

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Φεβρουαρίου 1994

Αρ. Φύλλου 1399/1158

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ '94

ΑΡΙΘ. 1399/1158

ΔΡΧ. 500

WITH ENGLISH

SUPPLEMENT

■ **Οι Αρχαιρεσίες
στην Ένωση Ελλήνων
Εφοπλιστών.**

■ **Αρχές Αδικοπρακτικής
Ευθύνης για την Μόλυνση
της Θάλασσας.**

■ **To Working Paper της
Επιτροπής των Ευρωπαϊκών
Κοινοτήτων για το Ευρωπαϊκό
Νηολόγιο (Euros) και
οι Επισημάνσεις της Ε.Ε.Ε.**

■ **Ανασκόπηση
στις Αγοραπωλησίες Πλοίων.**



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4222880- 5

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

FAX : 4222891

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

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



D. KORONAKIS S.A.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΩΝ - ΣΧΟΙΝΙΩΝ - ΑΛΥΣΕΩΝ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ
ΤΗΝ ΜΗΧΑΝΟΤΡΑΤΑ
ΤΟ ΓΡΙ-ΓΡΙ
ΤΗΝ ΙΧΘΥΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΑ
ΟΣΤΡΑΚΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΑ



ΣΥΡΜΑΤΑ

ΒΑΡΕΩΣ ΓΑΛΒΑΝΙΖΕ

ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΑ

ΜΕ ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΝΥΛΟΝ
Η POLYPROPYLENE

ΣΧΟΙΝΙΑ

ΝΥΛΟΝ - POLYPROPYLENE
ΦΥΤΙΚΑ

ΥΛΙΚΑ

ΚΛΕΙΔΙΑ - ΣΦΙΚΤΗΡΕΣ
ΕΝΤΑΤΗΡΕΣ - ΜΑΚΑΡΑΔΕΣ κ.λ.π.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ

ΒΑΣΕΙ ΔΙΚΩΝ ΣΑΣ ΥΠΟΔΕΙΞΕΩΝ
ΣΤΙΓΓΕΣ - ΓΡΑΔΙΑ - ΣΑΜΠΑΝΙΑ



ΑΛΥΣΙΔΕΣ Θ - ΑΓΚΥΡΕΣ (ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΕΣ)
ΜΕ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ LOYD'S ή BUREAU VERITAS
ΜΗΧΑΝΗ ΕΦΕΛΚΥΣΜΟΥ ΔΙΑ ΤΕΣΤΑΡΙΣΜΑ ΥΛΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ: ΘΗΒΑ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΧΟΝΔΡΙΚΩΣ - ΛΙΑΝΙΚΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Γραβιάς 56 - Τηλ: 4624.680-81-87-88 - 4614.257 - 4616.381

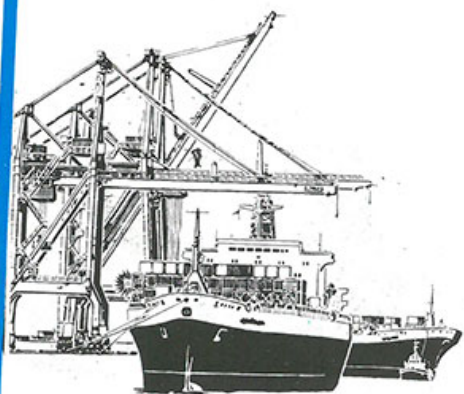
FAX: 4615.211 - TLX: 212481 DEKO GR



Athenian Group of Companies

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1994

ΕΤΟΣ 63ο

ΕΒ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1399/1158

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής

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

ΓΡΑΦΕΙΑ: Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς

Τμήμα Διαφήμισης: Τηλ. 4122492 - Φάξ: 4123336

Εξυπηρέτηση Συνδρομητών: Τηλ. 4122537

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Εσωτερικού..... Δρχ. 12.000

Κύπρου..... Λίρες 50,00

Ευρώπης & Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00

Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

Κεντρική και Νοτ. Αμερική..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00

Απω Ανατολή & Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ:

Εσωτερικού ταχυδρομικώς Δρχ. 10.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEWS OF SHIPPING

63rd Year

Issue No. 1399/1158, February 15th, 1994

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (301) 4122 537

Telex: 21 2845

Fax: (301) 4123 336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 9 Επισημάνσεις του Διοικητή της Τράπεζας Ελλάδος κ. Ι. Μπούτου, για τη δυναμική της Ελληνικής Ναυτιλίας.
- 12 Οι Αρχαιρεσίες στην Ένωση Ελλήνων Εφοπιστών.
- 17 Προς διαμόρφωση γενικών αρχών αδικοπρακτικής ευθύνης για τη μόλυνση του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα της θάλασσας από πετρέλαιο.
Του δικηγόρου κ. Ιωάννη Ρόκα, Αν. Καθηγητή του Εμπορικού Δικαίου
- 26 Μερικές πικρές αλήθειες για τα δρώμενα στο Λιμάνι του Πειραιώς
Από τον κ. Χρήστο Παπάκη, τέως πρόεδρο ΣΩΝΠΑΠ.
- 29 Λίγα από Όλα
Του κ. Δημ. Χ. Τσαπραλή
- 33 Οι προτάσεις της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το Ευρωπαϊκό Νηολόγιο EUROS και οι επισημάνσεις επ' αυτών της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπιστών.
- 26 Η επιτυχής λειτουργία του σύγχρονου πλοίου απαιτεί περισσότερα από την επιδεξιότητα "του ναυσιπλοεύν".
Του Dr. Suldur Molji και επιμέλεια του κ. Χρήστου Ντούνη.
- 39 Οι αγοραπωλησίες πλοίων τον Ιανουάριο 1994.
Από την Overseas Agency S.A.
- 42 Το Πλωτό Μουσείο "Θαλής ο Μιλήσιος"
- 44 Στο προσκήνιο οι λεπτομέρειες της διένεξης του Ομίλου Τσαβλίρη με το Ρωσικό Πολεμικό Ναυτικό για το ναυαγοσωστικό "Tsavliris Giant".

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 46 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 54 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 57 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 60 ENGLISH SUPPLEMENT
- 62 ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
- 65 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

SHARK[®]

MARINE PAINTS



ποιότητα, αντοχή
καλυπτικότητα
χαμηλή τιμή

με την εγγύηση



απο το 1936
κοντά στην Ναυτιλία



N. K. KATRADIS S.A.

PSARRON AND ANAPAFSEOS STR., PIRAEUS

TEL: 4626269, 4615639, 4627800 TELEX: 212880 - 212503 NIKA GR FAX: 4626268 - 4619631

Ο εξαναγκασμός δεν θα περάσει

Αδυνατούμε, τουλάχιστον εμείς στα "Ναυτικά Χρονικά", να δεχθούμε τις πληροφορίες που έχουν και ορισμένοι ναυτιλιακοί κύκλοι ότι υπάρχουν εισηγήσεις περί χρησιμοποίησης των "υπηρεσιών" της γνωστότατης για την έντονη ανθελληνική της δραστηριότητα ITF για τον εξαναγκασμό των πλοιοκτητών των ελληνόκτητων πλοίων με ξένες σημαίες να στραφούν εκόντες-άκοντες στο εθνικό νηολόγιο.

Δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε αν πράγματι υπάρχουν τέτοιες εισηγήσεις και αν ακόμη, σε καταφατική περίπτωση, έγιναν αποδεκτές - ο καιρός θα δείξει. Από ορισμένες πλευρές, πάντως, μας επισημάνθηκε ότι ενδεχομένως να μην ήταν συμπτωματική η συνάντηση - στην εκδήλωση της Ενώσεως Πλοιαρχών - του Υπουργού Ναυτιλίας με τον γραμματέα της ITF Σελάντερ, αλλά να προετοιμάστηκε εντέχνως και μάλιστα εν αγνοία του Υπουργού - δηλαδή πίσω από την πλάτη του - από εκείνους που διατυπώνουν τις "συμβουλές" για τη χρησιμοποίηση των "υπηρεσιών" της Διεθνούς των Μεταφορών ως μοχλού για τον αναγκαστικό επαναπατρισμό των πλοίων - και αυτό θα γνωσθεί αύριο, μεθαύριο, οπωσδήποτε κάποτε, γιατί τίποτε τελικώς, ακόμη και το καλύτερα φυλασσόμενο μυστικό, δεν παραμένει κρυφό.

Είμαστε όμως σε θέση να πούμε απερίφραστα, βασιζόμενοι στην πείρα που έχει αποκτήσει μέχρι τώρα, ότι η ITF δεν θα αφήσει ανεκμετάλλευτη την ευκαιρία που θα της προσφέρουν οι εισηγήσεις των ανεγκέφαλων και ααφέστατα εχθρών της Ελληνικής Ναυτιλίας "συμβούλων" και θα ριχθεί με όλες της τις "δυνάμεις" εναντίον του ελληνικού πλοίου όχι βεβαίως για να το ωθήσει στο εθνικό νηολόγιο αλλά για να το εξουδετερώσει και τελικώς να το εξοντώσει και να το εξαφανίσει από το προσκήνιο.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" θεωρούν υποχρέωσή τους να επιστήσουν την ιδιαίτερη προσοχή του Υπουργού, ο οποίος οφείλει να αγνοήσει το εντέχνως προβαλλόμενο επιχείρημα ότι δεν μπορούμε δήθεν να δημιουργούμε στελέχη για ξένα πλοία - τα πλοία αυτά δεν είναι ξένα, είναι καθαρώς ελληνικά και σαν τέτοια πρέπει να αντιμετωπίζονται από την Ελληνική Πολιτεία, ανεξάρτητα από τη σημαία την οποία για διάφορους λόγους φέρουν, σήμερα, δεδομένου ότι μόνιμος - και διακαής - στόχος μας είναι η προσέλευσή τους στο εθνικό νηολόγιο και κατά συνέπεια πρέπει να είναι μόνιμη η μέριμνα μας για

αυτά, όπως μόνιμη είναι εξ άλλου η μέριμνα της Ελληνικής Πολιτείας για τους ομογενείς, ακόμη και για εκείνους που έχουν αποκτήσει την υπηκοότητα των χωρών στις οποίες διαμένουν (Ηνωμένες Πολιτείες, Καναδάς, Αυστραλία, Βρεταννία, Γερμανία, Σουηδία κλπ.). Ο Υπουργός πρέπει να γνωρίζει - αλήθεια, τον έχουν ενημερώσει επ' αυτού οι σύμβουλοί του; - ότι ο Έλληνας εκπρόσωπος της ITF στην Αυστραλία, ο οποίος θέλει να αγνοεί την καταγωγή του, αξιώνει από τα ελληνικά πλοία να είναι επανδρωμένα αποκλειστικώς με ελληνικά πληρώματα για να καταστεί δυνατόν να φορτώσουν ή να εκφορτώσουν, αξίωση που είχε σαν αποτέλεσμα να διώξει τα περισσότερα Ελληνικά πλοία από την αγορά της Αυστραλίας, δεδομένου ότι είναι αδύνατη, λόγω της γνωστής σε όλους ελλείψεως, η επάνδρωσή τους αποκλειστικά με ελληνικά πληρώματα. Βέβαια δεν αμφιβάλλουμε καθόλου ότι η ITF θα γενικεύσει την αξίωση του Έλληνα εκπροσώπου της στην Αυστραλία επί του συνόλου των υπό Ελληνική σημαία πλοίων, ακόμη και εκείνων που θα αναγκασθούν να προσέλθουν στο εθνικό νηολόγιο κάτω από την πίεση των "υπηρεσιών" της, οπότε τα ελληνικά πλοία θα βγούν έξω από αυτές τις αγορές και τελικά εκείνοι που θα πληγούν θα είναι αυτοί που δήθεν προστατεύει η Διεθνής των Μεταφορών, δηλαδή οι ναυτικοί δεδομένου ότι οι πλοιοκτήτες θα βρουν για μια ακόμη φορά τις λύσεις που θα επιτρέψουν στα βαπόρια τους να επιζήσουν και να τους αποδίδουν εκείνα που προσδοκούν - και όλοι γνωρίζουμε ότι τέτοιες "λύσεις" υπάρχουν ακόμη και στα πλοία της ITF, όταν πέσει ο παράς που χρειάζεται κάθε φορά...

Αλλωστε, ο κ. Κατσιφάρας, πρέπει να γνωρίζει από την προηγούμενη θητεία του στο ΥΕΝ, ότι οι εξαναγκασμοί δεν έχουν πέραση στην Ελληνική Ναυτιλία και τελικώς εκείνοι που ζημιώνουν είναι όσοι θέλουν να εξαναγκάσουν και όχι εκείνοι τους οποίους επιδιώκουν να εξαναγκάσουν.

Ο Υπουργός πρέπει να γνωρίζει ακόμη ότι τα πλοία θα έλθουν στο εθνικό νηολόγιο - το θέλουν περισσότερο ίσως από οποιονδήποτε άλλον οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες τους, αυτοί που βλέπουν στο μέλλον, βεβαίως, και όχι ευκαιριακοί - όχι με εξαναγκασμό αλλά με την πειθώ, η οποία εξασφαλίζεται με συγκεκριμένα μέτρα, που πρέπει να επιδιώξει να εξασφαλίσει ο κ. Υπουργός.

Η ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.

Ως ψήφος επιδοκμασίας προς το πρόσωπο του Προέδρου και του προηγούμενου διοικητικού συμβουλίου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, χαρακτηρίζεται το αποτέλεσμα των πρόσφατων αρχαιρεσιών στην Ε.Ε.Ε.

Για τα αποτελέσματα γράφουμε σχετικά σε άλλες σελίδες του παρόντος τεύχους, εκείνο όμως που επιθυμούμε να επισημάνουμε εδώ είναι η παρουσία στο νέο συμβούλιο πολλών νέων και ιδιαίτερα ικανών ανθρώπων που πρέπει να α-

ξιοποιηθούν για την προαγωγή των συμφερόντων της μεγάλης μας Ναυτιλίας.

Ακόμη δεν κρύβουμε την έκπληξη που μας προκάλεσε η κατάταξη στην ψηφοφορία δύο επιφανών μελών της ναυτιλιακής μας οικογένειας, του Καπτάν Παναγιώτη Τσάκου και του Κωνσταντίνου Κομνη-

νού, ο οποίος συγκέντρωσαν μόλις περί το 40% και 33% των ψήφων αντίστοιχα, παρά την σημαντική μέχρι σήμερα προσφορά τους στα κοινά.

Τέλος, προτρέπουμε τους αναγνώστες μας να διαβάσουν με προσοχή τις διαπιστώσεις για τα ναυτιλιακά πράγματα, στις οποίες προέβει ο Πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Γιάννης Γκούμας κατά τον απολογισμό της διοίκησης, που περιέχουν πράγματι βαθύ προβληματισμό και γνώση των θεμάτων που πρέπει να απασχολήσουν την νέα διοίκηση της Ενώσεως.

• Το μεσημέρι της Παρασκευής, 11 Φεβρουαρίου, ξεκίνησαν οι συνομιλίες για την σύναψη της νέας Συλλογικής Σύμβασης για τα ποντοπόρα πλοία.

Σύμφωνα με το καλό κλίμα που επικρατεί σήμερα στις σχέσεις πλοιοκτητών και ναυτεργασίας, προδικάζεται ότι θα επιτευχθεί σύμβαση συμφωνία σε λογικά επίπεδα αυξήσεων των μισθών, περί το 15% και η νέα συνάντηση της ΠΝΟ με την Ε.Ε.Ε. ορίστηκε για τη Τετάρτη 16 Φεβρουαρίου.

ΣΑΦΕΣΤΑΤΗ ΕΛΛΕΙΨΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Γνωστός Έλληνα εφοπλιστής προκειμένου να προχωρήσει σε ευρύτατη επισκευή ενός από τα πλοία τα οποία διαχειρίζεται ζήτησε προσφορές από διάφορα ναυπηγεία ανά τον κόσμο, περιλαμβανομένων και των Ελληνικών Ναυπηγείων του Σκαρμαγκά. Και με έκπληξη διαπίστωσε, όπως μας είπε, ότι η προσφορά των ναυπηγείων του Σκαρμαγκά ήταν ακριβότερη (κατά μονάδα) κατά δυόμισι φορές από τα ναυπηγεία της Πολωνίας και της Σιγκαπούρης, κατά τρεις φορές από τα ναυπηγεία της Βουλγαρίας και της Ρωσίας και κατά τέσσερις φορές από τα ναυπηγεία της Κίνας.

Την εργασία, που αντιπροσωπεύει ένα σημαντικότατο ποσό, κέρδισαν τα βουλγαρικά ναυπηγεία με τιμή μονάδος 2,25 δολάρια που περιλαμβάνει και χρωματισμό με δύο χέρια μπογιά, επειδή γειτνιάζει με την Ελλάδα και είναι ευκολότερη η προσέγγιση των στελεχών της εταιρείας για την συ-

στηματική παρακολούθηση των εργασιών.

"Ακριβό" είναι όμως και το Πέραμα. Φίλος επισκευαστής επιζήτησε να επεκτείνει την δραστηριότητά του και σε επισκευές εν πλώ αλλά οι τιμές που πρόσφερε ήταν σύμφωνες με τις απαιτήσεις του οικείου συνδικάτου αλλά καθόλου ανταγωνιστικές, δεδομένου ότι εκείνοι που εφαρμόζουν τη μέθοδο των επισκευών εν πλώ χρησιμοποιούν κατά τόπους τεχνικούς που αξιώνουν αμοιβές σύμφωνα με το κόστος ζωής στις χώρες τους και όχι βεβαίως με τις κυριολεκτικές εξαλλες αμοιβές που διεκδικούν οι Έλληνες συνάδελφοί τους, οι οποίοι βλέπουν γι' αυτόν ακριβώς αλλά και για άλλους εξ ίσου σοβαρούς λόγους να μην σταυρώνουν δουλειά.

Πάντως αξίζει εδώ να επισημανθεί η σαφής και σταθερή βελτίωση που παρουσιάζουν τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, που έχοντας περάσει σε χέρια ικανών επιχειρηματιών, κερδίζουν συνεχώς περισσότερες εργασίες χάρις στην συνέπεια και την ανταγωνιστική πολιτική που επιδεικνύουν.

ΟΛΙΣΘΗΜΑ ΤΟΥ κ. Ο' ΝΗΛ

Και η εξαγγελθείσα μόνον συμμετοχή του γεν. γραμματέα του ΙΜΟ σε συνέντευξη στη Νέα Υόρκη την οποία είχαν οργανώσει οι γνωστοί παπάδες των ποικίλων δογμάτων και αιρέσεων που λυμαίνονται με διάφορους τρόπους τα πλοία και η μη εξαιρετέα επίσης για το "ενδιαφέρον" της υπέρ των ναυτικών ITF υπήρξε αναμφισβόλως βαρύτατο ολίσθημα του κ. Ο' Νήλ. Ο οποίος στην περίπτωση αυτή ξέχασε ότι είναι εκπρόσωπος ενός οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών που δεν έχει θέση σε τέτοια πανηγύρια...

Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΡΙΝΤΖΗ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

Η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς ενέκρινε, χωρίς τροποποιήσεις, τον φάκελλο με την πρόταση της Strintzis Lines για την εισδοχή της στο Χρηματιστήριο Αθηνών, με στόχο άντληση κεφαλαίων ύψους περίπου 4,6 δισεκ. δραχμών.

Πρόκειται για την πρώτη αμιγώς ναυτιλιακή εταιρεία διαχείρισης επιβατηγών - οχημαγωγών πλοίων οι μετοχές της οποίας θα είναι διαθέσιμες από τις αρχές Μαρτίου στο ευρύτερο επενδυτικό κοινό και η εξέλιξη αυτή σηματοδοτεί αναμφίβολα μία νέα εποχή για την ανάπτυξη της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας.

Αξίζει να σημειωθεί εδώ η αποκλειστική πληροφορία που δημοσίευσε η αγγλόφωνη εφημερίδα "Maritime Monitor" στις 8 Φεβρουαρίου, σύμφωνα με την οποία η διάθεση των 3,7 εκατ. μετοχών της Στρίντζης Λάινς θα γίνει μέσω οκτώ Ελληνικών και ξένων Τραπεζών καθώς και της ΕΤΒΑ, μόνον τις μετρητοίς, και ενόψει του μεγάλου ενδιαφέροντος που έχει εκδηλωθεί ήδη για αγορά μετοχών, όσοι ενδιαφέρονται θα πρέπει να φροντίσουν να έχουν τα ανάλογα κεφάλαια σε πρώτη ζήτηση.

ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΗ

Εμμεσα αλλά σαφέστατα η διοίκηση της Ναυτικής Ομοσπονδίας αμφισβητεί την εγκυρότητα και την αξιοπιστία της Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων. Δεν το λέγει, βεβαίως, έτσι η ΠΝΟ, αλλά ποιά άλλη έννοια (και σημασία) μπορεί να έχει η αξίωσή της για συμμετοχή εκπροσώπων της στην Ε.Ε.Π., η οποία διατυπώνεται μάλιστα σε σειρά αιτημάτων που αφορούν τα πληρώματα των ακτοπλοϊκών επιβατηγών - οχηματαγωγών;

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΤΑΧΥΠΛΩΩΝ

Ακρως ενδιαφέρουσα η πρόταση της εταιρείας CERES για την υπαγωγή στον αναπτυξιακό νόμο 1982 και τη χρηματοδότηση της ναυπηγήσεως σειράς ταχυπλόων σκαφών από το πακέτο Ντελόρ με στόχο να εξυπηρετήσουν τις συγκοινωνιακές και μεταφορικές ανάγκες μεταξύ της Ελλάδος και των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως καθώς και της Ανατολικής Ευρώπης.

Η εταιρεία CERES θεωρεί ότι μοναδική λύση στην περίπτωση αυτή αποτελούν τα ταχύπλοα σκάφη με ταχύτητες μεγαλύτερες των 35 μιλίων που να μπορούν να μεταφέ-

ρουν μεγάλο αριθμό επιβατών και αυτοκινήτων και για τα οποία υπάρχουν μελέτες σε διαφορές ευρωπαϊκές ναυπηγικές μονάδες στις οποίες και πρέπει να κατασκευαστούν, ενώ δεν αποκλείεται και η ανάληψη παρομοίων κατασκευών και από τις ελληνικές ναυπηγικές μονάδες στο μέλλον.

ΕΥΚΟΛΟ ΕΡΓΟ

Δεν την γνωρίζουμε την κ. Χρυσούλα Παπαντωνίου η οποία τοποθετήθηκε πρόεδρος του Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών, του ΕΛΟΕΝ επειδή, μετά την αποδοχή - κακώς, κάκιστα θα λέγαμε - της παραιτήσεως του κ. Ζαφείρα, αλλά δεν τη ζηλεύουμε γιατί παρόλη την σημερινή άψογη οργάνωση του ΕΛΟΕΝ το έργο της θα συγκρίνεται συνεχώς με το έργο του προκατόχου της, το οποίο υπήρξε υποδειγματικό και έπρεπε να το είχαν μιμηθεί και οι εκπρόσωποι και των άλλων ιδρυμάτων των ναυτικών μας.

Υπενθυμίζουμε ότι με την οργάνωση του συστήματος που επιτεύχθηκε με επίμονη και μεθοδική εργασία του κ. Ζαφείρα, τα οικογενειακά επιδόματα καταβάλλονται πλέον την ίδια ημέρα της υποβολής των αιτήσεων και των δικαιολογητικών των δικαιούχων. Και είναι κρίμα που δεν διατηρήθηκε στη θέση του.

Ο "ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ" ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ Κ. ΝΤΑΛΑΚΟΓΕΩΡΓΟΥ!

Και παλαιότερα είχαμε επισημάνει ότι δεν θα αφηνόταν ο πρόεδρος των Ναυτών κ. Νταλακογεώργος να μονοπωλεί το "ενδιαφέρον" υπέρ των ναυτικών και να ομιλεί επί παντός του επιστητού, γεγονός που του εξασφάλιζε συνεχή δημοσιότητα.

Στον δρόμο, λοιπόν, που χάραξε και από τον οποίο ορισμένες φορές σπεύδει ο ίδιος να υπαναχωρεί γιατί "δεν του βγαίνει", βαδίζει πλέον ο "Στέφενσων", ήτοι η Πανελλήνια Ένωση Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής, όπως έχει μετονομασθεί το σωματείο των θερμαστών που περιλαμβάνει πλέον στους κόλπους του μόνον τους καθαριστές μηχανής, γιατί

βεβαίως θερμαστές δεν υπάρχουν στην εποχή μας, που, όπως φαίνεται, διεκδικεί την πρωτοκαθεδρία σε "ανταγωνιστικότητα" και "διεκδικητικούς αγώνες".

Οι διοικήσεις της ΠΕΝΕΝ και του "Στέφενσων" είχαν συναποφασίσει να προχωρήσουν σε "κινητοποιήσεις" για "την αντιμετώπιση, όπως ανέφεραν σε σχετικές ανακοινώσεις τους, του θέματος της ανεργίας", της εποχικής δηλαδή ανεργίας κατά τη χειμερινή περίοδο των πληρωμάτων των επιβατηγών σκαφών στα οποία απασχολούνται ... τα μέλη των εν λόγω οργανώσεων. Αλλά η διοίκηση της Ενώσεως Ναυτών, όπως αναφερόταν σε σχετική ανακοίνωση του "Στέφενσων" αποφάσισε τη ματαίωση των "κινητοποιήσεων" επειδή αποδέχθηκε (να και το καρφάκι!) τις διαβεβαιώσεις του ΥΕΝ και των πλοιοκτητών ότι οι άνεργοι θα απορροφηθούν σταδιακά.

Στην ανακοίνωση προσετίθετο ότι "ο Στέφενσων" δεν συμφωνεί με την άποψη της ΠΕΝΕΝ - από την πρώτη στιγμή, (πώ, πώ, πρόβλεψη) αμφισβήτησε (η διοίκηση του "Στέφενσων") τη δυνατότητα ι-

κανοποιήσεως του αιτήματος αυτού (δηλαδή της απορροφήσεως των ανέργων) και γι αυτό θα καταβάλει κάθε προσπάθεια για την οριστική αντιμετώπιση του προβλήματος της ανεργίας" (και για την εκπαραθύρωση του κ. Νταλακογεώργου από την πρωτοκαθεδρία, προσθέτουμε εμείς...).

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΔΙΟΡΘΩΣΗ

Αισθανόμαστε την υποχρέωση να ζητήσουμε συγνώμη από την προηγούμενη διοίκηση της Ε.Ε.Ε., γιατί σε ένα σχόλιό μας, όπου επισημαίναμε την θετική απήχηση που είχαν οι επαφές της με την ηγεσία των πολιτικών κομμάτων της χώρας μας για τη διαμόρφωση εθνικού κλίματος ομοψυχίας που απαιτούν οι χειρισμοί των προβλημάτων της Ναυτιλίας, κάναμε εσφαλμένα μνεία ότι παραλήφθηκε το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, ενώ η πραγματικότητα είναι ότι για πρώτη φορά η διοίκηση της Ενώσεως Εφοπλιστών επισκέφθηκε και συνομίλησε φιλικά με την ηγεσία

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

του ΚΚΕ στο Σπίτι του Λαού στον Περισσό.

ΤΕΡΑΣΤΙΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Ο Ομίλος Λασκαρίδη που δραστηριοποιείται ευρύτατα στις μεταφορές κατεψυγμένων φορτίων, προχώρησε σε νέα παραγγελία επτά πλοίων-ψυγείων στα Ουκρανικά ναυπηγεία Nikolayev 61, τα οποία κατασκευάζουν ήδη δέκα πλοία για τον ίδιο ναυτιλιακό όμιλο.

Σύμφωνα με πληροφορίες μας, η συνολική αξία του προγράμματος ανανεώσεως του στόλου του Ομίλου Λασκαρίδη αγγίζει το σημαντικότερο ποσό των 230 εκατ. δολλαρίων και περιλαμβάνει συνολικά 13 φορτηγά-ψυγεία δυναμικότητας 270.000 κυβ. ποδών και τέσσερα δυναμικότητας 500.000 κυβ. ποδών και με την ικανότητα να μεταφέρουν 234 ψυκτικά κοντέινερ επί του καταστρώματος.

Ναυτιλιακοί κύκλοι του Λονδίνου, σχολιάζοντας την επέκταση του ναυπηγικού προγράμματος του Ομίλου Λασκαρίδη στα παραπάνω ναυπηγεία της Ουκρανίας, σημειώνουν ότι πρόκειται για ένα κατ'εξοχήν δείγμα του τι μπορεί να αποφέρει η συνεπής συνεργασία ενός μεσαίου μεγέθους ναυπηγείου με έναν ισχυρό πλοιοκτήτη, η οποία εξασφαλίζει στα πρώτα απασχόληση μέχρι το 1997 και στον

δεύτερο την αναγκαία ανανέωση του πλωτού υλικού.

• Στον χώρο των σημαντικών νέων ναυπηγήσεων εντάσσεται επίσης και η συμφωνία του Ομίλου εταιριών του κ. Στέλιου Κατούνη, την οποία έφερε στην δημοσιότητα η εβδομαδιαία εφημερίδα "Maritime Monitor", σύμφωνα με την οποία πέρασαν στον έλεγχο του δύο ημιτελή Capesize και δύο Πάναμαξ μπάλκ κάρριερς τα οποία κατασκευάζονταν στην Ρουμανία για λογαριασμό της Petromin και εταιρίας ελληνικών συμφερόντων που διηύθυνε ο κ. Μιχάλης Μουνδρέας.

Τα πλοία αυτά μάλλον θα ρυμουλκηθούν στον Πειραιά - ήδη το πρώτο βρίσκεται στην Επισκευαστική Βάση - και θα ολοκληρωθούν σε ελληνικά ναυπηγεία έναντι συνολικού επιπλέον κόστους που υπερβαίνει τα 50 εκατ. δολάρια.

Η ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η πρόσφατη απόφαση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, που ζήτησε να συναντηθεί άμεσα με τον Υπουργό κ. Γ. Κασιφάρα, προκειμένου να τον ενημερώσει για τον τρόπο αποτελεσματικής αντιμετώπισης του προβλήματος απασχόλησης αλλοδαπών στα Ελληνικά επιβατηγά πλοία, λαμβανομένου υπόψη ότι, σύμφωνα με τις διατάξεις

που ισχύουν σήμερα απαγορεύεται η απασχόληση αλλοδαπών ναυτικών εφ' όσον προσφέρονται Έλληνες της αντίστοιχης ειδικότητας.

Επίσης η Διοίκηση της Π.Ν.Ο. ασχολήθηκε και με τις πρόσφατες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικές με την σύσταση του Ευρωπαϊκού νηολογίου στα Κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EUROS) που κατά την ΠΝΟ, αν τελικά γίνουν δεκτές θα σημάνουν την πλήρη εξαφάνιση των Ελληνικών πληρωμάτων.

Αναφορικά με το θέμα αυτό έχουμε ασχοληθεί εκτενώς με το θέμα και προτρέπουμε τους αναγνώστες μας να διαβάσουν σχετικά στις σελίδες 33-35 του παρόντος τεύχους.

ΤΑ ΝΕΑ ΜΕΛΗ ΤΟΥ Δ.Σ. ΟΛΠ

Όπως αναλυτικά δημοσιεύουμε στις σελίδες των ειδήσεων του παρόντος τεύχους, συμπληρώθηκε η σύνθεση του νέου διοικητικού συμβουλίου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, στην οποία όμως για πρώτη φορά επισημάνουμε ότι δεν εκπροσωπείται η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Θέλουμε να πιστεύουμε ότι η καίρια αυτή παράλειψη θα είναι προσωρινή, όσο και ο σύντομος χρόνος της θητείας των μελών του συμβουλίου αυτού, που λήγει στις 31 Μαρτίου 1994.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΙΣ ΜΕ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

MANNING FILIPPINO CREW OWNERS PROTECTING AGENTS

MILTADIS ALEXANDROU ADAMOPOULOS
DIRECTOR

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

ADAMSON PHIL. INC.



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

Επισημάνσεις του Διοικητή της Τράπεζας Ελλάδος για τη δυναμική της Ελληνικής

Σε ομιλία του στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, στις 27 Ιανουαρίου ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος κ. Γιάννης Μπούτος αναφέρθηκε στις προοπτικές και τις δυνατότητες της Ελληνικής οικονομίας και της ναυτιλίας κατά τη διάρκεια της Προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σύμφωνα με τον κ. Μπούτο, η δημιουργία υπερεθνικών οικονομικών ολοκληρώσεων, μέσα στα πλαίσια της GATT, προαναγγέλει την ένταση του οικονομικού ανταγωνισμού και την αύξηση του διεθνούς εμπορίου, πράγμα που ενδιαφέρει άμεσα την Εμπορική Ναυτιλία.

Η ενδεχόμενη συνεργασία της υπερεθνικής οικονομικής ενότητας της NAFTA με αυτή των 15 Ασιατικών κρατών και της Κίνας, οδηγεί σε μία οικονομική ζώνη που θα αντιπροσωπεύει το 40% του παγκοσμίου εμπορίου. Και αυτό μπορεί να προκαλέσει ετήσια αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου της τάξεως των 200 δισεκ. δολλαρίων, μία προοπτική πολύ ενθαρρυντική για την ελληνική ναυτιλία που στηρίζεται στην ελευθερία του ανταγωνισμού.

Μέσα στη διεθνή ρευστότητα και μεταβατικότητα που χαρακτηρίζει την περίοδο που διανύουμε η ελληνική ναυτιλία διατηρεί τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα υποστήριξε ο κ. Μπούτος, όπως χαρακτηριστηκά την ιστορικά αποδεδειγμένη ικανότητά της να εκμεταλλεύεται και να δημιουργεί ευκαιρίες αποδοτικής απασχόλησης των μονάδων της με την προσαρμογή της στις μεταβαλλόμενες συνθήκες του θαλάσσιου εμπορίου.

Η επενδυτική συμπεριφορά των Ελλήνων Εφοπλιστών κατά το 1993 υπήρξε εντυπωσιακή, τόνισε ο Διοικητής της Τράπεζας Ελλάδος,

καθώς πρόσφατες στατιστικές δείχνουν την αγορά 300 πλοίων μεταφορικής ικανότητας 20 εκατ. τον. d.w. και συνολικής δαπάνης άνω των τριών δισεκ. δολλαρίων.

Επιπρόσθετα, οι υπάρχουσες παραγγελίες κατασκευής νέων πλοίων για λογαριασμό ελληνικών συμφερόντων σε διάφορα ναυπηγεία αναμένεται να κοστίσουν 1,7 δισεκ. δολάρια, πράγμα που επιβεβαιώνει τις υπάρχουσες θετικές προσδοκίες αλλά και τη σταθερή πρόθεση των Ελλήνων για παραπέρα βελτίωση του ελληνόκτητου στόλου. Με τα δεδομένα αυτά ο υπό ελληνική σημαία στόλος αποτελεί σήμερα τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η πραγματικά εντυπωσιακή αυτή επίδοση σε μία περίοδο συρρίκνωσης της δύναμης των περισσότερων ναυτιλιακών χωρών, οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και όχι στην άμεση ή έμμεση κρατική αρωγή, υπογράμμισε, ο κ. Μπούτος.

Ο δυναμισμός του Έλληνα εφοπλιστή, οι σωστές επενδυτικές αποφάσεις, η βαθειά γνώση των συνθηκών λειτουργίας της ναυλαγοράς, το υψηλό επίπεδο κατάρτισης των ελληνικών πληρωμάτων αλλά και των στελεχών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, είναι από τους βασικούς παράγοντες που συνέβαλαν στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου στη διεθνή αγορά.

Όσον αφορά την συμβολή της ναυτιλιακής δραστηριότητας προς τον τόπο ο κ. Μπούτος επισήμανε ότι οι εισπράξεις από ναυτιλιακό συνάλλαγμα για το 1993 υπολογίζονται να ξεπεράσουν τα δύο δισεκ. δολάρια, ποσό που αντιπροσωπεύει το 3% του ΑΕΠ, ενώ επε-

κτείνεται στην απασχόληση εργατικού δυναμικού σε ναυτιλιακές δραστηριότητες και σε τομείς που παρέχουν υπηρεσίες ή αγαθά στη ναυτιλία (Τράπεζες, εφόδια πλοίων, επισκευές πλοίων, μεσίτες διαφόρων ειδικοτήτων κλπ.) σε οικοδομική δραστηριότητα, επενδύσεις στους ναυτότοπους καθώς και επενδύσεις από κεφάλαια που προήλθαν από ναυτιλιακή δραστηριότητα στη βαρεία βιομηχανία, τα ξενοδοχεία, τις συγκοινωνίες και στα μέσα μαζικής επικοινωνίας.

Μετά τη διάλυση της πρώην Γιουγκοσλαβίας τόνισε ο κ. Μπούτος, μοναδική διέξοδος προς την Ευρώπη παραμένει για την Ελλάδα η θαλάσσια οδός μέσω Ιταλίας και η θετική αξιολόγηση αυτής της σύνδεσης, επιβεβαιώνεται από τις πρόσφατες σημαντικές παραγγελίες κατασκευής μονάδων μεγάλης χωρητικότητας και υψηλής τεχνολογίας.

Εξαιρετικά θετική κατά τον κ. Μπούτο, για την ελληνική ναυτιλία αλλά και για την ελληνική κεφαλαιαγορά είναι η άντληση κεφαλαίων από το Χρηματιστήριο Αθηνών, από ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρίες, και σύντομα ίσως και από μερικές από τις υγιέστερες επιχειρήσεις της ποντοπόρου ναυτιλίας, μία εξέλιξη που θα δώσει διεθνή διάσταση στην ελληνική κεφαλαιαγορά.

Και ο Διοικητής της Τράπεζας Ελλάδος ολοκλήρωσε τις επισημάνσεις του τονίζοντας ότι στην προσπάθεια της ελληνικής οικονομίας να ξεπεράσει τα γνωστά διαρθρωτικά της προβλήματα και να προσαρμοσθεί στα νέα διεθνή δεδομένα, ενισχύοντας έτσι τη γεωοικονομική και γεωπολιτική της θέση στα Βαλκάνια και στον ευρύτερο ανατολικομεσογειακό χώρο, συμμετέχει και η Τράπεζα Ελλάδος, η οποία από τον Ιανουάριο 1994 έχει ανεξαρτοποιηθεί από το Ελληνικό Δημόσιο και λειτουργεί ως νηφάλιος και υπεύθυνος σύμβουλος της Ελληνικής κυβέρνησης και ως σύνδεσμος της ελληνικής οικονομίας με την ευρωπαϊκή στον τομέα της οικονομικής και νομισματικής ενοποίησης.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΩΣ ΘΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΟΥΜΕ ΚΑΙ ΝΑ ΔΙΑΤΗΡΗΣΟΥΜΕ ΕΝΕΡΓΑ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΠΟΥΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ; (1)

Αγαπητά "Ναυτικά Χρονικά",

Είναι άξιο απορίας και χρήζει άμεσης απάντησης, γιατί ο κ. Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, παρά τις τεκμηριωμένες υποδείξεις σας, που δεν αμφισβητήθηκαν, τις εμπεριστατωμένες επιστολές αναγνωστών σας, που παραμένουν αναπάντητες και την οδήγηση εκτός ναυτικού επαγγέλματος στελεχών αυτού.

Δεν προβαίνει στην αναγνώριση και ως προαγωγικής, προς συμπλήρωση όμοιας προηγούμενης, ορισμένου χρόνου υπηρεσίας, που πραγματοποιήθηκε από ανάγκη για λόγους επιβίωσης και με κίνητρο την αναγνώριση ως συντάξιμης, με το άρθρο 13 του Ν. 1376/83, σε ανασφάλιστα με ξένη σημαία πλοία από έλλειψη θέσεων εργασίας στα ελληνικά κατά την χρονική περίοδο της αυξημένης ανεργίας, η οποία προήλθε από την μεγάλη ναυτιλιακή κρίση της περασμένης δεκαε-

τίας και την συρρίκνωση του εμπορικού μας στόλου.

Προς αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης εφαρμόστηκε, από τον Ιούλιο 1983, με αυστηρές πειθαρχικές κυρώσεις για τους παραβάτες, το μέτρο της ανακύκλωσης εργασίας των ναυτικών, κατά το οποίο απολύονται υποχρεωτικά από τα ελληνικά πλοία όταν συμπλήρουν 9 1/2 μήνες υπηρεσίας, όπως τα ίδια παρατηρεί και αναγνώστης σας με επιστολή που δημοσιεύθηκε στο τεύχος σας του Ιανουαρίου 1994.

Αυτό, όμως το μέτρο εγκαταλείφθηκε, τον Ιούλιο 1986, ως ασύμφορο για τη ναυτιλία, πριν από την παρέλευση της πιά πάνω ανεργίας, η οποία συνεχίστηκε και άρχισε να παρουσιάζει σημεία κάμψης από τα τέλη 1990.

Καθώς επίσης και γιατί, μετά το Β.Δ. 734/68 από της ισχύος του οποίου έπαυσε να εξομοιώνεται η υπηρεσία σε πλοία με ξένη σημαία

προς την επί των ελληνικών, αναγνωρίζεται ως προαγωγική χωρίς χρονικούς περιορισμούς, με το άρθρο 10 του Ν. 1085/80 η διανυόμενη σε ανασφάλιστα με σημαία κράτους μέλους της Ε.Ε. (ΕΟΚ) και με ονομαστικές διοικητικές πράξεις, που δεν βασίζονται σε διάταξη νόμου, παρέχεται δικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις για απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας στους επαναπατριζόμενους πολιτικούς πρόσφυγες που έχουν όμοια υπηρεσία με τους ενδιαφερόμενους του θέματος και την έχουν καταστήσει συντάξιμη με επαυξημένες ασφαλιστικές εισφορές, συμπεριλαμβανομένης και του πλοίου υπέρ του κεφαλαίου ναυτικής εκπαίδευσης.

Νομίζω ότι οι πιο πάνω κραυγαλέες διακρίσεις υπηρεσιών και ευνοϊκές μεταχειρίσεις, που δεν δικαιολογούνται από αποχρώντες λόγους δημόσιου συμφέροντος, δημιουργούν ανισότητα δικαιωμάτων μεταξύ εργαζομένων που παρέχουν την ίδια εργασία για τον ίδιο σκοπό, παραβιάζουν κατάφωρα τη συνταγματική επιταγή της ίσης μεταχείρισης των πολιτών και περιορίζουν έμμεσα το ατομικό δικαίωμα επιλογής εργοδότη του ναυτικού, δεν πρέπει εξακολουθήσουν επί της σημερινής δημοκρατικής Κυβέρνησης, αλλά να ρυθμιστούν ομοιοτρόπως.

Πέραν τούτων και γιατί η επαγγελματική κατάρτιση που απαιτείται για την απόκτηση των οικείων αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και διαπιστώνεται από ειδικό συλλογικό όργανο, αποκτάται αποκλειστικά και μόνο από τον χρόνο και το είδος της παρεχομένης εργασίας για τη λειτουργικότητα του πλοίου, αδιακρίτως εθνικότητας και ασφαλιστικού φορέα του.

Επισημαίνεται ότι το θέμα, σαν δίκαιο και λογικό, είχε υιοθετηθεί από την προηγούμενη Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ χωρίς χρονικούς περιορισμούς (βλέπε έγγραφο ΥΕΝ/ΔΕΚΝ 2141.28/12/88 της 12.8.88) και από την απελθούσα Κυβέρνηση της Ν.Δ. για το χρονικό διάστημα από 1983-1992 (βλέπε την από 2.12.92 επιστολή του τότε γ.γ. ΥΕΝ που δημοσιεύθηκε στο τεύχος σας του Ιανουαρίου 1993), αλλά δεν υλοποιήθηκε γιατί δεν ολοκληρώθηκε η διαδικασία των προς τούτο προωθούμενων σχεδίων Π.Δ/των όταν οι πιο πάνω Κυβερνήσεις βρίσκονταν στην εξουσία.

Ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΠΟΦΟΙΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ THE OINOUSSIAN MASTERS ALUMNI ASSOCIATION

**ΣΑΣ ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΑΣΧΕΤΕ ΣΤΗΝ
ΕΤΗΣΙΑ ΧΟΡΟΕΣΠΕΡΙΔΑ ΤΟΥ ΠΟΥ ΘΑ ΓΙΝΕΙ ΣΤΙΣ
18 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1994 ΗΜΕΡΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ
ΩΡΑ 21.00 ΣΤΗΝ ΑΙΘΟΥΣΑ ΜΟΥΣΙΚΗΣ "ΑΙΓΛΗ"
ΖΑΠΠΕΙΟΥ ΜΕ ΠΛΗΡΕΣ ΔΕΙΠΝΟ ΚΑΙ ΠΛΟΥΣΙΟ
ΚΑΛΙΤΕΧΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ.**

**ΓΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ:**

4113051 και 6454179 κ. ΔΗΜ. ΣΑΡΡΗ

Κατόπιν τούτων έχω την γνώμη ότι η ρύθμισή του, με ένα από τους πιά πάνω δύο τρόπους κατά την κρίση του Υπουργού, αποτελεί πράξη δικαιοσύνης, επιβαλλόμενη από νομική και ηθική υποχρέωση της Πολιτείας, προκειμένου να αποκαταστήσει αδικηθέντες από πράξη της πολίτες (οικονομική αδικία).

Σε τυχόν αντίθετη περίπτωση τότε η λύση πρέπει να δοθεί από το αρμόδιο Διοικητικό Δικαστήριο, όπου το πιά πάνω Β.Δ. θα προσβληθεί αρμοδίως ως αντισυνταγματικό για τους προαναφερθέντες βάσιμους λόγους, ή αλλιώς η διάταξη του άρθρου 13 του Ν. 1376/83 κατά το μέρος που δεν αναγνωρίζεται και ως προαγωγική η υπηρεσία που πραγματοποιείται σε ανασφάλιστα με ξένη σημαία πλοία σε περιόδους ανεργίας, κατά τις οποίες η ανάληψη υπηρεσίας σ' αυτά γίνεται από ανάγκη λόγω έλλειψης θέσεων εργασίας σε ελληνικά και όχι κατόπιν επιλογής για συμφερότερους όρους εργασίας.

Συνεπώς επί της ειδικής αυτής περίπτωσης δεν μπορεί να ευσταθήσουν οι ισχυρισμοί του ΥΕΝ ότι η αναγνώριση θα αποτελέσει προηγούμενο, ή ότι συνεπάγεται διαρροή ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας στα ανωτέρω πλοία, τα οποία δεν επιβαρύνονται οικονομικά για την εκπαίδευση και επιμόρφωσή του, η ότι παρέχεται σ' αυτά οιαδήποτε άλλη διευκόλυνση σε βάρος των ελληνικών.

Η συνέχιση αυτής της κατάστασης απωθεί τους νέους από το ναυτικό επάγγελμα αντί να τους προσελκύσει και αντίθετα με την ρύθμιση του θέματος θα επιστρέψουν σ' αυτό αρκετά στελέχη που το εγκατέλειψαν συνεπεία τούτου ενώ παράλληλα θα κατέλθει ο μέσος όρος ηλικίας - του κάθε βαθμού ειδικότη-

τας που - είναι σήμερα πολύ υψηλός, πέραν του ότι θα ωφεληθεί οικονομικά και το ΝΑΤ από την εξαγορά της ανωτέρω υπηρεσίας από περισσότερους Έλληνες ναυτικούς.

Με τιμή

ΣΠ. ΣΤΟΥΓΚΟΣ

Υποπλοίαρχος ΕΝ

Πειραιάς, 31 Ιανουαρίου 1994

ΠΩΣ ΘΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΟΥΜΕ ΚΑΙ ΝΑ ΔΙΑΤΗΡΗΣΟΥΜΕ ΕΝΕΡΓΑ ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΠΟΥΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ; (2)

Αγαπητά "Ναυτικά Χρονικά",

Είς τα "Ναυτικά Χρονικά", Δεκεμβρίου 1993, υπό τον τίτλο "Λίγα από Όλα", περί "συμμετοχής και εκστρατείας ΟΛΩΝ των πλοίων", πλοιοκτησίας Ελλήνων, για εκπαίδευση και προσέλκυση, όσο το δυνατόν, περισσότερων Ελλήνων στο ναυτικό επάγγελμα.

Εκπληξη μου προκάλεσε με τον τρόπο που σας φέρθηκε, τηλεφωνικά αυτός ο κύριος (ας τον πούμε...), ο οποίος επιθυμεί να ονομάζεται Έλληνας και μάλιστα εφοπλιστής. Ελπίζω όμως να το έχει μετανοήσει και να έλθει προσωπικά, να σας ζητήσει συγγνώμη, εάν επιθυμεί να καταταχτεί με τους εφοπλιστές.

Είμαι βέβαιος ότι, ο κύριος αυτός δεν γνωρίζει ότι, τα "Ναυτικά Χρονικά", είναι μεν μία επιχείρηση, αλλά από την ίδρυσή των, από τον αείμνηστο Δ. Κωττάκη, καθώς και υπό τον σημερινό εκδότη τους, είναι ο μοχλός της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας. Ούτε γνωρίζει ότι, τα "Ναυτικά Χρονικά" έγραφαν συνεχώς, προωθώντας το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, να επιτρέψει

την ναυτολόγηση, Ελλήνων ναυτικών, στα υπό ξένη σημαία πλοία, τα οποία σήμερα επωφελείται ο ίδιος.

Επίσης, ερωτώ τον "μέγα ευαίσθητο ... εφοπλιστή" εάν γνωρίζει ότι, τους Έλληνες που ναυτολογεί στα πλοία του και ορισμένα ναυτικά στελέχη του γραφείου του, ανήκουν στην Ελληνική ναυτική οικογένεια, και στο Κράτος, το οποίο τους διατηρεί την Ιθαγένεια, τους σπουδάζει, τους δίνει δουλειά στα Ελληνικά πλοία για να πάρουν τα διπλώματά τους. Εάν δεν υπάρχουν καλοί και πρόθυμοι Έλληνες εφοπλιστές, να πληρώνουν στο ΝΑΤ, τους ναυτικούς που διατηρεί στα πλοία του, όταν γεράσουν, δεν τα γίνουν βάρος τις Ελληνικής Κοινωνίας;

Δεν επιθυμώ να υποδείξω τον τρόπο με τον οποίο θα ευπορήσει το ΝΑΤ, επιτρέψατέ μου όμως να αναφέρω την ταπεινή μου γνώμη, μήπως αποφύγουν οι καλοί Έλληνες εφοπλιστές, τον αθέμιτο ανταγωνισμό, από τα υπό ξένη σημαία πλοία.

Νομίζω ότι θα ήταν ευχής έργον, ένα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Έλληνες εφοπλιστές και Οργανώσεις Ναυτικών, μελετήσουν τον εξής νόμο: "Τα υπό Ελληνική σημαία πλοία, να έχουν το δικαίωμα τις ναυτολόγησης ξένων του κατώτερου πληρώματος, όχι περισσότερων του 1/2 (μισό), απαγορεύοντας στους Έλληνες αξιωματικούς εν ενεργεία, την ναυτολόγησή τους, σε πλοία ξένης σημαίας, εκτός της Ενωμένης Ευρώπης, εξαιρουμένων των τουριστικών και αναψυχής, υπό ξένη σημαία.

Σας χαιρετώ με εκτίμηση

"ΦΙΛΟΝΑΥΤΙΚΟΣ"

Μοντεβιδέο, Ιανουάριος 26, 1994

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS 185 35

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

Ο κ. Γιάννης Γκούμας επανεξελέγη Πρόεδρος της Ε.Ε.Ε.

Μέσα σε ατμόσφαιρα ομοψυχίας και αλληλοσεβασμού πραγματοποιήθηκε το απόγευμα της 1 Φεβρουαρίου, στο Ευγενίδειο Ίδρυμα, η ετήσια Γενική Συνέλευση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία και προέβη σε αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέου διοικητικού συμβουλίου για την προσεχή τριετία 1994-96.

Την επομένη ημέρα, το νεοκλεγέν διοικητικό συμβούλιο συνεδρίασε στα γραφεία της Ενώσεως, στον Πειραιά, και συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος επανεξελέγη για δεύτερη τριετία ο κ. Γιάννης Γκ. Γκούμας.

Αντιπρόεδροι: Οι κ.κ. Γιαν. Κ. Λύρας και Παύλος Ιωαννίδης.

Γραμματείς: Οι κ.κ. Ν. Ευθυμίου και Ματθαίος Δ. Λώς.

Αναπληρωτές Γραμματείς: Οι κ.κ. Κ. Φαφαλιός και Κ. Δρακόπουλος.

Αναπληρωτής Ταμίας: Ο κ. Σπ. Αλεξανδράτος.

Ως μέλη του διοικητικού συμβουλίου της Ε.Ε.Ε. εξελέγησαν οι κ.κ. Γ. Β. Γουλανδρής, Γ. Γράτσος, Άννα Δρακοπούλου, Ν. Καίρης, Χρ. Κανελλάκης, Γιαν. Μ. Καρράς, Κ. Κομνηνός, Γ. Κουμάνταρος, Β. Κωνσταντάκος, Μ. Κ. Λεμός, Γ.Σ. Λιβανός, Μαρ. Νομικός, Σ. Παληός, Γ. Δ. Πατέρας, Γ.Μ. Πατέρας, Διαμ. Κ. Πατέρας, Μιχ. Περατικός, Σπ. Μ. Πολέμης, Παν. Τσάκος, Γ. Φουστάνος και Μιχ. Χανδρής.

Αμέσως μετά την εκλογή του ως προέδρου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών για δεύτερη συνεχή θητεία ο κ. Γκούμας δήλωσε:



"Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο υπό την προεδρία μου, έχει να επιτελέσει και αυτή την τριετία, σοβαρό έργο, εν μέσω κρίσιμων εξελίξεων, για τον κλάδο των θαλασσιών μεταφορών, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Είμαι βέβαιος ότι με την συνδρομή και συμπαράσταση όλων των συναδέλφων, η Ενωσή μας, θα ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις και στις ευθύνες του χειρισμού των προβλημάτων μιας τόσο μεγάλης ναυτιλίας, όπως είναι αυτή που κατέχει σήμερα ο ελληνικός εφοπλισμός".

Στην προηγούμενη Γενική Συνέλευση ο κ. Γκούμας, προέβη σε εκτενή απολογισμό της δραστηριότητας της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών την τελευταία τριετία και ανέπτυξε τις διαγραφόμενες εξελίξεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, τόσο σε εθνικό, όσο και σε κοινοτικό και διεθνές επίπεδο.

Από τις επισημάνεις του Προέδρου της Ε.Ε.Ε. γύρω από τα θέματα και τα προβλήματα που απασχολούν την μεγάλη Ελληνόκτητη Ναυτιλία θα σταθούμε σε τρεις καίριες διαπι-

στώσεις που επισήμανε ο κ. Γκούμας και οι οποίες είναι οι εξής:

Η πρώτη διαπίστωση:

Έχουν αλλάξει και αλλάζουν καθημερινά, τα δεδομένα στη ναυτιλιακή εκμετάλλευση, με ταχύτατους ρυθμούς. Άλλοτε, το πλοίο είχε να αντιμετωπίσει τα στοιχεία της φύσεως και τις ιδιομορφίες της ναυλαγοράς, από προβλεπτά, όμως, πολλές φορές, αίτια. Τώρα, πέραν των άλλων, και περισσότερο από κάθε άλλη φορά αντιμετωπίζει κυρίως, τη **διεθνή συγκυρία**, οικονομική, πολιτική, θεσμική και βεβαίως, την εξέλιξη της τεχνολογίας. Και μάλιστα σε βαθμό, συχνότητα και ένταση που δεν επιτρέπουν να βρίσκονται αμέσως, τρόποι προσαρμογής ή αντιδράσεως.

Δεν είναι εύκολο, λοιπόν, για τον καθένα μας χωριστά, να αντιμετωπίζει μία τόσο πολύπλοκη πραγματικότητα, γιατί χρειάζεται πληθώρα από πληροφορίες και ειδικές γνώσεις, γιατί απαιτούνται μεγάλες δαπάνες για την απόκτησή τους και γιατί είναι απαραίτητη η τεχνοκρατική αντίληψη για την επεξεργασία και την αξιολόγησή τους.

Κατά συνέπεια - και εδώ ακριβώς θέλω να καταλήξω - η συσπείρωση και η συνεργασία στο πλαίσιο της συλλογικότητας του κλάδου, είναι η πρώτη και σοβαρή άμυνα για τον χειρισμό της πρόσθετης δυσκολίας που αντιμετωπίζει σήμερα η ναυτιλία, της δυσκολίας της **διεθνούς συγκυρίας**.

Και αυτή η συλλογικότητα, εξασφαλίζεται μόνο στους κόλπους της Ενώσεως μας.

Συμπέρασμα: Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, λήγοντος του αιώνας, παραμένει η "ομπρέλλα" του ελληνικού εφοπλισμού, που καθώς βρίσκεται εκτεθειμένος με το μέγεθος της παγκόσμιας πρωτιάς, είναι φυσικό να απορροφά μεγάλο μέρος από τους κραδασμούς που σημειώνονται στο διεθνές shipping.

Η δεύτερη διαπίστωση:

Είναι πάντα κρίσιμο το έλλειμα του ανθρώπινου δυναμικού στον κλάδο της ναυτιλίας. Ακολουθεί αντίθετη φορά, από το πλεόνασμα της τεχνολογίας, με αποτέλεσμα να δημιουργείται το απειλητικό κενό, της ποιότητας.

Μέχρι πριν λίγα χρόνια, την έλλειψη στελεχών στα πλοία την μετρούσαμε με αριθμούς, ποσοτικά. Τώρα την έλλειψη αυτή την μετράμε στο επίπεδο της ποιότητας. Και όπως όλοι γνωρίζουμε, ποιότητα σημαίνει γνώσεις, ειδικευση, επαγγελματικό ήθος και υπευθυνότητα, χαρακτηριστικά που αποκτώ-

νται σταδιακά από την αρχική εκπαίδευση και εν συνεχεία με το χρόνο και με συστηματική προσπάθεια. Δεν είναι πρόβλημα που αντιμετωπίζεται από τη μια στιγμή στην άλλη.

Επομένως, με τη συλλογικότητα που προανέφερα, και μέσα απ' αυτή, ο ελληνικός εφοπλισμός είναι υποχρεωμένος να ρίξει το βάρος του στην εξασφάλιση στελεχών με προδιαγραφές μέλλοντος. Είναι βέβαιο ότι ο στόχος αυτός προηγείται ακόμη και από την φροντίδα της εξελίξεως του στόλου. Το καλό θα ήταν και οι δύο στόχοι να αρχίσουν σύντομα, να συμβαδίζουν. Ετσι θα διασφαλισθεί και η επιβίωση και η ανάπτυξη του κλάδου.

Η τρίτη διαπίστωση:

Ζούμε, εργαζόμαστε και δημιουργούμε σε περιβάλλον εντεινόμενης ρευστότητας. Αυτό σημαίνει αστάθεια, δυσκολίες στην προοπτική, δυσχέρειες προγραμματισμού και κατ' ακολουθία, σημαίνει αυξημένα επαγρύπνηση, σύνεση και

ισορροπία στις κινήσεις μεταξύ εφικτού και επιθυμητού. Ιδίως, στον εθνικό χώρο, όπου εδράζεται πλέον, το μεγαλύτερο μέρος της διαχειριστικής μας δραστηριότητας και όπου η πολιτική κινητικότητα αλλάζει ή, τείνει να μεταβάλλει κάθε τόσο, τους κανόνες του παιχνιδιού. Ποιό μπορεί να είναι το αντίδο-

Η αντιμετώπιση της ναυτιλίας από την Πολιτεία κάτω από εθνικό πρίσμα. Ο υπερκομματισμός δηλαδή, χειρισμός των θεμάτων που την απασχολούν.

Μακριά από τις εντάσεις και τα πάθη της στιγμής που ταλαιπωρούν και εμποδίζουν την ανάπτυξη των άλλων κλάδων της παραγωγής.

