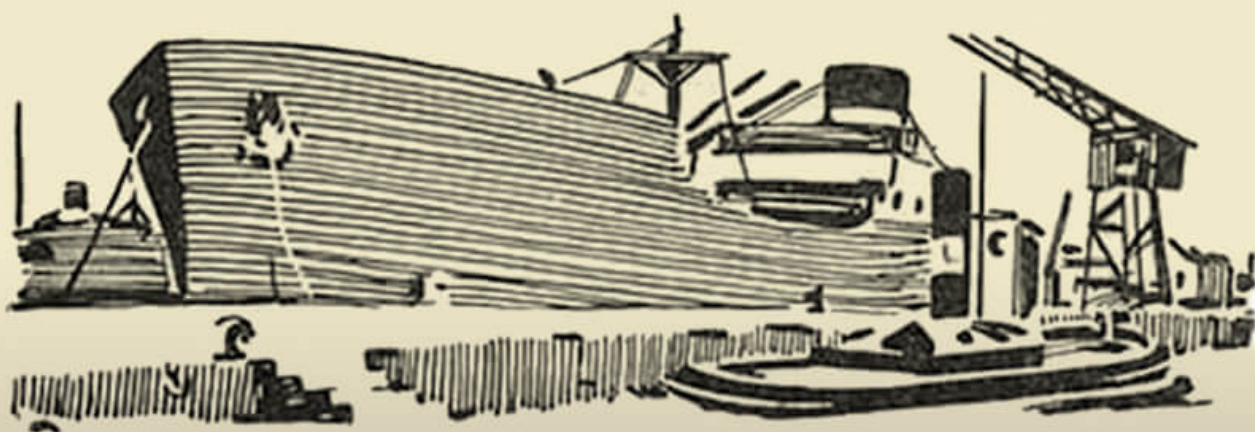


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



Φεβρουαρίου 1995
Αρ. Φύλλου 1411/1170

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1995
ΑΡΙΘ. 1411/1170
ΔΡΧ. 600
WITH ENGLISH
SUPPLEMENT

- Σε σταθερή ρότα ανάπτυξης η Ελληνική Ναυτιλία
- Πέτρος Γ. Λιβανός: Η Εταιρία Ceres εστιάζει τη προσοχή της στην ποιότητα και την αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού της
- Οι νέοι στόχοι της «Ηπειρωτικής»
- Τ.Ν. Παγουλάτος: Οι αγορές της κρουαζιέρας
- Β. Κούτσης: Πόσο σημαντικές είναι οι εξελίξεις;
- 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

**Αφαιρέσαμε τις ουρές
και τη γραφειοκρατία.**



**Προσθέσαμε νέα
κερδοφόρα προϊόντα.**



**Εξασφαλίσαμε επιτόκια
υψηλής απόδοσης.**



**Πολλαπλασιάσαμε
τα κέρδη σας.**



**Η ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ
ΤΡΑΠΕΖΑ**

ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΜΙΛΟΥ HANWHA

ΑΘΗΝΑ: Κεντρικό Κατάστημα: Σανταρόζα 3, τηλ. 3212 371 **Αγ. Αναργύρων:** Καφαντάρη 5, τηλ. 2634 803 **Αμπελοκήπων:** Ζαγοράς 4 & Ήλιδος 38, τηλ. 7779 149 **Αριστοτέλους:** Αριστοτέλους 61, τηλ. 8834 830 **Βεΐκου:** Βεΐκου 16, τηλ. 9236 608 **Δάφνης:** Λ. Βουλιαγμένης 186, τηλ. 9717 855 **Κολωνακίου:** Κανάρη 23, τηλ. 3639 228 **Ν. Ιωνίας:** Διον. Σολωμού 2 & Πατρ. Ιωακείμ 1, τηλ. 2795 791 **Ν. Φιλαδέλφειας:** Πλ. Ελ. Βενιζέλου 20, τηλ. 2515 170 **αγκρατίου:** Υμηττού 121 & Εκφαντίδου, τηλ. 7525 412 **Περστερίου:** Π. Τσαλδάρη 63, τηλ. 5750 700 **Π. Ράλλης:** Π. Ράλλη 55, τηλ. 3461 120 **Λ. Συγγρού:** Λ. Συγγρού 132, τηλ. 9247 027 **Χαϊδαρίου:** Λεωφ. Αθηνών 187, τηλ. 5815 105 **ωκ. Νέγρη:** Φωκ. Νέγρη 35 & Σικίνου, τηλ. 8627 912 • **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ:** Ερμού 36, τηλ. (031) 266076 **Εγνατίας:** Ν. Εγνατία 263 & Κων/πόλεως 148, τηλ. (031) 303481 • **ΠΑΤΡΑ:** Ερμού 2 & Αγ. Ανδρέα 52, τηλ. (061) 223602 **Λ. Μαρούδα:** Καρατζά 116-118, τηλ. (061) 337731 • **ΒΕΡΟΙΑ:** Κεντρικής 122, τηλ. (0331) 24696 • **ΒΟΛΟΣ:** Δημητριάδος 118 & Τοπάλη, τηλ. (0421) 25129 • **ΙΩΑΝΝΙΝΑ:** 28ης Οκτωβρίου 9, τηλ. (0651) 39270



ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

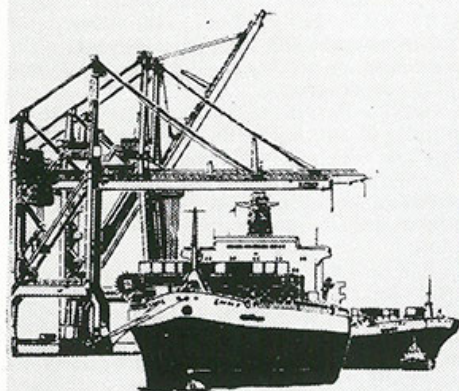
45 ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ 17.000 ΕΩΣ 161000 D.W.T.
ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ 1 B.C. CAPE SIZE & 2 PANAMAXES

ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΣΤΑ ΙΚΑΝΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΗΣ

- ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
- ΣΥΝΕΧΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ
- ΑΞΙΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΙΣΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ
- ΓΡΗΓΟΡΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΗΝ ΙΕΡΑΡΧΙΑ
- ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΜΙΣΘΟ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ
- ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΚΑΙ ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΤΟΥΣ
- ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΗ ΙΑΤΡΟΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ
- ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ, ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΥΨΗΛΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ.

ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES S.A.
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 25, 185-35 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΟ: 4224500
TELEX: 213037, 212567 ANGE GR
FAX: 4224819, 4224803

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1995

ΕΤΟΣ 64ο

ΗΔ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β) - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1411/1170

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης

ΔΙΕΥΘ.ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής

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

Εξυπηρέτηση Συνδρομητών: Τηλ. 4126095

Φάξ: 4123336

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

Εσωτερικού..... Δρχ. 12.000

Κύπρου..... Λίρες 50,00

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

Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

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

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

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

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ:

Εσωτερικού ταχυδρομικώς Δρχ. 10.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

MONTHLY REVIEW OF SHIPPING

64th Year

Issue No. 1411/1170

February 1995

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. - 185 35 Piraeus

Phones: (301) 4126 095

Telex: 21 2845

Fax: (301) 4123 336

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 10 Σε σταθερή ρότα ανάπτυξης
η Ελληνική Ναυτιλία

ΠΕΤΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ

Η Εταιρία Ceres εστιάζει την προσοχή της

- 14 στην ποιότητα και την αξιοποίηση του ανθρώπινου
δυναμικού της.

- 17 Οι στόχοι της «Ηπειρωτικής»
μετά την πρόσφατη αναδιοργάνωσή της.

- 19 ΤΑΚΗΣ Ν. ΠΑΓΟΥΛΑΤΟΣ.
Οι αγορές της Κρουαζιέρας.

- 25 ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΥΤΣΗΣ
Πόσο σημαντικές είναι οι εξελίξεις;

- 35 ΔΗΜ. ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ:
Στα «απόνερα» της ειδικής εκδόσεως των «Χρονικών».

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 38 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 41 ΛΙΓΑ ΑΠΟ ΟΛΑ
- 46 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 49 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 55 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 58 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 60 ENGLISH SUPPLEMENT
- 64 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



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

LAVINIA corp. OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

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

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

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD

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

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

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

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

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

Να σταματήσουν τη "σφαγή"

Επίμονες πληροφορίες, που ενισχύονται από μία σχετική απάντηση του κ. Κατσιφάρα στη Βουλή, φέρουν τους εν προκειμένω αρμόδιους -- τον Υπουργό Ναυτιλίας και τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος -- αποφασισμένους να προχωρήσουν κατά τις επικείμενες κρίσεις στην αποστράτευση όλων των Λιμενικών αξιωματικών που έφεραν κατά το 1994 τον βαθμό του πλοιάρχου με απώτερο στόχο να προαχθούν μέχρι το μεθεπόμενο έτος, δηλαδή το 1997, ορισμένοι αντιπλοίαρχοι σε αρχιπλοίαρχους!

Μάλιστα, για την ικανοποίηση των φιλοδοξιών ορισμένων αξιωματικών που επιδιώκουν να αναρριχθούν στους ανώτατους βαθμούς σε ελάχιστο χρόνο, ώστε να μπορούν να εξασφαλίσουν και τον τίτλο του ναυάρχου, μια πολύ καλή σύνταξη και ένα τεράστιο -- για τα μέτρα του Δημοσίου αλλά και του ιδιωτικού τομέως -- εφ' άπαξ, ο Υπουργός Ναυτιλίας και ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, σε αβυσσική συνεργασία με όλους εκείνους που αποτελούν τη συμβούλια κρίσεως χωρίς όμως και να εκφράζουν δική τους κρίση, αλλά απλώς συναινούν σε προελημμένες αποφάσεις, συνεχίζουν τον σφαγιασμό των στελεχών του Λιμενικού Σώματος που άρχισε το προηγούμενο έτος με τις πρωτοφανείς σε αριθμό αποστρατείες χωρίς να ενδιαφέρονται;

Πρώτον, ότι αχρηστεύονται στελέχη για τα οποία ο Ελληνικός λαός είχε επενδύσει πολλά με πρωτοφανείς θυσίες, την στιγμή που θα μπορούσαν να προσφέρουν τη περισσότερα ξεπληρώνοντας έτσι λίγο από το τεράστιο χρέος τους προς αυτόν ακριβώς τον λαό.

Δεύτερον, ότι αποδυναμώνεται ο διοικητικός φορέας της Ναυτιλίας, ο οποίος μετά το φόρτωμά του με πλείστες όσες αρμοδιότητες και δραστηριότητες και με την επιδιωκόμενη ανάληψη και του τομέως του τουρισμού θα απωλέσει πλέον οριστικά τον βασικό προσανατολισμό του που είναι -- και πρέπει να είναι, κατά την δική μας αντίληψη -- η διοίκηση της μεγαλύτερης Ναυτιλίας στον κόσμο.

Τρίτον, ότι ο Ελληνικός λαός που έχει επιβαρυνθεί υπέρμετρα για να καλυφθούν οι ανάγκες του αδηφάγου κράτους "φορτώνεται" με νεώτατους σε ηλικία (48-50 ετών), συνταξιούχους που θα σπεύσουν, για βιολογικούς αλλά και άλλους λόγους, να καταλάβουν και κάποιες θέσεις στον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας και δει στον τομέα της ναυτιλίας, όπως έγινε, άλλωστε, ήδη με τους περισσότερους από τους αποστρατευθέντες το προηγούμενο έτος, αποστερώντας έτσι θέσεις εργασίας από τους νέους μας, οι οποίοι αναζητούν μάταια κάποια απασχόληση. Και,

Τέταρτον, ότι καταρρακώνονται εντελώς οι θεσμοί και απογοητεύονται οι δημόσιοι λειτουργοί που έχουν γνώσεις και έφεση και όρεξη για δουλειά, όταν διαπιστώνουν ότι ούτε η συνεχής προσπάθεια για βελτίωση, αλλά ούτε και η όρεξη για εργασία λαμβάνονται υπ' όψει και επιβραβεύονται συνήθως εκείνοι που δεν έχουν ούτε ραχοκοκκαλιά, ούτε ικανότητες και πολλές φορές ούτε ίχνος αξιοπρέπειας, αφού γίνονται υποχείριοι και όργανα κομματικών και άλλων επιδιώξεων.

Για τις αθρόες αποστρατείες προβάλλεται συνήθως - και τώρα αλλά και στο παρελθόν - το επιχείρημα ότι υπάρχει συμφόρηση της επετηρίδας και ότι καθυστερεί υπερβολικά η εξέλιξη των αξιωματικών. Με την λογική όμως αυτή - να μην υπάρχουν δηλαδή καθυστερήσεις - πρέπει οι λιμενικοί αξιωματικοί να αποστρατεύονται σε ηλικία 45 - 50 ετών και με συνολική υπηρεσία 23 - 25 ετών, φθάνοντας ταυτόχρονα όλοι τους στους ανώτατους βαθμούς. Μια τέτοια εξέλιξη είναι ασφαλώς ευνοϊκή για τους λιμενικούς αλλά δεν εξυπηρετεί το γενικότερο συμφέρον του τόπου αλλά ούτε και τον διοικητικό φορέα της Ναυτιλίας και επί πλέον επιβαρύνει τον ήδη βεβαρημένο κρατικό προϋπολογισμό με δυσβάστακτες δαπάνες ενώ ταυτόχρονα αναρεί οποιαδήποτε σκέψη για την αύξηση του ορίου ηλικίας των Ναυτικών που θεωρείται εκ τωνών ούκ άνευ για την εξυγίανση του ΝΑΤ και έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τις απόψεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου που ομιλεί για την αύξηση του ορίου ηλικίας για συνταξιοδότηση στην Ελλάδα, εκτός και αν ο Υπουργός Ναυτιλίας και η κυβέρνηση γενικότερα θεωρούν ότι οι προτάσεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου αφορούν μόνον τους συνταξιούχους του ΙΚΑ και μερικών άλλων ταμείων.

Το επιχείρημα της καθυστέρησης και της συμφορήσεως στην επετηρίδα είναι απολύτως έωλο δεδομένου ότι με νόμο που ψηφίσθηκε επί της πρώτης θητείας του σημερινού Υπουργού στο ΥΕΝ και συγκεκριμένα το 1984, προβλέπεται ότι οι αξιωματικοί που έχουν υπηρεσία 27 ετών προάγονται στον βαθμό του πλοιάρχου ανεξαρτήτως εάν υπάρχουν ή όχι κενές οργανικές θέσεις, γεγονός που τους εξασφαλίζει αρκετά χρόνια και τους δίνει περιθώρια να εξελιχθούν στους ανώτατους βαθμούς αν το επιθυμούν και έχουν τα απαραίτητα προσόντα, ή τους παρέχει το δικαίωμα να αποστρατευθούν με τον βαθμό του αρχιπλοιάρχου.

Αυτή είναι -- πρέπει να είναι -- η φυσιολογική, κατά τον νόμο, εξέλιξη των λιμενικών αξιωματικών και με την παροχή της δυνατότητας να προω-

θούνται ταχύτερα αλλά με απόλυτα αξιοκρατικά κριτήρια και από αδιάβλητα όργανα εκείνοι που πραγματικά αξίζουν και που τώρα ακολουθούν την ίδια πορεία με ανίκανους, τεμπέληδες, με όσους δεν έχουν έφεση γενικώς.

Η βιομηχανία δημιουργίας πεντητάχρονων συνταξιούχων με το επάγγελμα της ταχύτερης εξελίξεως των νεωτέρων αξιωματικών πρέπει να σταματήσει. Διότι αποτελεί έγκλημα κατά του τόπου, κατά του Ελληνικού λαού και κατά του Διοικητικού φορέως της Ναυτιλίας. Γι αυτό πρέπει να σταματήσει - πρέπει να την σταματήσουμε όλοι όσοι ασχολούμαστε με οποιονδήποτε τρόπο με την

Ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένων και των λιμενικών αξιωματικών, διαδηλώνοντας προς κάθε κατεύθυνση με απόλυτη σαφήνεια ότι ως εδώ και μη παρέκει και αξιώνοντας την άμεση απομάκρυνση του κυριότερου υπεύθυνου που δεν είναι άλλος από τον σημερινό αρχηγό του λιμενικού σώματος, ο οποίος διατηρήθηκε και παρέμεινε στο σώμα με την στήριξη των "Ναυτικών Χρονικών", χωρίς αυτό να σημαίνει, βεβαίως, ότι και ο κ. Κατσιφάρας είναι άμοιρος ευθυνών, για τις οποίες θα κληθεί να δώσει λόγο στον Ελληνικό λαό όταν επέλθει η ώρα των εκλογών.

ΒΡΟΧΗ ΔΑΝΕΙΩΝ ΑΛΛΑ ΘΑ ΠΛΗΡΩΘΟΥΝ;

Εχει εντυπωσιασθεί η Ακτή Μιαούλη με την βροχή των δανείων που πέφτουν από την Εθνική Τράπεζα επί δικαίων και αδικών, εκκείνων δηλαδή που παρέχουν όλα τα εχέγγυα - με την υποθήκευση πλοίων μεγάλης αξίας - για την α-

ποπληρωμή των δανείων και όσων δεν εξασφαλίζουν όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις.

Σύμφωνα με πληροφορίες που εκ της φύσεως τους δεν είναι δυνατόν να διακριβωθούν, σχετικές επισημάνσεις φαίνεται ότι έχουν γίνει ήδη και προς την διοίκηση της Εθνικής, αλλά είναι άγνωστο κατά πόσο οι επισημάνσεις αυτές ελήφθησαν σοβαρά υπ' όψει.

Επειδή δε τα χρήματα που διαχειρίζεται η Εθνική Τράπεζα δεν ανήκουν στη Διοίκησή της, είναι βέβαιο ότι αν δεν έχουν ληφθεί όλα τα ενδεικνυόμενα μέτρα για την αποπληρωμή των δανείων που, επαναλαμβάνουμε, πέφτουν σαν βροχή, θα αναζητηθούν εν καιρώ ευθύνες, όπως ευθύνες θα αναζητηθούν και για το χάρισμα των ανεξοφλήτων δανείων προς διάφορες επιχειρήσεις που επιδιώκει η διοίκηση της Εθνικής.

HOGG ROBINSON SHIPPING CONSULTANCY

VESSEL CHARTERING & MANAGEMENT

- Members of the Baltic Exchange
- Direct with many owners
- Experienced in all types of tonnage
- Ship management
- Crew management
- Commercial management
- Bunker supply



Hogg Robinson
Shipping Services

MARINE SUPERINTENDENCY

- Cargo reception management
- Container inspection and loading
- Pre-stowage planning
- Cargo lashing
- Marine survey
- On-hire / Off-hire survey
- Hazardous / Explosives cargo management
- P&I Club cargo surveying

For further information contact:
Robert B. Matlock
Business Manager
Hogg Robinson Shipping Services Ltd
TDK House
5/7 Queensway
Redhill, Surrey RH1 1YS
Tel: 01737 769035 Fax: 01737 765916

ΤΑ CLUB ΔΕΝ ΠΛΗΡΩΝΟΥΝ

Η χώρα μας έχει να επιδείξει αξιόλογο έργο στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, έχει πρωτοτυπήσει με την ίδρυση και λειτουργία της HELMEPA, που έχει ευαισθητοποιήσει ιδιαίτερα τον Ελληνικό λαό και λαμβάνει όλα τα επιβαλλόμενα μέτρα για την άμεση, κατά το δυνατόν, αντιμετώπιση των περιστατικών ρυπάνσεων που σημειώνονται στις Ελληνικές Θάλασσες από τα πλοία.

Καλά και άγια αυτά, αλλά οι ασχολούμενοι επιχειρηματικώς με τις απορρυπάνσεις αντιμετωπίζουν ένα ιδιότυπο πρόβλημα: Τα Club δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους και οι συγκεκριμένες επιχειρήσεις αδυνατούν να εισπράξουν ακόμη και τα ποσά που αντιπροσωπεύουν τις δαπάνες στις οποίες έχουν υποβληθεί για την αντιμετώπιση περιστατικών ρυπάνσεων από πλοία.

Αναφέρεται συγκεκριμένα ότι οι επιχειρήσεις που ασχολήθηκαν με την εξάλειψη της κηλίδας που είχε προκαλέσει στην Πύλο το δεξαμενόπλοιο "Iliad" τον Οκτώβριο του 1993 αδυνατούν ακόμη να εισπράξουν από τον οικείο Club την σχετική αποζημίωση, το ίδιο δε συμβαίνει και με την περίπτωση της ρυπάνσεως που είχε προκαλέσει το δεξαμενόπλοιο "La Guardia" στις εγκαταστάσεις των ΕΔΑ στον Ασπρόπυργο - οι εν προκειμένω υπεύθυνοι παραπέμπουν από τον Άννα στον Καίαφα χωρίς να αναλογίζονται ότι σε περίπτωση νέου ατυχήματος και νέες ρυπάνσεις θα ψάχνουν με το κερδί να βρούν επιχειρήσεις πρόθυμες να ασχοληθούν με την απορρύπανση και το ίδιο θα συμβεί και σε άλλες περιπτώσεις αν δεν ληφθούν τα επιβαλλόμενα μέτρα ώστε η καταβολή των σχετικών αποζημιώσεων να μην χρονίζει.

Και μια που αναφερόμαστε στο θέμα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, υπογραμμίζουμε ότι το ποσόν των δύο και πλέον δισεκατομμυρίων δραχμών που έχει προγραμματισθεί για τη δημιουργία σταθμών παραλαβής πετρελαιοειδών καταλοίπων από τα πλοία να διατεθεί εξ ολοκλήρου για την κατασκευή των αναγκαίων εγκαταστάσεων σε όλα τα άλλα λιμάνια εκτός του Πειραιώς, όπου το σχετικό έργο είναι αποδοτικό και δεν χρειάζεται να διατεθεί ούτε μία δραχμή - προειδοποιούμε τους εν προκειμένω αρμοδίους να προσέξουν ιδιαίτερα, δεδομένου ότι οι πρόσφατες ιστορίες δεν έχουν ξεχασθεί, όπως ίσως νομίζουν μερικοί που εκλαμβάνουν τους Έλληνες πολίτες σαν Ζουλού: Το λάδι μυρίζει και δύσκολα απαλλάσσεται από τη μυρωδιά του όταν λεθωρείς.

ΚΑΙ Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΛΟΙΠΟΝ ΣΤΟ ΥΕΝ

Όλα τα είχε η Μαριόρη, ο φερετζές της έλειπε. Την παρομία μας θύμιζε η πρόθεση της Κυβερνήσεως να προχωρήσει στην κατάργηση του Υπουργείου Τουρισμού

και να εντάξει τον τομέα στο Υπουργείο Ναυτιλίας, με την δημιουργία μιας σχετικής γενικής γραμματείας.

Είναι αυτονόητο ότι δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε αν η επιλογή αυτή γίνεται για να έχει και τον τομέα αυτόν "ένας δικός μας άνθρωπος", ένας άνθρωπος του στενού Πρωθυπουργικού Περιβάλλοντος δηλαδή, όπως είναι ο κ. Κατσιφάρας και "να έχουμε το κεφάλι μας ήσυχο ότι θα κάνει αυτό ακριβώς που λέμε".

Είμαστε όμως απολύτως βέβαιοι ότι το "φόρτωμα" του ΥΕΝ και με τον τομέα του τουρισμού θα αποδυναμώσει τον διοικητικό φορέα της Ναυτιλίας και δεν θα είναι σε θέση να διαδραματίζει τον ρόλο που επιβάλλει η διοίκηση της μεγαλύτερης Ναυτιλίας στον κόσμο, εκτός και αν αυτό ουδόλως ενδιαφέρει μερικούς, οι οποίοι βλέπουν και "σκοπεύουν" αλλού.

Η άποψη για την αποδυνάμωση του διοικητικού φορέως της Ναυτιλίας δεν είναι μόνον δική μας - την ασπάζονται πάρα πολλοί και ιδίως

η μερίδα εκείνων που διαπιστώνουν με βαθύτατη θλίψη ότι δυστυχώς αυτός ο τόπος, η Ελληνική Πολιτεία και περισσότερο εκείνοι που ελέω της λαϊκής ψήφου την εκπροσωπούν δεν έχουν αντιληφθεί τις δυνατότητες της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΖΑΧΑΡΗΣ

Μόνιμα πλέον τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα πλοία κατά την μεταφορά φορτίων ζάχαρης - τα "Ναυτικά Χρονικά" είχαν επισημάνει σχετικά πρόσφατα τα προβλήματα και ιδίως τις τεράστιες επιβαρύνσεις που επιβάλλονται στα πλοία που μεταφέρουν φορτία ζάχαρης στο λιμάνι Santos της Βραζιλίας. Φαίνεται όμως ότι και άλλοι, αλλά λιμάνια δηλαδή, ζήλωσαν την δόξα και κυρίως το παραδάκι που εισπράττει το Santos και κάνουν δύσκολη τη ζωή των διαχειριστών των πλοίων. Κατά την ταπεινή μας αντίληψη, το φαινόμενο μπορεί να αντιμετωπισθεί μόνον συλλογικώς, δηλαδή με έμεση ενημέρωση των

METALOCK BRASIL FOR SHIP REPAIRS + MARINE SERVICES

**Metalock do
Brasil Ltda**

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



DIESEL
ENGINE
SERVICING

CRANKSHAFT
RECTIFICATION

WELDING/PLATEWORK

MACHINE SHOP

METALOCK
COLD REPAIR PROCESS

ELECTRICAL (ISES Members)

ELECTRONICS

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

οικείων πλοιοκτητικών ενώσεων ώστε με κοινά διαβήματα ή και με την λήψη κοινών μέτρων από την πλοιοκτησία να αντιμετωπίζονται χωρίς αργοπορία τα προβλήματα που δημιουργούνται σε βάρος του πλοίου.

ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΗΜΕΡΕΣ ΤΗΣ ΠΝΟ

Χωρίς το παραμικρό σχόλιο δημοσιεύουμε την κατωτέρω ανακοίνωση της ΠΝΟ:

"Την έκφραση της πλήρους συμπαράστασης και αλληλεγγύης της ΠΝΟ προς τους Γάλλους ναυτικούς που κατέβηκαν από χθές σε 48ωρη απεργία στα πλοία της Μάγχης και της Βορείου Θαλάσσης διαμαρτυρόμενοι για την απώλεια θέσεων εργασίας των λόγω προσλήψεως χαμηλόμισθων αλλοδαπών ναυτικών εξέφρασε ο Γενικός Γραμματέας της ΠΝΟ κ. Γιάννης Χαλάς με σχετικό μήνυμά του προς τον Γενικό Γραμματέα της Γαλλικής Ομοσπονδίας Ναυτικών.

Ο κ. Χαλάς επισημαίνει, ανάμεσα στα άλλα, ότι η απασχόληση αλλοδαπών ναυτικών σε επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία αποτελεί σύμπτωμα της ασθένειας της πλήρους φιλελευθεροποίησης της ευρωπαϊκής αγοράς ο ίος της οποίας απλώνεται σε ολόκληρη την Ευρώπη οδηγώντας στην υιοθέτηση μιας πολιτικής "laizzez-faire", πράγμα που υπονομεύει την απασχόληση των Γάλλων ναυτικών, καθ' όν χρόνον ο ανταγωνισμός που υφίσταται η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία από τα πλοία υπό σημαίες ευκαιρίας είναι περισσότερο σκληρός από ποτέ.

Καταλήγοντας ο Γενικός Γραμματέας της ΠΝΟ αναφέρει ότι το γρηγορότερο το Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλιακών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να συμφωνήσει σε ένα Κώδικα Δεοντολογίας για όλα τα πλοία και ειδικά τα επιβατηγά, το καλύτερο για τις ευκαιρίες απασχόλησης των ναυτικών της Ένωσης."

ΜΑΛΙΣΤΑ!

ΜΙΑ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΑ ΠΟΥ ΠΑΡΑΤΕΙΝΕΤΑΙ ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΑ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ ΧΑΝΕΙ ΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΤΗΣ ΣΤΟΥΣ ΞΕΝΟΥΣ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ

Έχουν περάσει πάνω από δύο χρόνια από την εξαγορά της Τράπεζας Αθηνών από τον Κορεατικό Όμιλο HANWHA.

Στο διάστημα αυτό η Διοίκηση της Τράπεζας δημιούργησε το πλαίσιο και τις προϋποθέσεις για τη μετεξέλιξη της σε μια νέα Τράπεζα Αθηνών, που τώρα αναγνωρίζεται και χαρακτηρίζεται από επαγγελματισμό, σωστά εκπαιδευμένο προσωπικό, άμεση και υψηλής ποιότητας παροχή υπηρεσιών στον πελάτη, λειτουργική ευρυθμία, ανταγωνιστικότητα, και κερδοφορία.

Η Τράπεζα Αθηνών έχει μετατραπεί σε καινοτόμο και αναγνωρισμένο πιστωτικό ίδρυμα μέσω της υλοποίησης στρατηγικών στους τομείς πιστοδοτήσεων, εσωτερικής λειτουργίας, αξιοποίησης του ανθρώπινου δυναμικού και παροχής υπηρεσιών υψηλού επιπέδου στην πελατειακή της βάση.

Η αξιοσημείωτη αυτή μετατροπή της Τράπεζας Αθηνών που αποτελεί μία συνειδητή και συνεχή προσπάθεια των μετόχων της, έγινε με σημαντικές δαπάνες που ξεπέρασαν μέχρι σήμερα το ποσό του 1.6 δισεκ. δραχμών. Με βάση στρατηγικό σχεδιασμό της Τράπεζας που καλύπτει τη χρονική περίοδο 1994-1997, οι προγραμματιζόμενες δαπάνες-επενδύσεις για την εδραίωση του νέου επιχειρησιακού χαρακτήρα της Τράπεζας Αθηνών ανέρχονται σε δραχμών 8.7 δισεκ.

Οι νέοι μέτοχοι της Τράπεζας Αθηνών συνεχίζουν να διατηρούν τις ανειλημμένες υποχρεώσεις τους για σημαντική περαιτέρω επέκταση της λειτουργικής της βάσης στο εσωτερικό και στο εξωτερικό και αντιμετωπίζουν τους τεθέντες υψηλούς στόχους με σοβαρότητα και επαγγελματισμό και την υλοποίησή τους με μεγάλη ταχύτητα.

Κι όμως η φανερή πρόοδος της νέας Τράπεζας Αθηνών δεν φαίνεται να εκτιμάται από τη Διοίκηση της Εθνικής Τράπεζας. Γιατί, πως αλλιώς πρέπει να ερμηνευτεί η μη ολοκλήρωση μέχρι σήμερα των υποχρεώσεων της προς την HANWHA, μέτοχο της Τράπεζας Αθηνών;

Υποχρεώσεις που συμβατικά δεσμεύουν την Εθνική Τράπεζα και απορρέουν από τη σύμβαση αγοραπωλησίας της Τράπεζας Αθηνών. Η Εθνική Τράπεζα, το μεγαλύτερο πιστωτικό ίδρυμα της χώρας μας δεν δίνει την καλύτερη εικόνα της στην αγορά, ελληνική και διεθνή, με την αδικαιολόγητη παράταση της εκκρεμότητας αυτής.

Με αυτήν την συμπεριφορά χάνουμε σαν χώρα την αξιοπιστία μας στους ξένους επενδυτές που τόσο έχει ανάγκη η Ελλάδα για την ανάπτυξη της οικονομίας της.

Γιατί ο κ. Μίρκος δεν βάζει τέρμα σε αυτήν την εκκρεμότητα ώστε η Τράπεζα Αθηνών να συνεχίσει το αναπτυξιακό της πρόγραμμα απερίσπαστη και κατά αυτόν τον τρόπο να κερδίσουμε σαν χώρα την εμπιστοσύνη των ξένων επενδυτών.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΟΙ ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΕΣ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΕΣΧΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τα "Ναυτικά Χρονικά" έχουν κατακλυσθεί τον τελευταίο καιρό με σωρεία προφορικών και έγγραφων καταγγελιών αναφορικά με την επιθυμία, του επί δύο συνεχείς θητείες του προέδρου του Μαρίν Κλάμπ, κ. Νίκου Κοτζιά, να τροποποιηθεί το ισχύον καταστατικό, ούτως ώστε να επιτραπεί στον ίδιο να διεκδικήσει την επανεκλογή του για τρίτη συνεχή θητεία.

Είναι γνωστή τόσο η προσωπική φιλία των "Ναυτικών Χρονικών" με τον κ. Κοτζιά και τα λοιπά μέλη του Δ.Σ. της Ναυτιλιακής Λέσχης, όσο και η αμέριστη εκτίμηση που τρέφουν στα πρόσωπά τους για το πολύτιμο έργο που έχουν προσφέρει στο να καταστήσουν τη Λέσχη μας έναν από τους ισχυρότερους συνδυασμούς κρίκους της Ελληνικής Ναυτιλίας με τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και για την προσπάθειά τους να της δώσουν μία μορφή και επίπεδο λειτουργίας που να προσυδιάζει με το κύρος και τις απαιτήσεις του εφοπλισμού.

Παράλληλα όμως, τα "Ναυτικά Χρονικά" δεν μπορούν παρά να υπενθυμίσουν στον κ. Κοτζιά και τα υπόλοιπα αγαπητά μέλη του διοικητικού συμβουλίου, ότι η Λέσχη ανήκει σε όλα τα Μέλη της και δεν χωρεί αμφιβολία ότι υπάρχουν πολλοί - πάρα πολλοί - αξιόλογοι άνθρωποι μεταξύ των μελών που δείχνουν να έχουν το κέφι να διαθέσουν από τον πολύτιμο χρόνο τους και να προσφέρουν έργο για τη Λέσχη μας και την Πειραική κοινωνία. Ας τους δώσουμε την ευκαιρία να το αποδείξουν!

Ακολουθεί η πλέον εμπεριστατωμένη, από τις έγγραφες αναφο-

ρές που έφθασαν στα "Ναυτικά Χρονικά".

Αγαπητά "Ναυτικά Χρονικά",

Σας απευθύνω την παρούσα, με την ιδιότητά μου του μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου της Λέσχης μας.

Ηδη λάβατε την πρόσκληση για την Γενική Συνέλευση της Λέσχης, η οποία θα είναι καταστατική.

Την αφορμή για την αλλαγή του καταστατικού έδωσε η επιθυμία του προέδρου μας κ. Νίκου Κοτζιά, να παρατείνει για μία ακόμα τριετία την παραμονή του στην προεδρία της Λέσχης, μια και το ισχύον καταστατικό επιτρέπει στον πρόεδρο μόνο δύο συνεχείς θητείες.

Πιστεύω ότι τα πρόσωπα στην Διοίκηση της Λέσχης πρέπει να εναλλάσσονται, διότι έτσι θα έρχονται στο Διοικητικό Συμβούλιο νέες ιδέες, αλλά και ο έλεγχος θα είναι ευκολότερος.

Αυτό το πρότεγμα σε πρόσφατη συνεδρίαση του Δ.Σ., αλλά δεν έγινε αποδεκτό. Ετσι δεν μου έμεινε άλλο από το να σας ενημερώσω εγκαίρως με την παρούσα, για να πετύχω ευρύτερη συμμετοχή μελών στη Γενική αυτή Συνέλευση.

Αφού λοιπόν το Δ.Σ. απεφάσισε να προτείνει την αλλαγή του καταστατικού, εγώ δράττομαι της ευκαιρίας να κάνω τις δικές μου προτάσεις και να σας ενημερώσω γι' αυτές.

Αντιπροτείνω λοιπόν να μη παραταθεί η προεδρική θητεία στις 3 τριετίες (9 χρόνια!) αλλά και να επεκταθεί ο σήμερα για τον πρόεδρο μόνον ισχύων περιορισμός των δύο συνεχών θητειών και στα υπόλοιπα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

Επίσης προτείνω να ελαττωθούν οι εξουσιοδοτήσεις από τέσσερις, που ισχύει σήμερα, σε μόνο μία.

Θα πάψει έτσι η αγορά εξουσιοδοτήσεων, που γίνονταν μέχρι σήμερα, με τα γνωστά αρνητικά αποτελέσματα.

Η Λέσχη μας, έχει πολλά να προσφέρει στην ελληνική κοινωνία, και θα το πετύχει ευκολότερα εάν εκδημοκρατισθεί.

Ας παύσει πια το "ζέσταμα της καρέκλας", που τόσες καταστροφικές επενέργειες έχει προκαλέσει στον δημόσιο βίο της χώρας μας.

Παρακαλώ να μη νομισθεί, ότι δεν εκτιμώ την μεγάλη προσφορά του προέδρου μας κ. Νίκου Κοτζιά στην Λέσχη, τουναντίον πιστεύω ότι η απονομή του τίτλου του Επιτίμου Προέδρου, που μέχρι σήμερα δεν έγινε σε κανένα από τους διατελέσαντας προέδρους, θα είναι μια σωστή αναγνώριση του έργου του.

Σας παρακαλώ θερμά να έρθετε όλοι αυτοπροσώπως στην Γενική Συνέλευση και μάλιστα στην δεύτερη, της 16 Μαρτίου, (μια και στην πρώτη δεν επιτυγχάνεται απαρτία), για να συζητήσουμε διεξοδικά όλα τα θέματα της ημερήσιας διάταξης και το καταστατικό.

Σημειώσατε ότι για να αλλάξει το καταστατικό δεν απαιτείται μόνο παρουσία των 2/3 των μελών, αλλά και συμφωνία των 3/4 των ψηφισάντων.

Οι προτάσεις μου αυτές, που είναι δυνατόν να γίνουν αποδεκτές εν όλω ή εν μέρει από την Γενική Συνέλευση, δεν αποβλέπουν σε κανένα προσωπικό όφελος. Πρόκειται απλά για μια άλλη άποψη, την οποία έχω κάθε δικαίωμα να την θέσω υπόψιν σας.

Με τις υπόλοιπες αλλαγές του καταστατικού συμφωνώ, διότι αποσκοπούν στην βελτίωση της λειτουργίας της Λέσχης.

Είμαι πρόθυμος για κάθε συμπληρωματική πληροφορία και σας χαιρετώ

Φιλικά

ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΔΟΜΒΡΟΣ

Διπλ. Ηλεκτρ/γος-Μηχανικός

Κολοκοτρώνη 100

185 35 Πειραιάς

17 Φεβρουαρίου, 1995

Σε σταθερή ρότα ανάπτυξης η Ελληνική Ναυτιλία

Την επίδοση και το περίγραμμα της δραστηριότητας του Ελληνικού εφοπλισμού κατά τον χρόνο που πέρασε, μόλις σε απόσταση αναπνοής από το ορόσημο του 2000, περιέγραψε και ανέπτυξε με σαφήνεια ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Γιάννης Γκ. Γκούμας, κατά τη γενική συνέλευση της ΕΕΕ, που πραγματοποιήθηκε στις 8 Φεβρουαρίου.

"Το 1994, τόνισε ο κ. Γκούμας, ήταν για τη ναυτιλία των Ελλήνων, ένα καλό και δημιουργικό έτος. Ο στόλος μας διατήρησε και συνέχισε τη πρωτοκαθεδρία του στον Κόσμο, με 4.000 πλοία 120 εκατ. τόννων.

Επίδοση, που πέραν από το ιστορικό της βάρους, δείχνει ότι το άλμα που πραγματοποιήσαμε προς τα εμπρός, δεν ήταν απλώς αποτέλεσμα ευκαιριών ή συμπτώσεων. Αλλά, η συνέχεια μιας μεγάλης και αδιάσπαστης παραδόσεως, που παραμένει ζωντανή και μεταδίδεται από γενιά σε γενιά.

"Το 1994, συνέχισε ο κ. Γκούμας, ο ελληνικός εφοπλισμός, προωθήθηκε στη πρώτη γραμμή του σκληρού ναυτιλιακού διαλόγου, διεθνώς. Ο αντιπρόεδρος της Ενώσεώς μας, ο κ. Γιάννης Λύρας, εξελέγη πρόεδρος της Ενώσεως Ευρωπαίων Εφοπλιστών, και ήδη ανέλαβε τα καθήκοντά του στις Βρυξέλλες, με την ομόθυμη πιστεύουμε, συμπαράσταση των εταίρων-συναδέλφων μας. Πρόκειται για γεγονός, που δεν έχει σημασία μόνον για την ναυτιλία, αλλά και για την πατρίδα μας γενικότερα, σε περίοδο μεγάλων ζυμώσεων στον κοινοτικό, και τον ευρύτερο Ευρωπαϊκό χώρο. Είμαι βέβαιος, ότι θα επιτελέσει σημαντικό έργο με την πείρα και τις γνώσεις που διαθέτει, σφραγίζοντας την πορεία της διεθνούς ναυτιλίας, με την σφραγίδα της ελληνικής αποτελεσματικότητας. Πρέπει ακόμη να αναφέρω υπογράμμισε ο πρόεδρος της ΕΕΕ, ότι δύο ακόμη συνάδελφοι, οι κ.κ. Μάικ Κουλουκουντής και Σπύρος Πολέμης, το ίδιο διάστημα ετέθησαν επικεφαλής της Ιντερτάνκο



και της Ιντερκάργκο, επιφορτιζόμενοι ευθύνες δύο μεγάλων διεθνών οργανισμών.

Αφού αναφέρθηκε στη βελτίωση της ναυλαγοράς για τα πλοία ξηρού φορτίου, ο πρόεδρος της Ενώσεως Εφοπλιστών τόνισε τη δραστηριότητα στις αγορές των μεταχειρισμένων πλοίων, παράλληλα με την αισθητή και αξιοπρόσεκτη προσφυγή στις ναυπηγικές εσχάρες, που υπογραμμίζουν την ουσιαστική βελτίωση του μέσου όρου ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου.

Αναφερόμενος εν συνεχεία στο τι διαδραματίστηκε κατά το 1994 στις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις, όπου ο διάλογος και οι εξελίξεις παρουσίασαν έντονη κινητικότητα ο κ. Γκούμας επιγραμματικά σημείωσε:

- Με την έναρξη ισχύος της Συνθήκης του Μάαστριχτ, το πλαίσιο λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ενώσεως διαφοροποιήθηκε σημαντικά. Η υιοθέτηση της διαδικασίας της "συναποφάσεως" μεταξύ Συμβουλίου Υπουργών και Κοινοβουλίου, αύξησε τις αρμοδιότητες του δεύτερου και για τις προτάσεις νομοθετικού έργου που αφορούν τη ναυτιλία.
- Εξ άλλου στα πλαίσια της κοινωνικής πολιτικής, ισχυροποιήθηκε ο ρόλος των κοινοτικών εταίρων και η πρόβλεψη διαλόγου τους με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενώ αναγνωρίστηκε η Ένωση Ευρωπαίων Εφοπλιστών, η ECSA, ως αυτόνομος κοινοτικός εταίρος.
- Το τραγικό ατύχημα του "Εσθονία", υποχρέωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο Υπουργών, να υιοθετήσουν ψηφίσματα για την βελτίωση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων. Πιο ουσιαστική και επείγουσα, θα είναι η εργασία του IMO που συγκρότησε Επιτροπή Ειδικών για τη συνολική εξέταση του θέματος, και υποβολή προτάσεων προς λήψη άμεσων μέτρων.

KATRADIS GROUP OF COMPANIES

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

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

TEL.: (01) 4627800 - 4617410

FAX: (01) 4626268 - 4619631



- Κατά την διάρκεια του 1994, το θέμα των Euros και των θετικών μέτρων παρουσίασε στασιμότητα μετά από υπαναχωρήσεις που σημειώθηκαν από κράτη-μέλη, σε διακηρυγμένες θέσεις τους.
- Για το θέμα της μεταφοράς επισιτιστικής βοήθειας που το 1994 σημειώθηκε έντονη κινητικότητα, η ΕΕΕ, προέβλεπε το πάγιο αίτημα για τροποποίηση του ισχύοντος σήμερα συστήματος.
- Το Νοέμβριο του 1994, το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών υιοθέτησε την οδηγία, που προβλέπει κοινούς κανόνες και πρότυπα οργανισμών επιθεωρήσεως και εξετάσεως πλοίου. Η ΕΕΕ παρακολούθησε το σχέδιο της οδηγίας αυτής, από την αρχή της διαμορφώσεώς του και το τελικό κείμενο καλύπτει τις ελληνικές θέσεις.

