμ 19/9
NEΠTOYH ΣKAY	67	1598	προς Πειραιά 6/10
NEΦEΛH	83	39773	ε. Πόρτ Κέμπλα 5/10
NHHEMIA (δ.)	75	64738	προς Μεσόγειο 3/10
NHPEYΣ	56	9942	προς Μιλάκι 6/10
NHΣOΣ ΔHΛOΣ (δ.)	78	40570	προς Τουάπσε 9. 10
NHΣOΣ ΘHPA (δ.)	78	29972	α. Ραβέννα 26/9
NHΣOΣ ΘHPAΣIA (δ.)	79	54577	ε. Τουάπσε 29/9
NHΣOΣ KYΘNOΣ (δ.)	76	44698	προς Μπανίας 6/10
NHΣOΣ ΠAPOΣ (δ.)	75	44601	ε. Φός 5/10
NHΣOΣ CANTOPINH (δ.)	80	33769	προς Αλγκεσίρας 6/10
NHΣOΣ CEPIFOΣ (δ.)	83	38240	προς Αλγερία 8/10
NHΣOΣ CIKINOΣ (δ.)	78	40894	προς Ταρτούς 30/9
NHΣOΣ CIFOHOΣ (δ.)	78	40894	ε. Πειραιά 28/9
NIKAIA	73	19831	ε. Πειραιά 29/9
NIKH (δ.)	77	654105	α. Τέξας Σίτυ 6/9
NIKOΛAΣ (δ.)	74	56960	μετ. "Horizon IX"
NIKOΛAΣ	86	24843	α. Βανκούβερ 30/9
NIKOΠOΛIS (δ.)	83	30684	προς Σ. Άννα Μπαίη 6/10
NIMPONT	76	39004	ε. Σάντα Μάρτα 9/10
NOPΘ BAICKANOPYNTEC	83	40300	μετ. "Παναγία Μούτσαϊνα" (ε.)
NOPΘ EMΠEPOP	87	36543	προς Χιλή 24/8
NOPΘ KAOYHTECΣ	86	36600	προς Γιοκοχάμα 21/9
NOPΘ MAPTCIONEC	84	36300	προς Λισσαβόνα 27/9
NOPΘ NTATCEC	85	35854	α. Νόρντεχαμ 23/9
NTEBON	81	10076	ε. Μπαντάρ Χομενί 5/10
NTEZEPT ΦAΛKON	80	17100	προς Ν. Ορλεάνη 23/9

NTEIM M.	72	6987	αργεί Πειραιά
NTINOΣ Π. (δ.)	69	44926	α. Τέμα 16/6
NTOBER	81	13598	ε. Ροστόκ 29/9
NTOΛΦIN	83	35428	προς Ιαπωνία 28/8
NTONA OYPAHIA (δ.)	71	17744	επωλήθη αλλοδαπούς
NTONAAHT	74	34789	πρ. "Μακντόναλντ"
NTOPA	83	22751	μετ. "Capetan Michalis"
ODYCCEAΣ	71	15547	επωλήθη αλλοδαπούς
ODYCCEIA	74	12164	προς Φος 2/10
OΘONH (δ.)	71	17365	ε. Αμβέρσα 10/10
OINOYCCIAN			
NABIGKEITOP	86	35600	προς Κίνα 5/10
OINOYCCIAN CΗMAN	86	35600	ε. Τάμα 26/9
OINOYCCIAN CKAΥ	86	35600	προς Ιαπωνία 7/9
OINOYCCIAN CTPEHΓKΘ	86	35600	προς Κίνα 14/9
OINOYCCIAN ΦAΔEP	86	35600	προς Μπαγιουκάν 14/9
OLYMPIK APMOPI II (μ.)	75	128234	προς Ρόττερνταμ 7/10
OLYMPIK ΓKAAEY (μ.)	82	35417	ε. Γιοκοχάμα 26/9
OLYMPIK ΓKAOOY	80	29710	μετ. "Ελλη Β." (ε)
OLYMPIK ΛOΓIAATY (δ.)	93	160129	υπέστειλε παναμαϊκή
OLYMPIK MEΛONTY	84	17879	προς Ιαπωνία 16/9
OLYMPIK MEHTOP	84	17879	προς Μπαγκλαντές 11/9
OLYMPIK MEPIIT	85	17879	προς Κίνα 1./10
OLYMPIK MIPAKA	84	17879	α. Τορόντο 10/9
OLYMPIK ΜΠPHZ (δ.)	76	126900	προς Γιούμπορτο 18/9
OLYMPIK CEPENITY (δ.)	91	53000	πρ Φουτζέιρα 23/9
OLYMPIK CΠIPIT (δ.)	90	53000	μετ. "Loulwat Qatar"
OLYMPIK CΠAHTOP (δ.)	76	66259	προς Βραζιλία 30/9
OLYMPIK CΠONCOP (δ.)	94	52196	προς Ντουμάι 21/9
OLYMPIK CΥMΦONY (δ.)	90	52086	προς Α. Ανατολή 8/9
OLYMPIK ΦEIO (δ.)	91	81192	υπέστειλε παναμαϊκή
OMIKPONBENTCIOYPA	87	59859	ε. Μπρέικ 12/10
OYCCEN TPETHTEP	73	12243	προς Μπαγακούλα 9/10
OPAAHTO	76	37784	προς Μαρόκιο 11/9
OPΦEYC (δ.)	71	29749	προς Αμπιτζάν 13/9
OCEAN ΓOYINT	83	23646	ε. Πειραιά 9. 10
OCEANOC	93	38891	ε. Ουλσάν 2/6
OCTPAKO	81	68619	προς Σεπετίμα 3/9
OYAIT OΠAΛ	77	13684	προς Σαβάνα 28/9
OYACIFKTON CTAP	79	12214	μετ. "Άννα Λ." (3.)
OYEK POTTERTAM	81	18576	προς Νταρ ες Σαλάμα 21/9
PAΛ MAPINOΣ	80	9835	ύωσε κυπριακή
PAΛ MΠAIIH	82	8911	μετ. "petra Wave" (κ.)
PAΛ ΦAΛKON	80	9835	α. Ταρραγκόνα 3/10
PAΛAΣ AΘHNA (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 7/10
PAΛOMA	77	28738	προς Δανία 22/9
PANAΓIOTHC A.	82	351227	προς Ματσουσίμα 14/8
PANΔAICIA	82	34395	προς Κουβέι 5/10
PANΘEA	83	34253	α. Δαμιέττα 14/9
PANTAZHC A.	82	35127	προς Αλτζεσίρας 3/10
PANTEΛHC A. ΛAIMOC	81	75545	προς Τουμπαράο 12/9
PANTOΔYHMOC	83	36768	α. Βανκούβερ 5/10
PANTOKPATOP	83	22076	προς Βιζακαπατνάμ 28/8
PANOPPIA	82	34447	προς Σιγκαπούρη 9. 10
PAEOI	78	12518	προς Καράτσι 11/10
PAOYEP	74	36396	πρ. "Macpower"
PAOYEP BENTCIOYPA			
A. (δ.)	87	27333	προς Φουκέτ 25/9
PARAPOA (δ.)	93	38792	προς Μιλάζο 3/10
PARACKEYN II.	77	15460	ε. Σάν Βινσέντε 26/9
PARACKEYN M.Y.	75	20797	προς Μπουσάν 15/9
PARHC II. (δ.)	80	42236	προς Μπανίας 10/10
PARΘENON (δ.)	75	198163	επισκ. Πειραιά 26/7
PARIC (δ.)	78	178515	ε. Φός 4/10
PAROC (δ.)	73	17355	μετ. "Wawasan Megah"
PAROC (δ.)	69	1971	προς Πειραιά 8/9
ΠACIΦIK ΠPOCΠEPITY	78	20344	μετ. "Ror Prosperity"
ΠACIΦIK TPETHTEP	79	10274	προς Ποζέλο 6/10
ΠATEPAΣ	81	31006	προς Κασίμα 1/10
ΠATMOC	72	16406	προς Λισσαβόνα 29/9
ΠATPIOTIK (δ.)	77	125947	προς Κόλπο ΗΠΑ 20/7
ΠEΛA	79	10993	ε. Αμβέρσα 23/9
ΠEΛA (δ.)	84	22102	προς Σιλικάπ 23/9

ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599	προς Ραβέννα 7/10	ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003	προς Αρατού 28/9
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	ε. Κων/πολη 1/10	ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938	προς Σιγκαπούρη 23/9
ΠΕΛΡΑΙΝΤΕΡ	78	7225	πρ. "Sangha"	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	προς Λάζαρο Καρντένας 30/7
ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	1270	προς Αλεξάνδρεια 6/10	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937	προς Ιαπωνία 19/9
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2915	α. Πειραιά 7/10	ΣΑΝ Π.	81	35522	προς Ιαπωνία 26/9
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4096	ε. Πειραιά 9/10	ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005	ε. Αρατού 26/9
ΠΕΛΦΛΑΙΕΡ	82	2477	προς Ραβέννα 4/10	ΣΑΝ ΤΖΙΟΒΑΝΙ (δ.)	87	8002	ε. Χιούστον 2/10
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050	προς Θεσσαλονίκη 4/10	ΣΑΝΝΥ	77	3482	προς Ουμέα 10/10
ΠΕΡΑ	84	6483	προς Αλγερία 19/9	ΣΑΝΡΕΥ	76	35964	πρ. "Tirol"
ΠΕΤΡΑ	81	35921	προς Ν. Κορέα 13/9	ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	προς Τζουμπάι 29/9
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	προς Σάν Φραντσίσκο 1/10	ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	α. Τέξας Σίτυ 7/8
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	ε. Τζ. Νεχρού 3/10	ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	προς Αμβέρσα 10/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά	ΣΑΡΛΑ	77	15533	προς Σάντος 28/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	ε. Κολόμπο 15/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά	ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633	προς Σκάπα Φλόου 11/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΕΡΕΝΟ (δ.)	83	52429	α. Γιούροπορτ 19/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	9448	ε. Σάντος 27/9
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	προς Σ. Αραβία 14/9	ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81348	επισκ. Πειραιά 7/6
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Μπαγκκυογκ 26/8	ΣΕΡΙΦΟΠΟΥΛΟ (δ.)	95	27800	υπό ναυπήγηση
ΠΗΤΕΡ Α.	84	35808	προς Αλγερία 10/9	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	95	27800	υπό ναυπήγηση
ΠΙΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 1/10	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	προς Αλβανία 13/9
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607	προς Αμπιτζάν 1/10	ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	προς Ν. Αφρική 12/9
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Ραβέννα 4/10	ΣΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	8376	προς Πόρτ Εβεργκλέιντς 12/10
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076	προς Κίνα 13/8	ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	76	8376	προς Πόρτ Εβεργκλέιντς 2/10
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	δ. Κων/πολη 25/9	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρ. "Ελλάς Μακεδονία"
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	70	16670	προς Τσάρλστον 24/9	ΣΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667	πρ. "Ελλάς Μακεδονία"
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Πειραιά 21/9	ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	προς Χουάγκου 15/9
ΠΟΛΙΣ	72	12964	α. Οράνγκεστατ 19/9	ΣΗ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	83	24593	πρ. "Cavalier"
ΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	11498	α. Νητρίτ 14/9	ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	αργεί Πειραιά
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	προς ΗΠΑ 4/10	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Ταραγκόνα 3/10
ΠΟΛΥΚΡΑΤΗΣ	76	11498	προς Βαλτιμόρη 7/10	ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	27970	προς Σίνες 12/10
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Λά Γκουλέτ 26/9	ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776	προς Σιγκαπούρη 27/8
ΠΟΠΗ	73	19564	προς Πόρτο Καμπέλο 26/9	ΣΙΕΡΡΑ ΕΞΠΡΕΣ	77	27970	προς Σάντα Μάρτα 2/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στου Σουέζ (αποθήκη)	ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	προς Μόντρεαλ 18/9
ΠΡΑΙΜ ΒΕΛΒΕΤ	80	999	προς Κων/πολη 3/10	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	προς Νακχόντκα 1/3
ΠΡΑΙΜ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ II	81	1599	προς Κων/πολη 11/10	ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	προς Τρίπολη 7/10
ΠΡΑΙΜ ΒΙΟΥ	79	1599	προς Θεσσαλονίκη 7/10	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222	ε. Φουτζέιρα 30/9
ΠΡΑΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	προς Γιοκοχάμα 23/9	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567	προς Ωμαμπν 24/9
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ Γ.	88	36986	προς Σόμα 27/9	ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792	ναυπηγείται Κέρτς
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	σημαία Μπαχμας	ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991	α. Τενερίφη 17/9
ΠΡΕΣΤΙΖ	78	20676	παρέμεινε στη δύναμη	ΣΟΠΙΕΝ (δ.)	75	20342	προς Αμστερνταμ 8/10
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	27333	προς Ταιτσούγκ 5/9	ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34485	προς Βαρκελώνη 24/9
ΠΡΙΜΑΡ (δ.)	88	25368	προς Μπουσάν 25/9	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ I	94	23000	υπό ναυπήγηση
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	προς Σιγκαπούρη 8/6	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ II	94	23000	υπό ναυπήγηση
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.				ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Λ. Τσάρλς 30/9
Α. (δ.)	87	27333	α. Χιούστον 25/9	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39365	α. Ν. Ορλεάνη 26/9
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Αλιβέρι 30/9	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	ε. Καθασάκι 2/10
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Αγ. Θεοδώρους 4/10	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ)	73	32510	προς Ροζάριο 21/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ (δ.)	77	18325	ε. Πειραιά 9/10	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	προς Γιβραλτάρ 21/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 2 (μ.)	79	32023	επισκ. Πειραιά 19/8	ΣΤΑΡ ΑΝΤΑΡΕΣ	84	24750	προς Ταυλάνδη 29/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 3. (δ.)	78	60016	δ. Μάλτα 6/10	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	84	20276	επισκ. Ουλσάν 1/10
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	α. Γκίλογκ 11/10
ΡΕΑ	78	16726	προς Μόντρεαλ 21/9	ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271	προς Λύττελτον 27/9
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Πενάγκ 29/9	ΣΤΑΡ ΣΕΙΡΙΟΣ	85	22403	ε. Ρίτσαρντς μπαί 6/10
ΡΕΞ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	77	33200	ε. Σηάττλ 30/9	ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285	ε. Κωνσταντίνζα 3/10
ΡΗΛΙΑΝΤ	77	9774	ε. Παρανάγουα 19/8	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Α. (δ.)	76	163810	ε. Φουτζέιρα 8/10
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Ζανζαίγκ 20/8	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	προς Κίγκστον 27/9
ΡΟΔΟΣ	77	70282	α. Δουκέρκη 12/9	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	α. Λαύριο 27/8
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς Ουρουγουάη 24/9	ΣΥΜΕΝΘ Θ.	80	13362	πρ. "River Ngada"
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	ε. Σιγκαπούρη 11/9	ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145	α. Σάν Νικόλας Μπαί 17/9
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Κοτονού 25/9	ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111	ε. Τέξας Σίτυ 21/9
ΡΟΥΜΠΥ	76	15532	δ. Γιβραλτάρ 5/10	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	προς Γέλα 21/9
ΣΑΒΟΙ (δ.)	74	60930	προς Γκάλβεστον	ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	ε. Πρίνς Ρούποερτ 27/9
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	προς Βραζιλία 13/9	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089	προς Οίτα 29/9
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	προς Αργεντινή 7/9	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	προς ΗΠΑ 19/9
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	προς Οκρίκα 5/10	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Μπουσάν 9/9
ΣΑΜΟΣ	74	13633	προς Βερακρούζ 16/9	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	μετ. "Sangita" (Μπχ.)
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	προς Μουροράν 6/10	ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΤΖΩΝ ΛΑΙΤ	94	38077	πρ. "Samjohn light"	ΤΖΙΝΙ	77	14638	προς Νορκοπύκ 23/8
ΣΑΜΤΖΩΝ ΣΠΙΡΙΤ	94	38300	προς Ταιβάν 17/9	ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	προς Κήλαγκ 21/9
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	ε. Σιγκαπούρη 1/10	ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραβικής
ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742	προς Αλγερία 22/9	ΤΖΟΥΡΤΖ	84	41726	προς Βαλτιμόρη 23/9
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003	προς Κασσιούγκ 4/9	ΤΖΟΥΡΤΖ Α.	75	14786	προς ΗΠΑ 21/9

ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	προς Σφάξ 23/9
ΤΙΓΡΙΣ	73	67904	προς τουρκία 23/9
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	προς Λούπη Τέρμ. 25/8
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο ΓΚιζάν (αποθήκη)
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563	ε. Μπωμόντ 29/9
ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101	προς Φιλαδέλφεια 8/10
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101	προς Λιβύη 7/10
ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	προς Ν. Ορλεάνη 12/9
ΤΟΠΙΑΖ	85	28000	α. Λός Αντζελες 26/9
ΤΟΠΑΖ	77	15284	προς Βαλπαράϊζο 7/9
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	3620	προς Ταρτούζ 8/9
ΤΡΑΙΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Καρατάι 7/10
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	81	16500	ε. Δεμεράρα 3/10
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΙΛΑΝΤ	74	13639	προς Ασσάμπι 7/10
ΤΡΙΑΣ	70	13363	ε. Προγκρέσσο 26/9
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11283	ε. Σιγκαπούρη 15/9
ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	ε. Πειραιά 30/9
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Τέμα 15/9
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	προς Αυστραλία 29/9
ΤΣΟΓΙΑΓΚ ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	προς Σιγκαπούρη 11/10

ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	α. Ν. Ορλεάνη 7/9
ΥΔΡΑ	75	93108	προς νίγκμπο 17/8
ΥΔΡΟΥΣΑ	77	92186	ύψωσε λιβεριανή
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Ηράκλειο 9/10
ΥΡΙΑ	77	14990	προς Σουηδία 16/9

ΦΑΕΘΩΝ	84	25956	προς Πόρτ Οκχα 18/9
ΦΑΙΑΞ	76	56192	προς Δανία 30/9
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	επισκ. Πειραιά 10/9
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	προς Τουμπάραιο 4/10
ΦΑΝΗ - ΑΝΝΑ	73	15162	α. Λός Αντζελες 28/9
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	231233	ε. Ν. Υόρκη 2/10
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	128555	προς Ν. Κορέα 30/8
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	μετ. "Lidias" (κ.)
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411	προς Βενεζουέλα 3/10
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	προς Ουλσάν 9/10
ΦΕΡΕΝΙΚΗ	77	11070	α. Βανκούβερ 1/10
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	προς Τζενεράλ Σάντος 23/9
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217	α. Βανκούβερ 30/9
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	προς Κο- Σισάγκ 21/9
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	α. Βανκούβερ 22/9
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	ε. Χόγκ Κόγκ 9/10
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330	προς Γιάνμπου 5/9
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	2960	προς Ασντοντ 21/7
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614	προς Σκάρσπορτ 25/9
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321	προς Χόφικ 27/9
ΦΛΑΒΙΑ	85	34626	προς Τζάκσονβιλ 7/10
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	προς Τζάκσονβιλ 26/9

ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΙΛΙΑΜΣ	62	19974	ε. Τενερίφη 24/9
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	72	62879	προς Ν. Ορλεάνη 12/10
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	δ. Ντόβερ 2/10
ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611	ε. Τσιότζια 6/10
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Αμβέρσα 11/10
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	προς Ζανζιάρκ 6/8
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ	73	62233	προς Ν. Αμερική 2/10
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	προς Ασντοντ 6/10
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928	προς Καμσάρ 30/8
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΛΑΙΕΡ	78	31368	προς Κομπι 225/9
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	προς Σαγκάη 5/10
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	ε. Καρατάι 9/10
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Κπέμε 8/10
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	προς Χαϊκού 9/10
ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	προς Χάμπτον 9/10
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65695	δ. Ντόβερ 10/9
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	προς Πορτογαλία 7/10
ΦΟΡΟΥΜ ΑΙΛΑΝΤ	76	18933	προς Αμβέρσα 25/9
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	προς Ρεκελάδα 23/9
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	προς Ρότερνταμ 22/9
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	προς Ν. Κορέα 25/8
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368	προς Ν. Πλύμουθ 9/10
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	προς Τισγούαν 17/9
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Α. (δ.)	87	25000	προς Γιοκοχάμα 12/9
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	προς Γιβραλτάρ 8/10
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	προς Ρίο Ιανέιρο 1/8
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309	α. Σάν Νίκολας 8/9
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	προς Βραζιλία 26/9
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	προς Νοβοροσίσκ 28/9
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	προς Ρότερνταμ 27/8
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313	α. Μπωμόντ 3/9
ΧΙΟΣ (δ.)	93	157213	ε. Φώλευ 8/10
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948	ε. Ν. Ορλεάνη 24/9
ΧΙΟΣ ΜΠΙΟΥΤΥ	77	19820	πρ. "Star Lily"
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	72	13158	υπέστειλε κυπριακή
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500	προς Κρατζακόακκος 30/9
ΧΛΟΗ	82	36302	προς Ταιτσούγκ 15/9
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	ε. Πενάγκ 8/10
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	προς Λάγος 10/10
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	94	38300	προς Σάντος 26/9
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360	στον Περσικό (αποθήκη)
ΧΡΥΣΗ Δ. (δ.)	79	26973	προς Σιγκαπούρη 24/9
ΧΩΚ (δ.)	79	26973	προς Φουτζέιρα 11/8
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	α. Μοντεβιδέο 12/9
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	ε. Λάγος 23/9
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.	86	59850	δ. Γιβραλτάρ 10/10