Στις πρόσφατες επαφές μας με ολόκληρη την πολιτική ηγεσία της χώρας - κυβέρνηση, αξιωματική αντιπολίτευση και τα δύο άλλα κόμματα της αντιπολίτευσης - επαναλάβουμε με έμφαση, την ανάγκη του χειρισμού των θεμάτων της ναυτι-

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) 82428 & 82407
ΤΗΛΕΦ. ΑΘΗ: (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.**



TROODOS SHIPPING CO LTD

CREWING AND SHIP MANAGEMENT

12 Defteras Merarchias Street
PIRAEUS 18535
Greece

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



λίας σε υπερκομματική βάση. Όλοι οι συνομιλητές μας συμφώνησαν και όλοι υποσχέθηκαν. Το μέλλον θα δείξει το σύμφωνο, λόγων, προθέσεων και έργων.

Κύριοι συνάδελφοι, αυτές τις σκέψεις ήθελα να θέσω υπό την κρίση σας, και να τις αιτιολογήσω περαιτέρω, σκιαγραφώντας το διεθνές σκηνικό μέσα στα οποία κινείται αυτή τη στιγμή το πλοίο του οποίου χειριζόμαστε τα συμφέροντα.

Είναι ένα σκηνικό εντυπωσιακά περίπλοκο, θα έλεγα βεβαρυμένο υπό την επιρροή της παγκόσμιας ευαισθησίας για το περιβάλλον και τις βαθιές γαιοπολιτικές και γαιοοικονομικές ανακατατάξεις σ' ολόκληρο το κόσμο.

Θα αναφερθώ ενδεικτικά, στην πρόσφατη συμφωνία της NAFTA που ενοποιεί τις αγορές στον βορειοαμερικανικό χώρο. Επίσης, στην ιστορική, κατά τον

πρόεδρο Κλίντον, διάσκεψη του Σηάττλ, που φέρνει στο προσκήνιο τον νέο καπιταλισμό του Ειρηνικού με δύο δισεκατομμύρια καταναλωτές και το 60% της παγκόσμιας παραγωγής πλούτου. Ακόμη, στην αυστηρή περιβαντολλογική νομοθεσία των ΗΠΑ και στον ανελαστικό προστατευτισμό που επιχειρούν στο τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Στις πρόσφατες εξελίξεις περί την συμφωνία της GATT, που η ναυτιλία έτυχε επί του παρόντος θετικής αντιμετώπισης με προοπτική οριστικής ρυθμίσεως, ενώ φαίνεται να διευρύνονται οι δυνατότητες του εμπορίου και στη θαλάσσια διακίνησή του.

Βεβαίως, τα όσα συμβαίνουν στον Ευρωπαϊκό χώρο, που μας αφορούν άμεσα, αποτελούν μια πρόσθετη εξέλιξη που συνεπάγεται δομικές μεταβολές, καθώς κτίζεται η ενοποιημένη Ευρώπη του Μάαστριχτ. Εάν σ' ό-

λες αυτές τις ζυμώσεις και ανακατατάξεις προστεθεί το συγκεχυμένο σήμερα και το άδηλον, προς το παρόν, μέλλον του τέως ανατολικού συνασπισμού, θα έχουμε την πλήρη εικόνα μιας πορείας με λίαν ασαφές στίγμα.

Όλα τα δεδομένα γύρω από το πλοίο στο ρόλο του διεθνούς μεταφορέως, μένουν ανοικτά, και γι' αυτό όλα τα ενδεχόμενα πιθανά, καθώς οι εξελίξεις τρέχουν σε όλα τα επίπεδα, πολιτικά, οικονομικά, κοινωνικά.

Το πλοίο, ιστορικός και αναγνικατάστατος φορέας επικοινωνίας, πολιτισμού και ευημερίας, πορεύεται προς τον καινούργιο αιώνα μέσα από ατραπούς μιας πολύπλοκης διεθνούς συγκυρίας.

Είναι νομίζω, το μεγάλο πρόβλημα της Ναυτιλίας, στις ημέρες μας.

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



MASTERS Shipping Co.

"THE MASTERS" OF SHIPBROKING



**SPECIALISING IN THE S+P AND CHARTER OF
CRUISERS/PASS/FERRIES/ROROS/CATAMARANS
AND ALL OTHER TYPE OF SHIPS SINCE 1965**

**4-6 FILELLINON STR., 6TH FL., 185 36 PIRAEUS - GREECE
PHONES: 4293.760 (12 LINES), FAX: 4293.772 (2 LINES)
TELEX: 21.2248/21.3529/21.1776/21.3455/21.1447/21.2427 MAST GR**

A FIVE- STAR QUALITY SHIPROKING SERVICE

Προς διαμόρφωση γενικών αρχών αδικοπρακτικής ευθύνης για τη μόλυνση του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα της θάλασσας από πετρέλαιο

Του κ. ΙΩΑΝΝΗ ΡΟΚΑ, Δικηγόρου, Αν. Καθηγητή του Εμπορικού Δικαίου στο Οικ. Πανεπιστήμιο Αθηνών

Τα κύρια σημεία από την ομιλία του Καθηγητή Ι. Ρόκα που δόθηκε στις 21 Δεκεμβρίου 1993 στην Αθήνα στα πλαίσια εκδηλώσεων της Ελληνικής Ένωσης Ναυτικού Δικαίου.

Η σημερινή κατάσταση στο ζήτημα της νομικής αντιμετώπισης της περιβαλλοντικής ρύπανσης με το σύστημα της αδικοπρακτικής ευθύνης είναι υπό διαμόρφωση και άρα ρευστή. Προσπάθεια γίνεται σε διεθνές επίπεδο, όπου υπό την αιγίδα του ΟΗΕ προωθούνται Διεθνείς Συμβάσεις (Δ.Σ.) σε ευρωπαϊκό, σε κοινοτικό όπου σχετικές Οδηγίες, Κανονισμοί και Αποφάσεις σε γενικότερα όμως θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και όχι μόνο σε θέματα αστικής ευθύνης, πλησιάζουν τις 200 και σε εθνικό επίπεδο. Μια που η ρύπανση δεν γνωρίζει σύνορα η αντιμετώπισή της είναι συνετό να γίνεται με όσο δυνατόν ευρύτερη διακρατική συνεργασία. Ριζική αλλά όχι μοναδική λύση στο ζήτημα της συνεργασίας είναι οι Δ.Σ. Όμως οι ρυθμίσεις των Δ.Σ. δεν είναι δυνατό να υπεισέλθουν σε όλες τις επί μέρους εσωτερικές εθνικές ρυθμίσεις και να εκτοπίσουν το εθνικό δίκαιο. Εκτός τούτου μία Δ.Σ. μπορεί να φανεί λ.χ. πολύ αυστηρή ή επιεικής και να μη γίνει δεκτή από ένα κράτος, όπως έκαναν οι ΗΠΑ που δεν προσχώρησαν στη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 για την αστική ευθύνη από ζημιές εξαιτίας ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, αλλά αντ' αυτής εισήγαγαν τον γνωστό πολύ αυστηρό εθνικό τους νόμο, την Oil Pollution Liability and Compensation Act (1989). Αναγκαία είναι η διαρκής αλληλενημερώση επί των ζητημάτων αστικής ευθύνης για το περιβάλλον μεταξύ των κρατών και πρώτιστα των ομόρων, επί των σχετικών νομοθετικών προσπαθειών τους με στόχο την χάραξη κοινώς αποδεκτών αρχών στην αντιμετώπιση του ζητήματος της αποζημίωσης της περιβαλλοντικής ζημιάς.

Τέλος όταν αντιμετωπίζεται το ζήτημα των γενικών αρχών της αδικοπρακτικής ευθύνης για το περι-

βάλλον δεν έχει χώρο ο δισμός μεταξύ περιβαλλοντολογικού δικαίου της θάλασσας και της ξηράς που παρατηρείται σήμερα. Η ρύπανση της θάλασσας και των παράκτιων περιοχών από πετρέλαιο ενός δεξαμενοπλοίου δεν διαφέρει της ρύπανσης της στεριάς και της παραλίας από την επίρριψη λυμμάτων, τοξικών κλπ. Η μόνη διαφορά, ότι δηλαδή στη διαρροή πετρελαίου στην ανοικτή θάλασσα ζημιούνται και αγαθά που ανήκουν σε όλους, τα *res communis*, δεν δικαιολογεί τη διαφοροποίηση. Ανεξαρτήτως τούτου η δυνατότητα βλάβης των *res communis* δεν παρουσιάζεται μόνο στην ρύπανση της θάλασσας.

Αν και ο κύκλος των εργασιών διαμόρφωσης ενός συστήματος αδικοπρακτικής ευθύνης για τις λεγόμενες περιβαλλοντικές ζημιές απέχει του να κλείσει, διαβλέπονται ήδη γενικά παραδεκτές αρχές που είναι αποτέλεσμα κάποιας συναίνεσης στο βαθμό προστασίας που πρέπει να δοθεί με το σύστημα της αστικής ευθύνης. Η πολιτική που διαμορφώνεται είναι η εξασφάλιση της υλοποίησης της αποζημίωσης για ένα μέρος της ζημιάς, αυτή είναι σε γενικές γραμμές ότι το περιβάλλον (αέρας, ξηρά, ύδατα) πρέπει οπωσδήποτε να προστατευθεί από τοξικές και άλλες βλαβερές ύλες και εκπομπές που είναι δυνατόν να προέρχονται κατά την παραγωγή, στοιβασία, διευθέτηση των αποβλήτων και μεταφορά και τα οποία είναι σε θέση να προκαλούν σωματικές και υλικές βλάβες, καθώς και βλάβη στο ευρύτερο περιβάλλον, πολιτική που δεν είναι δυνατόν, στο μέτρο που βασίζεται στο σύστημα της αστικής ευθύνης, να αρκестεί στις ρυθμίσεις του κοι-

νού δικαίου και τούτο γιατί το σύστημα αυτό απ' τη μια μεριά εξαρτά την αποκατάσταση της ζημιάς από τη συμπεριφορά του υπαιτίου (πταισματική ευθύνη), απ' την άλλη πλευρά ως τρόπος περιορισμού της υποχρέωσης προς αποκατάσταση της ζημιάς, γνωρίζει κυρίως μόνο τον αιτιώδη σύνδεσμο πράξης και ζημιάς. Επίσης το κοινό δίκαιο της αστικής ευθύνης ικανοποιείται αν ο δικαιούχος εισπράξει σε χρήμα, χωρίς να απασχολεί αν θα διοχτεύσει το χρήμα στην αποκατάσταση της βλάβης και, τέλος, κατ' αρχήν δεν ενδιαφέρει αν ο οφειλέτης θα είναι στην οικονομική κατάσταση να ικανοποιήσει τον δανειστή. Επίσης το κοινό δίκαιο της αστικής ευθύνης δεν δίδει σταθερό θεμέλιο για αξιώσεις σε ατομικό ή συλλογικό επίπεδο, που πηγάζουν όχι σωματικές βλάβες και βλάβες υλικών αγαθών, αλλά από υποβάθμιση του περιβάλλοντος και τις συνέπειες που έχει αυτή η υποβάθμιση στην κοινωνική ζωή του ανθρώπου. Η λογική αυτή του αστικού κώδικα παραβλέπει και άρα αφήνει μερικά ανικανοποίητο το ανυποχώρητο αίτημα της προστασίας του περιβάλλοντος, ενώ, απ' την άλλη πλευρά η υπό την πίεση του κοινωνικού υπόβαθρου ερμηνευτική διεύρυνση του παράνομου και των προστατευόμενων από το άρθρο 914 ΑΚ δικαιωμάτων, μπορεί να οδηγήσει σε υπερβολικές αποζημιώσεις. Κατ' αρχήν για το αίτημα της προστασίας του περιβάλλοντος είναι παντελώς αδιάφορο αν αυτός που προκάλεσε τη ρύπανση, λ.χ. έδειξε την επιμέλεια που απαιτείται να δεικνύεται στις συναλλαγές και παρ' όλα αυτά επήλθε η ρύπανση. Άρα η αστική ευθύνη πρέπει να θεμελιούται μόνο από το γεγονός ότι η αιτία της ρύπανσης βρίσκεται στον ρυπαίνοντα.

Επίσης η αστική ευθύνη εδώ πρέπει να διέπεται από έντονα προληπτικό χαρακτήρα και όχι τό-

σο, όπως στο κοινό δίκαιο από την αρχή της αποκατάστασης του διαφέροντος, πράγματα που δικαιολογεί, εν μέρει, την αποδοχή περιορισμών της έκτασης της αποζημίωσης, που πρέπει να καταβάλει ο ρυπαίνων, αφού ακριβώς με το σύστημα του διαφέροντος η υποχρέωση εξαρτάται από τον ακαθόριστο και τυχαίο παράγοντα της έκτασης που θα λάβει ζημιά, ενώ με τον καθορισμό περιορισμών οριοθετείται ο κίνδυνος από ένα σταθερό περιβάλλον, ένα πλαίσιο εντός του οποίου θα κινηθεί η αποζημίωση και όχι από αστάθμιστους παράγοντες. Η γενική αποδοχή του συστήματος της αστικής ευθύνης ως ενός μέτρου για αντιμετώπιση ζημιών στο περιβάλλον, γίνεται λοιπόν λαμβανομένων υπ' όψει ιδιαίτερα του προληπτικού και κατασταλτικού χαρακτήρα που έχει η αδικοπρακτική ευθύνη. Να σημειωθεί ότι στη διεθνή συζήτηση υπάρχει ομοφωνία ότι η προστασία του περιβάλλοντος πρέπει να γίνεται πρώτα με προληπτικά μέτρα. Η ορθή σκέψη που επικρατεί είναι ότι αφού η αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ζημιάς λόγω της τεράστιας έκτασης που μπορεί να λάβει και του πολύ μεγάλου χρονικού διαστήματος που απαιτείται για να παρυσιαστεί, είναι μόνο κατά μικρό μέρος εφικτή, θα πρέπει η προσοχή να δοθεί στα μέτρα πρόληψης. Γι' αυτό είναι επόμενο ότι οι δημοσίου δικαίου νομοθετικές ρυθμίσεις παίζουν σημαντικότερο ρόλο ως μέτρο πρόληψης της ρύπανσης, απ' ό,τι οι ιδιωτικού δικαίου διατάξεις. Οι περιβαλλοντολόγοι του δικαίου χαρακτηρίζουν την αδικοπρακτική ευθύνη τριτογενές δικαίο του περιβάλλοντος, το δημόσιο δικαίο πρωτογενές και τον προγραμματισμό δευτερογενές. Και πράγματι οι συντριπτικά μεγαλύτερος όγκος των διατάξεων που υπάρχουν σε Δ.Σ. για την προστασία του περιβάλλοντος δεν αφορούν σε θέματα αστικής ευθύνης.

Πάντως, ειδικά ως προ το ζήτημα της αποκατάστασης των ζημιών που και αυτό πέραν της πρόληψης είναι κύριο μέλημα της περιβαλλοντικής πολιτικής, η άποψη που επικρατεί διεθνώς είναι ότι θα πρέπει να δοθεί περισσότερο βάρος στο σύστημα της αστικής ευθύνης απ' ό,τι στο σύστημα δημιουργίας κεφαλαίων (funds), με παράλληλη ό-

μως επεξεργασία συμπληρωματικών πηγών αποζημίωσης όπως είναι η ιδιωτική ασφάλιση και ίδρυση κεφαλαίων. Εδώ θα πρέπει να σταθούμε σε δύο σημεία. Πρώτο ότι το σύστημα της αστικής ευθύνης θα πρέπει να παρεκκλίνει από αυτό του κοινού δικαίου, όπως είπαμε ήδη και δεύτερον ότι θα πρέπει να επιτευχθεί σε διεθνές επίπεδο μία συναντίληψη ως προς το θεμέλιο της αστικής ευθύνης για το περιβάλλον, στα πλαίσια της προσπάθειας σύγκλησης των νομοθεσιών και ειδικότερα α) στο ζήτημα του ποιό είναι το ευθυνόμενο πρόσωπο, β) της βάσης της ευθύνης, γ) της ζημιάς που πρέπει να αποκατασταθεί, δ) της απόδειξης ε) του ορίου της αποζημίωσης και στ) της νομιμοποίησης προς άσκηση των αξιώσεων.

Όπως είναι γνωστό το πλέγμα των ειδικών κανόνων αστικής ευθύνης για το περιβάλλον, ως τμήμα του περιβαλλοντικού δικαίου, έχει έντονο το χαρακτήρα του αυθορμητισμού και είναι αρκετά αποσπασματικό, γιατί δημιουργήθηκε γρήγορα, ως απόρροια της αντίδρασης του δικαίου σε διεθνείς καταστροφές που μολύνουν τον αέρα, την ξηρά και την θάλασσα, όπως η ζημιά του αντιδραστήρα του Τσερνομπίλ, του εργοστασίου της Sandoz και του δεξαμενοπλοίου "Amoco Cadiz". Ετσι παρατηρείται ασάφεια και ετερογένεια μεταξύ μερικών εθνικών νομοθεσιών που οφείλεται και σε έλλειψη συνεργασίας αλλά και σε άλλους οικονομικούς και κοινωνικούς λόγους. Παραμένει πάντως σε σημαντικό βαθμό το κοινό δίκαιο, τα τμήματα περί αδικοπραξιών και το γειτονικό δίκαιο η βάση της αστικής ευθύνης για περιβαλλοντικές ζημιές κυρίως στη Γαλλία, Αυστρία, Ισπανία, Βέλγιο, Φιλανδία και Αργεντινή. Αλλά κράτη πάλι βασίζουν την αστική ευθύνη για περιβαλλοντικές ζημιές περισσότερο σε ειδική νομοθεσία, όπως η Ολλανδία, Νορβηγία, Αυστραλία, ΗΠΑ, Γερμανία.

Διεθνείς συμβάσεις έχουν συναφθεί, αρχικά προς αντιμετώπιση ζημιών από πυρηνικά ατυχήματα, αργότερα δε για τις ζημιές από ρύπανση της θάλασσας, του εδάφους, των υπέργειων και υπόγειων υδάτων και του αέρα, καθώς και τις ζημιές που προκλήθηκαν κατά τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμά-

των. Είναι γνωστή η βασική νομοθετική επέμβαση στο σύστημα της αστικής ευθύνης για ρύπανση της θάλασσας από πετρελαιοειδή που έγινε από το διεθνή νομοθέτη με την όπως η Σύμβαση των Βρυξελλών του 1969 για την αστική ευθύνη για τη ρύπανση των θαλασσών από πετρέλαιο και την όμοια για την ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή.

Στην Ελλάδα έχουμε όπως είναι γνωστό πέραν της Συνταγματικής προστασίας (αρ. 24) τον ΑΚ και την εντυπωσιακά ευρεία εφαρμογή που δίδεται από θεωρεία και νομολογία στις διατάξεις για την προστασία της προσωπικότητας ως βάση για τις περιβαλλοντικές αξιώσεις στο άρθρο 57 ΑΚ, τον νόμο πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος 1650/86 που εισάγει αστική ευθύνη χωρίς πταίσμα, τις ρυθμίσεις του ειδικού νόμου 743/77 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τον ν. 314/76 που κύρωσε τη διεθνή σύμβαση ευθύνης για πετρελαιοκή ρύπανση των Βρυξελλών του 1969, τον ν. 1638/86 που κύρωσε την σύμβαση για την ίδρυση του Διεθνούς Κεφαλαίου αποζημίωσης των ζημιών από πετρελαιοκή ρύπανση, κ.α.

Μια σύντομη αναδρομή στο μωσαϊκό των ρυθμίσεων της αστικής ευθύνης για περιβαλλοντικές ζημιές, ρυθμίσεις που εδώ βεβαίως δεν μπορούμε να εξετάσουμε, πείθει για την αναγκαιότητα αποδοχής ενός διεθνούς μοντέλλου αστικής ευθύνης για περιβαλλοντικές ζημιές. Ήδη μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι διαφαίνονται οι **κοινές γενικές αρχές**, καθώς και η **ανάγκη εισαγωγής περισσότερης ρύθμισης**. Τα όρια αυτοχής του συστήματος αστικής ευθύνης του κοινού δικαίου έχουν ξεπερασθεί και τούτο προδίδεται όχι μόνον από τη συνεχή εισαγωγή ειδικών διατάξεων, αλλά και λ.χ. απ' την οικειοθελή επέκταση της ευθύνης των πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων με τις συμβάσεις TOVALOP και CRISTAL, από τον οικειοθελή καθορισμό του εδάφους από την εταιρία Sandoz απ' την εγκατάσταση της οποίας προκλήθηκε η καταστροφή του Seveso κλπ. Η επέκταση της ρύθμισης και μάλιστα με διεθνώς όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφο τρόπο θα μπορούσε ν' αποτελούσε και τροχοπέ-

δη σε τυχόν μεμονωμένες υπερβολικά αυστηρές ρυθμίσεις.

Σύμφωνα με το αστικό δίκαιο η αποζημίωση στην οποία υποχρεούται ο ευθυνόμενος από αδικοπραξία περιλαμβάνει, εφόσον υπάρχει αιτιώδης συνάφεια πράξης ή παράλειψης και ζημιάς, ολόκληρη την μείωση της υπάρχουσας περιουσίας. Αδικοπρακτική ευθύνη συνεπάγεται υποχρέωση σε αποζημίωση για την περίπτωση θανάτου, σωματικών βλαβών, υλικών βλαβών, αλλά, εφόσον υπάρχει αιτιώδης σύνδεσμος, και εμμέσων ζημιών καθώς τέλος για τις λεγόμενες αμιγώς περιουσιακές ζημιές (*pure economic damages*) δηλ, τις ζημιές που δεν είναι απόρροια θανάτωσης, σωματικών βλαβών ή υλικών βλαβών, δηλαδή βλάβες περιουσιακές, που όμως δεν προήλθαν από προβολή απόλυτου δικαιώματος αλλά από προβολή εννόμου ενδιαφέροντος που έχει τεθεί, όπως υποστηρίζεται εν μέρει απ' τη θεωρία, όχι αποκλειστικά για χάρη του γενικότερου κοινωνικού συμφέροντος αλλά και για χάρη ιδιωτικού συμφέροντος. Στην ελληνική επισήμη είναι σαφής η τάση διεύρυνσης των προστατευόμενων εννόμων συμφερόντων, η δε νομολογία μπορούμε να πούμε ότι με αρκετή ευκολία, διεύρυνε το άρθρο 914 ΑΚ. Στη θεωρία επίσης στο άρθρ. 57 ΑΚ θεμελιώνονται αξιώσεις αποζημίωσης για υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος από τον ρυπαίνοντα (λ.χ. ρύπανσης της παραλίας όπου λούεται ο ενάγων) εφ' όσον βεβαίως συντρέχουν οι προϋποθέσεις της αδικοπρακτικής ευθύνης.

Όμως η διεύρυνση της βάσης των αξιώσεων του θύματος της περιβαλλοντικής ζημιάς μπορεί τελικά να έχει τ' αντίθετο από το επιθυμητό αποτέλεσμα, που είναι η πρόληψη και η κατά το δυνατό πληρέστερη αποκατάσταση της ζημιάς, όταν αυτό γίνει προτού διαπλαστεί μια αξιόπιστη και κυρίως σταθερή νομική βάση. Και τούτο γιατί, όπως είπαμε, οι περιβαλλοντικές ζημιές είναι δυνατόν να λάβουν τέτοια έκταση, και μάλιστα αν συμπεριλάβουμε και τις ως άνω αμιγώς περιουσιακές ζημιές, ώστε κοινωνικοί φραγμοί να οδηγούν στην ανεύρεση τρόπων περιορισμού της, που κατ' ανάγκη, κατά το σύστημα του αστικού κώδικα, θα είναι η έλλειψη

πταίσματος που οδηγεί σε πλήρη απαλλαγή και η έλλειψη πρόσφορης αιτιώδους συνάφειας. Αυτή η λύση του κοινού δικαίου δεν ικανοποιεί την ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει η περιβαλλοντική ρύθμιση.

Τείνει να γίνει σε διεθνές επίπεδο κοινά αποδεκτή η αρχή ότι η αστική ευθύνη για τη ρύπανση για το περιβάλλον πρέπει να περιλαμβάνει μόνο την ζημιά που προέρχεται από σωματική βλάβη ή θάνατο και από υλικές βλάβες, καθώς και τις περαιτέρω οικονομικές ζημιές, που αποτελούν άμεση απόρροια των ως άνω βλαβών. Δηλαδή, για να το μεταφράσουμε στη γλώσσα του αστικού δικαίου, δεν περιλαμβάνει τις ζημιές που είναι απόρροια προσβολής σχετικού δικαιώματος, εννόμου συμφέροντος, αλλά και του δικαιώματος επί της προσωπικότητας, παρά μόνο στο μέτρο που οι ζημιές αυτές βρίσκονται σε άμεση σχέση και σωματικές ή υλικές βλάβες (ή θάνατο). Στο ελληνικό δίκαιο αυτός ο περιορισμός βρίσκει μόνο περιορισμένη ανταπόκριση, γιατί, όπως είναι γνωστό, η προσβολή εννόμου συμφέροντος θεμελιώνει, ανάλογα με το σκοπό της διάταξης στην οποία βασίζεται το έννομο συμφέρον, αδικοπρακτική αξίωση (... και μόνη η προσβολή της προσωπικότητας δίνει αξίωση αποζημίωσης, εφόσον συντρέχουν και άλλες προϋποθέσεις του 914 ΑΚ.

Ετσι ζημιές που δεν συνδέονται με σωματικές ή υλικές βλάβες ή θάνατο, δεν υποχρεούνται να αποκαταστήσει ο ρυπαίνων σύμφωνα, μεταξύ άλλων, με την νομοθεσία των Η. Βασιλείου, της Ολλανδίας, της Φινλανδίας, η νομοθεσία της οποίας όμως δίνει αξίωση και για τις ζημιές αυτές, αλλά μόνο αν η ζημιά προήλθε από ποινικά κολάσιμη πράξη του ζημιώσαντα, η Γερμανία με τον νέο της νόμο της 1.1.92 *UmwelthaftungsGesetz*, αλλά και πολλοί άλλοι εθνικοί νόμοι και Δ.Σ. Ο κατά πλάτος περιορισμός της ευθύνης δεν μένει πάντως χωρίς κριτική, μια κριτική που θα ζήλευε την ελληνική νομολογία που όπως είπαμε δίδει εύκολα αποζημίωση και με βάση την προσβολή της προσωπικότητας, πλην όμως το αντιστάθμισμα αυτού του περιορισμού, αλλά και του περιορισμού καθ' ύψος, αφού είναι γνωστό ότι η ειδική νομοθεσία, ακόμα και αυτός ο πολύ αυστηρός αμερικανικός νόμος Ο.Ρ.Α.,

θέτει και προς τα άνω όρια ευθύνης, είναι η αντικατάσταση της πταισματοτικής ευθύνης με την ευθύνη χωρίς πταίσμα.

Διαμορφώνεται έτσι ένα ιδιαίτερο είδος αστικής ευθύνης για το περιβάλλον με έντονο κοινωνικοπολιτικό χρώμα. Το υποκειμενικό στοιχείο του δικαίου της αδικοπραξίας υποχωρεί και τη θέση παίρνει εν μέρει ένα λιγότερο εύκαμπτο σύστημα αποζημίωσης όπου το κέντρο βάρους έχει η μερική αλλά περισσότερο σίγουρη αποκατάσταση της ζημιάς.

Γι' αυτήν τη μερική αποκατάσταση το σύστημα φαίνεται μερικά ως εγγυητής, ιδιαίτερα εκεί όπου εισάγεται υποχρέωση τήρησης ασφάλισης αστικής ευθύνης ή δημιουργίας κεφαλαίου και χορηγεί ευθεία αγωγή στο θύμα.

Αν ο ξενοδόχος παραλιακού ξενοδοχείου χάσει την πελατεία του επειδή ρυπαίνει την ακτή ένα πετρελαιοφόρο, κατά τα δίκαια που δεν αποζημιώνουν τις αμιγώς περιουσιακές ζημιές, όπως τα συνήθη "αδικοπρακτικά" ναυτικά δίκαια δεν θα αποζημιωθεί, θα αποζημιωθεί όμως κατά το ελληνικό δίκαιο με την προϋπόθεση ύπαρξης πταίσματος και με τους τυχόν περιορισμούς που θα θέσει ο θεσμός της αιτιώδους συνάφειας. Αποζημιώνεται επίσης μεταξύ άλλων από την Δ.Σ. της Γενεύης της 10.10.1989 για την μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (G.R.T.D.) και τους αμερικανικούς (ΗΠΑ) νόμους Ο.Ρ.Α. και από *Offshore Oil Pollution Compensation Fund*.

Πάντως η διαμορφωμένη τάση διεθνώς να μην περιλαμβάνεται στην αδικοπρακτική αξίωση του θύματος περιβαλλοντικής ζημιάς η αμιγώς περιουσιακή ζημιά, που δεν είναι δηλ. απόρροια βλάβης σε υλικά αγαθά ή πρόσωπα ούτε οικονομική ζημιά που είναι άμεση συνέπεια της βλάβης αυτής, δεν φαίνεται ότι βρίσκεται εκ διαμέτρου αντίθετη από το σύστημα του αστικού δικαίου.

Τα δικαιώματα και τα έννομα συμφέροντα τρίτων που προστατεύονται (κατά τη θεωρία του προστατευτικού σκοπού των κανόνων δικαίου) από το γενικό καθήκον πρόνοιας που έχει ο ρυπαίνων και παραβίασε με την ρύπανση, ακόμα και αν παραίτηση με μια συγκεκριμένη διάταξη νόμου που είχε θε-



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

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LONDON OFFICE **FLEET SERVICES LTD.**

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

LAS PALMAS OFFICE

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

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

LASKARIDIS **SHIPPING CO. LTD.**

HEAD OFFICE

5 CHIMARAS STREET
 151 25 MAROUSSI
 ATHENS / GREECE

PHONES: 30-1-6899090-1-2-3-4
 6852310-11-12

FAX: 30 - 1 - 6851011 / 6851216
 TELEX: 215947 - 216040 - 216054
 ALL A/B LASK GR

HAMBURG OFFICE

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

VIGO OFFICE

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

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

SHIPPING'S ITALIAN CONNECTION

IN 57 PORTS SINCE 1947



"MEDOV"®

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S.p.A.

29, Via XX Settembre - P.O. BOX 1364
16121 - GENOA, Italy

Phones: (010) 54901

Telefax: (010) 56.20.50 - Cables: MEDOV

Telexes: 270046 (MANAGEMENT)

270346/271460/275586 (PAX.)

270070/283836 (OPR.)

σπίσει κανόνα συμπεριφοράς προς αποφυγή ρύπανσης, είναι μόνο αυτά, που τίγονται άμεσα από τη ρύπανση. Αυτά πράγματι είναι λογικά να είναι σωματικές ή υλικές βλάβες και οι απ' αυτές απορρέουσες οικονομικές βλάβες. Χωρίς σωματική ή υλική βλάβη, μπορεί βεβαίως να υπάρξει ζημία στην οικονομική δραστηριότητα λ.χ. υποβάθμιση του περιβάλλοντος τουριστικής περιοχής και εντεύθεν βλάβη των ξενοδόχων. Η προσβολή του έννομου συμφέροντος του ξενοδόχου είναι απόρροια της περιβαλλοντολογικής υποβάθμισης. Όμως ούτε ο προστατευτικός σκοπός της γενικής υποχρέωσης πρόνοιας που συνάγουμε ως γενική αρχή από το 914 ΑΚ πιστεύουμε ότι καλύπτει και τέτοια ζημιά, ούτε η παραβίαση αυτής της υποχρέωσης είναι εύκολο να δεχθούμε ότι βρίσκεται σε πρόσφορο αιτιώδη σύνδεσμο με την μείωση αυτή της οικονομικής του δραστηριότητας.

Όμως το ελληνικό δίκαιο η στέρηση της χρήσης των κοινών της ... θεμελιώνει όπως είπαμε αξίωση με βάση τις διατάξεις για την προστασία της προσωπικότητας.

Αντίθετα απ' ό,τι συμβαίνει στο ελληνικό δίκαιο, η αποζημίωση για βλάβη των κοινών σε όλους, των *res communis* δεν βρίσκει σε άλλες έννομες τάξεις νομική θεμελίωση. Η αντίληψη είναι ότι μόνο ο κύριος του βλαβέντος αγαθού έχει αξίωση αποζημίωσης, όχι το κοινό που απολαμβάνει μόνο το δικαίωμα χρήσης των *res communis*. Για το λόγο αυτό έχουν απορριφθεί αγωγές ψαράδων ανοικτής θάλασσας για αποζημίωση λόγω μείωσης του ενάλιου πλούτου από ρύπανση με πετρέλαιο. Βεβαίως αυτή η αντιμετώπιση των λεγομένων αμιγώς περιβαλλοντολογικών ζημιών υφίσταται πολύ κριτική. Όμως η διάνοιξη της οδού μιας γενικής παραδοχής αποζημίωση και για τέτοιες ζημιές οδηγεί σε απύθμενη αποζημίωση, πράγμα που ανατρέπει οικονομικές και κοινωνικές ισορροπίες και άρα δεν είναι ρεαλιστικό. Ο περιορισμός που προτείνεται και γίνεται ήδη δεκτός από εθνικές νομοθεσίες, που θέλουν ν' ανοίξουν τον δρόμο σε μία περιορισμένη αποζημίωση των *res communis*, είναι η αποδοχή της αποζημίωσης μόνο υπέρ εκείνων, για τους οποίους η βλάβη του *res communis* τους επέφερε οικο-

νομική ζημία κατά την ενάσκηση του εμπορικού τους επαγγέλματος. Ετσι λ.χ. η νομοθεσία Βελγίου, Η-ΠΑ, Νορβηγίας, Γαλλίας, Ολλανδίας κλπ. Στη χώρα μας η βλάβη των κοινών σε όλους ή άλλως αμιγώς περιβαλλοντικών αγαθών υποστηρίζεται ότι δίδει αξίωση προς αποζημίωση, επειδή βλάπτεται το δικαίωμα της χρήσης στα κοινά με συνέπεια την προσβολή του απόλυτου δικαιώματος της προσωπικότητας (...) εφόσον βέβαια συντρέχουν οι προϋποθέσεις του 914 ΑΚ. Η οδός αυτή δημιουργεί πάντως προβλήματα νομιμοποίησης του ενάγοντα (ποιός είναι αλήθεια ο βλαπτόμενος, ο μόνιμος κάτοικος της πληγείσης περιοχής, ο τακτικός τουρίστας, ο ευκαιριακός τουρίστας, πως προσμετράται η εκκασή της αποζημίωσης του καθ' ενός;), ιδιαίτερες δυσκολίες στην προσμέτρησή της έκτασης της αποζημίωσης και πάντως δεν παρέχει ασφαλές θεμέλιο σε μια αξίωση που απ' ε-nός μεν πρέπει να ικανοποιηθεί καθ' όσον επιτελεί πολιτικό και κοινωνικό αίτημα, απ' ετέρου όμως η ικανοποίησή της δεν πρέπει να διαταράξει την ισορροπία της κοινωνικής και οικονομικής ζωής. Να γίνουμε πιά συγκεκριμένοι: Αν αρχίσουμε να κλείνουμε και τις υπόλοιπες βιομηχανίες που έχουν μείνει, τις βιοτεχνίες τις τεχνικές εγκαταστάσεις και ιδιαίτερα τη ναυτιλία, με χορήγηση αξιώσεων για απύθμενες, απροσδιόριστες και απρόβλεπτες αποζημιώσεις, τότε θα στερηθούμε και τα αγαθά που απολαμβάνουν οι θιγόμενοι ενάγοντες και όλοι εμείς απ' αυτά και έτσι τελικώς η νομική βάση που παρέχουν οι διατάξεις για την προστασία της προσωπικότητας δεν θα εφαρμοστούν. Με δύο λόγια: Είναι ακατάλληλες αυτές οι διατάξεις του κοινού δικαίου ν' αντιμετωπίσουν το πρόβλημα.

Να σημειωθεί ότι οι χώρες που προωθούν να δοθεί αξίωση και για μη περιουσιακή, αμιγώς περιβαλλοντική ζημία, αυτό δηλ. που εδώ ονομάζουμε βλάβη της χρήσης του κοινού πράγματος δεν δίδουν ατομική αγωγή σε δικαιούχο. Ας μην ξεχνάμε ότι οι περιβαλλοντικές ζημιές είναι ζημιές που κατά τεκμήριο έχουν μαζικό χαρακτήρα. Συνεπώς είναι πράγματι σωστό, αν η απόφαση είναι η χορήγηση αγωγής τουλάχιστον στο μέτρο του ύψους της

δαπάνης απορρύπανσης των κοινών πραγμάτων, πράγμα που τείνει να γίνει γενικά αποδεκτό, η αγωγή αυτή να ασκηθεί αποκλειστικά από συλλογικό φορέα, κρατικό ή ιδιωτικό, που θα υποβληθεί σε δαπάνες απορρύπανσης και θα στραφεί μετά κατά των υπευθύνων. Ετσι θα προσδιορισθεί αίτημα και θα αποφευχθεί ο κίνδυνος για άλλους ατομικά ενάγοντες που άργησαν να ενάγουν να μη φθάσει η αποζημίωση. Επίσης η αποζημίωση θα διατεθεί για σκοπούς απορρύπανσης και δεν θα πάει στην τσέπη του ενάγοντα καί, το κυριότερο, λόγω της προβλεψιμότητας της αποζημίωσης να είναι ευκολότερη η αποδοχή της κάλυψης του φορέα της μόλυνσης με ασφάλιση αστικής ευθύνης.

Ενδιαφέρον είναι εδώ που μιλάμε για περιβαλλοντική ζημία που δεν συνεπάγεται σωματική ή υλική βλάβη, δηλ. για αμιγώς περιβαλλοντική ζημία, να δούμε και την διαφοροποίηση που επιχειρείται να γίνει μεταξύ επιτρεπτής και μη επιτρεπτής περιβαλλοντικής ζημιάς, καθώς και μεταξύ της περιβαλλοντικής ζημιάς που επιφέρει και εκείνης που δεν επιφέρει επιχειρηματική απώλεια. Ανεπίτρεπτη είναι οπωσδήποτε αυτή που έγινε με δόλο.

Εδώ η αποζημίωση έχει έντονο χαρακτήρα ιδιωτικής ποινής και άρα δεν υπάρχει λόγος να μη δοθεί αξίωση αποζημίωσης και μάλιστα χωρίς περιορισμούς. Διαγράφεται επίσης η τάση να δοθεί αξίωση και σ' εκείνη την αμιγώς οικονομική ζημία που πλήττει την επαγγελματική δραστηριότητα του θύματος. Ακόμα γενικά αποδεκτή γίνεται η αποζημίωση της αμιγώς οικονομικής ζημιάς που συνίσταται στην αποκατάσταση των εύλογα γενομένων δαπανών απορρύπανσης.

Όπως είπαμε για τις οικονομικές ζημιές που είναι άμεση απόρροια σωματικών και υλικών βλαβών κατά κανόνα παρέχεται στον ζημιωθέντα ατομική αξίωση αποζημίωσης, ενώ αντίθετα η αποζημίωση για περιβαλλοντική ζημία που δεν επιφέρει άμεση οικονομική ζημία, θα γίνει από συλλογικούς φορείς και θα βασίζεται κυρίως στα έξοδα απορρύπανσης και στα μελλοντικά έξοδα για το λόγο αυτό.

Σε επίπεδο διεθνών συμβάσεων κατ' επιταγή και της ασφαλιστικής

οικονομίας η αποζημίωση σχηματοποιείται ποσοστιαίες μεθόδους, έτσι ώστε επίσης ν' αποκλεισθούν και οι μέθοδοι των εθνικών δικαίων που θα προκαλούσαν αβεβαιότητα και ανομοιογενείς ρυθμίσεις.

Χρήσιμο είναι τέλος να ρίξουμε μια ματιά στις κοινοτικές προσπάθειες δημιουργίας κοινώς αποδεκτών αρχών αστικής ευθύνης για περιβαλλοντικές ζημιές. Στις 14.5.1993 η Επιτροπή της Κοινότητας κατέθεσε τη βασική βίβλο, όπως την ονομάζει, **αστικής ευθύνης για το περιβάλλον**, με στόχο να ανοίξει η τελική συζήτηση που θα οδηγήσει στην σύνταξη μιας Οδηγίας, ίδια δηλαδή διαδικασία με αυτή που είχε ακολουθηθεί για την σύνταξη της Οδηγίας Αστικής Ευθύνης για τα ανασφαλή προϊόντα. Εκτός από την ευθύνη χωρίς πταίσμα που εισάγει, στις γενικές αρχές που έχουν τύχει επεξεργασίας στη βίβλο, το βάρος δίνεται στην έννοια τους περιβαλλοντολογικού αγαθού, στο σκοπό της αποζημίωσής του και στην έκταση της αποζημίωσης. Λόγος γίνεται και για συστήματα συλλογικής αποκατάστασης της ζημιάς.

Αυτά τα συστήματα υλοποιούνται με την δημιουργία φορέων αποκατάστασης της περιβαλλοντικής ζημιάς που μετά στρέφονται αναγωγικά κατά των υπαίτιων. Επειδή οι υπαίτιοι δεν μπορούν να εντοπιστούν μεταξύ περισσοτέρων πιθανών, προτείνεται ως βάση αποζημίωσης ο τζίρος των οποίων βρίσκεται ο υπαίτιος, κάτι δηλαδή αντίστοιχο με την αναπτυχθείσα θεωρία στις ΗΠΑ της ευθύνης ανάλογα με το μερίδιο αγοράς που έχει η επιχείρηση και που όμως κατακρίθηκε τόσο στην Ευρώπη όσο και στις ΗΠΑ έντονα. Η Οδηγία αυτή θα είναι γενική σε σχέση με την

ειδική Οδηγία της Κοινότητας που αφορά την αστική ευθύνη για τα απόβλητα.

Στον ευρύτερο Ευρωπαϊκό χώρο έχουμε την Σύμβαση του Συμβουλίου της Ευρώπης της 26.1.93, η οποία εκτός της αντικειμενικής ευθύνης που εισάγει προσδιορίζει, πολύ σωστά, ποιές είναι οι επικίνδυνες δραστηριότητες, ποιές οι επικίνδυνες ύλες, ποιοί είναι οι οργανισμοί που προκαλούν γενετικές βλάβες και ποιοί είναι οι μικροοργανισμοί, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ομοιόμορφη εφαρμογή μεταξύ των κρατών μελών του Συμβουλίου της Ευρώπης και αποφυγή, σε όσο γίνεται μεγαλύτερο βαθμό, της συμπτωματικής εφαρμογής του μωσαικού των εθνικών νομοθεσιών. Ως έννοια της ζημιάς η πολύ σημαντική αυτή Σύμβαση ορίζει την απώλεια της ζωής, τη σωματική βλάβη, τις υλικές ζημιές, τις περιβαλλοντικές ζημιές που είναι απόρροια των ως άνω, με την προϋπόθεση ότι σ' αυτές οι ζημιές δεν περιλαμβάνεται το διαφυγόν κέρδος και περιορίζονται στη δαπάνη για τα μέτρα ανόρθωσης της περιβαλλοντικής ζημιάς που επήλθε, καθώς και στα μέτρα που πρόκειται να ληφθούν στο μέλλον. Τέλος η δαπάνη λήψης προληπτικών μέτρων, καθώς και έμμεσες ζημιές που προκλήθηκαν από τη λήψη των προληπτικών μέτρων και με την προϋπόθεση ότι η περιβαλλοντική ζημιά επήλθε από επικίνδυνες ύλες και άλλα πράγματα και εκπομπές που ορίζονται στη Σύμβαση. Δίδεται η έννοια των δαπανών προληπτικών μέτρων με την περιοριστική πάντοτε δικλείδα ότι οι δαπάνες πρέπει να είναι **εύλογες**. Ως συμβάν της περιβαλλοντικής ζημιάς ορίζεται κάθε απότομο ή βαθμιαίο γεγονός ή αλυσίδα γεγοντων ίδιας καταγωγής που προ-

καλούν περιβαλλοντικές ζημιές, στις οποίες η Σύμβαση περιλαμβάνει και την περιουσία που αποτελεί τμήμα πολιτιστικής κληρονομιάς. Ως προς τον περιορισμό της ευθύνης η σύμβαση αφήνει στην εθνική νομοθεσία των Κρατών-μελών, να προβούν αν θέλουν σε σχετικές ρυθμίσεις, λαμβάνοντας όμως υποχρεωτικά ως βάση την επικινδυνότητα της δραστηριότητας του δυνάμενου να προκαλέσει τη ζημία και την πιθανή έκταση της ζημιάς. Σημαντικό ότι και εδώ οι περιορισμοί της ευθύνης δεν επιτρέπεται να αφορούν σε ζημιές που προκλήθηκαν από πρόθεση και ενδεχόμενο δόλο.

Τέλος, προβλέπεται η δημιουργία συστήματος εξασφάλισης της πληρωμής της αποζημίωσης είτε με το σύστημα της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης είτε με το σύστημα δημιουργίας κεφαλαίου.

Μια άλλη σημαντική αρχή είναι, όπως είπαμε, η αιτιώδης συνάφεια και η απόδειξή της. Όπως είπαμε η αποκατάσταση και η πρόληψη των περιβαλλοντολογικών ζημιών είναι γενικά παραδεκτό διεθνώς ότι δεν θα πρέπει να περιορίζεται με το κοινωνικό υπόβαθρο της θεωρίας της πρόσφορης αιτιότητας. Και τούτο γιατί θα παραβλεπόταν ο σκοπός της αστικής ευθύνης για τις περιβαλλοντικές ζημιές. Αλλωστε η δυνατότητα πρόβλεψης της ζημιάς ως βάση καθορισμού του αιτιώδους συνδέσμου δεν αρμόζει στην φύση των περιβαλλοντολογικών ζημιών, γιατί η ζημιά κατά κανόνα είναι τελείως απροσδόκητη (18). Γι' αυτό και η Ευρωπαϊκή Σύμβαση θέτει στο άρθρο 10 όπως είπαμε διαφορετικά κριτήρια προσδιορισμού της αιτιώδους συνάφειας και το ίδιο κάνει και ο γερμα-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISSIAS 215 — 151 24 MAROUSI

PHONES: 6123461 - 6123402

FAX: 6126206 - 7

TELEX: 216225 UNIM GR
217469 ARKA GR

νικός νόμος για την αστική ευθύνη εξ' αιτίας περιβαλλοντολογικών ζημιών εισάγοντας τεκμήριο αιτιώδους συναφείας. Επίσης το ζήτημα της απόδειξης της αιτιώδους συναφείας αντιμετωπίζεται διαφορετικά στις περιβαλλοντικές ζημιές. Η τάση που τείνει να επικρατήσει είναι η αποδοχή τεκμηρίων ύπαρξης αιτιώδους συναφείας που βασίζονται στο είδος της ρυπογόνου εγκατάστασης και το είδος της ζημίας.

Ως προς τον περιορισμό της ευθύνης υπάρχουν επιχειρήματα υπέρ και κατά του περιορισμού, εν τούτοις επικρατεί στις νομοθεσίες αλλά και στην θεωρία η άποψη της αποδοχής του περιορισμού, πράγμα αναγκαίο και για να μπορέσει να καταστεί ασφαλίσσιμος ο κίνδυνος και για να έχουμε ενοποίηση της νομοθεσίας, αφού ο μη περιορισμός ανοίγει το δρόμο σε μία διαφοροποιημένη οριοθέτηση. Είναι χρήσιμος ο περιορισμός τέλος και για να μπορέσει ευκολότερα να υλοποιηθεί η απαίτηση του νόμου για αποζημίωση και να μη καταντήσουν οι διατάξεις περί αστικής ευθύνης να είναι η βάση έκδοσης πύρρειων δικαστικών αποφάσεων.

Δύο άλλα θέματα απασχολούν την διεθνή συζήτηση. Είναι το θέμα του ποιοί πρέπει να είναι οι υπεύθυνοι και δεύτερον ποιοί νομιμοποιούνται να ασκήσουν τις απαιτήσεις. Η αρχή που επικράτησε είναι τόσο γνωστή όσο και η ιστορία της νομοθετικής προστασίας του περι-

βάλλοντος και είναι ότι αυτός που προκαλεί την ρύπανση αυτός πληρώνει (polluter pays principal). Το ζήτημα είναι ποιος θα θεωρηθεί ότι είναι ο προκαλών την ρύπανση: Ο χρήστης ή ο ιδιοκτήτης της ρυπογόνου εγκατάστασης, ο μεταφορέας ή ο ιδιοκτήτης της ρυπογόνου ύλης.

Η απάντηση που τείνει να γίνει κοινά αποδεκτή είναι ότι αυτός που αντλεί οικονομικό όφελος από αυτήν. Είναι σαφές ότι διαβλέπεται διεθνώς πως η περιβαλλοντική ζημιά, έστω και μερικώς αποκαθιστάμενη, είναι τόσο μεγάλη ώστε θα αποτελούσε υπερεκτίμηση του προληπτικού χαρακτήρα της διάταξης περί αστικής ευθύνης η επίρριψη αυτής μόνο στο χειριστή της εγκατάστασης, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη ότι μπορεί να ευθύνεται και χωρίς πταίσμα, την στιγμή που υπάρχει και άλλος, ο οποίος επωφελείται οικονομικά από την δραστηριότητα. Ετσι η Δ.Σ. για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ρύπανσης από πετρελαιοειδή προβλέπει συμμετοχή και των εταιριών πετρελαιοειδών στη δημιουργία του.

Ως προς την νομιμοποίηση τέλος είναι σαφής η τάση διεθνώς χορήγησης δικαιώματος σε συλλογικούς φορείς άσκησης περιβαλλοντολογικών αξιώσεων.

Πριν κλείσουμε με το τελευταίο θέμα που είναι η ασφαλιστική σκοπιά της περιβαλλοντικής ζημιάς, ας

μας επιτραπεί μία συγκεφαλαίωση επί των συστημάτων αστικής ευθύνης. Είναι αναμφισβήτητο ότι η ευθύνη εκ πταίσματος είναι ακατάλληλη για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντολογικών ζημιών. Το κοινό δίκαιο μπορεί να προσφέρει μόνο τη δυνατότητα αναστροφής του βάρους της απόδειξης, πράγμα που είναι ανεπαρκές. Κεντρικό πρόβλημα παραμένει η έννοια και το περιεχόμενο της αποκατάστασης της περιβαλλοντικής ζημιάς. Οι αναλυτικές και διεξοδικές σύγχρονες νομοθεσίες αστικής ευθύνης για το περιβάλλον, περιορίζουν την αυστηρή ευθύνη που εισάγουν σε αποζημίωση είτε για σωματική βλάβη και θάνατο είτε για υλικές ζημιές είτε σε πολλές, αλλά όχι σε όλες τις περιπτώσεις, σε αποκατάσταση των αμιγώς περιουσιακών ζημιών που συνίστανται στις εύλογες δαπάνες απορρύπανσης ή βρίσκονται σε αιτιώδη συνάφεια με τις ως άνω σωματικές ή υλικές βλάβες.

Διαβλέπεται τέλος και η τάση επέκτασης και σε αμιγώς περιουσιακές ζημιές που είναι ανεξάρτητες από τη σχέση τους ή όχι με υλικές ή σωματικές βλάβες, εφόσον προξένησαν ζημία σε επιτήδευμα ή εμπορική επιχείρηση. Τέλος πρέπει ν' αναφερθεί και η τάση αποκατάστασης μη περιουσιακών ζημιών για την υποβάθμιση του περιβάλλοντος εν είδει αποζημίωσης του συλλογικού φορέα που προέβηκε σε α-

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

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

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

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥ΄ΙΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ποκατάσταση των ευλόγων ζημιών. Ετσι διαγράφεται σαφώς η τάση αναγνώρισης εννόμων συμφερόντων και σχετικών δικαιωμάτων και όχι μόνο για προσβολή συγκεκριμένων προσωπικών δικαιωμάτων. Η κατάσταση που έχει δημιουργηθεί δεν είναι ακόμη ικανοποιητική.

Αυτό που απαιτείται είναι αναλυτική ρύθμιση ώστε να αποφευχθεί η πελαγοδρόμηση των νομικών και η ανασφάλεια που συνεπάγεται για τις συναλλαγές αυτός ο, ωραίος κατά τα άλλα, περίπατος στη δογματική του δικαίου της αποζημίωσης. Ως νομοθεσία επείγοντος ειδικού σκοπού θα πρέπει να καταξιωθεί ως ένας διεξοδικός μηχανισμός και επιτέλους να δημιουργηθεί ένα consensus για το αν και ποιές αμιγώς περιουσιακές ζημιές ή ακόμη μη περιουσιακές ζημιές θα πρέπει να καλυφθούν.

Ισως σωστότερο είναι οι αμιγώς περιουσιακές ζημιές, έστω και αν βρίσκονται σε αιτιώδη σύνδεσμο απ' έξω από ένα σύστημα αυστηρώς αντικειμενικής ευθύνης, όπως άλλωστε συμβαίνει και με την ειδική νομοθεσία της ευθύνης για τα προϊόντα, παρόλο που εκεί είναι λιγότερο αυστηρή η ευθύνη.

Ενα δεύτερο επίπεδο προστασίας που παρέχει το εθνικό μας δίκαιο και θα μπορούσε να καλυφθεί επίσης από διεθνείς συμβάσεις με βάση όμως την ευθύνη εκπαισματος θα μπορούσε να προέβλεπε και την κάλυψη των αμιγώς περιουσιακών και μη περιουσιακών ζημιών. Πράγματι δεν βλέπω γιατί θα πρέπει η αντικειμενική ευθύνη να περιλαμβάνει και αυτές τις μη περιουσιακές ζημιές και μάλιστα όταν οι διεθνείς τάσεις είναι να περιορίζονται σε ζημιές των επιχειρήσεων όπως άλλωστε συμβαίνει και με τις περιπτώσεις όπου η αντικειμενική ευθύνη βασίζεται στην ευθύνη διακινδύνευσης του κατόχου, χρήστη, κλπ. της επικίνδυνης εγκατάστασης.

Αντίστροφα η εύλογη αποζημίωση για αμιγώς περιβαλλοντικές ζημιές σε *res communis* θα μπορούσε να περιληφθεί στο σύστημα της αντικειμενικής ευθύνης.

Μία τελευταία γενική παρατήρηση είναι ότι θα πρέπει να ενταθεί η διακρατική συνεργασία για την ύφανση της διεξοδικής νομοθετικής

ρύθμισης της αστικής αυτής ευθύνης με ομοιόμορφο τρόπο.

Ετσι η σύμβαση ευθύνης των Βρυξελλών του 1969 θα έπρεπε ή να τροποποιηθεί ώστε να γίνει αποδεκτή και από την αμερικανική Υπερδύναμη είτε να γίνει αποδεκτή ως έχει. Από την άλλη πλευρά, όμως, η μονολεκτική αναφορά της στις καλυπτόμενες ζημιές στην απώλεια ή ζημία από τη διαφυγή ή εκροή πετρελαίου από το πλοίο από οπουδήποτε και αν επέλθουν, είναι απλώς ο τίτλος ενός κεφαλαίου που έχει παραλείψει η Διεθνής Σύμβαση σίγουρα όχι άθελά της και έτσι παραπέμπει στο μωσαικό των Εθνικών Νομοθεσιών. Θα μπορούσε να είναι ο τίτλος κεφαλαίου Δ.Σ. που θ' αφεώρα ποια είναι η καλυπτόμενη από την ευθύνη ζημία. Να σημειωθεί ότι είναι αναμφίβολο αν η διεύρυνση του παρανόμου και των προστατευομένων αγαθών στα οποία αναφέρεται το άρθρο 914 ΑΚ είναι εφαρμοστέα και για τις περιπτώσεις όπου ο ρυπαίνων ευθύνεται βάση της Σύμβασης των Βρυξελλών, χωρίς πταίσμα, ναι μεν η Σύμβαση παραπέμπει εμμέσως στο εθνικό δίκαιο, το εθνικό δίκαιο όμως γνωρίζει μόνον πταισματική αδιοπρακτική ευθύνη.

Υποσχέθηκα να τελειώσω με εκείνον που τελικά θα πληρώσει το λογαριασμό της περιβαλλοντικής ζημιάς, δηλαδή με τον ασφαλιστή. Είναι γεγονός ότι τα προτερήματα που παρέχει η ασφάλιση και ιδιαίτερα η ασφάλιση αστικής ευθύνης, δεν έχουν γίνει αντικείμενο αντίστοιχα γρήγορης εκμετάλλευσης όσο το σύστημα της αστικής ευθύνης.

Οι περιβαλλοντολογικοί κίνδυνοι παρίστανται ως ένας νέος τύπος κινδύνου για τους ασφαλιστές που παραδοσιακά καλύπτουν σχετικές ζημιές που προέρχονται μόνο από αιφνίδια και απρόβλεπτα συμβάντα. Όμως οι ζημιές στο περιβάλλον αποτελούν συνήθως μια μακρόχρονη διαδικασία, ιδιαίτερα όταν έχουμε να κάνουμε με πετρέλαιο, χημικά και άλλα επικίνδυνα υλικά που είναι εναποτιθέμενα βαθμιδών διαρρέουν στο περιβάλλον. Στην ναυτιλία συνήθως η αστική ευθύνη καλύπτεται από την P & I. Η αστική ευθύνη για πετρελαιοκή ρύπανση κατά κανόνα επίσης καλύπτεται.

Ποικίλλει όμως πολύ η ασφάλιση άλλων ειδών ευθύνης. Τις περισσότερες φορές η κάλυψη παρέχεται ως συμπληρωματική ενός ασφαλιστηρίου γενικής εμπορικής ευθύνης αλλά μόνο για αιφνίδια και απρόβλεπτα συμβάντα. Με πολλή προσοχή και επιφύλαξη προχωρούν και οι ασφαλιστές και στην κάλυψη κινδύνων αστικής ευθύνης που προέρχονται από βαθμιαίες βλάβες.

Ετσι γνήσια ασφαλιστήρια αστικής ευθύνης για το περιβάλλον τελευταία άρχισαν να εμφανίζονται σε άλλες χώρες όχι όμως στην Ελλάδα με πολύ περιορισμένη κάλυψη και ποσά. Σημαντικοί περιορισμοί είναι και η ρήτρα κατά την οποία ο ασφαλιστής καλύπτει αξιώσεις όσο χρονικό διάστημα το ασφαλιστήριο βρίσκεται σε ισχύ καθώς και η ρήτρα κατά την οποία δεν καλύπτει ζημιές που προήλθαν από δραστηριότητες που έλαβαν χώρα πριν την έναρξη της ασφάλισης.

Ετσι όμως μένουν απ' έξω οι περισσότερες ζημιές λόγω του ότι ακριβώς η φύση των περιβαλλοντολογικών ζημιών είναι τέτοια ώστε μεσολαβεί μεγάλο χρονικό διάστημα μεταξύ της αιτίας και του αποτελέσματος. Μεγάλη δυσκολία παρουσιάζουν επίσης οι ελλείψεις στατιστικών στοιχείων ικανοποιητικών για τη διαμόρφωση ασφαλιστρών. Τέλος ακόμη ένα πρόβλημα αποτελεί η άρνηση παροχής μακρόχρονων ασφαλιστικών καλύψεων.

Η εξαιρετική επιφυλακτικότητα με την οποία αντιμετωπίζει η ασφαλιστική οικονομία τους περιβαλλοντολογικούς κινδύνους που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο αδιαμόρφωτο νομικό καθεστώς της αστικής ευθύνης. Και επειδή είναι αδύνατον και επισφαλές να αναμένουμε την διαμόρφωση σταθερού και σαφούς νομολογιακού δικαίου είναι και ο παράγων ασφάλισης ένας λόγος παραπάνω για την επιτάχυνση της διαδικασίας εισαγωγής διεξοδικής νομοθετικής ρύθμισης. Τέλος στην Γερμανία, Ελβετία, Ιταλία και Δανία προβλέπεται υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης αλλά αυτή αφορά τη συγκεκριμένη ειδική νομοθεσία τους και περιορισμούς της ευθύνης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΟΚΑΣ

Μερικές πικρές αλήθειες για τα δρώμενα στο Λιμάνι του Πειραιώς

Από τον κ. ΧΡΗΣΤΟ ΠΑΠΑΚΗ, ναυτικό πράκτορα, τέως πρόεδρο ΣΩΝΠΑΠ

Στον συγκεκριμένο χώρο του λιμένος Πειραιώς, ο τύπος που ασχολείται με τα ναυτιλιακά δρώμενα, έχει την φοβερή ατυχία επί σειρά ετών, να προσφέρει στον αναγνώστη, κάτι σαν "πάγια νέα", διαμορφωμένα κάθε φορά ανάλογα με τον τρόπο έκφρασης του εκάστοτε συνδικαλιστικού φορέα, εκπροσώπου Αρχής κλπ.

