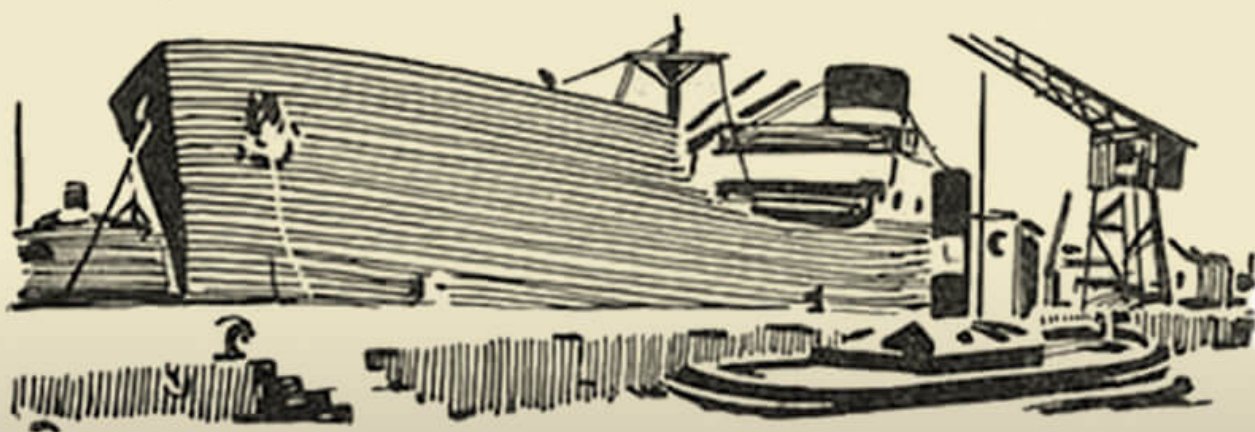


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Δεκεμβρίου 1994
Αρ. Φύλλου 1409/1168

NAYTIKA XPONIIKA

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1994
ΑΡΙΘ. 1409/1168
ΔΡΧ. 500
WITH ENGLISH
SUPPLEMENT



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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

Whatever your accent, a Festival cruise is for you



FESTIVAL CRUISESTM

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

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



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

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

KATRADIS GROUP OF COMPANIES



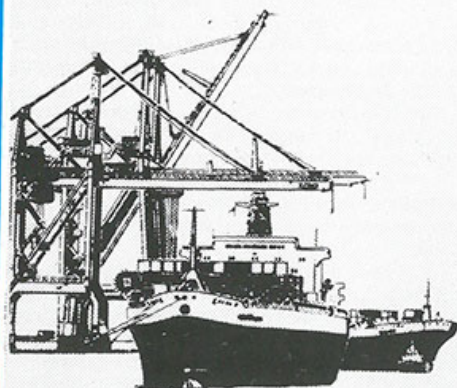
Creating
a culture
for quality
all the time,
is our
investment
for the
future.

**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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 1994

ΕΤΟΣ 63ο

HB' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1409/1168

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής

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

Εξυπηρέτηση Συνδρομητών: Τηλ. 4126095

Φάξ: 4123336

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. 1409/1168

December 1994

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (301) 4126 095

Telex: 21 2845

Fax: (301) 4123 336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 8 Η Ελληνική ναυτοσύνη πρωτοστάτησε στη διάσωση των ναυαγών του «Ακίλε Λάουρο»

- 10 «Με ρότα το 2000»
Συνέδριο στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς για τη Ναυτιλία.

- 22 Επενδυτική πολιτική στην Ελληνική Ναυτιλία.
Του κ. Γεωργίου Μπάνου.

- 18 Σεμινάριο της W.I.S.T.A.
Ελλάδος για τον ΟΡΑ '90.

- 23 Αγοραπωλησίες Πλοίων.
Από την Overseas Agency Ltd.

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ
- 22 ΣΕ ΤΡΟΧΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
- 29 ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΡΙΛΟΓΙΑ
- 30 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 39 ENGLISH SUPPLEMENT
- 41 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

Ναι στη συνεργασία με ίσους όρους

Διαπρεπής Έλλην εφοπλιστής, αναφερόμενος στις υποδείξεις των "Ναυτικών Χρονικών" προς τους Αγγλους ασφαλιστές να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους, υπογράμμισε ότι η συνεργασία με τους Βρεταννούς θα είναι εφικτή μόνον επί ίσους όρους. Πέρασε, τόνισε, ανεπιστρεπτί, παρά τους κομπασμούς τους περί του αντιθέτου, η εποχή που έκαναν ό,τι ήθελαν αυτοί, οι καιροί άλλαξαν και δεν μπορούν να φορτώνουν στο πλοίο τις ζημιές τους από την ανάληψη άλλων κινδύνων, δεδομένου ότι και το πλοίο έχει τώρα στη διάθεσή του εναλλακτικές λύσεις.

Ο εν λόγω εφοπλιστής, απαντώντας σε ερώτηση για τους κομπασμούς των Βρεταννών ασφαλιστών, στους οποίους αναφέρθηκε, διευκρίνισε ότι μεσίτες των ασφαλιστών του Λονδίνου έχουν πει πρόσφατα σε Έλληνες εφοπλιστές ότι δεν μπορούν να ταξιδέψουν τα βαπόρια τους ανασφάλιστα. Συνεπώς, είπαν, θα ασφαλίζεσθε σε μας και θα δέχεσθε τους όρους μας διότι είσθε υποχρεώτοι της προτιμώμενης υποθήκης! Διευκρίνισε πάντως ότι

δεν ήταν σε θέση να πει αν αυτή είναι η αντίληψη του συνόλου των Βρεταννών ασφαλιστών, αν όμως είναι, υπογράμμισε, αν δηλαδή η έννοια της ηθικής των Αγγλων ασφαλιστών είναι τέτοια, τότε εκτός από τους πλοιοκτήτες πρέπει να ανησυχούν και οι τράπεζες που εγγράφουν προτιμώμενες υποθήκες για τα πλοία που δανειοδοτούν. Διότι με την "λογική" των Αγγλων ασφαλιστών ουδείς θα γνωρίζει αν είναι ασφαλισμένος ή όχι, και φυσικά και οι τράπεζες δεν θα είναι σε θέση να γνωρίζουν αν θα εισπράξουν τα ποσά που δικαιούνται από τις προτιμώμενες υποθήκες.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" σε μια ύστατη προσπάθεια που αποβλέπει στη συνέχιση της συνεργασίας με την Αγγλική ασφαλιστική αγορά και όχι μόνον, υπογραμμίζει ότι για τις "καθαρές" υποθέσεις που εκκρεμούν πρέπει να καταβληθούν χωρίς άλλη καθυστέρηση και χωρίς άλλα τερτίπια τα ασφαλίσματα που δικαιούνται οι ασφαλισμένοι - τα τερτίπια είναι καιρός να μπουν στο περιθώριο.

Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΥΠΟΥ ΡΟ-ΡΟ

Όπως είναι γνωστό, στον απόηχο του τραγικού ναυαγίου του επιβατηγού-οχηματαγωγού "Εσθονία" στη Βαλτική, σημειώθηκε μια έντονη κινητικότητα τόσο στον χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και στον IMO για την αναθεώρηση του Κανονισμού Ασφαλείας για τα φέρρυς, ενώ μόλις πρόσφατα ανατέθηκε σε ομάδα ειδικών να προτείνουν μία σειρά νέων κανονισμών που να διέπουν τη λειτουργία των φέρρυς και ιδιαίτερα των πλοίων τύπου ρό-ρό.

Χωρίς κανείς να αντιστρατεύεται τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας της ναυσιπλοΐας σε οποιοδήποτε τύπο πλοίου, δεν μπορούμε παρά να προσυπογράψουμε το αίτημα που απέστειλε στον υπουργό Ναυτιλίας κ. Γιώργο Κατσιφάρα η Ένωση Εφοπι-

στών Ακτοπλοΐας, με το οποίο του ζητείται να παρέμβει για την αναζήτηση του πορίσματος των ανακρίσεων σχετικά με τα αίτια που οδήγησαν στην πρόσφατη αυτή θαλασσία τραγωδία.

Όπως σωστά υποστηρίζουν οι Έλληνες ακτοπλοίοι, τα μέτρα που θα ληφθούν για τη βελτίωση των όρων και συνθηκών ασφαλείας των επιβατών πρέπει να είναι σοβαρά και υπεύθυνα και να στηρίζονται στο πόρισμα της Τριεθνούς Επιτροπής που ασχολείται με τη διερεύνηση του πολύνεκρου αυτού ατυχήματος.

Χωρίς το πόρισμα αυτό η έκδοση εσπευσμένων αποφάσεων ή η υιοθέτηση οποιονδήποτε μέτρων θα έχουν πρόχειρο και αποσπασματικό χαρακτήρα για δημιουργία εντυπώσεων ή για την εξυπηρέτηση ενδεχομένως οικονομι-

κών συμφερόντων κλάδων που έχουν σχέση με τη ναυτιλία, χωρίς ουσιαστικά να διορθώνουν τις γενεσιουργές αιτίες που προκάλεσαν το ατύχημα.

ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ COFR's

Καθώς βαδίζαμε προς τα τέλη του τελευταίου μήνα του 1994 και παρά την σύγχυση που επικρατούσε στις τάξεις των διαχειριστών δεξαμενοπλοίων για την αποτελεσματικότητα των προτεινομένων λύσεων για την έκδοση των περιβόητων Πιστοποιητικών Οικονομικής Ευθύνης, με τα οποία είναι υποχρεωμένα να εφοδιασθούν όλα τα τάνκερς που θα προσεγγίζουν στις ΗΠΑ μετά τις 28 Δεκεμβρίου 1994, άρχισε να διαφαίνεται ότι τα δύο ασφαλιστικά σχήματα First Line και Shoreline θα μπορέσουν να παίξουν τον ρόλο του εγγυητή έναντι της Αμερικανικής Ακτοφυ-

λακής και να εκδίδουν τα αναγκαία πιστοποιητικά κάλυψης για ευθύνη σε περίπτωση ρύπανσης.

Ηδη, περί τα τέλη Δεκεμβρίου έγινε γνωστό ότι η εταιρία Sun Enterprises, του ομίλου Γ.Σ. Λιβανού, κατέστη η πρώτη ελληνική εταιρία που έλαβε πιστοποιητικό για το υπό ελληνικό σημαία υπερδεξαμενόπλοιο της "Χίος" 301.800 τόν. d.w. ναυπήγησης 1993, μέσω της First Line, ενώ πληροφορίες από το Λονδίνο ανέφεραν ότι τα δύο παραπάνω ασφαλιστικά σχήματα υπολόγιζαν να έχουν εκδόσει περισσότερα από 500 COFR's μέχρι την προθεσμία της 28 Δεκεμβρίου.

Ακόμη, κατέστη σαφές ότι για μία ακόμη φορά οι πλοιοκτήτες καλούνται να πληρώσουν το τίμημα της βελτίωσης της ασφάλειας και της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, καθώς οι φορτωτές δεν συμμετέχουν στο πρόσθετο κόστος εξασφάλισης των πιστοποιητικών, ενώ από τις εξελίξεις στη ναυλαγορά των τάνκερς δεν διαφάνηκε κάποια ουσιώδης βελτίωση των επιπέδων των ναύλων για τα πλοία που μπορούν να προσεγγίζουν σε λιμάνια των ΗΠΑ.

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΤΟΝ ΟΟΣΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Με την σύμφωνη γνώμη των υπουργών εξωτερικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπεγράφη τον Δεκέμβριο στο Παρίσι η Συμφωνία που υιοθετήθηκε στα πλαίσια του ΟΣΑ για την αποκατάσταση ανταγωνιστικών συνθηκών στο ναυπηγικό τομέα.

Η Συμφωνία είναι αποτέλεσμα πενταετούς προσπάθειας να τεθεί διεθνώς σε ισχύ μία "πειθαρχία" στο καθεστώς των ναυπηγικών επιδοτήσεων κάθε μορφής, η οποία θα αποτρέψει τον αθέμιτο ανταγωνισμό κυρίως των Ευρωπαϊκών μονάδων από ορισμένα συγκροτήματα της Απω Ανατολής και τίθεται σε ισχύ από τον Ιανουάριο του 1996.

Στην Συμφωνία μετέχουν τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ενωσης, της Σκανδιναβίας, η Ιαπωνία, η Νοτ. Κορέα και οι Ηνωμένες Πολιτείες, ενώ παρέχεται η ευχέρεια να προσχωρήσουν σ' αυτήν και άλλα κράτη.

Η ΡΩΣΙΚΗ ΜΑΦΙΑ ΣΤΟΥ ΔΟΥΛΕΜΠΟΡΙΟ

Συγκλίνουσες πληροφορίες από διάφορες πλευρές πιστοποιούν ότι η Ρωσική μαφία βρίσκεται πίσω από τις περισσότερες "εταιρίες" που εξασφαλίζουν ρωσικά πληρώματα ακόμη και σε Ελληνικά πλοία, μία μαφία αδιάτακτη που εκμεταλλεύεται αγρίως τους δυστυχείς Ρώσους ναυτικούς που αναζητούν εργασία σε ξένα πλοία για να επιζήσουν οι ίδιοι και οι οικογένειές τους.

Λέγεται σχετικώς, ότι σε αρκετές περιπτώσεις, η αμοιβή των Ρώσων ναυτικών αρχίζει να καταβάλλεται στις οικογένειές τους έπειτα από έναν χρόνο μετά την έναρξη της ναυτολογήσεως και πάντοτε σε συνεχώς υποτιμώμενα ρούβλια που δεν εκπροσωπούν πλέον το ποσόν που δικαιούνται οι ναυτικοί για την εργασία τους σε ξένα πλοία.

Λέγεται επίσης ότι για να "πειθονται" και να "υπακούουν" οι Ρώσοι ναυτικοί στα κελεύσματα της μαφίας χρησιμοποιούνται ακόμη και πρώην αξιωματούχοι της περιβόητης κομμουνιστικής υπηρεσίας ΚΑ ΓΚΕ ΜΠΕ, οι οποίοι αποστέλλονται όπου εμφανίζεται "πρόβλημα" και "συνετίζουν" με τους τρόπους που αυτοί ξέρουν εκείνους που δεν υπακούουν στα κελεύσματα ή δεν ανέχονται να λαμβάνουν μια προκαταβολή 200 δολλαρίων και σε όλη τη διάρκεια της ναυτολογήσεώς τους να παίρνουν μόνον τσιγάρα και γραμματόσημα για να αλληλογραφούν με τους οικείους τους.

Αξίζει πάντως να υποδειχθεί στις ελληνικές εταιρίες που επιθυμούν να χρησιμοποιούν Ρώσους ναυτικούς, ότι πρέπει να φροντίσουν να τοποθετήσουν κάποιες

ασφαλιστικές δικλείδες στις συμφωνίες τους, και να αποφύγουν μερικά «μαφιόζικα» τεχνάσματα που προσπαθούν να περιλάβουν οι «εταιρίες» που προμηθεύουν ρώσικα πληρώματα, όπως είναι λόγου χάρη η καταβολή των αποδοχών των ναυτολογουμένων ναυτικών στις λόγες «εταιρίες» για να πληρώνουν αυτές τις οικογένειες των ναυτικών και άλλα πολλά και διάφορα που τελικώς όμως δημιουργούν προβλήματα στο πλοίο και αντί να ενισχύουν την ανταγωνιστικότητά του οδηγούν στην εξασθένησή της - όπως έχουμε σημειώσει και προηγουμένως, δεν αρκεί να πληρώνει κανείς τα ποσά που αναλογούν στην τροφοδοσία, αλλά οφείλει να μεριμνά ώστε η τροφή να φθάσει στο στομάχι του ναυτικού.

Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Ενόψει της απαιτούμενης διαδικασίας για την εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) και την συμμόρφωση των ναυτιλιακών εταιριών στις σχετικές απαιτήσεις, το Συμβούλιο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας έκρινε σκόπιμο να συστήσει μία Ad Hoc Επιτροπή, η οποία να μελετήσει προσεκτικότερα το Σχέδιο Οδηγιών για τους οργανισμούς, οι οποίοι θα κληθούν να εφαρμόσουν τον Κώδικα στην πράξη.

Όπως πληροφορούμεθα στις πρώτες επιστημονικές της Επιτροπής του Κομμιτέη υπογραμμίζεται η ανάγκη διευκρινήσεως ότι οι οργανισμοί που θα εξουσιοδοτεί κατά την κρίση του κάθε κράτος για την έκδοση και έλεγχο των προβλεπόμενων πιστοποιητικών δεν πρέπει να περιορίζονται κατ' ανάγκη μόνον στους Νηογνώμονες, αλλά να επεκτείνεται και σε άλλους εξειδικευμένους οργανισμούς που θα κριθούν ότι ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των Οδηγιών.

ΤΟ ΩΝΑΣΕΙΟ ΚΕΝΤΡΟ

Πολύς θόρυβος τις τελευταίες ημέρες γύρω από το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, αναζωπύρωσαν τις ανησυχίες για τη τύχη αυτού του θαυμάσιου ιδρύματος που είναι προσφορά των ανθρώπων της θάλασσας στον ελληνικό λαό.

Για δεύτερη συνεχή χρονιά το Κέντρο θα παρουσιάσει ζημία περί τα 3 δισ. δραχμών και όπως επισήμανε ο πρόεδρος του Δ.Σ. του Ιδρύματος Ωνάση κ. Στέλιος Παπαδημητρίου, το έλλειμμα αυτό είναι αποτέλεσμα των χαμηλών νοσήλειων που πληρώνει το κράτος και μειωμένης απόδοσης του διοικητικού συμβουλίου που το διοικεί.

Άλλη βασική αιτία είναι και οι χαμηλές, κάτω του κόστους, αμοιβές που δίνει το κράτος για κάθε ιατρική πράξη, που γίνεται στο Κέντρο σε ασφαλισμένους ταμείων.

Και αυτό σε αντίθεση, όπως είπε ο κ. Ζάμπελας, μέλος του Δ.Σ. του Κέντρου, με τις υψηλές αμοιβές που χορηγεί το κράτος για παρόμοιες επεμβάσεις στο εξωτερικό.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το λεγόμενο "μπαλονάκι", για το οποίο το κράτος πληρώνει 100.000 δραχμές και το κόστος της επέμβασης πλησιάζει τις 500-600.000 δραχμές.

Ακόμη, για τις καρδιοχειρουργικές επεμβάσεις το κράτος πληρώνει για τόν κάθε ασφαλισμένο 2,5 εκατομμύρια δραχμές, έναντι 2,4 εκατομμυρίων που κοστίζει. Τις αιχμές του κ. Παπαδημητρίου εναντίον του Δ.Σ. του Κέντρου συμπλήρωσαν οι δηλώσεις του για την επέκταση του Κέντρου κατά 70-80 κρεβάτια, έναντι κόστους που θα κυμανθεί μεταξύ 15-30 εκατομμ. δολλαρίων, το οποίο το Ιδρυμα Ωνάση είναι διατεθειμένο να καταβάλει εφόσον το ελληνικό κράτος αποδεχθεί η σύνθεση της διοικήσεως του Καρδιοχειρουργικού Κέντρου να συναποφασίζεται από το κράτος και το Ιδρυμα Ωνάση.

Τέλος ο κ. Παπαδημητρίου υπογράμμισε ότι μέχρι σήμερα το Ιδρυμα Ωνάση έχει προσφέρει σε

κοινωφελείς σκοπούς πλέον των 145 εκατομμ. δολλαρίων και σημείωσε ότι η δημιουργική αναζήτηση ήταν το κυρίαρχο στοιχείο της ζωής του Αριστοτέλη Ωνάση.

Αυτή η δημιουργική αναζήτηση χαράσσει το δρόμο που ακολουθεί το Ιδρυμα, το οποίο δημιουργήθηκε με τη διαθήκη του. Με έξι νέα κοινωφελή προγράμματα προχωρεί στο 1995 το Ιδρυμα, διακαιώνοντας τις προθέσεις του ιδρυτή του.

ΧΑΜΕΝΟΣ ΚΟΠΟΣ

Αναφορικά με την ιδιωτικοποίηση των Ελληνικών Ναυπηγείων του Σκαρμαγκά, πληροφορούμεθα ότι με δεδομένη την ασφυκτική προθεσμία μέχρι τα τέλη Φεβρουαρίου, που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για ολοκλήρωση των σχετικών διαδικασιών, τα υπουργεία Βιομηχανίας, Εθνικής Οικονομίας και Εξωτερικών προετοιμάζουν την περιοδεία υπηρεσιακού κλιμακίου στην Σουηδία, Νορβηγία

και Δανία για την έναρξη επαφών με μεγάλους ναυπηγικούς ομίλους, που ενδεχόμενα να ενδιαφερόντουσαν να εξαγοράσουν τα ναυπηγεία.

Διερωτώμεθα αλήθεια, κανείς από όλους τους συμβούλους που στελεχώνουν τα προαναφερθέντα υπουργεία, αλλά και άλλοι υψηλά ιστάμενοι υπηρεσιακοί παράγοντες, δεν γνωρίζουν τη κρίση που μαστίζει τη ναυπηγική βιομηχανία των παραπάνω τριών χωρών, ώστε να συμβολέψουν ενάντια σε μία τέτοια άστοχη περιοδεία, που είναι σχεδόν δεδομένο ότι δεν μπορεί να φέρει αποτέλεσμα.

Αντί για άσκοπα ταξιδάκια, καλόν θα είναι οι υπεύθυνοι της ιδιωτικοποίησης να ενσκήψουν στις λύσεις που προτείνονται από την ελληνική εφοπλιστική οικογένεια, η οποία άλλωστε έχει τις δυνατότητες να εξασφαλίσει την ομαλή λειτουργία των ναυπηγείων για δέκα τουλάχιστον χρόνια, που είναι ένας από τους βασικούς όρους πώλησής τους.

SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

DIESEL ENGINE SERVICING

CRANKSHAFT RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

Authorised service representations for major marine equipment manufacturers.

Agents in key shipping centres.



Metalock do Brasil Ltda

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

Η Ελληνική ναυτοσύνη πρωτοστάτησε στη διάσωση των ναυαγών του "Ακίλε Λάουρο"



Όπως αναγράφτηκε ήδη στο διεθνή ναυτιλιακό τύπο, χωρίς όμως να δοθεί η δέουσα προβολή στο δύσκολο εγχείρημα, η ελληνική ναυτοσύνη πρωτοστάτησε στη διάσωση των ναυαγών του ιταλικού κρουαζιεροπλοίου "Ακίλε Λάουρο", καθώς το ελληνικής πλοιοκτησίας, υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενόπλοιο "Χαβάϊαν Κίγκ" 91.000 τόν. d.w., παρεξέκλινε σημαντικά της πορείας του και έσπευσε πρώτο να διασώσει τους 928 επιβάτες και μέλη του πληρώματος από το φλεγόμενο πλοίο.

Όπως μας ε γνώρισε η διαχειρίστρια εταιρία Nefeli Compania Naviera, ο πλοίαρχος του "Χαβάϊαν Κίγκ" Καπτάν Ζαχαρίας Κηλαδίτης, τους ενημέρωσε τις πρώτες πρωινές ώρες στις 30 Νοεμβρίου, ότι παρεκκλίνει της πορείας του ενόψει κινδυνεύοντος πλοίου 27 μίλια ΒΔ της θέσεώς του.

Ο αρχιπλοίαρχος της εταιρίας Καπτάν Γιώργης Παπανικολάου, του έδωσε εντολή, παρά τη βία χρόνου λόγω εσπευσμένου ναύλου, να παράσχει πάσα βοήθεια, πράγμα που έγινε με αποτελέ-

σμα τη διάσωση 928 επιβατών και μελών του πληρώματος.

Οι Έλληνες αξιωματικοί και το πλήρωμα πρόσφεραν τα δωμάτιά τους, ρουχισμό και ότι άλλο από τα προσωπικά τους είδη στους ηλικιωμένους επιβάτες του άτυχου κρουαζιεροπλοίου και εργάσθηκαν ακατάπαυστα επί 36 συνεχείς ώρες, μέχρις ότου οι διασωθέντες να επιβιβαστούν και στα άλλα πλοία που έφτασαν στο μεταξύ στον τόπο του ατυχήματος.

Οι εύγλωττες φωτογραφίες που δημοσιεύονται μαρτυρούν ότι οι ναυτικοί του δεξαμενόπλοιοι υπήρξαν οι ήρωες της διάσωσης των ναυαγών, ενώ είναι αξιοσημείωτο ότι αρνήθηκαν να λάβουν δώρο ύψους 10.000 δολλαρίων που τους πρόσφερε η εταιρία τους για τις προσπάθειές τους.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" έχουν αντίγραφο της ευχαριστήριας επιστο-

λής του πλοίαρχου του "Ακίλε Λάουρο" Giuseppe Orsi, η οποία αναφέρει ότι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα του "Χαβάϊαν Κίγκ" συμπεριφέρθηκαν ηρωικά και τους αξίζει κάθε έπαινος, ενώ τα συγχαρητήριά τους απένειμαν οι αντιπρόσωποι του Κλάμπ και των ασφαλιστών του κρουαζιεροπλοίου για τη διάσωση των 928 επιβατών και πληρώματος.

Τέλος, οι αρχές του Κέηπ Τάουν επεφύλαξαν θερμή υποδοχή στο πλήρωμα του δεξαμενόπλοιοι, καθώς περίπου 170 από τους διασωθέντες ήταν Νοτιοαφρικανοί, ενώ ο αρχιπλοίαρχος της πλοιοκτησίας τεαιρίας Καπτάν Γ. Παπανικολάου και ο βοηθός πλοίαρχος Καπτάν Β. Μελέτης είχαν ήδη φθάσει από τις 3 Δεκεμβρίου στη Μομπάσα για να επιληφθούν των διαδικασιών για την ασφαλή αποβίβαση των ναυαγών.



ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Η ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ ΣΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ ΒΟΣΠΟΡΟΥ

Αγαπητά Ναυτικά Χρονικά,

Μετά από 15 ακριβώς χρόνια θα επιθυμούσα να θίξω ένα θέμα το οποίο αφορά όλους γενικά τους συναδέλφους πλοιάρχους του Βοσπόρου.

Πριν από 15 χρόνια είχα την ατυχία να είμαι παθών της Τουρκικής ασχετοσύνης και με τραγικά αποτελέσματα, έκτοτε απέφυγα εσκεμμένως να ξαναπεράσω τα στενά. Στις 18.11.94 πέρασα με το M/V "Sofia" για φόρτωση από Μπουργκάς προς Ολλανδία, και μάλιστα εφοδιασμένος με χάρτες ενημερωμένους έχοντας και τα T.S.S. που τέθηκαν εν ισχύει από 24.11.94.

Χάρηκα διότι πλέον ενόμισα ότι υπάρχει μια σιγουριά κατά την διέλευση και επιτέλους μια υπευθυνότητα, πλοηγών και αρχών.

Δυστυχώς όμως, καθότι πλησιάζοντας στην Πόλη είτε ανεβαίνεις προς Βόσπορο είτε κατεβαίνεις, οι πλοηγοί δεν έρχονται στα τρία μίλια έξωθι στενών όπου είναι το Pilot embarkation ή dsembarkation point, αλλά είμαστε πάλι υποχρεωμένοι να πλησιάζουμε μέχρι μέσα στο Haydarpassa δίπλα σχεδόν στην Αγία Σοφία όπου και έρχεται ο πλοηγός, με περιορισμένη ορατότητα, κίνηση, διασταυρώσεις των φέρρου κλπ., και το κυριότερο ό-

πως μου εξήγησε ο πλοηγός κατά λέξη: "Κάπταιν εδώ γίνεται όπως στον ιππόδρομο κούρσα τρελή - ποιός θα περάσει πρώτος".

Εκ παραλλήλου διερωτώμαι τότε ποιά ισχύ έχουν τα Marmara Denizli Traffic regulations for Ganakalle and Istanbul Bogazi, και γιατί ο I-MO δεν επεμβαίνει να βοηθήσει τέλος πάντων τους Τούρκους ή να τους επιβάλει να τηρήσουν τον κανονισμό, που στην πράξη θα αποβεί σωτήριος και ασφαλής για την Ναυσιπλοία, μετά από τόσα και τόσα ατυχήματα κάθε χρόνο.

Δεν επεκτείνουμε σε λεπτομέρειες του κανονισμού παρά μόνον απευθύνω προειδοποίηση στους συναδέλφους. Μεγάλη προσοχή κατά την διέλευση μέχρις να συνειδητοποιήσουμε και εμείς και οι Τούρκοι, και τα πλοία που δεν χρησιμοποιούν πλοηγούς, ότι πρέπει κάπου να συμμορφωθούμε με τον Νέο Κανονισμό, για να προστατέψουμε ζωές - περιουσίες - ασφάλεια - μολύνσεις περιβάλλοντος.

Ευχαριστώ για τη φιλοξενία.

ΑΛΕΚΟΣ ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ

Πλοίαρχος του MV "SOFIA"

Ρόττερνταμ, 9 Δεκεμβρίου 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.

"Με ρότα το 2000"

Συνέδριο από την Α.Ι.Ε.Σ.Ε.Σ. στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Η Διεθνής Ένωση Φοιτητών των Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών (Α.Ι.Ε.Σ.Ε.Σ.) οργάνωσε με επιτυχία στα μέσα Δεκεμβρίου, ένα τριήμερο συνέδριο για τη Ναυτιλία στην αίθουσα διαλέξεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Με τίτλο "Με ρότα το 2000", το συνέδριο επέτυχε να φιλοξενησει πολλά κορυφαία στελέχη της ελληνικής ναυτιλιακής οικονομίας, οι οποίοι παρουσίασαν τις απόψεις τους για τα διάφορα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής και υποδομής που απασχολούν την Ελληνική Ναυτιλία, καθώς και τις εξελίξεις και προοπτικές στους επιμέρους κλάδους που την απαρτίζουν.

Κατά το τριήμερο συνέδριο έγινε επίσης ευρεία αναφορά στην επενδυτική πολιτική που σημειώνεται τα τελευταία χρόνια στους κόλπους της Ελληνικής Ναυτιλίας καθώς στις πηγές των κεφαλαίων και τη πολιτική των Τραπεζών που δανειοδοτούν τον εφοπλισμό.

Οι πρωτεύοντες στόχοι της ναυτιλιακής πολιτικής σε εθνικό επίπεδο, με βάση τις υφιστάμενες ανάγκες και συνθήκες αναπτύχθηκαν από τον υπουργό Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα, ενώ τις θέσεις τους για το Ευρωπαϊκό Νηολόγιο "EuroS", και την ελληνική ναυτιλία, διατύπωσαν ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Κων. Κομνηνός, ο γενικός γραμματέας της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας κ. Γ. Χαλάς και ο πλοίαρχος Λ.Σ. κ. Διαμ. Μανός.

Αναφερόμενος ο κ. Κατσιφάρας στους στόχους τους οποίους έχει θέσει η χώρα για την εδραίωση και ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, τόνισε ότι σε εθνικό επίπεδο οι

πρωτεύοντες στόχοι της ναυτιλιακής μας πολιτικής, με βάση τις υφιστάμενες ανάγκες και συνθήκες είναι:

- **Η εξασφάλιση σταθερού θεσμικού πλαισίου**, ώστε να γνωρίζει ο ναυτιλιακός επιχειρηματίας τους κανόνες του παιχνιδιού και τις απαιτήσεις του νομικού πλέγματος που διέπουν τον χώρο στον οποίο σκοπεύει να δραστηριοποιηθεί επενδύοντας τα κεφάλαιά του.

- **Η προστασία των θαλασσών και των ακτών μας** από τη μάζιγα της ρύπανσης, με την αύξηση των εγκαταστάσεων ευκολιών υποδοχής καταλοίπων στα λιμάνια μας και την ενίσχυση των υπαρχόντων σταθμών καταπολέμησης της ρύπανσης με προσωπικό και μέσα.

- **Η βελτίωση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας**, μέσα από την ανάπτυξη ενός Εθνικού Συστήματος Ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας, την αναβάθμιση των Υπηρεσιών Έρευνας και Διάσωσης και την προμήθεια κατάλληλων ναυαγοσωστικών σκαφών ανοικτής θάλασσας και ελικопτήρων παντός καιρού.

- **Η προσέλκυση των νέων μας** στο ναυτικό επάγγελμα και η αναμόρφωση της ναυτικής μας εκπαίδευσης, μιας και η αναγκαιότητα να επιστρέψουν οι νέοι στα πλοία μας είναι επιτακτική, αφού με την σταδιακή και αναμενόμενη επιστροφή των ελληνικών πλοίων κάτω από την εθνική σημαία, η παρουσία τους θα είναι απαραίτητη.

Ελληνική σημαία και EUROS

Αναπτύσσοντας το θέμα του Ευρωπαϊκού Νηολογίου, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου κ. Κωνσταντίνος Κομνηνός

περιέγραψε τις πτυχές του θέματος αυτού που έχει απασχολήσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα προβλήματα που δημιουργούν οι προτάσεις της Κομισσιόν. Ο κ. Κομνηνός επισήμανε ότι η προτεινόμενη δυνατότητα των εθνικών νηολογίων να απαιτούν μεγαλύτερη συμμετοχή Κοινοτικών υπηκόων στη σύνθεση του πληρώματος, θα καταστήσει μη ανταγωνιστικά εκείνα τα εθνικά νηολόγια που δεν απαιτούν την ίδια σύνθεση που απαιτεί το EUROS, οπότε οι Κοινοτικοί πλοιοκτήτες είτε θα προσφύγουν - σε άλλα ελκυστικά θυγατρικά νηολόγια, είτε θα παραμείνουν στα ανοικτά νηολόγια.

Όσον αφορά δε τη θέσπιση εθνικών μέτρων ενισχύσεως, τόσον για τα εγγεγραμμένα στο EUROS πλοία, όσον και για τα υπό εθνική σημαία πλοία, σημείωσε ο πρόεδρος του ΕΕΕ δημιουργείται πρόβλημα στρεβλώσεως του ανταγωνισμού μεταξύ κρατών - μελών, εφόσον υπάρχει οικονομική αδυναμία ορισμένων κρατών - μελών να χορηγήσουν τις επιτρεπόμενες ενισχύσεις.

Ετσι δεν ευνοούνται τα υπό Ελληνική σημαία πλοία για τα οποία δεν είναι δυνατόν να δοθούν οι προβλεπόμενες εθνικές επιδοτήσεις, λόγω μη υπάρξεως πόρων.

Γι' αυτό, τόνισε ο κ. Κομνηνός, από την έναρξη της συζήτησης για τα εθνικά θέματα υποστηρίξαμε την θέσπιση κοινοτικών ενισχύσεων που θα πηγάζουν από Κοινοτικά κονδύλια και θα αφορούν το σύνολο των πλοίων υπό εθνική σημαία των κρατών - μελών και όχι μόνον των εγγεγραμμένων στο EUROS.

Ο γεν. γραμματέας της ΠΝΟ κ. Γιάννης Χαλάς επανέλαβε τη γνωστή θέση της ναυτεργασίας

για την απόσυρση του EUROS, καθώς οι Έλληνες ναυτικοί είναι αντίθετοι με τις προτάσεις της Επιτροπής, που θέλουν τον πλοίαρχο και ένα ή δύο αξιωματικούς μόνο να προέρχονται από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ οι υπόλοιπες θέσεις εργασίας αξιωματικών και ολόκληρου του κατώτερου πληρώματος, να καλύπτονται από χαμηλόμισθα αλλοδαπά πληρώματα.

Ελληνική σημαία και οι λόγοι επιλογής της

Κατά το συνέδριο διατυπώθηκαν ορισμένες πολύ ενδιαφέρουσες θέσεις και προτάσεις για τους λόγους επιλογής της ελληνικής σημαίας από τον Έλληνα πλοιοκτήτη με ομιλητές τους Καθηγητή Αλέξ Γουλιέλμο γεν. γραμματέα του YEN, τον αντιπρόεδρο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Βασίλη Κωνσταντακόπουλο, τον κ. Μανώλη Βορδώνη, διευθυντικό στέλεχος της Θεναμάρις και τον πρόεδρο της Ενώσεως Πλοίαρχων κ. Γιάννη Τσούρα.