Ιδιαίτερα ικανοποιητική, σημείωσε ο κ. Γκούμας, κρίνεται η δοθείσα λύση στο πρόβλημα των προβλεπομένων ποσοτικών κριτηρίων, όπου συμφωνήθηκε η δοκιμαστική αναγνώριση - εξουσιοδότηση νηογνώμωνων που δεν πληρούν τα ποσοτικά κριτήρια, αλλά μόνον τα ποιοτικά.

Επίσης στον τομέα του ΟΟΣΑ, επισήμανε την υιοθέτηση συμφωνίας για την τήρηση ομαλών συνθηκών ανταγωνισμού στο κλάδο των ναυπηγήσεων και επισκευών εμπορικών πλοίων.

Θα πρέπει να σημειωθεί, τόνισε ο πρόεδρος της ΕΕΕ, ότι η ικανοποιητική έκβαση των διαπραγματεύσεων αυτών, απέτρεψε την περαιτέρω προώθηση των αμερικανικών νομοσχεδίων Gibbons και Breaux, η υιοθέτηση των οποίων, απειλούσε με ιδιαίτερα αρνητικές επιπτώσεις τον διεθνή εφοπλισμό.

Στο τομέα του IMO, τελεί υπό αναθεώρηση η Διεθνής Σύμβαση που ρυθμίζει τα πρότυπα εκπαίδευσής, εκδόσεως πιστοποιητικών, και τηρήσεων φυλακών. Η αναθεώρηση αυτή, θα ολοκληρωθεί κατά το τρέχον έτος, είπε ο κ. Γκούμας, και η νέα σύμβαση αναβαθμίζει και προσαρμόζει τα πρότυπα εκπαίδευσής στις σύγχρονες απαιτήσεις και αντιλήψεις, επιβάλλει πρόσθετες υποχρεώσεις στις αρχές για την πλήρη και αποτελεσματική εφαρμογή της συμβάσεως, και εισάγει μηχανισμό ελέγχου για την αναγνώριση των πιστοποιητικών.

Στο τομέα της GATS ο πρόεδρος της ΕΕΕ σημείωσε ότι οι διαπραγματεύσεις για τους όρους και προϋποθέσεις απελευθερώσεως θα συνεχισθούν μέχρι τον Ιούνιο του 1995, και δεδομένου ότι τώρα διαμορφώνεται η στρατηγική και η τακτική που θα ακολουθήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση στις διαπραγματεύσεις, η ΕΕΕ στα πλαίσια της ECSA και της CENSA και σε συνεργασία με το YEN, συνεχίζει την προώθηση των θέσεων του ελληνικού εφοπλισμού, με στόχο, την περαιτέρω

φιλελευθεροποίηση των διεθνών θαλασσίων μεταφορών.

Ενα θέμα εξ άλλου, που επικεντρώθηκε η προσοχή της ΕΕΕ το έτος που πέρασε ήταν η εξάπλωση με ραγδαίους ρυθμούς, του Port State Control, θεσμού, που περικλείει σοβαρούς κινδύνους για υπερβολικές ενέργειες και άστοχα μέτρα κατά της ναυτιλίας.

Όπως επίσης αποτέλεσαν αντικείμενο ιδιαίτερης προσοχής, οι εξελίξεις περί το καθεστώς της ναυσιπλοίας στα Στενά του Βοσπόρου και των Δαρδανελλίων. Σε στενή συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας, είπε ο κ. Γκούμας, η ΕΕΕ πήρε ενεργό μέρος στις σχετικές διεργασίες στους κόλπους του IMO, όπου μεταφέρθηκε η αντιμετώπιση του θέματος.

Τέλος, αναφερόμενος στις εξελίξεις της νομοθεσίας σχετικά με την ασφάλεια στην ναυσιπλοία, ο κ. Γκούμας τόνισε ότι ο International Safety Management Code, θα εφαρμοσθεί υποχρεωτικά σε όλα τα πλοία μέχρι το 2002, και ειδικότερα στα δεξαμενόπλοια και μπάλκ κάρριερς μέχρι το 1998.

Επιπρόσθετα, σημείωσε την αύξηση απωλειών των μπλακερς κατά τη διάρκεια του 1994, που έφερε στο προσκήνιο το θέμα της ασφάλειας κατασκευής και των συνθηκών λειτουργίας τους. Ο IMO, είπε ο κ. Γκούμας, συγκρότησε ειδική ομάδα αλληλογραφίας για την επείγουσα εξέταση επί μέρους θεμάτων και υποβολή προτάσεων για λήψη μέτρων.

Μεγάλος και κρίσιμος τομέας στις διεθνείς σχέσεις της ναυτιλίας, παρέμεινε και το 1994, αυτός της αμερικανικής νομοθεσίας, της οποίας η άκαμπτη εφαρμογή συνιστά απειλή για ολόκληρο το φάσμα των διεθνών θαλασσίων μεταφορών.

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ αναφέρθηκε στη δημοσίευση, τον περασμένο Απρίλιο, του Κανονισμού της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ με τον οποίο καθορίζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία της εκδόσεως του πιστοποιητικού οικονομικής υπευθυνότητας (COFRs), που η ισχύς του άρχισε από τον μήνα Δεκέμβριο, και τόνισε ότι η ΕΕΕ συνέχισε να προωθεί και να στηρίζει την κοινή πρόταση με τους εφοπλιστές της Νορβηγίας και της Σουηδίας, την γνωστή ως MEIF Scheme. Ακριβώς το σχέδιο αυτό, ήταν και το βασικό αντικείμενο των συνομιλιών της αντιπροσωπείας της ΕΕΕ όταν τον Απρίλιο του 1994 επισκέφθηκε τις Ηνωμένες Πολιτείες, πρόσθεσε ο κ. Γκούμας.

Σημείωσε ακόμη την πρόταση νόμου για την επιβολή τέλους στα πλοία που προσεγγίζουν σε αμερικανικούς λιμένες, προκειμένου να δημιουργηθούν πόροι χρηματοδοτήσεως του ναυπηγικού προγράμματος των ΗΠΑ. Για την αντιμετώπιση ενός τέτοιου επαχθούς μέτρου, η ΕΕΕ μαζί με την CENSA και το Υπουργείο Ναυτιλίας, συνέ-

βαλε στην επιχειρηματολογία των σχετικών διπλωματικών διαβημάτων και μετά τις πρόσφατες εκλογές στις Ηνωμένες Πολιτείες, και τη νέα σύνθεση του Κογκρέσου, μπορεί να υπάρξει διαφοροποίηση της μέχρι σήμερα ακολουθούμενης πολιτικής.

Το 1994 ωστόσο, παρέμεινε στο ακέραιο το μεγάλο έλλειμμα ανθρώπινου δυναμικού, δηλαδή στελεχών γέφυρας και μηχανοστάσιου, σημείωσε ο πρόεδρος της ΕΕΕ και τόνισε ότι η σχέση "πολλά πλοία - λίγα στελέχη", εάν δεν αρχίσει να εξισορροπείται σταδιακά, θα εντείνει το πρόβλημα αποσυνδέσεως ναυτιλίας και εθνικής βάσεως. Γι' αυτό η ΕΕΕ σε κοινή προσπάθεια με το Υπουργείο Ναυτιλίας, επεδίωξε να συστηματοποιήσει τη διαδικασία της προσελκύσεως αφ' ενός, και της βελτιώσεως αφ' ετέρου, της εκπαιδεύσεως", υπογράμμισε ο κ. Γκούμας.

"Το πρόβλημα του NAT παρέμεινε και τον περασμένο χρόνο σε εκκρεμότητα, τόνισε ο πρόεδρος της ΕΕΕ. Δεν εκδηλώθηκε καμμία πρωτοβουλία τόσο από το Υπουργείο, όσο και από την διοίκησή του, για οριστική αντιμετώπιση, και κατά συνέπεια η μελέτη και οι προτάσεις της Ενώσεως παρέμειναν αναξιοποίητες.

Οι συντάξεις και η περίθαλψη των ναυτικών δαπάνης 99.5 δισ. δρχ., καλύφθηκαν με κονδύλιο από τον κρατικό προϋπολογισμό ύψους 75 δισ. δρχ., ενώ το τρέχον έτος, η κρατική ενίσχυση του Ταμείου προβλέπεται να ανέλθει στα 84 δισ. δρχ. Κατά συνέπεια η πληγή του NAT, παραμένει ανοιχτή, σε βαθμό που δικαιολογεί τις ανησυχίες μας, υπογράμμισε ο κ. Γκούμας.

"Αλλά και η μεγάλη επιδίωξη για την δημιουργία ναυτιλιακού και χρηματοοικονομικού κέντρου στον Πειραιά, δεν προωθήθηκε από την Πολιτεία, ούτε σε επίπεδο έργου, ούτε ακόμη σε

επίπεδο σχεδιασμού θεσμών και υποδομής", υπογράμμισε εύστοχα ο κ. Γκούμας.

Αντίθετα, η ΕΕΕ ολοκλήρωσε τη μελέτη για το αυτόνομο τηλεπικοινωνιακό δίκτυο - το δίκτυο μεταγωγής δεδομένων, που εφ' όσον εισέλθει στη φάση της υλοποίησής, θα εξασφαλίσει μία από τις περισσότερες βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κέντρου, πριν χαθεί και άλλος πολύτιμος χρόνος, σημείωσε.

Κλείνοντας το εμπειριστατωμένο απολογισμό της ΕΕΕ, ο Πρόεδρός της έκανε μία ορθή διαπίστωση:

"Και η ναυτιλία, όπως κάθε άλλη ανθρώπινη δραστηριότητα, είπε, διανύει δύσκολη μεταβατική περίοδο που δοκιμασμένες μέθοδοι, πρακτικές, ακόμη και αξίες του παρελθόντος, υποχωρούν υπό την πίεση νέων δεδομένων που εισβάλλουν τις πιο πολλές φορές απρόβλεπτα, στη σφαίρα της οικονομίας, της τεχνολογίας, των θεσμών και της γεωπολιτικής τάξεως του πλανήτη μας.

«Κατά συνέπεια, η προσέγγιση και στη συνέχεια η εξοικείωση και ο έλεγχος αυτών των νέων δεδομένων, απαιτούν συσπείρωση και συλλογικότητα του εφοπλισμού, για να ενημερώνεται εγκαίρως και να αντιδρά συντονισμένα και αποτελεσματικά, περιορίζοντας την απειλή από αθέατους, αλλά επικίνδυνους σκοπέλους.

«Ακριβώς, προς αυτήν την κατεύθυνση είναι στραμμένη η προσοχή και το ενδιαφέρον της Ενώσεώς μας, και ακριβώς προς την κατεύθυνση της Ενώσεώς μας, επιβάλλεται να είναι στραμμένη η προσοχή και το ενδιαφέρον όλων μας,» κατέληξε ο κ. Γκούμας.



CHRIS MARINE SA

Athens, London, Panama, Shanghai

42C Tzavella str., 154 51 N. Psychico, Athens
Tel: 6873446, Fax: 6873444, Tlx: 210352, 210330 CRIS GR

Sale & Purchase / Financing

Demolition

Newbuildings

Repairs and Conversions

Asia - Africa - Australia - America - Europe

ΠΕΤΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ: Η εταιρία Ceres εστιάζει την προσοχή της στην ποιότητα και την αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού της.

Ιδιαίτερη αίσθηση και κολακευτικά σχόλια προκάλεσε η παρουσίαση από την εβδομαδιαία αγγλόφωνη εφημερίδα Maritime Monitor, που εκδίδεται σε στενή συνεργασία με τα «Ναυτικά Χρονικά», των απόψεων και των επιδιώξεων του κ. Πέτρου Γ. Λιβανού, ο οποίος από τα μέσα του 1994 διαδέχθηκε τον πατέρα του, τον παγκόσμια καταξιωμένο Έλληνα μεγαλοεφοπλιστή Γεώργιο Π. Λιβανό, και ανέλαβε τα ηνία της Ceres Hellenic Shipping, της μεγαλύτερης ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας.

Ο Πέτρος Λιβανός επέλεξε να μιλήσει για πρώτη φορά στον Τύπο για τα σχέδιά του και τους στόχους του στον εκδότη του Maritime Monitor και των «Ναυτικών Χρονικών» Δημήτρη Ρήγα-Κωττάκη, γεγονός που αποτελεί την πλέον έμπρακτη αναγνώριση του επιπέδου της πληροφόρησης και της ουσιαστικής ναυτιλιακής ενημέρωσης που προσφέρουν τα δύο έντυπα, παράλληλα με τον πρωταρχικό τους στόχο, που είναι η προάσπιση των συμφερόντων και η περαιτέρω ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Πολλά και ενδιαφέροντα τα όσα είπε ο Πέτρος Λιβανός, ο 37χρονος εφοπλιστής και κάτοχος μεταπτυχιακού διπλώματος Εντζίναριγκ από το Πανεπιστήμιο Κολούμπια των ΗΠΑ, ο οποίος από το 1990 είναι πρόεδρος της Seachem Tankers, της κοινοπραξίας διαχείρισης χημικών δεξαμενοπλοίων που δημιούργησε η Ceres σε συνεργασία με τη νορβηγική εταιρία Fearnely & Eger, την ολλανδική Nedlloyd και στην οποία από πέρυσι μετέχει και η μεγάλη νορβηγική εταιρία Team Tankers.



Εκείνο που πρέπει όμως να υπογραμμισθεί είναι η σπουδαιότητα την οποία αποδίδει ο κ. Λιβανός στην ποιότητα του στόλου της «Σέρρες» και στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού της.

«Ο στόχος μου είναι να έχουμε τον καλύτερο στόλο - όχι

τον μεγαλύτερο» δήλωσε, όντας επί εννέα μήνες στο τιμόνι της εταιρίας με τα 100 και πλέον πλοία όλων των κατηγοριών, από τα κοινώς γνωστά «Ιπτάμενα δελφίνια» και τα ιδιόμορφα μίνι-μπάλκερς, μέχρι τα υπερμεγέθη ULCC χωρητικότητας άνω των 400.000 τον. d.w.

«Όταν έχεις ένα τόσο αξιόλογο ανθρώπινο δυναμικό, η εξέλιξη και περαιτέρω ανάπτυξη της Ceres είναι ένα φυσικό επακόλουθο τόνισε ο κ. Λιβανός, αποδεικνύοντας την πεποίθηση που επί χρόνια εκφράζουν τα «Ναυτικά Χρονικά», ότι η ποιότητα της νέας γενιάς των Ελλήνων εφοπλιστών είναι η ουσιαστικότερη «προϊκα» της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Αμέσως εν συνεχεία παρουσιάζονται τα κύρια σημεία της συνεντεύξεως του κ. Πέτρου Λιβανού, η οποία δημοσιεύεται στην Αγγλική για την αποφυγή παρερμηνειών, αλλά και για την διευκόλυνση των πολλών ξένων αναγνωστών των «Ναυτικών Χρονικών».

Peter G. Livanos, who succeeded his father George P. Livanos at the helm of Ceres Hellenic Shipping Enterprises since the summer of 1994,

was asked whether he will proceed to a restructure of Ceres' administration?

"Companies are dynamic, any company that's not dynamic is doomed to failure, and so what we call restructuring is an ongoing event and is a process that has been going on since my father created the business, Livanos says.

"We are constantly changing our views in terms of the structure, and this is a result of our need to adapt to the changing shipping industry. So we are preparing for the next step, but, will not go ahead with it until we have a structure that is ready to supply the assets in order to continue giving our fleet the same credibility, service, and quality that it has now," he explains.

Considering Ceres' involvement in the ULCC market, with six vessels over 400,000 dwt, with the poor freight market conditions prevailing in the last couple of years, Mr. Livanos was asked whether Ceres' capital reserves could have been better invested in other types of tonnage.

"These large ships in particular," Livanos said, "have been very volatile. Contrary to present figures, in the early years of our involvement, profits were satisfactory. As such, we have laid up two ships and sold a VLCC for demolition. However, that isn't the reason why we haven't expanded further during the last couple of years.

"I think what one has to realise," Livanos notes, "is that human resources is the important contributor to the success of an enterprise. If you expand, then you have to follow suit with human resources and typically, in industry, the human resources side comes second to the purchase of assets. That's normal," he said and continued, "And so we went through phenomenal growth of the asset side during the '80s and we are now rationalising the human resources side, so as to allow us to manage the ships and prepare us for the next plateau."

Elaborating further on Ceres' involvement in the ultra large crude carriers sector under today's appalling market conditions, Mr. Livanos noted that lay-up is merely a financial alternative to maximising profitability or minimising costs, depending on how you look at it, and added:

"These ships are without question the most economical in transporting oil and the safest, because of the demographics of the trade which are long haul and that they do not enter any ports, thus minimising risks. They have several things that are going for them over the balance of their useful life and that is that they are irreplaceable."

Mr. Livanos was also asked to comment on speculations among shipbroking circles about the BP bareboat charter deal involving a number of Suezmax tanker newbuildings, and whether a minimum rate of between \$11-12,000 has been agreed? He replied:

"We are essentially committed, and BP is committed to us, to do a project in which we build - we're talking of three ships, with certain options - Suezmax vessels for BP's exclusive use under a bareboat arrangement. The basis of the deal is not the minimum bareboat rate, and is virtually irrelevant except to the extent that it underpins the BP commitment, and thereby can be used as a financing instrument. A number of Korean and certain Japanese yards are fairly close in terms of being able to offer the specifications required and delivery of the first ship in early 1997."

He went on further to contradict certain reports on the specifications of these double-double 150,000 tonners by noting: *"Contrary to reports which I have read, in which there are speculations that BP is requiring a ship that is of lower standard than we would normally build, I can verify that we have designed the vessel in parallel, going back to late last summer. And so, although there are certain small requirements that may be particular to BP's managing the ships, that we wouldn't necessarily need and vice-versa, the fundamental design of the ship, the fundamental quality, all main equipment etc., was mutually agreed upon in the past. And you know, I think we learned a lot from BP and they from us, so these ships should really be good and quite flexible."*

At a quick glimpse at the diversified fleet of Ceres Hellenic Shipping, Mr. Livanos enthusiastically talked about the four ore-bulk-oil carriers and particularly of the 1982-built *Eirini* L. 149,640 dwt, which is his favourite and which from day one has had constant increasing earnings. *"You know," he said, "one of those ships which you smile when you see a picture of, and say that's a good ship."*

Commenting on Ceres' policy of fleet renewal, he noted that older tonnage is being scrapped or sold, despite whether some of these ships may still be profitable to trade, as those ships don't fit in with the profile of the kind of quality fleet that Ceres has always presented to the world.

Ceres' current fleet of 22 minibulkers is rather overaged, but according to Mr. Livanos, *"it can not be judged by the same rules and guidelines that other segments of the shipping industry are judged. It has always had its own niche market, servicing a market segment basically in the Caribbean, which isn't serviced by other type of tonnage. Because of their initial simple construction they are easier to maintain and so we project continued life in those vessels."*

Asked whether his company is planning a further fleet expansion, possibly within 1995, Peter Livanos noted: *"Of course you're going to see more expansion. When you have a company that is as dynamic as this one, with human resources behind it, it can't help but continue to*

grow. The success of shipping, particularly of Greek shipping, is its ability to adapt very quickly to market changes."

Peter Livanos places a lot of emphasis on human resources and Ceres provides employment to more than 1,000 seafarers and direct company employees.

The problem of education and the need of the industry to invest in it was cited by Mr. Livanos. "I'm not really talking about financial investment, but about time and trouble investment as well, because through education you begin to put these problems aside."

"We are very particular in choosing our crews," Livanos noted, and referred to Ceres constantly facing the challenge to man all its ships with Greek crews, adding with satisfaction that they haven't had the need to look elsewhere.

Further discussing the general aspects of Greek shipping, Mr. Livanos sees himself being gradually involved with the general interests of the shipowning community in Greece, and added: "I can't see any way that one could separate one's involvement in a group such as Ceres and one's involvement in the industry in general. I think the two go very much hand-in-hand."

"Particularly," Livanos added, "in so far as I believe that there is a social consciousness that must constantly be projected in this industry. Otherwise, it is bound to suffer and to damage its credibility. And therefore I am very much in favour of people reminding both, those within the industry and outside, of our social responsibilities."

The thought that the ISM Code could have been avoided if the Greeks were more active and persuasive at the international fora and had presented earlier their own shipmanagement code, was presented to Mr. Livanos, who replied:

"Well I think you've hit the fundamental point that goes far beyond the issue you raise now. I think, what you have identified is both one of the

benefits and disadvantages of Greek shipping, and that is that Greeks are wildly independent, incredibly entrepreneurial and all, from the principals to the people who are working in the offices or on the ships place great value on their individualism and have yet to grasp properly the concept of teamwork.

"And, as such, you see great successes on individual levels, but hardly ever on team efforts."

"You know very well of my father's efforts with HELMEPA," Mr. Livanos added, and how very difficult that was, but essentially it proved to be one of the very few examples of successful team work by Greek shipowners and seafarers."

"Imagine the strength of Greek shipping, whether it be through the Union of Greek Shipowners or otherwise, if the Greeks decided to proceed in a parallel course in shipping as they did with HELMEPA," underlined Livanos.

He was further asked how he envisages a union of Greek shipowners embracing all individual owners irrespective of the flags hoisted on their ships.

"A little Utopian," replied Livanos, adding "that is very much what our goals should be."

He acknowledged the problem of representation and channelling this mass of power and individualism through one tunnel, and noted:

"It is the direction we should be going as a community, a snapshot of the way we should be heading as a nation.

"It is a problem which exists in this nation, in the little time which I've spent here," he added.

"But what constantly comes back to me, is that we are again a nation filled with tremendously creative individuals with no team effort. And so the problems that we have identified with the Greek shipping community, are in fact the problems that are broadly painted across our country," Peter Livanos concluded.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΕΠΕ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

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

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

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

Οι στόχοι της Ηπειρωτικής Ατμοπλοίας μετά την πρόσφατη αναδιοργάνωσή της

Με αφορμή τα πρόσφατα δημοσιεύματα του τύπου σχετικά με την αναδιοργάνωση της Ηπειρωτικής, καθώς και ορισμένες ενέργειες που εκδηλώθηκαν κατά την διάρκεια του Φεβρουαρίου και οι οποίες έχουν ως στόχο την υπονόμευση της εταιρίας, καθώς επίσης και οι επανειλημμένες ανακοινώσεις της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, ότι η αναδιοργάνωση αυτή θα οδηγήσει σε συρρίκνωση των θέσεων εργασίας των μελών της, η Ηπειρωτική ανέφερε τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά που διαφωτίζουν την συμφωνία περί ανακατανομής του κεφαλαίου της Εταιρίας και επαναπροσδιορίζουν τους στόχους της ενέργειας αυτής.

Πιο συγκεκριμένα, στις 10 Φεβρουαρίου, η οικογένεια Ποταμιάνου και η Carnival Corporation ολοκλήρωσαν τις διαδικασίες αναδιοργάνωσης της ιδιοκτησίας συνθέσεως της Ηπειρωτικής. Επακόλουθο της επιτευχθείσας συμφωνίας είναι η ανακατανομή τους εταιρικού κεφαλαίου της Ηπειρωτικής μεταξύ της Carnival, η οποία κατέχει πλέον το 49% των μετοχών, και της οικογένειας Ποταμιάνου και του κ. Πάρη Κατσούφη, οι οποίοι κατέχουν συνολικώς το 51%.

Όπως επεξηγεί η Ηπειρωτική, η εξέλιξη αυτή ολοκληρώνει μία πορεία, την πρωτοβουλία για την οποία είχε ο κ. Κατσούφης, ο οποίος πρότεινε την συνεργασία Carnival και Ηπειρωτικής το 1993 κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων που διεξάγονταν τότε με στόχο την ανάληψη της γενικής πρακτορεύσεως της Ηπειρωτικής στις Η.Π.Α. από την Dolphin, εταιρία ιδιοκτησίας του κ. Κατσούφη. Επειτα από συζητήσεις, τον Μάρτιο του 1994 επιτεύχθηκε συμφωνία, η οποία προέβλεπε την παραχώρηση δύο πλοίων της Carnival - του "Carnivale", όπως ονομαζόταν τότε (νύν Ολύμπικ), και του "Mardi Gras" (νύν "Star of Texas"), στην Ηπειρωτική με αντάλλαγμα την ανάληψη του 43% των μετοχών της τελευταίας.

Υπογραμμίζεται ότι σε καμμία περίπτωση δεν ετέθη ζήτημα αναλήψεως της πλειοψηφίας της Ηπειρωτικής από την Carnival, καθώς αυτό ήταν εκτός των προθέσεων της Carnival, η οποία, όπως είναι αυτονόητο, είχε εξ αρχής υπ' όψη της ότι η διατήρηση ελληνικής πλειοψηφίας είναι απαραίτητη, προκειμένου να συνεχίζουν τα πλοία της Ηπειρωτικής να φέρουν ελληνική σημαία.

Βασικός λόγος για τον οποίο η οικογένεια Ποταμιάνου επεδίωξε την είσοδο της Carnival στην εταιρική σύνθεση ως μετόχου μειοψηφίας, ήταν η εξασφάλιση της υποστηρίξεώς της στην προσπάθεια βελτιώσεως της αποδοτικότητας της εταιρίας, επεκτάσεώς της και εκσυγχρονισμού των διοικητικών υπηρεσιών της στον Πειραιά.

Η αρχική συμφωνία του 1994, εν τούτοις, δεν επέλυε πλήρως όλα τα προβλήματα λειτουργίας της Ηπειρωτικής, τα οποία στο μεσοδιάστημα οξύνθηκαν, λόγω της απώλειας του πλοίου "Παλλάς Αθήνα".

Για τον λόγο αυτό, τα ενδιαφερόμενα μέρη προχώρησαν στη συμφωνία του Φεβρουαρίου, με την οποία το ποσοστό της Carnival αυξήθηκε σε 49%, ενώ εισήλθε στην εταιρία ως μέτοχος ο κ. Κατσούφης με στόχο να διαδραματίσει ενεργό ρόλο στον τομέα της διαχειρίσεως των πλοίων.

Στο σημείο αυτό, πρέπει να σημειωθεί ότι ο κ. Κατσούφης έχει μακρά πείρα στον χώρο των κρουαζιερών, ιδίως ως επικεφαλής των εταιριών Dolphin Cruise Line και Majesty Cruise Line.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

FRAGOKLISSIAS 9
151 25 MAROYSSI
GREECE

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

Όπως ομολογείται από την πλευρά της οικογένειας Ποταμιάνου, εάν δεν είχε ολοκληρωθεί η συμφωνία, η Ηπειρωτική θα αντιμετώπιζε οικονομικές δυσκολίες. Αντιθέτως, η συμβολή της Carnival στα πλαίσια της νέας εταιρικής συγκροτήσεως εγγυάται την αναζωογόνηση της Ηπειρωτικής, η οποία είναι βέβαιο ότι, με την ξεκάθαρη αναπτυξιακή στρατηγική που έχει πλέον χαρθεί, εισέρχεται σε περίοδο ευημερίας. Άμεσος στρατηγικός στόχος σε πρώτη φάση είναι η ρευστοποίηση των μη παραγωγικών περιουσιακών στοιχείων της Ηπειρωτικής, προκειμένου να χρηματοδοτηθεί από τα έσοδα η απόκτηση μεγαλύτερων πλοίων τα οποία θα συμβάλουν

στην επέκταση των δραστηριοτήτων και θα επιτρέψουν την κερδοφορία της εταιρίας.

Στα πλαίσια αυτά θα επιδιωχθεί και η χρησιμοποίηση ορισμένων από τα πλοία της Ηπειρωτικής σε χειμερινά δρομολόγια, με απώτερο στόχο την πλήρη εκμετάλλευση της χειμερινής περιόδου, η οποία σήμερα δεν αξιοποιείται καθόλου. Εάν η προσπάθεια αυτή επιτύχει, άμεσο αποτέλεσμα θα είναι η εξασφάλιση περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς, ο προσπορισμός σημαντικών οφελιών για την οικονομία και η προαγωγή της ελληνικής σημαίας.

Τα "Ναυτικά Χρονικά" πιστεύουν ότι είναι προς το συμφέρον όλων να υποστηρίξουν την Ηπειρωτική, καθώς αυτή προχωρεί στην επόμενη φάση της στρατηγικής της η οποία βρίσκει θερμή ανταπόκριση από τους υπαλλήλους της εταιρίας, που στηρίζουν πλήρως την αναδιοργάνωση και προσβλέπουν στην ανάπτυξη και ενδυνάμωσή της. Εξάλλου, είναι γνωστό από την ιστορία των Ελλήνων μετόχων της, αλλά και της ίδιας της εταιρίας ότι πάντοτε επιθυμεί και διατηρεί σχέσεις στενής συνεργασίας με τα σωματεία των Ελλήνων ναυτικών, τον ελληνικό ναυτιλιακό κόσμο και την κυβέρνηση.

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: 4293760 (12 LINES), FAX: 4293772 (2 LINES)

TELEX: 212248 / 213529 / 211776 / 213455 / 211447 / 212427 MAST GR

A FIVE-STAR QUALITY SHIPBROKING SERVICE

Οι αγορές της Κρουαζιέρας

Του κ. ΤΑΚΗ Ν. ΠΑΓΟΥΛΑΤΟΥ, Διευθυντού της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων

Είναι γνωστό ότι επί 25ετίας και πλέον έχει αρχίσει να σημειώνεται ζωνή και διαρκώς αυξανόμενη τάση του κοινού για διακοπές σε θαλάσσιες περιηγήσεις. Η τάση αυτή ακολουθήσε εντυπωσιακή πράγματι ανοδική πορεία αφού από το 1970 και μέχρι σήμερα ο μέσος ρυθμός της ετήσια αύξησής της υπολογίζεται σε 9,3%.

Από την Β. Αμερική και μόνο πήραν μέρος κατά την περίοδο αυτή, σε διάφορες ανά τον κόσμο κρουαζιέρες 40 εκατομμύρια περίπου περιηγητές, το δε 40% αυτών αφορά τα τελευταία πέντε χρόνια. Οι προοπτικές για το μέλλον των κρουαζιερών προβλέπονται κατά γενική εκτίμηση ευοίωνες, αφού από πραγματοποιηθείσες έρευνες και μελέτες προσδοκάται ότι έως το 2000 τουλάχιστον οι περιηγήσεις σε κρουαζιέρες θα αυξάνονται κατά οκτώ εκατομμύρια ετησίως.

Η στροφή του κοινού προς τις κρουαζιέρες είναι ευεξήγητη.

Ο θαλάσσιος τουρισμός με κρουαζιερόπλοια προσφέρει στους επιβάτες του ιδιαίτερα ευχάριστες εμπειρίες μη συγκρινόμενες σε ποικιλία και έκταση προς τις συναντώμενες σε άλλους τύπους διακοπών.

Η άνετη διαμονή σε σύγχρονα ενδιαίτημα καθ' όλη τη διάρκεια των θαλασσιών διακοπών, συνοδευόμενη από εξαιρετικής ποιότητας διατροφή και από άφογες περιποιήσεις και υπηρεσίες ανταποκρινόμενες στις απαιτήσεις και του πλέον απαιτητικού επιβάτη, η ποικιλία ψυχαγωγίας και άλλων ευχαρίστων ενασχολήσεων πάνω στο πλοίο, οι προσεγγίσεις σε τόπους με αξιοθέατα, πολιτικά ή και αρχαιολογικά ενδιαφέροντα στους προορισμούς αυτούς, οι επωφελείς αγορές ειδών, οι δυνατότητες γνωριμιών με ενδιαφέροντα πρόσωπα



και γενικά η ξεκούραση και η ξεγνοιασιά, η φυγή από την "ρουτίνα" της καθημερινής ζωής, είναι τα κύρια χαρακτηριστικά της "κρουαζιέρας" και οι πόλοι έλξης για τον τουρίστα επιβάτη.

Όλες οι υπηρεσίες αυτές είναι ασύγκριτα ανώτερες σε είδος και ποιότητα έναντι των συναντώμενων σε άλλο τύπο διακοπών, χωρίς το κόστος τους να είναι αισθητά υψηλότερο.

Από τις στατιστικές έχει καταδειχθεί ότι από τα πρόσωπα που ξεκίνησαν για πρώτη φορά για διακοπές, κατά τα τελευταία 6 χρόνια το 1/10 προτίμησε τις κρουαζιέρες και ότι από αυτούς το 40% επανέλαβε τις διακοπές του σε κρουαζιέρες.

Η ζήτηση της κρουαζιέρας εξακολουθεί και θα εξακολουθήσει να επηρεάζεται από πολλαπλούς παράγοντες, περιλαμβανομένων και ευρύτερων μακροοικονομικών θεωρήσεων μαζί με ειδικευμένους άλλους παράγοντες της θαλάσσιας αυτής τουριστικής βιομηχανίας.

Η ζήτηση θα εξακολουθήσει να τροφοδοτείται, πλην, ανεξάρτητα από το διαθέσιμο tonnage των πλοίων, ένας αριθμός συντελεστών αναφερομένων στις καθέκαστα τοπικές αγορές αποφασίζει για το ρυθμό και το ύψος της αναπτύξεως, γιατί φυσικά υπάρχει διαφοροποίηση συνθηκών και παραγόντων από αγορά σε αγορά. Προφανώς θα πρέπει να ερευνηθεί η κλίμακα και τα βήματα αναπτύξεως της κρουαζιέρας σε διαφορετικές αγορές, όπως π.χ. στην ιαπωνική και αμερικανική αγορά.

Για την αγορά της Βόρειας Αμερικής που ως γνωστόν κυριαρχεί στην παγκόσμια βιομηχανία κρουαζιέρας προβλέπεται μια διαρκής εντεινόμενη για το μέλλον αύξηση νέων στην ηλικία επιβατών, αλλά και μία αξιόλογη αύξηση στην οικογενειακή συμμετοχή, όπως είναι πιθανή και μια σημαντική αύξηση των μεσαίων εισοδημάτων πελατών.

Πάντως το κύριο χαρακτηριστικό των τελευταίων ετών στην αγορά αυτή είναι η κλιμάκωση και η συνέχεια της ετήσιας αύξησης της ζήτησής. Ο αριθμός των επιβατών π.χ. στις Ηνωμένες Πολιτείες αυξάνεται ετήσια με ένα ρυθμό του 1-15%. Το σύνολο των επιβιβάσεων σε πολυήμερες κρουαζιέρες αυξήθηκε από 1.400.000 το 1980 σε 3.600.000 το 1990 και σε 4.500.000 το 1993, με μία μέση αύξηση τα τελευταία χρόνια, της τάξεως του 9%. Από το επίπεδο των επιβατών των 4.500.000 του 1993, προσδοκάται ότι η αγορά αυτή θα φθάσει το 1997 στο επίπεδο σχεδόν των 6 εκατομ. και πλέον των 7 εκατομ. το 2000 ενώ υπολογίζεται να φθάσει τους 9.400.000 επιβάτες το 2005.

Διαφορετικές τιμές επιπέδων αυξήσεως της ζήτησεως προβάλλο-

νται για την ιαπωνική αγορά κρουαζιέρας. Από τα στοιχεία που έχω προκύπτει ότι το 1989, διακινήθηκαν σε ιαπωνικές κρουαζιέρες 30.000 επιβάτες και κατά το 1992, 60.000.

Από σχετική έκδοση της Βιομηχανικής Τράπεζας της Ιαπωνίας, προκύπτει αισιόδοξο μήνυμα ότι οι αριθμοί θα φθάσουν τις 250.000 το 1995, βασισμένο ίσως στην συμμετοχή ζευγαριών που κάνουν ταξίδια μέλιτος και φθάνουν τις 700.000 κάθε χρόνο.

Η Αλάσκα είναι μια περιφερειακή καινούργια σχετικά αγορά, που έκανε αισθητή την παρουσία της από το 1991 κυρίως και μετά, ιδίως κατά την διάρκεια του πολέμου του Κόλπου, καθώς οι αμερικανοί απέφυγαν την Ευρώπη. Η αγορά αυτή, διαρκώς αναπτυσσόμενη, απασχολεί ικανό αριθμό κρουαζιεροπλοίων μεγάλων εταιριών, όπως της Holland America Line και της Princess Cruises σε 7ημέρες και σε 14ημέρες κρουαζιέρες, κύρια στο Inside Passage και στον Κόλπο της Αλάσκας, με αφετίριο και τερματικό λιμάνι το Vankouver.

Μία άλλη δευτερεύουσα, με προσπάθεια καθιερώσεως της αγοράς, γέννημα και αυτή της περιόδου κρίσεως λόγω των γεγονότων του Περσικού Κόλπου, είναι η αγορά της Νέας Αγγλίας και του Καναδά. Λιμάνια όπως της Βοστώνης, του Fall River στη Μάσσαχουσέτ, του Newport στο Rhode Island, του Montreal και του Quebec City και μερικών άλλων πόλεων στην Nova Scotia, το Newfoundland και το Labrador, προσπάθησαν και έχουν επιτύχει σε ικανό βαθμό, με κάποια κατ' αρχήν άτυπη συνεργασία, να αποκτήσουν κατάλληλη υποδομή και εξοπλισμό για να υποδεχθούν κρουαζιερόπλοια και να βοηθήσουν στην ανάπτυξη αυτής της αγοράς, γνωστής με την επωνυμία Atlantic Frontier.

Πηγαίνοντας τώρα νότια βρίσκουμε την σημαντική αγορά του Μεξικού, εκεί που η κίνηση της κρουαζιέρας έχει σχεδόν διπλασιασθεί την τελευταία δεκαετία και στην συνέχεια την αγορά της Νότιας Αμερικής που αν και δεν είναι

τόσο σημαντική όσο του Μεξικού βαίνει και αυτή αναπτυσσόμενη με κύριους πόλους έλξης την περιπέτεια, τις ευκαιρίες εξερευνησεως εξωτερικών ποταμών, μαγευτικών φιόρδς και την προσέγγιση στα ακραία σύνορα της Ανταρκτικής.

Η περιοχή της γίνεται ακόμα πιο ελκυστική καθώς η δημοκρατία απλώνεται όσο περνάει ο καιρός και οι οικονομίες των χωρών της αναπτύσσονται.

Καιρός όμως να γυρίσουμε στην γηραιά μας Ηπειρο. Πέραν της μεγάλης τουριστικής αγοράς της Καραϊβικής σημαντική ανάπτυξη στην κρουαζιέρα παρατηρείται κατά την τελευταία πενταετία στον ευρωπαϊκό χώρο και ιδιαίτερα στην περιοχή της Βόρειας Ευρώπης.

Η συμφόρηση κρουαζιεροπλοίων στην περιοχή της Καραϊβικής, οδήγησε τις πλοιοκτήτριες εταιρίες σε άλλες επιλογές και σε αύξηση, κυρίως, των προσεγγίσεων σε ευρωπαϊκά λιμάνια.

Αυτή η τάση ενίσχυσε και την ιδέα, προ διετίας, δημιουργίας ενός οργανισμού της βόρειας κυρίως Ευρώπης, με την επωνυμία "Cruise Europe" που σκοπό έχει την προσέλκυση κρουαζιεροπλοίων, στα ευρωπαϊκά λιμάνια, με την παροχή πληροφοριών όχι μόνο για τεχνικά στοιχεία τους, όπως τα βυθίσματα, λιμενικές ευκολίες κλπ. αλλά και γενικών πληροφοριών, όπως για τουριστικά ενδιαφέροντα σε κάθε λιμάνι ή και τον περιβάλλοντα χώρο του.

Μια τέτοια ευρωπαϊκή προσπάθεια και από το γεγονός ότι υπάρχει άνιση κατανομή της δραστηριότητας της διεθνούς κρουαζιέρας, καθώς περισσότερο από το 85% αυτής της δραστηριότητας περιοριζόταν σταθερά σε κρουαζιέρες με βάση εξόρμησης αλλά και προορισμών τον αμερικανικό χώρο.

Η σχετική προσπάθεια φαίνεται ήδη να καρποφορεί καθώς ευρωπαϊκές προσεγγίσεις αντιμετωπίζονται με αυξανόμενο ρυθμό από τους μεγαλύτερους Tour Operators και από μεγάλες εταιρίες κρουαζιεροπλοίων όπως η Royal Caribbean Cruises, η Holland American Lines

και από αυτή ακόμη την Carnival, τη μεγαλύτερη εξ αυτών και την κατ' εξοχήν εκπρόσωπο αμερικανικών γραμμών κρουαζιέρας. Ετσι μπορεί κανείς να σημειώσει ότι κατά το λήξαν έτος παρατηρήθηκε μία αύξηση προσεγγίσεων κρουαζιεροπλοίων στα ευρωπαϊκά λιμάνια της τάξης του 15%.

Πολλή επίσης συζήτηση κατά τα τελευταία χρόνια έγινε για κρουαζιέρες στις περιοχές της Απω Ανατολής, με βάση εξόρμησης την Σιγκαπούρη που φάνηκε αρχικά να εξελίσσονται σε μία δεύτερη παγκοσμίως αγορά κρουαζιέρας. Η μεγάλη απόσταση όμως της αγοράς αυτής από την αμερικανική πελατεία αλλά και το υποβαθμισμένο των περιοχών που περιβάλλουν την Σιγκαπούρη υπήρξαν στοιχεία όπως φαίνεται ανασταλτικά μιας τέτοιας προοπτικής.

Η Ευρώπη λοιπόν παραμένει και θα παραμείνει, κατά την άποψή μας, η κύρια εναλλακτική λύση έναντι της κυριαρχούσης αμερικανικής αγοράς-κρουαζιέρας.

Αλλά και η Μεσόγειος είναι μεταξύ των πρώτων από τις τουριστικές περιοχές του κόσμου προς τις οποίες στρέφεται η προτίμηση των θαλασσιών περιηγητών. Το 1994 επιβεβαιώνει ότι η Μεσογειακή κρουαζιέρα εξακολουθεί να ισχυροποιεί την εικόνα της σαν ιδιαίτερα ελκυστικού και υψηλής ανταγωνιστικότητας προορισμού, μετά κάποια κάμψη στα τέλη του 1989 και στις αρχές του 1990. Καθώς η διεθνής πελατεία της κρουαζιέρας όλο και περισσότερο αναζητά νέους, ενδιαφέροντες προορισμούς, η Μεσόγειος με το ήπιο κλίμα της που εξασφαλίζει διακοπές για όλο το χρόνο, την μεγάλη ποικιλία λιμανιών και αξιοθέατων και την διασταύρωση τριών πολιτισμών ηλικίας άνω των 2.000 χρόνων, εξασφαλίζει προοπτική μιας διαρκώς αναπτυσσόμενης αγοράς κρουαζιέρας. Ήδη πέραν των παραδοσιακών ελληνικών και ιταλικών κρουαζιεροπλοίων που κινούνται στο χώρο της, η παρουσία και άλλων σημαντικών πλοίων πολλαπλασιάζεται από χρόνο σε χρόνο.

Michelangelo

never fails to impress them.



MEDOV's signature guarantees it.

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

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

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

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

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

WHY TRUST A MERE APPRENTICE ?

MEDOV[®]
ITALY'S CRUISE EXPERTS

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

Προς το παρόν η Μεσόγειος είναι στην τρίτη θέση μεταξύ των πλέον δημοφιλών προορισμών κρουαζιέρας πιέζοντας να καταλάβει την δεύτερη θέση, μετά την Καριβική.