Ομως, για τα μόνιμα προβλήματα, για το "πήξιμο" των απόψεων και των στόχων, ουδεμία ευθύνη φέρετε όλοι εσείς που εργάζεσθε στα συγκεκριμένα έντυπα που μας προσφέρετε τις αναμφισβήτητα επαρκείς ικανότητές σας.

Διότι ποιά ευθύνη μπορεί να φέρει κάποιο ναυτιλιακό έντυπο όταν δημοσιεύει τις συνεντεύξεις / ομιλίες των εκάστοτε απερχομένων / νεοδιορισθέντων Υπουργών, Βουλευτών, Αρχηγών Α.Σ., Προέδρων, Γ.Γ. Διευθυντών Οργανισμών κλπ., όταν ξαφνικά αυτοί ανακαλύπτουν ότι:

- Οι επισκευαστικές βάσεις λειτουργούν υπό ανεπαρκή φωτισμό και υδροδότηση, έλλειψη τηλεφωνικών γραμμών, χώρων υγιεινής, πεπαλαιωμένους γερανούς και παντελή έλλειψη πρώτης βοήθειας για τυχόν ατύχημα των εκεί εργαζομένων (που οι τελευταίοι ήδη αποκαλούν τις βάσεις ως "σύγχρονα κρεματόρια");

- Στο μοναδικό χώρο αμμοβολής στη Κυνοσούρα, είναι ανύπαρκτοι οι βραχίονες και οι δέσμες αναγκάζοντας πολλές φορές τα πλοία να δένουν επάνω σε ναυαγία πληρώνοντας κάποια εκατομμύρια στον ΟΛΠ ως εγγύηση, ενώ συχνά είμαστε θεατές σε πλευρικά ατυχήματα των πλοίων

- Ανθούν οι κλοπές εμπορευμάτων ένεκα της μηδαμινής ασφάλειας και φύλαξης που παρέχει στον χώρο του ΟΛΠ;

- Είναι αναγκαία η εξασφάλιση και άλλης πλωτής δεξαμενής ως προς την κάλυψη της αυξημένης ζήτησης των δεξαμενών;

- Υπάρχει έξαρση λαθρεμπορίας υπό μία αδύναμη Τελωνειακή Αρχή;

- Η Πλοηγική Υπηρεσία στερείται πιλοτίνων, δετών, λατζών, οχημάτων κλπ;

- Λόγω "αδυναμίας" ΟΛΠ - Α. Αρχών κατά τη θερινή ιδίως περίοδο επικρατεί στο λιμάνι κυκλοφοριακό χάος και μία απαράδεκτη ταλαιπωρία των επιβατών και όσων "τολμήσουν" να κυκλοφορήσουν στον Πειραιά, ξεχνώντας πάντοτε ν' αναφέρουν ως συνυπεύθυνο το Δήμο Πειραιά;

Ενεκα δε της μόνιμης απουσίας των κ.κ. της Τοπικής μας Αυτοδιοίκησης, έχει σχηματιστεί η εντύπωση ότι ο Πειραιάς είναι μία γεωγραφική περιοχή που αποτελείται από την "Πόλη" και το αυτόνομο κρατίδιο "Λιμάνι" με το οποίο ο Δήμος ουδεμία σχέση έχει.

Όταν όλα τα προβλήματα δημοσιεύονται χρόνια τώρα από σωματεία, Ενώσεις, Επιμελητήρια και γενικά από ανθρώπους που βιώνουν στο ναυτιλιακό χώρο, αντιμετωπίζουν από κοντά και δρουν αρνητικά γι' αυτούς όχι μόνον οι αναφερόμενες επισημάνσεις των εκάστοτε αρμοδίων αλλά, και:

- Οι αναχρονιστικοί και συχνά υπερβολικοί κανονισμοί.

- Οι υπερκοστολογήσεις.

- Οι συχνά άδικες και αρνητικές καθυστερήσεις.

Κι ενώ "κλείνοντας" όλες αυτές τις "σύντομες" επισημάνσεις τους οι κ.κ. Αρμόδιοι και αρχίζουν να μακρυγορούν στοχεύοντας σε ενιαίες Διοικήσεις, Διαχειρίσεις, σε αύξηση της υπάρχουσας ναυπηγικής δυναμικότητας, σε αναδιοργάνωση όλων των Υπηρεσιών, σε δημιουργία (του Πειραιά) ενός σπουδαίου διαμετακομιστικού κέντρου, σε άρτια εκπαίδευση των πληρω-

μάτων, σε βελτίωση της υλικοτεχνικής υποδομής του Α.Σ., βελτίωση του καθεστώτος της Ακτοπλοίας, της κοινωνικής θέσης των Ελλήνων ναυτικών κλπ., το ελληνικό κράτος, έχει ΗΔΗ υποστεί:

- Τη μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

- Τη μείωση των διαμετακομιστικών δραστηριοτήτων.

- Τη μείωση του εμπορίου.

- Τη μείωση του ανταγωνισμού.

- Τη μείωση των ναυπηγικών παραγγελιών.

- Τα πυρά του μόνιμου και ολέθριου εχθρού του, της γραφειοκρατίας.

- ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ - ΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ - ΚΟΣΤΟΣ ΤΟΥ ΡΙΣΚΟΥ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΤΟΥ.

Ακτίνα σε ανοιξιότικο ήλιο, τα σχέδια για την απελευθέρωση της περιοχής μεταξύ επιβατικού - εμπορικού λιμένα, την ίδρυση τμήματος ναυτικών διαφορών, την αξιόπαινη συνεργασία Ε.Ε.Ε. - Ο.Τ.Ε. για τη δημιουργία ανεξάρτητου τηλεπικοινωνιακού δικτύου για απ' απευθείας σύνδεση Πειραιώς, με διεθνή δίκτυα, την (ήδη) λειτουργία επιβατικών σταθμών (ένος εξωτερικού και τριών εσωτερικού), του υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων, και

Ο κρυφός πόθος όλων μας:

Με το ίδιο δέος που αντίκρυσαν οι Λονδρέζοι την ελληνική τριήτη "Ολυμπιάς" όταν αυτή διέσχισε τα νερά του Τάμεση τον Ιούνιο του 1993, το ίδιο δέος να διακατέχει τις διεθνείς ναυτικές οικογένειες όταν αναφέρονται για την ελληνική - την πρωταγωνίστρια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, τη Ναυτιλία, που ο στόλος της ξεπερνά το 51% του συνολικού στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Λίγα από Όλα

Του κ. ΔΗΜ. ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

ΣΕΛΙΔΕΣ αναγνωστών μπορούν να χαρακτηρισθούν τα σημερινά "Λίγα από Όλα" δεδομένου ότι υπάρχει πληθώρα επισημάνσεων τους που ο γράφων θεωρεί καίριες και ως εκ τούτου δεν μπορούσαν σε καμμία περίπτωση να παραλειφθούν.

ΚΑΤ' ΑΡΧΗΝ, "Ξαναχτύπησε" ο εξοργισμένος πλέον - από την πρόταση των "Ναυτικών Χρονικών" (και του γράφοντος) να συνεισφέρουν ΟΛΑ ΑΝΕΞΑΙΡΕΤΩΣ τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, στην προσέλευση και τη δημιουργία των στελεχών που χρειαζόμαστε - πλοιοκτήτης. Με αφορμή την επανάληψη της προτάσεώς μας στο εισαγωγικό άρθρο της ειδικής εκδόσεως του Ιανουαρίου - το οποίο ειρήσθω εν παρόδω έχει προσελκύσει, όπως πάντοτε άλλωστε, το ενδιαφέρον όλων των παραγόντων της Ελληνικής Ναυτιλίας αλλά και πολλών ξένων από εκείνους που μας παρακολουθούν συστηματικά και θέλουν να γνωρίζουν πως σκεπτόμαστε και πως ενεργούμε σε κάθε περίπτωση - σε νέο τηλεφώνημά του παρατήρησε ειρωνικά ότι ελπίσως άλλων αντιλήψεων "έχει κολλήσει η βελόνα μας" στα ίδια και στα ίδια. Καί ταυτόχρονα επανέλαβε το ερώτημα από που αντλούμε το δικαίωμα να παρεμβαίνουμε στις επιχειρηματικές του επιλογές και να προσπαθούμε να επιβαρύνουμε το κόστος διαχειρίσεως των πλοίων του που έχει επιτύχει. Του απάντησα ευθέως ότι σε ουδεμία επιχείρηση παρεμβαίνουμε και πως ούτε και στη δική του. Και εξηγήσαμε ταυτόχρονα ότι θεωρούμε ότι ουδείς νομιμοποιείται να αρπάζει στελέχη - προσφέροντας 15.000 - 20.000 δραχμές παραπάνω το μήνα - τα οποία δημιουργήθηκαν με δαπάνες και επιμέρους προσπάθειες άλλων εφοπλιστών και της Ελληνικής Πολιτείας, τους οποίους και την οποία ο συγκεκριμένος κύριος γράφει στα παλαιότερα των υποδημάτων του. Υπογραμμίσαμε ακόμη ότι όλοι όσοι χρησιμοποιούν Έλληνες ναυτικούς στα πλοία και στα γραφεία τους οφείλουν να συμβάλουν και στην προσέλευση και δημιου-

γία των στελεχών που χρειάζεται η Ελληνική Ναυτιλία.

Και ότι αν αυτή την τόσο απλή διάσταση δεν θέλουν ή δεν μπορούν να καταλάβουν, τότε σημαίνει ότι είναι ευκαιριακοί που μπήκαν στο χώρο για μερικές "αρπαχτές" και πέρα από εκεί γαία πυρίμυχθιτω, οπότε αυτομάτως θέτουν τους εαυτούς τους εκτός της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας και δεν νομιμοποιούνται να εκφράζουν απόψεις για τα ναυτιλιακά μας πράγματα, ούτε και να απορρίπτουν ή να αποδέχονται προτάσεις που αφορούν την Ελληνική Ναυτιλία και τους ανθρώπους της. Οσον αφορά το δικαίωμά μας να εκφράζουμε τις απόψεις μας, το αντλούμε από τα 63 και πλέον χρόνια συνεχούς προσφοράς και αγώνων των "Ναυτικών Χρονικών" και των ανθρώπων τους για το καλό της Ελληνικής Ναυτιλίας και του τόπου.

ΤΑΚΤΙΚΟΣ αναγνώστης, όπως αυτοχαρακτηρίζεται, επισημαίνει μία παράλειψη στο εισαγωγικό άρθρο της ειδικής εκδόσεως του Ιανουαρίου: Δεν σημειώσαμε, λέγει, μεταξύ εκείνων που πρέπει να γίνουν, την καθιέρωση των πληρωμάτων διπλών καθηκόντων, που θα μπορούν, δηλαδή, να κάνουν βάρδια και στη γέφυρα και στη μηχανή, για τα οποία έχει ήδη μιλήσει, όπως υπογραμμίζει, ο Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας, μία εξέλιξη στην οποία έχουν προχωρήσει ήδη πάρα πολλές χώρες, που έχουν καθιερώσει το δίπλωμα πλοιάρχου / μηχανικού. Οντως, δεν συμπεριλάβαμε αυτή τη ρύθμιση στις προτάσεις επειδή θεωρήσαμε ότι και το θέμα αυτό ρυθμίζεται αυτομάτως με την προσαρμογή των εσωτερικών κανονισμών στις ανάγκες των καιρών, για την οποία, βεβαίως επιμένουμε - δεν μπορούμε, σε καμμία περίπτωση, να λειτουργούμε με παρωχημένα σχήματα, αυτό πρέπει να γίνει κατανοητό από όλους. Όταν, λοιπόν, ρυθμισθεί το θέμα με την αναμόρφωση των εσωτερικών κανονισμών, θα μπορούμε να μιλήσουμε και για την εκπαίδευση των πλοιάρχων και των μηχανικών να είναι σε θέση να εκτελούν διπλά καθήκοντα - ο κ. Κα-

σιφάρας είχε μιλήσει νομίζουμε, για διπλά καθήκοντα του κατωτέρου πληρώματος, αλλά ελληνικά πληρώματα δεν υπάρχουν πλέον, τουλάχιστον στα ποντοπόρα πλοία.

Ο ΙΔΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ ζητεί διευκρινίσεις και για ένα άλλο σημείο του εισαγωγικού άρθρου της ειδικής εκδόσεως του Ιανουαρίου: Πως, ερωτά, θα καταστεί δυνατή η συμμετοχή όλων των πλοίων που χρειαζόμαστε αν η Ε.Ε.Ε. γίνει αυτό που λέγει και το όνομά της, δηλαδή ένωση προσώπων και όχι νομικών προσώπων, όπως προβλέπει το σημερινό καταστατικό της;

Τα έχουμε πει και άλλες φορές, αλλά θα τα επαναλάβουμε: Κατά την άποψή μας, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, για να είναι σε θέση να διαδραματίσει τον ιστορικό και ταυτόχρονα ουσιαστικό ρόλο που επιτάσσει η κατάκτηση των πρωτείων από τον ελληνικό εφοπλισμό πρέπει να αποκτήσει και τα έσοδα που επιβάλλονται όχι μόνον για να διατηρεί την οργάνωση και την δομή που πρέπει αλλά και για να έχει τη δυνατότητα τοποθετήσεως απολύτως εξειδικευμένων τεχνοκρατών σε όλους τους οργανισμούς στους οποίους συζητούνται και λαμβάνονται αποφάσεις που ενδιαφέρουν ή αφορούν τη Ναυτιλία με οποιονδήποτε τρόπο. Και ως μη γελοίουμε, τα έσοδα αυτά η Ε.Ε.Ε. μπορεί να τα αποκτήσει μόνον με έναν τρόπο, με την συνεισφορά όλων των ελληνικών πλοίων ανεξάρτητα σημαίας. Μέλη της, λοιπόν, πρέπει να γίνονται οι ίδιοι οι εφοπλιστές, οι οποίοι θα είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν εισφορά για όλα τους τα πλοία και όχι για ένα - δύο και τρία που γράφονται τώρα στην Ένωση, όσοι δε αρνηθούν να προσαρμοσθούν στα νέα δεδομένα δεν θα έχουν τον τίτλο του μέλους με ό,τι αυτό θα συνεπάγεται σε σχέση με τους ναυλωτές, Τράπεζες, Ασφαλιστές, Club, ακόμη και Νηογνώμονες κλπ., κλπ. Τα πλοία, λοιπόν με ξένες σημαίες που δεν έχουν ούτε ασφαλιστική σχέση με το ΝΑΤ θα καταβάλλουν και εισφορά υπέρ του ΚΝΕ ίση με την εισφορά που



TM/ARPA*21 SERIES MARINE RADAR

International S.A.



For more information, contact:

Marel International SA

6 Sotiros Dios, 185 35 Piraeus
Tel: 4123943 - 4128838, Fax: 4127819
Tlx: 212525 MARL GR, 211101 SPEL GR

KEY FEATURES:

- 21" ARPA* or True Motion Display (250mm effective)
- Flexible 2 or 3 Unit Configuration.
- Built-in Interswitch.
- 4, 6, 9 ft. (X-Band) and 12 ft. (S-Band) Scanner Sizes.
- 5, 10, 25 kW (X-Band) and 10 kW (S-Band) Transceivers.
- Ergonomically designed Menu/Trackball Operation.
- Storage of Control Settings for up to 5 Operators with unique Personal Access Code.
- Multi-language Display Prompts.
- Ground Stabilised Mapping with NMEA0183 Interface.
- NMEA0183 Interface for Lat/Lon Readout of Own Ship and/or Cursor.
- Electronic Plotting for up to 10 Targets on TM Version.
- Comprehensive Self Test Diagnostics.

* The 21" ARPA Display does not meet the IMO requirement for ARPA carriage.

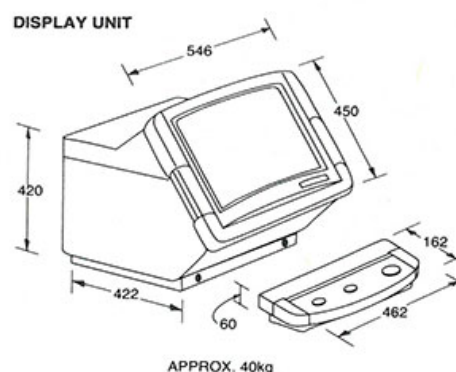
SPECIFICATIONS

TRANSCEIVERS (MTR'S)

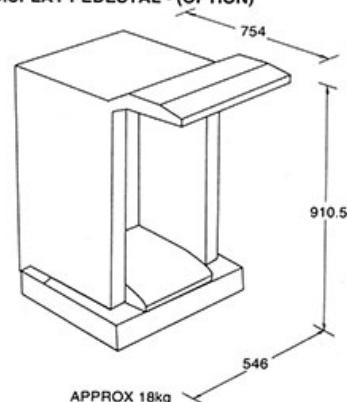
	X-BAND				S-BAND
	MTR UP		MTR DOWN		MTR UP
Peak Power	5/10/25 kW				10kW
Frequency	9410 ± 30MHz				3050 ± 10MHz
Wavelength	3.2cm				10cm
Receiver IF, Log	60 MHz				60MHz
Receiver Noise	7.5dB				7.5dB
Pulse Width (u sec)	0.07	0.15	0.3	0.6	1.2
Pulse Repetition Frequency (PRF)	1900		1100		570
Rec. Bandwidths (MHz)	20/6/3MHz				
Power Requirement *)	From Display				From Display

*) When using 3PH. 440V AC Motor, optional Relay Box is required.

DISPLAY UNIT



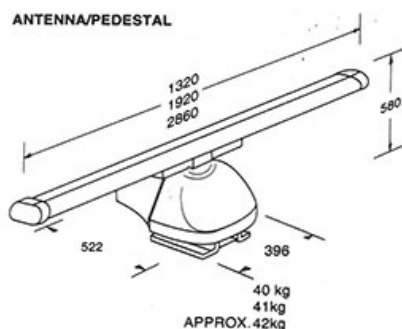
DISPLAY PEDESTAL - (OPTION)



ANTENNAS AND PEDESTAL

	X-BAND			S-BAND
	4FT.	6FT.	9FT.	12FT.
Horizontal Beamwidth	1.9°	1.2°	0.8°	1.9°
Vertical Beamwidth	25°	25°	25°	30°
Horizontal Sidelobes	-23 dB	-26 dB	-26 dB	-26 dB
Polarization	Horizontal			
Rotation RPM (50/60 Hz)	21/26			
Swing Circle	1.34m	1.94m	2.88m	3.96m

ANTENNA/PEDESTAL



RASTER SCAN DISPLAYS

CRT size (diagonal)	54.5cm (21")										
PPI Diameter	250mm (12")										
IMO Equivalent	12" Diam. CRT										
CRT Phosphor	Green (B39)										
Range Scales (nm)	0.125	0.25	0.5	0.75	1.5	3	6	12	24	48	96
Range Rings (nm)	0.025	0.05	0.1	0.25	0.25	0.5	1	2	4	8	16
Minimum Range	25 m										
Range Ring Accuracy	1.5% or 70m whichever is greater										
Bearing Accuracy	1										
Cursor Bearing Readout Res.	4 Digit										
Power Requirement	110/220V AC 1 Ph. 50/60 Hz										

Raytheon

RAYTHEON MARINE COMPANY
46 River Road
Hudson, NH 03051 USA
603-881-5200
Telex 681 7529
FAX 603-881-4756

RAYTHEON MARINE SALES AND
SERVICE COMPANY
Elizabeth Way, The Pinnacles,
Harlow, Essex CM19 5AZ UK
(0279) 444244
Telex 81444
FAX (0279) 444223

καταβάλλουν υπέρ του ΚΝΕ δια του ναυτολογίου τα πλοία με Ελληνική σημαία, τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ αν και εμείς στα "Ναυτικά Χρονικά" πιστεύουμε ότι αν υπάρξει αυτή η εξέλιξη, αν δηλαδή η Ε.Ε.Ε. καταστεί ένωση προσώπων, θα υπάρξουν και οι ρυθμίσεις που θα οδηγήσουν όλα τα ελληνόκτητα πλοία στο εθνικό νηολόγιο, οπότε η συνεισφορά τους θα είναι αυτόματη.

ΑΛΛΟΣ αναγνώστης ερωτά τι θα γίνει επιτέλους με τη ράδα του Πειραιά που οι ευθυνόφοβοι του ΥΕΝ οι οποίοι, όταν πονάει δόντι κόβουν κεφάλι, έχουν τοποθετήσει στο ύψος της Αίγινας; Θα παραμείνει εκεί με ενδεχόμενο να θρηνησουμε θύματα από τις λάντζες σε κάποιο μπουρίνι στο Σαρωνικό που δεν μπορεί να αποκλεισθεί ή θα κάνουμε αυτό που γίνεται σε όλα τα λιμάνια του κόσμου για να αποφεύγεται ο κίνδυνος συγκρούσεων; Και προσθέτει: Αντί ο εκάστοτε Υπουργός να κατεβαίνει στο λιμάνι για "επιθεώρηση" τις ημέρες της μεγάλης κινήσεως, θα ήταν προτιμότερο να πάρει μία ημέρα μία λάντζα χωρίς παράτες και συνοδείες και να επισκεφθεί ένα βαπόρι στη ράδα του Πειραιώς, ακόμη και ένα από εκείνα που βρίσκονται κοντύτερα στο λιμάνι, διότι μόνον έτσι θα καταλάβει γιατί πράγμα μιλάμε τόσον καιρό και ουδείς από τους ναυάρχους και τους κλαδάρχες κλπ., ακούει.

ΚΑΙ ΜΙΑ ΚΑΙ ΜΙΛΑΜΕ για τις λάντζες μεταφέρουμε το ερώτημα άλλου αναγνώστη αναφορικά με την εξέλιξη του θέματος αυτού, ο οποίος επισημαίνει ότι στους λαντζέρηδες παρεσχέθη η ελευθερία να καθορίζουν κατά τη δοκούν τιμολόγιο που εφαρμόζουν αλλά η ίδια ελευθερία που επιτάσσεται μία φορά από τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, όπως λέγεται πλέον ή που δεν ισχύει και για εκείνους που θέλουν να αποκτήσουν μία άδεια λάντζας είτε για να μεταφέρουν πρόσωπα ή φορτία στα πλοία και τις χρησιμοποιούν για την κάλυψη των αναγκών των επιχειρήσεών τους.

Όπως είναι γνωστό, η εφαρμογή του σχετικού κανονισμού ανεβλήθη από τον προκάτοχο του κ. Κατσιφάρα λόγω των εκλογών του Οκτωβρίου - βλέπετε ενδεχομένως δεν έπρεπε να στενοχωρήσουμε ορισμένους ψηφοφόρους μας, οπότε στην μπάντα οι κανονισμοί της

(τότε) ΕΟΚ - αλλά κατά το ένα σκέλος του, δηλαδή της ελευθερίας αποκτήσεως άδεια λάντζας από οιονδήποτε ενδιαφερόμενο, δεδομένου ότι για το σκέλος του ίδιου κανονισμού της ΕΟΚ, της ελευθερίας καθορισμού του τιμολογίου των προσφερομένων υπηρεσιών δεν υπήρξε ουδεμία αναστολή και οι κύριοι που εκμεταλλεύονται τις λάντζες - οι καλά και μόνον κρατούντες - "βαράνε στο κεφάλι", κατά την έκφραση πολίτη που είναι υποχρεωμένος, λοιπόν, και εδώ και δύο σταθμά, ή φοβόμαστε μήπως θίξουμε μερικούς που δήθεν βγάζουν απλώς το ψωμάκι τους χωρίς να χορηγούν μάλιστα κάποιο νόμιμο παραστατικό για να τους τιμπάζει και η τιμπίδα της εφορίας.

ΛΙΜΕΝΙΚΟΣ αυτή τη φορά ο αναγνώστης λέγει ότι η στήλη δεν έγραψε το παραμικρό για τις μεταθέσεις (τις ανακλήσεις, εννοεί) προξενικών λιμεναρχών, παρά το γεγονός, όπως σημειώνει, ότι είχε πάρει σαφέστατη θέση με αφορμή τις τελευταίες τοποθετήσεις προξενικών λιμεναρχών από τον προκάτοχό του κ. Κατσιφάρα, οπότε είχε υπογραμμίσει ότι παρά το γεγονός ότι οι τότε τοποθετηθέντες είχαν υπηρετήσει και στο παρελθόν σε παρόμοιες θέσεις (ο αρθρογράφος σημειώνει ότι ένας εξ αυτών μάλιστα είχε σπεύσει να αναχωρήσει από τη νέα του θέση την παραμονή, κυριολεκτικά, των εκλογών της 10ης Οκτωβρίου), ουδείς εξ αυτών έπρεπε να ανακληθεί πριν συμπληρώσει τον προβλεπόμενο ελάχιστο χρόνο παραμονής, σε περιπτώσεις δε σπουδών παιδιών η παραμονή να παρατείνεται μέχρι την τερματισμό του σχολικού ή ακαδημαϊκού έτους. Και ταυτόχρονα να καθιερωθούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις (γνώση τοπικής γλώσσας ή τουλάχιστον επαρκή γνώση της Αγγλικής, λήψη των σχετικών αποφάσεων από θεσμοθετημένο όργανο σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους για να υπάρχει χρόνος προετοιμασίας και να αποφεύγονται οι αιφνιδιασμοί κλπ., κλπ.) για τις τοποθετήσεις σε θέσεις προξενικών λιμεναρχών. Η στήλη εμμένει στις θέσεις αυτές και επί πλέον στην άποψη ότι πρέπει να αποτελεί επιβαρυντικό στοιχείο για την περαιτέρω εξέλιξη των λιμενικών αξιωματικών και να περιλαμβάνεται στον υπηρεσιακό τους φάκελο η παρέκκλιση των αρχών

αυτών με παρεμβάσεις άλλων προσώπων, περιλαμβανομένων φυσικά των πολιτικών, διότι από την πλευρά αυτή ασκούνται κυρίως οι πιέσεις για την ικανοποίηση αιτημάτων ευνοουμένων.

ΕΤΕΡΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ, ο τελευταίος για σήμερα, που προέρχεται επίσης από το χώρο, επισημαίνει τη γελοία, όπως τη χαρακτηρίζει ο ίδιος, κατάσταση η οποία επικρατεί σε ορισμένα υπουργικά γραφεία. Παθών ο ίδιος, γράφει: Ζήτησα να μιλήσω με κάποιον Υπουργό προκειμένου να του εκθέσω μερικές απόψεις μου και να του ζητήσω και τις δικές του αντιλήψεις γύρω από μία επένδυσή μου η οποία θα εξασφαλίσει την απασχόληση, σε πρώτη φάση, 500 εργαζομένων (σε δύο βάρδιες) και άλλων 250 (σε τρίτη βάρδια) μόλις επιτευχθούν ορισμένες νέες συμφωνίες για τη διάθεση της παραγωγής. Στο τηλέφωνο απάντησε μία νεαρά - όπως φαινόταν από τον τόνο της φωνής της - δεσποινίς ή κυρία, η οποία έσπευσε να με ρωτήσει τι τον θέλω τον κ. Υπουργό και μήπως μπορούσε να με εξυπηρετήσει εκείνη. Αφελέστατα της είπα τι ακριβώς ήθελα τον Υπουργό και εκείνη μου απάντησε ότι αυτά τα θέματα τα χειρίζεται ο αρμόδιος διευθυντής του Υπουργείου κ. Τάδε, τον οποίο έπρεπε να ζητήσω μέσω του τηλεφωνικού κέντρου του υπουργείου και μου έκλεισε το τηλέφωνο. Κάλεσα εκ νέου και αφού επανέλαβα το όνομά μου ζήτησα να μιλήσω με την κυρία η οποία μόλις προηγουμένως με είχε παραπέμψει, σε κάποιον διευθυντή που εκείνη είχε θεωρήσει ότι ήταν σε θέση να ακούσει τις δικές μου σκέψεις και να εκθέσει τις αντιλήψεις του Υπουργού για τη συγκεκριμένη περίπτωση. Και όταν της είπα, μόλις ενεφανίσθη στο τηλέφωνο, ότι δεν είναι εκείνο το οποίο είχα ζητήσει, απάντησε θρασύτατα ότι "ο Υπουργός είναι σε σύσκεψη και δεν μπορούμε να τον διακόψουμε". Επειτα από αυτό έκλεισα το τηλέφωνο και δεν έδωσα συνέχεια γιατί ήμουν πλέον βέβαιος ότι απλώς θα έχανα τον χρόνο μου και ταυτόχρονα θα χαλούσα τη διάθεσή μου χωρίς να κερδίσω το παραμικρό. Η ιστορία όμως δεν τέλειωσε εδώ. Τον Υπουργό τον οποίο ζητούσα να μιλήσω στο τηλέφωνο τον συνάντησα έπειτα από λίγες ημέρες σε κάποια κοσμική σύναξη και εκεί του είπα αυτό που μου είχε συμβεί. Εγινε έξαλλος (ή ήθελε

να φαίνεται έξαλλος), μου είπε ότι δεν τον είχαν ενημερώσει καν για το τηλεφώνημά μου και με παρέκάλεσε να του τηλεφωνήσω την επομένη για να διαπιστώσει εν τω μεταξύ από το ημερολόγιο της γραμματείας αν πράγματι την ώρα του αρχικού τηλεφωνήματος βρισκόταν σε σύσκεψη, γιατί, όπως είπε δεν ήταν δυνατόν να θυμάται. Φυσικά δεν έχει σημασία τί ακολούθησε αλλά νομίζω - και του το είπα - ότι είναι προτιμότερο οι κυρίες της γραμματείας που απαντούν στις τηλεφωνικές κλήσεις να λένε απλά και σοβαρά ότι αυτή τη στιγμή ο Υπουργός είναι απασχολημένος και ότι το πρόγραμμά του είναι πολύ φορτωμένο, αλλά εν πάση περιπτώσει αφήστε το τηλέφωνό σας να τον ενημερώσουμε και να σας τηλεφωνήσουμε μόλις ο Υπουργός μπορέσει να μιλήσει μαζί σας - απλά πράγματα και ξεκάθαρα που δεν εκθέτουν κανέναν και επί πλέον δεν δημιουργούν στον πολίτη την εντύπωση ότι τον κοροιδεύουν διάφορα δεσποινάρια τα οποία επειδή υπηρετούν στην γραμματεία κάποιου υπουργικού γραφείου έχουν την εντύπωση ότι έχουν αποκτήσει εξουσίες και ασκούν παραγοντισμό, εκτός, βεβαίως, αν - καταλήγει - οι ίδιοι οι Υπουργοί έχουν μεθοδεύσει όλα αυτά και φορτώνουν σε άλλους τις δικές τους ευθύνες για τα φαιδρά και τα ανάποδα που συμβαίνουν στα γραφεία τους...

ΟΡΓΙΣΜΕΝΟΣ πλοίαρχος τηλεφώνησε στα "Ναυτικά Χρονικά" για να διαμαρτυρηθεί έντονα, όπως είπε, για την παρουσία του Νορβηγού κ. Σελάντερ γραμματέα της περιβόητης αλλά ευρισκομένης εις τας δυσμάς του βίου της ITF, στην εκδήλωση της πίτας των πλοίαρχων και για το κόψιμο κομματιού για την αφεντιά του. Και ταυτόχρονα για να εκφράσει την απορία του: Πρώτον, γιατί οι μάχιμοι πλοίαρχοι που αποτελούν τη διοίκηση της ΠΕΠΕΝ, ο καπτάν Γιάννης Τσούρας, δηλαδή, και ο καπτάν Σταμάτης Κουράκος υπέπεσαν στο βαρύτατο, όπως το χαρακτήρισε, σφάλμα να αποδεχθούν την παρουσία σε μία εκδήλωση των πλοίαρχων ενός από τους ανθρώπους που έχουν κάνει με την ανθελληνική στάση και δραστηριότητά τους πολλούς καπετάνιους μας να κλάψουν πικρά, πάρα πολλούς επίσης να χάσουν τη δουλειά τους και το σύνολο σχεδόν των αρχιπλοίαρχων των ελληνικών ναυτι-

λιακών γραφείων να τρέχουν και να μην φθάνουν για να περιορίσουν συνέπειες από την εναντίον μόνον των ελληνικών πλοίων δραστηριότητα του Σελάντερ και του συναφίου του στην ITF. Καί, δεύτερον, πως δέχθηκε ο Έλληνας Υπουργός Ναυτιλίας να συναντηθεί και να φωτογραφηθεί μάλιστα με τον Σελάντερ - αλήθεια δεν βρέθηκε ένας από τους παρισταμένους συμβούλους του με ή χωρίς γαλόνια να πει στον Υπουργό δύο λόγια για τη δράση της ITF αποκλειστικά και μόνον εναντίον της Ελληνικής Ναυτιλίας; Και γιατί ο παριστάμενος στην εκδήλωση πρώην γενικός γραμματέας της ΠΝΟ και νυν σύμβουλος του Υπουργού επί ναυτεργατικών θεμάτων κ. Μιχ. Ζενζεφύλλης, που πρέπει να γνωρίζει από πρώτο χέρι τα της ITF και της εχθρικής της στάσεως, εναντίον του ελληνικού βαποριού, δεν προστάτευσε τον κ. Κατσιφάρα από το ολίσθημα να φωτογραφηθεί με τον Σελάντερ;

Δεν λέγω κουβέντες στον αέρα, υπογράμμισε ο αγανακτισμένος πλοίαρχος, έχω προσωπική γνώση του μένους της ITF εναντίον του ελληνικού βαποριού, το οποίο σε κάθε περίπτωση τα τσιράκια του Σελάντερ το έχουν φύλλο και φτερό, ενώ στα νορβηγέζικα, λόγου χάρη, που ήταν δίπλα από τα δικά μας και είχαν το ίδιο με μας πλήρωμα (Φιλιππινέζοι και άλλες ρατσόνες) ούτε καν ανέβαιναν τη σκάλα, ίσως γιατί ο Σελάντερ δεν θέλει σε καμμία περίπτωση σαν Νορβηγός να ενοχληθούν τα νορβηγέζικα βαπόρια, είτε για άλλους λόγους που μόνον αυτός και το συνάφι του γνωρίζουν, ενώ οι δικοί μας συνδικαλιστικές της ΠΝΟ κάνουν πάντοτε πως δεν καταλαβαίνουν γιατί εισπράττουν και αυτοί κάποιο μερίδιο - ένα ξεροκόκκαλο - από αυτά που εισρέουν στο ταμείο της ITF για την "προστασία" δήθεν των Ασιατών κλπ. ναυτικών που εργάζονται σε πλοία σημαίων ευκολίας.

Αναφέρθηκε εν αρχή ότι η ITF βρίσκεται στις δυσμάς του βίου της. Δεν πρόκειται για ισχυρισμό του γράφοντος αλλά για πρόβλεψη που επικρατεί σε σοβαρούς συνδικαλιστικούς φορείς των Ηνωμένων Πολιτειών, που έχουν επισημάνει και την εμφάνιση στο Λονδίνο μίας άλλης οργανώσεως "προστασίας" των ναυτικών, η οποία χαρακτηρίζεται δημιούργημα της

ITF για να την υποκαταστήσει σε δεδομένη στιγμή - ξέρουν και οι ίδιοι .. το τέλος - αλλά αυτό "δεν θα τους περάσει" στους Εγγλέζους (και του Σκανδιναβούς) που κάνουν κουμάντο στην ITF, όπως αναφέρεται στις Ηνωμένες Πολιτείες από τις οποίες θα προέλθει και το τελειωτικό χτύπημα εναντίον της αυτοαποκαλούμενης Διεθνούς των Μεταφορών.

Από τους ίδιους φορείς χαρακτηρίζεται "πύρρειος νίκη" η "επιτυχία" της ΠΝΟ το περασμένο φθινόπωρο στο Μαιάμι, για τα πρότυπα επανδρώσεως των κρουαζιεροπλοίων "Νίκη" η οποία, όπως επισημαίνουν, θα καταλήξει τελικώς μόνον σε βάρος των ελληνικών κρουαζιεροπλοίων στα οποία οι "κέρβεροι" της ITF θα επιβάλουν αυτά που επιδιώκει το σχετικό ψήφισμα, ενώ όλα τα υπόλοιπα, περιλαμβανομένων βεβαίως και των νορβηγικών, θα κάνουν τη δουλειά τους όπως και προηγουμένως, χωρίς δηλαδή το ψήφισμα της Επιτροπής Κρουαζιεροπλοίων, το οποίο με την ευγενική φροντίδα και τη συνεισφορά της ΠΝΟ θα καταστεί βρόγχος στα ελληνικά κρουαζιερόπλοια.

Πρέπει να προστεθεί ότι η ITF με το πρόσχημα ότι "προστατεύει" τους ναυτικούς εισπράττει ούκ ολίγα με τα οποία περνούν ζωή χαρισάμενη και τις όλοι οι τεμπελχανάδες που τη συγκροτούν, ενώ τα ίδια είχαν επιτύχει και τα "αφεντικά" και οι παρακατιανοί τους της αντίστοιχης οργανώσεως που υπήρχε στην παλαιά ποτέ Σοβιετική Ένωση κομμουνιστοκρατούμενες χώρες της Ανατολικής Ευρώπης που με το πρόσχημα της "προστασίας" καλοζούσαν σε βάρος των δύστυχων ναυτικών (και άλλων εργαζομένων) των χωρών αυτών.

ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ να διανοηθεί κανείς ότι ξένος νηογνώμονας, ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί από την Ελληνική Πολιτεία να καλύπτει με τις υπηρεσίες του πλοία με Ελληνική σημαία, να αρνείται την παροχή στοιχείων που ζητούνται επί τη βάσει εισαγγελικής εντολής;

Όταν μας ετέθη το ερώτημα σπεύσαμε να απαντήσουμε χωρίς τον παραμικρό δισταγμό αρνητικά. Αλλά όταν εν συνεχεία ετέθησαν υπ' όψει μας ορισμένες πληροφορίες, είδαμε ότι πραγματικά είναι και αυτό δυνατόν να γίνεται σε μια χώρα της καρπαζιάς, όπως έχει

καταντήσει, δυστυχώς, η δική μας. Και ταυτόχρονα διερωτηθήκαμε ποιά έννοια μπορεί να έχει η άρνηση παροχής στοιχείων που ζητούνται μάλιστα με εισαγγελική εντολή και τι θα ήθελαν να κρύψουν οι εν προκειμένω υπεύθυνοι; Ο γράφων δεν είναι σ' αυτή τη στιγμή να δώσει απαντήσεις και δεν κρύβει ότι περιμένει με ιδιαίτερο ενδιαφέρον την αντίδραση του δικαστικού λειτουργού που είχε δώσει την εντολή για την διενέργεια της σχετικής έρευνας, η οποία περιελάμβανε και την άντληση στοιχείων από τον συγκεκριμένο νηογνώμονα για συγκεκριμένο πλοίο που φέρει την κλάση του, δηλαδή αν θα εκδώσει νέα εντολή και αν θα πάρει τα προσήκοντα μέτρα εναντίον εκείνων που γράφουν τις εντολές του στα παλαιότερα των υποδημάτων τους.

ΑΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗ πέρασε, κατά την άποψη του γράφοντος, μία σημαντικότερη άποψη της διοικήσεως της ΠΕΜΕΝ, η οποία νομίζω ότι διατυπώνεται για πρώτη φορά. Με αφορμή δύο πρόσφατα ναυτι-

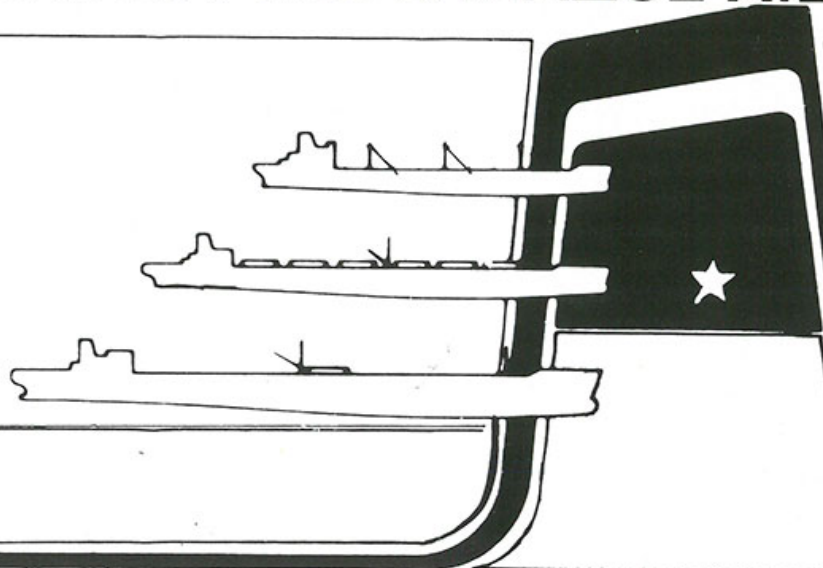
κά ατυχήματα με θύματα, η διοίκηση της ΠΕΜΕΝ υποστήριξε σε ανακοίνωσή της ότι (με τα εν λόγω ατυχήματα) "επιβεβαιώνεται πως τα υπερήλικα πλοία, τα οποία είναι συνήθως ελλιπώς συντηρημένα είναι στην πλειοψηφία τους και τα σκάφη στα οποία σημειώνονται ναυτικά ατυχήματα". Και προσέθετε (είναι η νέα άποψη της ΠΕΜΕΝ) "Ο μόνος που μπορεί να προστατέψει τους ναυτικούς είναι μόνον οι ίδιοι. Αποφεύγοντας τη ναυτολόγησή τους, στο μέτρο του δυνατού, σε πλοία της κατηγορίας αυτής (δηλαδή, στα υπερήλικα και τα ελλιπώς συντηρημένα), ιδιαίτερα όταν διαπιστώνουν την κακή κατάσταση του πλοίου να μην ναυτολογούνται".

Η θέση αυτή τη ΠΕΜΕΝ είναι ορθότατη, τώρα μάλιστα που οι πάντες βγήκαν κυριολεκτικά στο δρόμο για να βρουν στελέχη που χρειάζονται για την επάνδρωση των πλοίων, η επιλογή εργασίας είναι ιδιαίτερα εύκολη για τους ναυτικούς μας, εκείνων δηλαδή που ενδιαφέρονται και μεριμνούν χωρίς να φείδονται δαπανών για την

ποιότητα των πλοίων που διαχειρίζονται) θα εξαναγκάσει και όσους διαχειριστές εμμένουν σε παλιές αντιλήψεις ή να βγουν από το παιχνίδι της ελληνικής αγοράς, ή να προχωρήσουν και αυτοί στην επιβαλλομένη εκ των πραγμάτων σωστή συντήρηση των πλοίων για το καλό όλων, δηλαδή και των ναυτικών μας αλλά και του καλού ονόματος της Ελληνικής Ναυτιλίας για το οποίο όλοι οφείλουν να μεριμνούν. Στην παρότρυνση της ΠΕΜΕΝ να αποφεύγουν οι ναυτικοί μας τη ναυτολόγηση σε ελλιπώς συντηρημένα πλοία, ο γράφων προσθέτει ότι και σε περίπτωση διαπιστώσεως κακοσυντηρημένων πλοίων και ελλείψεως σχετικού ενδιαφέροντος μετά τη ναυτολόγησή τους να σπεύσουν να απολυθούν γιατί το να γράφουν στη γυναίκα τους ή στους φίλους τους ότι το καράβι έχει προβλήματα και ότι αντέχουν δεν έχει καμμία σημασία και ούτε άλλωστε προστατεύει από ενδεχομένους κινδύνους.

ΔΗΜ. Χ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ: 4283680 (13 γραμμές)
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: U T R A D E
TELEX: 213014 - 213015 U T R D GR
TELEFAX: 4283630

Καίριες Επισημάνσεις της Ε.Ε.Ε. σχετικά με τις προτάσεις της Κομισσιόν για το Ευρωπαϊκό Νηολόγιο (EUROS)

Αναφορικά με τις προσπάθειες δημιουργίας του Ευρωπαϊκού Νηολογίου (EUROS), η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων απέστειλε στα τέλη Δεκεμβρίου 1993, στο Υπουργείο Ναυτιλίας, έγγραφο εργασίας (Working Paper) της Επιτροπής, το οποίο αποτελεί - κατά δήλωσή της - την τελευταία προσπάθεια προώθησης του EUROS μετά τις επανειλημμένες προσπάθειες της Κομισσιόν τα τελευταία χρόνια που δεν καρποφόρησαν στο Συμβούλιο.

Στο ίδιο έγγραφο η Επιτροπή σημείωνε ότι εάν η προσπάθεια αυτή αποτύχει, η Επιτροπή θα επανεξετάσει τα συστήματα κρατικών ενισχύσεων στην ναυτιλία της Κοινότητας βάσει των άρθρων 92-93 της Συνθήκης ΕΟΚ.

Εν όψει της ελληνικής Προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και παρουσίας της ναυτιλιακής πολιτικής που θα προωθηθεί κατά το πρώτο εξάμηνο του 1994, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών υπέβαλε στις 17 Ιανουαρίου 1994 στο ΥΕΝ τις ακόλουθες καίριες επισημάνσεις της αναφορικά με το Working Paper της Κομισσιόν για το EUROS.

"Το Working Paper βασίζεται σ' ένα "three pillar approach" το οποίο συμπεριλαμβάνει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τις εξωτερικές σχέσεις και το Euros. Στην ουσία δεν πρόκειται περί ενός Working paper περί Euros - ως εσφαλμένως ονομάζεται - αλλά περί μίας προσπάθειας προσεγγίσεως εκ νέου και επανεξετάσεως της ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας. Θεωρούμε ότι δεν υφίσταται οργανική σχέση συνδέουσα τα τρία θέματα, τα οποία έχουν έκαστο την δική του δυναμική. Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και οι εξωτερικές σχέσεις ενδιαφέρουν το σύνολο του κοινοτικού στόλου και όχι μόνον τα πλοία του Euros. Συνεπώς, δεν νομίζουμε ότι υφίσταται ουσιαστική συνάφεια ή αιτιολογικός

λόγος συνδέσεώς τους με το Euros. Δεν έχουμε αντίρρηση στην προώθηση "τριών πυλώνων" μεμονωμένα αλλά όχι ως πακέτο, όπως παρουσιάζεται. Πιστεύουμε ότι από πλευράς ελληνικής Προεδρίας θα πρέπει να ζητηθεί από την Επιτροπή να δοθούν εξηγήσεις ως προς την συνάφεια των τριών τομέων. Ενώ η Επιτροπή συνέδεσε τους τρεις τομείς προκειμένου να δελεάσει υπέρ του Euros ορισμένα Κράτη-μέλη - που ίσως θεωρήσουν τις προτάσεις περί εξωτερικών σχέσεων ελκυστικές - σε τελική ανάλυση, οι τομείς περιπλέκονται αντί να αλληλοπροωθούνται. Δηλαδή, δεν βλέπουμε το "mutually reinforcing effects" των ενεργειών της "three pillar approach".

Ασφάλεια ναυσιπλοΐας

Τα αναφερόμενα στο σημείο αυτό καλύπτονται από τις γνωστές αναλυτικές θέσεις μας στα επί μέρους θέματα του τομέα αυτού.

Εξωτερικές Ναυτιλιακές Σχέσεις

Για τα αναφερόμενα στο Annex I (1/12/93) σας παραπέμπομε στην επιστολή μας vii. αρ. 78/29.3.93, δεδομένου ότι κατ' ουσίαν το Annex I επαναλαμβάνει παλαιότερο έγγραφο της Επιτροπής (που συνεζητήθη στο high level 30/3/93). Όσον αφορά τις προτάσεις τροποποιήσεως των Κανονισμών 4057/86 και 4058/86 με σκοπό την δημιουργία από διαδικαστικής πλευράς αποτελεσματικότερου μηχανισμού αντιμετρών κατά τον προστατευτισμό, θεωρούμε ότι τούτο είναι χρήσιμο. Είμαστε πρόθυμοι να συζητήσουμε τις επί μέρους προτάσεις με στόχο την βελτίωση των μηχανισμών, οι οποίοι δεν λειτούργησαν από το 1987 μέχρι σήμερα. Πλήν όμως, η οποιαδήποτε απόπειρα βελτιώσεως των Κανονισμών αυτών ισοδυναμεί με "άνοιγμα" του πακέτου των Κανονισμών του 1966. Μία τέτοια ενέργεια

ενέχει σοβαρούς κινδύνους, οι οποίοι πρέπει να σταθμισθούν. Ποιός εγγυάται ότι στην προσπάθεια βελτιώσεως του διαδικαστικού σκέλους των δύο Κανονισμών δεν θα επιχειρηθεί επαναπροσδιορισμός της εννοίας των beneficiaries και του Community shipowner, δεδομένου ότι εκκρεμεί και σχετικό σχέδιο Κανονισμού περί Community shipowner και υφίσταται και πρόσφατο Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προς προώθηση αυτού. Ποιός εγγυάται ότι το ελληνικό δναδικό σύστημα - που έχει κατοχυρωθεί με τους ως άνω Κανονισμούς - δεν θα θιγεί ή ότι δεν θα τροποποιηθούν οι Κανονισμοί και προς άλλες ανεπιθύμητες για τη χώρα μας κατευθύνσεις. Εάν μπορεί να εξασφαλισθεί ότι δεν θα συμβεί αυτό το ενδεχόμενο, μπορούμε να συζητήσουμε τη βελτίωση του διαδικαστικού σκέλους των Κανονισμών 4057/86 και 4058/86. Ειδικότερα για τον Κανονισμό 4058/86 επαναφέρουμε παλαιότερη πρότασή μας (1986) ότι τα αντίμετρα θα πρέπει να στρέφονται κατά των εξαγωγών προς την Κοινότητα της τρίτης χώρας που προβαίνει σε πρακτικές προστατευτισμού, δηλαδή, εμπορικά αντίμετρα για ναυτιλιακό προστατευτισμό.

Τούτο είναι χρήσιμο για περιπτώσεις τρίτων χωρών που δεν διαθέτουν στόλο, ο οποίος να προσεγγίζει σε κοινοτικούς λιμένες ώστε να υπόκειται στα ναυτιλιακά αντίμετρα. Επειδή ουδείς μπορεί να μας δώσει την ανωτέρω διαβεβαίωση σταθμίζουμε ότι είναι ασφαλέστερο για την χώρα μας να μην ανοίξει το πακέτο.

Όσον αφορά τον Κανονισμό 4055/86, θεωρούμε σκόπιμο να διευκρινισθούν από πλευράς Επιτροπής ορισμένα σημεία: Δεν αντιλαμβανόμεθα ποιές είναι οι περιπτώσεις των διμερών εμπορικών συμφωνιών που ενδιαφέρεται να

συνάψει Κράτος Μέλος - και οι οποίες δεν θίγουν τον Κανονισμό 4055/86 - στις οποίες το Annex I αφιερώνει αναλυτική παρουσίαση (πρόταση περί συνάψεως αυτών υπό Κράτους Μέλους για μεταβατικό στάδιο (π.χ. 5 ετών). Εάν ο Κανονισμός 4055/86 δεν θίγεται, δεν αντιλαμβάνομεθα την έννοια της μεταβατικής περιόδου.

Φοβούμεθα ότι η όλη πρόταση αποτελεί κατ' ουσίαν τροποποίηση του Κανονισμού 4055/86, τον οποίον κατ' ουσίαν υποσκάπτει. Κατά συνέπεια, είμαστε αντίθετοι με την πρόταση αυτή προκειμένου όμως η ελληνική Προεδρία να μην παρουσιάσει αρνητική θέση κρίνουμε σκοπιμότερο να καταφύγει στον ακόλουθο ελιγμό ώστε να αποφύγει την περαιτέρω συζήτηση επί του θέματος των διμερών συμφωνιών:

Όπως μνημονεύεται στην παράγραφο 8 (Annex I) το θέμα της αρμοδιότητας συνάψεως εμπορικών συμφωνιών στον τομέα των μεταφορών αποτελεί αντικείμενο διαμάχης μεταξύ Συμβουλίου / Επιτροπής και ήδη εκκρεμεί σχετική προσφυγή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Εν όψει της εκκρεμοσύνης υποθέσεως, η οποία θα εκδικασθεί εντός ενός έτους, δεν αντιλαμβάνομεθα την εσπευσμένη πρόταση της Επιτροπής για την προώθηση ολοκλήρου διαδικασίας στον τομέα των διμερών συμφωνιών.

Εφόσον το θέμα είναι sub-judice, είναι πρόωγη η διατύπωση θέσεως εκ μέρους οιοδήποτε οργάνου μέχρη της αποφάσεως του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Υποψιαζόμεθα ότι η πρόταση αυτή αποτελεί το δέλεαρ προς ωρισμένα Κράτη Μέλη - που ενδιαφέρονται προς σύναψη διμερών συμφωνιών - σύμφωνα κατά παράβαση του Κανονισμού 4055/86 - ώστε να αποδεχθούν τις προτάσεις περί Euros.

Κατά τα λοιπά, δεν έχουμε αντίρρηση στην πρόταση τροποποιήσεως της Αποφάσεως 77/587/ΕΟΚ περί διαδικασίας διαβουλευσεων (ex ante consultation). Όσον αφορά το θέμα της εκπροσώπησης σε διεθνείς οργανισμούς, η θέση μας σας είναι γνωστή από τις σχετικές προτάσεις της Ανακοινώσεως περί Ασφαλείας στην θάλασσα. Θεωρούμε σκόπιμη την διατήρηση του status

quo και όχι την προώθηση της "μίας φωνής".

EUROS

Σχετικά με τις προτάσεις περί Euros, οφείλομε να τονίσουμε ότι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών εξακολουθεί να είναι θετική στην ιδέα του Euros. Πλήν όμως, το Working Paper για το Euros παρουσιάζει ορισμένα προβλήματα:

a) Quality

Θεωρούμε σκόπιμο οι προτάσεις περί αναβαθμίσεως του Κοινοτικού στόλου από πλευράς ποιότητας να μην περιορίζονται στα πλοία του Euros αλλά να αφορούν το σύνολο του Κοινοτικού στόλου. Δεν συμφωνούμε με την διαφοροποίηση μεταξύ ενός Euros quality register και ενός κοινοτικού στόλου εκτός Euros δευτέρας ποιότητας. Η πρόταση τα πλοία μόνο του Euros να εφαρμόζουν λίστα Resolutions του IMO, αποτελεί στην ουσία περιφερειακή λύση με την οποία ως γνωστό, είμαστε αντίθετοι, παρά το γεγονός ότι οι εφοπλιστές εθελοντικά θα την εφαρμόζουν.

Το γεγονός ότι η εφαρμογή των ανωτέρω Resolutions θα αποτελεί προϋπόθεση για την νηολόγηση στο Euros, καθιστά στην ουσία τις Resolutions mandatory σε περιφερειακό επίπεδο. Επιπλέον, η υποχρεωτική εφαρμογή των Resolutions του IMO μας βρίσκει αντιθέτους και εκτός των άλλων θεωρούμε ότι παρουσιάζει σωρεία πρακτικών προβλημάτων.

Το προτεινόμενο "benefit" των μειωμένων επιπέδων λιμενικών ελέγχων για τα πλοία του Euros έναντι άλλων πλοίων (δινάμει της υπό επεξεργασία Οδηγίας περί λιμενικού ελέγχου) καίτοι εκ πρώτης όψεως φαίνεται δελεαστικό, παρουσιάζει τα εξής προβλήματα: Πρώτον, αποτελεί διάκριση σημαίας (discrimination) έναντι των πλοίων των χωρών του ΜΟΥ βάσει των ρητών υποχρεώσεων εκ του ΜΟΥ περί μη διακρίσεως. Δεύτερον, συνιστά διάκριση σημαίας κατά παράβαση των διεθνών υποχρεώσεων των χωρών της Κοινότητας έναντι τρίτων χωρών (π.χ. ΗΠΑ) με ενδεχόμενο κίνδυνο retaliation από τρίτες χώρες. Τρίτον, θα λειτουργήσει εις βάρος των κοινοτικών πλοίων -

μη νηολογημένων στο Euros από πλευράς λιμενικών ελέγχων.

Όσον αφορά το "benefit" περί οικονομικής υποστηρίξεως της ναυτικής εκπαιδεύσεως των κοινοτικών ναυτικών των πλοίων του Euros από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, θεωρούμε ότι τούτο ήδη γίνεται και εν πάση περιπτώσει η ναυτική εκπαίδευση πρέπει να αποτελεί στόχο για όλον τον κοινοτικό στόλο και όχι μόνον για τα πλοία του Euros. Επιπροσθέτως, η πρόταση - ως είναι διατυπωμένη - έχει κατά νουν τα εκπαιδευτικά "company schemes" υπό τα οποία λειτουργούν ορισμένοι στόλοι των Κρατών Μελών και όχι ο ελληνικός, όπου γίνεται reimbursement προς τις εταιρίες, ενώ στην περίπτωση της Ελλάδος χρηματοδοτείται η χώρα.

b) Manning

Οι προτάσεις περί manning παρουσιάζουν ενδιαφέρον, δείχνουν ρεαλισμό εκ μέρους της Επιτροπής και μπορούν να αποβούν εννοιακές για τον ελληνικό στόλο. Δεν έχουμε αντιρρήσεις αλλά χρειάζονται να τύχουν περαιτέρω επεξεργασίας και καλήνως όλων των περιπτώσεων πλοίων, δεδομένου ότι η παρούσα απαρρίθμηση είναι ενδεικτική. Στην περίπτωση περί "ferry ro-ro vessels" πρέπει να διευκρινισθεί ότι εννοούνται τα ro-ro ships". Στην πρόταση περί "cruise vessels operating within the Community" θα πρέπει να προστεθούν τα operating "between an EC Member State and a third country". Η πρόταση περί "high tech ships" είναι ασαφής, διότι δεν διευκρινίζεται ποιά είναι αυτά τα πλοία και ποιος αποφασίζει περί αυτού. Τέλος, η πρόταση περί specialised vessels for the carriage of dangerous goods επίσης χρειάζεται διευκρίνιση και είναι δυνατόν να δημιουργήσει πρακτικά προβλήματα όσον αφορά την διαφοροποίηση μεταξύ των αμοιβών των κατωτέρων πληρωμάτων (κοινοτικοί - μη κοινοτικοί ναυτικοί). Όπως αντιλαμβάνομεθα, όσον αφορά τους αλλοδαπούς ναυτικούς, η Επιτροπή αναγνωρίζει την δυνατότητα χορηγήσεως μισθών, βάσει της χώρας προελεύσεως τους (Bremen case) αλλά σκόπιμο είναι τούτο να μνημονεύεται ρητά.

c) *Support Measures.*

Θεωρούμε ενδιαφέρονσα την πρόταση περί *support measures* υπό την προϋπόθεση ότι: 1) Θα ορισθεί ανώτατο όριο (*ceiling*) επιτρεπομένων *aide*. 2) Θα υφίσταται διαφάνεια (*transparency*) κατά την χορήγηση αυτών. Τούτο συνδέεται με την προ πολλού χρόνου αναμενόμενη αναθεώρηση των *Fiscal and Financial Cuidelines* της Επιτροπής (1989) για τα *shipping subsidies*. 3) Θα πρέπει να γίνει σαφής διάκριση περί του τι συνιστά *shipping subsidy* σε αντιδιαστολή από τα *shipbuilding subsidies* (που υπόκεινται στην 7η Οδηγία περί ναυπηγήσεων). 4) Οτι η αναγνώριση των *subsidies* της *flexibility zone* δεν θα είναι προσωρινή (διετούς διαρκείας) αλλά μόνιμη - άλλως δεν θα υφίσταται βεβαιότητας για τις επενδύσεις στην ναυτιλία.

