

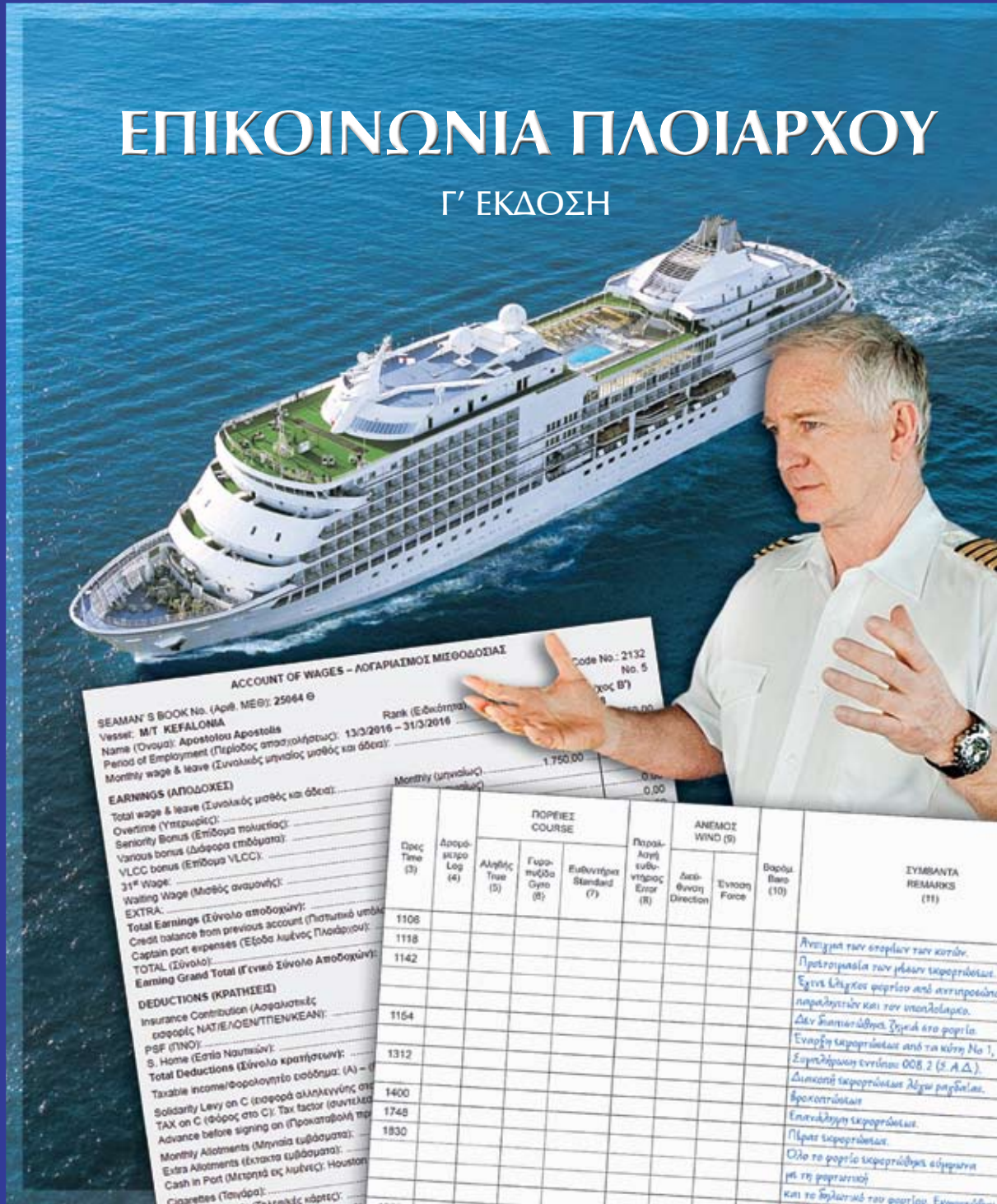


ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ  
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ  
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

# ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Γ' ΕΚΔΟΣΗ



**ACCOUNT OF WAGES – ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ**

SEAMAN'S BOOK No. (Αριθ. ΜΕΒ): 25664 Θ Code No.: 2132  
No. 5  
 Vessel: M/T KEFALONIA Rank (Εξουσία):  
 Name (Όνομα): Apostolu Apostolis Rank (Εξουσία):  
 Period of Employment (Περίοδος απασχόλησης): 13/3/2016 – 31/3/2016 Rank (Εξουσία):  
 Monthly wage & leave (Συνολικός μηνιαίος μισθός και άδεια): 1.750,00

**EARNINGS (ΑΠΟΔΟΣΕΙΣ)**  
 Total wage & leave (Συνολικός μισθός και άδεια): 1.750,00  
 Overtime (Υπερωρίες): 0,00  
 Seniority Bonus (Επίδομα πολυετίας): 0,00  
 Various bonus (Διάφορα επίδοματα): 0,00  
 VLCC bonus (Επίδομα VLCC): 0,00  
 31<sup>st</sup> Wage: 0,00  
 Waiting Wage (Μισθός αναμονής): 0,00

**EXTRA:**  
 Total Earnings (Σύνολο αποδοχών): 1.750,00  
 Credit balance from previous account (Πιστωτικό υπόλοιπο προηγούμενου λογαριασμού): 0,00  
 Captain port expenses (Εξόδα λιμένας Πλοίαρχου): 0,00  
 TOTAL (Σύνολο): 1.750,00  
 Earning Grand Total (Γενικό Σύνολο Αποδοχών): 1.750,00

**DEDUCTIONS (ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ)**  
 Insurance Contribution (Ασφαλιστικές εισφορές ΝΑΤ/ΕΛΟΕΝΤ/ΠΕΝ/ΚΕΑΝ): 1164  
 PSF (ΠΝΟ): 1312  
 S. Home (Εστία Ναυτιλών): 1400  
 Total Deductions (Σύνολο κρατήσεων): 1748  
 Taxable Income/φορολογητέο εισόδημα: (Α) – (Β) = 1830  
 Solidarity Levy on C (συνολικά αλληλεγγύης στο TAX on C (φόρος στο C): Tax factor (συντελεστής προσαύξησης) (Β) = 1830 x 0,1 = 183  
 Advance before signing an (Προκαταβολή προσηκόντων) (Α) = 1830  
 Monthly Allotments (Μηνιαία επιδόματα): 1830  
 Extra Allotments (Εκπαιρωτά επιδόματα): 0,00  
 Cash in Port (Μισθός εκ λιμένος): 0,00  
 Cigarettes (Τσιγάρα): 0,00

Χρόνος (3)	Διαδρομή/μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλλαγή εύθυμης/πλάτος Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαράκι Βαρο (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γεωγραφικά Geog (6)	Επιθυμητές Standard (7)		Διεύθυνση Direction	Ένταση Force		
1106									
1118									
1142									Ανταρσία των ενορών των καπνών. Πρωτοβουλία των μέλων τουρκωτίστας. Έχτες λίγες φορτίες από αντιπροσώπων παραρτημάτων και τον υπολοίαρχο. Δεν διαπιστώθηκε ζημιά στο φορτίο. Έναρξη τουρκωτίστας από τα κούνη Νο 1. Στρατηλάτης εντίστας 008.2 (S.A.Δ.). Διακοπή τουρκωτίστας λόγω παρτίδας. Άρκετοί καπνοί.
1164									Επιτελεστική τουρκωτίστας. Πήρατε τουρκωτίστας. Όλο το φορτίο τουρκωτίστας σύμφωνα με τη παραρτηριακή και το βελώνικό των φορτίου. Έναρξη...
1312									
1400									
1748									
1830									

Χρ. Α. Αντωνόπουλου  
Αγλαΐας Α. Διαμαντή  
Γεωργίου Μ. Δούναβη  
Διονύση Δ. Ρασισιά

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ  
ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ



ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ  
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



Α' ΕΚΔΟΣΗ 2004  
Β' ΕΚΔΟΣΗ 2008  
Γ' ΕΚΔΟΣΗ 2017  
ISBN: 960-337-055-X

Copyright © 2017 Ίδρυμα Ευγενίδου

Απαγορεύεται η ολική ή μερική ανατύπωση του βιβλίου και των εικόνων με κάθε μέσο καθώς και η διασκευή, η προσαρμογή, η μετατροπή και η κυκλοφορία του. (Άρθρο 3 του ν. 2121/1993).

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

Το 1952 ο Ευγένιος Ευγενίδης (1882-1954) όρισε με τη διαθήκη του τη σύσταση του Ιδρύματος Ευγενίδου, του οποίου ως μοναδικό σκοπό έιαξε «να συμβάλη εις τήν εκπαίδευσιν νέων έλληνικής ύπηκοότητος εν τῷ έπιστημονικῷ και τεχνικῷ πεδίῳ». Ο ιδρυτής και χορηγός του Ιδρύματος Ευγενίδου ορθά προέβλεψε ότι αναγκαίο παράγοντα για την πρόοδο της Ελλάδος αποτελεί η άρτια κατάρτιση των Ελλήνων τεχνιῶν κατά τα πρότυπα της επαγγελματικής εκπαίδεύσεως άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

Την 23η Φεβρουαρίου του 1956 εγκρίθηκε η σύσταση του κοινωφελούς Ιδρύματος Ευγενίδου, την διαχείριση του οποίου κατά την ρητή επιθυμία του ιδρυτή του ανέλαβε η αδελφή του Μαριάνθη Σίμου (1895-1981). Τότε ξεκίνησε η υλοποίηση του σκοπού του Ιδρύματος και η εκπλήρωση μίας από τις βασικότερες ανάγκες του εθνικού μας βίου από την Μαριάνθη Σίμου και τους επιστημονικούς συνεργάτες της.

Το έργο της Μαριάνθης Σίμου συνέχισε από το 1981 ο πολύτιμος συνεργάτης και διάδοχος του Ευγενίου Ευγενίδη, Νικόλαος Βερνίκος-Ευγενίδης (1920-2000). Από το 2000 συνεχιστής του έργου του Ιδρύματος Ευγενίδου έχει αναλάβει ο Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης.

Μία από τις πρώτες δραστηριότητες του Ιδρύματος Ευγενίδου, ευθύς μετά την ίδρυσή του, υπήρξε η συγγραφή και έκδοση κατάλληλων διδακτικών εγχειριδίων για τους μαθητές των τεχνικών σχολών, καθώς διαπιστώθηκε ότι αποτελεί πρωταρχική ανάγκη ο εφοδιασμός των μαθητιῶν με σειρές από βιβλία, τα οποία θα έθειας τα ορθά θεμέλια για την παιδεία τους και θα αποτελούσαν συγχρόνως πολύτιμη βιβλιοθήκη για κάθε τεχνικό. Καρπός αυτής της δραστηριότητας είναι η Βιβλιοθήκη του Τεχνίτη (1957-1975), η οποία αριθμεί 32 τίτλους, η Βιβλιοθήκη του Τεχνικού (1962-1975), που περιλαμβάνει 50 τίτλους, η Τεχνική Βιβλιοθήκη (1969-1980) με 11 τίτλους και η Βιβλιοθήκη του Τεχνικού Βοηθού Χημικού (1971-1973) με 3 τίτλους. Επί πλέον, από το 1977 μέχρι σήμερα έχουν εκδοθεί 171 τίτλοι για τους μαθητές των Τεχνικών και Επαγγελματικών Λυκείων και 16 για τους μαθητές των Σχολών Μέσης Τεχνικής και Επαγγελματικής εκπαίδεύσεως.

Ξεχωριστή σειρά βιβλίων του Ιδρύματος Ευγενίδου αποτελεί η Βιβλιοθήκη του Ναυτικού (1967 έως σήμερα), η οποία είναι το αποτέλεσμα της συνεργασίας του Ιδρύματος Ευγενίδου με την Διεύθυνση Εκπαίδεύσεως Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας. Η συγγραφή και έκδοση των εκπαιδευτικών εγχειριδίων για τους σπουδαστές των ναυτικών σχολών ανειέθη στο Ίδρυμα Ευγενίδου με την υπ' αριθμ. 61288/5031/9.8.1966 απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, οπότε και λειτούργησε η αρμόδια Επιτροπή Εκδόσεων, η οποία είχε συσταθεί ήδη από το 1958. Η συνεργασία Ιδρύματος Ευγενίδου και Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ανανεώθηκε με την υπ. αριθμ. Μ2111.1/2/99 υπουργική απόφαση όπως τροποποιήθηκε από την Μ3611.2/05/05/16-12-2005, με την οποία το ΥΕΝ ανέθεσε στο Ίδρυμα Ευγενίδου την συγγραφή διδακτικών εγχειριδίων για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Στην Βιβλιοθήκη του Ναυτικού περιλαμβάνονται συνολικά 134 τίτλοι μέχρι σήμερα: 27 τίτλοι για τις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (1967-1979), 42 τίτλοι για τις Ανώτατες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (1981-2001), 37 τίτλοι για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, 13 εγχειρίδια κατευθυνόμενης εκπαίδεύσεως επί πλοίου και 15 μεταφράσεις ναυτικών εγχειριδίων.

Όλα τα βιβλία της Βιβλιοθήκης του Ναυτικού, εκτός του ότι έχουν συγγραφεί σύμφωνα με τα αναλυτικά προγράμματα διδασκαλίας των σχολών και ανταποκρίνονται στις ανάγκες των σπουδαστιῶν, είναι γενικότερα χρήσιμα για όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, που ασκούν το επάγγελμα ή εξελίσσονται στην ιεραρχία. Επί πλέον οι συγγραφείς και η Επιτροπή Εκδόσεων



καταβάλλουν κάθε προσπάθεια ώστε τα βιβλία να είναι επιστημονικώς άρτια αλλά και προσαρμοσμένα στις ανάγκες και στις δυνατότητες των σπουδαστών.

Την περίοδο 2012-2013 το ΥΝΑ με το υπ' αριθμ. Μ3616/01/2012/26-09-2012 έγγραφο ανέθεσε στην Επιτροπή Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου την σύσταση ειδική ομάδας εργασίας εμπειρογνομόνων για την επικαιροποίηση των αναλυτικών προγραμμάτων σπουδών για τις ΑΕΝ, τα ΚΕΣΣΕΝ και τα ειδικά σχολεία Πλοίαρχων και Μηχανικών, εφαρμόζοντας τις νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης και πιστοποιήσεως ναυτικών της Διεθνούς Συμβάσεως STCW '78 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers – Manila amendments 2010). Με βάση τα νέα αναλυτικά προγράμματα για τις ΑΕΝ, τα οποία εφαρμόστηκαν για πρώτη φορά την χρονιά 2013-2014, ξεκίνησε από το 2014 και η επικαιροποίηση των υφισταμένων διδακτικών εγχειριδίων, προκειμένου αυτά να είναι συμβατά με τις νέες διεθνείς απαιτήσεις.

Με την προσφορά των εκδόσεών του στους καθηγητές, στους σπουδαστές των ΑΕΝ και σε όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, το Ίδρυμα Ευγενίδου συνεχίζει να συμβάλλει στην τεχνική εκπαίδευση της Ελλάδος, υλοποιώντας επί 60 και πλέον χρόνια το όραμα του ιδρυτή του, αείμνηστου ευεργέτη Ευγενίου Ευγενίδου.

#### ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ

**Εμμανουήλ Δρns**, Ομ. Καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.

**Αχιλλέας Ματσόγγος**, Αντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.).

**Βενετία Καλλιπολίτου**, Αντιπλοίαρχος Λ.Σ. Δ/ντρια Ναυτ. Εκπαιδ., Υπ. Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Σύμβουλος επί των εκδόσεων του Ιδρύματος **Κων. Αγγ. Μανάφης**, Ομ. Καθηγ. Φιλοσοφικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών.

Γραμματέας της Επιτροπής, **Ελευθερία Τελειώνη**.

Επιστημονικός Σύμβουλος για την Α' Έκδοση του βιβλίου *Αλληλογραφία Παναγιώτης Φωκάς*, Πλοίαρχος Α' Ε.Ν., Καθηγητής ΑΕΝ, τμηματάρχης ΥΕΝΑΝΠ/ΔΕΚΝ Α'.

#### Διατελέσαντα μέλη της Επιτροπής

*Γ. Κακριδής* (1955-1959) Καθηγητής ΕΜΠ, *Α. Καλογεράς* (1957-1970) Καθηγητής ΕΜΠ, *Α. Παπάς* (1955-1983) καθηγητής ΕΜΠ, *Χ. Καβουνίδης* (1955-1984) Μπχ. Ηλ. ΕΜΠ, *Μ. Αγγελόπουλος* (1970-2003) ομ. καθηγητής ΕΜΠ, *Σπ. Γουλιέλμος* (1958) Αντ/ρχος, *Ξ. Αντωνιάδης* (1959-1966) Αντ/ρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Γ. Τσακίρης* (1967-1969) Πλοίαρχος, Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ελλ. Σίδερης* (1967-1969) Υποναύαρχος, *Π. Φουσιέρης* (1969-1971) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Αλ. Μοσχονάς* (1971-1972) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Χρυσανθακόπουλος* (1972-1974) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Αθαν. Σωτηρόπουλος* (1974-1977) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Γ. Σπαριώτης* (1977) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., προσωρινός Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Θ. Πουλιάκης* (1977-1979) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Λυκούδης* (1979-1981) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Αναστ. Δημαράκης* (1981-1982) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Τσανιπλάς* (1982-1984) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Α. Σιαυρόπουλος* ομ. καθηγητής Πανεπ. Πειραιώς (2003-2008) *Ε. Τζαβέλας* (1984-1986) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Γ. Γρηγοράκος* (1986-1988) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Α. Μπαρκάτσιος* (1988-1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Παπαναστασίου* (1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Θ. Ρενιζεπέρης* (1989-1992) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Κοκορέτσιος* (1992-1993) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Μαρκάκης* (1993-1994) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Ζουμπούλης* (1994-1995) Πλοίαρχος Λ.Σ., *Φ. Ψαρράς* (1995-1996) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Γ. Καλαρώνης* (1996-1998) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Θ. Ρενιζεπέρης* (1998-2000) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Στεφανάκης* (2000-2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Μαρίνος* (2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Εξαρχόπουλος* (2001-2003) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Κ. Μπριλάκης* (2003-2004) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ν. Θεμέλαρος* (2003-2004) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Κουβέλης* (2004-2005) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Δ. Βασιλάκης* (2005-2008) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Π. Πειρόπουλος* (2008-2009) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Α. Ματσόγγος* (2009-2011) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Σέρης* (2011-2012) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ., *Ι. Τζαβάρας*, (2004-2013) Αντιναύαρχος Λ.Σ. (Ε.Α.), *Ι. Τεγόπουλος* (1988-2013) ομ. καθηγητής ΕΜΠ, *Α. Θεοφανόπουλος* (2012-2014) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντής Ναυτ. Εκπαιδ..

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

## ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

ΧΡΗΣΤΟΥ Α. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

Πλοιάρχου Α' Ε.Ν.

τέως Διευθυντή Σχολής Πλοιάρχων ΑΕΝ Ασπροπύργου

ΑΓΛΑΪΑΣ Α. ΔΙΑΜΑΝΤΗ

Καθηγήτριας Αγγλικής ΑΕΝ Ασπροπύργου

ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΔΟΥΝΑΒΗ

Καθηγητή Αγγλικής,

Αναπλ. Διευθυντή Σχολής Πλοιάρχων ΑΕΝ Σύρου

ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ Δ. ΡΑΣΣΙΑ

Πλοιάρχου Α' Ε.Ν.,

Διευθυντή Σχολής Πλοιάρχων ΑΕΝ Ιονίων Νήσων

Γ' ΕΚΔΟΣΗ

ΑΘΗΝΑ  
2017



## ΠΡΟΛΟΓΟΣ 1ης ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Το εγχειρίδιο αυτό έχει ως βασικό στόχο να αποτελέσει οδηγό για τη διδασκαλία του μαθήματος της Αλληλογραφίας στις σχολές Πλοιάρχων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, καλύπτοντας ένα κενό στην βιβλιογραφία. Παράλληλα, φιλοδοξεί να γίνει πολύτιμος σύμβουλος για τον αξιωματικό γέφυρας σε θέματα τηρήσεως ημερολογίων, επιστολογραφίας και αποστολής τηλετύπου (telex), τηλεομοιοτύπου (fax) και ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail).

Κατευθυντήριους άξονες για τη συγγραφή του παρόντος αποτέλεσαν η διδακτέα ύλη όπως αυτή καθορίζεται από το αναλυτικό πρόγραμμα των Α.Ε.Ν., η εμπειρία των συγγραφέων από τη διδασκαλία του μαθήματος και οι σύγχρονες ανάγκες του αξιωματικού γέφυρας, έτσι όπως έχουν διαμορφωθεί από τις τεχνολογικές εξελίξεις.

Το βιβλίο διαιρείται σε τρία κεφάλαια, στα οποία η διδακτέα ύλη κατανέμεται ως ακολούθως:

Στο Πρώτο Κεφάλαιο αναπτύσσεται η θεωρία για τη δομή και σύνταξη επιστολών στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα. Περιλαμβάνονται κατάλογοι χρήσιμων φράσεων (useful phrases), συνδεικνών λέξεων (linking words), υποδείγματα επιστολών και ασκήσεις για την εξάσκηση των σπουδαστών.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο καλύπτεται η χρήση τηλετύπου (telex), τηλεομοιοτύπου (telefax) και ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail). Περιέχεται μία σύντομη αναφορά στο τηλεγράφημα, θεωρία για τη σύνταξη των τέλεξ – φαξ – e-mail, υποδείγματα τέλεξ και e-mail διαφόρων θεμάτων καθώς και εργασίες-ασκήσεις.

Στο Τρίτο Κεφάλαιο παρατίθενται τα Ημερολόγια και τα Ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου. Αναπτύσσεται αναλυτικά η θεωρία για τη συμπλήρωση του κάθε εγγράφου και παρέχονται υποδείγματα για την καλύτερη κατανόησή τους. Τα υποδείγματα του Ημερολογίου Γέφυρας έχουν συνταχθεί στην ελληνική γλώσσα και έχουν χρησιμοποιηθεί οι πλέον συνηθισμένες φράσεις. Η μετάφρασή τους στην Αγγλική είναι η πλέον ενδεδειγμένη.

Στα επισυναπτόμενα Παραρτήματα περιλαμβάνονται συντομογραφίες και συντημήσεις, πίνακες, ναυτιλιακά έγγραφα και δείγματα επιστολών, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του βιβλίου ως βοηθήματα και πληροφοριακοί κατάλογοι.

Τα ονόματα προσώπων, πλοίων, εταιρειών κ.λπ. που αναφέρονται είναι τυχαία και οποιαδήποτε συνωνυμία θα πρέπει να θεωρείται συμπτωματική.

Επιθυμούμε να εκφράσουμε θερμές ευχαριστίες σε όλους όσους μας βοήθησαν στη συγγραφή του παρόντος βιβλίου παρέχοντάς μας υλικό ή συμβουλές: τις ναυτιλιακές εταιρείες Jay Management Corporation / Kostas Karabelas Technical Bureau, διότι έθεσαν υπόψη μας πρωτότυπο υλικό (επιστολές, τηλεγραφήματα, τέλεξ κ.λπ.). Τέλος θερμώς ευχαριστούμε τον κ. Παναγιώτη Φωκά, Πλοίαρχο Α' Ε.Ν., Καθηγητή ΑΕΝ, τμηματάρχη ΥΕΝΑΝΠ/ΔΕΚΝ Α' για τον επιστημονικό έλεγχο του κειμένου και τις ουσιαστικές υποδείξεις του.

Ευχαριστούμε επίσης το Εκδοτικό Τμήμα του Ιδρύματος Ευγενίδου για την αμέριστη βοήθειά του στην ολοκλήρωση της συγγραφής και εκδόσεως του βιβλίου.

Οι συγγραφείς



## ΠΡΟΛΟΓΟΣ 2<sup>ns</sup> ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Στην δεύτερη έκδοση του βιβλίου έγιναν απαραίτητες αλλαγές για τη βελτίωση του περιεχομένου του, με βάση τις σύγχρονες τάσεις στον χώρο της ναυτιλίας και συγκεκριμένα της αλληλογραφίας, καθώς και τις παρατηρήσεις των διδασκόντων στις ΑΕΝ.

Ειδικότερα στο Πρώτο Κεφάλαιο, συμπεριλήφθηκαν νέες επιστολές-ασκήσεις σε αντικατάσταση κάποιων προϋπαρχουσών που κρίθηκαν δύσχρηστες ή παρωχημένες.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο έγινε μικρή προσαρμογή του περιεχομένου του για να τονιστεί η προτεραιότητα που δίνεται σήμερα στην αλληλογραφία μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail), μεταξύ πλοίου και διαφόρων φορέων στην ξηρά.

Στο Τρίτο Κεφάλαιο επεφέραμε εκτενείς διορθώσεις στην ενότητα 3.4 σχετικά με το Βιβλίο Πειρελαίου, έπειτα από τις τροποποιήσεις που επήλθαν στην Διεθνή Σύμβαση MARPOL και δημοσιεύθηκαν στην αναθεωρημένη έκδοσή της το 2006, καθώς επίσης και στον πίνακα 3.29 του Ημερολογίου Ραδιοεπικοινωνιών (GMDSS).

Από τα Παραρτήματα του βιβλίου συμπληρώθηκε το Παράρτημα (Α) με 73 νέες συντομογραφίες-συνιμήσεις, ενώ πραγματοποιήθηκαν αρκετές βελτιώσεις-διορθώσεις όπου κρίθηκε απαραίτητο. Επίσης, αντικαταστάθηκε το Παράρτημα (Ι) και προστέθηκαν τα Παραρτήματα (ΙΒ) "Authority to Sign Bills of Lading", (ΙΓ) "Letter of Indemnity for Visitors / Inspectors" και (ΙΕ) "Incident Report".

Τέλος, επιθυμούμε να ευχαριστήσουμε τις ναυτιλιακές εταιρείες Tsakos Shipping and Trading S.A. και Danaos Corporation για την παροχή απαιτητών πληροφοριών και στοιχείων που μας βοήθησαν στην βελτίωση του περιεχομένου του βιβλίου, καθώς και τους Πλοιάρχους Α' Ε.Ν. Παναγιώτη Δρόσο, Γεώργιο Ηπιώτη και Απόστολο Σκεμπέ για τις πολύτιμες συμβουλές και παρατηρήσεις τους.

Οι συγγραφείς

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ 3ης ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Στην τρίτη έκδοση του παρόντος βιβλίου, υπό τον νέο τίτλο του, έγιναν προσθήκες, προσαρμογές και βελτιώσεις του περιεχομένου του, με βάση τις πλέον σύγχρονες τάσεις που επικρατούν σήμερα στη ναυτιλία και αφορούν στην διοικητική και λογιστική επικοινωνία του πλοιάρχου, καθώς και στις παρατηρήσεις των διδασκόντων στις Α.Ε.Ν., ενώ ακολουθήθηκε το αναλυτικό πρόγραμμα διδασκαλίας του ομώνυμου μαθήματος, όπως αυτό καθορίζεται με την υπ' αριθμ. 3615.1/01/13 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, με την οποία τέθηκαν σε εφαρμογή οι τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης STCW (Manila amendments 2010), σε επίπεδο προγραμμάτων σπουδών των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού.

Το βιβλίο αποτελείται από δύο κεφάλαια, στα οποία η διδακτέα ύλη κατανέμεται ως ακολούθως:

Στο Πρώτο Κεφάλαιο, στο οποίο έχουν ουσιαστικά συγχωνευθεί τα τρία προϋπάρχοντα κεφάλαια, αναπτύσσεται η θεωρία για την επικοινωνία του πλοιάρχου σε διοικητικό επίπεδο (προφορική-γραπτή-επιχειρησιακή), η δομή και σύνταξη Επιστολών στην Αγγλική γλώσσα, η συμπλήρωση του Ημερολογίου Γέφυρας στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα, καθώς και η χρήση Τηλετύπου (telex), Τηλεμοιοτύπου (telex) και του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail), όλα συνοδευόμενα από υποδείγματα και ασκήσεις. Σε σύγκριση με τις δύο προηγούμενες εκδόσεις, έχει αφαιρεθεί η ενότητα των ελληνικών επιστολών και έχει υποστεί προσαρμογές εκείνη των αγγλικών επιστολών, έχουν παραλειφθεί οι αναφορές στα λοιπά ημερολόγια και ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου, ενώ πλέον δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στη χρήση του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ως μέσου που χρησιμοποιείται κατά κόρον στην γραπτή επικοινωνία του πλοιάρχου.

Το Δεύτερο Κεφάλαιο καλύπτει την θεωρία της λογιστικής επικοινωνίας Πλοιάρχου και χωρίζεται σε τέσσερις ενότητες. Ειδικότερα, οι ενότητες 2.1 και 2.2 επεξηγούν βασικές αρχές και έννοιες ναυτιλιακής λογιστικής ενώ στην ενότητα 2.3 αναπτύσσεται ο Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου (ΓΛΠ) τόσο σε θεωρητικό αλλά και πρακτικό επίπεδο, περιέχοντας εφαρμοσμένο παράδειγμα κατάρτισης ΓΛΠ, καθώς και ατομικού φύλλου μισθοδοσίας ναυτικού. Η ενότητα 2.4 περιέχει χαρακτηριστικές και συνήθεις περιπτώσεις διαχείρισης στο πλοίο, όπου ο Πλοίαρχος λαμβάνει διάφορες αποφάσεις με γνώμονα την οικονομική προσέγγιση, δηλαδή την ελαχιστοποίηση του κόστους και την μεγιστοποίηση του οφέλους. Επί πλέον καλύπτει την θεωρία της αποιελεσματικότητας και αποδοτικότητας, με ανάλυση χαρακτηριστικών περιπτώσεων λειτουργικών πρακτικών επί του πλοίου, οι οποίες προάγουν την αποδοτικότητα. Τέλος, αναπτύσσεται η θεωρία της στρατηγικής διοίκησης των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων (ΝΕ) και παρουσιάζονται περιπτώσεις στρατηγικών επιλογών που έχουν ακολουθήσει οι ελληνόκτητες ΝΕ μεταπολεμικά.

Από τα Παραρτήματα, έχουν απομείνει πλέον μόνο εκείνα που αφορούν στην κλίμακα εντάσεως ανέμου και καταστάσεως θάλασσας και στην κλίμακα ομίχλης-ορατότητας και αποθαλασσίας, τα οποία είναι εξαιρετικά χρήσιμα για την ορθή συμπλήρωση των μετεωρολογικών παρατηρήσεων του Ημερολογίου Γέφυρας, καθώς και υποδείγματα συνοδευτικών εγγράφων του ΓΛΠ, που επεξηγούνται στο παράδειγμα κατάρτισης ΓΛΠ της ενότητας 2.3 του βιβλίου.

Κλείνοντας, επιθυμούμε να εκφράσουμε θερμές ευχαριστίες σε όλους όσους μας βοήθησαν στην επικαιροποίηση του παρόντος βιβλίου, παρέχοντάς μας πολύτιμο υλικό ή συμβουλές, ιδιαίτερα τους συναδέλφους μας στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, καθώς και όλο το προσωπικό του Εκδοτικού Τμήματος του Ιδρύματος Ευγενίδου για την άριστη συνεργασία του κατά τη διάρκεια της επικαιροποίησης και της επιμέλειας του βιβλίου.

Οι συγγραφείς



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

#### Διοικητική Επικοινωνία Πλοίαρχου

1.1	Εισαγωγή στην Επικοινωνία. . . . .	2
1.1.1	Γενικά. . . . .	2
1.1.2	Επικοινωνία στη ναυτιλία. . . . .	2
1.1.3	Ατυχήματα λόγω κακής επικοινωνίας.. . . .	3
1.2	Διοίκηση και επικοινωνία επί του πλοίου. . . . .	4
1.3	Επιχειρησιακές επικοινωνίες – Γενικά. . . . .	6
1.3.1	Επιχειρησιακές επικοινωνίες πλοίου με ξηρά. . . . .	7
1.3.2	Επιχειρησιακές επικοινωνίες πλοίου με πλοίο. . . . .	7
1.3.3	Επιχειρησιακές επικοινωνίες επί του πλοίου . . . . .	7
1.3.4	Συσκέψεις. . . . .	8
1.4	Προφορική επιχειρησιακή επικοινωνία. . . . .	8
1.4.1	Επικοινωνία επί του πλοίου. . . . .	9
1.4.2	Εξωτερική επικοινωνία . . . . .	10
1.5	Επικοινωνία σε ομάδες. . . . .	12
1.6	Γραπτή επιχειρησιακή επικοινωνία. . . . .	16
1.6.1	Εγχειρίδια. . . . .	16
1.6.2	Ημερολόγια και Βιβλία . . . . .	16
1.6.3	Πιστοποιητικά. . . . .	17
1.6.4	Φορτωτικά έγγραφα. . . . .	17
1.6.5	Δηλωτικά έγγραφα σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση για την Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κινήσεως . . . . .	17
1.6.6	Χρήσιμα έντυπα για περιπτώσεις πλογήσεως με πλοηγό. . . . .	17
1.6.7	Καταστάσεις διενέργειας ελέγχων στη γέφυρα και εκτάκτων αναγκών. . . . .	18
1.6.8	Εγκύκλιοι. . . . .	18
1.6.9	Κατάλογοι απογραφής. . . . .	18
1.6.10	Απαιτήσεις λιμένων . . . . .	18
1.7	Αγγλική αλληλογραφία. . . . .	18
1.7.1	Layout and components. . . . .	18
1.7.2	General guidelines. . . . .	21
1.7.3	A list of typical phrases used to open and close a formal letter. . . . .	22
1.7.4	Words and phrases used to introduce and link ideas, sentences and paragraphs. . . . .	23
1.7.5	Introductory exercises. . . . .	24
1.7.6	Application form. . . . .	27
1.7.7	Social letters. . . . .	28
1.7.8	Ship’s routine letters . . . . .	29
1.7.9	Incidents and reports. . . . .	39
1.7.10	Protests . . . . .	46
1.8	Ημερολόγιο Γέφυρας. . . . .	53
1.8.1	Γενικά. . . . .	53

1.8.2 Χάραξη Ημερολογίου Γέφυρας. ....	53
1.8.3 Εγγραφές Ημερολογίου Γέφυρας. ....	55
1.8.4 Καταχώριση συμβάντων/παρατηρήσεων. ....	63
1.9 Τεχνολογία και επικοινωνία. ....	85
1.9.1 Το τηλεγράφημα . ....	85
1.9.2 Το τηλετύπο . ....	86
1.9.2 Το τηλεομοιότυπο. ....	88
1.9.3 Το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο . ....	89
1.9.4 Παραδείγματα και Ασκήσεις. ....	90

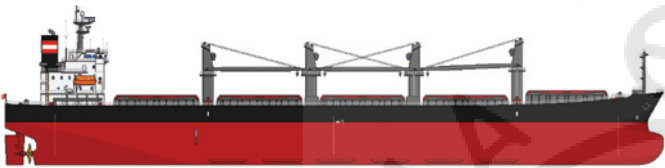
**ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ**  
**Λογιστική Επικοινωνία Πλοιάρχου**

2.1 Στοιχεία Ναυτιλιακής Λογιστικής. ....	100
2.2 Η Ναυτιλιακή Λογιστική – Γενικά. ....	102
2.2.1 Τμήμα λογιστηρίου ΝΕ. ....	102
2.2.2 Λογιστικό σχέδιο ΝΕ. ....	103
2.2.3 Διάρθρωση και λειτουργία λογαριασμών ΝΕ. ....	103
2.2.4 Ειδικά θέματα ναυτιλιακής λογιστικής. ....	104
2.3 Ο Λογαριασμός του Πλοιάρχου – Γενικά. ....	105
2.3.1 Ανάλυση στοιχείων του ΓΛΠ – Έντυπα και έγγραφες. ....	106
2.3.2 Συνοδευτικά έγγραφα του ΓΛΠ. ....	117
2.3.3 Εφαρμογή – Κατάρτιση ΓΛΠ. ....	117
2.3.4 Κατάρτιση ΓΛΠ μέσω ειδικών εφαρμογών λογισμικού. ....	130
2.4 Οικονομική προσέγγιση στις αποφάσεις. ....	132
2.4.1 Μάντζιμεντ και λήψη αποφάσεων. ....	132
2.4.2 Διαδικασία στη λήψη αποφάσεων και παράγοντες που την επηρεάζουν. ....	133
2.4.3 Αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα – Γενικά. ....	146
2.4.4 Λειτουργικές πρακτικές βελτιώσεως της αποδοτικότητας των πλοίων. ....	147
2.4.5 Στρατηγική διοίκηση (strategic management). ....	162
Παράρτημα Α. ....	168
Παράρτημα Β. ....	171
Ευρετήριο . ....	177
Βιβλιογραφία . ....	182



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## Διοικητική επικοινωνία πλοιάρχου



*Η διοικητική επικοινωνία Πλοιάρχου αναφέρεται στην προφορική ή γραπτή επικοινωνία του με τα μέλη του πληρώματος ή/και τους διάφορους φορείς που έρχεται σε επαφή και κάθε άλλο συναλλασσόμενο στην ξηρά ή την θάλασσα, για την εκπλήρωση αφενός των διοικητικών του καθηκόντων και αφετέρου για την ασφαλή και αποτελεσματική πραγματοποίηση του ταξιδιού του πλοίου του.*

1.1 Εισαγωγή στην Επικοινωνία.

1.2 Διοίκηση και επικοινωνία επί του πλοίου.

1.3 Επιχειρησιακές επικοινωνίες - Γενικά.

1.4 Προφορική επιχειρησιακή επικοινωνία.

1.5 Επικοινωνία σε ομάδες.

1.6 Γραπτή επιχειρησιακή επικοινωνία.

1.7 Αγγλική αλληλογραφία.

1.8 Ημερολόγιο Γέφυρας.

1.9 Τεχνολογία και επικοινωνία.

## 1.1 Εισαγωγή στην Επικοινωνία.

### 1.1.1 Γενικά.

Η επικοινωνία είναι αναπόσπαστο μέρος της ζωής μας. Είναι μία φυσική, καθημερινή και η πιο σημαντική διαδικασία του κοινωνικού μας βίου. Με την επικοινωνία κτίζουμε την πραγματικότητά μας, λέμε στους άλλους τι μας συμβαίνει, δημιουργούμε και ανταλλάσσουμε γεγονότα, λύνουμε προβλήματα, αντιμετωπίζουμε καταστάσεις. Επικοινωνούμε διαρκώς, χωρίς διακοπή, με τους συνανθρώπους μας, ακόμα και όταν δεν μιλάμε.

Μέσα από τη στάση του σώματός μας, τις εκφράσεις του προσώπου μας, την μμητική συμπεριφορά και τις χειρονομίες μας, αποκαλύπτουμε κάτι στους άλλους και όλα αυτά ερμηνεύονται με κάποιον τρόπο. Οι άλλοι άνθρωποι κάνουν υποθέσεις για το τι σκεπτόμαστε, τι αισθανόμαστε, για τον χαρακτήρα μας, τις προθέσεις μας κ.λπ., τόσο όταν μιλάμε, όσο και όταν σιωπούμε.

Τι σημαίνει **επικοινωνώ**; Σημαίνει ότι μεταδίδω ένα μήνυμα, μία πληροφορία κ.λπ. σε κάποιον ή ανταλλάσσω γνώσεις, σκέψεις κ.λπ. με κάποιον.

Άρα, πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο άτομα για να υφίσταται επικοινωνία, ένας πομπός και ένας δέκτης ή ακόμη και περισσότεροι δέκτες.

Όπως είπε ο Paul Watzlawick, “*One cannot not communicate*”, δηλ. κάποιος δεν μπορεί να μην επικοινωνεί. Όλη η συμπεριφορά μας είναι μία μορφή επικοινωνίας. Ακόμα και όταν αυτή αποφεύγεται, στην πραγματικότητα είναι μία μορφή επικοινωνίας.

Η καθημερινή μας επικοινωνία συνίσταται κατά 20% από λεκτική επικοινωνία και κατά 80% από μη λεκτική επικοινωνία (στάση σώματος όπως χειρονομίες ή μορφασμοί, ήχοι, σύμβολα, εγγύτητα, διάθεση, εμφάνιση που συμπεριλαμβάνει τον τρόπο που ντυνόμαστε, τα μαλλιά μας, κ.λπ.). Η χρήση των smileys (☺, ☹), των emoticons [π.χ. :-), :-)] και των συντμήσεων (π.χ. lol) στη σύγχρονη τεχνολογικά προηγμένη επικοινωνία, όπως τα γραπτά μηνύματα στα κινητά τηλέφωνα και τα e-mails, αποδεικνύει την ανάγκη της χρήσεως αυτού του 80% της μη λεκτικής επικοινωνίας ακόμα και όταν δεν έχουμε τον άλλο απέναντί μας ή ακόμα και μέσα από συσκευές.

Κατά συνέπεια, η επικοινωνία είναι κάτι προσωπικό. Ο καθένας μας έχει τον δικό του τρόπο να επικοινωνεί. Οι συνθήκές μας και ό,τι λέμε, ο τρόπος που έχουμε επιλέξει να επικοινωνούμε σε διάφορες καταστάσεις και κάτω από διάφορες συνθήκες, είναι

όπως το δακτυλικό αποτύπωμα, σαν μια φορεσιά που ποτέ δεν αποχωρίζομαστε και που εξελίσσεται με την ηλικία μας και τη χρήση της.

Κάθε λεκτική επικοινωνία είναι παρόμοια με τον κώδικα Morse. Ο πομπός κωδικοποιεί και ο δέκτης αποκωδικοποιεί. Η ποιότητα της επικοινωνίας καθορίζεται όχι μόνο απ’ αυτό που έχω να πω, δηλαδή το μήνυμα και τον κώδικα με τον οποίο αυτό διατυπώνεται, αλλά και από το κατά πόσον ο συνομιλητής μου θα με καταλάβει. Ως εκ τούτου, η ευθύνη για την αποκωδικοποίηση βαρύνει και τους δύο.

### 1.1.2 Επικοινωνία στη ναυτιλία.

#### 1) Προβλήματα.

Η επικοινωνία στη ναυτιλία έχει τα δικά της ιδιαίτερα προβλήματα και τις δικές της προκλήσεις. Στην προφορική επικοινωνία, είτε επί του πλοίου, είτε με αποδέκτες εκτός του πλοίου, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα παρακάτω προβλήματα που ανακύπτουν λόγω της φύσεως του επαγγέλματος:

1) Πλοίο με ξηρά μέσω τηλεφώνου ή VHF: χάνεται όλη η μη λεκτική επικοινωνία.

2) Οι διαφορετικές χρονικές ζώνες συχνά δημιουργούν πρόβλημα όταν δεν λαμβάνονται υπόψη.

3) Οι τεχνικές δυσλειτουργίες και οι παρεμβολές που έχουν ως αποτέλεσμα κακή ποιότητα ήχου, δημιουργούν παρανοήσεις και/ή παρερμηνείες.

4) Τις περισσότερες φορές η επικοινωνία πραγματοποιείται μεταξύ μη γηγενών συνομιλητών (non-native speakers). Οι γλωσσικές δεξιότητες είναι πολύ διαφορετικές και πολύ συχνά υπερισχύει η προφορά της μητρικής γλώσσας.

5) Άτομα με διαφορετικές κουλτούρες έχουν διαφορετική ιδιοσυγκρασία και συναισθηματικά επίπεδα, στάσεις και αντιμετώπιση ως προς το αντίθετο φύλο. Έτσι μπορεί να υπάρξουν παρανοήσεις και ενοχλήσεις.

6) Η πνευματική και συναισθηματική κατάσταση των συνομιλητών μπορεί να είναι διαφορετική εξαιτίας των δεδομένων συνθηκών. Εάν κάνεις δουλειά γραφείου σε ένα μάλλον προστατευόμενο περιβάλλον και πηγαίνεις σπίτι κάθε απόγευμα, η πνευματική σου κατάσταση είναι διαφορετική από κάποιου άλλου που βρίσκεται επί μήνες πάνω σε ένα πλοίο χωρίς να βλέπει την οικογένειά του, που συναναστρέφεται κυρίως άνδρες και περιοριζίζεται από λαμαρίνες, συσκευές και ταραγμένες θάλασσες.

7) Εξαιτίας των διαφορετικών συνθηκών, η εκτίμηση του επείγοντος ενός ζητήματος μπορεί να είναι

διαφορετική. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε γρήγορες συναισθηματικές αντιδράσεις, εάν ο ένας από τους δύο συνομιλητές αισθανθεί ότι δεν τον λαμβάνουν σοβαρά υπόψη.

8) Σε πολλές περιπτώσεις η επικοινωνία πραγματοποιείται σε αγχώδεις συνθήκες.

## 2) Πιθανές λύσεις.

1) Λίγη επί πλέον «κουβεντούλα» μπορεί να βοηθήσει στην εικόνα του συνομιλητή σου που βρίσκεται μακριά.

2) Λάβε υπόψη σου την χρονική ζώνη. Μπορούμε να πούμε ότι θα καλέσουμε ξανά, εάν αυτό κρίνεται εφικτό.

3) Η χρήση καλής αρθρώσεως, μη επιτηδευμένης προφοράς, μικρών και απλών προτάσεων κρίνεται πολύ χρήσιμη.

4) Η χρήση απλής Αγγλικής γλώσσας αντί περίπλοκων, ακόμα και από τους γηγενείς ομιλητές, είναι ζωτικής σημασίας.

5) Να μιλάς αρκετά αργά, ώστε να γίνεσαι κατανοητός και από μη γηγενείς ομιλητές που μιλούν βασικά Αγγλικά.

6) Δόμησε τον λόγο σου και αρίθμησε τα θέματα καθαρά (πρώτο... δεύτερο... τρίτο...), χωρίς να τα μπερδεύεις χρησιμοποιώντας διαλείμματα ανάμεσα στα διαφορετικά ζητήματα.

7) Μάθε κάτι για την κουλτούρα των ανθρώπων με τους οποίους συνεργάζεσαι περισσότερο. Εάν δεν καταλαβαίνεις κάτι, ρώτα τον τι εννοεί. Αλλά μην προσπαθείς να τον εκπαιδεύσεις, γιατί εξαιτίας της ανατροφής του έχει διαφορετική στάση.

8) Διατήρησε την επικοινωνία σου όσο το δυνατόν συντομότερη. Χρησιμοποίησε το διεθνές ναυτιλιακό (φωνητικό) αλφάβητο για τον συλλαβισμό. Εάν δεν καταλαβαίνεις κάτι, χρησιμοποίησε το “say again (please)” όσο συχνά χρειάζεται.

9) Ρώτησε εάν το ζήτημα είναι επείγον και επιβεβαίωσε ότι το καταλαβαίνεις. Επίσης, τόνισε εάν το δικό σου μήνυμα είναι επείγον και εξήγησε το γιατί.

10) Μετά από τηλεφωνική επικοινωνία με κάποιον που δεν μιλά καλά Αγγλικά, καλό είναι να υπάρχει και γραπτή επικοινωνία (fax, e-mail κ.λπ.), όπου θα αναγράφεται π.χ. “further to our telephone call of today, we understand that...” (brief summary of the conversation) και στο τέλος “Please confirm. Best regards”.

11) Έχε υπόψη σου ότι δεν είναι δύσκολο να βρεθεί μία συμβιβαστική λύση όταν και οι δύο σας κατανοήσετε ο ένας τον άλλον.

Είναι σημαντικό να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη ότι η επικοινωνία στη ναυτιλία πάσχει όχι μόνο από μία, αλλά από περισσότερες από τις παραπάνω προκλήσεις ταυτόχρονα. Το μυαλό μας μπορεί συχνά να αντιμετωπίσει ένα εμπόδιο στην επικοινωνία, αλλά το βρίσκει δύσκολο να ανταποκριθεί εάν υπάρχουν περισσότερα από ένα ή δύο.

### 1.1.3 Ατυχήματα λόγω κακής επικοινωνίας.

Στις έρευνες των ατυχημάτων, οι απώλειες αποδίδονται σε ανθρώπινο λάθος το οποίο εμπίπτει σε διάφορες κατηγορίες, μία εκ των οποίων είναι λάθος στην επικοινωνία και μάλιστα όχι μόνο μία παρανόηση, αλλά πολλές, οι οποίες στο τέλος οδήγησαν στο ατύχημα/ατυχές περιστατικό.

Ατυχήματα και συμβάντα στον τομέα της ναυτιλίας προκαλούνται συχνά από μία δυσλειτουργία στο κοινωνιοτεχνικό σύστημα, το οποίο χαρακτηρίζει/συνιστά την εργασία στον τομέα (domain). Τα συστατικά του συστήματος είναι οι άνθρωποι (crew members), οι ομάδες (crew), η τεχνολογία (ship, instruments, equipment, tools, etc), οι εργασιακές πρακτικές (δικασίες, συμβάσεις), οι παραδόσεις (traditions), η οργάνωση (διοίκηση, κουλτούρα της εταιρείας, πτήσεις) και το εργασιακό περιβάλλον (φως, θόρυβος, δονήσεις κ.λπ.).

«Κακή» επικοινωνία ανάμεσα στα μέλη του πληρώματος, ακόμα και σε αυτά με την ίδια κουλτούρα και την ίδια γλώσσα, μπορεί, μέσα από παρανοήσεις και λάθη, να αποτελέσει απειλή για την ασφάλεια των ιδίων, του πλοίου, του φορτίου και του περιβάλλοντος. Εάν κάποιος προσθέσει και τον παράγοντα ότι το πλήρωμα χρησιμοποιεί την Αγγλική γλώσσα ως δεύτερη γλώσσα (πέρα πολλοί ναυτικοί μιλούν την Αγγλική σχεδόν το ίδιο καλά με την μητρική τους γλώσσα, ενώ αρκετοί την μιλούν ελάχιστα ή καθόλου), καθώς και τις διαφορές κουλτούρας, τότε οι πιθανότητες παρανοήσεων αυξάνονται. Γι' αυτόν τον λόγο, πέρα από την υποχρεωτική χρήση της Αγγλικής γλώσσας σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση STCW του 1995, κρίνεται απαραίτητη η βελτίωση της επικοινωνίας, η οποία διευκολύνεται μέσα από την εκπαίδευση στη χρήση των Τυποποιημένων Ναυτικών Φράσεων Επικοινωνίας (SMCP), ακόμα και για γηγενείς συνομιλητές.

Το παράδειγμα που ακολουθεί είναι χαρακτηριστικό όσον αφορά στο πώς το πολυεθνικό πλήρωμα ενός πλοίου μπορεί να ερμηνεύσει και τελικά να διαστρεβλώσει ένα σχετικά απλό μήνυμα, που μεταφέρεται προφορικά από άτομο σε άτομο:

**The Captain's message to the Chief Officer**

At 0900 hrs tomorrow morning, there will be a total solar eclipse. This is something that cannot be seen every day, so let the crew line up in their best clothes on deck in order that they may see it. To mark the rare phenomenon, I will myself explain it to them. If it is raining, we will not be able to see it clearly. In that case the crew should gather in the messroom.

**The Chief Officer's message to the 2<sup>nd</sup> Officer**

On the Captain's orders, there will be a total solar eclipse early tomorrow morning at 0900 hrs. If it is raining, we will not be able to see it clearly from deck in our best clothes. In that case the sun's disappearance will be fully observed in the messroom. This is something that does not happen every day.

**The 2<sup>nd</sup> Officer's message to the 3<sup>rd</sup> Officer**

On the Captain's orders, we shall fully observe in our best clothes, that the sun disappears in the messroom at 0900 hrs. The Captain will tell us if it is going to rain. This is something that does not happen every day.

**The 3<sup>rd</sup> Officer's message to the Bosun**

If it is raining in the messroom tomorrow, which is something that does not happen every day, the Captain in his best clothes will disappear at 0900 hrs.

**The Bosun's message to the crew**

Early tomorrow at 0900 hrs the Captain will disappear. It is a pity that this does not happen every day.

Κατά συνέπεια, λοιπόν, όταν ένα μήνυμα ή μία εντολή κρίνονται απαραίτητα να γίνουν απόλυτα κατανοητά απ' όλο το πλήρωμα, τότε πρέπει να τα γράψουμε σε ένα βιβλίο εντολών, το οποίο να το περιφέρουμε σε όλους, προκειμένου να τα διαβάσουν και να το υπογράψουν. Ακόμη και εάν κάποιος δεν το κατανοήσει απόλυτα, τουλάχιστον δεν θα έχει παραποιηθεί στην πορεία.

Τέλος, παρατίθεται μία δοκιμασία, μέσα από την οποία μπορούμε να ελέγξουμε την ταχύτητα ανυλήψεως και ανταποκρίσεως κατά τη διάρκεια μίας επικοινωνίας:

**Test for speed and communication.**

1) Please follow all the directions given below. The purpose is to complete this test as soon as possible.

2) Start right away this test after you have read carefully all the instructions.

3) Circle the title of this test.

4) Write down today's date on the top right corner of this page.

5) There is a typing mistake in this sentence. If you cannot find it, put a cross in front of number 5.

6) Circle number 6.

7) Write the first letter of your surname at the down left corner of the page.

8) Multiply your age by two, add four and write the result after number eight.

9) Say up loud "I am at number nine".

10) Multiply the number of participants by 4 and write the result in front of the exercises number eight.

11) Draw an intense spot at the corner opposite to the one you wrote the first letter of your name.

12) Write at the middle of the back page the result of  $4 \times 4$ .

13) Ask the person next to you "how are you?"

14) Write here his/her answer .....

15) Write (in capitals) your address and the town you live in .....

16) Add all numbers of the exercises up and to this one.

17) Multiple  $5 \times 13$  and write the result at the back of this page.

18) Count all the windows in this classroom and write the amount in front of exercise 18.

19) Say loud "I am almost close to finishing this test".

20) Draw 2 lines at the bottom of this page without using a ruler.

21) Crease this page until it becomes a ball and then unfold it.

22) Now you have read all the instructions. Do only number seven and twenty three.

23) Wait without talking until everybody has finished. Thank you for your cooperation.

**1.2 Διοίκηση και επικοινωνία επί του πλοίου.**

Η επικοινωνία επί του πλοίου είναι πολυεπίπεδη, μιας και το πλοίο είναι ταυτόχρονα περιβάλλον εργασιακό, μαθησιακό και κοινωνικό. Τα μέλη του πληρώματος επικοινωνούν μεταξύ τους κάτω από ομαλές συνθήκες ή συνθήκες έκτακτης ανάγκης, όταν δίνουν και εκτελούν εντολές (επιχειρησιακή επικοινωνία) και όταν τα πολυεθνικά πληρώματα πρέπει να αλληλεπιδρούν για να διατηρούν κοινωνική αρμονία



εκτός ωραρίου εργασίας. Λόγω των ειδικών συνθηκών, η επικοινωνία επί του πλοίου αναβαθμίζεται σε σημαντικό παράγοντα εύρυθμης λειτουργίας.

Συνήθεις διαφορές στην πολιτιστική παράδοση και παρανοήσεις που μπορεί να προκύψουν είναι οι εξής:

1) **Ρόλοι και καταστάσεις:** Σε κάποιες πολιτιστικές παραδόσεις υπάρχει συχνά μία κοινωνική ιεραρχία που μπορεί να προκαλέσει προβλήματα στην επικοινωνία. Σε πολλές χώρες, για παράδειγμα, οι γυναίκες είναι κατώτερες από τους άνδρες. Οι σχέσεις αυτές σε ένα πλοίο με πολυεθνικό πλήρωμα με διαφορετικές πολιτιστικές παραδόσεις, μπορεί να δημιουργήσουν ανυπέβλητα προβλήματα στην επικοινωνία και κατά συνέπεια στην ομαλή λειτουργία του πλοίου. Είναι πολύ σημαντική η κατανόηση των ρόλων και των πολιτιστικών παραδόσεων, προς όφελος της σωστής συνυπάρξεως και συνεργασίας επί του πλοίου.

2) **Προσωπικός χώρος:** Η επικοινωνία μεταξύ των μελών ενός πολυεθνικού πληρώματος ωφελείται σημαντικά εάν κατανοήσουμε τον προσωπικό χώρο που μπορεί να χρειάζεται ο καθένας όταν συνδιαλέγεται ή εργάζεται μαζί με άλλους. Έχει σημασία η απόσταση που τηρείται μεταξύ δύο ή περισσότερων ανθρώπων με διαφορετική πολιτιστική παράδοση όταν συζητούν. Για παράδειγμα, στους Γερμανούς και τους Ιάπωνες αρέσει περισσότερο η απόσταση, σε αντίθεση με τους Άραβες και τους Λατίνους οι οποίοι αρέσκονται στο να έρχονται πιο κοντά ο ένας στον άλλο.

3) **Γλώσσα του σώματος:** Η γλώσσα του σώματος λέει πολλά, αλλά ερμηνεύεται με διαφορετικό τρόπο σε όλο τον κόσμο. Για παράδειγμα, οι Ευρωπαίοι και οι Αμερικάνοι εκφράζουν την άρνηση με ένα κούνημα του κεφαλιού, ενώ σε άλλες χώρες αυτή εκφράζεται με την ανύψωση του πηγουνιού. Ομοίως, σε άλλους αρέσει η χειραψία, η οποία αποτελεί κοινή πρακτική στον επιχειρηματικό κόσμο, ενώ κάποιιοι άλλοι δεν νιώθουν άνετα με αυτήν.

4) **Θρησκεία:** Οι διαφορές που υπάρχουν μεταξύ των θρησκειών πρέπει να γίνονται σεβαστές απ' όλους σ' ένα πολυεθνικό και πολυθρησκευτικό πλήρωμα και να μην αγνοούνται, ιδιαίτερα σε ό,τι έχει να κάνει με την προσευχή, την διατροφή, τις αργίες και την απαγόρευση της εργασίας σε συγκεκριμένες ημέρες.

5) **Προσωπική εμφάνιση:** Η υγιεινή, η περιποίηση, η διατροφή και η ένδυση μπορεί να ποικίλλουν από χώρα σε χώρα και σε διαφορετικές πολιτιστικές

παραδόσεις. Όμως, θα πρέπει οι εταιρείες να φροντίζουν να είναι ενήμερες για κάθε περίπτωση ξεχωριστά, από τη στιγμή που προσλαμβάνουν πληρώματα από διαφορετικές χώρες, καθώς και να ενημερώνουν τον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς, προκειμένου να αποφεύγονται ατυχή περιστατικά μεταξύ των μελών του πληρώματος, τα οποία συνήθως προκαλούνται λόγω άγνοιας ή παρερμηνείας.

Ο Πλοίαρχος, ως επικεφαλής της ιεραρχίας του πληρώματος και «διευθυντής» (manager) του πλοίου:

1) Δίνει το κίνητρο στο πλήρωμα, με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία του πλοίου.

2) Ηγείται δίνοντας το παράδειγμα.

3) Ασχολείται με όλο το προσωπικό επί του πλοίου.

4) Ενημερώνει το πλήρωμα ανά τακτά χρονικά διαστήματα μέσα από **συσκέψεις** (meetings) και **ανακοινώσεις** (notices).

5) Ενθαρρύνει το πλήρωμα να είναι μέρος του συστήματος επιτρέποντάς του να παίρνει μέρος σε αποφάσεις.

6) Εξηγεί την **πολιτική ασφαλείας** (safety policy) και την **περιβαλλοντική πολιτική** (environmental protection policy) με τα πλεονεκτήματά τους, τις οποίες και ο ίδιος εφαρμόζει πλήρως.

7) Εκδίδει **πάγιες εντολές** (standing orders).

8) Δημιουργεί συνεχώς κίνητρα για νέους στόχους, και

9) ελέγχει διαρκώς εάν έχει γίνει κάτι κατανετό.

Όντας ο επικεφαλής του πλοίου, καλείται να αντιμετωπίσει τα επικοινωνιακού τύπου προβλήματα, τα οποία προκύπτουν ανάμεσα στα μέλη του πληρώματος, όταν ενημερωθεί από τους αξιωματικούς του, λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερθείσες διαφορές στην πολιτιστική παράδοση και παρανοήσεις που μπορεί να προκύψουν. Τότε χρειάζεται να διερευνήσει με απόλυτη νηφαλιότητα, ψυχραιμία και αμεροληψία εάν το πρόβλημα μπορεί να χαρακτηριστεί συγκυριακό και περιστασιακό, ώστε να δώσει δεύτερη ευκαιρία ή, εάν πρόκειται για συνηθισμένη τακτική, μπορεί να ακολουθήσει επίπληξη ή άλλες πειθαρχικές συνέπειες, όπως αυτές προβλέπονται.

Οι επαγγελματίες που ειδικεύονται στη διαχείριση των ανθρωπίνων πόρων δίνουν τις παρακάτω γενικές συμβουλές σε εκείνους τους εργοδότες, οι οποίοι θέλουν να ενισχύσουν και να διατηρήσουν το εργατικό τους δυναμικό. Ο Πλοίαρχος θα μπορούσε να τις ακολουθήσει και να τις εξειδικεύσει στο περιβάλλον του πλοίου του. Ειδικότερα λοιπόν:



1) Θα πρέπει να μάθει όσα περισσότερα μπορεί για την κουλτούρα των ανθρώπων που προΐσταται και με τους οποίους συνεργάζεται στο πλοίο του, ιδιαίτερα εάν έχει έναν ικανό αριθμό προσώπων της ίδιας κουλτούρας.

2) Θα πρέπει να σέβεται τις ιδιαίτερες ατομικές διαφορές, ικανότητες και προσωπικότητες. Ακόμα και εάν οι άνθρωποι συμβαίνει να μοιράζονται κοινή γλώσσα ή κουλτούρα, αυτό δεν σημαίνει ότι είναι ίδιοι.

3) Θα πρέπει να παρουσιάζει ένα **πρόγραμμα προσανατολισμού** (orientation program) για τους νεοπροσλαμβανόμενους, όπου θα τους ενημερώνει εστιάζοντας στις σημαντικές διαφορές στην κουλτούρα και στα γλωσσικά εμπόδια. Αυτό μπορεί να βοηθήσει στην αποφυγή συγχύσεως ή δυσάρεστων εμπειριών και καταστάσεων.