Ο κ. Γουλιέλμος έκανε μια αναδρομή στο ρόλο που έπαιξαν τα ανοικτά νηολόγια στην εξέλιξη και αλματώδη ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας και αναφέρθηκε στη σύγχρονη εθνική ναυτιλιακή πολιτική που εφαρμόστηκε, ιδίως μετά το 1981, η οποία ευνόησε την πλοιοκτησία με μία σειρά μέτρων, όπως η μείωση της φορολογίας των μεγάλων πλοίων και η μείωση της συνθέσεως των πληρωμάτων στα πλοία νέας τεχνολογίας.

Ο αντιπρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Β. Κωνσταντακόπουλος υπεραμύνθηκε της χρησιμότητας του ελληνικού νηολογίου και επισήμανε ότι δεν

είναι αλήθεια πως το υπό ελληνικό σημαία πλοίο δεν είναι ανταγωνιστικό.

Φυσικά, ανέφερε ο κ. Κωνσταντακόπουλος, τα ανοικτά ή παράλληλα νηολόγια προσφέρουν ελκυστικές διαφορές στο κόστος εργασίας, αλλά, σημείωσε ότι αυτό δεν είναι το πάν στην εξέλιξη της ναυτιλιακής επιχείρησης και πρόσθεσε ότι εφόσον ο Έλληνας εφοπλιστής έχει την τύχη να έχει και καλούς Έλληνες ναυτικούς σαν συνεργάτες, είναι σίγουρο ότι η προτίμησή του αυτή θα είναι καλύτερη από οποιονδήποτε άλλο συνδυασμό σκεφθεί.

Εξάλλου, η επιλογή της ελληνικής σημαίας, είναι και μία πρόσθετη αναγνώριση της βοήθειας που είχε ο ελληνικός εφοπλισμός από τους Έλληνες ναυτικούς, τόνισε ο κ. Κωνσταντακόπουλος, σημειώνοντας ότι η αλματώδης ανάπτυξη της ναυτιλίας μας στηρίχθηκε και θα συνεχίζει να στηρίζεται στα ικανά στελέχη στη γέφυρα και το μηχανοστάσιο των πλοίων.

Στη συνέχεια ο κ. Βορδώνης, με μεγέθη εντυπωσιακά σε απόλυτα νούμερα και συσχετισμούς, επιδίωξε να τεκμηριώσει ότι μόνο απώλειες και ζημιές συσσωρεύει στα βαπόρια και στις επιχειρήσεις αλλά και στους ναυτικούς, στην απασχόληση, στο NAT και στην όλη οικονομία, η εμμονή μας στις κανονιστικές διατάξεις, που κρατούν τα 2 από τα 3 ελληνόκτητα πλοία, μακριά απ' το Εθνικό Νηολόγιο.

"...Ένας γίγαντας σε μερική αποδημία...!!" υπογράμμισε ο κ. Βορδώνης και ανέπτυξε την άποψη πως ο μοναδικός τρόπος για να γυρίσουν τα πλοία είναι:

Η ανάπτυξη των κανονιστικών διατάξεων της σημαίας, στο πεδίο που θα εξασφαλίζει την πιστή εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων.

Αλλά και ο αυστηρός περιορισμός τους εκεί. Οτι περισσό να καταργηθεί!

Είναι αυτές οι διεθνείς συμβάσεις, που υποστηρίζουν τα υψηλά standards στην ασφάλεια, απόδοση και ποιότητα και όχι η επεμβατικότητα της όποιας κρατικής γραφειοκρατίας.

Τίποτα παραπάνω αλλά και τίποτα λιγότερο! σημείωσε ο ομιλητής.

Αλλωστε, υποστήριξε, πως τα προβλήματα έχουν πια δείξει όλο το μέγεθος και όλες τους τις πλευρές.

Ετσι και ο χρόνος και το έδαφος έχουν καλλιεργηθεί για το διάλογο που θα οδηγήσει στα μέτρα και την προσέλκυση όλων των πλοίων.

Να γίνει η Ελληνική σημαία των ελεύθερων επιχειρηματικών επιλογών αλλά και η σημαία των υψηλών προδιαγραφών στην ποιότητα και την ασφάλεια, πρόσθεσε ο κ. Βορδώνης για να διπλασιαστούν τα έσοδα του NAT και της εθνικής οικονομίας, για να τριπλασιαστούν τα μέλη της Ε.Ε.Ε., τα μέλη της HELMEPA και να αυξηθούν τα μέλη της ΠΝΟ.

Και για να αυξηθούν οι θέσεις εργασίας, να βελτιωθεί η ναυτική εκπαίδευση και να ξαναθελήσουν οι νέοι να γίνουν ναυτικοί.

Και στο δύσκολο διεθνές στίβο για να έχει η κρατική διεθνής μας εκπροσώπηση και ο πρόεδρος της ECSA, ολόκληρο το βάρος της πραγματικά μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας. Στο σύνολο της και όχι στη μερίδα της!

Your Best Choice
for Shipping Services at ports
in the Netherlands and Belgium

- ★ TANKER OPERATORS
- ★ AGENCY SERVICES
- ★ FREIGHT FORWARDING
- ★ WAREHOUSING & CUSTOM CLEARANCES



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 ΑΚΟΥΣΤΕ 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

Επενδυτική πολιτική στην Ελληνική Ναυτιλία

(Εξειδικευμένη αναφορά στη φορτηγό ναυτιλία)

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΠΑΝΟΥ

Στα πλαίσια των εισηγήσεων που παρουσιάστηκαν στο τριήμερο συνέδριο "Με ρότα το 2000", ο κ. Γιώργος Μπάνος, διευθυντικό στέλεχος της ναυλομεσιτικής εταιρίας George Moundreas & Co. και παλαιός στενός συνεργάτης των "Ναυτικών Χρονικών", παρουσίασε μία εξειδικευμένη αναφορά στην επενδυτική πολιτική του Ελληνικού εφοπλισμού στην ποντοπόρο ναυτιλία χύδην ξηρού και υγρού φορτίου τα τελευταία χρόνια.

Εστιάζοντας την αναφορά του στο μείζον θέμα της ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου ο κ. Μπάνος επισήμανε τα εξής:

Ανανέωση & Επέκταση

Υπολαμβάνεται ότι μιλώντας για επενδυτική πολιτική στην Ελληνική Ναυτιλία βασικώς αναφερόμαστε στις μεθόδους που ο Ελληνικός Εφοπλισμός εφαρμόζει προκειμένου να επιτύχει την ανανέωση και, ακόμα παραπέρα, την αύξηση του εμπορικού στόλου του, τόσο σε όγκο όσο και σε αριθμό πλοίων. Στην έννοια της ανανέωσης που ήδη εμνημόνευ-

σα σαφώς περιλαμβάνεται και η ποιοτική βελτίωση, στην οποία τόσο η τεχνολογική πρόοδος όσο και η αυξημένη απαίτηση για περισσότερη ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος έχουν προσφάτως προσδώσει εξόχως μεγάλη σπουδαιότητα.

Ηλικία του Στόλου

Είναι γνωστό ότι κατά τα λίγα τελευταία χρόνια η έλλειψη μιας αποτελεσματικής επενδυτικής πολιτικής σε παγκόσμια κλίμακα προκάλεσε την αύξηση του μέσου όρου ηλικίας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Το γεγονός αυτό επέφερε όξυνση του προβλήματος για τον ελληνόκτητο στόλο που, ως γνωστόν, από άποψη ηλικίας βρισκόταν πάντοτε πίσω από τον παγκόσμιο μέσο όρο. Δεν θα αναφερθώ διεξοδικά στους λόγους της εμφάνισης του φαινομένου, απλώς θα παρατηρήσω ότι βασική αιτία του φαίνεται να είναι η από μακρού χρόνου υφισταμένη ανακολουθία μεταξύ επενδυτικού κόστους και εξόδων εκμεταλλεύσεως, αφ' ενός, και ύψους των ναύλων, αφ' ετέρου.

Μέθοδοι ανανέωσης του στόλου

Ανεξάρτητα από ό,τι ήδη αναφέρθηκε, η ανανέωση του στόλου ήταν πάντοτε και εξακολουθεί να αποτελεί μια αναγκαιότητα στην οποία κάθε άλλη σκοπιμότητα σε μεγάλο βαθμό υποκύπτει και οι μέθοδοι που ακολουθούνται είναι κατ' ανάγκην δεδομένες. Πιο συγκεκριμένα, οι εν λόγω μέθοδοι είναι:

Η αναβάθμιση του υπάρχοντος στόλου μέσω εκτεταμένων επισκευών ή και μετασκευών (upgrading). Η μέθοδος αυτή, ελάχιστα δημοφιλής στον ελληνικό εφοπλιστικό κόσμο παλαιότερα, έδειξε τάσεις μερικής έστω εφαρμογής προσφάτως (1989-1991). Δεν νομίζω ότι το τελικό αποτέλεσμα υπήρξε ευτυχές και τούτο παρά το γεγονός ότι η μέθοδος εφαρμόστηκε από μεγάλους και σοβαρούς εφοπλιστές. Πιστεύω ότι ο βασικός λόγος της αποτυχίας πρέπει να αναζητηθεί στη νοοτροπία της αγοράς που θέλει να αγνοεί το κόστος τέτοιων επισκευών σε προσδιοριστικό στοιχείο διαμόρφωσης

ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

της εμπορικής αξίας του πλοίου ενώ, παράλληλα, και οι ασφαλιστές, σταθερά προσκολλημένοι στον παράγοντα "ηλικία", ελάχιστα λαμβάνουν υπ' όψη τη συντήρηση του πλοίου στη διαμόρφωση του ύψους του ασφαλιστρου. Είναι, βέβαια, αλήθεια ότι στο όνομα της αναβάθμισης έχουν διαπραχθεί πολλά και σοβαρά λάθη. Για παράδειγμα, πλοίο (όχι ελληνικό) που, με την προϋπόθεση λογικής κατάστασης συντηρήσεως, είχε εκτιμηθεί στα \$1.600.000 υπέστη επισκευές συνολικού κόστους \$1.800.000. Ευθύς μετά την επισκευή αναζήτησε την τιμή του στην αγορά. Φυσικά, δεν βρήκε τίποτα περισσότερο από τα \$1.600.000. Είναι εύκολο να προσδιοριστεί η προκληθείσα ζημία. Είναι το άθροισμα της κατά \$ 200.000 υπέεβασης της τεκμαρτής αξίας του, πλέον η αξία του σαν προϊόντος διαλύσεως (scrap value). Σαν συμπέρασμα, το upgrading δεν παρέχει λύση στο πρόβλημα της ανανέωσης, ή, για να μην είμαστε απόλυτοι, δεν μπορεί να αποτελέσει μέθοδο ευρείας εφαρμογής.

2. Ερχεται μετά η πλέον διαδεδομένη και προσφιλή στον Ελληνικό Εφοπλισμό μέθοδος, εκείνη της αγοράς πλοίου από δεύτερο χέρι. Μέθοδος ευρύτατα εν χρήσει και στο παρελθόν και στην τρέχουσα περίοδο, εν πολλοίς επιτυχημένη. Συνίσταται συνήθως στην πρόσκτηση μονάδων κατά 5 ή 6 χρόνια νεωτέρων των προς αντικατάσταση πλοίων. Ανάλογα με το οικονομικό υπόβαθρο της δεδομένης ναυτιλιακής επιχείρησης και τη δανειοληπτική της ικανότητα, το ποσοστό ιδίας συμμετοχής (equity) στο επενδύσιμο κεφάλαιο κινείται μεταξύ του 20-50% και συνήθως είναι προϊόν ευσσώρευσης κερδών από την εκμετάλλευση των υπαρχόντων πλοίων ή και ευκαιριακών κερδών από πωλήσεις. Κατά καιρούς όμως, νέα κεφάλαια μη θαλασσινής προέλευσης κάνουν την εμφάνισή τους και επενδύονται στο πλοίο. Πρόκειται κατά κανόνα για κέρδη (ή υπερκέρδη)

που σε ορισμένες περιπτώσεις η ελληνική οικονομία επέτρεψε να πραγματοποιηθούν. Στα πρόσφατα χρόνια, έχουμε δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων επενδύσεων. Εκείνου της δεκαετίας του '60 με πρωταγωνιστές πολιτικούς μηχανικούς/εργολάβους δημοσίων έργων και του άλλου της δεκαετίας '70 με τους αντιπροσώπους αυτοκινήτων και παρομοίων αγαθών μακράς χρήσεως. Με δεδομένη τη σχετικά μεγάλη ηλικία του ελληνικού εμπορικού στόλου, είναι φανερό ότι, τη στιγμή που τα προσκτώμενα πλοία περιέρχονται σε ελληνικά χέρια έχουν ήδη διανύσει μεγάλο μέρος της ζωής τους σαν αξίες χρήσεως αφήνοντας ελάχιστα μόνον περιθώρια καιροσκοπικής εκμετάλλευσης. Και είναι πράγματι αξιοιδιαίτερης μνείας το ότι τα ελάχιστα αυτά περιθώρια αξιοποιούνται τόσο καλά από το ελληνικό δαιμόνιο ώστε το παχνίδι των αξιών να παραμένει η βασική πηγή προσπορισμού κερδών, πριν ακόμη και από εκείνην της εκμετάλλευσης του πλοίου σε μεταφορικού μέσου.

Η τρίτη - και, ίσως, η τελευταία - μέθοδος είναι η ναυπηγική παραγγελία. Η άρτια επιχειρηματική και τεχνική οργάνωση που ένα τέτοιο εγχείρημα προϋποθέτει, κυρίως όμως το απαιτούμενο γερό οικονομικό υπόβαθρο, κάνουν τη ναυπηγική παραγγελία μια όλο και περισσότερο δύσκολη επιλογή για τον μέσο Έλληνα πλοιοκτήτη. Είναι χαρακτηριστικό ότι, την ώρα που συνάπτεται μια συμφωνία ναυπηγικής παραγγελίας, σπανίως η σχετική οικονομοτεχνική μελέτη την δείχνει με τα συμβατικά κριτήρια βιώσιμη. Η δυνατότητα, με άλλα λόγια, αποπληρωμής και λογικής αποσβέσεως του επενδυσμένου κεφαλαίου από την προσδοκώμενη πρόσοδο από την εκμετάλλευση του υπό παραγγελία πλοίου φαίνεται ανέφικτη. Από την άλλη πλευρά όμως, είναι δεδομένο ότι ένας πολύ μεγάλος αριθμός λίαν γνωστών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μεταξύ των οποίων και πολλές ελλη-

νικές, επί δεκαετίες τώρα, συστηματικά πραγματοποιούν την ανανέωση του στόλου τους σχεδόν αποκλειστικά μέσω ναυπηγικών παραγγελιών, χωρίς τούτο να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στα οικονομικά τους αποτελέσματα.

Τούτο υποδηλώνει την ιδιαιτερότητα της ναυπηγικής παραγγελίας σαν εμπορικής πράξης με ιδιόζουσα "δυναμική" που αναγκαία περιλαμβάνει το στοιχείο του καλώς εννοούμενου καιροσκοπικού υπό διπλή, όχι πολλαπλή, έννοια, εκείνη της εκμετάλλευσης των πολλών ευκαιριών της ελεύθερης ναυλαγοράς (spot market), αφ' ενός, και, αφ' ετέρου, τις αυξομειώσεις των αξιών με ευκαιριακή πώληση σε τιμή, όπως συχνά συμβαίνει, αποφέρουσα σημαντικά κέρδη. Είναι φανερό ότι για να επιτευχθούν τέτοιο σκοπός χωρίς να τίθεται ολόκληρη η επιχείρηση εν κινδύνω, απαιτείται μια ικανοποιητική ταμειακή ρευστότητα επιτρέπουσα την πρόσκαιρη επιδότηση του εγχειρήματος (venture) σε περιόδους ύφεσης και μέχρις ανακάμψεως της αγοράς. Ενεκα τούτου, εγώ τουλάχιστον, θα απέτρεπα ενέργειες του είδους στις περιπτώσεις που η εν λόγω ρευστότητα δεν φαίνεται ευλόγως εξασφαλισμένη.

Αγορά από δεύτερο χέρι ή ναυπήγηση;

Στη συνέχεια, προβάλλει το ερώτημα/δίλημμα: Είναι προτιμότερη μια ναυπηγική παραγγελία έναντι μιας αγοράς ενός σχετικά καινούργιου πλοίου από "δευτερο χέρι"; Η απάντηση στο ερώτημα αυτό δεν είναι μονοσήμαντη. Η ορθή απόκριση είναι άμεση συνάρτηση των δεδομένων ανά πάσα στιγμή συνθηκών και των προοπτικών, τουλάχιστον όπως οι τελευταίες διαγράφονται κατά το χρόνο της λήψεως μιας αποφάσεως. Και επειδή σε μια επιχείρηση του είδους άλλη στιγμή εκτός αυτής που ΤΩΡΑ διερχόμαστε δεν υπάρχει και δεν έχει σημασία, καλούμεθα, σήμερα τουλάχιστον να αποφασίσου-

με με βάση τις τρέχουσες εξελίξεις και προοπτικές.

Μια σύγκριση μεταξύ των δύο παραπάνω μνημονευμένων εναλλακτικών λύσεων οφείλει να λάβει υπ' όψη παράγοντες όπως: 1) τρέχουσα αξία και διακύμανση/πτώση των αξιών μέσα στο χρόνο, 2) προσφερόμενες δυνατότητες εκμεταλλεύσεως και, 3) τη διαμόρφωση της εξωτερικής εικόνας (image) της επιχείρησης. Ως προς τη μέθοδο συγκρίσεως δύο διαφορετικών ηλικιών πλοίων, εγώ τουλάχιστον, όπως και πλείστοι των εκτιμητών (valuers), δέχομαι μέση τεκμαρτή ετησία υποτίμηση της αξίας ενός πλοίου κατά έξι (6) τοις εκατόν.

Με αυτά τα κριτήρια, ως εξετάσουμε τώρα τις τρέχουσες αξίες μερικών χαρακτηριστικών τύπων πλοίων της αγοράς που

προσφέρονται σε συγκρίσεις του είδους. Πλέον χαρακτηριστική, η περίπτωση του λεγομένου "handymax" μπάλκ κάρριερ (35-40.000 τον. d.w. παλαιότερα, ήδη 45.000 τον. d.w. σήμερα) με γερανούς των 25 τόννων. Η ναυπηγική αγορά διαθέτει σήμερα τέτοια πλοία σε τιμές κυμαινόμενες μεταξύ δολλαρίων ΗΠΑ 23-24.000.000 που, με το χρηματοοικονομικό κόστος και με την τεχνική παρακολούθηση, φέρουν το πλοίο "cost on delivery" στα 25.000.000 δολάρια περίπου. Το αντίστοιχο πλοίο δεκαετίας φέρεται στην αγορά σε μέση τιμή 16.000.000 δολάρια. Η αναγωγή των εν λόγω αξιών σε συγκρίσιμα μεγέθη με βάση την "αρχή" του 6% καταβιβάζει την τιμή του ναυπηγουμένου πλοίου με βάση τη δεκαετία στα 14.300.000 δολάρια, που το

φέρνει κατά 10% περίπου φθινότερο του πλοίου δεκαετίας.

Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και με το "panamax" (60/65.000 τον. d.w. παλαιότερα, 73.000 τον. d.w. σήμερα), με αντίστοιχες αξίες/τιμές της τάξεως των 28.000.000 δολλαρίων, και 18.000.000 δολλαρίων ενώ η δια της παραπάνω μεθόδου αναγωγή φέρει το κόστος του νεοτεύκτου στα 16.000.000 δολάρια, δηλαδή κατά 10,5% περίπου φθινότερο.

Και στις δύο όμως παραπάνω περιπτώσεις, η συντριπτική διαφορά προδιαγραφών και, ιδίως, του deadweight και cargo holds capacity, καθιστά κάθε σύγκριση πράξη άνευ νοήματος και προσδίδει στο νεότευκτο πλοίο σαφέστατη υπεροχή που συνίσταται στην ευκολότερη και επωφελέστερη ναύλωση και στην ευκολία της ευκαιριακής πωλήσεως σε μικρή, γενικώς αποδεκτή, ηλικία με όλα τα εξ αυτού ωφελήματα.

Αυτή η ομολογουμένως προχειρή, αλλά αρκετά πειστική σύγκριση δεν θα μας απασχολήσει στα μεγαλύτερα πλοία ξηρού φορτίου ("capesize"), όπου η πλειονότητα των διαθεσίμων στην αγορά μονάδων είναι ήδη υπερήλικη ή, προκειμένου περί πλοίων κατασκευής στην δεκαετία του '80, με κατασκευαστικά προβλήματα που θέτουν ζήτημα ασφαλείας. Στα μεγάλα αυτά μεγέθη, το πρόβλημα της ολιγοπωλιακής φύσεως της αντίστοιχης ναυλαγοράς επιβάλλει βεβαίως τη μέριμνα στοιχειώδους έστω εξασφαλίσεως της μελλοντικής απασχολήσεως του πλοίου πριν από την επισημοποίηση της ναυπηγικής παραγγελίας.

Στα δεξαμενόπλοια τώρα, καλείται κανείς να επιλέξει μεταξύ των παλαιών μονάδων που, τόσο από εμπορική όσο και από περιβαλλοντική άποψη, αποτελούν πλέον αντικείμενο αυστηρής αντιμετώπισης εκ μέρους των ναυλωτών, αρχών και κοινωνικών φορέων, και των νέων πλοίων με τη σύγχρονη τεχνολογία που ανταποκρίνεται και στις απαιτήσεις ασφαλείας αλλά και στις διαμορφούμενες ανάγκες

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

51, 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

στην μεταφορά των πετρελαιοειδών. Ισχύει και εδώ, βεβαίως, η παρατήρηση που ήδη έχω προηγουμένως τονίσει περί της δυνατότητας αποπληρωμής και αποσβέσεως της παραγωγής και, φυσικά, προβάλλει και πάλι η ανάγκη μιας ικανοποιητικής ταμειακής ρευστότητας.

Ζωηρή προσφάτως παρατηρήθηκε ζήτηση και στον εξειδικευμένο κλάδο των πλοίων κοντέινερς, με σημαντικές παραγγελίες όπου, για πρώτη φορά, και οι Έλληνες έχουν συμμετοχή με την προοπτική μιας απασχόλησης σε μακροπρόθεσμη βάση. Εδώ, αποφασιστικός παράγων της στροφής προς τα ναυπηγεία είναι η διαμορφούμενη απαίτηση για όλο και υψηλότερες ταχύτητες που, έχοντας ξεπεράσει τους 20 κόμβους, τείνουν προς τους 25, καθώς και η άνετη τάση γιγαντισμού.

Για χάρη σύντομης ενημέρωσης ως προς τις τρέχουσες τιμές θα παρουσιάσω μερικούς ενδεικτικούς αριθμούς που αναφέρονται στους "συμβατικούς" τύπους πλοίων που αποτελούν το κύριο αντικείμενο της τρέχουσας ναυπηγικής δραστηριότητας:

Capesize Bulkcarrier (150-170.000 dwt) \$42-46 εκατομ.

Panamax Bulkcarrier (70-73.000 dwt) \$26-28 εκατομ.

Handymax Bulkcarrier (40-45.000 dwt, cranes 4/25t) \$23-25 εκατομ.

Δεξαμενόπλοια (double hull/bottom)

VLCC (290/310.000 dwt) \$80-85 εκατομ.

Suezmax tanker (150.000 dwt) \$50-53 εκατομ.

Aframax tanker (95-105.000 dwt) \$40-42 εκατομ.

Product tanker (40-45.000 dwt) \$30-33 εκατομ.

Οι παραπάνω τιμές νοούνται μετρητοίς, πληρωτέες 5 X 20% κατά την διάρκεια της ναυπηγείας, μέχρι της παραδόσεως και περιλαμβάνουν λογικές (αλλά όχι εξειδικευμένες) βελτιώσεις των προδιαγραφών.

Leasing

Η χρηματοδοτική μίσθωση (leasing) είναι μία μέθοδος χρηματοδοτήσεως που συζητήθηκε ευρύτατα και εφαρμόστηκε σε πολλές χώρες, όχι, βεβαίως, μόνο στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Με πολύ περιορισμένη εφαρμογή στην ελληνική πραγματικότητα, δεν θα ήθελα να αναπτύξω το θέμα που, άλλωστε, πιθανόν να ξεφεύγει από το αντικείμενο αυτής της παρουσίας.

Χρηματιστήριο

Η προσφυγή στο χρηματιστήριο για τον προσπορισμό κεφαλαίων εις υποκατάσταση του δανεισμού είναι μια πολιτική που, λόγω της ιδιαιτερότητος της συμβατικής ελληνικής εφο-

πλιστικής επιχείρησης, παράμενε άγνωστη μέχρι πρότινος στην Ελλάδα. Στη φορτηγό ναυτιλία γνωρίζω μια μόνο περίπτωση, και αυτή ελάχιστα αντιπροσωπευτική. Ήδη εφαρμόζεται επιτυχώς στο χώρο των επιβατηγών-οχηματογωγών πλοίων. Για τούτο, και διότι φοβούμαι ότι μπαίνω έτσι σε ξένα αμπελία, θα σταματήσω εδώ.

Προσπάθησα με όσοτο δυνατόν λιγότερα λόγια να σας δώσω την εικόνα της επενδυτικής πολιτικής στην ελληνική φορτηγό ναυτιλία, όπως αυτή εκδηλώνεται στη ζώσα καθημερινή πραγματικότητα. Για να είμαι ακόμη πιο κοντά στα πράγματα, θα τονίσω το σοβαρό ρόλο της παρέμβασης του "δαιμονίου", εκείνου του παράξενου αισθητηρίου που διακρίνει τη σκέψη και τη δράση του "τυπικού" Έλληνα πλοιοκτήτη.

Είναι λίγα χρόνια τώρα που σε ένα διεθνές συνέδριο, στο Λονδίνο, όταν, μετά από εμπεριστατωμένες αναλύσεις γνωστών αναλυτών γύρω από το ζήτημα της πρόσκτησης του καταλλήλου πλοίου στην κατάλληλη στιγμή, κλπ., κλπ., ερωτηθείς σχετικά, γνωστός Έλληνας εφοπλιστής απάντησε κατά τον ακόλουθο νεφελώδη μεν αλλά και τόσο εκφραστικό τρόπο: "Δεν ξέρω! Εγώ πάντως αγοράζω όταν τα βρίσκω φτηνά!!".

Γ. ΜΠΑΝΟΣ



Aeolos Management S.A.

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

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

Σεμινάριο της W.I.S.T.A. Ελλάδος για τον ΟΡΑ '90

Στις 24 Νοεμβρίου, η Ελληνική Ένωση Γυναικών στη Ναυτιλία, οργάνωσε ένα επιμορφωτικό σεμινάριο με θέμα την Αμερικανική Νομοθεσία για τη ρύπανση της θάλασσας, το γνωστό μας ΟΡΑ '90.

Η εκδήλωση της W.I.S.T.A. πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα συνεδρίων του Πανεπιστημίου Πειραιώς με βασικούς ομιλητές του κ.κ. Διαμαντή Μανό, διευθυντής της Διεύθυνσης Ποιντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων τους ΥΕΝ και πρόεδρο της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών του ΟΟΣΑ και Νίκο Αποστολόπουλο, δικηγόρο με ειδικότητα σε θέματα ρύπανσης της θάλασσας.

Την έναρξη των εργασιών του Σεμιναρίου κήρυξε ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Γιώργος Κατσιφάρας, ο οποίος χαιρέτησε την ευχάριστη εξέλιξη της δραστηριοποίησης του γυναικείου φύλου στο ναυτιλιακό χώρο που αποτελούσε παραδοσιακά στο παρελθόν ανδρικό φέουδο.

Ο Υπουργός αναφέρθηκε στις πολλαπλές δυνατότητες απασχόλησης γυναικών στην χώρα με τη μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο και τόνισε ότι για να καθιερωθεί ο Πειραιάς σαν διεθνές ναυτιλιακό κέντρο πρέπει να αξιοποιηθεί όλο το διαθέσιμο στελεχειακό δυναμικό και η προσέλκυση και ενθάρρυνση όλο και περισσότερων ελληνίδων να πλαισιώσουν τις τάξεις των απασχολούμενων στη ναυτιλία θα έχει θετικότερες επιπτώσεις και θα συντελέσει στη καθιέρωση μίας νέας νοοτροπίας στον χώρο.

Αναφερόμενος εν συνεχεία στα διάφορα νομοθετικά μέτρα που παίρνουν χώρες οι οποίες, λόγω της δεσποζουσας οικονομικής τους θέσης, επηρεάζουν την διεθνή οικονομία και ειδικότερα τη ναυτιλία, ο κ. Κατσιφάρας υπογράμμισε αναφορικά με τον ΟΡΑ '90 τα εξής:

"Ένα από αυτά τα νομοθετικά μέτρα το οποίο από την υιοθέτησή του το 1990 μέχρι και σήμερα προκαλεί μεγάλο προβληματισμό και συζητήσεις, είναι και ο Αμερικανικός νόμος για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο.

Οι προβλέψεις του νόμου αυτού γύρω από τα θέματα ευθύνης και αποζημίωσης σε περιπτώσεις ρύπανσης, αλλά και από άλλα ειδικότερα θέματα, όπως είναι, παραδείγματος χάριν, η σχεδίαση και οι κατασκευαστικές προδιαγραφές των δεξαμενοπλοίων, έχουν δημιουργήσει μεγάλα πρακτικά προβλήματα και έχουν προκαλέσει έντονες αντιδράσεις από τις ναυτιλιακές χώρες και από την διεθνή ναυτιλιακή Κοινότητα).

Η ομιλία του κ. Μανού

Ακολούθησε η εμπειριστατωμένη αναφορά του πλοιάρχου ΛΣ κ. Διαμαντή Μανού στους λόγους που οδήγησαν στη ψήφιση του ΟΡΑ '90 και μία αναλυτική εικόνα των προβλημάτων που δημιουργούν τα διάφορα νομοθετήματα που εκδίδει η Αμερικανική Ακτοφυλακή.

Συνοψίζοντας τα βασικότερα σημεία της ομιλίας, ο κ. Μανός υπογράμμισε μεταξύ άλλων:

"Μέχρι την ψήφιση του ΟΡΑ '90 το διεθνές καθεστώς ευθύνης

και αποζημιώσεως καθορίζονταν και εξακολουθεί να καθορίζεται από τις διεθνείς Συμβάσεις CLC 1969 και FUND 1971 καθώς και τα συμπληρωματικά σ' αυτές πρωτόκολλα.

Πιο συγκεκριμένα με βάση τα πρωτόκολλα του 1992, τα οποία δεν έχουν τεθεί διεθνώς σε ισχύ αλλά πρόκειται να κυρωθούν σύντομα από πολλές χώρες (μεταξύ των οποίων και η χώρα μας) αυξάνονται κατά πολύ τα ποσά των αποζημιώσεων που μπορεί να καταβληθούν σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης και συγκεκριμένα θα φτάσουν τα 187 εκατ. δολάρια περίπου έναντι των 83 που ήταν πριν, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις το ύψος της προβλεπόμενης αποζημίωσης μπορεί να φθάσει α 277 εκατ. δολάρια περίπου.

Οι συμβάσεις αυτές καταρτίστηκαν στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ο οποίος είναι το μόνο διεθνώς και παγκόσμια αποδεκτό όργανο για την κατάρτιση συμβάσεων και κανόνων παγκοσμίου αποδοχής ώστε να αποφεύγονται οι οποιουδήποτε τύπου μονομερείς ρυθμίσεις οι οποίες μόνο προβλήματα προκαλούν στην διεθνή ναυτιλία.

Σύμφωνα λοιπόν με τις δύο αυτές συμβάσεις (για την κατάρτιση των οποίων αρχικά ήταν υπέρμαχοι και οι ΗΠΑ) λειτουργεί ικανοποιητικά το διεθνές καθεστώς με κύριο πλεονεκτήματα την ταχεία και αποτελεσματική διευθέτηση των απαιτήσεων χωρίς την ανάγκη προσφυγής στα δικαστήρια αλλά και την ασφάλιση του πλοιοκτήτη έναντι της

ευθύνης του μέσω του συστήματος των P & I Clubs, τα οποία είναι οργανισμοί αυτασφάλισης των πλοιοκτητών και ιδρύθηκαν για αυτούς ακριβώς τους λόγους.

Με την ψήφιση και εφαρμογή των διατάξεων του OPA '90 καθιερώνεται η αύξηση των ορίων της ευθύνης σε ομοσπονδιακό επίπεδο ενώ επίσης επιτρέπεται και καθίσταται δυνατή η καθιέρωση απεριόριστης ευθύνης τόσο σε πολιτειακό επίπεδο, δύναμι των πολιτειακών νόμων των ΗΠΑ, όσο και σε ομοσπονδιακό επίπεδο σε περίπτωση που αποδειχθεί ότι η πρόκληση της ρύπανσης οφείλεται σε βαρεία αμέλεια, πρόθεση ή παραβίαση των ισχυόντων ομοσπονδιακών κανονισμών για την ασφάλεια, την κατασκευή και λειτουργία των πλοίων.

Επίσης με την διάταξη για Direct Action δίνεται το δικαίωμα σε όλους όσους εγείρουν απαιτήσεις σε περίπτωση ρυπάνσεως να στραφούν κατ' ευθείαν κατά των ασφαλιστών/εγγυητών εκθέτοντας και αυτούς στον "κίνδυνο" απεριόριστης ευθύνης παρά το γεγονός ότι ο OPA '90 ορίζει ρητά ότι ο εγγυητής/ασφαλιστής ευθύνεται μόνο μέχρι του ποσού της κάλυψης που παρέχει στον ασφαλιζόμενο. Ειδικότερα για την πιστοποίηση μιας τέτοιας κάλυψης απαιτείται η έκδοση του πιστοποιητικού οικονομικής ευθύνης (Certificate of Financial Responsibility - COFR).

Η απαίτηση των ΗΠΑ για την έκδοση των ανωτέρω πιστοποιητικών οικονομικής ευθύνης, δημιούργησε πρόβλημα στους οργανισμούς αυτασφάλισης των πλοιοκτητών, τα οποία έκαναν από την αρχή σαφές ότι δεν επρόκειτο να ενεργήσουν σαν ασφαλιστές/εγγυητές κάτω από τους όρους του OPA '90.

Περαιτέρω ο OPA '90 ορίζει τους "πραγματικούς" και "ουσιαστικούς" ιδιοκτήτες του πλοίου ως υπεύθυνους της ρυπάνσεως και προς αναζήτησή τους θα γίνεται εξονυχιστική διερεύνηση της εταιρικής δομής κάθε πλοιο-

κτήτριας εταιρίας, πράγμα που σημαίνει ότι η πιθανότητα να καταστραφεί οικονομικά ένας εφοπλιστής από ένα και μόνο περιστατικό θαλάσσιας ρύπανσης στις ΗΠΑ παρουσιάζεται αυξημένη.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφέρουμε επίσης και τις αυξημένες ποινικές και αστικές κυρώσεις που προβλέπει ο εν λόγω νόμος για τους ιδιοκτήτες πλοίων ή εγκαταστάσεων και στους ναυλωτές.

Σε περίπτωση για παράδειγμα που δεν ειδοποιούνται έγκαιρα οι ομοσπονδιακές αρχές για περιστατικό ρυπάνσεως από πετρέλαιο τα προβλεπόμενα πρόστιμα φθάνουν μέχρι τις \$250.000 για φυσικά πρόσωπα και τις \$500.000 για οργανισμούς ή φυλάκιση τουλάχιστον 5 ετών (για τον πλοίαρχο του πλοίου) ή και τα δύο μαζί.

Σημειώνεται ότι τα αντίστοιχα πρόστιμα που υπήρχαν παλαιότερα ήταν \$10.000 για φυσικά πρόσωπα ή επιχειρήσεις και μέχρι 1 έτους φυλάκιση.

Σε συνδυασμό λοιπόν με τα αυξημένα επίπεδα ευθύνης ο νόμος προβλέπει την προσέγγιση σε λιμένες των ΗΠΑ μόνο των πλοίων που θα φέρουν πιστοποιητικά οικονομικής ευθύνης για τα επίπεδα αυτά, και τα οποία τα P and I έχουν αρνηθεί μέχρι τώρα σθεναρά να παράσχουν.