Σχετικά με τα "*support measures*" το βασικό ερώτημα από ελληνικής πλευράς είναι κατά πόσον και μέχρι ποίου βαθμού κατοχυρώνεται το ελληνικό φορολογικό σύστημα της ναυτιλίας (*tonnage tax*). Οπως προκύπτει μόνον για τα πλοία του *Euros* και για τα ευρισκόμενα συστήματα εντός της "*flexibility zone*" θα δίδεται αυτομάτως "πράσινο φως" επί διετίαν άνευ *notification*. Κατ' ουσίαν, δηλαδή κατοχυρώνεται άνευ *modification* το ελληνικό *tonnage tax* μόνον επί διετία, αλλά μόνον για τα πλοία του *Euros*, ενώ τα υπόλοιπα ελληνικά πλοία από πλευράς φορολογίας θα υπόκεινται στις διαδικασίες του άρθρου 92- 93. Η ανωτέρω ρύθμιση είναι βλαπτική για τον εκτός *Euros* κοινοτικό στόλο και κατ' ουσία δεν κατοχυρώνει το ελληνικό *tonnage tax*.

Όσον αφορά τις ενισχύσεις που συνδέονται με την ποιότητα (*aids linked to quality*) ως παράδειγμα προτείνεται το *upgrading* των

tankers προ των ημερομηνιών του Κανονισμού 13 της MARPOL. Θεωρούμε το παράδειγμα ατυχές, διότι συνιστά κατ' ουσίαν λύση περιφερειακή αποκλίνουσα από τα συμφωνηθέντα στον IMO. Περαιτέρω, ατυχές είναι και το παράδειγμα της εισαγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού.

Οι προτάσεις περί *support measures* - όπως διατυπώνονται - ενέχουν δύο κινδύνους: Πρώτον, να δυσχεράνουν την κατάσταση του ελληνικού στόλου που δεν θα δινηθεί για διαφόρους λόγους να νηολογηθεί στο *Euros*, με συνέπεια, να οδηγηθεί σε *deflagging* εκτός Κοινότητας. Δεύτερον, να καταστήσουν πιο αναταραχιστικούς τους στόλους των άλλων Κρατών Μελών (που θα νηολογηθούν στο *Euros*) έναντι του ελληνικού, διότι υπάρχει φόβος να γίνει κατάχρηση των επιτρεπομένων ενισχύσεων προς αυτούς εφόσον δεν διασφαλισθεί η διαφάνεια και εφόσον οι ενισχύσεις αυτές δεν θα γίνουν με κοινοτικά κονδύλια και επομένως, δεν θα είναι σε θέση όλα τα Κράτη Μέλη να τις χορηγήσουν.

Επιπροσθέτως, τόσο οι *support measures* του *Euros*, αλλά και οι προτάσεις των εξωτερικών ναυτιλιακών σχέσεων θα πρέπει να εξετασθούν υπό το γενικότερο πρίσμα των διεθνών υποχρεώσεων της Κοινότητας στα πλαίσια της GATT και ΟΟΣΑ δεδομένου ότι ωρισμένα εκ των προτεινομένων δυνατόν να χαρακτηρισθούν από πλευράς ΗΠΑ και άλλων χωρών, ως ανεπίτρεπτα *subsidies*. Είναι λοιπόν αμφίβολον κατά πόσον θα μπορούν να θεσπισθούν τελικώς από την Κοινότητα.

Συμπεράσματα

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω παρατηρήσεων, οφείλομε να τονίσουμε ότι εξακολουθούμε να είμεθα θε-

τικοί στην ιδέα του *Euros*, αλλ' όχι υπό μορφήν πακέτου *three pillars*. Θεωρούμε σκόπιμο η ελληνική προεδρία να φανεί κατ' αρχήν θετική στην αντιμετώπιση του *Working Paper* το οποίο είναι ενδιαφέρον και να αφήσουμε τα άλλα Κράτη Μέλη να εκφραστούν. Πιστεύουμε ότι τα περισσότερα Κράτη Μέλη - που διαθέτουν διπλά νηολόγια - θα είναι μάλλον αρνητικά στην παρούσα πρόταση του *Euros*. Θεωρούμε ότι οι παλαιότερες προτάσεις του *Euros* - ως εμπεριέχονται και στην γνωμοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου - ήσαν ελκυστικότερες από την παρούσα πρόταση, ιδίως όσον αφορά την κατοχύρωση του *tonnage tax system*. Η πρόταση περί *Euros* για να είναι ελκυστική - πέραν του προαιρετικού χαρακτήρος της νηολογήσεως - πρέπει να κατοχυρώνει ως *minimum* τις υφιστάμενες ελληνικές ρυθμίσεις και, ενδεχόμενα, να βαίνει και πέραν αυτών. Επίσης, η αναγνώριση των *support measures* πρέπει να έχει χαρακτήρα μονιμότητας και τούτο μπορεί να επιτευχθεί δια σχετικής αποφάσεως (*decision*) του Συμβουλίου Υπουργών αντί της προτεινομένης *Resolution*.

Εν πάση περιπτώσει, πάντως η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ενδιαφέρεται για την υιοθέτηση θετικών μέτρων από την Κοινότητα, τα οποία να αφορούν ολόκληρο τον Κοινοτικό Στόλο και όχι μόνον τα πλοία του *Euros*. Η παρούσα πρόταση περί *Euros* θα καταλήξει στην δημιουργία στόλου "δύο ταχυτήτων" εντός της ΕΟΚ: του *Euros* και του λοιπού κοινοτικού στόλου, όπου ο μιν πρώτος θα αποτελεί "ελιτισμόν", ενώ ο δεύτερος θα καταστεί "αποδιοπομπαίος" από πλευράς Επιτροπής με αποτέλεσμα το *deflagging* εκτός Κοινότητας.

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

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

21 NEW FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Η επιτυχής λειτουργία του σύγχρονου πλοίου παιτεί περισσότερα από την επιδεξιότητα "του ναυσιπλοεύν"

Dr. SUDLUR MOBJI, από το Lloyd's List της 16.9.1993

Ο παραπάνω τίτλος του παρόντος δημοσιεύματος αποτελεί το τελικό συμπέρασμα μιας ομιλίας του δόκτορος Sudhir Mulji πλοιοκτήτη της Great Eastern Company των Ινδικών και Ακαδημαϊκού δασκάλου με θέμα: "Ναυτίλλεσθαι και ανθρώπινος παράγων" που έκανε στο Moller Centre στο Churchill College του Cambridge με οργανώτρια την Cambridge Academy.

Και μόνο η ανάγνωση του τίτλου είναι αποκαλυπτική για το περιεχόμενο της ομιλίας που νομίζω αξίζει τον κόπο να τον προσεγγίσουμε αφού τό δίπτυχο της προσωπικότητας του ομιλητού που συνδυάζει την ακαδημαϊκή ενόραση με το βασανιστικό επιχειρηματικό άγχος και την αγωνία παρουσιάζει τεκμήριο τα εχέγγυα μιας περισσότερο αντικειμενικής θεώρησης του όλου προβλήματος.

Ο ομιλητής, το θέμα της επιτυχούς λειτουργίας του πλοίου δεν το έθεσε σε τεχνική βάση αλλά το διεύρυνε σε ολόκληρο το μάντζι-μεντ του πλοίου.

Το γεγονός όμως που επισημαίνει ότι για την επιτυχή λειτουργία δεν είναι πλέον επαρκής η επιδεξιότητα της ναυσιπλοίας δίνει ξεκάθαρο το μήνυμα προς τα που πρέπει να στραφούμε για να βελτιώσουμε την κατάσταση στο πλοίο.

Με άλλα λόγια χωρίς να υποβαθμίζεται σήμερα η σοβαρότητα της ασφαλούς ναυσιπλοίας η επιτυχής λειτουργία του πλοίου εξαρτάται και από πολλές άλλες παραμέτρους που συνθέτουν την προσαρμογή των συμφερόντων του πλοίου και έχουν μεταθέσει το κέντρο βάρους των ευθυνών του πλοιοάρχου και των αξιωματικών προς το χώρο του μάντζι-μεντ.

Και εδώ επισημαίνουμε ότι η ελλιπής κατανόηση των θεμάτων αυτών και σε επίπεδο γνώσης αλλά και σε επίπεδο συνειδητοποίησης των αρμοδιοτήτων αυτών επικεντρώνεται τα πυρά των αρνητικών διαχειριστικών αποτελεσμάτων.

Σε προηγούμενες δεκαετίες η ασφαλής ναυσιπλοία επιβραβεύονταν με το κορυφαίο γεγονός της άφιξης του πλοίου στο λιμάνι.

Αποτελούσε θα υποστηρίζονταν το κύριο μέλημα και επικέντρωνε όλο το ενδιαφέρον και την προσοχή. Σήμερα το πρόβλημα, η αγωνία και το άγχος, η γνώση, η εμπειρία και γενικότερα η επαγγελματική ικανότητα και επάρκεια δοκιμάζεται σε ένα άλλο επίπεδο. Και αυτό είναι το επίπεδο της ετοιμότητας, ώστε κάθε στιγμή κατά την διάρκεια του ταξιδιού αλλά και κατά την διάρκεια του χρόνου της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί να είναι σε θέση να προβλέπουν και να αντιμετωπίζουν όχι μόνο από τεχνικής πλευράς καταστάσεις αλλά και από πλευράς διαδικασιών και χειρισμού των θεμάτων, ώστε να διασφαλίζονται τα συμφέροντα του πλοίου κατά τον καλύτερο τρόπο.

Και σ' αυτό τον χώρο θεωρεί ο Dr Mulji ότι τα σημερινά στελέχη των πλοίων παρουσιάζουν αδυναμίες αφού δεν μπορούν να κατανοήσουν τις επιχειρηματικές επιπτώσεις από τα συμβαίνοντα στο πλοίο, αλλά και αντιδιαστολή το επιχειρηματική όφελος από τις σωστές ενέργειες σε επίπεδο πρόληψης για αποφυγή ζημιών, ή άλλων αδικαιολογήτων δαπανών από τον μή σωστό χειρισμό των θεμάτων.

Κατά συνέπεια ο Dr Mulji έχει εντοπίσει την ασθένεια της σημερινής ναυτιλίας που βρίσκεται μέσα στο πλοίο μέσα στους ανθρώπους που διοικούν το πλοίο.

Και αυτό είναι πολύ σημαντικό.

Όμως δεν στέκεται στην διάγνωση της ασθένειας αλλά φαίνεται να προχωρεί και σε θεραπευτικά σχήματα πολύ γενικής μορφής για τα οποία μάλιστα μπορούν να διαπιστωθούν επιφυλάξεις τουλάχιστον για ορισμένα από αυτά.

Έτσι ο ομιλητής υποστήριξε τον θεσμό των Company men μέσα από τον οποίο κορυφώνεται ο επαγγελματισμός του ναυτικού.

Πρόκειται για τους ανθρώπους της εταιρίας τα δικά μας πληρώματα ή τους "δικούς μας ανθρώπους" που και εμείς σε πολλά άρθρα μας έχουμε επισημάνει.

Είναι ανάγκη τόνισε ο ομιλητής να επανέλθουμε στον θεσμό αυτό που εξασφαλίζει μια ολόκληρη καριέρα σε μια ναυτιλιακή εταιρία.

Σε αυτή την θέση του ομιλητού ο Michael Grey διατυπώνει τις επιφυλάξεις του με την έννοια ότι λίγες εταιρίες θα δέχονταν να σηκώσουν το βάρος της μισθοδοσίας των στελεχών τους κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στην ξηρά. Όμως εμείς θα παρατηρήσουμε στις επιφυλάξεις του Michael Grey ότι ο θεσμός των Company men δεν ακολουθείται κατ' ανάγκη και από την μισθοδοσία κατά τον χρόνο παραμονής στην ξηρά.

Η δημιουργία των Company men (εμείς τους ονομάζουμε "δικούς μας ανθρώπους") αποτελείται μια ολόκληρη φιλοσοφία που θέλει μια πολύπλευρη προσέγγιση και για την οποία έχουμε επίσης αναλυτικά αναφερθεί σε πολλά άρθρα μας.

Αυτό όμως που θα θέλαμε να διευκρινίσουμε από την πλευρά μας είναι ότι "οι δικοί μας άνθρωποι" δεν αποκτώνται από την μία μέρα στην άλλη αλλά δημιουργούνται μέσα από την συνύπαρξη με την εταιρία για μακρά χρονικά διαστήματα ταυτισμένα με το πνεύμα της και με τους στόχους της ενταγμένα σε ένα ενιαίο λειτουργικό σύνολο που τα κίνητρα τα επαγγελματικά οικονομικά, κοινωνικά, ηθικά, εκπαιδευτικά και ανελκτικά που λαμβάνονται για τα στελέχη της εντάσσονται στα προγράμματα ανάπτυξης της ίδιας της εταιρίας αφού τότε πραγματικά επέρχεται η ταύτιση των στόχων της εταιρίας με τους στόχους των στελεχών της.

Μια άλλη παρατήρηση του διακεκριμένου ομιλητού είναι ότι τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας (τα διπλώματα) των στελεχών των πλοίων παρεμβάλλονται ως ανά-

χωμα μεταξύ πλοιοκτησίας και ναυτικών, στοιχείο το οποίο ο ίδιος θεωρεί ως εμπόδιο στην ανάπτυξη επαγγελματιών ταλέντων.

Βέβαια ξεκινά από την απόλυτα φιλελεύθερη άποψη ότι το θέμα της επαγγελματικής ικανότητας και επάρκειας των στελεχών, ο πλοιοκτήτης είναι αυτός που μπορεί, με τα δικά του προφανώς κριτήρια, να αξιολογήσει και να αναθέσει αντίστοιχα καθήκοντα και ευθύνες στον προσλαμβανόμενο για υπηρεσία στο πλοίο του. Αυτή η αμφίδρομη σχέση εμπιστοσύνης - ευθυνών συναντώνται ασφαλώς στον απόλυτο βαθμό με την ανάθεση πλοιαρχικών καθηκόντων.

Αντίθετα αυτός θεωρεί ότι τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας έχουν καθιερώσει μια διαφορετική φιλοσοφία, με την έννοια ότι ο κάθε πλοιοκτήτης έχει παραχωρήσει την ευθύνη της αξιολόγησης της επαγγελματικής επάρκειας των Αξιωματικών στην αξιοπιστία των αποδεικτικών.

Και ενώ ηχεί παράξενα η αντίθεσή του αυτή εν τούτοις όμως ξεκινά από πραγματικές καταστάσεις μέσα από τις οποίες ανακύπτει το ερώτημα πως θα εμπιστευτεί ο πλοιοκτήτης μια τεράστια περιουσία που κινείται συνεχώς χιλιάδες μίλια μακριά του αντιμετωπίζοντας φυσικούς και άλλους κινδύνους σε ένα άνθρωπο που ούτε τον γνωρίζει ούτε μπορεί να εκτιμήσει τις γνώσεις τους, ούτε την επαγγελματική του ικανότητα αλλά ούτε και τις διοικητικές αρετές... εφ' όσον κατά την άποψη αυτή δεν γνωρίζει κάτω από ποιές συνθήκες ο αξιωματικός απέκτησε το δίπλωμά του. Χωρίς αμφιβολία οι θέσεις αυτές αν και ακραίες φαίνεται να ενισχύονται περισσότερο από το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια τα πυρά της κριτικής εστιάζονται στον ανθρώπινο παράγοντα στοιχείο το οποίο έχει ευαισθητοποιήσει την ναυτιλιακή ικανότητα και έχει οδηγήσει τον IMO στην διαδικασία αναθεώρησης της STCW ώστε να τεθεί κάτω από το ελεγχόμενο καθεστώς της Σύμβασης, ο τρόπος χορήγησης των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας από τις αρμόδιες αρχές των διαφόρων χωρών.

Με άλλα λόγια η εξέλιξη των γεγονότων δικαιολογεί την θέση του Dr Mulji σύμφωνα με την οποία τα εκδιδόμενα διπλώματα δεν ανταποκρίνονταν πάντοτε στο αναγκαίο επίπεδο γνώσεων για να ανταπο-

κριθούν οι κάτοχοί τους στα αντίστοιχα καθήκοντά τους στο πλοίο.

Πρόκειται για μια ακραία θέση ίσως επικίνδυνη το να αγνοεί ο πλοιοκτήτης τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας και να εφαρμόζει τα δικά του κριτήρια αξιολόγησης των γνώσεων των στελεχών του υποκαθιστώντας τον καθηγητή, την Σχολή, τα συστήματα εκπαίδευσης και γενικά τους θεσμούς.

Είναι φανερό ότι μια τέτοια πρακτική οδηγεί σε ζούγκλα αφού ο καθέτας θα θέτει τα δικά του κριτήρια καταλληλότητας ενώ για την έκδοση του κάθε πιστοποιητικού θεωρητικά τουλάχιστον γίνεται αποδεκτό ότι ο κάτοχος του έχει αποκτήσει τις ελάχιστες γνώσεις τις οποίες έχει καθιερώσει η Διεθνής Σύμβαση STCW.

Ομως παρόλη την δέσμευση των κρατών-μελών του IMO που έχουν επικυρώσει την Σύμβαση ότι τα προγράμματά τους θα είναι εναρμονισμένα με την Δ.Σ. STCW εν τούτοις όμως και μόνη αυτή η προϋπόθεση δεν εξασφαλίζει την απόκτηση των γνώσεων. Και αυτό γιατί η ουσιαστική πλευρά της παροχής αλλά και της απόκτησης των γνώσεων συνδέεται ευρύτερα με το κρατούν σύστημα γενικής εκπαίδευσης της χώρας, την επιλογή των σπουδαστών, το επίπεδο των παρεχομένων ναυτικών σπουδών, τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό και ακόμη περισσότερο συνδέεται με το εκπαιδευτικό προσωπικό.

Κατά συνέπεια το θέμα δεν είναι το εάν ένα γνωστικό αντικείμενο περιλαμβάνεται στην διδασκτέα ή εξεταζόμενη ύλη για να συμπεράνουμε ότι ο κάτοχος του αντιστοίχου διπλώματος κατέχει το γνωστικό αυτό αντικείμενο.

Η ουσία του θέματος ανευρίσκεται στους μηχανισμούς παροχής και απόκτησης των γνώσεων.

Και εδώ φαίνεται να υπάρχουν αποκλίσεις από χώρα σε χώρα.

Και ίσως θα μπορούσε κανείς να συμπεράνει ότι ο Dr Mulji ομιλώντας για τα προβλήματα που δημιουργούνται με την ύπαρξη των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας διαγράφει και τον θεσμό της ναυτικής εκπαίδευσης.

Ομως έχω την αίσθηση ότι αντίθετα τον θεσμό της ναυτικής εκπαίδευσης δεν τον συνδέει με την διαβάθμιση των αποδεικτικών.

Με άλλα λόγια θεωρείται ο αξιωματικός απόφοιτος μιας ναυτικής σχολής έχει αποκτήσει ολο-

κληρωμένες ναυτικές σπουδές όταν εισέρχεται στο ναυτικό επάγγελμα και δεν αποδεχεται το σύστημα της εισόδου στο επάγγελμα με ελλειπείς βασικές γνώσεις τις οποίες θα συμπληρώσει κατά την μελλοντική απόκτηση των επαγγελματικών διπλωμάτων.

Με άλλα λόγια δεν δέχεται ότι ο απόφοιτος της ναυτικής Σχολής έχει αποκτήσει γνώσεις μόνο για το κατώτερο στην τάξη αποδεικτικό αναμένοντας να αποκτήσει τις γνώσεις για το αμέσως ανώτερο μέσα από μια νέα διαδικασία σχολείου - εξετάσεων έτσι ώστε να ολοκληρώνονται θεωρητικά μόνο όταν αποκτά το ανώτατο ναυτικό δίπλωμα Α' τάξεως.

Και εδώ θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι αυτή η αυξητική γνώση των θεμάτων που συμβαδίζει με την άνοδο στην ιεραρχία αποτελεί ουσιαστικά την βάση του Αγγλικού συστήματος που δεν παρέχει ολοκληρωμένη ναυτική σπουδή στην Αγγλία. Διέπεται από την αντίληψη της βραχυχρόνιας σπουδής που συμπληρώνεται σταδιακά μέχρι τον ανώτατο καταληκτικό βαθμό Α' τάξεως μέσα από ένα σύστημα εξετάσεων μετά την συμπλήρωση ορισμένης θαλάσσιας υπηρεσίας.

Ενα σύστημα θα μπορούσε για λεχθεί που στηρίζεται κυρίως σε μια παραδοσιακή πρακτική θεώρηση της ναυτικής σταδιοδρομίας που δεν περιέχει τις προϋποθέσεις για ευρύτερο προβληματισμό αλλά ακόμη και για ευρύτερους ρόλους στο ναυτιλιακό κύκλωμα.

Κάτω από αυτό το πρίσμα ο Dr Mulji δεν παραδέχεται ότι η τάξη του διπλώματος πρέπει κατ' ανάγκη να σημαίνει και διαφορετικό βαθμό γνώσης των θεμάτων.

Και πραγματικά το σημερινό πλοίο με το ολιγομελές πλήρωμα και την υψηλή τεχνολογία αλλά και τον δαίδαλο των διεθνών Συμβάσεων και εθνικών και άλλων Κανονισμών που ρυθμίζουν τα της ασφαλούς λειτουργίας του ανεξάρτητα από τη ναυτική εμπειρία που απαιτεί, προϋποθέτει και την βαθύτερη κατανόηση όλων των λειτουργιών του μέσα από την συστηματική γνώση που μοναχά οι δομημένες ναυτικές σπουδές μπορούν να παρέχουν.

Γιατί μόνο μέσα από αυτές θα έχουν οι αξιωματικοί την δυνατότητα κατανόησης του εξελισσόμενου λειτουργικού περιβάλλοντος. Χωρίς βασικές σπουδές η κατανόηση του αντικειμένου των μετεκπαιδευ-

τικών κύκλων είναι προβληματική, θα υποστηρίζαμε ακόμη και επιφανειακή.

Και πραγματικά οφείλουμε να παραδεχθούμε ότι οι χώρες σταδιακά αναγνωρίζουν την πραγματικότητα αυτή και συστηματοποιούν τις ναυτικές σπουδές μέσα από Πανεπιστημιακό και το λιγότερο σε κολλεγιακό επίπεδο, με στοχο όχι μόνο να ανταποκριθούν στα σημερινά επίπεδα της ναυτικής τεχνολογίας αλλά κυρίως για να μπορούν να αφομειώσουν την αυριανή τεχνολογία η οποία θα εισβάλλει στην ναυτιλία κατά τον χρόνο που αυτοί θα βρίσκονται σε ενεργό δράση.

Αληθινά εάν οι σημερινοί αξιωματικοί δεν έχουν αποκτήσει στέρεες βασικές γνώσεις της ειδικότητάς τους πως θα μπορούν να λειτουργήσουν αύριο αυτά τα πολύπλοκα συστήματα;

Με άλλα λόγια αναγνωρίζεται συνεχώς και περισσότερο το κύρος των ναυτικών σπουδών που αποδίδει ολοκληρωμένους αξιωματικούς αλλά και ευρύτερα καταξιώνει τις ναυτικές σπουδές μέσα στην κοινωνία.

Η αντίληψη αυτή σε επίπεδο εφαρμογής μεταφράζεται:

α) Σε συστηματικότερες και υψηλού επιπέδου βασικές ναυτικές σπουδές.

β) Σε περιορισμό της δοκιμασίας για απόκτηση του αμέσως ανωτέρου διπλώματος μόνο σε μετεκπαιδευτικούς κύκλους και όχι συμπλήρωση των βασικών γνώσεων.

γ) Σε μικρότερο σε σύγκριση με το παρελθόν χρόνο θαλάσσιας υπηρεσίας για απόκτηση του ανωτάτου καταστατικού διπλώματος. Γιατί το σημερινό τεχνολογικό και λειτουργικό περιβάλλον έχει περισσότερο ανάγκη την συστηματική γνώση και λιγότερο την παραδοσιακή μακρόχρονη εμπειρία.

Η σημερινή τεχνολογία αλλά και οι γενικότερες συνθήκες λειτουργίας του πλοίου σε πολλούς τομείς έχουν υποβαθμίσει ένα μεγάλο μέρος παραδοσιακών ναυτικών απασχολήσεων σε αντιστάθμισμα των οποίων έχουν δημιουργηθεί νέοι τομείς συστηματικής δραστηριότητας που αποκτούν συγκροτημένη, γνώση, ομαδικό πνεύμα συνεργασίας και προ παντός συνειδητή υπευθυνότητα.

Κάτω από αυτό το πνεύμα στο σημερινό πλοίο απαιτεί μια στενή συνεργασία του επιτελείου του με συναίσθηση του καθενός ότι είναι υπεύθυνος και ολοκληρωμένος α-

ξιωματικός και όχι ένας αμειβόμενος για να καλύψει την κενή θέση του αξιωματικού και ο οποίος με την παραμικρή δυσκολία ή απροθυμία να επικαλείται την άγνοια και τις ελλείψεις λόγω βαθμού γνώσεων του παραπέμποντας στον αμέσως κατά βαθμό ανώτερό του.

Αυτή η επικαλούμενη λόγω βαθμού άγνοια γνωστικού αντικειμένου έχει αποτελέσει την γενεσιουργό αιτία πολλών δυσάρεστων καταστάσεων.

Πρόκειται για μια λυπηρή κατάσταση που ευρύτατα χρησιμοποιείται από ορισμένους αξιωματικούς και ένα πλοίαρχο πελαγομένο στα αμέτρητα προβλήματα με θεατές πολλοί από τους οποίους θεωρούν ότι οι αρμοδιότητές τους στο οκτάωρο της φυλακής και οι γνώσεις τους εξαντλούνται ομοίως στην αποφυγή της σύγκρουσης με άλλα πλοία.

Κάτω από αυτό το πρίσμα κατανοούμε και εμείς τους προβληματισμούς του Dr Sudhil Mulji που τόσο εύστοχα επεσήμανε στην ομιλία του: Ότι για την επιτυχή λειτουργία του σημερινού πλοίου αποκτούνται πολλά περισσότερα από την επιδεξιότητα της ναυσιπλοίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ Ε. ΝΤΟΥΝΗΣ



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

Μηνιαία Ανασκόπηση στις Αγοραπωλησίες Πλοίων

Από την OVERSEAS AGENCY S.A.

Η πτώση των τιμών στα νεότερης ηλικίας capesize και Panamax έχει επιφέρει μία έντονη κινητικότητα σε επιθεωρήσεις και αγορές. Επίσης αρκετές πωλήσεις σημειώνονται σε πλοία μεγάλης ηλικίας όπως επίσης και σε multipurpose/containers / tweendeckers κυρίως από Έλληνες αγοραστές. Αρκετοί είναι εκείνοι που πιστεύουν ότι η μικρή άνοδος της ναυλαγοράς θα έχει σαν αποτέλεσμα ένα αρκετά καλό δεύτερο εξάμηνο του 1994 και προσπαθούν να εκμεταλλευτούν την πτώση των τιμών είτε για ανανέωση ή για απόκτηση περισσότερου tonnage.

Ο ανασταλτικός παράγοντας στα overage πλοία είναι η συνεχώς αυξανόμενη απαίτηση των classification societies / H + M Underwriters και των P + I Clubs.

Κατά τον Ιανουάριο η αγορά διαμορφώνεται ως εξής:

Τάνκερς

ULCC/VLCC: Συνεχίζεται η άνοδος των ναύλων, ενώ η υπερβολική προσφορά πλοίων θα επιφέρει πτώση στους επόμενους μήνες. Αρκετά πλοία συνεχίζουν να πωλούνται για scrap.

Suezmax/ Aframax: Η πτώση των ναύλων συνεχίζεται από West Africa ενώ εν αντιθέσει υπάρχει άνοδος στην Καραϊβική λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, όπως επίσης και από A.Gulf, συνεχίζονται οι πωλήσεις Scrap.

Product Carriers: Συνεχίζεται η πτώση των ναύλων. Πωλήσεις σημειώνονται σε πλοία νεότερης ηλικίας όπως επίσης και παραγγελίες νεότευκτων από Έλληνες πλοιοκτήτες.

Μπάλκερς

Capezise: Η ναυλαγορά συνεχίζει χαμηλή στον Ειρηνικό και Ατλαντικό με αποτέλεσμα οι πωλήσεις νεώτερης ηλικίας πλοίων να πραγματοποιούνται σε χαμηλές τιμές.

Panamax: Μια μικρή άνοδος των ναύλων στην αρχή του Ιανουαρίου δεν συνεχίστηκε εν αντιθέσει υπήρξε πτώση στον Ατλαντικό και σταθερά πτωτικός ο Ειρηνικός. Οι πωλήσεις σημειώνονται σε χαμηλές τιμές.

Handymax/Handy: Η πτώση των ναύλων στον Ατλαντικό παρουσιάζει μικρή αλλά σταθερή άνοδο και το ίδιο συμβαίνει στον Ειρηνικό. Αρκετές πωλήσεις σε χαμηλά επίπεδα στα overage πλοία ενώ τα νεώτερης ηλικίας διατηρούν ακόμα τις τιμές τους.

Ενας παράγοντας που βοήθησε αρκετά στην απόδοση κέρδους τους δύο τελευταίους μήνες είναι και η πτώση των τιμών των bunkers που ενώ δείχνει ότι έχει σταματήσει διατηρείται σε χαμηλά επίπεδα ούτως ώστε να επιτρέπει κάποιο return. Ας ελπίσουμε αυτό να συνεχιστεί μέχρι την Ανοιξη για να βοηθήσει στην συνέχιση της αγοραστικής κίνησης σε χαμηλά επίπεδα.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις

Μπάλκ κάρριερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή	Αγοραστές
Interbulk Viking	31.255	1981	8.500.000	
Yamanka Maru	58.412	1981	8.100.000	Ιάπωνες
Luna	37.895	1986	15.600.000	Ιάπωνες
Venture Star	32.586	1981	9.950.000	Εθθυμιου
Archangelos	42.500	1984	15.300.000	Τουρκοι
Cielo Bonita	24.856	1982	8.700.000	Doynag Line
Sindia	69.344	1988	18.400.000	Markan Ship.
Capetan Giorgis	61.214	1971	2.100.000	Κινέζοι
Phlox	40.473	1985	15.299.999	Cosco
Theonic	16.735	1974	2.100.000	Κινέζοι
Ensor	135.165	1982	20.500.000	Qatar Nav.
Amazon	37.459	1982	13.500.000	Pearl Shippiing
Sofrano	34.213	1972	1.000.000	Five Star
Neptune Seginus	37.000	1984	12.750.000	Κινέζοι
Bischofstor	35.000	1976	6.250.000	Κινέζοι
Ocean Cosmos	25.200	1985	11.700.000	Ιάπωνες
Castano	22.000	1982	7.900.000	Ελληνες
Mastrofrantzis	19.000	1972	1.900.000	Ελληνες
Green Hawk	40.016	1986	15.400.000	Κινέζοι
Giovanni	37.000	1977	8.100.000	

Filipinas	28.000	1983	7.200.000	Festa Invest.
Atlantic Confidence	18.000	1977	3.800.000	Ελληνες
Anangel Express	61.537	1982	enblock	Git Group
Anangel Honesty	31.774	1983	29.950.000	Git Group
Ever Praise	63.195	1981	9.750.000	Brave Marit.
Al Mujeeb (damaged)	45.501	1985	4.000.000	Τούρκοι
Cleo M.	34.438	1977	6.600.000	Κινέζοι
Trans Fortune	34.541	1976	5.300.000	Τούρκοι
Garden State	47.889	1974	4.400.000	Comomar

Τάνκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή	Αγοραστές
Herta Maersk	13.845	1982	7.000.000	Aden Refinery
Cirrus	134.473	1974	4.250.000	Dynacom
Athina II	97.045	1993	46.000.000	N.O.L.
Fortune	94.752	1986	26.759.000	Bona Shipping
Tempera	83.651	1988	27.700.000	Torm
Hesnes	68.157	1990	27.500.000	Tsakos
Bergen	68.157	1989	27.500.000	Tsakos
Congo River	64.896	1981	12.750.000	Sonap
Apollinare	32.250	1972	3.000.000	Misano
Chmist Lutettia	6.478	1974	3.000.000	Τούρκοι
Maersk Captain	11.643	1977	10.000.000	Havtor

Melis	6.478	1974	3.000.000	Τούρκοι
Ellida	137.684	1976	8.500.000	Νορβηγοί
Sea Lady	32.235	1976	5.000.000	Comomar
Ohminesan	234.110	1974	6.300.000	Ocean Tank.
Cairo Sea	134.999	1975		O.M.I
Trinidad Sea	155.755	1974		O.M.I.
Chevron Burnaby	276.774	1975	8.750.000	Troodos
Traveller	32.229	1976	3.350.000	Blue Flag

Τουηντέκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή	Αγοραστές
Ciudad De Armenia	15.192	1978	3.700.000	Ελληνες
Ekuelle	16.954	1988	8.000.000	Κινέζοι
Tano River	16.633	1980	4.200.000	Ελληνες
San Juan	15.489	1976	6.200.000	Ελληνες
San Luis	15.413	1977	5.200.000	Marflet
Santa Fe	15.011	1978	4.900.000	Ελληνες
Tamamoda	15.489	1980		Χόγκ Κόγκ
Santiago	15.200	1977	2.150.000	Ελληνες
Unimar Transport	18.972	1976	3.200.000	
Efthitis	15.188	1973	1.250.000	Ινδοί
LL Colombia	14.676	1979	2.000.000	Ελληνες

Διάφορα

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή	Αγοραστές
General Vargas	12.100	1977	3.250.000	Σουηδοί
Balayan	11.757	1977	2.500.000	Απ. Ανατολ.
CMB Memling	20.100	1979	11.000.000	
Arianna	8.207	1979	2.200.000	Ελληνες
Lex Almendro	9.655	1984	4.600.000	
Santa Cruz II	20.704	1977	2.200.000	Ελληνες
Santa Fe II	20.704	1977	2.200.000	Ελληνες
Armorique	1.168	1972	6.000.000	Κινέζοι
Stena Germanica	4.500	1987	75.000.000	Σουηδοί
North Shields	12.000	1972	1.100.000	Ελληνες
Merchant Promises	21.215	1980		Χόγκ Κόγκ
David Bluhm	11.754	1983	9.950.000	Γερμανοί
Garcilaso	13.920	1969	300.000	Ελληνες

Polonia	13.864	1988	6.800.000	Περουβιανοί
Rimac	13.249	1973	300.000	Ελληνες
San Juan	13.993	1978	7.250.000	Tsakos

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ:

Όνομα	TDW/LDT	Ετος	Τιμή	USD/LDT
Kota Abadi	16.000	1971	187	Ινδοί
Pearl Fujairah	14.934	1980	166	Μπαγκλαντές
Pearl 3	19.710	1969	172	Ινδοί
Keystoner	18.384	1953	112	Ινδοί
Lord Caribico	3.725	1964	160	Μπαγκλαντές
Diamond Star	6.198	1964	166	Μπαγκλαντές
Jinyu Maru	16.605	1974		Κινέζοι
Al Tafsir	27.129	1966	162	Κινέζοι
Omali	16.689	1968	164	Ινδοί
Skyline	32.590	1973	180	Ινδοί
Sapphire Glory	48.021	1969	147	Κινέζοι
Jag Lata	104.754	1973	157,5	Κινέζοι
Graz	233.335	1975	155,5	Πακιστανοί

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ**Πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν:****Πριν 20 χρόνια - Ιανουάριος 1974**

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$
Janne	BC 2.224	1968	880.000
Bruni	BC 3900	1969	1.650.000
Eilert Rinde	BC 5.738	1966	2.090.000
Balto	BC 14.300	1961	2.900.000
Belita	BC 16.920	1965	4.575.000
Roald Jarl	BC 35.000	1965	8.400.000

Πριν 10 χρόνια - Ιανουάριος 1984

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$
Spyros A. Lemos	TT 221.598	1972	3.000.000
World Mandate	MT 170.972	1975	4.900.000

In Spain/Now also in Tarragona:**HELLENICA MARITIMA S.L.**

Shipagents, Shipbrokers, Bunkers
SERVING IN SPAIN AND GIBRALTAR

C./Nou de St. Pau, 5, 10, 4a
 43004 TARRAGONA

Phone: 77/233 123
 Fax: 77/234 223
 Telex: 53513 GRECO E.
 Movil: 908/891675
 Cable: HELLENICA
 A.O.H.: 3/33 49 279
 Cpt. L. Moulas

Managing Director: Cpt. LEONIDAS MOULAS

GREEK COMPANY TO SERVE AND PROTECT THE GREEK INTERESTS

Morning Light	MT	54.000	1983	16.000.000
Esso St. Petersburg	MT	38.984	1976	6.000.000
Intermar Prosperity	MT	35.000	1975	9.200.000
Mary T.	OBO	79.736	1978	10.800.000
Maria Jose T.	OBO	79.736	1978	10.800.000
Hoyo Maru	BC	62.503	1977	7.500.000
World Atlas	BC	62.481	1974	5.900.000
Kimi Maru	BC	62.320	1969	2.100.000
Jarilla	BC	57.412	1974	6.500.000
Ocean Rose	BC	34.473	1976	6.200.000
Golden Colt	BC	30.142	1974	6.250.000
Ocean Grace	BC	30.142	1974	3.650.000
Ocean Peace	BC	29.902	1975	3.600.000

Πριν 1 χρόνο - Ιανουάριος 1993

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή \$
Skaustream	MT	58.327	1981	13.200.000
Toscana	MT	130.529	1977	7.250.000
Ambra Blue	MT	269.955	1975	10.650.000
Almar N/B	MT	85.000	1993	40.000.000
Birdie	MT	67.228	1978	7.200.000
Vestan	MT	67.228	1978	7.200.000
Ambra Whaler	MT	228.808	1975	9.500.000
Tokitsu Maru	MT	258.068	1976	
Oslo Countess	MT	318.754	1975	11.000.000
Nortank Baltic	MT	41.890	1984	13.500.000
Moon River	MT	64.300	1980	8.800.000
Diego	MT	52.691	1980	7.700.000
Ingeerid Helene	MT	257.828	1973	5.750.000
Seaborne	MT	30.170	1973	3.150.000
Ocean Runner	MT	264.073	1975	4.500.000
Charger	MT	25.800	1973	4.200.000

Apure	BC	12.800	1978	1.000.000
Novkong	BC	7.614	1982	2.700.000
Slembe	BC	16.157	1975	1.400.000
Boka	BC	18.100	1987	10.000.000
Kupres	BC	18.100	1987	10.000.000
Fresh Ocean	BC	18.000	1976	
Eastern Corridor	BC	7.799	1974	Enblock
Asian Corridor	BC	7.768	1974	
Alexita	BC	122.544	1972	4.250.000
Rio Acre	BC	3860	1986	13.200.000
Krios	BC	19.711	1971	1.500.000
Stamariner	BC	32.505	1976	5.250.000
Equator Eminence	BC	55.822	1979	7.500.000
Western Leopard	BC	34.000	1984	12.250.000
Gleneagles	BC	43.381	1984	15.000.000
Rollon	BC	67.829	1973	5.400.000
Sprite	BC	27.476	1977	5.500.000
Spirit	BC	27.476	1977	5.400.000
Bulk Garland	BC	42.627	1985	16.750.000
Pan Edvarda	BC	27.089	1977	5.500.000
Frinton	BC	26.800	1978	7.000.000
Equator Emblem	BC	55.881	1979	8.100.000
Athanassios Bardis	BC	27.000	1977	5.500.000
Byron	BC	18.725	1977	3.500.000
Pacnoble	BC	27.579	1977	5.150.000
Meyo Z.	BC	23.959	1980	5.700.000
Pacduchess	BC	26.200	197	4.100.000
Antio	BC	19.506	1972	1.700.000
Sport	BC	22.258	1972	2.250.000
Moslake	BC	34.750	1971	2.800.000
Pacduke	BC	26.200	1975	4.100.000
Universal River	BC	43.644	1990	21.000.000

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.

FOR MORE INFORMATION, PLEASE CONTACT CHRIS MARINE S.A. AND ASK FOR OUR REFERENCE LIST, OR ASK MR. JOHN SHIHONG AND/OR MR. SUN JILIANG OF THE CHINESE EMBASSY ABOUT OUR MANAGING DIRECTOR MR. C. PAPATHEODOROU C. ENG., M.SC., FIMARE, MRINA.



CHRIS MARINE S.A.

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

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

Το Πλωτό Μουσείο "Θαλής ο Μιλήσιος"

Το ιστορικό καλωδιακό ατμόπλοιο "Θαλής ο Μιλήσιος", που δωρήθηκε από τον Ο.Τ.Ε. στο Ναυτιλιακό Μουσείο Αιγαίου το 1991, έπειτα από εκτεταμένες επισκευές αποκαταστάσεως, λειτουργεί και πάλι με την τεχνολογία της εποχής του (1909), έχοντας πλέον χαρακτηριστεί επίσημα ως πλωτό Μουσείο.

Με την ευκαιρία συμπληρώσεως τριών ετών από τη διάσωση του "Θαλή" και της ολοκληρώσεως των εργασιών αποκαταστάσεως, πραγματοποιήθηκε εκδήλωση στο πλοίο (που βρισκόταν αγκυροβολημένο στο Π. Φάληρο, κοντά στο θωρηκτό "Αβέρωφ") στις 3 Φεβρουαρίου 1994, στην οποία παρευρέθηκε ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Γιάννης Χαραλάμπους και η Διοίκηση του ΟΤΕ.

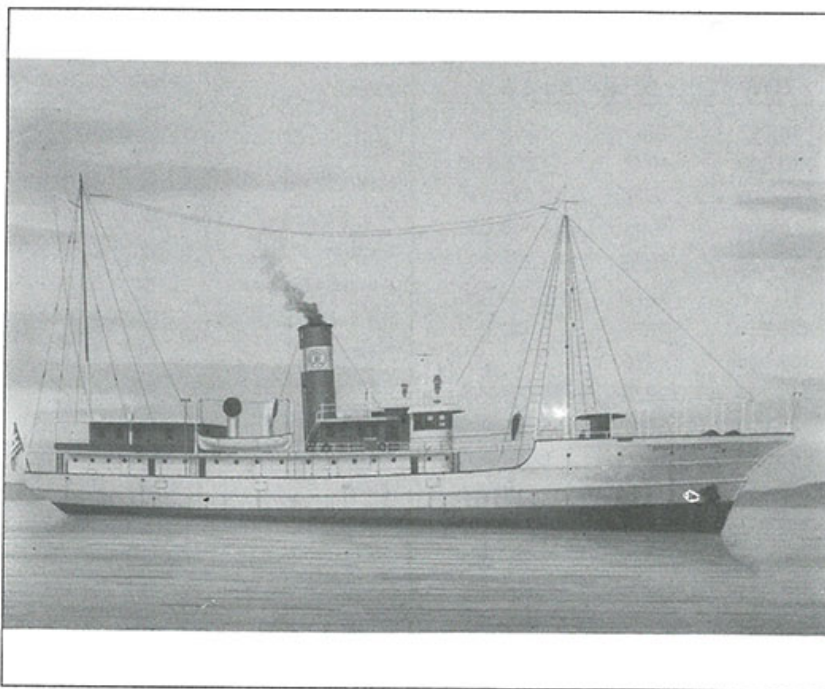
Μιλώντας κατά την εκδήλωση, για λογαριασμό του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, η κυρία Κατερίνα Χαριτάτου είπε μεταξύ άλλων:

"Εκ μέρους του Προέδρου του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου Γιώργου Δρακόπουλου και όλων εμάς που εργαζόμαστε σε αυτό, σας καλωσορίζω σήμερα στον ΘΑΛΗ ΤΟ ΜΙΛΗΣΙΟ και σας ευχαριστώ που μας τιμάτε με την παρουσία σας.

Σκοπός της σημερινής μας συγκεντρώσεως είναι να γνωρίσετε τον "Θαλή το Μιλήσιο" και να διαπιστώσετε τη δουλειά που έχει γίνει μέχρι στιγμής από το Μουσείο μας

ώστε να ανταποκρίνεται το πλοίο εμάς στον τίτλο του πλωτού Μουσείου.

Πριν τρία χρόνια ο ΟΤΕ αποφάσισε ότι δεν έπρεπε ο Θαλής να α-



κολογηθεί τη μοίρα τόσων και τόσων πλοίων, που άσχετα με την ιστορική τους σημασία, στέλνονται για παλαιοσίδερα.

Ο Θαλής που ναυπηγήθηκε το 1909 και για δεκαετίες όργωνε το Αιγαίο ποντίζοντας καλώδια, δωρήθηκε το 1991 από τον ΟΤΕ στο Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου με σκοπό το ιστορικό αυτό πλοίο να επισκευαστεί και να αποκατασταθεί στην αρχική του μορφή.

Κατά τη διάρκεια των πολύμηνων και εξαιρετικά δαπανηρών εργασιών για την επισκευή και αποκατάσταση του πλοίου, και με την καθοδήγηση του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, εργάστηκαν πάνω από 100 έμπειροι και εξειδικευμένοι εργατοτεχνίτες ατμομηχανικοί, παλαιοί πλοίαρχοι, ναυπηγοί, και ξυλουργοί.

Το έργο ολοκληρώθηκε αφ' ενός χάρη στο μεράκι, τις επίπονες προ-

σπάθειες και την οικονομική στήριξη του Ιδρυτή και Προέδρου του Μουσείου Γιώργου Δρακόπουλου ΑΛΛΑ και χάρη στην οικονομική βοήθεια και συμπαράσταση της

Πολιτείας, όσο και ορισμένων ιδιωτών και ιδρυμάτων και πιο συγκεκριμένα του ΟΤΕ, του Υπουργείου Πολιτισμού, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, των Ανδρέα και Γιώργου Ποταμιάνου, του Ιωάννη Γουλανδρή, του ιδρύματος Ιωάννου Κωστοπούλου, της ναυτιλιακής εταιρείας Empros Lines, του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, τους ο-

ποίους ευχαριστούμε για άλλη μία φορά.

Πρέπει όμως να ευχαριστήσουμε και το Πολεμικό Ναυτικό, τον κυβερνήτη και το πλήρωμα του θωρηκτού "Αβέρωφ" και το Ιδρυμα Αλσος Ελληνικής Ναυτικής Παράδοσης" για τη συνεχή του συμπαράσταση και βοήθεια που προσφέρουν στον ΘΑΛΗ. Με την ευκαιρία αυτή θα 'θελα να πω ότι το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου υποστηρίζει ολόψυχα το Αλσος Ελληνικής Ναυτικής Παράδοσης και ελπίζουμε ότι με τη βοήθεια όλων θα ενοδοθούν οι στόχοι που επιδιώκει.

Ο "Θαλής ο Μιλήσιος" είναι συνολικός του θωρηκτού "Αβέρωφ" και κατά τρία χρόνια μεγαλύτερος από τον "Τιτανικό". Είναι το παλαιότερο καλωδιακό πλοίο στον κόσμο που διατηρεί μέχρι σήμερα τις δύο αρχικές του ατμομηχανές και

το πλαιότερο πλοίο καταχωρημένο στα Ελληνικά Νηολόγια. Έχει δε χαρακτηριστεί επίσημα από την Πολιτεία "Πλωτό Μουσείο" για επισημονικούς, πολιτιστικούς και εκπαιδευτικούς σκοπούς, δεδομένου ότι αποτελεί αυθεντικό δείγμα της Ναυπηγικής Τεχνολογίας των αρχών του αιώνα.

Στα δύο χρόνια που λειτουργεί σαν πλωτό μουσείο, ο ΘΑΛΗΣ έχει δεχθεί πολλούς επισκέπτες και έχει συμβάλλει στην πολιτιστική ζωή του τόπου μας, φιλοξενώντας εκδηλώσεις ιστορικού και επιστημονικού ενδιαφέροντος. Ενδεικτικά αναφέρω το Ετήσιο Συνέδριο της Αντικοινοβουλευτικής Ενώσεως Μεταπτυχιακών Σπουδών Ναυτικής Τεχνολογίας που εκπροσωπεί 29 Πανεπιστήμια της Αντικής Ευρώπης. Οι εργασίες του Συνεδρίου έγιναν τον Οκτώβριο του 1992 με μεγάλη επιτυχία στο κατάστρωμα του Θαλή.

Ο Ολλανδός πρόεδρος του Συνεδρίου, ενθουσιασμένος από το πλοίο, ξεκίνησε την ομιλία του, λέγοντας ότι "για πρώτη φορά Ναυτικό Συνέδριο γίνεται σε τόσο αρμόδιο χώρο".

Επίσης μεγάλη απήχηση σε Έλληνες και ξένους επισκέπτες, είχε η Έκθεση "Μακεδονία και Θάλασσα" που οργανώθηκε από το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου και παρουσιάστηκε στο ειδικά για εκθέσεις, διαμορ-

φωμένο αμπάρι του Θαλή, το 1992, κατά τη διάρκεια των Ποσειδωνίων.

Για τα Ποσειδωνία 1994 ετοιμάζουμε μια έκθεση που θα είναι αφιερωμένη στους στυλοβάτες της Εμπορικής μας Ναυτιλίας, τους Έλληνες ναυτικούς που, χωρίς τη ΣΥΜΒΟΛΗ τους δε θα μπορούσε η Ελλάδα να γίνει η μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη του σήμερα.

Η έκθεση θα έχει τίτλο "Τα Ελληνικά Ατμόπλοια και οι Έλληνες ναυτικοί τις παραμονές του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου". Θα καλύπτει την εποχή 1908-1914 και θα στηρίζεται κυρίως σε μια μεγάλη σειρά ναυτολογίων της εποχής εκείνης, που πρόσφατα απέκτησε το Μουσείο μας.

Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου εργάζεται συστηματικά και προβάλει διεθνώς την αδιάλειπτη, επί χιλιετίες ολόκληρες, παρουσία και ναυτική δραστηριότητα των Ελλήνων στις Ελληνικές Θάλασσες και ιδιαίτερα στον εναίσθητο και τόσο σημαντικό χώρο του Αιγαίου.

Θα σας αναφέρω μερικές από τις δραστηριότητες του Μουσείου για να σχηματίσετε μια σαφέστερη εικόνα για το έργο μας. Η διάσωση, επισκευή και αποκατάσταση:

Πρώτα του εκατόχρονου Φάρου Αρμενιστή της Μυκόνου, που πα-

ραχωρήθηκε στο Μουσείο μας με τη βοήθεια του τότε Αρχηγού του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Λεωνίδα Βασιλικόπουλου, καθώς και τον παραδοσιακού αιγαιοπελαγίτικου ιστιοφόρου τύπου "πέραμα" ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ και του ιστορικού καλωδιακού ατμόπλοιου ΘΑΛΗΣ ο ΜΙΛΗΣΙΟΣ

Παράλληλα συμμετέχουμε στηρίζοντας κάθε σημαντική πολιτιστική προσπάθεια που γίνεται στον τόπο μας και έχει σχέση με τα θαλασσινά μας πράγματα.

Το 1985 το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου ανέλαβε τη μεταφορά του δοκιμαστικού τμήματος (trial piece) από το Λονδίνο στην Ελλάδα για την ανακατασκευή της Τριήρους ΟΛΥΜΠΙΑΣ και τον Ιούνιο του 1993 τη μεταφορά της Τριήρους στο Λονδίνο για να πρωταγωνιστήσει στις εορταστικές εκδηλώσεις για τα 2500 Χρόνια Δημοκρατίας.

Επίσης έχει συμβάλλει ουσιαστικά στην ολοκλήρωση του έργου ηλεκτροδότησης της Δήλου.

Τελειώνοντας εκφράζουμε την εινχή να έχουμε, όπως και στο παρελθόν, τη συμπαράστασή σας και στο μέλλον ώστε να μπορέσουμε να συνεχίσουμε το ίδιο δυναμικά το έργο μας".

N. J. GOULANDRIS LTD.

BERKELEY SQUARE SQUARE
BERKELEY SQUARE
LONDON W1X 6BE
ENGLAND

TEL.: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON

Στο προσκήνιο οι λεπτομέρειες της διένεξης του Ομίλου Τσαβλίρη με το Ρωσικό Πολεμικό Ναυτικό για το ναυαγοσωστικό "Tsavliris Giant"

Με αφορμή την παρουσία στον Πειραιά του Ρώσου ναυάρχου του Πολεμικού Ναυτικού Βασίλι Πέτροβιτς Γέρεμιν, ο οποίος ενημερώθηκε από κοντά για την υπόθεση του γιγαντιαίου ρυμουλκού "Tsavliris Giant", η οποία εκκρεμεί σήμερα ενώπιον της Ποινικής Δικαιοσύνης, και εν συνεχεία κάποιων δηλώσεων που είδαν το φως της δημοσιότητας στις οποίες προέβει ο Ρώσος αξιωματούχος κατά την διάρκεια της παραμονής του στην Ελλάδα, ο Όμιλος Τσαβλίρη, μέσω του εκπροσώπου του κ. Νικολάου Τσαβλίρη, απέστειλε στις 10 Φεβρουαρίου, στον υπουργό Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρα την ακόλουθη εμπεριστατωμένη επιστολή που ρίχνει άπλετο φως στην περιβόητη πλέον υπόθεση του γιγαντιαίου ρυμουλκού, ενώ στο σχετικό συνοδευτικό σημείωμα ο κ. Τσαβλίρης δεν παραλείπει να υπογραμμίσει στον Υπουργό ότι "ίσως η πρόσφατη αναγνώριση των Σκοπίων (ως Μακεδονία) υπό των Ρώσων, ήταν και αυτή μία "παρένθεση" στις άλλοτε άριστες σχέσεις των δύο χωρών"

Η επιστολή του Ομίλου Τσαβλίρη

"Εξοχότατε Κύριε Υπουργέ,

Αναφερόμαστε στις δηλώσεις του (εμφανιζομένου ως εκπροσώπου του Ρωσικού Δημοσίου), Ρώσου αξιωματούχου του Πολεμικού Ναυτικού, Βασίλι Πέτροβιτς Γέρεμιν, στον ημερήσιο τύπο (βλ. εφ. Καθημερινή 30.1.1994) όπου αφήνει να υπονοηθεί, ότι αφ' ενός μεν το ναυαγοσωστικό πλοίο "Tsavliris Giant" (πρώην "Fotiy Krylon") ανήκει πάντοτε στο Ρωσικό πολεμικό Ναυτικό, και αφ' ετέρου και κυρίως ότι, ο Όμιλός μας έχει κάποια ύποπτη συμμετοχή στην υπόθεση αυτή.

Ακόμα, φέρεσθε στο δημοσίευμα αυτό να έχετε τονίσει στον Ρώσο ναύαρχο ότι, "το περιστατικό του πλοίου αυτού ήταν, μια κακιά στιγμή, μια παρένθεση στις άριστες σχέσεις των δύο χωρών".

Ηδη, λοιπόν, δια της παρούσης, επιθυμώ να θέσω υπ' όψη σας, με την ιδιότητά μου ως εκπροσώπου του Εφοπλιστικού Ομίλου Τσαβλίρη, τα ακόλουθα:

1) Δεν έχουμε αποκτήσει αλλά και ουδέποτε ισχυριστήκαμε ότι έχουμε αποκτήσει την κυριότητα του πλοίου αυτού. Το πλοίο αυτό ανήκει στην ελεγχόμενη από Ρώσους εταιρία της Μάλτας Emex Hulk Towing & Salvage Co. Ltd.,

φέρει τη σημαία Μάλτας και έχει νηολογηθεί στις 28.7.1992 στη χώρα αυτή με το όνομα "Giant".

Οι εκπρόσωποι της εταιρίας αυτής μας πρότιναν, περί το τέλος του έτους 1992, να αναλάβουμε τη διαχείριση και εκμετάλλευσή του, διότι αυτοί δεν ήταν σέ θεση να το εκμεταλλευθούν. Για να καταστεί όμως δυνατή η εκμετάλλευσή του, έπρεπε αφ' ενός να γίνουν εξαιρετικά δαπανηρές επισκευές και πράξεις συντήρησης του πλοίου, σε ευρεία κλίμακα, και αφ' ετέρου να δημιουργηθεί ένα κεφάλαιο, όχι ευκαταφρόνητο, για την αντιμετώπιση των δαπανών της εκμετάλλευσής του.

Μετά τον από μέρους των δικηγόρων μας, τόσο στη Μάλτα, όσο και στην Ελλάδα, έλεγχο των τίτλων του πλοίου, προέβημε στην υπογραφή σύμβασης διάρκειας πέντε ετών, με δικαίωμα ανανέωσης από μέρους μας για άλλα πέντε χρόνια, δυνάμει της οποίας αναλάβαμε τη διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου για λογαριασμό της πλοιοκτήτριας εταιρίας. Στο πλαίσιο της σύμβασης αυτής συμφωνήθηκε να προστεθεί, για λόγους "μάρκετινγκ", η λέξη Tsavliris στο όνομα του πλοίου και εφεξής

SANTOS MARÍTIMA

STYLIANOS MANDIS
AGENTS — BROKERS — SHIPREPAIRS

TEL: 0055 - (0132) 321800-338763
CABLES: "MARITIMA"
TLX: 013.1435 LYAN BR
FAX: 055 - (132) 346845
SANTOS (SP) BRAZIL
AOH: (0132) 355857



SINCE 1958

RUA JOAO PESSOA 519
P.O. BOX 1119
11013-003 SANTOS (S.P.)
BRAZIL
CGC: 52 877 326/0001

ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

αυτό να ονομάζεται "Tsavlis Giant".

Κύριος μέτοχος της πλοιοκτήτριας εταιρίας Emex Hulk Towing & Salvage Co. Ltd. είναι, με ποσοστό 67%, η Ρωσική εταιρία Intertug που εδρεύει στο Βλαδιβοστόκ, έχει ιδρυθεί νομότυπα από πρώην αξιωματικούς του Ρωσικού Πολεμικού Ναυτικού και έχει, όπως σημειώθηκε ήδη, από τις 28 Ιουλίου 1992 εγγράψει το πλοίο στο νηολόγιο της Μάλτας στο όνομα της προαναφερόμενης μαλτέζικης εταιρίας. Για την καλύτερη κατοχύρωση των συμφερόντων μας, ενόψει και των ιδιαίτερα σημαντικών δαπανών που ενεργήσαμε για να καταστήσουμε το πλοίο ικανό να εκπληρώσει τον προορισμό του ως ειδική οικονομική μονάδα, αποκτήσαμε το 21% των μετοχών της πιά πάνω πλοιοκτήτριας εταιρίας. Από τα πραγματικά αυτά περιστατικά γίνεται φανερό ότι τό πλοίο δεν ανήκει στον Ομιλό μας, αυτός έχει απλώς τη διαχείριση και εκμετάλλευσή του.

2. Από την πλευρά μας, μόλις ετέθη ιδιοκτησιακό θέμα εκ μέρους του κ. Γέρεμιν σπεύσαμε να έλθουμε σε επαφή μαζί του, τόσο στην Μόσχα, όσο και στην Ελλάδα και δηλώσαμε ότι εμείς συνηλλάγουμε με την παραπάνω πλοιοκτήτρια εταιρία, διότι καλόπιστα, έχουμε πεισθεί ότι το πλοίο "Giant" ανήκει πράγματι στην κυριότητά της και μάλιστα ύστερα από ενδελεχή έλεγχο όλων των σχετικών στοιχείων.

Παρόλα αυτά, τονίσαμε προφορικά και εγγράφως ότι, εάν και εφόσον ο κ. Γέρεμιν επιτύχει στους δικαστικούς του αγώνες, να αποδείξει την κυριότητα, του όποιου φορέα τελικώς εκπροσωπεί, εμείς δεν θα είχαμε καμμία αντίρρηση να συνεχίσουμε την συνεργασία

μας, με τον όποιον φορέα αποδειχθεί κύριος του πλοίου.

Ας σημειωθεί, αξιότιμε κύριε Υπουργέ, ότι, η Intertug που είναι η πρώην πλοιοκτήτρια Ρωσική εταιρία και όπως ελέγχθη έχει την συντριπτική πλειοψηφία στην παρούσα πλοιοκτήτρια παραπάνω εταιρία της Μάλτας, αμφισβητεί σοβαρώς και με συντριπτικά στοιχεία, τους ισχυρισμούς του κ. Γέρεμιν, και ήδη το όλο θέμα ευρίσκεται εις χείρας της Ελληνικής Δικαιοσύνης προς επίλυση.