4) Θα πρέπει να σκεφτεί την πιθανότητα να ορίζει κάποιους από τους ανθρώπους που εργάζονται μαζί ως «μέντορες» ή «προπονητές», οι οποίοι θα βοηθούν τους νέους εργαζόμενους να προσαρμόζονται στην κουλτούρα και στο λεξιλόγιο του χώρου εργασίας.

5) Όταν εκπαιδεύει νέο προσωπικό, θα πρέπει να εξακριβώνει ότι κατανοούν το υλικό εκπαίδευσής και τους λόγους που είναι χρήσιμο γι' αυτούς. Η χρήση γραφικών και επιδείξεων βοηθάει σημαντικά. Η έλλειψη αποτελεσματικών εργαλείων εκπαίδευσής και εξειδικευμένων εκπαιδευτών μπορεί να είναι η αιτία που οι νέοι εργαζόμενοι θα νιώσουν σαστισμένοι και απομονωμένοι και στη χειρότερη περίπτωση θα εκτεθούν σε κινδύνους.

6) Δεν θα πρέπει ποτέ να υποθέτει ότι η επικοινωνία με κάποιον που έχει περιορισμένη ικανότητα χρήσεως της Αγγλικής γλώσσας έχει επιτευχθεί στο έπακρο. Θα πρέπει να επιδιώκει την **ανατροφοδότηση** (feedback) και την επίδειξη, κυρίως κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσής.

7) Θα πρέπει να είναι υπομονετικός. Ένας επόπτης ή συνάδελφος μπορεί να κάνει τη διαφορά βοηθώντας να μην δημιουργούνται συναισθήματα ανεπάρκειας και αμηχανίας όταν ένα άτομο δεν μπορεί να εκφραστεί επαρκώς και καθαρά.

Η επικοινωνία επί του πλοίου μπορεί να διακρίνεται σε συσκέψεις, επικοινωνία σε ομάδες, διαπροσωπική επικοινωνία, γραπτή επικοινωνία, ακουστική επικοινωνία, λεκτική επικοινωνία και οπτική επικοινωνία με **σήματα** (signals). Η γραπτή επικοινωνία πραγματοποιείται κυρίως με:

1) Γραπτές εντολές/οδηγίες σε άτομα με επιβε-

βαίωση μέσω υπογραφής (π.χ. πάγιες οδηγίες του Πλοίαρχου ή του Α' Μηχανικού).

2) Γραπτές εντολές/οδηγίες αναρτημένες σε εμφανή σημεία, όπου τα άτομα στα οποία απευθύνονται θα μπορέσουν να τις δουν και να τις διαβάσουν (π.χ. οδηγίες έκτακτης ανάγκης, πίνακες διαιρέσεως, κανονισμοί καπνίσματος, σχέδια ασφαλείας κ.λπ.).

3) Γραπτές σημειώσεις σε βιβλία παραδόσεως/παραλαβής φυλακής (π.χ. ημερολόγιο γέφυρας και μηχανής).

4) Επίσημες εγγραφές στα ημερολόγια και τα διάφορα βιβλία που τηρούνται πάνω στο πλοίο.

Ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για την ακουστική, λεκτική και οπτική επικοινωνία με σήματα είναι:

1) Οι σειρήνες/καμπάνες γενικού συναγερμού και συναγερμού πυρκαγιάς.

2) Η σφυρίχτρα (μπουρού) του πλοίου.

3) Ο αυτόματος συναγερμός (λήψη σήματος κινδύνου).

4) Το σύστημα εσωτερικής τηλεφωνίας και το μαγνητικό τηλέφωνο.

5) Το φορητό VHF και UHF.

6) Η μεγαφωνική εγκατάσταση του πλοίου (Public Address system).

Υπό κανονικές συνθήκες, ο Πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός επικοινωνούν μεταξύ τους προφορικά. Μόνο όταν πρόκειται να ακολουθήσουν διαδικασίες ή οδηγίες που δεν παρέχονται από το Σ.Α.Δ. της εταιρείας, απαιτείται γραπτή επικοινωνία.

### 1.3 Επιχειρησιακές επικοινωνίες – Γενικά.

Είναι σαφές ότι για να λειτουργήσει σωστά και αποτελεσματικά ένα πλοίο, δεν αρκεί να είναι στελεχωμένο με ένα κατάλληλο και επαρκώς καταρτισμένο πλήρωμα, αλλά είναι απαραίτητο να υπάρχει η βέλτιστη δυνατή επικοινωνία, τόσο μεταξύ των μελών του πληρώματος, όσο και του ίδιου του πλοίου με άλλα πλοία και με πάσης φύσεως ανταποκριτή στην ξηρά, είτε αυτός είναι η πλοιοκτίτρια/διαχειρίστρια εταιρεία του, είτε οποιοσδήποτε άλλος παράγοντας που εμπλέκεται στη ναυτική βιομηχανία (ναυλωτές, φορτωτές, παραλήπτες φορτίου, επιθεωρητές, λιμενικές αρχές κ.λπ.). Με άλλα λόγια, θα πρέπει να είναι αναπτυγμένη και αποτελεσματική η επιχειρησιακή επικοινωνία, η οποία διακρίνεται σε προφορική και γραπτή, είτε το πλοίο βρίσκεται εν πλω, είτε βρίσκεται σε λιμάνι.

### 1.3.1 Επιχειρησιακές επικοινωνίες πλοίου με ξηρά (ship-to-shore communications).

Η επικοινωνία ενός πλοίου με την ξηρά πρέπει να είναι απρόσκοπτη και συνεχής, ιδιαίτερα στη σημερινή εποχή που είναι ανεπτυγμένες οι νέες τεχνολογίες, κυρίως οι δορυφορικές επικοινωνίες και το διαδίκτυο. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, σε ό,τι έχει να κάνει με την επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου, οι αποδέκτες μπορεί να είναι οποιοιδήποτε εμπλέκονται στη ναυτική βιομηχανία· από την **πλοιοκτήτρια/διαχειρίστρια εταιρεία** του πλοίου (owners), τις κατά τόπους **λιμενικές αρχές** (port authorities) και τους **σταθμούς ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας** (VTS stations), μέχρι τους **ναυλωτές** (charterers), τους **φορτωτές** (shippers), τους **παραλήπτες του φορτίου** (cargo consignees), τους **επιθεωρητές** (surveyors) κ.λπ..

Η θεματολογία αυτών των επικοινωνιών είναι πολυποίκλη και ενδεικτικά αφορά σε:

1) Θέματα της καθημερινότητας του πλοίου (π.χ. ενημέρωση των διαφόρων αποδεκτών σχετικά με το εκάστοτε ταξίδι του πλοίου ή τις εργασίες φορτοεκφορτώσεως που τυχόν πραγματοποιούνται, πετρέλωση, εφοδιασμός σε προμήθειες, επιθεωρήσεις).

2) Δελτία καιρού που λαμβάνονται μέσω Navtex ή Weather Facsimile.

3) Θέματα που συνδέονται με το Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (Safety Management System – SMS) της εταιρείας, οδηγίες, εγκύκλιοι κ.λπ..

4) Αμφίπλευρη ενημέρωση σχετικά με τυχόν έκτακτα περιστατικά.

5) Ενημέρωση διαφόρων χαρτών (ηλεκτρονικών ή μη) και εκδόσεων που αφορούν στην ναυσιπλοΐα και στην προσέγγιση σε θαλάσσιες περιοχές ή λιμάνια.

6) Προειδοποιήσεις για την ασφαλή ναυσιπλοΐα.

Όλες οι προαναφερθείσες επιχειρησιακές επικοινωνίες των πλοίων και των παράκτιων σταθμών πραγματοποιούνται κυρίως μέσω του συστήματος GMDSS, δηλ. μέσω ραδιοηλεκτρονικής, δορυφόρων, ψηφιακής επιλογικής κλήσεως (DSC), ραδιοηλεκτρονικής (radio telex) και φυσικά μέσω του διαδικτύου (internet). Η χρήση κινητού τηλεφώνου δεν απαιτείται και δεν θεωρείται επίσημο μέσο επικοινωνίας, ωστόσο χρησιμοποιείται όταν το πλοίο βρίσκεται σε κοντινή απόσταση απ' την ξηρά.

### 1.3.2 Επιχειρησιακές επικοινωνίες πλοίου με πλοίο (ship-to-ship communications).

Είναι αυτονόητο ότι η επικοινωνία των πλοίων μεταξύ τους έχει μεγάλη σημασία, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά ναυσιπλοΐα και στην εφαρμογή και τήρηση των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων (COLREGs). Η συσκευή VHF, η οποία πρέπει να είναι πάντοτε ενεργοποιημένη και σε συνεχή ακρόαση, προκειμένου να είναι άμεσα διαθέσιμη για οποιοδήποτε συνθησιμένο ή έκτακτο περιστατικό, αποτελεί το πλέον πρόσφορο μέσο, με το οποίο πραγματοποιείται η προφορική επικοινωνία μεταξύ τους, ενώ αντίστοιχα το **ηλεκτρονικό ταχυδρομείο** (e-mail) είναι το πλέον πρόσφορο για την γραπτή επικοινωνία. Επί πλέον, επιβάλλεται η χρήση των Τυποποιημένων Ναυτικών Φράσεων Επικοινωνίας (SMCP)<sup>1</sup>, ούτως ώστε να αποφεύγονται τυχόν παρανοήσεις ή παρερμηνείες.

### 1.3.3 Επιχειρησιακές επικοινωνίες επί του πλοίου (on-board communications).

Αυτές οι επικοινωνίες είναι οι πλέον καθοριστικές σε ό,τι αφορά στην καλή λειτουργία του πλοίου και, εφόσον το πλοίο είναι επανδρωμένο με πολυεθνικό πλήρωμα, επιβάλλεται να πραγματοποιούνται στην Αγγλική γλώσσα, που έχει επικρατήσει ως γλώσσα εργασίας. Η σωστή επικοινωνία μεταξύ των μελών του πληρώματος σε κάθε χώρο του πλοίου καθορίζεται από την ποιότητα και τις γνώσεις του κάθε ατόμου ξεχωριστά, αλλά και την ανταπόκρισή του στις ομαδικές εργασίες κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, όπου πολλές φορές είναι απαραίτητη η συνεργασία. Αυτή πραγματοποιείται κυρίως με τον προφορικό λόγο, είτε διά ζώσης σε κοντινές αποστάσεις, είτε μέσω φορητών πομποδεκτών (portable VHF και UHF) σε μεγαλύτερες αποστάσεις ή σε διαφορετικούς εσωτερικούς ή εξωτερικούς χώρους. Επίσης, πραγματοποιείται με ενδοσυνεννόηση μέσω:

1) Μαγνητικού τηλεφώνου, για την επικοινωνία της γέφυρας με το μηχανοστάσιο και τον χώρο του πηδαλίου.

2) Μεγαφωνικής εγκαταστάσεως, για τις ανακοινώσεις προς το πλήρωμα και τους επιβάτες (εάν υπάρχουν), και

3) εσωτερικών τηλεφώνων με τηλεφωνικό κέντρο, για την επικοινωνία με όλους τους χώρους του πλοίου.

<sup>1</sup> Βλ. *Τυποποιημένες Ναυτικές Φράσεις Επικοινωνίας*, μετάφρ. Γ. Δούναβης, Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα 2005.

### 1.3.4 Συσκέψεις (meetings/reviews).

Οι συσκέψεις αποτελούν ιδιαίτερο κομμάτι των επιχειρησιακών επικοινωνιών, καθώς συνδυάζουν την επικοινωνία επί του πλοίου με την επικοινωνία σε ομάδες. Όμως, ταυτόχρονα μπορεί να είναι πολύ αντιπαραγωγικές και χρονοβόρες εάν είμαστε απροετοίμαστοι και δεν μπορούμε να ελέγξουμε τους συμμετέχοντες σε αυτές.

Η πρώτη ερώτηση που θέτει κάποιος είναι εάν μία σύσκεψη είναι πραγματικά χρήσιμη. Κάποιες απαιτούνται, εκείνες που αφορούν στον προσχεδιασμό για τον κατάπλου, τον δεξαμενισμό ή τις μπνιαίες συσκέψεις ασφαλείας. Καλό όμως είναι να περιορίζονται σε ελάχιστο αριθμό. Κάποιοι από τους λόγους που μπορεί να συγκληθεί σύσκεψη σε πλοία είναι οι εξής:

- 1) Ενημέρωση του πληρώματος.
- 2) Συζήτηση με συγκεκριμένο θέμα.
- 3) Σχεδιασμός ενεργειών.
- 4) Επίλυση προβλημάτων.
- 5) Διαχείριση κρίσεων.
- 6) Καθορισμός εργασιών και ανάθεση καθηκόντων.

Βασικά στοιχεία για μία σύσκεψη είναι να υπάρχει ημερήσια διάταξη με τα θέματα που πρόκειται να συζητηθούν και ο αντικειμενικός στόχος που έχει τεθεί με τα αποτελέσματα που επιθυμούμε να έχουμε μετά την ολοκλήρωσή της. Επί πλέον, είναι χρήσιμο να γνωρίζουν οι συμμετέχοντες τα θέματα της συσκέψεως εκ των προτέρων, προκειμένου να είναι καλύτερα προετοιμασμένοι. Τέλος, η ώρα πραγματοποίησεως μίας συσκέψεως είναι εξίσου σημαντική, ούτως ώστε να δημιουργείται η ελάχιστη δυνατή αναστάτωση των εργασιών όλων των συμμετεχόντων σε αυτήν.

Ο Πλοίαρχος πρέπει να έχει επίγνωση του γεγονότος ότι μία σύσκεψη δεν πραγματοποιείται για τη λήψη αποφάσεων, αλλά για να ακουστούν και να καταγραφούν απόψεις, πληροφορίες και συμβουλές πριν από την λήψη αποφάσεων. Επομένως, η καλή οργάνωση μίας συσκέψεως από άποψη θεματολογίας και ο έλεγχος της συζητήσεως που πραγματοποιείται καθ' όλη τη διάρκειά της, αποτελούν δύο ουσιώδεις παράγοντες που κρίνουν την επιθυμητή έκβασή της.

### 1.4 Προφορική επιχειρησιακή επικοινωνία.

Θα μπορούσαμε να κατατάξουμε την προφορική επιχειρησιακή επικοινωνία σε δύο κατηγορίες:

- 1) Την *επικοινωνία επί του πλοίου* (on-board communication) και
- 2) την *εξωτερική επικοινωνία* (external communi-

cation), δηλαδή με άλλο πλοίο, με την ξηρά, με ελικόπτερο κ.λπ..

Το πλέον κατάλληλο μέσο επικοινωνίας ανάμεσα στους υπεύθυνους αξιωματικούς και στη γέφυρα του πλοίου είναι η χρήση φορητών μέσων επικοινωνίας (portable VHF και UHF). Επίσης, θα πρέπει να υπάρχει εφεδρικό σύστημα επικοινωνίας ανάμεσα στη γέφυρα και τους σταθμούς προσδέσεως, στην πλήρη και στην πρύμη, για την περίπτωση που το κύριο σύστημα παρουσιάσει βλάβη. Επί πλέον, κατά τη διάρκεια της φορτώσεως ή της εκφορτώσεως, του ανεφοδιασμού καυσίμων ή της αγκυροβολίας, γίνεται χρήση και της **οπτικής επικοινωνίας** (visual communication) με διάφορες χειρονομίες.

Η προφορική επιχειρησιακή επικοινωνία επί του πλοίου περιλαμβάνει:

- 1) Τυποποιημένες εντολές πηδαλιουχίας.
- 2) Τυποποιημένες εντολές μηχανής.
- 3) Επικοινωνία με τον πλοηγό στη γέφυρα (κατά την άφιξη, αγκυροβολία, πρόσδεση/απόδεση, αναχώρηση κ.λπ.).
- 4) Παράδοση/παραλαβή φυλακής.
- 5) Ασφάλεια επί του πλοίου (γενικές δραστηριότητες, εργασιακή ασφάλεια, πυροπροστασία και καταπολέμηση πυρκαγιάς, γυμνάσια, έλεγχος βλαβών, διάφορα έκτακτα περιστατικά, δραστηριότητες επί του πλοίου για έρευνα και διάσωση).
- 6) Φορτίο και χειρισμοί του φορτίου, φροντίδα του φορτίου.
- 7) Μέρμινα για τους επιβάτες (ενημέρωση και οδηγίες, γυμνάσιο εκκενώσεως του πλοίου και επιβίβασης σε σωσίβια λέμβους και σχεδίες, μέριμνα για τους επιβάτες σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης).

Η χρήση των Τυποποιημένων Ναυτικών Φράσεων Επικοινωνίας (SMCP) κρίνεται απαραίτητη για την εξασφάλιση της κατανοήσεως και έγκαιρης εκτελέσεως των εντολών, τόσο για την σωστή διεκπεραίωση της επιχειρήσεως, όσο και για την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου, του πληρώματος και του περιβάλλοντος. Ωστόσο, αυτό που ισχύει στην πραγματικότητα είναι μία μείξη των τυποποιημένων φράσεων με ανταλλαγή άλλων πληροφοριών, ανάλογα με τις περιστάσεις.

Η προφορική εξωτερική επιχειρησιακή επικοινωνία περιλαμβάνει:

- 1) Ανταπόκριση κινδύνου (επικοινωνίες κινδύνου, επικοινωνίες έρευνας και διασώσεως).
- 2) Ανταπόκριση επείγοντος.
- 3) Επικοινωνίες ασφαλείας (μετεωρολογικές συνθήκες και συνθήκες θάλασσας, ναυτιλιακές προειδο-



ποιήσεις, επικοινωνίες για την προστασία του περιβάλλοντος).

4) Πλοήγηση (επιβίβαση/αποβίβαση πλοηγού, αίτηση ρυμουλκού).

5) Ειδικές περιπτώσεις (επιχείρηση με ελικόπτερο, επιχείρηση με παγοθραυστικό).

6) Επικοινωνία με υπηρεσίες κυκλοφορίας των πλοίων – VTS (λήψη και παροχή δεδομένων για την απεικόνιση της κυκλοφορίας των πλοίων).

7) Τυποποιημένα μηνύματα GMDSS.

8) Επικοινωνία με τις λιμενικές αρχές.

9) Επικοινωνία με πράκτορα, φορτωτές, παραλήπτες φορτίου, **αξιολογητές των ναυλωτικών** (vetting inspectors), μικροπωλητές, επιθεωρητές, ανεπιθύμητους ή άνευ αδείας κ.λπ..

10) Επικοινωνία με ιατρικό σταθμό.

Η προφορική επιχειρησιακή επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και των λιμενικών αρχών διεξάγεται μέσω διαύλων VHF ή κινητών τηλεφώνων, όπου μπορεί να εφαρμοστεί. Ακολούθως παρατίθενται ενδεικτικοί διάλογοι προφορικής επικοινωνίας επί του πλοίου και εξωτερικής επικοινωνίας:

#### **1.4.1 Επικοινωνία επί του πλοίου (on-board communication).**

##### **1) Προετοιμασία για απόπλου (The vessel AG is getting ready to sail).**

**Captain:** AG Forward Station, AG Aft Station. This is AG Bridge. How do you read me?

**C/O:** AG Bridge, this is AG Forward Station. I read you with signal strength five.

**2/O:** AG Bridge, this is AG Aft Station. I read you with signal strength five.

**Captain:** AG Forward Station, single up forward to head line and spring.

**C/O:** I will single up.

**Captain:** AG Aft Station, single up aft to breast line and stern buoy line. Take tug's towing line to capstan, then make fast on starboard quarter.

**2/O:** I will single up and make tug fast.

**C/O:** AG singled up forward.

**2/O:** AG singled up aft. Tug fast.

**Captain:** AG let go fore and aft.

**C/O:** AG Forward Station. Let go.

**2/O:** mAG Aft Station. Let go.

##### **2) Εντολές πηδαλιουχίας (steering orders).**

The vessel AG is about to make a manoeuvre.

The Captain first of all wants the rudder in line with the keel. He says:

**Captain:** Midships.

**Helmsman:** Midships.

**Captain:** Half ahead.

**3/O:** Half ahead, sir.

**Captain:** Starboard five.

**Helmsman:** Starboard five.

**Captain:** Engine dead slow ahead.

**3/O:** Engine dead slow ahead, sir.

**Captain:** Hard-a-port.

**Helmsman:** Hard-a-port.

**Captain:** Midships.

**Helmsman:** Midships.

**Captain:** Slow astern.

**3/O:** Slow astern, sir.

**Captain:** Stop engine.

**3/O:** Stop engine, sir.

The ship's head is now swinging a little too fast to port. In order to check this, the wheel must be brought back towards the position of midships.

**Captain:** Ease to five.

**Helmsman:** Ease to five.

**Captain:** Slow ahead.

**3/O:** Slow ahead, sir.

The ship is now heading to the right direction and the Captain wishes to keep her there, so he says:

**Captain:** Steady as she goes.

**Helmsman:** Steady as she goes.

The Captain can now order a compass course.

**Captain:** Steer zero-four-five.

**Helmsman:** Zero-four-five.

**Captain:** Full ahead.

**3/O:** Full ahead, sir.

Some time later, the Captain wants to make sure that the helmsman is on his course.

**Captain:** How is she heading?

**Helmsman:** Right on, Sir. Zero-four-five.

##### **3) Βλάβη πηδαλίου (steering failure).**

The steering fails while the ship is on a deep sea

passage. The watchkeeping officer and the helmsman are on the bridge. The Captain comes to the bridge.

**W/O:** *We have steering failure.*

**W/O:** *(to helmsman) Hoist the “Not under command signal”.*

**W/O:** *(to captain) There is no traffic near us at this moment, sir.*

**Captain:** *Good. I'll take over Third. Call the Second Mate to the bridge. You and the helmsman go to the emergency steering position. The engineers will be waiting for you. Switch immediately to emergency steering and let me know.*

**W/O:** *(to 2/E) Why have we lost steering?*

**W/O:** *I am not sure. I think the steering motor has failed.*

**W/O:** *Why hasn't the second motor started?*

**2/E:** *We are investigating that.*

**W/O:** *Are you ready to disengage?*

**W/O:** *(on phone) The engineers are ready to change over the pin, sir.*

**Captain:** *(on phone) Understood, Third. Change over the pin and steer from the emergency steering position.*

**2/E:** *Pin disengaged.*

**Captain:** *(on phone) Changeover completed. Steer five degrees to starboard.*

**Captain:** *(to 2/E) Have you found the steering problem?*

**2/E:** *Yes, sir. Steering motor failure. We have isolated number one motor and we are checking number two motor. We expect to change back to bridge control in about ten minutes.*

**Captain:** *Inform me as soon as you are ready for the changeover.*

#### **1.4.2 Εξωτερική επικοινωνία (external communication).**

##### **1) Άφιξη σε πλοηγικό σταθμό (arrival at pilot station).**

**Ship AG:** *X Port Control, X Port Control, X Port Control. This is M/V AG, M/V AG.*

**X Port Control:** *M/V AG, M/V AG, M/V AG. This is X Port Control, X Port Control, go ahead.*

**Ship AG:** *X Port Control, X Port Control, X Port Control. This is M/V AG, M/V AG. My ETA at Pilot Station is 0715 hours LT. Please advise if there are any berthing instructions for me.*

**X Port Control:** *M/V AG, M/V AG, M/V AG. This is X Port Control, X Port Control. Negative to your last message. No berthing instructions for you at the moment. Please proceed to Anchorage Sector C and drop anchor.*

**Ship AG:** *Roger that. We are proceeding to Anchorage at minimum manoeuvring speed.*

**X Port Control:** *You may increase your speed. There is no traffic at the anchorage.*

**Ship AG:** *Roger that. We are increasing speed. We will call you back when in position to drop anchor.*

**Ship AG:** *X Port Control, X Port Control, X Port Control. This is M/V AG, M/V AG. We have arrived at Anchorage Sector C. We are ready to drop anchor.*

**X Port Control:** *You may drop anchor.*

**Ship AG:** *We dropped anchor in position 37° 25' N, 024° 55' E at 0755 hours LT. NOR tendered at the same time. Bunkers remaining on arrival F.O. 432 tonnes and D.O. 48 tonnes. Also F.W. remaining on board 150 tonnes. Draft forward 9.5 metres and draft aft 9 metres.*

**X Port Control:** *Roger that. Maintain watch on VHF channels 16-12 at all times. Wait for further instructions. Over and out.*

##### **2) Επικοινωνία μέσω VHF κατά την προσέγγιση του Βοσπόρου με κατεύθυνση προς νότο (VHF communication on proceeding to Bosphorus heading south).**

**Watch Officer:** *Turkeli Traffic Control Center, Turkeli Traffic Control Centre, Turkeli Traffic Control Centre. This is SYNT, SYNT. How do you read me on channel 11? Over.*

**Turkeli TCC:** *SYNT, SYNT, SYNT. This is Turkeli Control, Turkeli Control. Good morning. I read you loud and clear. Go ahead, please. Over.*



**Watch Officer:** *Turkeli Control, Turkeli Control, Turkeli Control. This is SYNT, SYNT. Good morning. My Ship's name is AQUAMARINE ACE. I am reporting Sailing Plan Two. My position is 20 miles from Turkeli lighthouse. My ETA at Bosphorus is 06.30 local time. No defects aboard, everything is in order. Over.*

**Turkeli TCC:** *SYNT, SYNT, SYNT. This is Turkeli Control, Turkeli Control. Please. Spell your ship's name. Over.*

**Watch Officer:** *Roger. The first word in ship's name is ALFA QUEBEC UNIFORM ALFA MIKE ALFA ROMEO INDIA NOVEMBER ECHO. The second word is ALFA CHARLIE ECHO. Over.*

**Turkeli TCC:** *AQUAMARINE ACE, AQUAMARINE ACE, AQUAMARINE ACE. This is Turkeli Control, Turkeli Control. What is your flag?*

**Watch Officer:** *We're flying the flag of Ukraine. Over.*

**Turkeli TCC:** *AQUAMARINE ACE, AQUAMARINE ACE, AQUAMARINE ACE. What are your last port and destination port? Over.*

**Watch Officer:** *My last port was Ilyichevsk, port of destination is Antwerp, Belgium. Over.*

**Turkeli TCC:** *SYNT, do you require a pilot? Over.*

**Watch Officer:** *No, thanks, I do not require a pilot. Over.*

**Turkeli TCC:** *AQUAMARINE ACE, AQUAMARINE ACE, AQUAMARINE ACE. This is Turkeli Control, Turkeli Control. You may proceed. Call us on channel 11 when you are 10 miles from Turkeli lighthouse. Over and out.*

**Watch Officer:** *Roger, Sir. Over and out.*

Some time later on the same day...

**Turkeli TCC:** *All ships, all ships, all ships. This is Turkeli Traffic Control Centre. The visibility in Bosphorus reduced by fog and now is less than 1 mile. Both northbound and southbound traffic suspended. All ships are to drop anchor or to lie adrift awaiting permission to enter. Over.*

**Watch Officer:** *Turkeli Control, Turkeli Control, Turkeli Control. This is SYNT, SYNT. Received your*

*information. We are now 16 miles off the shore. We will be drifting till the traffic is opened. Over.*

**Turkeli TCC:** *AQUAMARINE ACE. Copy that. Stay all the time on channel 11. Over and out.*

**Watch Officer:** *Roger. Over and out.*

After this he reports the situation to the Master and gives the command to the engine room to change the engine into manoeuvring mode. When this is carried out, the vessel reduces her speed, lies adrift and shows all her deck's lights.

### 3) Επικοινωνία πλοίου με πλοηγό μέσω VHF (VHF communication with pilot).

C O N T A C T	<p><b>MARLIN:</b> <i>Elbe Pilot, Elbe Pilot, Elbe Pilot. This is Marlin, Marlin. Good evening. Over.</i></p> <p><b>Elbe Pilot:</b> <i>Marlin, Marlin, Marlin. This is Elbe Pilot, Elbe Pilot. Switch to VHF channel 2-2. Over.</i></p> <p><b>MARLIN:</b> <i>Elbe Pilot, Elbe Pilot, Elbe Pilot. This is Marlin, Marlin. Switching to VHF channel 2-2. Over.</i></p> <p>..... switch-over procedure .....</p>
M E S S A G E S	<p><b>Elbe Pilot:</b> <i>Marlin, Marlin, Marlin. This is Elbe Pilot, Elbe Pilot. Question: What is your position? Over.</i></p> <p><b>MARLIN:</b> <i>Elbe Pilot, Elbe Pilot, Elbe Pilot. This is Marlin, Marlin. Answer: Position three miles from Elbe Lightvessel.</i></p> <p><b>Elbe Pilot:</b> <i>Marlin, Marlin, Marlin. This is Elbe Pilot, Elbe Pilot. Understood. Your position three miles from Elbe Lightvessel. Instruction: Rig pilot ladder on the port side, one metre above the water. Information: My position is close to Buoy No. 1. Over.</i></p> <p><b>MARLIN:</b> <i>Elbe Pilot, Elbe Pilot, Elbe Pilot. This is Marlin, Marlin. Understood. I will rig pilot ladder on the port side, one metre above the water. Your position is close to Buoy No. 1. Thank you. Over.</i></p>
E N D	<p><b>Elbe Pilot:</b> <i>Thank you very much indeed, Captain. Stand by on VHF channel 1-6. Over.</i></p> <p><b>MARLIN:</b> <i>Elbe Pilot. Thank you. Standing by on VHF channel 1-6. Out.</i></p>

#### 4) **Ιατρική βοήθεια εν πλω (Medical assistance at sea).**

Αναπόφευκτα, η θάλασσα ήταν πάντοτε ένας τομέας με υψηλό ποσοστό ατυχημάτων και έτσι παραμένει ακόμα και σήμερα.

Σε περίπτωση ασθενειών ή ατυχημάτων που απαιτούν ιατρική διαμεσολάβηση, αλλά υπάρχει έλλειψη ιατρικού ή παραϊατρικού προσωπικού στο πλοίο, ο Πλοίαρχος μπορεί να καλέσει τον Ερυθρό Σταυρό για την παροχή ιατρικής βοήθειας εν πλω. Σ' αυτήν την περίπτωση, ο ιατρός έχει την πλήρη ευθύνη για την διάγνωση, την συνταγογράφηση και τη θεραπεία.

Στο παράδειγμα που ακολουθεί, ο μάγειρας υφίσταται ένα οξύ έγκαυμα στο δεξί του χέρι και τον πίκυ, το οποίο προκλήθηκε από βραστό νερό στην κουζίνα του πλοίου. Ο Πλοίαρχος, ενεργώντας άμεσα, καλεί τον Ερυθρό Σταυρό για να λάβει ιατρικές συμβουλές.

**Captain:** *An accident has happened to our cook. He burned his right hand and forearm with boiling water in the galley, while preparing lunch...*

**Doctor:** *How long ago did this accident happen? What have you done till now?*

**Captain:** *This injury happened approximately two hours ago. He poured abundant tap water on the burned surface, but now he is in a lot of pain and discomfort, especially when a little while ago there appeared fair-sized blisters on the injury. What should I do from now on?*

**Doctor:** *First of all, tell him not to panic and stay calm. The damage does not appear serious. We have to follow a simple therapeutic protocol and everything will be fine in a few days. Captain, put on a pair of latex gloves.*

*First: Inject him an ANTITETANIC SERUM ampoule intramuscularly.*

*Second: Spray OCTENISEPT solution all over the burned surface.*

*Third: Use a 20cc sterile syringe with the needle to perforate the wall of the blisters and withdraw the liquid (plasma) accumulated inside. Be careful not to remove the blister walls.*

*Fourth: Place FUCIDIN vaseline gauges on the injury and sterile gauges above and wrap an elastic band around from the palm to the elbow.*

*Fifth: Administer antibiotic capsules CECLOR (750*

*mg BID) for four days and PARACETAMOL tablets as painkillers and remember to keep the limb elevated – on a pillow – during bed time. Next gauges change will take place in three days. Tomorrow he will be a lot better.*

**Captain:** *Thank you doctor for your help. We will communicate –barring the unexpected– in three days.*

**Doctor:** *OK.*

#### 1.5 Επικοινωνία σε ομάδες.

Η επικοινωνία σε ομάδες μπορεί να διαχωριστεί σε επικοινωνία επί του πλοίου και εκτός του πλοίου.

Στην επικοινωνία σε ομάδες επί του πλοίου, ο Πλοίαρχος ή οι αξιωματικοί **ενημερώνουν το πλήρωμα** (briefing) για **θέματα ασφαλείας** (security), **λαθρεπιβατών** (stowaways), **προφυλάξεις ασφαλείας** (safety precautions) και την αναγκαιότητα της προστασίας του πληρώματος, τα καθήκοντά του, της προσωπικής υγιεινής, και μεταφέρουν οδηγίες από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (International Labour Organization – ILO). Επίσης, πραγματοποιούνται συσκέψεις και συζητήσεις για την **εκτίμηση κινδύνων** (risk assessment discussions), για την προετοιμασία της αφίξεως ή του απόπλου (αγκυροβολία, πρόσδεση/απόδεση κ.λπ.), την εκτέλεση ή την **αξιολόγηση ενός γυμνασίου** (drill review meetings), την **επιθεώρηση του πλοίου** (audits, surveys). Η επικοινωνία αυτή είναι κυρίως προφορική, όμως μπορεί να πραγματοποιείται και εγγράφως μέσω οδηγιών, πληροφοριών, τηρήσεως πρακτικών (minutes) κ.λπ..

Η επικοινωνία σε ομάδες εκτός του πλοίου αφορά κυρίως στη συμμετοχή σε **επιχειρήσεις έρευνας και διασώσεως** (search and rescue operations) και διάσωση με τη συνδρομή ελικοπτερου (helicopter rescue), όπου ο πιο σημαντικός παράγοντας για μία επιτυχή επιχείρηση είναι η καλή επικοινωνία. Είναι απαραίτητο να υπάρχει απόλυτη κατανόηση και συμφωνία ανάμεσα στα εμπλεκόμενα μέρη, όπως και ένα σαφές **σχέδιο ενεργειών** (plan of arrangements) τόσο πριν όσο και κατά τη διάρκεια της επιχείρησης.

Στην προφορική επικοινωνία, ιδιαίτερα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, συνιστάται η χρήση των Τυποποιημένων Ναυτικών Φράσεων Επικοινωνίας (SMCP), ούτως ώστε να αποφεύγονται οι παρανοήσεις, οι οποίες μπορεί να οδηγήσουν σε ατύχημα. Ο λόγος θα πρέπει να εκφέρεται αργά και καθαρά,

χωρίς συντετημημένες λέξεις, όπως επίσης και να γίνεται επανάληψη όταν κάποια πληροφορία είναι σημαντική ή δεν είναι απόλυτα κατανοητή.

Οι συσκέψεις που αφορούν σε θέματα ασφαλείας και προλήψεως ρυπάνσεως πρέπει να είναι τακτικές (τουλάχιστον μία φορά κάθε μήνα) ή περιστασιακές σε περιπτώσεις που σχεδιάζεται η πραγματοποίηση **εργασιών εν θερμώ** (hot work) στο κατάστρωμα, σε περιπτώσεις που αναμένεται **εσωτερική ή εξωτερική επιθεώρηση** (internal/external audit), σε περιπτώσεις που έχει συμβεί ένα εργασιακό ατύχημα στο πλοίο ή έχει αποφευχθεί ένα **παρ' ολίγον ατύχημα** (near-miss) κ.λπ..

Ο Πλοίαρχος προΐσταται στις συσκέψεις για θέματα ασφαλείας και προλήψεως ρυπάνσεως, στις οποίες πρέπει να είναι παρόντες όλοι οι αξιωματικοί ή ακόμη και μέλη του κατώτερου πληρώματος, ανάλογα την περίπτωση. Αυτές οι συσκέψεις είναι ανοικτές για όλο το πλήρωμα και οι εταιρείες ενθαρρύνουν την συμμετοχή του πληρώματος σε αυτές, ενώ τηρούνται πρακτικά τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανά πάσα στιγμή, προκειμένου να γίνει ανασκόπηση των θεμάτων που έχουν συζητηθεί.

Κάποια θέματα απ' τα οποία απαρτίζεται η ημερήσια διάταξη των διαφόρων συσκέψεων είναι τα εξής:

- 1) Απαιτήσεις και εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- 2) Απόδοση του πληρώματος κατά τη διάρκεια γυμνασίων.
- 3) Κατάσταση του εξοπλισμού ασφαλείας.
- 4) Ασφάλεια και συνθήκες εργασίας επί του πλοίου.
- 5) Εργασίες φορτοεκφορτώσεως (ιδιαίτερα εάν πρόκειται για επικίνδυνα φορτία).
- 6) Απαιτήσεις στο επόμενο λιμάνι προορισμού.
- 7) Ανάλυση συμβάντων, ατυχημάτων και επικινδύνων καταστάσεων.
- 8) Αποκομιδή και διάθεση απορριμμάτων.
- 9) Διαδικασίες ανεφοδιασμού καυσίμων.
- 10) Παροχή πρώτων βοηθειών σε έκτακτες ανάγκες.
- 11) Ανασκόπηση στόχων της εταιρείας και ανάλυση εγκυκλίων και υπομνημάτων που έχουν ληφθεί και σχετίζονται με θέματα ασφαλείας.
- 12) Αξιολόγηση διορθωτικών και προληπτικών ενεργειών για την αποφυγή εκτάκτων περιστατικών ή ατυχημάτων.

Ακολούθως, παρατίθενται ενδεικτικοί διάλογοι επικοινωνίας σε ομάδες:

### 1) **Γυμνάσιο πυρκαγιάς (fire drill).**

A fire drill is being conducted. The scenario assumes that a fire in the galley has just been reported. The fire alarm sounded and all crew mustered at the stations. They were accounted for and formed two main squads, the emergency squad led by the chief mate and the support squad under the orders of the 2<sup>nd</sup> mate.

A member of the emergency squad, wearing fireman's outfit and breathing apparatus, is to enter the galley being assisted by other members of the squad intending to extinguish the fire with water making use of fire hoses.

At this point, the master from the bridge is contacting the squads asking for an update regarding the procedure.

**Master:** *Emergency squad, this is bridge. Please advise on the situation. Over.*

**Ch. Mate:** *Bridge, this is emergency squad. We are now at the fire station preparing the fireman. Fire hoses are being deployed too on B deck, so that they will be ready for immediate use by the fireman upon entering the space. The main deck, B deck and C deck have been electrically isolated. Over.*

**Master:** *Emergency squad, this is bridge. Received. Please let me know when fireman is about to enter the galley area. Out.*

**Ch. Mate:** *Bridge, this is emergency squad. Received. Out.*

**Master:** *Support squad, this is bridge. Please advise on the situation. Over.*

**2<sup>nd</sup> Mate:** *Bridge, this is support squad. We have already deployed three running fire hoses and we are cooling the galley along with the surrounding area from top and from outside too. The ventilators around the accommodation area have been closed. There are no signs of fire being spread to the adjacent compartments so far. Over.*

**Master:** *Support squad, this is bridge. Received. Out.*

Ten minutes later, the master has not received any update yet from the emergency squad and is calling to find out what is happening.

**Master:** *Emergency squad, this is bridge. Has the fire-*



man been prepared yet? Please report back on the situation. Over.

**Ch. Mate:** Bridge, this is emergency squad. Negative. We are still making the final checks with the breathing apparatus and proceeding. We expect to be on the scene within 5 minutes. Over.

**Master:** Emergency squad, this is bridge. Received. Please report back when fireman is about to enter the space. Out.

At this point, the master took a note of the delay, so that it will be referred to and discussed at the next safety meeting.

The drill was carried out successfully.

Few days later, a scheduled safety meeting took place. Part of the meeting agenda was the evaluation of drills conducted. The master is referring to the fire drill:

**Master:** Well, let's now discuss about our crew's performance during drills. The results are pretty satisfactory and our crew seems to be sufficiently trained. The response was generally prompt and well-organized. However, during our recent fire-in-galley drill, I noticed a serious delay in the preparations of the fireman. It certainly took too long for the emergency squad to present a properly equipped fireman on scene. You all understand how important that is in fighting a fire at the earliest possible stage. Chief, what could that delay be attributed to?

**Ch. Mate:** Well, captain. I agree it did take too long for the crew to prepare the fireman. But you know, the AB who was assigned to wear the outfit and breathing apparatus, as well as another two crewmembers assisting him, are all new joiners. They signed on at the previous port. Yet, they were given some basic familiarization with the ship's safety equipment and their emergency duties, but obviously it was not sufficient enough. It turned out that they were nearly unfamiliar with the type of breathing apparatus we have on board. Not only in donning but in testing the unit too. In this respect, I would suggest scheduling a particular training session focused on the subjects of donning, testing and using of the fireman's outfit and breathing apparatus of course.

**Master:** I totally agree, chief. Please arrange it as soon as possible and certainly before our next fire drill. I'd like to see our crew's response time improved.

## 2) Επιθεώρηση ISM (ISM audit).

An ISM audit is in progress on board a cargo ship. A class auditor is interviewing selected officers and crew, asking various questions aiming at verifying compliance with the company's safety management system (SMS).

At this point, an OS is being interviewed in the conference room in the presence of the master. The master, though, is not allowed to intervene in the conversation.

**Auditor:** Well, what's your name?

**OS:** Melito Bacalan, sir.

**Auditor:** And you are an OS, right?

**OS:** Yes, sir.

**Auditor:** Well, Mr Bacalan, could you tell me your company's policies? How many are they and what do they deal with?

**OS:** Sir, we have two policies. The Health and Safety Policy which deals with the health and safety at work on board and the Environmental Policy that deals with the protection of the environment.

**Auditor:** Very well. Now, let's assume that it's late at night; you are going up to your cabin, when suddenly you notice a fire has just broken out in a garbage bin. What will your actions be?

**OS:** First, I will call the bridge immediately to inform the duty officer. Then, I will press the fire alarm button. Finally, I will try to put out the fire myself using the nearest fire extinguisher.

**Auditor:** I see. One more question please. What do you do whenever you notice a dangerous occurrence or a near miss during your daily work or duties?

**OS:** Sorry sir, but we don't have dangerous occurrences at work. We always work in safety.

**Auditor:** You mean that neither you nor any other fellow crewmember have ever noticed or reported any dangerous occurrence on board this ship?

**OS:** Sorry sir. I don't know.

**Auditor:** OK Mr Bacalan, no problem. You may now go back to your duties. Thank you very much for our little conversation.

At this point, the auditor jot down something. Bacalan has already been the second crewmember who evidently was not aware of a key requirement of the ISM Code related to identifying and reporting of dangerous occurrences and near misses.

Later, while the master himself is being interviewed, the auditor brings up the issue for further discussion and investigation.

**Auditor:** Well captain, when it comes to identifying and reporting hazardous occurrences and near misses, does your company's SMS provide written particular procedures?

**Master:** It certainly does. Here is the relevant topic in our SMS Manual.

**Auditor:** I see captain. And how do you implement this requirement on board?

**Master:** Well, sir, whenever an officer or crewmember notices any situation that might lead to an accident, he reports it to the Safety Officer. Then, the Safety Officer, if required, takes immediate action for the elimination of the risk. Besides that, the issue is being brought up and totally investigated during the scheduled Safety Meetings. The root cause is being sought and further corrective action is taken. The objective is always to avoid reoccurrence. Our company is being informed too, since everything is recorded in the meeting minutes and they are sent to our DPA. Sometimes, when the DPA finds that the corrective actions taken on board are not sufficient enough, he suggests additional measures.

**Auditor:** Sounds very comprehensive. Could I see the minutes of your last two safety meetings where such near misses were reported?

**Master:** Here you are, sir.

**Auditor:** Well, captain, everything seems to be fine. The procedure is established and followed. Nevertheless, there have been at least two crewmembers who evidently weren't aware of what a near miss is. How could one expect a crewmember to identify and report a near miss if they are unable to define what a near miss is?

I feel that every officer and crewmember must be able to clearly identify near misses and dangerous situations on board during the performance of their daily duties. Perhaps some additional training is required in

this respect. In total, on your vessel, the requirements of the ISM Code are being met, so I won't raise a Non-Conformity. I will report an observation instead, so that some more attention is paid in this respect.

### **3) Έρευνα και διάσωση με ελικόπτερο (Search and rescue operation by helicopter).**

There has been a serious explosion and fire incident on board a vessel and the crew abandoned her. A search and rescue operation followed and the survivors are eventually rescued by the M/V AG which participated in the operation. After the SAR operation is completed, a helicopter transfer is required.

**M/V AG:** F Radio, F Radio, F Radio. This is M/V AG, M/V AG. I have eight survivors on board. I require helicopter for survivors. There is a derelict adrift in position 165°, 6 nautical miles from Barwater Pier at 1640 hours UTC. Over.

F Radio now terminates the distress by repeating M/V AG's signal to all vessels and resuming normal working. F Radio also makes contact with the local naval helicopter station and they agree at once to send a Search and Rescue helicopter with a doctor to look after the survivors.

**F Radio:** M/V AG, M/V AG, M/V AG. This is F Radio, F Radio. What is the visibility in your position? What is the wind direction and force? Over.

**M/V AG:** F Radio, F Radio, F Radio. This is M/V AG, M/V AG. Visibility in my position is 3.5 miles. Wind direction is Southwest, force 4. Over.

**F Radio:** Helicopter now proceeding to you. Stand by on VHF channel 16.

**Helicopter:** M/V AG, M/V AG, M/V AG. Ready for helicopter?

**M/V AG:** Helicopter, Helicopter, Helicopter. This is M/V AG, M/V AG. Ready for helicopter. My course and speed is 180° 14 knots. Over.

**Helicopter:** M/V AG, M/V AG, M/V AG. This is helicopter, helicopter. Identify yourself by directing signal lamp at me. Over.

**M/V AG:** Helicopter, Helicopter, Helicopter. This is M/V AG, M/V AG. I am now making identification signal. Over.



**Helicopter:** *M/V AG, M/V AG, M/V AG. This is helicopter, helicopter. You are identified. Over.*

**M/V AG:** *Helicopter, Helicopter, Helicopter. This is M/V AG, M/V AG. Present relative wind direction and speed 035° on port bow, 25 knots. Over.*

**Helicopter:** *M/V AG, M/V AG, M/V AG. Indicate contact point. Over.*

**M/V AG:** *I will indicate contact point. Landing party ready to receive you. I will keep the wind on port bow. Over.*

**Helicopter:** *I am commencing operation now.*

After a successful operation in which the survivors are evacuated, the helicopter flies away and M/V AG sends the following message.

**M/V AG:** *F Radio, F Radio, F Radio. This is M/V AG, M/V AG. Operation completed. Survivors flown off by helicopter. Assistance is no longer required. I am proceeding with my voyage. Out.*

### 1.6 Γραπτή επιχειρησιακή επικοινωνία.

Όπως αναφέρθηκε σε προηγούμενες ενότητες, εξίσου σημαντική με την προφορική είναι η γραπτή επιχειρησιακή επικοινωνία, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια που η ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών, κυρίως του διαδικτύου, την έχει καταστήσει αμεσότερη και ευκολότερη.

Η γραπτή επικοινωνία γίνεται με τη χρήση εγγράφων και εντύπων. Σημαντικό όφελος της γραπτής επικοινωνίας προέρχεται από την ίδια την διαδικασία, διότι όταν κάποιος πρέπει να εκφράσει κάτι εγγράφως, υποχρεώνεται να επεξεργαστεί πιο προσεκτικά αυτό που θέλει να μεταφέρει, με αποτέλεσμα να είναι συχνά πιο επιμελημένη και σαφής.

Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, αναφέρονται παρακάτω κάποια από τα βασικά έντυπα που πρέπει να υπάρχουν σε όλα τα πλοία και τα οποία ελέγχονται κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων.

#### 1.6.1 Εγχειρίδια (Manuals).

Τα εγχειρίδια περιέχουν χρήσιμες πληροφορίες και οδηγίες για την ενημέρωση των αξιωματικών και του πληρώματος και είναι τα εξής:

- 1) Εγχειρίδια Συστήματος Ασφαλούς Διαχειρίσεως (*Safety Management System Manuals*).
- 2) Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού Πλύ-

σεως με Αργό Πετρέλαιο (*Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual*).

3) Εγχειρίδιο Διαχειρίσεως και Εκτιμήσεως Κινδύνου (*Risk Assessment and Management Manual*).

4) Διάφορα Εγχειρίδια Οδηγιών και Λειτουργιών των Διαφόρων Μηχανημάτων και Εξοπλισμού Πλοίου (π.χ. *GPS Manual, ECDIS Manual, Inert Gas System Manual* κ.λπ.).

5) Σχέδιο Διαχειρίσεως Πτητικών Οργανικών Ενώσεων (*VOC Management Plan*).

6) Σχέδιο Διαχειρίσεως Ενεργειακής Αποδοτικότητας Πλοίου (*Ship Energy Efficiency Management Plan*).

7) Εγχειρίδιο Διαδικασιών και Διατάξεων για Απορρίψεις στη Θάλασσα Υγρών Επιβλαβών Ουσιών που Μεταφέρονται Χύδην με Χημικά Δεξαμενόπλοια (*Procedures and Arrangements Manual*).

8) Σχέδιο Διαχειρίσεως Θαλασσίου Έρματος (*Ballast Water Management Plan*).

9) Εγχειρίδιο Εκπαιδύσεως SOLAS (*SOLAS Training Manual*).

10) Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την Αντιμετώπιση Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (*Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*).

11) Σχέδιο Λειτουργιών Μεταφοράς Πετρελαιοειδών Φορτίων μεταξύ Δεξαμενοπλοίων στη Θάλασσα (*Ship to Ship Operation Plan*).

12) Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την Αντιμετώπιση Θαλάσσιας Ρυπάνσεως από Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες (*Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances*).

13) Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου (*Ship Security Plan*).

14) Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτης Ανάγκης (*Vessel Response Plan*).

#### 1.6.2 Ημερολόγια και Βιβλία (Logbooks and Books).

Τα έντυπα αυτά συμπληρώνονται με την μέριμνα του Πλοιάρχου και των αξιωματικών, και είναι:

- 1) Ημερολόγιο Γέφυρας (*Deck Logbook*).
- 2) Ημερολόγιο Μηχανής (*Engine Logbook*).
- 3) Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών (*GMDSS Log*).
- 4) Βιβλίο Πετρελαίου – Μέρος I και Μέρος II (*Oil Record Book – Part I and Part II*).
- 5) Ναυτολόγιο (*Ship's Articles*).
- 6) Βιβλίο Νυκτερινών Εντολών (*Night Orders Book*).

7) Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων (*Drills Record Book*).

8) Βιβλίο Απορριμμάτων (*Garbage Record Book*).

9) Βιβλίο Θαλασσίου Έρματος (*Ballast Water Record Book*).

10) Βιβλίο Φορτίου για Πλοία που Μεταφέρουν Επιβλαβείς Υγρές Ουσίες Χύμα (*Cargo Record Book*).

11) Βιβλίο Καταγραφής Ουσιών που Καταστρέφουν το Όζον (*Ozone Depleting Substances Record Book*).

### 1.6.3 Πιστοποιητικά (*Certificates*).

Τα πιστοποιητικά εμπίπτουν στις διατάξεις των Διεθνών Συμβάσεων (SOLAS, MARPOL κ.λπ.) του IMO.

1) Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φορτώσεως (*International Load Line Certificate*).

2) Διεθνές Πιστοποιητικό Καταμετρήσεως Χωρικότητας (*International Tonnage Certificate*).

3) Πιστοποιητικό Ταξινομήσεως/Κλάσεως (*Certificate of Class*).

4) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Κατασκευής Φορτηγών Πλοίων (*Cargo Ship Safety Construction Certificate*).

5) Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Λύματα (*International Sewage Pollution Prevention Certificate*).

6) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Ραδιοεπικοινωνιών Φορτηγών Πλοίων (*Cargo Ship Safety Radio Certificate*).

7) Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως από Πετρέλαιο (*International Oil Pollution Prevention Certificate*).

8) Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξαρτισμού Φορτηγών Πλοίων (*Cargo Ship Safety Equipment Certificate*).

9) Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισεως (*Safety Management Certificate*).

10) Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφαλείας Πλοίου (*International Ship Security Certificate*).

11) Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως του Αέρα (*International Air Pollution Prevention Certificate*).

12) Διεθνές Πιστοποιητικό Ενεργειακής Αποδοτικότητας (*International Energy Efficiency Certificate*).

13) Διεθνές Πιστοποιητικό Προλήψεως Ρυπάνσεως για τη Μεταφορά Επιβλαβών Υγρών Ουσιών Χύμα (*International Pollution Prevention Certificate*

*for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk*).

### 1.6.4 Φορτωτικά έγγραφα (*Cargo documents*).

Τα έγγραφα αυτά αφορούν στο φορτίο και στα ζητήματα που προκαλούνται από τη φόρτωσή του, αποδεικνύουν την παραλαβή του, την ποσότητα και την κατάστασή του, τη θέση του στο πλοίο κ.λπ. και είναι τα εξής:

1) Ναυλοσύμφωνο (*Charter Party*).

2) Φορτωτική (*Bill of Lading*).

3) Δηλωτικό Φορτίου (*Cargo Manifest*).

4) Απόδειξη του Υποπλοιάρχου (*Mate's Receipt*).

5) Καθημερινή κατάσταση καταμετρήσεως του φορτίου (*Tally Clerk Daily Sheet*).

6) Διάγραμμα φορτώσεως (*Cargo Plan*).

7) Έγγραφο καθημερινής μετρήσεως χρόνου φόρτωσης/εκφόρτωσης (*Time Sheet*).

### 1.6.5 Δηλωτικά έγγραφα σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση για την Διευκόλυνση της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κινήσεως (IMO/FAL declarations as per the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic).

Αυτά είναι:

1) Γενικό Δηλωτικό (*IMO General Declaration*).

2) Δηλωτικό Φορτίου (*IMO Cargo Declaration*).

3) Δηλωτικό Εφοδίων Πλοίου (*IMO Ship's Stores Declaration*).

4) Δηλωτικό Ειδών Πληρώματος (*IMO Crew's Effects Declaration*).

5) Κατάσταση Πληρώματος (*IMO Crew List*).

6) Κατάσταση Επιβατών (*IMO Passenger List*).

7) Δηλωτικό Επικινδύνων Εμπορευμάτων (*IMO Dangerous Goods Manifest*).

### 1.6.6 Χρήσιμα έντυπα για περιπτώσεις πλοηγώσεως με πλοηγό (*Pilotage documents*).

Αυτά είναι:

1) Κάρτα Πλοηγού (*Pilot Card*).

2) Ανταλλαγή πληροφοριών πλοίου με ξηρά μεταξύ Πλοιάρχου και Πλοηγού (*Ship to Shore Master/Pilot Exchange*).

3) Ανταλλαγή πληροφοριών ξηράς με πλοίο μεταξύ Πλοηγού και Πλοιάρχου (*Shore to Ship Pilot/Master Exchange*).

4) Αφίσα χώρου διακυβερνήσεως (*Wheelhouse Poster*).

5) Απαιτούμενος εξοπλισμός επιβίβασης για Πλοηγό (*Required Boarding Arrangements for Pilot*).

### 1.6.7 Καταστάσεις διενέργειας ελέγχων στη γέφυρα (*Bridge Checklists*) και εκτάκτων αναγκών (*Emergency Checklists*).

Αυτά είναι:

- 1) Steering Gear Test Routines.
- 2) Example of a Bridge Manning Matrix.
- 3) Familiarisation with Bridge Equipment.
- 4) ECDIS familiarisation.
- 5) ECDIS Setup.
- 6) Preparations for Sea.
- 7) Preparations for Arrival.
- 8) Pilotage.
- 9) Passage Planning.
- 10) Navigation in Coastal Waters.
- 11) Navigation in Ocean Waters.
- 12) Anchoring and Anchor Watch.
- 13) Restricted Visibility.
- 14) Heavy Weather/Tropical Storm Areas.
- 15) Navigation in Ice.
- 16) Change of Watch at Sea.
- 17) Calling the Master.
- 18) Pre-Operational Dynamic Positioning.
- 19) False Distress Alerts.
- 20) Main Engine Failure.
- 21) Steering Failure.
- 22) Total Electrical Power Failure (Blackout).
- 23) Collision.
- 24) Stranding or Grounding.
- 25) Man Overboard (MOB).
- 26) Fire.
- 27) Flooding/Hull Failure.
- 28) Search and Rescue and Receiving Distress Alerts.
- 29) Abandoning Ship.

### 1.6.8 Εγκύκλιοι (*Circulars*).

Αποστέλλονται από την εταιρεία προς όλα τα πλοία της και περιλαμβάνουν οδηγίες για την εφαρμογή νέων κανονισμών που έχουν εκδοθεί από τον IMO ή οδηγίες που εμπίπτουν στην εφαρμογή της πολιτικής της ίδιας της εταιρείας.

### 1.6.9 Κατάλογοι απογραφής (*Inventory List*).

Περιλαμβάνονται κατάλογοι απογραφής που

αφορούν σε προμήθειες σε τρόφιμα, αφορολόγητα είδη, εφόδια και ανταλλακτικά εξοπλισμού, φάρμακα, χάρτες, εκδόσεις κ.λπ..

### 1.6.10 Απαιτήσεις λιμένων (*Port requirements*).

Κάθε κράτος ενθαρρύνει ή επιβάλλει σε όλα τα πλοία που εισέρχονται στα χωρικά του ύδατα, ή προσεγγίζουν τα λιμάνια του, να αποστέλλουν συγκεκριμένες αναφορές σύμφωνα με τις οδηγίες που έχουν εκδώσει, συνήθως υπό τη μορφή εγχειριδίου (π.χ. *AUSREP – Ship reporting instructions for the Australian area*), προκειμένου να επιτυγχάνεται η βελτιστοποίηση της επικοινωνίας και των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι Πλοίαρχοι οφείλουν να συμμορφώνονται με την υποχρέωση υποβολής τέτοιων αναφορών.

## 1.7 Αγγλική αλληλογραφία.

### 1.7.1 Layout and components.

The layout that follows includes all the necessary components of a formal letter.

<b>Sender's address</b>
<b>Date</b>
Reference
<b>Receiver's address</b>
Attention line Private and confidential
<b>Salutation</b>
<b>Subject title</b>
<b>The body of the letter</b>
<b>Complimentary closes</b>
Per pro
<b>Signature</b>
<b>Copies</b> <b>P.S. (Post Scriptum)</b> <b>Enclosures</b>

#### 1) Sender's address.

- a) The sender's address is written on the top

right-hand side of the page if there is not a printed letterhead. It includes the name of your house, if any, the number of your house and the name of the road, the village, town or city and postcode and last the name of the country.

e.g. Industrial Building  
24-28 White Road  
Liverpool BL47TF  
UNITED KINGDOM

b) Printed letterhead: It includes the sender's name, address and telephone number. It may also contain a description of the business, trademark, e-mail address, telex, etc. It is printed on the top part of the letter either in the middle or on the left/right sides.

e.g. AUDIOSONIC Ltd.  
Head House, Main Street, Rain Hill,  
London SB2311B  
Chairman Harry Brown Directors S.B.  
Smith, N. Mat  
Telephone (01) 7235211 Telex: 817211  
e-mail: har\_brown@audiosonic.co.uk

c) If you are on board a vessel you write the type and the name of the vessel and the name of the port on the top right-hand corner.

e.g. M/V < SUN >  
Port of Vancouver  
If you are at sea, you write: M/V < SUN >  
At sea

## 2) Date.

The date is inserted below the sender's address, usually separated from it by a space. If there is a printed letterhead, it is also written on the right-hand side of the page.

Writing the month in the date in figures can be confusing, because 11.2.16 means 11th February 2016 in most countries, but 2nd November 2016 in the USA.

The abbreviations <th> <st> <nd> <rd> may be omitted.

Abbreviations may be used for Jan. Feb. Aug.

Sept. Oct. Nov. Dec. but they should be avoided.

e.g. <b>British style</b>	<b>American style</b>
12th October, 2016	October 12, 2016
12 October 2016	
12 Oct. 2016	
October 12th 2016	

## 3) References.

References are written to indicate what the letter refers to (Your Ref.) and the correspondence to refer to when replying (Our Ref.).

They may appear in figures e.g. 332/7 or in letters e.g. RS/HR in which case RS stands for Robert Sm..., the writer, and HR for his secretary, Helen Range.

They are written above the inside address or below the printed letterhead.

## 4) Receiver's address.

It is inserted below the sender's address and on the opposite side of the page. It is significant since the identity of the correspondent may be of vital importance in legal action. Apart from that, it is convenient for secretaries or other clerks who deal with the correspondence.

It includes the surname of the person you are writing to (if known) or the title or position in the company (if known), the department of the company or the company only; the name of the house or the building, the number of the building and the name of the street or road, the name of town or city and the postcode and finally the name of the country.

### a) Surname.

On the first line of the address, preceded by a courtesy title and either the person's initials or his/her first given name.

e.g. *Mr J. E. Smith* or *Mr John Smith*

### Courtesy titles

Mr (.) for a man

Mrs (.) for a married woman

Miss (.) for an unmarried woman

Ms (.) for both married and unmarried women

Messrs (.) for two or more men

Mmes (.) for two or more women

\* (.) means that the full stop can be omitted.

### Special titles

There are many. They include academic or medical titles: Doctor



(Dr.), Professor (Prof.) .....; military titles: Captain (Capt.), Major (Maj.) .....; aristocratic titles: Sir .....  
They are followed by a given name.

### **b) Title.**

In case the name of the person you are writing to is unknown to you, you may know or assume his/her position or title, so you can include it in the address.

e.g. The Sales Manager  
The Personnel Manager

### **c) Department.**

You have the option to address your letter to a particular department.

e.g. The Accounts Department.

### **d) Company.**

e.g. – Audiosonic Ltd.  
– Gulf Shipping Company Ltd.  
– Messrs Brown & Co.