Πέρα από τις προσπάθειές του σε συλλογικό επίπεδο και μέσω διεθνών οργανισμών και ενώσεων όπως η Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάς (CSG), τον Σεπτέμβριο του 1993, το YEN υποστήριξε την κοινή πρόταση που υποβλήθηκε από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου και τις Ενώσεις Νορβηγών και Σουηδών πλοιοκτητών, προς την Αμερικανική Ακτοφυλακή για εξεύρεση λύσης στο πρόβλημα της ασφαλιστικής κάλυψης των πλοίων που καταπλέουν σε Αμερικανικούς λιμένες.

Συγκεκριμένα η πρόταση αυτή, προέβλεπε την δημιουργία ε-

νός ταμείου γνωστού σαν MEIF (Mandatory Excess Insurance Facility) το οποίο θα παρείχε οικονομική κάλυψη ανά ατύχημα ύψους δύο δισεκατομμυρίων δολλαρίων.

Το YEN από την πλευρά του, αφού όπως προανέφερα υποστήριξε σθεναρά την ανωτέρω πρόταση, προέβη ύστερα από συνεννόηση με το Υπουργείο Εξωτερικών και στην σύνταξη νέου διαβήματος προς την Αμερικανική Κυβέρνηση παροτρύνοντάς την να προβεί στην υιοθέτηση της ανωτέρω πρότασης.

Επίσης κατά την επίσημη επίσκεψη του κ. Πρωθυπουργού τον περασμένο Απρίλιο το θέμα ετέθη σ' όλη την έκτασή του από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα ο οποίος είχε αποκλειστικές συναντήσεις με τους αρμοδίους ομολόγους της Ναυτιλιακής Διοίκησης των συναρμοδίων Υπουργείων αλλά και της Ακτοφυλακής.

Τελικά όμως η πρόταση αυτή, η οποία όπως αναγνώρισε και η ίδια η Αμερικανική Ακτοφυλακή ήταν πραγματικά αξιόλογη, δεν προωθήθηκε με την δικαιολογία ότι θα απαιτείτο πρόσθετη νομοθετική ρύθμιση και επιβάρυνση του Αμερικανικού προϋπολογισμού.

Από τότε μέχρι και σήμερα έ-να μόλις μήνα πριν την καταλητική ημερομηνία της 28/12/94 πολλές προσπάθειες και κινήσεις έχουν γίνει για την εξεύρεση λύσης στο πρόβλημα της ασφάλισης των πλοίων και τον εφοδιασμό τους με τα απαιτούμενα πιστοποιητικά οικονομικής ευθύνης (Certificates of Financial Responsibility-COFRs).

Πιο συγκεκριμένα οι εναλλακτικές λύσεις, οι οποίες υπάρχουν την στιγμή αυτή είναι οι κάτωθι:

α) Αυτασφάλιση

Η λύση αυτή είναι εφικτή μόνο για τις πολύ μεγάλες εταιρίες και εντελώς απρόσιτη για όλες τις υπόλοιπες, καθόσον δεν διαθέτουν τα απαραίτητα κεφάλαια για κάτι τέτοιο.

β) Παροχή Οικονομικών εγγυήσεων (Financial Guarantee).

Κάτι τέτοιο έγινε στην περίπτωση της Mobil, η οποία δημιούργησε μία θυγατρική της εταιρία (την Mobil Guaranty Corporation), η οποία με την σειρά της παρείχε τις απαραίτητες οικονομικές εγγυήσεις για την έκδοση COFR, για ένα τάνκερ και 15 μεγάλες μπάρτζες ιδιοκτησίας της εταιρίας.

Το πρόβλημα στην προκειμένη περίπτωση είναι ότι εάν και άλλες μεγάλες εταιρίες πετρελαιοειδών όπως η Mobil κάνουν κάτι τέτοιο τότε θα πρέπει να παράσχουν την απαραίτητη οικονομική εγγύηση όχι μόνο για τα δικά τους πλοία αλλά και για αυτά τα οποία ναυλώνουν έτσι ώστε να εκδοθούν τα απαραίτητα πιστοποιητικά.

Κάτι τέτοιο θα σημάνει την παροχή οικονομικών εγγυήσεων δισεκατομμυρίων δολλαρίων που είναι αμφίβολο εάν καμία από τις εταιρίες αυτές θα θελήσει και θα μπορέσει να παράσχει.

γ) Έκδοση Surety Bond

Η λύση αυτή προβλέπει την δημιουργία του OPA Club το οποίο έχει πάρει τη σχετική έγκριση από την Αμερικανική Ακτοφυλακή και θα έχει σαν σκοπό την παροχή ενός μοναδικού surety bond (ενός είδους "εγγυητικής επιστολής") το οποίο θα ήταν πολύ δύσκολο να αποκτηθεί για τις περισσότερες από τις μεσαίες ή μικρές εταιρίες λόγω του υψηλού του κόστους.

Στην περίπτωση αυτή τα μέλη του OPA Club, τα οποία θα προμηθευτούν το Surety bond (το οποίο με την σειρά του θα τους ε-

πιτρέψει να εφοδιαστούν με το απαιτούμενο COFR) θα πρέπει να εξακολουθήσουν να είναι ασφαλισμένα στα P and I Clubs (που ανήκουν στο διεθνές group των P and I) ενώ το επιπλέον κόστος για την έκδοση του surety bond παρουσιάζεται λογικό, γεγονός το οποίο κάνει την συγκεκριμένη λύση μία από τις πιο ουσιαστικές και εφικτές για το θέμα των COFR's.

Βέβαια η βιωσιμότητα της ανωτέρω πρότασης, η οποία με τα μέχρι τώρα δεδομένα φαίνεται να κερδίζει έδαφος, εξαρτάται από την εκδήλωση σχετικού ενδιαφέροντος εκ μέρους των ενδιαφερομένων εταιριών, ενώ το μεγαλύτερο πρόβλημα, το οποίο παρουσιάζει είναι η πιθανότητα που υπάρχει σε ορισμένες περιπτώσεις και υπό συγκεκριμένες συνθήκες να βρεθούν οι "ασφαλισμένοι" εκτεθειμένοι σε καταβολή αποζημιώσεως συνεπεία θαλάσσιας ρύπανσης.

δ) Ασφαλιστική εταιρία "Shore Line Mutual"

Η εν λόγω εταιρία ιδρύθηκε με σκοπό να λειτουργήσει "παράλληλα" με τα P and I Clubs και να παράσχει τις οικονομικές εγγυήσεις για την έκδοση COFR's καθώς επίσης και κάλυψη 300 εκατομ. δολλαρίων ανά ατύχημα πλέον της κάλυψης των 500 ή 600 εκατ. δολλαρίων που παρέχουν τα P and I Clubs.

Τα κύρια μειονεκτήματά της είναι αφενός μεν τα σχετικά υψηλά ασφάλιστρα, 44 σέντς ανά τόνο νεκρού βάρους για ένα συμβατικό τάνκερ κατασκευής από 1976-80, καθώς και το ερώ-

τημα, του κατά πόσο θα μπορεί να υπάρξει συνεργασία με τα P and I Clubs στο θέμα της ευθύνης.

Ενα άλλο εξάλλου εμπόδιο σχετικά με την περίπτωση της Shoreline το οποίο φαίνεται ωστόσο να έχει πλέον ξεπεραστεί ήταν η εξεύρεση αντασφάλισης, ενώ πέραν αυτού απομένει να δει κανείς κατά πόσον οι εταιρίες θα ανταποκριθούν στην λύση που τους προσφέρεται από την Shoreline, πράγμα απαραίτητο για να μπορέσει η εν λόγω εταιρία να προσφέρει τις υποσχόμενες καλύψεις.

ε) Ασφαλιστική εταιρία "First Line"

Η εν λόγω εταιρία σκοπεύει να παίξει τον ρόλο απλά και μόνο του εγγυητή για την έκδοση των COFR's, και να λειτουργήσει συμπληρωματικά με τα P and I Clubs, δηλαδή να επεμβαίνει μόνο σε περιπτώσεις που τα P and I αρνηθούν να κάνουν κάτι τέτοιο και ο πλοιοκτήτης αδυνατεί να ανταποκριθεί.

Μπορεί λοιπόν κανείς να συμπεράνει ότι η λύση της First Line κινείται στα ίδια σχεδόν πλαίσια με το OPA Club παρέχοντας απλά την κάλυψη για την έκδοση των COFR's και μη θίγοντας καθόλου το υφιστάμενο σύστημα των P and I Clubs.

Τα ετήσια τέλη για τάνκερς θα κυμαίνονται στα 50 σέντς ανά κοχ πλέον ενός τέλους ταξιδιού από 10-40 σέντς ανά κοχ με ελάχιστη εισφορά δολ. 50.000 για κάθε πλοίο ανά έτος.

στ) Opaque

Το πρόγραμμα Opaque έτυχε ευρείας υποστήριξης εκ μέρους

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

9 FRAGOKLISSIAS
151 25 MAROYSSI
GREECE

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

των πλοιοκτητών, ενώ αντίθετα ανάμεικτα ήταν τα συναισθήματα με τα οποία το υποδέχθηκαν οι εταιρίες πετρελαίου η υποστήριξη των οποίων είναι απαραίτητη για τη λειτουργία του.

Συγκεκριμένα το Oraque προβλέπει την ίδρυση μίας εταιρίας, η οποία θα καλύπτει τις περιπτώσεις εκείνες για τις οποίες επιλαμβάνονται τα P and I Clubs ενώ παράλληλα δεν θα παρέχει μόνο τα εχέγγυα για την έκδοση των COFR's αλλά θα παρέχει και ασφαλιστική κάλυψη μέχρι δύο δισεκ. δολάρια ανά περιστατικό ρυπάνσεως.

Το ανωτέρω σχέδιο το οποίο στην ουσία καλύπτει τους στόχους του MEIF χωρίς ωστόσο να χρειάζεται οποιαδήποτε νομοθετική ρύθμιση, έχει κερδίσει την υ-

ποστήριξη και της Intertanko και αναμένεται να δούμε κατά πόσο θα μπορέσει τελικά να τεθεί σε εφαρμογή, σε περίπτωση που οι προηγούμενες προτεινόμενες λύσεις δεν συγκεντρώσουν την αναμενόμενη υποστήριξη την οποία χρειάζονται.

Τελειώνοντας, και πέρα από τις όποιες λύσεις μπορεί τελικά να βρεθούν για το προαναφερόμενο θέμα νομίζω ότι από την μέχρι τώρα ζωή του OPA από το 1990 μέχρι σήμερα προκύπτουν ορισμένα συμπεράσματα αλλά και ορισμένες προβλέψεις που υπό το φως των μέχρι τώρα εξελίξεων είναι απόλυτα δικαιολογημένες.

α) Ο νόμος αυτός εκτιμάται ότι θα οδηγήσει τελικά σε αύξηση του κόστους μεταφοράς των προϊόντων από και προς τις Η-

ΠΑ μέσω αύξησεως των ναύλων, αφενός λόγω του κόστους των νέων κατασκευαστικών απαιτήσεων για τα πλοία και αφετέρου λόγω του μειωμένου αριθμού πλοίων που θα προσεγγίζουν στους λιμένες της χώρας αυτής, σε συνδυασμό βέβαια με το αυξημένο κόστος της ασφαλιστικής κάλυψής τους εφόσον αυτή τους παρασχεθεί.

β) Το εν λόγω νομοθέτημα δημιούργησε μία σοβαρή και διαπανηρή αναστάτωση στην διεθνή ναυτιλία αποτελώντας και την πρώτη σοβαρή περίπτωση λήψης μονομερών μέτρων και καθιέρωσης ρυθμίσεων έξω από τα πλαίσια του IMO που αν τελικά βρει και άλλους μιμητές θα έχει στο μέλλον απρόβλεπτες συνέπειες για τη διεθνή Ναυτιλία.



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.

Σε τροχιά ανάπτυξης το λιμάνι του Πειραιώς

Το εν εξελίξει επενδυτικό πρόγραμμα του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ) σε συνδυασμό και με μία σειρά άλλων μέτρων που έχουν δρομολογηθεί θέτουν το λιμάνι του Πειραιά σε τροχιά ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού και στοχεύουν να το καταστήσουν ένα από τα αξιολογότερα διαμετακομικά κέντρα στη Μεσόγειο.

Αυτό τόνισαν στις 20 Δεκεμβρίου ο πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Γ. Πρασιανάκης και ο γενικός διευθυντής Σπ. Στάλιας κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου, κατά την οποία αναφέρθηκαν στην πορεία των εκτελούμενων στο λιμάνι έργων και στην εξέλιξη των διαφόρων δεικτών εκμετάλλευσής του το 1994.

Το επενδυτικό πρόγραμμα 1995: Προβλέπει λιμενικά έργα και σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό, ύψους 9,6 δισεκ. δραχμών.

Το πρόγραμμα διασφαλίζει σταθερούς ρυθμούς υλοποίησης του αναπτυξιακού προγράμματος για τη χρονική περίοδο 1995-1999, ώστε να μπορέσει το λιμάνι να παίξει, κατά τον καλύτερο τρόπο, τον αναβαθμισμένο ρόλο του στην Ευρωπαϊκή Ένωση και προς όφελος και της εθνικής μας οικονομίας.

Το πρόγραμμα αυτό, κατά το μεγαλύτερο μέρος του, έχει ενταχθεί για χρηματοδότηση στα ευρωπαϊκά προγράμματα και κυρίως στο Ταμείο Συνοχής.

Προβλέπει αναλυτικότερα:

- Την ολοκλήρωση του μεγάλου προβλήτα II του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων "Ελευθέριος Βενιζέλος" στο Νέο Ικόνιο.

Οπως δήλωσε ο κ. Πρασιανάκης, μέχρι το Πάσχα θα έχουν ολο-

κληρωθεί πολλές από τις παρεμβάσεις, ώστε το λιμάνι να είναι σε θέση να εξυπηρετήσει ανετότερα την αυξημένη επιβατική κίνηση των ημερών, αλλά και εκείνη της θερινής περιόδου.

Συγκεκριμένα προβλέπεται να ολοκληρωθούν τα ακόλουθα έργα:

- Κατασκευή των απαραίτητων έργων στο κεντρικό λιμάνι για τη μετατροπή του σε αποκλειστικά επιβατικό.
- Δημιουργία νέου επιβατικού σταθμού, πλησίον των μονίμων δεξαμενών.
- Συνέχιση κατασκευής του περιφερειακού οδικού δικτύου, που θα συνδέσει το λιμενικό συγκρότημα με το εθνικό οδικό δίκτυο.

Εγκρίθηκε η κάλυψη με 9 δισ. από την Ευρωπαϊκή Ένωση του έργου αυτού.

- Δρομολογήθηκε η σιδηροδρομική σύνδεση με έγκριση από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΠ δαπάνης 49 εκατομ. δρχ., και η υπαγωγή της στις καλύψεις του Ταμείου Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Προμήθεια 4 γερανογεφυρών, 20 οχημάτων μεταφοράς και στοιβάσας εμπορευματοκιβωτίων, ηλεκτρονικών υπολογιστών, περρονοφόρων οχημάτων, πλωτών μέσων κ.α.

Ακόμη δρομολογήθηκε η ανάθεση εκπόνησης μεσομακροπρόθεσμου στρατηγικού σχεδίου του λιμενικού συγκροτήματος του Πειραιώς και μελέτης οικονομοτεχνικής και περιβαλλοντικών επιπτώσεων για τη σιδηροδρομική σύνδεση του νέου Σταθμού Εμπορευμα-

τοκιβωτίων με το Σταθμό του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο.

Τέλος, το 1994 δόθηκαν στη χρήση το υπόγειο γκαράζ της πλατείας Καραϊσκάκη, δυναμικότητας 500 θέσεων και τα κυλκεία των επιβατικών σταθμών του Κεντρικού Λιμένα.

Τιμολογιακή πολιτική: Η τιμολογιακή πολιτική του ΟΛΠ διέπεται από τη λογική της ανταποδοτικότητας και ανταγωνιστικότητας. Για το 1995 αποφασίστηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο, μετά από συζήτηση με φορείς, ενδιαφερόμενους και υπηρεσιακούς παράγοντες η αναπροσαρμογή των τιμολογίων, γενικώς κατά 14%, προκειμένου να εκτελεστούν τα μεγάλα επενδυτικά έργα που είναι απαραίτητα για την εξυπηρέτηση των χρηστών και την ανάπτυξη του λιμένα.

Διοικητική μεταρρύθμιση. Ολοκληρώνεται το οργανόγραμμα υπηρεσιών του ΟΛΠ και σύντομα θα προωθηθεί στο υπουργείο Ναυτιλίας για έγκριση.

Το νέο οργανόγραμμα κάνει διαχωρισμό των υπηρεσιών σε δύο τομείς. Ο ένας είναι της εκμετάλλευσης του λιμένα που αποδίδει έσοδα και ο δεύτερος της υποστήριξης των υπηρεσιών αυτών.

Προβλέπονται δύο θέσεις αναπληρωτών γενικών διευθυντών.

Προϋπολογισμός 1995:

Ο προϋπολογισμός του ΟΛΠ για το 1995 προβλέπεται ισοσκελισμένος.

Συγκεκριμένα τα τακτικά έξοδα ανέρχονται στα 36.553 εκατ. δρχ. και θα καλυφθούν από αντίστοιχα έσοδα. Το 70% των εξόδων του προϋπολογισμού είναι ανελαστικές δαπάνες (μισθοί, εργοδοτικές εισφορές κ.α.).

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Τον Νοέμβριο και τις πρώτες εβδομάδες του τελευταίου μήνα του 1994, η αγορά των αγοραπωλησιών μοντέρνων πλοίων ξηρού φορτίου παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα. Με την πρόβλεψη ότι η ναυλαγορά ξηρού φορτίου θα παραμείνει σταθερή και κατά το Νέο Έτος, παρατηρήθηκε έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον, καθώς αρκετοί στην πλοιοκτησία πιστεύουν ότι το 1995 οι τιμές των πλοίων υψηλών προδιαγραφών θα είναι υψηλότερες.

Φυσικά υπάρχει πάντα η απειλή να αντιστραφεί το παραπάνω σενάριο όταν αρχίσουν να παραδίδονται τα νέα κήψαιζ και πάναμαξ μπάλκερς.

Στα δεξαμενόπλοια, η αβεβαιότητα που υπήρξε μέχρι τα μέσα Δεκεμβρίου σχετικά με την έκδοση των περιβόητων COFR, είχε σαν αποτέλεσμα να περιορισθεί το αγοραστικό ενδιαφέρον μόνο στα πλοία μικρής αξίας.

Αναλυτικότερα, στο μέγεθος κήψαιζ δεν αναφέρθηκαν πράξεις κυρίως λόγω έλλειψης προσφοράς πλοίων για πώληση.

Αντίθετα στα Πάναμαξ νπάλκερς το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε σε πλοία της δεκαετίας του 1980 και αναφέρθηκαν αρκετές πράξεις μια και τα προσφερόμενα πλοία κάλυψαν ένα ευρύ φάσμα αγοραστών.

Μεγαλύτερη κινητικότητα παρατηρήθηκε στα χάντσαιζ και ένας μεγάλος αριθμός πράξεων πραγματοποιήθηκε με αγοραστές από την Απω Ανατολή και την Ελλάδα.

Στις διαλύσεις οι υψηλές τιμές που προσφέρονται από Ινδούς κυρίως διαλυτές οδήγησαν πολλά πλοία για διάλυση, ιδίως δεξαμενόπλοια. Πάντως αναμένεται κάμψη στις τιμές, αφού όλο και περισσότερα πλοία συγκεντρώνονται έξω από τα διαλυτήρια.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Έτος	Τιμή \$	Αγοραστής
Araucaria	19.426	1973	2.100.000	Greeks
Ayiassos	65.158	1982	14.900.000	N.J. Goulondris
Bergen Splendor	27.036	1977	5.800.000	Greeks
Global Access	22.483	1981	7.300.000	Greeks
Handy Accord	25.410	1983	10.350.000	Fortuna
Mandonna Lily	64.747	1982	11.200.000	Luxemburg
Polycrusader	116.630	1977	9.000.000	Golden Union
Pontiaki Doga	27.040	1972	1.870.000	Singaporians
Sarla	27.704	1977	5.800.000	Greeks
Seaqueen	27.470	1983	12.000.000	Turks
Spar Seven	37.470	1977	5.750.000	Greeks
Pontus	63.479	1982	2.500.000	
Cerro Bolivar	64.685	1978	7.600.000	Lemos clients
Sally Stove	64.353	1981	15.000.000	
Trinity Beach	42.055	1986	16.500.000	Cosco
Junri	38.590	1985	14.000.000	
New Amethyst	38.410	1985	14.800.000	Piraeus Int.
Pionero	33.264	1984	12.500.000	Greeks
Fordham	22.260	1980	6.750.000	
Ken Sun	22.245	1980	6.490.000	Order Shipping
Bower King	16.631	1976	2.900.000	F. Eastern
Nord Bay	149.212	1989	34.000.000	Klaveness
Delphic Flame	6.163	1982	14.000.000	Ropner
Valdivia	64.746	1981	12.300.000	Noble, HKG

Mosriver	34.121	1972	3.000.000	Great Eastern
Stellar Sophy	26.695	1986	13.200.000	Panocean
Yvonne	23.781	1977	5.500.000	
Berger Queen	34.683	1983	10.900.000	Turks
Jin Li	37.636	1984	12.000.000	Greeks
New Cosmas	62.650	1972	3.400.000	Thais
Astor	64.835	1978	8.750.000	Greeks
Mercury	22.225	1980	6.450.000	Koreans
Super Venture	17.825	1985	7.500.000	Greeks
Mac Power	65.085	1974	5.600.000	Greeks
Yellow Amber	63.780	1978	9.200.000	Golden Union
Evangelia T.	66.289	1974	6.500.000	Greeks
Aztlan	43.665	1989	20.000.000	Swiss
Thalassini Axia	39.402	1985	17.000.000	
Omina	13.769	1971	960.000	
Trovatore	10.190	1975	1.700.000	Greeks-

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Έτος	τιμή\$	Αγοραστής\$
Albe	88.272	1981	13.000.000	Martinos Ints.
Sakura Cob	9.389	1985	7.700.000	Signaporians
Tiger Car	3.496	1976	1.800.000	Italians
Snark	6.956	1981	10.500.000	
Pacific Memory	232.530	1975	7.000.000	Troodos
Astrolabe	40.509	1988	20.000.000	Unicorn
Cattleya	158.570	1975	7.300.000	Kappa Maritime
New Resource	262.166	1976	8.000.000	Thais/HKG

Sipea	7.546	1973	900.000	
Full Moon River	86.359	1987	27.500.000	
Ocean Victor	81.283	1981	14.500.000	Greeks
Gateway North	81.169	1980	12.250.000	Zodiac
Sea Braves	22.755	1982	8.400.000	Far Eastern
Aretusa	197.245	1976	10.000.000	

Τουήντεκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Guijiang	10.150	1967	950.000	Bangladesh
Dorinco	20.258	1978	5.600.000	Thais
Snow Hawk	15.199	1977	2.400.000	Greeks
Victoria	15.210	1977	2.750.000	
Anezina	12.010	1977	2.600.000	
Napier Star	15.737	1977	3.250.000	
Mount Sabana	18.229	1979	7.300.000	

Διάφορα

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Iron Link	10.119	1972	900.000	Far Eastern
Johanna Borshard	8.350	1984	9.500.000	Germans
Osman Bey	15.757	1969	1.000.000	Koreans
Saint Louis	3.501	1977	2.150.000	Algerians
Super Gear	6.331	1979	1.800.000	Russians
Pegasus	1.746	1975	2.500.000	Strintzis Lines
Asni	11.020	1978	6.800.000	
Gaz Horizon	11.600	1989	33.000.000	Havtor
Nissan Bluebird	16.178	1985	10.000.000	Mexicans
Bassro Star	5.586	1976	5.200.000	European
Nyuta	103.332	1974	4.000.000	
Proceed	2.367	1980	3.200.000	Petreded

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

Όνομα	TDW/LDT	Ετος	\$/LWT	
Damavant	392.809	1976	175	
Kooh Zagros	239.726	1976	182	Pakistanis
Kal	48.224	1970	155	Chinese
Borzhom	22.632	1967	184	Indians
Andros Atlas	227.481	1972	170	Bagladesh
Antsla	7.400	1972	179.25	Indians
Kota Raja	14.225	1971	189	Indians
Star Italia	267.837	1974	186	Bagladesh
Faroship L.	268.951	1975	176	
American Heritage	91.849	1974	213	
World Renown	262.222	1974	185,5	
Project Americas'	12.000	1979	195	
Ocean Star	139.854	1971	174	
Bubiyan	339.108	1974	183	Indians
Rosalind		1969	183	Indians
Kaldera		1970	155	Chinese

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:**ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ****Πριν 20 χρόνια - 1974**

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Sigrid Adele	single	1.180	1958	475.000
Kings River	single	3.750	1972	2.770.000
Kurling	single	8.500	1952	1.500.000
Ferncliff	single	9.900	1955	2.425.000
Bredstedt	single	1.072	1965	635.000
Venita	tanker	19.650	1958	2.750.000
Thorhild	tanker	52.500	1964	7.600.000
Jenny	tanker	63.500	1968	9.800.000

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

Πριν 10 χρόνια - 1984

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Robinson	tanker	424.421	1976	enbloc
London Trader	tanker	356.399	1975	20.000.000
Setebello	tanker	322.446	1983	18.000.000
Tigre	tanker	286.170	1974	4.750.000
Marietta	tanker	260.849	1975	7.900.000
Kaia Knudsen	tanker	232.369	1974	7.000.000
Sealion	tanker	133.725	1971	3.900.000
Bokuho	tanker	60.961	1977	6.300.000
Crown Award	tanker	47.809	1982	10.600.000
Intermar				
Transporter	tanker	45.387	1982	19.100.000
Intermar Trader	tanker	45.306	1982	19.100.000
Oktania	tanker	34.250	1981	11.500.000
Stena Sulphur	tankers	8.700	1981	8.500.000
Gas Mariner	LPG	CBM8.610	1969	3.600.000
Widar	B/C	146.368	1971	6.200.000
Wisteria	O/O Dry	135.995	1972	2.250.000
Scherpendrecht	B/C	67.829	1974	6.500.000
Atlantis	B/C	63.051	1977	8.300.000
Hoan Maru	B/C	61.059	1975	7.000.000
Trin Culo	B/C	28.971	1978	4.650.000
Star Mandona	B/C	27.345	1973	3.000.000
Green Echo	B/C	26.683	1977	3.500.000
Floret	B/C	19.061	1976	2.800.000

Πριν 1 χρόνο - 1993

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Aramis	tanker	136.999	1977	8.000.000
Dan Frigg	tanker	28.542	1987	17.500.000
Stena Concordia	tanker	269.296	1973	22.000.000
Dan Freja	tanker	28.542	1988	18.000.000
Mint Prosperity	tanker	89.4230	1974	4.070.000
Katerina	tanker	6.325	1991	8.000.000
Esso Bayonne	tanker	29.634	1974	3.210.000
Osco Sky	tanker	40.200	1988	20.000.000
CR Alicante	reefer	10.168	1985	8.000.000
Pride of Bilbao	C/ferry	37.583	1986	78.000.000
Chartres	C/ferry	4.590	1974	7.350.000

Panagia Tinou II	C/ferry	5.240	1973	7.500.000
Ro-Ro Primula	ro-ro	4.462	1975	1.000.000
Lady Jane	D.CGO	19.529	1984	8.000.000
Lydia II	D.CGO	16.270	1974	2.350.000
Meghan Ace	D.CGO	12.680	1983	6.000.000
Beeco Africa	D.CGO	9.292	1981	3.200.000
Frisian Hope	D.CGO	6.025	1985	7.500.000
Poppi P.	D.CGO	16.261	1977	4.000.000
Tanjung Emas	D.CGO	7.110	1986	5.000.000
Delmas Joinville	D.CGO	22.300	1983	Enbloc
Delmas Surcouf	D.CGO	21.800	1983	
Delmas				
Bougainville	D.CGO	22.350	1983	
Delmas Tourville	D.CGO	22.312	1984	60.000.000
Radom	D.CGO	14.000	1990	8.500.000
Harmony Stove	D.CGO	16.900	1978	4.250.000
Bulk Star	Combo	145.057	1972	5.000.000
Blue Star	Combo	93.070	1977	4.600.000
La Plata Maru	Combo	169.584	1977	9.000.000
North Sea	container	35.229	1972	6.750.000
Ace Concord	container	30.714	1981	16.000.000
OOCL Charger	container	35.520	1974	10.200.000
Seven Sea Bridge	container	35.331	1975	8.200.000
Miguel	B/C	30.070	1974	5.250.000
Bright Ocean	B/C	25.352	1985	12.400.000
Himeshima	B/C	16.268	1980	3.800.000
Georgios L.	B/C	16.261	1977	3.600.000
Sandra M.	B/C	23.000	1982	9.000.000
Slora	B/C	17.228	1978	3.750.000
Sabina	B/C	145.000	1982	16.300.000
Federal Calumet	B/C	38.000	1977	6.000.000
Seawave	B/C	38.927	1971	2.800.000
Maersk Sebarok	B/C	63.500	1981	15.000.000
Celia Dan	B/C	17.500	1986	enbloc
Centa	B/C	17.500	1986	17.600.000
Zen Hoh Maru No.1	B/C	64.379	1984	15.900.000
Neptune Sheratan	B/C	37.000	1983	11.800.000
Regent	B/C	10.000	1975	1.800.000
Monica	B/C	63.000	1977	7.750.000
Handy Cedar	B/C	25.700	1985	11.200.000
Beverlee	B/C	63.000	1975	7.000.000
Laurel Island	B/C	25.439	1982	8.700.000

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

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

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΙΛΙΚΑΝΕΛ
 TELEX: 252171 ΙΛΚΡ
 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

Λίγα από Όλα

Του κ. ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΕΓΓΡΑΦΗ ότι το θέμα της προμηθείας ελικοπτέρων παντός καιρού για την έρευνα και τη διάσωση στο Αιγαίο "έχει κολλήσει" γιατί διαφωνούν στον τύπο του ελικοπτέρου οι εμπειρογνώμονες της Πολεμικής Αεροπορίας και του Λιμενικού... Εάν έτσι έχουν τα πράγματα, εάν δηλαδή ορισμένοι θεωρούν ότι υπάρχουν στο Λιμενικό ειδικοί που μπορούν να αποφανθούν για το συγκεκριμένο θέμα με μεγαλύτερο κύρος από τους ειδικούς της Πολεμικής Αεροπορίας, έχουμε μία ακόμη εκδήλωση της τάσεως των λιμενικών για την απόκτηση συνεχώς νέων αρμοδιοτήτων που τελικώς όμως αποδυναμώνουν την κύρια αποστολή τους που είναι η διοίκηση της μεγαλύτερης Ναυτιλίας του κόσμου.

ΑΣΦΑΛΩΣ θα έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον του υπουργείου Ναυτιλίας η επισήμανση της εφημερίδας "Το Βήμα" της 20ής Νοεμβρίου, που αναφερόμενο στο θέμα της λαθρεμπορίας καυσίμων ανέφερε μεταξύ άλλων και τα εξής:

"Η "εφευρετικότητα" των παρανομούντων και φοροδιαφευγόντων δεν εξαντλείται όμως εδώ, (στη διακίνηση, δηλαδή, παράνομων φορτίων πετρελαιοειδών με βυτιοφόρα). Μία άλλη προσφιλής μέθοδος φοροδιαφυγής (Σημ. Συντ.: Ουσιαστικά πρόκειται περί φοροκλοπής και όχι φοροδιαφυγής) είναι η πώληση (αφορολογήτων) καυσίμων στα πλοία, πώληση η οποία δεν γίνεται ποτέ αφού ο καπετάνιος του πλοίου υπογράφει ότι παρέλαβε καύσιμα που αυτή τη φορά οδηγούνται σε κάποια βιομηχανική μονάδα".

Και ασφαλώς το υπουργείο Ναυτιλίας θα ψάξει και από την πλευρά του το θέμα - στο κάτω κάτω της γραφής, αναμεμιγμένοι στο κύκλωμα φέρονται οι πλοίαρχοι πλοίων που παραλαμβάνουν καύσιμα και κατά συνέπεια πρέπει να περιλαμβάνονται και τα πληρώ-

ματα των πλοίων με τα οποία διενεργείται ο εφοδιασμός. Μία απλή ματιά, λοιπόν, στο χώρο θα δείξει πολλά πράγματα σε εκείνους που πραγματικά θέλουν να δουν και όχι να εθελοτυφλούν, θα δείξει κάποιους που εμφανίστηκαν σαν κομμήτες και έγιναν ξαφνικά μεγάλοι και τρανοί.

ΔΙΑΒΑΣΑΜΕ στην "Ναυτεμπορική" ότι ο ΟΛΠ δημιούργησε μητρώο προμηθευτών και ανακοίνωσε ότι όσοι θέλουν να περιληφθούν στο σχετικό μητρώο πρέπει να απευθύνονται στην αρμόδια υπηρεσία του Οργανισμού. Πρόκειται ασφαλώς για μία καλή πρωτοβουλία, το πρόβλημα όμως είναι πόσοι και κυρίως ποιοί θα παραμείνουν τελικά. Διότι και στο Πολεμικό Ναυτικό υπήρχαν πολλοί και γνωστοί προμηθευτές οι περισσότεροι και αξιολογότεροι από τους οποίους αποχώρησαν χωρίς κανείς να διερευνήσει τους λόγους που οδήγησαν γνωστότατες επιχειρήσεις σ' αυτήν την αποχώρηση, λέγεται μάλιστα ότι σχετικά υπομνήματα προς τον Υπουργό Εθνικής Αμύνης δεν έφθασαν καν στα χέρια του, γιατί φαίνεται ότι κάπου σκάλωσαν και ίσως εξαφανίστηκαν γιατί έλεγαν μερικά πράγματα με το όνομά τους. Λέγεται επίσης χωρίς να είναι δυνατόν να επιβεβαιωθεί ότι γνωστός επιχειρηματίας εκλήθη να αγοράσει ένα είδος που προσφερόταν σε εξαιρετιστική τιμή αλλά με έκπληξη διαπίστωσε ότι το συγκεκριμένο είδος είχε πουληθεί πριν από ελάχιστα χρόνο από την δική του επιχείρηση φυσικά με κανονική τιμή, τιμολόγια και όλα όσα είναι αναγκαία και υποχρεωτικά σε τέτοιες περιπτώσεις....

ΔΕΛΦΙΝΟΣ, λοιπόν, και ο φίλτατος Υπουργός μας, ο κ. Γιώργος Κατσιφάρας για την ηγεσία του ΠΑΣΟΚ κατά την μεταπαπανδρεϊκή

εποχή που δεν θα αργήσει να έλθει με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο - και όσοι γνωρίζουν κατανοούν τι ακριβώς θέλουμε να πούμε, γιατί είναι μερικά πράγματα, απολύτως ανθρώπινα, που δεν λέγονται σε καμμία περίπτωση. Αλήθεια, τι περισσότερο διαθέτουν από τον κ. Κατσιφάρα όλοι οι άλλοι που διεκδικούν την ηγεσία του ΠΑΣΟΚ στη μεταπαπανδρεϊκή εποχή; Ο γιός του που έγινε βουλευτής και Υπουργός επειδή ο πατέρας του ήταν Πρωθυπουργός, ο κ. Ακης, ο κ. Αρσένης, ο κ. Λαλιώτης που κοροιδεύει τον ελληνικό λαό με τις δήθεν κατεδαφίσεις των αυθαίρετων σπιτιών και όλοι οι άλλοι που διεκδικούν την ηγεσία και θα γίνουν δεκαοκτώ κομμάτια όταν εκλείψει από την ηγεσία του ΠΑΣΟΚ ο Ανδρέας Παπανδρέου;

ΣΕ ΕΚΔΗΛΩΣΗ που έγινε τον περασμένο Νοέμβριο στο ξενοδοχείο Μάρριος, κοντά στο αεροδρόμιο Λά Γκουάρντια της Νέας Υόρκης, ο Παγκοσμικός Σύλλογος "Κοραής" επέδωσε τις εφετεινές υποτροφίες σε σπουδαστές χιακής καταγωγής που έχουν διακριθεί στις σπουδές τους, γεγονός που έδωσε την ευκαιρία στον Επίσκοπο Τρωάδος κ. Αλέξιο να μιλήσει για πνευματική πανδαισία και δεν είχε καθόλου άδικο.