Πέραν όμως των δυνάμεων της αγοράς, το πρόσφατο σημαντικό γεγονός της συμφωνίας μεταξύ του Ισραήλ και των Παλαιστινίων, η αποκατάσταση καλών σχέσεων μεταξύ Ιορδανίας και Ισραήλ και ο περιορισμός της πιθανότητας μιας επαναλήψεως των γεγονότων του Κόλπου και γενικότερα οι καλές προοπτικές μιας διαρκέστερης ειρήνης στο χώρο της Μέσης Ανατολής που διαγράφεται με βεβαιότητα, δρουν σαν σημαντικά ευνοϊκοί συντελεστές για την περαιτέρω ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Μεσόγειο, εφόσον το πνεύμα ανησυχίας και φοβίας που για κάποιο διάστημα επηρέασε ανασταλτικά ικανό τμήμα της αμερικανικής πελατείας, τείνει να εξαφανισθεί.

Ιδιαίτερα σημαντική θέση κατέχει μέσα στην συνεχώς διευρυνόμενη Μεσογειακή τουριστική αγορά, ο θαλάσσιος τουρισμός της χώρας μας. Οι ελληνικές ακτές και τα νησιά μας κατέχουν εξέχουσα θέση στην προτίμηση της διεθνούς τουριστικής πελατείας.

Οι θαυμάσιες ακρογιαλιές με τα γραφικά Αιγαιοπελαγίτικα και Ιόνια νησιά μας, με το φιλόξενο περιβάλλον τους, ο ήλιος και το εύκρατο κλίμα μας, οι αρχαιολογικοί μας θησαυροί και γενικά οι ελληνικές ευνοϊκές ιδιαιτερότητες για ξεκούραση και διασκέδαση αποτε-

λούν πόλο έλξης τουριστών, με εμφανή την προτίμησή τους στις θαλάσσιες κρουαζιέρες.

Η ιδιωτική ναυτιλιακή πρωτοβουλία στην Ελλάδα διέβλεψε εγκαίρως τα πλεονεκτήματα αυτά και υπήρξε πρωτοπόρος στην αξιοποίησή τους με την καθιέρωση του θαλάσσιου τουρισμού των κρουαζιερών όχι μόνο στον Ελλαδικό χώρο και Μεσογειακό χώρο, αλλά και σε άλλες τουριστικές περιοχές του κόσμου.

Τα ελληνικά επιβατηγά πλοία οργανωμένων περιηγήσεων με σύγχρονες ανέσεις, υψηλά επίπεδα ασφάλειας και άρτια οργανωτική υποδομή εξασφαλίζουν στον επιβάτη τους άνετα ταξίδια και εξαιρετική ποιότητα υπηρεσιών.

Η συμβολή τους στην γενικότερη ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού είναι ιδιαίτερα σημαντική, το δε προοδευτικά αυξανόμενο πεδίο δράσης τους, κατά τις τελευταίες δεκαετίες απορροφά μεγάλο αριθμό ελλήνων ναυτικών, δίνει ώθηση στην παράλληλη ανάπτυξη παρεμφερών τουριστικών επιχειρήσεων (Γραφείων ταξιδίων, αεροπορικών εταιριών κλπ.) ενισχύοντας έτσι σε λίαν υπολογίσιμο βαθμό την εθνική μας οικονομία, ιδιαίτερα δε την οικονομία και την ανάπτυξη των νησιών μας.

Στην προσπάθειά τους όμως αυτή οι ελληνικές εταιρίες κρουαζιεροπλοίων βρέθηκαν πολλές φορές και εξακολουθούν να ευρίσκονται μόνες και αβοήθητες αντιμέτωπες με οξύτατα προβλήματα.

Πέρασαν και πρόσφατα ακόμα μια εξαιρετικά δύσκολο περίοδο κατά την κρίση του Περσικού Κόλπου, τις δυσμενείς οικονομικές συνέπειες του οποίου ένεκα της κάθετης πτώσης του τουρισμού χρειάστηκε να καλύψουν χωρίς καμμία κρατική ή κοινοτική συνδρομή.

Ανάλογες δυσμενείς συνέπειες αντιμετώπισαν παλαιότερα και από τις τρομοκρατικές ενέργειες ξένων τρομοκρατών σε βάρος κρουαζιεροπλοίων καθώς και από τις γνωστές αδικαιολόγητες ταξιδιωτικές οδηγίες που απεθάρρυναν την προσέλευση τουριστών στο μεσογειακό χώρο.

Ακόμη και σήμερα η πολεμική αναταραχή στην τέως Γιουγκοσλαβία παράγει αρνητικά για τον τουρισμό μας αποτελέσματα. Γενικά η εκμετάλλευση των κρουαζιεροπλοίων μας άμεσα επηρεάζεται από την ύπαρξη ή μη ομαλών πολιτικοστρατιωτικών συνθηκών στην περιοχή μας, ενώ αρνητική επίδραση έχει η ύπαρξη οικονομικών κρίσεων όπως η συνεχιζόμενη ευρωπαϊκή ύφεση.

Παρ' όλα αυτά από την περυσινή περίοδο τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια χωρίς να έχουν πλησιάσει τις καλύτερες ημέρες τους, κατάφεραν συμπίεζοντας τους ναύλους τους να έχουν κάποια ικανοποιητική κίνηση σε σύγκριση με τα προηγούμενα χρόνια. Τούτο είναι ενδεικτικό της προτίμησης των ξένων τουριστών στις κρουαζιέρες μας, αν ληφθεί υπόψη ή κατά την ίδια περίοδο σχετικά μειωμένη κίνηση των

International

T A G A R O P U L O S, S. A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL.

Main office: CRISTOBAL/COLON

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

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

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service · Radio: VHF channel 16

ξενοδοχείων και άλλων μορφών τουρισμού.

Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι το οικονομικό επίπεδο των επιβατών τουριστών ήταν χαμηλότερο και ότι η εξασφάλιση πελατείας στα κρουαζιερόπλοια απαίτησε σοβαρές θυσίες στο ύψος του ναύλου της κρουαζιέρας, χωρίς μάλιστα αντιστοίχη υποβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών.

Η προσπάθεια εξασφάλισης τουριστών ανωτέρας οικονομικής στάθμης είναι στόχος μας και πρέπει να εντατικοποιηθεί η προσπάθεια αυτή τόσο από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες κρουαζιεροπλοίων όσο και κυρίως από το κράτος.

Γενικά η μελλοντική πορεία των ελληνικών κρουαζιεροπλοίων - του πλέον ίσως συναλλαγματοφόρου κλάδου της οικονομίας μας - θα μπορούσε να είναι μετά βεβαιότητας καλύτερη, αν μπορούσε να συνοδευθεί και από επιβαλλόμενα μέτρα εκ μέρους του κράτους για την στήριξή της.

Η διεθνώς αυξανόμενη προτίμηση του κοινού στις κρουαζιέρες προκαλεί τον οξύτατο ανταγωνισμό από κρουαζιερόπλοια άλλων χωρών ενδιαφερόμενα να εισέλθουν στον προνομιούχο ελληνικό χώρο. Πρόκειται για πλοία σύγχρονα με αισθητά μειωμένο λειτουργικό κόστος λόγω των ελευθεριοτήτων

στην σύνθεση των πληρωμάτων τους και την χρησιμοποίηση χαμηλόμισθων ναυτικών, ενισχυόμενα παράλληλα και με ποικίλες κρατικές χρηματοδοτήσεις και επιδοτήσεις. Η παρουσία των πλοίων αυτών στον ελληνικό χώρο μετά μάλιστα την επικείμενη απελευθέρωση του Cabotage, θα θέσει ασφαλώς τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια σε δοκιμασία με κίνδυνο τον αφανισμό τους αν το κράτος δεν λάβει έγκαιρα κρια τα απαιτούμενα μέτρα για την προσέγγιση τουλάχιστον του λειτουργικού τους κόστους με εκείνο των ξένων ανταγωνιστών τους. Δεν πρέπει να λησμονείται ότι η επίκληση της οικονομικής δυσπραγίας του κράτους οδήγησε στην εξαίρεση του επιβατηγού πλοίου ακόμα και από τις επιχορηγήσεις του ΑΝ 1262/82 και τα αποστέρνεσε οικονομικών ελαφρύνσεων για ναυπηγήσεις και μετασκευές. Επibάλλεται σήμερα η επανεξέταση της θέσεως αυτής εν όψει της χρηματοδοτικής και δανειοληπτικής πολιτικής άλλων κυβερνήσεων προς τα πλοία των ανταγωνιστών μας.

Η βελτίωση της λιμενικής υποδομής προς διευκόλυνση της τουριστικής κίνησης, τα μέτρα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, η κατάργηση υπερβολικών επιβαρύνσεων από τέλη και δικαιώματα όπως το γνωστό "Σπατόση-

μο", που καθιστούν ακριβότερη την προσέλευση τουριστών στη χώρα μας, η προώθηση του εσωτερικού θαλασσίου τουρισμού σε κρουαζιέρες που είναι σήμερα προσιτές και στους Έλληνες αφού δεν είναι ακριβότερες άλλου τύπου διακοπών, είναι μερικά μέτρα που θα πρέπει να εξετασθούν από το κράτος έγκαιρα και να ληφθούν το ταχύτερο θετικές αποφάσεις.

Θα ήταν άδικο σε μία περίοδο που όλα δείχνουν την συνεχώς αυξανόμενη προτίμηση του κοινού στις κρουαζιέρες, μια χώρα όπως η Ελλάδα, που διαθέτει αξιόλογους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες με πλούσιες εμπειρίες και διαρκή διάθεση για προσφορά, ικανά και εξειδικευμένα πληρώματα και απαρτάμνες τουριστικές περιοχές, η πολιτεία να αδρανήσει στη λήψη των αναγκαίων εκείνων μέτρων που θα στηρίξουν τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια και να αφηθεί ο θαλάσσιος τουρισμός μας σε πλοία άλλων εθνικοτήτων που οι κυβερνήσεις τους εκτιμώντας τη σημασία τους τα αντιμετωπίζουν με περισσότερη διορατικότητα και ρεαλισμό.

ΤΑΚΗΣ Ν. ΠΑΓΟΥΛΑΤΟΣ

> **Πηγές στοιχείων:**

- Sea Trade Review
- Naftiliaki

N. J. GOULANDRIS LIMITED

**BERKELEY SQUARE HOUSE
BERKELEY SQUARE
LONDON W1X 6BE
ENGLAND
ENGLAND**

**TEL.: 0171-304 4900
FAX: 0171-304 4801
TELEX: 290824
CABLES: LANFALL LONDON W1X 6BE
LONDON**

Lindamar Shipping BV

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

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

Curieweg 5, 3208 KJ Spijkenisse,
P.O. Box 699
3200 AP Spijkenisse,
The Netherlands

Telephone: (31-1880) 10722
Telefax: (31-1880) 16469
Telex: 29560 / 29782
Cable: "Lindamar"



ΣΤΟΝ "ΟΜΙΛΟ" ΚΑΙ ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ!

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

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



να συμμορφωθεί με τους όρους των αναθεωρημένων Standards on Training Certification and Watchkeeping.

Εκτός από το ότι πρέπει να ικανοποιήσουν τις φυσιολογικές διαδικασίες επιθεώρησης για τον έλεγχο της κατάστασης του λιμανιού, τα ρό-ρό επιβατικά πλοία θα πρέπει επίσης να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις για "καλές" πόρτες φωτιάς και επίπεδα συναγερμού και ασκήσεις φωτιάς και ρυθμίσεις των ζημιών.

Τα πλοία, θέλοντας να εκμεταλλεύονται με τακτικά δρομολόγια τα ευρωπαϊκά νερά, θα πρέπει επίσης να έχουν ένα ακριβές σύστημα αριθμημένων και ονομαστικών καταλόγων επιβατών, μολοντί εκεί μπορεί να υπάρχει και κάποια μείωση για τα πλοία μικρών ταξιδιών.

Οι ώρες και οι συνθήκες εργασίας του πληρώματος θα εμπίπτουν σε λεπτομερή εξέταση, καθώς η επιτροπή θα ακολουθήσει λεπτομερές σύστημα λειτουργίας της οργάνωσης του πλοίου ακόμη και από την πλευ-

ρά της πίεσης και της κούρασης πάνω στο πλοίο του πληρώματος. Ο Roberto Salvarani, διευθυντής της ναυτιλιακής ασφάλειας στην DG7, είπε ότι τα πλοία θα έπρεπε να υποστούν ειδική επιθεώρηση πριν δοθεί η χορήγηση άδειας κάθε χρόνο.

Η επιτροπή της ΕΕ θα χρησιμοποιήσει ακόμη και διεθνή νόμο για να επιμείνει ότι όλα τα ρό-ρό επιβατικά πλοία ανεξαρτήτως από τη σημαία ή την εθνικότητα του πλοιοκτήτη, πρέπει να τηρούν τη νομοθεσία της.

Όλες αυτές οι εξελίξεις συνεχίζουν την πορεία τους και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι αποτελούν για την Ελλάδα και την ελληνική ναυτιλία ειδικότερα σημαντικές αλλαγές, οι οποίες θα επιρρεάσουν το μέλλον του μεγάλου αυτού κλάδου της οικονομίας μας. Η θέση μας μπροστά τις εξελίξεις αυτές είναι διατακτική και για ακόμη μία φορά δεν έχουμε σε κανένα από τους τομείς που περιέγραψα την πρωτοβουλία των κινήσεων.

Το θέμα της διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η

προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος στο Αιγαίο, ο ρόλος των νηογνομόνων, η νομοθεσία για τα πλοία ρό-ρό που αποτελούν τη ψυχή της ακτοπλοΐας μας, η νομοθεσία για την στελέχωση των πλοίων μας με αξιωματικούς και η νομοθεσία για τα λιμάνια μας βρίσκονται σε μια κατάσταση αναμονής, παρακολουθώντας τι θα αποφασίσουν οι άλλοι για θέματα που αφορούν ζωτικά μας συμφέροντα. Είναι βέβαιον ότι η νοοτροπία σε ορισμένους φορείς της ναυτιλίας έχει βελτιωθεί, εάν συγκρίνουμε με παλαιότερες εποχές, αλλά η βελτίωση αυτή δεν είναι πλέον ουσιαστική αφού οι εξελίξεις έχουν πάρει μεγαλύτερες διαστάσεις και περισσότερο έντονους ρυθμούς.

Εύχομαι το 1995 να είναι μια χρονιά κατά την διάρκεια της οποίας η ελληνική παρουσία και οι ελληνικές πρωτοβουλίες θα δεσπόζουν στην διαμόρφωση της νέας ναυτιλιακής πολιτικής που δημιουργείται διεθνώς.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΥΤΣΗΣ

Κ. ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΥ - ΔΟΥΝΙΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.

**ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΗΛΙΑΣ ΑΔΑΜ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΥΛΟΣ (ΝΑΥΑΡΙΝΟ)**

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

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

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

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

ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΣΙΓΑΡΑ ΚΑΙ ΟΥΪΣΚΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

Σημαντική αύξηση νέου τοννάζ στον Ιαπωνικό Νηογνώμονα

Ιδιαίτερα ικανοποιητική πορεία διέγραψε το 1994 ο Ιαπωνικός Νηογνώμονας (NK) καθώς ενεγράφησαν πλοία συνολικού τοννάζ 6,2 εκατ. τον. γκρός, ενώ παράλληλα σημείωσε σταθερή πρόοδο στην πιστοποίηση συστημάτων ασφαλούς διαχείρισης πλοίων. Την ίδια χρονική περίοδο διαγράφηκαν από τις τάξεις του NK περί τα 3,6 εκατ. τον. γκρός υπερηλίκων πλοίων, έτσι ώστε στα τέλη του έτους η καταγεγραμμένη χωρητικότητα να φθάσει τα 89,4 εκατ. τον. γκρός.

Όπως έχει εκτενώς αναφερθεί στο παρελθόν, κατά το πρώτο ήμισυ αυτής της δεκαετίας, οι νηογνώμονες υπήρξαν στόχοι κριτικής από τους ασφαλιστές καθώς και από τους κρατικούς οργανισμούς, ότι δεν εκτελούσαν με πληρότητα τα καθήκοντά τους κατά την εκτέλεση των επιθεωρήσεων των πλοίων.

Η κριτική υπήρξε εντονότερη τελευταία σε συνδυασμό με την προσπάθεια να αποσυρθούν τα υποσυντήρητα πλοία μέσα από τη διενέργεια αυστηρότερων ελέγχων, τόσο από τους νηογνώμονες όσο και από τους ελέγχους των κρατών νηολόγησης του πλοίου.

Αντίμετρα όπως η εισαγωγή του Ενισχυμένου Προγράμματος Επιθεωρήσεων και η Συμφωνία Μεταφοράς Κλάσεως που άρχισαν να εφαρμόζονται από τα 11 μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων (IACS), φαίνεται ότι επιτυγχάνουν τον στόχο της διαγραφής των υποσυντήρητων πλοίων και της αύξησης της ασφάλειας της ναυσιπλοίας.

Παρά τις έντονες διαμαρτυρίες του εφοπλισμού για τις ανομοιογενείς επιθεωρήσεις στα λιμάνια, οι νέοι Κανονισμοί σχετικά με την ποιότητα της διαχείρισης των πλοίων, το επίπεδο εκπαίδευσης των πληρωμάτων, την λειτουργία των νηολογίων και των διαφόρων διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών, κάτω από πρωτοβουλίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) οδηγούν ήδη στη βελτίωση της ποιότητας του παγκόσμιου στόλου.

Παράλληλα μεγάλοι ναυλωτικοί οίκοι δείχνουν ενδιαφέρον για τα πλοία υψηλών προδιαγραφών, χωρίς ακόμη η ποιότης να ανταμείβεται με υψηλότερους ναύλους.

Υπό αυτές τις συνθήκες οι νηογνώμονες εξετάζουν τη νέα θέση τους μέσα στη ναυτιλιακή κοινότητα και διερευνούν τις δυνατότητες καλύτερης χρήσης της επαγγελματικής πείρας και του ανθρώπινου υλικού που είναι στη διάθεσή τους.

Επιστρέφοντας στις δραστηριότητες του Ιαπωνικού Νηογνώμονα κατά το 1994, σημειώνουμε την προσθήκη 472 πλοίων χωρητικότητας 6,5 εκατ. τον. γκρός και την παράλληλη διαγραφή 450 πλοίων, συνολικής χωρητικότητας 3,6 εκατ. τον. γκρός. Μεταξύ των νέων πλοίων που ταξινομήθηκαν το 1994 περιλαμβάνονται 401 νεοαναπλήγιστα συνολικής χωρητικότητας 6,2 εκατομ. τον. γκρός, με αποτέλεσμα η δύναμη του NK να φθάσει τα 6.103 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 89,4 εκατ. τον. γκρός, νηολογημένα σε 62 διαφορετικά νηολόγια.

Από τον περασμένο χρόνο ο NK εφαρμόζει ένα πλήρες νέο σύστημα επιθεωρήσεων και συντήρησης, ενώ έχει προχωρήσει στην αναμόρφωση της εκπαίδευσης των επιθεωρητών του.

Ιδιαίτερα για την εξυπηρέτηση του ελληνόκτητου τοννάζ που ελέγχει ο NK αναβάθμισε από τον Ιανουάριο το γραφείο του Πειραιώς, το οποίο είναι πλέον υπεύθυνο για επιθεωρήσεις σ' όλη την Ανατολική Μεσόγειο, στα λιμάνια του Εύξεινου Πόντου και της Μέσης Ανατολής.

Το σημερινό προσωπικό του γραφείου του NK στον Πειραιά αποτελείται από οκτώ άτομα, περιλαμβανομένων τεσσάρων επιθεωρητών και από τον Φεβρουάριο 1995 οι κ.κ. Α. Δαλάκος και Δ. Τσίφτης προήχθησαν στον βαθμό του αρχιεπιθεωρητή, ενώ εντάχθηκε στη δύναμη του γραφείου ο κ. Ι. Λιακάκος.

Στα «απόνερα» της ειδικής εκδόσεως των «Χρονικών»

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

Μετά την εξαφάνιση με την επελευθέρωση εν τω μεταξύ επανάσταση στον χώρο της στοιχειοθεσίας και της εκτυπώσεως των εντύπων - του "Δαίμονος του Τυπογραφείου" στον οποίο φορτώνονταν στο παρελθόν όλα τα λάθη, είτε των συντακτών είτε των τυπογράφων, έκαναν την εμφάνισή τους άλλοι "Δαίμονες" που δεν "εφευρέθηκαν" για να καλύπτονται τα ανθρώπινα λάθη αλλά είναι αναπόσπαστο μέρος της νέας τεχνολογίας.

Οι κυριότεροι από τους "Δαίμονες" αυτούς είναι ο "Δαίμων της φωτοσυνθέσεως" και ο "Δαίμων του μοντάζ".

Ο τελευταίος παρενέβη αγρίως και μάλιστα δύο φορές στο κείμενο του γράφοντος με την εξασφάλιση Ελλήνων για την επάνδρωση των πλοίων, το οποίο δημοσιεύθηκε στην 77η σελίδα της ειδικής εκδόσεως των "Ναυτικών Χρονικών", με αποτέλεσμα να φαίνεται ακατανόητο σε ορισμένες περιπτώσεις αλλά και να μην αποδίδονται πλήρως σκέψεις που ο γράφων θεωρεί ότι μπορούν να οδηγήσουν σε ρυθμίσεις που θα οφελήσουν την Ελληνική Ναυτιλία. Δι' ο και παρουσιάζονται σήμερα, ώστε ο αναγνώστης να έχει πλήρη επίγνωση και των σκέψεων, και των ενοχλητικών ορισμένων φορές τοποθετήσεων και των προτεινομένων.

Κατ' αρχήν λοιπόν, ο "Δαίμων του μοντάζ" έφραγε ολόκληρο τον μακρύτατο πρόλογο που προηγείται από την έναρξη του άρθρου, όπως δημοσιεύθηκε.

Σημειώνω, λοιπόν, σχετικώς ο γράφων:

Στη Νέα Υόρκη - την οποία, ειρήσθω εν παρόδω, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών εμφανίζεται να αγνοεί και το Υπουργείο Ναυτιλίας να ονο-

μπάρει - οι άνθρωποι δεν περιορίζονται να προβληματίζονται μόνον βαρύτατα, όπως άλλωστε συμβαίνει και στο Λονδίνο, για τα διάφορα προβλήματα της Ναυτιλίας και του πλοίου αλλά προχωρούν και σε συγκεκριμένες υποδείξεις για την αντιμετώπισή τους.

Ο γράφων υπενθυμίζει ότι στη Νέα Υόρκη ετέθη για πρώτη φορά - την περασμένη άνοιξη, κατά την επίσκεψη του κ. Κατσιφάρα που είχε μετάσχει στο πρωθυπουργικό ταξίδι στις Ηνωμένες Πολιτείες - το θέμα της θεσπίσεως συγκεκριμένων δεσμεύσεων και ρητήρων που θα αποτρέπουν πλέον οριστικώς τη φυγή (ή διαφυγή) των σπουδαστών των Ναυτικών σχολών σε άλλες κατευθύνσεις, ώστε εκείνοι που θα φοιτούν στις ΑΔΣΕΝ να είναι όσοι θα έχουν επιλέξει ενσυνείδητά το Ναυτικό επάγγελμα.

Δεν έχει, βεβαίως, σημασία το γεγονός ότι η υπόδειξη (που είχε γίνει, αν δεν απατά η μνήμη, από το μέλος της διοικήσεως του Κομμίτη της Νέας Υόρκης Καπτάν Νικόλα Σκαρβέλη) δεν ελήφθη υπ' όψει - οι αρμόδιοι και τότε αλλά και εν συνεχεία είχαν αρνηθεί να πουν το παραμικρό για την τεράστια διαρροή σπουδαστών και, αποφοίτων των Ναυτικών Σχολών και μετά την εφαρμογή του συστήματος της επάλληλης εκπαίδευσής (sandwich courses) μέχρις ότου βγήκε ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ κ. Γουλιέλμος και μίλησε για το τεράστιο ποσοστό της διαρροής που για τους σπουδαστές της πρώτης εφαρμογής του συστήματος ξεπέρασε το 50%(!) χωρίς όμως και να υποδείξει συγκεκριμένα μέτρα για το σταμάτημα της διαρροής, ίσως γιατί έτσι θα αποκάλυπτε την φενάκη που περικλείουν οι πανηγυρισμοί και του Υπουργείου αλλά και της Ε-

νώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών για την... τεράστια επιτυχία των εκστρατειών προσελκύσεως νέων στο Ναυτικό επάγγελμα.

Ο γράφων, σε πρόσφατη ολιγοήμερη επίσκεψη στον Πειραιά, συναντήθηκε τυχαίως με παράγοντα της Ναυτικής εκπαίδευσής, όχι λιμενικό, ο οποίος απαντώντας με σχετική παρατήρηση για την κατάργηση του δικαιώματος των παιδιών των Ναυτικών μας να εισάγονται κατά προτίμηση στις ΑΔΣΕΝ εφ' όσον έχουν πραγματοποιήσει θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον έξι μηνών, είπε ότι η σχετική διάταξη θα επαναφερθεί υπό την μορφή μορίων όμως, διότι, όπως ανέφερε, διαπιστώθηκε ότι πολλά από τα παιδιά των ναυτικών που έχουν εισαχθεί με το σύστημα της εξαμήνης θαλάσσιας υπηρεσίας στις ΑΔΣΕΝ είχαν πολλές ελλείψεις στα μαθηματικά. Πράγμα που σημαίνει εμμονή στην εισαγωγή του οποιοδήποτε αποτυχόντος στις Πανελλήνιες που επιδιώκει έτσι να εξασφαλίσει αναβολή από τη στράτευση για δύο τουλάχιστον χρόνια για να μπορούν να καμαρώνουν και ο Υπουργός Ναυτιλίας αλλά και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών για τον μεγάλο αριθμό εκείνων που προσέρχονται στις ναυτικές σχολές...

Για να γίνει περισσότερο αντιληπτό πόσο εγκληματούμε με όλα αυτά τα τερτίπια στο θέμα της εξασφάλισης των στελεχών που χρειαζόμαστε για την επάνδρωση των πλοίων και των γραφείων, πρέπει να αναφερθεί και μια τρομακτική αποκάλυψη που έκανε ο φίλτατος πρόεδρος της Ενώσεως Πλοιάρχων Καπτάν Γιάννης Τσούρας, στην διάρκεια συνομιλίας που αφορούσε κυρίως τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να αποτραπεί η προσέλευση σπουδαστών που δεν επιθυ-

μούν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.

Ο κ. Τσούρας ανέφερε ότι οι επιδιώκοντες με την εισαγωγή τους στις ναυτικές σχολές την πολυπόθητη, όπως φαίνεται, αναβολή από τη στράτευση δεν διαγράφονται από τις ΑΔΣΕΝ ακόμη και σε περίπτωση που δεν προσέρχονται σε κανένα μάθημα στη διάρκεια του πρώτου έτους. Και μόνον αν συνεχίσουν και κατά το δεύτερο έτος την ίδια τακτική, να μην προσέρχονται δηλαδή στα μαθήματα και του δεύτερου έτους, τότε, δηλαδή στο τέλος του δεύτερου έτους διαγράφονται από τους πίνακες των σπουδαστών... στο μεταξύ, βεβαίως, ο οποιοσδήποτε Υπουργός καμαρώνει για τον μεγάλο αριθμό των παιδιών που προσήλθαν στις ναυτικές μας σχολές και τηρεί σιγήν ιχθύος όταν τίθενται ενοχλητικά ερωτήματα για το πόσοι τελικώς αποφοιτούν και πόσοι επίσης ακολουθούν σε τελική ανάλυση το ναυτικό επάγγελμα.

Ο υποσημειούμενος, όπως άλλωστε και αρκετοί άλλοι, θεωρεί ότι για τις τεράστιες ελλείψεις στελεχών που χρειαζόμαστε - οι διπλωματούχοι "τρίτοι" αλλά σε πολλές περιπτώσεις και οι "δευτεροι" λείπουν από τα βαπόρια - ευθύνες και μάλιστα πολύ μεγάλες φέρουν και ο εφοπλισμός και η εκπροσώπηση των ναυτικών. Ο εφοπλισμός "βολεύθηκε" με τους ξένους, χωρίς να μπορέσει να δει ακόμη και μέχρι σήμερα ότι έτσι θέτει μακροπρόθεσμα μία θριαλλίδα στα θεμέλια της Ελληνικής Ναυτιλίας, ενώ μια μεγάλη μερίδα του εφοπλισμού που χρησιμοποιεί αποκλειστικά ξένες σημαίες εθεώρησε ότι έλυσε το πρόβλημα με το "να αρπάξει" στελέχη που προετοιμάζουν άλλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ιδίως εκείνες που διατηρούν την Ελληνική στα πλοία τους, φυσικά με μεγάλες δαπάνες και ανάλογη προσπάθεια.

Είναι ήδη γνωστό ότι ξένες τράπεζες έχουν δανειοδοτήσει, σε μικρή προς το παρόν έκταση, Φιλιππινέζους ναυτικούς για να αποκτήσουν και να διαχειρισθούν πλοία - Φιλιππινέζους ναυτικούς που εργάστηκαν επί σειρά ετών επί Ελληνικών πλοίων και έμαθαν πολλά για τον τρόπο διαχείρισης των Ελληνικών πλοίων. Το ίδιο θα γίνει με μαθημα-

τική ακρίβεια και με τους Ρώσους, τους Πολωνούς, τους Κορεάτες που χρησιμοποιούμε ευρύτατα στα Ελληνικά πλοία - θα μάθουν και αυτοί τους τρόπους με τους οποίους γίνεται διαχείριση των Ελληνικών πλοίων και τότε οι Τράπεζες δεν θα διστάσουν να τους χρηματοδοτήσουν για να αποκτήσουν και να διαχειρισθούν και αυτοί πλοία.

Όλοι λένουν ότι η επιβίωση της Ελληνικής Ναυτιλίας εξαρτάται από την ύπαρξη Ελλήνων ναυτικών, στελεχών πρωτίστως αλλά και κατωτέρων πληρωμάτων - οι περισσότεροι, με ελάχιστες εξαιρέσεις, παραδέχονται ότι χωρίς Έλληνες ναυτικούς δεν θα είναι δυνατόν να διατηρηθεί η Ελληνική Ναυτιλία, τουλάχιστον στα σημερινά της επίπεδα. Χρειάζεται συνεπώς εγρήγορση, χρειάζεται μια τεράστια προσπάθεια στην οποία πρέπει να συμβάλουν όλοι και κυρίως να συμβάλουν οικονομικώς όλα τα πλοία και όλα τα γραφεία και στον Πειραιά, και στο Λονδίνο, και στη Νέα Υόρκη.

Η καλύτερη λύση θα ήταν η δια της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών συμμετοχή στις δαπάνες που απαιτούνται για μια συνεχή και έντονη εκστρατεία προσελκύσεως στο Ναυτικό επάγγελμα και εκπαιδεύσεως, που θα έλυνε αυτομάτως και όλα τα πολλαπλά προβλήματα που δημιουργούνται από την περιορισμένη συμμετοχή στην Ε.Ε.Ε. και προέχει σαν το κυριότερο αποτέλεσμα να μην ακούγεται η φωνή του μεγαλύτερου όγκου της Ελληνικής ναυτιλίας.

Δυστυχώς προς την κατεύθυνση αυτή δεν γίνεται το παραμικρό και κατά συνέπεια πρέπει να προωθηθεί η λύση που είχαν προτείνει το Κομμίτη του Λονδίνου και τα "Ναυτικά Χρονικά", λύση που προέβλεπε την ασφάλιση στο ΝΑΤ ενός αριθμού ναυτικών για κάθε ελληνόκτητο καράβι - για δέκα μιλούσε το Κομμίτη, στους οκτώ τους είχαν περιορίσει τα "Ναυτικά Χρονικά" - ασφάλιση που θα εξασφάλιζε στο ΝΑΤ ένα σημαντικότατο έσοδο αλλά θα προσέφερε και τους όρους που χρειάζονται για τη συνεχή και έντονη εκστρατεία προσελκύσεως και εκπαιδεύσεως, ενώ παράλληλα σημαντικότεροι πόροι θα μπορούσαν να προέλθουν από το τεράστιο "χαράτσι" που καταβάλλει η Ελληνική ναυτιλία στους χα-

ραμοσφάδες της Διεθνούς των Μεταφορών επειδή δεν συνενώνεται να τους αντιμετωπίσει με τον τρόπο με τον οποίο τους αντιμετώπισαν έστω και μεμονωμένοι ορισμένοι τολμηροί πλοιοκτήτες και οι καρεκλοκένταυροι της ΙΤΦ έβαλαν την ουρά στα σκέλη τους.

Σ' αυτό ακριβώς το σημείο αναφερόταν και ένα δεύτερο σημείο του άρθρου του γράφοντος για την εξασφάλιση Ελλήνων για την επάνδρωση των πλοίων, που υπήρξε "Θύμα" του "Δαίμονος του μοντάζ". Σ' αυτό το σημείο που τοποθετείται πριν από τη δεύτερη παράγραφο του δημοσιευθέντος κειμένου ο γράφων ανέφερε ότι με την επάνδρωση των Ελληνικών πλοίων με Έλληνες, θα μπορούσε:

"Πρώτον, να εξαλείψουμε το αισχρό δουλεμπόριο που διενεργείται από συμμορίες (ή και ευτύποληπτους, λόγω του πλούτου που απέκτησαν στο μεταξύ από το δουλεμπόριο, πολίτες) με την συνεργασία και κυβερνήσεων ακόμη - φυσικά, πάντοτε με το αζημίωτο για τους εκπροσώπους τους - σε βάρος δυστυχών υπηκόων τους που αναζητούν μία εργασία οπουδήποτε της γής για να θρέψουν τις οικογένειές τους.

Και, **δευτερον,** να γράψουμε στα παλαιότερα των υποδημάτων μας τους "προστάτες" των Ναυτικών, οι οποίοι εμφανίζονται με το προσωπείο της ΙΤΦ που εισπράττει εκατομμύρια δολάρια, αλλά δεν δίνει αναφορά σε κανέναν (λέγεται ότι από μία μόνον ναυτιλιακή εταιρία εγκατεστημένη στον Πειραιά, οι αξιότιμοι κύριοι της ΙΤΦ και της ΠΝΟ εισπράττουν ένα - αριθμός 1 - εκατομμύριο δολάρια ετησίως) και ουσιαστικώς στρέφονται κατά των συμφερόντων μας αφού "εργάζονται", με τις ευλογίες μάλιστα του Ελληνος Υπουργού Ναυτιλίας (!) κατά της Ελληνικής σημαίας...".

Η ΔΙΑΛΥΣΗ του πρώην κομμουνιστικού μπλόκ δεν συνέτεινε μόνον στην ένταση της οικονομικής υφέσεως που εξακολουθεί να πλήττει τον πλανήτη, αλλά έφερε στην επιφάνεια και νέους ανταγωνιστές στον διεθνή θαλάσσιο στίβο και συνεπώς και ανταγωνιστές της Ελληνι-

κής Ναυτιλίας. Οι νέοι ανταγωνιστές είναι οι ναυτιλίες των πρώην "Σοσιαλιστικών" χωρών, οι οποίες βγήκαν πλέον στην ελεύθερη αγορά και με το πάμφθινο εργατικό δυναμικό που διαθέτουν δεν είναι καθόλου απίθανο να εξελιχθούν σε κάποιο απροσδιόριστο αυτή τη στιγμή χρονικό σημείο στον πλέον επικίνδυνο ανταγωνιστή της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Βεβαίως αυτή τη στιγμή τα πλοία των ναυτιλιών αυτών αντιμετωπίζουν σωρεία προβλημάτων που προέρχονται από την έλλειψη της απαιτούμενης εμπειρίας - τους έβαλαν να κολυμπήσουν στα βαθιά χωρίς να γνωρίζουν καν κολύμβηση.

. Πολλοί όμως εκφράζουν φόβους ότι τα προβλήματα αυτά γρήγορα θα υπερπηδηθούν με την εμπειρία που αποκτούν Ρώσοι και άλλοι ναυτικοί προερχόμενοι από χώρες του πρώην κομμουνιστικού μπλόκ με την εργασία τους σε Ελληνικά πλοία και δεν απολείπουν εκείνοι που μιλούν για έναν Δούρειο Ίππο που βάλαμε μόνοι μας μέσα στα καράβια μας.

Αναφέρεται ότι ο μισθός του πλοιάρχου Ουκρανικού, λόγω χάρι, πλοίου δεν υπερβαίνει τα 500 δολάρια ενώ του ναύτη κυμαίνεται γύρω στα 200 δολάρια...

ΜΙΑ σημαντική μερίδα εφοπλιστών εκφράζει ανησυχίες για τις σχέσεις και τα επιτεύγματά μας στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Η μερίδα αυτή υποστηρίζει - όχι αδικώς, κατά την ταπεινή άποψη του γράφοντος - ότι κυνηγώντας το δέντρο στα πλαίσια της ΕΟΚ και τώρα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως χάσαμε το δάσος. Και αναφέρει χαρακτηριστικά ότι οι εφοπλιστές άλλων μελών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, που διαχειρίζονται τον κύριο όγκο των κοντινερπολοίων, έχουν κερδίσει και την "Μάχη του Ατλαντικού" με τα σύγχρονα μπάλκερς που απέκτησαν στο μεταξύ.

Μία άλλη σημαντική μερίδα του Ελληνικού εφοπλισμού επισημαίνει ότι προκαλεί θυμηδία το γεγονός να εμφανίζονται στο προσκήνιο και οι Γερμανοί, αλλά και άλλοι και να υπο-

στηρίζουν ότι αυτοί είναι οι ικανοί να διαχειρισθούν ακόμη και τα πλοία των Ελλήνων στα πλαίσια των νέων συνθηκών που δημιουργούν οι αυξανόμενες συνεχώς απαιτήσεις, ασφαλείας.

Το πλέον αξιοσημείωτο στην περίπτωση αυτή είναι ότι οι Γερμανοί και οι άλλοι επιζητούν να αναλάβουν την διαχείριση Ελληνικών πλοίων μέσω απρόσωπων οργανισμών που διευθύνονται και επανδρώνονται ουσιαστικά από ανθρώπους που μπορεί να είναι τεχνοκράτες, ουδεμία σχέση όμως έχουν με τη θάλασσα και τις ιδιομορφίες και του θαλασσινού επαγγέλματος και του θαλασσιού εμπορίου.

Είναι δε απολύτως βέβαιο ότι ουδείς Έλληνα θα πέσει στην παγίδα να αναθέσει την διαχείριση των πλοίων του σε παρόμοιους οργανισμούς, τη στιγμή μάλιστα που υπάρχουν απολύτως οργανωμένες και συνεπείς εταιρείες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είναι σε θέση να αναλάβουν και τη διαχείριση και άλλων πλοίων.

ΤΑ ΤΕΡΤΙΠΙΑ ορισμένων Αγγλων ασφαλιστών θα στοιχίσουν τελικώς, όπως έχουν προβλέψει τα "Ναυτικά Χρονικά", πάρα πολλά στους Βρετανούς και στην Βρεταννία, επειδή και εκείνοι που όφειλαν να προσέξουν και να λάβουν σοβαρώς υπόψη τις αλληπάλληλες προειδοποιήσεις μας γύρισαν από το άλλο πλευρό και δεν έδωσαν την παραμικρή σημασία, ενδεχομένως, γιατί θεωρούν ότι "έχουν στο χέρι" την Ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα του Λονδίνου, η οποία όμως δεν τρέφει την παραμικρή αυταπάτη για τις προθέσεις των Βρεταννών και γνωρίζει καλύτερα από κάθε άλλον ότι μπορεί να κληθεί να εγκαταλείψει το Λονδίνο αν τα συμφέροντα της Βρεταννίας επιβάλλουν μία τέτοια ρύθμιση.

Ορισμένες εξελίξεις που έχουν δρομολογηθεί στον χώρο της Ελληνικής Ναυτιλίας και σημάδια τους αναμένεται να υπάρξουν και πριν από το εφετεινό καλοκαίρι, θα επιβεβαιώσουν εκείνο που υποστηρίζουν εδώ και καιρό τα "Ναυτικά Χρονικά"

ότι ποτέ τόσο λίγοι δεν προκάλεσαν τόσο μεγάλη ζημία σε πολλούς.

«Μήπως κάνετε πληρώματα;». Την ερώτηση την άκουσα πολλές φορές τις λίγες ημέρες που βρισκόμουν, το τελευταίο διάστημα, στον Πειραιά.

Πολλοί ναυτικοί μας από την κατηγορία των κατωτέρων πληρωμάτων αναζητούν μάταια εργασία ενώ θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σαν κατώτερα στελέχη και λόγω εμπειρίας να κάνουν και βάρδια είτε στη γέφυρα, είτε στη μηχανή, αφού εφοδιασθούν με τα ανάλογα πιστοποιητικά. Και αυτό τη στιγμή που οι ανάγκες είναι τεράστιες καθώς αυτή την εποχή τα περισσότερα στελέχη υποβάλουν παραιτήσεις εν όψει του Πάσχα και του θέρους που θέλουν να βρίσκονται με τους δικούς τους συνδυάζοντας τις διακοπές με εργασία σε κάποια τουριστική μονάδα, όπου είναι περιζήτητοι.

Φίλος καπετάνιος που κατάγεται από την Κέρκυρα, έλεγε ότι ξεπλάγην με το πλήθος των στελεχών που εργάζονταν το περασμένο καλοκαίρι σε τουριστικές μονάδες τη νησιού των Φαιάκων και το ίδιο φαίνεται ότι συμβαίνει σε όλες τις τουριστικές περιοχές της χώρας.

Όλοι οι ναυτικοί που εργάζονταν το περασμένο καλοκαίρι σε τουριστικές μονάδες της Κέρκυρας εξήγησαν ότι με τον τρόπο αυτόν κάνουν ωραιότερες διακοπές, τις περισσότερες φορές με τις οικογένειές τους όσοι είναι έγγαμοι, και ταυτόχρονα εξοικονομούν και κάποιο σημαντικό χρηματικό ποσό.

Πρέπει να επισημανθεί ότι τα στελέχη των γραφείων που είναι επιφορτισμένα με την επάνδρωση των πλοίων στρέφουν αυτή την εποχή τα βλέμματά τους προς τους ξένους -- Πολωνούς, Ρώσους, Ουκρανούς, Φιλιππινούς κλπ. -- για να καλύψουν τα κενά που δημιουργούν οι ομαδικές παραιτήσεις, μια κατάσταση που οδηγεί στη σκέψη μήπως και οι ναυτικοί μας, τα στελέχη μας, δυναμιτίζουν οι ίδιοι την υποστάσή τους και τη θέση τους στο Ελληνικό βαπόρι.

ΔΗΜ. ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Από την OVERSEAS AGENCY LTD.

Η σταθερή ναυλαγορά ξηρού φορτίου οδήγησε σε μία αυξημένη δραστηριότητα στις αγοραπωλησίες πλοίων με βασικούς αγοραστές Ελληνες και Τούρκους, κυρίως σε μπάλκερς μεγέθους χάντυ και χάντυμαξ.

Μετά από αρκετό καιρό, συγκρίνοντας τις πράξεις που ολοκληρώθηκαν, βλέπουμε μία σταθεροποίηση των τιμών, χωρίς πιέσεις για νέα ανοδική εξέλιξη.

Στα μπάλκερς κήψαιζ δεν έχουμε να αναφέρουμε κάποια πώληση, ενώ στα Πάναμαξ υπάρχει πάντα ενδιαφέρον, κυρίως σε νεώτερα.