If punctuation is used, each line –except for the last – is followed by a comma, but open punctuation (without any commas) is now used by most firms.

e.g. Messrs Black & Sons,  
162 Stonebridge,  
London SBW12E,  
UNITED KINGDOM

### **5) Attention line.**

It may be omitted. It is written below the receiver's address.

e.g. – Attention: Mr P. James  
– Attention of .....  
– For the attention of the Sales manager

It is an alternative to including the recipient's name or position in the inside address.

### **6) Salutations.**

They are usually followed by a comma.

Dear Sir: a letter to a man whose name you do not know.

Dear Sirs: to address a company.

Dear Madam: a letter to a woman whose name you do not know (married or single).

Dear Sir or Madam: to address a person of whom you know neither the name nor the sex.

If you know the person you are writing to, the

salutation takes the form of Dear followed by a courtesy title and the person's surname.

e.g. Dear Mr Smith

In the USA a letter to a company usually opens with Gentlemen, followed by a colon (:), not with Dear Sirs.

### **7) Subject title.**

The subject titles are very useful in formal letters, because many letters on the same subject may be exchanged at intervals of some weeks, during which other matters may be examined and other letters added to the files. It may be omitted but, if used, saves introducing the subject in the first paragraph and enables the reader to see what the letter is to deal with.

It is not necessary to begin the subject title with Re:

e.g. (Re:) *Application for the post of Chief Officer*  
It is written below the salutation.

### **8) The body of the letter.**

Every aspect of the subject requires a separate paragraph. The paragraphs may be indented or blocked. Once you decide which style to use, you must conform to it and use that style all through your letter. Usually a line space is left between paragraphs in the body of the letter.

### **9) Complimentary closes.**

If the letter begins with Dear Sir, Dear Sirs, Dear Madam or Dear Sir or Madam, it will close with *Yours faithfully*. If the letter begins with a personal name – Dear Mr Brown – it will close with *Yours sincerely*.

Old-fashioned phrases such as: *We remain yours faithfully*, *Respectfully yours*, etc. should be avoided.

The comma after the complimentary close is optional.

\* In the USA they tend to close a formal letter with *Yours truly* or *Truly yours*.

It is up to you to decide on the position of the complimentary close. It can be written either on the left, right or in the centre of the page. This depends on the style of the letter.

### **10) Signature.**

The simplest form of the signature consists of the sender's name, typed and signed. You have to type your name after your handwritten signature.

e.g. Yours faithfully, (Signature) (Mr) J. Smith Asst. Sales Manager	Yours faithfully, (Signature) D. BROWN Master
---	--

The writer's position in the company, or rank, may be placed below.

### 11) *Per pro.*

The term per pro (p.p.) is sometimes used in signatures and it means for and on behalf of. Secretaries can use p.p. when they sign letters on behalf of their bosses.

e.g. Yours sincerely, p.p. Audiosonic Ltd.	Yours faithfully, (Mrs) p.p. B. Brown Managing Director
---	--

B. Brown  
Managing Director

### 12) *Enclosures (Enc.).*

If there are any enclosures, these may be mentioned in the body of the letter. But in any case Enc. or Encl. is written at the bottom of the letter, and if there are a number of documents, they should be described.

e.g. Enc.  
*Bill of Lading (3 copies)*  
*Insurance Certificate (1 copy)*  
*Certificate of Origin (1 copy)*

Alternatively, we can give the number of the enclosures. e.g. Enc. 3

### 13) *Private and confidential.*

The above phrase may be written at the head of the letter, and more importantly on the envelope.

Variations of the phrase: «*Confidential*», «*Strictly Confidential*».

### 14) *Copies.*

c.c. (carbon copies) is written usually at the end of the letter and indicates that copies have been sent to other people, apart from the named receiver.

e.g. c.c. *Sun Shipping Co.*

In case you do not want the named recipient to know that other people have received copies, write b.c.c. (blind carbon copies) on the copies themselves, but not, of course, on the top copy.

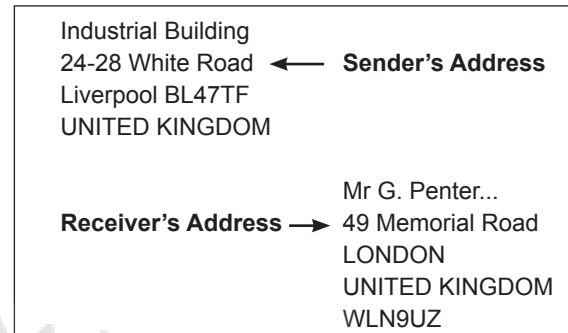
### 15) *P.S. (Post Scriptum).*

No longer than 2-3 lines.

### – *Addressing Envelopes*

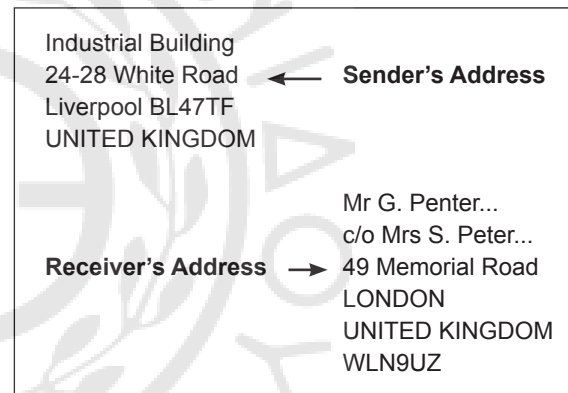
Envelope addresses are written in a similar way to inside addresses.

e.g.



If the letter is addressed to the receiver through a third person, the abbreviation c/o (care of) is written together with the name of the other person.

e.g.



### 1.7.2 *General guidelines.*

1) A formal letter can be as long as necessary. It may be affected by the writer's style and the language used, but generally the length of the letter depends on the amount of information the writer wants to include. One should always bear in mind that it is much better to give too much information than too little.

2) A letter must always be written in such a way so that all its points are presented in a logical order. All pieces of information must be linked together in a correct pattern.

3) Before writing a letter, a plan should be drawn up in advance. In other words, the writer should write down all the ideas he/she wants to include in the letter.

a) The **first or opening paragraph** – the in-



roduction – is very important, since the reader gets the first impression of what he is going to read about in the rest of the letter. Usually, the subject and the purpose of the letter are stated briefly in the first paragraph. (See list of typical phrases, par. 1.7.3).

b) The main points of the letter are included in the **middle paragraph(s)**. They have to be stated clearly and in the right order.

c) The **final or closing paragraph** is also very important. We usually restate the main points, or thank the receiver, or even encourage further correspondence. (See list of typical phrases, par. 1.7.3).

4) The language we use when writing a letter is really important. Firstly, it must be simple; we should avoid using old-fashioned or pompous language. But we should not use informal language, because we may sound rude to the reader. Secondly, we should avoid using short sentences and contractions (short forms) and thirdly, we should avoid the use of phrasal verbs and idioms.

5) A letter is considered to have achieved its objective only when the reader is able to comprehend it. Clarity, in other words, is significant. **Abbreviations** are very useful, because they are easy to write and read, provided we know what they stand for. The use of **figures** can cause problems, so it is preferable to use both figures and words. Finally, we should pay special attention to the use of **prepositions** as they can create problems if they are used wrongly.

6) A writer should be very careful with spelling, punctuation and grammar, when writing a letter. Special care should be taken as regards titles, names, addresses, enclosures, references, prices and measurements.

### 1.7.3 A list of typical phrases used to open and close a formal letter.

#### 1) Opening a letter (first time).

- I have the honour to ...
- I take the liberty of / to ...
- This is to advise you of ...
- This is to inform you of / that ...
- Please kindly note ...
- I would like to take this opportunity of informing you / to inform you ...
- As you are aware ...
- This is to certify ...

- I have just been handed surveyor's list of ...
- I am writing to give you a brief account of / report on ...
- I was informed by ...
- I wish to lodge a strong complaint against ...
- I wish to complain in the most strong terms of / about the manner ...
- Please inform us whether you can ...
- We would appreciate your sending us ...
- We would be obliged by your ...
- I read your advertisement in last Monday's issue ...
- I recently attended ...
- I wish to apply for the position of ..... as advertised by you in ...
- We draw your attention to the fact ...
- We request the pleasure of your presence ...

#### 2) Opening a letter (referring to a letter, telex, fax etc.).

- Referring to your ...
- With reference to your ...
- With further reference to ...
- In reply to your favour ...
- In answer to your letter ...
- Replying to your letter ...
- In response to your letter ...
- Thank you for your letter of ...
- Many thanks for your letter of ...
- We thank you for your letter dated ...
- We have your letter of ... for which we thank you.
- I have received with thanks your letter of ...
- I hereby confirm my telex/fax ...
- This is to confirm my telex/fax of today's date reading ...
- Further to my previous letter of ...
- In continuation to my letter of ...
- Confirming my telex/fax of yesterday's date this is to inform you ...
- This is to certify ...
- With regard to my telex/fax of ...
- Following our letter of the 4th ...
- As requested in your letter of ...
- Complying with the request contained ...
- In accordance with your instructions ...
- In compliance with your request ...
- In reply to your inquiry of September 4<sup>th</sup>,
- I regret that / to inform you ...

- I am happy to say that ...
- We have much pleasure in informing you that ...
- I acknowledge receipt of your letter of ... contents of which have been noted.
- Reverting to our letter ...
- We have duly received your letter of ...

### 3) *Closing a letter.*

- Hoping to receive your reply soon.
- Looking forward to a reply at your earliest convenience, I remain.
- Thank you for an early reply.
- An early answer would be appreciated.
- I would greatly appreciate an early reply.
- Expecting to receive (get) a satisfactory reply and thanking you in advance.
- Trusting to get your favourable news by return.
- I should welcome an early reply and sincerely hope that this matter will not have to be taken any further.
- I would prefer to see this matter settled out of court, but if I do not receive a satisfactory reply within the next ... days, I shall be forced to contact my solicitor.
- I enclose a cheque for ... to cover costs.
- Thank you in advance for any help you can give us.
- Please accept my apologies for the trouble this mistake has caused you.
- Regretting the trouble we are causing you.
- I do hope that I am not putting you to too much trouble.
- Looking forward to having your instructions in due course.
- The above for your guidance.
- Thank you in advance for your kind cooperation.
- Assuring you of my very best attention at all times.
- Assuring you that everything possible is being done ...
- Arrangements are being effected to have this examination carried out as soon as possible, whereupon I shall let you know of the outcome.
- I will / shall not fail to let you know as to the outcome of surveyor's examination.

- Enclosed please find logbook abstract on the above.
- A further report will be made out and forwarded to you in due course.
- For the sake of good order kindly send us a duly signed statement.
- Always at your disposal for any further information.

### 1.7.4 *Words and phrases used to introduce and link ideas, sentences and paragraphs.*

#### ***Building up or adding***

In the first place	Firstly
First of all	To begin with
Secondly	In the second place
Next	Apart from that
Besides	Moreover
Further	Furthermore
And	Also
In addition	Worse still
Equally important	Finally
Last	Lastly

#### ***Time and action***

At present	For the time being
Presently	At the moment
Meanwhile	In the meantime
Immediately	Suddenly
All at once	After a few days
Afterwards	A few hours / days
Later	At that moment
Not long after	In due course
In time	

#### ***Place***

Beyond	Nearby
Opposite / opposite to	Adjacent to
In the same area	On the coast
In/At position	

#### ***Result***

Therefore	Accordingly
Consequently	So
Thus	Thereupon
As a result	

#### ***Summary – Repetition – Exemplification***

To sum up	In brief
On the whole	In sum

In short	In conclusion
As I have stated	In other words
As has been noted	For example
For instance	

### **Expressing an opinion**

In my opinion	Personally
To my mind	Contrast
On the other hand	But
Yet	However
Still	Nevertheless
Although	Notwithstanding

In contrast to

In spite of / in spite of the fact that

Despite / despite the fact that

From my point of view, I believe ...

As far as I am concerned

It would appear that

It seems / appears to me that ...

### **Emphasis**

In particular	Generally
Fundamentally	

### **Purpose**

In order to	So as (not) to
So that	In order that

## **1.7.5 Introductory exercises.**

### **PART I**

#### **1) Supply the correct prepositions.**

- 1) I am much obliged \_\_\_\_\_ your reply.
- 2) I would take this opportunity \_\_\_\_\_ acknowledging your letter.
- 3) \_\_\_\_\_ reply \_\_\_\_\_ your letter \_\_\_\_\_ 12<sup>th</sup> May ...
- 4) Regarding your letter \_\_\_\_\_ which you request further information...
- 5) \_\_\_\_\_ reference \_\_\_\_\_ your letter \_\_\_\_\_ 10<sup>th</sup> April.
- 6) I wish to complain \_\_\_\_\_ the most strong terms \_\_\_\_\_ the manner ...
- 7) \_\_\_\_\_ continuation to my letter \_\_\_\_\_ ...
- 8) \_\_\_\_\_ accordance \_\_\_\_\_ your instructions ...
- 9) \_\_\_\_\_ accordance \_\_\_\_\_ the terms \_\_\_\_\_ our agreement \_\_\_\_\_ you, we hereby give notice...

- 10) Thank you \_\_\_\_\_ advance \_\_\_\_\_ your kind cooperation.
- 11) Assuring you \_\_\_\_\_ my very best attention \_\_\_\_\_ all times.
- 12) Please accept my apologies \_\_\_\_\_ the trouble this mistake has caused you.
- 13) \_\_\_\_\_ confirmation \_\_\_\_\_ our telex exchange I would like to point out that ...
- 14) Enclosed please find logbook abstract \_\_\_\_\_ the above.
- 15) We have much pleasure \_\_\_\_\_ informing you that ...

#### **2) Fill in the blanks with the suitable words.**

- 1) In \_\_\_\_\_ to your letter ...
- 2) I have \_\_\_\_\_ with thanks your letter of ...
- 3) We recently \_\_\_\_\_ notice by our suppliers.
- 4) We are pleased to \_\_\_\_\_ the receipt of your letter.
- 5) I am \_\_\_\_\_ for your information.
- 6) \_\_\_\_\_ our letter of 4th June ...
- 7) We take \_\_\_\_\_ in confirming herewith ...
- 8) An early answer would be \_\_\_\_\_.
- 9) Looking \_\_\_\_\_ to a reply at your earliest \_\_\_\_\_.
- 10) \_\_\_\_\_ the trouble we are causing you.
- 11) \_\_\_\_\_ are being effected to have this examination as soon as possible, \_\_\_\_\_ I shall let you know of the outcome.
- 12) I shall not \_\_\_\_\_ to let you know as to the \_\_\_\_\_ of surveyor's examination.
- 13) A \_\_\_\_\_ report will be made out and \_\_\_\_\_ to you in due \_\_\_\_\_.
- 14) \_\_\_\_\_ to get your favourable news at your earliest \_\_\_\_\_.
- 15) As \_\_\_\_\_ in your letter of 15th July we are happy to provide you with ...

#### **3) Form complete sentences using the following words.**

- 1) handed / surveyor's list
- 2) wish / complain / strong terms / manner / stevedores
- 3) take / liberty
- 4) aware
- 5) draw / fact
- 6) accordance / instructions
- 7) reply / your letter / I / like / explain
- 8) sake / order / send / duly signed statement
- 9) I / hope / not put you / trouble

10) book abstract

**4) Fill in the gaps using words or phrases from the box.**

during	therefore
due to	in the meantime
immediately	presently
even though	despite
as a consequence	further

- 1) This is to advise you that at 15.00 hours UTC yesterday we struck XXX, a light buoy, outside the port of Immingham, \_\_\_\_\_ of which the anchor chain of the buoy fouled our propeller.
- 2) I hereby give you notice that an analysis carried out on this vessel of a representative sample of the bunkers supplied by you indicated the deficiencies listed below. The fuel is \_\_\_\_\_ outside the specification of fuel standards.
- 3) \_\_\_\_\_ berthing at Santos today we came into contact with the stern of the M/V ZZZ, causing superficial damage to both vessels. Surveyor states that no immediate repairs are necessary. \_\_\_\_\_, I have informed Agents ...
- 4) \_\_\_\_\_ to my letter of yesterday's date, I would inform you that an inspection of the boiler was effected today by Lloyd's surveyor.
- 5) This is to advise you that on sailing today for Baltimore, we broke the mooring dolphin completely, \_\_\_\_\_ pilot's instructions being misunderstood by shoremen.
- 6) I wish to inform you that Agents have received notification that a diver is \_\_\_\_\_ trying to locate and salve the anchor.
- 7) Notice of Readiness was tendered at 18.00 hours UTC and we commenced discharging almost \_\_\_\_\_ after berthing.
- 8) I hereby protest against the non-presentation of the original Bill(s) of Lading, \_\_\_\_\_ your confirmation that these would be tendered to me on arrival.
- 9) In consideration of the above, fearing loss or damage to the vessel and her cargo, \_\_\_\_\_

the vessel's course was altered to ease her according to ...

**PART II**

**1) Put the phrases and the sentences given below in order so as to form a Notice of Readiness.**

- This is to advise you that the above vessel arrived at the port of Ancona at 0025 hours UTC on 19th March 2016 and she is in all respects ready to commence loading in accordance with all terms, conditions and exceptions of the Charter Party covering this fixture.
- Messrs / AWC S.P.A. / South Building / ANCONA SF 2520
- Notice tendered at ..... hours on 19th March 2016. Notice accepted at ..... hours on .....
- M/V "FFF" / Port of Ancona
- Notice of Readiness
- Yours faithfully,
- Dear Sirs,
- 19th March 2016
- C. Dimaras / Master
- Signature

**2) Put the components of the letter in order and correct the mistakes.**

21st November 2016

M/V PPP  
Genoa

Messrs  
B. Demos & Co. Ltd.  
Oxford 23 Street  
EC 2412 LONDON

**Re: Difference with Shippers**

Dear Sirs

To reply to your letter of the 10th inst., I would like to inform you as follow:

The shippers refuse to accept the numbers given by our tallyman and so I was obliged to sign the Bills of Lading with reserve.

A waiting your instructions.

Yours sincerely,

(Signature)  
(Name)

**3) Put the components of the letter in order and correct the mistakes.**

- Yours faithfully,
- Re: Completion of temporary repairs
- Messrs: BBW Shipping Co.
- M/V ZZZ
- I like to inform you that temporary repairs have effected
- Port of Ancona
- enc.1
- Akti Miaouli 65 St.
- We are expecting to depart this afternoon at 18.00.
- Piraeus
- Signature
- and seaworthy sertificate has granted
- Dear Sirs,
- 11/3/2016
- Please find enclose the list of the temporary repairs
- Master
- as your instructions
- D. Petrou

**4) Put the components of the letter in order and fill in the missing words or phrases.**

M/V AAA	Messrs
Port of New Jersey	Weeks Stevedoring Co.
May 17th, 2016	216 North Av. East
	Granford N.J.

**Re: Possible damage to vessel during loading full cargo of Scrap Iron**

Dear Sirs,

I (1) ..... wish to notify you (2) ..... possible damage caused (3) ..... my vessel (4) ..... loading operations, (5) ..... the nature of the cargo and the manner of loading. (6) ..... that the said damage cannot be ascertained (7) ..... vessel has discharged the cargo. (8) ....., I hold you responsible (9) ..... all damage found by Surveyors (10) ..... completion of discharge.

Yours faithfully,

(Signature)  
(Name)  
Master

**5) The following two letters have been mixed up. One is addressed to the Agents requesting them to employ a tallyman for the account of the Owners. The other is addressed to the Shippers certifying that the loading of the ship has been completed and no more cargo is required. Re-arrange the paragraphs and phrases to form the two letters. Write 1, 2, 3 etc. in the boxes provided, showing where each part of both letters should be.**

1. September 19<sup>th</sup>, 2016
2. Re: Requisition for Tallyman
3. May 17<sup>th</sup>, 2016
4. Thank you very much for the information provided in your yesterday's letter.
5. Thank you for your cooperation.
6. Messrs  
WISEMAN & PARTNERS  
SHIPPING AGENCY  
Hamburg  
Germany
7. Messrs  
NAVMAR Corp.  
New Orleans, Texas  
U.S.A.
8. Dear Sir,
9. Dear Sirs,
10. This is to confirm that the loading of my ship, M/V ZZZ,
11. Christopher Dim...  
Master
12. Dimitrios Karag...  
Master
13. In compliance with the port customs
14. The ship is fully loaded, so no more cargo is required.
15. Hoping to receive your reply soon.
16. Yours faithfully,
17. Yours faithfully,
18. Re: Completion of loading
19. Commenced on May 15<sup>th</sup> 2016 at 0800 hours UTC and was completed on May 17<sup>th</sup> 2016 at 1530 hours UTC.
20. I would kindly request you to employ a tallyman of the local company for our account.
21. M/V PPP  
Port of Hamburg
22. M/V ZZZ  
Port of New Orleans



23. Attention of John Brown

(1)

	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	
	<input type="text"/>
<input type="text"/>	
<input type="text"/>	
<input type="text"/>	
	<input type="text"/>
	<input type="text"/>

(2)

	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	
	<input type="text"/>
<input type="text"/>	
<input type="text"/>	
<input type="text"/>	
	<input type="text"/>
	<input type="text"/>

**1.7.6 Application form.****1) Letter of application.**

F.J. SHIP... Co.  
35 Akti Miaouli St.  
Piraeus

Dear Sirs,

I am writing you this letter because I am interested in working as a 2nd Officer for your company.

I am a 26-year-old graduate of the Merchant Marine Academy of Aspropyrgos and I am single. I have a thorough knowledge of English and I speak a little German. I have also obtained the «General Operator's» and «Tanker Safety» Certificates. I have already served on two tankers gaining considerable experience.

My ambition is to find a permanent position in a shipping company and devote the best of my abilities to it.

Should you wish reference from my previous employers, I will be glad to submit the same upon request.

Yours faithfully,

**2) Curriculum vitae.**

NAME
------

**Personal details**

- Date of Birth: March 22<sup>nd</sup>, 1990
- Sex: Male
- Marital status: Single
- Nationality: Greek
- Military Service: Completed
- Address: 153 Aharnon St., Athens
- Telephone: 210-8888888
- Fax: 210-8888887
- e-mail: mark\_ioan@xxxnet.gr

**Education**

- Merchant Marine Academy of Aspropyrgos  
2<sup>nd</sup> Officer's Certificate (2012)

**Work experience**

- M/T PELA – 2<sup>nd</sup> Officer – 7 months 12 days
- M/T ANE – 2<sup>nd</sup> Officer – 6 months 25 days

**Special qualifications**

- General Operator's Certificate (2014)
- Oil Tanker Safety Certificate (2014)
- Life Saving & Fire Fighting Appliances Certificate (2015)
- Automatic Radar Plotting Aids Certificate (ARPA) (2015)
- First Certificate in English (2008)

### 1.7.7 Social letters.

Social letters are an inseparable part of Shipping since the persons involved in it remain active members of the society.

#### 1) *Congratulations on promotion.*

Dear Mr Ioan...,

I am writing to convey my warm congratulations on your appointment as Superintendent for «POL-LUX MARINE SHIP... CO».

Looking back on your service so far, I am delighted that you have been rewarded in this way.

I wish you every success in future.

Yours faithfully,  
(Signature)  
(Name)  
Master

#### 2) *Condolences.*

Dear Mrs Ioan...,

On behalf of the members of the crew, I wish to convey to you our deep sympathy in the loss you have sustained by the passing of your husband.

He was a highly valued employee of this company, to which he gave so many years of loyal and devoted service, and a person with many fine qualities.

I hope that you will not hesitate to write to me if you think we can be of any assistance to you.

Yours sincerely,

#### 3) *Formal invitation.*

<p><b>M/V ZZZ</b></p> <p><b>Mr Dimitrios K....</b> Master of the M/V ZZZ</p> <p>and the Officers and Crew request the presence of The Mayor of Liverpool Mr John Simpson on the occasion of the <b>50<sup>th</sup> vessel's call at your port</b> on Friday, July 22, 2016 20.00 – 21.00 Cocktails 21.15 Dinner</p> <p>*R.S.V.P. Mr Nikos R..., Chief Officer of the M/V ZZZ</p>
--

\* RSVP: Répondez S'il Vous Plaît: Please Reply

#### 4) *Semi-formal invitation.*

<p><b>M/V ZZZ</b></p> <p>I take great pleasure in inviting you, your officers and crew to an informal reception aboard our vessel at 20.00 pm, on Friday, July 22, 2016, to celebrate the 50<sup>th</sup> vessel's call at Liverpool. We will be delighted to see you.</p> <p>* Regrets only: By 20/07/16 the latest.</p>
---

**5) Accepting an invitation.**

Dear Mr K...,

The Master and the Officers of the M/T ANE thank you and your Officers for your kind invitation to the celebration of the 50<sup>th</sup> call of the M/V ZZZ at Liverpool, being held on board your vessel, and will be pleased to attend.

Yours sincerely,

**6) Declining a formal invitation.**

M/V PPP  
Port of ...

Dear Mr Ren...,

The Mayor of Liverpool thanks Mr Dimitrios K... and his Officers for their kind invitation to the celebration of their vessel's 50th call at Liverpool, being held on board the M/V ZZZ, but he is asking you to accept his regrets at having to refuse due to prior commitments.

Yours sincerely,

**7) Declining a semi-formal invitation.**

Dear Mr K...,

The Master of the M/T ANE thanks you for your kind invitation to the celebration of the 50th call of the M/V ZZZ at Liverpool, being held on board your vessel.

Although he would like to come, he sends you his apologies for not being able to attend due to a prior engagement.

Yours sincerely,

**8) Thanking letter.**

M/V PPP  
Port of ...  
April 11<sup>th</sup>, 2016

Messrs  
Newcastle Pilot Station  
Newcastle

Dear Sirs,

**Re: Thanking for pilot's assistance**

On behalf of the Officers and the crew I would like to refer to the exceptional services rendered to our vessel by your pilot, Mr Brian Sam..., during berthing and mooring operations at your port yesterday evening.

Your pilot's intervention proved indispensable since, due to the boisterous weather conditions prevailing at that time, it was impossible for me to sail into the port and berth with safety.

In view of the above, we would like to thank you for your pilot's services and ask you to convey our gratitude to him with our best wishes for personal happiness and welfare.

Yours faithfully,

**1.7.8 Ship's routine letters.**

One of the Master's routine duties is to write and send letters to the Shipowners and everybody who is involved in the Shipping business, such as Agents, Charterers, Shippers, Receiv-

ers, Port Authorities, e.t.c. These letters deal with various issues that arise during the voyage, loading or discharging operations, repairs, etc.

**1) Taking over command.**

M/V PPP  
Port of ...  
June 28<sup>th</sup>, 2016

Messrs:  
F.J. Ship... Co.  
Piraeus

Dear Sirs,

**Re: Taking over command of ship**

This is to inform you that I, Capt. Ioan..., a citizen of Greece, holder of Greek Licence of Competence no... in the grade of Master, took over command of the M/V PPP on 27<sup>th</sup> June 2016 at the port of Lisbon, according to your instructions.

The taking over was effected with the minimum of delay. After Captain Georgios A... had handed a list of Logbooks, Books, Certificates and Documents over to me, he landed for repatriation. Inventories of Deck and Cabin remaining provisions will be forwarded to you at the next port of call.

I have not yet had the opportunity of closely examining the vessel and will be submitting you my full report on her condition in due course.

I wish to thank you for entrusting me with the command of your vessel and assure you of my most devoted services.

Yours faithfully,

**2) Resignation.**

M/V PPP  
Port of ...  
May 6<sup>th</sup>, 2016

Messrs:  
F.J. Ship... Co.  
Piraeus

Dear Sirs,

**Re: Letter of Resignation**

I would like to request you to relieve me from my duties for three months.

Being in your service is really gratifying and I would like to carry on, but strict family affairs force me to leave the vessel.

I would be grateful if you could substitute me at the port of destination. Nevertheless, I will carry on in case you have difficulty in finding a suitable replacement and I do hope to be able to serve you again in the future. I would like to take this opportunity to thank you for your kind cooperation at all times.

Expecting to get a favourable reply I wish to thank you in advance.

Yours faithfully,

**3) Asking for replacement.**

M/V PPP  
Port of ...  
February 17<sup>th</sup>, 2016

Messrs:  
F.J. Ship... Co.  
Piraeus

Dear Sirs,

**Re: Asking for Replacement**

I wish to draw your attention to the fact that while we were lying alongside at the port of Marchera, the Consular Authority of Cyprus inspected all ship's Certificates and Documents including Licences of Competence of Ship's deck officers and engineers.

I regret to inform you that the Second Engineer's certificate does not comply with the above authority's requirements and it is suggested that he should be substituted by a properly certificated engineer within a month.

Therefore, I am obliged to ask you to substitute the said engineer at a place and time convenient.

Hoping to receive a favourable reply soon.

Yours faithfully,

**4) Letter of reference.**

TO WHOM IT MAY CONCERN

**Re: Mr Ioannis Hat...**

This is to certify that Mr Hat... Ioannis, Chief Officer, has served under my command on the M/V ZZZ since May 9<sup>th</sup> 2016.

Mr Hat... has all the qualities an efficient Chief Officer should have. He is hard-working, competent and willing to take on increased responsibility, when necessary.

As concerns his character, he is an honest, friendly, loyal person and gets on well with the other crewmembers.

Therefore, I have no hesitation in recommending him to you and wish him the best of luck.

(Name)  
Master

**5) Notice of readiness.**

M/T PPP  
Port of ...  
April 1<sup>st</sup>, 2016

Messrs:  
F.K. MILT... Co.  
Gabon

Dear Sirs,

**Notice of readiness**

Please be advised that the above vessel arrived at the port of Lucina, Gabon on April 1<sup>st</sup>, 2016 at 0042 hours LT, and is in every respect ready to commence loading operations of her cargo, consisting of 420,000 bbls Crude Oil at 60° F.

Laytime is to commence as per terms, conditions and exceptions of the governing Charter Party.

Please acknowledge receipt of this Notice of Readiness by signing the attached copy.

Yours faithfully,  
(Signature)

Tendered: April 1<sup>st</sup>, 2016 at 00:48 hrs LT

Accepted: April 1<sup>st</sup>, 2016 at 08:00 hrs LT



**6) Letter to agents about the interchange of containers at their earliest convenience.**

M/V PPP  
Port of ...  
February 20<sup>th</sup>, 2016

Messrs  
PALM... & BAH...  
AGENCIA MARITIMA  
Livorno  
Italy

Dear Sirs,

**Re: Interchange of containers**

In compliance with the Outturn Report No.2850 dated 18<sup>th</sup> February 2016, we left 120 TEUs and 45 FEUs in your custody to be interchanged or returned to our vessel.

As we are leaving your port tomorrow, we would request you to return these containers at your earliest convenience by any vessel of our Ship... Company that will call at your port in the near future.

Please acknowledge receipt of this letter by signing the attached duplicate.

Yours faithfully,

**7) Letter asking the agent to request the harbour master to detain another ship guilty of collision.**

M/V PPP  
Port of ...  
April 26<sup>th</sup>, 2016

Messrs  
Aduanera Dominicana  
21 Rue de Concorde  
Trinidad

Dear Sirs,

**Re: Detention of the M/V CCC due to collision**

Further to my today's telefax, I would like to ask you to make an official protest on my behalf and inform the Harbour Master that I hold the Master and Owners of the M/V CCC, under Finnish flag, responsible for the damage caused to my vessel.

In accordance with the law, I, therefore, take the liberty to request the Harbour Master of your port to detain that ship, unless her Owners are willing to give the respective Bank's Letter of Guarantee in favour of the SEAG SHIPPING COMPANY LTD., for the amount sufficient to cover the damage caused and the expenses incurred.

Thank you in advance for your kind cooperation.

Yours faithfully,

**8) Letter to the agents authorising them to sign the bills of lading.**

M/V PPP  
Port of ...  
June 20<sup>th</sup>, 2016

Messrs  
PALM... & BAH...  
AGENCIA MARITIMA  
Livorno  
Italy

Dear Sirs,

**Re: Authority to sign Bills of Lading**

Regarding the Charter Party dated 26th May 2016, I, the undersigned Master of the above-named vessel, hereby authorise you to sign the Bills of Lading on my behalf subject to your inserting thereon all remarks or reservations appearing on the Mate's Receipt and/or Letters of Reserve I have addressed to Shippers / Charterers or their Agents regarding the condition of the cargo or its packaging prior to shipment.

You are not authorised to sign Through Bills of Lading on my behalf. Neither are you authorised to insert any remarks and/or make any reference in the Bs/L to sales contract and/or Letters of Credit.

Bills of Lading which do not cover in full the above authorisation must be considered as null and void.

Yours faithfully,

**9) Letter to shippers requesting confirmation of planned under-loading of the vessel.**

M/T PPP  
Port of ...  
January 12<sup>th</sup>, 2016

Messrs  
The U.O. Corp.  
P.O. Box #3810  
Maracaibo  
Gentlemen:

**Re: Under-loading of the vessel**

As you are aware, your representative, Mr C. Ferr..., has informed us that you are planning to load our tanker with 65,000 MT of Gas Oil.

In this connection, I have to draw your attention to the fact that, in accordance with the Charter Party dated 05 January 2016, we are to take a full cargo of Gas Oil of 78,000 MT consistent with the Tanker's capacity on summer salt water draft of 14,40 metres.

As stipulated in the same C/P the Charterers need not supply a full cargo, but in that case they are liable to pay dead freight.

Under the circumstances, we would ask you to confirm by an official letter that you are directly instructed by the Charterers to load our vessel with only 65,000 MT of cargo and that they are willing to pay the dead freight.

Thank you in advance for your kind cooperation.

Yours truly,

**10) Letter to consignees asking them to take part in joint measurements before discharging the cargo.**

M/T PPP  
Port of ...  
March 20<sup>th</sup>, 2016

Messrs  
ACURAIMA Ship... Co.  
Ship Agents  
50, Kiceku-cho  
Simonosaki  
Japan

Dear Sirs,

**Re: Measurements before discharging**

As stated in our Notice of Readiness, our vessel has arrived at your port to discharge 65,000 MT of Gas Oil.

We would kindly request you to send your representative aboard our tanker to check the ullages before we commence discharging the cargo.

We seize the opportunity to inform you that the discharging rate of our pumps is 2,750 m<sup>3</sup> per hour at the maximum pressure of 9 kgr/cm<sup>2</sup>.

Please also note that, under the governing C/P, the cargo shall be discharged at the Shipowner's risk only up to the vessel's permanent connections.

Yours faithfully,

**11) Letter to shippers requesting a definite sequence in the delivery of the containers to be loaded.**

M/V PPP  
Port of ...  
March 20<sup>th</sup>, 2016

Messrs  
ACURAIMA Ship... Co.  
Ship Agents  
50, Kiceku-cho  
Simonosaki  
Japan

Dear Sirs,

**Re: Loading of containers**

In continuation to our telephone conversation, I would like to underline the importance of the definite sequence in the delivery of the containers to be loaded.

In order the utter stability and seaworthiness to be achieved, the said containers should be delivered and stowed as stated below.

First of all, the heaviest containers (15 to 20 tons) should be brought alongside the vessel to be stowed in two tiers in No.1, 2, 4, 5 holds of our vessel.

Then the lighter containers (up to 10 tons) may be stowed on top of the above heavy containers in two or three tiers.

The lightest containers will be stowed on deck, in one or more tiers depending on their weight.

To facilitate the work I would kindly request you to draw up a preliminary cargo plan to be jointly considered and approved before we commence loading.

An early reply would be appreciated.

Yours faithfully,

**12) Letter to consignees providing and requesting information about discharging operations.**

M/T PPP  
Port of ...  
March 20<sup>th</sup>, 2016

Messrs  
ACURAIMA Ship... Co.  
Ship Agents  
50, Kiceku-cho  
Simonosaki  
Japan

Dear Sirs,

**Re: Discharging operations and relative information**

This is to bring to your attention the following discharging information:

1. My vessel is equipped with four (4) main cargo pumps, each having a capacity of 1000 m<sup>3</sup>/hour, one (1) stripping pump of 150 m<sup>3</sup>/hour and also a stripping eductor of 150 m<sup>3</sup>/hour.
2. My vessel is provided with four (4) manifolds of 16 inches (and various reducers) to which a corresponding number of hoses can be connected.
3. The backpressure, as per C/P, is to be kept at ship's rails at a maximum of 100psi throughout the entire operation and relative backpressure report will be compiled in this respect.
4. Kindly note that this vessel is a double hull vessel, which permits simultaneous discharging and ballasting operations.

We would like you to provide us in writing the following information:

1. Any restrictions or requests, related to pumping / discharging rate per hour or the maximum permissible backpressure at ship's manifolds.
2. Number and size of hoses and same of lines to be provided.
3. Number of shore tanks into which cargo will be pumped.
4. Distance of tanks from vessel's manifolds.
5. Height of tanks above sea level.
6. Whether a booster pump is to be used throughout discharging, or at a certain stage of it.
7. Any other information concerning safety and environmental protection.

Kindly acknowledge receipt of this letter and oblige accordingly.

Yours faithfully,

## EXERCISES

Taking into consideration the preceding model letters do the exercises that follow.

**1) Put the sentences in order so as to form the body of the letter and answer the questions.**

- and introduced myself to Captain S. George...
- After checking the vessel's files and accounts,
- Thanking you for entrusting me with the command of your vessel
- In accordance with your instructions contained in your letter of the 15<sup>th</sup> September
- and will be forwarding you my full report on her condition in due course.
- I have to inform you that I arrived at the M/V PPP on the 6<sup>th</sup> September
- and advised him that I was taking over command.
- I officially took over on the 8<sup>th</sup> September
- I have not yet had the opportunity of closely examining the vessel
- and assuring you of my most devoted services, I remain,

**Questions:**

- a) Can you think of the subject title?
- b) What is your opinion of the style?

**2) Letter of resignation.**

**Put the verbs in brackets in the correct form.**

Dear Sirs,  
I hereby (1) ..... (wish) (2) ..... (request) you (3) ..... (arrange) for my substitution at the port of destination.

Please (4) ..... (assure) that no dissatisfaction with the company (5) ..... (involve). The reason for my resignation (6) ..... (be) of health nature.

I (7) ..... (hope) that my present request (8) ..... (consider) favourably, (9) ..... (take) into account my background, my activities and in general my service in your company for many years.

(10) ..... (thank) you in advance.

Yours faithfully,



**3) Asking for replacement.**

**Fill in the missing information with the words from the box.**

arrange	command	reply	call
forwarded	attend	attention	arrival
service	wages		

Dear Sirs,

I would like to bring to your (1) ..... that the Chief Officer, Mr Sev..., now serving under my (2) ....., has completed his sea (3) ..... required for the Master's Certificate and wishes to (4) ..... the respective course at the Centre of Post Training for Deck Officers (KESEN), so as to be granted the above-mentioned certificate.

Therefore, he would be grateful if you could (5) ..... for his replacement at the next port of (6) .....

On (7) ....., I will have prepared his (8) ..... account, which will be (9) ..... to you.

Looking forward to a favourable (10) .....

Yours faithfully,

**4) Letter of reference.**

**Fill in the missing words and put the sentences in order so as to form the body of the letter.**

- (1) ..... his service I have found him to be an efficient and intelligent (2) .....
- I (3) ..... testify that Mr Nikolaos Mar... has (4) ..... employed as Chief Officer (5) ..... my vessel for about seven months.
- To whom it may concern
- Concerning his character, he is honest, easy-going (6) ..... a man of integrity.
- Re: Mr Nikolaos Mar...
- In (7) ..... of the above, I think Mr Mar... (8) ..... prove to be an indispensable Chief Officer on any vessel he may serve.
- (9) ..... seamanship is perfect and his intervention has (10) ..... proved valuable beyond a shadow of doubt.

**5) Notice of readiness.**

**Choose the best word from the options in brackets.**

Dear Sirs,

**Notice of readiness**

We (1. hereto / herewith / hereafter) present official Notice of Readiness, informing you that the above (2. mentioned / referred / noticed) vessel, having been through the necessary formalities for loading a cargo of grain (3. samples / products / specimens) by the National Cargo Bureau Surveyor at 1300 hours UTC, 15/01/2016 and also being found to be substantially (4. clear / dry / clean) and free of live infestation by the US Department of Agriculture (FGIS) Surveyors at 1230 hours UTC, 15/01/2016, is ready in all (5. aspects / respects / prospects) to (6. commence / stop / resume) loading her intended cargo of grain products in accordance with all (7. requirements / regulations / terms), conditions and exceptions of the governing (8. cargo manifest / charter party / bill of lading).

(9. Laytime / Overtime / Demurrage) is to commence in accordance with the charter party and any (10. annex / addendum / extension) thereto.

Yours faithfully,

**6) Fill in the blanks with ten of the words from the list below to complete the body of the letter and answer the questions.**

advice	acknowledgement	as regards
advise	according to	hereby
advance	notification	allowed
attached	completed	warn
offered	count	hours

Dear Sirs,

This is to (1) \_\_\_\_\_ you that (2) \_\_\_\_\_ the terms and conditions of the C/P dated Paris 2nd January 2016, discharging should be (3) \_\_\_\_\_ by tomorrow, May 14th at 08:00 (4) \_\_\_\_\_ UTC, as at that time hours (5) \_\_\_\_\_ for discharging expire. From that time demurrage will (6) \_\_\_\_\_.

Trusting that this (7) \_\_\_\_\_ is sufficient. Please sign and return the (8) \_\_\_\_\_ copies, as (9) \_\_\_\_\_ of the above.

Thank you in (10) \_\_\_\_\_.

Yours faithfully,

**Questions:**

- a) Who is the letter addressed to?
- b) Can you think of a subject title?

**7) Fill in the blanks with words or phrases to produce a complete letter and answer the questions.**

Dear Sirs,

I (1) \_\_\_\_\_ to call your attention to the fact that my vessel (2) \_\_\_\_\_ remain on demurrage (3) \_\_\_\_\_ a period of not exceeding seven (7) days (as (4) \_\_\_\_\_ in the above C/P) (5) \_\_\_\_\_ the vessel has not finished (6) \_\_\_\_\_ and she completes her seven (7) days demurrage (7) \_\_\_\_\_ 12.00 hours UTC tomorrow, I am (8) \_\_\_\_\_ to notify you that I am (9) \_\_\_\_\_ liberty to sail at that time, and if not fully loaded, you will be liable to dead freight on the shortage.

The above for your (10) \_\_\_\_\_.

Yours faithfully,

**Questions:**

- a) Who is the letter addressed to?
- b) Can you think of a subject title?

**8) Letter to agents advising them that the cargo was discharged at a reduced rate at the consignee's request.**

**Fill in the missing words.**

Dear Sirs,

**Re: Cargo discharged at reduced rate**

I hereby wish to notify you that, while (1) \_\_\_\_\_ the cargo of Crude Oil under B/L No.13, we were (2) \_\_\_\_\_ it at a reduced (3) \_\_\_\_\_ of 650 m<sup>3</sup> per hour, keeping (4) \_\_\_\_\_ at 6 kg/cm<sup>2</sup>, in (5) \_\_\_\_\_ with the Consignee's (6) \_\_\_\_\_ delivered to

us in your letter of the 18th February 2016.

Please take into (7) \_\_\_\_\_ that the above-mentioned fact actually (8) \_\_\_\_\_ in considerable (9) \_\_\_\_\_ in discharging. The above for your guidance.

Yours faithfully,

**9) Letter to the ship's agents claiming the shippers' responsibility for their refusal to supply the cargo.**

**Read the following formal letter. Six (6) sentences have been extracted from it. From the sentences A-F choose the most suitable for each blank (1-6).**

Dear Sirs,

**Re: Shippers' refusal to supply the cargo**

1 [.....], we have arrived at your port to receive 2000 pallets of fertilizers, which are to be loaded by Messrs: PATRICK & RICHARD Ltd. under the C/P dated 15<sup>th</sup> July 2016.

2 [.....], my vessel arrived at your port at 1300 hours UTC on 25<sup>th</sup> July 2016 and berthed at loading berth No.4 at 1500 hours UTC on the same day. 3 [.....] through you on vessel's arrival at berth.

I have been informed 4 [.....], stating that they have no definite orders from the Charterers.

5 [.....], I have to consider this refusal as a breach of the C/P terms and I have to note an official Protest before your local Notary Public.

6 [.....] your opinion and provide evidence to the Notary Public.

Please acknowledge receipt of this letter by signing the attached copy.

Yours faithfully,

- A** A Notice of Readiness was duly forwarded to the above-mentioned firm
- B** As you are aware
- C** In view of the above I would kindly ask you to state
- D** That the aforesaid Shippers refuse to accept our notice and supply the cargo
- E** In accordance with the instructions from our Charterers
- F** In the circumstances

**10) Letter to the agent claiming responsibility for the damage to the goods through careless handling by stevedores.**

**Read the following formal letter. Seven (7) sentences have been extracted from it. From the sentences A-G choose the most suitable for each blank (1-7).**

Dear Sirs,

**Re: Damage to goods due to careless handling**

I have to draw your attention to the fact that, 1 [...], much damage has been caused to the goods.

Due to the improper slinging, several boxes were crushed, some boxes 2 [...]. As a result of objectionable use of hooks, a number of bags of rice were badly torn and considerable leakage and loss ensued.

3 [...] to the effect that my vessel has brought the cargo in good order and condition and that I shall bear no responsibility 4 [...] that was caused to the goods in the course of such inefficient discharging.

5 [...], Messrs: Neptunus Stevedoring Co. Ltd., responsible for the damage caused and for all the consequences which 6 [...], of which I kindly request you to advise the said Stevedoring Company, Port Authorities, Consignees 7 [...].

Yours faithfully,

**A** In the circumstances I have to make an official statement

**B** may arise therefrom

**C** owing to the negligent and careless handling of cargo by stevedores

**D** for any claims in connection with the above-mentioned damage

**E** dropped from the sling and were totally broken

**F** and all parties concerned

**G** At the same time I hold the Stevedoring Company

**11) Letter to consignees advising them that the freight has not been paid and that the captain intends to exercise a lien.**

**Fill in the blanks with the words from the box.**

compliance	redeem	delivery	beyond
circumstances	due	against	
detain	question	condition	

Dear Sirs,

**Re: 300 crates of plastics under B/L No.17 dated April 24<sup>th</sup> 2016 by the M/V RRR**

As provided in the above-mentioned B/L the goods were to be delivered to you (1) ..... payment of € 6.500,00 on (2) .....

In (3) ..... with your request we began unloading yesterday at 15.00 hours UTC on (4) ..... that the money in (5) ..... would have been paid to our Agents today by 18.00 hours UTC.

As I have been informed by our Agents, Messrs SEAMASTER SHIPPING AGENCY, you have failed to (6) ..... your obligation, for reasons (7) ..... our understanding.

Under the (8) ....., I had to cease unloading and (9) ..... a sufficient portion of goods until the said freight is paid in full, of which please take (10) ..... note.

The above for your guidance.

Yours faithfully,

**12) Letter to consignees informing them of wrong shore measurements.**

**Fill in the blanks with the correct form of the verbs in brackets.**

Dear Sirs,

**Re: Wrong shore measurements**

We regret (1) ..... (notify) you that we cannot accept your Cargo Receipt for a total amount of 46,581 MT of Light Gas Oil, (2) ..... (discharge) from our tanker, as this figure (3) ..... (base) on wrong shore measurements and (4) ..... (show) a shortage of about 162 MT against actual quantity delivered ashore.

In accordance with the agreement (5) ..... (make) with your representative, Mr F. Hen..., before (6) ..... (discharge) the cargo, all the ullages (7) ..... (jointly check) and found (8) ..... (cor-

respond) to the ullage reports (9) .....  
(issue) at the port of loading, as well as to the Bills of Lading quantities.

Besides, on completion of discharging the cargo, all the tanks were duly and jointly inspected and (10) ..... (find) to be dry and empty.

The above for your guidance.

Yours faithfully,

**13) Letter to stevedores informing them of pilferage of goods.**

Read the following formal letter. Six (6) sentences have been extracted from it. From the sentences A-F choose the most suitable for each blank (1-6).

Dear Sirs,

**Re: Pilferage of goods**

I regret to inform you that today, at 10.30 hours UTC, 1 [.....], a watch sailor who was making an inspection round in hold No.2, came across a bale of (calico) upholstery cloths, 2 [.....].

The watch Officer, to whom this fact was reported, 3 [.....]. On checking the contents of that bale, they found a shortage of 3 rolls of 20 metres length each. An appropriate statement of facts has been drawn up, 4 [.....].

As before the commencement of discharging the contents of all the holds had been submitted to the Chief Stevedore and the Customs Officer for inspection and the goods had been found to be in proper condition and in intact packing, 5 [.....].

Under these circumstances, I have to request you to investigate this matter and, if the stolen pieces of calico are not found, 6 [.....].

Looking forward to your reply in due course.

Yours faithfully,

- A called the Chief Stevedore and the Customs Officer immediately
- B to compensate the Owners for the loss incurred
- C the packing of which had been cut through
- D suspicions arose against the stevedores working in that hold
- E while the stevedores were out for a coffee break
- F a copy of which is herewith enclosed

**14) Fill in the blanks using words or phrases from the box.**

therefore	event	therefrom
repercussions	check	kindly
operational	one	in order to
prolonged	requested	pressure
record	failure	satisfied
equipped		

Dear Sirs,

**Re: Discharging capabilities**

This is to advise you and put on (1) \_\_\_\_\_ that the vessel is (2) \_\_\_\_\_ with three (3) cargo pumps, all of them (3) \_\_\_\_\_ and with an average capacity of 9000 m<sup>3</sup>/h. (4) \_\_\_\_\_, in order to discharge the cargo utilizing the full pumping capabilities of the vessel, you are kindly (5) \_\_\_\_\_ to connect 3×16 arms/hoses on vessel's manifolds, one hose/arm on each line.

(6) \_\_\_\_\_ to comply with the above request will have serious (7) \_\_\_\_\_ on the discharge rate and discharging time will be (8) \_\_\_\_\_.

In the (9) \_\_\_\_\_ that the above condition/request is not (10) \_\_\_\_\_ the vessel is not responsible for any delays resulting (11) \_\_\_\_\_.

You are (12) \_\_\_\_\_ requested to appoint a representative to (13) \_\_\_\_\_ the discharging (14) \_\_\_\_\_ at vessel's manifolds every (15) \_\_\_\_\_ hour together with the duty officer (16) \_\_\_\_\_ avoid disputes when pumping record is signed.

Your compliance and signing of this letter will be very much appreciated.

Yours faithfully,

**1.7.9 Incidents and reports.**

The vessel, during the voyage or while at port, is likely to be involved in an incident such as fire, collision, etc. which may give rise to legal proceedings. If that is the case, the Master is obliged to forward a factual and objective account of the incident as well as his actions to protect the interests of the vessel to the Shipowners and all the parties concerned.



**1) Letter to the owners of the vessel to inform them of the accident the pilot had during boarding operations.**

M/V PPP  
Port of ...  
January 11<sup>th</sup>, 2016

Messrs  
F.J. Ship... Co.  
35 Akti Miaouli Str.  
Piraeus 12345

Dear Sirs,

**Re: Pilot's accident during boarding operations**

I regret to inform you of the accident which happened to the pilot during boarding operation, due to the heavy pitching and rolling of the pilot boat.

On arrival at Aghinish pilot station the pilot boat approached our vessel so as the pilot to embark. But as he was trying to step on the pilot ladder and get hold of it, he fell into the water.

The pilot was subsequently recovered by the pilot boat's crew and although he had not suffered any serious injuries, it was deemed advisable for him to be taken to hospital for precautionary reasons.

According to the information obtained later from the local Authorities, the pilot was discharged after undergoing some treatment.

Meanwhile, the local P&I's correspondent has been duly notified.

The above for your guidance.

Yours faithfully,

**2) Letter to the owners of the vessel informing them of an incident that took place at anchorage resulting in the loss of one anchor.**

M/V PPP  
Port of ...  
August 11<sup>th</sup>, 2016

F.J. Ship... Co.  
35 Akti Miaouli Str.  
Piraeus 12345

Dear Sirs,

**Re: Loss of anchor**

This is to inform you regarding the incident, which took place at Brindisi anchorage on 10<sup>th</sup> August 2016 at 1236 hours LT, resulting in the loss of our starboard anchor and two shackles.

At the above-mentioned time, during anchoring operations at Brindisi roads, while the starboard anchor was being lowered – No.1 shackle being on the windlass – the echo sounder showed depth of 30 metres. The vessel was already at the designated anchoring position, so I ordered the Chief Mate, who was situated at the forecastle, to drop the anchor and to hold when the 6th shackle would be on the windlass.

After dropping the anchor, the Mate was continuously reporting that the chain was leading aft. The engine was running half astern and I immediately ordered the officer of the watch to increase revolutions to full astern. After that and while the engine was increasing revolutions to reach full astern, something abnormal happened to the engine's governor and the engine failed.

The 6th shackle of the anchor was already in the water and the Bosun was trying to hold the chain with the windlass brake, but the chain was still leading aft and the vessel was moving forward. The result was the breakage of the chain in the length of the 2nd shackle, most probably due to wear and tear of one chain link.



Immediately, I gave orders for the port anchor to be dropped and thus the vessel finally stopped. After the engine was restarted, we changed anchoring position and secured the vessel.  
The above for your guidance.

Yours faithfully,

**3) Letter to owners informing them of a stowaway discovered in one of the holds of the vessel.**

M/V PPP  
Port of ...  
April 18<sup>th</sup>, 2016

Messrs:  
F.J. Ship... Co. Ltd.  
35, Akti Miaouli Str.  
Piraeus 12345

Dear Sirs,

**Re: Stowaway**

I hereby wish to report the following:

On our voyage from Lagos to Antwerp, I was informed by the Chief Officer that a stowaway had been discovered lying under a piece of canvas in a corner of the tween deck during a routine check of the holds.

When he was brought before me he stated that he had boarded the ship at approximately 22:00 hours UTC on 16th April, during loading operations at the port of Lagos, without being noticed or assisted by any member of the crew. He also added that he was seeking passage to Europe in search of a better future.

The stowaway is a holder of an ID No 2291898, of the Republic of Angola, issued at Luanda on 28/08/12 and valid till 28/08/17. His name is Gabriel Libengue and he is 23 years old.

As it is impossible for the vessel to turn back we are obliged to take him with us. He will stay on board till the vessel calls at a convenient port for his disembarkation.

The above for your guidance.

Yours faithfully,

**4) Letter to owners informing them of the vessel's grounding at the coast of Milos.**

M/V PPP  
Port of ...  
July 18<sup>th</sup>, 2016

Messrs:  
F.J. Ship... Co. Ltd.  
35, Akti Miaouli Str.  
Piraeus 12345

Dear Sirs,

**Re: Grounding**

I regret to notify you of the following:

We sailed from Genoa on July 10<sup>th</sup> fully loaded with minerals bound for Piraeus to discharge our cargo.

On July 15<sup>th</sup> at 0220 hours UTC, while we were sailing west of the island of Milos, we encountered very bad weather and the vessel started pitching and rolling heavily. Owing to the heavy seas the

propeller shaft broke, in consequence of which the vessel drifted towards the coast of Milos and eventually ran aground.

I immediately ordered the Chief Officer and the Chief Engineer to inspect the vessel for possible damage, I informed the local Port Authorities and requested assistance from other vessels in the vicinity.

At 0436 hours UTC, two salvage tugs came to our assistance, but due to the boisterous weather conditions they remained in safe distance until the weather improved. Meanwhile, I was informed by the Chief Engineer that the soundings in the bilges showed no flooding.

The following day the weather improved, so we were towed to the port of Hermoupolis.

In the meantime, I have notified the Agents to arrange for a survey, which is expected to be made later in the day.

I shall not fail to advise you of the outcome of the above-mentioned survey.

Awaiting your instructions.

Yours faithfully,

**5) Letter to owners informing them of a fire in the engine room of the vessel.**

M/V PPP  
Port of ...  
22<sup>nd</sup> March, 2016

Messrs:

F.J. Ship... Co. Ltd.  
35, Akti Miaouli Str.  
Piraeus 12345

Dear Sirs,

**Re: Engine Room Fire**

I regret to inform you of a fire in the engine room during our passage in the English Channel.

At 0920 hours UTC this morning the fire detection system indicated a fire in the engine room. Immediately, the Chief and Second Engineers made their way to the scene to investigate, where they discovered large quantities of smoke. The engines were stopped from the bridge and the quick closing fuel valves were tripped.

A fire fighting party was mustered and made an attempt to enter the engine room to tackle the fire. Unfortunately, these attempts were thwarted by very dense smoke. We closed all the ventilators and dampers to the engine room and, after all the crew were accounted for, the CO<sub>2</sub> flooding system was discharged 30 minutes after the fire alarm was first heard.

Five minutes later, I made contact with the Coastguard to request fire fighting assistance. After the arrival of the shore based firefighters it was established that the fire had been extinguished and we were safely towed to port.

During the subsequent inspection a small bore fuel pipe beneath a main engine turbo charger casing, and adjacent to a compression fitting, was found to have been fractured.

We hope to effect the necessary repairs as soon as possible and will not fail to advise you of the surveyor's comments.

The above for your guidance.

Yours faithfully,

**6) Letter to the owners of the vessel reporting them a collision incident that happened at anchorage.**

M/V PPP  
Port of ...  
September 8<sup>th</sup>, 2016

Messrs  
F.J. Ship... Co.  
35 Akti Miaouli Str.  
Piraeus 12345

Dear Sirs,

**Re: Collision with M/T VVV while being anchored North of Humber Port**

I hereby wish to give you a full account of the above-mentioned incident.

On September 7<sup>th</sup>, 2016 at 0520 hours UTC we were lying at anchor North of Humber Port. It was early in the morning and still dark, the tide was setting southerly, at 2-3 knots, the weather being clear with occasional drizzle and a westerly breeze force Beaufort 3-4. At 0530 hours UTC we sighted an inbound vessel approaching our port bow from the North. Repeated VHF attempts to contact the vessel failed.

The inbound vessel altered course to starboard when she was some 14 cables distant. Another attempt was made to call her by VHF but without response, so we flashed the ALDIS lamp continuously, but they did not seem to notice it for reasons beyond our understanding. Once we were well on the port bow, the helm of the other vessel was put hard to port, the objective obviously being to complete the swing ahead – therefore up-tide-of our vessel. Unfortunately, insufficient allowance had been made for the tide and the ship set down on to our vessel's port bow so that collision occurred.

The impact ruptured the inbound vessel's slop tank, and the heat which was generated as a result set the oil escaping from that tank on fire. The fire spread to both vessels. The crew managed to extinguish the one aboard our vessel, but on the other vessel it became extensive and was only put out with the assistance of fire-fighting tugs from Humber Port. No serious injury resulted from the accident and the minor oil pollution was quickly dealt with.

The damage inspection aboard our vessel showed that the shell on the port bow was heavily bent as well as some frames were distorted.

Please kindly note that I have already served a written notice on the Master of the M/T VVV as per copy attached in order to protect the interests of the vessel.

Awaiting your instructions as concerns the repairs to be effected.

Yours faithfully,

Enc. Copy of written notice on Master of the M/T VVV

## EXERCISES

Taking into consideration the preceding model letters do the exercises that follow.

**1) Letter to P&I club reporting the injury of a crewmember on a Ro-Ro ship.**

**Put the verbs in brackets in the correct form.**

Dear Sirs,

**Re: Crewman injured on Ro-Ro vehicle deck**

I regret (1) \_\_\_\_\_ (inform) you of the following:

We (2) \_\_\_\_\_ (arrive) at 0530 hours

UTC and we (3) \_\_\_\_\_ (commence) the unloading operations at once. Some of the freight vehicles (4) \_\_\_\_\_ (be) trailers, which (5) \_\_\_\_\_ (require) the use of shore based tractor units for their movement around and from the vessel.

Some members of the deck crew (6) \_\_\_\_\_ (have) the task of removing the vehicle lashings and the trailer support trestles.

Eventually, all vehicles (7) \_\_\_\_\_ (unload) except one trailer. A tractor unit (8) \_\_\_\_\_ (drive) onto the vehicle deck, (9) \_\_\_\_\_ (reverse) into position and (10)

\_\_\_\_\_ (couple) to it, one member of the crew (11) \_\_\_\_\_ (attend) this vehicle to remove the trestle. All the other crew (12) \_\_\_\_\_ (move) to the other end of the vehicle deck (13) \_\_\_\_\_ (prepare) for the next loading operation.

While the trailer (14) \_\_\_\_\_ (reverse) along the center lane of the vehicle deck towards the stern door, the crewman who (15) \_\_\_\_\_ (be) in attendance (16) \_\_\_\_\_ (attempt) (17) \_\_\_\_\_ (cross) this center lane. As a result he (18) \_\_\_\_\_ (knock) by the reversing trailer and (19) \_\_\_\_\_ (suffer) a serious leg injury. We (20) \_\_\_\_\_ (call) an ambulance and he (21) \_\_\_\_\_ (take) to hospital.

Meanwhile, the local P&I's correspondent (22) \_\_\_\_\_ (notify).

The above for your guidance.

Yours faithfully,

**2) Letter to the owners to report the injury of a crewmember during loading operations.**

**Choose the correct words from the box to fill in the blanks. Some are used more than once.**

in progress	account	alongside	fortunately
crane	opening	lowered	passed
moved	fell	rope	consequence
loading	discharged	vicinity	

Dear Sirs,

**Re: Falling load causes injury**

I am writing to give you a(n) (1) \_\_\_\_\_ of the injury caused to one of the crew members during (2) \_\_\_\_\_ operations.

We were lying (3) \_\_\_\_\_ and the (4) \_\_\_\_\_ operations were (5) \_\_\_\_\_. An electric motor was to be (6) \_\_\_\_\_ through an upper deck hatch (7) \_\_\_\_\_ with the intention of landing it on the main deck level in the engine room using the deck gantry (8) \_\_\_\_\_. The motor was slung using a synthetic (9) \_\_\_\_\_ strap fitted with an eye at each end, one eye being (10) \_\_\_\_\_ over the lifting hook, while the motor was being (11) \_\_\_\_\_

and (12) \_\_\_\_\_, it rested momentarily on the guard rail around the hatch (13) \_\_\_\_\_. With the weight suddenly taken off the strap, the eye came off the hook and the motor (14) \_\_\_\_\_ onto the main deck level.