CHRIS MARINE SA

12, Platonos STR., 185 35 PIRAEUS

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

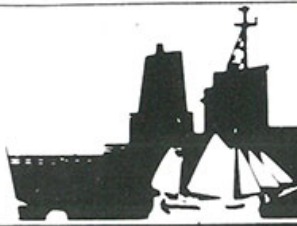
Sale & Purchase

Demolition

Newbuildings

Repairs/Conversions

Asia - Africa - Australia - America - Europe



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
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Βανκούβερ 7/8	ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023	ε. Ρότερνταμ 17/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702	ε. Μακείο 29/7	ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710	προς Πειραιά 13/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (δ.)	71	18634	ε. Ρίο Ιανέιορ 20/7	ΑΙΤΖΙΑΝ 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 Κλαϊπέδα 11/8
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΙΝΗ (μ.)	69	28717	προς Γιβραλτάρ 9/8	ΑΚΑΝΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	10033	προς Λισσαβώνα 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. Προγκρεσο 7/8
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (μ.)	82	20468	προς Μαρόκο 7/8	ΑΚΤΙΒ (κ.)	74	12357	προς Χαϊκού 4/7
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ (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	ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (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. Νταμμάμ 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. Μομπάσα 16/7
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689	προς Ασντοντ 13/8	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Π. (κ.)	77	8196	ε. Ταμπίκο 7/8
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	διαγράφεται	ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904	ε. Κεηττάουν 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. Νταμμάμ 2/8
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	προς Ασντοντ 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 Σίτυ 12/8	ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112	ε. Σάντος 26/7
ΑΔΑΜΑΣ ΠΕΡΑ (κ.)	85	12030	πρ. «Ευγενικός»	ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819	α. Καράτσι 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 Γκνάνονκ 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 Κάζερ 4/8
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	προς Ν. Κορέα 3/7	ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ (κ.)	75	18837	ε. Τζιμπουτί 23/7
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	δ. Παναμά 31/7	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	προς Μπ Αιρες 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 Σίτυ 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. Νοβοροσίτσκ 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. Δαμπίττα 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. Σαϊντ 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. Λισσαβώνα 3/8
				ΑΝΕΜΩΝΗ (π.)	69	15256	προς Τσιταγκόγκ 13/8
				ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	προς Ναασού 15/8
				ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076	ε. Ν. Ορλεάνη 9/8
				ΑΝΘΩΝΥ (κ.)	81	11615	προς Βομβάη 3/8
				ΑΝΘΩΣ (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 Σετουμπάλ 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
ANTAIOS (κ.)	80	9428	ε. Λάγος 10/8	BAΛΛΗ Π. (κ.)	74	8925	προς Μπαγκόγκ 29/5
ANTEN (μ.)	71	19510	ε. Φούζου 14/5	BAΛΠΑΡΑΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	αργεί Πειραιά
ANTZEL II. (π.)	74	14324	α. Λά Γκουαίρα 6/8	BAMANT ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	ε. Τολέδο 10/8
ANTZELIKA (μ.)	75	11461	προς Παντζάγκ 16/8	BARONEΣ (δ.Μπχ.)	80	50108	ύψωσε ελληνική
ANTZELINA ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ N. (κ.)	86	22273	προς Κουβέιτ 17/7	BAΣΣΙΛΗΣ IX (κ.)	77	2996	προς Αλγέρι 20/7
ANTIGONH B. (μ.)	77	14275	ύψωσε κυπριακή	BENOYΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές
ANTIGONOS (κ.)	77	19166	προς Βενεζουέλα 3/7	BENOYΣ	77	30000	πρ. "Venus Venture"
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591	μετ. "Med Genoa" (μ.)	BENOYΣ (μ.)*	71	1516	ε. Σιγκαπούρη 4/4
ΑΟΥΚ (κ.)	75	35354	προς Χάμπτον 1/8	BENOYΣ V. (δ.)	81	42048	α. Λέικ Τσάρλς 5/8
ΑΠΙΑ (Μπχ.)	74	16006	ε. Μαντράς 10/8	BENOYΣ T. (μ.)	70	16224	ε. Κωνσταντζα 1/8
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Σ. Βικέντε 27/7	BENTΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προς Μπόννυ 12/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	ε. Πειραιά 30/7	BERΓΙΝΑ (δ.κ.)	81	37288	α. Μπάχια Μπλάνκα 25/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΙΑΝΤ (μ.)	80	3958	προς Θεσσαλονίκη 2/8	BERΓΙΝΑ	75	20513	ε. Κουσίρο 9/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	82	3901	προς Αλγερία 21/6	BERΓΙΝΑ (π.)	77	26409	α. Χόγκ Κόγκ 28/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	ε. Γκάνδη 16/8	BERNAA ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	74	33521	α. Βανκούβερ 11/8
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	προς Σεπετίμπα 28/7	BERONA (κ.)	75	10055	προς Ρουέν 5/8
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767	ε. Μακείο 18/7	BHTAΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	ε. Λάγος 11/8
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	προς Μπ. Αμπάς 2/8	BHTAΛΑΚ (κ.)	72	16334	ε. Πειραιά 30/4
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Πειραιά 10/8	BHTAΣΚΑΥ (π.)	71	12222	διάλυση Ινδία
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	ε. Καράτσι 12/6	BHTA ΣΤΑΡ (κ.)	76	37700	προς Ουκρανία 25/6
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΩΝΤΕΡΕΡ (δ.κ.)	75	45001	προς Σουέζ 20/11/93	BHTATZOY (κ.)	71	16917	προς Βομβάη 30/7
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977	α. Κπέμε 24/7	BIENNA ΓΟΥΝΤ (AB)	76	17161	στο Στόκτον 5/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.)	75	150960	μετ. «Μάρε Τσάμπιον» (λ.)	BIENNA ΣΚΑΥ (AB.)	74	14887	προς Πόρτ Σάιθ 2/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197	προς Αρούμπα 20/7	BIKTOPIY (κ.)	78	10411	προς Γκουαγιακούλ 1/8
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	προς Καοσιούγκ 7/6	BIKY ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Πειραιά 7/8
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΜΠΑΙΗ (δ.μ.)	75	126774	ε. Χάργκ 13/8	BINTA (Μπχ.)	76	9833	προς Σιμπούσι 5/8
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Κονακρύ 25/7	BIOΛΕΤΤΑ (κ.)	73	18887	ε. Σιγκαπούρη 27/6
ΑΡΓΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	9996	ε. Πειραιά 22/7	BIPΤZINIA (μ.)	73	8953	προς Χό-Τσί-Μίνχ Σίτυ 26/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	ε. Μπουεναβεντούρα 13/7	BLAXEPNA (κ.)	77	19077	προς Κήλαγκ 23/7
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700	ε. Χιούστον 40/8	BLAXEPNA ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	διάλυση Κίνα
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283	ε. Φρημάντλ 28/7	BOΓIATZEP I. (δ.μ.)	72	1999	επωλήθη αλλοδαπούς
ΑΡΙΣΒΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Σίδνευ 10/8	BOPEΛΣ (μ.)	75	28275	ε. Πειραιά 10/8
ΑΡΙΣΤΕΑ (AB)	71	1594	προς Μάλτα 13/8	BOPIΓKIA (XK)	78	20295	προς Νουτάλα 9/8
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978	προς Ευρώπη 30/7	BOΣΠOPOC (κ.)	75	10136	προς Τύνιδα 14/8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112	ε. Λάγος 25/7	BOYAKAN (κ.)	75	15113	ε. Σικάγο 30/7
ΑΡΙΩΝ (δ.κ.)	73	30067	ε. Σιενφουέγκος 15/7	BPYΣH (κ.)	74	8915	α. Μασσαλία 8/7
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	ε. Ναντόρ 4/8	BYTINA (δ.κ.)	75	60827	α. Λούπη 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 (A.B.)	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 M. (μ.)	70	8868	επισκ. Σιγκαπούρη 10/8
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	προς Ολμπανυ 1/8	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	ε. Μομπίλ 8/8
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349	ύψωσε Παναμαϊκή	ΓΙΑΠΑ (δ.κ.)	77	32501	προς Τζακάρτα 4/8
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	προς Αμβέρσα 21/7	ΓΙΑΝΜΠΑΣ I. (π.)	78	9236	ε. Ρεσίφ 1/8
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	προς Σιγκάγο 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 ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	προς Ρίο Ιανείρο 7/8
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	α. Χόγκ Κόγκ 11/8	ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (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 ΔΙΛΥ (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 A. (κ.)	75	9195	προς Χάμπτον 1/8	ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Σαϊντ Τζών 17/7
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	11269	προς Σαντάνα 7/7	ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (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 ΚΑΣΠΙΑΝ (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. Βιζακαπατάνμ 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. Λιθύη 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 Β. (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	ΕΛΙΚ (κ.)	75	14412	α. Μπουσάν 14/7
ΓΚΑΛΣΗΣ (Ον.)	69	998	προς Κινσάλε 14/8	ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106	ε. Κολόμπο 5/8
ΓΚΑΛΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	προς Κίνα 25/5	ΕΛΙΝΑ	75	8788	στη Λάς Πάλαμας
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	δ. Ντόβερ 14/7	ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	προς Κέηπτάουν 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
ΓΚΛΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	προς Γαλλία 10/8	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (κ.)	77	10999	προς Μπ. Αίρες 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	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 Σριράχα 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 ΤΕΝΑΖΙΤΥ (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. Ζανζάγκ 5/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733	μετ. «Γκόλντεν Φόρτσιουν Ι.» (π.)	ΕΛΛΗΝ (μ.)	71	32521	πρ. "Bellini"
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΙΝΤΣ (μ.)	78	9379	προς Βομβή 31/7	ΕΛΛΗΝ (μ.)	75	59307	προς Αμστερνταμ 7/8
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	ε. Μίλφροντ Χάβεν 15/8	ΕΛΛΗΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274	δ. Πόρτ Σάιτ 24/5
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ(π.)	77	21737	προς Μαρακάμπο 27/7	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957	ε. Ν. Ορλεάνη 6/8
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	21737	ε. Παράναγούνα 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. Βυσόσκ 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 Τζέιμπελ Λι	ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	προς Κασσιούγκ 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. Λισσαβόνα 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	ΕΠΤΑΝΗΣΑ (ΝΜ)	74	87456	πρ. «Κόμπα Ναβιγκέιτορ
ΓΟΥΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	ε. Πόρτ Αλφρεντ 8/7	ΕΡΑΤΙΝΙ (π.)	68	14311	προς Τοιταγκογκ 23/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΟΥΤΙΛΙΤΥ *	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. Βιζακαπατνάμ 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 Τουκουγιάμα 4/8	ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	προς Α μπον 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 ΗΓΚΑ (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
ΔΟΥΦΟΡΟΣ (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. μπίν Κασίμ 2/8
ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	προς Ρίο Ιανέιορ 28/7	ΕΥΠΙΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Γουατεμάλα 26/7
ΕΚΟΥΙΝΟΞ (μ.)	75	7494	πρ. "Αφρικαν Σάν"	ΕΥΠΙΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Τέμα 6/8
ΕΚΤΩΡ (κ.)	81	30741	ε. Παράντιν 4/8	ΕΥΠΙΟ 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. Ζανζιάρκ 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 Αμστερνταμ 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 Τούπξαν 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.)
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Ροζάριο 5/8	ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΥΡΟΣ (λιβ.)	76	10419	ύψωσε ελληνική
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	ε. Μπουεναβεντούρα 26/6				
ΘΕΑΝΩ (μ.)	74	35073	α. Γιούροπορτ 10/8	ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	προς Ράς Τανούρα 11/8
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	διάλυση Ινδία	ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656	μεταφορές Αμππτζάν
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798	προς Μουρμάνσκ 14/8	ΚΑΠΠΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	11929	ε. Ν. Ορλεάνη 31/7
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Παρανάγουα 30/7	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργεί Πειραιά
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	προς Ρόττερνταμ 20/7	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	προς Γιβραλτάρ 11/8
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ				ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	προς Αλγερία 8/8
(δ.Κευλ.)	72	2934	μεταφορές Λιβύης	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΕΛΛΟΣ			
				(κ.)*	77	9941	προς Λιβύη 29/6
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	προς Μπαχράιν 29/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	ε. Χόγκ Κόγκ 30/7
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	ε. Πόντ Λίζας 21/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 30/7
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	α. Λομέ 5/8	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ III (δ.π.)	80	4397	προς Κολόμπο 6/8
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΙΟΝ (Μπχ.)	79	1241	α. Πόρτ Σάιτ 15/8	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	στον Πειραιά 25/5/94
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μπχ.)	79	1239	α. Πόρτ-ω-Πρένς 19/6	ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			
ΙΔΕΑ (μ.)	71	8937	πρ. "Dea"	(κ.δ.)	80	18509	προς Μπάχια Μπλάνκα 6/8
ΙΚΑΡΙΑΔΑ (κ.)	76	5915	πρ. «Λυδία»	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ II (κ.)	94	31643	προς Ποχάγκ 15/8
				ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	ε. Σ. Φραντσέσκο 6/8
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422	προς Ρόττερνταμ 13/8	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	57527	ε. Ν. Ορλεάνη 9/8
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	προς Βιάνα ντο Καστέλο 19/6	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	72	57056	προς Βενεζουέλα 8/8
ΙΜΒΡΟΣ (μ.)	80	11910	προς Πόρτ Τζεντίλ 24/7	ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ(κ.)	90	31643	προς Καμσάρ 2/8
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	προς Ν. Κορέα 25/7	ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	64	4673	προς Κοτονού 21/7
ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ (κ.)	72	39219	ε. Υμουιντεν 16/8	ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	προς Μοντεβιδέο 5/8
ΙΟΛΚΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	80	74278	προς Πράια Μόλε 25/7	ΚΑΡΙΝΑ (Μπχ.)	72	11954	αργεί Πειραιά
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	προς Ποχάγκ 27/6	ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379	διάλυση Ινδία
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	α. Παρανάγουα 28/7	ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	προς Μομπάσα 11/8
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	προς Κοξίν 14/8	ΚΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	72	15015	ε. Λάρνακα 12/8
ΙΟΛΚΟΣ ΑΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	προς Ούστ Ντουάισκ 14/8	ΚΑΡΤΕΡΙΑ (κ.)	74	21266	αγορά από αλλοδαπούς
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	ε. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 21/7	ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	ε. Χόγκ Κόγκ 2/4
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	ε. Λάγος 8/8	ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582	προς Ν. Ορλεάνη 5/8
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	προς Σιγκαπούρη 10/8	ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	προς Ομάν 21/7
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.Βα.)	81	2971	προς Σενεγάλη 11/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Κωνσταντίνα 15/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Αφρική 21/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)*	73	1538	προς Ινδία 17/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	ε. Πρίνς Ρούπερτ 16/8
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	προς Τζέντα 11/8	ΚΑΤΥΑ V. (κ.)	74	26316	προς Κίνα 14/8
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	προς Ν. Αφρική 22/7	ΚΑΥ (κ.)	76	11721	προς Νανζίγκ 18/7
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	προς Πόρτ Κέλαγκ 8/8				
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	προς Ρόττερνταμ 8/8	ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Λιβύη 22/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΟΡ (π.)	69	173272	προς Τούλσκ 5/7	ΚΕΙΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Χαλκίδα 22/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	προς Ρουέν 13/8	ΚΕΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	προς Κούβα 10/8
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	ε. Χόγκ Κόγκ 14/8	ΚΕΙΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	προς Λειξές 30/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	78	15979	α. Μακείο 16/7	ΚΕΝ ΓΚΕΙΛ	79	11279	προς Μπατάγκας 29/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15959	πρ. «Τσάμς»	ΚΕΝ ΑΗΝΤΕΡ (π.)	83	19146	ε. Κριστομπίλ 23/7
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΙΝΤ (δ.π.)	75	7297	προς Κόρυτον 14/8	ΚΕΝ ΠΛΕΙΑΔΕΣ	84	19864	πρ. "New Pleiades"
ΙΟΣ (π.)	68	15474	προς Βιζακαπάνταμ 27/7	ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	προς Βανκούβερ 9/8
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	αργεί Πειραιά	ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	προς Ιαπωνία 1/8
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	προς Ντουάλα 22/7	ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878	προς Σίντ Κερρί 6/8
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Καοσιούγκ 17/6	ΚΙΓΚ ΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	ε. Μπουεναβεντούρα 4/8
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ (Βα.)	83	11849	α. Μπαγκόγκ 1/7	ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	α. Γδύνια 8/8
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	ε. Δουνκέρκη 12/6	ΚΙΜΩΛΟΣ (π.)	71	5690	αγορά από αλλοδαπούς
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544	ε. Φόξ 26/7	ΚΙΝΑΡΟΣ V. (π.)	74	10053	ε. Πειραιά 26/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	α. Λισσαβώνα 24/7	ΚΙΝΣΙΠ (δ.Μπχ.)	77	76547	ε. Λισσαβώνα 27/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	προς Βραζιλία 18/8	ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ινδονησίας
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	προς Βραζιλία 18/7	ΚΙΤΙΟΝ (κ.)	81	9909	ε. Νταμμά 31/7
				ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	προς Μπαγκόγκ 10/8
ΚΜΒ ΕΝΣΑΙΝ (κ.)	79	11844	προς Αμβούργο 4/8	ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	προς Ασσάμπ 18/7
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ.)	73	9112	ε. Μομπάσα 22/7	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ			
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	προς Κίνα 22/7	(Μπχ.)	78	13899	ε. Τσιπακόγκ 9/8
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	α. Γκάλβεστον 25/6	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΙΑΝΣ			
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145	προς Μοζαμβίκη 19/7	(Μπχ.)	77	10407	ε. Μπαγακούια 21/7

ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (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 Καριπίτο 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 Ιτακού 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. Κωνσταντζά 4/8
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9573	προς Ζανζιόγκ 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 II (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 I (κ.)	77	14186	προς Μπαγκόγκ 19/7	ΜΑΙΡΥΛΟΥ II (κ.)	74	30168	προς Μπάχια Μιλάνκα 5/8
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	προς Καοσιούγκ 26/7	ΜΑΙΡΥΛΙ (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. Πλύνμουθ 4/8	ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ (κ.)	80	9154	μετ. «Άγιος Ανδρέας» (κ.)
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Κίλιμπορν 24/7	ΜΑΚΕΔΟΝ (κ.)	75	21708	προς Τζέντα 9/8
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	προς Γκουαγιακούλι 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 Γκντάνσκ 15/8
ΚΡΕΙΝ (κ.)	76	20355	προς Τσιτσόγκ 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 Γκαντάνι	ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	α. Βανκούβερ 16/7
ΚΡΙΟΣ I (π.)	71	1594	προς Θεσσαλονίκη 13/8	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	μετ. «Γιανμπάτζ III» (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 Χομινί 25/7
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	ε. Καρατίσι 9/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	70	33185	προς Ινδονησία 8/7
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	ε. Κασίμια 31/7	ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ (μ.)	83	32100	προς Βέντσιπλις 14/8
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Νικολάγιεφ 25/7	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Γούνινα 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 Μπαίλ 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. Αοντοντ 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. Οδησός 7/8	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	μετ. "Nava Maria" (κ.)
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	76	1575	προς Λιβύη 28/7	ΜΑΡΙ Α. Τ. (δ.κ.)	76	15232	προς Πανγκαλάν Σούσου 9/8
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	στον Πειραιά 20/5	ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798	ε. Τσίμπα 14/8
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Φός 9/8	ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995	προς Σαγκάη 2/6/93
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Ανταφαγκάστα 3/8	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	ε. Μπουσάν 22/6
ΛΑΟΔΙΚΗ II (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 Πόρτ Ελζαμπεθ 10/6	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Οδησός 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 I (π.)	71	1887	προς Ντουμπάι 4/8
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.)	72	17914	α. Μασσάουα 1/8	ΜΑΡΙΝΙΚ Γ. (κ.)	72	16018	α. Σαν Φραντίσκο 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	α. 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 Χοντζέντα 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	ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Ν. Ορλεάνη 12/7
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	πρ. «Σημιάλ III»	ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	μεταφορές Περσικού
ΛΙΜΜΑΤ (π.)	71	6139	ε. Χόγκ Κόγκ 28/7	ΜΑΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	ε. Βέντσιπλις 7/8
ΛΙΜΠΕΞΕΛ* (π.)	69	17872	α. Βαρκελώνη 11/8	ΜΕΛΟΙ (μ.)	76	22297	προς Χουάγκου 12/8
				ΜΕΛΤΕΜΙ (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	ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	ε. Παρανάγουα 22/7
ΜΕΝΤΩΡ (κ.)	73	13729	προς Ντάρμπαν 15/7	ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	75	2226	προς Ταρτούζ 9/8
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28273	προς Κίνα 8/6	(μ.)	71	1518	προς Λευκάδι 11/8
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738	προς Βαγκαρέι 9/8	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1592	ε. Πειραιά 20/7
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	α. Ν. Ορλεάνη 25/7	ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ(μ.)	79	60414	προς Χάλιφαξ 3/8
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)	ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	25728	α. Ν. Ορλεάνη 10/8
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Χιούστον 10/8	ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	12202	ε. Σάντος 2/8
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Κορούνα 11/8	ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	1598	προς Ν. Νουάρ 5/8
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	προς Ρουέν 14/8	ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	9577	α. Σιγκαπούρη 12/7
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	προς Πόρτ Κέλαγκ 8/8	ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	8490	προς Κίνα 28/7
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	προς Σαγκάη 14/7	ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	77	14856	προς Χάμπτον 14/8
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	προς Παλούα 9/8	ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	76	35567	προς Γκάνδη 3/8
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	84	37584	α. Ουτσιούρα 10/8	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	75	65459	ε. Γιβραλτάρ 21/7
ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	84	37584	προς Νοβοροσίσκ 10/8	ΝΙΚΙ (κ.)	71	29198	προς Ρότερνταμ 21/7
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	μεταφορές Μπαχάμας	ΝΙΚΚΟ ΣΚΛΥ	72	20317	προς Ιλιτσέβσκ 28/7
ΜΙΝΟΑΝ ΣΗ (μ.)	78	14874	προς Μαρακάιμπο 2/8	ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	75	11462	προς Μπουσάν 5/8
ΜΙΣΤΡΑΛ ΙΙ (δ.π.)	73	1272	α. Φρητάουν 29/7	ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	61000	προς Σίνες 11/8
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Δ. Αφρική 19/7	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.Μπχ.)	79	10225	ε. Βομβάη 20/7
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	α. Σιγκαπούρη 7/8	ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	προς Βεγγάζη 6/8
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579	προς Μάλτα 4/8	ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	α. Λάγος 11/7
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μπχ.)	78	103812	αργεί Κολούμπια	ΝΙΚΟΣΙΑ (κ.)	72	15656	προς Κήλαγκ 13/8
ΜΠΑΛΚ ΑΘΗΝΑ (κ.)	74	71967	διάλυση Κίνα	ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	α. Κολούμπια 9/8
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				(κ.)	75	20797	α. Ν. Ορλεάνη 4/8
(Μπχ.)	79	6414	αργεί Μπρέμερχαβεν	ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	68	39849	α. Τέμα 5/8
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	προς Δ. Αφρική 11/8	ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	82	81400	προς Νόβα Σκότια 16/8
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	72	10423	προς Αργεντινή 23/7
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	α. Μπιλμπάο 10/8	ΝΙΤΣΑ V (ΑΒ)	68	8766	διαγράφεται
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	α. Ντηνρόιτ 30/7	ΝΟΡΑ (π.)	84	2469	προς Πειραιά 31/7
ΜΠΕΡΝΤΙ (δ.μ.)	79	32493	διαγράφεται	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	77	1747	προς Μαϊάμι 12/8
ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Μπαγκκόκ 7/7	(δ.π.)	88	1905	ε. Γκράν Καυμάν 12/8
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ (μ.)	71	8555	πρ. «Ντίγκνιτ V»	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	80	6414	ε. Πειραιά 30/7
ΜΠΛΟΥΣΑΟΥΘ (κ.)	73	14670	διαγράφεται	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	77	8750	μετ. «Πέτρα Στάρ» (κ.)
ΜΠΛΟΥΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418	ε. Μορμουγκάο 3/8	ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	5450	προς Αλγερία 26/7
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ (μ.)	71	15954	προς Τραμαντάι 25/7	(Μπχ.)	79	16432	ε. Κασιούγκ 19/7
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.β.)	69	8707	αργεί Πειραιά	ΝΤΑΓΚΟΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	72	15581	α. Ηστ Λόντον 23/7
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-				ΝΤΑΙΛΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	79	18210	ε. Ασντοντ 12/8
ΤΣΡΟΥΣ (δ.κ.)	75	6794	προς Βομβάη 2/3	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (π.)	71	9810	επισκ. Βάρνα 29/7
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ	74	5105	α. Χιούστον 7/8	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	69	31551	μετ. «Σημπάλα II» (μ.)
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ				ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	84	35453	ε. Σεπετίμα 5/8
(δ.)	71	1991	α. Κοτονού 9/7	ΝΤΕΛΑΜ (κ.)	82	32320	προς Κουινγκντό 9/7
ΜΠΛΟΥΝΤΑΝΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	75	35764	προς Μοντοίρ 6/8
(δ.κ.)	75	2998	προς Σιγκαπούρη 30/6	ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (Μπχ.)	73	15321	προς Μανίλα 1/8
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706	δ. Γιβραλτάρ 14/8	ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	76	7255	προς Γουάρρι 5/7
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	αργεί Πειραιά	ΝΤΕΣΤΙΝΟ (π.)	76	22297	προς Χόγκ Κόγκ 16/8
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	προς Κριστομπαλ 2/8	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	62	1979	προς Οριστάνο 8/8
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	69	9522	αργεί Πειραιά
(Μπχ.)	72	6671	αργεί Πειραιά	ΝΤΙΝΟΣ (δ.μ.)	75	61172	α. Τέξας Σίτ 9/6
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (π.)	71	9603	αργεί Πειραιά	ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΜΠΡΑΖΙΛ ΒΙΤΟΡΙΑ	77	74139	πρ. «Μπραζιλίαν Βιτόρια»	ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	α. Ταρραγκόνα 11/8
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	ε. Αμβούργο 17/8	ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631	προς Ιταλία 2/8
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιβ.)	73	31861	προς Φιλιππίνες 3/8	ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985	προς Αλγέρι 9/8
ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	ε. Μπουένος Αίρες 27/7	ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	α. Αμστερνταμ 17/8
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Μπόρνου 6/8	ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	ε. Ρίο Ιανέιρο 30/7
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	ε. Βιτόρια 30/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΗΘ (δ.π.)	91	81400	ύψωσε ελληνική
ΜΠΡΙΤΤΑΝΙΑ (κ.)	71	13841	πρ. «Μπλού Στόουν»	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Περσικό 13/8
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	μεταφορές Κούβας	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΜΥΚΟΝΟΣ V. (π.)	67	8981	προς Βραζιλία 29/7	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	αργεί Πειραιά
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	α. Βανκούβερ 22/7	ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Καράτσι 31/7
ΜΥΡΣΙΝΗ (μ.)	72	14095	προς Λάγος 3/8	ΟΜΗΡΟΣ (κ.)	73	116059	προς Τουμπαράο 11/8
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826	προς Γκλάλβεστον 2/6	ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796	προς Κωνσταντίνα 10/8
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ Δ. (κ.)	77	9111	προς Ρωσία 9/7	ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	προς Μπέιρα 9/8
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ ΙΙ				ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	ε. Σάντος 29/7
(κ.)	76	64670	προς Πόρτο Ορντάζ 25/7	ΟΜΟΓΚΥ (κ.)	67	1220	ε. Βηρυτό 6/8
ΝΑΙΑ (κ.)*	70	9069	προς Ντάρμπαν 28/7	ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	αργεί Θεσσαλονίκη
ΝΑΙΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	77	34841	προς Βαλτιμόρη 16/8	ΟΡΑΜΑ ΙΙ (δ.κ.)	73	18273	προς Ασάμπ 12/8
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	προς Πρίνς Ρούπερτ 3/8	ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	προς Γιβραλτάρ 17/8
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	προς Κέρτς 13/7	ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	προς Τουάπσε 12/8
ΝΑΡΕΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Πόρτ Μόρεσμπι 14/8	ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	α. Βανκούβερ 6/8
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400	προς Ισπανία 11/8	ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	ε. Κάδιξ 7/8
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978	στον Πειραιά 1/6				
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	α. Φός 1/8				
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	επισκ. Ρότερνταμ 16/6				
ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (κ.)	73	11291	ε. Τέμα 1/8				

ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	προς Τρίπολη 30/7	ΠΡΑΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	ε. Μπρίστολ 14/8
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284	ε. Ρότερνταμ 10/8	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς Λαμπουράν 24/7
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64355	ε. Γουίλεμσχαρδεν 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. Ντάρμπαν 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 1. (δ.π.)	79	3818	ε. Σιγκαπούρη 25/7	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Ντητρόιτ 10/8
ΟΥΑΙΤ ΡΟΥΖ	84	13852	αργεί Φουτζέιρα	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	προς Π. Λίζας 1/8
ΟΥΑΖΙΓΚΤΟΝ				ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Γκουγιακουά 4/8
ΡΕΙΝΜΠΟΥΥ 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 Μπαί 22/7
				ΠΡΩΤΟΜΑΣΤΟΡΑΣ (κ.)	72	9176	προς Σουέζ 23/6
ΠΑΙΟΝΗΡ ΣΑΝ (κ.)	76	14589	προς Σουώνση 14/8	ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Μπεχάι 9/7
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9429	ε. Ασάμπ 21/6	ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΟΦ ΣΑΜΟΣ			
ΠΑΛΛΑΣ (Μπχ.)	71	7890	προς Αλεξάνδρεια 9/8	(κ.)	74	42236	ε. Σάντος 25/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	ε. Σεβίλλη 8/8	ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	78	1592	μετ. "Αο Xiang"
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	δ. Μάλτα 14/7				
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	προς Βομβάη 11/8	ΡΑΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	α. Ν. Ορλεάνη 7/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (μ.)	78	17807	δ. Ντόβερ 20/7	ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	προς Γιοκοχάμα 29/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	77	10076	ε. Ρίτσαρντς Μπαί 9/8	ΡΑΨΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	προς Κούα Ιμπόε Τέρμ. 5/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	προς Ντάρμπαν 8/8	ΡΕΑ (μ.)	73	30930	ε. Ροστόκ 5/5
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422	προς Σεπετίμπα 13/8	ΡΕΑ ΦΩΤΕΙΝΗ (κ.)	70	12577	προς Κίνα 3/7
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Ταϊβάν 9/8	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	προς Χάμιλτον 1/8
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088	προς Οζάκα 14/8	ΡΕΙΝΜΠΟΥΥ ΣΤΑΡ	69	9716	διάλυση Ινδία
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	προς Τούριμπα 10/8	ΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	προς Κόλπο ΗΠΑ 15/7
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	ε. Σεπετίμπα 4/8	ΡΕΞ (ΑΒ)	72	10936	προς Μαπούτο 29/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	ε. Θεσσαλονίκη 30/7	ΡΗΤΖΕΝΤ (Μπχ.)	79	8680	προς Βεγκάζη 22/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μπχ.)	77	23910	ε. Τάραντα 6/8	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Πειραιά 8/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	προς Πόρτ Σάιτ 12/8	ΡΙΒΕΡ Κ. (π.)	66	14682	προς Σιγκαπούρη 26/10/93
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (κ.)	80	19164	προς Σάντος 28/7	ΡΙΖΑ (δ.μ.)	74	66341	ε. Γιβραλτάρ 12/7
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	προς Μαρόκο 11/8	ΡΙΚΜΕΡΣ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	15086	προς Ξιγκάγκ 13/8
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	ε. Χάμπτον 6/8	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Ακαμπα 13/7
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	προς Ντουμάι 25/7	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	επισκ. Βάρνα 30/7
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (Κ.)	86	14319	προς Πόρτ Κουετζάλ 3/8	ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	προς Μαλαισία 9/8
ΠΑΥΛΙΝΑ (π.)	69	9627	υπέστειλε σημαία Μάλτας	ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΠΑΦΦΙΝ (μ.)	68	8648	επωλήθη διάλυση	ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	α. Κεηπτάουν 29/7
ΠΕΛΑΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Βαλέντσια 11/8	ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	προς Κάντλα 25/7
ΠΕΛΛΑ (μ.)	71	14686	προς Ντάρμπαν 10/6	ΡΟΥΜΠΥ (δ.μ.)	76	48238	πρ. "Kakuko Maru"
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Ν. Ορλεάνη 1/7	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	ε. Ραβέννα 12/8
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V. (δ.κ.)	71	104253	προς Σεμάγκα Μπαί 3/6	ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	προς Βίγκο 6/7
ΠΕΛΑΝΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Ιταλία 6/8				
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	προς Μπ. Αίρες 29/7	ΣΤ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι. (κ.)	82	8719	προς Γιοκοχάμα 16/8
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	προς Μαρακάμπιο 27/7	Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	μετ. "New Cosmos" (π.)
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)*	74	16249	προς Ελλάδα 1/8	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μπχ.)	81	33471	προς Ραμπίχ 25/6
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	προς Βομβάη 29/7	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	ε. Ιλιτσέβσκ 16/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Ν. Ορλεάνη 6/8	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	μετ. "Τεγέα" (μ.)	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765ε	α. Ραβέννα 10/8
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μπχ.)	72	9635	ε. Πειραιά 22/7	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	ε. Σάντος 1/8
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Φατσέγκ 12/6	ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ Ι. (π.)	74	16023	προς Ξιγκάγκ 10/5
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	προς Σουέζ 11/8	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	προς Ρότερνταμ 10/8
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	α. Βανκούβερ 11/8	ΣΑΝ (δ.μ.)	75	68090	προς Ατλαντικό 1/8
ΠΗΛΙΟΝ (Μπχ.)	84	27706	πρ. "Riambel"	ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	προς Πακιστάν 29/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	μετ. "East River"	ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)*	69	9584	ε. Βιζακαπαντάμ 9/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ (π.)	82	13483	προς Ταϊτσούγκ 28/7	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122	προς Δ. Αφρική 12/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Αλγερία 28/7	ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	71	13575	προς Γκαϊήμπε 12/8
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	προς Ανκόνα 2/8	ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (δ.μ.)	74	17077	πρ. «Σήμπορν ΙΙ»
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	προς Σεμάγκα Μπαί 31/7	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ			
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Χανόμ 11/8	(κ.)	75	10297	α. Βομβάη 12/6
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	προς Ντάρμπαν 26/7	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	24594	προς Αγ. Πετρούπολη 9/8
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	προς Ντάρμπαν 8/8	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	προς Βαλπαράιζο 9/8
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λάς Πάλμας 24/7	ΣΑΟΥΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (π.)	74	10761	μετ. "Polymania" (μ.)
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (π.)	75	14741	ε. Ρίο Ιανέιρ 28/7	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ			
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	προς Γιβραλτάρ 11/8	(δ.π.)	84	3793	προς Σουέζ 9/8
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Ευρώπη 6/8	ΣΑΤΟΥΡΝ (δ.μ.)	74	70741	προς Σίντι Κερίρ 24/7
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	ε. Σ. Τζών 2/8	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	ε. Κουιγκντά 22/7
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	προς Φιλίππίνες 27/7	ΣΕΙΛΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Αμβέρσα 2/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	προς Καναδά 5/8	ΣΕΙΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143	προς Φουτζέιρα 6/8
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Πειραιά 29/5	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	προς Μπουλόν 21/7
ΠΟΡΟΣ	71	20670	α. Ν. Ορλεάνη 7/8	ΣΕΛΙΑ (μ.)	72	9343	πρ. «Χαλκιδών»
ΠΟΡΤΑΙΤΤΙΣΙΑ (μ.)	77	8767	προς Πειραιά 8/7	ΣΕΝΤΑΡ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ (μ.)	75	6540	δ. Γιβραλτάρ 15/8
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	μετ. "Al Mutawakil" (μ.)	ΣΕΝΤΑΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (μ.)	77	9027	προς Ντουάλα 15/6
ΠΡΑΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	ε. Πειραιά 22/7	ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	ε. Σιγκαπούρη 27/7

ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	ε. Πόρτ Μωχ. μπίν Κοσίμ 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. Θέρντεντ 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 Ξιαμέν 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 Σεπετίμα 9/8
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Αρούμπα 13/8	ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Σάο Σεμπασιτίο 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	ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.)	76	51121	ε. Λισσαβόνα 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. Λεμεσσό 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. Ριγιέκα 16/8
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Ησππορτ 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 Καβασάκι 8/8	ΣΤΑΜΩΝ (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. «Πήγασος»
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	επισκ. Βάρνα 19/7	ΣΤΑΡ ΛΑΤΙ (ΑΒ)	85	6819	πρ. "Orient Star"
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	μετ. «Σαίντ Νικόλας (μ.)	ΣΤΑΡΛΑΙΤ (κ.)	77	22893	ε. Χόγκ Κόγκ 15/8
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277	ε. Νοβοροσίσκ 14/7	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Χουαλιέν 23/7
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Νασάου 4/8	ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Σιενφουέγκος 22/7	ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μπχ.)	75	8031	αργεί Πειραιά
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	προς Σιγκαπούρη 16/6	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.)	62	1133	στη Σάρζα 26/5
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	δ. Γιβραλτάρ 15/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	επισκ. Πειραιά 21/7
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Δουνκέρκη 17/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ			
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	στο Πόρτ Σουδάν (αποθήκη)	(δ.π.)	77	4656	προς Βομβάη 11/8
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	ε. Νάπολη 8/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	ε. Τζουμπάι 1/8
ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	ε. Γκνάνσκ 16/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Ρότερνταμ 8/8
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Ηράκλειο 13/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Ξιγκάγκ 18/5
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	διάλυση Ινδία	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	προς Μπόταν Μπαίη 1/8
ΣΗΜΠΡΕΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Αμπες 15/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	προς ΗΠΑ 8/8
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	δ. Ντόβερ 20/7	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	ε. Πόρτ Κέλαγκ 8/8
				ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ			
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	προς Μεσόγειο 6/8	(δ.π.)	80	3627	προς Σ. Τόμας 4/8
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	προς Αγ. Πετρούπολη 22/7	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΦΑΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	ε. Βαρκελώνη 11/8
ΣΗΝΤΡΑΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Μπωμόντ 3/8	ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	ε. Ντάρμπαν 8/8
ΣΗΠΕΙΣ (μ.)	77	15255	προς Τζεν Σάν Μάρτιν 5/8	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	προς Ούμ Σάιντ 17/8
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	μετ. "Icebergha" (Μπχ.)	ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	προς Βομβάη 15/8
ΣΗΠΡΑΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	ε. Γιούροπορτ 17/8	ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	ε. Προγκρέσο 8/8
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	προς Λά Σπέζια 17/5	ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376	επισκ. Γκόττενμπουργκ 4.8
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	ε. Αμβούργο 16/8	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	προς Βανκούβερ 27/6
ΣΗΡΑΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	προς Σέτε 31/7	ΣΤΡΙΓΓΛΑ (κ.)	74	46172	προς ΗΠΑ 7/7
ΣΗΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	προς Κίνα 15/4	ΣΥΚΙΑΔΑ (κ.)	71	10871	προς Σιγκαπούρη 3/8
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Τεργέστη 11/8	ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπχ.)	77	29729	προς Αργεντινή 4/8
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	προς Σιγκαπούρη 25/7	ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	προς Αβάνα 8/7
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	προς Κούβα 10/5	ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Βομβάη 28/7
ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	69	9314	πρ. "Mount Everest"				
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	προς Κούβα 10/6	ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	προς Μπιλμάο 31/7
ΣΗΦΑΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	ε. Χιούστον 10/8	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	διάλυση Αλάγκ
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Πιομπίνο 20/7	ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς Καριπίτο 30/7
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	προς Βρέμη 5/8	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (κ.)	74	4551	αγορά από αλλοδαπούς
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	ε. Λάγος 15/7	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	προς Μαυρίκιο 14/8
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	προς Κίνα 9/6	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ (κ.)	73	19420	α. Καζαμπλάνκα 28/7
				ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	ε. Ντάρ-εζ- Σαλάαμ 30/7
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275	πρ. «Γκλόμπαλ Σηχόρς»	ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	α. Μανίλα 23/7
ΣΗΧΟΡΣ Γ. (π.)	71	15064	προς Πασκάγκουλα 21/7	ΤΕΝΕΔΟΣ (κ.)	77	10442	προς Μπ. Αίρες 4/8
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	στο Βιζακαπατνάμ 25/7	ΤΕΣΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	ε. Τάραντα 10/8
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	προς Ν. Ορλεάνη 11/8	ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	προς Παρανάγουα 28/7
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	ε. Τάυν 14/8	ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	ύψωσε Συριακή σημαία
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Σιγκαπούρη 17/8	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κευ.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	προς Βιτόρια 12/6	ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	ε. Κουικντό 10/7
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Ιταλία 11/8	ΤΖΕΜΙΝΙ	79	31010	α. Σιγκαπούρη 16/7
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911	προς Λαέμ Τσαμπάγκ 15/7				
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	ε. Χόγκ Κόγκ 31/7	ΤΖΕΜΙΝΝΙΦΕΡ ΤΖΑΙΝΗ (κ.)	78	16329	προς Τοκοπίλα 2/8
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	στο Χόγκ Κόγκ 17/6	ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	α. Χάιφα 24/7
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	στο Βόσπορο 25/5	ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	μετ. "Karan" (Ι.)
ΣΙΤΥ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΙΤΥ (δ.κ.)	87	24584	προς Παλάου Μπανιού 10/8	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	26321	ε. Γιβραλτάρ 13/8
ΣΙΦΝΟΣ (μ.)	66	10663	προς Ινδία 3/6	ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	προς Βραζιλία 8/8