Πρέπει να υπογραμμισθεί ότι με τις υποτροφίες αυτές που καθιερώθηκαν από τον Δημοσθένη Κώσταλο έχουν σπουδάσει στις Ηνωμένες Πολιτείες πάρα πολλοί Χιώτες που έχουν διακριθεί σε διάφορους τομείς και κυρίως στον ακαδημαϊκό χώρο. Στην εκδήλωση ανακοινώθηκε ότι ο "Κοραής" θα προχωρήσει προσεχώς και στη βράβευση των νέων, που έχουν ιδιαίτερη επίδοση στην Ελληνική γλώσσα.

Υπενθυμίζουμε ότι Πρόεδρος του "Κοραή" είναι ο πανταχού παρών Καπτάν Τάκης Τσεβδός και

γραμματέας ο Καπτάν Στέλιος Τάτσης, παθιασμένος με την προσπάθεια για τη διατήρηση της εθνικής γλώσσας από την ομογένεια, ενώ δραστηριότατο μέλος είναι και ο γνωστός ναυτιλιακός δικηγόρος της Νέας Υόρκης Χρήστος Στρατάκης, ο οποίος, ειρήσθω εν παρόδω, προσφέρει αψιλοκερδώς τις υπηρεσίες του τόσο προς το Προξενικό λιμεναρχείο όσο και προς την Ελληνική Πολιτεία για υποθέσεις που σχετίζονται με το ΝΑΤ κλπ. Φυσικά υπάρχουν και πάρα πολλοί άλλοι αξιόλογοι άνθρωποι στον "Κοραή" - καθηγητές Πανεπιστημίου κλπ. - η αναφορά όμως στα συγκεκριμένα πρόσωπα γίνεται λόγω των δεσμών τους με τη Ναυτιλία.

ΣΤΗ ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ έγινε στις 16 Νοεμβρίου και μία άλλη εκδήλωση στην οποία πρωτοστάτησε ένας ακόμη άνθρωπος της Ναυτιλίας: Το Hellenic Public Radio Cosmos FM που έχει δημιουργήσει ο Θανάσης Ζησιμόπουλος απένειμε το βραβείο "Φειδιππίδης" που έχει καθιερώσει στον Πρόεδρο του Ιδρύματος "Μελίνα Μερκούρη" Ζίλ Ντασέν για την προσφορά του στα ελληνικά γράμματα, τις τέχνες και τον πολιτισμό και στο πρόσωπό του τιμήθηκε και το Ιδρυμα "Μελίνα Μερκούρη" για τις άοκνες προσπάθειές του για την επιστροφή των μαρμάρων του Παρθενώνα και για την ανέγερση του νέου μουσείου της Ακροπόλεως. Στην οργάνωση της εκδήλωσης που τελούσε υπό την αιγίδα του Αρχιεπισκόπου Ιακώβου και του Δημάρχου Νέας Υόρκης Ρούντολφ Τζουλιάνι και πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα δεξιώσεων των Ηνωμένων Εθνών είχε πρωτοστατήσει ο κ. Γρηγόρης Καλλιμανόπουλος ενώ μεταξύ των χορηγών περιλαμβάνονταν η εταιρία Λάτση και πολλοί ομογενείς που διαπρέπουν στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Το βραβείο που απονεμήθηκε στον Ζίλ Ντασέν, από μάρμαρο και χρυσό είχε φιλοτεχνήσει και προσφέρει αψιλοκερδώς ο Ηλίας Λαλαούνης.

Με την ευκαιρία πρέπει να αναφερθεί ότι το Hellenic Public Radio Cosmos FM και ο δημιουργός του

Θανάσης Ζησιμόπουλος μαζί με τους συνεργάτες του προσφέρουν υψηλής ποιότητας έργο που θα έπρεπε να μιμηθούν οι περισσότεροι ραδιοφωνικοί σταθμοί που λειτουργούν στην Ελλάδα και έχουν καταστεί "μαγαζάκια", δυστυχώς.

ΦΙΛΟΣ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ, ο γιός του οποίου φοιτά στη Σχολή Πλοίαρχων Ασπροπύργου είχε την καλωσύνη να μου στείλει στη Νέα Υόρκη την εμπνευσμένη ημερησία διαταγή του Διοικητού των Σχολών Ασπροπύργου πλοίαρχου. Λαγούδη που αναγνώσθηκε κατά την έναρξη της νέας εκπαιδευτικής περιόδου και από την οποία ο γράφων επιλέγει μία μόνον επισήμανση που κατά την αντίληψή του πρέπει να γίνει και το κύριο σλόγκαν για την προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων νέων στο θαλασσινό επάγγελμα: «Διαλέξατε, υπογράμμισε ο πλοίαρχος Λαγούδης, ένα επάγγελμα που απαιτεί ισχυρή θέληση, μεγάλη δύναμη και προπάντων ευψυχία και τέτοιες επιλογές γίνονται μόνον από δυνατούς» και έχει απόλυτο δίκαιο, διότι η θάλασσα πραγματικά απαιτεί δυνατούς ανθρώπους και τους δυνατούς νέους πρέπει να προσελκύσουμε στο δύσκολο μεν αλλά τόσο συναρπαστικό και τόσο προσοδοφόρο ναυτικό επάγγελμα που ανοίγει δρόμους και λεωφόρους για μεγαλύτερη προκοπή και δημιουργία σε εκείνους που ξεχωρίζουν. Με είκοσι μόνον λέξεις ο πλοίαρχος Λαγούδης μετέφερε ένα ουσιαστικό μήνυμα προς τους δυνατούς νέους της πατρίδας μας, μήνυμα που επαναλαμβάνουμε ότι πρέπει να γίνει το κυριότερο σλόγκαν για την προσέλκυση νέων στο θαλασσινό επάγγελμα.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΜΕΝΟ αλλά πρέπει να υπογραμμισθεί: Η διοίκηση της Ενώσεως Πλοίαρχων στη συνάντησή που είχε με τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος στα γραφεία της στα τέλη Σεπτεμβρίου έκανε πολύ σωστά και κάλεσε τους πλοίαρχους - όσους φυσικά μπορούσαν - να παραβρεθούν στη συνάντηση. Και έκανε ακόμη καλύτερα που κάλεσε και δύο επίτιμους, τον επίτιμο πρόεδρο Καπτάν Γιάννη Ψαρρά

και τον επίτιμο αντιπρόεδρο Καπτάν Γιώργο Κατσιμπήρη που με την πείρα τους είναι σε θέση να προσφέρουν ακόμη πολλά στην ευρύτατη οικογένεια των πλοίαρχων μας, των στυλοβατών της Ελληνικής Ναυτιλίας.

ΑΚΑΘΕΚΤΟΣ προχωρεί ο Καπτάν Ηλίας Κατσαρός στην προσπάθειά του να προσφέρει συνεχώς ευρύτερες υπηρεσίες στην Ελληνική Ναυτιλία. Ήδη, μετά το Χιούστον προχώρησε στην ίδρυση και τρίτου πρακτορείου, αυτή τη φορά στο Mobile και ήδη καλύπτει ολόκληρη την ευρύτερη περιοχή του Κόλπου εξυπηρετώντας το ελληνικό πλοίο στο Brownsville, Corpus Christi, Galveston, Texas City, Houston, Beaumont, Lake Charles, New Orleans, Pascagoula, Mobile, Pensacola και Tampa.

Ο Καπτάν Ηλίας που έχει ιδρύσει στον Κόλπο την εταιρία Maritime Endeavors Shipping Co. έδωσε προ ημερών μαζί με τον συνεργάτη του στον Πειραιά Καπτάν Γιάννη Ψαρρά ένα κεφάλαιο πάρτυ προς τιμήν των πολυάριθμων φίλων του στην Ελλάδα σε γνωστό αθηναϊκό κέντρο.

ΜΙΑ ΠΟΥ ΜΙΛΑΜΕ όμως για δραστηριότητες ανθρώπων της Ναυτιλίας πρέπει να αναφέρουμε ότι συναντήσαμε πρόσφατα στη Νέα Υόρκη τον Καπτάν Παναγιώτη Μονογιούδη, ο οποίος διευθύνει την εταιρία Aegian Protective Coatings που αντιπροσωπεύει για την Ελλάδα και την Κύπρο τα φημισμένα αμερικανικά χρώματα De Voë, εταιρία που έχει ιδρυθεί το σωτήριο έτος 1754 και συνεχίζει έκτοτε να διαθέτει στη διεθνή αγορά τα φημισμένα ομώνυμα χρώματα. Ο Καπτάν Παναγιώτης συναντήθηκε στη Νέα Υόρκη με τους εκπροσώπους ελληνικών γραφείων που χρησιμοποιούν στα πλοία τα χρώματα της De Voë και τους ενημέρωσε για τις εξελίξεις που σημειώνονται στο τομέα των χρωμάτων που χρησιμοποιούνται στη Ναυτιλία.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ — ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ — ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΠΛΟΙΩΝ

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

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

Η ΠΟΛΥΕΤΗΣ ΠΕΙΡΑ ΜΑΣ ΕΓΓΥΑΤΑΙ ΤΗΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΘ' ΟΛΟ ΤΟ
24ΩΡΟ

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

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



Πεντάχρονα φύλλα δάφνης

"ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΡΙΛΟΓΙΑ"

Του κ. ΝΙΚΟΥ Ι. ΚΩΣΤΑΡΑ

Πέρασαν κιόλας πέντε χρόνια από τότε (3.10.1989) που ο βάρδος της Ναυτιλίας, ο αξέχαστος καπτάν Λέων Λεμός από την Αιγνούσα, μπαρκάρισε στο πλοίο της αιωνιότητας. Αυτός ο Νέστορας της Ναυτιλίας με το δυνατό ένστικτο που άντεξε στις απότομες ναυτιλιακές κρίσεις γιατί είχε ένα αφτί που αφουγκραζόταν τη φωνή της θάλασσας και τα μηνύματα της σύγχρονης εποχής.

Τότε όλοι τόνισαν την υπεροχή του μεγάλου της Ελληνικής ναυτοσύνης με την διορατικότητα και την αποφασιστικότητα για να συλλαμβάνει τα μηνύματα της εποχής που έρχονταν και δεν φάνιχναν.

Δεν αναφέρθησαν όμως στα πνευματικά του ενδιαφέροντα, ενισχυμένα με όνειρα και οραματισμούς. Εκτός από τον έρωτά του με την γενέτειρά του, "Αιγνούσα αγαπημένη", όπως τιτλοφορείται το εκδοθέν βιβλίο του, αρκετά αξιόλογα άρθρα κοσμούσαν τα ναυτιλιακά περιοδικά, πλούσια ναυτιλιακού, εθνικού και κοινωνικού ενδιαφέροντος.

Μάλιστα το «Θάλαττα Θάλαττα» που πρωτοδημοσιεύτηκε στα "Ναυτικά Χρονικά" (15.1.1986) έδινε το στίγμα της εμπορικής ναυτιλίας. Την στροφή της Ελλάδος στην θάλασσα, στην αξιοποίηση του ναυτιλιακού δυναμικού γιατί "η Ναυτιλία, όπως οι απόδημοι ομογενείς, υλοποιεί την οικουμενικότητα του Ελληνισμού, διότι κάθε ελληνικό

πλοίο, είναι ένα κομμάτι της Ελλάδος στο εξωτερικό. Είναι οι πρεσβευτές της Ελλάδος", και τονίζει "Η θάλασσα συνέδεσε τον Ελληνισμό σε οικουμενική ενότητα, η Θάλασσα είναι το εθνικό οξυγόνο της Ελλάδος". Αυτή η μελέτη έπρεπε να συμπεριληφθεί στα "Νεοελληνικά Αναγνώσματα" για να γαλουχηθεί η μαθητιώσα νεολαία με την ναυτιλιακή δραστηριότητα και την συμβολή της ναυτιλίας στη πατρίδα μας. Ταχυδρομήθηκε στους Εθνοπατέρες του Κοινοβουλίου αλλά αυτοί δυστυχώς εκώφευσαν.

Γι αυτό τον επόμενο χρόνο δημοσίευσε "Η κραυγή της θάλασσας" για ένα προβληματισμό κι ένα χρέος του σήμερα για να συνεχίσουμε την ναυτιλιακή μας δραστηριότητα και καταλήγει: "Οι καιροί ου μενεοί! Η καταιγίδα σκεπάζει τον ορίζοντα και το καράβι κλυδωνίζεται. Οι ναυτικοί θα τρέξουν να το σώσουν! Οι άλλοι θα το παρακολουθούν από τη στεριά και θα τους κριτικάρουν", προφητικά λόγια για την σημερινή κατάσταση.

Το "μεγάλο μπάρκο" δεν του επέτρεψε να εκπληρώσει τα οραματά του. Αλλά άφησε πίσω του το Ίδρυμα "Λέων Λεμός" που διασώζει τη μνήμη του, συνεχίζοντας αξιόλογη δραστηριότητα κοινωνικής και εθνικής προσφοράς.

Από την άλλη όχθη θα παρακολουθεί με ικανοποίηση την "Θαλασσινή Τριλογία" που οραματίστηκε: α) "ένα έπος... ένας

μύθος... μία ιστορία..." "Ανοιχτοί ορίζοντες" και γ) "Οι δρόμοι της Ελευθερίας", μία ολοκληρωμένη σκηνοθεσία από τον ακούραστο βετεράνο Νέστορα Μάτσα. Ενα ντοκυμανταίρ, ύμνος για την Ναυτιλία μας. Ενα ιστορικό οδοιπορικό της Ελληνικής Ναυτιλίας διαχρονικά. Από την χαραυγή του Ελληνικού Πολιτισμού μέχρι την σημερινή πρωτοπορία της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας στο παγκόσμιο θαλάσσιο στίβο - παραγωγή "Ίδρυμα Λέων Λεμός". Επίσης και θαλασινή ραψωδία: ΟΙΝΟΥΣΕΣ για την γενέτειρά του.

Αυτή η "Θαλασσινή Τριλογία" δεν πρέπει να λείπει από τα Ελληνικά σχολεία και τα ιδρύματα για να γίνει γνωστός "ο μεγάλος άγνωστος" κατά τον Βλάση Γαβριηλίδη. Οι τηλεοπτικοί σταθμοί έπρεπε διαδοχικά να προβάλλουν την Ναυτιλία μας. Αλλωστε αυτό είναι το μεγάλο μας "ατού" στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στους γειτόνους μας γιατί Ελλάδα και Ναυτιλία ταυτίζονται.

Η Ναυτιλία ίσως είναι ο μόνος τομέας που έχει αξιοπρεπές πρόσωπο και συναγωνιστικήτική παρουσία έξω από τα σύνορα της πατρίδας μας.

Αυτά τα λίγα λόγια - φύλλα δάφνης και έκφραση τιμής - ως πνευματικό μνημόσυνο στα πέντε χρόνια από το "μεγάλο μπάρκο" του καπετάν Λέοντα Λεμού, του αξέχαστου βάρδου της ναυτιλίας μας.

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 - 42 20 106

TELEFAX: 42 20 108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Ενημέρωση του Έλληνα Επιτρόπου στα θέματα της Ναυτιλίας

Επί των σχέσεων και των ειδικών θεμάτων που συνδέουν τον ελληνικό εφοπλισμό με την Ευρωπαϊκή Ένωση ενημερώθηκε από τον πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννη Γκ. Γκούμα, ο νέος επίτροπος της Ελλάδας στην Ε.Ε. κ. Χρ. Παπουτσής στη διάρκεια γεύματος εργασίας, που πραγματοποιήθηκε αμέσως μετά τα Χριστούγεννα και στο οποίο παρέστη και ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρας.

Επίσης στο γεύμα αυτό παρέστησαν οι αντιπρόεδροι της Ε.Ε.Ε. κ.κ. Ι. Κ. Λύρας και Ι.Π. Ιωαννίδης, ο διευθυντής Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων του ΥΕΝ πλοίαρχος Λ.Σ. κ. Διαμ. Μανός, ο διευθυντής της Ε.Ε.Ε. κ. Στράτος Ξυνός, ο νομικός σύμβουλος της Ένωσης και στελέχη του τμήματος εξωτερικών υποθέσεων.

Συγχαρητήρια του Υπουργού Ε.Ν. για την ύψωση ελληνικής σημαίας

Τα συγχαρητήριά του εξέφρασε ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Γ. Κασιφάρας με επιστολή του προς τις διαχειριστικές εταιρίες "Golden Union Shipping Co. S.A." και "Ermis Maritime Corp." με την ευκαιρία υποβολής αιτήσεων τους για την ύψωση της ελληνικής σημαίας στο μπάλκ κάρριερ "Φλάγκ Μερσινίδι" και το δεξαμενόπλοιο "Ενάλιος Αίθρα" αντίστοιχα.

Επίσης ο κ. Κασιφάρας εξέφρασε τα συγχαρητήριά του προς τις εταιρίες Enomena Shipping

Corp. και Target Marine S.A. για την υποβολή αιτήσεων τους για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο των πλοίων τους "Πύλος" και "Χάμπουργκ Τρέιντερ", αντίστοιχα.

Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση από την Εμπορική Τράπεζα

Αρχισε να λειτουργεί ως αυτόνομη μονάδα το τμήμα ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων της Εμπορικής Τράπεζας που διευθύνεται από τον κ. Αναστάσιο Φούγια και στοχεύει να δραστηριοποιηθεί δυναμικά στο χώρο της ελληνόκτητης ναυτιλίας, προσφέροντας μία σειρά εξειδικευμένων χρηματοδοτήσεων.

Υπεύθυνος για την προσέλκυση πελατείας για την Ελλάδα και το Λονδίνο, όπου σύντομα θα λειτουργήσει ειδικό ναυτιλιακό κατάστημα της ίδιας Τράπεζας ανέλαβε ο κ. Αρης Γαβριηλίδης.

Ανεβλήθη η δίκη των τριών ναυτικών στην Αίγυπτο

Επέστρεψαν στις 26 Δεκεμβρίου, οι δύο εκπρόσωποι της ΠΝΟ Ηλίας Μαγκαφάς γεν. γραμ. της ΠΕΝΕΝ και Κώστας Ζούκας γεν. γραμ. "ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ" που είχαν μεταβεί στην Αίγυπτο μετά από απόφαση της διοίκησης της ΠΝΟ προκειμένου να παρακολουθήσουν τη δίκη στο Κακούργοδικείο του Σουέζ και να συμπαρασταθούν στους υπόδικους τρεις Έλληνες ναυτικούς Κοντογιάννη, Καστανιά και Ζαγγαλίδη του πλοίου "Θανάσης".

Η δίκη ανεβλήθη για τις 15 Απριλίου, λόγω μη προσέλευσης ουσιαστών μαρτύρων.

Σε ανακοίνωσή της, η ΠΝΟ επισημαίνει ότι παρακολουθεί την υπόθεση και δεν θα παραλείψει κάθε προσπάθεια για την ουσιαστική συμπαράσταση των ναυτικών προκειμένου να επιτύχει του σκοπού της που συνίσταται στην αποτροπή όποιας μορφής καταδικαστικής απόφασης, τηρουμένων όλων των δικονομικών κανόνων.

Η διακίνηση επιβατών και οχημάτων με επιβατηγά πλοία

Σύμφωνα με το νέο Γενικό Κανονισμό Λιμένα που συνέταξε το Υπουργείο Ναυτιλίας, θα είναι πλέον υποχρεωτική η υποβολή καταστάσεων στις λιμενικές αρχές από τους ναυτικούς πράκτορες, στις οποίες θα περιέχονται τα προς φόρτωση ή των φορτωθέντων οχημάτων και του συνολικού αριθμού των εκδοθέντων εισιτηρίων ή επιβιβασθέντων των επιβατών.

Ειδικότερα ο Κανονισμός έχει στόχο την ενοποίηση και την αναδιτύπωση των παλαιότερων σχετικών διατάξεων λόγω των ασυνφειών που παρουσιάζουν αλλά και την προσαρμογή τους στις σημερινές απαιτήσεις.

Επίσης με τον Κανονισμό θεσπίζεται νέα υποχρέωση των υπευθύνων για την υποβολή των ειδικών αυτών καταστάσεων για τον συνολικό αριθμό των εκδοθέντων εισιτηρίων ή των επιβιβασθέντων επιβατών.

Επίσης διευκολύνονται οι λιμενικές αρχές στην τήρηση στατιστικών στοιχείων και στην άσκηση του απαιτούμενου ελέγχου ως προς τα οχήματα που φορτώνονται στα οχηματαγωγά πλοία και ως προς την τήρηση του ναυολογίου.

Τέλος, ο Κανονισμός προβλέπει ότι θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν και από τις συγκεκριμένες υπηρεσίες που θα προσπορίζονται τα προβλεπόμενα από το νόμο οφέλη από τις επί του καθαρού ναύλου επιβαρύνσεις, ώστε να αποτρέπεται η περίπτωση παράνομης κατακράτησης και μη απόδοσης των τελών και των δικαιωμάτων επί του εισιτηρίου.

Το Πατριαρχείο βραβεύει στελέχη του Λιμενικού Σώματος

Σε ειδική τελετή που πραγματοποιήθηκε στις αρχές Δεκεμβρίου, απονεμήθηκε ο Χρυσός Σταυρός του Οικουμενικού Θρόνου της Ορθόδοξης Εκκλησίας στον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος Αντιναύαρχο Μανώλη Πελοποννήσιο, στο διευθυντή της Διεύθυνσης Ασφαλείας του ΥΕΝ πλοίαρχο ΛΣ Περικλή Ουσατζόπουλο και στον υπηρετούντα στην ίδια Διεύθυνση Πλωτάρχη ΛΣ Ιωάννη Κωσταράκη.

Τους Σταυρούς απένειμε ως εκπρόσωπος του Οικουμενικού Πατριάρχη ο Μητροπολίτης Καρπάθου και Κάσου Αμβρόσιος.

Οι απονομές έγιναν ως επιβράβευση της Εκκλησίας για την πολύχρονη ανθρωπιστική και κοινωνική προσφορά τους, καθώς και για τις υπηρεσίες τους στη δωδεκανησιακή Εκκλησία κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Το "Ocean Victor" στον Οίκο Χανδρή

Στις 30 Νοεμβρίου έγινε στο Προξενικό Λιμεναρχείο της Νέας Υόρκης η νηολόγηση του δεξαμενοπλοίου "Μαριβίκ" του Οίκου Χανδρή (πρώην "Ocean Victor" της Amoco) 50.169 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1981. Στη νηολόγηση παρέστησαν από υπηρεσιακής

πλευράς ο προξενικός λιμενάρχης κ. Γιάννης Πολύμερος και ο υπολιμενάρχης κ. Θεόδ. Ρετζεμπέρης καθώς και ο υπάλληλος του NAT κ. Γιάννης Θεοδώρου, ενώ τους πλοιοκτήτες εκπροσώπησαν οι δικηγόροι κ.κ. Χρήστος Στρατάκης και Γιάννης Χρ. Στρατάκης.

Σύμφωνα με πληροφορίες, το "Ocean Victor" είναι το τελευταίο πλοίο που είχε στην πλοιοκτησία της η Amoco.

Η εγγυοδοσία για εγκατά- σταση ναυτιλιακών εται- ριών

Δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η απόφαση των υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με την εγγύηση που πρέπει να καταβάλλουν τα ναυτιλιακά γραφεία που εγκαθίστανται στην Ελλάδα.

Σύμφωνα με την απόφαση ΦΕΚ 919Β - 14/12/94, οι ναυτιλιακές εταιρίες πρέπει να καταθέτουν εγγύηση ύψους 10.000 δολλαρίων ΗΠΑ.

Ελληνοτουρκική συνεργα- σία στον τομέα της πληρο- φορικής

Μετά από συνομιλίες κατά τη διάρκεια των "Ποσειδωνίων '94" και πολύμηνες διαπραγματεύσεις η εταιρία ναυτιλιακών προγραμμάτων πληροφορικής Computer Expert

Systems Ltd. επέτυχε την ολοκλήρωση συμφωνίας με την Τουρκική ναυτιλιακή εταιρία Istanbul Shipmanagement S.A., η οποία είναι μέλος του συγκροτήματος εταιριών Zihni, με σκοπό τον εκσυγχρονισμό της οργάνωσης της εταιρίας με τη χρήση ηλεκτρονικών υπολογιστών.

Ο διευθυντής της Computer Expert Systems κ. Αχιλλέας Βαρδάκης εξέφρασε την ικανοποίησή του για την ολοκλήρωση της συμφωνίας, που αποδεικνύει την εμπιστοσύνη ξένων εφοπλιστών στην υψηλή λειτουργικότητα των λύσεων που προσφέρει η ελληνική εταιρία και στην αναγνωρισμένη παγκοσμίως εμπειρία της που είναι αποτέλεσμα της προώθησης σειράς ολοκληρωμένων προγραμμάτων πληροφορικής σε ναυτιλιακές εταιρίες στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Συνεργασία των Νηογνώ- μόνων Ελλάδος και Κίνας

Συμφωνίες για την ανάπτυξη της συνεργασίας τους στις επιθεωρήσεις πλοίων, καθώς και στην ανταλλαγή πληροφοριών τεχνολογίας υπογράφηκαν τον Δεκέμβριο μεταξύ του Ελληνικού Νηογνώμονα και του China Classification Society (CCS).

Αντιπροσωπεία του CCS με επικεφαλής τον πρόεδρό του Ντόνγκ Τζιουφένκ, επισκέφθηκε τα γραφεία του Ελληνικού Νηογνώμονα

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

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

στον Πειραιά και ενημερώθηκε για τις νέες δραστηριότητές του όπως η πιστοποίηση συστημάτων διασφάλισης ποιότητας και η πιστοποίηση διαχείρισης ασφαλείας.

Η κινεζική αντιπροσωπεία έδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την έκδοση πιστοποιητικών από ηλεκτρονικούς υπολογιστές που εφαρμόζει ο "Ελληνικός Νονγώμονας", καθώς και για την, σε εξέλιξη, δημιουργία ηλεκτρονικού αρχείου για τα ταξινομημένα πλοία.

Στο πλαίσιο διεύρυνσης της μεταξύ τους συνεργασίας οι κ.κ. Ντόνγκ Τζιουφένκ και Διον. Μελισσηνός υπέγραψαν δύο συμφωνίες που αφορούν στις επιθεωρήσεις πλοίων που θα μπορεί να πραγματοποιεί ο ένας νηογνώμονας για λογαριασμό του άλλου και στην ανταλλαγή τεχνικών πληροφοριών, καθώς και στη δυνατότητα τα πλοία που ανήκουν σ' αυτούς να φέρουν στο εξής διπλή κλάση.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Νηογνώμονας της Κίνας λειτουργεί εδώ και 30 χρόνια, είναι μέλος του "IACS" από το 1988 και έχει στην κλάση του 4.250 εμπορικά πλοία συνολικής χωρητικότητας 19,5 εκατομμυρίων τόννων γκρός.

Μέρισμα 100 δρχ. από την Στρίντζης Λάινς

Σύμφωνα με τον απολογισμό της χρήσης του 1994, κατά τη διάρκεια του οποίου τα μικτά κέρδη της Στρίντζης Λάινς θα πλησιάσουν τα 11 δισεκ. δραχμές, η εταιρεία προσανατολίζεται να δώσει μέ-

ρισμα στους μετόχους της 100 δραχμές ανά μετοχή.

Η αναγνώριση ως ελληνικών των επιβατηγών - οχηματαγωγών πλοίων

Νέοι όροι προβλέπονται για την αναγνώριση ως ελληνικών επιβατηγών πλοίων και τη δρομολόγησή τους στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες σύμφωνα με Προεδρικό Διάταγμα που κατήρτισε το ΥΕΝ και προωθείται για ψήφιση.

Με το νέο Διάταγμα παρέχεται η δυνατότητα και στα ελληνικά πλοία ηλικίας μεγαλύτερης των 20 ετών να αναγνωρισθούν ως επιβατηγά για πλόες εσωτερικού και εξωτερικού κάτω από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Τα πλοία αυτά πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα πυρόσβεσης αυτόματου ραντισμού ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαγιάς.

- Να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις περί νέων πλοίων της διεθνούς σύμβασης SOLAS 1974, καθώς επίσης και τις απαιτήσεις περί υπαρχόντων πλοίων όλων των τροποποιήσεων της ίδιας διεθνούς σύμβασης που έχουν επέλθει μέχρι την αναγνώρισή τους ως ελληνικών επιβατηγών.

Διευκρινίζεται επίσης ότι από τις ρυθμίσεις αυτές εξαιρούνται τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη και τα πλοία εσωτερικών γραμμών που δεν υπάγονται στις κατηγορίες της μικρής ακτοπλοίας άνω των 500 κόρων και μεγάλης ακτοπλοίας ανεξαρτήτως χωρητικότητας, καθώς και αυτά πρέπει να συμμορφώνονται

μόνο με τις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας. Εξάλλου, με μεταβατική διάταξη παρέχεται η δυνατότητα αναγνώρισης, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και μέχρι ένα έτος από την δημοσίευση του νέου Προεδρικού Διατάγματος στα επαγγελματικά τουριστικά πλοία διεθνών πλόων καθώς και στα ξύλινα επιβατηγά τουριστικά πλοία, που είναι ήδη εγγεγραμμένα στα ελληνικά νηολόγια, εφόσον μεταφέρουν πάνω από 49 επιβάτες και έχουν ηλικία πάνω από 20 έτη, ώστε οι πλοιοκτήτες τους να έχουν τον κατάλληλο χρόνο για τις απαιτούμενες μετασκευές.

Δεξίωση του Κομμίτη για τα μέλη ελληνικής αντιπροσωπείας

Με την ευκαιρία της ενδιαμέσου Συνόδου της Επιτροπής του IMO για την αναθεώρηση της Διεθνούς Συμβάσεως STCW, που έλαβε χώρα στο Λονδίνο μεταξύ 28 Νοεμβρίου και 2 Δεκεμβρίου, ο πρόεδρος του Κομμίτη κ. Γιάννης Χατζηπατέρας δεξιώθηκε στη 1 Δεκεμβρίου τα μέλη της ελληνικής αντιπροσωπείας.

Στην εκδήλωση παρέστησαν, εκ μέρους του Υπουργείου Ναυτιλίας ο πλοίαρχος Γιάννης Ζουμπούλης, οι διευθυντές σπουδών της ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου, Κ. Κοροντζής και Α. Καβάφης, ο προξενικός λιμενάρχης, πλοίαρχος Νίκος Βάρφης και ο βοηθός κ. Αλ. Καρκαντζός και εκ μέρους της ναυτεργασίας, οι Γ. Αναστασίου, εκπρόσωπος τη ΠΝΟ, Π. Μαυρομιχάλης, της ΠΕΡΑΕΝ, Ν. Τσάμης της ΠΣΟΑΕΝ και Γ. Μελέτης της ΠΕΘΕΝ. Επίσης ο διευ-

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

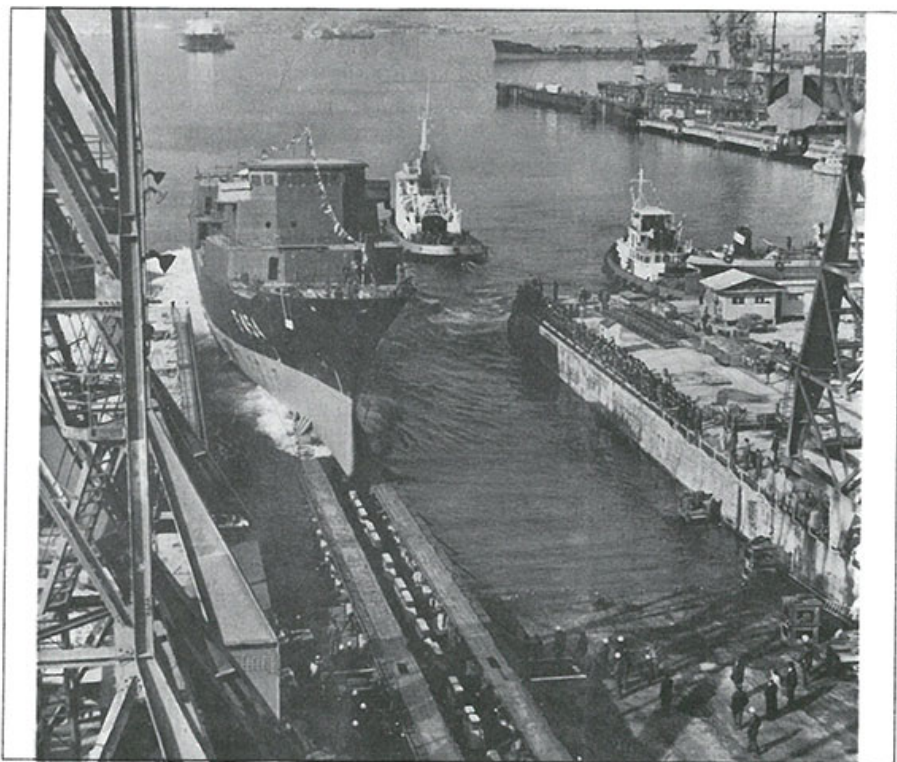
Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

P.O.Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

Καθελκύστηκε η Φρεγάτα "Ψαρά"



Στις 20 Δεκεμβρίου καθελκύσθηκε από την ναυπηγική κλίνη των Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαρμαγκά, η δεύτερη ελληνικής κατασκευής Φρεγάτα τύπου ΜΕΚΟ-200, "Ψαρά" και τέθηκε στην κλίνη η τρόπιδα της τελευταίας του προγράμματος των τριών φρεγατών τις οποίες τα Ελληνικά Ναυπηγεία κατασκευάζουν για το Πολεμικό μας Ναυτικό.

Το πρόγραμμα αυτό πραγματοποιείται σε εκτέλεση της Σύμβασης του 1989, η οποία προβλέπει την κατασκευή και παράδοση στο Πολεμικό Ναυτικό τεσσάρων αδελφών πλοίων από την Κοινοπραξία Thyssen/Blohm + Voss και των Ελληνικών Ναυπηγείων και το πρώτο πλοίο της σειράς, η Φρεγάτα "Υδρα" κατασκευάστηκε στο Αμβούργο από την Blohm + Voss πα-

ραδόθηκε και ήδη έχει ενταχθεί στην δύναμη του Στόλου.

Από τα τρία επόμενα πλοία τα οποία κατασκευάζονται εξ' ολοκλήρου στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, το πρώτο βρίσκεται στο στάδιο εξοπλισμού και τοποθέτησης οπλικών συστημάτων, το δεύτερο καθελκύσθηκε ενώ του τρίτου έχουν κατασκευασθεί τομείς που αντιπροσωπεύουν το 60% περίπου του βάρους του.

Οι Φρεγάτες έχουν μήκος 117 μ, πλάτος 14,8 μ και πλήρες εκτόπισμα 3.600 τόννων, και αναπτύσσουν ταχύτητα 20 κομβών με τις δύο πετρελαιομηχανές MTU ισχύος 3.280 KW εκάστη και μεγίστη ταχύτητα άνω των 31 κόμβων με τους δύο αεριοστροβίλους General Electric ισχύος 22.300 KW έκαστος.

θυντής της MSC του IMO υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.) Ε. Μητρόπουλος και εκ μέρους της Γραμματείας του Κομμιττή οι Ζ. Σδούγκος και Π. Κοσμάτος.

Κατά τη διάρκεια του γεύματος, ο πρόεδρος του Κομμιττή αναφέρθηκε στις ανορθόδοξες προσπάθειες των βιομηχανικά ανεπτυγμέ-

νων χωρών, που αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα στην προσέλευση και εκπαίδευση στελεχών για τις ναυτιλίες τους, τονίζοντας το ενδιαφέρον του Ελληνικού εφοπλισμού να προστατεύσει τη θέση των Ελλήνων ναυτικών, την εμμονή του να μην εξασθενήσουν οι διεθνώς παραδεκτές συνθήκες ασφα-

λείας, καθώς και την προτίμησή του προς τις παραδοσιακές μορφές εκπαίδευσης των στελεχών.

Τέλος, ο κ. Χατζηπατέρας επεσήμανε την χρησιμότητα διατήρησης της καλής συνεργασίας που υπάρχει μεταξύ των τριών παραγόντων της Ελληνικής ναυτιλίας, Πολιτείας, Ναυτεργασίας και Εφοπλισμού, και εξέφρασε την ελπίδα ότι θα επεκταθεί σε όλους τους τομείς των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων μας, προς όφελος του συνόλου της Ελληνικής ναυτιλίας.