As a (15) \_\_\_\_\_ the AB Eric Pears, who had been working in the (16) \_\_\_\_\_, was injured in the leg. We immediately took him to hospital. (17) \_\_\_\_\_, he was not seriously injured and after being given first aid he was (18) \_\_\_\_\_.

Meanwhile, I have duly notified the local P&I's correspondent.

The above for your guidance.

Yours faithfully,

**3) Letter to the owners to report vessel's grounding due to low tide.**

**Read the following formal letter. Six (6) sentences have been extracted from it. From the sentences A-F choose the most suitable for each blank (1-6).**

Dear Sirs,

**Re: Grounding**

On 6<sup>th</sup> February 2008 vessel arrived and anchored at GATEWAY anchorage awaiting to berth at HELSINGBORG berth and discharge her cargo of grain loaded at Houston, USA.

1 [.....] informing us that the vessel would berth in the afternoon at low tide and preparations were made to leave anchorage.

At 13:00 hrs UTC we started heaving the anchor and proceeded through the buoyed channel for the berth. At 15:15 hrs UTC being off the berth and under pilot's instructions 2 [.....] so as to turn the ship round with the assistance of tugs and engines and proceed to berth. At 15:45 UTC three tugs, which belonged to Messrs Becker and Co., came and made fast in position.

At 16:00 hrs UTC we started heaving up anchor. 3 [.....] vessel did not move at all, engines were put to half ahead, and later to full ahead while tugs were pulling at full power, but the vessel did not move. 4 [.....] and, soon after, the whole length of the vessel was aground on the sea bottom.

At 16:40 hrs UTC 5 [.....], and we were waiting for the tide to refloat the vessel. At 18:30 hrs UTC, vessel

refloated with the efforts of all her engines, tugs and incoming tide, moved to the anchorage near Helsingborg pier and 6 [.....]. Vessel anchored at GATEWAY anchorage at 21:15 hrs UTC.

The above for your guidance.

Yours faithfully,

- A** Sounding leads revealed that the starboard side all alongside, apart from the forecandle and stern, was sitting on the sand bank
- B** we dropped starboard anchor 2 shackles in water to wait for low tide
- C** afterwards in high tide back to GATEWAY anchorage to await the next low water on the 8th February to proceed to berth once more.
- D** On the 7th a telex was received from Ship's Agent Messrs Becker and Co. of Helsingborg Harbor
- E** all efforts to refloat by using vessel's engines and tugs were abandoned as the tide had already fallen about 2 metres
- F** Engines were put to slow ahead and tugs ordered to manoeuvre accordingly to turn the ship round.

**4) Letter from the oil terminal to the port authorities (c.c. to master) reporting an explosion and a fire in the ship's boiler.**

**Fill each of the blanks with a suitable word or phrase.**

Dear Sirs,

**Re: Explosion and fire in boiler whilst alongside loading fuel oil cargo**

(1) \_\_\_\_\_ you of a fire aboard the M/T NNN while lying (2) \_\_\_\_\_ and loading a cargo of fuel oil.

At 2018 (3) \_\_\_\_\_ UTC yesterday I (4) \_\_\_\_\_ the fire and informed the Fire Brigade. At 2036 hrs UTC the fire was reported as (5) \_\_\_\_\_ but the Fire Brigade were still in attendance.

The Master and the Chief Engineer of the (6) \_\_\_\_\_ vessel confirmed that (7) \_\_\_\_\_ a small explosion in the starboard boiler followed by a fire in the boiler flue. (8) \_\_\_\_\_ investigation by the Fire Brigade established that the base of the boiler was (9) \_\_\_\_\_ glowing red with a small (10) \_\_\_\_\_ of smoke coming from the funnel and the funnel casing. Boundary cooling (11) \_\_\_\_\_ applied

(12) \_\_\_\_\_ the boiler, water (13) \_\_\_\_\_ into the furnace via a small plug-hole and six 9-litre foam (14) \_\_\_\_\_ discharged into the flue box. The situation was monitored until about 2320 hrs UTC when the (15) \_\_\_\_\_ was finally declared as out.

The vessel sailed this morning at 0600 (16) \_\_\_\_\_ UTC for the next (17) \_\_\_\_\_.

The above (18) \_\_\_\_\_.

Yours faithfully,

c.c. Master of the M/T NNN

**5) Letter to the owners reporting the collision with another vessel during pilot boarding operations.**

Put the verbs in brackets into the correct tense.

Dear Sirs,

**Re: M/V EEE and M/V FFF in collision**

I regret to have (1) \_\_\_\_\_ (advise) you that, yesterday morning at 10.20 hours UTC whilst the M/V EEE (2) \_\_\_\_\_ (shift) to board pilot, she (3) \_\_\_\_\_ (come) in collision with port side of the M/V FFF, and (4) \_\_\_\_\_ (sustain) damage.

Immediately after the M/V EEE (5) \_\_\_\_\_ (secure) at her berth, my Chief Officer and myself (6) \_\_\_\_\_ (board) the M/V FFF and with the Superintendent of Messrs Peterson Co. (Copenhagen) who (7) \_\_\_\_\_ (be) there at that time, (8) \_\_\_\_\_ (examine) the damage and (9) \_\_\_\_\_ (make) a detailed list of it.

At the same time the Agent M. P. Spikes (10) \_\_\_\_\_ (board) together with the surveyor Mr. Dryden (11) \_\_\_\_\_ (act) for the vessel's interests and they both (12) \_\_\_\_\_ (examine) the damage.

For your information and guidance I herewith (13) \_\_\_\_\_ (enclose) two copies of agreed damage to both vessels duly (14) \_\_\_\_\_ (sign) by both parties. This morning the Salvage Surveyor (15) \_\_\_\_\_ (examine) the damage thoroughly on both ships. I (16) \_\_\_\_\_ (regret) this accident, but I (17) \_\_\_\_\_ (assure) you that under the prevailing circumstances this could not (18) \_\_\_\_\_ (avoid).

Looking forward to receiving your instructions as (19) \_\_\_\_\_ (regard) the repairs to be effected.

Yours faithfully,



**6) Letter to the owners reporting the damage caused to the ship's poop by another vessel.**

**Choose the correct word from the options in brackets.**

Dear Sirs,

**Re: Damage to poop caused by the M/V GGG during unmooring operations**

With (1. farther / further / more) reference to my telex, I wish to (2. offer / give / provide) you a full account of the above-mentioned incident.

On August 22<sup>nd</sup> we were (3. lying / floating / flooding) at quay 76 while the M/V GGG flying the flag of Cyprus was at quay 77. At 1338 hours UTC the (4. previous / told / said) vessel with a pilot on board and with the assistance of a tug commenced unmooring operations, (5. while / during / in) which she came into contact with our poop.

(6. Following / Next to / Then) the examination carried out by the Chief Engineer and myself it was found out that the shell plates, frames and the poop deck had (7. affected / suffered / impaired) minor damage.

Prior to our carrying out the above-mentioned examination I (8. sent / gave / served) a written notice on the Master of the M/V GGG as per copy (9. accompanied / attached / joined) so as to protect the interests of the vessel.

In the meantime, we have informed Lloyd's surveyor and it is (10. estimated / valued / appreciated) that a survey will be held by tomorrow.

I shall not fail to (11. tell / notify / confirm) you of the outcome of the said survey.

(12. Assure / Assuring / Assured) you of my best attention at all times.

Yours faithfully,

Enc. Notice on Master of the M/V GGG

**Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter.**

**Master's written notice on the Master of the M/V GGG**

Dear Sir,

This / serve / give / formal notice / hold / you / Owners / solely responsible / losses / damage / whatsoever / caused / vessel / consequence / vessel GGG /

come into contact / our vessel / August 22<sup>nd</sup>, 2016.

Yours faithfully,

**7) Letter to the master of another vessel regarding a collision between the two ships and the repairs needed.**

**Fill in the missing words and phrases.**

Dear Sir,

**Re: Collision – Repairs**

(1) \_\_\_\_\_, during the shifting of my vessel from berth No 27 towards berth No 18 at 1715 hours UTC on 10<sup>th</sup> May 2016 the port stern of my vessel (2) \_\_\_\_\_ the aft starboard quarter of your vessel.

Independent surveyor M. Yun Kim surveyed the damage (3) \_\_\_\_\_ your vessel at (4) \_\_\_\_\_ 1000 hours UTC today 11th May 2016 and he stated that:

Starboard bulwark in a length of three meters outside holds Nos 4/5, frames 140-143 was heavily nicked.

Starboard bulwark was dislocated towards main deck, frames 145, 146, 147, 148, 149, 150 and 151.

Five vertical stanchions were fractured and two distorted heavily.

(5) \_\_\_\_\_ that repairs have been ordered at Hyundai Shipyard with the request to (6) \_\_\_\_\_ work immediately. (7) \_\_\_\_\_, you are kindly requested to advise me when the repairs are finally completed (8) \_\_\_\_\_.

(9) \_\_\_\_\_ please acknowledge receipt of this letter by signing the attached copy.

Yours faithfully,

**1.7.10 Protests.**

During the voyage or the ship's operations at a port, several problems or disputes that can lead up to legal action may arise. Thus, the Master, being the representative of the Owners, writes and submits the widely known "Protests" so as to protect the vessel's interests. They are considered evidence and are used to establish a valid claim.

There are two kinds of "Protests":

**I. Notes of Protest.**

Whenever during the voyage the ship encounters heavy weather conditions, which may result in damage to the hull, machinery or cargo, or in case of Act of God and also when a serious breach of C/P terms is committed by the Charterer or his Agents, the Master writes a Note of Protest and submits it to the Notary Public, the Consul or other authority at the first port of call.

Notes of Protest are drawn up in any case the Master deems it advisable to do so.

**II. Routine Letters of Protest.**

These refer to delays during loading / discharging operations, damage to the vessel during berthing, damage to the cargo during loading / discharging, differences with Shippers, e.t.c. and are forwarded to the ones concerned.

**I. Notes of protest.****1) Note of sea protest due to bad weather conditions.**

M/V NNN  
Port of ...  
December 14<sup>th</sup>, 2016

**Note of sea protest**

On this 14<sup>th</sup> day of the month of December of the year 2016, I, Master of the M/V NNN, sailing under Cypriot Flag, registered at the port of Limassol, official number 20474, call sign PSWY, GRT 28.736, NRT 20.056, hereby declare the following:

My vessel sailed from the port of Kaohsiung (Taiwan) on November 23<sup>rd</sup>, loaded with wood products, steel products and five yachts on deck bound for the port of Vancouver B.C. (first discharging port) and other ports in the United States and Mexico.

During the days of 3<sup>rd</sup> and 4<sup>th</sup> December 2016, my vessel encountered heavy weather with winds of force 10 on the Beaufort scale and very rough sea. She suffered heavy pitching and rolling, the main deck and hatch covers being continually awash.

In view of the above, I note this protest against all losses, damages etc., reserving the right to extend the same at time and place convenient.

December 14<sup>th</sup>, 2016

N

(Name)  
Master

NOTARY PUBLIC

No. 3422

DEC - 14.2016

**2) Note of sea protest due to bad weather conditions and jettison of cargo.**

M/V VVV  
Port of ...  
November 23<sup>rd</sup>, 2016

**Note of sea protest**

I, the undersigned, Fotios Kran..., Master of the M/V VVV, flying the Greek flag, registered in Piraeus, official number 1523, NT 19.820, solemnly declare that:

On November 13<sup>th</sup>, we sailed from the port of Alberny B.C., Canada, bound for Tilbury, London, with a full cargo of 30.000 m<sup>3</sup> of sawed timber in packages, 10.000 of which were shipped as deck cargo at shippers' risk and securely lashed.

During the first days we had a smooth voyage. But on November 19<sup>th</sup> we encountered a strong gale and the vessel took a list of 6 degrees to port, which later increased to 14 degrees due to the fact that the weather worsened. Moreover, the Chief Engineer informed me that there was a malfunction in the Main Engine because of the list.

Under the circumstances, for the common safety of the ship, crew and cargo, I ordered the crew to cut the lashings of the deck cargo in the area between No.2 and 3 hatches port side and to reduce revolutions to Half Ahead, with the intention of righting the vessel. As a result, the packages of the deck cargo loaded in the aforesaid area were jettisoned and the list was reduced to 0,5 degrees.

On the following day, the weather gradually improved, so we increased speed and arrived at this port with safety.

In view of the above, I note this protest against any speed claim, any losses due to delays and any damage to the hull or engine, reserving the right to extend the same at time and place convenient.

November 23<sup>rd</sup>, 2016

NOTARY PUBLIC

(Name)

No. 2105

Master

NOV – 23.2016

### **3) Note of protest due to breaching of charter party terms.**

M/V DDD

Port of ...

July 26<sup>th</sup>, 2016

#### **Note of protest**

I, Markos Zogr..., Master of the M/V DDD, sailing under Greek Flag, owned by Messrs POLLUX MARINE Inc., New York and classed by A.B.S. USA, GRT 16.500 tons, chartered by Messrs SALEN SHIPPING Co., Sweden, on 6<sup>th</sup> July 2016 hereby declare the following:

Charterers subchartered the vessel to Messrs PATRICK & RICHARD Ltd. on 15<sup>th</sup> July 2016 and as per their instructions we sailed in ballast from the port of Halifax on 16<sup>th</sup> July proceeding to your port. On vessel's arrival on 25<sup>th</sup> July 2016, a Notice of Readiness was forwarded to the Subcharterers' Agents, Messrs Primal Sea Agency.

The Agents informed me that the aforesaid Subcharterers refuse to accept our Notice of Readiness and commence loading.

As the vessel is considered arrived and berthed and the time has started to count as laydays, I have to regard this refusal as a breach of the C/P terms No.9, paragraph b, dated 15<sup>th</sup> July 2016.

In view of the above, I note this protest against any losses of freight and expenses incurred in this port because of the Subcharterers' refusal to accept N.O.R., for the steaming time used from 16<sup>th</sup> July till our arrival at your port, bunkers consumption, etc., reserving the right to extend this protest at time and place convenient.

July 26<sup>th</sup>, 2016

NOTARY PUBLIC

N

(Name)

No. 1655

Master

JUL – 26.2016

## EXERCISES

Taking into consideration the preceding model letters, do the exercises that follow.

### 1) Note of protest due to bad weather conditions.

Put the verbs in brackets into the correct form.

#### Note of sea protest

I, Dimitrios K..., Master of the M/V NNN, GRT 17465,39, NRT 12018,23, (1. register) \_\_\_\_\_ at the port of Piraeus, official number 3457 and (2. own) \_\_\_\_\_ by Messrs SEAMASTER SHIP... CO., solemnly (3. declare) \_\_\_\_\_ that the above vessel under my command (4. sail) \_\_\_\_\_ from the port of Ravenna on 22nd March 2016 with a full cargo of five grades of clean petroleum products and (5. arrive) \_\_\_\_\_ at the port of Newcastle, Australia, on 18<sup>th</sup> April 2016.

During the voyage and in particular on 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> April 2016 the vessel (6. encounter) \_\_\_\_\_ boisterous weather with wind force 10, high seas and dangerous waves (7. cover) \_\_\_\_\_ the decks and the tank openings. The vessel (8. labour) \_\_\_\_\_ (9. pitch) \_\_\_\_\_ and (10. roll) \_\_\_\_\_ heavily.

(11. Fear) \_\_\_\_\_ damage to the vessel and cargo, I hereby (12. note) \_\_\_\_\_ this protest (13. exempt) \_\_\_\_\_ myself, the crew and the owners from any liability for damage which might (14. arise) \_\_\_\_\_ in consequence of forces beyond my control, the same (15. occur) \_\_\_\_\_ as mentioned before and not by the insufficiency of my vessel or default of mine, my officers or any member of my crew; and I reserve the right to (16. extend) \_\_\_\_\_ this sea protest, if necessary, at time and place convenient.

### 2) Note of sea protest regarding damage anticipated due to phenomenal stormy weather.

Read the following formal letter. Six (6) sentences have been extracted from it. From the sentences A-F choose the most suitable for each blank (1-6).

#### Note of sea protest

I, Georgios Phot..., Master of the M/V NNN, sailing under Greek flag with 2334 gross and 1241 net, registered in the port of Piraeus and being property of F.J. SHIP... Co., **1** [.....] with 2380 tons of general cargo for Palermo and Patra. The cargo was stowed in the ship's holds according to the good sea practice and well secured with ropes and boards, **2** [.....].

During the voyage to Lisbon, where the ship was supposed to load some additional general cargo, **3** [.....] on March 14<sup>th</sup> and 15<sup>th</sup>, 2016. Mountainous waves with height up to 12 metres caused heavy rolling and pitching of the ship, and she was also shipping water fore and aft, **4** [.....]. The winds reached force 11 on the Beaufort scale and were forming high waves which were striking the ship's hull thus generating vibrations and blows. On March 15<sup>th</sup> the weather conditions worsened and **5** [.....].

Due to the aforesaid, I anticipate possible damage both to the cargo and the ship and **6** [.....], reserving the right to extend the same at time and place convenient.

- A** the hatch covers and the main deck as well as the superstructure being continually awash
- B** as a consequence the ship started heeling to port and starboard alternatively
- C** the ship being seaworthy in all respects
- D** I declare this sea protest against any possible claim which may arise therefrom
- E** declare that on March 12<sup>th</sup>, 2016, sailed from Tilbury bound for Lisbon
- F** she experienced phenomenal stormy weather with very high seas and severe gale force winds

## ***II. Routine letters of protest.***

### ***1) Letter to receivers protesting against delay in the commencement of the discharge.***

M/T PPP  
Port of ...  
July 1<sup>st</sup>, 2016

Messrs:  
Degussa-Huls Italia S.P.A.  
Ravenna  
Dear Sirs,

#### **Re: Delay in commencing discharge**

This is to protest against the fact that, for reasons beyond the vessel's control, the commencement of discharging operations was delayed for a period of 01 hour and 12 mins, with respect to which please note the following:

- Vessel's NOR was presented on 01/07/16 at 10:00 hours LT.
- Vessel was berthed on 01/07/16 at 13:42 hours LT.
- Discharging hoses were connected on 01/07/16 at 15:42 hours LT.
- Measuring, sampling and other related procedures ended without any notice or reservation on 01/07/16 at 16:00 hours LT, and permission to discharge was given on 01/07/16 at 17:12 hours LT.

Under the circumstances, I hold you fully responsible for the delays, any direct or indirect damage and other consequences, including but not limited to demurrage if any.

Kindly acknowledge receipt of this letter and oblige accordingly.

Yours faithfully,

Received on Receiver's behalf  
Name: Degussa-Huls Italia S.P.A.  
Date: July 1<sup>st</sup>, 2016  
Signature:  
Time: 18:15 hours LT

### ***2) Letter to shippers protesting against difference between bill of lading and ship's figures.***

M/T PPP  
Port of ...  
August 18<sup>th</sup>, 2016

Messrs  
Eurodek Copenhagen  
Gothenburg  
Gentlemen:

#### **Re: Difference Between B/L and Ship's Figures**

For the benefit of all parties concerned, I hereby present this letter of protest, regarding the difference in quantities between ship's and shore figures, which were measured on the above-mentioned Tanker after completion of loading.



GRADE K3  
 SHIP'S FIGURES 10041,13 MT  
 SHORE FIGURES 10068,737 MT  
 DIFFERENCE 27,607 MT

I must point out to you that this difference is not in line, neither with vessel's approved tank capacity tables, nor with the corresponding draft, and the calculation was based on the cargo characteristics as provided by you.

Therefore, in order to avoid vessel's delay, the Bill of Lading, as well as other relative documents on which the said figures appear, are only signed under protest.

This protest is to serve as notice for any claim that might arise against the Vessel, her Owners or Charterers, for any damage including but not limited to loss of cargo.

This letter of protest is to be attached to the Bill of Lading to serve as reference for those concerned.

Kindly acknowledge receipt of this letter and oblige accordingly.

Yours truly,

Received on Shippers' behalf  
 Name: Mr M. And... / Eurodek  
 Date: August 18<sup>th</sup>, 2016  
 Signature: Time: 14:00 hrs LT

**3) Letter to stevedores protesting against the interruption of the discharging operations due to the ship's flag.**

M/V PPP  
 Port of ...  
 June 17<sup>th</sup>, 2016

Messrs  
 OVERS... Stevedoring Co.  
 Gdansk  
 Poland

Dear Sirs,

**Re: Interruption of discharge due to ship's flag**

This is to advise you that the discharging operation was interrupted on the vessel because the stevedores are against the ship's flag and because an organisation blocked the entrances of the warehouses in which the frozen cargo is stowed.

None of the clauses of the governing C/P informed us that the St. Vincent flag is not accepted by the Polish stevedores.

For your information, my vessel received, after inspection by Gdynia Maritime Office (Port State Control), a certificate with validity of six months, which declares that after the inspection, vessel was found seaworthy and ready in all respects to carry out her duties and no deficiency was discovered. This inspection was carried out one hour before the discharging interruption.

Under these circumstances, I hold you responsible for any delays and all the consequences that may arise as a result of the above.

Yours faithfully,

**EXERCISES**

Taking into consideration the preceding model letters, do the exercises that follow.

**1) Letter to shippers protesting against the high temperature of the cargo during loading operation.**

**Put the following phrases in order so as to form a Letter of Protest.**

Dear Sirs,

**Re: Refusal to load due to high cargo temperature**

- It is worthwhile reminding you that the reason of my refusal is due to
- I cannot authorize commencement of loading.
- which otherwise could be challenged.
- As you may have already been informed, the temperature of the cargo to be loaded
- Following the above, I hereby protest against such fact and on behalf of my Owners,
- the fact that the vessel is fully coated and is, therefore,
- Kindly acknowledge receipt of this letter and oblige accordingly.
- Master
- I hold you fully responsible for any damage, delays,
- Yours faithfully,
- expenses and the vessel's further contractual obligations.
- subject to the restrictions imposed by the "Resistance list" of the paint manufacturers,
- is considerably above the contractual limit and, therefore, under these conditions,

**2) Letter to shippers protesting against delay in starting the loading operation.**

**Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter.**

Dear Sirs,

**Re: Delay / commence / load**

This / serve / bring / attention / fact / although / cargo calculation / along with relevant formalities / complete / on 15<sup>th</sup> Sep 2016 at 1500 hrs / loading hose / connect / at 1530 hrs, / loading / commence / at 1706 hrs.

This / indicate / loading operation / delay / for a total time of 02 hrs 06 mins.

The / above delay / be, / no means / the fault of the vessel, / like / point out / we / hold / fully responsible / any and all damage / other consequences / arise / above delay.

Kindly / acknowledge / receipt / letter / sign / attached copies.

Yours faithfully,

**3) Letter to stevedores protesting against damage caused to cargo due to improper handling.**

**Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter of Protest.**

Dear Sirs,

**Re: Damage to cargo due to improper handling**

hereby / protest / manner / stevedores / discharge / cartons / bananas / cause / damage / improper / rough / handling.

due / fact / 5 cartons / No.3 hold / destroy / completely / 47 cartons / No.2 hold / heavy / damage.

My vessel / not accept / claims / delays / costs / shortage / may / arise / result.

We / have / right / extend / protest / time / place / deemed / convenient.

Yours faithfully,

**4) Letter to receivers protesting against stoppages which occurred during discharge.**

**Read the following letter of Protest and fill in the blanks with the words in the box.**

hold	stated	have refused
resumed	oblige	serves
arise	acknowledge	was suspended
occurred		

Dear Sirs,

**Re: Stoppages during discharge per shore request**

This (1) ..... to protest against the

*fact that the discharging operation (2) ..... as per shore order on 09/02/2016 at 18:00 hours UTC and (3) ..... on 09/02/2016 at 18:54 hours UTC. Due to this fact, there will be a subsequent delay in discharging of 54 mins.*

*It is worthwhile stating that the Receivers' Representatives (4) ..... to confirm this fact in writing, even though it (5) ..... through their own negligence.*

*Under the circumstances (6) ..... above, I (7) ..... you fully responsible for any direct or indirect damage, delays and any other consequences that may (8) ..... from this interruption, including but not limited to demurrage, if any.*

*Kindly (9) ..... receipt of this letter and (10) ..... accordingly.*

*Yours faithfully,*

**5) Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter of protest.**

*Dear Sirs,*

**Re: Line Check**

*behalf / Owners/Operators, Charterers, Bill of Lading holders and P&I Club / I lodge / protest / you deny / carry out / line check / to verify / condition / shore line / at the outset of the discharge.*

*to the size / shore line / I consider / of utmost importance / establish / beyond any doubt / same as full, partly empty / its capacity have / serious effect to the outturn quantity.*

*small delays involve / be for Terminal Charterers / because the burden / prove / condition of the shore line / be yours.*

*circumstances / reserve the right / the aforementioned parties / refer to / letter / whenever deem / necessary.*

*Yours faithfully,*

**1.8 Ημερολόγιο Γέφυρας.**

**1.8.1 Γενικά.**

Ένα από τα πλέον επίσημα έγγραφα του πλοίου είναι το Ημερολόγιο ή όπως συχνά αποκαλείται **Ημερολόγιο Γέφυρας** (Η.Γ.). Είναι διατυπωμένο έντυπο του NAT, σελιδομετρημένο (400 αριθμημένες σελίδες) και θεωρημένο. Οι εγγραφές στο Η.Γ.

αρχίζουν από την ημέρα και την ώρα που υψώνεται η ελληνική σημαία.

Το Η.Γ. πρέπει να συμπληρώνεται τακτικά, να τηρείται σωστά και να φυλάσσεται υπεύθυνα από τον Πλοίαρχο του πλοίου. Συντάσσεται από τον Πλοίαρχο με βάση τα στοιχεία που καταχωρίζονται στο πρόχειρο ημερολόγιο από τον Αξιωματικό Φυλακίς (Α.Φ.) γέφυρας κατά τη διάρκεια της φυλακής του ή από τον υποπλοίαρχο κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι εφόσον έχουν διαλυθεί οι φυλακές και υπογράφεται από αυτόν.

Το Η.Γ. θεωρείται κάθε φορά που το πλοίο προσεγγίζει σε λιμάνι του εξωτερικού, όπου υπάρχει Λιμενική ή Προξενική αρχή. Ο Πλοίαρχος πρέπει να το προσκομίζει για θεώρηση εντός 24 ωρών απ' την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι, καθώς και πριν από την αναχώρησή του απ' αυτό. Για τα ακτοπλοϊκά πλοία υπάρχει ειδική ρύθμιση από το ΥΝΑΝΠ, ώστε το Η.Γ. να προσκομίζεται για θεώρηση μαζί με τα άλλα ναυπλιακά έγγραφα σε τακτά χρονικά διαστήματα, προκειμένου να μην σημειώνονται καθυστερήσεις κατά την εκτέλεση των δρομολογίων τους.

Όλες οι εγγραφές σ' αυτό πρέπει να είναι καθαρογραμμένες και ευανάγνωστες. Πρέπει να καταγράφονται τα πραγματικά περιστατικά με συντομία, σαφήνεια και απλότητα. Για τη γραφή οποιουδήποτε στοιχείου πρέπει να χρησιμοποιείται μελάνι, κατά προτίμηση μπλε ή μαύρο και ποτέ μολύβι.

Η σωστή τήρηση του Η.Γ. είναι απαραίτητη, καθώς οι πληροφορίες που περιέχονται σ' αυτό, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως αποδεικτικά στοιχεία σε οποιαδήποτε δικαστική υπόθεση ή να στηρίξουν μία διαμαρτυρία του Πλοίαρχου. Γι' αυτό, όταν γίνει λάθος καταχώριση, ο Πλοίαρχος δεν πρέπει να τη σβήσει, αλλά να υπογραμμίσει τη λανθασμένη εγγραφή, με καταγραφή του αριθμού των διαγραφόμενων λέξεων και με μονογραφή του. Αμέσως μετά εγγράφεται η σωστή καταχώριση. Αν κάποια από τις εγγραφές του Πλοίαρχου στο Η.Γ. βρεθεί να είναι αναληθής ή λανθασμένη ή μεταβάλλει το περιεχόμενο προηγούμενης, υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο να βρεθεί ο Πλοίαρχος σε δύσκολη θέση ή ακόμα και να τιμωρηθεί.

**1.8.2 Χάραξη Ημερολογίου Γέφυρας.**

1) Στο πάνω μέρος κάθε σελίδας του Η.Γ. υπάρχει η ένδειξη ΠΛΟΙΟ (VESSEL), όπου με κεφαλαία γράμματα πρέπει να αναγράφεται το όνομα του πλοίου, καθώς και τα αρχικά γράμματα, που χαρακτηρίζουν τον τύπο του (π.χ. Μ/Τ XXX).

2) Στην ένδειξη **Ταξίδι** (Voyage) ο Πλοίαρχος πρέπει να αναγράφει τον αριθμό του ταξιδιού που εκτελεί το πλοίο του (π.χ. Ν° 5) και το ταξίδι απ' το λιμάνι αναχωρήσεως προς το λιμάνι προορισμού του, αν πρόκειται για εμπορικό πλοίο (π.χ. ROTTERDAM TO PIRAEUS). Αν όμως το πλοίο βρίσκεται σε κάποιο λιμάνι για φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίου κ.λπ. τότε στην ένδειξη «**Ταξίδι**» αναγράφεται μόνο το όνομα του εκάστοτε λιμανιού (π.χ. at RAVENNA). Για τα επιβατηγά πλοία πρέπει να αναγράφονται τα λιμάνια του δρομολογίου τους (π.χ. δρομολόγιο Πειραιάς – Σύρος – Πάρος – Νάξος – Ίος – Σαντορίνη).

3) Στην ένδειξη **Ημερομηνία** (Date), ο Πλοίαρχος πρέπει να αναγράφει την ημέρα ονομαστικά και αριθμητικά, τον μήνα και το έτος, π.χ. Δευτέρα 19 Σεπτεμβρίου 2016 (Monday 19 September 2016).

4) Στην πρώτη στήλη αναγράφεται η **Ώρα** (Time) σε 24ωρη κλίμακα (με τετραψήφιο αριθμό από 00:01 έως 24:00) και πάντοτε σε τοπική ώρα (Local Time – LT) (πίν. 1.8.1).

5) Στη δεύτερη στήλη, που αναφέρεται στο **Δρομόμετρο** (Log), αναγράφεται η ένδειξη του δρομομέτρου κατά τη λήξη κάθε φυλακής και όχι ο αριθμός των ναυτικών μιλίων (ν.μ.) που διανύθηκαν κατά τη διάρκειά της. Αν δηλαδή κατά τη λήξη της φυλακής 04:00–08:00 είχε αναγραφεί η ένδειξη 12.640 και μέχρι τη λήξη της φυλακής 08:00–12:00 έχουν διανυθεί 30 ν.μ., τότε στη στήλη αυτή του Η.Γ. πρέπει να αναγραφεί η ένδειξη 12.670 και όχι ο αριθμός 30 (πίν. 1.8.1).

6) Στην τρίτη στήλη του Η.Γ. αναγράφεται η **Πορεία** (Course) που ακολουθεί το πλοίο κατά τη διάρκεια των ταξιδιών του, πάντοτε σε μοίρες με τριψήφιο αριθμό βάσει της κλίμακας των 360° (π.χ. 036), χωρίζεται δε στις ακόλουθες τρεις επιμέρους στήλες (πίν. 1.8.1):

α) **Αληθής** (True): Σε αυτήν αναγράφεται η αληθής πορεία που ακολουθεί το πλοίο και είναι εκείνη η οποία έχει χαραχθεί στον χάρτη.

β) **Γυροπυξίδα** (Gyro): Αναγράφεται η ένδειξη

της γυροσκοπικής πυξίδας με την οποία πρέπει να συντονίζονται όλοι οι επαναλήπτες του πλοίου. Οι ενδείξεις αυτές πολλές φορές παρουσιάζουν μικρές διαφορές σε σχέση με την αληθή πορεία, που μπορεί να οφείλονται σε ηλεκτρικό ή μηχανικό σφάλμα της γυροπυξίδας.

γ) **Ευθυντήρια** (Standard): Αναγράφεται η ένδειξη της μαγνητικής πυξίδας μπροστά από τον ημερολογίου. Οι ενδείξεις της τελευταίας παρουσιάζουν συχνά απόκλιση σε σχέση με τις ενδείξεις της γυροσκοπικής πυξίδας λόγω των αλλαγών, που παρατηρούνται στο μαγνητικό πεδίο της γης από τόπο σε τόπο και ανάλογα με την πορεία του πλοίου.

7) Στην τέταρτη στήλη, που φέρει την ονομασία **Παραλλαγή Ευθυντήριας** (Error), αναγράφεται η παραλλαγή της μαγνητικής πυξίδας που αναφέρεται προηγουμένως. Αν για παράδειγμα η ένδειξη αληθούς πορείας είναι 020, της γυροσκοπικής πυξίδας 020 και της μαγνητικής πυξίδας 025, τότε η παραλλαγή ευθυντήριας θα είναι 5Δ(W) (πίν. 1.8.1).

8) Στην πέμπτη στήλη, η οποία καταμερίζεται σε 2 μικρότερες στήλες και αφορά στον **Άνεμο** (Wind), αναγράφεται η **Διεύθυνση** (Direction) και η **Ένταση** (Force) σύμφωνα με την κλίμακα Μποφόρ (Beaufort Scale). Οι ενδείξεις αυτές για την κατάσταση του ανέμου πρέπει να συμπληρώνονται κατά τη λήξη κάθε τετράωρης φυλακής και να αναφέρεται ο μέσος όρος των επικρατουσών καιρικών συνθηκών (πίν. 1.8.1).

9) Στην έκτη στήλη με την ονομασία **Βαρόμετρο** (Baro) αναγράφεται σε χιλιοστόβαρα (millibars) με έναν τριψήφιο ή τετραψήφιο αριθμό η ένδειξη του βαρόμετρου, δηλ. η ατμοσφαιρική πίεση (πίν. 1.8.1).

10) Στην έβδομη στήλη του Η.Γ. αναγράφονται με συντομία και ακρίβεια τα **Συμβάντα** (Remarks) κατά την ώρα ή τη φυλακή που μνημονεύεται. Σε αυτήν τη στήλη αναγράφονται γεγονότα, μετεωρολογικές παρατηρήσεις, διάφορα συμβάντα που γίνονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή κατά την παραμονή του πλοίου σε λιμάνι ή αγκυροβόλιο (πίν. 1.8.1).

Στο κάτω μέρος κάθε σελίδας του Η.Γ. υπάρχει ει-

**Πίνακας 1.8.1:** Υπόδειγμα συμπλήρωσης στοιχείων Ημερολογίου Γέφυρας.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Υ Μ Β Α Ν Τ Α R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Έντα- ση Force		
0800	12640	020	020	025	5Δ	B	5	1011	



δικός χώρος όπου συμπληρώνονται κάποια επί πλέον στοιχεία σχετικά με κάθε ταξίδι του πλοίου (πίν. 1.8.2). Πιο αναλυτικά:

1) Κάθε μεσημέρι ο Πλοίαρχος υποχρεούται να υπολογίζει το **Μεσημβρινό Στίγμα** (Noon Position) του πλοίου, να το αναγράφει στο Η.Γ. και να ενημερώνει την πλοιοκλήτρια εταιρεία και τους ναυλωτές ή τους παραλήπτες του φορτίου, π.χ. φ-Lat. 37.26' Β και λ-Long. 024.56' Α. Αυτά τα στοιχεία δεν αναγράφονται αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι.

2) Στον χώρο με την ονομασία **Μέση Αληθινή Πλεύση** (Course Made Good ή διαφορετικά Course Over Ground) αναγράφεται η μέση αληθής πλεύση (αληθής πλεύση ως προς τον βυθό) από μεσημέρι σε μεσημέρι, εφόσον το πλοίο ταξιδεύει χωρίς αλλαγές στην πορεία του (π.χ. 025). Αν όμως μεσολαβούν σημεία ξηράς και το πλοίο εκτελεί ακτοπλοΐα, κάτι που συνεπάγεται αντίστοιχες αλλαγές πλεύσεως, τότε αναγράφεται η ένδειξη **πορείες διάφορες**.

3) Όταν το πλοίο αναχωρήσει από ένα λιμάνι προς κάποιο άλλο, διανύει μία συγκεκριμένη απόσταση σε μία ή περισσότερες ημέρες. Η απόσταση αυτή πρέπει να αναγράφεται κάθε μεσημέρι στον χώρο με την ονομασία **Διάστημα που διανύθηκε σε ναυτικά μίλια** (Distance). Δύο ενδείξεις αναγράφονται: το διάστημα που διανύθηκε κατά το 24ωρο που έληξε και το συνολικό απ' την έναρξη του ταξιδιού.

4) Ένας ανάλογος χώρος υπάρχει ακριβώς δίπλα με την ονομασία **Διάρκεια Ταξιδιού** (Steaming Time), όπου ο Πλοίαρχος αναγράφει κάθε μεσημέρι τη διάρκεια του ταξιδιού σε ώρες και λεπτά. Υπάρχουν και εδώ δύο ενδείξεις: μία για τη διάρκεια του ταξιδιού κατά το 24ωρο που έληξε –ανάλογα με το εάν το ρολόι τίθεται μπροστά ή πίσω σε σχέση με το γεωγραφικό μήκος του πλοίου– και μία για τη συνολική διάρκεια απ' την έναρξή του.

5) Απαραίτητο επίσης στοιχείο είναι η **Μέση Τα-**

**χύτητα** (Average Speed) του πλοίου κατά το 24ωρο που έληξε και η μέση ταχύτητα για το σύνολο του ταξιδιού. Η πρώτη συμπληρώνεται κάθε μεσημέρι, ενώ η δεύτερη στο τέλος κάθε ταξιδιού.

6) Στον χώρο με την ονομασία **Νερό σε Διπύθμενα** (Water in Double Bottom) αναγράφονται κάθετα οι αριθμοί των διπύθμενων δεξαμενών έρματος και αναλυτικά η περιεκτικότητά τους σε νερό. Η μέτρηση του νερού σε αυτές τις δεξαμενές γίνεται σε εκατοστά και εκτελείται καθημερινά για τον έλεγχο στεγανότητας. Αν δεν υπάρχει νερό σε κάποια από αυτές, αναγράφεται η ένδειξη **NL** (nil), που σημαίνει «ΜΗΔΕΝ».

7) Στον τελευταίο χώρο με την ονομασία **Νερό Υδροσυλλεκτών** (Water in Bilges), αναγράφονται κάθετα οι αριθμοί των **κυτιών** (holds) και η ποσότητα του νερού που περιέχουν. Η μέτρηση του νερού γίνεται όπως αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο και εκτελείται για αποφυγή υπερχειλίσεως των υδροσυλλεκτών, που μπορεί να προκαλέσει ζημιά στο φορτίο.

### 1.8.3 Εγγραφές Ημερολογίου Γέφυρας.

Οι εγγραφές αυτές είναι:

1) Όταν το πλοίο βρίσκεται **εν πλω**:

α) Μετεωρολογικές παρατηρήσεις, δηλαδή μεταβολές καιρικών συνθηκών.

β) Μεταβολές στην πορεία του πλοίου.

γ) Αλλαγές ώρας (GMT+/-) ή ημερομηνίας (GMT+/-12).

δ) Κάθε μεσημέρι αναγράφονται (πίν. 1.8.2):

- Το σίγμα του πλοίου από υπολογισμό ή αναμέτρηση.
- Η μέση αληθής πλεύση (ή πορεία).
- Το διάστημα που διανύθηκε κατά το 24ωρο που έληξε σε ν.μ..

**Πίνακας 1.8.2:** Υπόδειγμα συμπλήρωσης πρόσθετων στοιχείων Ημερολογίου Γέφυρας.

ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΟ ΣΤΙΓΜΑ ΠΛΟΙΟΥ NOON POSITION		ΜΕΣΗ ΑΛΗΘΙΝΗ ΠΛΕΥΣΗ COURSE MADE GOOD	ΝΕΡΟ ΣΕ ΔΙΠΥΘΜΕΝΑ WATER IN D.B.	ΝΕΡΟ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ WATER IN BILGES
(12) φ-Lat. <b>37.26' Β</b> λ-Long. <b>024.56' Α</b>		(13) <b>Πορείες Διάφορες</b>	Αριθ. 1 <b>5 εκατ.</b> No. 2 <b>2 εκατ.</b> 3 <b>NL</b> 4 <b>NL</b> 5 <b>5 εκατ.</b> 6 <b>NL</b> 7 8	Κύτους Αριθ. 1 <b>NL</b> Hold No. 2 <b>2 εκατ.</b> 3 <b>NL</b> 4 5 6
Διάστημα που διανύθηκε σε ναυτικά μίλια	Διάρκεια Ταξιδιού: ώρες            λεπτά	Μέση ταχύτητα σε μίλια ανά ώρα	(15)	(16)
24ώρου: <b>365</b> Σύνολο: <b>846</b> Distance: Tot. Dist.:	24ώρου: <b>24.00</b> Σύνολο: <b>63.00</b> Steaming Time: Tot. Steam. Time:	24ώρου: <b>15,20</b> Σύνολο Ταξιδιού: <b>13,42</b> Aver. Speed: Gen. Aver. Speed: (14)		



- Η διάρκεια του ταξιδιού κατά το 24ωρο που έληξε.
  - Η μέση ταχύτητα του πλοίου κατά το 24ωρο που έληξε.
  - Η έκπτωση που παρατηρήθηκε λόγω ανέμου ή ρεύματος σε ν.μ. ανά ώρα και η κατεύθυνση αυτής.
  - Έλεγχος διπύθμενων δεξαμενών και υδροσυλλεκτών.
- ε) Κάθε έκτακτο περιστατικό.
- 2) Κατά την **αγκυροβολία** (πίν. 1.8.3 και 1.8.4):

- α) Κράτηση μηχανής κατά την άφιξη στη θέση αγκυροβολίας.
- β) Πόντιση άγκυρας και αριθμός αμμάτων που ποτίστηκαν.
- γ) Τακτικός έλεγχος στίγματος.
- δ) Έναρξη και πέρας απάρσεως άγκυρας.
- 3) **Κατά την άφιξη σε λιμάνι** και μετά την πραγματοποίηση **Μηχανή σε Ετοιμότητα** (Stand-by Engine) (πίν. 1.8.5 και 1.8.6). Οι εγγραφές αφορούν σε:
- α) Υπάρχουσα ποσότητα φορτίου ή έρματος.
- β) Βυθίσματα πλώρης, πρύμνης και μέσου.

**Πίνακας 1.8.3:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση αγκυροβολίας.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυντήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
0112									Πλέομε προς αγκυροβόλιο, σύμφωνα με οδηγίες πλοηγού, λόγω ελλείψεως διαθέσιμης προβλήτας εκφορτώσεως.
0124									Στη θέση αγκυροβολίας. Κράτηση μηχανής.
0130									Πόντιση αριστερής άγκυρας 6 άμματα.
0142									Πέρασ αγκυροβολίας σε στίγμα φ= ..... λ= ... .
0230									Αποβίβαση πλοηγού. Πέρασ με τις μηχανές.
0248									Επιβίβαση τοπικών αρχών και πράκτορα.
0330									Ελευθεροκοινωνία.
0800									Αποβίβαση τοπικών αρχών και πράκτορα.
									Στην ίδια θέση αγκυροβολίας.
									Εκτελείται έλεγχος στίγματος, σύμφωνα με CBL-06 (Σ.Α.Δ).
									Ακρόαση VHF στο κανάλι ..... εν αναμονή
									διαθεσιμότητας/ελευθερώσεως προβλήτα προσδέσεως.
									Ενημερωθήκαμε ότι ο πλοηγός θα επιβιβασθεί στο πλοίο μας στις 10.00 τοπική ώρα.
0942									Μηχανή σε ετοιμότητα εν αναμονή πλοηγού.
									Πλοίαρχος στη γέφυρα.
1000									Επιβίβαση πλοηγού Mr P. J. ....
									Συμπλήρωση εντύπου 007.8(*).
1012									Έναρξη απάρσεως άγκυρας.
1024									Πέρασ απάρσεως και ασφάλιση της άγκυρας.
									Πλέομε προς προβλήτα εκφορτώσεως.

(\* ) Κωδικοποιημένες εγγραφές σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. του συγκεκριμένου πλοίου.

**Πίνακας 1.8.4:** Model of D.L. entry in case of anchoring.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυντήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
0112									Sailing towards anchorage as per pilot's instructions, discharging berth not clear yet.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήτριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0124									In anchoring position. Engines stopped.
0130									Dropped port anchor 6 shackles.
0142									Anchoring completed in position Lat .....Long ...
									Disembarkation of pilot. F.W.E.
0230									Embarkation of Local Authorities and Agent.
0248									Free Pratique granted.
0330									Disembarkation of Local Authorities and Agent.
									In same anchoring position.
0800									Position checked as per CBL-06 (S.M.S). VHF watch on channel ..... awaiting berth clearance. We have been informed that pilot will embark vessel at vessel at 10.00 LT.
0942									Stand by engine, awaiting pilot. Master on the bridge.
1000									Embarkation of river pilot Mr P. J... Form 007.8 completed (*).
1012									Heaving up anchor commenced.
1024									Heaving completed. Anchor home and secured.
									Sailing towards discharging berth.

(\*) Coded entries in accordance with S.M.S. of the specific vessel.

**Πίνακας 1.8.5:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. κατά την άφιξη σε λιμάνι.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήτριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0600	8562	290	290	293	3Δ	BA	4	1014	Άνεμος μέτριος, θάλασσα τετραγαμμένη, μερική καλή νέφωση, ορατότητα.
0612									Πλησίον ROTTERDAM. Μηχανή σε ετοιμότητα. Έγινε έλεγχος προ της άφιξης (pre-arrival checklist) σύμφωνα με CBL-08*. Πέρασ ταξιδιού. Βύθισμα άφιξης 8,4 μ ισοβύθιστο SW. Φορτίο: 50.000 MT πετρελαίου καύσεως (fuel oil). Υπόλοιπο νερού: 250 MT. Υπόλοιπο καυσίμων: 850 MT F.O., 30 MT D.O.
0618									Κατόπιν επαφής με πλοηγικό σταθμό Rotterdam πλέομε για παραλαβή πλοηγού (sea pilot).
0630									Διατηρούνται οι φυλακές γέφυρας και μηχανής.

\* Κωδικοποιημένη εγγραφή σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. του συγκεκριμένου πλοίου.

**Πίνακας 1.8.6:** Model of D.L. entry on arrival at port.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήτριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0600	8562	290	290	293	3W	NE	4	1014	Moderate breeze, moderate sea, partly cloudy, good visibility.

(συνεχίζεται)

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυνηρία Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0612									Near Rotterdam. Stand by Engine. Pre-Arrival.
									Checklist according to CBL-08*.
									End of sea passage. Arrival draft 8,4 m even keel SW.
									Cargo: 50.000 MT fuel oil.
									Fresh water remaining on board: 250 MT.
									Fuel remaining on board: 850 MT F.O., 30 MT D.O.
0618									After contacting Rotterdam Pilot Station proceeding to
									pick up sea pilot.
0630									Bridge and engine room watches are retained.

\* Coded entry in accordance with S.M.S of the specific vessel.

γ) Υπόλοιπες ποσότητες νερού και καυσίμων.  
 δ) Εάν διαπιστώθηκε ή παρατηρήθηκε κάποια ζημιά στο πλοίο ή στο φορτίο.  
 ε) Εάν διατηρούνται ή διαλύονται οι φυλακές γέφυρας και μηχανής ανάλογα με τον χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι.

στ) Ο αριθμός των επιβατών που αποβιβάστηκαν.

4) **Κατά την είσοδο και πρόσδεση σε λιμάνι** (πίν. 1.8.7 και 1.8.8). Οι εγγραφές αφορούν σε:

α) Επιβίβαση πλοηγού και το όνομά του.  
 β) Πρόσδεση ρυμουλκού/ών (P/K) και τα ονόματά τους.  
 γ) Πρόσδεση πρώτου κάβου.  
 δ) Απομάκρυνση ρυμουλκών.  
 ε) Τέλος προσδέσεως. Τοποθέτηση κλίμακας. Πέρασ με μηχανές.  
 στ) Επιβίβαση και αποβίβαση αρχών.  
 ζ) Ελευθεροκοινωνία.  
 η) Επίδοση επιστολής ετοιμότητας και αποδοχή της, αν έτσι ορίζεται π.χ. από ναυλοσύμφωνο.

**Πίνακας 1.8.7:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. κατά την είσοδο-πρόσδεση σε λιμάνι.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυνηρία Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0706									Επιβίβαση πλοηγού λιμένος Mr J. W... (dock pilot).
									Αποβίβαση πλοηγού Mr G. P... (sea pilot).
0724									Πρόσδεση P/K BBB πλώρα αριστερά και P/K GGG πρύμα αριστερά.
0742									Πλησίον προβλήτας φορτώσεως δόθηκε πρώτος κάβος.
									Πέρασ ασφαλούς προσδέσεως στην προβλήτα No. 4
0800									από τη δεξιά πλευρά του πλοίου.
									Η επιστολή ετοιμότητας έγινε αποδεκτή.
0806									Αποδέσμευση P/K πλώρης – πρύμης.
									Πέρασ με τη μηχανή.
0824									Τακτοποίηση κύριας κλίμακας. Αποβίβαση πλοηγού.
0830									Επιβίβαση τοπικών αρχών και του πράκτορα.
0836									Ελευθεροκοινωνία.
0900									Αποβίβαση τοπικών αρχών και του πράκτορα.

**Πίνακας 1.8.8:** Model of D.L. entry on entering port and berthing.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
0706									Embarkation of dock pilot Mr J.W... / Dock Pilot boarded.
									Disembarkation of sea pilot Mr G. P... / Sea Pilot away.
0724									T/B BBB fastened/made fast forward port and T/B GGG fastened / made fast aft port.
0742									Alongside loading berth. First line ashore.
0800									Vessel secured / All fast at dock No. 4 on starboard side. N.O.R. accepted.
0806									Forward – aft tugs cast off. Finished with engines.
0824									Accommodation ladder in position. Pilot disembarked.
0830									Embarkation of Port Authorities and Agent.
0836									Free pratique granted.
0900									Disembarkation of Port Authorities and Agent.

5) **Κατά την παραμονή του πλοίου σε λιμάνι** (πίν. 1.8.9 έως 1.8.16). Οι εγγραφές αφορούν:

α) Στο είδος του φορτίου που φορτώνεται ή εκφορτώνεται κάθε μέρα, στην ακριβή ποσότητα και στον προορισμό του.

β) Στην παραλαβή νερού, εφοδίων και καυσίμων.

γ) Στην τυχόν αποστολή ασθενών σε γιατρό.

δ) Στους τυχόν ναυτολογούμενους και απολυόμενους ναυτικούς με ή χωρίς σύμπραξη της αρχής.

ε) Σε κάθε έκτακτο περιστατικό ή ατύχημα και κάθε γεγονός, το οποίο κατά την κρίση του Πλοιάρχου πρέπει να καταχωρισθεί στο ημερολόγιο.

6) **Κατά την αναχώρηση από λιμάνι.** Οι εγγραφές αφορούν σε:

α) Υπάρχουσα ποσότητα φορτίου ή έρματος.

β) Βυθίσματα πλώρης, πρύμνης και μέσου.

γ) Ποσότητες νερού και καυσίμων που τυχόν παραλήφθηκαν από το λιμάνι.

δ) Υπόλοιπες ποσότητες νερού και καυσίμων.

ε) Αξιωματικούς, άτομα που συμμετέχουν σε κάθε φυλακή της γέφυρας.

στ) Αριθμό επιβατών που τυχόν παραλήφθηκαν.

(Ο τρόπος εγγραφής αυτών έχει ήδη προαναφερθεί και καταδειχθεί στους πίνακες που προηγήθηκαν).

**Πίνακας 1.8.9:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. δεξαμενόπλοιου (Δ/Ξ) σε λιμάνι εκφορτώσεως.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
0354									Έναρξη συνδέσεως αγωγού εκφορτώσεως 2x12''.
0424									Έναρξη μετρήσεων φορτίου από υποπλοίαρχο και επιθεωρητή παραληπτών.
0448									Πέρασ συνδέσεως αγωγού εκφορτώσεως.
0518									Πέρασ μετρήσεων. Έναρξη υπολογισμών φορτίου.
0536									Πέρασ υπολογισμών.
									Βρέθηκαν ..... BBLs, ..... MT, ..... LT.
0636									Έναρξη εκφορτώσεως. Συμπλήρωση εντύπου 008.2 (Σ.Α.Δ.).
1200									Η εκφόρτωση συνεχίζεται.





**Πίνακας 1.8.12:** Model of D.L. entry of cargo ship in port of discharge.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-ντήριας Error (8)	ANEMOS WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυνηρία Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
1106									Hatch covers opened.
1118									Preparation of cargo handling equipment.
1142									Cargo inspected by Receivers' Representatives and Chief Officer.
									No cargo damage observed.
1154									Discharging holds 1, 2 and 5 commenced. Form 008.2 completed (S.M.S.)
1312									Discharging suspended due to heavy rain.
1400									Discharging resumed.
1748									Discharging completed.
1830									All cargo discharged according to B/L and cargo manifest 8550 coils (42750 MT) discharged in total.
1900									Holds inspected for possible damage from discharging equipment. No damage established.

**Πίνακας 1.8.13:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. δεξαμενόπλοιου (Δ/Ξ) σε λιμάνι φορτώσεως.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-ντήριας Error (8)	ANEMOS WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυνηρία Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
0012									Έναρξη συνδέσεως αγωγού φορτώσεως 1x12'' πρύμα.
0042									Πέρασ συνδέσεως αγωγού φορτώσεως. Συμπλήρωση εντύπου 008.2 (Σ.Α.Δ.)
0048									Έναρξη επιθεωρήσεως δεξαμενών φορτίου.
0118									Πέρασ επιθεωρήσεως. Οι δεξαμενές βρέθηκαν κατάλληλες για φόρτωση.
0200									Έναρξη φορτώσεως φορτίου κηροζίνης. 10.000 μετρικοί τόνοι ανά ώρα. Αιτηθείς ρυθμός φορτώσεως.
1200									Η φόρτωση συνεχίζεται. Αλλαγή φυλακής. Συμπλήρωση εντύπων 008.1 και 008.2 (Σ.Α.Δ.)
2000									Πέρασ φορτώσεως.
2012									Άφιξη και πρόσδεση φορηγίδας πετρελεύσεως (R/X HARRIER).
2030									Σύνδεση αγωγού πετρελεύσεως 1x 6''.
2042									Έναρξη πετρελεύσεως.
2330									Πέρασ πετρελεύσεως. Αποσύνδεση αγωγού. Παραλήφθηκαν 200 MT F.O.
2342									Απόδοση και απομάκρυνση φορηγίδας.

**Πίνακας 1.8.14:** Model of D.L. entry of tanker in port of loading.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0012									Connection of loading cargo hose 1x12'' at the stern commenced.
0042									Connection of loading cargo hose completed. Form 008.2 completed (S.M.S).
0048									Inspection of cargo tanks commenced.
0118									Inspection completed. Tanks found suitable for loading.
0200									Loading of kerosene commenced. Loading rate requested: 10.000 MT/h.
1200									Loading continues. Changing over the watch. Forms 008.1 and 008.2 completed (S.M.S).
2000									Completion of loading.
2012									Bunkering barge (R/X HARRIER) arrived and fastened.
2030									Connection of bunkering hose 1x6''.
2042									Bunkering commenced.
2330									Bunkering completed. Bunkering hose disconnected.
									Received 200 MT F.O.
2342									Bunkering barge cast off.

**Πίνακας 1.8.15:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. φορτηγού πλοίου (Φ/Γ) σε λιμάνι φορτώσεως.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0900									Έναρξη επιθεωρήσεως κυτών από εκπρόσωπο φορτωτών.
0918									Πέρασ επιθεωρήσεως. Τα κύπη βρέθηκαν κατάλληλα για φόρτωση. Εκδόθηκε πιστοποιητικό.
0924									Προετοιμασία των μέσων φορτώσεως του πλοίου.
1000									Έναρξη φορτώσεως στα κύπη 1 και 2.
1200									Η φόρτωση συνεχίζεται.
1555									Σύνδεση αγωγού υδροληψίας σε παροχή της στεριάς.
1600									Έναρξη υδροληψίας.
1718									Πέρασ υδροληψίας. Παρελήφθησαν 150 MT πόσιμου νερού.
1830									Πέρασ φορτώσεως. Φορτώθηκαν 7000 τόνοι λαμαρίνας (35000 MT).

**Πίνακας 1.8.16:** Model of D.L. entry of cargo ship in port of loading.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-ντήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
0900									Shippers' Representative commenced hold inspection.
0918									Completion of inspection. Holds found suitable for loading. Certificate issued.
0924									Preparation of ship's loading equipment.
1000									Commencement of loading holds 1 and 2.
1200									Loading continues.
1555									Fresh water hose connected to hydrant ashore.
1600									Commencement of water intake.
1718									Completion of water intake. 150 MT fresh water received.
1830									Loading completed.
									7000 coils loaded (35000 MT).

**1.8.4 Καταχώριση συμβάντων/παρατηρήσεων.**

Όπως ήδη αναφέρθηκε [παράγρ. 1.8.2(10)], τα «**Συμβάντα**» (Remarks) αναγράφονται με συντομία και ακρίβεια κατά την ώρα ή τη φυλακή που συνέβησαν, είτε το πλοίο βρίσκεται εν πλω, είτε σε λιμάνι. Όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω, πρέπει πάντοτε να αναγράφονται στο Η.Γ. η ακριβής ώρα και το στίγμα του πλοίου όταν έγινε το συμβάν, οποιασδήποτε φύσεως και αν είναι αυτό. Όταν, όμως, το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι, αναγράφεται μόνο η ώρα. Μετά την πλήρη, από 1/7/2002, εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (I.S.M. Code), οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν την υποχρέωση να αναπτύσσουν ένα εγκεκριμένο Σ.Α.Δ., που να καλύπτει τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως. Στο Σ.Α.Δ. της εταιρείας περιλαμβάνονται/περιγράφονται εκτός των άλλων: λειτουργικά έντυπα, ειδικές και κρίσιμες εργασίες στο πλοίο, σχέδια και γυμνάσια έκτακτης ανάγκης, έλεγχοι/ενέργειες, αναφορές ατυχημάτων και επικινδύνων συμβάντων.

Οι πραγματοποιούμενοι έλεγχοι και ενέργειες πρέπει να καταγράφονται στα ειδικά έντυπα του Σ.Α.Δ. και στο Η.Γ. του πλοίου. Οι εγγραφές στο Η.Γ. είναι συνήθως κωδικοποιημένες και ανταποκρίνονται στα εγχειρίδια Σ.Α.Δ. του κάθε πλοίου/εταιρείας. Επειδή η μελέτη των απαιτήτων ελέγχων/ενεργειών του Σ.Α.Δ. δεν περιλαμβάνεται στην ύλη του παρόντος βιβλίου, τα υποδείγματα συμπληρώσεως Η.Γ. που ακολουθούν, **σε καμία περίπτωση δεν αποτελούν «κανόνες για εφαρμογή», αλλά έναν τρόπο συμπληρώσεώς του.**

**1) Μετεωρολογικές παρατηρήσεις (meteorological observations).**

Όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω, το κυριότερο που πρέπει να αναγράφεται στο Η.Γ. είναι οι μετεωρολογικές παρατηρήσεις κατά τη λήξη κάθε τετράωρης φυλακής, να αναφέρεται δηλαδή ο μέσος όρος των επικρατουσών καιρικών συνθηκών. Τα στοιχεία που αναγράφονται είναι (πίν. 1.8.17 και 1.8.18):

**Πίνακας 1.8.17:** Υπόδειγμα εγγραφής μετεωρολογικών παρατηρήσεων στο Η.Γ.

Ωρες Time (1)	Δρομό-μετρο Log (2)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE (3)			Παρα-λαγή ευθυ-ντήριας Error (4)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (5)		Βαρόμ. Baro (6)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (7)
		Αληθής True	Γυρο-πιξίδα Gyro	Ευθυντήρια Standard		Διεύθυνση Direction	Ένταση Force		
1600	7852	080	080	072	8A	B	6	1005	Νεφοσκεπής, άνεμος ισχυρός, θάλασσα κυματώδης μέτριας ΝΔ αποθαλασσία, ορατότητα καλή.

**Πίνακας 1.8.18:** Model of D.L. entry of meteorological observations.

Ώρες Time (1)	Δρομό-μετρο Log (2)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE (3)			Παρα-λαγή ευθυ-νήριας Error (4)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (5)		Βαρόμ. Baro (6)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (7)
		Αληθής True	Γυρο-πυξίδα Gyro	Ευθυ-νήρια Standard		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
1600	7852	080	080	072	8E	N	6	1005	Overcast, strong breeze, rough sea, SW
									moderate swell, good visibility.

1) Ο χαρακτηρισμός που χρησιμοποιείται για την περιγραφή του **ανέμου** (wind) έχει άμεση σχέση με την έντασή του, που αναγράφεται στην αντίστοιχη στήλη (5) του Η.Γ. και η οποία μετρείται σύμφωνα με την **Κλίμακα Μποφόρ** (Beaufort Scale) (Παράρτημα Α, Πίν. Π.Α.1, σελ. 168).

2) Όσον αφορά στην περιγραφή της **καταστάσεως της θάλασσας** (sea state), χρησιμοποιούνται χαρακτηρισμοί βασισμένοι σε μία κλίμακα παρόμοια με αυτήν του ανέμου (Παράρτημα Α, Πίν. Π.Α.1, σελ. 168). Εάν η θάλασσα είναι κυματώδης, ανάλογα με την πορεία του πλοίου σε σχέση με τον κυματισμό που επικρατεί, μπορούμε να γράψουμε τη φράση «Το πλοίο προνευστάζει» ή «Το πλοίο διατοικίζεται». Προσοχή χρειάζεται όταν το πλοίο παραπλέει πολύ κοντά σε ακτές και ο άνεμος πνέει με διεύθυνση από τη στεριά, οπότε η κατάσταση της θάλασσας διαφοροποιείται.