Στο στάδιο αυτό ευρισκομένης της όλης υποθέσεως, αδυνατούμε να πιστέψουμε τους ισχυρισμούς του κ. Γέρεμιν, ότι θα ήταν δυνατόν να γίνονται δηλώσεις εξ επισήμων χειλέων, που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την δικαιοσύνη στο έργο της.

3. Σημειωτέον επιπλέον ότι ο κ. Γέρεμιν επιδιώκει κατά της ως άνω μαλτέζικης εταιρίας Emex Hulk Towing & Salvage Co. Ltd., τη μεσεγγύηση του πλοίου και έχει υποβάλει μνηστήρια αναφορά για αυθαίρετη αφαίρεση του απ' αυτό κατά παντός υπευθύνου.

Τόσο η μεσεγγύηση του πλοίου, όσο και η μήνυση δεν μας αφορούν.

Εμείς, προτού να αναλάβουμε στις 22.12.1992 τη διαχείριση και εκμετάλλευση του πλοίου, δώσαμε πίστη σε δημόσια έγγραφα δημοσίων λειτουργών τόσο της Μάλτας, όσο και της Ρωσίας. Αν οι δημόσιοι αυτοί λειτουργοί έχουν παραβεί το υπηρεσιακό καθήκον τους, ανακλύπτει πρόδηλα και ζητήμα προστασίας της εμπιστοσύνης που επιδείξαμε καλόπιστα σ' αυτούς, η οποία και μας οδήγησε να εκταμιεύσουμε (και να εκταμιεύουμε ακόμη) τεράστια ποσά για τη συντήρηση του (ακινήτοποιημένου πλέον) πλοίου.

Ενόψει αυτών, είναι ηθικά και νομικά απαράδεκτο να εμπλέκουν ορισμένοι, για να εξυπηρετήσουν ίδιους επαγγελματικούς ή άλλους σκοπούς, το όνομά μας σε μια διαφορά κατ' ουσίαν μεταξύ μιας Ρωσικής εταιρίας και του όποιου Ρωσικού φορέα τελικώς εκπροσωπεί ο κ. Γέρεμιν, με τρόπο που να μας εμφανίζει ως κακόπιστα και, κατ' επέκταση, ποινικώς κολάσιμα ενεργήσαντες.

Ο εφοπλιστικός Ομιλος Τσαβλίρη, ένας παραδοσιακός οίκος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, που άρχισε την δραστηριότητά του το 1931 και ειδικεύεται κατά κύριο λόγο στην παροχή θαλάσσιων ρυμουλκικών και σωστικών υπηρεσιών σε παγκόσμια κλίμακα, δεν θα μείνει αδρανής. Έχει υποχρέωση απέναντι του ιδρυτή του και όλων εκείνων των Ελλήνων ναυτικών που τον στήριξαν με τον τίμιο ιδρώτα τους, να καταδείξει την αναλήθεια των αβασάνιστων ισχυρισμών που δημοσιεύτηκαν τον τελευταίο καιρό στον ημερήσιο τύπο και θίγουν την επιχειρηματική του υπόσταση και φήμη. Και είναι βέβαιος ότι θα το κατορθώσει.

Στο πλαίσιο αυτό εκκρεμεί ενώπιον του Εισαγγελέως Πλημμελειοδικών Πειραιώς, έγκλησή μας για συκοφαντική δυσφήμιση κατά του κ. Γέρεμιν.

Και η επιστολή του κ. Τσαβλίρη, καταλήγει ως εξής:

Μέ την ελπίδα, Κύριε Υπουργέ, ότι σας κάναμε μία σύντομη ενημέρωση που καταδείχνει πως δεν είχαμε καμμία κακόπιστη ανάμιξη στην "κακή αυτή στιγμή" των ελληνορωσικών σχέσεων (ή καλύτερα των σχέσεών μας με τον κ. Γέρεμιν), που ίσως συμβάλλει στο να διαμορφώσετε ακριβή άποψη για το ζήτημα.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 — 42 20 106
TELEFAX: 42 20 108
TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Από τα μέσα Δεκεμβρίου και μέχρι το τέλος Ιανουαρίου 1994 υποβλήθηκαν το Υπουργείο Ναυτιλίας, αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων:

- "Ασπίλος", δεξαμενόπλοιο, που υπέστειλε τη λιβεριανή σημαία, 56.003 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Delnice Maritime Corporation" (κ. Ιωάν. Μπαξεβάνος).

- "Γιούνιον", δεξαμενόπλοιο, πρ. "Chevron Burnaby" υπό λιβεριανή σημαία, 122.627 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία "Arbyx Peridot Shipping S.A." (κ. Ιωάν. Ρουκουνάκης).

- "Δημήτριος Εξπρές", επιβατηγό / οχηματαγωγό, που υπέστειλε τη σημαία της Μάλτας, 5.285 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία "Apollo Sea Transport Ltd." (κ. Δημ. Γιαπιτζάκης).

- "Υδρούσα", μικτό σκάφος, πρ. "La Plata Maru" υπό ιαπωνική σημαία, 92.186 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Kingfisher Navigation Inc." (κ. Κων. Ξανάλατος).

- "Ιωάννης", μπάλκ κάρριερ, πρ. "Leopold L.D." υπό γαλλική σημαία, 42.092 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία "Tekfund Ltd." (κ. Μάρκος Σπετσέρης).

- "Ιρένες Βίζιον", μπάλκ κάρριερ, πρ. "Sabina" υπό σημαία Σιγκαπούρης, 76.055 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία "Naxos Shipping Company Limited" (κ. Αναστ. Κάντζος).

- "Νεντλόντ Μανίλα", φορτηγό, που υπέστειλε την ολλανδική σημαία, 14.123 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην ε-

ταιρία "United Spirit S.A." (κ. Παυγ. Καρβέλας).

- "Χριστίτσα", μπάλκ κάρριερ, ναυπηγούμενο No. 4868, που ανήκει στην εταιρία "Parula Shipping S.A." (κ. Διον. Μεταξάς-Λευκαδίτης).

- "Φίλιππος", σκάφος ρορο, πρ. "Ro-Ro Primula" υπό ιταλική σημαία, 2.960 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρία "Greenbriar Shipping Corp." (κ. Μιχ. Τεριακίδης).

- "Ντέιμ Μ.", επιβατηγό, που υπέστειλε την κυπριακή σημαία, 6.987 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία "Diamond Maritime S.A." (κ. Παναγ. Μαραγκόπουλος).

- "Γκρέις Μ.", επιβατηγό, που υπέστειλε την κυπριακή σημαία, 7.009 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία "Fidelity Maritime S.A." (κ. Παναγ. Μαραγκόπουλος).

- "Δή Αζούρ", επιβατηγό, που υπέστειλε την παναμαϊκή σημαία, 8.937 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, που ανήκει στην εταιρία "Azur Transportation Inc." (κ. Γεώργ. Ζώρζος).

- "Βυζάντιον", μικτό σκάφος, πρ. "Stride" υπό σημαία Σιγκαπούρης, 32.607 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1979, που ανήκει στην εταιρία "Dalton Shipping Inc." (κ. Μιχ. Τεριακίδης).

- "Μπέτα Λάκ", μπάλκ κάρριερ, πρ. "Ναυτίλος" υπό σημαία Μάλτας, 13.524 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976 που ανήκει στην εταιρία "Ocean View Shipping Corp." (Samos Island Maritime Co. Ltd.).

- "Κατερίνα Α.", φορτηγό, που υπέστειλε την κυπριακή σημαία, 11.033 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία "Seaquest Marine S.A." (κ. Βασ. Λεοντάρας).

- "Λούρος", δεξαμενόπλοιο, πρ. "Yamatogawa" υπό λιβεριανή σημαία, 30.914 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1980, που ανήκει στην εταιρία "Marilyn Shipping Corp." (κ. Κων. Περατικός).

Τα συμβεβλημένα

Κατά το διάστημα μεταξύ Ιουλίου και Δεκεμβρίου 1993, υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων Ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

- "Βόρειος Ηπειρος Ελλάς", με σημαία Μάλτας, 21.732 τον. γκρός, από 1.5.93, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Χαλικιάς.

- "Μαριλύ", παναμαϊκό, 20.567 τον. γκρός, από 13.5.93, εκπρόσωπος κ. Νικ. Φραγκίστας.

- "Σή Χάρμονι ΙΙ", κυπριακό, 5.477 τον. γκρός, από 8.7.93, εκπρόσωπος κ. Απόστ. Βεντούρης.

- "Σή Γουαίη Ι", κυπριακό, 4.376 τον. γκρός, από 21.7.93, εκπρόσωπος κ. Απόστ. Βεντούρης.

- "Νόρντικ Τρέιντερ", με σημαία Μπαχάμας, 6.414 τον. γκρός, από 4.10.93, εκπρόσωπος κ. Αλέξ. Πούλμαν.

- "Σίτυ Γιουνιβέρσιτυ", κυπριακό, 24.584 τον. γκρός, από 1.7.93, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Παναγιωτόπου.

- "Φρίο ΣΚάγκεν", με σημαία Μάλτας, 999 τον. γκρός, 12.10.93, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Καραγεωργίου.

- "Μάρε Μπραζίλ", λιβεριανό, 128.760 τον. γκρός, από 1.10.93, εκπρόσωπος κ. Εμμ. Βαρίας.

- "Νικάτωρ", λιβεριανό, 81.110 τον. γκρός, από 31.12.93, κ. Νικ. Ραπτάκης.

Τα διαγραφέντα

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

- "Μπελίτα Στάρ", με σημαία Μπαχάμας, 6.392 τον. γκρός, από 4.7.93, λόγω διάλυσης.

- "Πέλαγος", κυπριακό, 32.079 τον. γκρός, από 15.6.93, λόγω πωλήσεως.

- "Λαίδη Αργυρώ", κυπριακό, 1.586 τον. γκρός, από 24.9.93, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

- "Πράιμ Βίζιον", παναμαϊκό, 1.600 τον. γκρός, από 1.10.93, λόγω πωλήσεως.

- "Θανάσης Α.", με σημαία Μάλτας, 19.855 τον. γκρός, από 25.8.93, λόγω επιθυμίας του εκ-προσώπου.

- "Ολύμπικ Στάρ", παναμαϊκό, 56.931 τον. γκρός, από 9.10.93, λόγω πωλήσεως.

- "Ταλόφα", λιβεριανό, 4.563 τον. γκρός, από 1.7.93, λόγω πωλήσεως.

- "Θεοσκέπαστη Σ.", κυπριακό, 3.198 τον. γκρός, από 1.11.93, λόγω πωλήσεως.

- "Πράιμ Βίκτορ", παναμαϊκό, 1.599 τον. γκρός, από 22.11.93, λόγω πωλήσεως.

- "Σμαρώ", κυπριακό, 1.597 τον. γκρός, από 23.12.93, λόγω πωλήσεως.

Στις 31.12.93 τα συμβεβλημένα με ο ΝΑΤ πλοία ανέρχονταν σε 147, συνολικής χωρητικότητας 2.415.631 τον. γκρός.

Το Κομμίτη προσκάλεσε τον Υπουργό στο Λονδίνο

Κατά τη σύσκεψη του Συμβουλίου του Committee της 19ης Ιανουαρίου 1994 απεφασίσθη η επίσημη πρόσκληση του Υπουργού Ε.Ν. κ. Γ. Κατσιφάρα στο Λονδίνο.

Ο Πρόεδρος του Committee κ. Ιωάν. Αδ. Χατζηπατέρας με σχετικό του τηλεγράφημα προτείνει την πραγματοποίηση της επισκέψεως σε ημερομηνία της προτιμώσεως του κ. Υπουργού μεταξύ τέλους Φεβρουαρίου και αρχών Μαρτίου.

Όπως είναι γνωστό, σύμφωνα με την από ετών καθιερωμένη πρακτική προσκαλείται κάθε φορά ο εκάστοτε νέος Υπουργός Ε.Ν. προκειμένου να επικοινωνήσει με τα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου και να συζητηθούν στα θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία.

Νέος Βρεαννός Υπουργός Ναυτιλίας

Νέος Υπουργός Ναυτιλίας στη Κυβέρνηση του John Major ανέλαβε ο Lord Mackay of Ardbrecknish ύστερα από την παραίτηση του Lord Caithness, συνεπεία του τραγικού συμβάντος της συζύγου του.

Ο νέος Υπουργός θεωρείται περισσότερο οικείος στα θέματα της αλιείας παρά της ναυτιλίας, διατελέσας Υπουργός Αλιείας για τη Σκωτία και Πρόεδρος της Fish Industry Authority.

Προαγωγές και μεταθέσεις λιμενικών αξιωματικών

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προάχθηκαν:

- Στο βαθμό του αρχιπλοίαρχου οι πλοίαρχοι Αλ. Δασκαρόλης, Γ. Λεμονάκης, Αλ. Κορομάντζος, Γ. Κανάκης, Απ. Λίλης και Ν. Κανάκης.

- Στο βαθμό του πλοίαρχου οι αντιπλοίαρχοι Ν. Βάρφης, Παν. Παρασκευόπουλος, Ν. Λαγουδής, Παλ. Νικολάου, Περ. Κατσίνας, και Θεόδ. Παπακωνσταντίνου.

- Στο βαθμό του αντιπλοίαρχου οι πλωτάρχες Γ. Πανταζής, Μ. Βενάκης, Ι. Κιούπης, Ευστ. Πέττας και Ι. Στεφανάκης.

- Στο βαθμό του πλωτάρχη οι υποπλοίαρχοι Δ. Τσιμπούρης, Κ. Σούλης, Εμ. Μαμαλάκης, Ν. Αράπης, Αγ. Γιαννακόπουλος και Ν. Χουχουρέλος.

- Στο βαθμό του υποπλοίαρχου οι ανθυποπλοίαρχοι Ιακ. Σέργης, Γ. Σούρας, Ν. Πατρινός, Ανδ. Λελάκης, Π. Δαβουρλής και Ευάγ. Τσαντζάλος.

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας ανακοινώθηκαν οι κατωτέρω τοποθετήσεις λιμενικών αξιωματικών:

- Οι αρχιπλοίαρχοι Κων. Χαρτοφύλης στη Λιμενική Αστυνομία - Εποπτεία Λιμένων, Αλ. Δασκαρόλης στην Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, Γεώργ. Λεμονάκης στον Κλάδο Προσωπικού Πλοίων, Απ. Λίλης στον Κλάδο Προσωπικού Διοικητικής Μέριμνας και Νικ. Κανάκης στο Κλάδο Ποντοπλοίας Ναυτιλιακής Πολιτικής.

- Οι πλοίαρχοι Α. Δασκαρόλης στο ΥΕΝ Περ. Κατσίνας στο ΚΛ Πειραιά, Νικ. Καλαντζής στο ΚΛ Θεσσαλονίκης, Νικ. Βάρφης στο ΗΛ Λονδίνου, Γιαν. Πολύμερος στο ΚΛ Ελευσίνας, Γεωργ. Τζούλης στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων, Ελ. Μακράκης στη ΔΝΣΗ Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών, Γεώργ. Γιαννόπουλος στη Διεύθυνση Θαλασσίων Συγκοινωνιών, Ελ. Νικηφοράκης στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας, Ιωάν. Ζουμπούλης στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικν, Βασ. Λαμπρινίδης στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Προσωπικού, Περ. Δυσαντζόπουλος

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

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. Διεύθυνσις: PRODRAMAR

στη Διεύθυνση Ασφαλείας, Δημ. Τσίχλης στη Διεύθυνση Ασφαλείας Ναυτικών, Θεόδ. Παπακωνσταντίνου στη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας και ο Δημ. Κόντης στο Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας.

- Οι αντιπλοίαρχοι Παν. Χαβατζόπουλος στο ΠΛ Ρόττερνταμ, Απ. Λιβάνιος στο YEN, Μιχ. Μποφίλιος στη Διεύθυνση Προσωπικού Λιμενικού Σώματος, Εμμ. Κυριακάκης στο YEN Πελ. Αγγελόπουλος στο ΓΕΕΘΑ και Γ. Καβαλλάρης στο ΚΛ Πειραιά.

- Οι πλωτάρχες Γ. Παπανικολάου στη Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικών Εργων, Αρ. Κλαδούχος στο YEN, Αργ. Τσουρος στο ΚΕ-ΣΕΝ/Ρ/Η-Ρ/Ε, Δημ. Μόσχος στο ΚΛ Πειραιά, Ν. Καβαλλιέρης στην ΑΔ-ΣΕΝ Ασπροπύργου, Ελ. Στάικος στο Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων του YEN και Ηλ. Σιωνίδης στο ΚΛ Πειραιά.

- Ο υποπλοίαρχος Δημ. Τσιμπούρης στο ΥΛ Στυλίδας και

- Ο σημαιοφόρος Ιωάν. Παπαδάκης στη Μονάδα Αποστολών ΛΣ στο Πειραιά.

Τα ναυτικά φυλλάδια

Από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τις Λιμενικές Αρχές εκδόθηκαν κατά το 1993 4.900 ναυτικά φυλλάδια.

Ενδιαφέρον ξένων Τραπεζών για την είσοδο της ΔΑΝΕ στο Ελληνικό Χρηματιστήριο.

Η είσοδος μιας ελληνικής εταιρίας στο Χρηματιστήριο Αθηνών απασχολεί δύο μεγάλες ξένες Τρά-

πεζες. Η αναμενόμενη είσοδος της Δωδεκανησιακής Ανώνυμης Ναυτιλιακής Εταιρίας (ΔΑΝΕ) στο Χρηματιστήριο, που εγκρίθηκε στις αρχές του χρόνου από την έκτακτη γενική συνέλευση των μετόχων της, προκαλεί το έντονο ενδιαφέρον της Τράπεζας Schrodgers του Λονδίνου, καθώς και της γαλλικής Banque Worms.

Ηδη η Schrodgers που είναι μία μεγάλη επενδυτική Τράπεζα του Λονδίνου, έχει ζητήσει πακέτο μετοχών για να το διαθέσει σε θεσμικούς επενδυτές του εξωτερικού. Ανάλογο ενδιαφέρον για τη ΔΑΝΕ επέδειξε και η Banque Worms, που συγκαταλέγεται ανάμεσα στις πέντε πρώτες επενδυτικές τράπεζες της Γαλλίας. Η Banque Worms ενδέχεται να μπει ως δεύτερος ανάδοχος της εκδόσεως των μετοχών της ΔΑΝΕ.

Η είσοδος λοιπόν της πρώτης ναυτιλιακής εταιρίας στο Χρηματιστήριο Αθηνών γίνεται αισθητή στο εξωτερικό, καθώς για πρώτη φορά παρουσιάζεται μια τέτοια ευκαιρία στους επενδυτές. Με καθαρά κέρδη 604.000.000 δρχ. το 1992, με τα παλαιότερα πλοία αποσβεσμένα και με μεγάλη αξία μεταπώλησης, η ευρωστία της ΔΑΝΕ καθιστάται εξαιρετικά ενδιαφέρουσα για τον επενδυτή.

Με έναν κύκλο εργασιών της τάξεως των 2 δις του 1988, που έφτασε τα 5 δις το 1992, η ΔΑΝΕ παρουσιάζει μια συνεχή ανοδική πορεία. Τώρα η ΔΑΝΕ εισέρχεται στη φάση της μεγάλης ανάπτυξης με την αγορά ενός νέου πλοίου, με την επέκταση των δρομολογίων στο εσωτερικό και το άνοιγμα νέων γραμμών στο εξωτερικό.

Ευνοϊκές οι προοπτικές για τον Ομίλο Κυριακούλη

Η εταιρία Κυριακούλη, όπως ανέφερε ο διευθύνων σύμβουλος κ. Σταύρος Κυριακούλης, από την τετάρτη θέση που κατείχε στις ναυλώσεις στην περιοχή της Καραβικής, κατέκτησε την δεύτερη θέση, με προοπτική περαιτέρω εξέλιξης.

Συγκεκριμένα, οι ναυλώσεις του ομίλου Κυριακούλη υπερέβησαν κατά το τρέχον έτος τις 19.000 παρουσιάζοντας αύξηση 5,8% ενώ οι προβλέψεις που υπάρχουν για την επόμενη χρονιά είναι να αυξηθούν κατά 17%.

Στα μελλοντικά σχέδια της εταιρίας του κ. Κυριακούλη περιλαμβάνεται η δημιουργία έδρας στην Κροατία με πέντε τουλάχιστον σκάφη καθώς και η διερεύνηση της της αγοράς για την ίδρυση μίας νέας εταιρίας που θα δραστηριοποιηθεί στον τομέα των πωλήσεων ιστιοπλοϊκών πλοίων.

Στην προσπάθειά του αυτή θα συνεργασθεί με την κ. Αλεξάνδρα Καραγεώργη, η οποία έχει μια πολυετή πορεία στον τομέα του γιώτικ.

Επικίνδυνο το Λάγος

Ενοπλοι ληστές πυροβόλησαν και τραυμάτισαν τον Α' μηχανικό του φορτηγού "Ρόμπιν", Στυλ. Κουλάδη, ο οποίος μεταφέρθηκε σε νοσοκομείο του Λάγος και υπεβλήθη σε δύο χειρουργικές επεμβάσεις. Η κατάσταση της υγείας του ναυτικού κρίνεται ικανοποιητική και σύντομα θα επιστρέψει στην Ελλάδα με τη συνδρομή των Ελληνικών προξενικών αρχών και της πλοιοκτήτριας εταιρίας.

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19-St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

Fax: 8393560

TELEX: 915.911 - 2; A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-9307561

Νέο Εγχειρίδιο Ασφαλείας.

Με εντολή του Υπουργού ΕΝ κ. Γ. Κατσιφάρα, εκδόθηκε νέο αναθεωρημένο Εγχειρίδιο Ασφαλείας Ναυσιπλοίας (ΕΑΝ 10) που αφορά θέματα έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα. Στόχος του εγχειριδίου, που στάλθηκε ήδη σε όλες τις λιμενικές αρχές της χώρας, είναι η ενημέρωση των υπηρεσιών του Λιμενικού Σώματος επί των τελευταίων εξελίξεων στη νομοθεσία και να δοθούν σχετικές οδηγίες για τη διευκόλυνση του έργου των λιμενικών αρχών, στον τομέα της Έρευνας και Διάσωσης καθώς και επί του συντονισμού των ενεργειών τους με το ενιαίο ΚΣΕΔ του ΥΕΝ. Στην αναθεώρηση του εγχειριδίου ελήφθησαν υπόψη η Διεθνής Σύμβαση SAR-79, τα εγχειρίδια του Ι-MO, IMOSAR MANUAL και Mersar Manual, ο κανονισμός Οργάνωσης και Λειτουργίας του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης του ΥΕΝ καθώς και η αποκτηθείσα πείρα στα θέματα Έρευνας και Διάσωσης. Τα περιεχόμενα του εγχειριδίου περιλαμβάνουν όρους και ορισμούς της ναυτικής έρευνας και διάσωσης, τη διεθνή σύμβαση SAR, την Οργάνωση της Εθνικής Υπηρεσίας Έρευνας και Διάσωσης, τις ενέργειες των λιμενικών αρχών για τη διάσωση κινδυνεύοντων προσώπων, πλοίων ή αεροσκαφών και τα εγχειρίδια του ΙΜΟ.

Προσφορές του εφοπλισμού προς την Ναυτιλία

Με επιστολή που έστειλε στον Υπουργό ο κ. Γεώργιος Κ. Βεντού-

ρης αφού ευχαριστεί για τη διάσωσή του από το ναυτικό ατύχημα της 27ης Οκτωβρίου 1993 στη θαλάσσια περιοχή μεταξύ Γυάρου και Σύρου, η οποία οφειλόταν κατά κύριο λόγο στις άμεσες ενέργειες διάσωσης του Λιμενικού Σώματος, υπό τον συντονισμό του Αρχηγού του Λ.Σ. Αντιναυάρχου Μανώλη Πελοποννησίου, δηλώνει ότι προσφέρει το ποσό των 200 εκατ. δρχ. για την αγορά ενός ελικοπτέρου καταλλήλου για έρευνα και διάσωση στον Ελληνικό θαλάσσιο χώρο.

Ο κ. Βεντούρης αναφέρει ότι η αγορά του ελικοπτέρου θα ενισχύσει σημαντικά τα σωστικά μέσα του Λ.Σ. ώστε να είναι περισσότερο αποτελεσματικά και να σωθούν στο μέλλον περισσότερες ζωές που θα βρεθούν σε κίνδυνο στη θάλασσα. Ο Υπουργός αφού εξέφρασε τις ευχαριστίες του για την μεγάλη προσφορά του Έλληνα πλοιοκτήτη, δήλωσε ότι τα χρήματα αυτά θα διατεθούν για την αγορά ενός ελικοπτέρου "παντός καιρού" και ήδη έχουν κινηθεί οι διαδικασίες για την νομότυπη αποδοχή της δωρεάς.

Εξάλλου, ο πρόεδρος της Forum Maritime S.A. κ. Στυλ. Γ. Κατουνής με επιστολή του προς τον ΥΕΝ εκδήλωσε την επιθυμία του για καθιέρωση χρηματικών επάθλων σε όσους Πλοιάρχους και Μηχανικούς Α' και Β' Τάξης αποφοιτούν πρώτοι από τα αντίστοιχα ΚΕΣΕΝ.

Συγκεκριμένα από την Forum Maritime S.A. προτείνεται η θέσπιση χρηματικού επάθλου ύψους 800.000 δρχ. για τους πρωτεύοντες απόφοιτους Πλοιάρχους και Μηχανικούς Α' τάξης και 500.000 δρχ. για τους πρωτεύοντες Β' τάξης.

Ο Υπουργός κ. Κατσιφάρας αποδέχθηκε την προσφορά και ευχαρίστησε την Εταιρία για την πρωτοβουλία της.

Νέα Δ.Σ. στον ΟΛΠ, στο ΝΑΤ και σε Ταμεία Προνοίας

Με αποφάσεις του υπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα ανασυγκροτήθηκαν τα Διοικητικά Συμβούλια στον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ), στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), στο Ταμείο Προνοίας Αξιοματικών Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΑΕΝ) και στο Ταμείο Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΚΠΕΝ) ως ακολούθως:

Στη Διοίκηση του ΟΛΠ

Εκπρόσωπος Δήμου Πειραιά ο Δήμαρχος κ. Στ. Λογοθέτης με αναπληρωτή τον Δημοτικό Σύμβουλο κ. Φιλαδιτάκη.

Εκπρόσωπος υπουργού Εθνικής Οικονομίας κ. Π. Παναγιωτόπουλος με αναπληρωτή τον Γρ. Κουτσογιάννη.

Εκπρόσωπος μονίμου προσωπικού ΟΛΠ κ. Στρ. Μπαλαμπανίδης με αναπληρωτή τον κ. Ιωάν. Γεωργουλάκο.

Εκπρόσωπος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος ο κ. Μιχ. Σαρλής με αναπληρωτή τον κ. Τρ. Παπαγεωργίου.

Εκπρόσωπος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Ν. Τελειώνης και αναπληρωτή τον κ. Κων. Σαραντόπουλο και ειδικοί σε θέματα Λιμένων, οι κ.κ. Ν. Βαρβάτες και Σπ. Στεφανίδης.

Η θητεία των ανωτέρω ορίζεται για το υπόλοιπο της θητείας των



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA

μελών που αντικαθίστανται ήτοι μέχρι 31 Μαρτίου 1994.

Στη Διοίκηση NAT

Πρόεδρος: Ο κ. Γρ. Τιμαγένης.

Τακτική Μέλη: Οι κ.κ. Μ. Πέτρου με αναπληρωτή τον Ν. Σταυρόπουλο και τον Ι. Σιώρο με αναπληρωτή τον Ευθ. Κοντοδήμο.

Υπουργικός Επίτροπος ορίζεται ο Γενικός Γραμματέας του ΥΕΝ κ. Αλ. Γουλιέλμος με αναπληρώτρια την κυρία Ελ. Γιαννακοπούλου.

Η θητεία των ανωτέρω ορίζεται μέχρι την 17 Απριλίου 1995.

Στη Διοίκηση ΤΠΑΕΝ

Πρόεδρος ο κ. Χρ. Καλαμπόκης με αναπληρωτή τον κ. Λουκ. Ράλλη.

Τακτικά μέλη: Οι κ.κ. Μ. Σιδέρης με αναπληρώτρια την κ. Καλ. Σουλειμάνη και ο κ. Θ. Χατζηστρατής με αναπληρωτή τον κ. Αθ. Πατσέλο.

Υπουργικός Επίτροπος ορίζεται ο πλοίαρχος ΛΣ κ. Γ. Γιαννακόπουλος με αναπληρωτή τον πλοίαρχο ΛΣ κ. Νικ. Λαγούδη.

Η θητεία των ανωτέρω ορίζεται μέχρι την 14 Οκτωβρίου 1995.

Στη Διοίκηση ΤΠΚΠΕΝ

Πρόεδρος: Ο κ. Γρ. Αβδελάς με αναπληρωτή τον κ. Θ. Βρεττό.

Τακτική Μέλη: Οι κ.κ. Κων. Τζούμας με αναπληρωτή τον κ. Δημ. Φιλίππα και οι κ.κ. Νικ. Χειμωνάς με αναπληρωτή τον κ. Διον. Λυμπεράκη.

Υπουργικός εκπρόσωπος ορίζεται ο πλοίαρχος ΛΣ κ. Β. Σπυρόπουλος με αναπληρωτή τον πλοίαρχο ΛΣ κ. Π. Ουσαντζόπουλο.

Η θητεία των ανωτέρω ορίζεται μέχρι την 15 Νοεμβρίου 1995.

Ανασυγκροτήθηκε το Συμβούλιο Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα συγκροτήθηκε σε σώμα το Συμβούλιο Δ.Σ.Ε.Ν. για τη διετία Ιανουάριος '94 - Δεκέμβριος '95.

Το Συμβούλιο συγκροτούν οι κ.κ. Αλέξανδρος Γουλιέλμος, ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ ως Πρόεδρος, με αναπληρωτή του τον Αρχηγό Λ.Σ. κ. Μ. Πελοποννήσιο.

Γεράσιμος Πολίτης Επίκουρος Καθηγητής Τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Ε-ΜΠ με αναπληρωτή τον κ. Νικόλαο Κυρτάτο, αναπληρωτή Καθηγητή ίδιου τμήματος του ΕΜΠ.

Ο ναύαρχος Λ.Σ. ε.α., Ξενοφών Αντωνιάδης Ειδικός περί την Ναυτική Εκπαίδευση, Δρ. Ματθαίος Λώς και Μανώλης Καβουσάνακης εκπρόσωποι της Ε.Ε.Ε. με αναπληρωτές τους Παναγιώτη Λυκούδη και Λεωνίδα Γαβαλά αντίστοιχα.

Σπύρος Αλεξανδράτος, εκπρόσωπος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Πλοίων, με αναπληρωτή του τον Δημήτριο Τσάκο.

Ο Γενικός Γραμματέας της Π.Ν.Ο. με αναπληρωτή τον Κυριάκο Μπίλια Πρόεδρο της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών ΜΕΚ Ε.Ν.

Γραμματέας του Συμβουλίου ορίστηκε ο Υποναύαρχος ΛΣ Μ. Λουλόπουλος με αναπληρωτή τον Υποπλοίαρχο ΛΣ Ν. Θεμελάρο και μετέχουν σαν Εισηγητές, ο Διευθυντής της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών ή οι αρμόδιοι Τηγματάρχες, ενώ τέλος ο αριθμός των συνεδριάσεων ορίζεται μέχρι δύο τον μήνα.

Νέα Ναυτιλιακή Τράπεζα

Ο πρόεδρος της Εμπορικής Τράπεζας κ. Παν. Πούλης να ανακοίνωσε την πρόθεσή του να ιδρύσει ναυτιλιακή τράπεζα με διεθνείς προδιαγραφές. Σύμφωνα με δημοσίευμα της εφημερίδας "Το Βήμα", η ίδρυση της ναυτιλιακής τράπεζας θα είναι το πρώτο βήμα για την είσοδο του μεγάλου ελληνικού χρηματοπιστωτικού οργανισμού στο χώρο της χρηματοδότησης της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Τα επιδόματα του ΕΛΟΕΝ

Από τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών επιδομάτων Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ) ανακοινώθηκε ότι την 14.2.94 αρχίζει η υποβολή των δικαιολογητικών για επίδομα έτους 1993. Η πληρωμή των δικαιούχων του Λεκανοπεδίου Αττικής γίνεται με αλφαριθμητική σειρά ημερομηνία και ώρα που αναγράφεται στο άνω δεξιό μέρος της αίτησης και είναι μηχανογραφημένα τα στοιχεία των ναυτικών.

Στους δικαιούχους της επαρχίας και νησιών θα αποστέλλεται ταχυδρομική επιταγή σε σύντομο χρονικό διάστημα από την ημερομηνία παραλαβής των δικαιολογητικών τους.

Ειδικά έντυπα (Αίτησης - Δήλωσης) με οδηγίες, έχουν αποσταλεί σ όλους τους δικαιούχους του επιδόματος καθώς βεβαιώσεις της εφορίας στους δικαιούχους που είναι Αξιωματικοί.

Οι νέοι δικαιούχοι που απέκτησαν παιδιά κατά το δεν έλαβαν πέρυσι ή τα προηγούμενα χρόνια οικογενειακό επίδομα μπορούν να προμηθευθούν τα σχετικά έντυπα από τις - Προξενικές Αρχές, τα Σωματεία ή τα γραφεία του ΕΛΟΕΝ.

Πληροφορίες στα εξής τηλέφωνα: 4223770, 4223771, 4223773.

Ακριβή η Κέρκυρα

Ζημία στην εικόνα της Ελληνικής Προεδρίας αλλά και στα συμφέροντα των Ξενοδόχων της Κέρκυρας θα προκαλέσει η επιμονή των τελευταίων να διατηρούν υψηλές τιμές για τις κρατήσεις στα ξενοδοχεία του νησιού. Οι υψηλές τιμές αλλά και οι λοιπές αξιώσεις που εγείρουν οι ξενοδοχοί ανάγκασαν το Γραφείο Προεδρίας να αναζητήσει λύση για το πρόβλημα της φιλοξενίας των αρχηγών των κρατών - μελών, των υπουργών και των συνοδών τους, που θα έλθουν στην Ελλάδα για τη Σύνοδο Κορυφής της Κέρκυρας, σε ναυτιλιακές εταιρίες για την ενοικίαση πλοίων. Τα έργα που θα πραγματοποιηθούν στην Κέρκυρα εν όψει της Συνόδου Κορυφής θα κοστίσουν περί τα 12 δισ. δρχ., από τα οποία έχουν ήδη χορηγηθεί 3,5 δισ. δρχ.

Εκδήλωση του Συλλόγου Πλοίαρχων Αποφοίτων Κύμης

Στις 5 Φεβρουαρίου, πραγματοποιήθηκε στο Ξενοδοχείο Κάβο Ντόρο του Πειραιά η τελετή κοπής της πίτας.

Παρέστησαν παλαιότερα και νέα μέλη του Συλλόγου με φίλους και τις οικογένειές τους και πέρασαν ευχάριστες ώρες σε κλίμα κοινωνικής επαγγελματικής εγγαυδότητας.

Την εκδήλωση τίμησαν εκ μέρους της ΠΕΠΕΝ ο Πρόεδρος κ. Γιάννης Τσούρας, ο γεν. γραμμα-

τέας Σταμάτης Κουράκος και ο ταμίας Γ. Βελισαράτος.

Ο Σύλλογος απένειμε τιμητικά διπλώματα και μετάλλια σε μέλη του "για την επιτυχή πορεία τους και διάκριση στην Ελληνική και Διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και για την παρουσία και συμβολή τους στην υλοποίηση των σκοπών του Συλλόγου

Τιμήθηκαν οι κ.κ. Λέρτας Γώργιος, Πετροπουλάς Γεώργιος, Τσατσούλης Ευάγγελος, Χαλκίδης Γεώργιος, Δεμερούτης Γεώργιος, Παπαηλιού Αναστάσιος, Τίγκας Ευγένιος, Γαβράς Αναστάσιος, Καλογερόπουλος Κων/νος, Φραγκούλης Σταμάτιος, Γιαννάκης Αθανάσιος, Παπαλέκας Δημήτριος και οι απόφοιτοι της Σχολής Αξιωματικοί Λ.Σ., υποναύαρχος (ε.α.) Παπαγιάννης Βασίλειος, πλοίαρχοι Τζούλης Γεώργιος, Γιαννόπουλος Γεώργιος και Σινιώρης Ανδρόνικος.

Ιδιαίτερα χειροκροτήθηκαν ο Πρόεδρος και ο Γεν. Γραμματέας του Συλλόγου κ.κ. Λασηθιωτάκης Νικόλαος και Κούζιλος Ευάγγελος για την ξεχωριστή δραστηριότητα και προσφορά τους στο Σύλλογο.

Η υποβολή φορολογικής δήλωσης πλοίων

Σύμφωνα με ανακοίνωση της ΔΟΥ Πλοίων Πειραιώς, η δήλωση του φόρου και εισφοράς των πλοίων πρώτης κατηγορίας υποβάλλεται μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου και ταυτοχρόνως καταβάλλεται το 1/4 του φόρου και εισφοράς. Για όσα πλοία υφίστανται νόμιμες απαλλαγές και μειώσεις του φόρου πρέπει να συνυποβάλλονται όλα τα δικαιολογητικά. Επιτροπή του φόρου δεν είναι δυνατή μετά την παρέλευση τριετίας από της καταβολής.

Μεταφορές επισιτιστικής βοήθειας της Ε.Ε.

Η Γενική διεύθυνση Αναπτύξεως (DG VIII) της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης πραγματοποιεί δοκιμαστικά 18 αποστολές επισιτιστικής βοήθειας εφαρμόζοντας τη μέθοδο ξεχωριστών προσφορών για τα φορτία και τις μεταφορικές υπηρεσίες, ώστε να διαπιστωθεί

εάν ο ανωτέρω τρόπος μεταφοράς είναι ανταγωνιστικότερος συγκριτικά με το ισχύον σύστημα "πακέτου" προσφοράς φορτίου και μεταφοράς αυτού, σύμφωνα με τον Κανονισμό 2200/87. Η αλλαγή του ισχύοντος συστήματος αποτελούσε πάγιο αίτημα της ΕΕΕ.

Κατάργηση τελών ραδιοεπικοινωνιών

Σύμφωνα με απόφαση της Παγκοσμίου Διασκέψεως Ραδιοεπικοινωνιών, το τέλος του κινητού σταθμού (πλοίου) έχει καταργηθεί από 1.1.1988. Η απόφαση αυτή έχει επικυρωθεί με απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 647Β/29.10.85.

Πειρατές στη Θάλασσα της Ν. Κίνας.

Σύμφωνα με πληροφορία του Hong Kong Radio αναφέρθηκε πειρατική ενέργεια στις 29 Ιανουαρίου σε πλοίο που έπλεε στο στίγμα 14.54 Β, 110.46 Α. Τα ελληνικά πλοία που παραπλέουν στην θαλάσσια περιοχή Ν. Κίνας - Ινδονησίας πρέπει να λαμβάνουν τα ενδεικνυόμενα μέτρα για την αντιμετώπιση παρόμοιων περιστατικών.

Η Εμπορική Τράπεζα θα επεκταθεί στον ναυτιλιακό χώρο

Σύμφωνα με πρόσφατες ανακοινώσεις του διοικητή της Εμπορικής Τράπεζας κ. Κ. Πουλή, εξετάζεται από την διοίκηση της Τράπεζας το ενδεχόμενο δημιουργίας ειδικής ναυτιλιακής μονάδας, η οποία είτε θα λειτουργεί ως θυγατρική της "Εμπορικής" ή μέσα στο σημερινό σχήμα της οργάνωσής της.

Κατά τον κ. Πουλή, πρώτιστο μέλημα της νέας διοίκησης θα είναι η δημιουργία μιας σύγχρονης και ανταγωνιστικής μονάδας, η οποία θα δραστηριοποιηθεί όχι μόνον στην ακτοπλοία, αλλά και στην ποντοπόρο ναυτιλία. Ήδη, οι πρώτες ενδείξεις από τον εφοπλιστικό κόσμο, είτε του Πειραιά, είτε της αγοράς του Λονδίνου, είναι αρκετά ενθαρρυντικές, παρατήρησε ο κ. Πουλή, ο οποίος σχολίασε σχετικά το φαινόμενο ο μεγάλος, διε-

θνώς, ελληνικός στόλος να συνεργάζεται με ξένες τράπεζες, επειδή οι ελληνικές δεν είχαν επιδείξει ως τώρα ουσιαστικό ενδιαφέρον δραστηριοποίησής τους στον ναυτιλιακό τομέα.

Επένδυση 600 εκατ. δραχμών της Βιομηχανίας Κορωνάκη

Σύμφωνα με επίσημη ανακοίνωση, η Βιομηχανία Σχοινίων και Συρματοσχοινίων "Δ. Κορωνάκης ΑΒΕΕ" με νέα επένδυση 600 εκατομ. δρχ. στο Εργοστάσιο Θηβών εγκατέστησε στην Ελλάδα μία πρότυπη μονάδα παραγωγής του νέου εξελιγμένου κάβου Polypropylene Polysteel. Ο κάβος Polysteel είναι ανώτερος του Danline που αναφέρεται στο Issa Book, καθώς προσφέρει ακόμα υψηλότερα όρια θραύσεως.

Η εταιρία "Δ. Κορωνάκης ΑΒΕΕ" ανήκει 100% σε ελληνικά συμφέροντα, εξάγει το 70% της παραγωγής της και λειτουργεί εδώ και 24 χρόνια στην Θήβα, απασχολεί 150 εργαζομένους.

Η μία της μονάδα παράγει συρματοσχοινία από 2-80 ΜΜ διάμετρο όλων των τύπων και συνθέσεων κατάλληλα για τη Ναυτιλία, την αλιεία, τεχνικά έργα και λοιπές γενικές χρήσεις.

Η δεύτερη μονάδα κατασκευάζει σχοινιά και κάβους από 4ΜΜ - 144 ΜΜ διάμετρο ή περιφέρεια από 1/4" - 18" ακόμα σε 500 μέτρα συνεχές μήκος ή και περισσότερο μία δυνατότητα που έχουν ελάχιστα εργοστάσια στον κόσμο στις ακόλουθες ποιότητες: Manila, Nylon, Polypropylene Monofilament, Polypropylene Split Film, B + W, (Black + White) και βεβαίως τα πλέον εξελιγμένα στον κόσμο Polysteel, που μόνο τρία ακόμη Εργοστάσια στην Ευρώπη παράγουν.

Τέλος, στην τρίτη μονάδα παραγωγής η εταιρία Κορωνάκη κατασκευάζει αλυσίδες από 6.30 μ.μ., με προδιαγραφές DIN 766-763 και όλα τα προϊόντα της συνοδεύονται από πιστοποιητικά ελέγχου ποιότητας Μηχανισμών.

Τα κεντρικά γραφεία της Εταιρίας στεγάζονται στον Πειραιά, Γραβιάς 56, όπου λειτουργούν και ιδιόκτητοι αποθηκευτικοί χώροι επιφανείας 10.000 τ.μ., από τους διατίθενται και τα ειδικά συρματο-

σχοινα Casar και λοιποί εξοπλισμός συνδεσμολογίας.

Η δραστηριότητα του Παγχαϊκού Ιδρύματος Υποτροφιών Ιωάννη Διαμ. Πατέρα

Το Παγχαϊκό Ίδρυμα Υποτροφιών, που ίδρυσε ο αείμνηστος μεγάλος Εθνικός Ευεργέτης Καπτάν Γιάννης Διαμαντή Πατέρα, σημείωσε νέο ρεκόρ στο ιδιαίτερα υψηλό για ένα μόνο Ίδρυμα συνολικό ποσό που πρόσφερε για υποτροφίες με το Ακαδημαϊκό Έτος 1993-94. Συγκεκριμένα χορηγήθηκαν 21 μεταπτυχιακές υποτροφίες εξωτερικού, εκάστη ύψους 4.800 λιρών Αγγλίας και 55 προπτυχιακές υποτροφίες εσωτερικού, εκάστη ύψους Δρχ. 300.000, δηλαδή συνολικά διατέθηκαν περί τα 54 εκατ. δραχμές μέσα σ' ένα χρόνο.

Δραστηριοποιείται ο Σύλλογος "Θάνος Αξαρλιάν"

Ο Σύλλογος "Θάνος Αξαρλιάν", που ιδρύθηκε μετά την τρομοκρατική ενέργεια κατά του πρώην υπουργού Οικονομικών Γιάννη Παλαιοκρασά, η οποία είχε ως μοιραίο θύμα της τον νεαρό Θάνο Αξαρλιάν, κατάφερε να καθιερώσει τον Αγίο Αθανάσιο ως προστάτη των πολιτών από τρομοκρατικές ενέργειες.

Ο Σύλλογος "Θάνος Αξαρλιάν", που ζήτησε από την Εκκλησία την καθιέρωση της εορτής του Αγίου Αθανασίου ως ημέρα μνήμη των θυμάτων της τρομοκρατίας και την ανακήρυξη του Αγίου Αθανασίου, Πατριάρχου Αλεξανδρείας ως προστάτη του, τέλεσε στις 16 Ια-ΖΗΤΕΙΤΑΙ ματα των ενεργειών της παράλογης βίας στη χώρα μας.

Ο ίδιος Σύλλογος, σε συνεργασία με τους συλλόγους κατά της τρομοκρατίας άλλων Ευρωπαϊκών χωρών (Ιρλανδίας, Ισπανίας, Γαλλίας, κ.α.) σχεδιάζει την πραγματοποίηση Συνεδρίου στον Πειραιά.

Εξι νέα επίτιμη μέλη της Π.Ε.Π.Ε.Ν.

Η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων ανεκήρυξε πρόσφατα ως επίτιμα μέλη της, επίλεκτα μέλη της Ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Πρόκειται για τους κ.κ. Βασίλη Κωνσταντακόπουλο, Δημήτρη Νομικό, υποναύαρχο Λ.Σ. Αντώνη Καλούδη, Ζήνωνα Σδούγκο, Μιχάλη Ζενζεφύλη και Αλέξιο Κοκκινόπουλο.

Ρεκόρ το 1993 στη διακίνηση επιβατών με Ιπτάμενα Δελφίνια

Περισσότεροι από 1.400.000 επιβάτες, ταξίδεψαν με τα "Ιπτάμενα Δελφίνια" της Κοινοπραξίας Ceres, κατά το 1993. Η εντυπωσιακή αυτή κίνηση, αναφέρεται στις γραμμές του Αργοσαρωνικού και των Β. Σποράδων, όπου τα "Ιπτάμενα Δελφίνια" εκτελούν πυκνά καθημερινά δρομολόγια.

Σύμφωνα με μελέτη της Κοινοπραξίας Ceres ο βασικός λόγος προτίμησης του επιβατηγού κοινού προς αυτά είναι η σχολαστική τήρηση των ωρών αναχωρήσεως - αφίξεως, η μεγάλη ταχύτητα πλεύσεως, οι κλιματιζόμενοι χώροι των επιβατών και το service κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

Η "Ολύμπικ Μαρίν" λειτουργεί πλέον υπό νέα διεύθυνση

Η γνωστή ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα σκαφών αναψυχής "Ολύμπικ Μαρίν" Α.Ε., που εδρεύει

στο Λαύριο, λειτουργεί πλέον κανονικά, με κύριο μέτοχο έναν Γερμανό επενδυτή και νέα διοίκηση.

Η εταιρία επανέρχεται δυναμικά στο προσκήνιο και άρχισε την υλοποίηση ενός φιλόδοξου και σημαντικού επενδυτικού προγράμματος, ύψους 3 δίσ, δραχμές, που μεταξύ των άλλων προβλέπει την επέκταση και αναβάθμιση των προσφερομένων υπηρεσιών, την απόκτηση σύγχρονου ανυψωτικού μηχανήματος (travelift) 160 τόννων, που θα είναι το μεγαλύτερο του είδους στην Ανατολική Μεσόγειο και την δημιουργία Μαρίνας 1.000 θέσεων, ώστε για πρώτη φορά η χώρα μας να αποκτήσει ένα ολοκληρωμένο συγκρότημα εξυπηρέτησης του θαλάσσιου τουρισμού.

Επίσης στον κατασκευαστικό τομέα, άρχισε πάλι η ναυπήγηση του πετυχημένου ιστιοπλοϊκού σκάφους "Olympic Sea 42" κατά τον φετινό χειμώνα στις εγκαταστάσεις διαχείμανσης βρίσκονται περισσότερα από 300 σκάφη αναψυχής.

Η φιλόδοξη προσπάθεια αναβίωσης της Ολύμπικ στην οποία συμμετέχει και ο Δήμος, ως μέτοχος, πιστεύεται ότι θα ανακουφίσει την δοκιμζόμενη από την αποβιομηχάνιση και ανεργία περιοχή της Λαυρεωτικής.

ΠΕΝΘΗ

ΜΙΧΑΗΛΣ ΠΑΤΛΑΚΑΣ

Με μεγάλη θλίψη η Πειραική Κοινωνία και η ευρύτερη ναυτιλιακή οικογένεια κήδευσε στις 14 Φεβρουαρίου, από τον Αγίο Κωνσταντίνο του Πειραιώς, τον αγαπημένο τους Γιατρό, Μιχάλη Πατλάκα, πρώην αρχίατρο Οίκου Ναύτου.

Ο εκλιπών που είχε διατελέσει βουλευτής και δημοτικός σύμβουλος Πειραιώς, υπήρξε ένας κατ'εξοχήν ανθρωπιστής, που ταύτισε την ζωή του με την παροχή βοήθειας σε όσους την είχαν ανάγκη.

Θα μείνει σε πολλούς αξέχαστο το γεγονός, όταν σαν αρχίατρος του Οίκου Ναύτου, αφού εξέταζε τους ασθενείς του τους έγραφε τις συνταγές... και έδινε και χρήματα για την συμπλήρωση της δαπάνης αγοράς των φαρμάκων.

Γεννημένος στην Ευαγγελίστρια του Πειραιά, σπούδασε γενική παθολογία στο Πανεπιστήμιο Αθηνών και από πολύ νέος άσκησε το λει-

ΖΗΤΕΙΤΑΙ

ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΠΟ ΓΛΥΦΑΔΑ
ΜΕΧΡΙ ΚΑΒΟΥΡΙ ΟΙΚΟΠΕΔΟ Η ΗΜΙΤΕΛΕΣ
ΚΤΙΣΜΑ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΝΑ ΣΤΕΓΑΣΕΙ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ 2.500 - 3.000 Τ.Μ.

ΣΟΒΑΡΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ: 4122492

τούργημα του γιατρού στη πόλη μας.

Κατά τη διάρκεια του εμφυλίου πολέμου υπηρέτησε σαν ανθυπίατρος στην πρώτη γραμμή του πυρός και μετέπειτα άρχισε την θητεία πρώτα στο ΙΚΑ και μετά στον Οίκο Ναύτου.

Ακαμπτos στις θέσεις τους και στις αρχές του, παρέμεινε όρθιος και ασυμβίβαστος. Οδηγήθηκε στην πολιτική για προσφέρει στον πειραικό λαό που τόσο αγάπησε.

Εξελέγη Δημοτικός Σύμβουλος Πειραιώς στις Δημοτικές εκλογές του 1986 με πρωτοφανή πλειοψηφία και στη συνέχεια εκλέχθηκε βουλευτής Πειραιώς τη περίοδο 1989-90.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

70 χρόνια στο Ναυτιλιακό Στίβο

Κυκλοφόρησε σε δεύτερη έκδοση, η μελέτη για την ιστορία της "Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως", με τον τίτλο "70 χρόνια στο ναυτιλιακό στίβο", που είδε το φως της δημοσιότητας το Μάιο 1993, στη σειρά των εκδηλώσεων για τα 70 χρόνια από την ίδρυσή της.

Στη δεύτερη αυτή έκδοση με τον τίτλο "70 Years in Shipping Agency", προστίθεται στην Αγγλική γλώσσα, πρόλογος, μια σύντομη αναφορά στην ιστορία της Δ.Ν.Ε., οι διατελέσαντες Πρόεδροι, το τωρινό Διοικητικό Συμβούλιο και πίνακας των μελών. Επί πλέον περιλαμβάνεται σε 16 σελίδες περίληψη της ιστορίας του Πειραιά σε φωτογραφίες.

Η δεύτερη αυτή έκδοση - με αποστολή "τιμής ένεκεν" όπως και η πρώτη - προορίζεται κυρίως για αλλοδαπούς φορείς στην Ελλάδα

και το εξωτερικό, εφοπλιστικές οργανώσεις του εξωτερικού, οργανισμούς λιμένων, εμπορικά και ναυτικά επιμελητήρια, τα μέλη της Διεθνούς Ομοσπονδίας Ναυτομεσιτών και Ναυτιλιακών Πρακτόρων (FONASBA) και άλλους παράγοντες του διεθνούς εμπορίου και της ναυτιλίας.

"Journal de la Marine Marchande"

Θέματα της εμπορικής ναυτιλίας και της πολύτροπης μεταφοράς παρουσιάζει στο τεύχος Ιανουαρίου 1994, η γαλλική αυτή έκδοση.

Κύρια άρθρα πραγματεύονται το θέμα της ασφάλειας των εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά, την αμερικανική πολιτική ναυπηγήσεων, τις επιπτώσεις της Σήραγας της Μάγχης στη Ναυτιλία της περιοχής.

"Λιμενικά Χρονικά"

Στο τεύχος Οκτωβρίου - Νοεμβρίου - Δεκεμβρίου 1993 που εκδίδει το Δ.Σ. της Ένωσης Αποστράτων Αξιωματικών Λ.Σ. περιέχονται θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας και του Λιμενικού Σώματος, ιστορικές σελίδες, αναδρομή στις Ελληνοαλβανικές σχέσεις και πληροφορίες για τις δραστηριότητες της ΕΑΑΛΣ.

Δρα Δ. ΜΥΛΩΝΟΠΟΥΛΟΥ ΒΑΣΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΓΝΩΣΕΙΣ

Το Βιβλίο "Βασικές Ναυτιλιακές Γνώσεις" του Δρα Δ. Μυλωνόπουλου απευθύνεται σ' όσους επιθυμούν να απασχοληθούν στον πλοιοτοπαραγωγικό για την εθνική μας οικονομία κλάδο της ναυτιλίας. Δηλαδή σε μαθητές ναυτικών και ναυτιλιακών σχολών, σε μαθητές σχολών ναυτιλιακής κατάρτισης,

σε υπαλλήλους του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα που ασχολούνται με οποιοδήποτε ναυτιλιακό έργο, σε λεύθερους επαγγελματίες, όπως δικηγόρους, και σε όσους γενικά στην άσκηση των καθηκόντων τους είναι αναγκαίο να γνωρίζουν βασικά στοιχεία για τό όλο πλέγμα της ναυτιλίας.

Περιλαμβάνει τρεις ενότητες, που αφορούν τους συντελεστές ανάπτυξης της ναυτιλίας, το πλοίο, το κράτος και το ναυτικό.

Η πρώτη ενότητα αναφέρεται στο πλοίο και ειδικότερα γίνεται ιστορική αναδρομή στην εμφάνιση και ανάπτυξη του πλοίου, στις κατηγορίες και τους τύπους των πλοίων (αναλυτικά), στην ασφάλεια του πλοίου (πιστοποιητικά), στην επιθεώρηση του πλοίου, στα σωστικά και πυροσβεστικά του πλοίου, στα φορτοεκφορτωτικά μέσα, στα φορτία(είδη) και στα λιμάνια.

Η δεύτερη ενότητα αναφέρεται στον ναυτικό, και ειδικότερα στη φύση και την ιδιομορφία του ναυτικού επαγγέλματος, στην εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του ναυτικού, στα ειδικά καθήκοντα του ναυτικού, στην σύμβαση ναυτολόγησης, στις Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας, στην κοινωνική πρόνοια των ναυτικών και στον συνδικαλισμό των ναυτικών.

Η τρίτη ενότητα αναφέρεται στον διοικητικό φορέα της Εμπορικής Ναυτιλίας - και ειδικότερα στο Υ.Ε.Ν., Λιμενικό Σώμα, Λιμενικά Ταμεία και Οργανισμούς Λιμένος Πειραιά και Θεσσαλονίκης, στις Τελωνειακές Αρχές, και στην Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία Πειραιά.

Στο βιβλίο περιέχονται στατιστικοί πίνακες για την χωρητικότητα των πλοίων με Ελληνική σημαία και υποδείγματα όλων των πιστοποιητικών ασφαλείας του πλοίου.

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

Fax: 8393560

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

TELEPHONE: 01-9307561

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



ΦΟΡΤΗΓΑ:

ΑΜΦΙΩΝ	Ελληνική	11.173	1978	Υπέστη πυρκαιά, στο Χουάγκπου, στις 27/1.
ΑΠΟΛΩΝΙΑ ΝΟΜΑΝΤ	Μάλτας	3.901	1982	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, ανοικτά του Ησμπουργκ, στις 26/12.
ΑΠΟΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	Μάλτας	3.827	1977	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας, στην Χαλκίδα, στις 27/12 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών χωρίς να υποστεί ζημιές.
ΑΡΚΤΙΚ ΡΗΦΕΡ	Κυπριακή	6.678	1971	Βυθίσθηκε λόγω κακοκαιρίας ανοικτά της Ιαπωνίας, στις 4/1.
ΑΣΠΑΣΙΑ Λ	Κυπριακή	9.664	1978	Κατά το ταξίδι Δ. Αφρική για Αμβέρσα, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 18/12.
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II	Κυπριακή	1.599	1976	Κατά το ταξίδι Μήλο για Μπίρκενχεντ υπέστη βλάβη στο πηδάλιο ανοικτά της Λισσαβώνας και κατέπλευσε στο Σετουμπάλ στις 20/1.
ΓΙΟΥΡΟΛΑΙΔΗ	Μάλτας	1.282	1968	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή ανοικτά του Κάμπο Βιλλάνο, στις 19/1.
ΓΙΟΥΡΟΛΟΡΝΤ	Μάλτας	1.268	1972	Κατά την προσέγγιση στο Σόρεχαμ, προσάραξε σε αβαθή στις 26/1.
ΕΜΕΡΑΛΔ	Ελληνική	10.801	1976	Κατά το ταξίδι για Περού, υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 3/1 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ	Κυπριακή	9.154	1980	Κατά το ταξίδι προς Βραζιλία υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 24/12 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	Ελληνική	1.599	1980	Ανέφερε προβλήματα στην αλυσίδα και ρυμουλκήθηκε στη Μεσσίνα, στις 28/12.
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	Ελληνική	9.835	1980	Κατά το ταξίδι Αμπιτζάν για Φιλαδέλφεια, προσάραξε στη διώρυγα Βρίντι, στις 12/1 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΣΗ ΦΑΓΙΕ	Κυπριακή	15.490	1978	Συγκρούστηκε με το φορτηγό "Sibi" στην Αμβέρσα, στις 22/12.
ΦΑΝΤΑΣΥ	Κυπριακή	9.059	1976	Υπέστη εισροή υδάτων στο μηχανοστάσιο, στις 26/12, σε θέση 03.22.4 Β, 105.04 Α. και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:

ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	Ελληνική	15.684	1976	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στο Ναντόρ, στις 19/1.
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Ελληνική	13.633	1976	Επιθεωρήθηκε στην Ελευσίνα στις 22/12, συνεπεία βλάβης στη μηχανή.
ΑΝΝΑ Α.	Αγ. Βικεντίου	14.500	1971	Προσάραξε ανοικτά του Τούρκου στις 10/12.
ΑΝΝΙΚΑ Ν.	Κυπριακή	26.132	1984	Υπέστη ζημιές από πρόσκρουση στη Ν. Υόρκη, στις 17/12.
ΑΛΚΙΜΟΣ	Ελληνική	24.700	1985	Επιθεωρήθηκε στο Μπουσάν συνεπεία σύγκρουσης με το φορτηγό "Romen Rollan" στις 24/11.