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 ΗΠΑ 13/8
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (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 ΠΛΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	προς Μαλαισία 15/8
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	προς Ακτιή Ελεφαντοστό 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 Φρατσίσκο 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. "Τράντεντ (π.)
ΤΙΤΑΝΑΣ (μ.)	77	1721	μετ. "Ζέα (ε.)	ΦΡΗΝΤΟΜ Κ. (π.)	72	16402	προς Βαλτική 5/8
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	α. Μπ. Χομεινί 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 Κουινχουακντό 28/7	ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	ε. Λάς Πάμας 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 Πάμας 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 Μπαχράιν 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. Μπέρεκελ Σάουντ 27/7
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	ε. Μπαντάρ Αμπάς 5/8	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	78	1568	α. Δαμιέττα 5/8
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Νταλιάν 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 Καλλίο 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 Πάμας 29/7	ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3599	α. Λάς Πάμας 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. Τζιμπουτί 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 ΓΟΥΙΛΛ (κ.)	74	23757	προς Ιντσόν 12/7	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	προς Αμπιτζάν 10/7
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Γιάσου 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 Καλλίο 4/7
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Βομβάη 14/8	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Λάς Πάμας 29/7
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	προς Πόντ ντου Ούμπου 12/7	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	ε. Πόρτο Χτεσεάντο 28/7
ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	ε. Πόρτο Σαντίνο 30/7	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	ε. Χάτσινχο 11/8
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΠΟΥΝΤ	72	113950	προς Τουμπάρσο 17/8	ΦΡΙΟ ΣΚΑΓΚΕΝ (μ.)	83	1072	προς Σχέσιν 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 ΠΛΑΟΥΕΡ (κ.)	79	12294	πρ. "Χρυσοβαλάντου"				
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	μετ. "Αικατερίνη Α. (κ.)	ΧΑΒΑΙΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	προς Μομπάσα 25/7
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Αμβέρσα 15/7	ΧΑΒΑΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Γιάνμπου 5/8
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	προς Ιταλία 14/8	ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	προς Ν. Υόρκη 8/8
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	ε. Κότκα 15/8	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	προς Ταϊτσούγκ 23/7
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	ε. Σιγκαπούρη 16/8	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	προς Βιτόρια 2/8
ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	ε. Σάο Φραντσίσκο 1/8	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	προς Σιγκαπούρη 14/7
				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
				ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	ε. Τοκοπίλα 31/7
ΦΑΙΑΞ (κ.)	72	8939	ε. Μπουεναβεντούρα 17/7	ΧΕΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	α. Βανκούβερ 26/7
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20606	α. Ν. Ορλεάνη 6/8	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	προς Λιβύη 7/8
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	διαγράφεται	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (λιβ.)	70	12363	προς Σέκου 17/8
ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834	προς Μόχι 4/8	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Ν. Ορλεάνη 3/8
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Ξιγκάγκ 25/10/93	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	προς Καλδέρρα 13/8
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	προς Γκουαγιακούιλ 12/8	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	α. Πόρτο Καμπέλλο 4/8
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	προς Ισπανία 8/8	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	α. Ν. Ορλεάνη 5/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (μ.)	70	14769	προς Βόλος 13/8	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	ύψωσε Ελληνική
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	77	8729	α. Ηστ Λόντον 6/8	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	20515	προς Μόντρεαλ 29/7	ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	ε. Πρίνς Ρούπερτ 17/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	προς Αλεξάνδρεια 12/8	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	προς Ν. Κορέα 30/7
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	ε. Σάντος 5/8	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	προς Αιθιοπία 29/7
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	προς Σέκου 27/6/93	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	α. Πόρτ Σάιθ 13/8
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	προς π. Ορινόκο 4/8	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	προς Πειραιά 28/7
ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	12776	προς Ράς Τανούρα 10/8	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	ε. Αμβέρσα 15/8
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	αργεί Πειραιά				
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	ε. Τσιότζια 13/8	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15642	ε. Μπουργκάς 11/8
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	στο Καράτσι 9/8	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	στο Σ. Φραντσίσκο 9/8
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255	ε. Ρίο Γκράντε 27/7	ΩΡΟΡΑ ΓΚΟΛΑΝΤ	76	5958	ε. Παρανάγουα 26/7
ΦΟΙΝΕΞ (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



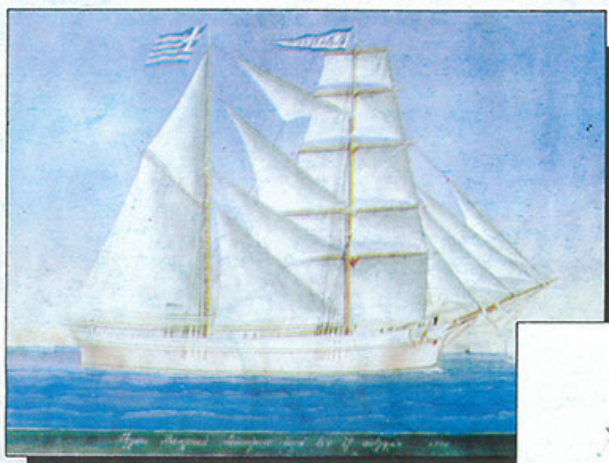
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

- 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