3) Αμέσως μετά την περιγραφή του ανέμου και της θάλασσας ακολουθεί η περιγραφή της καταστάσεως του **ουράνιου θόλου** (sky) από άποψη καθαρότητας. Χρησιμοποιούμε του όρους **αίθριος** ή **ανέφελος** (cloudless), **μερική νέφωση** (partly cloudy), **νεφελώδης** (cloudy) και **νεφοσκεπής** (overcast).

4) Σε περίπτωση που υπάρχουν **βροχοπτώσεις** (rain) στην περιοχή που πλέει το πλοίο, χρησιμοποιούμε τους όρους **ψεκαδισμός** (drizzle), **αραιές βροχοπτώσεις** (light rain) ή **πυκνές βροχοπτώσεις** (heavy rain). Εάν υπάρχουν **χιονοπτώσεις** (snow), πρέπει και αυτές να αναγράφονται στο Η.Γ..

5) Πολύ σημαντική για τη ναυτιλία είναι η **ορατότητα** (visibility). Η ύπαρξη ή μη καλής ορατότητας εξαρτάται από πολλούς παράγοντες: από τις βροχοπτώσεις, από την ύπαρξη ομίχλης κ.λπ.. Η ορατότητα μπορεί να χαρακτηριστεί με πέντε διαφορετικές έννοιες: «**εξαιρετική**», «**πολύ καλή**», «**καλή**», «**μέτρια**» και «**μικρή**». Αν πάλι επικρατεί **ομίχλη**

(fog) στην περιοχή, χρησιμοποιούμε τους όρους «**ελαφρά ομίχλη**», «**μέτρια ομίχλη**», «**ομίχλη**», «**παχεία ομίχλη**» και «**πυκνή ομίχλη**». Σε περίπτωση υπάρξεως ομίχλης πρέπει να αναγραφεί στο Η.Γ. η φράση: «Πλέομε σύμφωνα με ΔΚΑΣ» (Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα – COLREGs / International Regulations For Preventing Collisions At Sea) (Παράρτημα Β, Πίν. Π.Α.2, σελ. 170).

6) Τέλος, όσον αφορά στην **αποθαλασσία** (swell), μπορεί να περιγραφεί με τρεις διαφορετικές έννοιες ανάλογα με το ύψος του κύματος: «**Ελαφρά**» αν το κύμα έχει ύψος μέχρι 2 m, «**Μέτρια**» αν έχει ύψος 2–4 m και «**Βαρεία**» για ύψος κύματος πάνω από 4 m (Παράρτημα Β, Πίν. Π.Α.2, σελ. 170).

### 2) Κλίση – Εκβολή φορτίου – Αβαρία (list – jettisoning – average).

Όταν η ευστάθεια ενός πλοίου με φορτίο καταστρώματος, τείνει να μηδενιστεί ή να γίνει αρνητική και παρατηρείται κλίση αυτού με άμεσο κίνδυνο ανατροπής του, και εφόσον δεν υπάρχει άλλος τρόπος αποτροπής της, απαιτείται άμεση εκβολή φορτίου, προκειμένου να επανέλθει το πλοίο στην αρχική του κατάσταση από άποψη ευστάθειας. Σε κάθε περίπτωση αβαρίας ο Πλοίαρχος πρέπει να καταγράφει λεπτομερώς όλα τα συμβάντα στο Η.Γ., διότι οφείλει να αποστείλει αντίγραφό του σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (πλοιοκτίτες, ναυλωτές, παραλήπτες φορτίου) μαζί με σχετικές αναφορές, εκθέσεις και πιστοποιητικά, προκειμένου να γίνει η διευθέτσή της (πίν. 1.8.19 και 1.8.20).

### 3) Ρύπανση θάλασσας (sea pollution).

Σε κάθε περίπτωση ρύπανσεως της θάλασσας, είτε το πλοίο βρίσκεται εν πλω είτε σε λιμάνι, πρέπει ο Πλοίαρχος να καταγράφει το συμβάν στο Η.Γ. με κάθε λεπτομέρεια αναφέροντας επίσης και τις ενέργειες απορρυπάνσεως, στις οποίες προβαίνει.

**Πίνακας 1.8.19:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση αβαρίας (εκβολή φορτίου).

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-ντήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
1718	1022	245	246	248		ΒΔ	6-7	1003	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= ..... λ= ....., παρατηρήθηκε μεγάλη κλίση του πλοίου προς αριστερά. Μετά από μέτρηση δεξαμενών καυσίμων, πόσιμου νερού, έρματος και υπολογισμό της ευστάθειας του πλοίου διαπιστώθηκε ότι το μετακεντρικό ύψος του πλοίου (GoM) έχει μηδενισθεί από διαβροχή (απορρόφηση θαλασσίου ύδατος) του φορτίου καταστρώματος. Αποφασίσθηκε εκβολή φορτίου. Ειδοποιήθηκαν πλοιοκτήτες και ναυλωτές.
1730									Μηχανή σε ετοιμότητα. Προετοιμασία για εκβολή φορτίου.
1742									Έναρξη εκβολής σε στίγμα φ= ..... λ= .....
1830									Εκβλήθηκαν περίπου 200 m <sup>3</sup> ξυλείας καταστρώματος και το πλοίο ανέκτησε θετική ευστάθεια.
1836									Πέρασ εκβολής. Πλέομε κανονικά. Πρόσω ολοταχώς για..... Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ. ....

**Πίνακας 1.8.20:** Model of D.L. entry in case of average (jettisoning).

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-ντήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
1718	1022	245	246	248		NW	6-7	1003	At this time, being in position Lat ..... Long ..... we noticed that the vessel was listing heavily to port. After measuring fuel tanks, fresh water tanks, ballast tanks and calculating vessel's stability it was established that the metacentric height of the vessel (GoM) was zero because the deck cargo had absorbed seawater. Jettison of cargo was then decided. Owners and charterers informed accordingly.
1730									Standby engine. Preparation for jettison of cargo.
1742									Jettisoning in position Lat ..... Long ..... commenced.
1830									About 200 cubic metres of deck cargo (timber) were jettisoned and the vessel regained positive stability.
1836									Jettisoning completed. Sailing normally. Full away for ..... Initial report to owners as per S.M.S. ....



Στη συνέχεια πρέπει να ενημερώνει τις αρχές και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη με γραπτές αναφορές επισυνάπτοντας και αντίγραφο του Η.Γ. (πίν. 1.8.21 και 1.8.22).

#### 4) Τραυματισμός μέλους πληρώματος (injury).

Αν κατά τη διάρκεια εκτελέσεως εργασιών συνηρήσεως ή επισκευής, ή κατά τη διάρκεια φορτο-

**Πίνακας 1.8.21:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-νήτριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
0930	1055	151	151	154		B	4-5	1008	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= ..... λ= ..... και καθώς εκτελούνταν μετάγγιση καυσίμων από το προσωπικό μηχανής, αποτελούμενο από τον Β΄ μηχανικό ..... τον λιπαντή ..... και τον δόκιμο μηχανής ....., παρατηρήθηκε ότι μία ποσότητα του καυσίμου από το κατάστρωμα (περίπου 300 lt) διέρρευσε στη θάλασσα λόγω υπερχείλισης δεξαμενής.
0942									Μηχανή σε ετοιμότητα.
0944									Με διάφορους χειρισμούς επιστρέφουμε στο στίγμα της ρυπάνσεως. Ειδοποιήθηκαν αντιπρόσωποι πλοιοκτητών, ναυλωτών και οι αρμόδιες αρχές.
0948									Προετοιμασία εξοπλισμού αντιμετώπισης ρυπάνσεως.
0954									Έναρξη απορρυπάνσεως.
1030									Πέρασ απορρυπάνσεως. Διαδικασία επιτυχής. Συνέχιση ταξιδιού.

**Πίνακας 1.8.22:** Model of D.L. entry in case of sea pollution.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-νήτριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
0930	1055	151	151	154		N	4-5	1008	At this time, being in position Lat ..... Long ..... and fuel being Long ..... and fuel being transferred by the following engine crewmembers: ..... Second Engineer, ..... Oiler and ..... Cadet Engineer, we noticed (about 300 lt) that an amount of fuel from deck had leaked into the sea due to a tank overflowing.
0942									Standby engine.
0944									With various manoeuvres returning to the position of pollution.
0948									Owners' and Charterers' Representatives and Authorities informed of the incident.
0954									Preparation of oil spill kit.
1030									Oil clearance operation commenced.
									Completion of oil clearance. Operation successful.
									Proceeding with our voyage.



Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
									hospital by the other crewmembers immediately,
									where he was provided first aid. It was
									ascertained that he had fractured his left arm.
									Due to the fact that he was also feeling
									pain in his ribs and in order to have a more
									circumstantial diagnosis, I communicated with
									a shore medical station and reported the incident
									asking for medical advice. According to the
									symptoms I mentioned to the doctor, he diagnosed
									that the sailor had also fractured some of his
									ribs. We were recommended to give the sailor
									painkillers, put his arm in splints and keep him in
									bed until our arrival at the port of Ravenna
									(ETA in 4 hours), where he should be taken to
									hospital for further treatment.

### 5) Θάνατος μέλους πληρώματος (death).

Σε περίπτωση θανάτου μέλους του πληρώματος όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω, ο Πλοίαρχος πρέπει να καταγράφει με κάθε λεπτομέρεια το γεγονός και την πιθανή αιτία θανάτου στο Η.Γ. και να ενημε-

ρώνει με γραπτές αναφορές όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Στις ίδιες ενέργειες πρέπει να προβαίνει και όταν ο θάνατος συμβεί κατά την παραμονή του πλοίου σε λιμάνι μετά την εξέταση του νεκρού από ιατρό του λιμανιού (πίν. 1.8.25 και 1.8.26).

**Πίνακας 1.8.25:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση θανάτου μέλους του πληρώματος.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0800	5448	344	344	347		ΒΔ	5	1009	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα ....., φ= ..... λ= επρόκειτο να εκτελεστούν εργασίες συντηρήσεως καταστρώματος από τους ναύτες του πλοίου. Όταν όλοι συγκεντρώθηκαν υπό την επίβλεψη του υποπλοίαρχου, παρατηρήθηκε ότι ο ναύτης ..... δεν είχε προσέλθει ακόμα. Διατάχθηκε έρευνα σε όλο το πλοίο. Μετά από λίγο ο ναύτης ..... βρήκε το σώμα του συναδέλφου του να κείτεται ημίγυμνο στο πάτωμα της καμπίνας του. Ελήφθη ο σφυγμός του και διαπιστώθηκε ότι ήταν ήδη νεκρός, πιθανόν λόγω ανακοπής της καρδιάς του καθώς δεν έφερε εξωτερικά τραύματα

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
									ή άλλη ένδειξη για την αιτία θανάτου. Αμέσως
									επικοινωνήσα με τον σταθμό ..... και ανέφερα το
									συμβάν στις αρμόδιες αρχές. Κατόπιν, έδωσα εντολή
									και η σορός του τοποθετήθηκε στο ψυγείο μέχρι την
									άφιξη μας στο λιμάνι του Cristobal που
									υπολογίζεται για την 24 <sup>η</sup> Νοεμβρίου και ώρα 1700 LT.

**Πίνακας 1.8.26:** Model of D.L. entry in case of crewmember's death.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0800	5448	344	344	347		NW	5	1009	At this time, being in position Lat ... Long ... maintenance
									work was about to begin on deck by the vessel's sailors.
									After they had all assembled under the supervision of the
									Chief Officer, it was found out that one of the sailors was
									not present. Search was ordered throughout the vessel.
									After a while O/S .....found the half-naked body
									of the missing sailor on the floor of his cabin. We took his
									pulse and ascertained that he was already dead probably
									due to cardiac arrest, as he had no visible injuries.
									I immediately communicated with the shore station .....
									and reported the incident to the proper Authorities. After
									that, I ordered the crew to put the sailor's body into the
									refrigerator until our arrival at the port of Cristobal, which
									is estimated to be on 24 <sup>th</sup> November 1700 hrs LT.

### 6) Ασθένεια μέλους πληρώματος (illness).

Σε περίπτωση ασθένειας μέλους του πληρώματος, ανεξάρτητα από τη σοβαρότητά της, πρέπει ο Πλοίαρχος να καταγράφει το συμβάν στο Η.Γ., αναφέροντας όλες τις ενέργειες αντιμετώπισεώς της και

να ενημερώνει με γραπτές αναφορές του όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι και ο ασθενής αποστέλλεται σε ιατρό του λιμανιού ή σε νοσοκομείο, ο Πλοίαρχος πρέπει επίσης να καταγράφει το γεγονός στο Η.Γ. με κάθε λεπτομέρεια (πίν. 1.8.27 και 1.8.28).

**Πίνακας 1.8.27:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση ασθένειας μέλους του πληρώματος.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
1130	7886	045	046	050		ΝΔ	3-4	1015	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι, παραπλέοντας
									τις ακτές της Ιταλίας, σε στίγμα φ= .....

(συνεχίζεται)

Ώρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ-νήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
									λ= ....., ο Γ' Μηχανικός ....., ο οποίος χθες το απόγευμα είχε συμπτώματα ιλίγγων και πυρετού 38 °C, παρουσίασε υψηλό πυρετό 40,2 °C προ μίας ώρας, και παρά τη χορήγηση αντιπυρετικών δισκίων ο πυρετός δεν υποχώρησε καθόλου. Κατόπιν τούτου, επικοινωνήσα με κέντρο παροχής ιατρικών συμβουλών και ανέφερα τα συμπτώματα του ασθενούς. Η συμβουλή που μου δόθηκε ήταν να ακολουθηθεί η ίδια αγωγή και παράλληλα με αυτήν να χορηγηθεί στον ασθενή αντιβιοτικό σε ενέσιμη μορφή ανά έξι ώρες. Αν παρ' όλα αυτά η κατάσταση του ασθενούς παραμείνει αμετάβλητη τις επόμενες 24 ώρες, θα πρέπει να γίνει άμεση μεταφορά του με ελικόπτερο σε νοσοκομείο.

**Πίνακας 1.8.28:** Model of D.L. entry in case of crewmember's illness.

Ώρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ-νήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
1130	7886	045	046	050		SW	3-4	1015	At this time, being off the coast of Italy in position Lat ..... Long ....., the Third Engineer, who showed symptoms of dizziness and fever 38°C yesterday afternoon, suddenly ran a high temperature of 40,2°C an hour ago and although he was given febrifuge pills, his temperature did not drop at all. As a result of it, I communicated with a medical centre ashore and reported the patient's symptoms. I was recommended to carry on the same medication and additionally administer him an injectable antibiotic every six hours. If the patient's condition remains the same during the next 24 hours, he will have to be transferred to hospital by helicopter.

### 7) Σύγκρουση (collision).

Σε περίπτωση συγκρούσεως ή προσκρούσεως πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες κα-

ταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον Πλοίαρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (πίν. 1.8.29 – 1.8.32).



**Πίνακας 1.8.29:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση συγκρούσεως μεταξύ πλοίων εν πλω.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριος Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
0915	8745	042	043	046		NA	2-3	1012	Άνεμος ασθενής, θάλασσα λίγο παραγμένη, μερική νέφωση, πυκνή ομίχλη, ορατότητα πτωχή, μέτρια αποθαλασσία. Πλέομε με μειωμένη ταχύτητα και σύμφωνα με τον ΔΚΑΣ και CBL-09 (Σ.Α.Δ.). Την ώρα αυτή, ενώ βρισκόμαστε σε στίγμα φ= ..... λ= ..... εντοπίσαμε στο ραντάρ ένα πλοίο σε απόσταση 1,2 ναυτικών μιλίων από την πλώρη μας και σε αντίθετη πορεία.
0940									Έγιναν προσπάθειες επικοινωνίας μέσω VHF. Δεν υπήρξε καμία ανταπόκριση και δεν ακουγόταν σήμα ομίχλης.
0941									Έδωσα αμέσως εντολή ανάποδα ολοταχώς και τιμόνι όλο δεξιά.
0942									Το άλλο πλοίο που απεδείχθη πως ήταν το Φ/Γ ..... άλλαξε πορεία προς αριστερά και τα δύο πλοία συγκρούστηκαν.
0944									Σήμανση γενικού συναγερμού.
0945									Ενεργοποίηση ομάδων πυροσβέσεως και αντιμετωπίσεως διαρροής
0947									Έλεγχος για τυχόν τραυματισμούς. Δεν υπήρξαν τραυματισμοί.
1000									Μέτρηση όλων των δεξαμενών και υδροσυλλεκτών, έλεγχος για τυχόν ρύπανση. Δεν διαπιστώθηκε εισροή υδάτων και δεν παρατηρήθηκε ρύπανση.
1010									Επιθεώρηση για πιθανές ζημιές.
1015									Επικοινωνία με το άλλο πλοίο για τυχόν παροχή βοήθειας. Δεν ζητήθηκε βοήθεια.
1040									Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ. ....

**Πίνακας 1.8.30:** Model of D.L. entry in case of collision among vessels.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριος Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
0915	8745	042	043	046		SE	2-3	1012	Gentle breeze, slight sea, partly cloudy, dense fog, poor visibility, moderate swell. Sailing at reduced speed as per COLREGs and CBL-09 (S.M.S).
0940									At this time, being in position Lat ..... Long ..... a vessel was detected on the radar screen at a distance of 1,2 NM towards our vessel's head and on opposite course.
0941									Attempts for communication via VHF. There was no response and the fog signal was not heard.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
0942									Orders "Full Astern" and "Hard-a-starboard" given.
0944									The other vessel, which proved to be the M/V ....., altered course to port and the two vessels collided.
0945									General emergency alarm sounded.
0947									Fire party and Flooding Response team activated/ summoned.
0950									Check for possible injuries. No person injured.
1000									Soundings of all DB tanks and bilges, check for possible pollution. No flooding or pollution reported.
1010									Inspection for possible damage.
1015									Communication with other vessel to render assistance if necessary. Assistance not required.
1040									Initial report to Owners as per S.M.S. ....

**Πίνακας 1.8.31:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση προσκρούσεως πλοίου σε προβλήτα.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
2300						ΒΔ	3	1012	Κατά τη διάρκεια του απόπλου από το λιμάνι ..... ενώ ο πλοηγός βρισκόταν πάνω στο πλοίο και καθώς προσεγγίζαμε την έξοδο του λιμανιού, το Φ/Γ ..... εισερχόταν στο λιμάνι με μικρή ταχύτητα.
2301									Διαπιστώθηκε αλλαγή πορείας του εισερχόμενου πλοίου με κατεύθυνση προς εμάς. Επικοινωνία μέσω VHF
2302									με το πλοίο ..... Μας ενημέρωσε ότι το πηδάλιο του δεν αποκρίνεται.
2303									Δόθηκε εντολή στον πηδαλιούχο για στροφή δεξιά για αποφυγή συγκρούσεως με το άλλο πλοίο.
2305									Ελαφρά πρόσκρουση στην προβλήτα No.1 με τη δεξιά πλευρά.
2306									Συνέχιση πορείας προς την έξοδο του λιμανιού. Εντολή για μέτρηση διπύθμενων δεξαμενών, άνω πλευρικών δεξαμενών και υδροσυλλεκτών. Έλεγχος για ρύπανση. Ειδοποίηση των αρχών του λιμανιού.
2315									Δεν διαπιστώθηκε εισροή υδάτων και ρύπανση.
2320									Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ. ....

**Πίνακας 1.8.32:** Model of D.L. entry in case of vessel's striking on quay.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
2300						NW	3	1012	During departure from the Port of ....., the pilot being on board, and as we were approaching the outer breakwater, the M/V ..... was entering the port at slow speed.
2301									The inbound vessel suddenly altered course towards our vessel.
2302									Communication with M/V ..... via VHF. We have been informed that her rudder does not respond.
2303									Helmsman was ordered to turn to starboard to avoid collision with other vessel.
2305									Vessel struck quay No.1 on starboard side slightly.
2306									Continued course towards outer breakwater. Soundings of DB tanks, topside tanks and bilges ordered. Checked for pollution. Reported to Port Authorities.
2315									No flooding or pollution reported.
2320									Initial report to Owners as per S.M.S. ....

**8) Προσάραξη (grounding / stranding).**

Σε περίπτωση προσαράξεως (ακούσιας ή εκούσιας) πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες

καταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον Πλοίαρχο και ο οποίος αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (πίν. 1.8.33 και 1.8.34).

**Πίνακας 1.8.33:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση προσαράξεως.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
1324	8663	201	202	204		Δ	8-9	1001	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι, σε στίγμα φ= ..... λ= ....., βόρεια της Μυκόνου, με πολύ άσχημες καιρικές συνθήκες και θελλώδεις ανέμους, κατευθυνόμαστε στον όρμο της Πανόρμου. Συμπλήρωση εντύπου 009.1 (Σ.Α.Δ).
1330		360	001	003		Δ	8-9	1001	Μετά τον είσπλου στον όρμο και κατά τη διάρκεια των χειρισμών, το πλοίο προσάραξε σε αβαθή με μικρή ταχύτητα. Κράτηση μηχανών. Σήμανση γενικού συναγερμού. Κλείσιμο υδατοστεγών θυρών.
1332									Μετά από έλεγχο στον χάρτη διαπιστώθηκε ότι ο βυθός ήταν αμμώδης.
1334									Ενεργοποίηση ομάδας αντιμετώπισης διαρροής.
1336									Μετρήσεις των διπύθμενων δεξαμενών και των υδροσυλλεκτών. Δεν αναφέρθηκε αλλαγή στη στάθμη τους.

(συνεχίζεται)

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
1340									Μέτρηση βάθους θάλασσας γύρω από το πλοίο.
1345									Υπολογισμός παλίρροιας.
1350									Έλεγχος μηχανοστασίου για πιθανές ζημιές.
									Δεν αναφέρθηκαν ζημιές.
1355									Διαπιστώθηκε/εκτιμήθηκε ότι το πλοίο μπορεί να επαναπλεύσει με τα δικά του μέσα. Έναρξη χειρισμών.
1400									Το πλοίο επανέπλευσε. Απομακρυνόμαστε από τα αβαθή.
1415									Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ. ....

**Πίνακας 1.8.34:** Model of D.L. entry in case of grounding / stranding.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
1324	8663	201	202	204		W	8-9	1001	At this time, being in position Lat ..... Long ....., north of Mykonos, under very bad weather conditions and boisterous winds, we are sailing towards Panormos bay.
									Form 009.1 completed (S.M.S.).
1330		360	001	003		W	8-9	1001	While manoeuvring, after sailing into the bay, the vessel stranded in shallow waters at slow speed. Engines stopped.
									General emergency alarm sounded. Watertight doors closed.
1332									On checking the chart it was established that the sea bottom was sandy.
1334									Flooding Response team activated / summoned.
1336									Soundings of DB tanks and bilges. No flooding reported.
1340									Sea depth measured around the vessel.
1345									Tide calculation.
1350									Engine room inspection for possible damage.
									No damage reported.
1355									It was established / estimated that the vessel could refloat without assistance. Manoeuvring commenced.
1400									Vessel refloat. Sailing away from shallow waters.
1415									Initial report to Owners as per S.M.S. ....

### 9) Πυρκαγιά (fire).

Σε περίπτωση πυρκαγιάς πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες καταγράφονται στο Η.Γ.

του πλοίου από τον Πλοίαρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (πίν. 1.8.35 και 1.8.36).

**Πίνακας 1.8.35:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση πυρκαγιάς στο μηχανοστάσιο.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
1530	4412	187	188	192		ΒΔ	5-6	1003	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= ..... λ= ....., εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο.
1532									Σήμανση συναγερμού πυρκαγιάς.
1533									Κράτηση μηχανής.
1534									Ενεργοποίηση ομάδας πυροσβέσεως.
1535									Αντλία πυροσβέσεως έκτακτης ανάγκης σε λειτουργία.
1536									Διακοπή παροχής αέρα και καυσίμων.
1537									Λόγω μεγάλης εκτάσεως της πυρκαγιάς δόθηκε εντολή στο πλήρωμα του μηχανοστασίου να εγκαταλείψει τις θέσεις του και να κατακλυσθεί όλος ο χώρος με CO <sub>2</sub> .
1538									Πέρασ εκκενώσεως μηχανοστασίου. Έλεγχος για τραυματισμούς. Δεν υπάρχουν τραυματισμοί.
1539									Έναρξη κατακλύσεως με CO <sub>2</sub> .
1544									Πέρασ κατακλύσεως με CO <sub>2</sub> . Η πυρκαγιά κατασβέστηκε.
1545									Επιθεώρηση για ζημιές.
1615									Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ. ....

**Πίνακας 1.8.36:** Model of D.L. entry in case of fire in the engine room.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
1530	4412	187	188	192		NW	5-6	1003	At this time, being in position Lat ..... Long .....
									fire broke out in the engine room.
1532									Fire alarm sounded.
1533									Engine stopped.
1534									Emergency Response Team activated / summoned.
1535									Emergency fire pump in operation.
1536									Ventilation and fuel supply shut down.
1537									Due to the extent of the fire I ordered the engine room crew to evacuate the engine room and release CO <sub>2</sub> in the whole compartment.
1538									Engine room evacuation completed. Check for possible injuries. No person injured.
1539									Releasing CO <sub>2</sub> commenced.
1544									Releasing CO <sub>2</sub> completed. Fire extinguished.
1545									Inspection for damage.
1615									Initial report to Owners as per S.M.S. ....



**10) Έκρηξη (explosion).**

Σε περίπτωση εκρήξεως πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες καταγράφονται στο Η.Γ.

του πλοίου από τον Πλοίαρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (πίν. 1.8.37 και 1.8.38).

**Πίνακας 1.8.37:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση εκρήξεως σε Φ/Γ πλοίο.

Ώρες Time (3)	Δρομόμετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλλαγή ευθυντήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύθυνση Direction	Ένταση Force		
1012	5741	112	112	114		Δ	4-5	1009	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= ..... λ= ....., και ενώ πραγματοποιούταν επισκευή σωληνώσεων στο κατάστρωμα αριστερά από το κύτος No. 2 με χρήση οξυγονοκολλησεως, σημειώθηκε έκρηξη σε φιάλη οξυγόνου.
1013									Σήμανση συναγερμού πυρκαγιάς, κλήση αγήματος πυρκαγιάς και ενεργοποίηση μέσων αντιμετώπισεως.
1015									Έλεγχος για τυχόν τραυματισμούς και εκδήλωση πυρκαγιάς.
1020									Δεν διαπιστώθηκε πυρκαγιά. Διαπιστώθηκε ελαφρύς τραυματισμός (μώλωπες) του εφαρμοστή ..... ο οποίος χειριζόταν την οξυγονοκόλληση.
1025									Παροχή πρώτων βοηθειών στον εφαρμοστή.
1030									Έλεγχος για πιθανές ζημιές.
1035									Διαπιστώθηκε ζημιά στο δίκτυο ερματισμού και στα προστατευτικά του.
1050									Εστάλη αρχική α ναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ. ....

**Πίνακας 1.8.38:** Model of D.L. entry in case of explosion.

Ώρες Time (3)	Δρομόμετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλλαγή ευθυντήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύθυνση Direction	Ένταση Force		
1012	5741	112	112	114		W	4-5	1009	At this time, being in position Lat ..... Long ....., while pipeline repairs were being effected on deck at the port side of hold No. 2 using oxyacetylene welding, an oxygen bottle exploded.
1013									Fire alarm sounded. Fire party summoned. Firefighting means activated.
1015									Check for possible injuries and fire.
1020									No fire reported. Fitter ....., who was using the oxyacetylene welding has sustained minor injuries (bruises).
1025									First aid provided to the fitter.
1030									Inspection for possible damage.
1035									Damage was detected on ballast line and its protective guards.
1050									Initial report to Owners as per S.M.S. ....

### 11) Ένοπλη επίθεση/Πειρατεία (armed attack/ piracy).

Όταν ένα πλοίο διέρχεται από περιοχή με υψηλό κίνδυνο πειρατείας, πρέπει να **εντείνονται οι φυλακές** (hard lookout) και να καταγράφεται αυτό στο Η.Γ.. Μετά από εκδήλωση ένοπλης επιθέσεως ή

πειρατείας και αφού αποχωρήσουν οι ένοπλοι/πειρατές, πρέπει να γίνεται καταγραφή των χρημάτων ή των αντικειμένων που κλάπηκαν και ο Πλοίαρχος πρέπει να καταγράφει το συμβάν στο Η.Γ. και να ενημερώνει με γραπτές αναφορές του όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (πίν. 1.8.39 και 1.8.40).

**Πίνακας 1.8.39:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση ένοπλης επιθέσεως/πειρατείας.

Ώρες Time (3)	Δρομόμετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλαγή ευθυντήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύθυνση Direction	Ένταση Force		
0400	7423	122	124	126		BA	3-4	1010	Άνεμος μέτριος, θάλασσα ταραγμένη, μερική νέφωση, ορατότητα καλή. Πλέοντας σε στίγμα φ= ....., λ= ..... λόγω υψηλού κινδύνου πειρατείας στην περιοχή έχουν ενταθεί οι φυλακές σε όλο το πλοίο. Συμπλήρωση εντύπου 007.4 (Σ.Α.Δ.).
0518	7435	122	123	126		BA	3-4	1011	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= ....., λ= ..... εντοπίσαμε δύο μικρά σκάφη να πλησιάζουν από πλώρα αριστερά και δεξιά.
0519									Προσπάθεια επικοινωνίας με αυτά χωρίς επιτυχία.
0525									Ο ναύτης φυλακής πλώρης ..... ανέφερε ότι τα άγνωστα σκάφη αναπτύσσουν ταχύτητα με κατεύθυνση το πλοίο μας.
0530									Ο Ν/Φ πλώρης μας ενημέρωσε ότι οκτώ άτομα με σκουρόχρωμα ρούχα και οπλισμένοι με πυροβόλα όπλα ανεβαίνουν με σχοινιά στο πλοίο.
0531									Σήμανση συναγερμού. Δόθηκε εντολή στον Ν/Φ να απομακρυνθεί από την πλώρη και στο πλήρωμα να μην αντισταθεί στους πειρατές. Τέσσερα άτομα εισέβαλαν στη γέφυρα και με την απειλή των όπλων μας ανάγκασαν να κρατήσουμε τις μηχανές και να τους δώσουμε ό,τι χρήματα είχαμε.
0535									Αφαίρεσαν 10.000 δολάρια ΗΠΑ από το χρηματοκιβώτιο του πλοίου.
0540									Οι πειρατές αποβιβάστηκαν και κατευύθηκαν προς άγνωστη κατεύθυνση.
0600									Έγινε αναφορά του συμβάντος σε αντιπροσώπους πλοιοκτητών, ναυλωτές και στο Κέντρο Αντιμετωπίσεως Πειρατείας.

**Πίνακας 1.8.40:** Model of D.L. entry in case of armed attack/piracy.

Ώρες Time (3)	Δρομόμετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλαγή ευθυντήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυντήρια Standard (7)		Διεύθυνση Direction	Ένταση Force		
0400	7423	122	124	126		NE	3-4	1010	Moderate breeze, moderate sea, partly cloudy, good visibility.

(συνεχίζεται)

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυντή- ριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντή- ρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
									Sailing in position Lat ..... Long ..... Due to great
									danger of piracy in the vicinity, I ordered hard lookout
									throughout the vessel. Form 007.4 completed (S.M.S).
0518	7435	122	123	126		NE	3-4	1011	At this time, being in position Lat ..... Long ..., sighted
									two small craft approaching the port and starboard
									bow of the vessel.
0519									We tried to communicate with them without success.
0525									The sailor of the watch on the forecandle .....
									reports that the unknown craft are increasing speed
									towards our vessel.
0530									The sailor of the watch reports eight men dressed in dark
									clothes and armed with guns boarding the vessel using ropes.
0531									Alarm sounded. I ordered the sailor of the watch to leave
									the forecandle and the crew not to resist the pirates.
0533									Four men entered the bridge and, threatening us with their
									guns, forced us to stop the engines and hand them all
									our money.
0535									They stole US \$10.000 from the vessel's safe.
0540									The pirates disembarked and headed for unknown direction.
0600									Report to Owners, Charterers and Antipiracy Centre.

## 12) Άνθρωπος στη θάλασσα (man overboard).

Σε περίπτωση πτώσεως ανθρώπου στη θάλασσα πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες κα-

ταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον Πλοίαρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (πίν. 1.8.41 και 1.8.42).

**Πίνακας 1.8.41:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση πτώσεως ανθρώπου στη θάλασσα.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυντή- ριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντή- ρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
0948	1213	179	179	182		B	5	1008	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= .....
									λ= ....., ακούστηκε από το κατάστρωμα η κραυγή
									«Άνθρωπος στη θάλασσα από δεξιά». Αμέσως δόθηκαν
									οι εντολές «τιμόνι όλο δεξιά» και «μηχανές
									σε ετοιμότητα». Το κυκλικό σωσίβιο της γέφυρας
									ερρίφθη στη θάλασσα και καταγράφηκε το στίγμα του.
0949									Εκτελείται στροφή Williamson για τον εντοπισμό του ναυαγού.
									Σήμανση σήματος «άνθρωπος στη θάλασσα»
									και κλήση του Πλοίαρχου.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυντή- ριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντή- ρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
0950									Ειδοποίηση παραπλεόντων πλοίων με VHF και MF. Πλοίαρχος στη γέφυρα.
0952									Εντολή προετοιμασίας λέμβου διασώσεως για καθαίρεση.
0959									Το μέλος του πληρώματος εντοπίστηκε στη θάλασσα.
1000									Καθαίρεση λέμβου διασώσεως.
1010									Περισυλλογή του ναυτικού .....
									Διαπιστώθηκε ότι είναι καλά στην υγεία του.
1014									Επιστροφή λέμβου διασώσεως και ανάκτησή της.
1015									Ειδοποίηση παραπλεόντων πλοίων για την ανεύρεση του ναυτικού.
1020									Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα . με Σ.Α.Δ. ....

**Πίνακας 1.8.42:** Model of D.L. entry in case of man overboard.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυντή- ριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυντή- ρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
0948	1213	179	179	182		N	5	1008	At this time, being in position Lat ..... Long .....
									"Man Overboard on starboard side" was heard from deck.
									Orders "Hard-a-Starboard" and "Standby engines" were immediately given. MOB lifebuoy thrown overboard and its position marked.
0949									Carrying out the Williamson turn to locate the missing person. Man Overboard alarm sounded and the Master was called.
0950									Report to all vessels in vicinity via VHF and MF. Master on the bridge.
0952									Stand by to launch Rescue Boat.
0959									Crewmember located in the water.
1000									Rescue Boat launched.
1010									Crewmember ..... recovered. He is in good health.
1014									Rescue Boat returned and hoisted.
1015									Report to all vessels in vicinity of crewmember's recovery.
1020									Initial report to Owners as per S.M.S. ....

### 13) Έρευνα και διάσωση (search and rescue).

Σε περίπτωση λήψεως μηνύματος κινδύνου και αποφάσεως συμμετοχής ενός πλοίου σε έρευνα και διάσωση πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, που

καταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον Πλοίαρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (πίν. 1.8.43 και 1.8.44).

**Πίνακας 1.8.43:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση έρευνας και διασώσεως.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ-νήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
0530	5556	247	246	249		B	7-8	998	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= ..... λ= ....., ελήφθη σήμα κινδύνου από το Δ/Ξ ..... που βρίσκεται σε στίγμα φ= ..... και λ= ..... . Το πλοίο αυτό, που εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμά του λόγω εισροής υδάτων, υπολογίσθηκε ότι βρίσκεται σε απόσταση 18 ναυτικών μιλίων από εμάς. Ήρθαμε σε επαφή με το κέντρο συντονισμού έρευνας και διασώσεως RCC ..... και δώσαμε το στίγμα μας ζητώντας παράλληλα οδηγίες.
0536	5557	247	246	249		B	7-8	998	Νέα επικοινωνία με RCC. Δόθηκε εντολή να σπεύσουμε στην περιοχή του συμβάντος. Αλλαγή πορείας. Πλεύουμε ολοταχώς προς περιοχή συμβάντος. Έδωσα εντολή σε αξιωματικούς και πλήρωμα να ετοιμασθούν για διάσωση ναυαγών. Ενημέρωση πλοιοκτητών και ναυλωτών για το συμβάν.
0700	5575	215	215	218		B	8	999	Αφίξη στην περιοχή του συμβάντος. Κανένα ίχνος του Δ/Ξ ..... Έναρξη έρευνας.
0718									Εντοπισμός σήματος SART στα 5 ναυτικά μίλια προς 230°. Προσεγγίζομε με μικρή ταχύτητα.
0745									Δημιουργία υπήνεμου. Σωσιβίες λέμβοι πλησιάζουν από την αριστερή πλευρά.
0750									Πρόσδεση σωσιβίων λέμβων. Ανακρέμαση σκάλας
0755									επιβιβάσεως. Επιβιβάστηκαν οκτώ (8) ναυαγοί, οι οποίοι είναι όλοι καλά στην υγεία τους.
									Παροχή πρώτων βοηθειών. Πορεία για το λιμάνι .....
0800									Ειδοποίηση RCC, πλοιοκτητών και ναυλωτών.

**Πίνακας 1.8.44:** Model of D.L. entry in case of Search and Rescue (SAR).

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ-νήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
0530	5556	247	246	249		N	7-8	998	At this time, being in position Lat ..... Long ..... a distress signal was received from the M/T ..... sailing in position Lat .....Long ..... The said vessel, which had been abandoned by her crew due to flooding, was found to be at a distance of 18 NM from our vessel. Communicated with RCC ..... , reported our position and asked for instructions.
0536	5557	247	246	249		N	7-8	998	New communication with RCC ..... We were ordered to proceed to the scene. Course altered.



Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυντή-ριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ-νήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
									Proceeding to the scene at full speed. Ordered
									Officers and crew to stand by for rescue operation.
									Owners and Charterers informed of the incident.
0700	5575	215	215	218		N	8	999	Arrival at distress position. No sign of the M/T .....
									Commenced SAR operation.
0718									SART signal located at a distance of 5 NM to 230°.
									Approaching at slow speed.
0745									Making a lee. Lifeboats approaching on port side.
0750									Lifeboats made fast. Accommodation ladder lowered.
0755									Eight crewmembers picked up, all in good health.
									First aid provided. Set course to port of .....
0800									Reported to RCC, Owners, Charterers.

#### 14) Εισροή υδάτων/Κατάκλυση (flooding).

Σε περίπτωση εισροής υδάτων και κατακλύσεως του πλοίου πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες,

που καταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον Πλοίαρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (πίν. 1.8.45 και 1.8.46).

**Πίνακας 1.8.45:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση εισροής υδάτων μετά από προσάραξη.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυντή-ριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ-νήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
1300									Κράτηση μηχανής.
1305									Μέτρηση βάθους θάλασσας γύρω από όλο το πλοίο, και βυθισμάτων του πλοίου. Μετρήσεις δεξαμενών έρματος και καυσίμων. Διαπιστώθηκε εισροή υδάτων στις Νο. 1, 2
									διπύθμενες δεξαμενές αριστερά. Δεν διαπιστώθηκε ρύπανση.
1306									Ειδοποιήθηκαν αρχές λιμένος, πλοιοκτήτες, ναυλωτές.
1315									Μετά από υπολογισμούς διαπιστώθηκε ότι το πλοίο μπορεί να επαναπλεύσει χωρίς βοήθεια.
1320									Έναρξη χειρισμού για επανάπλευση του πλοίου.
1330									Πέρασ χειρισμών. Το πλοίο επανάπλευσε.
1350									Δόθηκε αναφορά σε αρχές λιμένος, πλοιοκτήτες, ναυλωτές.

**Πίνακας 1.8.46:** Model of D.L. entry in case of flooding due to grounding.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυντή-ριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ-νήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direction	Ένταση Force		
1300									Engine stopped.
1305									Sea depth around the vessel and vessel's draught measured.

(συνεχίζεται)

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυντή- ριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυνη- ρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
									Soundings of ballast tanks and fuel tanks. Found out flooding
									in No. 1, 2 DB tanks port side. No pollution observed.
1306									Reported to Port Authorities, Owners, Charterers.
1315									Following calculations, it was determined that the vessel
									could refloat without assistance.
1320									Manoeuvring to refloat commenced.
1330									Manoeuvring completed. Vessel refloated.
1350									Report to Port Authorities, Owners, Charterers.

### 15) Ακυβερνησία (Not Under Command).

Σε περίπτωση ακυβερνησίας ενός πλοίου πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, που καταγράφονται

στο Η.Γ. του πλοίου από τον Πλοίαρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (πίν. 1.8.47 και 1.8.48).

**Πίνακας 1.8.47:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση ακυβερνησίας λόγω μηχανικής βλάβης.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- νήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
1000	3962	250	249	255		B	2	1017	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= ..... λ= ....., και
									ενώ πλέομε με πολύ καλές καιρικές συνθήκες και χωρίς θαλάσσια
									ρεύματα, παρατηρήθηκε ελάττωση των στροφών της μηχανής.
1005									Ο Α΄ Μηχανικός ανέφερε ότι σύμφωνα με τις ενδείξεις πιθανολογεί
									ρήγμα στο καπάκι του κυλίνδρου Νο 4.
1006									Κράτηση μηχανής για επισκευή ζημιών. Επίδειξη σχημάτων
									ακυβερνησίας.
1007									Ειδοποίηση παραπλεόντων πλοίων με VHF και MF
									για την κατάσταση ακυβερνησίας.
1015									Έναρξη επισκευών.
1200	3964					B	2	1016	Άνεμος πολύ ασθενής, θάλασσα ήρεμη, αίθριος,
									ορατότητα πολύ καλή. Οι επισκευές συνεχίζονται.
									Αλλαγή φυλακής σύμφωνα με CBL-12 (Σ.Α.Δ.)
1400						B	2	1016	Συνεχείς έλεγχοι του στίγματος.
1530									Πέρασ επισκευών. Μηχανή σε ετοιμότητα.
1536	3965	250	249	254		B	2	1016	Επανεκκίνηση μηχανής. Ειδοποίηση παραπλεόντων
									πλοίων με VHF και MF για την επανεκκίνηση του πλοίου.
									Συνέχιση του ταξιδιού. Ενημέρωση πλοιοκτητών.
1600	3971	250	249	254		B	2	1016	Ίδιες καιρικές συνθήκες.

**Πίνακας 1.8.48:** Model of D.L. entry in case of vessel being Not Under Command (NUC) due to engine failure.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ-νήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direc-tion	Ένταση Force		
1000	3962	250	249	255		N	2	1017	At this time, being in position Lat ..... Long .....
									in very good weather conditions and without any currents,
									a reduction of the engine revolutions was observed.
1005									The Chief Engineer reported that according to readings the crown of No.4 cylinder may have a crack.
1006									Engine stopped to repair damage. NUC shapes hoisted.
1007									Reported the situation to vessels in vicinity via VHF and MF.
1015									Commencement of repairs.
1200	3964					N	2	1016	Light breeze, smooth sea, cloudless, very good visibility.
									Repairs are being effected. Changing over the
									watch according to CBL-12 (S.M.S.).
1400						N	2	1016	Constant ship position checks.
1530									Completion of repairs. Standby Engine.
1536	3965	250	249	254		N	2	1016	Engine restarted. Restoration of power reported to vessels
									in vicinity via VHF and MF. Voyage resumed.
1600	3971	250	249	254		N	2	1016	Same weather conditions.

**16) Ταξίδι επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου (Voyage of a Ro-Ro vessel).**

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ενός Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου (Ro-Ro), εκτός των άλλων ενεργειών/πα-

ρατηρήσεων που καταγράφονται στο Η.Γ. από τον Πλοίαρχο, καταχωρίζονται και κωδικοποιημένες εγγραφές σύμφωνα με το εγχειρίδιο του Σ.Α.Δ. του συγκεκριμένου πλοίου (πίν. 1.8.49 και 1.8.50).

**Πίνακας 1.8.49:** Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. επιβατηγού-οχηματαγωγού (Ro-Ro) πλοίου.

Ωρες Time (3)	Δρομό-μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα-λαγή ευθυ-νήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο-πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ-νήρια Standard (7)		Διεύ-θυνση Direc-tion	Ένταση Force		
0830									Έναρξη επιβίβασης και φορτώσεως.
1100									Προετοιμασίες απόπλου σύμφωνα με CBL-10-11 (Σ.Α.Δ.)
1145									Μηχανή σε ετοιμότητα.
1200									Πέρας επιβίβασης και φορτώσεως. Επιβάτες .....
									και οχήματα ..... Έγινε έλεγχος ευστάθειας πλοίου,
									υπολογίσθηκε GoM=2,48 m. Βυθίσματα απόπλου ΠΡ=6,49 m,
									ΠΜ=6,65 m, και ΜΒ= 6,57 m. Α/Φ Σ..... Π.....
1202									Υποπ/ρχος. Καταπέλτες κλειστοί. Έγινε έλεγχος στεγανότητας
									καταπελτών, υδατοστεγών θυρών και μπαρκαρίζων.
1204									Απόδοση κάβων, πρόσω αργά.
1206									Έγινε ανακοίνωση και προβολή ταινίας βίντεο προς τους επιβάτες

(συνεχίζεται)

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυντή- ριας (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυνη- ρια Standard (7)		Error	Ένταση Force		
									με θέμα τα διαθέσιμα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα του πλοίου
1215									Εκτός λιμένος, πτερύγια ευστάθειας εντός λειτουργίας.
1217		330	330	327	3A				Πρόσω ολοταχώς για ..... CBL-02-03 (Σ.Α.Δ.)
1600		330	330	327	3A	ΔΝΔ	8	1018	Αίθριος, θελλώδης, τρικυμώδης, ορατότητα καλή.
									CBL-01-02-03-04 (Σ.Α.Δ.). Α/Φ Φ..... Π..... Υποπ/ρχος
1620		340	340	337	3A				Παράλλαξη φανού ..... απόσταση 3,5 ν.μ. Α/Π ως έναντι.
2000		340	340	337	3A	ΝΔ	8-9	1015	Αίθριος, πολύ θελλώδης, τρικυμώδης, ορατότητα καλή.
									CBL-01-02-03-04 (Σ.Α.Δ.). Α/Φ Ν..... Κ..... Υποπ/ρχος
2012		333	333	330	3A				Είσοδος στο σύστημα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας (T.S.S.). Α/Π ως έναντι. CBL-09 (Σ.Α.Δ.).
2040									Πτερύγια ευστάθειας εκτός λειτουργίας.
2050		342	342	339	3A				Έξοδος από το T.S.S. Α/Π ως έναντι.
2106									Πλησίον λιμένος ..... μηχανή σε ετοιμότητα.
2115									Είσοδος στο λιμάνι.
2120									Στροφή του πλοίου δεξιά.
2125									Έναρξη πλαγιοδετήσεως δεξιά.
2132									Πέρασ πλαγιοδετήσεως δεξιά.
2134									Άνοιξαν οι καταπέλτες.
2135									Έναρξη αποβιβάσεως και εκφορτώσεως. Πέρασ κινήσεων με μηχανή.
2245									Πέρασ αποβιβάσεως και εκφορτώσεως.
2400									Στην ίδια θέση. Α/Φ Θ..... Κ..... Ανθ/ρχος.
									Τηρείται ομάδα αντιμετώπισης κινδύνου.

**Πίνακας 1.8.50:** Model of D.L. entry in case of voyage of a Ro-Ro vessel.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυντή- ριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυνη- ρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
0830									Embarkation and loading commenced.
1100									Preparations for departure as per CBL-10-11 (S.M.S.)
1145									Stand by Engine.
1200									Embarkation and loading completed. Passengers ..... and vehicles ..... Vessel's stability checked, GoM = 2,48 m. Departure drafts FD = 6,49 m AD = 6,65 m and MD = 6,57 m. OOW: S..... P..... Chief Officer.
1202									Ramps closed. Tightness of ramps, watertight doors and cargo ports checked.
1204									All lines let go and heaved on. Slow ahead.
1206									Announcement made and video tape on vessel's available lifesaving and firefighting means shown to passengers.

(συνεχίζεται)

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- ντήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιξίδα Gyro (6)	Ευθυ- ντήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
1215									Left port, stabilisers on.
1217		330	330	327	3E				Full away towards ..... CBL-02-03 (S.M.S.)
1600		330	330	327	3E	WSW	8	1018	Cloudless, gale, high sea, good visibility. CBL-01-02-03-04 (SMS) OOW: F..... P..... Chief Officer.
1620		340	340	337	3E				Light ..... abeam, dist. 3,5 NM. Altering course.
2000		340	340	337	3E	SW	8-9	1015	Cloudless, strong gale, high sea, good visibility. CBL-01-02-03-04 (S.M.S.). OOW: N..... K..... Chief Officer.
2012									Entering Traffic Separation Scheme (T.S.S.). Altering course CBL-09 (S.M.S.).
2040									Stabilisers off.
2050									Leaving T.S.S. Altering course.
2106									Approaching port of ..... S.B.E.
2115									Entering port.
2120									Vessel turning starboard.
2125									Berthing starboard side alongside commenced.
2132									All fast starboard side.
2134									Ramps opened.
2135									Disembarkation and discharging commenced. Finished with engine.
2245									Disembarkation and discharging completed.
2400									In same position. OOW: T..... K..... Second Officer. Emergency Response Team standing by.

## 1.9 Τεχνολογία και επικοινωνία.

### 1.9.1 Το τηλεγράφημα (telegram/cable).

Εκτός από τις επιστολές, οι οποίες παραδίδονται ιδιοχειρώς ή αποστέλλονται μέσω ταχυδρομείου, υπάρχει επίσης εν χρήσει ακόμη άλλος ένας τρόπος αποστολής γραπτών μηνυμάτων για ανταλλαγή σημαντικών πληροφοριών, των οποίων ο χρόνος λήψης έπρεπε να είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομος.

Είναι το γνωστό **τηλεγράφημα** (telegram ή cable) και η αποστολή του γίνεται μέσω τηλεγράφου ή ραδιοτηλεγράφου.

Στον τομέα της ναυτιλίας το τηλεγράφημα παλαιότερα το χρησιμοποιούσαν ευρέως για την επικοινωνία των πλοίων με όλους τους αποδέκτες στην ξηρά, επειδή η ανάγκη για γρήγορη διεκπεραίωση όλων

των υποθέσεων ήταν πολλές φορές επιτακτική. Επίσης, επειδή το κόστος αποστολής ενός τηλεγραφήματος ήταν υψηλό –ανάλογο με τον συνολικό αριθμό των λέξεων που περιείχε– και γι' αυτό, προκειμένου τα έξοδα αποστολής να είναι όσο το δυνατό χαμηλότερα, το κείμενό του έπρεπε να είναι πολύ σύντομο, σαφές, αλλά και περιεκτικό.

Το τηλεγράφημα διακρίνεται παγκοσμίως για τα τρία βασικά χαρακτηριστικά του:

α) Γράφεται πάντοτε με κεφαλαία γράμματα.

β) Οι προτάσεις συχνά διακόπτονται από τη λέξη STOP αντικαθιστώντας την τελεία (.) ως σημείο στίξεως.

γ) Συχνά επίσης χρησιμοποιούνται συντομογραφίες, αλλά μόνο εφόσον αυτές είναι διεθνώς γνωστές και αποδεκτές.



Με την εξέλιξη της τεχνολογίας και την εισαγωγή νέων μέσων επικοινωνίας σε όλους τους τομείς, και κατ' επέκταση στη ναυτιλία, το τηλεγράφημα αντικαταστάθηκε σταδιακά από το **ηλέτηπο** (telex), το **ηλεκτρονικό ταχυδρομείο** (e-mail), τα οποία αφενός επιτάχυναν την επικοινωνία και αφετέρου μείωσαν το κόστος.

### 1.9.2 Το ηλέτηπο (telex).

#### Γενικά.

Τα προηγούμενα χρόνια η χρήση **ηλεκτρονικών μηνυμάτων** (telex) στη ναυτιλία ήταν πολύ διαδεδομένη, αφού τα περισσότερα αποστέλλονταν ηλεκτρονικά μέσω της συσκευής τέλεξ. Οι λόγοι ήταν προφανείς:

α) Το τέλεξ είναι γρήγορο, αξιόπιστο οικονομικό και εγγυημένο.

β) Η σύνταξη του περιεχομένου δεν είναι τόσο τυπική όσο σε μία συνηθισμένη επιστολή και απαιτείται λιγότερος χρόνος για την προετοιμασία του.

γ) Πολλά μηνύματα μπορούν να σταλούν και να ληφθούν ημερησίως, ανεξάρτητα από την απόσταση

ή το γεωγραφικό πλάτος και μήκος που μπορεί να βρίσκεται ένα πλοίο.

#### Σύνταξη τέλεξ στα πλοία.

Επειδή στο πλοίο δεν υπάρχει κάποιος γραμματέας επιφορτισμένος με αυτήν την εργασία, το άτομο εκείνο που γράφει και στέλνει τα τέλεξ είναι ο Πλοίαρχος ή κάποιος αξιωματικός καταστρώματος που θα ορίσει ο Πλοίαρχος, συνήθως ο Ανθυποπλοίαρχος. Είναι λοιπόν ευνόμοτο ότι πρέπει να γνωρίζουν τον τρόπο γραφής και αποστολής τους.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα των τέλεξ που συντάσσονται στα πλοία, είναι ότι ξεκινούν με τα γράμματα ZCZC, που σημαίνουν **έναρξη μηνύματος**. Ακολουθεί η ημερομηνία και η ώρα αποστολής του μηνύματος και ακριβώς από κάτω γράφεται ο **αύξων αριθμός** του (π.χ. TLX NR 258). Στη συνέχεια συμπληρώνονται τα απαραίτητα στοιχεία, όπως φαίνεται και στο υπόδειγμα του σχήματος 1.9α.

α) Στη θέση FM (From) γράφεται ο **αποστολέας**.

β) Στη θέση TO γράφεται ο **παράληπτος**.

✖		
635144 NSSA US		
BARB X 455233		
ZCZC	17.06.08	1942UTC
TLX NR 1059		
FM: M/V PRI...		
TO: SUN INTL		
ATTN: MR TOM BICKNEL		
CC: DOUN MARITIME		
SUB: NOTICE OF READINESS		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> M/T PRI ARRIVED AND ANCHORED AT BIGSTONE ANCHORAGE ON JUNE 17TH, 2008 AT 1400 HRS LT AND THIS IS NOTICE OF READINESS AS SHE IS IN ALL RESPECTS READY TO DISCHARGE HER CARGO. </div>		
BRGDS		
MASTER		
NNNN		
BARB X 455233X		
635144 NSSA US		
		ΕΝΑΡΞΗ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ, ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ, ΩΡΑ
		ΑΥΞΩΝ ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ
		ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
		ΥΠΟΨΗ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ
		ΘΕΜΑ
		ΚΕΙΜΕΝΟ
		ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ
		ΤΕΛΟΣ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ

Σχ. 1.9α

Υπόδειγμα συντάξεως τέλεξ στα πλοία.

γ) Στη θέση ATTN (Attention) γράφεται το όνομα του ατόμου, **υπόψη** του οποίου τίθεται η επιστολή.

δ) Στη θέση CC (Carbon Copy) γράφεται ο παραλήπτης στον οποίο κοινοποιείται η επιστολή.

ε) Στη θέση SUB (Subject) γράφεται το **θέμα** της επιστολής.

Στη συνέχεια ο πλοίαρχος γράφει το κείμενο και αμέσως μετά κλείνει την επιστολή με έναν **χαιρετισμό**, το όνομά του και τον τίτλο του (Master).

Τέλος, ένα ακόμη χαρακτηριστικό γνώρισμα των τέλεξ που συντάσσονται στα πλοία είναι ότι κλείνουν με τα γράμματα NNNN, που σημαίνουν **τέλος μηνύματος**.

### Σημειώσεις.

- Τα τέλεξ γράφονται στην αγγλική γλώσσα· άλλωστε στις συσκευές τέλεξ δεν παρέχεται η δυνατότητα χρήσεως της ελληνικής αλφαβήτου. Μπορεί όμως κάποιος να συντάξει ένα μήνυμα στα ελληνικά με λατινικούς χαρακτήρες.
- Δεν είναι απαραίτητο να εμφανίζεται το όνομα του αποστολέα, της εταιρείας ή του πλοίου και στην αρχή και μετά το τέλος ενός μηνύματος. Συνήθως εμφανίζεται στην αρχή.
- Οι πιο συνηθισμένοι χαιρετισμοί που χρησιμοποιούνται στα τέλεξ είναι “Regards”, “Best Regards”, ή “Kind Regards”, που σημαίνουν «Με (θερμούς) χαιρετισμούς». Οι συνιετημένοι όροι –RGDS, BRGDS και KRGDS αντίστοιχα– χρησιμοποιούνται πιο συχνά στα τέλεξ των πλοίων.

### Συνομογραφίες.

Σε εξειδικευμένους τομείς, υπάρχουν συνομογραφίες ή συντμήσεις (abbreviations and acronyms), οι οποίες έχουν ιδιαίτερη και συγκεκριμένη σημασία και χρησιμοποιούνται για να υπάρχει ταχεία και αμειβαία κατανόηση. Ο τομέας της ναυτιλίας δεν αποτελεί εξαίρεση. Εφόσον η τηλεφωνία και τα τέλεξ είναι οι συσκευές καθημερινής επικοινωνίας στον ναυτιλιακό τομέα, όπου υπάρχει υψηλός ανταγωνισμός, ο χρόνος αποτελεί παράγοντα ζωτικής σημασίας.

Η χρήση συνομογραφιών στα τέλεξ είναι πολύ συνηθισμένη. Για πρακτικούς λόγους, κάθε λέξη μπορεί να συντμηθεί, αλλά δεν υπάρχουν κανόνες όσον αφορά στο πώς και πότε θα γίνει αυτό. Ο αποστολέας θα πρέπει να είναι πολύ προσεκτικός, καθώς δεν πρέπει να υπάρχει καμία περίπτωση παρερμηνείας του μηνύματός του. Οι συνομογραφίες μπορούν να εμφανισθούν με διάφορους τρόπους σε

ένα τέλεξ, όπως:

#### α) Λέξεις που γράφονται μαζί:

AVSPEED	AVERAGE SPEED
BOFFER	BEST OFFER
DDOCK	DRY DOCK

#### β) Γραφικές συνομογραφίες:

ABT	ABOUT
BTWN	BETWEEN
NWS	NEWS

#### γ) Ναυτικοί όροι:

ETD	ESTIMATED TIME OF DEPARTURE
POC	PORT OF CALL
VTS	VESSEL TRAFFIC SERVICE

#### δ) Λέξεις που χρησιμοποιούνται συχνά:

ADV	ADVISE
RGDS	REGARDS
TKS	THANKS

#### ε) Ονόματα κρατών, πόλεων και ηπείρων:

GRC	GREECE
NY	NEW YORK
SA	SOUTH AMERICA / AFRICA

#### στ) Λέξεις χωρίς καταλήξεις:

ANAL	ANALYSIS
CAPT	CAPTAIN
LONG	LONGITUDE

#### ζ) Ονομασίες εγγράφων:

B/L	BILL OF LADING
C/P	CHARTER PARTY
T/C	TIME CHARTER

#### Θέμα.

Από τα πιο σημαντικά στοιχεία ενός τέλεξ είναι το θέμα, επειδή ο παραλήπτης μπορεί με μια ματιά να καταλάβει το περιεχόμενο του τέλεξ πριν το διαβάσει λεπτομερώς. Επιπλέον, ο αποστολέας μπορεί να παραλείψει αρκετές σειρές κειμένου περιλαμβάνοντας μία παραπομπή στο θέμα, π.χ.:

WE HAVE RECEIVED COPY OF THE CHARTER PARTY CONCERNING DEAL DATED JUNE 8.



RE: C/P – JUN 8 RCVD COPY OF ABOVE.

### 1.9.2 Το τηλεμοιότυπο (telefax).

#### Γενικά.

Τα μηνύματα **τηλεμοιοτυπίας**, τα οποία είναι περισσότερο γνωστά με τους όρους telefax ή fax, είναι πολύ διαδεδομένα τα τελευταία χρόνια λόγω της ταχύτητας και της ανέσεως που προσφέρουν στη γραφή και την αποστολή ενός κειμένου. Γι' αυτό το φαξ είναι πολύ χρήσιμο στον τομέα της Ναυτιλίας, αφού η ταχύτητα αποτελεί πρωτεύοντα παράγοντα για την ανταλλαγή πληροφοριών, που συνδέονται με τη σωστή και αποδοτική λειτουργία του πλοίου και τη μεταφορά των φορτίων του.

#### Σύνταξη.

Η σύνταξη ενός φαξ είναι απλούστερη από εκείνη του τέλεξ, επειδή οι πληροφορίες που αφορούν στον αποστολέα εμφανίζονται στο επάνω μέρος της σελίδας και συνήθως είναι ήδη τυπωμένες. Οι περισσότερες εταιρείες χρησιμοποιούν ειδικό επιστολόχαρτο, στο επάνω μέρος του οποίου υπάρχει συ-

νήθως η επωνυμία της εταιρείας ή ο λογότυπός της. Ακριβώς από κάτω γράφεται ή ένδειξη FACSIMILE COMMUNICATION ή FAX MESSAGE ή απλά FAX. Το ίδιο ισχύει και για τις ναυτιλιακές εταιρείες και κατ' επέκταση και για τα πλοία τους.

Αρκετές φορές χρησιμοποιείται ένα επιπρόσθετο φύλλο αποστολής (προμετωπίδα), όπου συμπληρώνονται τα στοιχεία του αποστολέα και του παραλήπτη καθώς και η ημερομηνία και ώρα αποστολής. Στην περίπτωση αυτή το κείμενο της επιστολής γράφεται σε ξεχωριστή σελίδα και επισυνάπτεται στο φύλλο αποστολής. Είναι δυνατόν όμως να περιληφθεί το κείμενο σε αυτό, εάν είναι μικρό, και να σταλεί ως ένα φύλλο.