Στα δεξαμενόπλοια ο όγκος των αγοραπωλησιών παραμένει στάσιμος και ίσως αυτό να οφείλεται στην μη προσφορά πλοίων σε τιμές που να συμπλέουν με την αντίστοιχη ναυλαγορά.

Πάντως προς τα τέλη του μήνα παρατηρήθηκε άνοδος του ενδιαφέροντος για δεξαμενόπλοια μεγέθους Πάναμαξ και Αφραμαξ.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις:

Μπάλκ κάρριερς:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Star Barbara	43.000	1989	21.000.000	Turkish
Hyundai No. 15	25.500	1982	7.000.000	Thailand
Hyundai No. 12	25.500	1980		Thailand
Hyundai No. 11	25.500	1980	7.000.000	Alder Shipping
Hyundai No. 14	25.500	1980	7.000.000	Alder Shipping
Hyundai No. 16	37.200	1982	11.500.000	Turkish
Federal Saguenay	30.250	1978	enblock	Piraeus buyers
St. Laurent	30.350	1978	13.200.000	Piraeus buyers
Afros	32.427	1970	2.000.000	Piraeus interests
Bicaz	54.600	1976	3.400.000	Moundreas
Charalambos B.	27.000	1972	2.850.000	Turkish
Stamar	27.000	1977	5.500.000	Piraeus buyers
Pacific Cracia	26.000	1978	4.500.000	Seven Seas
Hermitage	65.503	1977	6.000.000	Greeks
Hercules Bulker	60.682	1973	3.600.000	Greeks
Marine World	43.611	1985	12.250.000	Turkish
Kreon	30.791	1970	2.300.000	Greeks
Silver Leader	28.104	1984	12.250.000	Pacific Carriers
Sea Tiger	22.631	1975	3.200.000	Greeks
Bergen Luna	22.311	1975	3.200.000	Greeks
Unique Alliance	20.815	1973	2.100.000	Greeks
Bosporus	17.005	1975	3.000.000	Greeks
Feng Nian	61.000	1977	7.250.000	Within China
Maria	41.000	1984	12.000.000	Ugland
Marine Royal	35.000.000	1984	12.000.000	Turkish
Copolco	43.665	1989	21.000.000	Western bulk
Constantinople	38.406	1977	7.500.000	Holbud MGT/UK
Georgos D.	30.247	1977	5.300.000	Daisy N./Liberia
Gordon Setter	89.127	1982	10.200.000	Elka
Manila Sunrise	33.024	1986	12.800.000	Samsun-Korea

Sunny Prince	62.212	1980	11.000.000	Greeks
Cassia	42.294	1985	17.000.000	N.Y. Greeks
Belishland	42.083	1985	16.300.000	Norwegians
Rubin U.	40.836	1986	16.900.000	Sanmar, India
Loreley	29.342	1977	6.000.000	Chinese
G. Dost	27.311	1980	7.400.000	Greeks
Ashbury	26.799	1977	5.500.000	Greeks
Hafnia	12.362	1986	5.500.000	Greeks
Salvia II	6.600	1982	2.350.000	Chinese
Astral Ocean	28.269	1985	12.950.000	Chinese
Kyokusho Maru	64.900	1979	8.900.000	Anglo Swiss
Bulktrieste	69.201	1984	16.000.000	Mich. d' Amato
Venette	64.395	1983	14.300.000	Lygnos
Rimba Meranti	27.402	1976	4.650.000	Greeks
Graigwerdd	38.095	1982	9.450.000	Greeks
MaerskSerangoon	63.686	1983	16.500.000	Greeks
Fairewind Venture	60.192	1981	9.750.000	Greeks
Sama I.	58.412	1981	10.500.000	Centrofin
Sea Luck	53.351	1975	4.500.000	Within Greece
Sinem Uzundemir	26.350	1981	8.700.000	Vergos Marine
Sunny Napier	23.442	1978	4.400.000	Japanese
Vical	15.698	1976	2.900.000	Turkish
New Amity	68.192	1986	18.000.000	Greeks
Thalasini Axia	39.402	1985	17.000.000	Southern Star
Docevale	75.426	1985	11.100.000	London Greeks
Kumander	38.033	1984	13.600.000	Taiwanese
Bayani	38.040	1984	13.600.000	Taiwanese
Samick Atlantic	64.912	1971	2.500.000	Pakistanos
Verona	36.205	1982	12.500.000	Indians
United Approach	61.529	1983	13.500.000	Turkish
Seahorse	26.977	1980	8.000.000	Far Eastern
Shiny River	6.333	1978	1.350.000	Chinese
Planica	21.339	1984	9.500.00	Far Eastern
Ken Sun	22.245	1980	6.450.000	Greeks
Silver Leader	28.104	1984	12.200.000	Pacific Carriers
Concensus Pacific	31.427	1983	12.000.000	Greeks
Brilliant Venture	58.400	1981	11.500.000	Eastern Medit.
Aniita Venture	58.400	1981	11.000.000	Eastern Medit.

Victoria li	71.200	1976	6.475.000	Dileship
Anemos	71.600	1976	6.500.000	Dalex Ship.
Arauco	25.098	1979	5.000.000	Greeks
Sea Diamont	22.592	1972	2.400.000	Greeks
Ionía	28.000	1977	5.750.000	Greeks
Reform	38.461	1990	15.000.000	Greeks
Sea Tiger 1	54.615	1976	5.500.000	Moundreas
Alberg	44.600	1978	10.000.000	Windward Ship.
Ariana	40.000	1973	4.000.000	Greeks
Norglimt	30.478	1985	16.500.000	Indians
Young Sprout	25.517	1984	11.500.000	Precious, Thail.
Kludozhnik Toidse	24.534	1976	1.500.000	Greeks
Aplpha Bravery	23.278	1984		Greeks
Luzon Trader	11.720	1978	2.750.000	Greeks
Bulk Mass	54.400	1976	enbloc	Ocean Bulk M.
Bulk Rhine	54.400	1975	9.500.000	Ocean Bulk M.
Hermitage	62.503	1977	6.000.000	Hellenic Star
Hercules Bulker	60.136	1973	3.550.000	Greeks
MAria	40.891	1984	15.750.000	Ugland
Crystal B.	27.869	1981	9.200.000	Greeks
Patmos	26.158	1972	2.500.000	Greek

Δεξαμενόπλοια:

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Star Rembroke	27.000	1977	6.000.000	Greeks
Kristina	6.330	1991	8.000.000	Van Ommeren
Shoho Maru	87.366	1976	5.300.000	Dynacom
Enalios Aithra	131.484	1978	6.900.000	Rodeo/Liberia
Nissos Paros	79.995	1975	3.400.000	Mayamar
Pacific Sunrise	6.243	1984	3.800.000	Chinese
Star-Willmington	96.296	1983	enblock	Committed on subject Ermis
Star Westchester	88.389	1981	54.000.000	»
Star Westchester	88.389	1981	54.000.000	»
Star windsor	88.821	1980	54.000.000	»
Caribbean Star	80.514	1981	9.200.000	Centrofin
Allied Chemist	6.804	1977	3.000.000	
Sun Arcadia	259.725	1976	11.500.000	Greeks
Flinese L.	39.344	1975	4.250.000	
Ek- Cloud	9.722	1976	enbloc	Russians
Ek-Sky	9.712	1975	11.000.000	Russians
Sun Aronia	87.797	1976	enbloc	Lalliotis
Yamonia Spirit	81.274	1976	10.450.000	Lalliotis
Capo Amaranto	3.387	1982	6.000.000	Italians
Eriskay	329.946	1975	6.500.000	Singapore

Τουήντεκερς

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Astir	22.312	1974	2.750.000	Piraeus buyers
Handy Piper	17.199	1978	5.000.000	E.D. & F. Mann
Golfo De Chirigui	16.167	1977	3.000.000	
Free Wave	14.842	1979	3.500.000	Greeks
Zervos	14.827	1981	3.300.000	Indians
Iveyverett	15.017	1972	1.450.000	Hong Kong
Ioannis R.	21.069	1977	3.100.000	Within Greece
Ipagai	18.205	1977	2.800.000	Germans
Martin	14.971	1974	1.750.000	Greeks

Bernice	14.5434	1979	6.000.000	Finnish
Sinki Maru	6.568	1987	8.800.000	Dutci
Jalabala	18.815	1976	2.260.000	Far East
Lara S.	15.159	1972	730.000	Chinese
Nour	15.088	1974	1.350.000	Indians
DG Endeavour	21.180	1980	11.100.00	

ΔΙΟΡΘΩΣΗ: Στο τεύχος Οκτωβρίου 1994, στις αγοραπωλησίες πλοίων, από λάθος ανατύπωση, αναδημοσιεύθηκε ότι το πλοίο "Madeleine" - 15.140 dwt/built 1970, πωλήθηκε έναντι δολλαρίων ΗΠΑ 1.700.000, το οποίο είναι ανακριβές καθ' όσον η πραγματική τιμή πωλήσεώς του ήταν δολάρια ΗΠΑ 950.000.

Διάφορα

Όνομα	TDW	Ετος	Τιμή \$	Αγοραστές
Jean Bosco	35.071	1993	34.500.000	Germans
Asian Progress	11.998	1982	6.000.000	Finnish
Camelia	6.691	1976	2.900.000	Greeks
Bogai	105.016	1980	enbloc	Swiss
Raya	105.016	1977	18.000.000	Swiss
Mandan	123.043	1975	5.500.000	Golden Union
Cavendish	29.528	1971	10.500.000	Naftomar
Elm	6.608	1982	2.300.000	Malaysians
Zagreb	16.728	1981	6.500.000	
Gerdt Oldendorff	28.000	1981	enbloc	
Hugo Oldendorff	28.000	1981	22.000.000	
Exonbury	14.483	1979	24.600.000	Europeans
Anglebury	14.484	1979	24.600.000	Europeans
Neptune Olympic	7.200	1984	8.790.000	Tavlos
Pollux	3.472	1975	24.500.000	Nel Lines
Columbus Olivos	23.991	1980	12.400.000	MC Shipping
Zim Brazil II	14.101	1987	14.450.000	MC Shipping
Keum Gang Glory	5.538	1980	2.200.000	Hong Kong
Merchantian Queen II	7.200	1984	9.000.000	Germans
Yolante Jewel	1.800	1992	30.000.000	Star Cruises
Golden Odyssey	1.377	1974	18.000.000	Germans
Norasia Al Muntazah	34.380	1987	26.500.000	Norwegians
Sao Paolo	19.440	1983	13.000.000	Germans
Permeke	135.169	1982	18.500.000	Qatar Navig.
Columbus Olinda	17.503	1987	12.500.000	MC Shipping

ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

Όνομα	TDW/LDT	Ετος	\$/LWT	
Susangird	34.069	1973	177/LDT	Indians
Deborah	32.185	1973	168,25/LDT	Pakistans
Alvaro De Bazan	28.475	1972	164,3/LDT	As is Thailand
Pecos	7.881	1950	126/LDT	As is Port Arthur
Global Sar	226.410	1971	159/LDT	Chinese
Shou An Hai	119.500	1974	160/LDT	Chinese
Seal Island	259.042	1973	120/LDT	As is Cuba
Sea Eagle II	8.283/LDT	1972	190/LTD	Indians
Sea Frost	5.496/LDT	1970	185/LDT	Indians
Fulmar FSU	210.659	1968		As is Savanger
				Norway
Dignity I	18.981	1970	176/LDT	Indians
Arion	12.824 LDT	1973	140/LDT	As is Cuba
Ocean Star	139.831	1971	17,5/LDT	Indians
Alpha	104.749	1972	175/LDT	Indians

Bluemed	15.174	1971	186/LTD	Indians
Andres Bonifacio	260.119	1974	140/LDT	Philippines

ΤΙ ΣΥΝΕΒΕΙ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ:

ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

Πριν 20 χρόνια - 1975

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Snestad	OBO	116.000	1974	28.000.000
Hasel	tanker	4.100	1965	3.600.000
Sulfo	tanker	8.335	1963	4.236.000
Anmaj	tanker	50.210	1964	6.000.000
Daphnis	dry CGO	14.620	1959	3.500.000
Divina	B/C	2.500	1951	300.000
Hoi Houw	B/C	3.275	1949	410.000
Vaddas	B/C	2.950	1972	3.220.000
Botticelli	B/C	4.035	1959	1.600.000
Bergerac	B/C	4.165	1955	1.405.000
Baghdad	B/C	4.425	1956	1.500.000
Balkis	B/C	4.524	1955	1.500.000
Sol Laila	B/C	7.835	1952	925.000
Thorsdrake	B/C	51.005	1967	12.000.000
Sol Pemko	B/C	7.835	1951	925.000
Lyshav	B/C	3.000	1971	3.220.000

Πριν 10 χρόνια - 1985

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Mulsanne	ro-ro	1.400	1974	1.030.000
Impala	dry CGO	8.512	1977	3.675.000
Havdrott	tanker	240.269	1976	6.200.000
Trisea	tanker	155.106	1975	7.500.000
Trilight	tanker	123.449	1975	7.000.000
IBN Albanaa	tanker	21.900	1978	11.500.000
Leiv Eiriksson	tanker	CMV2.700	1972	3.050.000
Hermod	B/C	148.211	1973	7.850.000
Niels Onstad	B/C	132.699	1981	119.800.000
Dagan	B/C	60.740	1976	6.250.000
Panamax Venus	B/C	59.158	1973	3.500.000
Golden Daisy	B/C	33.643	1974	3.250.000
Celtic Venture	B/C	33.109	1983	7.300.000
Vienna Woods	B/C	29.081	1976	3.450.000
Star Capella	B/C	26.900	1973	2.500.000
World Probit	B/C	25.497	1978	4.500.000

Πριν 1 χρόνο - 1994

Όνομα		TDW	Ετος	Τιμή
Tempera	tanker	83.651	1988	27.700.000
Cirus	tanker	134.474	1974	4.150.000
Athina II	tanker	97.047	1993	46.000.000
Congo River	tanker	64.896	1981	12.650.000
Herta Maerks	tanker	13.842	1982	7.000.000
Aster C.	tanker	228.935	1975	6.500.000
Sereno	tanker	84.675	182	16.000.000
Everton	tanker	6.730	1985	5.500.000
Shuho	Tanker	253.985	1975	10.500.000
Chemist Lutetia	Chemical	6.478	1974	3.000.000
Manitou	Chemical	6.400	1985	5.700.000
Alpine Rose	Chemical	6.400	1985	5.700.000
Stena Germanica	Ro-ro	GT26.071	1987	75.000.000
Bohus II	Ro-Ro	GT6.665	1971	2.650.000
San Luis	Dry CGO	12.430	1978	5.130.000
Santa Fe	Dry CGO	14.770	1978	4.700.000
Ciudad De				
Armenia	Dry CGO	15.912	1978	4.000.000
Tano River	Dry CGO	16.667	1980	4.000.000
Swallow	Dry CGO	4.816	1985	4.000.000
Maersk Euro				
Decimo	Dry CGO	4.418	1977	4.100.000
Lark	Dry CGO	16.300	1973	1.900.000
Polonia	Dry CGO	13.000	1988	6.800.000
Koral	Dry CGO	18.030	1986	10.100.000
Eftitis	DryCGO	15.187	1973	1.300.000
Green Lion	DryCGO	5.330	1977	1.400.000
Uniselva	DryCGO	14.537	1973	1.000.000
L/L Colombia	DryCGO	14.686	1979	2.000.000
Anezina	DryCGO	12.010	1977	2.400.000
Trade Nomad	Combo	78.059	1974	3.400.000
Brazilian Vitoria	Combo	137.566	1977	6.500.000
Garden State	Combo	47.889	1974	4.400.000
Cielo Bonita	B/C	24.856	1983	8.700.000
Capetan Giorgis	B/C	61.214	1971	2.100.000
Yamanaka Maru	B/C	59.000	1981	10.000.000
Trans Fortune	B/C	34.000	1976	5.300.000
Amazon	B/C	39.000	1982	13.000.000
Venture Star	B/C	32.000	1981	10.000.000
Balayan	B/c	11.757	1977	2.500.000
Interbulk Viking	B/C	31.200	1981	10.500.000
Bandao	B/C	64.000	1981	10.750.000
Georgis T	B/C	31.770	1971	1.600.000
Cleo M.	B/C	34.438	1977	6.000.000
General Vargas	B/C	12.100	1977	3.250.000

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

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

21 NEW FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

Λίγα από Όλα

ΕΙΝΑΙ ΑΠΟΛΥΤΩΣ εύλογο να χαίρεται κανείς όταν βλέπει τις Ελληνικές Ναυτιλιακές επιχειρήσεις να προχωρούν προς το μέλλον με μεθοδευμένα βήματα και με την δημιουργία της υποδομής που χρειάζεται - που είναι απολύτως αναγκαία πλέον - για να μπορούν να ανταποκρίνονται στα προστάγματα της εποχής.

Σε μια πρόσφατη επίσκεψη στα γραφεία της εταιρίας Mare για μία συνάντηση με τον παλιό καλό φίλο και συμπατριώτη Καπτάν Μανώλη Παπαλέξη, ο γράφων είχε την ευκαιρία να παραστεί στην επίδειξη του συστήματος Electronic Mail που εγκατέστησε η Mare στα εδώ γραφεία της, στα γραφεία της Global στο Λονδίνο και σε όλα τα πλοία που διαχειρίζεται. Στην επίδειξη ο δευτερότοκος γιός του καπτάν Μανώλη, ο Θάνος Παπαλέξης μαζί με Βρεταννούς τεχνικούς ενημέρωσε το προσωπικό της Mare για τη χρήση του συστήματος και τα επιτεύγματα που μπορούν να επιτευχθούν μ' αυτό και που είναι η άμεση επικοινωνία και η ταχύτητα της επικοινωνίας, με την οποία κυρίως και με τα άλλα πλεονεκτήματα που παρέχει το σύστημα, η απόσβεση των σχετικών εγκαταστάσεων μπορεί να επιτευχθεί και σε ένα έτος ακόμη, το κυριότερο όμως πλεονέκτημα είναι η υποδομή που αποκτάται και επιτρέπει την προσαρμογή στις απαιτήσεις των καιρών.

Πέρα όμως από τα μηχανήματα και τα συστήματα, ιδιαίτερη σημασία έχει, όπως εξήγησε στον γράφοντα ο αρμόδιος για τα πληρώματα της Mare καπτάν Αλέκος Παπαντώνης, και η προσαρμογή των ναυτικών μας - όλων, αξιωματικών και κατωτέρων πληρωμάτων ανεξαιρέτως - στις ιδιαίτερα αυξημένες απαιτήσεις των καιρών. Δεν αρκεί πλέον το δίπλωμα, υπογράμμισε ο καπτάν Αλέκος, χρειάζονται τα καλά Αγγλικά και η συνεχής με-

λέτη και αφομοίωση των απαιτήσεων των διεθνών συμβάσεων και των άλλων κανόνων που αναφέρονται στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι απαιτήσεις αυτές αναφέρονται σε όλους τους τύπους των πλοίων, τόνισε ο συνομιλητής μας, είναι όμως απολύτως απαραίτητες για τα πλοία και ειδικότερα για τα χημικά που διαχειρίζεται κατά προτεραιότητα η Mare, η οποία εσχάτως ανέλαβε την διαχείριση και τριών ακόμη σύγχρονων Νορβηγικών χημικών των 40.000 τόννων, γεγονός που αποδεικνύει την εκτίμηση που τρέφουν γνωστότατες ξένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις προς αυτήν την υποδειγματική για την οργάνωση και την συνέπειά της ελληνική ναυτιλιακή εταιρία.

Η ΧΙΟΣ θα εορτάσει με ιδιαίτερη λαμπρότητα την επέτειο της ανατινάξεως της Καπιτάνας του Τούρκου αρχιστολάρχου Καραλή από τον ψαριανό μπουρλοτιέρη Κωνσταντίνου Κανάρη. Τις εκδηλώσεις που θα περιλαμβάνουν και συμβολική πυρπόληση της "Τουρκικής ναυαρχίδας" διοργανώνει επιτροπή διαπρεπών Χίων υπό την Προεδρία του στρατηγού Δημ. Σκαρβέλη, στην οποία μετέχει τιμητικώς και ο γράφων λόγω των στενών δεσμών του με πάμπολλους Χιώτες, ναυτικούς και πλοιοκτήτες.

Η ιδέα για τον εορτασμό ανήκει στον φίλτατο καπτάν Κώστα Στραβελάκη και υιοθετήθηκε με συγκίνηση από την επιτροπή - ο καπτάν Κώστας θα χρηματοδοτήσει και τη φιλοτέχνηση ανδριάντος του Κωνσταντή Κανάρη που θα στηθεί στο Ναυτικό Μουσείο Πειραιώς και θα είναι έργο του καθηγητού Καλών Τεχνών και Ακαδημαϊκού κ. Παπά.

Επίσης με πρωτοβουλία αρκετών Χίων εφοπλιστών καταβάλλεται προσπάθεια να συγκληθεί το ερχόμενο καλοκαίρι στη Χίο συνέ-

Του κ. ΔΗΜΗΤΡΗ ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗ

δριο όλων των Χίων εφοπλιστών, στη διάρκεια του οποίου θα εκτεθούν τα προβλήματα της Ελληνικής Ναυτιλίας και ενδεχομένως θα υπάρξουν αποφάσεις που θα προσελκύσουν στη Χίο το παγκόσμιο ενδιαφέρον και θα δώσουν στην Ελληνική Ναυτιλία μία νέα διάσταση.

Στην υπό τον στρατηγό Δημ. Σκαρβέλη επιτροπή μετέχουν (κατ' αλφαβητική σειρά) οι κύριοι: Αγγελος Αγγελιδάκης πλοίαρχος Ε.Ν., Δημ. Αδριάνας τέως πρόεδρος της αδελφότητας Ψαριανών, μηχανικός Ε.Ν., Γιώργος Κατσιμπήρης αρχιπλοίαρχος, Νικ. Πέρρης δημοσιογράφος, Γιώργος Σαζακλής αρχιπλοίαρχος, Δημήτρης Χαρ. Τσαπραλής, Κώστας Μ. Φράγκος αρχιπλοίαρχος, Μιχ. Γ. Χαλκιάς τέως πρόεδρος του Συλλόγου "Οι φίλοι των Οινουσών" και Νικ. Χαλκιάς δικηγόρος, προιστάμενος της Νομικής Υπηρεσίας του ΝΑΤ και πρόεδρος της Χιακής αδελφότητας Αττικοβοιωτίας "Ο Κοραής".

ΜΙΑ ΠΟΥ ΜΙΛΑΜΕ ΓΙΑ ΤΗ ΧΙΟ αξίζει να αναφερθούμε στην νέα δεκαπενθήμερη χιώτικη εφημερίδα με τίτλο "Χίος και Θάλασσα" που αποτελεί την "αδέσμευτη φωνή των ανθρώπων του θαλασσινού μόχθου και των αποδήμων", εκδίδεται από τις "Χιακές εκδοτικές Επιχειρήσεις ΕΠΕ" και διευθύνεται από επιτροπή την οποία αποτελούν οι κύριοι: Δημ. Ανδριάνας, Γιώργος Κατσιμπήρης, Νίκος Περρής, Γιώργος Σαζακλής, Κων. Φράγκος και Μιχ. Γ. Χαλκιάς, ενώ σύμβουλος εκδόσεως είναι ο κ. Νίκος Χαλκιάς, ο οποίος σε ένα ενδιαφέρον άρθρο του στην "Πρόοδο" της Χίου με τίτλο "Γιατί τότε και όχι τώρα;" και με υπέρτιτλο "τουρκοκρατούμενοι μπορούσαμε, ελεύθεροι δεν μπορούμε;" αποκαλύπτει ότι το 1845 είχε ιδρυθεί στη Χίο η πρώτη Ελληνική ναυτασφαλιστική εταιρία

με τον τίτλο "Χιακή Θαλασσοπλοία", η οποία είχε διευθυντή τον Δημήτριο Γ. Κοκκάλη και ετέθη σε λειτουργία από τις 13 Απριλίου του 1846.

Διερωτάται δέ ο κ. Χαλκιάς:

Εχει υπολογίσει κανείς πόσα τρισεκατομμύρια παίρνουν οι ξένοι ασφαλιστές από την ασφάλιση των πλοίων των Ελλήνων; Τότε μπόρεσαν οι πρόγονοί μας να καλύψουν την ασφάλιση των σκαφών τους σε χιώτικη ασφαλιστική εταιρία. Πρίν από 150 χρόνια. Τώρα γιατί δεν μπορούν; Και δύναμη έχουν, και στόλο υπερχυλίων караβιών. Αναρωτήθηκαν τι μεγάλο καλό θα γινόταν στο νησί μας;

Και καταλήγει:

«Ξυπνείστε όσοι ενδιαφέρεστε και προχωρήστε στη δημιουργία νέας εταιρίας.»

Αμποτε.

ΟΡΘΟΤΑΤΗ Η ΚΙΝΗΣΗ των Ενώσεων Συνταξιούχων Πλοιάρχων και Συνταξιούχων Μηχανικών να προσφύγουν στη δικαιοσύνη για την ικανοποίηση του δικαιωτάτου αιτήματός τους να καθορισθεί η σύνταξη τους στο 80%, όπως συμβαίνει με όλους τους συνταξιούχους του ΝΑΤ ορισμένοι από τους οποίους παίρνουν μάλιστα και περισσότερο από το 80%. Την νομική υποστήριξη του αιτήματος έχει αναλάβει το γραφείο του καθηγητού κ. Αλ. Μητρόπουλου, πρέπει δε όλοι οι συνταξιούχοι να προστρέξουν στις ενώσεις τους για τον συντονισμό του αγώνος.

Η στήλη υπενθυμίζει ότι όλοι οι αρμόδιοι -- οι Υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας εν προκειμένω, συμπεριλαμβανομένου ιδίως του σημερινού -- έχουν αναγνωρίσει το δικαίωμα του αιτήματος των πλοιαρχών μας και των μηχανικών μας που είναι αυτοί που σήκωσαν στους ώμους τους τη δημιουργία του σύγχρονου Ελληνικού Ναυτιλιακού θαύματος αλλά ουδείς προχώρησε στην ικανοποίηση του με την επίκληση της κακής οικονομικής καταστάσεως του ΝΑΤ για την οποία βεβαίως δεν ευθύνονται οι ναυτικοί μας αλλά όλες οι Ελληνικές κυβερνήσεις που ασκούσαν κοινωνική πολιτική με τα χρήματα των Ναυτικών μας και σκόρπιζαν αφει-

δώς συντάξεις δεξιά και αριστερά και μάλιστα σε ανθρώπους που δεν είχαν εισφέρει ούτε δραχμή στο ΝΑΤ. -- είναι γνωστό άλλωστε ότι συν τοις άλλοις έλαβαν σύνταξη από το ΝΑΤ, με έναν νόμο που ψηφίσθηκε επί Υπουργείας του κ. Ευάγ. Γιαννόπουλου και που εξακολουθεί να ισχύει, όλοι οι πιατάδες της Αμερικής που είχαν αποδράσει από τα πλοία στα οποία υπηρετούσαν και είχαν δημιουργήσει συνταξιοδοτικό δικαίωμα από την εργασία τους στις Ηνωμένες Πολιτείες: Δηλαδή η Ελληνική Πολιτεία επιβράβευσε εκ των υστέρων την δραπετεύση τους από τα πλοία και τους έθεσε σε πλεονεκτικότερη θέση από τους ναυτικούς μας που έδωσαν το αίμα τους για την δημιουργία του θαύματος!

ΠΡΟ ΚΑΙΡΟΥ άστραψαν και βρόντησαν οι επί των οικονομικών αρμόδιοι υπουργοί και υφυπουργοί και μίλαγαν για ευρύτατο λαθρεμπόριο πετρελαιοειδών που διενεργείται με πλοία, απειλούσαν δε Θεούς και δαίμονες και δήλωναν με θρασύτητα ότι θα πατάξουν αυτό το λαθρεμπόριο, ότι θα, θα, θα, θα. Τελικώς δεν έγινε τίποτε και ουδείς αισθάνθηκε την ανάγκη να πει στους ταλαίπωρους Ελληνες πολίτες είτε ότι δεν μπόρεσαν να βρουν το παραμικρό, είτε ότι όλα όσα έλεγαν ήταν απλώς λόγια του αέρα, όπως συνηθίζουν άλλωστε.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΙΚΑ -- πολλά και διάφορα -- προκάλεσε στην ευρύτερη ναυτιλιακή κοινότητα η δανειοδότηση του Πρωθυπουργού από τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Γιώργο Κατσιφάρα για να αποκτήσει κατοικία στην Εκάλη η πρωθυπουργική σύζυγος.

Το πρώτο αφορά τα οικονομικά των εκπροσώπων του Ελληνικού λαού στο Κοινοβούλιο που φαίνεται - αυτό δείχνει η περίπτωση Κατσιφάρα -- ότι πάνε πολύ καλά και συνεπώς θα πρέπει και αυτοί να φορολογούνται όπως οι άλλοι Ελληνες πολίτες και ταυτόχρονα να καταργηθούν όλα τα προνόμια που έχουν εξασφαλίσει ψηφίζοντας νόμους και διατάξεις κατά το δοκούν και που τους κατατάσσουν

σε διαφορετικό επίπεδο από τους άλλους πολίτες αυτού του τόπου.

Το δεύτερο αλλά εξ ίσου σημαντικό ερώτημα είναι αν επιτρέπεται μέλη της Κυβερνήσεως ή απλοί βουλευτές να δανείζουν τον Πρωθυπουργό της χώρας και αρχηγό του κόμματός τους.

Και το τρίτο, εξ ίσου, καίριο, είναι πως θα κατορθώσει ο σημερινός Πρωθυπουργός να εξοφλήσει όλα αυτά τα δάνεια που πήρε - άτοκα, όπως από τον κ. Κατσιφάρα, τον κ. Παπούλια, τον κ. Λιβάνη και άλλους φίλους, του Πρωθυπουργικού ζεύγους- και έντοκα από άλλους επίσης φίλους πως θα μπορεί να πληρώνει την υψηλή φορολογία που θα βαρύνει αυτό το σπίτι με τις πισίνες και τους πολλούς πλοούς καμπινέδες, περισσότερους, όπως έχει γραφεί, και από τους καμπινέδες της βίλλας του επίτιμου προέδρου της Νέας Δημοκρατίας κ. Κων. Μητσοτάκη στο ακρωτήρι των Χανίων - τελικώς αυτοί πολιτικοί που έχουν ταλαιπωρήσει τον τόπο και τον Ελληνικό λαό τα τελευταία τριάντα χρόνια φαίνεται έχουν ένα κοινό ενδιαφέρον: τους πολλούς καμπινέδες...

ΚΑΙ ΜΙΑ ΠΟΥ ΜΙΛΑΜΕ για πολιτικούς αξίζει να υπογραμμισθεί ότι ο Ελληνικός λαός που έχει βαρεθεί την γεροντοκρατία της Ελληνικής πολιτικής ζωής, έχει στρέψει τον τελευταίο καιρό τα βλέμματά του προς την Ευρώπη, όπου οι πολιτικοί δίνουν μαθήματα αξιοπρεπείας και συνέπειας, κάτι που λείπει εντελώς από τους δικούς μας: Ο κ. Ζάκ Ντελόρ, ο μέχρι πρόσφατα υπερπρωθυπουργός της Ευρώπης αρνήθηκε να διεκδικήσει την βεβαίωτη προεδρία της Γαλλικής Δημοκρατίας γιατί έκρινε ότι η ηλικία του -- λίγο κάτω από τα 70 -- δεν του επέτρεπε να αναλάβει το αξίωμα αυτό. Από την άλλη ο νεότερος σε ηλικία -- μπροστά στα μαμούθ της Ελληνικής πολιτικής ζωής -- Πρωθυπουργός της Πορτογαλίας - ο οποίος κατόρθωσε να δώσει μια τρομακτική ώθηση στη χώρα του, παραιτείται και παραχωρεί τη θέση του σε έναν σαραντάρη.

Και φυσικά δεν μιλάμε για τον πρώην Πρωθυπουργό της Γαλλίας που αυτοκτόνησε γιατί είχε κατη-

γορηθεί ότι ένα διαράκι που είχε αγοράσει στο Παρίσι το είχε πάρει σε τιμή κατωτερη από την πραγματική - τέτοιες ευθιξίες είναι άγνωστες στα καθ' ημάς.

Επίσης ο Ελληνικός λαός έχει στρέψει το βλέμμα του και προς τον κ. Ανδρέα Ανδριανόπουλο, ο οποίος είχε την τόλμη και το θάρρος να καταγγείλει όλα αυτά που διέπουν την πολιτική ζωή του τόπου και ταυτόχρονα να παραιτηθεί και από το αξίωμα του βουλευτού, όπως είχε κάνει παλαιότερα, στη διάρκεια της πρώτης οκταετίας του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Μαν. Δρετάκης, επειδή ο τότε (και σημερινός) Πρωθυπουργός είχε ανατρέψει την πολιτική που εφάρμοζε σαν Υπουργός των Οικονομικών και που στηρίζονταν σε νόμο με μια απλή δήλωσή του...

Για να γίνει περισσότερο αντιληπτό σε τι χάος αμέτρητο πλέουμε εμείς αναφέρεται ότι ο κ. Κων. Καραμανλής βαδίζει στο 88ο έτος της ηλικίας του και επί τέλους α-

ποσύρεται μόνον και μόνον επειδή το Σύνταγμα δεν επιτρέπει άλλη εκλογή του στο αξίωμα του πρώτου πολίτη της χώρας για να ησυχάσει και αυτός και να ησυχάσουμε και εμείς από αυτόν, ενώ οι κύριοι Μητσοτάκης και Παπανδρέου, που "χτυπούσαν" και οι δύο την Προεδρία της Δημοκρατίας αλλά δεν τους βγήκαν τελικώς τα "κουκιά" που χρειάζονταν για να αναρριχηθούν στη θέση του Προέδρου της Δημοκρατίας, βρίσκονται στο 78ο και στο 77ο έτος της ηλικίας τους αντιστοίχως και αν ένα από τους δύο εκλεγόταν θα έφθανε αισίως στο 83ο ή στο 82ο έτος της ζωής του...

ΟΙ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΕΣ έδωξαν τους Σουηδούς υποψηφίους αγοραστές που πήγαν να δούν τις εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων του Σκαραμαγκά -- βλέπετε, οι άνθρωποι θέλουν να παραμείνουν τα πράγματα όπως έχουν για να εισπράττουν υψηλούς μισθούς και

επιδόματα που δεν έχουν κανένα αντίκρυσμα, αφού δεν παράγουν το έργο για το οποίο υποτίθεται ότι τους καταβαλλόνταν. Και όλα αυτά στις πλάτες του αγρίως φορολογουμένου Ελληνικού λαού γιατί καμμία κυβέρνηση ως τώρα δεν είχε τολμήσει να κλείσει αυτήν την συνεχώς αιμορραγούσα πληγή. Και χωρίς επίσης να τους υπενθυμίσει ότι η ανάλογη στάση των συνδικαλιστικών στην περίπτωση της Πιρελλί στην Πάτρα, που δεν δέχονταν μείωση του προσωπικού, οδήγησε τελικά στο κλείσιμο του εργοστασίου και στην απόλυση όλων των εργαζομένων. Και τέλος χωρίς ουδείς να σκεφθεί ότι ανάλογες καταστάσεις έχουν οδηγήσει στον μαρασμό του Περάματος που ψάχνει μετο καιρό στο χέρι για δουλειές που τις έχουν κερδίσει άλλοι και τεχνικοί μας πεινάνε...

ΔΗΜ. ΧΑΡ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

CHRIS MARINE SA

WITH OWN OFFICES IN SHANGHAI

CHRIS MARINE SA HAS THE **EXCLUSIVE REPRESENTATION** IN GREECE OF A NUMBER OF THE **BEST CHINESE SHIPYARDS**. THROUGH OUR OWN OFFICE ESTABLISHED IN **SHANGHAI** WITH A FULLY QUALIFIED **ENGLISH SPEAKING CHINESE STAFF**, WE CAN OFFER AN EXCLUSIVE REPAIR SERVICE TO SHIPOWNERS.

SHIPREPAIRS IN SHANGHAI

16 DRYDOCKS

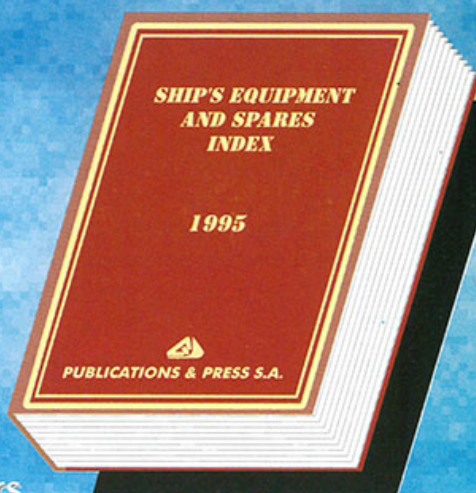
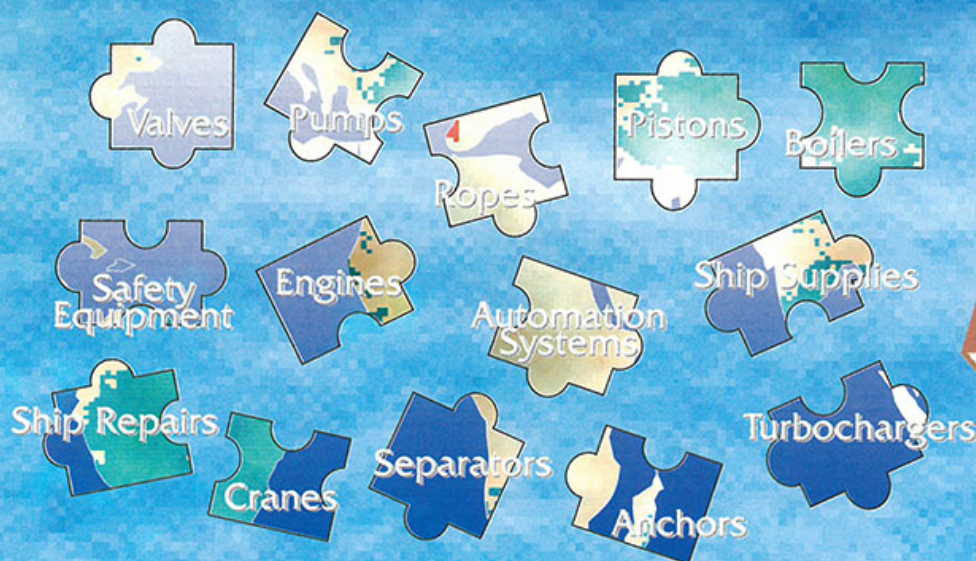


CHRIS MARINE SA
ATHENS, LONDON, PANAMA, SHANGHAI

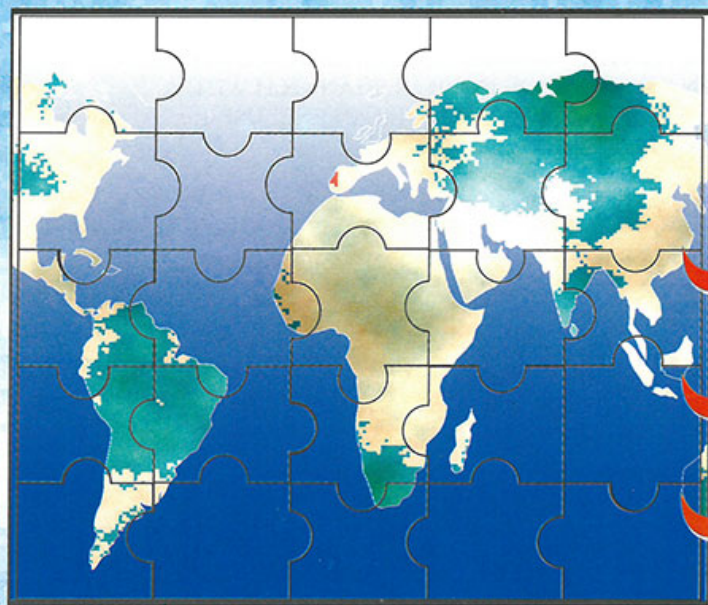
42C Tzavella str., 154 51 N. Psychico, Athens - Greece
Tel: 6873446, Fax: 6873444, Tlx: 210352, 210330 CRIS GR

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

SHIP'S EQUIPMENT AND SPARES INDEX



PUTTING IT ALL TOGETHER...



Divided into three Sections it registers :

Over 14,000 Companies offering to the merchant ship more than 2,500 Equipment/Services in 2,800 Ports & Towns Worldwide!

Part A

Gives access to information by Equipment / Service

Part B

Gives access to information by Port & Town

Part C

Lists in alphabetical order by Country all Companies with their full details



PUBLICATIONS & PRESS S.A.

14, SKOUZE STREET 185 36 PIRAEUS - GREECE TEL.: 4281393, 4283132-3 FAX : 4537911



Athenian Group of Companies

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

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Σύμβαση ναυτολόγησης μαγείρου. Εκτέλεση εργασίας και βοηθού μαγείρου. Εμβόλιση του πλοίου (σύγκρουση), Οχι ανικανότητα προς πλου. Μη συνδρομή προϋποθέσεων λύσης της σύμβασης κατ' άρθρ. 69 ΚΙΝΔ.

**ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ 534/1993**

Πρωτοδίκης: Ευφροσύνη

Κραμποβίτη

Δικηγόροι: Μαίρη Χάλαρη,

Κων. Φραγκανδρέας

Σύμβαση ναυτολόγησης σε πλοίο υπό ελληνική σημαία που διέπεται από την ΣΣΝΕ 1992 πληρωμάτων ποντοπόρων πλοίων άνω των 4.500 τόν. d.w., ενάγοντος ναυτικού ως μαγείρου, υπό τον ειδικό όρο της σύμβασης τον οποίο αποδέχθηκε και υπέγραψε με τη διατύπωση ότι "έλαβα γνώση ότι η συνθεση του προσωπικού γενικών υπηρεσιών του πλοίου προβλέπει θαλαμηπόλο-μαγείρο. Κατόπιν τούτου και επειδή η σύνθεση του πλοίου δεν προβλέπει βοηθό μαγείρου, θα εκτελώ και τα καθήκοντα αυτού, δίχως καμμία αμοιβή (ως Κανονισμός εργασίας πλοίων άρθρο 108). Κατά την εκτίμηση του Δικαστηρίου για το πραγματικό της υπόθεσης, ενόψει των προϋποθέσεων της εγκριτικής πράξης - τροποποιητικής - της σύνθεσης του πληρώματος και του αριθμού των απασχολούμενων, το πλοίο είχε πάψει να λειτουργεί ως αυτόματο και ενόψει της αύξησης των μελών του και του μεγέθους του πλοίου, δικαιολογείται η αναγκαιότητα βοηθού μαγείρου, παρά τον προαναφερθέντα ειδικό όρο, την εργασία του οποίου εκτελούσε ο ενάγων κατά το 1/3, γιατί τον βοηθούσαν και δύο "καμαρωτάκια" και γι αυτή την αιτία δικαιούτο την ανάλογη αμοιβή.