ΑΛΜΑΡ	Ελληνική	33.301	1988	Κατά το ταξίδι Ντάρμπαν για Ναγκόγια, έμφορτο κριθής, υπέστη πυρκαϊά στο φορτίο, στις 20/12.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	Παναμαϊκή	12.959	1971	Συγκρούστηκε με το τάνκερ "Ελλεσποντ Φαίθη", στο στόμιο του Μισσισιπι, στις 5/1. Τα δύο σκάφη υπέστησαν ρήγματα και εισροή υδάτων.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	Παναμαϊκή	21.193	1984	Συγκρούστηκε με το μπάλκερ "Rosita", στην Αλεξάνδρεια, στις 3/1.
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	Ελληνική	12.705	1969	Υπέστη ζημιές από κακοκαιρία στη Βαρκελώνη, στις 6/1.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	Κυπριακή			Κατά την προσέγγιση στην Χοντύντα, στις 21/12, προσάραξε και αποκολλήθηκε δι ιδίων μέσων χωρίς να υποστεί ζημιές.
ΘΑΛΕΙΑ	Ελληνική	16.873	1976	Συγκρούστηκε με το φορτηγό "United Might" σε θέση 51.20 Β, 03.19 Δ, στις 25/1.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	Μάλτας	16.154	1992	Δηλώθηκε Γενική αβάρια και ρυμουλκήθηκε σε Ντάρ ες Σαλάαμ στις 20/12.
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ	Κυπριακή	35.663	1982	Επιθεωρήθηκε στο Κό Σισάγκ, συνεπεία βλάβης στη μηχανή που υπέστη στις 19 και 21 Νοεμβρίου.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	Ελληνική	26.302	1975	Κατά το ταξίδι Ν. Ορλεάνη για Νάπολη, έμεινε ακυβέρνητο στις Βερμούδες, στις 18/12 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ	Κυπριακή	12.631	1973	Ανέφερε βλάβη στη μηχανή, στη Σιβιταβέτσια, στις 25/12.
ΚΡΕΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Ελληνική	15.528	1972	Κατά το ταξίδι Παρανάγουα για Μπορντώ, κατέπλευσε στο Φουντσάλι στις 19/1 με βλάβη στη μηχανή.
ΛΑΜΥΡΑ	Ελληνική	36.000	1983	Επιθεωρήθηκε στο Κόμπε, συνεπεία σύγκρουσης με τη βυθόκορο "Sumifuku Maru No.5" στις 26/11.
ΛΟΡΕΛΕΥ	Κυπριακή	15.407	1977	Ανέφερε κλίση και εισροή υδάτων στο Πόρτλαντ Μπίλ, στις 21/12.
ΜΑΡΙΑ Κ. (πρ. "Αθανάσιος")	Μάλτας	19.028	1977	Υπέστη βλάβη στο πηδάλιο, στο Σουέζ, στις 22/12.
ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΥ	Λιβεριανή	29.198	1971	Προσάραξε στο Τίλμπουρυ, στις 14/1, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΤΖΕΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ	Κυπριακή	16.329	1978	Ανέφερε ζημιές από κακοκαιρία στο Λεγκάσπι, στις 24/12.
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	Ελληνική	17.217	1983	Συγκρούστηκε με το τάνκερ "Ryujin Maru", ανοικτά της Σιγκαπούρης, στις 22/12.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β.	Κυπριακή	14.986	1972	Συγκρούστηκε με το κοντεινερόπλοιο "Star Enniva" στο π. Βέζερ, στις 31/1, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ	Μάλτας	16.070	1973	Υπέστη εισροή υδάτων σε θέση 48.48 Β, 13.37.28 Δ, στις 3/2, λόγω κακοκαιρίας και βυθίσθηκε αúτανδρο.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ	Κυπριακή	18.495	1981	Επιθεωρήθηκε στην Αυγούστα συνεπεία ζημιών στο μηχανισμό της άγκυρας, που υπέστη στις 28/12.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ VIII	Ελληνική	776	1964	Κατά το ταξίδι Ασπρόπυργος για Ηγουμέντσα, έμφορτο προϊόντων πετρελαίου, προσάραξε στο στόμιο του Μόρνου, στις 26/12. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόλληση του σκάφους.

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ	Ελληνική	56.580	1991	Υπέστη ζημιές στο μηχανισμό της άγκυρας, στη Λά Παλς, στις 13/12.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	Ελληνική	24.414	1963	Συγκρούστηκε με το τάνκερ "Marofa" στις 26/11, ανοικτά της Φουτζέιρα, χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΔΙΟΝ	Ελληνική	22.097	1984	Κατά το ταξίδι για Ιαπωνία υπέστη εισροή υδάτων, στις 7/1 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΚΟΡΙΝΘΙΑ	Ελληνική	1.579	1969	Κατά το ταξίδι Βάρνα για Κωνσταντζα, υπέστη βλάβη στο μηχανισμό πηδαλίου στις 30/11.
ΚΟΣΜΑΣ Α.	Μάλτας	15.994	1974	Κατά το ταξίδι Ινδονησία για Σαγκάη, έμφορτο αργού, υπέστη πυρκαϊά και βυθίστηκε στις 24/1. Το πλήρωμα διασώθηκε από παραπλέοντα πλοία.
ΚΥΘΝΟΣ	Ελληνική	17.355	1971	Προσάραξε έμφορτο αργού, στο Λέγκχορν, στις 8/1 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών την επομένη.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ	Μάλτας	105.845	1972	Επιθεωρήθηκε το Ντουμπάι, στις 22/12, συνεπεία βλάβης που υπέστη στη μηχανή, κατά το ταξίδι Ντουμπάι για Φουτζέιρα.
ΛΕΝΙ	Ελληνική	11.096	1981	Υπέστη πυρκαϊά στο Κριστομπάλ στις 25/11.
ΜΙΚΤΑ:				
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ	Ελληνική	51.818	1972	Κατά το ταξίδι Πόρτ Καρτιέρ για Πόρτ ντε Μπούκ, έμφορτο σιδηρομεταλλεύματος υπέστη ρήγμα και εισροή υδάτων, ανοικτά της Τουλών, στις 26/12 και εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμα
ΜΑΡΙΚΑ	Λιβεριανή	18.055	1972	Βυθίστηκε αύτανδρο στο Β. Ατλαντικό, στις 1/1.
ΦΑΙΑΞ	Ελληνική	56.192	1976	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στο Ρόττερνταμ, στις 21/12.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ				
ΙΩΝΙΣ	Ελληνική	2.963	1977	Υπέστη πυρκαϊά στο Πέραμα, στις 4/1.
ΜΥΚΟΝΟΣ II	Ελληνική	515	1972	Κατά τον απόπλου από τη Σύρο, στις 11/1, προσέκρουσε στον κυματοθραύστη και υπέστη σοβαρές ζημιές.
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ				
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Ελληνική	9.652	1972	Κατά την προσέγγιση στο Ηράκλειο στις 21/1, προσάραξε σε αβαθή και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών αυθημερόν.
ΜΠΑΡΙ ΕΞΠΡΕΣΣ	Ελληνική	3.397	1967	Κατά την προσέγγιση στη Μύκονο, στις 13/12, προσάραξε λόγω κακοκαιρίας και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού για την αποκόλληση.

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

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

21 NEW FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Το παρόν δελτίο, που καλύπτει την περίοδο μετά τις Γιορτές και μέχρι τα μέσα Φεβρουαρίου, δυστυχώς δεν φέρνει ευχάριστα μηνύματα για την ναυλαγορά ξηρού φορτίου, για την οποία οι παρατηρητές της αγοράς εκφράζουν την απογοήτευσή τους για την παρατηρούμενη χαλαρότητα και αργή εμφάνιση νέων φορτίων, στην περιοχή Ατλαντικού.

Κάπως καλύτερα εξελίχθηκαν τα πράγματα στο χώρο της Απω Ανατολής, όπου όμως η πρόσφατη ανάπαυλα λόγω του Κινεζικού Νέου Έτους, ανέστειλε, πρόσκαιρα ελπίζεται τη ροή φορτίων.

Αργά αλλά σταθερά πτωτική η αγορά του Ατλαντικού έφερε τα συνήθη σιτοφορτία με Πάναμαξ για την Απω Ανατολή περί τα δολ. 20,5 - 20,75 ανά τόνο, ενώ οι φημολογούμενες νέες αγορές δημητριακών των Ρώσων από Αμερική και Αργεντινή δεν έχουν ακόμη επιβεβαιωθεί.

Πάντως λογικά αναμένεται ότι η εξαγωγική δραστηριότητα της Αργεντινής θα επηρεάσει θετικότερα σύντομα τη ναυλαγορά των μπάλκερς στο Νότιο Ατλαντικό.

Στο χώρο της Μεσογείου και της Ευρώπης παρατηρήθηκε κάποια δραστηριότητα για κυκλικά ταξίδια, χωρίς όμως οι ναύλοι να προκαλούν ενδιαφέρον.

Κάπως καλύτεροι όροι προσφέρθηκαν στα χάντυμαξ μπάλκερς, κυρίως από τη Βαλτική για τους συνήθεις προορισμούς στην Απω Ανατολή.

Εξαίρεση σε μια γενικώς καχεκτική αγορά αποτέλεσαν τα log carriers και τα μικρότερα μπάλκερς μέχρι τα μικρά συμβατικά φορτηγά, που κινήθηκαν δραστήρια τόσο στον ενδο-Ευρωπαϊκό χώρο όσο και μεταξύ διαφόρων λιμανιών της Απω Ανατολής.

Τέλος, μία σύντομη αναφορά στα μεγάλα μπάλκερς, μεγέθους capsize, τα οποία μαστίζονται α-

κόμη από τη χαμηλή ζήτηση φορτίων γαιάνθρακα και μεταλλεύματος, αν και είναι ορατή κάποια ανοδική εξέλιξη των ναύλων για κλεισίματα Απριλίου / Μαΐου '94.

Μερικές από τις πλέον πρόσφατες ναυλώσεις στους βασικούς τομείς της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου:

Σιτηρά:

- 54.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 20,50, 11 ημέρες Μαρτίου 1-10.

- 54.000 τόν. Βορ. Ειρηνικός - ΗΠΑ για Ταιβάν, δολ. 12,05, 10.000 / 4.000, Φεβρουαρίου 20-28.

- 50.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Α-καμπα, δολ. 18,75, 5 ημέρες / 3.000, Φεβρουαρίου 7-22.

- 47.000 τόν. Ανω Ρίβερ Πλέιτ και Βραζιλία για Λισσαβώνα, δολ. 13,00, 13 ημέρες, Φεβρουαρίου 10-15, οψιόν μόνο φόρτωση από Βραζιλία, δολ. 10,50.

- 30.000 τόν. Κόλπο ΗΠΑ για Φρεντερίκσταντ, δολ. 12,50, 5 ημέρες / 4.000, Φεβρουαρίου 10-20.

- 23.000 τόν. Ρουέν για Δ. Ιταλία, δολ. 9,50, 5.000 / 2.500, Φεβρουαρίου 1-10.

- 20.000 τόν. Βορ. Γαλλία για Μαρόκο, δολ. 10,00, 5.000 / 2.000, Φεβρουαρίου 1-10.

- 20.000 τόν. Ιμμιγκхам για Βαλεντία / Χουέλβα, δολ. 12,75, 4.000 / 3.500, Φεβρουαρίου 1-10.

- 20.000 τόν. Ρίβερ Πλέιτ για Βενεζουέλα, δολ. 21,50, 4.000 / 1.500 Φεβρουαρίου 10-15.

JIM'S PUMP REPAIR INC.

Established 1974



Jim Lagonikos
President

Bob Mooney
Sales & Service



Reconditioned Coffin & Pacific Pumps
A-1 Condition

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

Service 24 hrs. & Parts available

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

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

48-55 36th Street, Long Island City, NY 11101

Authorized Agents

GREECE

Dimakis Ltd.
299 Acharnon St.
Athens 104 46

Tel.: (01) 8320676 - (0295) 32193
Fax: (01) 8319944

HOLLAND

M.P.R.S.

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

Σιδηρομετάλλευμα:

- 150.000 τον. Δυτική Αυστραλία για Ιαπωνία, δολ. 4,25, φόρτωση κλίμακα/ 35.000, Φεβρουαρίου 10-20.

- 150.000 τον. Σαλντάνχα Μπαίη για Κοπέρ, δολ. 5,25, 25.000 / 25.000, Φεβρουαρίου 25 - Μαρτίου 5.

- 110.000 τον. Νουαντσίμπου για Τάραντα, δολ. 3,10, 3 ημέρες, Φεβρουαρίου 25-28.

- 110.000 τον. Ορινόκο για Υμουιντέν, δολ. 4,50, 6 ημέρες, Φεβρουαρίου 25-28.

- 95.000 τον. Πόρτ Καρτιέρ για Μπιλμπάο, δολ. 6,50, 7 ημέρες, Φεβρουαρίου 20 - Μαρτίου 10.

Γαιάνθρακες:

- 135.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαίη για Ζεμπρούγκε, δολ. 5,50, φόρτωση κλίμακα / 25.000, Φεβρουαρίου 15-20.

- 130.000 τον. Πουέρτο Μπολιβάρ για Μάνευπόιντ, δολ. 4,55, 45.000 / 25.000, Μαρτίου 1-15.

- 120.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαίη για Ενστέντ, δολ. 5,50 φόρτωση κλίμακα / 35.000, Φεβρουαρίου 15 - Μαρτίου 1.

- 100.000 τον. Πόρτ Καρτιέ για Ανατολ. Δουκέρκη, δολ. 6,90, 6 ημέρες, Μαρτίου 10-15.

- 100.000 τον. Χάμπτον Ρόουιντς για Αμβέρσα, δολ. 4,55, Μαρτίου 1-15.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Όπως προαναφέρθηκε τα μπάλκερς μεγέθους πάναμαξ καθώς και τα χάντυσαιζ αναγκάστηκαν να αποδεχθούν χαμηλότερα μισθώματα τόσο στον Ατλαντικό όσο και στην Ευρώπη, ενώ τα μοντέρνα μπάλκερς μεγέθους χάντυμαξ απολαμβάνουν ακόμα σχετικά υψηλούς ναύλους με αρκετές ευκαιρίες απασχόλησης για κυκλικά ταξίδια στην περιοχή του Ειρηνικού.

Σαν γενική διαπίστωση θα μπορούσαμε να πούμε ότι σε Δύση και Ανατολή τα μισθώματα των Πάναμαξ μπάλκερς έφθασαν να ομοιάζουν σε αυτά που πληρώνονταν μέχρι προ τριμήνου στα χάντυμαξ.

Τα χάντυμαξ κινούνται στα επίπεδα που απολάμβαναν πριν έξι μήνες τα χάντυσαιζ και τέλος τα μισθώματα στα χάντυσ μέχρι 30.000 τον. d.w., κυμαίνονται σήμερα στα χαμηλά επίπεδα των δολ. 4.500 - 6.500 την ημέρα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Παρά τον βαρύ χειμώνα στο Δυτικό ημισφαίριο, η ναυλαγορά

των πετρελαιοφόρων και ιδιαίτερα των VLCC's κινήθηκε σε χαμηλά επίπεδα τις πρώτες έξι εβδομάδες του 1994.

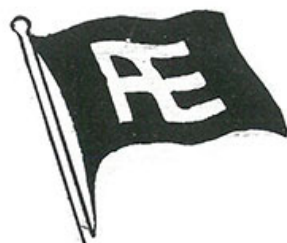
Φωτεινή εξαίρεση αποτέλεσε η αγορά της Καραϊβικής, όπου οι ανάγκες θέρμανσης δημιούργησαν μία αυξημένη κινητικότητα πετρελαίου και υποπροϊόντων του.

Πιο συγκεκριμένα, απογοητευτική ως καταστροφική κρίνεται η αγορά των υπερμεγέθων τάνκερς με ναύλους από τον Περσικό για Δύση ή Ανατολή στα WS 30-32,5 και μέχρι και WS 28 για την Ερυθρά Θάλασσα.

Αναμφίβολα είδηση αποτέλεσε η άρνηση μιας από τις Επτά "μεγάλες αδελφές" να μην ναυλώσει πλοία της τύπου VLCC για μεταφορές τρίτων πελατών της στα παραπάνω ζημιογόνα επίπεδα.

Κάπως καλύτερη η αγορά του Περσικού για τα Αφραμαξ τάνκερς με τους 80.000 τον. για Σιγκαπούρη περί τα WS 90, ενώ ένα πλοίο με 75.000 τον. ναυλώθηκε για την Αυστραλία στα WS 110.

Αρκετός υπήρξε ο όγκος των φορτίων που διακινήθηκαν από τη Δυτ. Αφρική, όμως οι ναύλοι για τα δεξαμενόπλοια Σουέζμαξ φαίνονται αδύναμοι, με μέσο όρο WS 62 για φορτία των 120-130.000 τον. προς ΗΠΑ και WS 57,5 για ταξίδια στη Μεσόγειο.



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

AEOLUS MANAGEMENT S.A.

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

Ορισμένα VLCC κλείσθηκαν από τη Δυτ. Αφρική με ναύλους περί τα WS 40-45.

Μικρή βελτίωση παρουσιάστηκε στη δραστηριότητα της αγοράς της Μεσογείου, με ναύλους έως WS 97,5 να πληρώνονται για ταξίδια Αφραμαξ από τη Λιβύη στη Τεργέστη και μεταξύ Σιντί Κερίρ και ΒΔ Ευρώπης. Ένα πλοίο των 89.000 τον. που κλείσθηκε από το Σιντί Κερίρ για το Σ. Κρούα πέτυχε WS 107,5.

Η ναυλαγορά των πρόντακτ κάρριερς πρόσφερε αναμφίβολα αρκετές ευχάριστες στιγμές κατά την υπό ανασκόπηση περίοδο, με ανοδική τόσο τη διακίνηση καθαρών φορτίων, όσο και των ναύλων.

Το αυξημένο ενδιαφέρον για φορτία διυλισμένων προϊόντων από την ΒΔ Ευρώπη για την Ακτή Ατλαντικού των ΗΠΑ σταθεροποίησε τους ναύλους στα WS 275-280 για φορτία μεγέθους 29-30.000 τον.

Πρόσφατα, ένα φορτίο των 53.000 τον. από τον Περσικό Κόλπο για Ιαπωνία κλείσθηκε στα WS 185, ενώ οι ναύλοι στα καθαρά φορτία των 30.000 τον. προς Ινδία έχουν διαμορφωθεί στα WS 190-200.

Οι ναύλοι στην αγορά για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς βενζίνης μεγέθους 25-30.000 τον. που δραστηριοποιούνται μεταξύ Μεσογείου - Ευρώπης - Βρετανίας παραμένουν σταθεροί, αν και αυξημένη πίεση για πλοία κατάλληλα για τη μεταφορά νάφθας έχει επιτρέψει στους ναύλους να αναρριχηθούν πάνω από τα WS 200 για φορτία μεγέθους 25.000 τόννων.

Οι ναυλωτές που χρειάζονται τοννάξ για μεταφορά 30.000 τον. βενζίνης ή αμόλυβδης από αυτή τη περιοχή για τις ΗΠΑ συνάντησαν δυσκολίες στην εξεύρεσή του και πλήρωσαν WS 275, χωρίς να αποκλείεται περαιτέρω άνοδος.

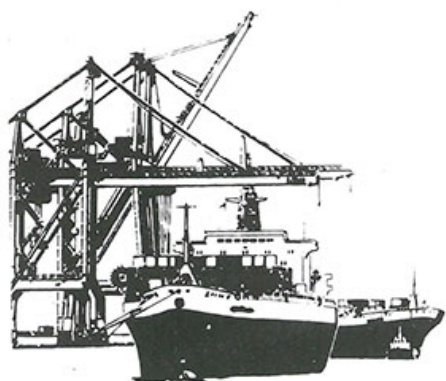
Ενδιαφέρον παρατηρήθηκε επίσης για φορτώσεις από τη Μέση Ανατολή, όπου αναφέρθηκε ποσό δολ. 975.000 για εκφόρτωση στην Απω Ανατολή και δολ. 1,1 εκατ. με εκφόρτωση Σιγκαπούρη.

Τέλος, όπως προαναφέραμε, η έλλειψη καθαρού τοννάξ διαθέσιμου στην Καραϊβική επέτρεψε στα υπάρχοντα πλοία να πετύ-

χουν βελτιωμένους ναύλους κατά τουλάχιστον 25 σημεία, μέχρι WS 280 στο μέγεθος των 29 - 30.000 τόννων.

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς 12 Φεβρουαρίου 1994

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/380	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	78	82	133
Αμβούργο	85	91	140
Λ Χάβρη	91	100	166
Φάλμουθ	93	99	168
Κιέλ Κανάλ	92	90	142
Αυγούστα/Γένοα	88	95	170
Πειραιάς	87	95	158
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Σουέζ Κανάλ	-	92	210
Τζέντα	-	88	238
Ράς Τανούρα	-	84	207
Ην. Αρ. Εμιράτα	68	72	195
ΑΦΡΙΚΗ			
Ντακάρ	90	100	181
Λάς Πάλμας	82	88	159
Θέουτα	84	90	156
Ντώρμπαν	-	72	194
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Κολόμπο	-	73	291
Χόγκ Κόγκ	85	88	174
Σιγκαπούρη	73	73	150
Τόκυο	87	93	235
Σίδνευ	-	112	215
ΑΜΕΡΙΚΗ			
Μόντρεαλ	87	91	191
Νέα Υόρκη	78	84	185
Χάμπτον Ρόουντς	86	91	180
Χιούστον	66	71	153
New Orleans	66	71	155
Λόας Αντζελες	74	77	210
Κριστομπάλ	73	81	175
Ρίο Ιανέιρο	92	97	228
Μπουένος Αιρες	93	96	175
Μοντεβιδέο	100	110	190



NAFTIKA CHRONIKA

Yiannis Goumas re-elected President of Greek Shipowners Union

Mr. Yiannis Goumas was given a vote of confidence to continue his productive work for another three-year term at the helm of the Greek Shipowners Union, during recent elections of the UGS's General Assembly.

Among the 35 candidates for a place in the 30-strong UGS board of directors were a few new but well-known names within the Greek shipping community. The second woman to enter the traditionally all-male bastion, after the late Christina Onassis, was Mrs. Anna Dracopoulos.

Also two highly-respected members of the London - Greek shipping community Nicos J. Kairis and Diamantis C. Pateras were elected for the first time on the board of directors.

The new UGS board of directors to serve during the 1994-96 period is comprised by Messrs:

- Yiannis G. Goumas, President.
- Yiannis K. Lyras and Pavlos Ioannidis, Vice-Presidents.
- Nicos Efthymiou and Matheos Los, secretaries.
- Costas Fafalios and Costas Drakopoulos, substitute secretaries.
- Theodoros Veniamis, treasurer and
- Spyros Alexandratos, substitute treasurer.

Members of the board include: Yannis Goulondris, G. Gratsos, A. Drakopoulou, N. Kairis, Chr. Kanellakis, I.M. Karras, C. Komninos, G. Koumantaros, V. Konstantakopoulos, M.K. Lemos, G.S. Livanos, M. Nomikos, S. Paliros, G.D. Pateras, G.M. Pateras, D.K. Pateras, M. Peratikos, Sp. Polemis, Pan. Tsakos, G. Foustanos, Mich. Chandris.

Amongst the immediate tasks facing the executive committee is the finalisation of negotiations for the 1994 Collective Wage Agreement with the Panhellenic Seamen's Union and to assist the Greek Ministry of Merchant Marine to establish the right principles during the forthcoming European Union debate on the formation of the European Registry (EUROS).

Bureau Veritas & Ship Management Certification

Bureau Veritas has recently delivered the first Ship Management Certificate to a company based in Greece, Enterprises Shipping & Trading S.A.

This certificate is issued for compliance with the provisions of IMO Resolution A.680(17), now known as the International Safety Management (ISM) Code. This code, adopted first by IMO as a recommendation in November 1993, will be made mandatory by adding it to the SOLAS Convention 74 as a new Chapter IX and will enter into force at the dates fixed for the time being as follows:

- All passenger ships, tankers, chemical carriers, gas carriers, bulk carriers of 500 gross tonnes and above, on June 1st, 1998.
- Cargoships of 500 gross tonnes and above other than those mentioned above, on June 1st, 2002, and,
- All ships of 150 gross tonnes and above but less than 500, on June 1st 2006.

Specificity and Interest of the New Regulation

Although this subject has been already widely debated, it may be useful to be reminded in simple words the specificity of this code and its interest for the shipping community.

We have to insist that the new regulation is not applied as a strict and rigid "jacket"; it leaves to the Owners and Managers the responsibility to organise ashore and onboard their management based on their culture, existing structures and traditions which are dear, in particular, for Greek owners. The primary goal is to enforce ship safety and oil pollution prevention. It does not interfere with the method they manage their company.

Why a new regulation?

Why add a new regulation, one more, and what does it offer when SOLAS and MARPOL Conventions, aiming to improving safety and marine pollution, do exist and are indeed applied?

The concept differences can be summarised as follows:

- the organisation of ship management is from now on extended to the shore based management,
- onboard organisation must comply with more rigorous standards, adapted from Quality Assurance systems already enforced to the shore industry for many years with success, and,
- the new regulation concerns the human factor which is responsible for 80% of the ships casualties.

A Consensual Regulation

The new regulation has been prepared within the scope of the IMO, with the strong support of the Greek community, avoiding therefore a proliferation on rules or particular codes which have been proposed to the market with an obvious commercial target, forgetting the general interest Classification Societies must serve.

Bureau Veritas had always, in the debate, a prudent and careful attitude, always looking for dialogue with the shipping community and at the same time avoiding any commercial outbidding.

Bureau Veritas is chairing the IACS ad-hoc group on the ISM code and is one of the Societies whose contribution to the ISM Code has and still remains important.

The international relations of Greek Shipowners

Among the subjects of interest to the international activities of the Greek shipowners, first priority was given, the last three years, to the maritime relations with the USA, especially after the adoption of the Oil Pollution Act of 1990 and the efforts which were taken to ensure a feasible way of application, in the subject of certification and insurance of unlimited liability. Besides this, a representation of the Greek shipowners met last October with USA governmental officials and administration members to discuss the problem arising from the application of laws like the Caley Bill for the maritime labour and the Gibbons Bill for subsidized newbuildings.

The GATT negotiations aroused intense discussions within the Greek Shipowners Community, with the demand that shipping would be excluded from the application of the treaty, as it is proved that shipping has nothing to gain by participating while at the same time there are increased possibilities for the re-establishment of protection measures and for the neutralisation of the liberal rules of the Common European Maritime Policy and the OECD.

Also the Union of Greek Shipowners contributed very substantial propositions in the shaping of the IMO regulations for the protection of the sea environment, the ISM Code and the Enhanced Surveys Program.

The last three years saw a major increase in the strength of the Greek-owned fleet, with precise evaluation of the opportunities of a smooth market, the reinforcement of the Greek flag Fleet, the increase of hard currency earning and the prudent Greek presence

in the yards and all these foretell the modernisation of our great maritime power.

The Port of Piraeus and the European Union

There appear to be some problems with the movement of goods in the port of Piraeus. At least that is the view prevailing in the U.K. In particular, complaints have been made by U.K. exporters that following the declaration of Piraeus as a free-zone, which is perfectly within Greece's rights to do so, Piraeus's Customs authority compels goods imported through Piraeus to go through the free-zone. This is contrary to Single Market Regulations and is acknowledged by the European Commission to be wrong practice. In effect, compelling goods to go through the free-zone involves going through freeport procedures, which in turn means that customs are interfering with the movement of excise goods, taking copy No. 3 of the Excise Accompanying document and sending it back when this document should be returned by the recipient of the goods. Pressure on the Greek Customs authority has not produced results and this is a disappointment particularly when one considers the recent succession of Greece into the Council of Minister Presidency. Indeed, such "small" matters of Community law and policy implementation could well over-shadow the effectiveness of such a privileged position. This is because when the Presiding minister in the Member States may be well justified to think one's own house should first be in order.

Kvaerner secures major fast ferry propulsion system orders

Norway's Kvaerner Energy a.s. has further strengthened its position as a major supplier of propulsion systems for fast ferries by securing the orders for the gas turbine propulsion systems for the second Stena HSS at Finnyards and two Foilcats building at Kvaerner Fjellstrand for Hong Kong's Far East Hydrofoil Co. Ltd. At the same time the company has won its first commercial order for its Water Jet design - for a 40m Flying-cat building in Norway for local operators.

Stena's HSS will be capable of carrying 1,500 passengers and 375 cars, or 50 trucks and 100 cars. With a length of 124m and a beam of 40m, the HSS is the world's first high-speed ferry capable of transporting ro-ro vehicles, trailers or coaches.

Delivery of the lead Stena HSS is set for January 1995, when she will enter service on Stena Sealink Lines central corridor service across the Irish Sea between Holyhead (Wales) and Dun Laoghaire (Republic of Ireland).

No decision has yet been taken on the service route of the second vessel.

Meanwhile, the two 50 knot Foilcats ordered by Hong Kong's Far East Hydrofoil Co Ltd will each be powered by a single 4,400 kW Kvaerner - GE LM 500 gas turbine, driving a waterjet.

ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Γ Ε Ν Ι Κ Ο Σ Ι Σ Ο Λ Ο Γ Ι Σ Μ Ο Σ

31ης Δεκεμβρίου 1992

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ				ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Α' ΠΑΓΙΟ							
Οικόπεδο				27.184.802			
Κτίριο:							
Πάγιες Δαπάνες Ανέγερσης Κτιρίου	359.445.316						
Μείον Αποσβέσεις	28.755.625	330.689.691					
Πάγια Ηλεκτρολογικά Κτιρίου	29.166.494						
Μείον Αποσβέσεις	2.041.654	27.124.840					
Πάγια Υδραυλικά Κτιρίου	37.772.300						
Μείον Αποσβέσεις	11.331.690	26.440.610					
Πάγια Τηλεφωνικά Κτιρίου	7.985.043						
Μείον Αποσβέσεις	2.395.512	5.589.531					
Πάγια Μηχανολογικά Κτιρίου	33.436.374						
Μείον Αποσβέσεις	10.030.912	23.405.462					
Πάγια Κλιματιστικά Κτιρίου	19.527.779						
Μείον Αποσβέσεις	3.905.556	15.622.223					
Πάγια Ηλ/κών Συσκευών Κτιρίου	12.207.735						
Μείον Αποσβέσεις	3.662.320	8.545.415					
Πάγια Επίπλων Κτιρίου	1.897.751						
Μείον Αποσβέσεις	759.100	1.138.651					
Εγκαταστάσεις				438.556.423	465.741.225		465.741.225
Μείον Αποσβέσεις				10.137.862		3.536.075	
Επιπλα και Σκεύη				7.886.988	2.250.874	1.473.806	4.313.143
Μείον Αποσβέσεις				5.678.320		4.676.087	
Μηχανήματα				5.119.740	558.580	2.043.869	3.190.798
Μείον αποσβέσεις				9.498.011		14.006.032	
Μηχανές Γραφείου				7.887.622	1.610.389	4.449.332	11.167.089
				493.985		681.300	

Μειόν Αποσβέσεις	420.268	73.717	628.123	53.177	126.894
Εργαλεία - Όργανα	481.801		63.273		
Μειόν Αποσβέσεις	406.800	75.001	61.529	1.744	76.745
Βιβλιοθήκη Οργανισμού	949.868				
Μειόν Αποσβέσεις	739.859	210.009			210.009
Διαμορφώσεις Χώρων	1.248.931				
Μειόν Αποσβέσεις	1.248.309	622			622
Μεταφορικά Μέσα	518.287				
Μειόν Αποσβέσεις	490.073	28.214			28.214
Εξοδα Ιδρυσης & Οργάνωσης	286.953				
Μειόν Αποσβέσεις	286.952	1			1
Είδη Ψυχαγωγίας	107.735				
Μειόν Αποσβέσεις	107.709	26			26
Ιμπατισμός	6.306.206				
Μειόν Αποσβέσεις	4.747.276	1.558.930			1.558.930
Εγγυήσεις		287.831		197.200	485.031
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		472.395.419		14.503.308	486.898.727
Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ					
Προσωρινοί Χρεωστικοί Λογαριασμοί		1.357.200			1.357.200
Αγορές Αναθών		899.705			899.705
Ηλεκτρολογικό Υλικό		206.675			206.675
Καύσιμα		346.535			346.535
Δοσοληψίες Κλάδου ΕΛΟΕΝ		26.444.479			26.444.479
Φ.Π.Α.		1.311.945			1.311.945
Ελληνικό Δημόσιο Επιστρεπτός Φ.Π.Α.		2.831.370			2.831.370
Δαπάνες Επόμενης Χρήσης		189.916			189.916
ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		33.587.825			33.587.825
Γ' ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ					
Ταμείο	79.264				79.264
Καταθέσεις σε Τράπεζες	2.036.336.837				
ΣΥΝΟΛΟ ΧΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ	2.036.416.101			3.830.933.286	5.867.349.387
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2.542.399.345			3.845.436.594	6.387.835.939

<u>ΠΑΘΗΤΙΚΟ</u>	<u>ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ</u>	<u>ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.</u>	<u>ΣΥΝΟΛΟ</u>
Α' ΚΕΦΑΛΑΙΑ			
Πόροι - Κεφάλαια	1.920.936.560	3.743.496.223	5.664.432.783
Αποθεματικό (Πλεόνασμα Χρήσεων 1/1/91-31/12/92)	<u>581.667.066</u>		581.667.066
ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	<u>2.502.603.626</u>	<u>3.743.496.223</u>	<u>6.246.099.849</u>
Β" ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ			
Ελληνικό Δημόσιο	7.043.550	215.430	7.258.980
Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	28.661.253		28.661.253
Υποχρεώσεις σε Τρίτους	2.022.077		2.022.077
Προμηθευτές	2.068.839		2.068.839
Προσωρινοί Πιστωτικοί Λογαριασμοί		101.724.941	101.724.941
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	<u>39.795.719</u>	<u>101.940.371</u>	<u>141.736.090</u>
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	<u>2.542.399.345</u>	<u>3.845.436.594</u>	<u>6.387.835.939</u>

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1992

<u>ΧΡΕΩΣΗ</u>	<u>ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ</u>	<u>Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.</u>	<u>ΣΥΝΟΛΟ</u>	<u>ΠΙΣΤΩΣΗ</u>	<u>ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ</u>	<u>Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.</u>	<u>ΣΥΝΟΛΟ</u>
Δαπάνες Λειτουργικές	9.711.118	12.533.255	22.244.373	Εσοδα μέσω NAT	316.509.208	1.949.999.999	2.266.509.207
Αμοιβές Δ.Σ. - Επιτροπών	1.288.835	450.375	1.739.210	Τόκοι - Εκτακτα Εσοδα	104.822.096	563.791.991	668.614.087
Μισθοδοσία Προσωπικού	75.053.206	107.967.454	183.020.660	Συν/κές Διαφορές	367.948.392		367.948.392
Κρατήσεις & Εισφ. Υ/τρίτων	18.446.819	26.077.867	44.524.686	Εσοδα Ξενώνα	61.012.644		61.012.644
Εξοδα συντήρησης	471.318	564.577	1.035.895				
Λειτουργ. Εξοδα Ακινήτου	14.525.412	-	14.525.412				
Δαπάνες Ξενώνα	161.855.859	-	161.855.859				
Φθορές - Απώλειες Ξενώνα	20.322	-	20.322				
Ψυχαγωγία Ναυτικών	49.076.848	-	49.076.848				
Νομική Συμπαρ. Ναυτικών	11.399.288	-	11.399.288				
Γαμήλια Δώρα	68.255.854	-	68.255.854				
Χρηματικά Βραβεία	13.978.163	-	13.978.163				
Συμπαράσταση στις Οικογ. Ναυτικών	19.551.115	-	19.551.115				
Οικ. Ενισχύσεις Επαγγελματιών Σωμ. Ναυτικών	1.150.00	-	1.150.00				
Αποσβέσεις	48.335.749	3.695.518	52.031.267				
Οικογ. Επιδόματα	-	1.965.401.840	1.965.401.840				
ΑΘΡΟΙΣΜΑ	493.321.006	2.116.690.886	2.610.011.892				
Πλεόνασμα Χρήσης	356.971.334	397.101.104	754.072.438				
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	<u>850.292.340</u>	<u>2.513.791.990</u>	<u>3.364.084.330</u>		<u>850.292.340</u>	<u>2.513.791.990</u>	<u>3.364.084.330</u>

Πειραιάς 29 Δεκεμβρίου 1993

Ο Πρόεδρος
ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΣ
Γεν. Γραμματέας ΠΝΟ

Ο Διευθυντής
ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ
Πλοίαρχος

Ο Προϊστάμενος Οικ. Υπηρεσίας
ΑΝΔΡ. ΚΑΤΣΑΡΟΣ
Τμηματάρχης



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ACX ΓΙΑΣΜΙΝ	78	12234	α. Μπαγκόγκ 18/10
ACX ΟΡΤΣΙΝΤ	78	12234	ε. Κόμπε 19/10
ABIN ΟΙΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	προς Βανκούβερ
ΑΓΓΕΛΙΑ Π.	79	13261	ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 26/9
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	77	60909	α. Ν. Ορλεάνη 15/10
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΑ ΔΥΝΑΜΙΣ	77	32508	ε. Πειραιά 13/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	84	22511	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊν 13/10
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	84	22009	ε. Μπουσάν 23/9
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	ε. Χοντζίνα 28/9
ΑΓΙΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	76	15684	ε. Αμστερνταμ 16/10
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	ε. Μομπάι 18/10
ΑΓΙΟΔΕΚΤΙΝΗ	77	10301	προς Σφάξ 16/10
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	προς Οηδυσό 4/10
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ	75	32760	ε. Ν. Ορλεάνη 18/10
ΑΔΑΜΑΣ	83	45293	ε. Σιγκαπούρη 3/10
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ	69	6326	μεσογειακές μεταφορές
ΑΘΗΝΑ	78	29877	προς Γιούροπορτ 18/10
ΑΘΗΝΑ	87	24536	πρ. "Trans Dignity"
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	προς Πειραιά 16/10
ΑΘΩΣ 95.)	71	18552	ε. Λάρνακα 16/10
ΑΙΓΙΑΛΗ	74	55783	αργεί Πειραιά
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΑΥ	76	11084	α. Τάουνσβιλ 17/10
ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	84	16800	προς Καναδά 24/9
ΑΙΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	προς Αλγέρι 18/9
ΑΙΟΛΙΚ ΡΗΦΕΡ	78	6993	αργεί Πειραιά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	20960	προς Ογουέντο 20/9
ΑΚΜΗ	77	16080	προς Τουρκία
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Σιγκαπούρη 30/9
ΑΚΡΟΠ	83	35911	ε. Χάμπτον 15/10

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	ε. Φουτζέιρα 16/10
ΑΚΤΗ	77	14998	α. Ν. Ορλεάνη 30/9
ΑΛΑΣΚΑ ΡΕΗΝΜΠΟΥ	85	13898	προς Καχουλούι 15/10
ΑΛΒΕΤ	77	9083	προς Πόρτο Κουετζάλ 16/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	ε. Σφάξ 12/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	69	35284	πρ. "Orsola B."
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	προς Κάντλα 12/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633	προς Μπρανσμπούτελ 19/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	ε. Πειραιά 30/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	αργεί Πειραιά
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Πειραιά 12/10
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	προς Μιζουσίμα 28/9
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Χόγκ Κόγκ 8/10
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Σαν Αντόνιο 5/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Οσκαρσάμνη 18/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ 95.)	92	37000	ε. Σουέζ 13/10
ΑΛΜΑΡ	86	22301	πρ. "Hyundai No. 18"
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Κήλαγκ 17/10
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	προς Ντάρμπαν 17/10
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103	προς Μαυρίκιο 13/10
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	προς Λας Πάλμας 16/10
ΑΛΦΑ ΜΠΕΡΙΒΕΡΥ	85	14283	προς Β. Ευρώπη 19/10
ΑΛΦΑ ΣΑΝ 95.)	72	52440	προς Π. Ρίκο 29/9
ΑΛΦΑ ΣΚΑΥ	74	52459	προς Πράια Μόλε 21/9
ΑΛΦΑ ΣΤΑΡ (δ.)	72	51818	α. Αμστερνταμ 13/10
ΑΛΦΑ ΣΤΟΡΜ	74	66731	ε. Αμβέρσα 20/10
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	ε. Μπουσάν 29/9
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	προς Κήλαγκ 21/10
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Χάγκεσβαντ 5/10
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	123126	προς Φουτζέιρα 14/10

ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΝΣ (δ.)	74	123126	α. Ζίρκου 19/10
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	ε. Καλουνμποργκ 4/10
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ε. Λας Πάλμας 2/10
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	α. Πράια Μόλε 4/10
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Λός Αντζελες 10/10
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584	α. Νιούκαστλ 6/10
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	προς Σιγκαπούρη 5/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΚΓΟΝΩΤ	81	36061	προς Ινδονησία 17/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	προς Μπαγκόγκ 10/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	προς Μοντεβιδέο 25/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	προς Ιαπωνία 17/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Μπαγκόγκ 16/9
ΑΝΝΑΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	προς Σιγκαπούρη 13/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΣΤΟΜ	74	13348	προς Μπαγκόγκ 16/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Χαμίνα 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Νιχάμα 19/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΑ	83	20432	προς Μπαγκόγκ 5/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Δουνκέρκ 13/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	13889	ε. Λέγκχορν 15/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	προς Τσιτακόγκ 4/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	α. Μναίλα 14/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	προς Γουάδουά 29/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΣ	74	13631	προς Βάστο 17/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑΙΝΤ	93	81569	προς Τουμπάρδο 7/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	προς Κέηπ Κουβίερ 19/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	δ. Ντόβερ 13/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246	προς Αμβέρσα 21/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	79	10993	προς Τζουμπάλ 10/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569	προς Ιταλία 15/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Μπελαγουάν 29/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	93	81120	υπό ναυπήγηση
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13633	προς Δ. Αφρική
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Αμστερνταμ 14/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	74	13633	προς Π. Λίζας 14/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	προς Ν. Κορέα 15/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	ε. Αλεξάνδρεια 12/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	77	15378	δ. Ντόβερ 4/10

ΑΝΑΜΕΛΙ	71	14584	α. Πρινς Ρούπερτ 30/9
ΑΝΑΞ ΤΑΙΓΚΕΡ (δ.)	83	5280	α. Σιγκαπούρη 2/10
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	α. Τενερίφη 12/9
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275	ε. Σουίνουσκίε 10/10
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Ουλσάν 30/9
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Ιαπωνία 9/10
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Οίτα 18/9
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	προς Υεμένη 14/10
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΙΕΜΙ	73	32781	ε. Τσίμπα 13/10
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	α. Καζαμπλάνκα 4/10
ΑΝΕΜΗ	78	9485	ε. Μπουεναβεντούρα 7/10
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	προς Μπαγακούλα 30/9
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	ε. Πειραιά 7/9
ΑΝΝΑ	81	30852	προς Τσιτσούγκ 8/10
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	προς Τζέντα 15/10
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826Α	προς Λονδίνο 2/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	προς Ρότερνταμ 14/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	ε. Ν. Ορλεάνη 18/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	προς Κοπέρ 12/10
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	προς Βανκούβερ 14/10
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ.	75	12913	προς Ακίτα 5/10
ΑΝΤΙΜΗΛΟΣ (δ.)	72	17365	επισκευές Πειραιά 2/3
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	76	38059	προς Φουτζέιρα 17/10
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	93	38792	προς ΗΠΑ 12/10

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς Μανζανίλο 10/10	ΒΟΛΟΣ Ι.	58	10340	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΤΩΝΗΣ Ι.				ΒΟΛΤΑΖ (*δ.)	72	1589	προς Αλεξανδρούπολη 10/10
ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ	89	70000	προς Γκλάντστον 3/10	ΒΟΡΗ	84	20009	α. Σαγκανόσκι 16/9
ΑΝΤΩΝΗΣ Π.	84	41726	πρ. "Ideefix"	ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	αργεί Πειραιά
ΑΠΑΝΕΜΟ (δ.)	75	42820	προς Χάργκ 19/10	ΓΑΛΗΝΗ	58	1584	μεσογειακές μεταφορές
ΑΠΙΟΝΙΑ (δ.)	81	26408	πρ. "Manabi"	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	προς Σάφι 13/10
ΑΠΟΛΟΝΙΑΝ ΛΑΙΟΝ	77	38484	α. Αλεξάνδρεια 12/10	ΓΕΩΡΓΙΟΣ			
ΑΡΑΜΙΣ (δ.)	77	75124	προς Σίνες 15/10	ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	77	3321	προς Ρίον 7/10
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	83	13508	προς Πόρτ Κέμπλα 23/9	ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	75	122627	πρ. "Chevron Burnaby"
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.)	76	19-16	προς Σιγκαπούρη 27/8	ΓΙΟΥΝΙΤΥ VII	71	1982	ε. Βάρη 8/10
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	78	75588	προς Αγκόλα 7/10	ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΙΝΤ	83	21200	α. Κόρπους Κρίστι 26/9
ΑΡΓΟΝΗΣΙ	77	19378	ε. Ρίο Ιανέιρο 12/10	ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	προς Τέμα 9/10
ΑΡΓΥΡΟΝΗΣΟΣ (δ.)	91	29500	προς Ιμμινγκχαμ 16/10	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΑΔΕΛΑΙΔΑ	76	38724	προς Αλγκεθίρας 15/10
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	77	19895	προς Ιαπωνία 8/10	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995	προς Μπειλούν 23/9
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Νιούπορτ 14/10	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΙΡ	76	38724	προς Αλγερία 28/8
ΑΡΗΣ	86	27012	ε. Λά Γκουλέτ 2/8	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΑΡΗΤΗ	89	23459	προς Ρόττερνταμ 4/10	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16439	ε. Ν. Ορλεάνη 5/10
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	πρός Γιάσου 29/9	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Ν. Ορλεάνη 11/10
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	α. Βαγκαρέϊ 12/10	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	προς Σαγκά 27/7
ΑΡΙΩΝ	73	13633	προς Τενερίφ 4/10	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	11733	ε. Σάντο Ντομίνγκο 15/10
ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	μεταφορές Ρεθύμνου	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΟΡΙΖΟΝ	75	12291	ε. Ν. Ορλεάνη 19/10
ΑΡΚΑΔΙΑ (δ.)	82	30042	προς Σαν Νικόλας Μπ. 17/10	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ			
ΑΡΚΑΣ	88	36309	ε. Αλγκεθίρας 10/10	ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	13005	προς Τοπολομπάμπο 31/8
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	63	3276	πρ. "Ποσειδών"	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919	ε. Βερακρούζ 17/10
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	προς Ν. Κορέα 21/9	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	προς Δομινικανή Δημ. 7/10
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Σιγκαπούρη 23/9	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	14530	ε. Ν. Ορλεάνη 19/10
ΑΡΟΖΑ (δ.)	93	156336	προς Περσικό 11/10	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΙΣ	74	13036	προς Ταϊακόγκ 2/10
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	ε. Ν. Ορλεάνη 19/10	ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	24843	ε. Αλεξάνδρεια 13/10
ΑΡΤΕΜΙΣ				ΓΛ ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	18288	προς Π. Καρντόν 14/10
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	ε. Τέξας Σίτυ 26/9	ΓΟΡΤΥΣ	93	38300	υπό ναυπήγηση
ΑΡΤΕΜΩΝ	84		πρ. "Golden Hawk"	ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	αργεί Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	προς Μαλαισία 8/10	ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960	α. Πειραιά 2/10
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Βραζιλία 27/9	ΓΟΥΙΜΕΑ	84	34253	ε. Κασίμα 26/9
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Χόγκ Κόγκ 14/10	ΓΟΥΙΝΤΓΟΥΑΡΝΤ	74	14212	προς Χόγκ Κόγκ 18/10
ΑΣΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8837	προς Ρόττερνταμ 3/10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	προς Ταιβάν 19/10
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Μερσίνη 12/10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Πόρτ Κέλαγκ 10/10
ΑΣΛΕΥ	70	13363	ε. Ν. Ορλεάνη 24/8	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451	προς Ινδονησία 27/9
ΑΣΠΙΛΟΣ (δ.)	77	56003	υπέστειλε λιβεριανή	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	α. Νταμμάμ 12/10
ΑΣΤΗΡ	74	13363	ε. Αλγκεθίρας 9/10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Ν. Ορλεάνη 5/10
ΑΣΤΡΟ ΑΛΦΑ (δ.)	76	117285	ε. Φουτζέιρα 18/10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	προς Ακαμπα 6/10
ΑΣΤΡΟ ΒΗΤΑ (δ.)	76	117285	προς Ισπανία 17/10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	προς Νοβοροσίσκ 14/10
ΑΣΤΡΟ ΓΑΜΜΑ (δ.)	75	117285	ε. Πειραιά 16/9	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Ντουάλα 18/9
ΑΣΤΑΥΠΑΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Σουώνση 17/10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	ε. Σαλβαντόρ 4/10
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	76	18343	προς Αρμουά Μπαί 5/10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ ΙΙ	75	19451	προς Ινδία 13/10
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	προς Κανάριες Νήσους 4/10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40357	προς Αντεν 18/10
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	73	19922	πρ. "Asphalt Champion"	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40650	προς Κουβέιτ 11/10
ΑΤΕΝΙ	82	30325	πρ. "Ateni"	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Βανκούβερ 18/10
ΑΤΙ	68	35986	προς Πειραιά 15/10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128339	προς Γιούροπορτ 18/9	ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	προς Αλγέρι 18/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (δ.)	78	35315	α. Σάο Σεμπασιτίο 26/9	ΓΟΥΟΡΑΝΤ			
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΝΒΙΟΡ	83	37452	πρς Πόρτ Τόλμποτ 20/10	ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	προς Μάλτα 14/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΟΒΕΡΕΙΝ	86	35954	ε. Ν. Ορλεάνη 15/10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199	δ. Γιβραλτάρ 20/10
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	81	31654	πρς Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 15/10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	προς Φάλεν 1910
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ	81	35840	προς Ρίτσαρντ Μπ. 23/9	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199	προς Πόρτ Σαίδ 19/10
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	προς Κορούνα 17/10	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ	73	114933	προς Λιμά 23/9
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Τέμα 4/10	ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752	προς Πειραιά 10/10
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Αμβέρσα 20/10	ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323	μεσογειακές μεταφορές
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	6096	προς Χαλκίδα 13/10	ΔΑΦΝΗ	84	35746	στο Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 12/10
ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΙΟΝ	82	11987	προς Γιβραλτάρ 8/10	ΔΕΛΦΙΝΙ	75	19906	προς Τζακάρτα 28/9
ΑΦΡΟΣ	70	18326	α. Ασνόντ 15/10	ΔΕΣΠΟΙΝΑ Σ. (δ.)	69	992	προς Ρίο 11/10
ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ	77	35716	προς ΗΠΑ 9/10	ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Αλεξάνδρεια 12/10
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	προς Ιράν 6/9	ΔΗΛΟΣ	70	8825	προς Ρουέν 3/10
ΒΑΡΚΙΖΑ (δ.)	68	12688	προς Ηράκλειο 9/10	ΔΗΛΟΣ (δ.)	74	136601	προς Ιμμινγκχαμ 16/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423	προς Ρόδο 15/10	ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	προς ΗΠΑ 28/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599	προς Γαλλία 2/10	ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ	78	12238	προς Μπουσάν 13/9
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΙΙ (δ.)	67	1809	α. Πειραιά 5/10	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911	ε. Ταϊτσούγκ 5/10
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙΤΙ (δ.)	69	1561	α. Πειραιά 18/10	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	73	45502	προς Χιουμπάρδο 7/10
ΒΕΛΗΜΑΧΙ	77	10986	προς Ρου;εν 10/10	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565	δ. Κων/πολη 11/10
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	91	56580	α. Σ;εν;εν 7/10	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β.	63	34414	προς Ελλάδα 29/5
ΒΕΝΙ (δ.)	76	89856	πρ. "Oder Maru"	ΔΙΑΠΟΡΟΣ	73	52831	ε. Φιλαδέλφεια 15/10
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	76	39349	προς Σάο Σεμπασιτίο 26/9	ΔΙΟΝ (δ.)	84	22097	προς Χιούστον 26/8
ΒΕΡΓΙΝΑ (δ.)	81	37288	α. Μπάχια Μπλάνκα 7/10	ΔΟΥΡΥ	83	22751	πρ. "Hyundai No. 20"
ΒΙΒΗ Μ	78	1600	προς Ελλάδα 11/10	ΔΥΣΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	81	36031	α. Μωχ. μπίν Κασίμ 10/10	ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	ε. Πειραιά 27/9
ΒΙΤΑΛΙ	82	34510	α. Ν. Ορλεάνη 7/10				

ΔΩΡΙΚ ΚΑΣΤΑ	76	37661	προς Ιντσόν 2/10
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ	85	21300	α. Γιβραλτάρ 9/10
EBA	61	10029	αργεί Βασώρια
EMBAR	76	16398	ε. Αμβέρσα 20/10
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	προς Οσλο 12/10
ΕΘΝΟΣ	77	16726	ε Μόι Ράνα 12/10
ΕΙΡΗΝΗ	87	24536	ε. Αμβέρσα 15/10
ΕΙΡΗΝΗ	87	24536	ε. Πειραιά 18/10
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	προς Τσάρλεστον 19/10
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	70	1595	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Β.	78	46178	ε. Σιγκαπούρη 17/9
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747	προς Φός 4/10
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ	89	36800	προς Γκλάντστον 15/10
ΕΛΒΕΤΑ	76	10805	προς Αλγερία 9/9
ΕΛΕΝ	82	37811	προς Ν. Κορέα 21/9
ΕΛΕΝΗ	71	8630	α. Κακινάδα 2/10
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	στον Πειραιά (αποθήκη)
ΕΛΛΑΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	85	22667	προς Δαμιάττα 17/10
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076	αργεί Πειραιά
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ (δ.)	76	173085	α. Τζαουαίμα 26/9
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ			
ΠΑΡΑΝΤΑΙΖ (δ.)	75	146263	προς Γιάνμπου 24/8
ΕΛΠΙΔΑ (δ.)	65	992	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΣ	71	9885	προς Ντάρμπαν 29/8
ΕΛΠΙΣ	84	37472	α. Πόρτ Αντζέλ 14/10
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	προς Φαντσέγκ 18/8
ΕΜΕΡΑΛΔ	76	10801	προς Ιαπωνία 1/9
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Αμβέρσα 14/10
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079	αργεί Πειραιά
ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	77	51502	προς Ντουμάι 12/10
ΕΞΠΡΕΣ	79	10985	προς Μασσάγουα 20/10
ΕΞΠΡΕΣ	78	12688	α. Λύττελτον 14/10
ΕΞΠΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ	73	4658	μεσογειακές μεταφορές
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	αργεί Πειραιά
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557	προς Σουέζ 16/10
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	προς Πόρτο Ρίκο 8/10
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	προς Φινλανδία 15/10
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Ντάρμπαν 29/9
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	ε. Μπωμόντ 5/10
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379	α. Ντάρμπαν 1/10
ΕΥΡΩΤΑΣ (δ.)	80	25728	προς Νιγηρία 21/9
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	προς Τογιάμα 6/10
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	προς Νταλιάν 28/9
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Τέξας Σίτυ 3/9
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958	α. Ταρραγκόνα 14/10
ZANTE (δ.)	75	132798	α. Σιγκαπούρη 14/9
ΖΕΦΥΡΟΣ	74	13201	ε. Λά Γκουλέτ 13/10
ΖΗΝΩ	81	23100	προς Μπαγκόγκ 5/10
ZIM ΓΕΝΟΒΑ	79	16471	προς Γένοβα 17/10
ZIM ΠΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977	ε. Μπόταν Μπαίη 19/10
ZIM ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952	προς Γκουάμ 15/10
ZIM ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465	προς Κίγκστον 16/20
ZIM ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455	προς Γένοβα 16/10
ZIM ΟΖΑΚΑ	78	13941	προς Κολόμπο 9/10
ZIM ΠΟΥΣΑΝ	76	32465	ε. Χάιφα 8.10
ZINI	76	11348	α. Ουομέντο 25/8
ΗΓΚΑ (δ.)	79	26973	α. Κοατζακόλκος 8/10
ΗΛΙΟΥΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 14/10
ΗΡΩ	76	17129	προς Αμστερνταμ 14/10
ΗΣΤΓΟΥΙΝΤ	81	16700	προς ΗΠΑ 7/10
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	προς ΗΠΑ 17/10
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	προς Ιμμιγκχαμ 14/10
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (μ.)	68	12660	προς Βόλο 11/10
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374	στο Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 10/10
ΘΑΛΕΙΑ	76	16873	προς Τζακάρτα 8/10
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Ντουάλα 22/9
ΘΕΛΗΣΙΣ	79	89-5	προς Ααρχους 13/10
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	82	36979	προς Βραζιλία 16/10
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	83	22076	ε. Μπουσάν 8/9
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	προς Κράμπι 1/10
ΘΕΤΙΣ	93	38891	υπό ναυπήγηση
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752	ε. Ν. Ορλεάνη 18/10

ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995	στη Πύλο 10/10
ΙΝΤΕΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278	ε. Ν. Ορλεάνη 11/10
ΙΟΝΙΑΝ ΑΙΛΑΝΤ	73	9547	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΛΕΥ	72	9964	επισκευές Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	84	23646	προς Λάγος 4/10
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569	προς Σαγκάη
ΙΟΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	77	6933	αργεί Πειραιά
ΙΟΝΙΚΟΣ (δ.)	81	70853	προς Ταυλάνδη 14/10
ΙΟΝΙΟΝ (δ.)	64	1169	πρ. Bitumwno*
ΙΟΣ	85	34400	προς Μιζουσίμα 16/10
ΙΡΕΝΕΣ ΜΠΛΕΣΙΝΓΚ	75	17693	προς Γιούζιν 5/8
ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	76	132107	ε. Πειραιά 23/8
ΙΦΙΓΕΝΕΙΑ	72	13767	ε. Μόγκλα 18/10
ΙΩΑΝΝΑ	73	25647	α. Π. Σάδι 13/10
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626	προς Ιαπωνία
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267	ε. Κοπέρ 14/10
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913	προς Μπαγκόγκ 11/10
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	προς Φαντσέγκ 14/9
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967	προς Μομπιλ 7.10
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	81	33471	α. Ν. Ορλεάνη 7/10
ΚΑΘΡΙΝ (Λ.)	70	16285	προς Βατούμ 11/9
ΚΑΛΑΜΟΣ (δ.)	74	60250	α. Γιβραλτάρ 3/10
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716	προς Κόλλο ΗΠΑ 20/10
ΚΑΛΙΣΤΗ	77	15611	προς Μουρμάνσκ 18/9
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	ε. Χαμίνα 8.10
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑΣ	85	17879	ε. Θάντερ Μπαίη 16/10
ΚΑΛΜΑ	81	19483	ε. Χαμραβέν 14/10
ΚΑΝΑΝΤΑ ΕΞΠΡΕΣ	70	28896	ε. Μπρεμερχάβεν 21/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	77	247160	α. Λού Τέρμινάλ 13/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (δ.)	76	218447	α. Τζαουαίμα 13/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	προς Λισσαβώνα 3/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	προς Χόγκ Κόγκ 6/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ (δ.)	77	247160	α. Ντουμπάι 27/9
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (δ.)	76	218447	α. Σαν Νίκολας 26/8
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	83	21308	προς Ντάρμπαν 5/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΤΖΗΣ (δ.)	76	207987	ε. Χάργκ 10/10
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΙΩΤΗΣ (δ.)	77	196334	πρ. "David Packard"
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	72	60849	ε. Υμουιντ;εν 13/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	προς Γιβραλτάρ 16/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	75	26302	ε. Παναάγουα 9/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ.Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ	76	128161	προς Χάργκ 16/9
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284	ε. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 16/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	36341	προς Ταιβάν 16/9
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	78	20328	προς Χόγκ Κόγκ 4/9
ΚΑΡΓΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Μπερντνάνσκ 25/9
ΚΑΡΓΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	20328	πρ. "Αργώ Τρέιντερ"
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32087	προς Ταιβάν 1/10
ΚΑΡΕΝΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982	προς Ινδονησία 4/10
ΚΑΡΙΜΠΙΑ ΕΞΠΡΕΣ	76	27971	ε. Φέλιξστοου 21/10
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914	α. Μερσίν 13/10
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	προς Μανίλα 18/10
ΚΑΡΟΛΙΝ (δ.)	75	158475	ε. Φουτζέιρα 6/10
ΚΑΡΟΣ	67	12702	προς Μπ. Αίρες 14/10
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	ε. Λέγκχορν 17/10
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Νταμπιέρ 17/10
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	προς Σουέζ 9/10
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΣΣΟΣ	77	65874	προς Δ. Αφρική 30/9
ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ	91	29900	α. Τερνέστη 15/10
ΚΑΣΤΩΡ Π.	83	14315	στη Τογιάμα 4/10
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. Γιούπορτ 19/10
ΚΕΑ	69	18431	προς Αμβούργο 13/10
ΚΕΙΚΟ (δ.)	76	48130	πρ. "Keikio Maru"
ΚΕΡΚΥΡΑ (δ.)	73	67239	α. Τενερίφη 13/10
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	αργεί Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ (δ.)	74	60352	ε. Γένοβα 7/10
ΚΙΡΣΤΕΝ (δ.)	75	158475	α. Αιν Σούκνα 12/10
ΚΛΕΛΙΑ Χ.Φ.	91	12453	στο Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 20/9
ΚΛΕΛΙΑΣ ΛΑΚ	81	68619	επισκ. Λισσαβώνα 1/9
ΚΛΕΩΝ	76	59319	προς Μοντοίρ 2/10
ΚΛΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	19989	α. Σευχέλες 10/10
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	14069	προς Μπαγκόγκ 27/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ	86	10765	υπέστειλε σημ. Μπαχάμα

ΚΛΙΠΠΕΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989	α. Καοσιούγκ 10/10
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188	προς Ιαπωνία 2/10
ΚΟΛΜΑΡ (δ.)	87	24584	ε. Σουέζ 28/9
ΚΟΜΕΤ	78	14374	ε. Ρότερνταμ 21/10
KOMMON ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	προς Καράτσι 15/10
ΚΟΝΚΑΡ ΑΛΠΙΝ	73	114543	προς Κολόμπο 6/10
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. Γκντάνσκ 28/9
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Αλμέρια 13/10
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙΟΝΗΡ	68	22836	προς Ιαπωνία 16/10
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ			
Λ. (δ.)	80	19982	προς Μπιλμπάο 12/10
ΚΟΝΤΟΡ (δ.)	80	26974	ε. Ν. Ορλεάνη 17/10
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	προς Ιαπωνία 3/10
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	69	1579	προς Αλγερία 9/10
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	15525	ε. Σεπετίμπα 13/10
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	προς Ρίο Ιανέιρο 2/10
ΚΡΕΣΤΕΝΒΕΝΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744	ε. Μορμουγκάο 16/10
ΚΡΕΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	72	15528	προς Λάγος 19/10
ΚΡΕΩΝ	70	18164	ε. Πειραιά 15/10
ΚΡΗΤΗ (δ.)	73	116104	προς Κόλπο ΗΠΑ 27/9
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	προς ελ Παλίτο 12/10
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ			
(δ.)	75	60406	προς Λαβάν Αιλ. 12/10
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	προς Σαλβαντόρ 16/10
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	προς Γιβραλτάρ 6/10
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ (δ.)	72	17506	ε. Αγ. Θεοδώρους 9/10
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	προς Ιταλία 13/10
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	14	14926	δ. Κων/πολη 14/10
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Λάγος 12/10
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	προς Οδησσό 12/10
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24900	προς Ιταλία 11/10
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	προς Ιτακούι 2/10
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΙ (δ.)	73	42470	προς Λαττάκια 14/10
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	προς Φουτζέιρα 16/10
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΥ (δ.)	73	61054	προς Μοχαμέντια 14/10
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	προς Χάργκ 3/10
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	προς Ν. Υόρκη 8/10
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	δ. Γιβραλτάρ 20/10
ΚΡΥΣΤΑΛΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ.			
(δ.)	80	19882	προς Ρότερνταμ 19/10
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	προς Σουραμπάγια 25/9
ΚΥΘΗΡΑ (δ.)	74	67289	α. Λούπ Τέρμ. 16/10
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	προς Ισσοιτς 9/10
ΚΩΣ (δ.)	76	43681	προς Μομπάσσα 14/10
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	προς Γιοκοχάμα 3/10
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	επισκ. Πειραιά 18/8
ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	86	3722	προς Π. Κουετζάλ 4/9
ΛΑΚΩΝ	69	8825	προς Μπείαί 13/4
ΛΑΚΩΝΙΑ (δ.)	60	13623	προς Αλιβέρι 15/10
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	ε. Ν. Ορλεάνη 10/10
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	ε. Παρανάγουα 3/10
ΛΑΡΡΥ Λ.	72	16306	προς Κίνα 19/9
ΛΕΙΖΕΡ ΣΤΡΗΜ	77	27867	προς Πόρτο Λιμόν 11/10
ΛΕΝΙ (δ.)	75	79249	προς Ιράν 21/7
ΛΕΝΙ (δ.)	81	11096	πρ. "Lojz"
ΛΕΩΝ	73	70931	ε. Σαλντάν Μπαίη 25/8
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	προς Μπουσάν 18/10
ΛΗΝΤΕΡ	84	20494	ε. Γκκντάνσκ 18/9
ΛΗΤΩ	77	11264	προς Βαρκελώνη 17/10
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	α. Ν. Ορλεάνη 18/10
ΛΙΚΑ	76	61615	προς Καναδά 13/10
ΛΙΜΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	68	9505	αργεί Πειραιά
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	αργεί Πειραιά
ΛΟΓΓΙΑΤΥ	69	9045	στη Βασίρα
ΛΟΥΚΑΣ Η	81	11631	προς Αλγέρι 10/10
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	προς Ρίτσαρντς Μπαίη 11/10
ΛΥΔΙ	70	14878	προς Κάρντιφ 6/10
ΛΥΔΙΑ II	74	8740	προς Χάιφα 6/10
ΛΥΤΡΩΤΗΣ	81	33343	πρ. "Guinomar Mastion"
ΜΑΑΣΛΟΤ Λ. (δ.)	82	24755	πρ. "Maaslot"
ΜΑΑΣΤΑΝΤ Λ. (δ.)	83	24794	πρ. "Maastad"
ΜΑΑΣΤΡΟΥΜ Λ. (δ.)	83	24794	πρ. "Maastroom"
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	προς Ιμμιγκχαμ 29/9
ΜΑΓΙΟΡ	86	13688	πρ. "koral"
ΜΑΕΡΣΚ ΑΛΙΤΖΕΣΙΡΑΣ	77	38991	προς Αλτζεσίρας 16/10

ΜΑΕΡΣΚ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	71	20325	προς Μελβούρνη 19/10
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	α. Σ> Λουίς ντι Ρόν 19/10
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Γένοβα 10/10
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	προς Μαναούς 3/10
ΜΑΙΡΗ	68	22391	ε. Ριγιέκα 25/9
ΜΑΙΡΗ Λ.	74	22246	προς Τουρκία 5/9
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Βανκούβερ 19/10
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	ε. Σαουθάμπτον 10/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (δ.)	63	1848	προς Σούδα 13/10
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	74	83517	προς Γκιζόν 4/10
ΜΑΛΛΕΚΟ	80	11584	ε. Μπουσάν 10/9
ΜΑΝΑ	77	30263	α. Ν. Ορλεάνη 16/10
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	προς Ντάρμπαμ 6/10
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	ε. Σάν Λορέντζο 24/9
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	9169	ε. Χάιφα 18/10
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	31951	προς Βενεζουέλα 17/9
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	α. Αλεάνδρεια 17/10
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	προς Κασίμα 5/10
ΜΑΡΓΑΡΩ Ρ.	73	20032	α. Ρότερνταμ 30/9
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	προς Καοσιούγκ 7/10
ΜΑΡΙΑ	81	29761	προς Ταιβάν 30/8
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	159938	προς Γκαϊμπις 15/10
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	α. Πόρτο Βέσμε 6/10
ΜΑΡΙΑ Φ.	80	14060	προς Ταιβάν 18/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	προς Γιβραλτάρ 10/10
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	προς Σ. Αραβία 13/10
ΜΑΡΙΑΝΤ	70	30890	α. Γιοσούπορτ 7/10
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	προς Φλάσσιγκ 3/10
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Χ. (δ.)	81	26938	ε. Σιγκαπούρη 18/9
ΜΑΡΙΚΑ	72	18055	προς Τσέκκα 11/10
ΜΑΡΙΚΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	73	64948	αργεί Πειραιά
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	προς Σάο Σεμπασιάνο 10/10
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	88	30831	α. Χιούστον 9/9
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	76	34075	προς Μπάχια Μπλάνκα 16/9
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	στο Βέντσιλς 11/10
ΜΑΡΚ ΣΠΥΡΟΣ	80	1599	προς Μασαλία 18/10
ΜΑΡΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	75	1599	προς Ασπρα Σπίτι 16/10
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	ε. Μόντρεαλ 18/10
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	ε. Σάντος 15/10
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	ε. Σάν Λορέντζο 12/10
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	73	21000	προς Κήλαγκ 11/10
ΜΑΡΚΟΣ Ν.	83	22073	προς Ιαπωνία 5/10
ΜΑΡΝΙΚ	77	9136	ε. Βικτόρια 17/10
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	προς Τζακάρτα 30/9
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	προς Κων/πολη 16/10
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Καζαμπλάνκα 24/9
ΜΑΤΟΥΜΠΑ	74	19916	προς Ταυλάνδη 31/8
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	83	21308	προς Χόγκ Κόγκ 21/9
ΜΕΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Πόρτ Ελίζαμπεθ 17/10
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	α. Γιβραλτάρ 9/10
ΜΕΝΗΤΕΣ	81	30826	ε. Γουακμαάτσου 17/10
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Οριστάνο 18/9
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	ε. Κων/πολη 19/9
ΜΕΣΙΣΤΡΙΑ	77	13620	προς Μαρκάμπο 13/9
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Σαν Φρανσίσκο 28/9
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	προς Ινδία 5/10
ΜΙΝΙ ΛΑΙΝΕΡ	71	1598	προς Γουατεμάλα 10/10
ΜΙΝΙ ΛΑΙΟΝΕΣ	72	1563	α. Ακαγιούτλα 7/10
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ	70	1585	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	προς Ν. Ορλεάνη 2/10
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Ν. Ορλεάνη 30/9
ΜΙΝΙ ΛΕΙΜΠΟΡ	71	1557	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΙΣ	69	1570	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1563	αργεί Ν. Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	προς Αιτή 9/9
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Γκουαγιακουλ 8/10
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	προς Πόρτο Ρίκο 12/10
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	προς Ν. Ορλεάνη 8/10
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	προς Χιούστον 11/10
ΜΙΝΙΑΥ ΛΟΡΥ	71	1598	προς Ακουαντούλες 30/9
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ε. Ν. Ορλεάνη 5/9
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Ν. Ορλεάνη 12/9
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	προς Κόλπο ΗΠΑ 12/10
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	προς Π. Λιζας 1/10

MINI ΛΥΜΦ	75	1587	α. Ν. Ορλεάνη 6/10
MINI ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Ν. Ορλεάνη 10/9
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	προς Ν. Ορλεάνη 56/9
ΜΙΝΩΣ	75	28082	επισκ. Πειραιά 6/9
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ν. Ορλεάνη 25/9
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	ε. Παράναγους 13/10
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	προς Δ. Σφρική 24/9
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	προς Βατούμ 11/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	προς Μπαγκόκ 29/9
ΜΙΧΑΛΗΣ Π.	82	32239	προς Σίδνευ 28/9
ΜΟΝΤΕΓΚΟ (δ.)	76	60937	ε. Σιγκαπούρη 16/10
ΜΟΝΤΕΡΕΥ	74	42825	ε. Χάργκ 4/9
ΜΟΡΙΑΣ	77	13357	προς Βιτόρια 4/10
ΜΠΑΛΚΑΝ ΡΗΦΕΡ	78	8874	προς Γκουγιακούλ 15/10
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Τάραντα 13/10
ΜΠΑΝΤΡΥ	77	35282	προς Τρομπέτα 13/10
ΜΠΕΡΝΤΑΝΤΕΤ Τ.	81	30738	πρ. "Maersk Seletar"
ΜΠΙΛΛΗΣ	61	963	προς Ελλάδα 7/9
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	προς Τέμα 1/10
ΜΠΡΑΜΣ	86	21536	προς Κασοούκ 15/10
ΜΥΚΗΝΑΙ	79	11633	προς Σάντος 1/10
ΝΑΓΟΥΣΑΙΝΑ	77	35233	ε. Ν. Ορλεάνη 15/10
ΝΑΝΗ	78	14651	προς Ν. ορλεάνη 15/10
ΝΑΞΟΣ	70	9865	ε. Μπρεμερχάβεν 17/10
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	74	8915	προς Μπουναβεντούρα 16/10
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	προς Ν. Κορέα 13/9
ΝΑΥΣΙΚΑ	70	1653	προς Νάξο 11/10
ΝΕΑ ΔΟΞΑ	84	17882	προς Ρίτσαρντς Μπαίη 13/10
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	προς Γκότενμποργκ 20/10
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	προς Χάμιλτον 30/9
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	προς Αρούμπα 6/10
ΝΕΔΗ	81	19425	προς Τζακάρα 3/10
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Αλεξάνδρεια 14/10
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΙΑΒΑ	78	21121	προς Σιγκαπούρη 16/10
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΝΤΡΑΣ	78	10186	πρ. "Nedlloyd Madras"
ΝΕΝΤΛΟΥΝΤ ΜΑΡΣΕΙΓ	78	10186	πρ. "Nedlloyd Marseilles"
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΥ	67	1598	προς Συρία 6/10
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	προς Ιαπωνία 5/10
ΝΗΝΕΜΙΑ (δ.)	75	64738	ε. Φιλαδέλφεια 18/10
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	ε. Σολέντ Ανκοράτζ 17/10
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	προς Νηπτάγια 16/10
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	40570	δ. Κων/πολη 15/10
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	προς Βενεζουέλα 22/9
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑΣΙΑ (δ.)	79	54577	α. Φόρ 10/10
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	αργεί Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44698	προς Μάλτα 5/10
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Τεργέστη 15/10
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	επισκ. Πειραιά 15/9
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	83	38240	προς Μιλάζο 9/10
ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΙΟΣ (δ.)	78	40894	ε. Πειραιά 13/10
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ (δ.)	78	40894	ε. Αμστερνταμ 19/10
ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ	66	3620	πρ. "Claret III"
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Ντάρμπαν 1/10
ΝΙΚΗ (δ.)	77	654105	προς Μπόννυ 13/9
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Χιούστον 7/9
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	83	30684	ε. Λός Αντζελες 14/10
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Πειραιά 9/9
ΝΟΡΘ ΒΑΙΣΚΑΝΟΥΝΤΕΣ	83	40300	προς Ινδονησία 1/10
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	87	36543	προς Βαλτιμόρη 12/10
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣΣ	86	36600	α. Νιούκαστλ 13/10
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300	δ. Παναμά 2/9
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	προς Κούρε 8/10
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	προς Μιζουράτα 23/9
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	προς Καλαμπάρ 14/10
ΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	69	44926	ε. Τακοράντι 25/7
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	ε. Μαυρίκιο 15/10
ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35428	προς Κουνχουακντάο 22/9
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	στο Μοντεβιδέο 20/10
ΟΔΥΣΣΕΙΑ	74	12164	προς Χάργκ 28/9
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17365	προς Ρότερνταμ 17/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	86	35600	προς Ρόμπερτς Μπάνκ 12/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	προς Ν. Ορλεάνη 6/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΥ	86	35600	α. Χόγκ Κόγκ 12/10

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	προς Γκάνδη 2/10
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	α. Ναγκόγια 13/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (μ.)	75	128234	προς Χάργκ 3/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	προς Ν. Ορλεάνη 7/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΟΥ	80	29710	α. Ν. Ορλεάνη 1/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Ντουλούθ 27/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ	84	17879	α. Ακαμπα 30/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ	85	17879	προς Θάντερ Μπ. 7/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879	προς Μαρακάμπο 30/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126900	προς Χάργκ 23/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	91	53000	προς Τέξας 1/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	90	53000	προς Παλάου Σαμπού 2/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Κορούνα 19/10
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.)	90	52086	προς Μοντεβιδέο 13/9
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΖΕΜΙΝΥ	80	29710	προς Μπαλμπόα 8.10
ΟΜΙΚΡΟΝΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	87	59859	προς Κόρτους Κρίστι 9/9
ΟΟΥΣΕΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	73	12243	προς Φρεντερίκσχαβν 27/6
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	13243	προς Πειραιά 3/9
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	προς Ινδονησία 26/9
ΟΡΦΕΥΣ (δ.)	71	29749	ε. Λάγος 5/10
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΙΝΤ	83	23646	ε. Λάγος 1/10
ΟΣΕΑΝΟΣ	93	38891	α. Νταμμάμ 17/10
ΟΣΤΡΑΚΟ	81	68619	πρ. "Tricula"
ΟΥΑΙΤ ΟΠΑΛ	77	13684	α. Ν> Ορλεάνη 23/9
ΟΥΑΙΣΓΚΤΟΝ ΣΤΑΡ	79	12214	προς Βανκούβερ 17/10
ΟΥΕΚ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	81	18576	ε. Μομπάσα 4/10
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΙΟΣ	80	9835	προς Καμπίνα 13/10
ΠΑΛ ΜΠΑΙΗ	82	8911	προς Μαυρίκιο 20/9
ΠΑΛ ΦΑΛΚΟΝ	80	9835	ε. παρανάγους 13/10
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 11/10
ΠΑΛΟΜΑ	77	28738	προς Αυστραλία 25/8
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	351227	προς Γιβραλτάρ 5/10
ΠΑΝΑΚΕΑ	78	24941	προς Ιντσόν 29/9
ΠΑΝΔΑΙΣΙΑ	82	34395	προς Ταιβάν 15/10
ΠΑΝΘΕΑ	83	34253	προς Πόρτο Βέσμε 11/10
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	προς Ν. Χάβεν 17/10
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	προς Ιαπωνία 7/10
ΠΑΝΤΟΔΥΝΑΜΟΣ	83	36768	προς Ταιβάν 30/9
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	83	22076	προς Κομώ Μπαίη 2/10
ΠΑΝΩΡΙΑ	82	34447	προς Χόγκ Κόγκ 6/10
ΠΑΞΟΙ	78	12518	προς Πειραιά 2/10
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	87	27333	ε. Σκαί 13/10
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	93	38792	υπό ναυπήγηση
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ II.	77	15460	προς Μπ. Αειρες 11/10
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.	75	20797	α. Σαν Φραντίσκο 7/9
ΠΑΡΗΣ II. (δ.)	80	42236	ε. Φόρ 2/10
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ε. Λέ Χάβρη 28/9
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ε. Φουτζέιρα 15/10
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	προς Μιλάζο 15/10
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	78	6298	ε. Μαϊάμ 14/10
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	79	10274	προς Μπαράγκουϊλα 10/10
ΠΑΤΕΡΑΣ	81	31006	προς ΗΠΑ 25/9
ΠΑΤΜΟΣ	72	16406	ε. Μπρίστολ 20/10
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.)	77	125947	προς Σουέζ 10/10
ΠΕΑΡ ΑΘΕΝΣ	89	58520	πρ. "iimbolia"
ΠΕΑΡ ΚΟΝΣΤΑΝΤΑ	83	39766	πρ. "Blejoi"
ΠΕΑΡ ΜΑΝΓΚΑΛΙΑ	88	58520	Πρ. "Carei"
ΠΕΑΡ ΣΑΛΟΝΙΚΑ	87	39766	πρ. "Birca"
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Αμβέρσα 9.10
ΠΕΛΛΑ (δ.)	84	22102	α. Ν> ορλεάνη 3/10
ΠΕΛΜΑΡΙΝΕΡ	79	1599	ε. Κων/πολη 14/10
ΠΕΛΜΠΟΞΕΡ	70	1599	ε. Κων/πολη 15/10
ΠΕΛΤΡΕΙΝΤΕΡ	78	1270	προς Ρόδο 18/10
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ	78	2915	ε. Πειραιά 6/10
ΠΕΛΦΙΣΕΡ	77	4096	προς Ραβέννα 16/10
ΠΕΛΦΑΙΕΡ	82	2477	προς Δαμιέττα 16/10
ΠΕΛΧΑΝΤΕΡ	77	4050	προς Τρίπολη 17/10
ΠΕΤΡΑ	81	35921	ε. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 8/10
ΠΕΤΡΑΛΙΑ	83	18775	προς Μπουσ>αν 4/10
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	ε. Λος Αντζελες 15/10
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά

ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	αργεί Πειραιά	ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	76	8376	προς Τζάνκσονβιλ 12/10
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	αργεί Πειραιά	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. παρανάγουα 6/10
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	προς Ταιβάν 16/9	ΣΗ ΤΑΙΓΚΕΡ	73	13631	προς Ρ αβέννα 6/10
ΠΗΤΕΡ Λ.	84	35808	ε. Καοσιούγκ 5/10	ΣΗΓΟΥΕΝΒ	65	1503	προς Χίο 16/10
ΠΙΙΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	δ. Θέρντεντ Αιλάντ 15/10	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	προς Λισαβόνα 15/9
ΠΙΝΔΑΡ	84	32607	α. Ν> Ορλεάνη 12/10	ΣΗΦΟΡΝΤ (δ.)	77	27970	ε. Φός 1/10
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Χόγκ Κόγκ 30/8	ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41776	προς Αντεν 13/10
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	στο Λομπίτο	ΣΙΕΡΡΑ ΕΞΠΡΕΣ	77	27970	προς Αμστερνταμ 14/10
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076	προς Ισπανία 16/10	ΣΙΑΒΕΡ ΑΙΜΠΕΞ	76	11866	προς Ρίτσαρντς Μπαί 6/10
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	προς Λάγος 10/10	ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Ν. Ορλεάνη 13/10
ΠΟΛ ΓΚΑΛΦ	70	16670	ε. Γκντάνσκ 10/10	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	76	9123	προς Ρωσία 12/9
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	προς Μαιάμι 19/10	ΣΚΙΑΘΟΣ	77	18805	προς Ιταλία 10/10
ΠΟΛΙΣ	72	12964	προς Ραβέννα 17/10	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	122222	α. Αγ. Ευστάθιο 15/9
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	76	11498	ε. Μπαγκόγκ 12/9	ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	70	1567	προς Βάρνα 5/9
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ Π.	82	12824	προς Χιούστον 18/10	ΣΚΥΡΟΠΟΥΛΑ (δ.)	93	38792	υπό ναυπήγηση
ΠΟΛΥΚΡΑΤΗΣ	76	11498	προς Κολουμπια Ρίβερ 13/10	ΣΚΥΡΟΣ (δ.)	76	149991	προς Φουτζέιρα 29/9
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρ. "Tourmaline"	ΣΟΠΕΝ (δ.)	75	20342	προς Κόντινεντ 15/10
ΠΟΠΗ	73	19564	προς Πόρτο Ρίκο 12/10	ΣΟΥΒΡΕΤΤΑ	78	34485	προς Κόλπο ΗΠΑ 17/10
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)	ΣΟΥΦΙΑ Κ.	78	15364	α. Ν> Ορλεάνη 4/10
ΠΡΑΙΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Ρότερνταμ 10/10	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	93	39365	προς Ναμικάτα 13/10
ΠΡΕΣΤΙΖ	78	18215	προς Νταμμάμ 2/10	ΣΠΥΡΟΣ Μ.	72	13179	ε. Λονδίνο 20/10
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.)	76	40632	προς Σκίλντα 1/10	ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	προς γιβραλτάρ 29/9
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	27333	προς Κόμπε 4/10	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ (μ.)	73	32510	προς Γκάνδη 8/10
ΠΡΙΜΑΡ (δ.)	88	25368	προς Κουανγιάγκ 23/9	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	ε. Ρίτσαρντς Μπαί 18/10
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	προς Μαπούτο 19/9	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	μετ. "Evgenia D."
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.				ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	85	24653	προς Βραζιλία 18/10
Λ. (δ.)	87	27333	ε. Ν. Υόρκη 20/10	ΣΤΑΡ ΜΙΧΑΛΗΣ	85	22271	ε. Χόγκ Κόγκ 20/10
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	προς Βόλο 13/10	ΣΤΑΡ ΣΕΙΡΙΟΣ	85	22403	προς Μπ. Χομεινί 20/9
ΠΥΛΟΣ	72	9284	ε. Σιγκαπούρη 15/10	ΣΤΑΡ ΧΙΡΟΥΥ (δ.)	91	88285	ε. Πειραιά 14./10
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	προς Θεσσαλονίκη 9/10	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.)	76	163810	α. Τζουαίμα 16/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ (δ.)	77	18325	προς Ραμπίχ 18/10	ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	α. Ν. Ορλεάνη 15/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 2 (μ.)	79	32023	προς Ραμπίχ 13/10	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9837	προς Μασσαλία 16/10
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 3. (δ.)	78	60016	ε. Πειραιά 18/10	ΣΥΜΗ (δ.)	73	130145	προς Χώρ Φακάν 15/10
ΡΑΦΑΕΛΛΟ	68	5169	μεταφορές Πάτρας	ΣΥΡΑ (δ.)	77	65111	δ. Γιβραλτάρ 23/9
ΡΕΑ	78	16726	προς Χάμιλτον 5/10	ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ (δ.)	90	27500	δ. Παναμά 20/9
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	ε. Μπεντί 12/9	ΣΩΤΗΡΑΣ	82	31323	προς Κίνα 5/10
ΡΕΞ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	77	33200	α. Ταιτσούγκ 6/10	ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Π.	85	22089	προς Τσιταγκόγκ 6/10
ΡΗΛΙΑΝΤ	77	9774	ε. Σάντος 14/10	ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	προς Κοντρεκούρ 29/9
ΡΟΔΑΝΘΗ	69	16588	ε. Ρίγα 29/6	ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	προς Τοκάτσι 5/10
ΡΟΔΟΣ	77	70282	α. Σίνες 2/10	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081	ε. Γκρήνκο 20/10
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ε. Βέντσπιλς 4/10	ΤΖΕΤ II (δ.)	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΜΠΙΝ	80	17495	προς Σιγκαπούρη 11/10	ΤΖΙΝΙ	77	14638	προς Τοκοπίλα 22/9
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	προς Ογουέντο 1/9	ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	προς Μαρακάμπο 9/10
ΡΟΥΜΠΥ	76	15532	προς Χό Τσί Μίνχ Σίτ 6/10	ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143	μεταφορές Καραϊβικής
ΣΑΒΟΙ (δ.)	74	60930	προς Τομπρούκ 13/10	ΤΖΩΝ	74	21992	προς ΗΠΑ 5/9
ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΗΦΕΡ	79	7098	προς Τζέντα 28/9	ΤΖΩΡΤΖ	84	41726	προς Α. Ανατολή 10/10
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (δ.)	91	29506	προς Αμπιτζα 2/10	ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	α. Κολόμπο 17/10
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.)	88	25000	προς Ν. Υόρκη 6/10	ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	προς Ντουάλα 19/9
ΣΑΜΟΣ	74	13633	προς Ινδονησία 15/10	ΤΙΓΡΗΣ	73	67904	προς Σαγκάη 14/10
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	προς Ρίτσαρντς Μπ. 9/10	ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	ε. Φουτζέιρα 30/9
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.)	81	4036	προς Μακείο 10/10	ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	ε. Νιούπορτ 13/10	ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΕΣ (δ.)	86	50563	προς Πόρτ Αθρουρ 5/10
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ (δ.)	88	8003	προς Ευρώπη 8.10	ΤΟΜΙΣ ΙΜΠΕΡΤΤΥ (δ.)	82	49101	α. Τεργέστη 17/10
ΣΑΝ ΜΑΤΕΟ (δ.)	88	8003	προς Καλλάο 5/10	ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	82	49101	προς Κορούνα 19/10
ΣΑΝ ΜΙΚΑΕΛΙΣ (δ.)	81	26938	ε. Σιγκαπούρη 156/10	ΤΟΝ ΧΙΛΛ	78	19211	ε. Στοκχόλμη 14/10
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	84	6471	προς Γκουγιάμας 21/8	ΤΟΠΑΖ	85	28000	προς Ρότερνταμ 16/9
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	82	26937	ε. Σιγκαπούρη 14/10	ΤΟΠΑΖ	77	15284	προς Σάντος 9/10
ΣΑΝ Π.	81	35522	προς ΗΠΑ 15/10	ΤΟΣΚΑΝΑ	76	3620	προς Κίλαγκ 8.10
ΣΑΝ ΠΕΝΤΡΟ (δ.)	88	8005	προς Καοσιούγκ 18/10	ΤΡΑΙΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	προς Μιζουσίμα 8/9
ΣΑΝ ΤΖΙΟΒΑΝΙ (δ.)	87	8002	πρ. "Vasilij Merkurev"	ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΝΤ	81	16500	προς Κουρασάο 12/10
ΣΑΝΝΥ	77	3482	ε. Ντόρντρεχτ 20/10	ΤΡΕΖΟΥΡ ΑΙΛΑΝΤ	74	13639	α. Ειγκάγκ 9/9
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	88	22637	α. Βερακρούζ 11/10	ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11283	ε. Γκουγιακούλ 14/10
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	86	22714	ε. Βρέμη 21/10	ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ	75	5595	προς Κόρινθο 18/10
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ Ι.	73	11801	προς Βαλπαράιζο 5/10	ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	προς ΗΠΑ 26/9
ΣΑΝΤΒΙΚ	76	1598	δ. Γιβραλτάρ 14/10	ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	ε. Νταμμάμ 4/9
ΣΑΡΛΑ	77	15533	α. Ραβέννα 13/10	ΤΣΕΦΟΥ	84	10511	προς Ραμπώλ 12/10
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	74	8901	προς Ρεινιόν 14.10	ΥΒΟΝΝΗ	77	14059	προς Βαλπαράιζο 12/10
ΣΕΝΤΟΡ (δ.)	75	40633	επισκ. Λισαβόνα 24.9	ΥΔΡΑ	75	93108	ε. Ιμιγκχαμ 13/10
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	προς Ν. Ορλεάνη 9/10	ΥΔΡΟΥΣΑ	77	92186	πρ. "La Plata Maru"
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	78	10995	μεταφορές Ερυρθάς	ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	προς Ηράκλειο 4/10
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	67	988	προς Αλεξανδρούπολη 4.10	ΥΡΙΑ	77	14990	προς Αμβούργο 16/10
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	77	38514	προς Ιζαμπέλ 3/10	ΦΑΕΘΩΝ	84	25956	ε. Ρίτσαρντς Μπαί 16/10
ΣΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	8376	προς Μαιάμι 15/10	ΦΑΙΑΞ	76	56192	ε. Γιούροπορτ 17/10

ΦΑΙΑΡ ΔΕΛΤΑ (δ.)	59	13354	επισκ. Πειραιά 9/2/92
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	79	26973	προς Μπ. Αειρες 2/10
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	72	41133	προς Πιομπίνο 3/10
ΦΑΝΗ - ANNA	73	15162	ε. Ρείσφ 18/10
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (Δ.)	74	231233	προς Βενεζουέλα 16/10
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	128555	προς Αιν Σούκνα 27/8
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Σαν Φραντσκο 7/10
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411	προς Καριπίτο 25/9
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215	προς Περσικό 23/9
ΦΕΡΕΝΙΚΗ	77	11070	πρ. "Mayfair"
ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	α. Λέ Χάβρη 16/10
ΦΕΥΡΟΥΖ Ι.	83	17217	προς Ν. Κορέα 31/8
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	προς Ν. Ορλεάνη 16/10
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙΙΙ	84	19049	ε. Κολουμπια Ρίβερ 15/10
ΦΕΥΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	ε. Φουκουγιμα 9/10
ΦΙΛΙΑ	71	7201	α. Καοσιούγκ 3/4
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330	προς Σαλβαντόρ 14/9
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614	προς Ν. Υόρκη 15/10
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321	προς Σάν Νικόλας Μπ. 17/10
ΦΛΑΒΙΑ	85	34626	προς Ιαπωνία 11/10
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	προς Βενεζουέλα 13/10
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΛΙΑΜΣ	62	19974	προς Κανάκαλε 23/9
ΦΛΑΓΚ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	72	62879	α. Ν> Ορλεάνη 6/10
ΦΛΑΓΚ ΕΥΑ	71	14885	προς Πειραιά 8/10
ΦΛΑΓΚ ΚΑΡΙΝ	73	38611	α. Μομπίλ 12/10
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	προς Σαγκάη 19/8
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	71	14885	προς Ρουέν 10/10
ΦΛΑΓΚ ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ	73	62233	ε. Σαντος 16/10
ΦΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ	71	18570	προς Ιταλία 20/10
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ	76	34928	προς Ρότερνταμ 26/9
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΛΑΙΕΡ	78	31368	πρ. "Manila Grain"
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ	74	20513	ε. Βαλτιμόρη 15/10
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38626	προς Ιαπωνία 17/9
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Τεμα 12/10
ΦΟΙΝΙΚΑΣ	79	15379	προς Χοντίντα 15/10

ΦΟΙΝΙΞ	77	64971	ε. Ρίτσαρντς Μπ. 17/10
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	74	65695	προς Μιζουράτα 24/8
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (δ.)	91	29900	ε. Λάγος 29/9
ΦΟΡΟΥΜ ΑΙΛΑΝΤ	76	18933	προς Τζέντα 13/10
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713	προς Γιβραλτάρ 23/9
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	40568	α. Ασπερνταμ 13/10
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216	ε. Φος 11/10
ΦΟΥΛΜΑΡ (δ.)	89	25368	προς Ντουμάι 7/10
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Γουέιπτα 12/10
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	ε. Ταϊτσούγκ 10/10
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945	επισκ. πειραιά 9/9
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418	προς Κούβα 13/9
ΦΡΗΝΤΣΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309	προς Χώρ Φακάν 10/9
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	προς Μπαγκλαντές 28/9
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	ε. Νοβοροσίσκ 10/10
ΧΑΛΚΗ (δ.0	89	27500	ε. Γιβραλτάρ 19/10
ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	86	12408	πρ. "Rentershagen"
ΧΑΝΙΑ (δ.)	78	64313	ε. Δακάρ 24/8
ΧΙΟΣ (δ.)	93	157213	ναυπηγήθηκε Κορέα
ΧΙΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ	72	15948	α. Ν. Ορλεάνη 2/10
ΧΙΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190	ε. Βίγκο 18/10
ΧΙΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	77	15500	προς Μπουιργκάς 28/9
ΧΛΟΗ	82	36302	α. Ακαμπα 20/9
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	69	12373	προς Ν. Κορέα 11/10
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Λάγος 5/10
ΧΡΥΣΗΣ Β. (δ.)	61	13360	στον Περσικό (αποθήκη)
ΧΡΥΣΣΗ (δ.)	79	26973	ε. Λούπ Τέρμιναλ 11/10
ΧΩΚ (δ.)	79	26973	προς Δ. Αφρική 17/10
ΨΑΡΑ (δ.)	89	27500	προς Σιγκαπούρη 28/9
ΩΚΕΑΝΙΣ	75	9753	προς Σάντος 13/10
ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	86	59850	προς Σάλλομ Βόε 14/10

Πύλος και Καλαμάτα

Ι. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ & Ι. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.

- ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
- ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

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

Τηλεγραφική Διεύθυνση: ΤΑΙΝΑΡΟΝ

ΣΦΑΚΤΗΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΞΑΓΩΓΑΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ - ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

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

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

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



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Α. ΒΑΡΔΗΣ (μ.)	77	15592	προς Ξιγκάγκ 12/6
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	προς Σιέρρα Λεόνε 14/7
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	δ. Πόρτ Σαϊδ 2/8
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (κ.)	72	11702	προς Ικουίκε 24/6
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ. (δ.)	71	18634	προς Πόρτο Καμπέλλο 10/8
ΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	71	22401	προς Γιβραλτάρ 11/8
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΙΝΗ (μ.)	69	28717	στον Πειραιά 23/7
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	69	28717	προς Βενετία 8/8
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (μ.)	75	6242	ε. Ν. Ορλεάνη 27/7
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	82	15046	προς Κούβα 17/7
ΑΓΙΑΞ (κ.)	71	73652	προς Βραζιλία 29/7
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ (π.)	72	14777	ε. Προγκρέσο 27/7
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Σάν Λορέντζο 16/7
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (μ.)	70	8917	ε. Χόγκ Κόγκ 22/7
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (μ.)	73	16773	α. Χόγκ Κόγκ 10/7
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	76	4617	πρ. "Φιντέλιτυ"
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386	προς Τάμπα 3/8
ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ (μ.)	72	9689	α. Μπέρια 14/7
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281	προς Κίνα 28/7
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ I. (κ.)	76	3480	προς Πόιντ Νουάρ 10/8
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	14986	ε. Λάγος 13/7
ΑΓΚΡΑΡΙ (κ.)	75	43806	στο Τσιγκουάν 28/7
ΑΓΝΑΝΤΟΥΣΑ (μ.)	76	18093	προς Τουρκία 23/7
ΑΔΑΜΑΣ (Μπχ.)	77	9833	προς Μπαγκκόγκ 6/8
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	ε. Σιγκαπούρη 9/8
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833	ε. Ν. Ορλεάνη 10/8
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077	προς Ταομασίνα 28/6

ΑΖΑΛΕΑ (κ.)	76	15954	προς Ρωσία 25/7
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325	προς Κορύδα 19/7
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373	α. Ν. Ορλεάνη 2/8
ΑΘΑΜΑΣ (δ.μ.)	75	15804	πρ. Γιαγιαμαρία
ΑΘΕΡΑΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	77	60886	προς Ν. Κορέα 18/6
ΑΘΗΝΑ (δ.μ.)	81	30754	ε. Μπρούνμπουτελ 11/8
ΑΘΗΝΑ 2. (δ.μ.)	93	53829	προς Τέξας 4/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	προς Φιουμπαίνιο 6/8
ΑΘΗΝΙΑΝ			
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Πόρτ ντε Μπούκ 8/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Φός 25/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500	ε. Γουίλμεσχαβεν 8/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495	προς Ινδία 11/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	ε. Λά Πλάτα 3/8
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	προς Φός 31/7
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485	προς Γιάνμπο 2/8
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (κ.)	77	15901	προς Δ. Αφρική 7/7
ΑΙΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747	προς Μανίλα 20/7
ΑΙΑΣΑ	72	16235	προς Αμπιτζάν 26/6
ΑΙΡΗΝΣ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (κ.)	81	10720	προς Φορταλέζα 24/7
ΑΙΡΟΝ ΑΔΩΝΙΣ (κ.)	68	50817	προς Βενεζουέλλα 24/7
ΑΙΣ ΚΟΡΙΝΤΟ (κ.)	76	9388	επισκ. Πειραιά 13/5
ΑΙΣ ΚΡΕΣΤ (κ.)	84	8423	επισκ. Μοντοίρ 10/7
ΑΙΣ ΜΠΡΗΖ (κ.)	77	9128	ε. Ρίβερ Φώλ 23/7
ΑΙΤΖΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	68	11023	επισκ. Πειραιά 18/6
ΑΙΤΖΑΝ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	9710	αργεί Λάς Πάλμας
ΑΙΤΖΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	70	15528	υπέστειλε Ελληνική
ΑΙΤΩΛΙΚΟΣ (δ.κ.)	74	64820	ε. Φουτζέιρα 21/7
ΑΚΑΝΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	10033	πρ. "Pisco"
ΑΚΕΛΑ (μ.)	73	8681	προς ΗΠΑ 16/7
ΑΚΡΟΝ *	72	62701	ε. Αμβέρσα 9/5
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟ (Κ.)	73	14765	προς Ιαπωνία 6/7
ΑΚΤΗ (κ.)	71	21620	πρ. "Cielo di Venezia"

ΑΛ ΣΑΡΙΦΑ II (δ. Αιγ.)	74	37196	μεταφορές Ερυθράς
ΑΛ ΤΑΙΦ (μ.)	71	24956	αργεί Ραβέννα
ΑΛΛΑΙΝΧΟΡΝ (λ.)*	72	18724	προς Βατούμ 10/7
ΑΛΒΙΚ (κ.)	77	8976	ε. Λάγος 7/8
ΑΛΓΚΑ (κ.)	72	16134	ε. Παραντίπ 18/7
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896	προς Λάγος 10/8
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784	προς Φλόριδα 23/7
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	70	12578	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΗΣ (μ.)	84	15904	προς Σάντος 28/7
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)*	77	9875	ε. Πόρτο Καμπέλλο 23/7
ΑΛΙΝΑ (ΑΒ)	73	58650	προς Βραζιλία 6/7
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375	προς Λός Αντζελες 27/7
ΑΛΚΙΝΟΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Ζανζιγκάγκ 24/7
ΑΛΚΜΙΝΗ (μ.)	70	16112	ε. Λάγος 15/7
ΑΛΚΜΙΝΙ Α. (π.)	69	20819	ε. Σακάι 6/8
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277	προς Σάντος 4/8
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287	αργεί Πειραιά
ΑΛΦΑ (κ.)	744	28640	προς Ν. Κορέα 5/7
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747	ε. Ν. Ορλεάνη 31/7
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209	προς Πόρτο Βέσμε 20/7
ΑΜΑΜΗ (κ.)	75	22656	προς Κορούννα 2/8
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ (κ.)	75	18837	πρ. "Σενσέ"
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.κ.)	75	10641	προς Αυστραλία 31/7
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΚΕΜΙΣΤ (δ.κ.)	75	9631	ε. Μπωμόν 4/8
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243	προς Ινδονησία 24/7
ΑΜΥΝΑ (δ. Αιγ.)	73	35315	προς Αρακάζου 29/5
ΑΝΑΞ (Μπχ.)	79	17996	α. Τέξας Σίτυ 7/7
ΑΝΑΞ ΠΟΥΜΑ (δ.π.)	81	2856	ε. Σιγκαπούρη 15/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (Μπχ.)	80	15570	προς Μοντεβιδέο 31/7
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ III (π.)	77	4713	προς Ιαπωνία 18/7
ΑΝΑΤΟΛΗ (μ.)	77	15355	ε. Σάο Σεμπασιάνο 29/7
ΑΝΔΡΕΑΣ V. (μ.)	72	10410	προς Πόρτ Σουδάν 4/8
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν.			
ΧΑΤΖΥΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (μ.)	83	4610	α. Αλγκεθίρας 25/7
ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	78	21908	προς Γκάνδη 27/7
ΑΝΔΡΙΑ (κ.)	71	40572	α. Χόγκ Κόγκ 2/8
ΑΝΔΡΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπο Φήλντ (αποθήκη)
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	προς Χάργκ 4/8
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	α. Ράς Τανούρα 23/7
ΑΝΕΖΙΝΑ (μ.)	77	6597	προς Γκάλβεστον 26/7
ΑΝΕΜΟΣ (ΑΒ)	76	38602	ε. Αλμέρια 9/8
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123	ε. Μαϊάμι 9/8
ΑΝΘΗ Π. (κ.)	77	31076	προς Ν. Κορέα 28/7
ΑΝΘΟΥΝ (κ.)	81	11615	πρ. "Γουαδελοΰπη I."
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996	α. Ν. Ορλεάνη 5/8
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	προς Βεγγάζη 29/6
ΑΝΝΑ Α. (μ.)	71	14500	προς Κολόμπο 30/7
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	ε. Κωνσταντίνα 25/7
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132	προς Κόρπους Κρίστι 24/6
ΑΝΤΑΒΙΑ (κ.)	77	9254	προς Ινδονησία 8/6
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	80	9428	ε. Ούμ Σαϊδ 8/8
ΑΝΤΑΞΙΟΣ (κ.)	76	16368	πρ. "Vizcaya"
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	71	34890	ε. Οδησσό 31/7
ΑΝΤΕΝ (μ.)	71	19510	προς Ιταλία 11/8
ΑΝΤΖΕΛ II. (π.)	74	14324	ε. Χιόστον 4/8
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (μ.)	75	11461	προς Ντάρμπαν 27/7
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ ΔΗ ΓΚΡΕΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	προς Βραζιλία 14/7
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Β. (μ.)	77	14275	προς Βιετνάμ 20/7
ΑΝΤΙΓΟΝΟΣ (κ.)	77	19166	α. Ν. Ορλεάνη 3/8
ΑΞΙΟΝΕΣΤΙΝ (μ.)	76	14591	προς Ντουμπάι 7/8

ΑΟΥΚ (κ.)	75	35354	προς Σαν Νίκολας 20/7
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	υπέστειλε ελληνική
ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006	ε. Λ. Τσάρλς 24/7
ΑΠΙΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	ε.
Ντάρμπαν 4/8			
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΠΟΝΤ (μ.)	75	1581	ε. Πειραιά 11/8
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΑΙΑΝΤ (μ.)	80	3958	προς Μπιλμπάο 28/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΜΟΝΑΝΤ (μ.)	82	3901	προς Ντακάρ 26/7
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827	ε. Ραβέννα 4/8
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (μ.)	71	11055	ε. Μπάχια Μπλάνκα 7/8
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ II (μ.)	77	8767	α. Ρόττερνταμ 11/8
ΑΠΣΧΕΡΟΝ (δ.μ.)	76	17977	ε. Σιλικάπ 3/8
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	προς Γερμανία 22/7
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	προς Ντουμπάι 8/8
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΩΝΤΕΡΕΡ (δ.κ.)	75	45001	πρ. "Teekay Vision"
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	12290	ε. Ντάρ ες Σαλάαμ 7/7
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (μ.)	73	15977	προς Αλεξάνδρεια 4/8
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ (δ.)	75	150960	προς Φουτζέιρα 26/7
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΗ II (δ.)	73	118197	α. Τζουαίμα Τέρμ. 5/7
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	προς Μπαγκόγκ 15/7
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	προς Ν. Ορλεάνη 12/8
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ ΜΠΑΙΗ (δ.μ.)	75	126774	ε. Πειραιά 8/8
ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟ (Βα.)	70	8898	προς Πόρτ Σουδάν 23/7
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	προς Νοβοροσίσκ 2/7
ΑΡΓΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	9996	ε. Ιταζάι 25/7
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	προς Ναντόκ 3/8
ΑΡΗΣ (π.)	73	14670	επισκ. Πειραιά 16/5
ΑΡΗΣΤΗ (κ.)	78	20700	προς Λός Αντζελες 6/8
ΑΡΙΕΛ (κ.)	77	19283	προς Σάουδα 7/8
ΑΡΙΣΒΗ (Μπχ.)	86	19602	προς Σάν ΑΝτόνιο 5/8
ΑΡΙΣΤΕΑ (ΑΒ)	71	1594	προς Μουδανιά 8/8
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	75	41978	α. Βαλτιμόρη 20/7
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (κ.)	82	9112	ε. Μπέντι 5/7
ΑΡΙΩΝ (δ.κ.)	73	30067	προς Αβάνα 13/7
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834	ε. Μπουλών 4/8
ΑΡΚΑΔΙΑ Ι. (π.)	73	89566	προς Τουμπάρσο 22/7
ΑΡΚΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	78	6414	αργεί Μπρεμερχάβεν
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387	προς Πειραιά 13/8
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355	ε. Νταμάμ 14/8
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	77	1598	α. Σουρακούσες 5/8
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193	προς Κορέα 26/6
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349	ε. Ακαμπα 9/8
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537	ε. Σαγκάη 16/7
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	76	56003	ύψωσε ελληνική
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378	ε. Βρέμη 11/8
ΑΣΣΗΜΙΝΑ (δ.ΑΒ.)	74	119527	προς Αιν Σούκνα 23/6
ΑΣΣΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.Βρ.)	74	133035	ε. Τζουαίμα Τέρμ. 13/8
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	ε. Νίγκμπο 30/6
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829	προς Γκντάνσκ 14/8
ΑΣΤΡΟΜΑΡ (κ.)	85	25525	προς Ταιτσούγκ 9/7
ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	76	9281	ε. Αμπιτζάν 14/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159	α. Παρανάγουα 1/8
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (μ.)	81	40134	προς Αγγλία 27/7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΙΝΤ	78	38467	προς Σαγκάη 10/7
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195	ε. Καζαμπλάνκα 9/7
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	77	11269	πρ. "Aditya Uday"
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644	προς Σορέλ 27/7
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644	προς Αμπιτζάν 27/7
ΑΤΛΑΣ II (δ.π.)	74	20322	πρ. "Θήτα Ατλας"
ΑΤΤΙΚΑ (μ.)	71	14684	προς Μουρμάνσκ 15/7
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	α. Ν. Ορλεάνη 13/7
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446	προς Ζανζιγάκ 17/7
ΑΦΡΙΚΑΝ ΣΑΝ (κ.)	75	7494	ε. Λάγος 8/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (μ.)	73	75763	προς Σάινες 20/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	78	17656	προς Ογουέντο 9/8
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (κ.)	76	8705	ε. Κωνσταντίνα 9/8
ΒΑΓΓΕΛΗΣ (μ.)	77	14954	πρ. "Γαλίσσας"
ΒΑΙΝ (δ.κ.)	65	13408	υπέστειλε παναμαϊκή
ΒΑΚΗΣ Τ. (κ.)	71	25232	ε. Τσιβιταβέτσια 19/7
ΒΑΛΕΝΣΙΑ ΣΤΑΡ (δ.Μπχ.)	77	69913	αργεί Πειραιά
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)*	72	3822	μεταφορές Πάτρας
ΒΑΛΛΗ Π. (κ.)	74	8925	προς Ρόττερνταμ 6/7
ΒΑΛΠΑΡΑΙΣΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	72	5881	αργεί Πειραιά
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623	ε. Λάγος 9/8
ΒΑΡΟΝΕΣ (δ.Μπχ.)	80	50108	υπέστειλε ελληνική

ΒΑΣΙΛΗΣ IX (κ.)	77	2996	προς Μιζουράτα 20/7
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	76	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΒΕΝΟΥΣ (μ.)	71	1516	ε. Σάρζα 28/7
ΒΕΝΟΥΣ V. (δ.)	81	42048	α. Χιούστον 10/8
ΒΕΝΟΥΣ Τ. (μ.)	70	16224	προς Σφάξ 28/7
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.Κ.)	72	17890	α. Λάγος 5/8
ΒΕΡΓΙΝΑ	75	20513	προς Ν. Κορέα 16/6
ΒΕΡΝΑΛ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	74	33521	πρ. "Βαρέννα"
ΒΕΡΟΝΑ (κ.)	75	10055	ε. Κονακρύ 9/7
ΒΕΡΟΠΕΣΟ (κ.)	71	10067	ε. Πειραιά 15/6
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683	α. Κπέμπε 2/8
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334	στο Ρίο Γκράντε 23/7
ΒΗΤΑΣΚΑΥ (π.)	71	12222	ε. Ασντον 20/7
ΒΗΤΑΣΤΑΡ (κ.)	76	37700	πρ. "Navios Enterprise"
ΒΗΤΑΤΖΟΥ (κ.)	71	16917	ε. Ρίο Γκράντε 4/8
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	προς Ιντσόν 24/7
ΒΙΕΝΝΑ ΣΚΑΥ (ΑΒ.)	74	14887	πρ. "Αγία Τριάς"
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411	προς Λός Αντζελες 10/8
ΒΙΚΥ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	85	2811	προς Νιγηρία 2/8
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	προς Τακοράντι 18/7
ΒΙΡΤΖΙΝΙΑ (μ.)	73	8953	προς Ιορδανία 22/7
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	77	19077	προς Ρουέν 2/8
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	προς Ζανζιγάκ 4/7
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ (δ.μ.)	72	1999	προς Σόγκλα 23/2
ΒΟΡΕΑΣ (μ.)	75	28275	πρ. "Adriano"
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ			
ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	21733	α. Τενερίφη 7/8
ΒΟΡΙΓΚΙΑ (ΧΚ)	78	20295	προς Ντουάλα 12/8
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	προς Τζακάρτα 26/7
ΒΟΥΛΑΚΑΝ (κ.)	75	15113	ε. Ντάρμπαν 7/8
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	ε. Λουάντα 14/7
ΒΥΤΙΝΑ (δ.κ.)	75	60827	προς Λάγος 11/7
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599	προς Μπέλφαστ 13/8
Γ. ΣΟΥΡΗΣ (Ον.)	68	1588	αργεί Πειραιά
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.μ.)	72	17309	προς Ρόττερνταμ 29/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	ε. Μοτρίλ 3/8
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178	προς Σενζάκι 22/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (μ.)	70	8868	ε. Σουέζ 30/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. (κ.)	68	39869	προς Πειραιά 28/7
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	ε. Ν. Μαγκαλόρ 11/6
ΓΙΑΓΙΑ (δ.κ.)	77	32501	α. Μάντρε Ντέ Ντέους 4/8
ΓΙΑΝΜΠΑΣ (κ.)	76	10185	επωλήθη Ελληνες
ΓΙΑΝΜΠΑΣ Ι. (π.)	78	9236	προς Καλλάο 29/7
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	ε. Σιγκαπούρη 18/7
ΓΙΑΣΕΝΑ (Ον.)	78	9236	προς Κακινάδα 7/8
ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ (κ.)	74	12458	πρ. "Τιρόλ"
ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ V. (κ.)	75	40967	πρ. "United Venture"
ΓΙΟΥΝΑΙΤΕΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	69	10152	ε. Λάγος 27/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	588231	προς Βραζιλία 4/7
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (Ον.)	65	2724	προς Αλγερία 7/8
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	προς Βραζιλία 15/7
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Σάν Λορέντζο 6/8
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	προς Καλλάο 30/7
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	ε. Ιντσόν 27/6
ΓΙΩΡΓΗΣ Κ. (Μπχ.)	71	29897	υπέστειλε κυπριακή
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	69	25084	ε. Τσίμπα 4/8
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	ε. Μελίλη 7/8
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.π.)	80	45082	προς Σαπωνία 22/7
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	προς Κασσιούγκ 22/6
ΓΚΑΖ ΙΟΝΙΑΝ (δ.π.)	70	3909	προς Μπανίας 13/8
ΓΚΑΖ ΚΑΣΠΙΑΝ (δ.π.)	65	3476	α. Μπατάγκας 24/7
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	προς Τρινιτάντ 12/8
ΓΚΑΖ ΛΑΙΟΝ (δ.)	72	9327	προς Κασσιούγκ 3/7
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	προς Λισαβόνα 12/8
ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	68	12870	προς Πασίρ Γκουντάγκ 15/7
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.)	79	13760	προς Ελλάδα 12/8
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445	προς Πασίρ Γκουντάγκ 24/7
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗΝ (δ.π.)	85	23508	προς Λιβύη 11/8
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	προς Μαρόκο 10/8
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	349886	προς Σιγκαπούρη 16/7
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	προς Ντουμπάι 14/7
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.π.)	77	3999	προς Ρεινιόν 2/8
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997	ε. Βομβάη 10/8
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	προς Ινδία 9/8
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	α. Λιμάου 14/7
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	α. Λισαβόνα 23/7
ΓΚΑΖ ΧΟΡΙΖΟΝ	89	11821	προς Ελλάδα 8/8
ΓΚΑΛΗΣ (Ον.)	69	998	α. Αλεξάνδρεια 5/8

ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	ε. Ρόττερνταμ 14/8	ΕΛΛΕΝΙΚ (Μπχ.)	83	7983	ε. Πειραιά 23/7
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	ε. Παράναγους 2/8	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (κ.)	77	10999	επισκ. Βάλβις Μπαϊή 3/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	προς Ν. Ορλεάνη 30/6	ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099	ε. Φουτζέιρα 8/8
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣΣ (π.)	71	16815	προς Βάλβις Μπαϊή 30/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥΔ.ΝΜ)	76	209788	α. Λούπ Τέρμινταλ 27/7
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΗΝ (μ.)	73	15438	προς Νταλιάν 4/6	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ			
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	προς Αφρική 2/8	(δ.)	67	47344	προς Σαντάν Τέρμ. 8/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	ύψωσε ελληνική	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΙΖΤ (δ.)	75	45000	προς Ν. Καληδονία 22/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Προγκρέσσο 31/7	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ			
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΙΔΗ (μ.)	90	23272	προς Βραζιλία 23/6	(δ.ΝΜ)	75	146263	προ Φουτζέιρα 10/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ				ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ			
(π.)	84	24850	προς Μ. Μαγκάνουι 2/8	(δ.ΝΜ.)	77	173086	προς Αιν Σούκνα 31/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ				ΕΛΛΕΣΠ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ			
(δ.π.)	78	3450	προς Μπαγκόγκ 8/8	(δ.ΝΜ.)	75	42813	προς Μίνα αλ Φαχάλ 3/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ύψωσε παναμαϊκή	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	α. Τζουμπάλ 3/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	προς Κουνάμα 17/7	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ			
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	ε. Πουέρτο Καμπέλλο 26/7	(δ.)	74	43441	ε. Σιγκαπούρη 27/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΚΑΥ (κ.)	75	16169	α. Ντουλούθ 20/7	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Ν> Ορλεάνη 3/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	12291	προς Ν. Ορλεάνη 3/8	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	μεταφορές Ινδονησίας
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Βερακρούζ 16/7	ΕΛΛΗ	79	18392	προς Κόλπο ΗΠΙΑ 6/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Ν. Ορλεάνη 3/9	ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387	ε. Τάμπα 8/8
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝ-				ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (μ.)	78	14983	προς Κούβα 5/7
ΤΖΕΡ (π.)	79	13005	προς Αλγέρι 13/7	ΕΛΛΙ (Μπχ.)	75	59307	προς Παράναγους 24/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	προς Πόρτο Πλάτα 2/8	ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274	προς Πειραιά 25/7
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	11733	προς Σάντα Μάρτα 8/8	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957	ε. Χοντέινα 22/7
ΓΚΟΛΝΤΦΙΝΤΣ (μ.)	78	9379	προς Καζαμπλάνκα 24/7	ΕΛΠΙΔΑ (μ.)	71	1516	στον Πειραιά 7/6
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	προς Ιμνίγκχαμ 11/8	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Β. (Μπχ.)	76	6981	αργεί Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	προς Μπουσάν 6/8	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	προς Λά Γκουαίρα 6/8
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	21737	ε. Ν. Ορλεάνη 8/8	ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	προς Μομπίλ 4/8
ΓΚΡΕΙΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	72	38889	προς Ολλανδία 30/7	ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μπχ.)	81	27771	α. Σουέζ 19/7
ΓΚΡΕΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317	προς Ασάμ 3/8	ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΣ ΣΚΑΥ	68	35487	α. Σάν Λορέντζο 29/7
ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14523	προς Ινδία 31/7	ΕΞΟΝΗ (μ.)	72	15871	ε. Νουακτσότ 6/8
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	προς Βραζιλία 10/7	ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	ε. Κωνσταντία 5/8
ΓΟΥΑΥΑΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164.717	ε. Φουτζέιρα 21/6	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Μπ. Αίρες 24/7
ΓΟΥΕΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	προς Φλάσσιγκ 30/7	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	ε. Ανακόρτες 8/8
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	επισκ. Χονολουλού 24/7	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	προς Τζέντα 4/8
ΓΟΥΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Νικόσια 26/7	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	προς Γερμανία 21/7
ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	79	9371	προς Τζέντα 6/8	ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	ύψωσε Παναμαϊκή
ΓΟΥΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	α. Ν. Ν. Ορλεάνη 8/8	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΙΒ	86	15952	στη Μανίλα 9/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΛΙΤΥ *	83	24500	ε. Σιγκαπούρη 7/8	ΕΡΛΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	12916	προς Ασάμ 11/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ *	83	28268	προς Ιντσόν 3/8	ΕΡΜΗΣ (κ.)	76	38995	προς Περσικό 6/8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	προς Κράμπι 9/7				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-				ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	ε. Τέμα 7/8
ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	προς Σαν Χουάν 26/7	ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπχ.)	72	31814	προς Βαρκελώνη 22/7
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Σαγκάη 22/7	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	προς Φιλιππίνες 13/2
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	αργεί Πειραιά	ΕΣΤΡΕΛΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	αργεί Ντάρμπαμ
				ΕΤΟΥΑΛ (κ.)	90	12450	ε. Μπαγκόγκ 10/8
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Ραβέννα 7/8	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	73	1598	ε. Σ. Μαλώ 7/8
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	α. Λ. Τσάρλς 25/7	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	προς Βεγκάζη 22/7
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	προς Ντάρμπαμ 3/7	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	ε. Βηρυτό 9/8
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	προς Νιγηρία 7/8	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	στο Σόγιο 22/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Κολόμπο 30/7/92	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	προς Ταιβάν 13/7
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (μ.)	64	4400	προς Κοπέρ 9/3	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Καλδέρτα 21/7
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	α. Κακινάδα 5/8	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	ε. Πειραιά 26/7
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	προς Μπαγκόγκ 18/6	ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	προς Ονσάν 3/8
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊή 7/8	ΕΥΒΟΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	προς Τεργέστη 13/8
ΔΙΑΣ (π.)	73	14670	α. Καλλάο 19/6	ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ (κ.)	85	12030	ε. Χιούστον 10/8
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΛ (δ.μ.)	65	1817	ε. Αντεν 1/8	ΕΥΔΗΛΟΣ (π.)	67	1220	προς Λιβόρνο 11/8
ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	ε. Φόυνες 11/8	ΕΥΑΙΜΕΝΗ *	79	29875	προς Ιντσόν 4/8
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	προς Μισουράτα 13/7	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Κουκντάο 23/6
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ (π.)	72	19107	ύψωσε σημαία Μπαχάμας	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Νορβηγία 12/8
ΔΣΡ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	14834	προς Ξιγκάγκ 11/7	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	ε. Λ. Τσάρλς 23/7
ΔΣ ΠΑΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	προς Τζέντα 30/7	ΕΥΠΟ ΑΓΚΙΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Ιντσόν 11/7
				ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	δ. Παναμά 29/7
ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	1187	9ε. Λουάντα 8/7	ΕΥΡΥΑΛΗ (μ.)	69	16229	α. Ιλνίλο 29/7
ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	προς Σίντι Κερίρ 9/8	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	ε. Φλάσσιγκ 3/8
ΕΚΤΩΡ (κ.)	81π	30741	πρ. "maersk Sentosa"	ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	προς Ρόττερνταμ 25/7
ΕΛ ΜΙΟΥΡΑ (δ.π.)	67	2445	μεταφορές Περσικού	ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	ε. Τσιταγκόγκ 25/7
ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)	71	1976	προς Λουάντα 5/8				
ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	προς Χακοντάντε 7/7	ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492	προς Ν. Αμερική
ΕΛΕΝΑ Α. (κ.)	70	16128	πρ. "Παντάνασσα"	ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	προς Κάρατσι 26/6
ΕΛΕΝΑ Β. (π.)	73	20713	προς Σαγκάη 2/8	ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	α. Ντουμπάι 24/4
ΕΛΕΝΗ Μ. (μ.)	70	19344	ε. Νοβοροσσκ 1/7	ΖΕΑ (π.)	69	48154	προς Καρμπονέρας 30/7
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Λας Πάλμας 30/7	ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	α. Νταμιάμ 2/8
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	προς Ποχάγκ 24/7	ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)
ΕΛΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Κάρατσι 31/7	ΖΟΥΖΟΥ (κ.)	73	25045	α. Νταλιάν 18/7
ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412	προς Σιγκαπούρη 28/7				
ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.0	80	16106	α. Γκάλβεστον 30/6	ΗΒΗ	79	16379	Κέηπ Τάουν 29/7
ΕΛΙΝΑ	75	8788	στη Λας Πάλμας	ΗΡΑ *	79	16390	προς ΗΠΑ 13/7
ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	α. Ν. Ορλεάνη 28/7	ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Σουέζ 3/3
				ΗΣΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	73448	ε. Κόμπε 7/8