Στο υπόδειγμα του σχήματος 1.9β που ακολουθεί, παρέχεται ένα παράδειγμα για τον τρόπο που συμπληρώνονται τα στοιχεία του αποστολέα και του παραλήπτη, καθώς και το κείμενο ενός φαξ:

#### Σημείωση.

*Στο κάτω μέρος του επιστολόχαριου ή της προμε-*

#### M/T PPP

#### FAX

TO:	DOUN MARITIME CO.	FROM:	MASTER M/T PPP
ATTN:	Mr. Hatz....	PHONE:	352389533 (INMARSAT B)
CC:	NONE	FAX No:	352389534
		TELEX:	352389535 PPP X (INMARSAT C)
FAX No:	+30 210 7725898	PAGES:	9 (including this one)
PHONE:	+30 210 7725897	DATE:	June 21, 2008
SUBJECT:	Main Engine Damage	Y/REF:	

Urgent  For Review  Please Comment  Please Reply  Please Recycle

With reference to the above matter, find submitted to you herewith Leading Surveyor's preliminary report on the damage for your consideration.

Kind Regards

M. Georg...

Master

***If you do not receive all pages or the fax is not clear, please contact us immediately.***

#### Σχ. 1.9β

Υπόδειγμα συντάξεως φαξ.

τωπίδας υπάρχει συνήθως μία σημείωση που υπογραμμίζει ότι, εάν δεν ληφθούν όλες οι σελίδες ή δεν είναι ευανάγνωστες, θα πρέπει ο παραλήπτης να ενημερώσει τον αποστολέα και να ζητήσει επανάληψη της αποστολής.

### **Παρατηρήσεις.**

Τα φαξ που αποστέλλονται από το πλοίο προς όλους τους αποδέκτες (πλοιοκτίτες, ναυλωτές, παραλήπτες, πράκτορες κ.λ.π.) και αντίστροφα, γράφονται στην αγγλική γλώσσα, αφού αυτή είναι η διεθνώς αποδεκτή γλώσσα στην παγκόσμια ναυτιλία.

Αντίθετα με τα τέλεξ, τα φαξ μπορούν να γραφούν και με πεζά γράμματα, αφού για τη γραφή τους συνήθως χρησιμοποιείται ένας κοινός ηλεκτρονικός υπολογιστής. Στη συνέχεια εκτυπώνονται από έναν εκτυπωτή και αποστέλλονται μέσω της συσκευής φαξ ή απευθείας μέσα από τον υπολογιστή, εφόσον αυτός είναι εφοδιασμένος με το κατάλληλο πρόγραμμα αποστολής και λήψεως φαξ. Ένα ακόμα πλεονέκτημα της χρήσεως του υπολογιστή είναι ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί και η ελληνική γλώσσα για τη γραφή ενός φαξ.

Στο κείμενο μίας επιστολής που αποστέλλεται μέσω φαξ, οι παραδοσιακοί χαιρετισμοί πριν από το κείμενο (π.χ. Dear Sirs) συχνά παραλείπονται, κάτι που καθιστά τις επιστολές αυτές πιο άμεσες. Αντίθετα, οι χαιρετισμοί στο τέλος της επιστολής δεν παραλείπονται, οι φράσεις όμως που συνήθως χρησιμοποιούνται σε μία τυπική επιστολή (π.χ. Yours sincerely ή Yours faithfully), εδώ εμφανίζονται πιο σπάνια και τις περισσότερες φορές αντικαθίστανται από πιο κοινές και φιλικές φράσεις, όπως Best Wishes, Best Regards, Kind Regards ή απλά Regards, ακολουθούμενες φυσικά από την υπογραφή του αποστολέα.

### **1.9.3 Το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο (e-mail).**

#### **Γενικά.**

Το τηλέφωνο, το τέλεξ και το φαξ αποτελούν απαραίτητα όργανα για τη διεκπεραίωση όλων των υποθέσεων, αλλά ο υπολογιστής δίνει μία νέα διάσταση για την κάλυψη πολλών αναγκών των συγχρόνων επιχειρήσεων. Η σύνδεση με άλλους υπολογιστές στο **διαδίκτυο** (Internet) δίνει τη δυνατότητα στους χρήστες να μοιράζονται αυτόματα τις πληροφορίες. Συνδεδειγμένος κρίκος ανάμεσα στους χρήστες και τους υπολογιστές είναι τα προγράμματα εκείνα που χρησιμοποιούνται στην επικοινωνία. Έχουν σχεδιαστεί σύμφωνα με τις λειτουργίες του ταχυδρομείου και

επιτρέπουν τη δημιουργία, τη διαχείριση, την επεξεργασία και την αποστολή ή λήψη **μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου**, γνωστών και ως **e-mail**.

Σήμερα, όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες και επιχειρήσεις έχουν πρόσβαση στο διαδίκτυο και κατ'επέκταση χρησιμοποιούν το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ως βασικό μέσο επικοινωνίας και ανταλλαγής μηνυμάτων μεταξύ τους ή με τα διάφορα πλοία σε ολόκληρο τον κόσμο. Μεγάλο πλεονέκτημα της ηλεκτρονικής αλληλογραφίας είναι η ταχύτητα αποστολής και λήψεως των μηνυμάτων, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι καταργείται η χρήση των τέλεξ και των φαξ· απλά γίνεται παράλληλη χρήση και των τριών συστημάτων, όπου και εφόσον αυτά είναι διαθέσιμα.

#### **Σύνταξη.**

Η σύνταξη ενός μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου είναι πολύ απλή. Βασική προϋπόθεση για τον χρήστη του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου –που στα πλοία είναι ο Πλοίαρχος ή κάποιος αξιωματικός καταστρώματος που θα ορίσει ο Πλοίαρχος, συνήθως ο Ανθυποπλοίαρχος– είναι να έχει τις βασικές και απαραίτητες γνώσεις γύρω από τη χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή, καθώς και να γνωρίζει το συγκεκριμένο πρόγραμμα, μέσω του οποίου γίνεται η σύνταξη και η αποστολή ενός e-mail.

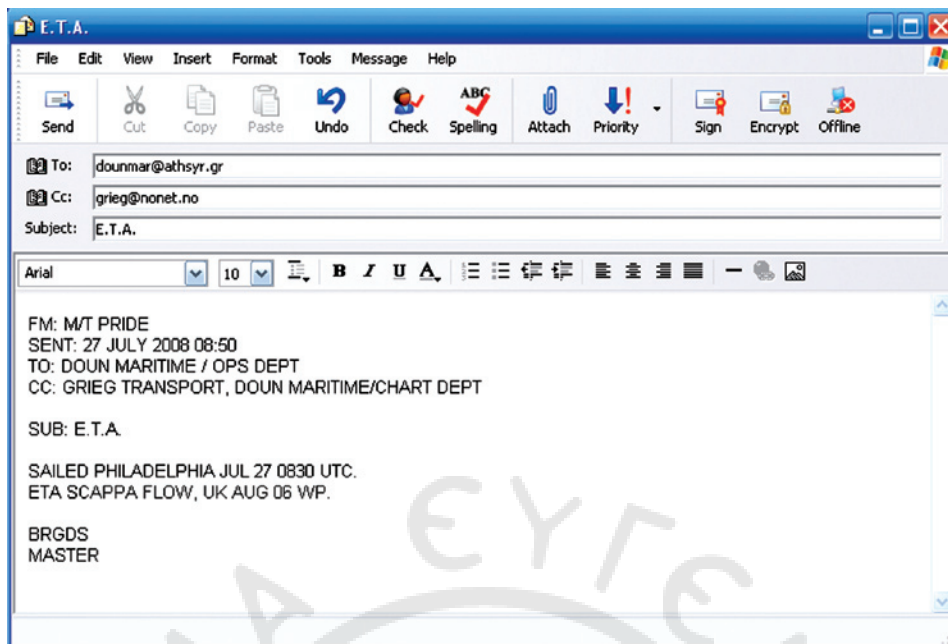
Για τη σύνταξη του e-mail, η διαδικασία για τον αποστολέα είναι πολύ απλή. Ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται στην γραφή του κειμένου, αφού η μορφή του πρέπει να διέπεται από τις ακόλουθες αρχές (σχ. 1.9γ):

- α) Η γλώσσα εργασίας είναι η αγγλική.
- β) Το κείμενο μπορεί να συντάσσεται είτε με κεφαλαία, είτε με πεζά γράμματα.
- γ) Μπορούν να χρησιμοποιηθούν ακέραιες λέξεις ή συντομογραφίες.
- δ) Η έκταση του κειμένου ποικίλλει – μπορεί να είναι σύντομο ή εκτεταμένο, ανάλογα με το περιεχόμενό του.

#### **Προϋποθέσεις εγκυρότητας ενός e-mail.**

Τα μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου πρέπει να περιέχουν απαραίτητα τα εξής στοιχεία:

- α) Τη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του αποστολέα και του παραλήπτη.
- β) Τον πλήρη τίτλο του αποστολέα.
- γ) Τα στοιχεία που προσδιορίζουν την ταυτότητα του μηνύματος, δηλαδή:
  - Θέμα.
  - Ημερομηνία και ώρα αποστολής.



Σχ. 1.9γ

Υπόδειγμα συνιάξεως μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail).

δ) Τα στοιχεία του χειριστή, που είναι υπεύθυνος για την ηλεκτρονική αλληλογραφία, δηλαδή ονοματεπώνυμο και ιδιότητα.

#### 1.9.4 Παραδείγματα και Ασκήσεις (Model Messages and Exercises).

The following messages used to be sent via telex in the past, but nowadays they are mostly sent via e-mail.

##### 1) Estimated Time of Arrival (E.T.A.) – Estimated Time of Sailing (E.T.S.) – Pilot Request.

###### a) e-mail to Agents.

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 03 July 2016 0912  
**To:** Grieg Transport Mongstad  
**Subject:** E.T.A.

Please pass it to terminal, shippers, surveyors and all parties concerned.  
 ETA Mongstad PS 04 July 1100 hrs LT wsnp.

Best regards  
 Master

###### b) e-mail from Agents to Master.

**From:** Grieg Transport Mongstad  
**Sent:** 03 July 2016 1220

**To:** Master M/T PPPP  
**Subject:** E.T.A. – Prospects

Good evening, captain.  
 Thanks for your message – ETA Mongstad PS 04 1100 hrs LT noted.  
 Prospects:  
 Please stay offshore on arrival awt berth / laydays.  
 Terminal will inform berthing prior laydays.  
 Estimated berthing 05 July late am.  
 We will keep you posted.

Best regards  
 Grieg Transport Mongstad/A.G. Norde

###### c) e-mail to Agents, carbon copy to Charterers.

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 04 June 2016 1324  
**To:** Delaware Valley Marine  
**Cc:** Cape Shipping  
**Subject:** E.T.A.

Please be advised ETA Cape Henlopen PS 12 June 2016 at 0700 hrs LT wsnp.  
 Cargo: 1,037,263 bbls at 60F of Gullfaks crude oil.  
 BWAD: 50' 06" EK.

Best regards  
 Master



**d) e-mail to Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 15 August 2016 2136  
**To:** DOUN Maritime / Operations Department  
**Subject:** E.T.S.

Vessel berthed Mongstad 15 August afternoon.  
 ETS 17 August early morning.

Best regards  
 Master

**e) e-mail to Agents, carbon copy to Charterers.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 29 September 2016 0920  
**To:** Delaware Valley Marine  
**Cc:** Cape Shipping  
**Subject:** 10-day E.T.A. notice

ETA Cape Henlopen PS 09 October 2016 at 07:00 hrs  
 LT wsnp.  
 Present to be considered as 10-day ETA notice.  
 Reverting.

Regards  
 Master

**f) e-mail to Agents.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 31 July 2016 1500  
**To:** Cooman Agency  
**Subject:** Pilot request

Requested from charterers to arrange to proceed to anchorage to pick up pilot at 06 August/1100 as you suggested or at next change of currents at 1700 hrs LT.

Please kindly advise the area limits beyond which we are not allowed to pump out any ballast.

Best regards  
 Master

**Exercises.**

1) You are sailing to Piraeus to discharge your cargo of 833,772 BBLs of Crude Oil. Write an e-mail to your ship's Agents asking them to inform all parties concerned of your E.T.A. at Piraeus Pilot Station and providing details about your cargo and your arrival draft.

2) You have received voyage instructions from the Owners of your vessel to load cargo in Ravenna and

carry it to Buenos Aires. According to these instructions you have to send an E.T.A. Notice to the Agents and the Receivers 10, 7, 5, 3, 2 and 1 day before your arrival at the Port of Discharge. Write all these e-mail messages respectively.

3) You are proceeding to San Francisco to discharge your cargo. Write an e-mail message to the ship's Agents to inform them of your E.T.A. at San Francisco roads and another message to Cargo Receivers asking them to arrange for a pilot.

4) You have arrived at the loading port on November 2nd 2016 at 19:00 UTC to load your cargo of grain. Write an e-mail message to the Owners to inform them of your E.T.S.

**2) Notice of Readiness (N.O.R.).****a) e-mail to Cargo Receivers.**

**From:** M/V PPPP  
**Sent:** 30 July 2016 1418  
**To:** LBH Group – Rotterdam  
**Subject:** Notice of readiness.

This is to inform you that M/V PPPP arrived at Rotterdam Maas approach no.3 outer anchorage on 30 July 2016 at 1415 hrs UTC and is in all respects ready to commence discharging her cargo 153,696 mt of Burton thermal coal in bulk in accordance with terms, conditions and exceptions of governing C/P and any addendum thereto.

This serves as N.O.R.

Yours truly  
 Master

**b) e-mail to Agents.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 30 October 2016 0806  
**To:** Cooman Agency  
**Subject:** Notice of readiness

Please be advised of the vessel's arrival at the port of Delaware (customary anchorage) on October 30, 2016 at 08:00 hrs UTC being in every respect ready to commence discharging her cargo of crude oil 1,150,200 bbls at 60 F.

Laytime to commence as per terms, conditions and exceptions of the governing C/P.

Please advise all parties concerned accordingly.

Best regards  
 Master

**c) e-mail to Agents.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 22 September 2016 0542  
**To:** Gulf Agency, Nigeria  
**Subject:** N.O.R.

Please pass to terminal, shippers, surveyors and all parties concerned that the M/T PPPP arrived at Qua lboe customary anchorage on 22nd of September 2016 at 0642 hrs LT (22/0542 UTC) and since that time she has been ready in all respects to load her cargo of 850,000 bbls of crude oil as per governing C/P.

This to be considered as N.O.R.

Best regards  
 Master

**Exercises.**

1) Use the clues that follow to write a Notice of Readiness to Charterers: *ARRIVED – ANCHORED – OCT 9 2016 – 0906 HRS – RESPECTS – LOAD – 106,000 MT C.O. – N.O.R.*

2) Use the clues that follow to write a Notice of Readiness to Receivers:

*M/T PRIDE – ARRIVE – ANCHORAGE – 0230 HRS – 11 AUG 2016 – READY – DISCHARGE CRUDE OIL – 850,000 BBLs – N.O.R.*

3) You are the Master of a Bulk Carrier carrying coal of about 54,300 MT to Newcastle, Australia. On arrival at Newcastle anchorage, write a Notice of Readiness to Charterers' Agents (in an e-mail format), mentioning the time of arrival and the time of anchoring.

**3) Arrival Report/Notification – Notice of Arrival (N.O.A) – Departure Report.****a) e-mail to Agents.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 04 July 2016 0815  
**To:** Grieg Transport Mongstad  
**Subject:** N.O.A.

Good morning  
 Arrived Mongstad offshore 0942 hrs LT.  
 Remaining adrift awaiting berthing instructions.  
 Please advise latest prospects.

Best regards  
 Master

**b) e-mail to Authorities, carbon copy to Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 03 August 2016 1320  
**To:** Rogaland Radio  
**Cc:** DOUN Maritime / Operations Department  
**Subject:** Arrival Notification

Please pass following to appropriate Norwegian authorities:

01. PPPP
02. SYZY
03. Greek
04. Double hull Oil Tanker
05. On ballast
  - A. 41,250 cm sbt ballast
06. A) LOA: 274.20 mtrs
  - B) Breadth: 48.00 mtrs
  - C) Drafts: F=5.60 A=8.00 mtrs
  - D) 78,845/Gross – 47,271/Net
07. Last port: Philadelphia, USA
08. Entering Norwegian waters:
  - A) 60 53N - 004 09E
  - B) 07th August 05:30 UTC wsnp
09. A) Loadport: Mongstad
  - B) ETB: 07th August 06:30 UTC wsnp
  - C) ETC/D: abt 24 hrs after berthing
  - D) To load abt 935,000 bbls of crude oil
10. Agents: Grieg Transport Mongstad –  
 Phone:50393456
11. Antonis Liakos / Master

Best regards  
 Master

**c) e-mail to Agents.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 19 September 2016 0748  
**To:** Gulf Agency, Nigeria  
**Subject:** Arrival notification – Requisition free practice

Good day  
 Please pass following to appropriate port health officer:

- A) M/T PPPP / SYZY
- B) ETA 22/0700
- C) Last port Philadelphia USA
- D) To load 950,000 bbls of Qua lboe crude oil
- E) Number of crew including master 24 all in good health
- F) No doctor on board

G) Request free pratique

Best regards  
Master

**d) e-mail to Owners.**

**From:** M/V PPPP  
**Sent:** 03 July 2016 1312  
**To:** DOUN Maritime / Operations Department  
**Subject:** Arrival report / C/P dated 10/05/16

- A. 030716 1700
- B. Lagos / Loading / Bananas
- C. Total miles: 3592 / Days: 7,48 / Avspeed: 20,6 kts
- D. NOR tendered: 030716 1730 / NOR accepted: 030716 1736
- E. Bunkers ROB FO:973,3 / DO:244,7 / CYL OIL: 3419,5 / GEN LUBS: 632 / TCH LUBS:077 / FW:112
- F. Estimated Berthing: 040716 1830 / ETS: 060716 0900
- G. Drafts F:24,2 / A:25,4
- H. Free Pratique: 040716 1200
- I. Lloyd's surveyor expected to board 050716 1000

Best regards  
Master

**e) e-mail to Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 03 July 2016 0824  
**To:** DOUN Maritime / Operations Department  
**Subject:** Departure report

- A. 030716 0748
- B. Lagos / Loading / Bananas / 8520 tons
- C. POD: Thessaloniki / ETA: 120716 0930
- D. Lifted: FO:960,8 / DO:146,4 / CYL OIL:13239 / GEN LUBS:370 / TCH LUBS:070 / FW:185
- E. Total: FO:1853,0 / DO:495,5 / CYL OIL:24286 / GEN LUBS:542 / TCH LUBS:146 / FW:393
- F. Drafts F:23,8 / A:24,6 / M:24,2
- G. Nil

Best regards  
Master

**Exercises.**

1) You are carrying iron ore to the port of Thessaloniki. On arrival at the discharging port, write a Notice of Arrival to the ship's Agents.

2) Write an Arrival Notification to the Brazilian Authorities, providing them with all the necessary particulars regarding your vessel and the cargo to be discharged.

3) You have loaded coal in Liverpool and departed for Haifa to discharge your cargo. Write a Departure Report to the Owners of your vessel.

**4) Messages at Sea – Noon Position Report.**

**a) e-mail to Owners.**

**From:** M/V PPPP  
**Sent:** 17 November 2016 0824  
**To:** DOUN Maritime / Operations Department  
**Subject:** Drills

Today 17 November 2016 carried out the following drills:

Personal survival techniques, Fire prevention and fire fighting, Personal safety and social responsibility, Ship's abandoning.  
Showed videotapes: Life rafts, Fit for survival.

Best regards  
Master

**b) e-mail to Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 03 July 2016 1200  
**To:** DOUN Maritime / Operations Department  
**Subject:** Noon position report

- Good day
- A. 030716 1200
  - B. Psn: 37 23 N / 025 54 E / Course: 010
  - C. Running hrs: 468 / Total: 32783
  - D. Distance run: 468 / mls remaining: 3496
  - E. Speed - Av:15,0 / As per C/P:17,0 / Ordered:15,5 (Charterers)
  - F. RPM - Av:132 / Total:130 / Slip:2,22
  - G. Consumption F.O.- ME:34,2 / BLR:03,4 / GENS:12,7
  - H. Consumption D.O. - ME:03,4 / BLR:01,5 / GENS:02,1
  - I. Consumption LUBS - ME:346 / CYL:115 / GENS:076 / TCH:006
  - J. Consumption F.W. - Fresh:13,5 / Evaporator:10,5
  - K. ROB F.O:759,0 / D.O:147,4
  - L. ROB LUBS - ME:7629 / CYL:3418 / GENS:2567 / TCH:145
  - M. ROB F.W. - Fresh:247 / Evaporator:136
  - N. Wind status - F:22 / DIR:255 / REL:248
  - O. Sea status - F:14 / DIR:265 / REL:258
  - P. Current status - F:03 / DIR:125 / REL:117
  - Q. Remarks: nil

Best regards  
Master

**c) e-mail to Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 20 December 2016 2000  
**To:** DOUN Maritime / Operations Department  
**Subject:** Deviation for rescue operation

Importance: High

At 1536 hrs UTC I received a message from MRCC Delgada to report position and proceed to assistance of the M/V Gulf Star in position 29 30N, 036 10W searching for a man overboard.

At 1540 hrs UTC I contacted MRCC Delgada and informed them that I would sail towards the rescue area.

At 1545 hrs I altered course towards rescue area, ETA 22 Dec 0100 hrs UTC.

At 1600 hrs UTC I sent telex message to MRCC Delgada, informing them of my altering course and proceeding to rescue area.

At 1612 hrs UTC I notified charterers and disport agents of deviation.

Best regards

Master

**d) e-mail from Owners to Master.**

**From:** DOUN Maritime / Operations Department  
**Sent:** 10 April 2016 1325  
**To:** Master - M/T PPPP  
**Cc:** DOUN Maritime / Technical Department  
**Subject:** CAT 3406 engine overhauling

Dear Capt. Ioannis/Ch. Engineer Minas  
 Kindly be advd that we made arrangements to proceed with PORT aux engine complete ovhg as below/ attached. Maker's engineers will attend your vessel on 17<sup>th</sup> April. Kindly assist them (in terms of transportation of heavy items to shore, surround cleaning, etc), in order to complete subject repair, within specified time. You may call undersigned or Mr. Pappas, for any clarification, in case of need.  
 Subject ovhg provided with one year warranty/1,000 working hrs, from the day delivered to your end.  
 Many thanks in advance.

Best regards  
 Technical Manager

**e) e-mail to Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 10 April 2016 2110  
**To:** DOUN Maritime / Operations Department

**Cc:** Technical Department  
**Subject:** CAT 3406 engine ovhg

Good day  
 Proceeding with subject complete ovhg of PORT aux engine Cat 3406. Our vessel will be alongside dock no. 33 on 12<sup>th</sup> April, in order engineers attend accordingly and commence dismantling.  
 This repair should not exceed 7 working days.

Best regards  
 Master

**Exercises.**

1) Write a telex or e-mail message to the Owners of your vessel to inform them of having carried out the following drills: FLOODING, EMERGENCY STEERING GEAR, MAN OVERBOARD, MAIN ENGINE FAILURE, PIRACY, FIRST AID.

2) Write a message to the Owners of your vessel to inform them of having installed a new GPS and having various problems with the photocopier machine.

3) The Owners of your vessel have ordered you to carry out a Grounding drill with the participation of Lloyd's Representatives. Write a reply to them acknowledging receipt and assuring them you will do as ordered.

**5) Messages Concerning Crew.****a) e-mail to Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 22 March 2016 1142  
**To:** DOUN Maritime / Crew Department  
**Subject:** Crew changes

Please be advised of crew signing off at disport as following:

Two A.B seamen (Rodriguez B., Nikolopoulos A.)  
 One 2nd Mate (Fittrakis N.)

Crew require:

Two A.B seamen

One 2nd Mate

Therefore please arrange accordingly.

Thanks / Regards  
 Master

**b) e-mail from Owners to Master.**

**From:** DOUN Maritime / Crew Department  
**Sent:** 20 December 2016 1006  
**To:** Master M/T PPPP  
**Subject:** Holidays concerning Philippine crew



As per the Philippines Overseas Employment Administration (P.O.E.A.) last memorandum the next 15 days shall be considered as holidays either while the vessel at sea or in port.

Consequently any worked hrs during these days shall be considered as overtime.

Regards  
Crew Department

**c) e-mail to Agents.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 23 July 2016 0958  
**To:** Cooman Agency  
**Subject:** Crew vaccination

Good morning  
Please kindly arrange for a nurse to board vessel on arrival for vaccination 8 crewmembers against yellow fever.  
ETA Newcastle 25 July 2016, 1120 hrs UTC wp.

Best regards  
Master

**d) e-mail to Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 23 October 2016 1748  
**To:** DOUN Maritime / Crew Department  
**Subject:** Repatriation

Following crew members requested repatriation from disport Philadelphia where ETA abt 22nd Nov 2016.

1. Mich... Nikolaos, Chmate.
2. Zogr... Thomas, 2nd Off.
3. Eleft... Kon/nos, 3rd Engr.

Best regards  
Master

**Exercises.**

1) Write a telex or e-mail message to the ship's Agents at your next port of call regarding the vaccination of the crew against cholera.

2) A new Chief Engineer has just signed on. Write a telex or e-mail message to the Owners of your vessel to inform them of it.

3) You have just sailed from a port without receiving a letter you were expecting from your family. Write a telex or e-mail message to your ship's Agent to inform him of this fact and ask him to send the letter to the Ship's Agent at your next port of call.

**6) Cargo Operations – Cargo Gear.**

**a) e-mail to Charterers and Stevedores, carbon copy to Agents.**

**From:** M/V PPPP  
**Sent:** 31 October 2016 1145  
**To:** Charterers; Stevedores  
**Cc:** Agents  
**Subject:** Loading of pool iron at Saldanha Bay

Most of subject cargo consisting of iron chunks between 500-1000 kgs.

In order to eliminate possibility of damage to holds' structure loading procedure must be as follows:

Before commencement of loading, shippers / charterers must ensure that first layer of pool iron will be lowered very gently onto the tank tops.

This layer to be sufficient to protect the vessel during the balance of loading but in any event at least one meter in height and spread evenly over the entire tank top / loading area to provide a cushion for the balance of loading.

Best regards  
Master

**b) e-mail to Agents, carbon copy to Owners.**

**From:** M/V PPPP  
**Sent:** 05 December 2016 1200  
**To:** Cooman Agency  
**Cc:** DOUN Maritime / Operations Department  
**Subject:** Cargo stowage plan – Bunkers

Received your e-mails regarding SF of coal, which is 42 cf/mt.

Arrival draft A/6.35 F/5.35 SW.

Departure draft A/13.50 F/13.20 SW.

Basis on restriction draft disport Sual 13.30 mts SW.

Cargo	68150 mt
Bunkers	650 mt
Const+FW	500 mt
Unpumpable	60 mt
L. weight	10451 mt
Lubs	30 mt
Disp	79941 mt

Stowage plan as follows:

N01 CH 9750  
N02 CH 9850  
N03 CH 9900  
N04 CH 9150  
N05 CH 9450  
N06 CH 10000  
N07 CH 9550



Total cargo abt 68150 mt  
 Soon will revert with loading sequence.  
 Best regards  
 Master

### **Exercises.**

1) You are travelling to your destination port to discharge your cargo of crude oil with mean draft of 46 feet, but you are informed that there is a draft restriction of maximum 40 feet FW. Write an e-mail message to the Cargo Receivers to inform them that you need to lighten your cargo by about 273,000 BBLs in order to reach the above-mentioned limit.

2) You have received the following message from the Charterers' Agents:

STOWAGE FACTOR OF WHEAT IS 38 CF/MT.  
 ARRIVAL DRAFT A/5.95 F/5.20 S.W.  
 DEPARTURE DRAFT A/13.30 F/12.85 S.W.  
 RESTRICTION DRAFT DISPORT HACHINOHE, JAPAN 13.15 MTS S.W.

– Send an e-mail message to notify them on the stowage plan and the loading sequence you are going to follow.

### **7) Orders; Requests – Provisions / Deck & Engine Stores – Bunkers / Lubricants.**

#### **a) e-mail to Agents.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 02 October 2016 1100  
**To:** Capes Agency  
**Subject:** Cash to Master – Stores and provisions

Good day  
 For your information at this call I expect ctm 19,000 USD.  
 Also please arrange stores and provisions delivery at Bigstone anchorage.  
 Best regards  
 Master

#### **b) e-mail to Agents.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 12 December 2016 1418  
**To:** Capes Agency  
**Subject:** Publications requisition

Please supply following new publications:  
 2. Med pilot vol 36.  
 3. List of lights vol V.

4. Tide tables vol 2.  
 Best regards  
 Master

#### **c) e-mail to Agents.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 08 December 2016 1812  
**To:** Cadiz Agency  
**Subject:** Bunkering

Proceeding Las Palmas for bunkering as per charterers' instructions.  
 Also please arrange for fresh provisions and lubricating oil as per owners' requisition list dd 04/12/16.  
 ETA Las Palmas 11 Dec, 0900 LT wp.

Best regards  
 Master

#### **d) e-mail to Agents.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 15 March 2016 1924  
**To:** Cadiz Agency  
**Subject:** Class surveyor

Require on arrival Philadelphia surveyor of class to carry out annual survey of cargo gear and minor machinery items.  
 ETA Philadelphia 19 Mar 1330 LT wsnp.

Best regards  
 Master

#### **e) e-mail to Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 25 October 2016 1045  
**To:** DOUN Maritime / Marine Department  
**Subject:** BA charts

Good day.  
 Request you to arrange supply of sea chart nos 1030, 1104 and 1105 at Gibraltar.

Tks & best regards  
 Master

#### **f) e-mail from Owners to Master.**

**From:** DOUN Maritime / Marine Department  
**Sent:** 25 October 2016 1730  
**To:** Master - M/T PPPP  
**Subject:** BA charts

Good day Captain.  
 Thank you for your message. According to our re-

charts chart 1104 should already be available on board in folio 06 and seq. 6. Therefore, please re-check. Concerning chart 1105, please note that it has been replaced by chart 1291 which also exists in your outfit.

Further to the above, please advise us if the chart 1104 has been found as well as availability of the replacing chart 1291 (Santona to Gijon). In addition, kindly advise us if subject charts are needed for this transit.

Best regards  
Marine Department

### **Exercises.**

1) You are expecting 15,000 USD from the Owners of your vessel. Write an e-mail message to the ship's Agent asking him to break down this money in small bank notes.

2) Write an e-mail message to the ship's Agent to arrange the delivery of certain food provisions and other supplies as soon as possible (at least 10 items with respective quantities).

3) You have received the following message from the Charterers:

*PLS REVERT WITH YOUR BUNKER REQUIREMENTS IN SUAL / MANILA BASIS BUNKERING 120 MT IN GLADSTONE:*

*a) TO SAFELY REACH BANJARMASIN, BORNEO AND THEN HACHINOHE, JAPAN.*

*b) TO SAFELY REACH NEWCASTLE AND BACK AGAIN TO SUAL WITHOUT BUNKERING IN AUSTRALIA.*

*– Write an e-mail message to provide them with the information requested.*

*c) You need consumables for the photocopier machine and the printer (paper, toner, ink cartridges, etc). Write an appropriate request to the ship's Agents in an e-mail format.*

### **8) Weather; Weather Reports – Deviation due to bad weather.**

#### **a) e-mail to Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 10 February 2016 0830  
**To:** DOUN Maritime / Operations Department  
**Subject:** Bad weather – Vessel left anchorage

10/0440 LT due to strong gale – winds SSE force Beaufort 9-10 – Vessel's anchor dragged. 0455 heaved up anchor and left anchorage. Mongstad Port

Control was informed. Waiting weather improve as per Port Control requirements.  
Will revert.

Best regards  
Master

#### **b) e-mail to Cargo Receivers, carbon copy to Owners.**

**From:** M/T KKKK  
**Sent:** 09 January 2016 1324  
**To:** SUN International  
**Attn:** John Milkins  
**Cc:** DOUN Maritime / Operations Department  
**Subject:** Hurricane 'Alex'

Please note that at 09/1300 UTC at lat: 30 55 N, long: 062 44 W I altered course to 262 degs in order to safely pass hurricane 'Alex' located at lat: 33 58 N, long: 065 27 W moving SSE at abt 10 knots. Reverting tmrw morning with revised ETA.

Best regards  
Master

### **Exercises.**

1) You are carrying iron ore to Houston, but you encounter very bad weather conditions near the Island of St. Martin, so you have to anchor to avoid cargo shifting. Write an e-mail message to the Cargo Receivers to inform them of the incident and any subsequent delays. Also write another message to inform the local port authorities.

2) Write an e-mail message to the Receivers of your cargo to inform them that you have resumed course after deviating from the initial one due to Hurricane 'Alex'.

### **9) Medical Aid.**

#### **a) e-mail to Agents, carbon copy to Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 17 November 2016 1300  
**To:** Agents  
**Cc:** DOUN Maritime / Crew Department  
**Subject:** Crewman injury

At 1100 hrs UTC earlier today A.B. seaman G. Bermudez slipped during deck repairs and injured the wrist of his right arm. His wrist has swollen and needs to be X-rayed. Please arrange hospital transfer on arrival. ETA abt 17 Nov 2115 hrs UTC.

Kind regards  
Master

**b) e-mail to Owners, carbon copy to Agents-Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 06 May 2016 2210  
**To:** DOUN Maritime / Operations Department  
**Cc:** Agents; DOUN Maritime / Crew Department  
**Subject:** Master – heart attack

Master had heart attack at 2020 hrs UTC. Requires immediate medical assistance and hospital admittance for treatment on arrival.

Chief Officer has assumed command until further notice.

ETA Rotterdam 07 May 1030 hrs LT.

Kind regards  
 Chief Officer

**c) e-mail to Owners.**

**From:** M/T PPPP  
**Sent:** 05 March 2016 1715

**To:** DOUN Maritime / Crew Department  
**Subject:** 3rd Engineer in hospital

Mr G. Dimitriou, 3rd Engr, was admitted into Maracaibo General Hospital earlier today suffering from food poisoning which took place ashore.

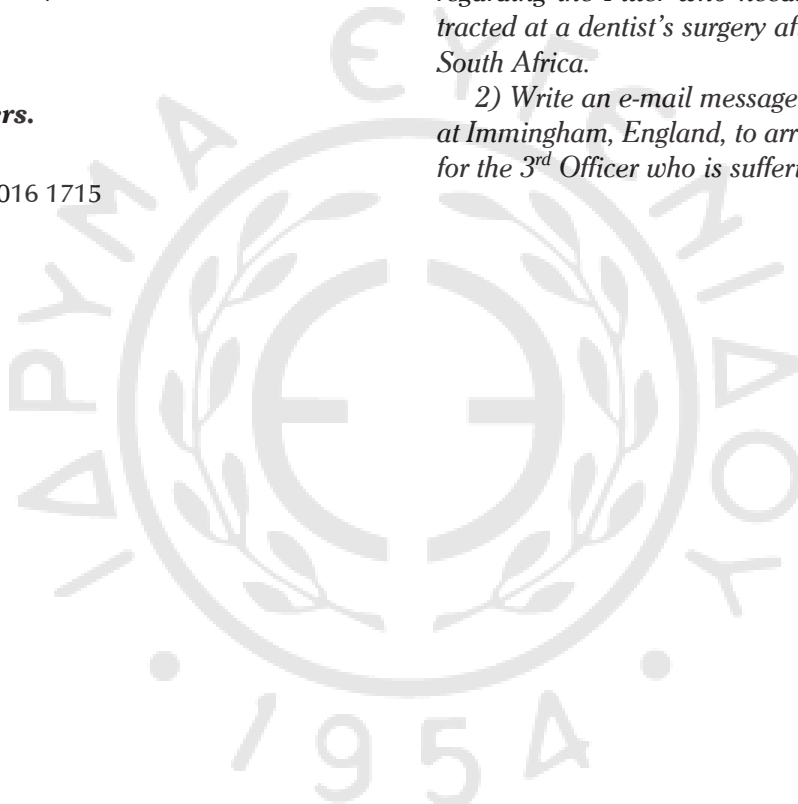
We will keep you informed of the situation and developments as well as extent of expenses incurred.

Best regards  
 Master

**Exercises.**

1) Write an e-mail message to your ship's Agents regarding the Fitter who needs to have a tooth extracted at a dentist's surgery after arrival at Durban, South Africa.

2) Write an e-mail message to your ship's Agents at Immingham, England, to arrange hospital transfer for the 3<sup>rd</sup> Officer who is suffering from gastric ulcer.



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

## Λογιστική επικοινωνία πλοίαρχου



Το πλοίο από άποψη διαχείρισεως αποτελεί μια αυτοτελή οικονομική μονάδα. Ο Πλοίαρχος επωμίζεται το βάρος της διαχείρισεως των εξόδων του πλοίου και είναι υπόλογος απέναντι στον Πλοιοκτήτη. Γι' αυτό εισπράττει από την Ναυτιλιακή Εταιρεία (ΝΕ) διάφορα χρηματικά ποσά για την αντιμετώπιση των εξόδων του πλοίου, κυρίως για μισθοδοσία πληρώματος, αγορά εφοδίων, τροφίμων κ.λπ.. Η **λογιστική επικοινωνία του Πλοίαρχου** με το λογιστήριο της ΝΕ είναι απαραίτητη, ώστε να παρακολουθούνται οι χρηματικές δοσοληψίες μεταξύ τους και πραγματοποιείται μέσω μιας οικονομικής (ή λογιστικής) εκθέσεως, όπου ο Πλοίαρχος αναφέρει με λεπτομέρεια τις δαπάνες (πληρωμές) του, καθώς και τις εισπράξεις που έλαβε από αυτήν. Η οικονομική αυτή έκθεση που ονομάζεται **Γενικός Λογαριασμός Πλοίαρχου (ΓΛΠ)**, υποβάλλεται από τον Πλοίαρχο στο τέλος κάθε μήνα και χρησιμοποιείται από το λογιστήριο ως η κύρια πηγή αντήλσως πληροφοριών για να χρεοπιστώνει τον προσωπικό του λογαριασμό που τηρείται στα λογιστικά αρχεία της. Έτσι ο Πλοίαρχος, είτε μικρού είτε μεγάλου πλοίου, προκειμένου να μπορεί να επικοινωνεί (λογιστικά) με την ΝΕ απαιτείται να έχει γνώσεις κατάρτισεως του ΓΛΠ, καθώς και κάποιων βασικών γνώσεων λογιστικής όπου θα παρουσιαστούν στην συνέχεια του βιβλίου.

2.1 Στοιχεία Ναυτιλιακής Λογιστικής.

2.2 Η ναυτιλιακή λογιστική - Γενικά.

2.3 Ο Λογαριασμός του Πλοίαρχου - Γενικά.

2.4 Οικονομική προσέγγιση στις αποφάσεις.

## 2.1 Στοιχεία Ναυτιλιακής Λογιστικής.

### – Η Λογιστική γενικά.

**Λογιστική** (accounting) ονομάζεται ο επιστημονικός κλάδος της εφαρμοσμένης οικονομικής επιστήμης που συλλέγει δεδομένα (έσοδα, έξοδα κ.λπ.), τα επεξεργάζεται και παρέχει αξιόπιστες και συγκρίσιμες πληροφορίες για την οικονομική κατάσταση των διαφόρων επιχειρήσεων.

Ο κυριότερος σκοπός της Λογιστικής είναι η **παροχή πληροφορήσεως** (μέσω των δημοσιοποιημένων οικονομικών καταστάσεων) πέρα από τον επιχειρηματία ή τη διοικητική ομάδα, προς κάθε ενδιαφερόμενο μέρος, είτε πρόκειται για τους μετόχους της επιχειρήσεως, είτε για μελλοντικούς επενδυτές, πελάτες, προμηθευτές, τράπεζες, δημόσιο κ.λπ., έτσι ώστε να τους βοηθήσει στη λήψη ορθών οικονομικών αποφάσεων. Η Λογιστική αποτελεί, για την επιχείρηση, απαραίτητο όργανο ελέγχου, προβλέψεως και διοικήσεως. Η **επιχείρηση** είναι μία οικονομική μονάδα που πουλάει προϊόντα ή παρέχει υπηρεσίες [όπως οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις (NE)] στους πελάτες της σε τιμές που εξασφαλίζει κέρδος στους ιδιοκτήτες της (μετόχους).

#### 1) Βασικές έννοιες.

Όπως προαναφέρθηκε, η πληροφόρηση που παρέχει η Λογιστική, δημοσιεύεται στις οικονομικές καταστάσεις. Η σημαντικότερη οικονομική κατάσταση είναι ο **Ισολογισμός** (balance sheet), στον οποίο εμφανίζεται η περιουσιακή κατάσταση της επιχειρήσεως σε μία δεδομένη στιγμή, συνήθως στο τέλος ενός έτους.

Ως **Ενεργητικό** (assets) χαρακτηρίζεται η περιουσία ή τα περιουσιακά στοιχεία που έχει στην κατοχή της η επιχείρηση, δηλαδή τα οικόπεδα, κτήρια, μηχανήματα, πλοία, αποθέματα, εργαλεία, μεταφορικά μέσα, έπιπλα, μετρητά, χρηματικές απαιτήσεις, καταθέσεις προθεσμίας, χρεόγραφα, ευρεσιτεχνίες, δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας, τα εμπορικά σήματα κ.λπ.. Ως **Καθαρή Θέση** (ΚΘ) (equity) ή αλλιώς **ίδια κεφάλαια** χαρακτηρίζονται οι υποχρεώσεις της επιχειρήσεως προς τον ή τους φορείς της (μετόχους). Ως **Υποχρεώσεις** (liabilities) νοούνται τα χρέη που έχει η επιχείρηση προς τρίτους. Όλες οι επιχειρήσεις έχουν χρέη, ακόμα και οι μεγαλύτερες και οι πιο επιτυχημένες επιδιώκουν να πραγματοποιούν αγορές με πίστωση παρά να πληρώνουν μετρητά αμέσως με κάθε αγορά τους. Στην περίπτωση αυτή εμφανίζονται

τα χρέη προς τους προμηθευτές ως υποχρεώσεις της επιχειρήσεως. Υποχρεώσεις επίσης είναι και τα δάνεια που μπορεί να έχει συνάψει η επιχείρηση. Οι υποχρεώσεις διακρίνονται σε **βραχυπρόθεσμες** και **μακροπρόθεσμες**. Ο Ισολογισμός βασίζεται σε μία βασική λογιστική ισότητα, στην οποία το Ενεργητικό πρέπει να είναι ίσο με τις Υποχρεώσεις προς τρίτους συν την ΚΘ. Δηλαδή:

**Ενεργητικό = Υποχρεώσεις προς τρίτους + ΚΘ.**

Το άθροισμα της καθαρής θέσεως με τις υποχρεώσεις ονομάζεται **Παθητικό** της επιχειρήσεως.

Για καλύτερη κατανόηση θα παραθέσουμε το ακόλουθο απλό παράδειγμα.

#### Παράδειγμα

Ο κ. Διονυσίου ιδρύει ΝΕ και εισφέρει 200.000 € σε μετρητά, ένα πλοίο του οποίου η αξία εκτιμήθηκε στα 1.000.000 € και ένα κτήριο αξίας 120.000 €. Το ενεργητικό της επιχειρήσεως αποτελούν το πλοίο, το κτήριο και τα μετρητά. Το σύνολο λοιπόν του ενεργητικού είναι 1.320.000 €. Η ΚΘ αποτελεί υποχρέωση προς τον φορέα (δηλ. τον κ. Διονυσίου) ποσού 1.320.000 €, όσο η αξία του πλοίου μαζί με το κτήριο και τα μετρητά που εισέφερε ο επιχειρηματίας. Παρατηρούμε ότι το Ενεργητικό που είναι 1.320.000 € είναι ίσο με την ΚΘ. Στη συνέχεια η ΝΕ αγόρασε εξοπλισμό (γραφεία, υπολογιστές, καρέκλες) αξίας 20.000 € με πίστωση από την εταιρεία Office Equipment και καύσιμα για το πλοίο αξίας 50.000 € με πίστωση από την εταιρεία Aegean Bunkers. Τώρα, το ενεργητικό αποτελούν: το πλοίο αξίας 1.200.000 €, το κτήριο αξίας 120.000 €, τα μετρητά 200.000 €, ο εξοπλισμός γραφείου 20.000 € και τα καύσιμα του πλοίου αξίας 50.000 €, δηλαδή το σύνολο του Ενεργητικού είναι 1.390.000 €. Η ΚΘ, δηλαδή η υποχρέωση προς τον φορέα της, είναι το ποσό των 1.320.000 €, ενώ οι υποχρεώσεις προς τους προμηθευτές της (τρίτους) είναι το ποσό των 70.000 €. Δηλαδή το σύνολο του Παθητικού της επιχειρήσεως είναι 1.390.000 €. Και εδώ παρατηρούμε ότι το Ενεργητικό που είναι 1.390.000 € προέρχεται και είναι ίσο με το άθροισμα της ΚΘ και των Υποχρεώσεων (1.320.000 € από τον φορέα και 70.000 € από τους προμηθευτές). Ο ισολογισμός θα έχει την παρακάτω μορφή (πίν. 2.1.1).

Μία άλλη σημαντική κατάσταση που δημοσιεύεται μαζί με τον Ισολογισμό είναι η **Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσεως** (income statement) (πίν. 2.1.2), η οποία είναι η λογιστική κατάσταση που εμφανίζει το οικονομικό αποτέλεσμα το οποίο πέτυχε η επιχείρηση κατά την διάρκεια μίας χρονικής περιόδου (συνήθως έτους), καθώς και τους προσδιοριστι-



**Πίνακας 2.1.1**  
**Ισολογισμός (π.χ. 31/12/2016).**

Ενεργητικό	ΚΘ + Υποχρεώσεις
Πλοίο 1.000.000 €	Καθαρή θέση 1.320.000 €
Κτήριο 120.000 €	Υποχρεώσεις σε προμηθευτές 70.000 €
Ταμείο 200.000 €	
Εξοπλισμός 20.000 €	
Καύσιμα (bunkers) 50.000 €	
Σύνολο Ενεργητικού: 1.390.000 €	ΚΘ + Υποχρεώσεις: 1.390.000 €

κούς παράγοντες του οικονομικού αποτελέσματος. Το καθαρό αποτέλεσμα μπορεί να είναι θετικό (κέρδος περιόδου) ή αρνητικό (ζημία περιόδου) και είναι η διαφορά ανάμεσα στα έσοδα και τα έξοδα της επιχειρήσεως. Τα **έσοδα** είναι συναλλαγές που αυξάνουν τα ίδια κεφάλαια της επιχειρήσεως, ενώ **έξοδα** είναι οι συναλλαγές που μειώνουν τα ίδια κεφάλαια της επιχειρήσεως.

Στον πίνακα 2.1.2 ως **έξοδα αποσβέσεως** (depreciation costs) ενός πάγιου περιουσιακού στοιχείου (π.χ. πλοίου) εννοούμε την βαθμιαία μείωση της αξίας του που οφείλεται σε λόγους φθοράς ή τεχνολογικής απαξίωσης. Η **απόσβεση** θεωρείται λογιστικά ως έξοδο. Ένα πλοίο που αγοράστηκε καινούργιο έχει περιορισμένο χρόνο ζωής για να λειτουργήσει και να αποφέρει κέρδη στον επιχειρηματία. Ο χρόνος αυτός κυμαίνεται γύρω στα 20 με 25 χρόνια. Μετά το πλοίο πρέπει να οδηγηθεί για διάλυση και να πουληθεί στα διαλυτήρια πλοίων σε τιμή **υπολειμματικής αξίας** (scrap value) που υπολογίζεται σε USD ανά τόνο σιδήρου του πλοίου. Το κόστος αγοράς πλοίου μείον την υπολειμματική αξία του πλοίου διαιρείται με τα προσδοκώμενα έτη λειτουργία του πλοίου (π.χ. 20 έτη) και το ποσό που προκύπτει καλείται **έξοδο αποσβέσεως** και είναι η επίσημη απομείωση της τιμής του πλοίου.

Τα **έξοδα διοικητικής λειτουργίας** είναι τα έξο-

**Πίνακας 2.1.2**  
**ΝΕ «Κεφαλονία Shipping S.A.» Κατάσταση**  
**Αποτελεσμάτων Χρήσεως (31/12/2016).**

	USD .000
<b>Έσοδα Χρονοαύλωσεων από πλοία</b>	50.500
Μείον: Λειτουργικά έξοδα πλοίων	(10.500)
<b>Μεικτό αποτέλεσμα (Gross profit)</b>	40.000
Μείον: Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	(2.000)
Μείον: Έξοδα αποσβέσεων πλοίων	(13.000)
<b>Αποτελέσματα (κέρδη) προ φόρων και τόκων</b>	25.000
Μείον: Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα	(17.000)
Συν: Πιστωτικοί τόκοι και συναφή έξοδα	500
<b>Αποτέλεσμα (Κέρδη) προ φόρων</b>	8.500
Φόροι εισοδήματος	0
<b>Αποτέλεσμα (Κέρδη) μετά φόρων</b>	8.500

δα του γραφείου και των υπαλλήλων, οι χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα είναι οι τόκοι των δανείων που έχει συνάψει η τράπεζα, ενώ οι πιστωτικοί τόκοι είναι οι τόκοι που λαμβάνει η ΝΕ από την εκμετάλλευση χρηματικών της κεφαλαίων.

## 2) Λογιστικό σχέδιο.

Η χρησιμοποίηση ενιαίας λογιστικής γλώσσας, ενιαίου τρόπου κωδικοποίησης και ονοματολογίας των λογαριασμών, του συγκεκριμένου τρόπου συντάξεως των δημοσιευόμενων οικονομικών καταστάσεων (Ισολογισμός, Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσεως κ.ά.), των ομοιόμορφων κανόνων κοστολόγησης και αποτιμής των περιουσιακών στοιχείων της επιχειρήσεως και των ενιαίων κανόνων ελέγχου των λογιστικών στοιχείων προβλέπεται από το **λογιστικό σχέδιο**.

Στην Ελλάδα, εφαρμόζεται από το 1992<sup>1</sup> υποχρεωτικά το **Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο (ΕΓΛΣ)** από τις υποκείμενες σε αυτό επιχειρήσεις και αποτελεί την κοινή λογιστική γλώσσα των επιχειρήσεων. Το 2014<sup>2</sup> εισήχθη ένα νέο λογιστικό-ρυθμιστικό πλαίσιο για τις επιχειρήσεις και τις λοιπές υποκείμενες οντότητες, γνωστό ως **Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα (ΕΛΠ)**, τα οποία θα εφαρμόζονται από τις υποκείμενες στον νόμο επιχειρήσεις για τις λογιστικές

<sup>1</sup> Π.Δ. 186/92.

<sup>2</sup> Με τον Ν. 4308/24-11-2014.

χρήσεις, που αρχίζουν από την 1/1/2015 και κατόπιν. Με το νέο λογιστικό πλαίσιο, που είναι πλήρως ευθυγραμμισμένο με τη διεθνή λογιστική πρακτική, οι χρηματοοικονομικές καταστάσεις των ελληνικών επιχειρήσεων θα είναι κατανοητές και αξιοποιήσιμες στο διεθνές επενδυτικό κοινό και στις διεθνείς χρηματαγορές. Η κωδικοποίηση των διάσπαρτων λογιστικών κανόνων θεωρείται ως το μεγαλύτερο πλεονέκτημα των ΕΛΠ. Στο κείμενο του νόμου έχουν ενταχθεί σύγχρονα υποδείγματα λογιστικών καταστάσεων, καθώς και ένα ευέλικτο και λειτουργικό σχέδιο λογαριασμών, το οποίο έχει λάβει υπόψη τους νέους λογιστικούς κανόνες (νέοι λογαριασμοί, νέες ονομασίες) και τη γενικευμένη χρήση πληροφορικής. Εναλλακτικά του προτεινόμενου σχεδίου λογαριασμών των ΕΛΠ, οι υποκείμενες επιχειρήσεις μπορούν να χρησιμοποιούν, με τις απαραίτητες προσαρμογές, το υφιστάμενο σχέδιο λογαριασμών του ΕΓΛΣ<sup>3</sup>.

### 3) Λογαριασμοί και εγγραφές.

**Λογιστικό γεγονός** χαρακτηρίζεται οποιοδήποτε συμβάν προκαλεί μεταβολή στα περιουσιακά στοιχεία ή/και υποχρεώσεις μίας οικονομικής μονάδας (π.χ. ΝΕ). Στο παράδειγμα της σελίδας 100 οι αγορές εξοπλισμού και καυσίμων αποτελούν λογιστικά γεγονότα. Κάθε λογιστικό γεγονός καταχωρίζεται και όλα μαζί συγκεντρώνονται στο τέλος της λογιστικής χρήσεως, η οποία συνήθως είναι ένα έτος, ώστε να καταρτισθεί ο Ισολογισμός. Για την καταχώριση των λογιστικών γεγονότων, αυτά πρωτίστως ομαδοποιούνται ανάλογα με τα κοινά τους χαρακτηριστικά, σε λογαριασμούς. **Λογαριασμός** ονομάζεται ένας πίνακας με κατάλληλη γραμμογράφηση, στον οποίο καταχωρίζονται με χρονολογική σειρά και αιτιολογημένα οι μεταβολές ενός περιουσιακού στοιχείου. Έτσι λοιπόν έχουμε τους λογαριασμούς του Ενεργητικού, της ΚΘ και των Υποχρεώσεων, καθώς και τους λογαριασμούς εσόδων και εξόδων, οι οποίοι είτε αυξάνονται είτε μειώνονται, ανάλογα με το εκάστοτε λογιστικό γεγονός.

Για να καταχωρισθούν τα λογιστικά γεγονότα, χρησιμοποιούνται οι έννοιες της **χρεώσεως** και της **πιστώσεως**. Με τις χρεώσεις, οι λογαριασμοί του Ενεργητικού και οι λογαριασμοί των εξόδων αυξάνονται, ενώ αντιθέτως οι λογαριασμοί των Υποχρεώσεων, της ΚΘ και των εσόδων μειώνονται. Από την άλλη πλευρά, με τις πιστώσεις, οι λογαριασμοί

του ενεργητικού και των εξόδων μειώνονται, ενώ οι λογαριασμοί των Υποχρεώσεων, της ΚΘ και των εσόδων αυξάνονται. Επί πλέον, κάθε λογιστικό γεγονός, πάντοτε, προκαλεί μεταβολή σε ένα στοιχείο του Ενεργητικού και σ' ένα της ΚΘ και των υποχρεώσεων. Προκαλεί δηλαδή πάντα μία χρέωση και μία αντίστοιχη πίστωση (ή αλλιώς, μία πίστωση προκαλεί μία αντίστοιχη χρέωση).

## 2.2 Η ναυτιλιακή λογιστική – Γενικά.

Η **ναυτιλιακή λογιστική** είναι ένας κλάδος της Λογιστικής που έχει εφαρμογή στις ΝΕ. Η ναυτιλιακή λογιστική έχει αντικείμενο την εκμετάλλευση του πλοίου, το οποίο εκτελεί μεταφορά με σκοπό το κέρδος, και προσπαθεί να προσαρμόσει τις γενικές αρχές Λογιστικής στις ιδιαιτερότητες και διαφοροποιήσεις της ΝΕ κάθε μορφής. Οι αντικειμενικοί σκοποί της ναυτιλιακής λογιστικής δεν μπορεί να διαφέρουν από τους αντίστοιχους της λογιστικής των άλλων επιχειρήσεων. Συνεπώς, ο προσδιορισμός, η παρακολούθηση και ο έλεγχος της οικονομικής καταστάσεως της ΝΕ, του ναυτιλιακού κόστους και του κέρδους περιλαμβάνονται μεταξύ των αντικειμενικών σκοπών της ναυτιλιακής λογιστικής.

### 2.2.1 Τμήμα λογιστηρίου ΝΕ.

Το λογιστήριο είναι το κεντρικό τμήμα για την λειτουργία του κάθε οικονομικού ελέγχου και διευθύνεται από έναν προϊστάμενο. Η βασικότερη αρμοδιότητά του είναι η ενασχόλησή του με οικονομικές δραστηριότητες που αφορούν στην ΝΕ, στα γραφεία της και στα πλοία με τα πληρώματά τους. Οι κύριες αρμοδιότητές του είναι:

1) Η επιλογή του κατάλληλου λογιστικού συστήματος και η λογιστική τεχνική που θα εφαρμόσει η ΝΕ.

2) Η κατάρτιση σχεδίου λογαριασμών και λογαριασμών που θα είναι κατάλληλοι στις ανάγκες και ιδιαιτερότητες της ΝΕ.

3) Η είσπραξη των ναύλων και μισθωμάτων των πλοίων (freight and hire) και η απαίτηση πληρωμής των ποσών που εκκρεμούν.

4) Ο έλεγχος του Γενικού Λογαριασμού του Πλοιάρχου (ΓΛΠ) μέσω του ελέγχου και της συμφωνίας του προσωπικού λογαριασμού του Πλοιάρχου που τηρείται στο λογιστήριο.

<sup>3</sup> Π.Δ. 1123/1980.

- 5) Η διενέργεια πληρωμών προς τρίτους.
  - 6) Η έκδοση επιταγών ή εντολών πληρωμής θεωρημένων τιμολογίων ή εντολών προπληρωμής.
  - 7) Ο καθορισμός του τραπεζικού λογαριασμού από τον οποίο θα γίνουν οι πληρωμές.
  - 8) Ο έλεγχος εισερχομένων αποδείξεων και τραπεζικών επιταγών.
  - 9) Η παροχή ξένου συναλλάγματος για ταξίδια του προσωπικού της ΝΕ.
  - 10) Η τήρηση του βιβλίου κινήσεως των τραπεζικών λογαριασμών.
  - 11) Ο έλεγχος κινήσεως κεφαλαίων μεταξύ προθεσμιακών καταθέσεων προθεσμίας και όψεως.
  - 12) Η πραγματοποίηση πληρωμών στους εγχώριους προμηθευτές και η τήρηση των σχετικών τους λογαριασμών.
  - 13) Η διαχείριση των προκαταβολών σε ναυτικούς που υπέγραψαν σύμβαση ναυτολογήσεως.
  - 14) Ο έλεγχος και η πραγματοποίηση εμβασμάτων των ναυτικών.
  - 15) Ζητήματα που αφορούν στα πλοία με ελληνική σημαία, όπως ασφαλιστικές εισφορές ΝΑΤ κ.λπ..
- Το λογιστήριο μίας μεγάλης ΝΕ συνήθως χωρίζεται σε υποτιμήματα όπως το τμήμα πληρωμών, τμήμα τραπεζών, τμήμα ελέγχου λογαριασμού Πλοιάρχου, τμήμα προμηθευτών, πιστωτών/χρεωστών και πρακτόρων, τμήμα κινήσεως επιβατών κ.λπ.. Ειδικότερα:
- Το **τμήμα ελέγχου λογαριασμών Πλοιάρχου**, βρίσκεται, συνήθως, πλησίον με το τμήμα πληρωμάτων της ΝΕ και ασχολείται κυρίως:
- 1) Με τον έλεγχο και την λογιστική καταχώριση του Γενικού Λογαριασμού Πλοιάρχου (ΓΛΠ).
  - 2) Χειρίζεται τις μηνιαίες και έκτακτες αποστολές εμβασμάτων (monthly and extra allotments) προς τις οικογένειες των ναυτικών (Ελλήνων και αλλοδαπών) και τις προκαταβολές Ελλήνων ναυτικών.
  - 3) Εξοφλεί τους λογαριασμούς Πλοιάρχου.
  - 4) Προβαίνει στον έλεγχο φόρου/χαρτοσήμου πλοίων Ελληνικής σημαίας που αποδίδονται στο Ελληνικό Δημόσιο.
  - 5) Χορηγεί βεβαιώσεις αποδοχών για την φορολογική δήλωση των ναυτικών.
  - 6) Εκδίδει εντολές πληρωμής για την εξόφληση των απολυμένων ναυτικών.
- Με το τμήμα αυτό έχει άμεση επαφή ο Πλοίαρχος.

Κατά το στάδιο της πρόσληψης και προετοιμασίας του, τον ενημερώνει (briefing) και παρέχει οδηγίες και διευκρινίσεις. Επίσης, το γραφείο αυτό εκδίδει κατά καιρούς διάφορες εγκυκλίους (circulars) με θέματα σχετικά με την μισθοδοσία του πληρώματος και την σύνταξη του ΓΛΠ.

### **2.2.2 Λογιστικό σχέδιο ΝΕ.**

Οι ΝΕ παρουσιάζουν αρκετές ιδιαιτερότητες και μέχρι σήμερα δεν έχει εκπονηθεί στην Ελλάδα ένα Κλαδικό<sup>4</sup> Λογιστικό Σχέδιο προσαρμοσμένο σε αυτές. Όποιες ΝΕ υπάγονται στους ελληνικούς νόμους, εφαρμόζουν το ΕΓΛΣ με κάποιες τροποποιήσεις ανάλογα με τις ανάγκες και τις ιδιομορφίες της εκάστοτε επιχειρήσεως.

Επιπρόσθετα, στην Ελλάδα, η φορολογία των ΝΕ που εκμεταλλεύονται πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται στη διεθνή αγορά επιβάλλεται κυρίως επί της χωρικότητας (κ.ο.χ.) και όχι επί των κερδών όπως συμβαίνει σε άλλες μορφές επιχειρήσεων. Η ιδιομορφία της φορολογήσεώς τους δεν απαιτεί την εφαρμογή του ΕΓΛΣ για τον υπολογισμό του οφειλόμενου φόρου. Το αντικείμενο εκμεταλλεύσεως του πλοίου, οι ανάγκες και η οργανωτική υποδομή της ΝΕ, θα καθορίσει το λογιστικό σχέδιο που αυτή θα ακολουθήσει.