Δραστηριοποιείται η παιδική HELMEPA

Μικροί μαθητές, ηλικίας 8-13 ετών, μέλη της "Παιδικής HELMEPA" και εκλεγμένοι αρχηγοί των Ομάδων που με επιτυχία ολοκλήρωσαν τις προβλεπόμενες 12 δραστηριότητες τον πρώτο χρόνο της "Παιδικής HELMEPA", 1993-94, σε 29 Νομούς της Ελλάδας, αποτελούν το Συμβούλιο Αντιπροσώπων του πρωτοποριακού αυτού Προγράμματος. Η πρώτη τους συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε στις 25 Νοεμβρίου στα γραφεία της HELMEPA στην Αθήνα.

Εκτός από τη συνεδρίαση μαθητές ξεναγήθηκαν στην Μόνιμη Εκθεση της HELMEPA στον Πειραιά, ενώ τα έξοδα καλύπτονται, σύμφωνα με το Πρόγραμμα Λειτουργίας της "Παιδικής HELMEPA", από τον προϋπολογισμό της.

Ετσι εκπληρώνεται για την πρώτη χρονιά λειτουργίας του προγράμματος ο στόχος του και επιθυμία όλων είναι τα ίδια τα παιδιά να δείξουν στους μεγαλύτερους τρόπους για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, μέσα από τη διαμόρφωση περιβαλλοντικής συμπεριφοράς.

Ακόμη στο πλαίσιο του προγράμματος "Παιδική HELMEPA" οι οκτώ ομάδες που ιδρύθηκαν στο Ιδιωτικό Σχολείο "Γ. Ζώη" πραγματοποίησαν στις 28 Νοεμβρίου εθελοντικό καθαρισμό υιοθετημένης ακτής στο Καβούρι.

Νέες τοποθετήσεις στο Λιμενικό Σώμα

Με διαταγές του αρχηγού του Λιμενικού Σώματος έγιναν οι ακό-

λουθες τοποθετήσεις Αξιωματικών του Λ.Σ.:

- Ο Πλωτάρχης Δημήτριος Μόσχος από τη Ναυτική Σχολή Πολέμου (ΝΣΠ) στη Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Εργων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

- Ο Πλωτάρχης Στέφανος Κουράντζης από τη Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Εργων του ΥΕΝ στα Δημόσια Λύκεια Εμπορικού Ναυτικού.

- Ο Υποπλοίαρχος Απόστολος Λιούρδης από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πάτρας.

- Ο Υποπλοίαρχος Κων/νος Ροΐδης από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά στη Διεύθυνση Ασφαλείας του ΥΕΝ και ο Ανθυποπλοίαρχος ΛΣ Νικόλαος Μεταξάς από το Λιμεναρχείο Σύρου στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά.

Η Λέσχη Πλοιάρχων Λονδίνου

Με τη συμμετοχή μεγάλου αριθμών μελών, πραγματοποιήθηκαν οι αρχαιρεσίες της Λέσχης Ελλήνων Πλοιάρχων Λονδίνου κατά τη γενική συνέλευση της Λέσχης στο Naval Club of London όπου στεγάζεται στις 22 Νοεμβρίου 1994.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα εξελέγησαν ο Γεώργιος Κουράκος

πρόεδρος, ο Κων/νος Στυλιανός αντιπρόεδρος, ο Σπύρος Τριγκάλας ταμίας και ο Δημήτριος Καστέλης ταμίας και σύμβουλοι οι: Μιχάλης Μουρτζινός, Ιωάννης Κεχαγιάς, Μάρκος Παπαδόπουλος, Άρης Λημνιός και Νικόλαος Καραγιάννης.

Παρουσίαση προηγμένων συστημάτων υπολογιστών (Software)

Νέα προγράμματα υπολογιστών για τη διαχείριση έργου, παρακολούθηση λειτουργίας - επισκευών & συντήρησης καθώς και μεταφοράς των δεδομένων μέσω δορυφορικής επικοινωνίας (RAST family programmes) παρουσιάστηκαν από τη Νορβηγική εταιρία NSOS σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας στις 8 Δεκεμβρίου 1994.

Η καινοτομία στη λειτουργία αυτών των προγραμμάτων είναι η ολοκληρωμένη αντίληψη για τη σύνδεση των διαφόρων τμημάτων μιας εταιρίας σε όλες τις φάσεις ενός έργου, από το σχεδιασμό του μέχρι την παρακολούθηση της καλής λειτουργίας του. Πιο συγκεκριμένα τα προγράμματα καλύπτουν τους τομείς:

- Διαχείριση έργου (Project Management)

- Παρακολούθηση λειτουργίας - συντήρησης (operation and maintenance).

- Κεντρικός έλεγχος αγορών, αποθεμάτων, προμηθευτών (central purchasing).

Η οικογένεια των προγραμμάτων RAST είναι αποτέλεσμα προηγμένης έρευνας του Νορβηγικού Ινστιτούτου Ερευνών (Norwegian Research Institute) και πολύχρονης εφαρμογής τους από το 1986. Η εξέλιξη τους και η ευκολία προσαρμογής τους οφείλεται στη μόνιμη επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των δημιουργών και των χρηστών των ήδη εγκατεστημένων συστημάτων.

Την οργάνωση της παρουσίασης ανέλαβε το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας σε συνεργασία με τις εταιρίες NSOS και Euroconsult Engineering Ltd. η οποία έχει αναλάβει και την υποστήριξη των προγραμμάτων στην Ελλάδα και την Κύπρο.

Τις εργασίες άνοιξε ο πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ, καθηγητής του ΕΜΠ κ. Α. Παπανικολάου και ομιλητές ήταν οι κύριοι Ν. Κουλειμάνης, Terje Hveberg και Δρ. Σ. Π. Σκαρίμπας.

Την παρουσίαση παρακολούθησαν στελέχη ναυτιλιακών εταιριών, επίσης εκπρόσωποι από το χώρο των τεχνικών εταιριών, της βιομηχανίας, καθώς και από Δημόσιους Οργανισμούς.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Λεωφόρος Ποσειδώνος στο Καθαμάκι. Στην πιο κεντρική και προνομιούχο εμπορική θέση της Λεωφόρου. Στην πιο περριπτη θέση, στο υψηλότερο σημείο της παραθαλάσσιας λεωφόρου, πωλείται γωνιαίο πολυτελές κτίριο γραφείων πέντε (5) ορόφων μετρ. τετρ. 1000 (200X5=1000), με ισόγειο κατάστημα μετρ. τετρ. 600,00 και δύο (2) υπόγεια γκαράζ μετρ., τετρ. 1300,00. Κατάλληλο για Ναυτιλιακές, Ασφαλιστικές και Διεθνείς εταιρίες, Τράπεζες κλπ.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ολόκληρο το κτίριο ή κεχωρισμένως όροφοι γραφείων και το κατάστημα.

Πληροφορίες:

Τηλ.: 01/3826835 - 3626821

Φάξ: 01/3619617

ΔΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕ ΣΤΟΛΟ 15 ΠΛΟΙΩΝ ΖΗΤΕΙΤΑΙ:

- i) **Crew Manager, ηλικίας μέχρι 45 ετών και προυπηρεσία, τουλάχιστον 5 έτη σ' αυτή τη θέση.**
- ii) **Claiman, με πολυετή πείρα σε H & M και P & I Claims.**
- iii) **Πλοίαρχος με τουλάχιστον 5 έτη προυπηρεσία σε operation bulkcarriers.**

Αποστέλλετε βιογραφικό σημείωμα: Ταχυδρομική θυρίδα 80609 Πειραιά

Εγκαινιάσθηκαν τα νέα γραφεία της Vernicos Yachts

Εγκαινιάσθηκαν και επίσημα στις 9 Νοεμβρίου τα νέα γραφεία της Vernicos Yachts στο θαυμάσιο διώροφο κτίριο της Λεωφόρου Ποσειδώνος.

Παρόντες ο υφυπουργός Τύπου κ. Τηλέμαχος Χυτήρης, οι βουλευτές και πολιτικοί Γιώργος Ανωμερίτης, Δημήτρης Μπέης, Διονύσης Μπουλούκος, Στέφανος Τζουμάκας και Παντελής Οικονόμου, ο πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής Περικλής Παναγόπουλος, ο πρόεδρος του Σ.Ε.Ε.Β. Ιάσων Στράτος, ο πρόεδρος του Ν.Ε.Ε. Κωνσταντίνος Κομνηνός και πολλοί εκπρόσωποι της ελληνικής τουριστικής βιομηχανίας.

Το Συνέδριο της επιβατηγού ναυτιλίας «Thalassa '95»

Στις 6 και 7 Απριλίου 1995 θα πραγματοποιηθεί στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, το 3ο Συνέδριο και Εκθεση Thalassa '95.

Οι σύνεδροι θα διαμείνουν στο ξενοδοχείο Αστήρ Ναυτικά της Βουλιαγμένης και στις 8 Απριλίου θα πραγματοποιηθεί μονοήμερη κρουαζιέρα στα νησιά του Αργοσαρωνικού.

Κατά το διήμερο συνέδριο θα συζητηθούν θέματα σχετικά με την ασφάλεια των επιβατηγών-οχηματηγών πλοίων, οι τάσεις που διαμορφώνονται μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την επιβατηγό ναυτιλία, καθώς και η τουριστική βιομηχανία και οι εξελίξεις στα κρουαζιερόπλοια.

Στο συνέδριο έχουν κληθεί να μετέσχουν προσωπικότητες της ελληνικής και διεθνούς ναυτιλίας καθηγητές πανεπιστημίων και εκπρόσωποι διεθνών ιδρυμάτων και οργανισμών.

Η οργάνωση του Συνεδρίου ανήκει στην Falcon Exhibitions, τηλ.: 4292563, φάξ: 4293114.

Η λειτουργία Προξενικού Λιμεναρχείου στην Οδησό

Με έγγραφό του προς την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών το Υ-

πουργείο Ναυτιλίας έχει επισημαίνει ότι από τις αρχές του 1994, έχει επανδρωθεί και λειτουργεί στην Οδησό, προξενικό Λιμεναρχείο στην διεύθυνση Πριμόρσκυ Μπουλβάρ 1, τηλ.: 0070482-217491-2, φάξ: 0070482-248597.

Το ΥΕΝ ζητά την ενημέρωση των μελών της ΕΕΕ, ώστε σε περίπτωση κατάπλου ελληνικών πλοίων στην περιοχή να αξιοποιηθούν οι προσφερόμενες υπηρεσίες για τα θέματα που αφορούν το πλοίο και τους Έλληνες ναυτικούς.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΒΑΣΙΛΗ ΚΟΥΤΣΗ

"Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ"

Σε ειδική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος έγινε η παρουσίαση του βιβλίου του φίλτατου Βασίλη Κούτση, με τίτλο: "Η χρηματοδότηση της Ναυτιλίας".

Πρόκειται για μία φροντισμένη έκδοση της "Ευρωεκδοτικής", την οποία προλογίζει ο Καθηγητής Κώστας Γραμμένος, όπου τονίζει την χρησιμότητα του βιβλίου στην στήριξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Αναφερόμενος στην συγγραφική του προσπάθεια ο κ. Κούτσης σημείωσε τις δυσκολίες που συναντά κανείς για την συγγραφή ενός βιβλίου και υπογράμμισε ότι οι εμπειρίες και οι γνώσεις πρέπει να κατατίθενται από όλους έτσι ώστε να αποτελούν συνθετικό κρίκο για περισσότερες και καλύτερες προσπάθειες από τους νεωτέρους προς όφελος του συνόλου και της πατρίδος μας.

Οι εισπράξεις από την πώληση του βιβλίου κατά την παρουσίασή του διετεθήσαν για τους σκοπούς της Μητροπόλεως Πειραιώς.

Στην εκδήλωση παρέστησαν εκπρόσωποι της Εκκλησίας, ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Αλέξ. Γουλιέλμος, πολλοί βουλευτές, εκπρόσωποι της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας και στελέχη Τραπεζών και Οργανισμών.

ΠΕΝΘΗ

ΡΟΖΙΝΑ ΝΤΟΥΝΗ

Με ιδιαίτερη συγκίνηση πληροφορήθηκαν τα «Ναυτικά Χρονικά» τον ξαφνικό θάνατο τις παραμονές των Χριστουγέννων από ανακοπή καρδιάς της Ροζίνας Ντούνη, συζύγου του εκλεκτού συνεργάτη τους και επιτίμου Αρχηγού Λ.Σ. Χρήστου Ντούνη, στον οποίον εκφράζουν τα πλέον θερμά συλλυπητήριά τους για τον αδόκητο χαμό της αγαπημένης του συντρόφου.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ

Η μεγάλη ναυτική οικογένεια του Πειραιά και του Λονδίνου έγεινε ακόμη πτωχότερη πριν λίγες ημέρες στο άκουσμα της θλιβερής είδησης του θανάτου του Ανδρέα Μουστάκα.

Γεννήθηκε το 1928 στην Κηφισιά όπου και μεγάλωσε. Στις αρχές της δεκαετίας του '60, ήταν από τα πρώτα στελέχη του Αντωνίου Χανδρή, στη "Γραμμή Ελλάδος Αυστραλίας" στα γραφεία της εταιρίας στο Λονδίνο. Μέσα σε πολύ λίγο χρονικό διάστημα ο αείμνηστος Αντώνης Χανδρής, ο αδιαφιλονίκητος θεμελιωτής της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας, κατάλαβε τις ικανότητες, τη θέληση και πρό πάντων την αφοσίωση του και του εμπιστεύθηκε υψηλές και νευραλγικές θέσεις, φθάνοντας στο αξίωμα του γενικού διευθυντή.

Θυμάμαι πολύ έντονα ότι εμείς οι νεώτεροι συνάδελφοί του στον Πειραιά τον θαυμάζαμε γιατί πάντα είχε κάποια σωστή λύση να μας προτείνει στα χίλια δύο προβλήματα που αντιμετώπιζε τότε στα πρώτα της βήματα η επιβατηγός ναυτιλία και είχαμε την ευκαιρία να διαπιστώσουμε όλες του τις αρετές, επαγγελματικές και ανθρώπινες.

Ολοι μαζί τον αποχαιρέτησαμε πρόσφατα και το κατευόδιο στο Κοιμητήριο της Κηφισιάς ήταν βουβό αλλά πάνδημο.

Στην γυναίκα του, στην αγαπημένη του κόρη και στον γαμπρό του που ήταν δίπλα του όλα αυτά τα χρόνια της δοκιμασίας του εκφράζω τα συλλυπητήριά μου.

ΜΙΧΑΗΛΣ ΛΑΜΠΡΟΣ

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΛΙΜΑΝΙ
ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΕΥΧΕΤΑΙ Σ' ΟΛΟΥΣ
ΚΑΛΕΣ ΓΙΟΡΓΕΣ - ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ



Στο λιμάνι του Πειραιά το πρώτο μέλημά μας είναι η γρήγορη, ασφαλής και οικονομική διακίνηση του φορτίου όλο το 24ωρο, 365 μέρες το χρόνο.

Παρέχουμε μία αποτελεσματική εξυπηρέτηση σε πλοία, φορτία και επιβάτες. Το λιμάνι του Πειραιά έχει κάνει σημαντικές επενδύσεις σε υλικοτεχνική υποδομή για να είναι έτοιμο να δεχθεί την πρόκληση του 2000 με:

- Σύγχρονες εγκαταστάσεις και μέσα για Ε/Γ- Ο/Γ πλοία και κρουαζιερόπλοια.
- Σύγχρονες εγκαταστάσεις και μέσα για πλοία μεταφοράς κοντέινερς και για εξυπηρέτηση εμπορευματοκιβωτίων κάθε τύπου.
- Σύγχρονες εγκαταστάσεις για φορτοεκφόρτωση και αποθήκευση γενικού φορτίου, αυτοκινήτων και γενικά για εμπορεύματα συμβατικής συσκευασίας.
- Άμεση σύνδεση με το οδικό και το σιδηροδρομικό Ευρωπαϊκό δίκτυο.
- Ανταγωνιστικά τιμολόγια.
- Βάθος κρηπιδωμάτων για πλοία κοντέινερς τελευταίας γενιάς.
- Μηχανογράφηση των υπηρεσιών.
- Εγκαταστάσεις δεξαμενισμού και ναυπηγοεπισκευαστική βάση.
- Εξαιρετικές δυνατότητες για μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα.
- Σύγχρονη μέριμνα για παροχή νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφώνων σε πλοία και για αποκομιδή των απορριμμάτων και πετρελαιοειδών και λοιπών υγρών καταλοίπων.
- Διάθεση σύγχρονου εκθεσιακού κέντρου.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

2ας Μεραρχίας 2, Πειραιάς, τηλ.: (01) 4520911-19, φάξ: 4520852, Τέλεξ: 212187 OLP

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η υψηλή ναυλαγορά των μπάλκ κάρριερς διατηρήθηκε κατά τις πρώτες τρεις εβδομάδες του Δεκεμβρίου και μόνον καθώς πλησίαζαν οι εορτές των Χριστουγέννων διαφάνηκε μια μικρή υποχώρηση των ναύλων, ιδιαίτερα στα κλεισίματα εκείνα που περιέλαμβαναν την άμεση απασχόληση του πλοίου κατά την περίοδο των εορτών.

Στα μέσα του μήνα ο δείκτης ναυλώσεων του Μπώλτικ έσπασε για πρώτη φορά στην ιστορία του το φράγμα των 2.000 μονάδων, αποτελεσμα πρωτίστως της ανόδου των ναύλων στα μπάλκερς τύπου πάναμαξ σε Δύση και Ανατολή αλλά και της σταθεροποίησης των ναύλων των κέντρου πλοίων στα ήδη διαμορφωμένα από τον Οκτώβριο υψηλά επίπεδα.

Οι περισσότεροι παρατηρητές της αγοράς υποστηρίζουν ότι, με την επαναδραστηριοποίηση της ναυλαγοράς μετά την πρώτη εβδομάδα του Ιανουαρίου, αναμένεται μία περαιτέρω ανοδική πορεία των ναύλων ιδιαίτερα στα μεγέθη από χάντυ μέχρι και πάναμαξ.

Αντίθετα, κάπως περιορισμένη εμφανίστηκε τις τελευταίες δύο εβδομάδες η ζήτηση συμβατικών φορτηγών πλοίων και τα μόνα πλοία για τα οποία υπήρξε αξιόλογη κινητικότητα ήταν αυτά που έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν και ένα σεβαστό αριθμό κοντέινερς.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις που κλείστηκαν το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Δεκεμβρίου:

Σιτηρά:

- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 31,00, 11 ημέρες, τέλος Ιανουαρίου.

- 50.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αίγυπτο, δολ. 21,50, 5 ημέρες/5.000, αρχές Ιανουαρίου.

- 50.000 Β. Ειρηνικός ΗΠΑ για Ν. Κορέα, δολ. 16,50

10.000/7.250, αρχές Φεβρουαρίου.

- 44.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ισπανικό λιμάνι Μεσογείου, δολ. 18,00, 5 ημέρες/8.000, τέλη Δεκεμβρίου.

- 25.000 τον. Π. Μισσισιπι για Καλντέρα, δολ. 21,00, 4 ημέρες/3.500, άμεση.

- 25.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Αλγερία, δολ. 28,00, 5.000/1.500 τέλη Δεκεμβρίου.

- 20.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ν. Αφρική, δολ. 27,00, 7.500/4.000, αρχές Ιανουαρίου.

Σιδηρομεταλλεύματα:

- 150.000 τον. Σεπετίμπα Μπαίν για Γκιζόν, δολ. 9,10, 7 ημέρες, τέλη Ιανουαρίου.

- 140.000 τον. Νάρβικ για Υμουίντεν, δολ. 3,80, 6 ημέρες, αρχές Ιανουαρίου.

- 125.000 τον., Σαλντάνχα Μπαίν για Κίνα, δολ. 10,95, φόρτωση κλίμακας/20.000, τέλη Ιανουαρίου.

- 100.000 τον. Νουαντσίμπου για Δουνκέρκη, δολ. 6,20, 6 ημέρες, τέλη Ιανουαρίου.

Γαϊάνθρακες:

- 150.000 τον., Χάμπτον Ρόουιντς για Ρίτσαρντς Μπαίν και Ποχάγκ, δολ. 15,94, 7 ημέρες, Ιανουαρίου 14-18.

- 100.000 τον., Ρίτσαρντς Μπαίν για Αμβέρσα, δολ. 10,75, φόρτωση κλίμακας/25.000, τέλη Ιανουαρίου.

- 60.000 τον., Ρόμπερτς Μπάνκ για Τάραντα, δολ. 16,00, 5 ημέρες, Ιανουαρίου 5-14.

Διάφορα:

- 22.000 τον. (σίδηρος), Αγγλία για Νέμρουτ Μπαίν, δολ. 19,50, 4.500/3.500, τέλη Δεκεμβρίου.

- 16.000 τον. μεταλλεύματα, Κωνσταντίνα για Χασινόε, δολ. 55,00, 1.200/3.000, φόρτωση άμεση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σε νέα ύψη τα μισθώματα των Πάναμαξ τον Δεκέμβριο, με πληρωμή έως και δολ. 21,250 την ημέρα από Νοτιοκορεάτες ναυλωτές για πλοίο των 69.000 τον. d.w. με παράδοση Δουνκέρκη, για ταξίδι μέσω Κόλπου ΗΠΑ για την Απω Ανατολή.

Παρομοίου μεγέθους μπάλκερ από τον κόλπο ΗΠΑ για επαναπαράδοση στην Απω Ανατολή πληρώθηκε δολ. 19.000 την ημέρα, πλέον έξτρα αμοιβής δολ. 340.000, με φόρτωση στα τέλη Ιανουαρίου 1995.

Εντονη κινητικότητα παρατηρήθηκε τον μήνα αυτό και στον χώρο της Απω Ανατολής όπου τα μισθώματα για κυκλικά ταξίδια με μπάλκερς τύπου Πάναμαξ κυμάνθηκαν μεταξύ δολ. 14.500 - 16.500 την ημέρα ανάλογα με την ηλικία των πλοίων.

Ικανοποιητική ζήτηση υπήρξε για χάντυμαξ και χάντυ μπάλκ κάρριερς στον Ατλαντικό και στην Ευρώπη, ενώ δυσκολίες αντιμετώπισαν οι ναυλωτές με φορτία της τάξεως των 10 - 15.000 τόννων από τη Μαύρη Θάλασσα για την Απω Ανατολή και σε κάποιες περιπτώσεις αναγκάστηκαν να κλείσουν μεγαλύτερα πλοία πληρώνοντας για πλοία μεγέθους 25-27.000 τον. d.w. μέχρι και δολ. 12.000 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τα μεγάλα δεξαμενόπλοια που δραστηριοποιούνται στον Κόλπο της Απω Ανατολής συνέχισαν να κινούνται σε περιορισμένα επίπεδα ζήτησης και τιμών ναύλων και η σταδιακή ιευθέτηση του προβλήματος της προμηθείας των περιθώριων πιστοποιητικών οικονομικής ευθύνης (COFR), οδήγησε στο να μην σημειωθεί σημαντική διαφορά στους ναύλους για εκφόρτωση στις ΗΠΑ μετά τις 28 Δεκεμβρίου 1994.

Λίγο πριν την συνήθη ανάπαυλα των Χριστουγεννιάτικων διακοπών οι ναύλοι των VLCC από τον Περσικό για εκφόρτωση HB-Κόντινεντ έφθασαν τα WS 47,5, με παρόμοιους ναύλους για την Απω Ανατολή και την εκφόρτωση στην Ιαπωνία περί τα WS 50.

Ελαφρά αύξηση παρουσίασε η ζήτηση πλοίων ULCC, με ένα σκάφος των 530.000 τον. να κλείνεται για τη Γαλλία στα WS 38,5, ενώ πλοία των 380.000 τον. επέτυχαν WS 50 για ταξίδια στην Ερυθρά θάλασσα και WS 47,5 για τον Κόλπο ΗΠΑ.

Περί τα τέλη του μήνα αύξηση σημειώθηκε στη ζήτηση τύπου Αφραμαξ από τον Περσικό με ναύλους μεταξύ WS 115 και WS 135, ανάλογα με τον τελικό προορισμό.

Σταδιακή ανάκαμψη εμφάνισε και η αγορά της Δυτ. Αφρικής με αρκετές ναυλώσεις VLCC's για το HB και τη Βορ. Ευρώπη στα WS 60 και WS 65 για τον Κόλπο ΗΠΑ. Βελτίωση σημείωσε και η ζήτηση για πλοία Σουέζμαξ με τους ναύλους στα WS 75-77,5 για την Ευρώπη και περί τις 5-10 μονάδες υψηλότερα για εκφορτώσεις σε λιμάνια της Αμερικής.

Ικανοποιητικά κινήθηκαν τα Αφραμαξ τάνκερς τον Δεκέμβριο στη Μεσόγειο, με τις συνήθεις ενδομεσογειακές μεταφορές περί τα WS 115-117,5, ενώ τα πλοία του ενός εκατομ. βαρελιών κυμάνθηκαν περί τα WS 80-90 ανάλογα με το λιμάνι προορισμού.

Η Καραϊβική υπήρξε αναμφίβολα η πλέον "θερμή" αγορά του μήνα με τα Αφραμαξ για την Ανατολική ακτή των ΗΠΑ στα WS 230, φθισικά για τα πλοία που ήταν εφοδιασμένα με COFR.

Τέλος ικανοποιητική ζήτηση εμφάνισε η αγορά πετρελαίου της Βορ. Θάλασσας με τα Αφραμαξ τάνκερς να επιτυγχάνουν μεταξύ WS 110-120, ενώ υψηλότερα κινήθηκαν και οι ναύλοι των Σουέζμαξ στα WS 102-105.

Τέλος, στον τομέα μεταφοράς καθαρών προϊόντων ο Δεκέμβριος ήταν ένας ακόμη μήνας με αύξηση της κίνησης φορτίων και οι πλοιοκτήτες πρόντακι κάρριερς επέτυ-

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/380	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	98	100	131
Αμβούργο	104	108	136
Χάβρη	110	116	160
Κίελ Κανάλ	110	140	139
Αυγούστα/ Τζένοα	104	110	169
Πειραιάς	99	103	150
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Σουέζ Κανάλ	-	105	198
Τζέντα	-	104	238
Ράς Τανούρα	-	103	207
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	88	96	177
ΑΦΡΙΚΗ			
Ντακάρ	123	133	180
Λάς Πάλμας	100	109	154
Θέουτα	102	106	155
Ντάρμπαρ	-	88	189
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Κολόμπο	-	105	291
Χόγκ Κόγκ	103	105	170
Σιγκαπούρη	87	89	155
Τόκυο	100	103	235
Σίδνευ	-	130	210
ΑΜΕΡΙΚΗ			
Μόντρεαλ	119	125	180
Ν. Υόρκη	103	107	175
Χάμπτον Ρ.	104	109	178
Χιούστον	90	93	149
Ν. Ορλεάνη	89	93	149
Λ. Αντζελες	95	100	210
Κρίστομπαλ	106	112	176
Ρίο Ιανέιρο	100	105	217
Μπ. Αιρες	106	107	180
Μοντεβιδέο	113	122	215

χαν να διατηρήσουν και σε ορισμένες περιπτώσεις να αυξήσουν τα ε-

πίπεδα των ήδη διαμορφωμένων κερδοφόρων ναύλων.



NAFTIKA CHRONIKA

Anti-subsidy agreement reached

The European Commission and France have reached an agreement that will enable the latter to stop opposing to the OECD agreement ending shipyard subsidies from January 1996.

Commission's trade chief Sir Leon Brittan has apparently worked-out a deal by which the French shipbuilding industry will receive a substantial package of aid over the next three years covering restructuring costs, research and development.

This is a similar modernisation scheme granted already to other member states, while under separate agreements Belgium is exempted until 1998 and Spain and Portugal until 1999.

Following this development it appears that the European foreign ministers will finalise the agreement when they next meet in late December.

Hellenic Register to cooperate with China's Classification Society

Within the framework of its aim to cooperate with other classification societies members of IACS, the Hellenic Register of Shipping welcomed in December in Piraeus Jiufeng Dong, president of the China Classification Society (CCS) and his colleagues.

Dong was briefed by T. Lysimachou president, and D. Melissinos technical director of the Hellenic Register (HRS) on its new activities concerning Quality Systems Certification and Safety Management Certification.

The Chinese delegation especially examined the issuing of certificates through a computer system applied by HRS as well as the creation of an electronic file which will include all the ships'

records information, installed on electrooptic disks.

Both sides expressed their wish for strengthening the cooperation between the two Registers and, in this context Dong and Melissinos have signed two cooperation agreements. The first is a general agreement for inspections of ships in service and new constructions that one Register will be able to perform for the other, as well as for exchange of information and technical updating. The second is for ships that can, from now on, be dually classed.

The Chinese Register has a 30 years history, is an IACS member since 1988 and has under its class 4.250 ships and 19,5 million grt. It is a fast growing society, given China's wide economic development, especially in the shipping industry, the services of which are used by a large number of shipowners.

Skuld P & I Club announces premiums

For the first time in Skuld's almost 100 year history, the Association held its Committee meeting in Asia. Choosing Singapore as the venue reflects the importance to the Association of the Asian region.

The meeting was held under the chairmanship of Mr. Eric D. Nilsson, president of Skuld's Committee, which decided on a general increase of the premiums of 2.5% for the next policy year. The Committee was influenced by a number of considerations, including the fact that the Club's own retention will increase from USD 4 million to USD 5 million with effect from February 20, 1995. Skuld divides the total premium into an 80% advance call and a 20% supplementary call.

In respect of the open years the Committee noted that as regards the 1992/93 and the 1993/94 policy years, no further supplementary calls are expected than the 20% already levied for each of these years. The 1994/95 policy year is developing within the budget.

At the meeting much concern was expressed by the Committee about the unresolved problems concerning OPA and COFR. It was emphasized that in cooperation with the other members of the International Group of P & I Clubs, Skuld should continue to consider how the situation can be brought past the present impasse.

The other speakers were Mr. Michael Payne, the Director of Maritime Strategies International, London, who gave a shipping economist's forecast of chartering and shipping trends from 1995 to 2000, and Mr. Havar Poulsson, the Managing Director of Skuld, who spoke about the Club's views on quality.

Commercial solutions offered for COFR certification

Three commercial solutions have received final US Coast Guard approval for providing certificates of financial responsibility to tankers calling at US ports after the December 28 deadline, and shipowners are now asked to decide, on the basis of their commercial needs, whether they must try to obtain a certificate at any cost, or whether to stand back and pause.

As we were approaching the Christmas holidays, it appears that no major problems have been encountered by tankers trading to the States and according to reports, around 500 ships have so far obtained the certificate through First Line and Shoreline Mutual and an equal number of vessels have obtained COFR's through self insurance or surety bonds.

However, it is yet difficult to assess whether this number of certified tankers is adequate to serve the US oil import needs, whilst so far owners with COFR's do not seem to be obtaining any considerable premium in rate levels.

First bulker for Seagull Maritime

Newly established shipping company Seagull Maritime Inc. has acquired its first handysize bulker, a 34,500 tonner, for a price of \$ 3,6 million.

Evangelos Mysiris, one of the three founders of the company, noted that the acquisition was accomplished exclusively with company founding and will be operated in the iron transportation routes from Ukraine to the Far East. Within the immediate plans of the company are the establishments of offices in Hong Kong and the purchase of two more similar ships within the first quarter of this year. The company has established links for chartering ships in Odessa, Port Said and Constantinople, whilst its main headquarters will be in Piraeus.



Link Maritime Enterprises S.A.