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	ε. Κακογκάβα 11/8
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	προς Χουάγκου 28/7
ΘΕΑΝΩ (μ.)	74	35073	πρ. "Παλμιέρ"
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	προς Ιταλία 12/7
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798	προς Μαρόκο 25/7
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Αμβούργο 3/7
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	ε. Πειραιά 14/6
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	ε. Γέλα 8/8
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.Κεου.)	72	2934	μεταφορές Λιβύης
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	επισκ. Πειραιά 27/5
ΙΑΩΝ (κ.)	73	17646	προς Βραζιλία 30/7
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	προς Σουέζ 20/7
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΙΟΝ (Μηχ.)	79	1241	α. Ματάντι 2/7
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μηχ.)	79	1239	προς Βακαμόντε 4/6
ΙΖΟΛΑ (ΑΒ)	72	19406	αγορά από αλλοδαπούς
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422	προς Βερακρούζ 23/7
ΙΛΙΑΔΑ (κ.)	73	116059	υπέστειλε ελληνική
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Σαν Αντόνιο 19/7
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μηχ.)	77	140277	ε. Φουτζέιρα 8/8
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ. Ονδ.)	67	12588	προς Περσικό 29/7
ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ (κ.)	72	39219	πρ. "Πάνκαρ Ιντομιτάμπλ"
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	προς Πόρτ Κάιζερ 2/8
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΥ (κ.)	82	41962	α. Ν. Ορλεάνη 8/7
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	προς Λός Αντζελες 30/5
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	προς Γιβραλτάρ 28/7
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΝ (κ.)	79	35416	δ. Ντόβερ 17/7
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	α. Αλεξάνδρεια 5/8
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βα.)	82	11849	προς Παράναγους 27/7
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.Βα.)	81	2971	αγορά από αλλοδαπούς
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	ε. Βιζακαπατάν 24/7
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)*	73	15382	προ Λάζαρο Καρντένας 9/8
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	προς Καβάλα 10/8
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	ε. Βερακρούζ 27/7
ΙΟΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	α. Ακαμπα 4/8
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	προς Κορέα 9/8
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΟΡ (π.)	69	173272	προς Ντουμάι 24/7
ΙΟΝΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	προς Τρίπολη 21/7
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	ε. Οζάκα 11/8
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	78	1115979	προς Σιγκαγκ 6.7
ΙΟΝΙΑΝ ΤΖΕΙΝΤ (δ.π.)	75	7297	προς Βέντισπας 3/8
ΙΟΣ (π.)	68	15474	ε. Χάρτλπουλ 8/8
ΙΣΙΣ (κ.)	70	11248	ε. Σιγκαπούρη 14/7
ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	αργεί Πειραιά
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	προς Νικολάγιεφ 26/7
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Κόμπε 3/8
ΙΣΤΡΙΑ ΕΞΠΡΕΣΣ (Βα.)	83	11849	προς Χόγκ Κόγκ 11/8
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	προς Σάφι 2/8
ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544	προς Βραζιλία 1/7
ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	ε. Π. Σάιθ 5/8
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	προς Πειραιά 6/8
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	προς Ιντσόν 21/6
СМВ ΕΜΠΛΕΜ (κ.)	79	12470	προς Ντάρ ες Σαλάμ 23/7
СМВ ΕΝΣΑΙΝ (κ.)	79	11844	προς Μομπάσα 12/7
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ)	73	9112	προς Κούβα 11/6
ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	α. Γιούροπορτ 30/7
ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	προς Βραζιλία 27/7
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145	προς Λίβερπουλ 13/8
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154	ε. Βιζακαπατάν 7/8
ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663	ε. Νοβοροσίτσκ 2/7
ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.)	76	15856	ε. Σάν Λορέντζο 10/8
ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	72	1171	ε. Ντάρμπαν 27/7
ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	ε. Φιλαδέλφεια 10/8
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	προς Ν. Ατλαντικό 1/8
ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069	προ Μπρουσμπούτελ 31/7
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.)	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι
ΚΑΛΥΨΩ Ν. (κ.)	83	20366	προς Μαριούπολη 23/7
ΚΑΜΑΡΙ (κ.)	73	57345	προς Βραζιλία 25/7
ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	ε. Κωνσταντία 27/7
ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	προς Ν. Αμερική 27/7
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	προς Αίγυπτο 7/8
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)*	77	10688	προς Ταλκαχού'ανο 22/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	προς Χόγκ Κόγκ 22/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	προς Τρομπέτας 27/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (δ.μ.)	89	25368	ε. Δουκέρκη 11/8
ΚΑΠΕΤΑΝ Π. (κ.)	73	11954	ε. Αμστερνταμ 14/8
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	προς Ζίρκου Αλντ 6/8

ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656	μεταφορές Αμπιτζάν
ΚΑΠΠΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	11929	πρ. "Νιούτον"
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	αργεί Πειραιά
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	α. Λά Γκουλέτ 9/8
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	α. Βανκούβερ 23/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΕΛΛΟΣ (κ.)*	77	9941	ε. Ν. Ορλεάνη 27/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.)	77	14349	προς Τζακάρα 8/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	ε. Ρότερνταμ 13/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	α. Αλεξάνδρεια 4/8
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	ε. Πειραιά 28/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	ε. Αντεν 5/8
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	ε. Νταβάο 7/9
ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	57527	πρ. "Βεργώ"
ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	72	57056	πρ. "Πόνιτ Κλήαρ"
ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ(κ.)	90	31643	προς Αυστραλία 2/8
ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	64	4673	α. Ρότερνταμ 28/7
ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	ε. Αλεξάνδρεττα 12/8
ΚΑΡΙΝΑ (Μηχ.)	72	11954	αργεί Πειραιά
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (π.)	74	5379	ε. Κουβέιτ 8/96
ΚΑΡΛΙΤΑ (π.)	76	9996	προς Μπαγκκόκ 11/7
ΚΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	72	15015	υπέστειλε παναμαϊκή
ΚΑΖΗ (κ.)	75	76873	προς Μπαλμπόα 7/8
ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582	προς Χόγκ Κόγκ 10/7
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	ε. Κάντλα 24/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Βα.)	74	8831	προς Αλεξάνδρεια 31/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Λ. (κ.)	78	10245	πρ. "Ρότσαμ"
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	μεταφορές Ιράν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	α. Πόρτ Χάρκουρτ 2/7
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	προς Κοξίν 10/8
ΚΑΤΥΑ V. (κ.)	74	26316	προς Τζέντα 4/8
ΚΑΥ (κ.)	76	11721	πρ. "Handy Islander"
ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Χερσώνα 5/8
ΚΕΙΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Ασάμπ 31/7
ΚΕΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	προς Γκουγιαμπάλ 28/7
ΚΕΙΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	ε. Πειραιά 16/7
ΚΕΝ ΑΙΛΑΝΤ.	81	9909	πρ. Καγκαγιάν ντε Ορο 19/7
ΚΕΝ ΓΚΕΙΛ	79	11279	προς Μανίλα 7/7
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	προς Μπαντίρμα 8/8
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	ε. Λομέ 16/7
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878	ε. Σάρροχ 2/8
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	προς Δακάρ 6/8
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	προς Ν. Κορέα 19/7
ΚΙΝΑΡΟΣ Γ. (π.)	74	10053	επισκ. Πειραιά 7/7
ΚΙΝΣΙΠ (δ.Μηχ.)	77	76547	πρ. "Chevron Sun"
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	μεταφορές Ν. Γουινέας
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	προς Ινδονησία 30/7
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Παράναγους 31/7
ΚΛΕΟ Μ. (κ.)	77	20265	στο Κήλαγκ 31/7
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΜΑΡΙΝ (Μηχ.)	78	13899	ε. Αδελαΐδα 11/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΙΑΝΣ (Μηχ.)	77	10407	προς Ν. Ορλεάνη 8/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μηχ.)	78	13605	ε. Βανκούβερ 30/7
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μηχ.)	86	10771	α. Ν. Ορλεάνη 27/7
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΤΡΙΑ (φ.)	86	10765	προς Μοντεβιδέο 1/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΡΑΙΝ (κ.)	86	10511	προς Σαγκάη 16/7
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	προς Κίνα 7/7
ΚΛΙΠΠΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)	86	12510	προς Ισπανία 10/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΒΑΝΤΟΡ (μ.)	74	9903	ε. Βηρυττό 9/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	75	9903	προς Ιταζάι 7/8
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΟ ΠΑΟΥΛΟ (μ.)	75	9903	προς Ντουάλα 7/8
ΚΟΛΜΕΝΑ (ΑΒ)	68	14691	πρ. "Αστρον"
ΚΟΜΠΑΣΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Ν.Μ.)	74	82786	προς Πόντα ντα Μαδέιρα 5/8
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	α. Ν. Ορλεάνη 4/8
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9573	προς Σιγκαπούρη 8/6
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς Ιντ'ον 21/7
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	αργεί Πειραιά
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	ε. Γίγκου 17/7
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ (κ.)	82	18656	προς Ντάρμπαν 7/8
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	προς Δ. Αφρική 4/8
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Γιβραλτάρ 31/7
ΚΟΡΟΝΙΣ ΙΙ (κ.)	77	15043	ε. Σιγκαπούρη 22/7

ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	ε. Σάντος 3/7	ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	21708	προς Αγ. Πετρούπολη 3/7
ΚΟΣΜΑΝ 1 (κ.)	77	14186	προς Χουάγκου 6/8	ΜΑΚΝΤΟΝΑΝΤ (κ.)	74	34789	πρ. "Κ. Challenger"
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	α. Ν. Ορλεάνη 9/8	ΜΑΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	39050	προς Κολομβία 19/9
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	προς Ρότερνταμ 8/8	ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704	προς Καναδά 30/6
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.)	74	15994	προς Ναυίγκ 18/7	ΜΑΚΕΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996	προς Ευρώπη 29/7
ΚΟΣΜΙΚ (ΑΒ.)	79	16100	προς Γιβραλτάρ 10/8	ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	ε. Γιούροπορτ 12/8
ΚΟΤΟΚΟΥ (Ν.Ζ. δ.)*	75	16221	προς Ν. Πλύμουθ 5/8	ΜΑΝΤΡΑΚΙ (μ.)	76	13993	προς Ν. Κορέα 29/7
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Γκίσμπορν 9/8	ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.)	74	9800	ε. Πασαγιές 5/8
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	προς Κριστομπάλ 6/8	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	προς Φλάσσιγκ 30/7
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	υπέστειλε ελληνική	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.)π.	75	149293	ε. Φουτζέιρα 30/5
ΚΡΕΙΝ (κ.)	76	20355	προς Λ. Αντζελες 1/8	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186	προς Ισπανία 28/7
ΚΡΗΤΗ ΡΕΞ (Βα.)	79	7599	ε. Αμβέρσα 29/6	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186	προς Γδύνια 24/7
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.)	64	26621	επισκ. Φουτζέιρα 11/8	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	70	33185	προς Κίνα 29/7
ΚΡΙΟΣ I (π.)	71	1594	ε. Κοπέρ 10/8	ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ (μ.)	83	32100	α. Ν. Ορλεάνη 10/8
ΚΡΙΣΑ (π.)	79	12784	προς Τούλσκ 13/6	ΜΑΚ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Τέμα 4/8
ΚΥΔΩΝ (δ.π.)	71	15522	ε. Μελλίλη 8/8	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.)	71	9810	α. Βάλβις Μπαίη 17/6
ΚΥΔΩΝΙΑ (μ.)	77	9634	προς Ταρτούζ 4/8	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	προς Μπερντάνσκ 26/7
ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686	ε. Καβάσι 4/8	ΜΑΡΑΡΙΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	προς Πότι 15/7
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	προς Μαδράς 4/8	ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΑ	73	128954	προς Βραζιλία 11/8
ΚΥΜΑ (ΑΒ)	70	1437	προς Βηρυττό 4/6	ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878	ε. Αμουά Μπαίη 29/6
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	ε. Μαριούπολη 12/8	ΜΑΡΙΑ Α. (κ.)	76	14873	προς Χόγκ Κόγκ 3/7
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Δανία 3/8	ΜΑΡΙΑ Δ. (Μα.)	68	16587	προς Βάρνα 4/8
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. (π.)	74	8199	στον Πειραιά 30/7	ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108	προς Κωνσταντία 21/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Νταμμάμ 28/7	ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.)	73	17327	προς Ν. Κορέα 25/7
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Ιταλία 9/8	ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	προς Μπαγκόγκ 16/6
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ μ. (κ.)	71	14757	προς Βανκούβερ 26/7	ΜΑΡΙ Τ. (δ.κ.)	76	15232	ε. Σιγκαπούρη 20/7
ΚΩΣΤΑΣ Η. (μ.)	74	9192	υπέστειλε κυπριακή	ΜΑΡΙΝΙΚ Κ. (κ.)	80	14798	α. Βανκούβερ 21/6
ΚΩΣΤΑΣ Σ. (π.)	78	5600	προς Ταρτούζ 29/7	ΜΑΡΙΒΕΝ (μ.)	69	2995	προς Σαγκάη 2/6
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	ε. Βηρυτό 7/8	ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.)	70	17487	προς Παλάου Σαμπού 5/8
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	76	1575	α. Πειραιά 11/8	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	ε. Κήλαγκ 17/7
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	προς Μουδανία 7/8	ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	προς Βραζιλία 28/7
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	προς Αγγλία 5/8	ΜΑΡΙΖΑ (Μπχ.)	81	15177	προς Βενετία 4/8
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	προς Μαυρίκι 24/7	ΜΑΡΙΚΑ 7	73	81263	ε. Φόξ 16/7
ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	προς ΗΠΑ 24/7	ΜΑΡΙΚΑ ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732	προς Μπανγιούλ 4/8
ΛΑΡΚ (κ.)	73	9599	προς Αρούμπα 5/8	ΜΑΡΙΛΙΑ Α. (μ.)	74	19928	α. Νταμμάμ 13/8
ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767	ε. Πόρτο Καμπίλλο 26/7	ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Κολόμπο 1/8
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	75	15833	υπέστ. σημ. Μάλτας	ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μπχ.)	76	138765	προς Φουτζέιρα 8/6
ΛΕΒΑΝΤΕΣ (κ.)	72	27833	προς Βατούμ 23/7	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	70	9077	προς Σιγκαπούρη 26/7
ΛΕΙΖΕΡΜΠΗΜ (κ.)	74	15276	προς Βραζιλία 11/7	ΜΑΡΙΝΕΡ I (π.)	71	1887	προς Αλεξάνδρεια 12/8
ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	προς Κριστομπάλ 13/8	ΜΑΡΙΝΙΚ Γ. (κ.)	72	16018	πρ. "Σή Κίγκ"
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.)	72	17914	προς Φλάσσιγκ 13/8	ΜΑΡΙΟΣ (μ.)	76	10526	προς Κίνα 4/6
ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	προς Σιγκαπούρη 10/8	ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.)	68	21228	προς Μπουργκάς 19/3
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Χάιφα 11/8	ΜΑΡΚΕΛΛΑ	72	37407	ε. Κοπέρ 10/8
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.)	79	10354	προς Ακαμπα 13/8	ΜΑΡΛΙΝ (μ.)	75	23334	πρ. "Αλεξάνδρεια"
ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	προς Κων/πολη 16/7	ΜΑΡΤΙΝ (μ.)	74	9067	επισκ. Νιτερόι 11/8
ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183	α. Ρίο Ιανέιρο 9/8	ΜΑΣΚΩΤ (κ.)	70	12592	επωλήθη Ελληνες
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	προς Σ. Αραβία 27/6	ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	17402	προς Ν. Κορέα 18/6
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Κ. (κ.)	77	5744	προς Μίλφροντ Χάβεν 10/8	ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	προς Κωνσταντία 3/8
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΞ (Βα.)	79	7598	ε. Αμβέρσα 4/8	ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	προς Ναντόρ 5/8
ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	προς Χουάγκου 6/8	ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	προς Ν. Ορλεάνη 1/8
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	προς Κασσιούγκ 20/7	ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	μεταφορές Περσικού
ΛΙΜΠΕΞΕΛ* (π.)	69	17872	προς Πόρτ Σουδάν 10/8	ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	προς Κίνα 29/5
ΛΙΜΠΡΑ I. (μ.)	88	12735	επισκ. Σιγκαπούρη 4/8	ΜΑΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	προς Λομέ 9/8
ΛΙΝΑΡΔΟΣ (μ.)	71	51072	στον π. Ορινόκο 26/7	ΜΕΛΟΙ (μ.)	76	22297	πρ. "Μαίρη Ν."
ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	ε. Φρητάουν 8/7	ΜΕΛΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572	προς Ιταλία 5/8
ΛΙΝΚΑ (Ονδ.)	74	1490	α. Παλέρμ 9/8	ΜΕΛΩΔΙΑ (κ.)	73	14670	πρ. "Αρης"
ΛΙΝΚΟΥΒΑ (δ.π.)	80	4816	υπέστειλε σημ. Λιθουανίας	ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357	προς Αβάνα 1/7
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Μανζανίλο 31/7	ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (μ.)	69	9901	προς Κούβα 25/7
ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΡΕΡΠΡΑΙΖ (δ.Βρ.)	83	30479	προς Κιουρασάο 24/7	ΜΕΝΤ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (Μπχ.)	70	23081	προς Γιβραλτάρ 4/8
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βα.)	82	36865	προς Πασκάγκουλα 5/8	ΜΕΝΤΩΡ (κ.)	73	13729	πρ. "Mento"
ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407	προς Μπαγκόγκ 12/8	ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28273	προς Δ. Μεξικό 1/8
ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	α. Τζουαίμα Τέρμ. 12/8	ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738	προς Ντουμάι 12/8
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.)	69	41477	στον Πειραιά 15/5	ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	προς Γιαμπούκα 9/8
ΛΥΔΙΑ (κ.)	76	41477	προς Αμπτζάν 26/7	ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	ε. Γκάλατς 8/8	ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	προς Βενεζουέλα 5/8
ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	προς Σικάγο 29/7	ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Ν. Ορλεάνη 31/7
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μπχ.)	72	6513	προς Χοκάτα 10/8	ΜΙΓΚΟΥΕΛ (μ.)	74	20712	πρ. "Δάμων"
ΜΑΓΝΗΣΙΑ (Μπχ.)*	78	13427	προς Βραζιλία 30/7	ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	ε. Καέν 7/8
ΜΑΕΡΣΚ ΟΞΕΑΝΙΑ (κ.)	72	20325	πρ. "Μεονία"	ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	προς Μπαγκόγκ 24/7
ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040	προς Πόρτο Μπαρίας 28/8	ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	προς Αμστερνταμ 9/7
ΜΑΙΡΗ Δ. (κ.)	75	29120	πρ. "Mare Venetum"	ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	προς Οζάκα 23/6
ΜΑΙΡΥΛΟΥ II (κ.)	74	30168	ε. Σ. Λορέντζο 11/8	ΜΙΝΕΡΒΑ (κ.)	84	37584	ε. Πασαγιές 5/8
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	προς Μεξικό 21/7	ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.μ.)	84	37584	πρ. "Bright Eagle"
ΜΑΚΓΟΥΩΡΙΟΡ (κ.)	73	31427	προς Μόντρεαλ 11/6	ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	μεταφορές Μπαχάμας
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28365	ε. Νάντη 6/8	ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	18061	στη Κλαιπέδα 5/8
ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟΣ 9κ.)	80	9154	προς Φανσέγκ 3/8	ΜΙΣΣ ΒΙΚΥ (π.)	68	38686	στον Πειραιά 24/5
ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	προς Πειραιά 24/7	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Ασσάμπ 10/7

ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	75	6728	προς Λάς Πάλμας 25/6	ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	ε. Καράτσι 28/7
ΜΙΣΤΡΑΛ II (δ.π.)	73	1272	πρ. "Θήτα Μιστράλ"	ΝΙΚΟΣ Α. (κ.)	68	8269	στο Λάγος 6/11/92
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	ε. Φιλαδέλφεια 5/8	ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	ε. Πειραιά 11/8
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	προς Βούγκ Τάου 6/8	ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	προς Ποχάγκ 11/8
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579	ε. Τζέντα 24/7	ΝΙΟΥ ΕΡΑ (μ.)	71	9048	πρ. "Διαμαντής Π."
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μπχ.)	78	103812	αργεί Κολομπία	ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	προς Ποχάγκ 2/8
ΜΠΑΛΚ ΑΘΗΝΑ (κ.)	74	71967	πρ. "Comtrade"	ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	75	20797	προς Μαντράς 11/8
ΜΠΑΛΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	6414	αργεί Μπρεμερχάβεν	ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	α. Τέμα 8/5
ΜΠΑΡΜΠΑ ΘΑΝΑΣΣΗΣ (κ.)	77	36411	πρ. "Πέλαγος"	ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	α. Ράς Τανούρα 19/7
ΜΠΑΡΟΝ (κ.)	80	63443	αγορά από αλλοδαπούς	ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.π.)	84	2469	α. Νάντη 26/7
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	ε. Σέτε 4.8	ΚΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	ε. Μαϊάμι 9/8
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)	69	44860	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)	88	1905	ε. Γκράντ Καυμάν 6/8
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	δ. Σουέζ 11/8	ΝΟΡΘ ΣΗΛΑΝΤΣ (μ.)	72	7266	προς Ματάντι 16/8
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	προς Κούβα 1/4	ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	80	6414	α. Πειραιά 2/10
ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Ελλάδα 1/8	ΝΤΑΓΚΟΤΕ ΣΤΑΡ (κ.)	77	8750	πρ. "Κατερίνα Δρακοπούλου"
ΜΠΛΑΚ ΣΗ Τ. (μ.)	69	5903	α. Φουτζέιρα 1/1	ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	ε. Αμβέρσα 5/8
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418	προς Κούβα 7/7	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (δ.μ.)	72	105845	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ (μ.)	71	15954	προς Ν. Αφρική 2/8	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	προς Σουγκέι Πακνίγκ 31/7
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867	προς Σαν Μάρκος 26/7	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581	προς Γκρεσίκ 30/7
ΜΠΛΟΥ ΦΙΝ (μ.)	71	15954	προς Κορέα 27/7	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤΙ (π.)	68	18210	προς Παρανάγουα 29/7
ΜΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.)	69	8707	αργεί Πειραιά	ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	66	15784	προς Κίνα 1/8
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-ΤΣΟΥΣ (δ.κ.)	75	6794	ε. Γκρέντζιμουθ 11/8	ΝΤΕΙΜ Μ. (κ.)	72	6987	αργεί Πειραιά
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ			προς Κόκο 15/7	ΝΤΕΛΑΓΚΡΑΤΣΙΑ (κ.)	69	31551	προς Πειραιά 6/8
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ (δ.)	71	1991	προς Λάγος 27/7	ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (Μπχ.)	84	35453	ε. Οδησσό 6/8
ΜΠΛΟΥΝΤΑΝΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	2998	ε. Μπουσάν 31/7	ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΙΜ (Μπχ.)	82	32320	προς Βρέμη 23/7
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706	α. Κισσύ 6/7	ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	προς Γιβραλτάρ 20/7
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	αργεί Πειραιά	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	74	8768	επισκ. Πειραιά 29/5
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	προς Γκεμλίκ 6/8	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ V (μ.)	71	8813	προς Ιράν 8/8
ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	72	6671	αργεί Πειραιά	ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	προς Ιντσόν 6/8
ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (π.)	71	9603	αργεί Πειραιά	ΝΤΙΝΟΣ (δ.μ.)	62	1979	πρ. "Κώστας Κ."
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	ε. Ντόχα 27/7	ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιβ.)	73	31861	α. Πασίρ Γκουντάγκ 25/6	ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172	α. Τέξας Σίτυ 25/7
ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	ε. Χάλιφαξ 20/7	ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Μπόννυ 10/8	ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	ε. Μάντρε ντε Ντέους 10/8
ΜΠΡΙΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	προς Κούβα 31/7	ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	ε. Αλεξάνδρεια 11/8
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	στο Κάμπος Φήλντ (αποθήκη)	ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631	προς Σάο Σεμπασιάνο 29/7
ΜΥΚΟΝΟΣ V. (π.)	67	8981	προς Τζέντα 28/7	ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (Βα.)	71	23891	ε. Πειραιά 16/7
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	ε. Σάντος 6/8	ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985	ε. Ραβέννα 30/7
ΜΥΡΣΙΝΗ (μ.)	72	14095	προς Γιοκοχάμα 13/7	ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	ε. Ρουέν 19/7
ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826	α. Πειραιά 13/7	ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	α. Ν. Ορλεάνη 9/8
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ Δ. (κ.)	77	9111	προς Γίγκου 8/6	ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.π.)	93	160129	υπέστειλε ελληνική
ΝΑΒΙΟΣ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ II (κ.)	76	64670	προς Βενεζουέλα 10/8	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)*	79	59882	ε. Σιγκαπούρη 6/8
ΝΑΙΑ (κ.)*	70	9069	προς Μπαγκκόγκ 9/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΙΝΘ (δ.π.)	91	81400	προς Νιγηρία 30/7
ΝΑΙΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	77	34841	προς Ν. Αμερική 29/7	ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Πάχη 9/8
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ*	72	18723	ε. Ξιαμέν 15/7	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειικές μεταφορές
ΝΑΝΤΙΝ (μ.)	68	1498	ε. Κοπρ 28/7	ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	αργεί Πειραιά
ΝΑΡΕΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	ε. Ρόττερνταμ 15/8	ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Κόλπο ΗΠΑ 7/8
ΝΑΡΟΒΑ 98.	92	81400	α. Ράς Τανούρα 8/7	ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796	ε. Πειραιά 9/8
ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978	προς Ντερίνς 3/8	ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	προς Μεξικό 7/8
ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	προς Γιβραλτάρ 11/7	ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	ε. Πόρτο Κορτές 5/8
ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	προς Κίνα 15/4	ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	αργεί Θεσσαλονίκη
ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (κ.)	73	11291	προς Αγκόλα 30/7	ΟΝΥΞ (κ.)	69	9824	στο Κολόμπο 1/7
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	μεταφορές Αγκόλας	ΟΡΕΜΠΛΕ (δ.κ.)	75	39656	δ. Μάλτα 9/8
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	α. Μαντράς 7/8	ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	προς Ρένι 3/8
ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ (μ.)	75	2226	α. Ασντοντ 8/8	ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	προς Ρόττερνταμ 29/7
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518	προς Τυνησία 7/8	ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	ε. Πόρτο Σάντα Μαρία 2/8
ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ (μ.)	79	1592	προς Καβάλλα 23/7	ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	ε. Ριγίεκα 10/8
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	προς Γιβραλτάρ 8/8	ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284	α. Βαρκελώνη 6/8
ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728	α. Χιούστον 7/8	ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64355	δ. Γιβραλτάρ 26/7
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Κό Σισάγκ 5/8	ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000	προς Περισκό 7/8
ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	ε. Μαυρίκιο 15/7	ΟΣΕΑΝ ΓΡ. (μ.)	71	13459	προς Κουϊγκντάο 22/5
ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	ε. Ξιαμέν 23/7	ΟΣΕΑΝ ΛΕΙΚ (κ.)	76	12443	ε. Ρίο Ιανέιρο 10/9
ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	προς Μπουσάν 7/8	ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ Ι. (δ.)	80	3323	πρ. "Ocean Hope"
ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856	προς Βραζιλία 3/8	ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755	ε. Σ. Γκερόγκ 25/6
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	ε. Πειραιά 28/7	ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)	70	8493	πρ. "Cago Mainne"
ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	α. Αμστερνταμ 29/7	ΟΣΕΑΝΙΚΟΣ (κ.)	78	14901	πρ. "Δημοκρατικ'ος"
ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΥ	71	29198	δ. Ντόβερ 28/7	ΟΣΕΑΝΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	83	9755	ε. Κοατζακόλκος 11/9
ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317	προς Ζανζιβάγκ 11/6	ΟΣΙΡΙΣ Ι. (μ.)	70	5480	προς Δακάρ 5/8
ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	προς Κολόμπο 7/8	ΟΤΑΡΟΘ 1. (δ.π.)	79	3818	προς Ρουέν 25/7
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.Μπχ.)	75	61000	προς Δ. Αφρική 13/7	ΟΥΑΙΤ ΡΟΟΥΖ	84	13852	αργεί Φουτζέιρα
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (κ.)	79	10225	πρ. "Cottbus"	ΡΕΙΝΜΠΟΟΥ II	84	13881	αγορά από αλλοδαπούς
				ΟΥΡΑΝΙΑ (μ.)	69	9627	ε. Μαριούπολη 6/8

ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	α. Γκάνδη 6/8	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Καλλάο 28/7
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9429	προς Μπ. Αμπάς 18/7	ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	ε. Τακοράντ 26/7
ΠΑΛΛΑΣ (Μπχ.)	71	7890	δ. Ντόβερ 6/8	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	ε. Λυανουσγκάγκ 16/7
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	ε. Λάγος 7/7	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Σάντο 5/8
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Λα Νουβέλ 8/7	ΠΡΟΣΩ (Μπχ.)	78	26409	προς Κήλαγκ 10/8
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	ε. Βομβάη 18/7	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	α. Ν. Ορλεάνη 2/8
ΠΑΝΟΡΜΟΣ Σ. (μ.)	78	17807	προς Ογουέντο 11/7	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	ε. Καρταγένα 30/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	77	10076	α. Ακαμπα 29/7	ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	προς Μπαλμπόα 20/7
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	προς Ινδία 24/7	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	προς Μπειχάν 10/7
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422	προς Χάμπτον 8/8	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Αρούμπα 7/8
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	προς Σάντος 16/7	ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ 4. (μ.)	74	60998	στην Αγκρα ντο Ρέις 11/6
ΠΑΝΥ Ρ. (μ.)	78	14088	δ. Κων/πολη 5/7	ΠΡΩΤΟΜΑΣΤΟΡΑΣ (κ.)	72	9176	πρ. "White Stork"
ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	ε. Αμβέρσα 25/6	ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Λάζαρο Καρντέντας 3/8
ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	προς Φινλανδία 6/8	ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΟΦ ΣΑΜΟΣ (κ.)	74	42236	πρ. "King William"
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	α. Πόρτο Νογάρo 28/7	ΠΥΡΓΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	78	1592	προς Ιταλία 29/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μπχ.)	77	23910	προς Κοντσάν 7/8	ΡΑΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	προς Καλλάο 3/8
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	α. Τζουμπάιλ 4/8	ΡΑΜΑ (κ.)	87	13651	προς Μανίλα 9/8
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Πειραιά 12/5	ΡΑΝΙΑ (μ.)*	68	1599	προς Ανωμπα 27/4
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	ε. Κήλαγκ 13/7	ΡΑΨΩΝΤΥ (κ.)	71	11758	προς Περού 26/7
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	71	6682	προς Μασάν 2/8	ΡΕΑ (μ.)	73	30930	α. Σαλντάνα Μπαίη 17/7
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	προς Πόρτλαντ 2/8	ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	προς Ν. Ορλεάνη 29/7
ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	α. Σαγκάη 14/7	ΡΕΙΝΜΠΟΥ ΣΤΑΡ	69	9716	α. Πειραιά 11/10
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (Κ.)	86	14319	προς Βραζιλία 4/8	ΡΕΙΝΤΤΖΕΡ (κ.)	76	14760	προς Κρηπίτσον 6/8
ΠΑΥΛΙΝΑ (μ.)	69	9907	ε. Κάντλα 17/7	ΡΗΤΖΕΝΤ (Μπχ.)	79	8680	α. Νταλιάν 20/7
ΠΑΦΦΙΝ (μ.)	68	8648	πρ. "Λάκυ Γκρήκ"	ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	α. Τζέντα 14/7
ΠΕΛΑΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Βαλέντσια 7/8	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	προς Καοσιούγκ 3/7
ΠΕΛΛΑ (μ.)	71	14686	πρ. "Παρίτσια"	ΡΙΖΑΛ (κ.)	77	39562	επωλήθη Ελληνες
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	προς Τερνεουζέν 30/7	ΡΙΚΜΕΡΣ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	15086	πρ. "Θερμαϊκός"
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ Ν. (δ.κ.)	71	104253	στη Σιγκαπούρη 30/4	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Ποντιανάς 5/8
ΠΕΛΑΝΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Βαρκελώνη 11/8	ΡΟΖΑ Κ. (Ονδ.)	65	1600	προς Κουελιμάνε 13/5
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	α. Ν. Ορλεάνη 10/8	ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	71	71877	ε. Σεπετίμα Τέρμ. 4/8
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	προς Γουατεμάλα 1/6	ΡΟΜΙΝΑ (μ.)	75	9702	προς Ιντσόν 10/7
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)	74	16249	ε. Ροστόκ 8/8	ΡΟΜΠΙΝ Λ. (χκ.)	76	35706	αγορά από αλλοδαπούς
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	προς Αλεξάνδρεια 23/7	ΡΟΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	προς Τάμπα 28/7	ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	προς Βαντί Φειράν 31/7
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402	αργεί Πειραιά	ΡΟΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	προς Σάο Σεμπασιτίο 3/7
ΠΕΡΣΕΥΣ (Μπχ.)	72	9635	αργεί Πειραιά	ΡΟΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	προς Φουκουγιάμα 31/7
ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	ε. Σιγκαπούρη 18/7	ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)	73	22626	προς Πειραιά 30/7
ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	προς Αλγέρι 19/7	ΡΩΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	επισκ. Μπρεμερχάβεν 9/8
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	προς Ιταλία 31/7	ΣΤ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Ι. (κ.)	82	8719	πρ. "Merkur Lake"
ΠΗΓΑΣΟΣ (Μπχ.)	73	9749	αργεί Πειραιά	Σ. ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ (κ.)	72	30778	προς Πέζαρο 19/7
ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	ε. Μπαρραγκούλα 23/7	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μπχ.)	81	33471	α. Ν. Ορλεάνη 28/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	στο Μπάρ 29/3	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Ιμμιγκχαμ 6/8
ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ (π.)	82	13483	ε. Σάν Αντόνιο 1/8	ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	στο Χάργκ (αποθήκη)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	ε. Κουινχουαγκντάο 12/7	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765	προς Ρόττερνταμ 5/8
ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	προς Χαλκίδα 20/7	ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	ε. Ν. Ορλεάνη 8/8
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζέμπελ Αλι 24/4	ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ Ι. (π.)	74	16023	πρ. "Ιόνιαν Κομμάντερ"
ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	ε. Κολούμπια Ρίβερ 9/8	ΣΑΛΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	επισκ. Σιγκαπούρη 12/8
ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	προς Ράς Σουκχέρ 4/8	ΣΑΝ (δ.μ.)	75	68090	ε. Φιουμπίσινο 4/8
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (μ.)	69	15688	α. Οζάμιζ 21/7	ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523	ε. Λάγος 8/8
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	83	22076	πρ. "Bouscraa"	ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)*	69	9584	προς Ν. Μαγκαλόρ 25/7
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	α. Ντάρμπαν 16/9	ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι. (κ.)	70	11122	προς Μπουσάν 7/7
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λισαβόνα 7/8	ΣΑΝΡΑΙΣ (κ.)	71	13575	προς Μπουσάν 26/7
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (π.)	75	14741	προς Γιβραλτάρ 14/8	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ (μ.)	70	30039	ε. Χόγκ Κόγκ 4/8
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	προς Καράτσι 28/7	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	75	10297	προς Μπαγκκόγκ 29/7
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	α. Ταρραγκόνα 30/7	ΤΣΜΑΝ (κ.)	76	10297	ε. Ριγίκα 3/8
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Ξιγκάγκ 18/7	ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤΙ (κ.)	75	10297	προς Καοσιούγκ 25/7
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Χόγκ Κόγκ 10/7	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ Ι. (κ.)	69	24594	ε. Κουινχουαγκντάο 17/7
ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	ε. Αντεν 7/7	ΣΤΟΝΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	ε. Χόγκ Κόγκ 8/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	α. Αμβούργο 10/7	ΣΑΟΥΘ ΑΙΛΑΝΤΤ (π.)	75	12322	α. Νταρ ες Σαλαάμ 17/4
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	προς Μπάγια Μπλάνκα 10/8	ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	74	12498	προς Κίνα 4/8
ΠΟΡΟΣ	71	20670	προς Μπαγκκόγκ 18/7	ΣΑΟΥΘ ΣΗΑΝΤΣ (π.)	74	10761	προς Ροζάριο 28/7
ΠΟΡΤΑΙΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	ε. Σιγκαπούρη 21/7	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (μ.)	71	43867	α. Ν. Ορλεάνη 29/7
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	προς Θεσσαλονίκη 8/8	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.π.)	84	3793	ε. Χόγκ Κόγκ 8/8
ΠΡΑΙΜ ΒΕΛΒΕΤ (π.)	80	999	προς Κων/πολη 8/8	ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.μ.)	74	70741	πρ. "Belle Haven"
ΠΡΑΙΜ ΒΙΖΙΟΝ (π.)	75	1599	προς Λεμεσό 11/8	ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	86	15933	προς Πράια Μόλε 15/7
ΠΡΑΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	76	1596	προς Πειραιά 12/8	ΣΕΙΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς Νοβοροσίσκ 15/7
ΠΡΑΙΜ ΒΙΟΥ (π.)	79	1599	α. Ταρραγκόνα 8/8	ΣΕΙΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143	προς Ρας Τανούρα 7/7
ΠΡΑΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	επισκ. Σετομπάλ 12/4	ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.μ.)	74	997	ε. Πειραιά 20/5
ΠΡΑΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	ε. Νουέβα Παλμίρα 6/8	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Ρίο Ιανέιρο 3/8
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Αλ οφ Γκράιην 11/8	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ (κ.)*	72	1547	ε. Πειραιά 10/6
ΠΡΙΜΑ (δ.μ.)	71	14185	ε. Σιγκαπούρη 26/7	ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	α. Πασιρ Γκουιντάγκ 5/7
ΠΡΙΜΑΤΙΣΤ (π.)	77	8686	α. Αλγκεθίρας 26/7	ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	ε. Φλάσιγκ 31/7
ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ (δ.μ.)	74	61901	α. Ν. Ορλεάνη 5/8	ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	ε. Σάντος 29/6
ΠΡΙΤΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	85	52539	προς Λέ Χάβρη 2/8				
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	74	15539	ε. Λάγος 8/8				
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΓΟΥΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754	ε. Ν. Υόρκη 7/8				
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996					

ΣΕΡ ΧΑΝ (μ.)	71	11298	επισκ. Χαλκίδα 23/7	ΣΚΑΥ ΔΕΛΤΑ (Μπχ.)	74	24559	α. Βενετία 28/7
ΣΗ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.)	76	9589	ε. Κρηπίτσου 4/8	ΣΚΑΥΛΑΙΝ (δ.κ.)	73	17466	υπέστειλε σημ. Μάλτας
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΙΡ (κ.)	68	11413	προς Σάντος 3/8	ΣΚΑΥΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Μακείο 1/8
ΣΗ ΗΓΚΛ (μ.)	68	14674	προς Χουάγκου 22/7	ΣΚΕΙΤΕΡ (Μπχ.)	81	9002	ε. Νταβάο 25/7
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Α. Ανατολή 12/7	ΣΚΙΕΡ (Μπχ.)	81	8835	προς Πειραιά 11/8
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (μ.)	73	3717	ε. Νουακτότ 5/8	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Βανκούβερ 24/6
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Ζανζιγκάμα 24/7	ΣΚΟΠΕΛΟ (ΑΒ)	66	8374	πρ. "Αγγελική"
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (π.)	72	12779	προς Ν. Κορέα 14/6	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Μπουσάν 24/7
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	ε. Μπάρι 5/8	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Ιλιτσέβσκ 8/8
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Ιμμιγκχαμ 12/8	ΣΟΛ (π.)	73	22126	ε. Σιγκαπούρη 23/7
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	προς Κίνα 12/7	ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Βενεζουέλα 22/7
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	προς Οναχάμα 3/8	ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	α. Βανκούβερ 11/7
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	αργεί Πειραιά	ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	α. Ν. Ορλεάνη 27/7
ΣΗ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	72	13192	προς Ιταλ'ία 9/8	ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	προς Χοντζίνα 17/7
ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	154990	προς Πόρτ οφ Σπαίην 30/7	ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	92	77387	πρ. "Front Rhapsody"
ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477	προς Χάιφα 11/8	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα (αποθήκη)
ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	α. Ιλιτσέβσκ 25/6	ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Αφρική 3/8
ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	19224	προς Ρωσία 1/8	ΣΟΠΑΡΤΑ (μ.)*	69	1546	ε. Πειραιά 26/7
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Ιντσόν 4/7	ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	προς Κουϊγκντάο 17/7
ΣΗΓΚΡΕΙΣ II (κ.)	77	38886	α. Μπωμόντ 27/7	ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	8831	προς Πόρτο Λιμόν 5/8
ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	προς Βάρνα 7/8	ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ (μ.)	70	14376	πρ. "Thorhild"
ΣΗΚΟΥΗΝ (μ.)	83	18083	πρ. "Ση Κου'ην II"	ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	ε. Θρή Ρίβερς 24/7
ΣΗΚΟΥΗΝ (δ.κ.)	82	11780	πρ. "Jing Bo Hu"	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	76	59353	δ. "Ελεσποντ Αρτσερ"
ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425	α. Ταρραγκόνα 8/8	ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Νοβοροσίσκ 3/8
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Κάντλα 28/7	ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	προς Παλέρμιο 10/8
ΣΗΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	76	17659	προς Ρότερνταμ 3/8	ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	προς Αμπιτζάν 11/7
ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277	προς Ιντσόν 21/7	ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976	προς Τύνιδα 6/8
ΣΗΛΙΝΚ (Μολτ.)	74	18963	ε. Νοβοροσίσκ 26/7	ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Βηρυτό 24/7
ΣΗΜΑΝΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Τερνεουζέν 12/8	ΣΤΑΡΛΑΙΤ (κ.)	77	22893	προς π. Βέζερ 17/7
ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	ε. Μπαλμπόα 25/7	ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Μανίλα 9/8
ΣΗΜΑΤΣΙΚ II (μ.)	77	14275	προς Κίνα 7/5	ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	στο Κάργκ (αποθήκη)
ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	προς Π. Σάιθ 5/8	ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μπχ.)	75	8031	αργεί Πειραιά
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Ιλιτσέβσκ 9/8	ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	στη Σάρζα 24/6
ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	στο Πόρτ Σουδάν (αποθήκη)	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	ε. Πειραιά 14/7
ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	ε. Οριστάνο 4/7	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ			
ΣΗΜΠΑΛΚ III (π.)	71	5699	προς Μιλάκι 16/7	(δ.π.)	77	4656	προς Τουρκία 7/8
ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	προς Καοσιούγκ 6/7	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	προς Καοσιούγκ 11/8
ΣΙΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	ε. Βενετία 9/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Τύνια 9/8
ΣΙΜΠΟΡΝ II (δ.μ.)*	74	17798	προς Κλαϊπέδα 11/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Κορέα 16/7
ΣΙΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	δ. Κων/πολη 8/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	προς Ντάρμπαμ 3/8
ΣΗΜΠΡΕΙΒΕΡΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Ινδία 3/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	προς Ντάρμπαμ 9/8
ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	προς Κούβα 20/4	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	προς Ντάρμπαμ 28/7
ΣΗΝΤΑΝΣ (δ.μ.)	79	34078	προς Τουάπσε 18/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ			
ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	πρ. Ιταλία 5/8	(δ.π.)	80	3627	προς Ινδία 11/8
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	προς Τυνησία 2/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΦΑΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	προς Παραντίπ 7/8
ΣΗΝΤΡΑΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Μπιλμπάο 9/8	ΣΤΕΙΝΑΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	προς Ντάρμπαμ 31/7
ΣΗΠΕΙΣ (μ.)	77	15255	προς Νεμρούτ Μπαίη 11/8	ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	προς Αφρική 24/7
ΣΗΠΟΥΡΧΑ (δ.κ.)	68	18224	α. Φός 5/8	ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	ε. Σάντος 10/8
ΣΗΠΡΑΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	προς Οδησσό 9/8	ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	προς Φρεντερίκα 17/7
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	ε. Νοβοροσίσκ 24/7	ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΥ (π.)	75	12376	ε. Καουντμποργκ 10/8
ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	α. Ντάρμπαμ 2/7	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	προς Βιτία 28/7
ΣΗΡΑΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	πρ. Καοσιούγκ 22/7	ΣΤΡΙΓΓΛΑ (κ.)	74	46172	αγορά από αλλοδαπούς
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	προς Τουάπσε 16/7	ΣΥΚΙΑΔΑ (κ.)	71	10871	προς Κουνσάν 28/6
ΣΗΡΕΙΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19061	προς Κίνα 27/7	ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπχ.)	77	29729	προς Κουϊγκντάο 7/8
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	προς Μπανιάς 25/7	ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	ε. Σάουθεντ Ανκοράτζ 14/8
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	ε. Νοβοροσίσκ 2/8	ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	προς Ινδία 25/7
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	προς Κίνα 29/6	ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	προς Ρότερνταμ 15/7
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	71	11069	επισκ. Χαλκίδα 21/6/91	ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964	στο Κάμπος Φίλντ (αποθήκη)
ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ II (δ.Μα.)	72	15285	α. Τέμα 1/8	ΤΑΛΟΦΑ (δ.)	75	4563	στη Ν. Ορλεάνη 17/12/92
ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	δ. Νττόβερ 30/5	ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς ΗΠΑ 18/7
ΣΗΦΑΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	προς Κίνα 7/7	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	ε. Χακάτα 8/8
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	προς Ρότερνταμ 6/8	ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ			ε. Ντάρμπαμ 8/8
ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	α. Σάρροχ 4/8	ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	προς Πασίρ Γκουντάγκ 7/8
ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	ε. Αλεξάνδρεια 9/8	ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	προς Καοσιούγκ 4/8
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	πρ. Μαντράς 11/8	ΤΕΝΕΔΟΣ (κ.)	77	10442	πρ. "Προϊκόνησος"
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	ε. Βανκούβερ 7/8	ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	προς Βραζιλία 25/7
ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275	προς Πειραιά 7/8	ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	προς Μουδανία 7/8
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	προς Κόστα Ρίκα 5/8	ΤΕΡΝΟΖΑ (Φιλ.)	83	20658	αγορά από αλλοδαπούς
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	προς Μπ. Αίρες 24/7	ΤΖΑΝΤ (μ.)	67	1498	προς Νοβοροσίσκ 1/8
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	προς Γιβραλτάρ 15/8	ΤΖΕΜΙΝΙ (Κε.)	61	1252	αργεί Πειραιά
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	προς Μπουσάν 11/8	ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	79	31010	προς Σαγκάη 17/7
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	α. Κέηπ Τάουν 6/7	ΤΖΕΜΙΝΙ			πρ. "Equator Eminence"
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Λάγος 6/8	ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	προς Φαντσέγκ 9/7
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911	προς Κίλαγκ 11/8	ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	προς Ισπανία 28/7
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	προς Ταϊτσούγκ 9/8	ΤΖΙΜΜΥ (μ.)	68	19644	προς Γκεμλίκ 18/7
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	ε. Τζουμπάι 6/8	ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	26321	δ. Κων/πολη 29/7
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	προς Αγγλία 27/7	ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	προς Ρουέν 11/8
ΣΙΦΝΟΣ (μ.)	66	10663	ε. Ντάρμπαμ 31/7	ΤΖΟΥ (Ον.)	78	5868	προς Τρίπολη 4/8

ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	προς Πειραιά 27/7	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	ε. Λίβερπουλ 9/8
ΤΖΟΥΝΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Μπαγκόγκ 14/6	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	προς Ταυλάνδη 30/7
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	προς Καοσιούγκ 3/7	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	προς Τσώρτσιλ 31/7
ΤΖΩΡΤΖ (λιβ.)	70	10197	ε. Τσέκκα 7/8	ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	α. Λοριέντ 21/7
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	α. Σιγκαπούρη 24/6	ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	προς Μανζανίλο 12/8
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Χόγκ Κόγκ 5/8	ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	ε. Σιγκαπούρη 19/7
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	προς Μεξικό 2/8	ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	στη Κωνσταντινούπολη 8/8
ΤΗΝΟΣ ΑΙΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Μακείο 1/8	ΦΡΗΝΤΟΜ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (μ.)	72	9943	ε. Βρέμη 2/8
ΤΙΤΑΝΑΣ (μ.)	77	1721	πρ "San Juan de Gastelugatxe"	ΦΡΗΝΤΟΜ Κ. (π.)	72	16402	πρ. "Νόρθ Στάρ"
ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	α. Γλασκώβη 14/8	ΦΡΗΝΤΟΡΤ (κ.)	73	29709	προς Ταρτούς 3/8
ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά	ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034	προς Κούβα 27/7
ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπχ.)	92	24248	υπέστειλε σημαία Μάλτας	ΦΡΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	προς Ταυλάνδη 21/7
ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	προς Σάο Σεμπασιάνο 14/6	ΦΡΟ ΑΜΑΖΩΝ (κ.)	73	5871	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μπχ.)	92	24248	προς Αυστραλία 20/7	ΦΡΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	προς Τριντινάντ 20/7
ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά	ΦΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	προς Αλεξάνδρεια 11/8
ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπχ.)	88	24248	α. Ράς Τανούρα 7/8	ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	προς Μαρόκο 29/6
ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά	ΦΡΟ ΑΡΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	ε. Σιγκαπούρη 16/7
ΤΟΜΙΣ ΦΕΙΘ (μ.)	87	39500	αργεί Πειραιά	ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	ε. Αμβέρσα 9/8
ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς ΗΠΑ 7/8	ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	78	1568	προς Λάς Πάλμας 30/7
ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Κίνα 12/8	ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	α. Μπερκελεύ 21/7
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	προς Καζαμπλάνκα 1/8	ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΨ (π.)	88	4999	προς Τράκ Αιλιαντς 4/8
ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331	ε. Νοβοροσίσκ 6/8	ΦΡΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Ρεσίφ 2/8
ΤΡΑΝΣ ΑΡΓΩ (δ.Μπχ.)	77	63285	προς Γιβραλτάρ 15/7	ΦΡΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	προς Κόμπε 27/7
ΤΡΑΝΣ ΕΦΦΟΡΤ	87	24536	αγορά από αλλοδαπούς	ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Λάς Πάλμας 3/8
ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	προς Κόλπο ΗΠΑ 24/7	ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3599	ε. Μπερκελεύ Σάουντ 17/7
ΤΡΑΝΣ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.)	76	65112	προς Αμπιτζάν 16/6	ΦΡΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	προς Βιετνάμ 8/7
ΤΡΑΝΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	87	24536	αγορά από αλλοδαπούς	ΦΡΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	93	6965	ε. Βιό Φόρτ 18/8
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ΑΤ (δ.κ.)	76	19867	προς Ταιβάν 28/7	ΦΡΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	προς Ιαπωνία
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	ε. Ντάρμπαϊν 6/8	ΦΡΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Βίγκο 9/8
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	ε. Ροζάριο 1/8	ΦΡΟ ΜΠΑΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	ε. Ν. Ορλεάνη 7/8
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Μπουσάν 17/7	ΦΡΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	ε. Σαλέρνο 10/8
ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	ε. Σιγκαπούρη 3/8	ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	ε. Χάτσινχο 13/7
ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	ε. Χόγκ Κόγκ 4/8	ΦΡΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	προς Ιαπωνία 18/7
ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΛΑ (κ.)	74	23757	προς Ν. Κορέα 4/8	ΦΡΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	α. Μπερκελεύ Σάουντ 13/7
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Μεξικό 10/7	ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	επισκ. Λάς Πάλμας 23/1/93
ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ (κ.)	75	13567	προς ΗΠΑ 29/7	ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	προς Τεργέστη 1/8
ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Πόρτ Σουδάν 9/7	ΦΡΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	προς Καοσιούγκ 11/7
ΤΡΕΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867	προς Βραζιλία 29/7	ΦΡΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	α. Μπουσάν 30.6
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	προς Κουανγκιάγκ 7/7	ΦΩΤΕΙΝΗ (μ.)	71	16820	ε. Πειραιά 11/8
ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	προς Καρταγένα 31/7				
ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ	72	113950	ε. Πειραιά 5/8	ΧΑΒΑΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	προς Φουτζέιρα 17/7
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	αργεί Πειραιά	ΧΑΒΑΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Γιάνμπο 14/7
ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	αργεί Πειραιά	ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)*	72	9343	ε. Καβάλα 3/7
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	προς Ντάρμπαϊν 22/7	ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	ε. Χόγκ Κόγκ 12/8
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (κ.)	77	10763	ε. Τακοράντι 16/7	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	προς Καράτσι 5/8
ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Κόμπε 11/8	ΧΑΝΤΥ ΛΗΝΤΕΡ (Φιλ.)	83	19146	αγορά αλλοδαπούς
ΤΣΑΜΣ (δ.μ.)	79	15979	πρ. "Ιόνιαν Στάρ"	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Μπ. Αίρες 7/8
ΤΣΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	ε. Μπουργκκάς 4/8	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	προς Βιτόρια 31/7
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	α. Τζουμπάλ 15/7	ΧΑΡΑΛΑΜΠΡΟΣ Β. (κ.)	72	14986	ε. Οδησσό 21/7
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	προς Ουλσάν 2/8	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	στη Σίγκα 4/8
ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	προς Νοβοροσίσκ 3/8	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	προς Νουκατσότ 31/7
ΤΣΟΚΟ ΣΤΑΡ	70	29344	προς Σάντος 24/7	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/8
				ΧΕΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	προς Σάν Νικόλας 17/7
ΥΠΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059	προς Γιβραλτάρ 27/7	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	προς Μαρόκο 6/8
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	επισκ. Ρίο Ιανέιρ 29/7	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (λιβ.)	70	12363	ε. Πειραιά 7/7
				ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	προς Απω Ανατολή 18/7
ΦΑΙΑΞ (κ.)	72	8939	πρ. "Παντοκράτωρ Κορφού"	ΧΙΟΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (κ.)	72	10194	ε. Ν. Ορλεάνη 28/7
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20606	προς Ξηγκάγκ 5/6	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	προς Καλδέρα 3/8
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059	προς Ιντσόν 16/7	ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	74	5794	προς Κόλπο ΗΠΑ 7/8
ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834	πρ. "MSC Φρεντερικά"	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	ε. Τζέντα 29/7
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	ε. Κολόμπο 22/7	ΧΙΟΣ ΦΙΑΘ (π.)	71	6166	ε. Ν. Ορλεάνη 31/7
ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	ε. Σαν Λορέντζο 10/8	ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437	α. Χιούστον 7/8
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	α. Ακαμπα 25/7	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (κ.)	70	14769	πρ. "Λεβάντ Πράιντ"	ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	δ. Ντόβερ 31/7
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	75	20515	πρ. "Argus Traveler"	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	ε. Βρέστη 4/8
ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	α. Δαμιέττα 8/8	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	προς Ταιτσούγκ 11/8
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	προς Ρόττερταμ 29/7	ΧΡΙΣΤΙΝΑΚΙ (μ.)	73	16070	προς Ιταλία 23/7
ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	προς Σέκου 27/6	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	προς Οριστάνο 30/7
ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	12776	πρ. "Miyata"	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (π.)	79	12294	α. Λουάντα 5/8
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	προς Κανακάλε 26/7	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	προς Μήλο 4/8
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	ε. Ρίο Γκράντε 7/8	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	ε. Ζανζιβάγκ 15/6
ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	προς Βραζιλία 26/7				
ΦΛΕΤΣΑ (κ.)			προς Καλλάο 21/7	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15642	προς Ταιβάν 5/8
ΦΟΙΝΙΞ (κ.)	76	16037	προς Σαγκάη 6/8	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	ε. Λός Αντζελες 9/8
ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	προς Τζινγκκούγκ 5/8	ΩΡΟΡΑ ΚΟΡΑΛ (π.)	76	6744	προς Αμπιτζάν 3/8
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)*	75	20214	προς Ν. Κορέα 15/5	ΩΡΟΡΑ ΝΤΑΙΜΟΝΤ	76	7049	ε. Λίβερπουλ 12/8
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΝΠ (κ.)	73	53518	δ. Ντόβερ 6/8	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	79	7366	ε. Τσιμπότ 25/7
ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	ε. Σάντος 2/8	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΜ	76	7049	προς Ντέρνις 20/6

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



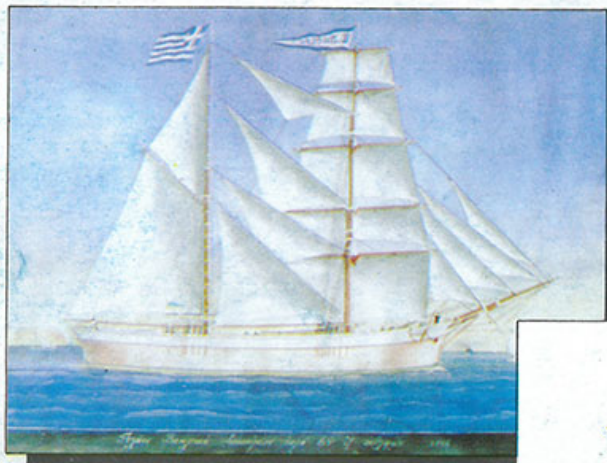
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

- 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