### **2.2.3 Διάρθρωση και λειτουργία λογαριασμών ΝΕ.**

Οι κυριότεροι και περισσότερο συνήθεις λογαριασμοί που χρησιμοποιούνται στην ναυτιλιακή λογιστική για την παρακολούθηση των μεταβολών της περιουσίας της ΝΕ αφορούν σε: πλοία, ναυλωτές, πρακτορεία και γραφεία ταξιδιών, πράκτορες, ναυλομεσίτες, ασφαλιστές, ασφαλειομεσίτες (insurance brokers), οργανισμοί αυτασφαλίσεως (P&I clubs), αποθέματα και αγορές τροφίμων, καύσιμα και λιπαντικά, αμοιβές και έξοδα πληρώματος και τροφοδοσία πληρώματος, συντήρηση και επισκευές, επίσια και ειδική επιθεώρηση, έξοδα λιμένων, επισκευαστές, λογαριασμός Πλοιάρχου και λογαριασμός εσόδων από ναύλους και μισθώματα.

Στους λογαριασμούς αυτούς καταχωρίζονται τα λογιστικά γεγονότα με την μορφή της χρεώσεως ή της πιστώσεως.

<sup>4</sup> Κλαδικό εννοούμε λογιστικό σχέδιο προσαρμοσμένο για τον κλάδο των ΝΕ.

## 2.2.4 Ειδικά θέματα ναυτιλιακής λογιστικής.

### 1) Φορολογία ναυτικών.

Οι Έλληνες ναυτικοί που αποκτούν αμοιβές από υπηρεσίες σε εμπορικά πλοία φορολογούνται με φόρο εισοδήματος και εισφορά αλληλεγγύης. Η φορολόγηση γίνεται επί του καθαρού (φορολογητέου) εισοδήματος, το οποίο προκύπτει εάν από το ακαθάριστο εισόδημα τους αφαιρέσουμε τις ασφαλιστικές τους εισφορές. Άρα:

Καθαρό φορολογητέο εισόδημα = Ακαθάριστο συνολικό εισόδημα – Ασφαλιστικές εισφορές

Ειδικότερα λοιπόν:

α) **Φόρος εισοδήματος:** Οι Έλληνες ναυτικοί φορολογούνται με βάση το επίσης καθαρό εισόδημά τους με συντελεστές, 15% για τους Αξιωματικούς και 10% για το κατώτερο πλήρωμα. Οι παρακρατήσεις όμως που γίνονται στον ατομικό λογαριασμό μισθοδοσίας τους στο πλοίο είναι μειωμένες κατά 1,5% των ανωτέρων ποσοστών και έτσι το τελικό ποσοστό παρακρατήσεως που προκύπτει είναι 14,775% για τους αξιωματικούς και 9,850% για το πλήρωμα. Η εκκαθάριση της επίσης διπλώσεως φορολογίας του ναυτικού θα υπολογισθεί όμως με φόρο εισοδήματος 15% και 10% αντίστοιχα για τους αξιωματικούς και το πλήρωμα.

β) **Εισφορά αλληλεγγύης:** Η εισφορά αλληλεγγύης επί του καθαρού εισοδήματος των ναυτικών υπολογίζεται με κλιμακωτό φορολογικό συντελεστή βάσει του πίνακα 2.2 για τα εισοδήματα φορολογικού έτους 2016 και των επομένων ετών. Λεπτομερής

υπολογισμός εισφοράς αλληλεγγύης και χρήση του πίνακα θα ακολουθήσει σε παράδειγμα ατομικής μισθοδοσίας ναυτικού στους πίνακες 2.3.1(α), 2.3.1(β), 2.3.1(γ) και στην σελίδα 127.

Οι συντελεστές εισφορών αλληλεγγύης δεν είναι σταθεροί τα τελευταία έτη, αλλά αλλάζουν χρόνο με τον χρόνο ανάλογα με την εκάστοτε φορολογική πολιτική.

### 2) Ασφαλιστικές εισφορές ναυτικών.

Οι Έλληνες ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία με ελληνική ή με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT), καθώς και οι πλοιοκτίτες τους, υπόκεινται σε ασφαλιστικές εισφορές στους εξής οργανισμούς:

1) **Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT):** Ο σκοπός του ταμείου είναι να παρέχει στους ασφαλισμένους ναυτικούς **κύρια σύνταξη**. Η μηνιαία εισφορά για ναυτικούς και πλοιοκτίτες είναι 9% και 14% αντίστοιχα επί του μηνιαίου βασικού μισθού της **Συλλογικής Συμβάσεως Εργασίας (ΣΣΕ)** προσαυξημένου με τα επιδόματα αδείας, Κυριακών και δεξαμενοπλοίου (Δ/Ξ). Οι ασφαλισμένοι στο NAT ναυτικοί δικαιούνται **ιατροφαρμακευτική περίθαλψη** από τον Οίκο του Ναύτη.

2) **Κεφάλαιο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (KEAN):** Ο σκοπός του είναι η παροχή στους ασφαλισμένους ναυτικούς επικουρικής ασφάλισης, δηλαδή μηνιαίας **επικουρικής συντάξεως** επιπρόσθετα από την κύρια σύνταξη. Στην ασφάλιση του KEAN υπάγονται υποχρεωτικά όλοι οι ναυτικοί που υπάγονται και στην κύρια ασφάλιση του NAT. Σε αυτό καταβάλλουν εισφορές τόσο ο πλοιοκτίτης (3,0%) όσο και ο ναυτικός (3,0%) επί του μηνιαίου

Πίνακας 2.2

### Υπολογισμός εισφοράς αλληλεγγύης.

ΣΤΗΛΗ 1 Τμήμα εισοδήματος €	ΣΤΗΛΗ 2 Κλιμάκιο εισοδήματος €	ΣΤΗΛΗ 3 Φορολογικός συντελεστής %	ΣΤΗΛΗ 4 Φόρος κλιμακίου €	ΣΤΗΛΗ 5	
				Σύνολο	
				εισοδήματος €	φόρου €
0 – 12.000	12.000	0,00	0	12.000	0
12.001 – 20.000	8.000	2,20	176	20.000	176
20.001 – 30.000	10.000	5,00	500	30.000	676
30.001 – 40.000	10.000	6,50	650	40.000	1.326
40.001 – 65.000	25.000	7,50	1.875	65.000	3.201
65.000 – 220.000	155.000	9,00	13.950	220.000	17.151
> 220.000		10,00			



βασικού μισθού της ΣΣΕ προσαυξημένου με τα επιδόματα άδειας, Κυριακών και Δ/Ξ. Η εισφορά αυξήθηκε τόσο για τον πλοιοκτήτη όσο και τους ναυτικούς σε 3,5% από 1/6/2016<sup>5</sup>.

3) **Ειδικός Λογαριασμός Οικογενειακών Επιδομάτων (ΕΛΟΕΝ)**: Ο σκοπός του είναι η παροχή **οικογενειακών επιδομάτων** στους ναυτικούς. Σε αυτόν καταβάλλουν εισφορά τόσο ο πλοιοκτήτης (2%) όσο και ο ναυτικός (1%) επί του μηνιαίου βασικού μισθού της ΣΣΕ προσαυξημένου με τα επιδόματα άδειας, Κυριακών και Δ/Ξ.

4) **Ταμείο Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΕΝ)**: Ο σκοπός του είναι να παρέχει πρόσθετη ασφάλιση στους ναυτικούς με τη χορήγηση **εφάπαξ** χρηματικής παροχής στους αποσυρόμενους από το ναυτικό επάγγελμα ασφαλισμένους του ή στις περιπτώσεις θανάτου αυτών, στις οικογένειές τους. Εισφέρει στο ταμείο **μόνο ο ναυτικός**. Από 1/1/2017 η μηνιαία εισφορά Αξιοματικών και κατώτερου πληρώματος διαμορφώνεται σε 4%<sup>6</sup> επί του μηνιαίου βασικού μισθού της ΣΣΕ προσαυξημένου με τα επιδόματα άδειας, Κυριακών και Δ/Ξ.

5) **Εστία Ναυτικών (ΕΝ)**, η οποία παρέχει **κοινωνική πρόνοια** στους ναυτικούς και στις οικογένειές τους με μορφή χορηγήσεως οικονομικών ενισχύσεων στους έχοντες ανάγκη ναυτικούς και στις οικογένειές τους, προσωρινή διαμονή στην εστία με χαμηλό αντίτιμο, παροχή νομικών συμβουλών, χρηματικά βραβεία σε σπουδαστές ναυτικών κ.λπ.. Η μηνιαία εισφορά για ναυτικούς και πλοιοκτήτες είναι 0,35% και 0,18% αντίστοιχα επί του βασικού μισθού της ΣΣΕ. Η εισφορά υπέρ εστίας ναυτικών πληρώνεται για ολόκληρο μήνα ανεξαρτήτως τον αριθμό των ημερών απασχολήσεως του ναυτικού μέσα στον μήνα, δηλαδή έστω και για μία μόνο ημέρα απασχολήσεως η εισφορά πληρώνεται ολόκληρη.

Το NAT είναι εισπρακτικός φορέας όλων των ανωτέρων με εξαίρεση την εισφορά υπέρ Εστίας Ναυτικών. Επιπρόσθετα των ανωτέρων εισφορών γίνεται παρακράτηση σταθερού ποσού (4,5 € μηνιαίως) στις αποδοχές των ναυτικών υπέρ της ναυτεργατικής οργάνωσης «**Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία**» – ΠΝΟ.

## 2.3 Ο Λογαριασμός του Πλοιάρχου – Γενικά.

Με τον όρο «Λογαριασμό του Πλοιάρχου» εννοούμε τον Προσωπικό Λογαριασμό Πλοιάρχου και τον Γενικό Λογαριασμό Πλοιάρχου.

Αναλυτικότερα:

### 1) Προσωπικός Λογαριασμός Πλοιάρχου.

Ο Προσωπικός Λογαριασμός Πλοιάρχου τηρείται στο τμήμα λογιστηρίου της ΝΕ, περιέχει τις χρηματικές δοσοληψίες της ΝΕ με τον Πλοίαρχο και χρησιμοποιεί ως κύρια πηγή ενημερώσεως του τον Γενικό Λογαριασμό Πλοιάρχου που συντάσσει ο Πλοίαρχος στο τέλος του μήνα ή όταν για οποιονδήποτε λόγο αντικατασταθεί. Το λογιστήριο χρησιμοποιώντας τα λογιστικά δεδομένα του ΓΛΠ χρεοπιστώνει τον Προσωπικό Λογαριασμό Πλοιάρχου.

### 2) Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου.

Τα τελευταία χρόνια, πολλές από τις υποχρεώσεις σχετικά με τη διαδικασία της εκπονήσεως του ΓΛΠ, έχουν ανατεθεί στο τμήμα λογιστηρίου της ΝΕ, κυρίως για να απαλλαχθεί από μία επιπρόσθετη εργασία ο Πλοίαρχος. Παρόλα αυτά, ο **Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου – ΓΛΠ** (Master's General Account – MGA) αποτελεί μία απ' τις σημαντικότερες υποχρεώσεις του Πλοιάρχου.

Ο ΓΛΠ είναι μία οικονομική έκθεση που συντάσσει και υποβάλλει ο Πλοίαρχος στην ΝΕ στην οποία φαίνονται οι διάφορες δαπάνες και οι εισπράξεις του Πλοιάρχου που έγιναν στην διάρκεια συνήθως ενός μήνα<sup>7</sup>. Δηλαδή είναι ένας οικονομικός απολογισμός της περιόδου (μήνας) για την οποία καταρτίστηκε.

Ο ΓΛΠ εκπονείται από τον Πλοίαρχο στα ποντοπόρα πλοία. Αντίθετα, στην επιβατηγό ακτοπλοΐα, αλλά και στα κρουαζιερόπλοια, είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο οικονομικοί αξιωματικοί, που μεταξύ άλλων καθηκόντων αναλαμβάνουν και τη διεκπεραίωση του ΓΛΠ. Η έγκαιρη αποστολή του ΓΛΠ στο πρώτο λιμάνι αφίξεως του πλοίου είναι γεγονός σημαντικό και διευκολύνει πολύ το λογιστήριο της ΝΕ. Επί πλέον μπορεί να αποσταλεί μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου εάν δεν υπάρχει πρόσφορος λιμένας για την αποστολή του με το ταχυδρομείο.

<sup>5</sup> Άρθρο 97 παρ. 1 Ν. 4387/2016.

<sup>6</sup> Κατ' εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 35 παρ. 2 εδαφίου Β και 38 παρ. 6 του Νόμου 4387/2016 σε συνδυασμό με το άρθρο 57 του Ν. 4445/2016.

<sup>7</sup> Ο κανονισμός 2.2 «Μισθός» της Διεθνούς Συμβάσεως Ναυτικής Εργασίας 2006 (MLC) ορίζει: «Οι ναυτικοί πρέπει να λαμβάνουν **μηνιαίο λογαριασμό**.....»



Στη συνέχεια, όταν αναφερόμαστε στον ΓΛΠ θα θεωρούμε, ανεξάρτητα από το είδος του πλοίου, ότι αυτός υλοποιείται μόνο από τον Πλοίαρχο και όχι από το τμήμα λογιστηρίου της ΝΕ ή από τους ναυτολογημένους λογιστές.

### 2.3.1 Ανάλυση στοιχείων του ΓΛΠ – Έντυπα και εγγραφές.

Κάθε ΝΕ χρησιμοποιεί τα δικά της έντυπα, συνοδευτικές καταστάσεις ή προγράμματα για την εκπόνηση του ΓΛΠ, αλλά σε γενικές γραμμές παρουσιάζουν τα ίδια στοιχεία σε διαφορετική όμως μορφή.

Ο ΓΛΠ του υποδείγματος που παρουσιάζεται στον πίνακα 2.3.1 (σελ. 110), απαρτίζεται από τέσσερις σελίδες (σελ. 1, 2, 3, 4). Στις πρώτες τρεις σελίδες παρουσιάζονται **αναλυτικά** σε διάφορες κατηγορίες οι πληρωμές του Πλοίαρχου, και στην τέταρτη σελίδα ο **πίνακας ανακεφαλαιώσεως** στο **αριστερό μέρος** του οποίου καταχωρίζονται **συγκεντρωτικά** σε κατηγορίες οι **πληρωμές** του Πλοίαρχου, όπως έχουν καταγραφεί αναλυτικότερα στις πρώτες τρεις σελίδες και στο δεξί μέρος, οι διάφορες **εισπράξεις** του Πλοίαρχου.

#### 1) Πληρωμές Πλοίαρχου (σελ. 1, 2, 3, πίν. 2.3.1).

Οι πληρωμές που διενέργησε ο Πλοίαρχος καταχωρίζονται αναλυτικά ανά κατηγορία στον ΓΛΠ. Στην περίπτωση του υποδείγματός μας, στις τρεις πρώτες σελίδες, ως ακολούθως:

α) Στον **μισθοδοτικό πίνακα** (Portage Bill ή Wages Account) (σελ. 1, πίν. 2.3.1), που περιέχει τα εξής στοιχεία:

- Το **ονοματεπώνυμο** και τον **βαθμό** κάθε μέλους πληρώματος.
- Την **έναρξη και λήξη των ημερομηνιών αποσχολήσεως των ναυτικών**.
- Τον **αριθμό των μηνών** ή/και ημερών της μισθοδοτικής περιόδου. Ως πλήρης μήνας λαμβάνεται ο εμπορικός μήνας και έχει 30 ημέρες. Εάν ο Φεβρουάριος έχει 28 ή 29 ημέρες, λαμβάνεται ως πλήρης μήνας εφόσον ο ναυτικός έχει απασχοληθεί όλο τον μήνα.
- Τους **μηνιαίους (ακαθάριστους) μισθούς** των ναυτικών (wages per month) σύμφωνα με την ΣΣΕ που περιλαμβάνουν το βασικό μισθό, επιδόματα δεξ/πλοίου, Κυριακών και εργασίας Σαββάτου, τυχόν μόνους πλοιοκτητών, διορθωτικό επίδομα καθώς και του μισθού άδειας με το αντίτιμο τροφής (βλ. στήλη 12, πίν. 2.3.7). Στο υπόδειγμά μας τα ποσά για υπερωρίες,

οδοιορικά, έξτρα αμοιβές και τυχόν επιδόματα που χορηγούνται οικειοθελώς από την ΝΕ καταχωρούνται ξεχωριστά παρακάτω στα πεδία (β) – (ε) για λογιστικούς σκοπούς, διότι διευκολύνεται η ξεχωριστή καταγραφή τους στους αντίστοιχους λογαριασμούς του λογιστικού σχεδίου της ΝΕ.

- Τον **συνολικό (ακαθάριστο) μισθό** (total wages) των ναυτικών για τις ημέρες που εργάστηκαν.
- Τον **αριθμό των ημερών τροφοδοσίας** των ναυτικών (days of victualling).
- Διάφορες παρατηρήσεις (remarks).

---

**Σημείωση:** Οι διάφορες ΣΣΕ (Φ/Γ πλοίων, ρυμουλκών, ακτοπλοϊκών, πορθμείων κ.α.) συνάπτονται μεταξύ ενώσεων εφοπλιστών και ναυτεργατικών σωματίων και καθορίζουν τις αποδοχές των ναυτικών. Για τους (αλλοδαπούς) ναυτικούς που δεν εφαρμόζεται η Ελληνική ΣΣΕ, ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labour Organization – ILO) προτείνει τις ελάχιστες μηνιαίες αποδοχές ειδικότητας ναύτη (ΑΒ). Με βάση αυτές υπολογίζονται οι απόδοχές για τις άλλες ειδικότητες με συντελεστές (διαφορετικούς ανά ειδικότητα) προτεινόμενους από τη Διεθνή Ομοσπονδία εργατών στις Μεταφορές (International Transport Federation – ITF) και τη Διεθνή Ομοσπονδία Πλοιοκτητών (International Shipping Federation – ISF).

---

β) Στο **Πεδίο «Οδοιορικών και άλλων εξόδων»** (Crew traveling and other expenses) (σελ. 2, πίν. 2.3.1), όπου συνήθως καταχωρίζονται:

- Ο **μισθός της 31<sup>ης</sup> του μήνα (31<sup>st</sup> Wages)** που έχει εφαρμογή στους μήνες οι οποίοι έχουν διάρκεια 31 ημερών. Στην περίπτωση αυτή ο ναυτικός δικαιούται τον μισθό της 31<sup>ης</sup> εφόσον έχει ναυτολογηθεί στο πλοίο μετά την 1<sup>η</sup> του μήνα, (δηλ. σε ενδιάμεση ημερομηνία του μήνα). Εάν ο ναυτικός ναυτολογηθεί την 1<sup>η</sup> του μήνα τότε δεν δικαιούται τον μισθό αυτόν. Το ημερομίσθιο αυτό ισούται:

$$\text{Μισθός } 31^{\text{ης}} \text{ του μήνα} = \frac{\text{Συνολικός μηνιαίος μισθός χωρίς τις υπερωρίες}}{\text{Επίδομα αδείας μετά τροφή}} = 30$$

- Οι **μισθοί αναμονής** (waiting wages). Σε περίπτωση που ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να ταξιδέψει για να συναντήσει το πλοίο που πρόκειται να ναυτολογηθεί, δικαιούται μισθό αναμονής που αρχίζει από την ημέρα που υπογράφεται

η σύμβαση του ναυτικού μέχρι την ναυτολόγησή του στο πλοίο. Οι ναυτικοί που απολύονται από το πλοίο και έχουν δικαίωμα επιστροφής στην πατρίδα δικαιούνται μισθό αναμονής από την ημερομηνία απολύσεώς τους από το πλοίο μέχρι την ημέρα αφίξεώς τους στην Ελλάδα. Ο **μισθός αναμονής** ισούται:

$$\text{Μισθός αναμονής} = \frac{\text{Συνολικός μηνιαίος μισθός χωρίς τις υπερωρίες και χωρίς το επίδομα Κυριακών}}{30}$$

– **Επιδόματα επαναπροσλήψεως** (rejoining bonus). Πολλές ΝΕ χορηγούν επίδομα επαναπροσλήψεως στον ναυτικό που ναυτολογείται πάλι σε πλοίο τους. Το επίδομα αυτό υπολογίζεται από το γραφείο και συνήθως το ύψος του είναι συνδυασμός της θαλάσσιας υπηρεσίας του ναυτικού στο προηγούμενο πλοίο και του χρόνου αναμονής του στην στερία.

– **Αποζημιώσεις για παρακολούθηση εκπαιδευτικών σεμιναρίων (training) και ειδικών σχολείων.** Η ΝΕ στέλνει τον ναυτικό την περίοδο που είναι ξέμπαρκος να παρακολουθήσει διάφορα εκπαιδευτικά σεμινάρια και ειδικά σχολεία. Στις περιπτώσεις που ο ναυτικός διαμένει στην επαρχία και πρέπει να μεταβεί στον Πειραιά όπου κατά κανόνα διεξάγονται τα σεμινάρια και τα ειδικά σχολεία, η ΝΕ του χορηγεί αποζημίωση με σκοπό την κάλυψη των οδοιπορικών και προσωπικών του εξόδων (κόστος ξενοδοχείου, εισιτηρίων, φαγητού κ.λπ.). Την αποζημίωση αυτή την λαμβάνει συνήθως στον ατομικό λογαριασμό μισθοδοσίας του επόμενου πλοίου στο οποίο ναυτολογείται.

γ) Στο **Πεδίο «Υπερωριών» (Crew overtime)** (σελ. 2, πίν. 2.3.1) καταχωρίζεται το συνολικό χρηματικό ποσό που δίνεται στους ναυτικούς για τυχόν υπερωρίες. Σήμερα κατά το πλείστον οι ΝΕ ορίζουν ένα σταθερό ποσό μηνιαίως κατ' αποκοπή για υπερωρίες (all inclusive).

δ) Στο **Πεδίο «Εξτρα αμοιβών» (Crew extra/Bonus)** (σελ. 2, πίν. 2.3.1) καταχωρίζονται τα χρηματικά ποσά για τυχόν εργασίες με ιδιαίτερες αμοιβές (extra), που εκτελέστηκαν από τους ναυτικούς στο πλοίο και δικαιολογούνται από την ΣΣΕ, καθώς και διάφορα άλλα τυχόν επιδόματα που μπορεί να χορηγούνται **οικειοθελώς** απ' την ΝΕ, όπως επίδομα VLCC για τους ναυτικούς που υπηρετούν σε τέτοια πλοία λόγω της ιδιαιτερότητάς τους, επίδομα GMDSS,

επίδομα SSO, επίδομα επιτυχούς επιθεωρήσεως από τις πετρελαϊκές εταιρείες (vetting inspection), επίδομα καθηκόντων (π.χ. safety officer), επίδομα πολυετίας (seniority bonus) κ.λπ.. Το επίδομα **πολυετίας** ή **αρχαιότητας** χορηγείται από την ΝΕ στους ναυτικούς και το μηνιαίο ύψος του συνήθως εξαρτάται από τα έτη που ο ναυτικός εργάζεται στην ΝΕ.

ε) Στο **Πεδίο «Εξόδων λιμένος Πλοίαρχου» (Captain's Port expenses)** (σελ. 2, πίν. 2.3.1) καταχωρίζονται τα ημερήσια έξοδα λιμένος του Πλοίαρχου που δεν περιλαμβάνονται στις ακαθάριστες αποδοχές του πίνακα της σελίδας 1. Για παράδειγμα σύμφωνα με την ΣΣΕ Φ/Γ πλοίων > 4.500 DWT, στον Πλοίαρχο καταβάλλονται:

– Έξοδα λιμένος την ημέρα (στο παράδειγμά μας 21,79 € ημερησίως), για όλη τη διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, για την κάλυψη λόγω του αξιώματός του ατομικών δαπανών εκτός από άλλα τυχόν έξοδα που προκύπτουν για την εξυπηρέτηση του πλοίου.

– Ειδικό επίδομα κατά τη διέλευση των Μεγάλων Λιμνών, των Διωρύγων του Παναμά, του Σουέζ και του Ορινόκου.

Τα παραπάνω ποσά **απαλλάσσονται από φόρο εισοδήματος και αλληλεγγύης.**

---

**Σημείωση: Πεδία διαφόρων δαπανών που πληρώνονται από τον Πλοίαρχο** (Disbursements paid by the Master) **μετρητοίς:** Στα παρακάτω πεδία (στ) έως (θ) καταχωρίζονται διάφορες έκτακτες μικροδαπάνες που πληρώνονται με μετρητά από τον Πλοίαρχο. Σε αυτές τις περιπτώσεις πριν από οποιαδήποτε δαπάνη ενημερώνουμε πρώτα το γραφείο. Σε όλες τις αποδείξεις που πληρώνει ο Πλοίαρχος πρέπει να μπαίνει πάντα η φράση **«Paid Cash by the Master»**, δηλαδή ότι έχουν πληρωθεί μετρητοίς από τον Πλοίαρχο, ώστε να αποφευχθεί τυχούσα επί πλέον εξόφληση από το γραφείο.

---

στ) Στο **Πεδίο «Εφοδίων πληρωμένων από τον Πλοίαρχο» (Stores Paid by the Master)** (σελ. 2, πίν. 2.3.1) που καταχωρίζονται τα διάφορα εφόδια που παραλαμβάνει ο Πλοίαρχος από διάφορους προμηθευτές, όπως εφόδια μηχανής, καταστώματος και καμπίνας και την αξία τους την εξοφλεί ο ίδιος με μετρητά που έχει στο πλοίο. Στην πράξη αυτό συμβαίνει ελάχιστες φορές.

ζ) Στο **Πεδίο «Ιατρικών εξόδων πληρωμένων από τον Πλοίαρχο» (Medical expenses Paid by the Master)** (σελ. 3, πίν. 2.3.1) καταχωρίζονται όλες οι δαπάνες ιατρικής και φαρμακευτικής περιθάλψεως

μελών του πληρώματος, καθώς και τα έξοδα μεταβάσεως των ασθενών στον ιατρό ή στο νοσοκομείο, τα οποία έχουν πληρωθεί μετρητοίς από τον Πλοίαρχο. Όλες οι αποδείξεις, γνωματεύσεις, ιατρικές εξετάσεις και αντίγραφα ημερολογίου πρέπει να αποστέλλονται στο γραφείο για να διεκδικηθούν αργότερα όλα τα σχετικά έξοδα από το P&I Club. Στην πράξη όμως όλα αυτά τα έξοδα τα πληρώνει ο πράκτορας του πλοίου στον λιμένα και στην συνέχεια τα χρεώνει στην ΝΕ.

η) Στο **Πεδίο «Τροφίμων πληρωμένων από τον Πλοίαρχο» (Provisions Paid by the Master)** (σελ. 3, πίν. 2.3.1) καταχωρίζεται η αξία των αγορασθέντων τροφίμων που πληρώθηκαν μετρητοίς από τον Πλοίαρχο. Στην πράξη τα τρόφιμα παραγέλλονται και πληρώνονται από την ΝΕ. Σε έκτακτες περιπτώσεις όμως, το πλοίο μπορεί να χρειάζεται να προμηθευτεί λίγα τρόφιμα, συνήθως φρέσκα, αλεύρι, ρύζι, τα οποία πληρώνονται από τον Πλοίαρχο – στην περίπτωση αυτή δεν ορίζει προμηθευτή – μέχρι το πλοίο να προσεγγίσει σε πρόσφορο λιμένα, όπου θα προμηθευτεί κανονικά αρκετές ποσότητες.

θ) Στο **Πεδίο «Εκτάκτων μικροξόδων πληρωμένων από τον Πλοίαρχο» (Sundries Paid by the Master)** (σελ. 3, πίν. 2.3.1) καταχωρίζονται κυρίως:

- **Φιλοδωρήματα** (gratuities) που δίδονται από τον Πλοίαρχο για την διευκόλυνση και την γρήγορη διεκπεραίωση των εργασιών του πλοίου στο κάθε λιμάνι, όπως τσιγάρα, ποτά κ.λπ..
- Η **αξία των τσιγάρων** και των **ηλεκτρονικών καρτών** που χρεώνεται το αλλοδαπό πλήρωμα στην περίπτωση που η πολιτική της ΝΕ υποχρεώνει τον Πλοίαρχο να συντάσσει ξεχωριστό ΓΛΠ σε δολάρια Αμερικής.
- Το **δώρο** (π.χ. 100 €) για το φλουρί στην βασιλόπιτα.
- Το ποσό που πληρώνει ο Πλοίαρχος για την **χαρτοσήμανση των ναυτιλιακών εγγράφων** (ναυτολόγιο, ημερολόγιο πλοίου) σε λιμένα που εδρεύει ναυτιλιακός ακόλουθος (προξενικός λιμενάρχης) στην περίπτωση που το πλοίο φέρει την ελληνική σημαία.
- **Διάφορες άλλες έκτακτες μικροδαπάνες** που ο Πλοίαρχος πληρώνει με μετρητά και που δεν εμπίπτουν στα προηγούμενα πεδία.

– **Πίνακας υπολογισμού κόστους τροφοδοσίας (Summary of provisions account).**

Ο Πλοίαρχος στον πίνακα αυτόν (σελ. 3, πίν. 2.3.1) υπολογίζει την δαπάνη τροφοδοσίας πληρώ-

ματος. Ο πίνακας **είναι πληροφοριακός** και περιλαμβάνει:

1) Την αξία κτήσεως των αποθεμάτων τροφίμων που είχε το πλοίο στην αρχή της περιόδου που αναφέρεται ο λογαριασμός. Ο Πλοίαρχος, όταν κλείνει μία περίοδο, κάνει απογραφή τροφίμων και συντάσσει κατάλογο με τις ποσότητες και την αξία των τροφίμων που υπάρχουν στο πλοίο. Ο κατάλογος αυτός λέγεται **«Summary of Provisions at closing account** π.χ. 31/3/2016».

2) Την αξία των αγορών τροφίμων που πραγματοποιήσε ο Πλοίαρχος κατά την διάρκεια της περιόδου και την πλήρωσε ο ίδιος με μετρητά.

3) Την αξία των τροφίμων που παρέλαβε ο Πλοίαρχος κατά την διάρκεια της περιόδου και την πλήρωσε η ΝΕ ή οι πράκτορες του πλοίου. Πάντα στον έλεγχο τιμών των τιμολογίων που μας φέρνουν οι προμηθευτές (shipchandlers) πρέπει να αναγράφεται η φράση **«Prices subject to Owners approval»** δηλαδή ότι οι τιμές υπόκεινται στην έγκριση από το γραφείο ΝΕ. Πάντα πρέπει να κρατάμε αντίγραφα των αποδείξεων τροφίμων με τις τιμές που υπογράφουμε, προκειμένου να υπολογίσουμε το ημερήσιο κόστος τροφοδοσίας. Τις πρωτότυπες αποδείξεις με τις τιμές, τις στέλνουμε στο γραφείο με e-mail ή ταχυδρομείο.

4) Την αξία των τροφίμων στο τέλος της περιόδου σύμφωνα με την απογραφή τροφίμων.

5) Την αξία των τροφίμων που καταναλώθηκαν κατά την διάρκεια της περιόδου.

6) Το σύνολο όλων των σιτηρεσιών (μερίδων) που χορηγήθηκαν κατά την διάρκεια της περιόδου. Το σύνολο αυτό περιλαμβάνει τα σιτηρέσια όλου του πληρώματος του πλοίου και επί πλέον μερίδες που χορηγήθηκαν σε πλονγούς, αρχές λιμένος, επόπτες φορτώσεως, επιθεωρητές, συζύγους μελών πληρώματος, προσωπικό γραφείου όπως αρχιμηχανικούς, αρχιπλοίαρχους και τεχνικούς.

7) Το ημερήσιο κόστος τροφοδοσίας κατ' άτομο υπολογίζεται αν διαιρεθεί η αξία των τροφίμων που καταναλώθηκαν στην διάρκεια της περιόδου (μήνα) με το σύνολο των σιτηρεσιών.

Αυτός ο πίνακας δείχνει καθαρά την καλή ή κακή διαχείριση της τροφοδοσίας επί του πλοίου. Το ημερήσιο κόστος τροφοδοσίας κατ' άτομο υπολογίζεται με την παρακάτω σχέση:

$$\text{Ημερήσιο κόστος τροφοδοσίας κατ' άτομο} = \frac{\text{(Αξία αποθεμάτων τροφίμων στην αρχή περιόδου + αξία αγοράς τροφίμων - αξία αποθεμάτων τροφίμων στο πέρας περιόδου)}}{\text{αριθμός σιτηρεσιών περιόδου}}$$



### 3) Πίνακας ανακεφαλαιώσεως (Summary of account).

Ο πίνακας ανακεφαλαιώσεως (σελ. 4, πίν. 2.3.1) περιέχει συγκεντρωτικές πληροφορίες όσον αφορά τις διάφορες **πληρωμές** ή **εισπράξεις** του Πλοίαρχου και παρουσιάζει την κίνηση των χρημάτων κατά τη διάρκεια που συντάσσεται ο ΓΛΠ.

#### α) Πράξεις Πλοίαρχου που καταχωρίζονται στις πληρωμές (debit) στον πίνακα ανακεφαλαιώσεως της σελίδας 4.

Στις **πληρωμές** ανακεφαλαιώσεως (αριστερό περιθώριο) ο Πλοίαρχος καταχωρίζει κυρίως τις ακόλουθες πράξεις που αφορούν στη διαχείριση χρημάτων από τον ίδιο. Στην πραγματικότητα μεταφέρονται συγκεντρωτικά τα ποσά των σελίδων 1, 2 και 3 του πίνακα 2.3.1:

1) Το **Πιστωτικό υπόλοιπο** (απαίτηση) που αναμένει να λάβει ο Πλοίαρχος από τους πλοιοκτίτες από τον προηγούμενο λογαριασμό (Credit Balance transferred from previous account).

---

**Σημείωση:** Η διαφορά ανάμεσα στις πληρωμές και στις εισπράξεις, αποτελεί το χρηματικό **υπόλοιπο** (balance) του λογαριασμού του Πλοίαρχου που μεταφέρεται στην επόμενη διαχειριστική περίοδο. Το υπόλοιπο του ΓΛΠ είναι κατά κανόνα πιστωτικό. Αν ήταν χρεωστικό θα έπρεπε ο Πλοίαρχος να αντιμετωπίσει με δικά του χρήματα δαπάνες του πλοίου, πράγμα που δεν συμβαίνει ποτέ. Το εμφανιζόμενο υπόλοιπο του ΓΛΠ θα πρέπει να συμφωνεί με το υπόλοιπο του προσωπικού λογαριασμού Πλοίαρχου που λειτουργεί στο λογιστήριο της ΝΕ. Το πιστωτικό υπόλοιπο θα καταχωρηθεί στις πληρωμές όταν ο Πλοίαρχος ανοίξει τον λογαριασμό της επόμενης περιόδου. Σε περίπτωση παραλαβής πλοιαρχίας, ο (νέος) Πλοίαρχος καταχωρίζει εδώ το υπόλοιπο (χρημάτων) που έχει να λάβει το πλήρωμά από τον προηγούμενο Πλοίαρχο και το οποίο ανέλαβε να πληρώσει ο ίδιος.

---

2) Το συνολικό ποσό των ακαθαρίστων αποδοχών των ναυτικών του μισθοδοτικού πίνακα (Portage bill).

3) Το **συνολικό ποσό των οδοιπορικών** και άλλων εξόδων (Crew Travelling and Other Expenses).

4) Το **συνολικό ποσό υπερωριών** του πληρώματος (Crew Total Overtime).

5) Το **σύνολο των έξτρα αμοιβών** πληρώματος και διαφόρων επιδομάτων που χορηγούνται οικειοθελώς από την ΝΕ (Crew Extra bonus).

6) Τις **αγορές τροφίμων πληρωμένες με μετρητά** από τον Πλοίαρχο (Provisions).

7) Τις **αγορές εφοδίων πληρωμένες με μετρητά** από τον Πλοίαρχο (Stores).

8) Τις **δαπάνες ιατρικής και φαρμακευτικής περιθάλψεως** μελών του πληρώματος και φαρμάκων που πληρώθηκαν μετρητοίς από τον Πλοίαρχο (Medical Expenses).

9) Τα **έξοδα λιμένων Πλοίαρχου** (Captain's Port Expenses).

10) Τις **διάφορες έκτακτες μικροδαπάνες** ή πληρωμές για λογαριασμό του πλοίου που διενεργούνται από τον Πλοίαρχο μετρητοίς (Sundries).

#### β) Πράξεις Πλοίαρχου που καταχωρίζονται στις εισπράξεις (credit) στον πίνακα ανακεφαλαιώσεως της σελίδας 4.

Στις **εισπράξεις** (δεξί περιθώριο) καταχωρίζονται κυρίως οι ακόλουθες πράξεις του Πλοίαρχου:

1) Το χρεωστικό υπόλοιπο που οφείλει ο Πλοίαρχος στους πλοιοκτίτες.

2) Το κόστος τσιγάρων, τηλεφωνικών καρτών και μετρητών που παρέλαβε ο Πλοίαρχος κατά την παραλαβή οικονομικής διαχείρισεως από τον Πλοίαρχο που αντικατέστησε.

3) Τα μηνιαία και έκτακτα (monthly and extra allotments) εμβάσματα που στέλνουν στις οικογένειές τους οι ναυτικοί μέσω της ΝΕ με εντολή του Πλοίαρχου. Οι ναυτικοί έχουν την δυνατότητα να καθορίζουν κατά την σύναψη της συμβάσεως ναυτολογήσεώς τους ή κατά την διάρκεια αυτής την αποστολή του συνόλου ή τμήματος των αποδοχών τους στις οικογένειές τους, σε εξαρτώμενα από αυτούς μέλη ή σε άλλους νόμιμους δικαιούχους, χωρίς υποχρεωτικά να είναι συνδικαιούχοι στον λογαριασμό του λήπτη.

4) Το κόστος των τσιγάρων που πληρώνει η ΝΕ και παραλαμβάνει ο Πλοίαρχος στο πλοίο κατά την περίοδο χρήσεως και στην συνέχεια τα πουλά στο πλήρωμα ή τα δίνει ως φιλοδώρημα σε αρχές, πλοηγούς, επιθεωρητές κ.λπ..

5) Το κόστος των τηλεφωνικών καρτών που αποστέλλει η ΝΕ στο πλοίο κατά την περίοδο χρήσεως και θα τις πουλήσει ο Πλοίαρχος στο πλήρωμα.

6) Τα μετρητά που παραλαμβάνει ο Πλοίαρχος (Cash To Master) από την ΝΕ για να τα δώσει στους ναυτικούς και να κρατήσει μέρος για τυχόν ανάγκες του πλοίου.

7) Με τα ποσά που πληρώνει η ΝΕ για να εξοφλήσει μισθούς μελών πληρώματος που επαναπατρίζονται και δεν μπόρεσε να εξοφλήσει όπως είναι

υποχρεωμένος ο Πλοίαρχος. Η εξόφληση γίνεται με εντολή Πλοίαρχου και με ειδική επιστολή (letter of settlement) που εφοδιάζει ο Πλοίαρχος τον ναυτικό όταν απολύεται για να την προσκομίσει στην ΝΕ και να εξοφληθεί (πίν. 2.3.2).

8) Προκαταβολές που πληρώνει η ΝΕ στο πλήρωμα πριν την ναυτολόγηση στο πλοίο (Crew advances before signing on).

9) Εισφορά αλληλεγγύης Ελλήνων ναυτικών σε πλοίο με ελληνική σημαία (Solidarity levy for officers and crew).

10) Εισφορές στην ΠΝΟ (PSF deductions).

11) Κρατήσεις φόρου εισοδήματος για Έλληνες ναυτικούς (Income tax).

12) Εισφορά υπέρ Εστίας Ναυτικών (Seamen home contribution).

13) Ασφαλιστικές εισφορές (NAT, ΕΛΟΕΝ, ΚΕΑΝ, ΤΠΕΝ) (Insurance contributions).

14) Οποιαδήποτε είσπραξη γίνεται από τον Πλοίαρχο, από πράκτορες και ναυλωτές, για λογαριασμό της ΝΕ.

15) Με τα ποσά από την μισθοδοσία του πληρώ-

ματος που για διάφορους λόγους δεν πληρώθηκαν και κρατήθηκαν από τον Πλοίαρχο.

16) Υπόλοιπο που έχει να λάβει μέλος του πληρώματος που μετατέθηκε σε άλλο πλοίο και δεν έχει εξοφληθεί.

17) Εισπράξεις μετρητών από πώληση ειδών πλοίου.

### γ) Πίνακας με το υπόλοιπο Πλοίαρχου (Master's actual Balance)

Με τον πίνακα αυτόν (αριστερό κάτω περιθώριο της σελ. 4 του πίν. 2.3.1) υπολογίζουμε βάσει των πληροφοριών του συγκεντρωτικού πίνακα το υπόλοιπο Πλοίαρχου (χρεωστικό ή πιστωτικό), το οποίο πρέπει να συμφωνεί με το ποσό που πρέπει να λαμβάνει σύμφωνα με τον ατομικό λογαριασμό μισθοδοσίας του [πίν. 2.3.1(α)]. Ο πίνακας αυτός αθροίζει τα εξής:

1) Το **πιστωτικό** ή **χρεωστικό υπόλοιπο** του λογαριασμού Πλοίαρχου. Στην πράξη πάντα είναι πιστωτικό (Credit balance).

2) Τα **μετρητά** που υπάρχουν στο πλοίο με το κλείσιμο του λογαριασμού (Cash on board).

### Πίνακας 2.3.1 Υπόδειγμα Γενικού Λογαριασμού Πλοίαρχου (Master's General Account).

Master: DIONISIOU DIONISIOS

From: 1/3/2016

To: 31/3/2016

PORTAGE BILL of the M/T Kefalonia

Σελίδα 1

No.	Full Name / Ονοματεπώνυμο	Rank / Βαθμός	Dates of employment / Ημερομηνίες απασχολήσεως		Period of service / Μισθοδοτική περίοδος		Wages per month/ Μηνιαίος μισθός	Total Wages / Συνολικός μισθός	Days of victualling/ Ημέρες τροφοδοσίας	Remarks/ Παρατηρήσεις
			From	To	months	days				
1	Dionisiou Dionisios	Master	1/3	31/3	1	0	12.000,00	12.000,00	31	
2	Theodorou Theodoros	Chief Off	1/3	31/3	1	0	4.960,70	4.960,70	31	
3	Georgiou Georgios	2 <sup>nd</sup> Off	1/3	31/3	1	0	3.212,40	3.212,40	31	
4	Pavliou Pavlos	2 <sup>nd</sup> Off	14/3	31/3	0	17	3.212,40	1.820,36	18	
5	Apostolou Apostolis	Apr Off B'	13/3	31/3	0	18	1.750,00	1.050,00	19	
6	Nikolaou Nikolaos	Chief Eng	13/3	31/3	0	18	12.000,00	7.200,00	19	Signed off
7	Ioannou Ioannis	Chief Eng	1/3	14/3	0	14	12.000,00	5.600,00	14	
8	Anastasiou Anastasios	2 <sup>nd</sup> Eng	1/3	31/3	1	0	4.960,70	4.960,70	31	
9	Dimitriou Dimitrios	3 <sup>rd</sup> Eng	1/3	31/3	1	0	3.212,40	3.212,40	31	
							TOTAL	44.016,56	225	



<i>Date / Ημερομηνία</i>	<i>Port/ Λιμένας</i>	<i>Voucher No/ α/α Αποδείξεων</i>	<i>Particulars / Στοιχεία</i>	<i>Amount in Foreign currency / Ποσό σε ξένο νομίσμα</i>	<i>Rate / Ισοτιμία</i>	<i>Amount in Euro / Ποσό σε €</i>	<i>Total in Euro / Σύνολο σε €</i>
			<b>Crew Travelling &amp; Other Expenses</b>				
			Waiting Wages			530,41	
			31 <sup>st</sup> Wages			478,12	
			Training (CEN Nikolaou & 2 <sup>nd</sup> Off. Pavlou)			1.200,00	
			Total carried forward to page 4				<b>2.208,53</b>
			<b>Crew Overtime</b>				
			Deck			7.529,87	
			Engine Room			6.176,90	
			Auxiliary Staff (Cook, Steward & Assistants)			0,00	
			Total carried forward to page 4				<b>13.706,77</b>
			<b>Crew Extra/Bonus</b>				
			Deck			1.320,00	
			Engine			1.100,00	
			Aux.Staff			0,00	
			Vlcc Bonus			0,00	
			Cook Bonus			0,00	
			GMDSS Bonus			318,00	
			Seniority bonus			749,16	
			ISPS bonus			100,00	
			Safety Officer bonus			120,00	
			Total carried forward to page 4				<b>3.707,16</b>
			<b>Captain's Port Expenses</b>				
1/3 – 2/3	Dunkirk		Dionisiou Dionisios				
13/3 – 16/3	New York		Daily: 21.79 € × 9 Days			196,11	
20/3 – 22/3	Houston		Panama Canal transit × 1			179,68	
			Total carried forward to page 4				<b>375,79</b>
<b>DISBURSEMENTS PAID BY THE MASTER</b>							
			<b>Stores (Paid cash by Master)</b>				
1/3	Dunkirk	02	Filters for cummins Engines (framo)			200,00	
			Total carried forward to page 4				<b>200,00</b>

(συνεχίζεται)

## DISBURSEMENTS PAID BY THE MASTER

Σελίς 3

<i>Date / Ημερο-μηνία</i>	<i>Port/ Λιμένας</i>	<i>Voucher No/ α/α Αποδείξεων</i>	<i>Particulars / Στοιχεία</i>	<i>Amount in Foreign currency / Ποσό σε ξένο νομίσμα</i>	<i>Rate / Ισοτιμία</i>	<i>Amount in Euro / Ποσό σε €</i>	<i>Total in Euro / Σύνολο σε €</i>
			<b>Medical Expenses (Paid cash by Master)</b>				
1/3	Dunkirk	03	Medical treatment & medicines for CEN Ioannou I.			200,00	
			Total carried forward to page 4				<b>200,00</b>
			<b>Provisions (Paid cash by Master)</b>				
1/3	Dunkirk	01	Fresh Provisions			400,00	
			Total carried forward to page 4				<b>400,00</b>
			<b>Sundries (Paid cash by Master)</b>				
			Cigarettes to Foreign crew			150,00	
			Gratuities to Authorities			125,00	
			Tel. Cards to Foreign crew			255,00	
			Total carried forward to page 4				<b>530,00</b>
<i>Date / Ημερο-μηνία</i>	<i>Port/ Λιμένας</i>	<i>Summary of Provisions Account / Υπολογισμός κόστους τροφοδοσίας</i>		<i>Amount in Foreign currency / Ποσό σε ξένο νομίσμα</i>	<i>Rate / Ισοτιμία</i>	<i>Total in USD / Σύνολο σε USD</i>	
29/2	at sea	Provisions on board at closing of previous account					29.433,55
1/3	Dunkirk	Provisions paid by Master – Αξία τροφίμων πληρωμένων μετρητοίς από τον Πλοίαρχο		400,00	1.10000		440,00
		Provisions paid by Agents or Owners:					
22/3	Houston	Fast Supplies Shipchandlers					4.520,00
		Total (Σύνολο):					<b>34.393,55</b>
31/3	at sea	Less, provisions remaining on board at closing of this account					27.052,00
		Cost of victualling during the period of this account					7.341,55
		Rations according to portage bill (225 Greek+520 foreign crew)		745			
		Extra rations (pilots, surveyors, authorities, wives, etc.)		55			
		Total rations (Σύνολο μερίδων)		800		<b>Daily victualling cost per man</b> Ημερήσιο κόστος τροφοδοσίας ανά άτομο	9,18 \$

### Summary of Account

The Owners of M/T Kefalonia in account with Captain Dionisiou Dionisios  
From 1/3/2016 to 31/3/2016 (all amounts in Euro)

Σελίς 4

DR

CR

<i>Credit Balance transferred from previous account (29/2/2016)</i>	10.800,00	<i>Place</i>	<i>Date</i>		
<i>Portage Bill</i>	44.016,56			Balance (if any) brought forward from previous account	0,00
<i>Crew Travelling and Other Expenses</i>	2.208,53			Cig.received from previous Captain (Cpt).	0,00
<i>Crew Total Overtime</i>	13.706,77			Phone Cards rcvd from previous Cpt.	0,00
<i>Crew Extras / Bonus</i>	3.707,16	At Sea	28/3	Extra allotments (3/2016)	19.000,00
<i>Provisions</i>	400,00			Monthly allotments (3/2016)	3.000,00
<i>Stores</i>	200,00	Houston	22/3	Cigarettes purchased from: Houston	2.000,00
<i>Medical Expenses</i>	200,00	At Sea	10/3	Telephone cards received	1.700,00
<i>Captain's Port Expenses</i>	375,79	Houston	22/3	CTM received from SHIPPING AGENCY	3.500,00
<i>Sundries</i>	530,00	Houston	14/3	Letter of Settlement for signed off crew according attached form (πίv. 2.3.2)	9.586,95
				Crew advances before signing on	5.000,00
<b>TOTAL DEBIT EURO</b>	<b>76.144,81</b>			Solidarity Levy for Officers and Crew	3.787,37
				PSF Deductions (ΠΙΝΟ)	32,55
				Income tax for Officers and Crew	8.698,86
				Seamen home contribution	54,10
				Insurance Contributions (NAT, ΕΛΟΕΝ, ΤΠΕΝ, ΚΕΑΝ)	4.380,44
<i>Master's Actual Balance (31/03/2016)</i>				Pay difference	0,00
<i>Credit balance (31/3/2016)</i>	15.404,54			Cost for tickets/luggage	0,00
<i>Cash On Board (31/3/2016)</i>	4.200,00			Cash received from previous Cpt	
<i>Telephone Cards On board (31/3/2016)</i>	2.907,00				
<i>Cigarettes On board (31/3/2016)</i>	4.150,00				
<i>Crew Debit balance (31/3/2016)</i>	0,00				
<b>TOTAL</b>	<b>26.661,54</b>				
<b>LESS</b>				<b>TOTAL CREDIT EURO</b>	<b>60.740,27</b>
<i>Crew Credit Balance (31/3/2016)</i>	19.990,88			Credit balance for equalization transferred to next MGA	15.404,54
<b>MASTER'S BALANCE (31/3/2016)</b>	<b>6.670,66</b>			<b>TOTAL</b>	<b>76.144,81</b>

**Πίνακας 2.3.1(α)**  
**Υπόδειγμα Λογαριασμού Μισθοδοσίας Πλοίαρχου.**

ACCOUNT OF WAGES – ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ			
SEAMAN' S BOOK No. (Αριθ. ΜΕΘ): <b>3737 IH</b>	Code No.: 1256		
Vessel: <b>M/T ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ</b>	No. 1		
Name (Όνομα): <b>Dionisiou Dionisios</b>	Rank (Βαθμός): <b>Master (Πλοίαρχος)</b>		
Period of Employment (Περίοδος απασχολήσεως): <b>1/3/2016 – 31/3/2016</b>	Days (ημέρες): 30		
Monthly wage & leave (Συνολικός μηνιαίος μισθός και άδεια): .....	12.000,00		
<b>EARNINGS (ΑΠΟΔΟΧΕΣ)</b>			
Total wage & leave (Συνολικός μισθός και Άδεια): .....	Monthly (μηνιαίως) .....	12.000,00	12.000,00
Overtime (Υπερωρίες): .....	Monthly (μηνιαίως) .....	0,00	0,00
Seniority Bonus (Επίδομα πολυετίας): .....	Monthly (μηνιαίως) .....	240,00	240,00
Various bonus (Διάφορα επιδόματα): GMDSS/ISPS: .....	Monthly (μηνιαίως) .....	350,00	350,00
VLCC bonus (Επίδομα VLCC): .....			0,00
31 <sup>st</sup> Wage: .....			0,00
Waiting Wage (Μισθός αναμονής): .....			0,00
EXTRA: .....			0,00
<b>Total Earnings (Σύνολο αποδοχών): .....</b>			<b>(A) 12.590,00</b>
Credit balance from previous account (Πιστωτικό υπόλοιπο εκ προηγούμενου λογαριασμού): .....			4.350,00
Captain's port expenses (Εξοδα λιμένος Πλοίαρχου): .....			375,79
TOTAL (Σύνολο): .....			4.725,79
<b>Earning Grand Total (Γενικό Σύνολο Αποδοχών): .....</b>			<b>17.315,79</b>
<b>DEDUCTIONS (ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ)</b>			
Insurance Contribution (Ασφαλιστικές εισφορές NAT/ΕΛΟΕΝ/ΤΠΕΝ/ΚΕΑΝ): .....	Daily (ημερησίως) .....	29,00	870,00
PSF (ΠΝΟ): .....	Monthly (μηνιαίως) .....	4,50	4,50
S. Home (Εστία Ναυτικών): .....	Monthly (μηνιαίως) .....	9,49	9,49
<b>Total Deductions (Σύνολο κρατήσεων): .....</b>			<b>(B) 883,99</b>
Taxable income/Φορολογητέο εισόδημα: (A) – (B) = .....	<b>(C)</b> .....		11.706,01
Solidarity Levy on C (Εισφορά αλληλεγγύης στο C): .....			832,77
TAX on C (Φόρος στο C): Tax factor (Συντελεστής φόρου): 14,775% .....			1.729,56
Advance before signing on (Προκαταβολή προ ναυτολογήσεως): .....			0,00
Monthly Allotments (Μηνιαία εμβάσματα): .....			0,00
Extra Allotments (Εκτακτα εμβάσματα): 28/3/2016 .....			6.000,00
Cash in Port (Μετρητά εις λιμένες): Houston, 22/3/2016... Amount: 1.300 ... USD Rate: (0,90909) .....			1.181,82
Cigarettes (Τσιγάρα): .....			0,00
Telephone Cards (Τηλεφ/κές κάρτες): .....	(1 × 17,0) .....		17,00
Miscellaneous (deducted tickets/fines etc.) .....			0,00
[Διάφορα (εισιτήρια παρακρατηθέντα/πρόστιμα κ.λπ.):]			
Debit balance (from previous vessel etc.) (Χρεωστικό υπόλοιπο εκ προηγούμενου πλοίου): .....			0,00
Debit balance from previous account (Χρεωστικό υπόλοιπο εκ προηγούμενου λογαριασμού): .....			0,00
<b>Grand Total Deductions (Γενικό σύνολο κρατήσεων): .....</b>			<b>10.645,14</b>
Dedit Balance (Χρεωστικό Υπόλοιπο): .....	EURO .....		0,00
Credit Balance (Πιστωτικό Υπόλοιπο): .....	EURO .....		<b>6.670,65</b>
Reason of Discharge (Λόγος απόλυσης): .....			
Port (Λιμένας): AT SEA/ΕΝ ΠΛΩ	Date (Ημ/νία): 31/3/2016		
I agree that the above account is correct (Βεβαιώ την ορθότητα του ως άνω λογαριασμού)			
The Beneficiary Seaman (Ο εργαζόμενος)	Master/Πλοίαρχος D. Dionisiou		
.....	.....		
Signature / Υπογραφή	Signature-Stamp / Υπογραφή σφραγίδα		

**Πίνακας 2.3.1(β)**  
**Υπόδειγμα Λογαριασμού Μισθοδοσίας Ανθυποπλοιάρχου.**

ACCOUNT OF WAGES – ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ			
SEAMAN' S BOOK No. (Αριθ. ΜΕΘ): <b>370 ΛΒ</b>			Code No.: 1656
Vessel: <b>M/T ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ</b>			No. 4
Name (Όνομα): <b>Ραυλου Ραυλος</b>	Rank (Βαθμός): <b>2nd Officer (Ανθ/χος)</b>		
Period of Employment (Περίοδος απασχολήσεως): <b>14/3/2016 – 31/3/2016</b>	Days (ημέρες):	<b>17</b>	
Monthly wage & leave (Συνολικός μηνιαίος μισθός και άδεια):			3.212,40
<b>EARNINGS (ΑΠΟΔΟΧΕΣ)</b>			
Total wage & leave (Συνολικός μισθός και άδεια):	Monthly (μηνιαίως)	3.212,40	1.820,36
Overtime (Υπερωρίες):	Monthly (μηνιαίως)	2.387,60	1.352,97
Seniority Bonus (Επίδομα πολυετίας):	Monthly (μηνιαίως)	35,00	19,83
Various bonus (Διάφορα επιδόματα): GMDSS:	Monthly (μηνιαίως)	120,00	68,00
VLCC bonus (Επίδομα VLCC):			0,00
31 <sup>st</sup> Wage:	31/3/2016		83,71
Waiting Wage (Μισθός αναμονής):	13/3/2016		98,04
EXTRA:			220,00
<b>Total Earnings (Σύνολο αποδοχών):</b>			<b>(A) 4.262,91</b>
Credit balance from previous account (Πιστωτικό υπόλοιπο εκ προηγούμενου λογαριασμού):			0,00
Captain's port expenses (Εξοδα λιμένας Πλοιάρχου):			0,00
TOTAL (Σύνολο):			0,00
<b>Earning Grand Total (Γενικό Σύνολο Αποδοχών):</b>			<b>4.262,91</b>
<b>DEDUCTIONS (ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ)</b>			
Insurance Contribution (Ασφαλιστικές εισφορές NAT/ΕΛΟΕΝ/ΤΠΕΝ/ΚΕΑΝ):	Daily (ημερησίως)	16,66	283,22
PSF (ΠΝΟ):	Monthly (μηνιαίως)	4,50	2,55
S. Home (Εστία Ναυτικών):	Monthly (μηνιαίως)	4,31	4,31
<b>Total Deductions (Σύνολο κρατήσεων):</b>			<b>(B) 290,08</b>
Taxable income/Φορολογητέο εισόδημα: (A) – (B) =	<b>(C)</b>		3.972,83
Solidarity Levy on C (Εισφορά αλληλεγγύης στο C):			232,45
TAX on C (Φόρος στο C): Tax factor (Συντελεστής φόρου): 14,775%			586,99
Advance before signing on (Προκαταβολή προ ναυτολόγησεως):			0,00
Monthly Allotments (Μηνιαία εμβάσματα):			2.500,00
Extra Allotments (Εκτακτα εμβάσματα):			0,00
Cash in Port (Μετρητά εις λιμένες): Houston, 22/3/2016... Amount: 400 ... USD Rate: (0,90909)			363,64
Cigarettes (Τσιγάρα):	(3 crtns/κούτες × 12,50)		37,50
Telephone Cards (Τηλεφ/κές κάρτες):	(1 × 17,0)		17,00
Miscellaneous (deducted tickets/finest etc.)			0,00
[Διάφορα (Εισιτήρια παρακρατηθέντα/πρόστιμα κ.λπ.):]			
Debit balance (from previous vessel etc.) (Χρεωστικό υπόλοιπο εκ προηγούμενου πλοίου):			0,00
Debit balance from previous account (Χρεωστικό υπόλοιπο εκ προηγούμενου λογαριασμού):			0,00
<b>Grand Total Deductions (Γενικό σύνολο κρατήσεων):</b>			<b>4.027,66</b>
Debit Balance (Χρεωστικό Υπόλοιπο):			EURO 0,00
Credit Balance (Πιστωτικό Υπόλοιπο):			EURO <b><u>235,25</u></b>
Reason of Discharge (Λόγος απόλυσης):			
Port (Λιμένας): AT SEA/ΕΝ ΠΛΩ	Date (Ημ/νία):	31/3/2016	
I agree that the above account is correct (Βεβαιώ την ορθότητα του ως άνω λογαριασμού)			
The Beneficiary Seaman (Ο εργαζόμενος)	Master/Πλοίαρχος D. Dionisiou		
.....	.....		
Signature / Υπογραφή	Signature-Stamp / Υπογραφή σφραγίδα		



**Πίνακας 2.3.1(γ)**  
**Υπόδειγμα Λογαριασμού Μισθοδοσίας Δόκιμου Πλοιάρχου.**

ACCOUNT OF WAGES – ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑΣ			
SEAMAN' S BOOK No. (Αριθ. ΜΕΘ): <b>25064 Θ</b>	Code No.: 2132		
Vessel: <b>M/T ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ</b>	No. 5		
Name (Όνομα): <b>Apostolou Apostolis</b>	Rank (Ειδικότητα): <b>App. Officer B' (Δοκ. ΠΛ/χος Β')</b>		
Period of Employment (Περίοδος απασχολήσεως): <b>13/3/2016 – 31/3/2016</b>	Days (ημέρες): <b>18</b>		
Monthly wage & leave (Συνολικός μηνιαίος μισθός και άδεια):	1.750,00		
<b>EARNINGS (ΑΠΟΔΟΧΕΣ)</b>			
Total wage & leave (Συνολικός μισθός και άδεια):	Monthly (μηνιαίως)	1.750,00	1.050,00
Overtime (Υπερωρίες):	Monthly (μηνιαίως)		0,00
Seniority Bonus (Επίδομα πολυετίας):	Monthly (μηνιαίως)		0,00
Various bonus (Διάφορα επιδόματα):	Monthly (μηνιαίως)		0,00
VLCC bonus (Επίδομα VLCC):			0,00
31 <sup>st</sup> Wage:	31/3/2016		40,90
Waiting Wage (Μισθός αναμονής):	13/3/2016		52,02
EXTRA:			220,00
<b>Total Earnings (Σύνολο αποδοχών):</b>			<b>(A) 1.142,91</b>
Credit balance from previous account (Πιστωτικό υπόλοιπο εκ προηγούμενου λογαριασμού):			0,00
Captain port expenses (Εξοδα λιμένος Πλοιάρχου):			0,00
TOTAL (Σύνολο):			0,00
<b>Earning Grand Total (Γενικό Σύνολο Αποδοχών):</b>			<b>1.142,91</b>
<b>DEDUCTIONS (ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ)</b>			
Insurance Contribution (Ασφαλιστικές εισφορές NAT/ΕΛΟΕΝ/ΤΠΕΝ/ΚΕΑΝ):	Daily (ημερησίως)	13,77	247,86
PSF (ΠΝΟ):	Monthly (μηνιαίως)	4,50	2,70
S. Home (Εστία Ναυτικών):	Monthly (μηνιαίως)	3,02	3,02
<b>Total Deductions (Σύνολο κρατήσεων):</b>			<b>(B) 290,08</b>
Taxable income/Φορολογητέο εισόδημα: (A) – (B) =	<b>(C)</b>		889,33
Solidarity Levy on C (εισφορά αλληλεγγύης στο C):			6,37
TAX on C (Φόρος στο C): Tax factor (συντελεστής φόρου): 14,775%			87,60
Advance before signing on (Προκαταβολή προ ναυτολογήσεως):			0,00
Monthly Allotments (Μηνιαία emβάσματα):			500,00
Extra Allotments (έκτακτα emβάσματα):			0,00
Cash in Port (Μετρητά εις λιμένες): Houston, 22/3/2016... Amount: 400 ... USD Rate: (0,90909)			181,82
Cigarettes (Τσιγάρα):	(1 crtns/κούτες × 12,50)		12,50
Telephone Cards (Τηλεφ/κές κάρτες):	(2 × 17,0)		34,00
Miscellaneous (deducted tickets/fines etc.)			0,00
[Διάφορα (εισιτήρια παρακρατηθέντα/πρόστιμα κ.λπ.):			
Debit balance (from previous vessel etc.) (Χρεωστικό υπόλοιπο εκ προηγούμενου πλοίου):			0,00
Debit balance from previous account (Χρεωστικό υπόλοιπο εκ προηγούμενου λογαριασμού):			0,00
<b>Grand Total Deductions (Γενικό σύνολο κρατήσεων):</b>			<b>1.075,87</b>
Dedit Balance (Χρεωστικό Υπόλοιπο):	EURO		0,00
Credit Balance (Πιστωτικό Υπόλοιπο):	EURO		<b>67,04</b>
Reason of Discharge (Λόγος απόλυσης):			
Port (Λιμένας): AT SEA/EN ΠΛΩ	Date (Ημ/νία): 31/3/2016		
I agree that the above account is correct (Βεβαιώ την ορθότητα του ως άνω λογαριασμού)			
The Beneficiary Seaman (Ο εργαζόμενος)	Master/Πλοίαρχος		
.....	D. Dionisiou		
Signature / Υπογραφή	Signature-Stamp / Υπογραφή σφραγίδα		

3) Το **κόστος των τηλεφωνικών καρτών** που υπάρχουν στο πλοίο με το κλείσιμο του λογαριασμού (Telephone cards on board).