Εμβολισμός του πλοίου από άλλο πλοίο, χωρίς από αυτή τη σύγκρουση να επηρεασθεί η ικανότητά του προς πλου, διέκοψε όμως το

ταξίδι προορισμού και αυτοδύναμα κατευθύνθηκε στο λιμάνι της Σαγκάης για επισκευή. Υποβολή παραίτησης εκ μέρους του ενάγοντα, κατά το χρόνο στον οποίο το πλοίο βρισκόταν στη Σαγκάη, στην οποία ανέφερε "κ. Πλοίαρχε αιτούμαι την παραίτησή μου από το λιμάνι Σαγκάης το δυνατόν συντομότερο και όπως μου αναφέρατε, δεν θα πληρώσω εισιτήρια δικά μου και αντικαταστάτου", την οποία υπέγραψε ο πλοίαρχος δίχως εναντίωσή του. Εκτίμηση παραίτησης που έγινε "κοινή συναινέσει". Μη συνδρομή των νομίμων και ουσιαστικών προϋποθέσεων του άρθρου 69 ΚΙΝΔ για την στοιχειοθέτηση της αξίωσης του ενάγοντα για αποζημίωσή του για λύση της σύμβασης, με βάση αυτή τη διάταξη. Επιδίκαση εν μέρει, αξιώσεων του ενάγοντα παραμονής του σε ξενοδοχείο επί πέντε ημέρες μέχρι την αποβίβασή του σε αερολιμένα της Κίνας, προκειμένου να επαναπατριστεί. Απόρριψη επικουρικής βάσης της αγωγής εκ του αδικαιολογήτου πλουτισμού, η οποία εγείρεται μόνο εφόσον λείπουν οι προϋποθέσεις έγερσης της αγωγής από τη σύμβαση ή από το νόμο.

Στην υπό κρίση αγωγή ο ενάγων εκθέτει ότι με προσύμφωνο ναυτολόγησεως που καταρτίστηκε στο Πειραιά στις 14.2.1992 μεταξύ αυτού και της δεύτερης εναγομένης, της οποίας νόμιμος εκπρόσωπος ήταν ο τρίτος εναγόμενος και η οποία ενεργούσε ως νόμιμος εκπρόσωπος, πράκτορας και Διαχειρίστρια της πρώτης εναγομένης, τυπικά εδρεύουσας στην αλλοδαπή, πλοιοκτήτριας του αναφερομένου στην αγωγή πλοίου, ναυτολο-

γήθηκε σ' αυτό στο Ισκή ως μάγειρος αντί μηνιαίων αποδοχών προβλεπομένων από την οικεία ΣΣΝΕ πληρωμάτων ποντοπόρων πλοίων άνω των 4.500 τόν. d.w. ενώ παράλληλα συμφωνήθηκε να εκτελεί επί πλέον και καθήκοντα βοηθού μαγείρου. Οτι στο πλοίο αυτό υπηρέτησε με τις ανωτέρω δύο ειδικότητες μέχρι τις 3.6.1992 οπότε απολύθηκε στο λιμάνι της Σαγκάης Κίνας, συνεπεία καταγγελίας της συμβάσεώς του από τον Πλοίαρχο λόγω ανικανότητας του πλοίου προς πλου.

Με βάση το ιστορικό αυτό αυτός ζητεί να υποχρεωθούν οι εναγόμενοι να του καταβάλουν εις ολόκληρον ο καθένας, κατά τις διατάξεις της συμβάσεως ναυτικής εργασίας, επικουρικά δε κατά τις διατάξεις του αδικαιολογήτου πλουτισμού, το ποσό των δραχμών 1.803.835, το οποίο αντιστοιχεί α) σε αμοιβή, για την εκτέλεση απ' αυτόν, καθηκόντων βοηθού μαγείρου, β) σε αποζημίωση απολύσεώς του και γ) σε αμοιβή μέχρι του επαναπατρισμού του, το ποσό σε τούτο με το νόμιμο τόκο από τις 3.6.1992 (ημερομηνία απολύσεώς του), αλλοιώς από την επίδοση της αγωγής μέχρι την εξόφληση, να κηρυχθεί η απόφαση προσωρινά εκτελεστή και να καταδικαστούν οι εναγόμενοι στα δικαστικά του έξοδα.

Με αυτό το περιεχόμενο και αίτημα η κρίσιμη αγωγή, επί του αντικειμένου της οποίας καταβλήθηκε το προσήκον τέλος δικαστικού ενσήμου με το αναλογούντα υπέρ τρίτων ποσοστά (βλ. υπ' αριθ. 595807, 595808, 027250 595804, 595805, 595806, 595803, 152393 και 435469/1993 αγωγόσημα με τα επικολληθέντα ένσημα του Τ.Ν. και Τ.Π.Δ.Π.) παραδεκτά και αρμόδια φέρεται προς εκδίκαση ενώπιον του Δικαστηρίου τούτου (άρθρα 663 επ. Κ.Πολ.Δ. σε συνδ. με άρθρ. 82 ΚΙΝΔ) και πρέ-

πει να ερευνηθεί ως προς την νομική και ουσιαστική της βασιμότητα.

Οι δύο πρώτες εναγόμενες εταιρίες με δηλωσή τους που καταχωρήθηκε στα ταυτάρια με τη παρούσα πρακτικά, όπως η δήλωση αυτή αναπτύχθηκε στις προτάσεις τους και όπως εκτιμάται από το Δικαστήριο, παραδεκτά ασκούν ανταγωγή, σύμφωνα με την οποία επικαλούμενες την χωρίς λόγο άκαιρη καταγγελία της συμβάσεως ναυτολογήσεως εκ μέρους του ενάγοντος - αντεναγομένου, εναντιούμενου προς τούτο του Πλοίαρχου, ζητούν να υποχρεωθεί αυτός να τις καταβάλει ως αποζημίωση, αλλιώς κατά τις διατάξεις του αδικαιολόγητου πλουτισμού, το συνολικό ποσό των 428.350 δραχμών, που αντιστοιχεί σε έξοδα παλιννοστήσεώς του και σε έξοδα αποστολής αντικαταστάτη του, εξ αιτίας της ανωτέρω αντισυμβατικής συμπεριφοράς του. Επομένως, μετά την καταβολή του προσήκοντος τέλους δικαστικού ενσήμου (βλ. υπ' αριθ. 359214/1993 διπλότυπο εισπ. του Τ.Δ.Ε.Π. με τα επικολληθέντα ένσημα του Τ.Ν. και Τ.Π.Δ.Π.) πρέπει να ερευνηθεί ως προς τη νομική και ουσιαστική της βασιμότητα, συνεδικαζόμενη με την αγωγή (άρθρ. 268.31 Κ.Πολ.Δ.).

Απ' όλα τα επικαλούμενα και προσκομιζόμενα από τα διάδικα μέρη έγγραφα, τα οποία λαμβάνονται υπόψη είτε ως αυτοτελή αποδεικτικά μέσα είτε προς συναγωγή δικαστικών τεκμηρίων, από τις νομίτυπα δοθείσες ένορκες βεβαιώσεις ενώπιον του Ειρηνοδίκη Πειραιώς και από τις ομολογίες των διαδίκων που συνάγονται από τις προτάσεις τους (άρθρ. 261 Κ.Πολ.Δ.) αποδείχτηκαν, κατά τη κρίση του Δικαστηρίου, τα ακόλουθα πραγματικά περιστατικά:

Ο ενάγων, δυνάμει συμβάσεως εξηρημένης ναυτικής εργασίας αορίστου χρόνου, που καταρτίστηκε στον Πειραιά στις 14.2.1992 μεταξύ του ιδίου και της δεύτερης εναγομένης, της οποίας νόμιμος εκπρόσωπος ήταν ο τρίτος εναγόμενος και η οποία ενεργούσε ως νόμιμος εκπρόσωπος, πράκτορας και διαχειρίστριας της πρώτης εναγομένης εταιρίας, πλοιοκτητριάς του υπό Ελληνική σημαία πλοίου "S",

νηολογίου Πειραιώς 9.546 κοχ. 13.630,78 νεκρού βάρους 22.274 τον. d.w. ναυτολογήθηκε στο πλοίο αυτό, στο λιμάνι Ισκεντερούν, ως μάγειρος, με συνολικές μηνιαίες αποδοχές, όπως αυτές ορίζονται από την ισχύουσα από 1.1.92 έως 31.12.92 ΣΣΕ πληρωμάτων ποντοπόρων πλοίων άνω των 4.500 τόννων d.w. Επί πλέον δε ο ενάγων, κατά τη σύναψη της ανωτέρω ατομικής συμβάσεώς του, αγενώρισε, αποδέχτηκε και υπέγραψε τον εξής διαλαμβανόμενον σ' αυτή ειδικό όρο: "Ελαβα γνώση ότι η σύνθεση του προσωπικού γενικών υπηρεσιών του πλοίου προβλέπει θαλαμηπόλο/μάγειρο.

Κατόπιν τούτου και επειδή η σύνθεση του πλοίου δεν προβλέπει βοηθό μαγείρου θα εκτελώ και τα καθήκοντα αυτού άνευ ουδεμιάς αμοιβής" (ως Κανονισμός Εργασίας πλοίων άρθρο 108). Πειραιώς αποδείχτηκε ότι στις 7.5.1992 τοπική ώρα 4.12 στο στίγμα φ+23 03 Β και 1=123.20 Α, το πλοίο "S" εμβολίστηκε από το πλοίο "Ο" στο πρωαίο τμήμα Νο. 5 του κύτους, πλήν όμως, εξ αιτίας της ανωτέρω συγκρούσεως, δεν επηρέαστηκε η ικανότητα του εν λόγω πλοίου προς πλου.

Τούτο καταφαίνεται από τη βεβαίωση του αντιπροσώπου στη Σαγκάη, του Αμερικανικού Νηογνώμονος, ο οποίος μετά από τη διενέργεια του απαιτούμενου ελέγχου, αποφάνθηκε ότι "το πλοίο είναι ικανό να προχωρήσει σε εκφόρτωση και να πλευρίσει και από εκεί και πέρα, αφού το πλοίο θα είναι ελαφρύτερο, να διευκολυνθεί στο λιμάνι της Σαγκάης για μία σταθερή επισκευή με ελάχιστη βοήθεια από ρυμουλκό" (βλ. προσκομιζόμενο σε μετάφραση απόσπασμα ημερολογίου Γέφυρας της 21.5.1992 όπου και η ανωτέρω βεβαίωση) και επιβεβαιώνεται, επίσης, από το γεγονός ότι, μετά από τη σύγκρουση, το πλοίο πράγματι διέκοψε το ταξίδι προορισμού και κατευθύνθηκε αυτοδύναμη στο λιμάνι της Σαγκάης για επισκευή.

Στη συνέχεια και ενώ το πλοίο βρισκόταν στη Σαγκάη, ο ενάγων ενεχείρησε στον Πλοίαρχο την από 15.5.1992 παραίτησή του, στην οποία αναφέρει "κ. Πλοίαρχε αιτώ την παραίτησή μου από το λιμάνι

της Σαγκάης το δυνατόν συντομότερο και όπως μου αναφέρατε δεν πληρώσω εισιτήρια δικά μου και αντικαταστάτου" την παραίτησή του δε αυτή υπέγραψε ο Πλοίαρχος χωρίς να εναντιωθεί. Υπο τα ανωτέρω περιστατικά και ενόψει του περιεχομένου της παραίτησεως το οποίο ο Πλοίαρχος αποδέχτηκε, δεδομένου, επιπλέον ότι από κανένα αποδεικτικό στοιχείο δεν αποδείχτηκε ενάντια βούληση αυτού, το Δικαστήριο κρίνει, ότι η απόλυσή του έγινε "αμοιβαία συναινέσει". Άλλωστε δεν προσκομίζεται το ναυτικό φυλλάδιο του ενάγοντος, ούτε αντίγραφο μερίδος ναυτολογίου του πλοίου, αλλά ούτε και αντίγραφο ημερολογίου γεφύρας του πλοίου με τη σχετική ενδεχομένως εγγραφή, από τα οποία να προκύπτει το αντίθετο.

Επίσης, από κανένα αποδεικτικό στοιχείο δεν αποδείχτηκε ότι ο Πλοίαρχος, μετά το ατύχημα δήλωσε προς το πλήρωμα, ότι, λόγω της ανικανότητας του πλοίου προς πλούν γίνεται απόλυση αυτού. Τούτο επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι η υπάρχουσα ως τότε σύνθεση του πληρώματος εξακολούθησε να είναι απαραίτητη μετά το ατύχημα, αφού και μετά την απόλυση του ενάγοντος αλλά και ωρισμένων από το πλήρωμα οι οποίοι ζήτησαν οι ίδιοι την απόλυσή τους, ναυτολογήθηκαν σε αντικατάστασή τους άλλοι ναυτικοί και δεν αποδείχτηκε κανένας λόγος, ο οποίος να εμποδίζει την παραμονή των (ήδη) απολυθέντων στο πλοίο μετά το ατύχημα, εάν το ήθελαν. Κατά συνέπεια ο ενάγων δεν δικαιούται της αιτούμενης αποζημίωσης λόγω απολύσεως, διότι δεν προέκυψε από κανένα στοιχείο ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 59 ΚΙΝΔ, όπως αβάσιμα ισχυρίζεται.

Περαιτέρω αποδείχτηκε, βέβαια, ότι ο ενάγων, όπως ήδη προαναφέρθηκε, με την έγγραφη ατομική του σύμβαση εργασίας, αποδέχτηκε ρητά να εκτελεί και καθήκοντα βοηθού μαγείρου χωρίς καμία αμοιβή. Η διαλαμβανόμενη όμως στη σύμβαση αυτή ειδική αναφορά ότι η σύνθεση του πλοίου δεν προβλέπει βοηθό μαγείρου, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, στηρίχθηκε προδήλως στο γεγονός ότι,

σύμφωνα με την τροποποίηση εγκριτικής πράξης με αριθμό 1341708/89/8.9.1989 για φορτηγό πλοίο "Σ" νηολογίου Πειραιώς 9546 ΔΔΣ SXDC, το οποίο είναι το επίδικο πλοίο (βλ. το 20/28.1.1991 τεύχος Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων προσκομιζόμενο), τούτον φέρεται να είναι "εφοδιασμένο με τον παρακολουθούντα αυτό νηογνώμονα με το οικείο σύμβολο αυτοματισμού, ότι έχει τη δυνατότητα λειτουργίας του μηχανοστασίου του πλήρως ανεπάνδρωτον επί 24ώρου βάσεως" και η σύνθεση του πληρώματος "καθορίζεται ως ακολούθως:

Πλοίαρχος ένας (1), υποπλοίαρχος ένας (1), ανθυποπλοίαρχοι δύο (2), μηχανικός Α' ένας (1), μηχανικός Β' ένας (1), ραδιοτηλεγραφήτης ένας (1), ναύκληρος ένας (1), ναύτες τρεις (3), μάγειρος ένας (1), βοηθός θαλαμηπόλου ένας (1), σύνολο δέκα τρεις (13) (βλ. όρο Β.).

Το συγκεκριμένο αυτό πλοίο ναι μόνον δεν αποδείχτηκε ότι έπαυσε, τυπικά, να είναι χαρακτηρισμένο ως αυτόματο, πλην όμως, δεδομένου ότι, σύμφωνα με την προσκομιζόμενη κατάσταση πληρώματος (crew list) η σύνθεση του πλοίου αριθμούσε είκοσι έξι (26) μέλη, η αύξηση αυτή (στο διπλάσιο) των μελών του πληρώματος και κυρίως στο μηχανοστάσιο (τρεις oilers οι οποίοι, εξυπακούεται, ότι προσέφεραν τις υπηρεσίες τους με βάρδιες), οδηγεί στην κρίση ότι το πλοίο, ουσιαστικά, έπαυσε να λειτουργεί ως αυτόματο. Ενόψει λοιπόν αυτής της αυξήσεως των μελών του, αλλά και λόγω του μεγέθους του πλοίου (άνω των 4.500 τόννων d.w.) οπωσδήποτε κάτω απ' αυτές τις συνθήκες, εδικοιολογείτο η αναγκαιότητα του βοηθού μαγείρου, έστω και αν εν γνώσει του ο ενάγων υπέγραψε τον προαναφερθέντα ειδικό όρο περί μη σχετικής αμοιβής του.

Επίσης αποδείχτηκε ότι ο ενάγων κατά τη διάρκεια της θητείας του στο πλοίο, εξετέλεσε τα καθήκοντα του μαγείρου, βοηθούμενος στο έργο του από δύο αλλοδαπούς, που ήταν καμαρωτάκια και αυτοί έπλεναν τα σκεύη, καθάρι-

ζαν την κουζίνα και μετέφεραν τα τρόφιμα.

Στο σημείο τούτο οι ένορκες βεβαιώσεις των μαρτύρων των εναγομένων κρίνονται, οπωσδήποτε, περισσότερο πειστικές απ' αυτές των μαρτύρων του ενάγοντος, οι οποίοι, όπως αποδείχτηκε, αμέσως μετά από το ατύχημα και μέχρι της απολύσεώς τους - με δική τους αίτηση - επέδειξαν ανάρμοστη συμπεριφορά προς τον πλοίαρχο και τους άλλους συναδέλφους τους (βλ. προσκομιζόμενες καταθέσεις μελών του πληρώματος ενώπιον της συσταθείσης από τον πλοίαρχο και υποπλοίαρχο επιτροπής) και στη συνέχεια, μετά την απόλυσή τους, κατέθεσαν, αντίστοιχα, κατά των (ήδη) εναγομένων, αγωγή αποζημιώσεως για την απόλυσή τους (βλ. προσκομιζόμενες αγωγές).

Ανεξάρτητα, όμως, απόλα αυτά και ενόψει των συνθηκών λειτουργίας του πλοίου που προαναφέρθηκαν, κρίνεται από το Δικαστήριο, ότι ο ενάγων και παρά τη συνδρομή που είχε από τα δύο πιο πάνω καμαρωτάκια, εκτελούσε και ο ίδιος, παράλληλα, ένα μέρος των καθηκόντων του βοηθού μαγείρου, το οποίο εκτιμάται σε ποσοστό 1/3 των καθηκόντων αυτού (βοηθού μαγείρου). Κατά συνέπεια ο ενάγων δικαιούται να λάβει για αυτή την αιτία, το ποσό των 362.138 δραχμών (αναλυτικότερα: βασικός μισθός 102.150 δρχ. συν επ. Κυρ. 22.473 δρχ. συν αμοιβή υπερωριών κατ' αποκοπή μηνιαίως 105.535 δρχ. συν επίδομα προσοντούχου 9.820 δρχ. συν επίδομα διορθωτικό 1.520 δρχ. συν επίδομα αδείας με τροφοδοσία 54.797 δρχ. = 296.295 δρχ. μηνιαίως και για 3 μήνες και 20 ημέρες = 1.086.415 δρχ. για 3 = 362.138 δρχ.

Επίσης αποδείχτηκε ότι ο ενάγων αποναυτολογήθηκε μόνον στις 3.6.1992, πλην όμως, μέχρι της αποβίβασής του στον αερολιμένα της Κίνας, προκειμένου να επαναπατριστεί, παρέμεινε στο ξενοδοχείο επί πέντε ημέρες και συνεπώς δικαιούται να λάβει το ποσό των 31.554 δραχμών (αναλυτικότερα: βασ. μισθός μαγείρου 126.045 δρχ. συν επ. Κυρ. 27.730 δρχ. συν τροφοδ. 55.550 δρχ. = 189.325 μηνιαίως και για 5 ημέρες = 31.554 δρχ. Μετά από αυτά η ένδι-

κη αγωγή είναι νόμιμη, στηριζόμενη στις διατάξεις των άρθρων 361, 341, 346, 648 επ. ΑΚ 53.69.75.76 ΚΙΝΔ 907, 908, 176 Κ.Πολ.Δ. 1 του ν. 762/1978 σε συνδυασμό με τις διατάξεις ΕΣΣΝΕ πληρωμάτων ποντοπόρων φορτηγών πλοίων 4.500 τόννων d.w. και άνω που κυρώθηκε με την ΥΑ 2324.2/1/92 (ΦΕΚ 392 Β' 16.6.1992).

Η επικουρική βάση, όμως, του αδικαιολόγητου πλουτισμού - που πάντως δεν θεμελιώνεται σε διαφορετικά πραγματικά περιστατικά απ' αυτά της κύριας βάσης - είναι μη μόνιμη και πρέπει ν' αναφερθεί, γιατί, λόγω του επιβοηθητικού της χαρακτήρα, εγείρεται μόνον όταν ελλείπουν οι προϋποθέσεις εγέρσεως αγωγής από τη σύμβαση ή το νόμο (ΑΠ 389/89 ΔΕΝ 42, 168 ΑΠ 890/82 ΝοΒ 31.1156, Εφ. Κερ. 105/85 ΝοΒ 34.90), πράγμα που δεν συμβαίνει στην κρινόμενη υπόθεση. Επίσης η ανταγωγή είναι νόμιμη, στηριζόμενη στις διατάξεις των άρθρ 297, 298, 330, 361, 345 ΑΚ, 907, 908, 176 Κ.Πολ.Δ.

Η επικουρική βάση του αδικαιολόγητου πλουτισμού πρέπει ν' απορριφθεί, για τον ίδιο λόγο που προαναφέρθηκε, όσον αφορά την ίδια επικουρική βάση της αγωγής. Κατ' ακολουθίαν η αγωγή πρέπει να γίνει εν μέρει δεκτή ως και κατ' ουσίαν βάσιμη και να υποχρεωθούν οι εναγόμενοι, να καταβάλουν στον ενάγοντα, εις ολόκληρον ο καθένας, 393.692 δραχμές, με το νόμιμο τόκο από την επίδοση της αγωγής μέχρι την εξόφληση και όχι από τις 3.6.1992, διότι, κατά την κρίση του Δικαστηρίου, οι εναγόμενοι ευλόγως αμφέβαλαν για το ύψος και τη βασιμότητα των ενδίκων κονδυλίων.

Η παρούσα απόφαση πρέπει να κηρυχθεί προσωρινά εκτελεστή, διότι συντρέχουν προς τούτο οι νόμιμες προϋποθέσεις και να καταδικαστούν οι εναγόμενοι στα εν μέρει δικαστικά έξοδα του ενάγοντος (άρθρο 178 Κ.Πολ.Δ.). Η ανταγωγή μετά από ανωτέρω αποδειχθέντα, πρέπει ν' απορριφθεί ως κατ' ουσίαν αβάσιμη και να συμψηφιστούν τα δικαστικά έξοδα μεταξύ των διαδίκων (άρθρ. 179 Κ.Πολ.Δ.).

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Τον Φεβρουάριο και το πρώτο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου, υποβλήθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των εξής πλοίων

- "Κάργκο Εντερπράιζ", μπάλκερ, πρ. "Alberg" υπό Αυστριακή σημαία, 27.074 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1978, που ανήκει στην εταιρία "Decision Maritime Corp." (κ. Αλέξ. Παπασπύρου)./

- "Σεμίραμις", μπάλκερ, πρ. "Stamar" νηολογημένο στο Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο, 16.507 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία "Roxane Navigation S.A." (κ. Γεώργ. Γιαννούλης).

- "Γαλήνη", φορτηγό, που ναυπηγήθηκε στο Ουλσάν, 35.891 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1995, που ανήκει στην εταιρία "Neptune Maritime Co. of Monrovia" (κ. Λεων. Χατζηδάκης).

- "Μάερσκ Χιούστον", κοντεινερφόριο, πρ. "Arild Maersk" νηολογημένο στο Διεθνές Δανικό Νηολόγιο, 34.382 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην ε-

ταιρία "Yardley Shipping Limited" (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

- "Μάερσκ Βανκούβερ", κοντεινερφόριο, πρ. "Alva Maersk" νηολογημένο στο Διεθνές Δανικό Νηολόγιο, 34.382 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1976, που ανήκει στην εταιρία "Alden Shipping Inc." (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

- "Δώρικ Χέραλντ", μπάλκερ, ναυπηγούμενο No. HN. 883, 38.779 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία "Doric Herald Corporation" (κ. Χατζηπέτρου Σταύρος).

- "Αθηνά Μ.", δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο No. HN. 1131, 53.829 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία "Champion Enterprises Inc." (κ. Γαβρ. Χαλδέζος).

- "Κρήτη Αμπερ", δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο No. HN. 201, 31.246 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία "Arbyx Amber Shipping S.A." (κ. Ιωάν. Ρουκουνάκης).

- "Αριέττα", μπάλκερ, που υπέστειλε την Κυπριακή, 23.060 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρία "Warwick

Navigation Co." ((κ. Αντών. Κακάρας).

- "Πράιμ Βίγκορ", φορτηγό, πρ. "York", 3.632 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρία "Prime Shipping Inv. Four" (Trimar Trident Marine S.A.)

- "Μακεδονία Ελλάς", μπάλκερ, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία "Spyrag Shipping Company Limited" (κ. Γεώργ. Χαλκιάς).

Προώθηση εφαρμογής του ISM Code

Συνήλθε στο Λονδίνο από 20 έως 24 Φεβρουαρίου 1995 η Υποεπιτροπή on Flag State Implementation (FSI), η οποία προέβη στη διατύπωση των οδηγιών εφαρμογής του International Safety Management Code (Draft Guidelines for Administrations on the Implementation of the ISM Code).

Στην Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου έχει συσταθεί Ad hoc Working Group για την παρακολούθηση των θεμάτων προετοιμασίας και εφαρμογής του Κώδικος και την από κοινού, με την αντίστοιχη Επιτροπή της ΕΕΕ διαμόρφωση των θέσεων του ελληνικού εφοπλισμού.

Το Σχέδιο Οδηγιών που διαμόρφωσε το FSI υποβάλλεται στην προσεχή σύνοδο του Maritime Safety Committee (MSC) του IMO (Μάιο 1995) προς έγκριση.

Αξίζει να σημειωθεί ότι εν τω μεταξύ, η Ευρωπαϊκή Ένωση, παρά τις ελληνικές επιφυλάξεις, ετοιμάζει Κανονισμό για την εφαρμογή του ISM Code για όλα τα Ρό-Ρό επιβατηγά πλοία από 1ης Ιουλίου 1996, δηλαδή κατά δύο χρόνια νω-



Aeolos Management S.A.

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

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

Ελληνες που τιμούν την χώρα μας στο εξωτερικό



Στη διάρκεια ειδικής τελετής που πραγματοποιήθηκε στην κατοικία του Ελληνα πρεσβευτή της Ελλάδος στην Ρώμη, κ. Ευάγγελου Φραγκούλη, επιδόθηκε στην Πρέσβη της Κυπριακής Δημοκρατίας στο FAO κ. Φώτη Πουλίδη, το παράσημο του Ταξιάρχου του Τάγματος του Φοίνικος που του απένειμε ο Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Όπως είναι γνωστό ο ναυτιλιακός επιχειρηματίας, διπλωμάτης και εφοπλιστής κ. Φώτης Πουλίδης, δραστηριοποιείται στη Ναυτιλία, με έδρα τη Γένοβα από το 1947 και από το 1979 είναι πρεσβευτής της και μόνιμος αντιπρόσωπος στον Οργανισμό Τροφίμων και Γεωργίας του ΟΗΕ. Ο κ. Πουλίδης έχει επίσης τιμηθεί με το ιταλικό παράσημο Grande ufficiale dell' Ordine al Merito della Repubblica Italiana και με το Officier d' Ordre France της Γαλλικής Δημοκρατίας.

Προς τιμήν του παρασημοφορηθέντος, ακολούθησε δεξίωση, στην οποία παρέστησαν Πρέσβεις ξένων χωρών, μέλη του διπλωματικού σώματος και πολυάριθμα διακεκριμένα μέλη της Ιταλικής κοινωνίας.

ρίτερα από την αντίστοιχη απαίτηση του IMO.

Νομοσχέδιο για τον Σκαραμαγκά

Κατατέθηκε στη Βουλή το νομοσχέδιο του υπουργείου Βιομηχανίας, με το οποίο, διευκολύνονται οι διαδικασίες ιδιωτικοποίησης των

Ναυπηγείων Σκαραμαγκά και παράλληλα, επιλύονται προβλήματα που έχει δημιουργήσει το ισχύον καθεστώς γενικότερα στο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων.

Το νομοσχέδιο, αποτελείται από δύο άρθρα.

Στο πρώτο, ρυθμίζονται τα θέματα που έχουν σχέση με τη μεταβίβαση των μετοχών της Α.Ε. Ελ-

ληνικά Ναυπηγεία και στο δεύτερο, γίνεται συμπλήρωση, ερμηνεία και τροποποίηση διατάξεων που αφορούν γενικά τις αποκρατικοποιήσεις.

Το νομοσχέδιο υπογράφεται από τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας, Εθνικής Αμυνας, Βιομηχανίας, Οικονομικών, ΠΕΧΩΔΕ, Εργασίας, τον αναπληρωτή υπουργό ΒΕΤ και τον υφυπουργό Οικονομικών.

Ελληνικά ναυτιλιακά Software σε Νοτιοκορεα- τική ναυτιλιακή εταιρία

Η διεθνώς καταξιωμένη για τα εξειδικευμένα ναυτιλιακά της συστήματα Computer Expert Systems Ltd., ανακοίνωσε την συνεργασία της με τη διεθνούς κύρους ναυτιλιακή εταιρία Korea Line Corporation, για την μηχανοργάνωση των δραστηριοτήτων της στην Κορέα καθώς και την εφαρμογή του εξειδικευμένου πακέτου "The Shipboard Management System" πάνω σε 16 μοντέρνα πλοία της.

Μιλώντας με τον κ. Αχιλλέα Βαρδάκη, διευθύνοντα σύμβουλο της CES, μας είπε:

"Είναι μεγάλη μας χαρά που συνεργαζόμαστε με μία εταιρία του κύρους της Korea Line και είμαστε υπερήφανοι που εξάγουμε στην Κορέα, καθώς στην Ελλάδα συνηθίζουμε να εισάγουμε προϊόντα υψηλής τεχνολογίας από την Κορέα.

Επίσης η απόφαση της KLC να μηχανοργανώσει πλήρως τον στόλο της με το "Shipboard Management System" αποδεικνύει την μεγάλη επιτυχία και δυνατότητα αυτού του μοναδικού πακέτου, το οποίο αν και βγήκε στην αγορά μόλις πριν από δύο μήνες συζητείται η εγκατάστασή του σε πάνω από 100 πλοία γνωστών ναυτιλιακών εταιριών ανά τον κόσμο".

Παραγγελία δεξαμενο- πλοίου από τον Ομίλο Ωνάση

Ολοκληρώθηκαν τον Φεβρουάριο οι διαπραγματεύσεις του Ομίλου Ωνάση με τα ιαπωνικά ναυπηγεία Σουμιτόμο Χέβυ Ινσταλτρς, για τη ναυπήγηση ενός δεξαμενοπλοίου, τύπου Αφραμαξ των 96.700 τον. d.w.

Το πλοίο θα κατασκευασθεί σύμφωνα με τις τελευταίες απαιτήσεις προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και κανονισμών ασφαλείας, θα εφοδιασθεί με double bottom/hull και θα παραδοθεί τα μέσα του 1997.

Νέο πλοίο εντάχθηκε στον στόλο φέρρυσ της ΔΑΝΕ

Με ένα νέο οχηματαγωγό πλοίο εμπλουτίστηκε ο στόλος της Δωδεκανησιακής Ανωρύμου Ναυτιλιακής Εταιρείας (ΔΑΝΕ Sea Line). Στις 9 Φεβρουαρίου εντάχθηκε στο δυναμικό της εταιρείας το οχηματογωγό "Rinjhaven" (πρώην "Weston"), αδελφό πλοίο του ήδη υπάρχοντος "Parkhaven", τύπου Ρό-Ρό, φινλανδικής ναυπήγησης και μεταφορικής ικανότητας σε φορτίο 5.818 τόννων. Το πλοίο έχει τη δυνατότητα μεταφοράς 110 τρέιλερ των 12 μέτρων, καθώς και εμπορευματοκιβωτίων. Φέρει σημαία Μάλτας και ως το τέλος του 1995 θα συνεχίσει τη χρονοαύλωση τους στους ναυλωτές Finncarriers, με τους οποίους υπάρχουν ανειλημμένες υποχρεώσεις μεταφοράς προϊόντων. Η χρηματοδότηση της αγοράς του πλοίου έγινε μέσω της Εγγατίας Τράπεζας.

Η ΔΑΝΕ Sea Line ιδρύθηκε ως γνωστό στη Ρόδο το 1969 και είναι η πρώτη ναυτιλιακή εταιρία λαϊκής βάσης που εισήλθε στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών τον Οκτώβριο του 1994.

Πωλήσεις ταχυπλόων τύπου Catamaran της Kvaerner Fjellstrand

Με την ιδιότητα του αποκλειστικού πράκτορος για την Ελλάδα της Kvaerner Fjellstrand, Νορβηγίας, η μεσιτική εταιρία George Moundreas & Co., ανακοίνωσε ότι το ταχύπλοο catamaran "Royal Vancouver" κατασκευασμένο από την Kvaerner Fjellstrand, επωλήθη στη Βουλγαρική Black Sea Shipping αντί δολλαρίων ΗΠΑ 3.900.000 -- και εφεξής θα εκτελεί πλόες μεταξύ των Βουλγαρικών λιμένων Βάρνας και Μπουργκάς και Κωνσταντινούπολης. Το εν πλοίο εφοδιάστηκε με το νέο σύστημα σταθερωτήρων της Kvaerner, το γνωστό ως MDS.

Σεμινάριο του Ε.Ν. για τον ISM Code



Στην αίθουσα του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά, ενώπιον πυκνού ακροατηρίου 300 και πλέον ατόμων, στελέχη του Ελληνικού Νηογνώμονα παρουσίασαν τον μήνα αυτό τα προβλήματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του ISM Code και τους τρόπους αντιμετώπισής τους.

Την διοργάνωση της παρουσίασης από τον Ελληνικό Νηογνώμονα της "Ασφαλούς Διαχείρισης και Διασφάλισης Ποιότητας στη Ναυτιλία" είχε αναλάβει το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, δια του προέδρου του Νίκου Πενθερουδάκη, καθώς και το Κολλέγιο BCA.

Ως γνωστόν, το θέμα είναι ιδιαίτερα επίκαιρο και ενδιαφέρον, αφού οι εταιρίες που διαχειρίζονται πλοία θα πρέπει να έχουν εξασφαλίσει το αργότερο μέχρι τις αρχές Ιουλίου 1998 την πιστοποίησή τους, σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code ή όπως είναι περισσότερο γνωστός ISM Code). Ηδη δε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχωρεί στην

εφαρμογή του Κώδικα αυτού δύο χρόνια νωρίτερα, δηλαδή εντός του 1996 γιέ τα επιβατηγά πλοία στα κράτη μέλη της ΕΕ.

Την παρουσίαση ακολούθησε εκτενής συζήτηση, στην οποία συμμετείχαν πολλοί εφοπιστές και στελέχη της ναυτιλίας μας, ενώ ο Ελληνικός Νηογνώμων, δια στόματος του Γενικού Τεχνικού Διευθυντή κ. Μελισσηνού δεσμεύτηκε να διοργανώσει στην αίθουσα σεμιναρίων των γραφείων του, ειδικά σεμινάρια για τα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, προκειμένου να τους ενημερώσει για τα πρότυπα της σειράς ISO 9000 και για την πιστοποίηση Ασφαλούς Διαχείρισης πλοίων και εταιριών που τα διαχειρίζονται σύμφωνα με τον Κώδικα.

Ο Ελληνικός Νηογνώμων, από πέρυσι, έχει οργανώσει ένα τομέα Διασφάλισης Συστημάτων Ποιότητας αποτελούμενο από τρία τμήματα: Το Τμήμα Πιστοποίησης Συστημάτων Ποιότητας, το Τμήμα Πιστοποίησης Ασφαλούς Διαχείρισης και το Τμήμα Συντονισμού.

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΣΚΑΦΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ

- > **Καραβόσκαρο 20 μ.** - Πρωτόκολλο 75 ατόμων για ημερήσιες εκδρομές.
- > **Τρεχαντήρι 16 μ.** Πανάδικο με χωρητικότητα 25 ατόμων (ημερήσια) Κοιμίζει 12.
- > **Πέραμα 15 μ.** - Ημερήσιες εκδρομές 15 ατόμων.

Τηλέφ. (0271) 22931 ή 24730

Φάξ (0271) 41086

Ελληνική εταιρία σε Διεθνή έκθεση για την προστασία του περιβάλλοντος



Για πρώτη φορά Ελληνική εταιρία που ασχολείται επί σειρά ετών με θέματα προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος έλαβε μέρος στη μεγαλύτερη Διεθνή Έκθεση προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος (1995 - International Oil Spill Conference and Exhibition), που έγινε στο Λόνγκ Μπήτς της Καλιφόρνιας από 27 Φεβρουαρίου μέχρι τις 3 Μαρτίου.

Πρόκειται για την εταιρία Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος που έχει ιδρύσει ο πρώην πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιώς Γιάννης Πολυχρονόπουλος που επιτελεί μια πρωτοποριακή προσπάθεια προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Το επιτελείο της Εταιρίας που μετέβη στην διεθνή έκθεση υπό την διεύθυνση του Γιάννη Πολυχρονόπουλου πρόβαλε τις προσπάθειες και τον εξοπλισμό της εταιρίας για την αποτελεσματική προστασία της θάλασσας στην Ελλάδα και γενικότερα στην Ανατολική Μεσόγειο.

Στον εξοπλισμό αυτόν περιλαμβάνονται και τα ιδιαίτερα αποτελεσματικά σκάφη τύπου "Ακταία" που έχουν αποδείξει την χρησιμότητά τους σε όλες τις μεγάλες θαλάσσιες ρυπάνσεις στον ελληνικό

χώρο κατά τα τελευταία χρόνια, όπως στην περίπτωση της πετρελαιοκηλίδας στην Πύλο, και στο μεγάλο ατύχημα των Ελληνικών Διυλιστηρίων Ασπροπύργου τον περασμένο Οκτώβριο.

Η διεύθυνση της εταιρίας έχει επανειλημμένα αποδείξει την ευαισθησία της για τα θέματα της προστασίας του περιβάλλοντος και για το σκοπό αυτό δεν διστάζει να επενδύσει τις προσπάθειές της σε ερευνητικά προγράμματα για νέες τεχνολογίες και πρωτοποριακές μεθόδους.

Στόχος της εταιρίας με την συμμετοχή της στην μεγαλύτερη αυτή έκθεση στον κόσμο που διοργανώνεται ανά δύο έτη υπό την αιγίδα της Αμερικανικής Επιτροπής Περιβάλλοντος (EPA Environmental Protection Agency), της Αμερικανικής Ακτοφυλακής (USCG) και Οργανισμών διεθνούς κύρους όπως ο IMO, IPIECA και API είναι η διείσδυσή της στην παγκόσμια αγορά.

Στη φωτογραφία ο Γιάννης Πολυχρονόπουλος στο περίπτερο της EPE στη Διεθνή Έκθεση του Λόνγκ Μπήτς, στο οποίο δέσποζαν οι σημαίες της Ελλάδας και της HELMEPA.

Για κάθε πληροφορία που αφορά στα εν λόγω πλοία ή στους λοιπούς τύπους κατασκευής της Kvaerner Fjellstrand (Juimbocat

των 78 ή 57 μέτρων, Foilcat, κλπ.) ο ενδιαφερόμενος αναγνώστης μπορεί να απευθυνθεί στην εταιρία Γ. Μουνδρέα.

Νέα διάκριση για τις υπηρεσίες που προσφέρει η InterOrient

Όπως είναι γνωστό, η Κυβέρνηση των Φιλιππίνων, μέσω της POEA, βραβεύει κάθε χρόνο τα πρακτορεία που διακρίνονται για τις υποδειγματικές υπηρεσίες τους και συμμορφούνται με ορισμένα αυστηρά κριτήρια, που αφορούν την αποδοτικότητα και την συμπεριφορά τους.

Η InterOrient βραβεύεται από την POEA συνεχώς από το 1989, ενώ από το Δεκέμβριο 1992 μπήκε στο Hall of Fame και τον Δεκέμβριο 1993 τις απονεμήθηκε το "Award of Excellency".

Το Award of Excellency απονεμήθηκε για πρώτη φορά σε αυτά τα 16 επιφανή και διεθνώς γνωστά πρακτορεία, στα οποία περιλαμβάνεται και η InterOrient.

«Θάλασσα 95»

Το 3ο Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο "THALASSA '95", θα γίνει στις 6-7 Απριλίου, στις εγκαταστάσεις του Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος, με χορηγούς τις εταιρίες Ventouris Ferries, Fincantieri, την Εθνική Τράπεζα, την Εμπορική Τράπεζα και την εταιρία Advanced Concepts και υπό την αιγίδα του Δήμου Πειραιά, του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου, του Πανεπιστημίου Πειραιά, της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας και της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά.

Τα κύρια θέματα του Συνεδρίου θα είναι η Ασφάλεια επιβατηγών, φέρρυ και ρο-ρο, η ακολουθούμε-

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ΠΛΩΤΟ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ 18X5 μ., 50 κοχ, αυτοκινούμενο, Ελληνικός Νηογνώμων+H100A1, γεννήτριες ROLLS ROYCE 125 KVA και HATZ 25 KVA, ηλεκτροστάσιον παροχής εναλλασσόμενου και συνεχούς, πλήρης σειρά βοηθητικών, άγκυρα βαρούλκων. Νέα ναυπήγηση.

Πληροφορίες:

Τηλ.: 41 15 717 (9-12)

νη πολιτική στα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η χρηματοδότηση της αγοράς κρουαζιερόπλοίων και φέρρυ. Θα συμμετέχουν 47 ομιλητές από 30 Διεθνείς Οργανισμούς, ναυτιλιακές ενώσεις, εκπαιδευτικούς και χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς και διάφορους τομείς της Ναυτιλίας, ενώ το Συνέδριο θα παρακολουθήσουν περισσότεροι από 300 σύνεδροι.

Οι Μινωικές Γραμμές εισέρχονται και στην αγορά των κρουαζιερών

Οι εταιρίες Minoan Lines και Cretan Agents, ανακοίνωσαν επίσημα τον Φεβρουάριο μία νέα επιχειρηματική πρωτοβουλία που σηματοδοτεί μία νέα πορεία στην Ελληνική τουριστική πραγματικότητα και ενισχύει σημαντικά τη θέση της Κρήτης σαν τουριστικό προορισμό στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Συγκεκριμένα η Minoan Lines, συνεχίζοντας τη σταθερή ανοδική της πορεία, διευρύνει τους επιχειρηματικούς της ορίζοντες και ενώνει τις δυνάμεις της με τους σημαντικότερους τουριστικούς πράκτορες της Κρήτης για την ίδρυση της καινούργιας ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρίας Minoan Cruises S.A., στην οποία συμμετέχουν με ποσοστό ανά 50% οι εταιρίες Minoan Lines S.A. και Cretan Agents S.A. Βασικός στρατηγικός στόχος της νέας αυτής εταιρίας είναι η δραστηριοποίησή της στο χώρο της κρουαζιέρας με κεντρικό σημείο αναφοράς την Κρήτη και τουριστική δραστηριότητα στον ευρύτερο Μεσογειακό χώρο.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ΠΛΩΤΟ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ 563 τον. dwt ρυμουλκούμενο, γερανογέφυρα Demag 1.5 τον., ψαλίδι 10/16 χιλ., στράντζα 10/16 χιλ., τόννος 380X1000, πριόνι, φρεζοδράπανο, 2 ηθεκτρογεννήτριες MAN εκάστη 195 KVA. Απαντα τα μηχανήματα καινούργια.

Πληροφορίες:

Τηλ.: 41 15 717 (9-12)

Ο Πύργος Εκπαίδευσης των ανδρών της Μονάδας Ειδικών Αποστολών του Λιμενικού Σώματος



Στιγμιότυπο από τα εγκαίνια του Πύργου Εκπαίδευσης των ανδρών της Μονάδας Ειδικών Αποστολών του Λιμενικού Σώματος στον Αγίο Ανδρέα που κατασκευάστηκε με δαπάνες του καπτάν Τάκη Τσεβδού, ο οποίος φωτογραφίζεται με μέλη της ειδικής αυτής μονάδας. Δεν είναι φυσικά αυτή η μοναδική συνεισφορά του καπτάν Τάκη σε παρόμοια έργα και σε έργα ευποιίας, όπως είναι γνωστό με δαπάνες του ιδίου και των εξαδέλφων του Τάκη και Γιώργου Λιγνού επιτεύχθηκε η διάσωση και η ανάδειξη της Παναγίας της Αγιογαλούσαινας. Ήδη ο καπτάν Τάκης έχει στρέψει το ενδιαφέρον του στην αποκατάσταση της Νέας Μονής και τα συνεχή ταξίδια του στην Ελλάδα και στη Χίο γίνονται για τον σκοπό αυτόν.