- Chartering
- Contracting
- Sale & purchase

91, Akti Miaouli— Piraeus

Telephone (Switch Board): 429 0640 - 9

Fax: Chartering Deptm: 429 0651

Fax: S + P Deptm: 429 0654

Telexes: (S + P. Department) 211582 - LME GR

(Chart. Dept.) 211186 - LME GR - 21126-1-2-3 LME GR



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	προς Ιαπωνία 10/10	ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	προς Νεμρούτ ΜΠΑΐη 24/9
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234	προς Ιαπωνία 3/10	ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	προς Κόλπο ΗΠΑ 3/10
ABIN ΟΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ)	68	51073	ε. Φουτζέιρα 22/9	ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	74	123126	προς Ντουμπάι 30/9
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	προς Οζάκα 23/9	ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΗΣ (δ.)	74	123126	προς Κασσιούγκ 20/9
ΑΓΑΠΗ	78	19820	πρ. "Star Jasmine"	ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	ε. Γκντάνσκ 3/10
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261	προς Βομβάη 1/9	ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ΕΤΑ Μπουργκας 8/10
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909	ε. Ρίτσαντς Μπαΐη 9/10	ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	προς Κοπεγχάγη 3/10
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΜΟΡΦΟΣ	83	34000	προς Ερεγλί 4/10
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	προς Βιτόρια 22/9	ΑΜΦΙΩΝ	77	14584	προς Βαλτιμώρη 6/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	προς Ιμπιτούμπα 25/9	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΜΠΙΣΙΩΝ	95	81120	υπό ναυπήγηση
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009	α. Βανκούβερ 28/9	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Ν. Κορέα 7/9
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	ε. Κολούμπια 19/9	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	προς Ιντσόν 26/9
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684	προς Τζακάρτα 27/9	ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	α. Νιούκαστλ 11/10
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Βραζιλία 26/8	ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	προς Κούρε 8/10
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	προς Πόρτο Κουεζάλ 5/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Αυστραλία 8/10
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	ε. Πειραιά 7/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	προς Σάλνεν 7/10
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	προς Σκίνα 4/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΣΝΤΟΜ	74	13348	προς Βομβάη 1/10
ΑΔΡΙΑΤΙΚ ΣΤΑΡ	75	1599	προς Λαττάκια 30/9	ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Χό-Τσί-Μίνχ Σίτυ 2/10
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	ε. Κίνα 31/8
ΑΘΗΝΑ	78	29877	ε. Ρίτσαντς Μπαΐη 22/8	ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Ιαπωνία 9/10
ΑΘΗΝΑ	87	24536	ε. Σάφι 10/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Κοτονού 16/9
ΑΘΗΝΑΙΣ Π.	73	13661	πρ. «Αρίων»	ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	13889	α. Μανίλα 2/9
ΑΘΩΣ (δ.)	71	18552	δ. Δαρδανέλλια 1/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	α. Μανίλα 2/9
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	προς Χουαλιέν 6/10
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	α. Σορέλ 5/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΛΟΥΡ	82	19343	προς Μπαγκόγκ 8/9
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	84	16800	προς Μόντρεαλ 8/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΙΣ	74	13631	ε. Μονφελκόνε 6/10
ΑΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	προς Μόντρεαλ 26/9	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑΙΝΤ	93	81569	προς Αγγλία 19/9
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6993	προς Παναμά 24/9	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	πρ. Μιζουσίμα
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	20960	προς ΗΠΑ 29/9	ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Αλεξάνδρεια 4/10
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Μπουσάν 11/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246	ε. Ακαμπα 7/10
ΑΚΡΟΠ	83	35911	προς Κίνα 19/9	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	79	10993	ε. Νιούκαστλ 26/9
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	ε. Φουτζέιρα 5/9	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569	προς Ν. Αφρική 1/10
ΑΚΤΗ	77	14998	προς Ρουέν 7/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	προς Ισπανία 29/9
ΑΛΑΣΚΑ ΡΕΗΝΜΠΟΥ	85	13898	α. Βανκούβερ 25/9	ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	93	81120	ε. Χάου Πόντ 4/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	προς ΗΠΑ 1/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13633	α. Κότα Κινάμπλου 26/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	προς Γένοβα 5/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Ρίο Γκράντε 25/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	68	25399	προς Ιταλία 24/9	ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	74	13633	προς Αμβέρσα 11/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633	προς Στούρε 10/10	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Ζανζιβάγκ 24/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	προς Σιγκαπούρη 9/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	αργεί Πειραιά	ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	77	15378	προς Σιγκαπούρη 28/9
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	75	17693	προς Σίκα 26/7	ΑΝΑΜΕΛΙ	71	14584	ε. Βαλτιμώρη 28/9
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Χάμπτον Ρόουντς 3/10	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	προς Σάο Σεμπαστιάο 18/9
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Χόγκ Κόγκ 21/9	ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275	ε. Ιντσόν 3/9
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Τοκουγιάμα 10/9	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Ντασάν 2/10
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς καλλάο 18/9	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Πακιστάν 27/9
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Πειραιά 3/10	ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Φουκουγιάμα 1/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000	α. Σαν Φραντίσκο 19/8	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	προς Δ. Αφρική 3/10
ΑΛΜΑ	80	11584	προς Σιγκαπούρη 5/10	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781	προς Ιαπωνία 28/9
ΑΛΜΑΡ	86	22301	ε. Χοντίντα 7/10	ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Κομώ Μπαΐη 6/10
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Σιγκαπούρη 5/10	ΑΝΕΜΗ	78	9485	ε. Βομβάη 2/10
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Κόμπε 4/10	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	προς Πόρτο Καμπέλλο 18/9
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103	προς Ντάρμπαν 6/10	ΑΝΝΑ	81	30852	προς Νιούκαστλ 27/9
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	προς Αυγούστα 3/10	ΑΝΝΑ Λ.	79	1214	πρ. «Ουάσιγκτον Στάρ»
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ	85	14283	α. Λισσαβόνα 27/9	ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	προς Βενετία 1/10
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	προς Γκέραλντον 1/10	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826A	προς Σιγκαπούρη 11/10

ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡ	81	18648	προς Ρίο Γκράντε 3/9
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	ε. Ν. Ορλεάνη 29/9
ΑΝΤΖΕΛΙΚ			
ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	α.
Χογκ Χογκ 9/10			
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	προς Δαμιέττα 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
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑΝ ΛΑΙΟΝ	77	38484	προς Χιούστον 30/9
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	προς Πενάγκ 2/10
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19-16	ε. Τσιταγκόγκ 9/10
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	α. Ν. Ορλεάνη 3/8
ΑΡΓΟΝΗΣΙ	77	19378	προς Λά Λιμπερτάν 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
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Γιόσου 13/9
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336	ε. Φουτζέιρα 8/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	προς Ν. Ορλεάνη 23/9
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 Ρόττερταμ 8/10
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Καγκοσίμα 24/9
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	77	56003	α. Πειραιά 31/8
ΑΣΤΗΡ	74	13363	προς Ν. Ορλεάνη 30/9
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285	προς Αμπου Ντάμπι 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 Ρόττερταμ 11/10
ΑΣΦΑΛΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	προς Πόρτσμουθ 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
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 Ρόττερταμ 28/9
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	ε. Νιούκαστλ 12/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	α. Πόρτ Μωχ. μπίν Κασίμ 28/9
ΑΤΛΑΣ	77	11804	προς Ντάρμπαμ 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 Χαϊφά 1/9
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12688	προς Λαύριο 20/9
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.)	80	50108	υπέστειλε σημαία Μπαχάμας
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 ΧVI (δ.)	69	1561	προς Χάιφα 4/10
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986	προς Ρίο Χάνα 7/9
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	α. Σιγκαπούρη 19/9
ΒΕΝΙ (δ.)	76	89856	προς Σάν Φραντσκο 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 Μπαχραϊν 3/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	13767	στη Σιγκαπούρη 14/9
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Ντιλσκέλεσι 7/10
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ.	77	16765	πρ. "Trogli"
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. Σχζέσιν 7/10
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Νιούκαστλ 24/9
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΑΔΕΛΑΙΔΑ	76	38724	ε. Σαλντάν Μπαϊ 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
ΓΟΥΤΥΣ	93	38300	ε. Κινούρα 26/9
ΓΟΥΔΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	ε. Κοινοχουανγκντάο 2/9
ΓΟΥΙΜΕΑ	84	34253	προς Καμσάρ 28/9
ΓΟΥΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	προς Κήλαγκ 3/10
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Χιούστον 20/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	α. Μανίλα 2/9
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	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 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 Κουιγκτνάο 9/9
ΔΙΟΝ (δ.)	84	22097	προς Ντώραμπαν 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 Ράιντιγκ 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 Λ.	82	90747	προς Ν. Κορέα 22/7
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ'	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
ΕΛΛΗ Β.	80	29694	πρ. «Ολύμπικ Γκλόου»
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992	στο Λάγος 28/3/94
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
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	προς Ινδονησία 11/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	προς Βίλα ντο Κοντε 23/9
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Μαπούτο 28/9
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
ΖΕΑ	77	1721	πρ. «Τιτάνας»
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201	προς Πάιτα 28/9
ΖΗΝΩ	81	23100	προς Ν. Ορλεάνη 10/9
ΖΙΜ ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	προς Κολόμπο 3/10
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	προς Γκουάμ 3/10
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Οζάκα 5/10
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	ε. Χάιφα 6/10
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	ε. Ασντοντ 4/10
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Κίχλαγκ 6/10
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	προς Λός Αντζελες 1/10
ΖΙΝΙ	76	11348	ε. Μασσαλία 14/9
ΗΓΚΛ (δ.)	79	26973	ε. Κίγκστον 9/10
ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Πρίνς Ρούπερτ 3/9
ΗΡΑΚΛΗΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	81	3920	πρ. "Ca Due"
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. Ταιτσούγκ 15/9
ΘΕΤΙΣ	93	38891	προς Ποχάγκ 14/8
ΙΚΑΡΙΑ (δ.)	77	125249	προς Φουτζέιρα 9/8
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	προς Μέγαρο 4/10
ΙΝΤΕΛΛ 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
ΙΩΑΝΝΗΣ	82	40796	πρ. «Λεοπόλδος λ.Δ.»
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	προς Αγγλία 21/9
ΙΩΑΝΝΗΣ Λ.	72	12893	ε. Σάντος 21/9
ΙΩΝΙΑ	77	17107	πρ. "Tusa"
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 Λ.	70	16285	ε. Μουρμάνσκ 29/9
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	α. Φός 15/9
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	προς Ρότερνταμ 22/9
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611	προς Αβείρο 4/10
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	προς Κάντλα 12/9
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	προς Βραζιλία 17/9
ΚΑΛΜΑ	81	19483	προς Σαφάγκ 2/9
ΚΑΝΔΗΛΟΥΣΑ (δ.)	94	27800	υπό ναυπήγηση
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	προς Κόλο ΗΠΑ 31.8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	προς Γιάνμπου 20/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	α. Τσιότζια 30/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	74	16371	πρ. "Mulpha Subang"
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Μωχ. μπίν Κασίμ 26/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	προς Κόλο ΗΠΑ 25/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	α. Τζουίμα Τέρμ. 5/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΥΡΟΣ	76	12076	υπέστειλε σημαία Λιβάνου
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. Παρανάγουα 24/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Τουμπαράο 22/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΩΝ			
ΧΡ. ΛΕΜΟΣ	81	34190	πρ. «Κώστας Κονιαλίδης»
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	94	25197	προς Ικούικε 12/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	75	26302	προς Μιζουσίμα 4/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ	76	128161	προς Γιόσου 12/8
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	ε. Σέβεν Αιλαντς 29/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341	ε. Κόμπε 2/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	78	20328	α. Ταιτσούγκ 11/9
ΚΑΡΑΙΜΠ	78	27366	ε. Κίγκστον 12/10
ΚΑΡΓΚΟ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	21815	προς χόγκ Κόγκ 10/10
ΚΑΡΓΚΟ ΕΝΤΟΥΡΑΝΣ	78	24941	προς Μπαγκόγκ 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 Λ. (δ.)	80	19982	α. Ζαμποάγκα 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 Σλαντάνα Μπαϊή 29/9
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	ε. Σαλντανα Μπαϊή 30/9
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	91	29900	ε. Κάδιξ 28/9
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315	ε. Τσίμπα 22/9
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Λ.	78	10245	προς Νταλιάν 25/9

ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Ακαμπα 11/10	ΛΥΔΙΑ ΙΙ	74	8740	α. Π. Μωχ. Κασίμ 5/10
ΚΕΑ	69	18431	παρέμεινε στη δύναμη	ΛΥΤΡΩΤΗΣ	81	33343	προς Βανκούβερ
ΚΕΙΚΟ (δ.)	76	48130	προς Σιγκαπούρη 19/9				
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	ε. Γιβραλτάρ 21/9	ΜΑΑΣΛΟΤ Α. (δ.)	82	24755	προς χιούστον 3/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά	ΜΑΑΣΤΑΝΤ Α. (δ.)	83	24794	ε. Μπρίντζι 2/10
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352	προς Ουλσάν 31/8	ΜΑΑΣΤΡΟΥΜ Α. (δ.)	83	24794	προς Σιγκαπούρη 27/9
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475	προς Ρότερνταμ 7/10	ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	ε. Κέμι 9/10
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	προς Τζακάρτα 13/9	ΜΑΓΙΟΡ	86	13688	προς Μπρισμαπίη 30/9
ΚΛΕΛΙΑΣ ΛΑΚ	81	68619	προς Βαλτιμόρη 25/9	ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991	προς Αλτζεσίρα 8/10
ΚΛΕΩΝ	76	59319	ε. Τζέντα 29/8	ΜΑΕΡΣΚ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	71	20325	προς Γιοκοχάμα 5/10
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069	προς ΗΠΑ 4/10	ΜΑΕΡΣΚ ΟΣΕΑΝΙΑ	72	20325	υπέστειλε κυπριακή
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ	86	10765	προς Πόρτ Κέμπλα 27/9	ΜΑΖΑΛ ΙΙ (δ.)	65	2676	προς Μάλτα 6/10
ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	81	19989	προς Ουλσάν 27/9	ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	προς Νορκοπίγκ 7/10
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	ε. Βανκούβερ 5/10	ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	προς Πούντα Καρντόν 11/8
ΚΟΛΜΑΡ (δ.)	87	24584	προς Ατσούμι 23/9	ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Παρανάγουα 26/9
ΚΟΜΕΤ	78	14374	ε. Ν. Ορλεάνη 30/9	ΜΑΙΡΗ Α.	74	22246	προς Χοντίντα 16/5
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	προς Τουμπαράο 24/9	ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	α. Βανκούβερ 30/9
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Λουλέα 3/10	ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Αμβούργο 12/10
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	προς Τζόρφ Λασφάρ 30/9	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848	προς Σούδα Μπαίη 6/10
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΟΝΗΡ	68	22836	προς Μιζούσιμα 28/9	ΜΑΝΑ	77	30263	προς Ντάρμπαν 29/8
ΚΟΝΚΑΡ ΣΤΑΡ	85	36584	προς Σιμίζου 30/9	ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. Βομβάη 8/10
				ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	δ. Παναμά 18/9
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ				ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	ε. Μπιλμπάο 3/10
Α. (δ.)	80	19982	προς Τζουμπάιλ 27/9	ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	προς Αρούμπα 1/10
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Ιαπωνία 30/9	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Μπειλούν 28/9
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	προς Αλβανία 6/10	ΜΑΡΓΑΡΩ Ρ.	73	20032	προς Κάντα 6/10
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	15525	προς Ρουέν 8/10	ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	ε. Χόγκ Κόγκ 3/10
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Σουηδία 28/9	ΜΑΡΙΑ	81	29761	ε. Χόγκ Κόγκ 2/10
ΚΡΕΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	15528	ε. Χιούστον 30/9	ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	159938	προς Ραβέννα 1/10
ΚΡΕΩΝ	70	18164	α. Αμβέρσα 12/10	ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Βαλαρού 11/10
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	προς Σριράχα 9/10	ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	α. Μπάνμπουρι 2/10
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς Μανασού 11/9				
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ				ΜΑΡΙΑΝΑ VII (δ.)	75	68411	μεταφορές Ερυθράς θάλ.
(δ.)	75	60406	προς Σουέζ 7/10	ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890	ε. Σάντος 16/9
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ (δ.)	94	24800	υπό ναυπήγηση Νικολάγιεφ	ΜΑΡΙΒΙΚ (δ.)	81	50169	πρ. "Ocean Victor"
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Ντιπερόι 14/9	ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	προς Κολόμπο 1/10
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	προς Ελλάδα 22/9	ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	α. Μπατάγκας 27/9
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506	προς Μάλτα 21/9	ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	προς Βόλο 1/10
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	προς Μπετζάγια 1/10	ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	ε. Σάο Σεμπαστιάο 27/9
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	14	14926	προς Ελλάδα 5/10	ΜΑΡΙΝΑ Α.	88	30831	ε. Μαντράς 25/9
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Μάντρε ντέ Ντέους 25/9	ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	340759	προς Καλέτα Ολίβια 15/9
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	επισκ. Πειραιά 27/8	ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	προς Καμσάρ 26/9
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24900	προς Γένοβα 9/10	ΜΑΡΚ ΣΙΓΥΡΟΣ	80	1599	προς Πειραιά 5/10
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Σ. Τζών 30/9	ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	προς Ασπρα Σπίτια 3/10
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	42470	μεταφορές Ερυθράς	ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	προς Ρότερνταμ 24/9
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Τερνέστη 4/10	ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	προς Ν. Ορλεάνη 2/10
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	ε. Φουτζέιρα 6/10	ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Χόγκ Κόγκ 8/10
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	προς Λιβύη 19/9	ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	προς Σαγκάη 5/8
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ε. Μαμονάι 14/9	ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Ινδία 3/10
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	προς Βραζιλία 1/10	ΜΑΡΩ Α.	85	25000	ε. Αμβέρσα 8/10
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Α.				ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Ν. Ορλεάνη 21/9
(δ.)	80	19882	προς Γκλάντστον 3/10	ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 30/9
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Νεμρούτ Μπαίη 10/10	Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	81	30738	προς Ιντσόν 15/8
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	προς Δ. Αφρική 22/9	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308	α. Βανκούβερ 1/10
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	προς Σουέζ 2/10	ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	προς Λαμπουάν 11/9
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ Φ.	77	8676	πρ. «Αλβέτ»	ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	ε. Κολούμπια 25/9
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Μομπάσα 10/10	ΜΕΝΗΤΕΣ	81	30826	α. Πρίνς Ρούπερτ 21/9
				ΜΕΝΤΙΤΕΡ. ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	προς Ανναμπα 2/10
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	ε. Κοπεγχάγη 9/10	ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	προς Κίνα 10/9
ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	86	3722	προς Σαγκούντο 5/10	ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620	προς Μπαγκκόκ 5/9
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623	προς Πειραιά 3/10	ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	προς Κίνα 26/8	ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	προς Ιταλία 2/10
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Σακάντε 2/10	ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΕΡ	71	1598	ε. Πόρτ Εσκουίβελ 9/10
ΛΑΡΡΥ Α.	72	16306	ε. Χοντίντα 2/10	ΜΙΝΙ ΛΑΙΟΝΕΣ	72	1563	ε. Ν. Ορλεάνη 26/9
ΛΕΙΖΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867	προς Κίγκστον 9/10	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 28/9
ΛΕΝΙ (δ.)	81	11096	προς Καρταγένα 5/10	ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Ν. Ορλεάνη 23/9
ΛΕΩΝ	73	7093	επισκ. Κων/πολη 6/8	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Κίγκστον 18/9
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Σιγκαπούρη 8/10	ΜΙΝΙ ΛΕΙΜΠΟΡ	71	1557	αργεί Πειραιά
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	α. Φρημάντλ 30/9	ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1563	αργεί Πειραιά
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Σαλβαντόρ 29/9	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 22/9
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	δ. Πόρτ Σάιτ 28/9	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	προς Κρατζακόαλκος 25/9
ΛΙΚΑ	76	61615	προς Μπειλούν 15/9	ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	προς Ακουαντούλσε 24/9
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	68	9505	αργεί Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	ε. Πορτ ω Πρίνς 3/10
ΛΟΥΡΟΣ (δ.)	80	30914	προς Πόρτο Ρίκο 26/9	ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	προς Ν. Ορλεάνη 30/9
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. Ορλεάνη 27/9	ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	προς Πόρτο Κουετζάλ 25/9
ΛΥΔΙ	70	14878	προς Μπαγκκόκ 30/9	ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ε. Ν. Ορλεάνη 16/9

ΤΟΠΑΖ	85	28000	α. Λός Αντζελες 26/9
ΤΟΠΑΖ	77	15284	προς Βαλπαράιζο 7/9
ΤΟΣΚΑΝΑ	76	3620	προς Ταρτούζ 8/9
ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Καράτσι 7/10
ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	83	35208	πρ. "Fortuna"
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	81	16500	ε. Δεμεράρα 3/10
ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΙΛΑΝΤ	74	13639	προς Ασσάμπ 7/10
ΤΡΙΑΣ	77	22649	πρ. "Federal Schelde"
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
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Ηράκλειο 9/10
ΥΡΙΑ	77	14990	προς Σουηδία 16/9
ΦΑΕΘΩΝ	84	25956	προς Πόρτ Οκχα 18/9
ΦΑΙΛΕ	76	56192	προς Δανία 30/9
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	επισκ. Πειραιά 10/9
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	προς Τουμπαράο 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
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 Ασσοντ 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. Τενερίφ 24/9
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΛΤ	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 Ζανζιόγκ 6/8
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ	73	62233	προς Ν. Αμερική 2/10
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	προς Ασσοντ 6/10
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928	προς Καμσάρ 30/8
ΦΛΑΓΚ ΣΑΓΠΛΑΙΕΡ	78	31368	προς Κομπε 225/9
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	προς Σαγκάη 5/10
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	ε. Καράτσι 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 Ρόττερνταμ 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 Νικόλας 8/9
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	προς Βραζιλία 26/9
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	προς Νοβοροσίσκ 28/9
ΧΑΛΚΗ (δ.)	89	27500	προς Ρόττερνταμ 27/8
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313	α. Μπιωμόντ 3/9
ΧΙΟΣ (δ.)	93	157213	ε. Φώλεν 8/10
ΧΙΟΣ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	77	16834	ε. Φώλεν 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 Κρατζακόλκας 30/9
ΧΛΟΗ	82	36302	προς Ταϊτσούγκ 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.)	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

MINI ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	προς Πόρτο Κουτζάλ 22/9
MINI ΛΟΥΜ	74	1577	α. Χιοούστον 28/9
MINI ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	ε. Ν. Ορλεάνη 11/6
MINI ΛΥΜΦ	75	1587	προς Ν. Ορλεάνη 17/9
MINI ΛΩΝΤ	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	προς Πόιντ Κόμφορτ 4/10
MINΩΣ	75	2808	προς Ρίο Γκράντε 14/9
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	προς Αλεξάνδρεια 30/9
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	προς Τσάρλεστον 5/10
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	προς Ελλάδα 2/9
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	προς Ν. Ορλεάνη 27/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Βανκούβερ 18/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	προς Ν. Κορέα 26/8

MONTANA (δ.)	78	64426	δ. Ντόβερ 4/10
ΜΟΝΤΕΓΚΟ (δ.)	76	60937	α. Φουτζέιρα 2/10
ΜΟΝΤΕΡΕΥ	74	42825	προς Μοντοίρ 29/9
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	προς Πειραιά 26/9
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874	προς Τζέμπελι Αλι 8/10
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	προς Σουαίμα 9/10
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282	προς Ρόττερνταμ 8/10
ΜΠΕΡΝΑΝΤΕΤ Τ.	81	30738	προς Μορμουγκάο 11/10
ΜΠΕΤΑ ΛΑΚ	76	13524	προς Κίνα 25/8
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963	ε. Πειραιά 10/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	προς Ντομίνικα 17/9
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	προς Ιταλία 1/10
ΜΣΚ ΜΠΡΙΑΝΝΑ	70	28896	πρ. «Κάναντα Εξπρές
ΜΣΚ ΤΖΙΟΥΛΙΑ	70	16670	προς Χιούστον 9/10
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	προς Βαλπαράϊζο 1/10

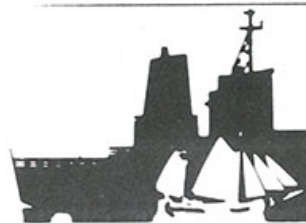
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	α. Ν. Ορλεάνη 2/10
ΝΑΝΗ	78	14651	α. Αλεξάνδρεια 19/9
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	ε. Πόρτ Σάιτ 1/10
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	προς Ράς αλ Χάφι 25/9
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	προς Θεσσαλονίκη 1/10
ΝΕΑ ΔΟΞΑ	84	17882	προς Τορόντο 28/9
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Τάραντα 29/9
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	προς Μόντρεαλ 2/10
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς Λός Αντζελες 28/9
ΝΕΔΗ	81	19425	ε. Ν. Ορλεάνη 29/9
ΝΕΝΑ	74	39866	προς Πόρτ Σάιτ 10/10
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121	α. Φρημάντλ 8.10
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΙΛΑ	78	14123	προς Σ. Άννα Μπαίη 9.10
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΤΡΑΣ	78	10186	προς Μπελέμ 2/10
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΡΣΕΙΓ	78	10186	προς Μπελέμ 19/9
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΥ	67	1598	προς Πειραιά 6/10
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	ε. Πόρτ Κέμπλα 5/10
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	75	64738	προς Μεσόγειο 3/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	προς Μιλάκι 6/10
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	προς Τουάπες 9.10
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Ραβέννα 26/9
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577	ε. Τουπάσε 29/9
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44698	προς Μπανιάς 6/10
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	ε. Φός 5/10
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	προς Αλγκεσίρας 6/10
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	προς Αλγέρι 8/10
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ (δ.)	78	40894	προς Ταρτούς 30/9
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894	ε. Πειραιά 28/9
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Πειραιά 29/9
ΝΙΚΗ (δ.)	77	654105	α. Τέξας Σίτυ 6/9
ΝΙΚΟΛΑΣ	86	24843	α. Βανκούβερ 30/9
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	προς Σ. Άννα Μπαίη 6/10
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Σάντα Μάρτα 9/10
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	προς Χιλή 24/8
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ	86	36600	προς Γιοκοχάμα 21/9
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	προς Λισσαβόνα 27/9
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Νόρντεχαμ 23/9
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	ε. Μπαντάρ Χομινί 5/10
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	προς Ν. Ορλεάνη 23/9
ΝΤΕΙΜ Μ.	72	6987	αργεί Πειραιά
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926	α. Τέμα 16/6
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. Ροστόκ 29/9
ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35428	προς Ιαπωνία 28/8
ΝΤΟΝΑΛΝΤ	74	34789	πρ. "Μακντόναλντ
ΝΤΟΡΑ	83	22751	μετ. "Capetan Michalis"

ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	12164	προς Φος 2/10
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17365	ε. Αμβέρσα 10/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	86	35600	προς Κίνα 5/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ε. Τάμπα 26/9
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΥ	86	35600	προς Ιαπωνία 7/9
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	προς Κίνα 14/9
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	προς Μπαγιουκάν 14/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234	προς Ρόττερνταμ 7/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	ε. Γιοκοχάμα 26/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.)	93	160129	υπέστειλε παναμαϊκή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	προς Ιαπωνία 16/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ	84	17879	προς Μπαγκλαντές 11/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	προς Κίνα 1/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	α. Τορόντο 10/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900	προς Γιούμπορτο 18/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	πρ. Φουτζέιρα 23/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	προς Βραζιλία 30/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΟΝΣΟΡ (δ.)	94	52196	προς Ντουαί 21/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	προς Α. Ανατολή 8/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙΘ (δ.)	91	81192	υπέστειλε παναμαϊκή
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	ε. Μπρέικ 12/10
ΟΟΥΣΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	12243	προς Μπαράγκουϊλα 9/10
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	προς Μαρόκιο 11/9
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	προς Αμπιτζάν 13/9
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	23646	ε. Πειραιά 9.10
ΟΣΕΑΝΟΣ	93	38891	ε. Ουλσάν 2/6
ΟΣΤΡΑΚΟ	81	68619	προς Σεπετίμα 3/9
ΟΥΑΙΤ ΟΠΑΛ	77	13684	προς Σαβάνα 28/9
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	προς Νταρ ες Σαλάμα 21/9

ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	α. Ταρραγκόνα 3/10
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 7/10
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738	προς Δανία 22/9
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	84	37094	πρ. «Νόρθ Βαισκάουντερς»
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	351227	προς Ματσουσσίμα 14/8
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395	προς Κουβέι 5/10
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	α. Δαμιέττα 14/9
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	προς Αλτζεσίρας 3/10
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Τουμπαράο 12/9
ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΟΣ	83	36768	α. Βανκούβερ 5/10
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	83	22076	προς Βιζακαπατάνμα 28/8
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447	προς Σιγκαπούρη 9.10
ΠΑΞΟΙ	78	12518	προς Καράτσι 11/10
ΠΑΟΥΕΡ	74	36396	πρ. "Macpower"
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ			
Λ. (δ.)	87	27333	προς Φουκέτ 25/9
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792	προς Μιλάζο 3/10
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II.	77	15460	ε. Σάν Βινσέντε 26/9
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	προς Μπουσάν 15/9
ΠΑΡΗΣ II. (δ.)	80	42236	προς Μπανιάς 10/10
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	75	198163	επισκ. Πειραιά 26/7
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	178515	ε. Φός 4/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	69	1971	προς Πειραιά 8/9
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	20344	μετ. "For Prosperity"
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	10274	προς Ποζέλο 6/10
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	προς Κασίμα 1/10
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	προς Λισσαβόνα 29/9
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Κόλλο ΗΠΑ 20/7

ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Αμβέρσα 23/9
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102	προς Σιλικάπ 23/9
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599	προς Ραβέννα 7/10
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	ε. Κων/πολη 1/10
ΠΕΛΡΑΙΝΤΕΡ	78	7225	πρ. "Sangha"
ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	1270	προς Αλεξάνδρεια 6/10
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2915	α. Πειραιά 7/10
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4096	ε. Πειραιά 9/10
ΠΕΛΦΑΛΙΕΡ	82	2477	προς Ραβέννα 4/10
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050	προς Θεσσαλονίκη 4/10
ΠΕΡΑ	84	6483	προς Αλγερία 19/9
ΠΕΤΡΑ	81	35921	προς Ν. Κορέα 13/9
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	προς Σάν Φραντσίκο 1/10
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	ε. Τζ. Νεχρού 3/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά

ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά	ΣΑΡΛΑ	77	15533	προς Σάντος 28/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	ε. Κολόμπο 15/9
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΓΚ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	61391	πρ. «Μακεδονία»
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755	προς Σ. Αραβία 14/9	ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633	προς Σκάπα Φλόου 11/10
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Μπαγκκυογκ 26/8	ΣΕΡΕΝΟ (δ.)	83	52429	α. Γιούροπορτ 19/9
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	προς Αλγερία 10/9	ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	9448	ε. Σάντος 27/9
ΠΙΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	δ. Παναμά 1/10	ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81348	επισκ. Πειραιά 7/6
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607	προς Αμπιτζάν 1/10	ΣΕΡΙΦΟΠΟΥΛΟ (δ.)	95	27800	υπό ναυπήγηση
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ε. Ραβέννα 4/10	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	95	27800	υπό ναυπήγηση
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076	προς Κίνα 13/8	ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	προς Αλβανία 13/9
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	δ. Κων/πολη 25/9	ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	προς Ν. Αφρική 12/9
ΠΟΛ ΜΠΑΛΤΙΚ	70	16670	προς Τσάρλστον 24/9	ΣΗ ΓΟΥΛΙΗΒ	76	8376	προς Πόρτ Εβεργκλέιντς 12/10
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	ε. Πειραιά 21/9	ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	76	8376	προς Πόρτ Εβεργκλέιντς 2/10
ΠΟΛΙΣ	72	12964	α. Οράνγιεσταντ 19/9	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	προς Νουακτσότ 27/9
ΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	11498	α. Νητρώιτ 14/9	ΣΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667	πρ. «Ελλάς Μακεδονία»
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	προς ΗΠΑ 4/10	ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	προς Χουάγκου 15/9
ΠΟΛΥΚΡΑΤΗΣ	76	11498	προς Βαλτιμόρη 7/10	ΣΗ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	83	24593	πρ. "Cavalier"
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	ε. Λά Γκουλέτ 26/9	ΣΗ ΓΟΥΕΗΒ	65	1503	αργεί Πειραιά
ΠΟΠΗ	73	19564	προς Πόρτο Καμπέλο 26/9	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Ταραγκόνα 3/10
ΠΟΡΟΣ	71	23192	υπέστειλε λιβεριανή	ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	27970	προς Σίνες 12/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στου Σουέζ (αποθήκη)	ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776	προς Σίγκαπούρη 27/8
ΠΡΑΙΜ ΒΕΛΒΕΤ	80	999	προς Κων/πολη 3/10	ΣΙΕΡΡΑ ΕΞΠΡΕΣ	77	27970	προς Σάντα Μάρτα 2/10
ΠΡΑΙΜ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ II	81	1599	προς Κων/πολη 11/10	ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	προς Μόντρεαλ 18/9
ΠΡΑΙΜ ΒΙΟΥ	79	1599	προς Θεσσαλονίκη 7/10	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	προς Νακχόντα 1/3
ΠΡΑΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Γιοκοχάμα 23/9	ΣΚΑΥ	74	52459	πρ. «Αλφια Σκάυ»
ΠΡΕΖΙΝΤΕΝΤ Γ.	88	36986	προς Σόμα 27/9	ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	προς Τρίπολη 7/10
ΠΡΕΣΤΙΖ	78	20676	παρέμεινε στη δύναμη	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222	ε. Φουτζέιρα 30/9
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Ταιτσούγκ 5/9	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567	προς Ωλμπαν 24/9
ΠΡΙΜΑΡ (δ.)	88	25368	προς Μπουσάν 25/9	ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792	ναυπηγείται Κέρτς
ΠΙΝΑΡΙΤΗΣ	73	19451	πρ. «Γουόρλντ Αργκους»	ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991	α. Τενερίφη 17/9
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	προς Σίγκαπούρη 8/6	ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342	προς Αμστερνταμ 8/10
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.				ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34485	προς Βαρκελώνη 24/9
Λ. (δ.)	87	27333	α. Χιούστον 25/9	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ I	94	23000	υπό ναυπήγηση
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Αλιβέρι 30/9	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ II	94	23000	υπό ναυπήγηση
ΠΥΛΟΣ	77	16281	πρ. "Veima"	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Λ. Τσάρλς 30/9
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Αγ. Θεοδώρους 4/10	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39365	α. Ν. Ορλεάνη 26/9
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ (δ.)	77	18325	ε. Πειριά 9/10	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	ε. Καθασάκι 2/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 2 (μ.)	79	32023	επισκ. Πειραιά 19/8	ΣΤΑΝΤΑΡ ΒΑΛΟΡ	77	39316	πρ. «Νάιτ Λάιτ»
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 3. (δ.)	78	60016	δ. Μάλτα 6/10	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ)	73	32510	προς Ροζάριο 21/9
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	προς Γιβραλτάρ 21/9
ΡΕΑ	78	16726	προς Μόντρεαλ 21/9	ΣΤΑΡ ΑΝΤΑΡΕΣ	84	24750	προς Ταυλάνδη 29/9
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Πενάγκ 29/9	ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	84	20276	επισκ. Ουλσάν 1/10
ΡΕΞ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	77	33200	ε. Σηάτλ 30/9	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	α. Γκίλγολκ 11/10
ΡΗΛΑΙΑΝΤ	77	9774	ε. Παρανάγουα 19/8	ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271	προς Λύττελτον 27/9
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	προς Ζανζιβάκι 20/8	ΣΤΑΡ ΣΕΙΡΙΟΣ	85	22403	ε. Ρίτσαρντς μπάι 6/10
ΡΟΔΟΣ	77	70282	α. Δουκέρκη 12/9	ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΟΥ (δ.)	91	88285	ε. Κωνσταντίνα 3/10
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	προς Ουρουγουάη 24/9	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	ε. Φουτζέιρα 8/10
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	ε. Σίγκαπούρη 11/9	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	προς Κίγκστον 27/9
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	ε. Κοτονού 25/9	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	α. Λαύριο 27/8
ΡΟΥΜΠΥ	76	15532	δ. Γιβραλτάρ 5/10	ΣΤΟΡΜ	74	66731	πρ. «Αλφα Στόρμ
ΣΑΒΟΙ (δ.)	74	60930	προς Γκάλβεστον	ΣΥΜΕΩΝ Θ.	80	13362	πρ. "River Ngada"
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	προς Βραζιλία 13/9	ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145	α. Σάν Νίκολας Μπαί 17/9
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	προς Αργεντινή 7/9	ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111	ε. Τέξας Σίτυ 21/9
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	προς Οκρίκα 5/10	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	προς Γέλα 21/9
ΣΑΜΟΣ	74	13633	προς Βερακρούζ 16/9	ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	ε. Πρίνς Ρούποερτ 27/9
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	προς Μουροράν 6/10	ΤΑΝΑΒ (δ.)	71	6450	πρ. "Gamma 1"
ΣΑΜΤΖΩΝ ΛΑΙΤ	94	38077	πρ. "Samjohn light"	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089	προς Οίτα 29/9
ΣΑΜΤΖΩΝ ΣΠΙΡΙΤ	94	38300	προς Ταιβάν 17/9	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	προς ΗΠΑ 19/9
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	ε. Σίγκαπούρη 1/10	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Μπουσάν 9/9
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	προς Αλγερία 22/9	ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003	προς Κασσιούγκ 4/9	ΤΖΙΝΙ	77	14638	προς Νορκοπίνγκ 23/8
ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003	προς Αρατού 28/9	ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	προς Κήλαγκ 21/9
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938	προς Σίγκαπούρη 23/9	ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραβικής
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	προς Λάζαρο Καρντένας 30/7	ΤΖΩΡΤΖ	84	41726	προς Βαλτιμόρη 23/9
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937	προς Ιαπωνία 19/9	ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	προς ΗΠΑ 21/9
ΣΑΝ Π.	81	35522	προς Ιαπωνία 26/9	ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	προς Σφάξ 23/9
ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005	ε. Αρατού 26/9	ΤΙΓΡΙΣ	73	67904	προς τουρκία 23/9
ΣΑΝ ΤΖΙΟΒΑΝΙ (δ.)	87	8002	ε. Χιούστον 2/10	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	προς Λούπη Τέρμ. 25/8
ΣΑΝΝΥ	77	3482	προς Ουμέα 10/10	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο ΓΚίζάν (αποθήκη)
ΣΑΝΡΕΥ	76	35964	πρ. "Tirol"	ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	86	50563	ε. Μπωμόντ 29/9
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	προς Τζουμπάιλ 29/9	ΤΟΜΙΣ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.)	82	49101	προς Φιλαδέλφεια 8/10
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	α. Τέξας Σίτυ 7/8	ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101	προς Λιβύη 7/10
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	προς Αμβέρσα 10/10	ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	προς Ν. Ορλεάνη 12/9