ENGINES FOR SALE:

2240 HP 1500 RPM Hedemora V16A
1900HP 1400 RPM MTU 16V652
900 HP 1800 RPM MTU 8V396 W/GEAR
870HP 2180 RPM MTU 8V331 W/GEAR
800HP 1400 RPM Mercedes BM820GB1
700HP 1250 RPM Pielstick HV15 V10PA
630HP 1900 PRM Volvo Penta TAMD-162C
450 HP 1250 RPM Caterpillar D-353 V/GEAR
300HP 1800 RPM Volvo Penta TAMD-120A
210HP 1200 RMP MWM RHS-618A

For D/Engines, Generating set, marine equipment, spare parts

**N. P. IMP - EXP & MARINE SERVICES,
Sweden**

Tel.: 46-31-215165, Fax: 46-31-192834, tlx: 21536

Το προσωρινό διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από τους εκπροσώπους της Minoan Lines κ.κ. Γιάννη Σμπώκο, Μανώλη Κουλεντάκη, Στέλιο Σαρρή και Γιάννη Ξεκινάκη, και από τους εκπροσώπους της Cretan Agents S.A. κ.κ. Μιχάλη Παπακαλιάτη, Νίκο Σούλια, Γιώργο Παραβολιασάκη και Σπύρο Χιωτάκη Πρόεδρος τους προσωρινού διοικητικού συμβουλίου ορίστηκε ο αντιπρόεδρος της Minoan κ. Γιάννης Σμπώκος.

Η πολύπλευρη και πολύχρονη εμπειρία της Minoan Lines στην προσφορά υψηλής ποιότητας μεταφορικών υπηρεσιών αναμφίβολα εγγυάται την επιτυχία του εγχειρήματος, ενώ η νέα εταιρία στοχεύει και στην προσφορά ολοκληρωμένων τουριστικών πακέτων, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην ποιτική αναβάθμιση των προσφερομένων τουριστικών υπηρεσιών.

Η άμεση δραστηριοποίησή της εστιάζεται στην αξιοποίηση της ημερήσιας κρουαζιέρας Κρήτη - Σα-

ντορίνη, προγραμματίζοντας καθημερινές αναχωρήσεις από τα λιμάνια της βόρειας Κρήτης για την προσεχή τουριστική περίοδο.

Για το σκοπό αυτό αγοράστηκε το γνωστό κρουαζιερόπλοιο "Apolon", το οποίο έχει πρόσφατα ειδικά διασκευαστεί για τις ανάγκες των ημερήσιων πλόων.

Το νέο κρουαζιερόπλοιο θα μετονομαστεί "Minoan Prince" και το κόστος αγοράς του ξεπέρασε τα 9 εκατομ. δολάρια.

Το πλοίο έχει δύο σταθερωτήρες, πρωραία έλικα, μήκος 125 μέτρα, πλάτος 17 μέτρα, χωρητικότητα 7.500 κοχ. και δυναμικότητα μεταφοράς 850 επιβατών.

Διαθέτει επίσης ανοικτά καταστρώματα 1.400 τετρ. μέτρων, πισίνα, υπαίθριο μπάρ, ευρύχωρα σαλόνια, τραπεζαρίες, πιάνο μπάρ, ντίσκο και μίνι Καζίνο ώστε να προσφέρει μία ποικιλία από ψυχαγωγικές δραστηριότητες εν πλώ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΥΠΟΘΗΚΟΛΟΓΙΩΝ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΟ ΚΑΤΑΣΧΕΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Πολύτιμος οδηγός και βοήθημα των αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος που θα εκτελέσουν χρέη Νηολογίου και Ναυτικού υποθηκοφύλακα είναι η εμπειριστατωμένη εργασία του κ. Νικολάου Χαμηλάκη, πλωτάρχη Α.Σ. τέως νηολόγου, ναυτικού υποθηκοφύλακα στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά.

Το εγχειρίδιο, που είναι αποτέλεσμα πολυετούς εμπειρίας του συγγραφέα σχετικά με το αντικείμενο που πραγματεύεται, συγκεντρώνει τη διάσπαρτη νομοθεσία, επισημαίνει τις ουσιώδεις αλλαγές που έγιναν τα τελευταία χρόνια στις νηολογήσεις ελληνικών πλοίων και προβάλλει χρήσιμες παρατηρήσεις που απηχούν τις προσωπικές απόψεις του συγγραφέα. Επίσης περιλαμβάνονται πληροφορίες για τη νηολόγηση, μεταβίβαση κυριότητας, υποθήκευση και επιβολή κατάσχεσης και γενικότερα κάθε πράξη που έχει σχέση με τα δημόσια βιβλία, τις δημόσιες εγγραφές και τα δικαιολογητικά που προβλέπουν οι οικείοι νόμοι. Επίσης περιλαμβάνει πίνακες καθώς και παραδείγματα χαρακτηριστικών περιπτώσεων πλοίων που μπορεί να συναντήσει ο Νηολόγος.

Ο Νίκος Χαμηλάκης έχει τιμηθεί με διάφορες διακρίσεις για τη φιλεργατικότητά του, την ευθικρισία και το ήθος του. Έχει επίσης συγγράψει εγχειρίδιο για εγγραφή πλοίων υπό Ελληνική σημαία.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ή ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

ΚΤΙΡΙΟ ΓΡΑΦΕΙΩΝ 700 μ2 και ισόγειος 250 μ2 με υπόγειο, επί τις παραθαλάσσιες Λεωφόρου Γλυφάδας - Βούλας, μοναδικής προβολής, κατάλληλο για τράπεζα, ασφαλιστικό οργανισμό, ναυτιλιακή εταιρία.

Πληροφορίες: Τηλ.: 3621346,

Φάξ: 3622839, 6-8 μ.μ.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS & CO (M) PTE LTD

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

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

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

Operations:

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

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

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Τύπος πλοίου	Σημαία	Τ.Γκρός	Ετος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	Μάλτας	1.598	1977	Υπέστη απώλεια του πηδαλίου στη Χίο, στις 19/1 και ρυμουλκήθηκε στη Σμύρνη.
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ	Κυπριακή	10.511	1986	Προσάραξε έμφορτο, στον π. Ορινόκο, στις 20/1 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΛΑΙΟΝ ΟΦ ΟΛΥΜΠΙΑ	Ελληνική	3.722	1986	Ακινητοποιήθηκε σε θέση 35 21 Β, 15.42 Α., στις 13/1 και ρυμουλκήθηκε στο Κάγκλιαρι.
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ	Κυπριακή	10.698	1978	Υπέστη βλάβη στη μηχανή, στις 12/2 και κατέπλευσε στο Πόιντ α Πίτρε για επισκευές.
ΝΗΡΕΥΣ	Μάλτας	9.577	1979	Συγκρούστηκε με το πλοίο-ψυγείο "Pacific Princess" στο Πόρτ Σάιδ, στις 26/2.
ΟΥΡΑΝΙΑ	Παναμαϊκή	9.907	1969	Κατά τον απόπλου από Σιγκαπούρη στις 27/2, συγκρούστηκε με φορτηγίδα και υπέστη ρήγμα και εισροή υδάτων.
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ	Κυπριακή	8.924	1979	Κατά το ταξίδι Νάντη για Λίβερπουλ έμεινε ακυβέρνητο σε θέση 50.06 Β, 01.57 Δ. στις 18/2.
ΠΛΑΤΩΝ	Κυπριακή	9.188	1978	Προσάραξε στο Ρόρβικ στις 28/11 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού αυθημερόν.
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ	Παναμαϊκή	5.286	1990	Κατά την προσέγγιση στη Διέπη, στις 5/2, προσέκρουσε σε φράγμα και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΧΑΡΙΣ	Κυπριακή	14.143	1978	Υπέστη εισροή υδάτων και κατέπλευσε στη Χονολουλού, στις 11/12 για επισκευές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	Ελληνική	10.511	1984	Κατά τον απόπλου από ναυπηγείο της Μεσσίνας, στις 15/2, συγκρούστηκε με δύο υδροπτέρυγα χωρίς να υποστεί ζημιές.
ΑΝΑΞ	Μπαχάμας	17.996	1979	Υπέστη βλάβη στο πηδάλιο και προσάραξε σε αμμόφραγμα στο Μπωμόντ, στις 10/12. Υπέστη ζημιές στο κύτος και ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκών.

ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	Κυπριακή	14.315	1972	Υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 26/2 και έμεινε ακυβέρνητο σε θέση 50.27 Β, 00.24.5 Δ.
ΖΟΥΖΟΥ	Κυπριακή	25.045	1973	Υπέστη πυρκαιά στο φορτίο, και κατέπλευσε στο Σαλβαντόρ, στις 7/12.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Ελληνική	37.282	1971	Κατά τη προσέγγιση στην Αμβέρσα, στις 28/1, προσάραξε και δήλωσε Γενική Αβαρία.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	Ελληνική	22.217	1966	Κατά την αγκυροβόληση στη Σμύρνη, προσέκρουσε σε προβλήτα και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές, στις 12/2.
ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ	Κυπριακή	32.935	1980	Κατά το ταξίδι Λέικ Τσάρλς για Αγγλία, υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 11/2 και κατέπλευσε στο Τζάκσονβιλ για επισκευές.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	Ελληνική	35.567	1976	Κατά τη ρυμούλκησης του από Ρότερνταμ για Γκντάνσκ, προσάραξε λόγω κακοκαιρίας σε θέση 55. 54 Β, 08.07 Α στις 13/2.
ΟΜΕΡ	Κυπριακή	22.912	1970	Κατά το ταξίδι Γκντάνσκ για Σάντος υπέστη βλάβη στη μηχανή στις 11/2.
ΠΟΡΟΣ	Ελληνική	23.192	1971	Συγκρούστηκε με το κοντεινερόπλοιο "Atlantic Cartier" στη Χάβρη, στις 11/1 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΣΗ ΠΡΙΝΣ (πρ. «Σηγουείβ»)	Παναμαϊκή	1.549	1965	Προσάραξε λόγω κακοκαιρίας στην Ελ Μάρσα, στις 10/11.
ΤΑΣΣΟΣ Ν.	Κυπριακή	23.624	1986	Προσέκρουσε σε αποβάθρα στο Βανκούβερ, στις 3/2 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΣΠΙΛΟΣ	Ελληνική	56.003	1977	Υπέστη βλάβη στο μηχανισμό πηδαλίου, και αγκυροβόλησε στο Ουζούν Μπουρούν, στις 23/1 για επισκευές.
ΚΑΡΙΜΠΟΥ	Ελληνική	33.914	1974	Υπέστη πυρκαιά στο μηχανοστάσιο, στο Φος, στις 7/2.
ΧΑΒΑΙΑΝ ΠΡΙΝΣ	Παναμαϊκή	52.552	1992	Προσέκρουσε στο βυθό, ανοικτά της Σιγκαπούρης, στις 31/12
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ:				
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ	Μάλτας	1.518	1971	Κατά το ταξίδι Βόλο για Τυνησία, υπέστη πυρκαιά στο κύτος, στις 30/11, και επέστρεψε στο Βόλο.
ΣΟΥΠΕΡΦΕΡΥ	Ελληνική	8.797	1972	Προσάραξε στο Χάλλ, στις 29/11 και αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού.



Could strikes affect you ?

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

FOR FURTHER INFORMATION, FAX 93 25 53 18.

**THE
STRIKE
CLUB**

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

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

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



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ισχυρή παρέμεινε η ζήτηση του Φεβρουάριο στην αγορά ξηρού φορτίου με τον δείκτη του Μπώλτικ να ξεπερνά σταδιακά το φράγμα των 2.000 μονάδων.

Τα διαθέσιμα πλοία μεγέθους κέπσας μειώθηκαν σημαντικά στην περιοχή του Ατλαντικού, καθώς αυξήθηκαν οι ναυλώσεις με ιδιωτικές συμφωνίες και με ευνοϊκούς για τους πλοιοκτήτες ναύλους.

Ευνοϊκές και οι συνθήκες για τα πάναμαξ μπάλκερς με τις χρονο-ναυλώσεις των μοντέρνων πλοίων στα δολ. 21.000 την ημέρα για χρονοναύλωση από τον Κόλπο ΗΠΑ για Απώ Ανατολή, ενώ τα ταξίδια Κόλπου ΗΠΑ - Ιαπωνίας, κυμάνθηκαν κοντά στα δολ. 33 ανά τόννο φορτίου. Οι ναυλομεσίτες αναμένουν αυξήσεις στους ναύλους καθώς διαδίδονται φήμες αυξημένης δραστηριότητας των Κινέζων για σιτοφορτία από τον Κόλπο ΗΠΑ και το Ρίβερ Πλέι.

Βελτιωμένες εμφανίσθηκαν και οι συνθήκες στον Ατλαντικό για το χάντσαιζ μπάλκερς, όπου μειώθηκε η διαθέσιμη χωρητικότητα και συγχρόνως αυξήθηκε η ζήτηση για μεταφορά φορτίων από τον Καναδά και τη Δυτική ακτή των ΗΠΑ με σημαντικό αριθμό φορτώσεων εντός του Μαρτίου και Απριλίου.

Στην περιοχή του Ειρηνικού η κατάσταση παρέμεινε κάπως αδιευκρίνιστη με ορισμένες συμφωνίες να προδιαγράφουν κάμψη των ναύλων για άμεσες φορτώσεις, ενώ αντίθετα πιστεύεται ότι η αγορά αυτή έχει ισχυρή δυναμική και θα βελτιωθεί στο άμεσο μέλλον.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις στα βασικά φορτία:

Σιτηρά:

- 80.000 τον. κριθής, Ευρώπη για Σαουδική Αραβία, δολ. 19,85, 8.000/3.000, Μαρτίου 12.

- 54.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 33,0, με δύο λιμάνια εκφόρτωσης, 11 ημέρες, Απριλίου 5-15.

- 52.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία, δολ. 32,50, πλέον δολ. 1,50 για δεύτερο λιμάνι και δολ. 2,00 για τρίτο λιμάνι, 11 ημέρες, αρχές Μαρτίου.

- 32.000 τον. Ρίο Γκράντε για Βορ. Ισπανία, δολ. 745.000 και' αποκοπή, 10 ημέρες, Μαρτίου 8-20.

- 21.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ για Βενεζουέλα, δολ. 15,50, 5 ημέρες/1.500 άμεση.

- 20.000 τον. Ρίβερ Πλέι και Μπουένος Αίρες για Μαλαισία, δολ. 42,50, 4.000/2.500, Μαρτίου 10-20.

Γαϊάνθρακες:

- 120.000 τον. Νέα Νότιος Ουαλλία για Ζερμπρίγκε, δολ. 13,25, 35.000/25.000, Μάρτιος.

- 110.000 τον. Ρόμπερτς Μπάνκ για Κασσιούγκ, δολ. 9,90, 35.000/28.000, αρχές Απριλίου.

- 75.000 τον. Μόμπιλ για Ρόττερνταμ, δολ. 10,97, 30.000/25.000, τέλη Μαρτίου.

- 55.000 τον. Ρίτσαρντς Μπαίν για Λισσαβόνα, δολ. 10,50, φόρτωση κλίμακας/12.000, Μάρτιο.

Σιδηρομεταλλεύματα:

- 150.000 τον. Πόρτ Χέιτλαντ για Ρόττερνταμ, δολ. 10,85, 80.000/40.000, Μαρτίου 20-30.

- 125.000 τον. Βραζιλία για Μπείλουν και Μπαοτσάν, δολ. 14,50, φόρτωση κλίμακας/15.000, τέλη Μαρτίου.

- 60.000 τον. Πόρτ Χέντλαντ για Κασσιούγκ, δολ. 8,00, 35.000/30.000, τέλη Μαρτίου.

- 55.000 τον. Σαλντάνχα Μπαίν για Σουινούσκιε, δολ. 13,75, φόρτωση κλίμακας/9.000, μέσα Μαρτίου.

Διάφορα φορτία:

- 56.000 τον. λιπάσματα Λαζάρο Καρντένας για Κίνα, δολ. 26,00, 6.000/3.000, Μαρτίου 10-20.

- 23.000 τον. ζάχαρη Κούβα για Κίνα, δολ. 49,50, 2.000/1.000, Μάρτιο.

- 17.000 τον. κάλυβα Μαριούπολη για ένα λιμάνι Ταιβαν, δολ. 48,50, όροι λιμένος και στα δύο μέρη, άμεση.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Οι παρατηρητές της αγοράς πιστεύουν ότι ακόμα και ανοδική εξέλιξη του δείκτη BIFFEX δεν αποδίδει αποτελεσματικά την δυναμικότητα της αγοράς των μπάλκερς ξηρού φορτίου, καθώς εξετάζει συντηρητικά τις σύγχρονες εξελίξεις και δεν λαμβάνει υπόψη πολλές συμφωνίες για βραχυπρόθεσμη απασχόληση που κλείνονται στο παρασκήνιο.

Στην Απώ Ανατολή τα σύγχρονα πάναμαξ πετύχχαναν τον Φεβρουάριο επίπεδα της τάξεως των δολ. 17.000 ημερησίως για κυκλικά ταξίδια, ενώ ένα μπάλκερ των 43.500 τον. d.w., ναυπήγησης 1994, κλείσθηκε για ταξίδι από Σιγκαπούρη μέσω Ινδίας για Ταιβάν με ημερήσιο ναύλο δολ. 13.000.

Σταθερά βελτιώθηκαν οι προοπτικές απασχόλησης των χάντσαιζ μπάλκερς με ένα σκάφος των 30.000 τόννων ναυπήγησης του 1979, να επιτυγχάνει από Πασσέρο για 3-5 μήνες απασχόληση δολ. 8.500 την ημέρα από Γερμανούς ναυλωτές.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Οι ναυλωτές και οι μεταφορείς αργού συνέχισαν και τον Φεβρουάριο να απολαμβάνουν χαμηλούς ναύλους στις περισσότερες περιοχές της αγοράς πετρελαίου και οι πλοιοκτήτες δεν μπόρεσαν να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους.

Οι ναυλώσεις μεγάλων δεξαμενοπλοίων από την περιοχή της Μέσης Ανατολής κυμάνθηκαν στα επίπεδα των WS 45-47,5 για εκφόρτωση στην Απώ Ανατολή και WS 50-51 για την Ιαπωνία. Αρκετά ULCC κλείσθηκαν για την Ερυθρά Θάλασσα στα WS 38, ενώ ταξίδια προς τη Δύση συμφωνήθηκαν στα WS 45-46.

Ομως, μεγάλος αριθμός υπερδεξαμενοπλοίων απασχολήθηκε προς τα τέλη του μήνα στην περιοχή της Δυτ. Αφρικής με ναύλους περί τα WS 45 για εκφορτώσεις στην Απω Ανατολή και WS 57,5 για τον Κόλπο ΗΠΑ. Παρά την έντονη δραστηριότητα στα VLCC, αναφέρθηκαν από την ίδια περιοχή αρκετές ναυλώσεις πλοίων του νεός εκατομμυρίου βαρελιών στα WS 80-82 για τις ΗΠΑ και περί τα WS 67,5 για την Απω Ανατολή.

Νωθρές οι συνθήκες στη Μεσογειακή αγορά, όπου τα Αφραμαξ τάνκερς συνεχίζουν να ναυλώνονται στα επίπεδα των WS 85-90, ενώ τα Σουέζμαξ επέτυχαν WS 75 για τα ίδια ενδομεσογειακά ταξίδια, και τα VLCC ναυλώνονταν στα WS 75,5.

Μόνον η περιοχή της Καραϊβικής απέδωσε ικανοποιητικά αποτελέσματα, με τα Αφραμαξ τάνκερς να πετυχαίνουν ναύλους έως και WS 152,5 για τη μεταφορά φορτίων των 70-75.000 τόννων στην Αμερικανική ακτή του Ατλαντικού. Από την Ανατολική ακτή του Μεξικού παρόμοιες μεταφορές πλήρωναν WS 142,5 και υπήρξε αρκετή δραστηριότητα για πλοία του ενός εκατομμυρίου βαρελιών στην περιοχή της Αγγλίας - Ευρώπης με ναύλους περί τα WS 62,5.

Η αγορά της Βορ. Θάλασσας συνέχισε να ακολουθεί το μοτίβο της Μεσογειακής αγοράς πετρελαίου με τους ναύλους για πλοία των 80.000 τον. d.w. στα χαμηλά επίπεδα των WS 95. Ένα σουέζμαξ τάνκερ για τη Μεσόγειο ναυλώθηκε στα WS 77,5 και ένα VLCC με εκφόρτωση στον Αμερικανικό Κόλπο πέτυχε WS 55.

Αρκετά σκαμπεναβίσματα παρουςίασε η αγορά των πρόντακι κάρριερς τον Φεβρουάριο, αλλά οι μεσίτες πιστεύουν σε νέα ανοδική εξέλιξη των ναύλων. Από τη Μέση Ανατολή τα φορτία των 50.000 τον. για την Ινδία κυμάνθηκαν στα WS 180 και για τη Νότιο Κορέα στα WS 160, ενώ μικρότερα φορτία των 29.000 τόννων πέτυχαν WS 215.

Δεξαμενόπλοια κατάλληλα για τη μεταφορά νάφθας συνέχισαν να απολαμβάνουν υψηλή ζήτηση στη Μεσογειακή αγορά με φορτώσεις των 26-28.000 τον. για την Αγγλία

Οι τιμές των μπόνκερς διεθνώς

ΕΥΡΩΠΗ	IFO/380	IFO/180	MDO
Ρότερνταμ	105	108	135
Αμβούργο	108	115	146
Αμβέρσα	107	110	137
Κίελ Κανάλ	114	117	145
Αυγούστα/Τζένσα	125	129	170
Πειραιάς	112	114	158
Κων/πολη	119	121	185
ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Σουέζ Κανάλ	-	117	198
Τζέντα	-	104	198,25
Ράς Τανούρα	-	103	185
Φουτζέιρα	99	96	175
ΑΦΡΙΚΗ			
Ντακάρ	125	135	185
Λάς Πάλμας	117	118	164
Θέουτα	115	119	157
Ντάρμπαν	-	98	183
ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ			
Νοτ. Κορέα	113	118	190
Χόγκ Κόγκ	117	120	173
Σιγκαπούρη	101	103	145
Τόκυο	120	125	240
Σίδνευ	135	135	215
ΑΜΕΡΙΚΗ			
Μόντρεαλ	115	119	182
Ν. Υόρκη	106	111	176
Νόρφολκ	107	111	175
Φιλαδέλφεια	107	112	175
Χιούστον	101	104	148
Ν. Ορλεάνη	100	114	146
Λ. Αντζελες	98	103	210
Κρίστομπαλ	110	118	185
Σηάττλ	108	113	210
Μαϊάμι	115	119	162

- Βορ. Ευρώπη στα επίπεδα των WS 225. Η αγορά της Καραϊβικής βελτιώθηκε με τους ναύλους για καθαρά φορτία των 29-30.000 τόννων για τις ΗΠΑ στα αξιόλογα

επίπεδα των WS 300, ενώ σταθερή παρέμεινε η αγορά καθαρών προϊόντων στην Αγγλία και το Κόνηνενι, με ναυλώσεις στο μέγεθος χάντυσαϊζ στα WS 220-225.



NAFTIKA CHRONIKA

Celebrity Cruises names second superliner

Celebrity Cruises announced in February the name of its second new ship, "Galaxy", with construction to begin in Spring 1995.

Scheduled to enter service in Fall 1996, the 72,000-tonne "Galaxy" is the second in a series of new luxury vessels that will enter the Celebrity Cruises premium fleet over the next several years.

"It is with tremendous pride that we introduce 'Galaxy', a name that speaks to the magnitude of innovation in her design," stated Celebrity Cruises' chairman, John Chandris. "Galaxy will complement her sister, 'Century', by sharing Celebrity's distinctive qualities of premium style, service and technology to create an onboard quality of life unique in the cruise industry today."

"Galaxy's" enhanced design team will include the original contributors to "Century", as well as an additional roster of distinguished designers. On the 72,000-tonne "Galaxy", more than 30 percent of its outside cabins will have private verandas.

Among the new ship's outstanding features will be its retractable "Magrodome" – a sliding glass cupola covering one of two pool decks. "Galaxy" will be the first ship in the history of the cruise industry to have two atriums, creating an unprecedented sense of open space and light.

The third premium Celebrity ship in the series of newbuildings is slated for delivery in Fall 1997. Upon its completion, the capacity of the six-ship Celebrity fleet will exceed 9,000 berths.

The three new ships are being constructed by Joseph L. Meyer GmbH & Co., Papenburg,

Germany, who also built Celebrity's "Horizon" and "Zenith."

Celebrity Cruises has been awarded a prestigious 5-star rating by Berlitz, top honours in cruising from the World Ocean & Cruise Liner Society, the top service award from Onboard Service magazine, the highest rating in the cruising category of the Ocean & Cruise News reader survey, the International Cruise Passenger Association's "Cruise Line of the Year" award, the Society of Incentive Travel Executive's (SITE) Achievement Award of Excellence, a 5-star rating by Cruise & Tours and the highest rating for cuisine and suitability for passengers 35-60 years old in Cruise Reports' "Best Ships of 1994" travel agent survey. Celebrity has again been rated one of the top 10 cruise lines by readers of Conde Nast Traveler magazine, as is has been since its inception, and has also earned a 5-star rating and Author's Award for top value from authoritative Fielding Cruises 1995.

Regaining the trust

"We are determined to regain the trust of underwriters and P&I Club," Dr. Tim Jones, deputy chairman of Lloyd's Register, told senior underwriters from Denmark, Norway, Sweden and Finland at a briefing held in Copenhagen in February.

At the briefing, John Ferguson, LR's deputy chief ship surveyor, focused on the significance of ShipRight's Register Book notation to underwriters, while Captain Tim Protheroe of LR's Advisory Services, explained how the International Safety Management (ISM) Code can assist them.

"Rewarding quality ships and responsible owners and penalising sub-standard ships is the only way to establish a virtuous circle leading to higher freight rates and eventual fleet renewals," Dr. Jones said and emphasised LR's constitution to enhance the safety of life and property both at sea and on land, he continued: "We rigorously apply proper standards and intend to encourage the flight to quality which is gathering pace in the shipping community."

"LR has an unrivalled network of offices and exclusive surveyors who are subject to external, independent audits. Our services are carefully tailored to today's market needs and should progressively displace the proliferation of ship vetting and third party inspections of recent years," he stated.

New chief manager for NatWest in Greece

National Westminster Bank has appointed Malcolm I. Veale as its new chief manager responsible for all the bank's activities and operations through its five branches and offices in Greece, replacing John Anastasopoulos.

Veale has very wide banking experience with NatWest and for the past five years, he has been European Head of Asset Securitisation for NatWest where he became heavily involved in the Eurobond markets for this product. Under his leadership, NatWest Capital Markets were placed first and second in 1993 and 1994 respectively, amongst all global investment banks operating in the asset backed Sterling Eurobond Market.

Bureau Veritas seminars on the ISM Code

The first four seminars, announced by Bureau Veritas, took place at the Ledra Marriott Hotel on 11th and 12th January 1995 and 14th and 15th February 1995. One hundred and twenty people representing seventy-two shipping companies and the Administration attended these four sessions.

The seminars were organised by the Bureau Veritas ISM Code Office at Piraeus and were run by A. M. Chauvel, Quality and Safety Management director, with the participation of M. Papadopoulos and N. Trilizas, lead assessors in that office.

The seminars were designed for executives and top level managers, and the approach was made from their standpoint, that the human factor is a key element, not only in the maintenance and improvement of a company's system, but above all, in its development and implementation in the company. The way the human resources are managed, influences directly the end results which, all managers agree, should be rewarding for the company.

The Code was presented along with the certification scheme, but all pivoted around how managers could probably handle a long term project, in which people would have to design, develop, implement and maintain a system involving most of the human resources of their company, independently of differences regarded today as barriers or obstacles.

Emphasis was therefore placed on communication and monitoring. Communication for people from different backgrounds involved in different activities, having to converge for the project to be successful, and monitoring for ensuring timely success, and for incorporating improvement opportunities detected during the project time span.

The number of participants in each seminar was limited to thirty so contribution in the discussion would be active. This was the reason why the Bureau Veritas Code Office at Piraeus planned a long series of seminars giving the opportunity to any shipping company in the market place to attend.

A pending issue which damages Greece's credibility to foreign investors

It has been two years that the Bank of Athens was acquired by HANWHA, considered among Korea's top business group.

Since its acquisition, management has set up the stage for the creation of a new Bank of Athens to be recognised and characterised by its professionalism, well trained staff, prompt and qualitative service to its customers, operational efficiency, capability to face competition and profitability growth.

The Bank of Athens has been transformed into an innovative and recognised financial institution through the implementation of specific strategies, initiated in the areas of credit, treasury, consumer

banking, operations, human resources and customer service.

The noticeable transformation referred to above, constituting a sincere and continuous effort of its shareholders, has been realised with substantial expenditures which have exceeded 1.6 billion drachmas to date.

On the basis of the Bank's 4-year strategic plan covering the period 1994-1997, the budgeted expenditures-investments for the consolidation of Bank of Athens' new business character amount to 8.7 billion drachmas.

The new shareholders of the Bank of Athens continue to maintain their commitment to see that it expands substantially its operating base in Greece and abroad. To this end, a number of alternative action plans are currently being examined and evaluated whilst it has been decided that the Bank will expand its activities in the shipping sector and a branch in Piraeus will start operations this summer.

Notwithstanding the above, and despite the obvious progress of the new Bank of Athens, the management of the National Bank of Greece does not seem to appreciate it. Because, how can someone define the non completion of the National Bank's obligations to HANWHA, new shareholder of the Bank of Athens? Obligations that are legally binding the National Bank and resulting from the sale & purchase agreement of Bank of Athens.

The National Bank of Greece, the country's largest financial institution, does not present its best facade to the Greek and international business community with the unexcused delay of this pending issue. With such a behaviour Greece loses its credibility to foreign investors whose interest in Greece, and consequently, its economy, is in so much in need nowadays.

Newcastle P&I Association receives ISO 9001 standard

The Newcastle P&I Association has now been formally recognised by accreditation to the international quality standard ISO 9001: 1994.

It is the first and only P&I club in the world to have its services measured and validated by the world's leading independent quality auditors BSI (British Standards Institute). It is also of the very few insurance companies worldwide to achieve

accreditation to the revised 1994 quality management standard.

ISO 9000 is the international standard for quality management systems which has been adopted by over 70 countries worldwide. There are three ISO standards of which ISO 9001 is the most comprehensive and the 1994 revisions the most stringent.

Restructuring of the Strike Club

The Strike Club has taken an innovative lead among marine mutual insurers by revising its corporate structure to obtain a single insurance licence to operate in Europe.

The Club is the foremost mutual insurer of shipowners, charterers and operators, covering daily running costs of vessels if they are delayed by strikes or withdrawal of labour. Entered tonnage today exceeds 37 million gross tonnes.

Members of the Bermuda-based club, established in 1957, have given their approval to the new structure, developed in consultation with leading City accountants and lawyers.

As of February 1, 1995, European business is written by a new Luxembourg-based mutual and non-European business by a new Bermudian mutual. The two new clubs have agreed to adopt a common policy for levying and rating calls and premiums and for dealing with claims.

The existing club remains in Bermuda, acting as a mutual reinsurer for the two new clubs on a proportional treaty basis as well as running off all risks written up to January 31, 1995.

Membership of the new European or non-European club will depend on the location of the member concerned. Insured members will automatically become non-insured members of the reinsuring mutual. The insurer brings together the membership of the two clubs, and will retain the major part of the funds (including accumulated reserves).

Overall management will continue to be provided by Bill Milligan and his team, with co-ordination, as now, through the Monaco office.

Commenting on the development, Milligan said: "Following a review of the regulatory and operational environment in which the Strike Club operates - and particularly in view of implementation of the EU's Third Non-Life Insurance Directive in 1994 - the board, the

managers and their advisers believe they now have a structure that is sufficiently flexible to capitalise on the advantages of the mutual system, preserve the unity and interests of members and serve the Club's needs for the foreseeable future."

New world record from Patras to Ancona

From the middle of April 1995 a revolution will take place between Italy and Greece. This revolution will be called "Superfast I" and "Superfast II".

These two modern ships, operating under the Greek flag and with Greek crew, are built by Superfast Ferries S.A., a worldwide shipmanager for Attica Enterprises S.A., the first company to introduce Greek shipping onto the Athens Stock Exchange.

Thirty seven billion drachmas were invested in the construction of the two ships. These two brand new ships, built in the German shipyard of Bremerhaven, will travel between Patras and Ancona six days per week in the record time of only 20 hours, nearly 16 hours faster than most other ships on this route.

Each ship is built to the latest international safety standards and has a capacity of 1,400 passengers and 830 cars. A complete range of luxurious facilities will be offered on board ensuring a relaxing and comfortable trip.

Court rules in favour of P&I club in \$40 million claim

The West of England has successfully challenged the right of Cristal to act as the sole Judge in determining whether compensation should be paid to the Club under the terms of the Voluntary Compensation Scheme following the Glacier Bay oil spill off Kenai, Alaska in 1987.

Justice Waller sitting in the High Court in London has ruled that inconsistencies between the languages of the Contract and the Rules do not permit Cristal to hold out an offer to compensate

on the one hand, but to reserve the exclusive right of determining who and under what conditions parties will be entitled to the compensation thereby ousting the jurisdiction of the English High Court. The Judge said in terms of establishing the rights of the Association he relied on the principle that "where a party has been granted contractual rights in one portion of the Contract if certain conditions are fulfilled, the Court will not lightly construe another term of a Contract as leaving the party otherwise liable complete freedom not to fulfil the bargain, because to do so would mean there was no contract at all".

The Judge went on to emphasise that the Court would not allow a term of a Contract to stand which "precludes the party from enforcing the right by an action in Court. Such a term would be repugnant giving the right by one hand and taking it away with the other and/or is an ouster of the jurisdiction of the Court and unenforceable for that reason."

The Judge also expressed concern that what had been proposed by Cristal was that the Contract and Rules did not provide for a process of arbitration leading to adjudication but rather a process of determination of whether compensation was due and how much by one contracting party alone. He remarked "Cristal will go through certain procedures in order to consider whether the claim is valid... Having done that it will decide whether it is going to pay or whether it is not going to pay. There is no requirement on Cristal to inform a claimant what it is proposing to decide. It just decides and it is that decision on which Cristal will have acted as sole Judge."

A spokesman for the West of England said that although the Court was only asked to deal with preliminary issues nonetheless the Judgement represented a vital step in the Association's continuing effort to obtain proper compensation. The Association indicated it was still hopeful that the case could be concluded amicably without any matter having to go back to the Court and whilst it was extremely pleased with the outcome of the hearing in January it was not inclined to speculate as to the final outcome or the timing of any further applications to the Court.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	ε. Φουτζέιρα 5/9
ΑΚΤΗ	77	14998	προς Ρουέν 7/10
ΑΛΑΣΚΑ ΡΕΗΝΜΠΟΥΥ	85	13898	α. Βανκούβερ 25/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	προς ΗΠΑ 1/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	προς Γένοβα 5/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	68	25399	προς Ιταλία 24/9
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	75	40633	προς Στούρε 10/10
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	αργεί Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	75	17693	προς Σίκα 26/7
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Χάμπτον Ρόουντς 3/10
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Χόγκ Κόγκ 21/9
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Τοκουγιόμα 10/9
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	προς καλλάο 18/9
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	ε. Πειραιά 3/10
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	92	37000	α. Σαν Φραντσίσκο 19/8
ΑΛΜΑ	80	11584	προς Σιγκαπούρη 5/10
ΑΛΜΑΡ	86	22301	ε. Χοντίντα 7/10
ΑΛΣ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103	προς Σιγκαπούρη 5/10
ΑΛΣ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Κόμπε 4/10
ΑΛΣ ΜΑΙΡΗ	84	14103	προς Ντάρμπαν 6/10
ΑΛΦΑ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	82	24105	προς Αυγούστα 3/10
ΑΛΦΑ ΜΠΡΕΙΒΕΡΥ	85	14283	α. Λισσαβώνα 27/9
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	προς Γκέραλντον 1/10

ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	προς Νεμρούτ Μπαϊή 24/9
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	προς Κόλπο ΗΠΑ 3/10
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	74	123126	προς Ντουμπάι 30/9
ΑΜΑΖΩΝ ΓΚΡΕΝΣ (δ.)	74	123126	προς Κασσιούγκ 20/9
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	84	36958	ε. Γκνάνσκ 3/10
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	ΕΤΑ Μπουργκας 8/10
ΑΜΟΛΙΑΝΗ	75	34366	προς Κοπεγχάγη 3/10
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Ερεγλί 4/10
ΑΜΦΙΩΝ	77	14584	προς Βαλτιμόρη 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	95	81120	υπό ναυπήγηση
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Ν. Κορέα 7/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	προς Ιντσόν 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10511	α. Νιούκαστλ 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	89	36781	προς Κούρε 8/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Αυστραλία 8/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633	προς Σάλνεν 7/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΙΣΤΟΜ	74	13348	προς Βομβάη 1/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	προς Χό-Τσι-Μίνχ Σίτν 2/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	ε. Κίνα 31/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Ιαπωνία 9/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	ε. Κοτονού 16/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΙΤ	78	13889	α. Μανίλα 2/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	α. Μανίλα 2/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΟΝΕΣΤΥ	83	18641	προς Χουαλιέν 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	προς Μπαγκκόκ 8/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΙΣ	74	13631	ε. Μονφραλκόνε 6/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΑΙΝΤ	93	81569	προς Αγγλία 19/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	89	36781	πρ. Μιζουσίμα
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	ε. Αλεξάνδρεια 4/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	246	ε. Ακαμπα 7/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΥ	79	10993	ε. Νιούκαστλ 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	93	81569	προς Ν. Αφρική 1/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	προς Ισπανία 29/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	93	81120	ε. Χάου Πόντ 4/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΙΟΜΦ	76	13633	α. Κότα Κινάμπλου 26/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	ε. Ρίο Γκράντε 25/9
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΟΥΝ	74	13633	προς Αμβέρσα 11/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	ε. Ζανζιόγκ 24/8
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633	προς Σιγκαπούρη 9/10
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	77	15378	προς Σιγκαπούρη 28/9

ΑΝΑΜΕΛΙ	71	14584	ε. Βαλτιμόρη 28/9
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	προς Σάο Σεμπαστιάο 18/9
ΑΝΔΡΟΜΕΔΩΝ	76	26275	ε. Ιντσόν 3/9
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Ντασεάν 2/10
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Πακιστάν 27/9
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Φουκουγιόμα 1/10
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	προς Δ. Αφρική 3/10
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	προς Ιαπωνία 28/9
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Κομώ Μπαϊή 6/10
ΑΝΕΜΗ	78	9485	ε. Βομβάη 2/10
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	προς Πόρτο Καμπέλλο 18/9
ΑΝΝΑ	81	30852	προς Νιούκαστλ 27/9
ΑΝΝΑ Λ.	79	1214	πρ. «Ουάσιγκτον Στάρ»
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	83	35808	προς Βενετία 1/10
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826A	προς Σιγκαπούρη 11/10

ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	α. Χόγκ Κόγκ 28/1	ΔΙΟΜΗΔΗΣ (κ.)	77	19166	προς Μεξικό 24/12
ΓΚΑΖ ΛΑΙΟΝ (δ.)	72	9327	προς Κατάνια 4/2	ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	ε. Βιλαγκαρσία 1/2
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Χόγκ Κόγκ 21/1	ΔΩΡΟΘΕΑ (κ.)	84	13021	πρ. "Garnet Star"
ΓΚΑΖ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	68	12870	ε. Βιζακαπατνάμ 16/10	ΔΟΥΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	72	19107	προς Σιγκαπούρη 12/1
ΓΚΑΖ ΜΕΙΤΖΟΡ (δ.)	79	13760	α. Ράς Τανούρα 25/1	ΔΣ ΠΑΙΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	προς Ρότερνταμ 27/1
ΓΚΑΖ ΜΠΑΛΤΙΚ (δ.π.)	76	9445	προς Μπρίντζι 23/1				
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	85	23508	προς Χαλκίδα 21/8	ΕΙΡΗΝΗ Π. (κ.)	70	1187	α. Μπ. Αμπάς 24/1
ΓΚΑΖ ΠΑΛΜΙΡΑ (δ.π.)	84	10228	προς Λισσαβώνα 7/2	ΕΚΟΥΕΙΤΟΡ (δ.μ.)	77	58336	προς Κορβίνα 12/1
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	προς Τρίπολη 1/2	ΕΚΟΥΙΝΟΞ (μ.)	75	7494	ε. Πειραιά 6/1
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.π.)	79	349886	α. Ράς Τανούρα 13/1	ΕΚΤΩΡ (κ.)	81	30741	α. Ταϊτσούγκ 4/1
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Χόγκ Κόντ 26/1	ΕΛΕΑΝΑ (δ.κ.)*	71	1976	στη Λουάντα 14/10/94
ΓΚΑΖ ΣΑΙΝΤ ΝΤΕΝΙΣ (δ.γ.)	77	3999	α. Ρεινιόν 22/1	ΕΛΕΝ Ν. (μ.)	73	14129	προς Ντουάλα 20/1
ΓΚΑΖ ΣΥΜΦΟΝΥ (δ.π.)	86	8997	προς Πόρτ Σάϊδ 4/2	ΕΛΕΝΑ Α. (κ.)	70	16128	ε. Τομασσίνα 6/1
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	ε. Βομβάη 6/2	ΕΛΕΝΑ Β. (π.)	73	20713	προς Ιταλία 25/1
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	ε. Σουέζ 2/2	ΕΛΕΝΗ (μ.)	71	8567	προς Πόρτ Λιμόν 6/1
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	προς Ντορτούλ 20.1	ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	μετ. «Γεώργιος Α. (μ.)
ΓΚΑΖ ΧΟΡΙΖΟΝ	89	11821	επωλήθη αλλοδαπούς	ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	ε. Καλλάο 27/1
ΓΚΛΣΗΣ (Ον.)	69	998	διαγράφεται	ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	προς Μαλαισία 31/12
ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	μετ. «Μαρία» (μ.)	ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	μετ. «Λάρκ» (μ.)
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	προς Βραζιλία 27/1	ΕΛΙΖΑ Π. (κ.)	68	39826	α. Αλγκεσίρας 23/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	προς Χάμπτον 1/2	ΕΛΙΚΙ (κ.)	75	14412	προς Βοστόν 5/1
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΖΑΙΝ (μ.)	73	15438	προς Ν. Αφρική 19/1	ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106	προς Οράν 11/1
ΓΚΛΟΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	προς Μασσαλία 12/1	ΕΛΙΝΑ	75	8788	διαγράφεται
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.γ.)	71	10067	πρ. "Veropeso"	ΕΛΣΙΡ (κ.)	82	25056	πρ. «Alemlinda»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΚΕΙΤ (δ. Μπ.)	75	39349	πρ. "Golden Gate Sun"	ΕΛΙΤ Β. (κ.)	80	11504	πρ. "Doyang Elite"
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΙΔΗ (μ.)	90	23272	α. Ν. Ορλεάνη 27/12	ΕΛΛΑΣ (μ.)	81	22069	πρ. «Βόρειος Ηπειρος Ελλάς»
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	προς Ερεγλί 29/1	ΕΛΛΕΝΙΚ (Μπχ.)	83	7983	ε. Κρηπίτσον 2/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.π.)	78	3450	προς Πειραιά 31/1	ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (κ.)	77	10999	α. Σεβίλλη 31/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	προς Λά Γκουαίρα 17/1	ΕΛΛΕΣΠ. ΓΚΡΑΝΤ (δ.ΝΜ)	76	183099	προς Περσικό 24/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Βανκούβερ 22/12	ΕΛΛΕΣΠ. ΕΜΠΑΣΣΥΔ.ΝΜ)	76	209788	ε. Τζέμπελ Αλί 19/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	ε. Ν. Υόρκη 4/2	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	προς Βαγκαρέι 5/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΚΑΥ (κ.)	75	16169	ε. Λά Γκουλέρτ 28/1	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΙΤΖ (δ.)	75	45000	ε. Σιγκαπούρη 6/2
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	12291	ε. Μπουεναβεντούρα 29/1	ΕΛΛΕΣΠ. ΟΡΦΕΟΥΜ (δ.ΝΜ)	75	146263	προς Περσικό 10/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	ε. Ν. Ορλεάνη 8/1	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΑΡΑΜΑΟΥΝΤ (δ.ΝΜ.)	77	173086	προς Κόλλο ΗΠΑ 23/12
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	προς Περσού 13/1	ΕΛΛΕΣΠ. ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.ΝΜ.)	75	42813	προς Ινδονησία 2/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝ-ΤΖΕΡ (π.)	79	13005	α. Ν. Ορλεάνη 20/1	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	προς Γιαγκόν 14/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (π.)	72	12959	ολική απώλεια	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	προς Ντουμάι 25/1
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ Ι. (π.)	77	11733	α. Χιούστον 28/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	α. Ράς Τανούρα 22/1
ΓΚΟΛΑΝΤΦΙΝΤΣ (μ.)	78	9379	προς Δ. Αφρική 25/1	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	προς Πειραιά 30/1
ΓΚΟΥΝΤΕΡΜΕΣ (δ.μ.)	77	18017	ε. Αμβούργο 6/2	ΕΛΛΗ	79	18392	προς Γκουαγκούλ 28/1
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	ε. Γκάνδη 4/2	ΕΛΛΗ Μ. (μ.)	71	12387	ε. Πειραιά 31/1
ΓΚΟΥΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	21737	ε. Σιγκαπούρη 13/1	ΕΛΛΗΝ (μ.)	71	32521	σωστό όνομα «Μπελίνι» (μ.)
ΓΚΡΕΙΤ ΟΥΝΙΑΡΧ (μ.)	77	14317	α. Αμβούργο 6/2	ΕΛΛΙ (Μπχ.)	75	59307	προς Λισσαβώνα 23/1
ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	77	14523	προς Κωνσταντίνα 2/2	ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274	προς Αλγερία 29/12
ΓΚΡΗΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	προς Μπόνου 11/1	ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	14957	ε. Χιούστον 3/2
ΓΟΥΑΥΟΜΙΓΚ (δ.)	75	164.717	στη Σιρίρα 24/1 (αποθήκη)	ΕΜΑΝΟΥΕΛ Κ. (Μπχ.)	76	6981	ε. Πειραιά 15/10
ΓΟΥΕΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	διάλυση Αλλάγκ	ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Λονδίνο 7/2
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	προς Τζακάρτα 13/1	ΕΜΙΛ Σ. ΙΙ (κ.)	75	9440	ε. Μπελέμ 27/1
ΓΟΥΕΣΤ ΣΤΑΡ	70	29344	ε. Λάς Πάλαμς 13/1	ΕΜΙΛΙΑ (κ.)	83	2806	πρ. «Emelie»
ΓΟΥΙΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	ε. Ν. Ορλεάνη 3/2	ΕΜΙΝΕΝΣ (δ.Μπχ.)	81	27771	α. Σιλακπά 2/1
ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	79	9371	προς Τουάπσε 22/1	ΕΣΠΛΟΡΕΡ (μ.)	74	10074	προς Πειραιά 20/12
ΓΟΥΙΝΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	78	16357	ε. Μόντρεαλ 1/2	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	προς Ααλμποργκ 27/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΟΥΤΙΛΙΤΥ *	83	24500	προς Τζακάρτα 26/1	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	α. Πόρτ Αρθουρ 4/2
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ *	83	28268	προς Ποχάγκ 11/1	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Τζέντα 15/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	προς Ν. Κορέα 17/1	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (μ.)	82	19370	α. Λίβερπουλ 28/1
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	προς Πειραιά 20/1	ΕΠΤΑΝΗΣΑ (ΝΜ)	74	87456	προς Σάν Νικόλας 9/1
ΓΟΥΩΡΙΟΡ Α.Τ. (δ.κ.)	79	19635	α. Σιγκαπούρη 18/1	ΕΡΑΤΙΝΙ (π.)	68	14311	προς Σιγκαπούρη 13/12
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	ε. Βανκούβερ 2/2	ΕΡΓΙΝΑ Β. (μ.)	71	29995	ε. Παρανάγουα 31/1
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	διαγράφεται	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΙΒ	86	15952	προς Σκίλντα 1/1
				ΕΡΜΗΣ (κ.)	76	38995	ε. Μπαντάρ Αμπάς 29/1
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	προς Κωνσταντίνα 1/2	ΕΡΜΗΣ (κ.)	84	34932	προς Ιαπωνία 20/1
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	ε. Τσιμπούτε 9/1	ΕΡΜΙΤΑΖ (π.)	77	37514	αγορά από αλλοδαπούς
ΔΑΦΝΗ Α. (δ.)	76	45962	πρ. "Yamato Spirit"	ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ ΙΙΙ (π.)	81	9111	προς Ικουίκε 19/1
ΔΕΛΦΟΙ (κ.)	71	17952	α. Αλεξάνδρεια 27/1	ΕΣΠΕΡΟΣ (Μπχ.)	72	31814	α. Ν. Ορλεάνη 24/1
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	μεταφορές Δ. Αφρικής	ΕΣΤΡΕΛΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	α. Ντάρμπαν 20/12
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	76	7049	α. Τέμα 25/1	ΕΤΟΥΑΛ (κ.)	90	12450	ε. Παρανάγουα 26/1
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. (μ.)	69	8984	διαγράφεται				
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	ε. Λίβερπουλ 6/2	ΕΥΑ (μ.)	74	20589	προς Μπρέικ 7/2
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	74	6614	προς Μπουσάν 20/1	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι. (κ.)	73	1598	προς Κάδιξ 29/1
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	μετ. "Helios II" (π.)	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	προς Μπουργκάς 20/1
ΔΙΜΙΝΙ ΗΓΚΑ (δ.μ.)	65	1817	ε. Αντεν 19/1	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ (κ.)	83	2641	προς Πόρτ Σάϊδ 13/1

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ν. (μ.)	74	3256	εγκαταλ. Σόγιο 20/1/93	IONIAN SKAY (π.)	78	15979	προς Λός Αντζελες 25/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Τ. (κ.)	74	31228	προς Κευλάνη 12/1	IONIAN STAR (π.)	79	15959	ε. Κουνχουγκαντάο 10/1
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	προς Γιβραλτάρ 31/1	IONIAN TZEINT (δ.π.)	75	7297	ε. Φλάσσιγκ 7/12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α. (κ.)	80	18534	ε. Κουσίρο 20/1	ΙΟΣ (π.)	68	15474	α. Ειλάτ 29/12
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	προς ΗΠΑ 20/1	ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ (ΑΒ)	73	1566	προς Πειραιά 7/2
ΕΥΑΝΘΙΑ (μ.)	77	9448	α. Μασσαλία 16/12	ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035	μετ. «Ρόβα» (μ.)
ΕΥΒΟΙΚΟΣ (δ.κ.)	77	68783	προς Μπαχραϊν 23/1	ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	μετ. "MC Sapphire" (Μπχ.)
ΕΥΓΕΝΙΑ Δ. (κ.)	77	19866	προς Μανζανίλο 27/1	ΙΣΜΙΝΗ (κ.)	75	22030	πρ. "Elso"
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	α. Ν. Ορλεάνη 25/1	ΙΣΜΙΝΗ (μ.)	69	9759	πρ. "Akademic Yuriev"
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	προς Γκάνδη 28/1	ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	προς Αμβούργο 30/1
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	προς Ντάρμπαν 9/1	ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ (Βα.)	83	11849	προς Κίνα 18/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	προς Τέμα 26/1	ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.)	76	15608	στη Δουνκέρη 12/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	προς Ντάρμπαν 23/12	ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. (κ.)	79	35185	προς Ντζένο Τέρμ. 22/1
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	προς Τουρκία 30/1	ΙΩΑΝΝΗΣ (δ.μ.)	89	79544	α. Ν. Ορλεάνη 6/2
ΕΥΡΥΛΗ (μ.)	69	16229	προς Σιγκαπούρη 3/2	ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (κ.)	78	35944	α. Ροστόκ 2/2
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (μ.)	76	17924	προς Ταρτούζ 4/2	ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.)	77	12772	επωλήθη αλλοδαπούς
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ (κ.)	78	23019	ε. Χόγκ Κόγκ 18/1	ΙΩΑΝΝΙΤΣΑ (μ.)	73	24731	ε. Λά Σπέζια 1/2
ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ Γ. (μ.)	68	10204	ε. Πιομπίνο 26/1				
ΖΑΛΟΓΚΟ (κ.)	75	34492	ε. Ν. Ορλεάνη 5/2	CMB ΕΝΣΑΙΝ (κ.)	79	11844	μετ. "CMBT Ενσάιν (κ.)
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	ε. Ν. Ορλεάνη 3/2	ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΝΟΣ (μ)	73	9112	ε. Σάουθεντ ΑΝΚ. 2/2
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	αργεί Χώρ Φακάν	ΚΑΒΟ ΚΑΛΙΑΚΡΑ (κ.)	83	39537	προς Ν. Κορέα 25/1
ΖΕΑ (π.)	69	48154	προς Πειραιά 30/1	ΚΑΒΟ ΜΑΓΚΑΛΙΑ (κ.)	76	16145	ε. Παρανάγουα 24/1
ΖΕΙΝΑΤ (δ.Αιγ.)	76	50150	πρ. "Ursa Major"	ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (μ.)	92	16145	προς Γιβραλτάρ 26/1
ΖΕΡΒΟΣ (π.)	81	9123	προς Μπουσόν 18/1	ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ (μ.)	92	16154	α. Ντάρμπαν 5/2
ΖΕΥΣ Ι. (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (αποθήκη)	ΚΑΒΟ ΜΗΔΕΙΑ (κ.)	82	35663	προς Μπουσόν 24/12
ΖΗΛΑ (δ.κ.)	83	16757	ε. Λάγος 11/12	ΚΑΒΟ ΦΛΟΡΑ (κ.)	76	15856	ε. Βανκούβερ 21/1
ΖΟΥΖΟΥ (κ.)	73	25045	προς Καμσάρ 8/1	ΚΑΔΜΟΣ (λιβ.)	72	1171	προς Ταϊτσούγκ 2/2
				ΚΑΛΛΙΑΝ Σ.	74	18695	α. Ρίτσαρντ Μπαϊν 21/1
ΗΒΗ	79	16379	προς Μόρεχεντ Σίτυ 19/1	ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.)	75	35827	ξμετ. "SW Victory"
ΗΡΑ*	79	16390	ε. Σιγάτλ 1/2	ΚΑΛΥΜΝΟΣ (ΑΒ)	74	27069	προς Ναντόγκ 12/12
ΗΣΤ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	73448	ε. Τζέντα 7/1	ΚΑΛΥΨΟ (Μπχ.)	65	3801	διαγράφεται
				ΚΑΛΥΨΟ Ν. (κ.)	83	20366	ε. Ν. Ορλεάνη 26/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	μετ. «Μπάγκ Εξπλόρερ» (κ.)	ΚΑΜΕΛΙΑ (π.)	73	19476	προς Αμβούργο 26/12
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	94	38513	προς Ρεκαλάδα 27/1	ΚΑΝΑΒΕΡΑΛ (κ.)	81	26232	α. Ταϊτσούγκ 19/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	94	38513	προς Βραζιλία 3/1	ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Λοριέντ 5/2
ΘΑΛΛΕΙΑ (μ.)	67	10152	προς Ταρραγκόνα 3/2	ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ)*	77	10688	προς Θεσσαλονίκη 31/1
ΘΑΝΑΣΗΣ Α. (δ.μ.)	76	19855	ολική απώλεια	ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (κ.)	71	24594	ε. Πενάγκ 25/1
ΘΕΑΝΩ (μ.)	74	35073	α. Ν. Ορλεάνη 24/1	ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (δ.μ.)	89	25368	προς Αρούμπα 31/1
ΘΕΟ Κ. (ΑΒ)	72	22798	προς Νικολάγιεφ 1/2				
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	προς Ρόττερταμ 27/1	ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΙΡΑΝΤΑ (δ.κ.)	74	40369	προς Περσικό 31/1
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Σ. (κ.)	77	15043	α. Βανκούβερ 2/2	ΚΑΠΠΑ 1 (δ.μ.)	69	2656	μεταφορές Αμπιτζάν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ Σ. (κ.)	80	3367	προς Καμπίντα 12/1	ΚΑΠΠΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	11929	α. Βανκούβερ 6/1
ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.Κευλ.)	72	2934	μετ. «Αλμπάτρος» (Κευλ.)	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ύψωσε σημ. Μπαχάμας
				ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.μ.)	75	17246	ε. Γιούρπορτ 8/2
ΙΑΠΕΤΟΣ (κ.)	73	54481	α. Ν. Ορλεάνη 26/1	ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ 1 (κ.)	74	14969	ε. Βάρνα 1/2
ΙΑΣΩΝ (κ.)	73	17646	προς Καλάο 24/1	ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΕΛΛΟΣ (κ.)*	77	9941	προς Λουάντα 3/1
ΙΓΚΛΟΥ ΚΙΓΚ (κ.)	79	1239	προς Κονκαρνά 4/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (μ.)	77	14349	προς Νιούκαστλ 3/1
ΙΓΚΛΟΥ ΛΑΙΟΝ (Μπχ.)	79	1241	ε. Σιγκαπούρη 17/1	ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (κ.)	71	20571	προς Βιτόρια 5/1
ΙΓΚΛΟΥ ΦΙΝΝ (Μπχ.)	79	1239	ε. Χιούστον 3/2	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ (κ.)	76	19049	προς Βραζιλία 17/12
ΙΔΕΑ (μ.)	71	8937	επισκ. Πειραιά 24/6	ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΑΣ ΙΙΙ (δ.π.)	80	4397	α. Λέ Χάβρη 1/1
ΙΚΑΡΙΑΔΑ (κ.)	76	5915	ε. Κωσταντζα 30/1	ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (μ.)	67	2046	στον Πειραιά 22/7/94
				ΚΑΠΤΑΙΝ Ξ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	80	18509	ε. Σίνδευ 6/2
ΙΛΕΝΑ (π.)	77	15422	προς Αλγέρι 25/12	ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ ΙΙ (κ.)	94	31643	ε. Μπελαγουάν 19/1
ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	διάλυση Τουρκία	ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	77	18073	προς Ιαπωνία 5/2
ΙΜΒΡΟΣ (μ.)	80	11910	α. Ριγιέκα 26/1	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	72	57527	προς Ρουμανία 23/1
ΙΝΔΙΑΝΑ (δ.Μπχ.)	77	140277	προς Περσικό 14/1	ΚΑΡΑΒΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	72	57056	προς Βέλγιο 18/1
ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ (κ.)	72	39219	προς Χάμπτον 31/1	ΚΑΡΑΒΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ(κ.)	90	31643	προς Καμσάρ 21/1
ΙΟΛΚΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	80	74278	προς Οίπα 12/1	ΚΑΡΕΙΤΖ (μ.)	64	4673	διάλυση Ινδία
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	ε. Τσίμπα 1/2	ΚΑΡΕΜΑ (μ.)	69	5997	α. Πειραιά 5/2
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	82	41962	ύψωσε Ελληνική	ΚΑΡΙΝΑ (Μπχ.)	72	11954	προς Ασντον 24/1
ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	α. Βανκούβερ 24/1	ΚΑΡΙΤΑ (π.)	76	9996	ε. Βελέντσια 31/1
ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	ε. Λάς Πάλμας 31/1	ΚΑΡΝΙΑ (δ.κ.)	72	15015	ε. Λάρνακα 3/2
ΙΟΛΚΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	79	35416	α. Ν. Ορλεάνη 6/2	ΚΑΡΤΕΡΙΑ (κ.)	74	21266	δ. Ντόβερ 4/2
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.π.)	81	2918	ε. Σ. Ναζαίρ 19/1	ΚΑΣΗ (κ.)	75	76873	διαγράφεται
ΙΟΝΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣΣ (Βα.)	82	11849	προς Γιοκοχάμα 13/1	ΚΑΣΣΟΣ (κ.)	77	11582	α. Κασσιούγκ 14/12
ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΑ (δ.Βα.)	81	2971	προς Αβμούργο 5/2	ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	προς Φουτζέιρα 6/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	προς Κωνσταντζα 3/2	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.)	74	17218	στη Φουτζέιρα 22/12
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΑΛ (κ.)*	73	1538	προς Κολόμπο 26/1	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ. (κ.)	79	3367	προς Λάγος 3/1
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΡΤΙ (μ.)	70	1520	ε. Πειραιά 2/2	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Φ. (κ.)	76	19044	ε. Καράτσι 25/1
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	ε. Ντάρμπαν 29/1	ΚΑΤΛΑΓΙΑ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	75	85385	πρ. "Cattleya"
ΙΟΝΙΑΝ ΜΠΡΗΖ (π.)	71	17251	προς Ιμμιγκχαμ 27/1	ΚΑΤΥΑ V. (κ.)	74	26316	ε. Γιούρπορτ 29/1
ΙΟΝΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	77	15979	ε. Φουτζέιρα 17/1	ΚΑΥ (κ.)	76	11721	ε. Κοπέρο 31/1
ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΟΡ (π.)	69	173272	προς Τούλση 5/7				
ΙΟΝΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	προς Μανφρεντόνια 1/2	ΚΕΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ (κ.)	71	8373	προς Μομάσα 11/1
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (π.)	78	11694	προς Λυανουγκάγκ 3/12				

ΚΕΙΠ ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	ε. Σάν Νίκολας 26/1	ΛΑΟΔΙΚΗ II (κ.)	73	14171	προς Χερσώνα 13/1
ΚΕΙΠ ΜΟΝΤΕΡΕΥ (κ.)	71	9826	προς Άνναμπα 17/1	ΛΑΣ ΜΠΟΛΙΝΑΣ (π.)	78	16767	προς Τουρκία 30/11
ΚΕΙΠ ΣΥΡΟΣ (κ.)	78	8898	α. Ρεσίφε 29/1	ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	75	15833	προς Ρίτσαρντς Μπαϊή 20/1
ΚΕΙΠ ΧΟΟΥΠ (δ.π.)	74	3976	ε. Αρατού 31/1	ΛΕΒΑΝΤΕΣ (κ.)	72	27833	μετ. «Μπονσάι» (μ.)
ΚΕΝ ΓΚΕΙΛ	79	11279	α. Χόγκ Κόγκ 15/1	ΛΕΙΖΕΡΜΠΗΜ (μ.)	74	15205	προς Άνναμπα 12/12
ΚΕΝ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	83	19146	α. Ν. Ορλεάνη 31/12	ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	διάλυση Μπαγκλαντές
ΚΕΝ ΠΛΕΙΑΔΕΣ	84	19864	προς Καναδά 7/1	ΛΕΝΤΖ (κ.)	75	6172	προς Αβάνα 14/12
ΚΕΝ ΣΑΝ	80	11956	α. Βανκούβερ 4/2	ΛΕΟ	75	22030	πρ. "Naimo"
ΚΕΝ ΣΠΑΝΚΕΡ	80	12965	προς Βανκούβερ 25/1	ΛΕΠΑΝΤΟ ΓΚΛΟΡΥ(π)	72	18697	προς Άμστερνταμ 1/1
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ (δ.μ.)	72	55878	στην Κωνσταντία 16/1	ΛΕΠΑΝΤΟ ΣΤΑΡ (π.)	73	3576	προς Σουζάκι 4/2
ΚΙΓΚΦΙΣΕΡ (κ.)	73	12631	α. Πειραιά 31/1	ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΙΤΖ (κ.)	72	17914	προς Ισπανία 31/1
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Γκντάσκ 3/2	ΛΕΡΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	73	14611	ε. Ν. Ορλεάνη 31/1
ΚΙΜΩΛΟΣ (π.)	71	5690	προς Βιτόρια 25/1	ΛΕΡΟΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (κ.)	76	12693	προς Βατούμι 9/1
ΚΙΝΑΡΟΣ V. (π.)	74	10053	ε. Παρανάγουα 21/1	ΛΕΤΖΕΝΤ (π.)	71	3864	α. Π. Μωχ. μπίν Κασίμ 12/1
ΚΙΝΣΙΠ (δ.Μπχ.)	77	76547	προς Τουρκία 28/1	ΛΕΥΚΟΘΕΑ Α. (κ.)	79	10354	α. Χιούστον 21/1
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	διαγράφεται	ΛΕΩΝ (Μπχ.)	72	19162	προς Κολόμπο 2/2
ΚΙΤΙΟΝ (κ.)	81	9909	προς Οζάκα 11/1	ΛΕΩΝ Κ. (κ.)	74	8183	ε. Αμβέρσα 28/12
ΚΙΤΣΑ (κ.)*	76	24800	προς Νανζίγκ 2/1	ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.ΑΒ.)	74	126193	α. Φουτζέιρα 29/1
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Νάντη 4/1	ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.)	79	7598	μετ. «Νήσος Λήμνος» (Βε.)
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (Μπχ.)	78	13899	α. Νανάιμο 25/1	ΛΗΝΤΕΡ Α. (μ.)	75	15208	α. Ν. Ορλεάνη 24/1
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΛΛΑΙΑΝΣ (Μπχ.)	77	10407	προς Μπαγκκόγκ 5/1	ΛΗΝΤΕΡ Α.Τ. (δ.κ.)	82	22585	προς Σίδνευ 29/1
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΑΖΟΝΑΣ (κ.)	73	11801	μετ. «Ξάβ Τένον» (ε.)	ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	προς Κίνα 21/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΜΕΘΥΣΤ (Μπχ.)	78	13605	προς Φλάσσιγκ 30/1	ΛΙΔΙΑΣ (κ.)	73	20700	ε. Ρίο Ιανέιρο 1/2
ΚΛΙΠΠΕΡ ΑΝΤΑΡΕΣ (Μπχ.)	86	10771	ε. Ν. Καληδονία 9/10	ΛΙΜΜΑΤ I. (π.)	71	6139	πρ. «Σημπάλκ III»
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.)	86	10511	α. Χιούστον 6/2	ΛΙΜΠΕΡΤΥ (δ.κ.)	81	36657	πρ. «Liberty Bell Venture»
ΚΛΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10322	ε. Βαγκαρέι 28/1	ΛΙΜΠΕΡΤΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	16518	πρ. «American Clare»
ΚΛΙΠΠΕΡ ΝΤΡΗΜ (κ.)	86	12510	προς Μανζανίλο 23/1	ΛΙΜΠΡΑ I. (μ.)	88	12735	προς Τουρκία 29/12
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	74	9903	προς Βομβάη 2/2	ΛΙΝΚ (μ.)	74	9090	μετ. «Ellinka» (m.)
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	75	9903	προς Νταϊμάμ 5/2	ΛΙΝΚΑ (Ονδ.)	74	1490	α. Φός 24/1
ΚΛΙΠΠΕΡ ΣΑΟ ΠΛΟΥΛΟ (μ.)	75	9903	ε. Καμπάνα 28/1	ΛΙΝΚΟΥΒΑ (δ.π.)	80	4816	α. Τενερίδη 7/12
ΚΟΛΑΜΕΝΑ (ΑΒ)	68	14691	διαγράφεται	ΛΙΤΣΑ Κ. (κ.)	78	4338	ε. Ντώραμπαν 4/2
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.)	83	4433	προς Γκιζάν 12/1	ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	προς Ελ Σκεγκούντο 1/2
ΚΟΝΔΩΡ (κ.)	83	9573	προς Ταιβάν 10/12	ΛΟΝΤΟΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.Βρ.)	95	80000	ναυπηγείται Τσίμπα
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	ε. Πόρτ Χέντλαντ 21/1	ΛΟΝΤΟΝ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.Βρ.)	83	30479	ε. Πόρτο Μπαγιαβάρ 31/1
ΚΟΝΤΟΡ (δ.ΑΒ)	80	26974	ύψωσε ελληνική	ΛΟΝΤΟΝ ΠΡΑΙΝΤ (δ.Βρ.)	93	79978	ναυπηγήθηκε Τσίμπα
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	70	8201	επωλήθη διάλυση	ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βα.)	82	36865	προς Ντουμάι 15/1
ΚΟΡΑΛ (μ.)	81	15397	προς Αγ. Πετρούπολη 30/12	ΛΟΡΕΛΕΥ (κ.)	77	15407	ε. Κουινχουαγκντό 18/10
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (μ.)	72	9281	ε. Λάγος 23/1	ΛΟΡΝΤ (δ.κ.)	74	101416	α. Ράς Τανούρα 12/1
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Σαγκάη 13/1	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.)	77	9247	ε. Γκάλατζ 18/1
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	προς Πόρτο Καρτιέρ 25/11	ΛΥΡΑ (κ.)	76	16299	προς Ιαπωνία 28/6
ΚΟΣΜΑΝ I (κ.)	77	14186	ε. Καράτσι 30/1	ΛΩΞΑΝΤΡΑ (κ.)	78	14983	προς Καλέτα Πατίλος 15/1
ΚΟΣΜΑΝ II (κ.)	77	15389	προς Μπουσάν 24/1	ΜΑΓΔΑ Π. (π.)	76	6744	προς Γουάρι 9/1
ΚΟΣΜΑΡ (κ.)	82	23247	ε. Μπ. Χομεινί 30/1	ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (Μπχ.)	72	6513	ε. Χάμπτον 7/2
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ. δ.)*	75	16221	α. Μπλάφ 3/2	ΜΑΓΝΗΣΙΑ (μ.)	78	13427	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊή 1/2
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Ν. Πλύμουθ 29/1	ΜΑΕΡΣΚ ΚΥΟΤΟ (κ.)	81	18209	α. Χόγκ Κόγκ 7/2
ΚΟΥΔΟΣ (δ.κ.)	75	114446	πρ. "Pacific Memory"	ΜΑΘΙΟΣ (μ.)	74	17040	ε. Βομβάη 29/1
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μπχ.)	81	10524	προς Τούρμπο 29/1	ΜΑΙΚ Κ. (κ.)	71	17801	ε. Βιζακαπατνάμ 25/1
ΚΟΥΛΑ Α. (Μπχ.)	77	39562	ε. Κουινχουαγκντό 19/1	ΜΑΙΡΗ Δ. (κ.)	75	29120	προς Ευρώπη 28/1
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μπχ.)	76	88886	ε. Χάργκ 26/1	ΜΑΙΡΥΛΟΥ II (κ.)	74	30168	προς Μπουργκάζ 31/1
ΚΡΕΙΝ (κ.)	76	20355	προς Μανίλα 22/1	ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	προς Ντώραμπαν 6/1
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.)	79	7599	μετ. «Νήσος Κρήτη» (ε.)	ΜΑΙΣΤΡΟΣ I. (δ.π.)	74	62381	πρ. «Chevron Horizon»
ΚΡΙΟΣ I (π.)	71	1594	μετ. «Lydia Flag» (ΑΒ)	ΜΑΚΓΟΥΡΡΙΟΡ (κ.)	73	31427	προς Μπαγκκόγκ 4/1
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	προς Οζάκα 12/1	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΕΛΛΑΣ (μ.)	80	28365	ε. Αμβέρσα 8/2
ΚΥΔΩΝΙΑ (μ.)	77	9634	α. Ν. Ορλεάνη 30/1	ΜΑΚΕΔΩΝ (κ.)	75	21708	α. Γκουαγιακούλ 2/2
ΚΥΖΙΚΟΣ (μ.)	78	11686	προς Βέντσιπλις 25/1	ΜΑΚΛΗΝΤΕΡ (κ.)	73	21708	μετ. «Λήντερ» (κ.)
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (μ.)	81	20468	α. Ακουίλας 19/1	ΜΑΚΝΤΟΝΑΛΑΝΤ (κ.)	74	34789	μετ. «Ντόναλντ» (ε.)
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (π.)	80	16600	ε. Βομβάη 3/2	ΜΑΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	39050	ε. Λός Αντζελες 1/2
ΚΥΡΙΑ ΑΡΜΑΟΥ (κ.)	80	19566	προς Ταυλάνδη 3/11	ΜΑΚΦΟΡΣ (κ.)	72	16704	μετ. «Φόρς» (κ.)
ΚΥΡΙΑΚΟΣ Μ. (κ.)	76	19603	προς Μπαγκκόγκ 28/1	ΜΑΚΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	76	14996	ε. Ασάμπ 17/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. (δ.μ.)	71	10814	προς Γιβραλτάρ 5/2	ΜΑΛΙΜΠΟΥ (κ.)	75	16849	προς Ιταλία 1/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.)	71	14757	α. Ν. Ορλεάνη 4/2	ΜΑΝΤΩ (δ.μ.)	72	17169	ε. Σάν Λορέντζο 31/1
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (μ.)	77	22614	μετ. «Al Wallivik» (π.)	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.)	73	72343	προς Βιτόρια 10/1
ΚΩΣΤΑΣ Η. (μ.)	74	9192	μετ. «Σπρίνγκ Μπρήζ» (μ.)	ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (δ.π.)	75	149293	ε. Φουτζέιρα 10/1
ΛΑΖΑΡΟΣ Α. (μ.)	77	15592	ε. Ματάντζας 23/12	ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΘΑ (μ.)	82	33186	ε. Μπαντάρ Χομεινί 19/1
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.)	76	2834	προς Τζέντα 30/1	ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ (μ.)	78	33186	ε. Ρίτσαρντς Μπαϊή 5/2
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	76	1575	ε. Πειραιά 25/1	ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ (μ.)	70	33185	α. Βανκούβερ 3/2
ΛΑΚΥ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	81	41893	πρ. "Albe"	ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ (μ.)	83	32100	ε. Τζ. Νεψρού 31/1
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1573	μετ. «Leo Sea» (π.)	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	προς Κούβα 5/12
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	α. Ν. Ορλεάνη 8/1	ΜΑΡΑΜΠΟΥ (Βα.)	70	9001	μετ. «Γάβνης Ζ.» (μ.)
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Αντοφαγκάστα 17/1	ΜΑΡΕ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	79	33157	προς Μαιάμι 28/1
				ΜΑΡΕ ΜΠΡΑΖΙΛ	73	128954	προς Πόντα ντα Μαδέιρα 11/1
				ΜΑΡΕ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.κ.)	78	31878	προς Αβάνα 16/12
				ΜΑΡΕ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	75	150960	α. Σάν Νικόλας Μπαϊή 9/1

MARIA A. (κ.)	76	14873	προς Ιταλία 4/1	(δ.κ.)	75	2998	ε. Μπουσάν 18/1
MARIA Δ. (Μα.)	68	16587	προς Τζέντα 20/1	ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΦΑΙΤΕΡ (δ.κ.)	73	4706	προς Καράτσι 30/1
MARIA ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)*	76	10108	α. Τσιμπόττε 21/1	ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.)	68	9504	προς Ντάρμπαν 4/2
MARIA E. (δ.κ.)	78	3613	πρ. «Favola»	ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μπχ.)	81	10199	α. Τεργέστη 31/1
MARIA K. (μ.)	77	19028	προς Λισσαβόνα 22/1	ΜΠΟΛΙΒΑΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
MARIA M. (κ.)	73	17327	α. Κακινάδα 23/1	(Μπχ.)	72	6671	μετ. «Ferid F.» (Μπχ.)
MARI A T. (δ.κ.)	76	15232	ε. Σιγκαπούρη 29/1	ΜΠΟΥΕΝΟΣ ΑΙΡΕΣ (π.)	71	9603	ε. Φλάσιγκ 5/2
MARIANIK K. (κ.)	80	14798	πρ Ρεσίφ 21/1	ΜΠΡΑΖΙΛ ΒΙΤΟΡΙΑ	77	74139	προς Πειραιά 29/1
MARIBEN (μ.)	69	2995	διαγράφεται	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑ ΡΗΦΕΡ (μ.)	75	7563	α. Λισσαβόνα 1/2
MARIΓΟΥΛΑ (κ.)	79	9760	ε. Βέντσπιλς 28/1	ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΥ (λιβ.)	73	31861	προς Χιλή 3/2
				ΜΠΡΑΙΤ ΣΤΑΡ (κ.)	71	12193	προς Νικολάγιεφ 2/12
MARIΓΟΥΛΑ Κ. (κ.)	74	30381	α. Ρόττερνταμ 27/1	ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	προς Μπόννου 14/12
MARIKA ΣΤΡΑΒΕΛΑΚΗ	72	13732	προς Σάν Κάρλος 2/1	ΜΠΡΙΤΖΙΤ (δ.κ.)	68	6789	μετ. «Σή Ρέιντερ» (π.)
MARILIA A. (μ.)	74	19928	μετ. «Pacific Star A.» (π.)	ΜΠΡΙΤΑΝΝΙΑ (κ.)	71	13841	προς Κίνα 14/12
MARINA (M.)	70	18628	ε. Πειραιά 22/1	ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.μ.)	61	7950	μεταφορές Κούβας
MARINER (δ.Μπχ.)	76	138765	ε. Σιγκαπούρη 1/2	ΜΥΚΟΝΟΣ V. (π.)	67	8981	διάλυση Ινδία
MARINER I (π.)	71	1887	ε. Καράτσι 29/1	ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506	προς Ευρώπη 17/1
MARINIK Γ. (κ.)	72	16018	ε. Γκουαγιακούιλ 1/2	ΜΥΡΙΣΙΝΗ (μ.)	72	14095	α. Πόρτ Σουδαν 10/1
MARIOΣ (μ.)	76	10526	α. Κωνσταντίνα 26/1	ΜΥΡΤΟΣ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	132826	προς Ν. Κορέα 22/12
MARAIN (μ.)	75	23334	α. Βανκούβερ 24/1				
MARTIN (μ.)	74	9067	α. Κριστομπαλ 26/1	NABA AYRA (κ.)	77	18328	ε. Πενάγκ 26/12
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (μ.)	71	15954	ε. Μπαράγκουλα 29/1	NABA MARIA (κ.)	77	18604	ε. Γένοβα 30/1
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΝΟΣ (κ.)	77	1740	προς Ν. Αφρική 29/1	NABIFKEITOP Δ. (κ.)	77	9111	α. Σιγκαπούρη 16/1
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	μετ. «Καρυάτις III» (κ.)	NABIOS ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ II			
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	ε. Κονακρύ 23/1	(κ.)	76	64670	προς Βενεζουέλα 20/1
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	προς ΗΠΑ 25/1	NAIA (κ.)*	70	9069	μετ. «Sunlight» (κ.)
ΜΑΥΚΟΠ (δ.μ.)	75	18021	μεταφορές Περσικού	NAIT LAIT (Μπχ.)	77	34841	μετ. «Στάνταρντ Βάλερ» (ε.)
ΜΑΥΣΤΑΡ (μ.)	74	19724	ε. Οίτα 28/1	NANTEΛΧΟΡΝ*	72	18723	α. Ν. Ορλεάνη 7/1
ΜΕΛΟΙ (μ.)	76	22297	α. Μανίλα 13/1	NANTIN			επωλήθη αλλοδαπούς
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.κ.)	76	20572	α. Λάγος 2/1	ΝΑΡΕΙΤΟΡ (κ.)	80	10982	προς Σάντος 31/1
ΜΕΛΩΔΙΑ (κ.)	73	14670	προς Μπ. Αίρες 2/2	ΝΑΡΟΒΑ (δ.)	92	81400	προς Νίκμπο 20/1
ΜΕΝΤΑΦΡΙΚΑ ΛΙΝΚ (μ.)	76	12357	προς Αίγυπτο 29/1	ΝΑΥΣΙΚΑ Β. (μ.)	71	1978	μετ. «Μαρία Χ.» (μ.)
MENT ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ (μ.)	70	23081	προς Βιτόρια 20/1	ΝΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	ε. Γκντάνσκ 22/11
MENTOP (κ.)	73	13729	προς Μπαγκκόκ 29/12	ΝΑΥΣΙΚΑ Μ. (κ.)	74	76084	μετ. «Στάρ Πήτερ» (κ.)
ΜΕΞΙΚΑΝΑ (κ.)	71	28273	προς Μεσόγειο 26/1	ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (κ.)	73	11291	α. Πόρτ Σάι 4/2
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ (δ.κ.)	76	68738	προς Α. Ακτή Καναδά 14/1	ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	προς Σουέζ 22/9
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43857	προς Βενεζουέλα 29/1	NENTΛΟΥΝΤ ΣΑΝΤΟΣ			
ΜΕΤΡΟΤΑΝΚ (δ.μ.)	74	158797	στη Φουτζέιρα (αποθήκη)	(κ.)	82	18656	προς Γουατεμάλα 11/1
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	προς Αρούμπα 3/2	ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	διάλυση Αλάγκ
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	α. Ντάρμπαν 31/1	ΝΕΠΤΟΥΝ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ			
ΜΙΚΑΔΟ (κ.)	70	9951	ε. Βόλο 9/1	(μ.)	75	2226	προς Μάλτα 6/2
ΜΙΛΑΓΚΡΟ (μ.)	75	19921	προς Πειραιά 29/1	ΝΕΠΤΟΥΝ ΕΛΛΑΣ (μ.)	79	6398	προς Βαρκελώνη 31/1
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	προς Ρόττερνταμ 31/1	ΝΕΠΤΟΥΝ ΝΤΟΡΑΝΤΟ			
ΜΙΛΤΑ (μ.)	69	20001	μετ. «Ιωάννα (μ.)	(δ.Σ.)	85	53014	ε. Σιγκαπούρη 18/1
MINERBA (κ.)	84	37584	προς Μπαγκκόκ 15/9	ΝΕΠΤΟΥΝ ΠΡΙΝΣΕΣ(μ.)	72	10194	ε. Κων/πολη 14/12
MINERBA (δ.μ.)	84	37584	προς Ιταλία 2/2	ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΑΝ (μ.)*	71	1518	στο Βόλο 10/12
MINI ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	μεταφορές Μαχαμάς	ΝΕΠΤΟΥΝ ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ(μ.)	79	1592	μετ. «Ευδοκία Στάρ» (π.)
MINOAN ΣΗ (μ.)	78	14874	ε. Ταμπίκο 24/1	ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	προς Σεπετίμα 3/2
ΜΙΣΤΡΑΛ II (δ.π.)	73	1272	προς Αγ. Θεοδώρου 31/1	ΝΕΣΤΟΣ (δ.)	80	25728	προς Καριπίτο 28/12
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Δ. Αφρική 11/1	ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	προς Μοντεβιδέο 4/2
ΜΟΡΑΝΤΟ (δ.κ.)	72	16890	μετ. «Camara Ayi» (π.)	ΝΗΡΕΥΣ (κ.)	68	1598	προς Αφρική 7/1
ΜΟΥΡΑΝΟ (Μπχ.)	74	65579	προς Αμβούργο 1/2	ΝΗΡΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Πόρτ Σάι 23/1
ΜΠΑΙΗ ΡΙΤΖ (δ.Μπχ.)	78	103812	επωλήθη αλλοδαπούς	ΝΗΣΟΣ ΥΔΡΑ (Βα.)	79	8490	προς Ρόττερνταμ 29/1
ΜΠΑΛΚ ΜΑΑΣ (κ.)	76	33057	αγορά αλλοδαπούς	ΝΙΚ (μ.)	85	3998	ε. Γκάνδη 25/1
ΜΠΑΛΚ ΡΑΙΝ (κ.)	75	33057	αγορά από αλλοδαπούς	ΝΙΚΑΙΑ (μ.)	77	14856	ε. Μομπίλ 19/1
ΜΠΛΑΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	επωλήθη 25/1
(Μπχ.)	79	6414	α. Πειραιά 20/1	ΝΙΚΙ (κ.)	75	65459	προς Ν. Ορλεάνη 7/2
ΜΠΑΡΜΠΑ ΘΑΝΑΣΗΣ (κ.)	77	32078	ε. Πειραιά 20/1	ΝΙΚΚΟ ΣΚΑΥ	71	29198	προς Σάντος 15/1
				ΝΙΚΟ Κ. (μ.)	72	20317	προς Τζέντα 15/1
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	προς Λουάντα 19/1	ΝΙΚΟΛ (Μπχ.)	75	11462	προς Πόρτ Μωχ. Κασίμ 1/2
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑΥ (δ.κ.)	69	44860	επωλήθη διάλυση	ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.Μπχ.)	75	61000	ε. Χιούστον 4/2
ΜΠΕΛΛΑ (κ.)	75	23334	α. Τέξας Σίτυ 20/1	ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (κ.)	79	10225	προς Σιγκαπούρη 30/1
ΜΠΕΛΛΑ (μ.)	69	23919	α. Ν. Ορλεάνη 18/1	ΝΙΚΟΣ Μ. (κ.)	75	3531	προς Ισπανία 26/1
ΜΠΕΛΟΥΓΚΑ (μ.)	77	14886	προς Καναδά 17/11	ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	προς Χόγκ Κόγκ 11/1
ΜΠΙΣΚΑΥ ΜΠΑΙΗ (κ.)	80	30639	προς Καμσάρ 6/1	ΝΙΚΟΣΙΑ (κ.)	72	15656	προς Κασσιούγκ 7/2
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ (μ.)	71	8555	διάλυση Ινδία	ΝΙΟΥ ΜΟΥΝ	81	12876	προς Ιαπωνία 18/1
ΜΠΛΟΥΝΟΡΘ (μ.)	70	16006	προς Ντάρμπαν 18/1	ΝΙΡΒΑΝΑ (κ.)	75	20797	προς Σιγκαπούρη 21/1
ΜΠΛΟΥ ΣΑΟΥΘ (κ.)	72	10418	προς Σιγκαπούρη 30/1	ΝΙΣΣΙ (δ.π.)	68	39849	α. Τέμα 10/1
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΥ (μ.)	71	15954	προς Άνναμπα 28/1	ΝΙΣΥΡΟΣ (δ.)	82	81400	προς Κασσιούγκ 21/12
ΜΠΛΟΥΜΕΝΟΥ ΡΗΦΕΡ (μ.β.)	69	8707	ε. Πειραιά 29/1	ΝΙΤΣΑ V (AB)	72	10423	ε. Γιαγκόν 25/1
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΑΝΤΒΕΝ-				ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ			
ΤΣΡΟΥΣ (δ.κ.)	75	6794	α. Χιούστον 30/1	(δ.π.)	84	2469	προς Ακαμπα 2/2
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΛΑΝΣΕΡ	74	5105	προς Βατούμι 13/1	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)*	77	1747	επωλήθη αλλοδαπούς
ΜΠΛΟΥΤΑΝΚ ΣΤΑΡΛΕΤ				ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (Βρ.)*	88	1905	επωλήθη αλλοδαπούς
(δ.)	71	1991	προς Αλγέρι 18/1	NORMAN ΣΤΑΡ (AB)	79	10153	ε. Πόρτο Καμπέλλο 29/1
ΜΠΛΟΥΝΤΑΝΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ				ΝΟΡΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	80	6414	αργεί Πειραιά

ΝΤΑΙΑΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Ουκρανία 17/1	ΠΑΞΟΙ ΡΕΞ (Βα.)	78	7623	μετ. «Νήσος Παξοί» (Βρ.)
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	προς Δανία 7/2	ΠΑΟΛΑ (δ.μ.)	74	65067	προς Γιάννις 7/12
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	15581	ε. Τερμουζέν 7/2	ΠΑΡΑΓΚΟΝ (κ.)	73	10713	ε. Ν. Ορλεάνη 5/2
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	68	18210	προς Αβάνια 15/1	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	78	4006	προς Τρίπολη 17/1
ΝΤΕΒΟΝ (δ.)	76	48110	ε. Παλάου Μπακόμ 2/2	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μπχ.)	77	23910	ε. Χόγκ Κόγκ 6/1
ΝΤΕΖΕΡΤ ΣΟΝΓΚ (κ.)	85	24969	πρ. «Cassia»	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	ε. Κωνσταντίν 23/1
ΝΤΕΙΛΑΜ (κ.)	71	9810	προς Τζεμπέλ Αλι 19/12	ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (κ.)	80	19164	προς Βραζιλία 22/1
ΝΤΕΛΦΙΚ ΠΡΑΙΝΤ (Μπχ.)	84	35453	προς Ιαπωνία 19/1	ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	προς Ν. Κορέα 29/1
ΝΤΕΛΦΙΚ ΦΛΕΙΜ (Μπχ.)	82	32320	επωλήθη αλλοδαπούς	ΠΑΣΧΑΛΗΣ (μ.)	74	15711	α. Αλεξάνδρεια 13/1
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	προς Ακαμπα 27/1	ΠΑΤΡΙΟΤ (δ.π.)	75	21296	α. Γκούανζου 12/1
ΝΤΕΣΤΙΝΟ (π.)	73	15321	α. Ν. Ορλεάνη 26/1	ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟΣ (Κ.)	86	14319	μετ. «Λάπες Λάζουλις (κ.)
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	7255	δ. Ντόβερ 12/1	ΠΑΥΛΙΝΑ (π.)	69	9627	μετ. «Παυλίνα Ουάν» (π.) βυθίσθηκε
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	α. Βανκούβερ 18/12				
ΝΤΙΝΟΣ (δ.μ.)	62	1979	προς Φρητάνου 4/2	ΠΕΛΑΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Πειραιά 4/2
ΝΤΙΠΠΑΧ (μ.)	69	9522	διαγράφεται	ΠΕΛΛΑ (μ.)	71	14686	προς Κίνα 12/12
ΝΤΟΛΙΧΑ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	75	61172	α. Χιούστον 30/11	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Ν. Ορλεάνη 5/2
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	διάλυση Μπαγκλαντές	ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V. (δ.κ.)	71	104253	διάλυση Ινδία
				ΠΕΛΑΝΤΕΙΝΕΡ (κ.)	70	4095	προς Σαλέρνο 1/2
ΞΑΝΑΝΤΟΥ (κ.)	76	14	α. Πειραιά 2/2	ΠΕΡΓΑΜΟΣ (μ.)	78	11431	προς Αμπιτζάν 2/2
ΞΕΝΟΥΛΑ Μ. (κ.)	78	2491	ε. Θεσσαλονίκη 31/1	ΠΕΡΓΑΜΟΣ (π.)	73	4551	προς Καλλία 26/1
				ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ (μ.)*	74	16249	ε. Ν. Ορλεάνη 31/1
ΟΑΚ (Μπχ.)	81	12906	πρ. «Verdin»	ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Λάγος 4/1
ΟΑΚ (δ.μ.)	75	68631	πρός Νοβοροσίσκ 25/1	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	ε. Δαμιέττα 29/1
ΟΛΓΑ Μ. (π.)*	75	1985	ε. Εσκομπρέρας 1/2	ΠΕΡΣΕΥΣ (Μπχ.)	72	9635	επισκ. Πειραιά 22/7
ΟΛΕΜΑΡ (κ.)	72	17399	προς Κίνα 5/1	ΠΕΡΣΕΥΣ (μ.)	79	9577	προς Σιγκαπούρη 31/1
ΟΛΜΑ (κ.)	72	9824	προς Δ. Αφρική 20/12	ΠΕΤΡΑ ΣΤΑΡ (κ.)	77	8748	προς Μομπάσα 23/1
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΑΡ (δ.π.)	91	81400	προς Αιν Σούκνα 29/1	ΠΕΤΡΟΣ Η. (μ.)	62	1419	α. Πειραιά 24/1
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	επωλήθη διάλυση	ΠΗΛΕΥΣ (κ.)	72	30930	ε. Βενετία 4/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2606	αργεί Πειραιά	ΠΗΛΙΟΝ (Μπχ.)	84	27706	προς Βιτόρια 26/1
ΟΛΥΜΠΙΟΣ II (π.)	70	14786	πρ. «Eurojoy»	ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	μετ. «East River»
ΟΜΕΡ (κ.)	70	22912	προς Σάντος 6/2	ΠΗΝΕΛΟΠΗ II (π.)	82	13483	α. Χιούστον 3/2
ΟΜΗΡΟΣ (κ.)	73	116059	προς Τουμπάρσ 25/1	ΠΗΝΕΛΟΠΗ Α. (ΑΒ)	72	18349	προς Αφρική 30/1
ΟΜΗΡΟΣ (Ον.)	64	2796	προς Αβείορ 29/10	ΠΗΤΕΡ Κ. (μ.)	72	1532	μετ. «God Is Love» (ΑΒ)
ΟΜΗΡΟΣ (μ.)	70	18340	προς Βραζιλία 15/1	ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουαίμα 29/12
ΟΜΙΝΑ (κ.)	71	8466	μετ. «Παναγία Τήνου» (μ.)	ΠΙΠΙΤΣΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	84	20866	προς Μακάβ 3/2
ΟΜΟΓΚΥ (κ.)	67	1220	προς Λαττάκ 7/2	ΠΛΑΝΗΤΗΣ (κ.)	80	9236	ε. Ταιτσούγκ 16/1
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.ΑΒ.)	70	1595	αργεί Θεσσαλονίκη	ΠΛΑΤΩΝ (κ.)	78	9188	δ. Γιβραλτάρ 30/1
ΟΡΑΜΑ II (δ.κ.)	73	18273	προς Ασάμπ 30/1	ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. Λομέ 6/1
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	ε. Σιγκαπούρη 2/2	ΠΟΛΛΟΥΞ I. (π.)	75	14741	προς Κεηπτάουν 16/1
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	ε. Μονφράλκον 3/2	ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ (κ.)	74	57319	προς Ντελαγουέρ 28/11
ΟΡΙΩΝ 2 (κ.)	82	34842	ε. Ν. Ορλεάνη 3/2	ΠΟΛΥΜΑΝΙΑ (μ.)	74	9753	πρ. «Σάουθ Σήλντς»
ΟΡΙΩΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (μ.)	69	1924	προς Αλγερία 17/1	ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Γκουγιακούλι 15/1
ΟΡΚΑ (Α.Β.)	75	1999	ε. Οριστάνο 16/1	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	81	15881	προς Αυστραλία 29/1
ΟΡΣΟΛΑ Β. (π.)	69	35284	επωλήθη διάλυση	ΠΟΝΤΟΜΕΔΩΝ (κ.)	85	22271	ε. Φουτζέιρα 29/1
ΟΡΦΕΑΣ (κ.)	73	64355	ε. Μιούγκα 1/2	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	84	16912	ε. Ρόττερνταμ 6/1
ΟΣΕΑΝ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	93	162000	ε. Φουτζέιρα 1/1	ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	μετ. «Μπρήζ» (λ.)
ΟΕΑΝ ΓΚΡΕΙΣ (κ.)	76	12590	πρ. «Alike II»	ΠΟΡΟΣ	71	20670	ύψωσε ελληνική
ΟΣΕΑΝ ΓΡ. (μ.)	71	13459	προς Αλγερία 4/11	ΠΟΡΟΣ (κ.)	80	35271	πρ. «Crhismir»
ΟΣΕΑΝ ΛΕΙΚ (κ.)	76	12443	ε. Κρατσοκόλκος 17/1	ΠΟΡΤΑΙΤΙΣΣΑ (μ.)	77	8767	προς Μπαγκόγκ 1/1
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ I. (δ.)	80	3323	στη Βάρνα 31/1	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ (δ.μ.)	70	3077	προς Πειραιά 18/11
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.κ.)	75	16755	ε. Χαλδία 23/1	ΠΡΑΙΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.μ.)	74	44989	προς Καοματσουσίμα 21/1
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.)	70	8493	ε. Μπιζέρτα 24/1	ΠΡΑΙΜ ΝΟΜΠΛ (δ.μ.)	75	1966	μετ. «Νόμπλες» (μ.)
ΟΣΕΑΝΙΚΟΣ (κ.)	78	14901	μετ. «Μουλιμπάκ Εξπρές (κ.)	ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.Μπχ.)	76	39920	προς Αρούμπα 3/1
ΟΣΕΑΝΟΥΣ (δ.μ.)	75	49278	ε. Πειραιά 25/1	ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	προς ΗΠΑ 21/1
ΟΣΙΡΙΣ I. (μ.)	70	5480	προς Ντουάλ 17/1	ΠΡΙΝΣΕΣ ΑΡΙΑΔΝΗ (δ.μ.)	74	61901	επωλήθη Κινέζους
ΟΤΑΡΟΥ 1. (δ.π.)	79	3818	ε. Χόγκ Κόγκ 7/2	ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	15539	προς Ιαπωνία 1/2
ΟΥΑΙΤ ΡΟΥΖ	84	13852	στη Σεμάγκα (αποθήκη)	ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΓΟΥΙΝΤ (δ.κ.)	78	17754	προς Ντουμάι 11/12
ΟΥΑΖΙΓΚΤΟΝ				ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	προς Λάγος 12/1
ΡΕΙΝΜΠΟΥ II	84	13881	προς Ιαπωνία 28/12	ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	προς Ντάρμπαν 28/1
ΟΥΝΙΣΙΝΑ (δ.)	94	110067	προς Αμπου Ντάμπι 28/1	ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	85	17228	πρ. «Ulla»
ΟΥΡΙΟΣ (κ.)	73	15391	προς Γκάλφπορτ 27/1	ΠΡΟΚΥΩΝ (μ.)	75	10526	προς Μπαχάμας 15/12
				ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (κ.)	79	11373	προς Ηράκλειο 6/2
ΠΑΙΟΝΗΡ ΣΑΝ (κ.)	76	14589	προς Υεμένη 2/2	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	68	18525	ε. Φρεντερίτσια 14/1
ΠΑΛ ΗΓΚΛ (κ.)	79	9429	προς Καλλία 9/1	ΠΡΟΣΩΝ (Μπχ.)	78	26409	προς Γιοκοχάμα 25/1
ΠΑΛ ΜΑΡΙΝΟΣ (κ.)	80	14397	δ. Γιβραλτάρ 25/1	ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Μπουεναβεντούρα 31/1
ΠΑΛΛΑΣ (Μπχ.)	71	7890	προς Κέμι 4/2	ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	προς Μανταράν 25/1
ΠΑΜΦΙΛΟΣ (κ.)	77	35430	πρ. «Rabenna»	ΠΡΩΤΑΓΟΡΑΣ (κ.)	74	19166	ε. Ακαγιούτλα 28/1
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ (μ.)	74	3759	ε. Λάγος 10/1	ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	δ. Κων/πολη 20/1
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	προς Γιαγκόν 24/1	ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	προς Αμουαίη Μπαίη 27/1
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (κ.)	79	9236	α. Νάντη 1/2	ΠΡΩΤΟΜΑΣΤΟΡΑΣ (κ.)	72	9176	μετ. «Mattz Altair» (Μπχ.)
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (μ.)	78	17807	α. Φιλαδέλφεια 26/1	ΠΤΟΛΕΜΑΙΟΣ (κ.)	76	19166	προς Πόρτο Ορντάζ 30/12
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)	77	10076	ε. Τζακάρτα 24/12				
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	78	10113	ε. Αμβέρσα 28/1				
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (Μπχ.)	73	79422	προς Σεπετίμα 14/1				
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	ε. Χόγκ Κόγκ 17/1				
PANY P. (μ.)	78	14088	προς Ακαγιούτλα 30/1				
				ΠΑΙΝΤΕΡ Β. (κ.)	82	11977	προς Βαλπαράιζο 31/1

PAMA (κ.)	87	13651	προς Κολόμπο 2/12	ΣΗ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	72	13192	α. Ρεσίφ 25/1
PANTNOR (κ.)	75	8896	α. Ν. Ορλεάνη 2/2	ΣΗ ΦΑΓΙΕ (κ.)	78	154990	προς Σαγκάη 15/12
PAFONTY (κ.)	71	11758	διαγράφεται	ΣΗ ΧΑΡΜΟΝΥ II (κ.)	77	5477	προς Ρόδο 27/1
PEA (μ.)	73	30930	α. Γιβραλτάρ 29/1	ΣΗΒΕΝΟΥΣ (μ.)	70	19847	α. Ακαμπα 6/2
PEA ΦΩΤΕΙΝΗ (κ.)	70	12577	προς Κούβα 9/1	ΣΗΒΙΝΧΑ (δ.κ.)	69	19224	μετ. «Ilcevinha» (Μπχ.)
PEΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	α. Ν. Ορλεάνη 22/1	ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	προς Σ. Τζών 18/1
PEINTZER (κ.)	76	14760	ε. Ρόττερνταμ 3/2	ΣΗΓΚΡΕΙΣ II (κ.)	77	38886	προς Ιράν 23/1
PEE (AB)	72	10936	α. Γκουάνζου 27/12	ΣΗΚΑΠΤΑΙΝ (δ.μ.)	74	18204	α. Μάλτα 31/1
PHTZENT (Μπχ.)	79	8680	α. Τζέντα 12/1	ΣΗΚΟΥΗΝ (μ.)	83	18083	ε. Σιγκαπούρη 25/11
RIBER ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	μετ. «Bang Sapham»	ΣΗΚΟΥΗΝ (δ.κ.)	82	11780	α. Σιγκαπούρη 27/12
RIBER K. (π.)	66	14682	μετ. «Trancisko»	ΣΗΚΡΑΟΥΝ (δ.μ.)	85	25425	ε. Βομβάη 15/1
PIZA (δ.μ.)	74	66341	προς Μάλτα 14/1	ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	προς Ντακάρ 5/2
PIKMEPΣ ΝΤΑΛΙΑΝ (κ.)	78	15086	προς Σαγκάη 23/1	ΣΗΛΑΚ 4 (μ.)	84	20277	μετ. «Σηλαϊδη II» (μ.)
PIO BENTΣΙΟΥΡ	77	10409	προς Ζανζάγκ 5/1	ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	προς Τόρ Μπαϊή 3/2
POKKO ΣΑΝ (π.)	71	71877	στη Βάρνα 31/1	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Ακαμπα 26/1
ROMINA (μ.)	75	9702	προς Ταιτσούγκ 21/1	ΣΗΜΑΣΤΕΡ Μ. (κ.)	73	14036	προς Βενεζουέλα 27/1
ROMINA III (δ.μ.)	67	3468	προς «Medea»	ΣΗ ΜΕΡΙΤ (δ.μ.)	76	17777	προς Σκίκντα 27/1
ROMINA Γ. (δ.μ.)	77	64313	πρ. «Corta Atalaya»	ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173	προς Ν. Ορλεάνη 2/2
POΟΥΣ (δ. Ονδ.)	70	1598	στο Γκιζάν (αποθήκη)	ΣΗΜΠΑΛΚ I. (π.)	65	9812	στο Πόρτ Σουδάν (αποθήκη)
POΣΑΛΙΝΤ (δ.)	69	38714	διάλυση Ινδία	ΣΗΜΠΑΛΚ II (μ.)	69	31551	προς Σέκου 31/1
POΥΜΠΙΝΙ (κ.)	82	9871	προς Χιούστον 2/2	ΣΗΜΠΑΛΚ II (π.)	69	3472	ε. Αλμερία 29/1
POΥΜΠΥ (δ.μ.)	76	48238	προς Σριράχα 15/1	ΣΗΜΠΗ I. (μ.)	74	25892	προς Μόντρεαλ 27/1
POΥΜΠΥ I. (π.)	73	22626	προς Ρόττερνταμ 22/1	ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	προς Κίνα 1/1
POΜΙΟΣ (κ.)	68	1589	προς Πόιντ Νουάρ 30/1	ΣΗΜΠΡΕΙΒΥ (δ.μ.)	73	17795	προς Μαντράς 31/1
				ΣΗΜΠΡΗΖ ΟΥΑΝ (μ.)	71	11005	προς Κούβα 10/12
ΣΤ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ I. (κ.)	82	8719	ε. Σάντος 5/2	ΣΗΝΤΑΝΣΕΡ (δ.μ.)	77	60338	ε. Νοβοροσίσκ 27/1
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (δ.Μπχ.)	81	33471	α. Τραμαντάι 28/1	ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ II (κ.)	74	18373	α. Καρατάι 27/1
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	μετ. «Αντόνιο» (μ.)	ΣΗΝΤΡΑΙΒ (κ.)	82	18709	ε. Μπωμόντ 26/1
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	74	151221	αργεί Τζέμπελ Αλι	ΣΗΠΕΙΣ (μ.)	77	15255	προς Ευρώπη 3/1
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.μ.)	76	17659	α. Πειραιά 28/1	ΣΗΠΕΡΑ II (μ.)	74	14642	πρ. «Sirinada»
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.μ.)	74	25765ε	α. Φαλκονάρα 24/1	ΣΗΠΡΑΙΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	προς Αμβέρσα 5/2
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734	προς Σιγκαπούρη 13/1	ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	μετ. «Searanger II» (κ.)
ΣΑΛΒΑΝΤΟΡ I. (π.)	74	16023	α. Λονδίνο 2/2	ΣΗΠΡΟΜΙΣ (δ.μ.)	76	17777	ε. Ρόττερνταμ 2/2
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	προς Σ. Αραβία 14/1	ΣΗΡΑΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	ε. Γκόλντεν Ρίβερ 12/1
ΣΑΝ (δ.μ.)	75	68090	ε. Νοβοροσίσκ 16/1	ΣΗΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	διαγράφεται
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	ε. Ειλάτ 15/1	ΣΗΣΚΟΥΟΥ (δ.μ.)	75	42619	ε. Γιούπορτο 30/1
ΣΑΝ ΑΝΤΟΝΙΟ (δ.μ.)	74	25410	πρ. «Σαίντ Ελεν»	ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17751	ε. Σάο Φραντσίσκο 27/1
ΣΑΝ ΕΒΑΝΣ (κ.)*	69	9584	α. Ρεσίφ 25/1	ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	προς Αλγερία 27/1
ΣΑΝ ΤΖΩΝ I. (κ.)	70	11122	ε. Λά Γκουλέτ 21/1	ΣΗΤΡΕΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	69	9314	προς Κούβα 1/2
ΣΑΝΡΑΙΖ (κ.)	71	13575	προς Ιαπωνία 26/1	ΣΗΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	ε. Γκουγιακούϊλ 3/2
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (δ.μ.)	74	17077	προς Θεσσαλονίκη 1/2	ΣΗΦΑΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794	προς Πουνταρένας 30/1
ΣΑΝΤΕΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ				ΣΗΦΕΔΑΡΕΡ	73	29763	προς Σεβαστούπολη 27/1
(κ.)	75	10297	μετ. «Golden Future» (π.)	ΣΗΦΟΡΤΣΟΥΝ (δ.μ.)	75	17659	προς Ινδία 24/1
ΣΑΝΤΟΥΥ ΝΤΑΝΣ (μ.)	75	41978	α. Ν. Ορλεάνη 19/1	ΣΗΦΡΕΝΤ (δ.μ.)	74	20812	προς Αλεξάνδρεια 26/1
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ I. (κ.)	69	24594	προς Μπουσάν 23/1	ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	προς Αλγερία 8/12
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΡΕΞ (Βα.)	83	8739	δ. Παναμά 24/1				
ΣΑΞΟΝ ΣΤΑΡ (ΑΒ.)	79	10153	προς Βαλπαράϊζο 20/1	ΣΗΧΟΟΥΠ II (κ.)	78	15275	ε. Αγ. Πετρούπολη 17/1
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ				ΣΗΧΟΡΣ Γ. (π.)	71	15064	πρ. «Γκλόμπολ Σήχορς»
(δ.π.)	84	3793	προς Ν. Κορέα 12/11	ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΟΥΡΥ (κ.)	76	12440	ε. Σαγκάη 20/11
ΣΑΤΟΥΡΝ (δ.μ.)	74	70741	προς Σίντι Κερρί 27/1	ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750	ε. Σαγκάη 20/11
ΣΓΚ ΣΗΓΟΥΙΝΤ (μ.)	76	73039	προς Τουμπαράο 17/12	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	76	28266	ε. Σιγκαπούρη 3/1
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	ε. Βέντσιπλος 28/1	ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	ε. Μανασούς 30/1
ΣΕΙΛΜΑΝ (κ.)	80	17798	προς Κεηπτάουν 4/2	ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	80	24917	στο Χόγκ Κόγκ 30/11
ΣΕΙΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143	προς Φουτζέιρα 22/1	ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440	προς Χό Τσί Μίνχ Σίτ 8/10
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	ε. Ταιτσούγκ 17/1	ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ (κ.)	84	13911	ε. Σιγκαπούρη 1/2
ΣΕΛΙΑ (μ.)	72	9343	προς Μπαγκκόγκ 1/2	ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΛΤ (δ.κ.)	75	17645	ε. Χόγκ Κόγκ 31/7
ΣΕΝΤΑΡ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ (μ.)	75	6540	μετ. «Gino» (κ.)	ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΡΝ (δ.κ.)	75	17645	στο Χόγκ Κόγκ 17/6
ΣΕΝΤΑΡ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (μ.)	77	9027	προς Κεηπτάουν 4/1	ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	διάλυση Αλιάγκα
ΣΕΝΤΟΣΑ (κ.)	75	15684	ε. Πειραιά 4/2	ΣΙΤΥ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣΙΤΥ (δ.κ.)	87	24584	προς Ινδονησία 25/1
ΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (κ.)	80	31262	α. Ν. Ορλεάνη 23/1	ΣΙΦΝΟΣ (μ.)	66	10663	διαγράφεται
ΣΕΡΕΝΙΤΥ (μ.)	71	1516	στη Κων/πολη 2/1	ΣΚΑΥΜΑΝ (κ.)	77	11679	προς Αμαμαπάρε 29/12
ΣΕΡΙΦΟΣ (π.)	67	8932	προς Ιταζάι 30/1	ΣΚΕΙΤΕΡ (Μπχ.)	81	9002	α. Πόρτ Χουενέμε 29/1
ΣΗ ΓΟΥΙΝΤ	74	12694	πρ. «Rema»	ΣΚΙΕΡ (Μπχ.)	81	8835	ε. Σετουμπάλ 1/2
ΣΗ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.)	76	9589	προς Μομπάσα 4/2	ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	επωλήθη αλλοδαπούς
ΣΗ ΕΣΚΟΥΑΙΡ (κ.)	68	11413	προς Μουροράν 19/1	ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712	προς Ρουέν 25/1
ΣΗ ΚΟΝΣΕΡΤ (κ.)	76	18124	προς Ακαμπα 26/1	ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	προς Τσιμπότε 20/1
ΣΗ ΜΑΔΕΡ (μ.)	73	3717	ε. Πειραιά 30/1	ΣΟΛΩΝ ΟΦ ΑΘΕΝΣ (κ.)	76	40272	προς Ρίο Ιανείορ 28/1
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	προς Λίβερπουλ 6/2	ΣΟΝΙΑ (δ.μ.)	78	18643	προς Βιτόρια 1/2
ΣΗ ΜΠΑΡΟΝ (κ.)	75	12290	α. Ν. Ορλεάνη 2/2	ΣΟΝΙΚ ΓΙΑΘ (κ.)	82	34447	πρ. «Presence»
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ (π.)	72	12779	προς Βαλτιμόρη 15/12	ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284	προς Μπαγκκόγκ 12/1
				ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Λισσαβόνα 1/2
ΣΗ ΝΤΑΙΜΟΝΤ Η. (κ.)	72	5450	προς Νοβοροσίσκ 28/1	ΣΟΥΚΧΟΥΜΙ (δ.μ.)	75	15662	ε. Καμπάνα 31/1
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277	ε. Σιβαταβέτσια 6/2	ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (μ.)	73	20179	προς Τσιταγκόγκ 23/1
ΣΗ ΠΑΟΥΕΡ (δ.)	70	71080	διαγράφεται	ΣΟΥΠΕΡ ΛΑΙΔΗ (δ.μ.)	92	77387	ε. Γουλιμσχάβεν 5/2
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688ε	α. ντόρμπαν 23/1	ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508	στη Σεμάγκα
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	επωλήθη διάλυση				

ΣΟΦΙΑ Σ. (κ.)	79	3367	ε. Λομέ 22/1	ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	προς Σιγκαπούρη 2/2
ΣΠΑΡΤΑ (μ.)*	69	1546	ε. Δακάρ 6/1	ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (κ.)	76	19166	ε. Ν. Ορλεάνη 23/1
ΣΠΙΡΙΤ (δ.μ.)	76	51121	α. Κρηιτάουν 22/1	ΤΗΝΟΣ ΑΙΛΑΝΤ (κ.)	73	12376	α. Φουτζέιρα 27/12
ΣΠΡΙΝΤΕΡ (Μπχ.)	79	8831	προς Αλγέρι 19/1	ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (κ.)	78	36866	προς Γιούζυ 27/1
ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ (μ.)	70	14376	ε. Κωνσταντίνζα 15/2	ΤΙΝΑ 1 (π.)	82	23696	πρ. «Graigwerdd»
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Μπιζέρτα 27/1				
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	76	59353	προς Φουτζέιρα 29/1	ΤΟΜ ΚΑΤ (μ.)	69	11020	διαγράφεται
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	προς Βραζιλία 28/1	ΤΟΜΙΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (μ.)	85	39537	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΘΗΣ Γ. (π.)	75	1586	προς Αχλάδι 1/2	ΤΟΜΙΣ ΓΟΥΕΣΤ (δ.Μπχ.)	92	24248	ε. Ναγκόγια 30/1
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	α. Τόρρε Ανουνζιάτα 31/1	ΤΟΜΙΣ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.μ.)	89	50570	α. Τερνέστη 28/1
ΣΤΑΜΩΝ (κ.)	77	10976	προς Νάπολη 4/2	ΤΟΜΙΣ ΝΟΡΘ (δ.Μπχ.)	92	24248	προς Τζέντα 8/1
ΣΤΑΡ ΑΛΕΞ (κ.)	74	15942	πρ. «Magi»	ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ (δ.μ.)	87	50570	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ ΓΟΥΛΜΙΓΚΤΟΝ (δ.Μπχ.)	83	49754	αγορά από αλλοδαπούς	ΤΟΜΙΣ ΣΑΟΥΘ (δ.Μπχ.)	88	24248	προς Τζουμπάι 21/1
ΣΤΑΡ ΓΟΥΕΣΤΜΙΝΣΤΕΡ (δ.Βρ.)	81	49809	αγορά από αλλοδαπούς	ΤΟΜΙΣ ΣΠΙΡΙΤ (μ.)	86	39537	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ ΓΟΥΕΣΤΣΕΣΤΕΡ (δ.Μπχ.)	81	49754	αγορά από αλλοδαπούς	ΤΟΜΙΣ ΦΕΙΘ (μ.)	87	39500	προς Ουλσάν 4/1
ΣΤΑΡ ΓΟΥΙΝΤΣΟΡ (δ.Βρ.)	80	49809	αγορά από αλλοδαπούς	ΤΟΜΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ (μ.)	89	39594	προς Πορτογαλία 9/1
ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ (Μπχ.)	73	9749	ε. Φάμουθ Μπαίη 4/2	ΤΟΜΙΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	86	39500	προς Ρότερνταμ 4/2
ΣΤΑΡ ΛΑΙΤ (ΑΒ)	85	6819	προς Κολόμιο 3/2	ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082	μετ. «Harmony Sky» (μ.)
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (κ.)	77	22893	προς Σαγκάη 30/1	ΤΟΥΡΑΝΤΟΤ (Μπχ.)	79	20331	προς Αλγέρι 20/11
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	προς Περσικό 21/1	ΤΡΑΙΝΤΕΝΤ (π.)	72	9943	ε. Κωνσταντίνζα 25/1
ΣΤΑΡ ΜΠΗΚΟΝ (δ.π.)	69	71080	επωλήθη διάλυση	ΤΡΑΝΣ ΑΡΓΩ (δ.Μπχ.)	77	63285	α. Αλγκεθίρας 12/1
ΣΤΑΡΧΑΒΕΝ (Μπχ.)	75	8031	α. Λά Γκούλετ 19/1	ΤΡΑΝΣ ΗΡΑ (δ.)	76	63224	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ον.δ.)	62	1133	επωλήθη αλλοδαπούς	ΤΡΑΝΣ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.)	76	65112	ε. Γιβραλτάρ 17/1
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586	προς Βάρνα 29/11	ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ ΛΤ (δ.κ.)	76	19867	προς Ουλσάν 17/1
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656	προς Πειραιά 26/1	ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550	προς Υεμένη 2/2
ΣΤΕΙΝΛΕΣΣ ΚΟΜΠΕ (δ.π.)	85	4710	δ. Ντόβερ 15/1	ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339	προς Λάζαρο Καρντένας 24/11
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940	προς Ρότερνταμ 2/2	ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ*	76	18953	προς Σαγκάη 15/12
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999	προς Σέκου 20/1	ΤΡΕΙΝΤ ΒΙΖΙΟΝ (κ.)	75	23785	μετ. «Ακταία» (κ.)
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΓΙΑ (δ.π.)	85	41710	ε. Βομβόη 29/1	ΤΡΕΙΝΤ ΓΚΡΗΣ (κ.)	80	30502	α. Πειραιά 2/2
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711	δ. Κέηη Φινιστέρ 21/12	ΤΡΕΙΝΤ ΓΟΥΙΛΑ (κ.)	74	23757	επωλήθη Κινέζους
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183	επισκ. Βάρνα 31/1	ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	προς Κίνα 23/1
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627	προς Σφάξ 29/1	ΤΡΕΙΝΤ ΛΑΙΤ (κ.)	75	13567	προς Κό Σισάγκ 27/1
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΦΑΙΤΕΡ (δ.π.)	70	12098	ε. Σιγκαπούρη 2/2	ΤΡΕΙΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547	προς Σαβόνα 28/1
ΣΤΕΙΝΛΕΣ ΧΥΟΓΚΟ (δ.π.)	85	4711	προς Ντάρμπαϊν 21/1	ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	βυθίσθηκε 10/1
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	προς Τύνιδα 25/1	ΤΡΕΙΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394	α. Βαλπαράϊζο 25/1
ΣΤΕΛΛΑ Φ. (π.)	81	9112	προς Κατάνια 18/1	ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ	72	113950	προς Ραβέννα 22/1
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	ε. Βερακρούζ 25/1	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ (κ.)	70	48501	επωλήθη διάλυση
ΣΤΟΡΜΙ ΑΝΝΗ (π.)	75	12376	προς Φινλανδία 5/2	ΤΡΙΑΝΑ (μ.)	68	24876	α. Τσιότζια 7/3/94
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ*	76	31725	ε. Ν. Ορλεάνη 5/2	ΤΡΙΑΤΙΚ ΠΛΟΥΕΡ (κ.)	79	12294	ε. Κονακρύ 29/1
ΣΤΡΙΓΓΛΑ (κ.)	74	46172	προς Ιταλία 30/1	ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	προς Μπαουουγκάν 12/1
ΣΥΚΙΑΔΑ (κ.)	71	10871	ε. Πειραιά 5/2	ΤΖΑΝΣ (δ.μ.)	81	42285	ε. Πειραιά 6/2
ΣΥΜΕΩΝ Χ. (Μπχ.)	77	29729	ε. Βανκούβερ 3/1	ΤΖΑΡΙΟΤ (δ.μ.)	74	15093	προς Τεκριντάγκ 29/1
ΣΥΜΠΛΕΑ (κ.)	77	8784	προς Λάγος 29/1	ΤΖΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	διάλυση Αλλάγκ
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	προς Ινδία 23/1	ΤΣΗΦ Α. (μ.)	71	10482	προς Ραμάλλο 10/12
				ΤΣΙΖΟΥΚΑΟΥΑ (δ.π.)	81	36636	αγορά από αλλοδαπούς
				ΥΔΡΟΥΣΑ	77	89516	ε. Σάν Νικόλας 23/12
				ΥΓΙΑΝΕΜΑ (κ.)	77	40059	ε. Πειραιά 29/11
				ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953	προς Κίνα 1/12
ΤΑΕΣΧΟΡΝ*	70	18736	προς Διλισκελέσι 19/1	ΦΑΙΑΞ (κ.)	72	8939	προς Πανζάγκ 16/1
ΤΑΜΥΡΑ (δ.κ.)	83	40805	προς Αρακάζου 28/1	ΦΑΙΡΓΟΥΙΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ	80	31077	αγορά από αλλοδαπούς
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (κ.)	74	4551	επωλήθη αλλοδαπούς	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20606	μετ. «Markella» (κ.)
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	προς Ιλο 24/1	ΦΕΝΤΕΡΙΚΑ (κ.)	77	14834	προς Αμβούργο 8/2
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΙΝ (κ.)	73	19420	ε. Ηστ Λόντον 1/2	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	διαγράφεται
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372	προς Ματαράνι 25/1	ΦΙΒΙ (κ.)	75	19166	ε. Μοντασίρ 29/12
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (μ.)	79	8957	προς Βλαδιβοστόκ 15/1	ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690	ύψωσε ελληνική
ΤΕΓΕΑ (μ.)	72	15581	δ. Παναμά 5/1	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (μ.)	70	14769	προς Βομβάη 4/2
ΤΕΝΕΔΟΣ (κ.)	77	10442	προς Αλγέρι 16/12	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	77	8729	ε. Αμβούργο 5/2
ΤΕΞΑΣ ΣΙΤΥ (κ.)	81	26233	προς Κάντλα 4/2	ΦΙΛΙΠΠΟΣ	75	20515	α. Αμβέρσα 8/2
ΤΕΡΝ (κ.)*	73	19735	α. Μπρέικ 11/1	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ον.)	54	1598	ε. Λεμεσό 3/2
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεσ.)	61	1252	επωλήθη αλλοδαπούς	ΦΙΛΟΚΤΗΤΗΣ (κ.)	78	23230	ε. παρανάγουα 2/2
ΤΖΕΜΙΝΙ (κ.)	70	28415	προς Κίνα 30/1	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (μ.)	70	9243	επωλήθη αλλοδαπούς
ΤΖΕΜΙΝΙ	79	31010	α. Ταϊσούγκ 8/11	ΦΙΟΝΙΑ (ΧΚ)	77	20295	ε. Δουνκέρκη 25/1
ΤΖΕΜΙΝΝΙΦΕΡ ΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	ε. Μαγκντάλα 5/1	ΦΙΣΚΑΡΔΟ ΜΠΑΙΗ (δ.π.)	74	12776	προς Μίνα αλ Φαχάλ 31/1
ΤΖΗΝΗ (μ.)	71	1584	μετ. «Κάπρικορν Σή» (π.)	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	μετ. «Φλάγκ Ινβέστορς» (π.)
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	26321	προς Πόρτ ντε Μπούκ 1/2	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)*	70	37310	διάλυση Κίνα
ΤΖΟΑΝΝΑ Β. (κ.)	74	26321	ε. Βάρνα 16/1	ΦΛΕΑΡ (κ.)	72	16398	ε. Ν. Υόρκη 24/1
ΤΖΟΥ (Ον.)	78	5868	α. Μασσαλία 28/1	ΦΛΕΤΣΑ (κ.)	74	17255	προς Ασάμπι 24/1
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Λονδίνο 2/2	ΦΟΙΝΙΞ Μ. (κ.)	76	16037	πρ. «Φοίνιξ»
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Μακείο 26/1	ΦΟΡΟΥΜ ΑΚΑΣΑΚΑ (κ.)*	75	20452	α. Γκουάνζου 5/1
ΤΖΩΝ (μ.)	74	21992	μετ. «Frotavecia» (μ.)	ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥΙΝΤ (κ.)*	75	20214	α. Ν. Ορλεάνη 29/1
ΤΖΩΝ Ν. (κ.)	72	5907	ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 4/2	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΗΠ (κ.)	73	53518	α. Αμστερνταμ 4/2
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	16872	α. Πόρτ Ελίζαμπεθ 5/2	ΦΟΡΟΥΜ ΚΕΜΙΣΤ (κ.)	81	26512	ολική απώλεια
ΤΖΩΡΤΖ (λιβ.)	70	10197	α. Καρμπονέρας 9/1	ΦΟΡΟΥΜ ΠΛΟΥΕΡ (κ.)*	76	23104	ε. Γκντάνσκ 6/2
ΤΖΩΡΤΖ (μ.)	69	14003	ε. Βενετία 1/2	ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)*	77	18745	ε. Κοατζακόβιτς 16/1

ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΝΤΑΚΤ (κ.)	80	26512	προς Παράναγους 2/2	ΦΡΙΟ ΤΖΑΠΑΝ (κ.)	80	2222	ε. Αλεξάνδρεια 30/1
ΦΟΡΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	74	31972	προς Κόλπο ΗΠΑ 13/1	ΦΩΤΕΙΝΗ (μ.)	71	16820	βυθίσθηκε Κωνσταντζα 13/1
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.)	73	17918	προς Σαν Λορέντζο 27/1	ΧΑΒΑΙΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698	προς Άντεν 1/2
ΦΟΡΤΣΟΥΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	74	19959	προς Αδεν 1/2	ΧΑΒΑΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	προς Άντεν 18/1
ΦΟΥΤΖΙ ΣΤΑΡ (ΑΒ)	79	7095	προς Τούρμπο 31/1	ΧΑΜΠΟΥΡΓΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ			
ΦΡΑΤΖΗΣ Μ. (κ.)	77	11249	προς Μπαντάρ Αμπάς 28/1	(Μπχ.)	86	12408	ύψωσε ελληνική
ΦΡΗΝΤΟΜ Κ. (π.)	72	16402	α. Ηστ Λοντον 28/12	ΧΑΝΟΥΜΑΝ (κ.)	87	13688	μετ. «king Lion» (κ.)
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΙΑΝ (π.)	95	6965	νέα αγορά	ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	ε. Ωλιμπανυ 5/2
ΦΡΙΟ ΑΛΑΣΚΑ (π.)	76	1756	προς Αγγλία 1/2	ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687	ε. Λισσαβόνα 1/2
ΦΡΙΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ (κ.)	73	6679	α. Πειραιά 6/1	ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000	προς Σουάο 20/12
ΦΡΙΟ ΑΜΕΡΙΚΑ (κ.)	80	2222	ε. Λάς Πάλμας 31/1	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	76	63078	πρ. «Ingrid»
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971	ε. Πόρτ Σάιθ 3/2	ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Β. (κ.)	72	14986	προς Τουρκία 14/1
ΦΡΙΟ ΑΡΤΖΕΝΤΙΝΑ (κ.)	80	2175	ε. Μίλφροντ Χάβεν 6/2	ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.)	76	126392	επωλήθη Ινδούς διαλυτές
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (κ.)	74	8741	μετ. «Γουίντφορστ (κ.)	ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918	προς Ρωσία 8/1
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	78	1568	α. Βέλσεν 20/1	ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266	προς Κάντλα 25/1
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	προς Φώκλαντς 19/1	ΧΕΙΒΥ ΜΕΤΑΛ (κ.)	74	30331	προς Ρίο Γκράντε 28/1
ΦΡΙΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999	προς Σάρζα 31/1	ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697	ε. Οίτα 28/1
ΦΡΙΟ ΙΝΔΙΑΝΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Τάνυ 14/12	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (λιβ.)	70	12363	προς Καοσιούγκ 1/2
ΦΡΙΟ ΙΟΝΙΑΝ (κ.)	90	5286	ε. Ρίο Ιανέιρο 27/1	ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407	ε. Ν. Ορλεάνη 54/2
ΦΡΙΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999	προς Καζαμπλάνκα 2/2	ΧΙΟΣ ΝΤΡΗΜ (π.)	74	15948	α. Ν. Ορλεάνη 1/2
ΦΡΙΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3599	ε. Ρίο Ιανέιρο 31/1	ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760	ε. Βερακρούζ 22/1
ΦΡΙΟ ΚΟΡΕΑ (κ.)	80	2162	ε. Καλίνιγκραντ 4/2	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166	προς Ρωσία 31/1
ΦΡΙΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	93	6965	προς Φώκλαντς 19/1	ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421	διάλυση Πακιστάν
ΦΡΙΟ ΜΑΡΑΘΩΝ (π.)	90	5286	προς Αγαδίρ 26/1	ΧΟΥΝΤΣΟΝ ΜΠΑΙΗ (κ.)	81	30644	ε. Εσκομπρέρας 29/1
ΦΡΙΟ ΜΠΑΛΤΙΚ (κ.)	82	1500	ε. Πειραιά 21/11	ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668	ε. Σιγκαπούρη 14/1
ΦΡΙΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	81	2172	α. Σευζέλες 21/12	ΧΡΙΣΤΙΝΑ II (μ.)	73	14868	προς Μαλαισία 22/1
ΦΡΙΟ ΜΠΡΕΜΕΝ (κ.)	73	6627	προς Κιουρασάο 31/12	ΧΡΥΣΗ Π. (μ.)	71	1532	α. Αλμπέρια 23/1
ΦΡΙΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999	ε. Μπερκέλεν Σάουντ 28/1	ΧΡΥΣΟΝΗ Σ. (κ.)	78	5386	ε. Φός 1/2
ΦΡΙΟ ΝΙΚΟΛΑΓΙΕΦ (π.)	93	6991	προς Στάνλεϋ 3/2	ΧΩΚ (κ.)	74	19451	α. Σαίντ Τζων 27/1
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	79	5205	προς Μπαλμπόα 20/1	ΩΝΤΑΣΙΟΥΣ (Μπχ.)	77	15642	ε. Σάντος 2/2
ΦΡΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987	προς Φώκλαντς 30/1	ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	προς Ιαπωνία 28/1
ΦΡΙΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563	προς Στάνλεϋ 2/2	ΩΡΟΡΑ ΓΚΟΛΑΝΤ	76	5958	προς Λάγος 2/2
ΦΡΙΟ ΠΑΣΙΦΙΚ (κ.)	90	5286	προς Βίγκο 31/1	ΩΡΟΡΑ ΤΖΕΙΝΤ (π.)	79	7366	ε. Μπελέμ 29/1
ΦΡΙΟ ΣΚΑΓΚΕΝ (μ.)	83	1072	προς Νορβηγία 3/2	ΩΡΟΡΑ ΤΟΠΑΖ	82	18061	προς Πόρτ Κέλαγκ 29/1
ΦΡΙΟ ΣΛΙΓΚΟ (μ.)	82	4605	αγορά από αλλοδαπούς				

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 42 20 100 - 42 20 106

TELEFAX: 42 20 108

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

COULOUTHROS LTD.

HEATHCOAT HOUSE, 20 SAVILE ROW LONDON W1X 2BD

CABLE ADDRESS: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEPHONE: 071 - 4374937

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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
ολο το χρόνο για ΙΤΑΛΙΑ
από Πάτρα • Κεφαλλονιά
Κέρκυρα • Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



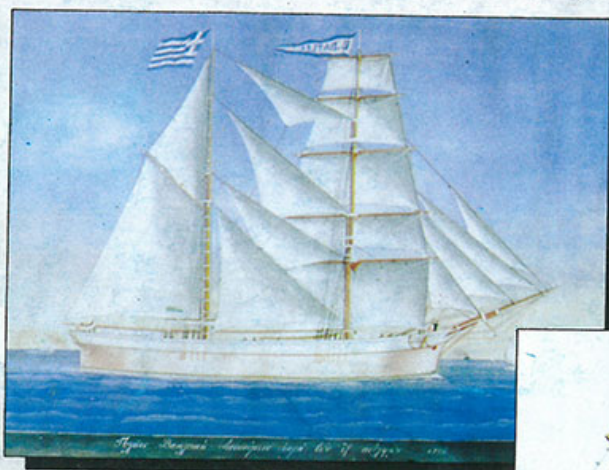
HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- 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