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	προς Βραζιλία 4/8	ΑΙΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΑΒΙΟΝ	71	31584	πρ. "Καπετάν Γιωργής"	ΑΙΤΖΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023	ε. Ρότερνταμ 17/8
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Βανκούβερ 7/8	ΑΙΤΖΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710	προς Πειραιά 13/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702	ε. Μακέιο 29/7	ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820	προς Σιγκαπούρη 12/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (δ.)	71	18634	ε. Ρίο Ιανέιορ 20/7	ΑΚΑΝΤΑΝ ΜΠΑΛΚ (κ.)	78	14779	προς Κλαϊπέδα 11/8
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	77	19441	πρ. "Sovereign Venture"	ΑΚΑΝΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	10033	προς Λισσαβόνα 29/7
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΙΝΗ (μ.)	69	28717	προς Γιβραλτάρ 9/8	ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681	στο Κολόμπο 12/8
				ΑΚΟΝΚΑΓΚΟΥΑ (π.)	72	17585	σωστο όνομα «Ακουκάγκουα 1»
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΙΝΗ (μ.)	69	28717	ε. Ραβέννα 14/8	ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Τζέντα 3/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242	προς Καρταγένα 1/8	ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765	προς Σάντος 25/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046	ε. Ρίο Ιανέιορ 8/8	ΑΚΤΗ (κ.)	71	21620	ε. Προκγρεσο 7/8
ΑΓΙΑΞ (κ.)	71	73652	προς Κίνα 16/7	ΑΚΤΙΒ (κ.)	74	12357	προς Χαϊκού 4/7
ΑΓΙΑ ΟΛΓΑ (δ.μ.)	72	15285	προς Τουάπσε 12/8	ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196	μεταφορές Ερυθράς
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (μ.)	82	20468	προς Μαρόκο 7/8	ΑΛ ΤΑΙΦ (μ.)	71	24956	αργεί Ραβέννα
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ (π.)	72	14777	ε. Πόρτο Καμπέλλο 19/7	ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	προς Τζέντα 14/8
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)	80	8748	πρ. «Μακεδονικός»	ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976	ε. Βρέμη 12/8
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	ε. Βομβάη 12/8	ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134	προς Αβάνα 1/7
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (ΑΒ)	70	8809	υπέστειλε σημαία Μάλτας	ΑΛΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	α. Μομπάσα 16/7
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ (μ.)	71	23891	πρ. «Οδηγήτρια Β.»	ΑΛΞΑΝΔΡΟΣ Π. (κ.)	77	8196	ε. Ταμπίκο 7/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	ε. Νταμμάμ 1/8	ΑΛΞΗΣ (μ.)	84	15904	ε. Κεηπτάουν 9/8
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	76	4617	ε.Ν. Ορλεάνη 5/8	ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875	α. Λομέ 6/8
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689	προς Ασσοντ 13/8	ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650	α. Νταμμάμ 2/8
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.)	76	3480	προς Αφρική 11/8	ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	προς Κίνα 23/6
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986	προς Πειραιά 4/8	ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.)	86	19602	ε. Χόγκ Κόγκ 4/7
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	προς Ασσοντ 8/8	ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112	ε. Σάντος 26/7
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093	προς Κάντλα 21/7	ΑΛΚΜΙΝΗ Α. (π.)	69	20819	α. Καρατίσι 25/7
ΑΔΑΜΑΣ (Μπχ.)	77	9833	προς Χό-Τσί-Μίνχ Σίτ 12/8	ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	ε. Σουίνουσκ 10/8
ΑΔΑΜΑΣ ΠΕΡΛ (κ.)	85	12030	πρ. «Ευγενικός»	ΑΛΜΑ (κ.)	71	15431	αγορά από αλλοδαπούς
ΑΔΑΜΑΣ ΠΙΣ (κ.)	82	12033	πρ. «Αρμονικός»	ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	αργεί Πειραιά
ΑΔΑΜΑΣ ΠΡΑΙΝΤ (κ.)	83	12033	πρ. «Λακωνικός»	ΑΛΦΑ (κ.)	744	28640	προς Ιντσόν 27/7
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	προς Βομβάη 14/8	ΑΜΑΞΟΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	74	31863	πρ. "Lustre Venture"
ΑΔΡΙΑΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	77	19441	πρ. "Radiant Venture"	ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	προς Γκνάνσκ 28/7
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	α. Καλλάο 28/7	ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	δ. Παναμά 22/7
				ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656	α. Πόρτ Κάξερ 4/8
ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	προς Κότ αΜπάρου 12/7	ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ (κ.)	75	18837	ε. Τζιμπουτί 23/7
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ I (κ.)	80	5072	πρ. «Άγιος Πορφύριος»	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	προς Μπ Αίρες 1/8
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	προς Ν. Κορέα 3/7	ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631	ε. Χιούστον 4/8
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	δ. Παναμά 31/7	ΑΜΥΝΑ (δ. Αιγ.)	73	35315	μαφορές Ερυθράς
ΑΘΑΜΑΣ (δ.μ.)	75	15804	μεταφορές Καραϊβικής				
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886	α. Τέξας Σίτ 14/7	ΑΝΑΞ (Μπχ.)	79	17996	προς Σικάγο 13/8
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.)	81	30754	προς Ιταλία 13/8	ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856	προς Μπαγκόγκ 15/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	προς Κωνσταντίνα 14/8	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570	ε. Νοβοροσίσκ 3/8
ΑΘΗΝΙΑΝ				ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	75	12416	νέα αγορά
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	προς Υεμένη 30/7	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (κ.)	93	31643	νέα αγορά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Ν. Ορλεάνη 4/8	ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355	προς ΗΠΑ 23/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	προς Κεμπέκ 28/7	ΑΝΔΡΕΑΣ V. (μ.)	72	10410	προς Πόρτ Κέλαγκ 8/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	προς βομβάη 19/7	ΑΝΔΡΕΑΣ Ν.			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.) (ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	83	18509	ε. Σουέζ 14/8	ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	προς Ρίον 7/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	πρ. «Λε Χάβρη 4/8	ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (μ.)	83	4610	προς Ταρτούζ 22/7
ΑΘΗΝΙΩΤΙΣΣΑ (μ.)	76	35706	α. Δαμιέττα 17/8	ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	προς ΗΠΑ 27/7
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	α. Μπ. Χομινί 2/8	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	ε. Σαίντ Τζόν 9/8
ΑΙΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	ε. Ταραγκόνα 5/8	ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597	προς Πόιντ Νουάρ 28/7
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Λ. (κ.)	77	11866	πρ. «Τροπεοφόρος»	ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602	α. Λισσαβόνα 3/8
ΑΙΡΗΝΣ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	ε. Πόρτ Καρτιέρ 25/7	ΑΝΕΜΩΝΗ (π.)	69	15256	προς Τσιταγκόγκ 13/8
ΑΙΛΣΑ	72	16235	προς Ν. Ορλεάνη 12/8	ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	προς Νασάου 15/8
ΑΙΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	προς Βραζιλία 10/8	ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076	ε. Ν. Ορλεάνη 9/8
ΑΙΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388	αργεί Πειραιά	ΑΝΘΩΝΥ (κ.)	81	11615	προς Βομβάη 3/8
ΑΙΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	84	8423	στο Σ. Ναζαίρ 12/9	ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	προς Ν. Αμερική 6/7
				ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	προς Σιγκαπούρη 9/8
				ΑΝΝΑ Α. (ΑΒ)	71	14500	στο Τούρκου 14/12
				ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	προς Σετουμπάλ 12/8
				ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	προς Κολομβία 5/8
				ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.)	77	9254	ε. Τζ. Νεχρού 2/8

ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	80	9428	ε. Λάγος 10/8	ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510	ε. Φούζου 14/5	ΒΑΛΛΗ Π. (κ.)	74	8925	προς Μπαγκόγκ 29/5
ΑΝΤΖΕΛ ΙΙ. (π.)*	74	14324	επωλήθη	ΒΑΛΠΑΡΑΙΖΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	αργεί Πειραιά
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	προς Παντζάγκ 16/8	ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	ε. Τολέδο 10/8
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	προς Κουβέιτ 17/7	ΒΑΣΣΙΛΗΣ ΙΧ (κ.)	77	2996	προς Αλγέρι 20/7
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (κ.)	77	14275	υπέστειλε σημαία Μάλτας	ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166	προς Βενεζουέλα 3/7	ΒΕΝΟΥΣ	77	30000	πρ. "Venus Venture"
				ΒΕΝΟΥΣ (μ.)*	71	1516	ε. Σιγκαπούρη 4/4
ΑΟΥΚ (κ.)	75	35354	προς Χάμπτον 1/8	ΒΕΝΟΥΣ V. (δ.)	81	42048	α. Λέικ Τσάρλς 5/8
ΑΠΙΑ (Μηχ.)	74	16006	ε. Μαντράς 10/8	ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224	ε. Κωνσταντζα 1/8
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε. Σ. Βικέντε 27/7	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	προς Μπόννυ 12/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	ε. Πειραιά 30/7	ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.κ.)	81	37288	α. Μπάχα Μπλάνκα 25/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΙΑΝΤ (μ.)	80	3958	προς Θεσσαλονίκη 2/8	ΒΕΡΓΙΝΑ	75	20513	ε. Κουσίρο 9/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	82	3901	προς Αλγερία 21/6	ΒΕΡΓΙΝΑ (π.)	77	26409	α. Χόγκ Κόγκ 28/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	ε. Γκάνδη 16/8	ΒΕΡΝΑΛ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	74	33521	α. Βανκούβερ 11/8
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	προς Σεπετίμα 28/7	ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055	προς Ρουέν 5/8
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΙΙ (μ.)	77	8767	ε. Μακέιο 18/7				
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	προς Μπ. Αμπάς 2/8	ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	ε. Λάγος 11/8
				ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	ε. Πειραιά 30/4
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	ε. Πειραιά 10/8	ΒΗΤΑ ΣΤΑΡ (κ.)	76	37700	προς Ουκρανία 25/6
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	ε. Καράτσι 12/6	ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917	προς Βομβάη 30/7
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΩΝΤΕΡΕΡ (δ.κ.)	75	45001	προς Σουέζ 20/11/93	ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ (ΑΒ)	76	17161	στο Στόκτον 5/8
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977	α. Κπέμε 24/7	ΒΙΕΝΝΑ ΣΚΑΥ (ΑΒ.)	74	14887	προς Πόρτ Σάι 2/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ ΙΙ (δ.)	73	118197	προς Αρούμπος 20/7	ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Γκουαγιακούλ 1/8
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	προς Κασσιούγκ 7/6	ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Πειραιά 7/8
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΜΠΑΙΗ (δ.μ.)	75	126774	ε. Χάργκ 13/8	ΒΙΝΤΑ (Μηχ.)	76	9833	προς Σιμπούσι 5/8
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	ε. Κονακρύ 25/7	ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	73	18887	ε. Σιγκαπούρη 27/6
ΑΡΓΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	9996	ε. Πειραιά 22/7	ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	προς Χό-Τσί-Μίνχ Σίτυ 26/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	ε. Μπουεναβεντούρα 13/7	ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077	προς Κήλαγκ 23/7
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700	ε. Χιούστον 40/8	ΒΟΡΕΑΣ (μ.)	75	28275	ε. Πειραιά 10/8
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283	ε. Φρημάντλ 28/7	ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295	προς Νουτάλα 9/8
ΑΡΙΣΒΗ (Μηχ.)	86	19602	προς Σίδνευ 10/8	ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Τύνιδα 14/8
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594	προς Μάλτα 13/8	ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	ε. Σικάγο 30/7
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978	προς Ευρώπη 30/7	ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Μασσαλία 8/7
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112	ε. Λάγος 25/7	ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	α. Λούπ Τέρμ. 7/7
ΑΡΙΩΝ (δ.κ.)	73	30067	ε. Σιενφουέγκος 15/7				
				Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)*	76	1599	προς Λονδίνο 17/8
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μηχ.)	73	12834	ε. Ναντόρ 4/8	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 29/7
ΑΡΚΑΔΙΑ Ι (π.)	73	89566	προς Υμουίντεν 2/8	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	76	3040	προς Ινδία 18/7
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μηχ.)	78	6414	αργεί Πειραιά	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	79	10964	πρ. "Perla One"
ΑΡΜΕΝΟΣ (δ.μ.)	75	1913	πρ. «Αγ. Νικόλαος V»	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	επισκ. Σιγκαπούρη 10/8
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	προς Αλγερία 2/8	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	ε. Μομπιλ 8/8
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598	προς Καζαμπλάνκα 3/8	ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	32501	προς Τζακάρτα 4/8
ΑΡΤΕΜΙΣ (ΑΒ)	67	1597	υπέστειλε ελληνική	ΓΙΑΝΜΠΑΣ Ι. (π.)	78	9236	ε. Ρεσίφ 1/8
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	προς Ωλμπανυ 1/8	ΓΙΑΝΜΠΑΣ ΙΙΙ (κ.)	74	9557	πρ. «Μανώλης»
ΑΡΧΩΝ (π.)	73	16349	υπέστειλε σημαία Μάλτας	ΓΙΑΣΕΝΑ (Ον.)	78	9236	προς Ειλάτ 26/7
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	προς Αμβέρσα 21/7	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ (κ.)	74	12458	α. Κεηπτάουν 17/7
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	προς Σικάγο 7/8	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ V. (κ.)	75	40967	προς Βουλγαρία 5/8
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527	προς Πορτογαλία 14/8	ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (μ.)	69	10152	προς Ρίο Ιανέιρο 7/8
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035	α. Ασ Σίρ Τέρμ. 14/7	ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	588231	προς Σ. Αραβία 5/8
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	προς Γαλλία 11/8	ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724	προς Αλεξάνδρεια 13/8
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	α. Χόγκ Κόγκ 11/8	ΓΙΟΥΡΟΛΑΙΔΗ (μ.)	68	1282	προς Πούλ 12/8
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525	προς Χαλδία 8/8	ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	α. Κεηπτάουν 10/8
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281	προς Χό-Τσί-Μίνχ Σίτυ 22/7	ΓΙΟΥΡΟΛΟΡΝΤ (μ.)	72	1267	προς Σ φάξ 5/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159	α. Χιούστον 26/6	ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Κάδιξ 4/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (μ.)	81	40134	ε. Κόρπους Κρίστι 31/7	ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	α. Σαίντ Τζών 17/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ	78	38467	προς Βραζιλία 15/7	ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Ν. Ορλεάνη 7/8
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	προς Χάμπτον 1/8	ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	προς Σιγκαπούρη 25/6
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	11269	προς Σαντάνα 7/7				
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	προς Σαβάνα 3/8	ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	προς Σφάξ 10/8
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	ε. Γκάλβεστον 8/8	ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	45082	α. Χιούστον 2/8
ΑΤΛΑΣ ΙΙ (δ.π.)	74	20322	προς Π. Μωχ. μίν Κασίμ 8/8	ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909	ε. Πειραιά 11/8
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14684	προς Μουρμάνσκ 24/7	ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΑΙΑΝ (δ.π.)	65	3476	α. Χόγκ Κόγκ 11/7
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	ε. Παράναγους 22/7	ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	προς Καράτσι 9/8
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	προς Ιαπωνία 14/5	ΓΚΑΖ ΛΑΙΟΝ (δ.)	72	9327	ε. Βιζακαπανάμ 7/8
ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΞ (δ.ΑΒ)	75	39995	προς Ες Σιντέρ 10/8	ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Χόγκ Κόγκ 9/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763	προς Ρίτσαρντς Μπ. 7/8	ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	68	12870	προς Φουτζέιρα 31/7
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656	προς Σάν Λορέντζο 4/8	ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.)	79	13760	προς Βομβάη 31/7
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705	α. Ντώραμπαν 15/7	ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445	προς Ράς Τανούρα 2/8
				ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	85	23508	ε. Λιβύη 1/4
ΒΑΓΓΕΛΗΣ (μ.)	77	14954	προς Καβάλλα 9/8	ΓΚΑΖ ΠΑΛΜΙΡΑ (δ.π.)	84	10228	ορις Ράς Λανούφ 3/8
ΒΑΙΝ (δ.κ.)	65	13408	ε. Λάρνακα 12/8	ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	προς Ιταλία 11/8
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	προς Ντώραμπαν 9/8	ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	349886	προς Ταιβάν 29/7
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μηχ.)	77	69913	αργεί Πειραιάς	ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	προς Ζουχάι 15/8
				ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.γ.)	77	3999	υπέστειλε παναμαϊκή
				ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997	ε. Ζαχράνι 31/7
				ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Ράς Τανούρα 11/8

ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	προς Ελλάδα 8/8	ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412	α. Μπουσάν 14/7
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	προς Σίνε 12/8	ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106	ε. Κολόμπο 5/8
ΓΚΑΖ ΧΟΡΙΖΟΝ	89	11821	προς Μπάγιο Γκράντε 18/7	ΕΛΙΤ Β. (κ.)	80	11504	πρ. "Dooyang Elite"
ΓΚΑΛΗΣΣ (Ον.)	69	998	προς Κινσάλε 14/8	ΕΛΙΝΑ	75	8788	στη Λάς Πάλμας
ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	προς Κίνα 25/5	ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	προς Κέηηπτάουν 24/7
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	δ. Ντόβερ 14/7	ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	22069	πρ. «Βόρειος Ηπειρος Ελλάς»
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	προς Βραζιλία 26/7	ΕΛΛΕΝΙΚ (Μπχ.)	83	7983	προς Τζέντα 12/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	προς Σουραμπάγια 14/7	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ(κ.)	77	10999	προς Μπ. Αίρες 2/8
ΓΚΛΟΥΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	προς Γαλλία 10/8	ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099	ε. Φουτζέιρα 30/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΙΔΗ (μ.)	90	23272	προς Γιούζνυ 8/8	ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥΔ.ΝΜ)	76	209788	προς Αρούμπα 7/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	ε. Σάντα Μάρτα 5/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	ε. Φουτζέιρα 26/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.π.)	78	3450	προς Κάντλα 1/8	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΙΤΖ (δ.)	75	45000	α. Ν. Ορλεάνη 11/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Μπουεναβεντούρα 31/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ)	75	146263	ε. Γιούροπορτ 16/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	προς Κάντλα 9/8	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086	α. Χάργκ 31/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	α. Ν. Ορλεάνη 6/8	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.ΝΜ.)	75	42813	προς 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 ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	προς Φουτζέιρα 12/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Σαίντ Τζών 5/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	προς Σιλικάπ 29/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Κάντλα 10/7	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	προς Σιγκαπούρη 1/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝ-ΤΖΕΡ (π.)	79	13005	ε. Μπουεναβεντούρα 28/7	ΕΛΛΗΝ	79	18392	ε. Χάλλ 11/8
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	ε. Ν. Ορλεάνη 9/8	ΕΛΛΗΝ Μ. (μ.)	71	12387	α. Ζανζιάγκ 5/7
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Ι. (π.)	77	11733	πρ.. «Γκόλντεν Φόρτσιουν»	ΕΛΛΗΝ (μ.)	71	32521	πρ. "Bellini"
ΓΚΟΛΑΝΤΦΙΝΤΣ (μ.)	78	9379	προς Βομβάη 31/7	ΕΛΛΙ (Μπχ.)	75	59307	προς Αμστερνταμ 7/8
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	ε. Μίλφροντ Χάβεν 15/8	ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274	δ. Πόρτ Σαίδ 24/5
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ(π.)	77	21737	προς Μαράκας 27/7	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957	ε. Ν. Ορλεάνη 6/8
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	21737	ε. Παρανάγουα 29/7	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Κ. (Μπχ.)	76	6981	προς Ιταζά 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	ΕΜΙΛΙΑ (κ.)	83	2806	πρ. "Emelie"
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	α. Ν. Ορλεάνη 13/7	ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	ε. Βυσόστοκ 10/7
ΓΟΥΑΥΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164.717	αργεί Τζέμπελ Αλι	ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μπχ.)	81	27771	προς Ντουμπάι 2/7
ΓΟΥΕΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	προς Ντάρμπαν 6/8	ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	προς Καοσιούγκ 2/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Γιοκοχάμα 22/7	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Λά Γκουαίρα 2/8
ΓΟΥΕΣΤ ΣΤΑΡ	70	29344	ε. Σάντος 8/8	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	α. Χιούστον 6/8
ΓΟΥΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Αμβέρσα 18/8	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	α. Λισσαβόνα 30/7
ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	79	9371	προς Αμπου Ντάμι 11/8	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	προς Εύξεινο Πόντο 14/8
ΓΟΥΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	ε. Πόρτ Αλφρεντ 8/7	ΕΠΤΑΝΗΣΑ (ΝΜ)	74	87456	πρ. «Κόμπας Ναβιγκέιτορ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ *	83	24500	ε. Σάντος 8/8	ΕΡΑΤΙΝΙ (π.)	68	14311	προς Τοιταγκογκ 23/7
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ*	83	28268	προς Μαυλία 18/7	ΕΡΓΙΝΑ Β. (μ.)	71	29995	προς Νταλιάν 3/6
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	προς Χοντέιντα 9/8	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΙΒ	86	15952	ε. Βιζακαπατνάμ 5/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	προς Βάρνα 6/8	ΕΡΜΗΣ (κ.)	76	38995	ε. Πειραιά 24/7
ΓΟΥΩΡΙΟΡ Α.Τ. (δ.κ.)	79	19635	προς Τουκουγιάμα 4/8	ΕΡΜΗΣ (κ.)	84	34932	προς Ντάρμπαν 3/8
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	προς Υεμένη 30/7	ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	προς Α μπον 4/6
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	αργεί Περαιά	ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπχ.)	72	31814	προς Πύλο 22/7
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	ε. Μόγκλα 17/7	ΕΣΤΡΕΛΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	αργεί Ντάρμπαν
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	προς Ασάμπο 7/8	ΕΤΟΥΑΛ (κ.)	90	12450	προς Βάλλεουφλιντ 26/7
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	α. Αμβούργο 13/8	ΕΥΑ (μ.)	74	20589	α. Σιγκαπούρη 4/8
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	προς Νιγηρία 7/8/93	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598	ε. Πειραιά 21/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	76	7049	δ. Ντόβερ 16/8	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	ε. Πόρτο ντε Σάντα Μαρία 30/6
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. (μ.)	69	8984	προς Ινδία 28/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	α. Ακαμπα 16/8
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	α. Πειραιά 26/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	εγκαταλείφθηκε Σόγιο 20/1/93
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	προς Μαλαισία 22/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	προς Ρίτσαρντ Μπ. 7/8
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	προς Χιλή 23/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. Ν. Ορλεάνη 11/6
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817	ε. Τζιμπουτί 17/5	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. (κ.)	80	18534	προς Πόρτ Σουδάν 8/8
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	ε. Βανκούβερ 17/8	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	ε. Σάρλεστον 11/7
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	προς Αλεξανδρούπολη 18/7	ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	ε. Σάντος 23/7
ΔΟΥΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	72	19107	προς Βάρνα 14/8	ΕΥΒΟΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	προς Σιγκαπούρη 7/8
ΔΣ ΠΑΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	ε. Τζιμπουτί 29/7	ΕΥΓΕΝΙΑ Δ. (κ.)	77	19866	προς Μελλεντουν 25/7
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	1187	ε. Μόγκλα 30/7	ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	προς Γκρεσίκ 6/8
ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	προς Ρίο Ιανέιρο 28/7	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	προς Π. Μωχ. μίν Κασίμ 2/8
ΕΚΟΥΙΟΞ (μ.)	75	7494	πρ. "Αφρικαν Σάν"	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Γουατεμάλα 26/7
ΕΚΤΩΡ (κ.)	81	30741	ε. Παραντί 4/8	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Τέμα 6/8
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	ε. Καμπίνα 14/7	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	ε. Σιγκαπούρη 13/8
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	προς Τακοράντι 29/7	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	ε. Ιντσόν 22/7
ΕΛΕΝΑ Α. (κ.)	70	16128	στη Τομασσίνα 18/7	ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	προς Γκάνδη 28/7
ΕΛΕΝΑ Β. (π.)	73	20713	ε. Πόρτ Κέλαγκ 5/8	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (μ.)	76	20546	επέστειλε Κυπριακή
ΕΛΕΝΗ (μ.)	71	8567	επέστειλε ελληνική	ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	ε. Ν. Ορλεάνη 6/8
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	μετ. Γεώργιος Α. (μ.)	ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	προς Καλκούτα 4/8
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	προς Βιτόρια 4/8	ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492	προς Βραζιλία 7/7
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. Τομακομάι 20/7	ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366	ε. Νοβοροσίσκ 4/8
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	προς Γιαντζί 16/7	ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	αναμένει Χώρ Φακάν
				ΖΕΑ (π.)	69	48154	α. Ν. Ορλεάνη 29/7

ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	δ. Ντόμπερ 16/8	ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	72	1171	προς Σάντος 6/7
ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)	ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	προς Αίγιπτο 12/8
ΖΗΛΑ (δ.κ.)	83	16757	πρ. "Petrobulk Rascal"	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	α. Ν. Ορλεάνη 8/8
ΖΟΥΖΟΥ (κ.)	73	25045	προς Παράναγους 3/8	ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069	προς Ιταλία 13/8
ΗΒΗ	79	16379	ε. Χάμπτον 9/8	ΚΑΛΥΨΩ (Μπχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι
ΗΡΑ*	79	16390	ε. Ιτακούι 26/7	ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366	δ. Ντόμπερ 16/8
ΗΣΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	73448	αργεί Πειραιά	ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	προς Αμστερνταμ 10/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Ροζάριο 5/8	ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	α. Μπωμόντ 31/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	94	38513	ναυπηγ. Κόγιε	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	α. Ν. Ορλεάνη 21/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	94	38513	νέα αγορά	ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)*	77	10688	προς Τούπξαν 11/8
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	ε. Μπουεναβεντούρα 26/6	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (κ.)	71	24594	πρ. "Gotha"
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	76	19855	πρ. "Bali Skay"	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (δ.μ.)	89	25368	προς Ακαπούλκο 6/6
ΘΕΑΝΩ (μ.)	74	35073	α. Γιούροπορτ 10/8	ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	προς Ράς Τανούρα 11/8
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798	προς Μουρμάνσκ 14/8	ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656	μεταφορές Αμπιτζάν
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	ε. Παράναγους 30/7	ΚΑΠΠΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	11929	ε. Ν. Ορλεάνη 31/7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ. (κ.)	77	15043	πρ. «Κορονίς II»	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργεί Πειραιά
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	προς Ρότερνταμ 20/7	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	προς Γιβραλτάρ 11/8
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.Κεϋλ.)	72	2934	μεταφορές Λιβύης	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	προς Αλγερία 8/8
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	προς Μπαχραϊν 29/7	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΕΛΛΟΣ (κ.)*	77	9941	προς Λιβύη 29/6
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	ε. Πόιντ Λίζας 21/7	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	ε. Χόγκ Κόγκ 30/7
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	α. Λομέ 5/8	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (κ.)	71	20571	πρ. «Αγία Ελεούσα»
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΙΟΝ (Μπχ.)	79	1241	α. Πόρτ Σάιτ 15/8	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 30/7
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μπχ.)	79	1239	α. Πόρτ-ω-Πρένς 19/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	προς Κολόμπο 6/8
ΙΔΕΑ (μ.)	71	8937	πρ. "Dea"	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	στον Πειραιά 25/5/94
ΙΚΑΡΙΑΔΑ (κ.)	76	5915	πρ. «Λυδία»	ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	80	18509	προς Μπάχια Μπλάνκα 6/8
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422	προς Ρότερνταμ 13/8	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ ΙΙ (κ.)	94	31643	προς Ποχάγκ 15/8
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	προς Βιάννα ντο Καστέλο 19/6	ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	ε. Σ. Φραντσίσκο 6/8
ΙΜΒΡΟΣ (μ.)	80	11910	προς Πόρτ Τζέντιλ 24/7	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	57527	ε. Ν. Ορλεάνη 9/8
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	προς Ν. Κορέα 25/7	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	72	57056	προς Βενεζουέλα 8/8
ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ (κ.)	72	39219	ε. Υμουιντεν 16/8	ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ(κ.)	90	31643	προς Καμσάρ 2/8
ΙΟΛΚΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	80	74278	προς Πράια Μόλε 25/7	ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	64	4673	προς Κοτονού 21/7
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	προς Ποχάγκ 27/6	ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	προς Μοντεβιδέο 5/8
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥ (κ.)	82	41962	α. Παράναγους 28/7	ΚΑΡΙΝΑ (Μπχ.)	72	11954	αργεί Πειραιά
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	προς Κοξίν 14/8	ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	προς Μομπάσα 11/8
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	προς Ούστ Ντουναϊσκ 14/8	ΚΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	72	15015	ε. Λάρνακα 12/8
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	ε. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 21/7	ΚΑΡΤΕΡΙΑ (κ.)	74	21266	αγορά από αλλοδαπούς
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	ε. Λάγος 8/8	ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	ε. Χόγκ Κόγκ 2/4
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	προς Σιγκαπούρη 10/8	ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582	προς Ν. Ορλεάνη 5/8
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.Βα.)	81	2971	προς Σενεγάλη 11/8	ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	προς Ομάν 21/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Κωνσταντίνα 15/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)*	73	1538	προς Ινδία 17/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Αφρική 21/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	προς Τζέντα 11/8	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	ε. Πρίνς Ρούπερτ 16/8
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	προς Ν. Αφρική 22/7	ΚΑΤΥΑ Ν. (κ.)	74	26316	προς Κίνα 14/8
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	προς Πόρτ Κέλαγκ 8/8	ΚΑΥ (κ.)	76	11721	προς Ναζζίκ 18/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	προς Ρότερνταμ 8/8	ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Λιβύη 22/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΟΡ (π.)	69	173272	προς Τούλας 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 Λειξόδες 30/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	78	15979	α. Μακείο 16/7	ΚΕΙΠ ΧΟΟΥΠ (δ.π.)	74	3976	πρ. "St. Anne"
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (π.)	79	15959	πρ. «Τσάμς»	ΚΕΝ ΓΚΕΙΑ	79	11279	προς Μπατάγκας 29/7
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΙΝΤ (δ.π.)	75	7297	προς Κόρυτον 14/8	ΚΕΝ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	83	19146	ε. Κριστομπάλ 23/7
ΙΟΣ (π.)	68	15474	προς Βιζακαπάντνα 27/7	ΚΕΝ ΠΛΕΙΑΔΕΣ	84	19864	πρ. "New Pleiades"
ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ (ΑΒ)	73	1566	πρ. "Nabil"	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 Κερίρ 6/8
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Κασσιούγκ 17/6	ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (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. Φός 26/7	ΚΙΝΑΡΟΣ Ν. (π.)	74	10053	ε. Πειραιά 26/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	α. Λισσαβόνα 24/7	ΚΙΝΣΙΠ (δ.Μπχ.)	77	76547	ε. Λισσαβόνα 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. Νταμά 31/7
ΙΩΑΝΝΙΤΣΑ (μ.)	73	24731	πρ. «Ιωάννα»	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 (Μπχ.)	78	13899	ε. Τσιτακόγκ 9/8
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	προς Κίνα 22/7	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΙΑΝΣ (Μπχ.)	77	10407	ε. Μπαραγκουίλα 21/7
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	α. Γκάλβεστον 25/6	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μπχ.)	73	11801	πρ. «Καπετάν Λεωνίδα»
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145	προς Μοζαμβίκη 19/7	ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μπχ.)	86	13605	α. Ντάρμπαν 7/8
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154	επισκ. Μομπάσα 19/7	ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10771	προς Ν. Καληδονία 19/7
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663	ε. Ζανζιβάκ 11/7			10511	προς Ξιγκάγκ 21/7
ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.)	76	15856	προς Βραζιλία 12/8				

ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	προς Ωκλαντ 11/8	(δ.Βρ.)	83	30479	προς Καριπίτο 9/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)	86	12510	ε. Μπουεναβεντούρα 7/8	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βα.)	82	36865	προς Πασκάγκουλα 9/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	74	9903	προς Ντάρμπαν 3/8	ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407	προς Ντάρμπαν 29/5
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	75	9903	α. Ακαμπα 11/8	ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	προς Ινδονησία 12/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ (μ.)	75	9903	προς Ιτακούι 8/8	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	ε. Κωνσταντίνζα 4/8
ΚΟΛΜΕΝΑ (ΑΒ)	68	14691	ε. Σιγκαπούρη 25/5	ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	προς Χαϊκού 30/7
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Γκιζάν 1/7	ΛΩΞΑΝΤΡΑ (κ.)	78	14983	πρ. «Ελήσποντος»
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9573	προς Ζανζιγάκ 17/8	ΜΑΓΔΑ Π. (π.)	76	6744	πρ. «Ωρόρα Κοράλ»
ΚΟΝΓΟΛΙΣ	78	39814	προς Τζέντα 10/8	ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μπχ.)	72	6513	προς Νταβάς 7/8
ΚΟΝΤΟΡ (δ.ΑΒ)	80	26974	προς Κομ. Ριβαντάβια 19/7	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (μ.)	78	13427	προς Ρίο Χάινα 2/8
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	αργεί Πειραιά	ΜΑΕΡΣΚ ΚΥΟΤΟ (κ.)	81	18209	πρ. "sea Dragon"
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	ε. Ν. Υόρκη 12/8	ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040	προς Υεμένη 27/7
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	προς Αβάνα 4/8	ΜΑΙΚ Κ. (κ.)	71	17801	πρ. «Γεώργιος Τ.»
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	α. Λέ Χόβρη 9/8	ΜΑΙΡΗ Δ. (κ.)	75	29120	προς Πόρτο Μαδρύν 2/8
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Πράιμα Μόλε 29/7	ΜΑΙΡΥΛΟΥ II (κ.)	74	30168	προς Μπάχια Μπλάνκα 5/8
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	προς Μπαγκογκ 19/7	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	προς Κούβα 1/7
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	προς Κασσιούγκ 26/7	ΜΑΓΓΟΥΩΡΙΟΡ (κ.)	73	31427	προς Γιαντάι 9/8
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	προς Χόγκ Κόγκ 14/8	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28365	προς Κασσιούγκ 28/7
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ. δ.)*	75	16221	προς Ν. Πλύμιουθ 4/8	ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	προς Τζέντα 9/8
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Γκίζμπορν 24/7	ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	21708	προς Μπιλμπάο 15/8
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	προς Γκουαγιακούλ 7/8	ΜΑΚΝΤΟΝΑΛΑΝΤ (κ.)	74	34789	προς Αμβούργο 2/8
ΚΟΥΛΑ Λ. (Μπχ.)	77	39562	προς Κίνα 13/8	ΜΑΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	39050	προς Γκνάνσκ 15/8
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	προς Ελλάδα 16/8	ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704	προς Σάντος 4/8
ΚΡΕΙΝ (κ.)	76	20355	προς Ταιτσούγκ 17/8	ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996	α. Μπωμόντ 28/7
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	προς Αμβέρσα 10/8	ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	α. Βανκούβερ 16/7
ΚΡΙΟΣ I (π.)	71	1594	προς Θεσσαλονίκη 13/8	ΜΑΝΤΩ (δ.μ.)	72	17169	πρ. «Μαντώ V»
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 Χομενί 25/7
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	ε. Καράτσι 9/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	70	33185	προς Ινδονησία 8/7
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	ε. Κασίμα 31/7	ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ (μ.)	83	32100	προς Βέντσπιλς 14/8
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Νικολάγιεφ 25/7	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Γόβια 12/8
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Γένοβα 8/8	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	α. Ταρραγκόνα 29/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	ε. Ν. Ορλεάνη 8/8	ΜΑΡΕ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	79	33157	πρ. "Tenacity"
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (μ.)	77	22614	αγορά από αλλοδαπούς	ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954	στο Λάιμε Μπαϊ 3/8
ΚΩΣΤΑΣ Η. (μ.)	74	9192	ε. Βερακρούζ 29/7	ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878	ε. Σαντιάγο 28/6
ΛΑΖΑΡΟΣ Λ. (μ.)	77	15592	πρ. «Α. Βαρδής»	ΜΑΡΕ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	75	150960	πρ. «Αράμπιαν Σή»
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	ε. Οδησσό 7/8	ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	α. Χόγκ Κόγκ 3/17
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	76	1575	πρ. Λιβύη 28/7	ΜΑΡΙΑ Δ. (Μα.)	68	16587	προς Μερσίνη 12/8
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	στον Πειραιά 20/5	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108	α. Αοντον 12/8
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Φός 9/8	ΜΑΡΙΑ Κ. (μ.)	77	19028	πρ. «Αθανάσιος»
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Ανταφαγκάστα 3/8	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	προς Σιγκαπούρη 7/8
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	προς Σαν Αντόνιο 26/7	ΜΑΡΙ Α. Τ. (δ.κ.)	76	15232	προς Πανγκαλάν Σούσου 9/8
ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767	α. Βανκούβερ 12/8	ΜΑΡΙΑΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798	ε. Τσίμπα 14/8
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	75	15833	α. Μανίλα 21/7	ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995	προς Σαγκάη 2/6/93
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (κ.)	72	27833	προς Πόρτ Ελίζαμπεθ 10/6	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	ε. Μπουσάν 22/6
ΛΕΙΖΕΡΜΠΗΜ (μ.)	74	15205	υπέστειλε κυπριακή	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	προς Μπαρανάγου 28/7
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	υπέστειλε ελληνική	ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732	ε. Λός Αντζελες 1/8
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	ε. Πόρτο Κουζιάλ 31/7	ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928	μετ. "Pacific Star A." (π.)
ΛΕΠΑΝΤΟ ΓΚΛΟΥΡΥ(π)	72	18697	πρ. «Γουόρλντ Απόλλο»	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Οδησσό 16/6
ΛΕΠΑΝΤΟ ΣΤΑΡ (π.)	73	3576	νέα αγορά	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	προς Ν. Αφρική 5/8
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.)	72	17914	α. Μασσάουα 1/8	ΜΑΡΙΝΕΡ I (π.)	71	1887	πρ. Ντουμπάι 4/8
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	προς Σάν Αντόνιο 6/8	ΜΑΡΙΝΙΚ Γ. (κ.)	72	16018	α. Σαν Φραντσίσκο 21/7
ΛΕΡΟΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (κ.)	76	12693	αγορά από αλλοδαπούς	ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	προς Λουάντα 17/7
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	ε. Πειραιά 26/5	ΜΑΡΙΝ (μ.)	75	23334	ε. Μόγκλα 2/8
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354	προς Τζέντα 13/8	ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067	ε. Ν. Υόρκη 31/7
ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	προς Χαϊκού 13/8	ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (μ.)	71	15954	ε. Αμβέρσα 17/8
ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183	στον Πειραιά 19/6	ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	1740	α. Βανκούβερ 12/8
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	ε. Φουτζέιρα 2/8	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	προς Χοντίντα 14/8
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	προς Τούριμπο 8/8	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Πειραιά 2/8
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	προς Βιτόρια 31/7	ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Ν. Ορλεάνη 12/7
ΛΗΝΤΕΡ Α.Τ. (δ.κ.)	82	22585	πρ. "Team Carrier"	ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	μεταφορές Περισκοίου
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	πρ. «Σημιάλ III»	ΜΑΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	ε. Βέντσπιλς 7/8
ΛΙΔΙΑΣ (κ.)	73	20700	ορ. «Φειδίας»	ΜΕΛΟΙ (μ.)	76	22297	προς Χουάγκου 12/8
ΛΙΜΜΑΤ (π.)	71	6139	ε. Χόγκ Κόγκ 28/7	ΜΕΛΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572	προς Αμπιτζάν 28/7
ΛΙΜΠΕΞΕΛ* (π.)	69	17872	α. Βαρκελώνη 11/8	ΜΕΛΩΔΙΑ (κ.)	73	14670	ε. Μπουεναβεντούρα 1/8
ΛΙΜΠΡΑ I. (μ.)	88	12735	προς Καλλάο 4/8	ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357	προς Παναμά 11/6
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	προς Βομβάη 28/6	ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	70	23081	υπέστειλε σημαία Μπαχάμας
ΛΙΝΚΑ (Ονδ.)	74	1490	προς Μήλο 3/8	ΜΕΝΤΩΡ (κ.)	73	13729	προς Ντάρμπαν 15/7
ΛΙΝΚΟΥΒΑ (δ.π.)	80	4816	προς Αλγερία 23/7	ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28273	προς Κίνα 8/6
ΛΙΤΣΑ Κ. (κ.)	78	4338	πρ. «Λεωνίδα Κ.»	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738	προς Βαγκαρέι 9/8
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Μανζανίλο 8/8	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	α. Ν. Ορλεάνη 25/7
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ				ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
				ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	α. Χιούστον 10/8

ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Κορούνα 11/8	ΝΕΠΤΟΥΝ ΝΤΟΡΑΝΤΟΣ	85	53014	πρ. "Aspilos"
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	προς Ρουέν 14/8	(δ.Σ.)	72	10194	πρ. "New Enterprise"
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	προς Πόρτ Κέλαγκ 8/8	ΝΕΠΤΟΥΝ ΠΡΙΝΣΕΣ(μ.)	71	1518	προς Λευκάδι 11/8
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	προς Σαγκάη 14/7	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	79	1592	ε. Πειραιά 20/7
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	προς Παλούα 9/8	ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ(μ.)	72	60414	προς Χάλιφαξ 3/8
ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	84	37584	α. Ουτσιούρα 10/8	ΝΕΣΣΗ (κ.)	80	25728	α. Ν. Ορλεάνη 10/8
ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	84	37584	προς Νοβοροσίσκ 10/8	ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	71	12202	ε. Σάντος 2/8
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	μεταφορές Μπαχάμας	ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	68	1598	προς Ν. Νουάρ 5/8
ΜΙΝΟΑΝ ΣΗ (μ.)	78	14874	προς Μαρακάμπο 2/8	ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	79	9577	α. Σιγκαπούρη 12/7
ΜΙΣΤΡΑΛ II (δ.π.)	73	1272	α. Φρητάουν 29/7	ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	προς Κίνα 28/7
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Δ. Αφρική 19/7	ΝΙΚ (μ.)	85	3998	πρ. "Yamak"
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	α. Σιγκαπούρη 7/8	ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856	προς Χάμπτον 14/8
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579	προς Μάλτα 4/8	ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	προς Γκάνδη 3/8
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μπχ.)	78	103812	αργεί Κολούμπια	ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	ε. Γιβραλτάρ 21/7
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΥ	71	29198	προς Ρόττερνταμ 21/7
(Μπχ.)	79	6414	αργεί Μπρέμερχαβεν	ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317	προς Ιλιτσέβσκ 28/7
ΜΠΑΡΑΜΠΑ ΘΑΝΑΣΗ (κ.)	77	32078	παραμένει στη δύναμη	ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	προς Μπουσάν 5/8
				ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.Μπχ.)	75	61000	προς Σίνες 11/8
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	προς Δ. Αφρική 11/8	ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (κ.)	79	10225	ε. Βομβάη 20/7
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	προς Βεγγάζη 6/8
ΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	23334	πρ. "Αρμπέλλα"	ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	α. Λάγος 11/7
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	α. Μπιλμπάο 10/8	ΝΙΚΟΣΙΑ (κ.)	72	15656	προς Κίληγκ 13/8
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	α. Ντητρόιτ 30/7	ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	α. Κολούμπια 9/8
ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Μπαγκκόγκ 7/7	ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	75	20797	α. Ν. Ορλεάνη 4/8
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ (μ.)	71	8555	πρ. "Ντίγκνιτ V"	ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	α. Τέμα 5/8
ΜΠΛΟΥΝΟΡΘ (μ.)	70	16006	πρ. "Καρυάτις"	ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	προς Νόβα Σκωτία 16/8
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418	ε. Μορμουγκάο 3/8	ΝΙΤΣΑ V (ΑΒ)	72	10423	προς Αργεντινή 23/7
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ (μ.)	71	15954	προς Τραμαντάι 25/7	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ			
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.β.)	69	8707	αργεί Πειραιά	(δ.π.)	84	2469	προς Πειραιά 31/7
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-				ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)*	77	1747	προς Μαϊάμι 12/8
ΤΣΡΟΥΣ (δ.κ.)	75	6794	προς Βομβάη 2/3	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)*	88	1905	ε. Γκράν Καυμάν 12/8
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ	74	5105	α. Χιούστον 7/8	ΝΟΡΜΑΝ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	79	10153	πρ. "EW Andes"
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ				ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
(δ.)	71	1991	α. Κοτονού 9/7	(Μπχ.)*	80	6414	ε. Πειραιά 30/7
ΜΠΛΟΥΝΤΑΝΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Αλγερία 26/7
(δ.κ.)	75	2998	προς Σιγκαπούρη 30/6	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	ε. Κασσιούγκ 19/7
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΙΤΕΡ(δ.κ.)	73	4706	δ. Γιβραλτάρ 14/8	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581	α. Ηστ Λόντον 23/7
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	αργεί Πειραιά	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210	ε. Ασνόντ 12/8
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	προς Κριστομάλ 2/8	ΝΤΕΒΟΝ (δ.)	76	48110	πρ. "Saiko Maru"
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΤΕΙΛΑΜ (κ.)	71	9810	επισκ. Βάρνα 29/7
(Μπχ.)	72	6671	αργεί Πειραιά	ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (Μπχ.)	84	35453	ε. Σεπετίμα 5/8
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (π.)	71	9603	αργεί Πειραιά	ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΙΜ (Μπχ.)	82	32320	προς Κουινγκντάο 9/7
ΜΠΡΑΖΙΛ ΒΙΤΟΡΙΑ	77	74139	πρ. "Μπραζιλαν Βιτόρια"	ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	προς Μοντοίρ 6/8
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	ε. Αμβούργο 17/8	ΝΤΕΣΤΙΝΟ (π.)	73	15321	προς Μανίλα 1/8
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιβ.)	73	31861	προς Φιλιππίνες 3/8	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	7255	προς Γουάργρι 5/7
ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	ε. Μπουένος Αιρες 27/7	ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	προς Χόγκ Κόγκ 16/8
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Μπόννυ 6/8	ΝΤΙΝΟΣ (δ.μ.)	62	1979	προς Οριστάνο 8/8
ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	ε. Βιτόρια 30/7	ΝΤΙΠΠΙΑΧ (μ.)	69	9522	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΑ (κ.)	71	13841	πρ. "Μπλου Στόουν"	ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172	α. Τέξας Σίτυ 9/6
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	μεταφορές Κούβας	ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΜΥΚΟΝΟΣ V. (π.)	67	8981	προς Βραζιλία 29/7				
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	α. Βανκούβερ 22/7	ΞΑΝΑΝΤΟΥ (κ.)	76	14572	πρ. "Avalon"
ΜΥΡΣΙΝΗ (μ.)	72	14095	προς Λάγος 3/8	ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	α. Ταρραγκόνα 11/8
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826	προς Γκλάβεστον 2/6				
				ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631	προς Ιταλία 2/8
ΝΑΒΑ ΛΥΡΑ (κ.)	77	18328	πρ. "Ga Chau	ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985	προς Αλγέρη 9/8
ΝΑΒΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	77	18604	πρ. "Μαρία Στινιά"	ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	α. Αμστερνταμ 17/8
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ Δ. (κ.)	77	9111	προς Ρώσια 9/7	ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	ε. Ρίο Ιανέιρο 30/7
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II				ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Περσικό 13/8
(κ.)	76	64670	προς Πόρτο Ορντάζ 25/7	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΝΑΙΑ (κ.)*	70	9069	προς Ντάρμπαμ 28/7	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	αργεί Πειραιά
ΝΑΙΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	77	34841	προς Βαλτιμόρη 16/8	ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	α. Καράτσι 31/7
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	προς Πρίνς Ρούπριτ 3/8	ΟΜΗΡΟΣ (κ.)	73	116059	προς Τουμπάρσκι 11/8
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	προς Κέρτς 13/7	ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796	προς Κωνσταντίνα 10/8
ΝΑΡΕΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Πόρτ Μόρεσμπι 14/8	ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	προς Μπέιρα 9/8
ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400	προς Ισπανία 11/8	ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	ε. Σάντος 29/7
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978	στον Πειραιά 1/6	ΟΜΟΓΚΥ (κ.)	67	1220	ε. Βηρυτό 6/8
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	α. Φός 1/8	ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	αργεί Θεσσαλονίκη
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	επισκ. Ρόττερνταμ 16/6	ΟΡΑΜΑ II (δ.κ.)	73	18273	προς Ασάμπι 12/8
ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (κ.)	73	11291	ε. Τέμα 1/8	ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	προς Γιβραλτάρ 17/8
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλας	ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	προς Τουάπες 12/8
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΣΑΝΤΟΣ				ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	α. Βανκούβερ 6/8
(κ.)	82	18656	προς Γουίλμικτον 16/8	ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	ε. Κάδιξ 7/8
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	ε. Παρανάγουα 22/7	ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	προς Τρίπολη 30/7
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ				ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284	ε. Ρόττερνταμ 10/8
(μ.)	75	2226	προς Ταρτούζ 9/8	ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64355	ε. Γουίλεμσχαβεν 9/8
ΝΕΠΤΟΥΝ ΕΛΛΑΣ (μ.)	79	6398	πρ. "Yukon"				

ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000	προς Ονσάν 13/7	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ (δ.μ.)	70	3072	πρ. «Port Tudy»
ΟΣΕΑΝ ΓΡ. (μ.)	71	13459	προς Ρωσία 14/8	ΠΡΑΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	ε. Πειραιά 22/7
ΟΣΕΑΝ ΛΕΙΚ (κ.)	76	12443	προς Παρανάγουα 28/7	ΠΡΑΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	ε. Μπρίστολ 14/8
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ Ι. (δ.)	80	3323	προς Γιβραλτάρ 3/8	ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.Μηχ.)	76	39920	υπέστειλε ελληνική
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755	ε. Μοντεβιδέο 4/8	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς Λαμπουάν 24/7
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)	70	8493	προς Αβάνα 7/6	ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΗΝΗ (δ.μ.)	74	61901	ε. Σιγκαπούρη 17/8
ΟΣΕΑΝΙΚΟΣ (κ.)	78	14901	προς Νταλιάν 19/6	ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	α. Ντάρμπαν 6/8
ΟΣΕΑΝΟΥΣ (δ.μ.)	75	49278	πρ. «Ατλαντίς»	ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΓΟΥΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754	προς Ντουμάι 15/7
ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	προς Σφάξ 14/8	ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Μπαλιμπά 11/8
ΟΤΑΡΟΥ Ι. (δ.π.)	79	3818	ε. Σιγκαπούρη 25/7	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Λίρκεν 31/7
ΟΥΑΙΤ ΡΟΥΥΖ	84	13852	αργεί Φουτζέιρα	ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	α. Ν. Ορλεάνη 10/8
ΟΥΑΣΙΓΚΤΟΝ				ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	ε. Λάγος 1/8
ΡΕΙΝΜΠΟΥΥ ΙΙ	84	13881	ε. Κολούμπια Ρίβερ 7/8	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	α. Αμστερνταμ 16/8
ΟΥΝΙΣΙΝΑ (δ.)	94	110067	νέα ναυπήγηση	ΠΡΟΣΩ (Μηχ.)	78	26409	προς Βαλπαραιζό 8/8
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	δ. Γιβραλτάρ 13/8	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Ντητρόιτ 10/8
ΠΑΙΟΝΗΡ ΣΑΝ (κ.)	76	14589	προς Σουάνση 14/8	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	προς Π. Λίζας 1/8
ΠΑΛ ΗΓΚΑ (κ.)	79	9429	ε. Ασάμπι 21/6	ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Γκουγιακούλ 4/8
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ (κ.)	80	14397	υπέστειλε ελληνική	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	προς Πειραιά 11/8
ΠΑΛΛΑΣ (Μηχ.)	71	7890	προς Αλεξάνδρεια 9/8	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Αμουάσου Μπαί 22/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	ε. Σεβίλλη 8/8	ΠΡΩΤΟΜΑΣΤΟΡΑΣ (κ.)	72	9176	προς Σουέζ 23/6
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	δ. Μάλτα 14/7	ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Μπειχάι 9/7
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	προς Βομβάη 11/8	ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΟΦ ΣΑΜΟΣ			
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (μ.)	78	17807	δ. Ντόβερ 20/7	(κ.)	74	42236	ε. Σάντος 25/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	77	10076	ε. Ρίτσαρντ Μπαί 9/8	ΠΥΛΟΣ (μ.)	72	8802	πρ. "Vrahos"
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	προς Ντάρμπαν 8/8	ΡΑΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	α. Ν. Ορλεάνη 7/8
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μηχ.)	73	79422	προς Σεπετίμπα 13/8	ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	προς Γιοκοχάμα 29/7
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Ταιβάν 9/8	ΡΑΝΤΝΟΡ (κ.)	75	8896	πρ. «Αλέγκρε»
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088	προς Οζάκα 14/8	ΡΑΨΟΝΤΥ (κ.)	71	11758	προς Κούα Ιμπόε Τέρμ. 5/8
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	προς Τούρμπο 10/	ΡΕΑ (μ.)	73	30930	ε. Ροστόκ 5/5
ΠΑΟΛΑ (δ.μ.)	74	65067	αγορά από αλλοδαπούς 8	ΡΕΑ ΦΩΤΕΙΝΗ (κ.)	70	12577	προς Κίνα 3/7
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	ε. Σεπετίμπα 4/8	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μηχ.)	78	11875	προς Χάμιλτον 1/8
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	ε. Θεσσαλονίκη 30/7	ΡΕΙΝΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	προς Κόλπο ΗΠΑ 15/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μηχ.)	77	23910	ε. Τάραντα 6/8	ΡΕΞ (ΑΒ)	72	10936	προς Μαπούτο 29/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489	προς Πόρτ Σάιτ 12/8	ΡΗΤΖΕΝΤ (Μηχ.)	79	8680	προς Βεγκάκι 22/7
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (κ.)	80	19164	προς Σάντος 28/7	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	ε. Πειραιά 8/7
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	προς Μαρόκο 11/8	ΡΙΒΕΡ Κ. (π.)	66	14682	προς Σιγκαπούρη 26/10/93
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	ε. Χάμπτον 6/8	ΡΙΖΑ (δ.μ.)	74	66341	ε. Γιβραλτάρ 12/7
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	προς Ντουμάι 25/7	ΡΙΚΜΕΡΣ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	15086	προς Βιγκάγκ 13/8
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (Κ.)	86	14319	προς Πόρτ Κουετζάλ 3/8	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	α. Ακαμπα 13/7
ΠΑΥΛΙΝΑ (π.)	69	9627	υπέστειλε σημαία Μάλτας	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	επισκ. Βάρνα 30/7
ΠΕΛΑΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Βαλέντσια 11/8	ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	προς Μαλαισία 9/8
ΠΕΛΛΑ (μ.)	71	14686	προς Ντάρμπαν 10/6	ΡΟΥΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	α. Ν. Ορλεάνη 1/7	ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	α. Κεηπτάουν 29/7
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V. (δ.κ.)	71	104253	προς Σεμάγκα Μπαί 3/6	ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	προς Κάντλα 25/7
ΠΕΛΝΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Ιταλία 6/8	ΡΟΥΜΠΥ (δ.μ.)	76	48238	πρ. "Kakuko Maru"
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	προς Μπ. Αίρες 29/7	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	ε. Ραβέννα 12/8
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	προς Μαρακάμπο 27/7	ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	προς Βίγκο 6/7
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)*	74	16249	προς Ελλάδα 1/8	ΣΤ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι. (κ.)	82	8719	προς Γιοκοχάμα 16/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	προς Βομβάη 29/7	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μηχ.)	81	33471	προς Ραμπίχ 25/6
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	α. Ν. Ορλεάνη 6/8	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	ε. Ιλτσέβσκ 16/7
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μηχ.)	72	9635	ε. Πειραιά 22/7	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Φατσέγκ 12/6	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.μ.)	76	17659	πρ. «Σηλαίδη»
ΠΕΤΡΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	8748	πρ. «Νταγκότε Στάρ	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765ε	α. Ραβέννα 10/8
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	προς Σουέζ 11/8	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	ε. Σάντος 1/8
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	α. Βανκούβερ 11/8	ΣΑΛΒΑΤΟΡ Ι. (π.)	74	16023	προς Βιγκάγκ 10/5
ΠΗΛΙΟΝ (Μηχ.)	84	27706	πρ. "Riambel"	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	προς Ρόττερνταμ 10/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	μετ. "East River"	ΣΑΝ (δ.μ.)	75	68090	προς Ατλαντικό 1/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ (π.)	82	13483	προς Ταϊτσούγκ 28/7	ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	προς Πακιστάν 29/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Αλγερία 28/7	ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)*	69	9584	ε. Βιζακαπαντάμ 9/8
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	προς Ανκόνα 2/8	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122	προς Δ. Αφρική 12/7
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	προς Σεμάγκα Μπαί 31/7	ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	71	13575	προς Γκαίμπερ 12/8
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Χανόμ 11/8	ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (δ.μ.)	74	17077	πρ. «Σήμπορν ΙΙ»
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	προς Ντάρμπαν 26/7	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ			
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	προς Ντάρμπαν 8/8	(κ.)	75	10297	α. Βομβάη 12/6
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λάς Πάλμας 24/7	ΣΑΝΤΟΥΥ ΝΤΑΝΣ (μ.)	75	41978	πρ. "Summerrain"
ΠΟΛΛΟΥΣ Ι. (π.)	75	14741	ε. Ρίο Ιανέιορ 28/7	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	24594	προς Αγ. Πετρούπολη 9/8
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	προς Γιβραλτάρ 11/8	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	προς Βαλπαραιζό 9/8
ΠΟΛΥΜΑΝΙΑ (μ.)	74	9753	πρ. «Σάουθ Σήλντς»	ΣΑΞΟΝ ΣΤΑΡ (ΑΒ.)	79	10153	πρ. "EW Eiger"
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	προς Ευρώπη 6/8	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ			
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	ε. Σ. Τζών 2/8	(δ.π.)	84	3793	προς Σουέζ 9/8
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	προς Φιλιππίνες 27/7	ΣΑΤΟΥΡΝ (δ.μ.)	74	70741	προς Σίντι Κερπ 24/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	προς Καναδά 5/8	ΣΓΚ ΣΗΓΟΥΙΝΤ (μ.)	76	73039	πρ. "Oceania"
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	ε. Πειραιά 29/5	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	ε. Κουγιγκντό 22/7
ΠΟΡΟΣ	71	20670	α. Ν. Ορλεάνη 7/8	ΣΕΙΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	α. Αμβέρσα 2/8
ΠΟΡΤΑΙΤΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	προς Πειραιά 8/7	ΣΕΙΛΟΡ (δ.Μηχ.)	75	117143	προς Φουτζέιρα 6/8

ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	προς Μπουλών 21/7	ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	στο Χόγκ Κόγκ 17/6
ΣΕΛΙΑ (μ.)	72	9343	πρ. «Χαλκιδών»	ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	στο Βόσπορο 25/5
ΣΕΝΤΑΡ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ (μ.)	75	6540	δ. Γιβραλτάρ 15/8	ΣΙΤΥ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΙΤΥ (δ.κ.)	87	24584	προς Παλάου Μπανιού 10/8
ΣΕΝΤΑΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (μ.)	77	9027	προς Ντουάλα 15/6	ΣΙΦΝΟΣ (μ.)	66	10663	προς Ινδία 3/6
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	ε. Σιγκαπούρη 27/7	ΣΚΑΥΜΑΝ (κ.)	77	11679	α. Βενετία 14/8
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	ε. Πόρτ Μωχ. μπίν Κασίμ 27/7	ΣΚΕΙΤΕΡ (Μπχ.)	81	9002	προς Τούρμπο 8/8
ΣΕΡΕΝΙΤΥ (μ.)	71	1516	πρ. «Ελπίδα»	ΣΚΙΕΡ (Μπχ.)	81	8835	προς Σαλέρνο 6/8
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	προς Ρότερνταμ 7/8	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	προς Νικολάγιεφ 16/7
ΣΗ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.)	76	9589	δ. Θέρωντεν Αιλαντ 3/8	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Σάντος 1/8
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΙΡ (κ.)	68	11413	προς Τύνιδα 5/8	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Χό-Τσί-Μίνχ Σίτυ 12/6
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Ξιαμέν 9/7	ΣΟΛΩΝ ΟΦ ΑΘΕΝΣ (κ.)	76	40272	προς Σεπετίμα 9/8
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (μ.)	73	3717	προς Διέπη 6/8	ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Σάο Σεμαστιάο 6/8
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Αρούμα 13/8	ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Μπέιρα 21/7
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ (κ.)	75	12290	ε. Μπουεναβεντούρα 5/8	ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	δ. Ντόβερ 7/8
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (π.)	72	12779	προς Ελ Σαλβαντόρ 7/8	ΣΟΥΚΧΟΥΜΙ (δ.μ.)	75	15662	νέα αγορά
				ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	ε. Γδύνια 8/8
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Αλεξάνδρεια 11/8	ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	92	77387	προς Κωνσταντίνα 14/8
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	δ. Γιβραλτάρ 7/8	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Νίγκμπο 14/7	ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	ε. Λά Πάλαμα 7/8
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688ε	προς Φλάσσινγκ 10/8	ΣΠΑΡΤΑ (μ.)*	69	1546	προς Πάλαμα 6/8
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	αργεί Πειραιά	ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.)	76	51121	ε. Λισσαβόνα 9/8
ΣΗ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	72	13192	ε. Τρινκομάλη 3/8	ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	8831	προς Μανζανίλο 6/8
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	154990	προς Αμαμαπάρε 27/6	ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ (μ.)	70	14376	στη Κωνσταντίνα 12/7
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477	ε. Λεμεσό 17/8	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Ν. Ορλεάνη 24/7
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	ε. Κιέμε 8/8	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	76	59353	α. Ριγέκα 16/8
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	19224	προς Νοβοροσίσκ 11/8	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Λαττάκια 28/7
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Ησπορτ 5/8	ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	προς Μασσαλία 8/8
ΣΗΓΚΡΕΙΣ II (κ.)	77	38886	ε. Σέτε 5/8	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	προς Ντακάρ 5/8
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	προς Μιλάζο 14/8	ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976	ε. Σαλβαντόρ 27/7
ΣΗΚΟΥΗΝ (μ.)	83	18083	προς Καθασάκι 8/8	ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	9749	πρ. «Πήγασος»
ΣΗΚΟΥΗΝ (δ.κ.)	82	11780	ε. Χόγκ Κόγκ 18/7	ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ(ΑΒ)	85	6819	πρ. "Orient Star"
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425	α. Αλεξάνδρεια 9/8	ΣΤΑΡΛΑΙΤ (κ.)	77	22893	ε. Χόγκ Κόγκ 15/8
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	επισκ. Βάρνα 19/7	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Χουαλιέν 23/7
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277	ε. Νοβοροσίσκ 14/7	ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Ναάου 4/8	ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μπχ.)	75	8031	αργεί Πειραιά
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	προς Σιενφουέγκος 22/7	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	στη Σάρζα 26/5
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	προς Σιγκαπούρη 16/6	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	επισκ. Πειραιά 21/7
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	δ. Γιβραλτάρ 15/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ			
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Δουνκέρκη 17/8	(δ.π.)	77	4656	προς Βομβάη 11/8
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	στο Πόρτ Σουδάν (αποθήκη)	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	ε. Τζουμπάιλ 1/8
ΣΗΜΠΑΛΚ II (μ.)	69	31551	πρ. «Ντελαγκράσια»	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Ρότερνταμ 8/8
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	ε. Νάπολη 8/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Ξιγκάγκ 18/5
ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	ε. Γκντάνσκ 16/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	προς Μπόταν Μπαίη 1/8
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Ηράκλειο 13/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	προς ΗΠΑ 8/8
ΣΗΜΠΡΕΙΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795	α. Αμπες 15/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	ε. Πόρτ Κέλαγκ 8/8
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	δ. Ντόβερ 20/7	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ			
				(δ.π.)	80	3627	προς Σ. Τόμας 4/8
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	προς Μεσόγειο 6/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΦΑΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	ε. Βαρκελώνη 11/8
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	προς Αγ. Πετρούπολη 22/7	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	ε. Ντάρμπαν 8/8
ΣΗΝΤΡΑΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Μπωμόντ 3/8	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	προς Ούμ Σάιντ 17/8
ΣΗΠΕΙΣ (μ.)	77	15255	προς Τζεν Σάν Μάρτιν 5/8	ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	πρσο 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	ΣΥΚΙΔΑ (κ.)	71	10871	προς Σιγκαπούρη 3/8
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	α. Τερνέστη 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	ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς Καριπίτο 30/7
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	ε. Πιομπίνο 20/7	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (κ.)	74	4551	αγορά από αλλοδαπούς
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	προς Βρέμη 5/8	ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	προς Μαυρίκιο 14/8
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	ε. Λάγος 15/7	ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΗΛΕΙΝ (κ.)	73	19420	α. Καζομπλάνκα 28/7
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	προς Κίνα 9/6	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ. (κ.)	78	10372	ε. Ντόρ-εζ- Σαλάαμ 30/7
				ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	α. Μανίλα 23/7
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275	πρ. «Γκλόμπλ Σηχόρς»	ΤΕΓΕΑ (μ.)	72	15581	πρ. «Πέριλα»
ΣΗΧΟΡΣ Γ. (π.)	71	15064	προς Πασκάγκουλα 21/7	ΤΕΝΕΔΟΣ (κ.)	77	10442	προς Μπ. Αίρες 4/8
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΥ (κ.)	76	12440	στο Βιζακαπανάμ 25/7	ΤΕΞΑΣ 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. Τάιν 14/8	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κευ.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Σιγκαπούρη 17/8	ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	ε. Κουικντάο 10/7
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	προς Βιτόρια 12/6	ΤΖΕΜΙΝΙ	79	31010	α. Σιγκαπούρη 16/7
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Ιταλία 11/8	ΤΖΕΜΙΝΝΙΦΕΡ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	προς Τοκοπίλα 2/8
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911	προς Λαέμ Τσαμπάγκ 15/7	ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	α. Χάιφα 24/7
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	ε. Χόγκ Κόγκ 31/7	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	26321	ε. Γιβραλτάρ 13/8

ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	προς Βραζιλία 8/8	ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	ε. Πόρτ Κέλαγκ 11/8
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 ΕΞΙΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	στο Π. Μωχ, μπίν Κασίμ 11/7	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	ε. Ν. Ορλεάνη 8/7
ΤΖΩΝ (μ.)	74	21992	υπέστειλε ελληνική	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	προς Μαλαισία 15/8
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	προς Ακτή Ελεφαντοστού 4/8	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	προς Ν. Ορλεάνη 9/8
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	16872	πρ. «ΔΣΡ Νταλινάν»	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	ε. Ρίο Γκράντε 197
ΤΖΩΡΤΖ (λιβ.)	70	10197	ε. Σουέζ 8/8	ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	προς Βαλτιμόρη 4/8
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	προς Βιτόρια 12/7	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	προς Σιγκαπούρη 10/7
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Ικούικε 30/7	ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	πρσ Μπαγκόγκ 11/8
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	προς Σάο Φρατσάσκο 29/7	ΦΟΥΤΖΙ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	79	7095	πρ. «Fuji Reefer»
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 Κ. (π.)	72	16402	προς Βαλτική 5/8
				ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	ε. Λάς Πάλμας 8/7
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	α. Μπ. Χομεινί 2/3	ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	προς Λάς Πάλμας 27/7
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	ε. Μπάγια Μπλάνκα 5/8
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ. Μπχ.)	92	24248	προς Κουινχουακντάο 28/7	ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	ε. Πόρτ Χάρκουρτ 1/8
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ. μ.)	89	50570	προς Γιβραλτάρ 5/8	ΦΡΙΟ ΑΡΤΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	α. Βίγκο 5/8
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ. Μπχ.)	92	24248	προς Μομπάσα 29/7	ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	ε. Μπέρκελεϊ Σάουντ 27/7
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ. μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	78	1568	α. Δαμιέττα 5/8
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ. Μπχ.)	88	24248	προς Μπαχραϊν 11/8	ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	προς Κούβα 27/7
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	προς Καλλάο 19/7
ΤΟΜΙΣ ΦΕΙΘ (μ.)	87	39500	αργεί Πειραιά	ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Καλινγκράντ 25/3
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	ε. Μπαντάρ Αμπάς 5/8	ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	α. Ντάρμπαν 11/8
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Νταλινάν 4/7	ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	α. Τόκιο 31/7
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	ε. Χαλδία 24/7	ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3599	α. Λάς Πάλμας 26/7
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331	προς Κανανκάλε 24/7	ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	προς Γκράντ Τούρκ 7/8
ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ (π.)	72	9943	πρ. «Φρήντομ Βέντσουρ»	ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	93	6965	προς Κεηπτάουν 2/8
ΤΡΑΝΣ ΑΡΓΩ (δ. Μπχ.)	77	63285	προς Πειραιά 5/8	ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	προς Μόντρεαλ 3/8
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	ε. Πειραιά 4/7	ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Καέν 6/8
ΤΡΑΝΣ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.)	76	65112	ε. Λάς Πάλμας 29/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	προς Μέιλ Αιλ 13/8
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ΛΤ (δ. κ.)	76	19867	ε. Βομβάη 25/7	ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	α. Αμπιτζάν 27/6
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	προς ΗΠΑ 9/8	ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	προς Αμπιτζάν 10/7
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	προς Μαπούτο 27/7	ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	ε. Μαρ ντε Πλάτα 1/8
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	ε. Τζμποντί 8/7	ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	προς Καλλάο 4/7
ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	προς Μαριούπολη 10/8	ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	α. Λάς Πάλμας 29/7
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	προς Ινδονησία 25/7	ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	ε. Πόρτο Χτεσεάντο 28/7
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΛ (κ.)	74	23757	προς Ιντσόν 12/7	ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	ε. Χάταινοχ 11/8
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Γιόσου 25/7	ΦΡΙΟ ΣΚΑΓΚΕΝ (μ.)	83	1072	προς Σχτζέσιν 15/8
ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ (κ.)	75	13567	προς Παναμά 22/7	ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	ε. Ματάνι 21/7
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Βομβάη 14/8	ΦΩΤΕΙΝΗ (μ.)	71	16820	α. Χατ Λόντον 5/8
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	προς Πόντ ντού Ούμπου 12/7				
ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ. π.)	74	25394	ε. Πόρτο Σαντίνο 30/7	ΧΑΒΑΙΝ ΚΙΓΚ (δ. π.)	75	44698	προς Μομπάσα 25/7
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ	72	113950	προς Τουμπαράο 17/8	ΧΑΒΑΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Γιάνμπου 5/8
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	αργεί Πειραιά	ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	αργεί Πειραιά	(Μπχ.)	86	12408	υπέστειλε ελληνική
ΤΡΙΑΤΙΚ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	79	12294	πρ. «Χρυσοβαλάντου»	ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	προς Ν. Υόρκη 8/8
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Αμβέρσα 15/7	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	πρσ Ταϊτσούγκ 23/7
ΤΣΑΝΣ (δ. μ.)	81	42285	προς Ιταλία 14/8	ΧΑΠΠΙΝΕΣ ΙΙ (π.)	73	13687	προς Βιτόρια 2/8
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ. μ.)	74	15093	ε. Κότκα 15/8	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	προς Σιγκαπούρη 14/7
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ. κ.)	75	47133	ε. Σιγκαπούρη 16/8	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	προς Χουάγκου 6/7
ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	ε. Σάο Φραντσίσκο 1/8	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	πρσ Φουτζέιρα 17/8
				ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	πρσ Ρωσία 10/7
ΥΔΡΟΥΣΑ	77	89516	υπέστειλε ελληνική	ΧΕΓΚ (δ. π.)	79	5266	ε. Τοκοπίλα 31/7
ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059	ε. Γδύνια 16/8	ΧΕΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	α. Βανκούβερ 26/7
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	α. Πρίνς Ρούπερτ 16/8	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ. π.)	71	4637	πρσ Λιβύη 7/8
				ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (λιβ.)	70	12363	πρσ Σέκου 17/8
ΦΑΙΑΞ (κ.)	72	8939	ε. Μπουεναβεντούρα 17/7	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Ν. Ορλεάνη 3/8
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20606	α. Ν. Ορλεάνη 6/8	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	πρσ Καλδέρα 13/8
ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834	πρσ Μόχι 4/8	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	α. Πόρτο Καμπίλλο 4/8
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Σιγκάγκ 25/10/93	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	α. Ν. Ορλεάνη 5/8
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	πρσ Γκουαγιακούιλ 12/8	ΧΟΥΝΤΑ (δ. κ.)	75	139421	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	πρσ Ισπανία 8/8	ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	ε. Πρίνς Ρούπερτ 17/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ μ.)	70	14769	πρσ Βόλος 13/8	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ. μ.)	75	3668	πρσ Ν. Κορέα 30/7
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	77	8729	α. Χατ Λόντον 6/8	ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (μ.)	73	14868	πρσ Αιθιοπία 29/7
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	20515	πρσ Μόντρεαλ 29/7	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	α. Πόρτ Σάιθ 13/8
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	πρσ Αλεξάνδρεια 12/8	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	πρσ Πειραιά 28/7
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	ε. Σάντος 5/8	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	ε. Αμβέρσα 15/8
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	πρσ Σέκου 27/6/93				
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	πρσ π. Ορινόκο 4/8	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15642	ε. Μπουργκάς 11/8
ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΜΠΑΙΗ (δ. π.)	74	12776	πρσ Ράς Τανούρα 10/8	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	στο Σ. Φραντσίσκο 9/8
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	αργεί Πειραιά	ΩΡΟΡΑ ΓΚΟΛΑΝΤ	76	5958	ε. Παρανάγουα 26/7
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	ε. Τσιότζια 13/8	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	79	7366	πρσ Χουάσο 9/7
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	στο Καράτσι 9/8	ΩΡΟΡΑ ΤΟΠΑΖ	82	18061	ε. Σάντος 5/8
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255	ε. Ρίο Γκράντε 27/7				
ΦΟΙΝΙΞ Μ. (κ.)	76	16037	μετ. «Φοίνιξ»				

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



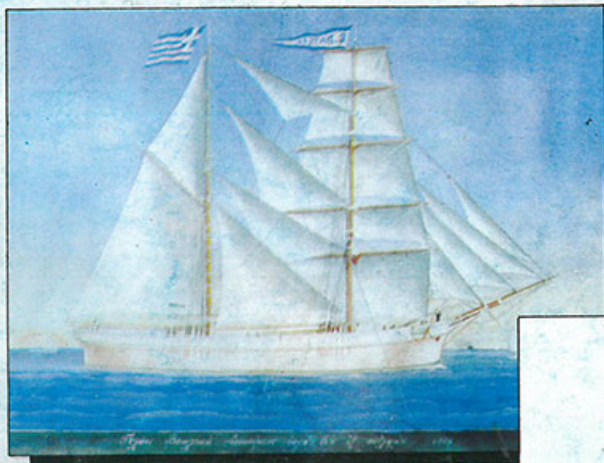
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

- 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