4) Το **κόστος των τσιγάρων** που υπάρχουν στο πλοίο με το κλείσιμο του λογαριασμού (Cigarettes on board).

5) Το **σύνολο των τυχόν χρεωστικών υπολοίπων** μελών του πληρώματος (Crew Debit Balance).

Από την άθροιση των παραπάνω ποσών αφαιρούμε:

1) Το σύνολο των πιστωτικών υπολοίπων των μελών του πληρώματος (Crew Credit Balance).

Και το ποσό που προκύπτει είναι:

2) Το υπόλοιπο που έχει να λαμβάνει ο Πλοίαρχος (Master's Balance) στο κλείσιμο του ΓΛΠ, που στην πράξη είναι πάντα πιστωτικό και που πρέπει να συμφωνεί με το υπόλοιπο που έχει να λάβει ο Πλοίαρχος στον ατομικό λογαριασμό μισθοδοσίας του.

### 2.3.2 Συνοδευτικά έγγραφα του ΓΛΠ.

Τον ΓΛΠ συνοδεύει σειρά αναλυτικών καταστάσεων και δικαιολογητικών (βλ. Παράρτημα Β) όπως:

1) Καταστάσεις υπερωριών προσωπικού, καταστρώματος, γενικών υπηρεσιών και μηχανοστασίου (πίν. Π.Β.1).

2) Καταστάσεις εκτάκτων αμοιβών (έξτρα) προσωπικού καταστρώματος, γενικών υπηρεσιών και μηχανοστασίου (πίν. Π.Β.2).

3) Κατάσταση αγοράς και καταναλώσεως τηλεφωνικών καρτών (πίν. Π.Β.3).

4) Κατάσταση αγοράς και καταναλώσεως τσιγάρων (πίν. Π.Β.4).

5) Καταστάσεις μηνιαίων (τακτικών) εμβασμάτων.

6) Καταστάσεις εκτάκτων εμβασμάτων (πίν. Π.Β.5).

7) Καταστάσεις καταβολής μετρητών από τον Πλοίαρχο στο πλήρωμα (πίν. 2.3.3).

8) Αντίγραφα φύλλων μισθοδοσίας μελών πληρώματος [πίν. 2.3.1(α), 2.3.1(β), 2.3.1(γ)].

9) Κατάσταση απογραφής τροφίμων, αναψυκτικών και αλκοολούχων ποτών, αν υπάρχουν.

10) Κατάσταση κρατήσεων υπέρ ΠΙΝΟ (πίν. Π.Β.6).

11) Κατάσταση κρατήσεων υπέρ Εστίας Ναυτικών (πίν. Π.Β.7).

12) Κατάσταση ασφαλιστικών εισφορών Αξιοματικών και πληρώματος (πίν. Π.Β.8).

13) Κατάσταση κρατήσεων φόρου εισοδήματος (πίν. Π.Β.9).

14) Κατάσταση κρατήσεων εισφοράς αλληλεγγύης (πίν. Π.Β.10).

15) Κατάσταση πιστωτικού/χρεωστικού υπολοίπου απολυμένων ναυτικών (πίν. Π.Β.11).

Επί πλέον επισυνάπτεμε όσα παραστατικά και αποδείξεις έχομε (π.χ. αγοράς μετρητοίς από τον Πλοίαρχο, τροφίμων, εφοδίων, έξοδα ιατρών κ.λπ.).

### 2.3.3 Εφαρμογή – Κατάρτιση ΓΛΠ.

Για πληρέστερη κατανόηση του σπουδαστή και αναγνώστη θα παρουσιάσουμε στην συνέχεια έναν ΓΛΠ που καταρτίστηκε στο υποθετικό ποntonόπορο Δ/Ξ «Κεφαλονιά», ελληνικής σημαίας, το οποίο ανήκει σε ελληνική ΝΕ. Επειδή το πλοίο είναι υπό ελληνική σημαία, εφαρμόζεται η ΕΣΣ για τη μισθοδοσία των Ελλήνων ναυτικών φορτηγών πλοίων από 4.500 DWT και άνω<sup>8</sup>. Στο πλοίο επιβαίνουν ως πλήρωμα εννέα Έλληνες και δεκατέσσερεις αλλοδαποί ναυτικοί. Οι Έλληνες πληρώνονται σε ευρώ, ενώ οι αλλοδαποί σε δολάρια Αμερικής. Η πλοιοκτήτρια ΝΕ στην περίπτωση μας για λογιστικούς λόγους υποχρεώνει τον Πλοίαρχο να συντάσσει κάθε μήνα δύο ΓΛΠ, έναν για τους Έλληνες σε ευρώ και έναν σε δολάρια Αμερικής για το αλλοδαπό πλήρωμα. Για λόγους απλότητας θα παρουσιαστεί μόνο ο ΓΛΠ σε ευρώ. Ο ΓΛΠ συντάσσεται για την περίοδο από 1/3/2016 έως και 31/3/2016. Κατά την περίοδο αυτή πραγματοποιήθηκαν τα εξής λογιστικά γεγονότα:

1) Το πλοίο προσέγγισε στους λιμένες Δουνκέρκη (Γαλλία) από την 1 – 2/3/2016, στην Νέα Υόρκη από 13 – 16/3/2016 και Χιούστον από 20 έως 22/3/2016.

2) Το πλοίο μετά το Χιούστον πέρασε τη διώρυγα του Παναμά στις 27/3/2016.

3) Το πλοίο εφοδιάστηκε στον λιμένα Δουνκέρκη την 1/3/2016 με λίγα φρέσκα τρόφιμα αξίας 400 €, και φίλτρα για τις μηχανές Cummins του συστήματος Framo αξίας 200 €, που πληρώθηκαν με μετρητά από τον Πλοίαρχο (η ισοτιμία ήταν 1 € = 1,1000 USD).

4) Στην Δουνκέρκη, την 1/3/2016, ο Α' Μηχανικός Ιωάννου απεστάλη με ταξί στον ιατρό, διότι τραυματίστηκε στο χέρι του. Του χορηγήθηκε αντιπυρετικό ορός και αντιβίωση. Τα έξοδα (ταξί, ιατρική εξέταση και φάρμακα) ανήλθαν σε 200 €, τα οποία τα πλήρωσε ο Α' Μηχανικός με μετρητά που του είχε δώσει ο Πλοίαρχος από το ταμείο του πλοίου.

5) Η ΝΕ έστειλε στον Πλοίαρχο μέσω ηλεκτρονι-

<sup>8</sup> Η σύμβαση αυτή υπογράφηκε στις 11/1/2011 και είναι σε ισχύ γιατί δεν έχει υπογραφεί άλλη μεταγενέστερη.

κού ταχυδρομείου 100 τηλεφωνικές κάρτες, συνολικού ποσού 1.700 €, προκειμένου να τις πουλήσει στο πλήρωμα.

6) Το πλοίο στο Χιούστον στις 22/3/2016 εφοδιάστηκε με τρόφιμα από τον τροφοδότη Fast Supplies Shipchangers, συνολικής αξίας 4.520 USD, τα οποία πλήρωσε η ΝΕ.

7) Το πλοίο στο Χιούστον στις 22/3/2016 εφοδιάστηκε με 150 κούτες τσιγάρα από τον τροφοδότη Fast Supplies Shipchangers, συνολικής αξίας 2.200 USD (η ισομμία ήταν 1 € = 1,1000 USD), τα οποία πλήρωσε η ΝΕ.

8) Στις 13/3/2016 επιβιβάστηκαν στο πλοίο ο Α' Μηχανικός Νικόλαος Νικολάου, καθώς και ο Εκπαιδευόμενος Σπουδαστής Πλοίαρχος δεύτερης εκπαιδευτικής περιόδου, Αποστόλης Αποστόλου, που υπέγραψαν τις συμβάσεις εργασίας τους με την ΝΕ στον Πειραιά την 12/3/2016 και αναχώρησαν αεροπορικώς στις ίδια ημέρα για Νέα Υόρκη, προκειμένου να ναυτολογηθούν στο πλοίο.

9) Η ΝΕ ενημέρωσε τον Πλοίαρχο ότι ο Α' Μηχανικός Νικόλαος Νικολάου έχει λάβει προκαταβολή από το γραφείο το ποσό των 5.000 €, καθώς επίσης ότι δικαιούται να λάβει το ποσό των 600 € για κάλυψη προσωπικών εξόδων, διότι ενόσω ήταν ξέμπαρκος είχε παρακολουθήσει το ειδικό σχολείο «ERM refreshing».

10) Στις 14/3/2016 επιβιβάστηκε στο πλοίο ο Ανθ/χος Παύλος Παύλου, ο οποίος υπέγραψε την σύμβαση εργασίας του με την ΝΕ στον Πειραιά στις 13/3/2016 και αναχώρησε αεροπορικώς την ίδια ημέρα για Νέα

Υόρκη, προκειμένου να ναυτολογηθεί στο πλοίο.

11) Η ΝΕ ενημέρωσε τον Πλοίαρχο ότι ο Ανθ/χος Παύλος Παύλου δικαιούται να λάβει το ποσό των 600 € για κάλυψη προσωπικών εξόδων, διότι ενόσω ήταν ξέμπαρκος είχε παρακολουθήσει το ειδικό σχολείο «BRM refreshing».

12) Στις 14/3/2016 αποβιβάστηκε από το πλοίο ο Α' Μηχανικός Ιωάννης Ιωάννου και αναχώρησε αεροπορικώς την ίδια ημέρα για Ελλάδα. Ο Πλοίαρχος του παρέδωσε επιστολή εντός φακέλου (πίν. 2.3.2) για να την παραδώσει στο λογιστήριο, προκειμένου να εξοφλήσουν τον ανωτέρω ναυτικό με το υπόλοιπο του λογαριασμού του, που είναι 9.586,95 €. Επί πλέον, ο Πλοίαρχος ειδοποιεί αυθημερόν το λογιστήριο μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για το ανωτέρω ποσό που δικαιούται να λάβει ο Α' Μηχανικός.

13) Στον λιμένα Houston την 22/03/2016 ο Πλοίαρχος παρέλαβε 3.850 USD από τον Πράκτορα «Shipping Agency», προκειμένου να τα διανείμει στους Έλληνες ναυτικούς που τα είχαν αιτηθεί σύμφωνα με την κατάσταση διανομής μετρητών (πίν. 2.3.3) (η ισομμία ήταν 1 € = 1,100 USD).

14) Στις 29/3/2016 ο Πλοίαρχος έστειλε στην εταιρεία με το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο κατάσταση εμβασμάτων Ελλήνων ναυτικών (πίν. Π.Β.5), προκειμένου να τα εμβάσει η εταιρεία στους δικαιούχους.

15) Στις 31/3/2016 ο ανθυποπλοίαρχος, υπεύθυνος για την διανομή τσιγάρων και τηλεφωνικών καρτών, προσκόμισε στον Πλοίαρχο κατάλογο με την κατανάλωση τσιγάρων και τηλεφωνικών καρτών κατά την περίοδο από 1 έως 31/3/2016 (πίν. 2.3.4).

### Πίνακας 2.3.2 Απόλυση Πληρώματος.

<b>Δ/Ε "Κεφαλονιά"</b>		<b>Houston, TX 14/3/2016</b>	
<b>Προς: Ionian Islands Maritime S.A. Piraeus, Greece</b>			
<b>Θέμα: Απόλυση Πληρώματος.</b>			
Αξιότιμοι κύριοι/ες			
Διά της παρούσης σας γνωρίζω την απόλυση των κάτωθι μελών του πληρώματος. Οι κατωτέρω έχουν μισθοτροφοδοτηθεί μέχρι σήμερα και έχουν πιστωτικό υπόλοιπο το έναντι του ονόματός τους αναγραφόμενο ποσό με το οποίο παρακαλώ να τους εξοφλήσετε. Με το ανωτέρω ποσόν έχω πιστώσει το πλοίο στον τρέχοντα λογαριασμό.			
1. Ιωάννου Ιωάννης Α' Μηχανικός	9.586,95 €	Σφραγίδα πλοίου	
		(υπογραφή)	
		Master	

Dionisios Dionisiou

Master

**Πίνακας 2.3.3**  
**Κατάσταση διανομής μετρητών.**

Δ/Ξ “Κεφαλονιά”

Λιμένας Houston, TX την 22/3/2016

Προς: *Ionian Islands Maritime S.A.*  
Piraeus, Greece

Αξιότιμοι κύριοι/ες

Έχω την τιμή να σας γνωρίσω ότι εις τον λιμένα Houston, TX παρέλαβα από την “Shipping Agency” τα κάτωθι μετρητά:

Ξένο νόμισμα 3,850 USD αντιστοιχούντα εις 3,500 €.

Τα ανωτέρω μετρητά διατέθηκαν ως κατωτέρω.

**Κατάσταση διανομής μετρητών.**

Α/Α	Όνοματεπώνυμο Λαβόντος	Ειδικότητα	Καταβληθέν Ποσό		Υπογραφή Λαβόντος
			Σε \$ (Τοπικό νόμισμα)	Σε ευρώ	
1	Διονύσιος Διονυσίου	Πλοίαρχος	1.300,00	1.181,82	
2	Θεόδωρος Θεοδώρου	Υποπλοίαρχος	750,00	681,82	
3	Γεώργιος Γεωργίου	Ανθυποπλοίαρχος	500,00	454,55	
4	Παύλος Παύλου	Ανθυποπλοίαρχος	400,00	363,64	
5	Απόστολος Αποστόλου	Δόκ. Πλοίαρχος Β'	200,00	181,82	
6	Νικόλαος Νικολάου	Α' Μηχανικός	700,00	636,36	
	<b>Σύνολο</b>		<b>3.850,00</b>	<b>3.500,00</b>	

Χρησιμοποιηθείσα ισοτιμία 1 USD = 0,909091 €

Μετά τιμής  
Ο Πλοίαρχος

(υπογραφή)

Σφραγίδα πλοίου

Dionisios Dionisiou

**Πίνακας 2.3.4**

**Κατάσταση διανομής τσιγάρων και τηλεφωνικών καρτών κατά τον μήνα Μάρτιο 2016.**

“Δ/Ξ Κεφαλονιά”

Εν πλω 31/3/2016

**Κατάσταση διανομής τσιγάρων και τηλεφωνικών καρτών κατά τον μήνα Μάρτιο 2016**

Α/Α	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Τσιγάρα (Κούτες)	€/κούτα	Κόστος	Τηλ. Κάρτες	€/κάρτα	Κόστος
1	Διονύσιος Διονυσίου	Πλοίαρχος				1	17,0	17,0
2	Θεόδωρος Θεοδώρου	Υποπλοίαρχος				1	17,0	17,0
3	Γεώργιος Γεωργίου	Ανθυποπλοίαρχος	2	12,5	25	2	17,0	34,0
4	Παύλος Παύλου	Ανθυποπλοίαρχος	3	12,5	37,5	1	17,0	17,0
5	Απόστολος Αποστόλου	Δόκ. Πλοίαρχος Β'	1	12,5	12,5	2	17,0	34,0
6	Νικόλαος Νικολάου	Α' Μηχανικός				1	17,0	17,0
7	Ιωάννης Ιωάννου	Α' Μηχανικός				1	17,0	17,0
8	Αναστάσιος Αναστασίου	Β' Μηχανικός				3	17,0	51,0
9	Δημήτριος Δημητρίου	Γ' Μηχανικός				2	17,0	34,0
10	Αλλοδαπό Πλήρωμα		12	12,5	150	15	17,0	255,0
11	Αρχές/πλοηγοί, κ.λπ.		10	12,5	125			
	<b>Σύνολο</b>		<b>28</b>	<b>12,5</b>	<b>350</b>	<b>29</b>	<b>17,0</b>	<b>493</b>

(υπογραφή)

Γεώργιος Γεωργίου

Ανθυποπλοίαρχος

16) Τα ποσά για έξτρα εργασίες του πληρώματος κατά τον μήνα Μάρτιο είναι σύμφωνα με τον πίνακα Π.Β.2.

17) Για τον μήνα Μάρτιο 2016 το σύνολο σιτηρεσίων αλλοδαπού πληρώματος ήταν 520 μερίδες και το σύνολο έξτρα σιτηρεσίων 55 μερίδες.

Για την κατάρτιση του ΓΛΠ ο Πλοίαρχος έχει επιπλέον στην διάθεσή του, τις ακόλουθες πληροφορίες:

1) Ο Πλοίαρχος με το κλείσιμο του ΓΛΠ στις 29/2/2016 είχε μετρητά επί του πλοίου 5.000 €, 100 τηλεφωνικές κάρτες συνολικής αξίας 1.700 € και 200 κούτες τσιγάρα συνολικής αξίας 2.500 € (πίν. 2.3.5).

2) Το πιστωτικό και χρεωστικό υπόλοιπο Ελλή-

νων ναυτικών την 29/2/2016 ήταν σύμφωνα με τον πίνακα 2.3.5.

3) Η ΝΕ με εγκύκλιο από το λογιστήριο έχει προσκομίσει στον Πλοίαρχο πίνακα με τις κλειστές μηνιαίες υπερωρίες των Ελλήνων ναυτικών (πίν. 2.3.6).

4) Η ΝΕ με εγκύκλιο από το λογιστήριο έχει προσκομίσει στον Πλοίαρχο μισθολογικό πίνακα με τα μηνιαία επιδόματα, κλειστές υπερωρίες και ασφαλιστικές εισφορές των Ελλήνων ναυτικών, σύμφωνα με την ισχύουσα ΣΣΕ Πλοίαρχου και πληρώματος φορτηγών πλοίων 4.500 DWT και άνω, προκειμένου να τον χρησιμοποιήσει κατά την σύνταξη του γενικού λογαριασμού (πίν. 2.3.7).

### Πίνακας 2.3.5

**Κατάσταση Χρεωστικού/Πιστωτικού υπολοίπου Πληρώματος περιόδου από 1/2/2016 έως 29/2/2016.**

M/T "Kefalonia"		At sea 29/2/2016		
Crew Credit/Debit balance Statement Period from 1/2/2016 to 29/2/2016.				
No.	Full Name / Ονοματεπώνυμο	Rank / Βαθμός	Credit / Πιστωτικό €	Debit / Χρεωστικό €
1	Theodorou Theodoros	Chief Officer	2.550,00	
2	Georgiou Georgios	2 <sup>nd</sup> Officer	1.450,00	
3	Ioannou Ioannis	Chief Engineer	5.500,00	
4	Anastasiou Anastasios	2 <sup>nd</sup> Engineer	2.500,00	
5	Dimitriou Dimitrios	3 <sup>rd</sup> Engineer	3.360,00	
	Total/Σύνολο		15.650,00	0,00

		Date / Ημ/μία	Amount / Ποσό €
<b>A</b>	CR Balance/ Πιστωτικό Υπόλοιπο ΓΛΠ.	29/2/2016	10.800,00
<b>B</b>	Crew Debit Balance (χρεωστικό πληρώματος)	29/2/2016	0,00
<b>C</b>	Tel. Cards on board (Τηλεφωνικές κάρτες)	29/2/2016	100 cards*17€
<b>D</b>	Cigarettes on board/Τσιγάρα	29/2/2016	200 cartons*12,5€
<b>E</b>	Cash on board/Μετρητά	29/2/2016	5.000,00
<b>F</b>	<b>Total Euro/Σύνολο</b>		20.000,00

Minus/μείον

<b>G</b>	Crew Credit Balance (Πιστωτικά πληρώματος)	29/2/2016	15.650,00
<b>H</b>	Master's Credit (Πιστωτικό Πλοίαρχου)	29/2/2016	4.350,00

Μετά πηγής  
Ο Πλοίαρχος  
  
(υπογραφή)  
Dionisios Dionisiou

Σφραγίδα πλοίου



5) Ο Ανθ/χος Π. Παύλου και ο δόκιμος Πλοίαρχος Α. Αποστόλου έχουν σταθερά μηνιαία εμβάσματα 2.500 και 500 € αντίστοιχα. Τα μηνιαία εμβάσματά τους θα αρχίσει να τα αποστέλλει η ΝΕ στους δικαιούχους, από το τέλος Μαρτίου 2016.

6) Τα μέλη του πληρώματος έχουν επί πλέον μηνιαία επιδόματα σύμφωνα με τον πίνακα 2.3.8, τα οποία δεν περιλαμβάνονται στην ΣΣΕ, αλλά τα χορηγεί η ΝΕ.

7) Η ΝΕ με την ναυτολόγηση κάθε μέλους πλη-

**Πίνακας 2.3.6**  
**Κατ' αποκοπή (κλειστών) μηνιαίων υπερωριών σε ευρώ (€).**

Ειδικότητα	Μονές Υπερωρίες	Ωριαία Αμοιβή	Σύνολο €	Διπλές Υπερωρίες	Ωριαία Αμοιβή	Σύνολο €	Υπερωρίες Σαββάτου & Αργιών	Ωριαία Αμοιβή	Σύνολο €	Γενικό Σύνολο Υπερωριών €
Πλοίαρχος	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Υποπλοίαρχος ή Β' Μηχανικός	190	10,24	1.945,6	60	16,39	983,4	70	12,29	860,3	3.789,3
Ανθυποπλοίαρχος ή Γ' Μηχανικός	160	8,91	1.425,6	30	14,25	427,5	50	10,69	534,5	2.387,6
Α' Μηχανικός	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Εκπαιδευόμενοι Β' Εκπ. Περιόδου	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

**Πίνακας 2.3.7**  
**Μηνιαίες παροχές και κρατήσεις σε ευρώ.**

ΣΤΗΛΗ 1	ΣΤΗΛΗ 2	ΣΤΗΛΗ 3	ΣΤΗΛΗ 4	ΣΤΗΛΗ 5	ΣΤΗΛΗ 6	ΣΤΗΛΗ 7	ΣΤΗΛΗ 8	ΣΤΗΛΗ 9	ΣΤΗΛΗ 10	ΣΤΗΛΗ 11	ΣΤΗΛΗ 12	ΣΤΗΛΗ 13	ΣΤΗΛΗ 14	ΣΤΗΛΗ 15	ΣΤΗΛΗ 16	ΣΤΗΛΗ 17	ΣΤΗΛΗ 18
Βαθμός	Βασικός μισθός	Βασικός μισθός + Επίδομα ΔΞ	Επίδομα Κυριακών 22%	Αμοιβή εργασίας Σαββάτου	Αμοιβή αργιών	Αντίτιμο τροφής ημερησίως	Άδεια με τροφή	Διορθωτικό Επίδομα	Έξοδα παραστάσεως Πλοίαρχου	Μπόνους πλοιοκτητών	Συνολικός μηνιαίος μισθός	Υπερωρίες μηνιαίας Κατ' Αποκοπή	NAT/ΕΛΟΕΝ/ΤΠΕΝ/ΚΕΑΝ ημερησίως	ΠΝΟ μηνιαίως	Εστία ναυτικών μηνιαίως	Μισθός αναμονής ημερησίως	Μισθός 3ης
Πλοίαρχος	2.712,26	3.119,10	596,70	469,76	108,49	13,69	1.460,72		171,08	6.074,16	12.000,00		29,00	4,50	9,49	380,11	351,31
Υποπλοίαρχος ή Β' Μηχανικός	1.417,32	1.559,05	311,81			13,69	789,83	18,95		2.281,05	4.960,70	3.789,30	18,10	4,50	4,96	154,96	139,03
Ανθυποπλοίαρχος ή Γ' Μηχανικός	1.232,74	1.356,01	271,20			13,69	701,24	18,95		865,01	3.212,41	2.387,60	16,66	4,50	4,31	98,04	83,71
Α' Μηχανικός	2.677,57	2.945,33	589,07	463,76	107,1	13,69	1.394,75	18,95		6.481,04	12.000,00		27,93	4,50	9,37	380,36	353,51
Δόκ. Πλοίαρχος Β' Εκπ. Περιόδου	861,69	947,86	189,57			13,69	523,13	18,95		70,49	1.750,00		13,77	4,50	3,02	52,01	40,90

ρώματος προσκομίζει στον Πλοίαρχο τα μηνιαία επιδόματα πολυετίας (αρχαιότητας) κάθε ναυτικού (πίν. 2.3.8).

8) Η αξία κτήσεως των τροφίμων<sup>9</sup> που υπήρχαν στο πλοίο σύμφωνα με απογραφή που έγινε στις 29/2/2016 ήταν 29.433,55 €.

9) Η αξία κτήσεως των τροφίμων που υπήρχαν στο πλοίο σύμφωνα με απογραφή που έγινε στις 31/3/2016 ήταν 27.052,00 €.

10) Ο Πλοίαρχος ελέγχει τα μετρητά στο χρηματοκιβώτιο του πλοίου στις 31/3/2016 και βλέπει ότι έχει υπόλοιπο 4.200,00 €.

Ο Πλοίαρχος λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω λογιστικά γεγονότα και πληροφορίες (1 – 17 και 1 – 10) και με την βοήθεια ενός υπολογιστικού φύλλου Excel καταχωρίζει τα ανωτέρω δεδομένα στο πρόγραμμα π.χ. *Excel*) και προχωρεί στην κατάρτιση του ΓΛΠ μετά των συνοδευτικών καταστάσεων ακολουθώντας τα ακόλουθα έξι βήματα:

### 1<sup>ο</sup> Βήμα.

Ο Πλοίαρχος συμπληρώνει τις σελίδες 1, 2, 3 του υποδείγματος του πίνακα 2.3.1, στις οποίες καταγρά-

φει τις εξής *πληρωμές* που διενέργησε:

1) **Συμπλήρωση του Μισθοδοτικού Πίνακα** (Portage Bill), της σελίδας 1 (πίν. 2.3.1), για όλους τους Έλληνες ναυτικούς χρησιμοποιώντας πληροφορίες από τον πίνακα 2.3.7.

Επί παραδείγματι για τον Ανθυποπλοίαρχο Παύλο Παύλου συμπληρώνει τα στοιχεία του ως εξής:

α) **No: 4.** (Ο α/α της σειράς που βρίσκεται ο ναυτικός στον κατάλογο) πίνακα Portage Bill.

β) **Full Name: Pavlos Pavlou** (Ονοματεπώνυμο ναυτικού).

γ) **Rank: 2<sup>nd</sup> Off** (Βαθμός ναυτικού).

δ) **Date of Employment: 14/3 – 31/3.** (Ημερ/νίες απασχολήσεως).

ε) **Period of Service: 17 ημέρες** (Ημέρες απασχολήσεως).

στ) **Wages per Month: 3.212,40€** (Μηνιαίος συνολικός μισθός που τον παίρνει από την στήλη 12 του πίν. 2.3.7).

ζ) **Total Wages: 1.820,36€** (Μισθός που θα λάβει ο ναυτικός για τις 17 ημέρες απασχολήσεως: 3.212,40 / 30 × 17).

η) **Days of Victualling: 18.** (Ημέρες τροφοδο-

**Πίνακας 2.3.8**  
**Εξοδα Λιμένων Πλοίαρχου.**

Ημερησίως	21,79€
Επίδομα διάπλου μεγάλων λιμνών, διωρύγων Παναμά, Σουέζ και Ορινόκου	179,68€

**Διάφορα επιδόματα και έξτρα αμοιβές σε ευρώ (€).**

ΣΤΗΛΗ 1	ΣΤΗΛΗ 2	ΣΤΗΛΗ 3	ΣΤΗΛΗ 4	ΣΤΗΛΗ 5	ΣΤΗΛΗ 6
Όνοματεπώνυμο	Ειδικότητα	Επίδομα Πολυετίας μηνιαίως	Επίδομα GMDSS μηνιαίως	Επίδομα ISPS μηνιαίως	Επίδομα Safety Officer μηνιαίως
Διονύσιος Διονυσίου	Πλοίαρχος	240	250	100	
Θεόδωρος Θεοδώρου	Υποπλοίαρχος	110			
Γεώργιος Γεωργίου	Ανθυποπλοίαρχος	70			120
Παύλος Παύλου	Ανθυποπλοίαρχος	35	120		
Απόστολος Αποστόλου	Εκπ. Σπουδαστής Β' Περ.				
Νικόλαος Νικολάου	Α' Μηχανικός	180			
Ιωάννης Ιωάννου	Α' Μηχανικός	110			
Αναστάσιος Αναστασίου	Β' Μηχανικός	100			
Δημήτριος Δημητρίου	Γ' Μηχανικός	50			
ΣΥΝΟΛΑ		895	370	100	120

<sup>9</sup> Η αξία κτήσεως ή κόστος κτήσεως ή τιμή κτήσεως των τροφίμων είναι η χρηματική αξία στην οποία αγοράσθηκαν τα τρόφιμα και προσδιορίζεται από τα στοιχεία των τιμολογίων.

οίας ναυτικού. Υπολογίζει και την 31<sup>η</sup> Μαρτίου που τροφοδοτείται ο ναυτικός).

Το συνολικό ποσό του μισθοδοτικού πίνακα είναι **44.016,56€** και ο συνολικός αριθμός σιτηρεσιών **225**.

**2) Συμπλήρωση του πεδίου «Οδοιπορικά και άλλα έξοδα»** (Crew traveling and other expenses) της σελίδας 2 (πίν. 2.3.1). Στο πεδίο αυτό ο Πλοίαρχος συμπληρώνει:

α) Τους **συνολικούς μισθούς αναμονής (waiting wages): 530,41€**. Το ποσό προκύπτει αν αθροίσουμε τους μισθούς αναμονής που δικαιούνται οι ναυτικοί, σύμφωνα με την στήλη 17 του πίνακα 2.3.7:

Παύλου Π. (1 ημέρα × 98,04€) + Αποστόλου Α.  
(1 ημέρα × 52,01€) + Νικολάου Ν. (1 ημέρα ×  
× 380,36€) = 530,41€

β) Τους **συνολικούς μισθούς 31<sup>ης</sup> του μήνα (31<sup>st</sup> Wages): 478,12€**. Το ποσό προκύπτει αν αθροίσουμε τους μισθούς 31<sup>ης</sup> του μήνα που δικαιούνται οι ναυτικοί σύμφωνα με την στήλη 18 του πίνακα 2.3.7:

Παύλου Π. (1 ημέρα × 83,71€) + Αποστόλου Α.  
(1 ημέρα × 40,90€) + Νικολάου Ν. (1 ημέρα ×  
× 353,51€) = 478,12€

γ) Τις **αποζημιώσεις για παρακολούθηση εκπαιδευτικών σεμιναρίων και ειδικών σχολείων (training): 1.200,00€**.

Παύλου Π. (600€) +  
+ Νικολάου Ν. (600€) = 1.200,00€

**3) Συμπλήρωση του πεδίου «Υπερωρίες»** (Crew overtime) σελίδας 2 πίν. 2.3.1. Όπου:

α) **Deck: 7.529,87€** (Συνολικές υπερωρίες προσωπικού Καταστρώματος).

β) **Engine Room: 6.176,90€** (Συνολικές υπερωρίες προσωπικού Μηχανής).

Τα ποσά αυτά έχουν υπολογιστεί στον πίνακα Π.Β.1 για τις ημέρες που έχουν εργασθεί οι ναυτικοί (αναλογικά) λαμβάνοντας υπόψη το ποσό των κλειστών υπερωριών που δικαιούνται για πλήρη μήνα σύμφωνα με την στήλη 13 του πίνακα 2.3.7.

**4) Συμπλήρωση του πεδίου «Έξτρα αμοιβές»** (Crew extra/bonus) σελίδας 2 πίν. 2.3.1. Το πεδίο αυτό συμπληρώνει ως εξής:

α) **Deck: 1.320,00€**.

β) **Engine: 1.100,00€**.

Τα ποσά αυτά έχουν υπολογισθεί συγκεντρωτικά στον πίνακα Π.Β.2 και είναι τα ποσά, που τους έχει χορηγήσει ο Πλοίαρχος βάσει των έξτρα εργασιών που έχουν απασχοληθεί οι ναυτικοί<sup>10</sup>.

γ) **GMDSS Bonus: 318,0€**. Η ΝΕ χορηγεί μηνιαίο επίδομα επικοινωνιών σύμφωνα με την στήλη 4 του πίνακα 2.3.8:

Διονυσίου Δ. (250€) + Παύλου Π.  
(68€ για 17 ημέρες) = 318,00€

δ) **Seniority Bonus: 749,16€**. Η ΝΕ χορηγεί στους ναυτικούς μηνιαίο επίδομα πολυετίας, σύμφωνα με την στήλη 3 του πίνακα 2.3.8.

Διονυσίου Δ. (240€) + Θεοδώρου Θ.  
(110€) + Γεωργίου Γ. (70€) + Παύλου Π.  
(19,83€ για 17 ημέρες) + Νικολάου Ν.  
(108,00€ για 18 ημέρες) + Ιωάννου Ι.  
(51,33€ για 14 ημέρες) + Αναστασίου Α.  
(100€) + Δημητρίου Δ. (50€) = 749,16€

ε) **ISPS Bonus: 100,00€**. Η ΝΕ χορηγεί στον Πλοίαρχο Διονυσίου Δ. επίδομα ISPS ποσού 100€ σύμφωνα με την στήλη 5 του πίνακα 2.3.8.

στ) **Safety Officer Bonus: 120,00€**. Η ΝΕ χορηγεί στον Ανθ/χο Γεωργίου Γ. επίδομα Αξιοματικού Ασφαλείας ποσού 120,00€, σύμφωνα με την στήλη 6 του πίνακα 2.3.8.

**5) Συμπλήρωση του πεδίου «Έξοδα Λιμένος Πλοίαρχου»** (Captain's Port Expenses), σελίδας 2.

Υπολογίζεται από τον πίνακα 2.3.8 ως ακολούθως:

196,11€ (9 ημέρες × 21,79€) + 179,68€  
(επίδομα διάπλου διώρυγας Παναμά) = 375,79€

**6) Συμπλήρωση του πεδίου «Εφόδια πληρωμένα από τον Πλοίαρχο»** (Stores Paid by the Master) σελίδας 2. Ο Πλοίαρχος στο πεδίο αυτό καταχωρίζει το ποσό των 200,00€ που δαπάνησε την

<sup>10</sup> Η ΣΣΕ εμπορικών πλοίων ορίζει τις εργασίες εκείνες που οι ναυτικοί δικαιούνται έξτρα αμοιβή.

1/3/2016 στην Δουνκέρκη, με μετρητά, για την αγορά φίλτρων μηχανών cummins.

**7) Συμπλήρωση του πεδίου «Ιατρικά έξοδα πληρωμένα από τον Πλοίαρχο»** (Medical Expenses Paid by the Master) σελίδας 3. Στο πεδίο αυτό ο Πλοίαρχος καταχωρίζει το ποσό των 200,00 € που δαπάνησε την 1/3/2016 στον λιμένα Δουνκέρκη, με μετρητά, για την αποστολή του Α' Μηχ/κού Ιωάννου Ι. στον ιατρό.

**8) Συμπλήρωση του πεδίου «Τροφίμα πληρωμένα από τον Πλοίαρχο»** (Provisions Paid by the Master), σελίδας 3. Εδώ ο Πλοίαρχος καταχωρίζει το ποσό των 400,00 € που δαπάνησε στον λιμένα Δουνκέρκη την 1/3, με μετρητά, για την αγορά φρέσκων τροφίμων.

**9) Συμπλήρωση του πίνακα «Έκτακτα μικροέξοδα πληρωμένα από τον Πλοίαρχο»** (Sundries Paid by the Master), σελίδας 3. Εδώ καταχωρίζονται τα εξής:

α) **Cigarettes to Foreign Crew: 150€.** Είναι η αξία τσιγάρων που κατανάλωσε το αλλοδαπό πλήρωμα σύμφωνα με τον πίνακα 2.3.4 (12 κούτες τσιγάρα × 12,5€ = 150€).

β) **Gratuities to Authorities: 125.00€.** Είναι η αξία τσιγάρων που έδωσε ο Πλοίαρχος ως φιλοδώρημα σε αρχές σύμφωνα με τον πίνακα 2.3.4 (10 κούτες τσιγάρα × 12,5€ = 125€).

γ) **Telephone cards to Foreign Crew: 255€.** Είναι η αξία τηλεφωνικών καρτών που κατανάλωσε το αλλοδαπό πλήρωμα σύμφωνα με τον πίνακα 2.3.4 (15 κάρτες × 17,0€ = 255€).

**Σημείωση:** Η ΝΕ, στο παράδειγμά μας, υποχρεώνει τον Πλοίαρχο να συντάσσει δύο λογαριασμούς, έναν σε € (Έλληνες) και έναν σε \$ (Αλλοδαποί). Όταν ο Πλοίαρχος παραλαμβάνει τσιγάρα και τηλεφωνικές κάρτες, τις καταχωρίζει στις εισπράξεις του πίνακα ανακεφαλαιώσεως στον ΓΛΠ σε € μόνο. Για τον λόγο αυτόν οι καταναλώσεις αλλοδαπού πληρώματος εμφανίζονται ως πληρωμές στον λογαριασμό αυτόν.

## 2<sup>ο</sup> Βήμα.

Ο Πλοίαρχος συμπληρώνει τον **Πίνακα Ανακεφαλαιώσεως** (Summary of Account) της σελίδας 4. Αναλυτικότερα:

1) Στην αριστερή πλευρά της σελίδας 4 του ΓΛΠ [**χρέωση (debit)**] καταχωρίζει όλες τις **πληρωμές (δαπάνες)** που έχει διενεργήσει, οι οποίες έχουν κα-

ταγραφεί αναλυτικά και υπολογιστεί στις σελίδες 1, 2 και 3 του πίνακα 2.3.1, ενώ τα σύνολά τους τα μεταφέρει στην σελίδα 4. Έτσι ο Πλοίαρχος **έχει πληρώσει** για:

α) Ακαθάριστους μισθούς (χωρίς τις υπερωρίες, τα έξτρα και τα διάφορα επιδόματα που χορηγεί η ΝΕ) 44.016,56€.

β) Οδοιπορικά και άλλα έξοδα 2.208,53€.

γ) Υπερωρίες 13.706,77€.

δ) Έξτρα/αμοιβές και bonus 3.707,16€.

ε) Αγορά τροφίμων 400,00€.

στ) Αγορά εφοδίων 200,00€.

ζ) Ιατρικές δαπάνες 200,00€.

η) Έξοδα λιμένος Πλοίαρχου 375,79€, και

θ) για διάφορα άλλα έκτακτα μικροέξοδα 530,00€.

Επί πλέον στην αριστερή στήλη πάνω-πάνω εμφανίζεται και το **πιστωτικό υπόλοιπο** (credit balance) των 10.800€ του προηγούμενου λογαριασμού (29/2/2016), το οποίο είναι η απαίτηση του Πλοίαρχου κατά της ΝΕ, δηλαδή το ποσό που η ΝΕ πρέπει να δώσει ακόμα στον Πλοίαρχο. Το άθροισμα όλων των παραπάνω πληρωμών είναι **76.144,81€**.

2) Στην δεξιά πλευρά της σελίδας 4 [**πίστωση (credit)**] καταχωρίζει ο Πλοίαρχος τις **εισπράξεις** κατά το χρονικό διάστημα για το οποίο συντάσσεται ο ΓΛΠ ή με άλλα λόγια ό,τι ποσά πληρώνει η ΝΕ για το πλοίο την περίοδο αυτή. Οι εισπράξεις αυτές είναι:

α) Το έκτακτο έμβασμα στις 28/3/2016 ποσού 19.000€ που στάλθηκε από την ΝΕ στις οικογένειες των ναυτικών με εντολή του Πλοίαρχου (πίν. Π.Β.5).

β) Τα μηνιαία εμβάσματα Μαρτίου (Π. Παύλου και Α. Αποστόλου), συνολικού ποσού 3.000€ που στάλθηκαν στις οικογένειες των ναυτικών με εντολή επίσης του Πλοίαρχου.

γ) Το κόστος των τσιγάρων που πλήρωσε η ΝΕ και τα παρέλαβε ο Πλοίαρχος στο Χιούστον στις 22/3/2016 ποσού 2.000€.

δ) Το κόστος των τηλεφωνικών καρτών ποσού 1.700€ που απέστειλε η ΝΕ στον Πλοίαρχο στις 10/3/2016 με σκοπό να τις πουλήσει στο πλήρωμα.

ε) Τα μετρητά που έλαβε ο Πλοίαρχος στο Χιούστον στις 22/3/2016 από τον πράκτορα «Shipping Agency» για να τα διανεμίει στο πλήρωμα ποσού 3.500€ (πίν. 2.3.3).

στ) Το ποσό των 9.586,95€ που πλήρωσε η ΝΕ για να εξοφλήσει τον απολυμένο Α' Μηχανικό Ιωάννου Ιωάννη κατόπιν εντολής του Πλοίαρχου (πίν. Π.Β.11 και 2.3.2).

ζ) Το ποσό προκαταβολής 5.000€ που πλήρωσε η ΝΕ στον Α' Μηχανικό Νικολάου Νικόλαο πριν την ναυτολόγησή του.



η) Εισφοράς αλληλεγγύης ποσού 3.787,37 € (πίν. Π.Β.10).

θ) Τα ποσά των κρατήσεων ναυτικής ασφάλισης ΠΝΟ ποσού 32,55 € (πίν. Π.Β.6), Εστίας Ναυτικών ποσού 54,10 € (πίν. Π.Β.7), ΝΑΤ, ΤΠΕΝ, ΕΛΟΕΝ, ΚΕΑΝ ποσού 4.380,44 € (πίν. Π.Β.8) και

ι) οι κρατήσεις φόρου εισοδήματος ποσού 8.698,86 € (πίν. Π.Β.9).

Το άθροισμα όλων των παραπάνω εισπράξεων του Πλοίαρχου (ή διαφορετικά των πληρωμών από την ΝΕ) είναι **60.740,27 €**. Παρατηρούμε ότι οι πληρωμές του Πλοίαρχου (total debit) είναι μεγαλύτερες από τις εισπράξεις (total credit) κατά το ποσό των 15.404,51 € (βλ. σελ. 4 κάτω δεξιά - *Credit balance for equalization transferred to next MGA*). Αυτό σημαίνει ότι η ΝΕ πρέπει να δώσει ακόμα (δηλ. οφείλει) στον Πλοίαρχο αυτό το ποσό. Το ποσό αυτό καλείται **υπόλοιπο** (balance) του λογαριασμού Πλοίαρχου και είναι **πιστωτικό**, διότι οι πληρωμές είναι περισσότερες από τις εισπράξεις, και θα εμφανιστεί στην αριστερή πλευρά του πίνακα ανακεφαλαιώσεως (σελ. 4, πίν. 2.3.1) πάνω-πάνω δηλαδή στις πληρωμές, όταν ο Πλοίαρχος ανοίξει τον λογαριασμό Πλοίαρχου για την επόμενη διαχειριστική περίοδο (1/4/2016 – 30/4/2016).

### 3<sup>ο</sup> Βήμα.

Ο Πλοίαρχος καταρτίζει τον **πίνακα με το υπόλοιπο Πλοίαρχου (Master's actual Balance)** της 31/3/2016. Στο κάτω μέρος της αριστερής πλευράς της σελίδας 4 του πίνακα 2.3.1, υπάρχει πίνακας υπολογισμού του υπόλοιπου Πλοίαρχου, δηλαδή του χρηματικού ποσού που πρέπει και δικαιούται να λαμβάνει ο Πλοίαρχος στο τέλος της διαχειριστικής περιόδου (31/3/2016).

Ο Πλοίαρχος έχει **ενεργητικό**, δηλαδή τα χρηματικά ποσά που του **ανήκουν** στις 31/3/2016 τα ακόλουθα ποσά σε ευρώ (€):

<b>Ενεργητικό</b> Πλοίαρχου στις 31/3/2016	Τα χρήματα που του οφείλει η ΝΕ (δηλ. το πιστωτικό υπόλοιπο του ΓΛΠ στις 31/3/2016)	15.404,54
	Μετρητά επί του πλοίου στις 31/3/2016	4.200,00
	Τηλεφωνικές κάρτες επί του πλοίου στις 31/3/2016	2.907,00
	Τσιγάρα επί του πλοίου στις 31/3/2016	4.150,00
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>		<b>26.661,54</b>

Άρα του ανήκει το ποσό των 26.661,54 €.

Ο Πλοίαρχος όμως έχει **υποχρεώσεις προς τους ναυτικούς**. Ως υποχρεώσεις εννοούμε το ποσό που οφείλει στους ναυτικούς, αλλά δεν τους το έχει εξοφλήσει ακόμα. Όταν λέμε ότι δεν τους έχει εξοφλήσει ακόμα, σημαίνει ότι ούτε το έχει εμβάσει σε λογαριασμούς τους, ούτε τους το έχει δώσει σε μετρητά (εξόφληση). Το ποσό αυτό μεταφέρεται στον επόμενο ατομικό λογαριασμό μισθοδοσίας κάθε ναυτικού και δικαιούται να το εισπράξει όποτε αυτός θελήσει. Άρα:

<b>Υποχρεώσεις</b> Πλοίαρχου στο πλήρωμα στις 31/3/2016	Είναι το πιστωτικό υπόλοιπο πληρώματος την 31/3/2016 που ο Πλοίαρχος δεν έχει εξοφλήσει ακόμα	19.990,88 € (πίν. 2.3.9)
--	---	-----------------------------

Η διαφορά μεταξύ του ενεργητικού του Πλοίαρχου (δηλ. του ποσού που του ανήκει) και των υποχρεώσεών του, είναι το ποσό που ο Πλοίαρχος δικαιούται να λαμβάνει στις 31/3/2016. Αν χρησιμοποιήσουμε την σχέση της ενότητας 2.1.1, έχουμε:

Ενεργητικό = Υποχρεώσεις προς τρίτους (πλήρωμα) + Καθαρή Θέση (λαμβάνειν Πλοίαρχου)
---

Άρα:

<b>Λαμβάνειν Πλοίαρχου 31/3/2016 = Ενεργητικό Πλοίαρχου 31/3/2016 – υποχρεώσεις προς πλήρωμα 31/3/2016</b>
--

Άρα ο Πλοίαρχος δικαιούται να λάβει την 31/3/2016 :  $26.661,54 - 19.990,88 = 6.670,66 €$ .

Το ποσό αυτό το συγκρίνομε με το ποσό που δικαιούται να λάβει σύμφωνα με τον ατομικό λογαριασμό μισθοδοσίας του [πίν. 2.3.1(α)], το οποίο είναι 6.670,66 €. Τα δύο αυτά ποσά πρέπει να είναι **ακριβώς τα ίδια** για να είναι εκ πρώτης όψεως ο ΓΛΠ σωστός. Στην περίπτωση μας βλέπομε ότι όντως τα δύο αυτά ποσά είναι ίδια και άρα ο ΓΛΠ είναι εκ πρώτης όψεως **ορθός**.

**Το Υπόλοιπο Πλοίαρχου στις 31/3/2016 πρέπει να είναι ίσο με το ποσό που δικαιούται να λάβει ο Πλοίαρχος σύμφωνα με τον ατομικό λογαριασμό μισθοδοσίας του στις 31/3/2016.**

Το υπόλοιπο του Πλοίαρχου στις 31/3/2016 μπορούμε να το δούμε και από τον πίνακα 2.3.9, ο οποίος είναι περισσότερο λεπτομερής.



**4<sup>ο</sup> Βήμα.**

Υπολογισμός κόστους τροφοδοσίας του πίνακα 2.3.1 (σελ. 3).

Το ημερήσιο κόστος τροφοδοσίας στα ποντοπόρα πλοία υπολογίζεται **πάντα σε USD**.

Ο Πλοίαρχος αθροίζει τα παρακάτω ποσά: (1+2+3):

1)	Αξία αποθεμάτων τροφίμων που υπήρχαν στο πλοίο στις 29/2/2016.	29.433,55 \$
2)	Αξία τροφίμων που πλήρωσε μετρητοίς ο Πλοίαρχος στην Δουνκέρκη στις 1/3 (400 € × 1,1000 ισοτιμία = 440 \$).	440,00 \$
3)	Αξία τροφίμων που πλήρωσαν οι πλοιοκτίτες και παρέλαβε ο Πλοίαρχος στο Χιούστον στις 22/3/2016.	4.520,00 \$
4)	<b>Σύνολο</b>	<b>34.393,55 \$</b>

Από το παραπάνω σύνολο αφαιρείται το:

5)	Αξία αποθεμάτων τροφίμων που υπάρχουν στο πλοίο στις 31/3/2016.	27.052,00 \$
----	---	--------------

και λαμβάνει το: (6)

6)	Συνολικό κόστος τροφοδοσίας περιόδου Μαρτίου 2016.	7.341,55 \$
----	--	-------------

Το ποσό που προκύπτει (7.341,55) διαιρείται διά το 800, που είναι το σύνολο σιτηρεσιών (225 για τους Έλληνες + 520 για το αλλοδαπό πλήρωμα + 55 για τις έξτρα μερίδες) και υπολογίζεται το Ημερήσιο κόστος τροφοδοσίας κατ' άτομο, που είναι 9,18 \$.

**5<sup>ο</sup> Βήμα.**

Ο Πλοίαρχος καταρτίζει τους ατομικούς λογαριασμούς μισθοδοσίας του πληρώματος στις 31/3/2016. Επί παραδείγματι για τον Ανθ/χο Παύλο Π., ο οποίος παρουσιάζεται στον πίνακα 2.3.1(β):

1) Ο Πλοίαρχος **συμπληρώνει τα ακόλουθα στοιχεία:**

α) **ΜΕΘ:** 370 ΛΒ.

β) **Κωδικός Ναυτικού:** 1656. (Κάθε ναυτικός έχει τον δικό του κωδικό στο λογιστήριο).

γ) **Όνομα πλοίου:** Μ/Τ Κεφαλονία.

δ) **Όνομα ναυτικού:** Pavlos P.

ε) **Ειδικότητα:** 2<sup>nd</sup> Officer (Ανθ/χος).

στ) **Περίοδος απασχολήσεως:** 14/3/2016 – 31/3/2016 (ο ναυτικός επιβιβάστηκε στο πλοίο και ναυτολογήθηκε στις 14/3/2016).

ζ) **Ημέρες απασχολήσεως:** 17 (από 14/3/2016 έως 30/3/2016). Η 31<sup>η</sup> του μήνα δεν περιλαμβάνεται στις ημέρες απασχολήσεως και αυτό διότι ο μηνιαίος μισθός αντιστοιχεί για ημέρες απασχολήσεως 30 ημερών του εμπορικού μήνα.

η) **Συνολικός μηνιαίος μισθός και άδεια:** 3.212,40 €. Το ποσό αυτό λαμβάνεται από την στήλη 12 του πίνακα 2.3.7 που μας έχει προμηθεύσει με εγκύκλιο το λογιστήριο της ΝΕ και περιλαμβάνει τον βασικό μηνιαίο μισθό με όλα τα επιδόματα της ΣΣΕ χωρίς όμως τις υπερωρίες, τις έξτρα αμοιβές και τα επιδόματα που τυχόν μπορεί να χορηγεί η ΝΕ.

2) Στην συνέχεια ο Πλοίαρχος υπολογίζει και συμπληρώνει τα εξής στοιχεία των αποδοχών του ναυτικού:

α) **Συνολικός μισθός και άδεια:** 1.820,36 €. [Το ποσό αυτό υπολογίζεται διαιρώντας τις μηνιαίες αποδοχές 3.212,40 διά του 30 (ημέρες μήνα). Το ποσό που προκύπτει το πολλαπλασιάζουμε με τις ημέρες απασχολήσεως του ναυτικού, δηλ. το 17].

β) **Υπερωρίες:** 1.352,97 €. [Το ποσό αυτό υπολογίζεται διαιρώντας τις μηνιαίες υπερωρίες 3.387,60 διά του 30 (ημέρες μήνα) και το ποσό που προκύπτει το πολλαπλασιάζουμε με τις ημέρες απασχολήσεως του ναυτικού, δηλαδή το 17. Οι μηνιαίες κατ' αποκοπή υπερωρίες του ναυτικού (3.387,60) βρίσκονται από την στήλη 13 του πίνακα 2.3.7].

γ) **Επίδομα πολυετίας:** 19,83 €. Το ποσό αυτό υπολογίζεται διαιρώντας το ποσό του μηνιαίου επιδόματος πολυετίας του ναυτικού (35,00 €) διά του 30 (ημέρες μήνα) και το ποσό που προκύπτει το πολλαπλασιάζει με τις ημέρες απασχολήσεως του ναυτικού, δηλαδή με το 17. Το μηνιαίο επίδομα πολυετίας (35,00 €) βρίσκεται από την στήλη 3 του πίνακα 2.3.8.

δ) **Διάφορα επιδόματα:** 68,00 €. Σύμφωνα με την στήλη 4 του πίνακα 2.3.8, ο Παύλος Π. δικαιούται μηνιαίο επίδομα GMDSS ποσού 120 €. Το ποσό των 68 € προκύπτει εάν διαιρέσουμε το ποσό των 120 € διά του 30 (ημέρες μήνα) και το πηλίκο το πολλαπλασιάζουμε με τις ημέρες απασχολήσεως του ναυτικού, δηλαδή τον αριθμό 17.

ε) **Μισθός 31<sup>ης</sup> Μαρτίου:** 83,71 €. Ο Ανθ/χος δικαιούται μισθό της 31<sup>ης</sup>, γιατί έχει ναυτολογηθεί μετά την 1<sup>η</sup> Μαρτίου (14/3/2016). Το ποσό αυτό λαμβάνεται από την στήλη 18 του πίνακα 2.3.7 και έχει υπολο-

γιστεί όπως έχουμε αναλύσει προηγουμένως από την ακόλουθη σχέση:

Μισθός 31<sup>ns</sup> του μήνα = Συνολικός μισθός χωρίς τις υπερωρίες-επίδομα αδείας μετά τροφής / 30

στ) **Μισθός αναμονής:** 98,04 €. Ο Ανθ/χος δικαιούται το μισθό αυτόν, διότι αναχώρησε από την Ελλάδα στις 13/3/2016 για να ναυτολογηθεί στο πλοίο. Το ποσό αυτό λαμβάνεται από την στήλη 17 του πίνακα 2.3.7 και έχει υπολογισθεί όπως έχουμε αναλύσει προηγουμένως από την σχέση:

Μισθός αναμονής = Συνολικός μισθός χωρίς τις υπερωρίες και χωρίς το επίδομα Κυριακών / 30

ζ) **Έξτρα αμοιβές:** 220,00 €. Ο Ανθ/χος για διάφορες έξτρα εργασίες πρέπει να λάβει το ποσό των 220 € σύμφωνα με τον πίνακα Π.Β.2.

η) **Σύνολο αποδοχών:** 4.262,91 €. Το ποσό αυτό προκύπτει εάν αθροιστούν όλες οι παραπάνω αποδοχές (α έως ζ).

3) Κατόπιν ο Πλοίαρχος υπολογίζει και συμπληρώνει τα ακόλουθα στοιχεία των ασφαλιστικών κρατήσεων του ναυτικού:

α) **Ασφαλιστικές εισφορές (NAT/ΕΛΟΕΝ/ΤΠΕΝ/ΚΕΑΝ):** 283,22 €. Το ποσό αυτό προκύπτει εάν πολλαπλασιαστούν οι συνολικές ημερήσιες ασφαλιστικές εισφορές (16,66 €) που λαμβάνονται από την στήλη 14 του πίνακα 2.3.7 με τις ημέρες απασχολήσεως του ναυτικού (17).

β) **ΠΙΝΟ:** 2,55 €. Το ποσό αυτό υπολογίζεται εάν διαιρεθούν οι μηνιαίες εισφορές υπέρ ΠΙΝΟ (4,50 €) που λαμβάνονται από την στήλη 15 του πίνακα 2.3.7 διά του 30 (ημέρες μήνα) και το ποσό που προκύπτει πολλαπλασιαστεί με τις ημέρες απασχολήσεως του ναυτικού (17).

γ) **Εοτία Ναυτικών:** 4,50 €. Το ποσό αυτό λαμβάνεται από την στήλη 16 του πίνακα 2.3.7 και είναι ανεξάρτητο των ημερών που απασχολήθηκε ο Ανθ/χος μέσα στον μήνα.

δ) **Σύνολο κρατήσεων:** 290,08 €. Το ποσό αυτό προκύπτει εάν αθροίσουμε όλες τις παραπάνω ασφαλιστικές κρατήσεις (α έως γ).

4) **Φορολογητέο εισόδημα:** 3.972,83 €. Το ποσό αυτό προκύπτει εάν από το σύνολο αποδοχών (4.262,91 €) αφαιρεθεί το σύνολο κρατήσεων (290,08 €). Στο ποσό θα υπολογιστεί στην συνέχεια ο ανάλογος φόρος εισοδήματος και η εισφορά αλληλεγγύης.

5) Στην συνέχεια ο Πλοίαρχος **υπολογίζει και κα-**

**ταγράφει τις λοιπές κρατήσεις** ως ακολούθως:

α) **Εισφορά αλληλεγγύης:** 232,45 €, που υπολογίζεται από τον πίνακα 2.2 (σελ. 104) ως εξής: Διαιρώντας το φορολογητέο εισόδημα των 3.972,83 € με τις ημέρες απασχολήσεως του ναυτικού (17) λαμβάνεται το **ημερήσιο φορολογητέο εισόδημα** των 233,70 €.

Στη συνέχεια πολλαπλασιάζεται το νούμερο των 233,70 € με το 360 (ημέρες έτους) και προκύπτει το **αναμενόμενο ετήσιο φορολογητέο εισόδημα** των 84.130,51 €.

Από την στήλη 5 του πίνακα 2.2 διαπιστώνεται ότι για εισόδημα 65.000 € αντιστοιχεί συνολική εισφορά αλληλεγγύης 3.201 €. Ο Ανθ/χος όμως έχει εισόδημα κατά 19.130,51 € μεγαλύτερο των 65.000 € (84.130,51 – 65.000 €). Για το ποσό των 19.130,51 € φορολογείται με συντελεστή 9,00% (που αντιστοιχεί για εισοδήματα από 65.001 – 220.000 €) και έτσι τελικώς προκύπτει επί πλέον εισφορά 1.721,74 €.

Εάν προστεθεί η εισφορά αλληλεγγύης μέχρι το τμήμα του εισοδήματος των 65.000 €, που είναι **3.201 €**, και η εισφορά αλληλεγγύης για το τμήμα του εισοδήματος από 65.001 – 84.114 €, που είναι **1.721,74 €**, λαμβάνεται η **ετήσια εισφορά αλληλεγγύης** που πρέπει να πληρώσει ο Ανθ/χος εάν εργαζόταν όλο το έτος (360 ημέρες) και είναι **4.922,74 €**.

Ο Ανθ/χος εργάστηκε τον μήνα Μάρτιο μόνο 17 ημέρες και συνεπώς η εισφορά αλληλεγγύης που του αναλογεί για τις ημέρες αυτές είναι:

$$(4.922,74 \div 360) \times 17 \text{ ημέρες} = \mathbf{232,45 \text{ €}}$$

β) **Φόρος εισοδήματος:** 586,99 €. Ο φόρος αυτός υπολογίζεται πάνω στο καθαρό φορολογητέο εισόδημα των 3.972,83 € με σταθερό φορολογικό συντελεστή παρακρατήσεως 14,775% ως ακολούθως:

$$(3.972,83 \times 14,775 \div 100) = \mathbf{586,99 \text{ €}}$$

γ) **Μηνιαία εμβάσματα:** 2.500,00 €. Ο Ανθ/χος έχει σταθερό μηνιαίο έμβασμα ύψους 2.500 €, το οποίο εκτελεί (αποστέλλει) η ΝΕ στο τέλος του μήνα.

δ) **Μειρητά σε λιμένες:** 363,64 €. Το ποσό αυτό λαμβάνεται από τον πίνακα 2.3.3 και είναι το ποσό σε ευρώ που αντιστοιχεί στα 400 USD που έλαβε ο Ανθ/χος σε μειρητά στον λιμένα Houston στις 22/3/2016 με ισοτιμία 1 € = 1,100 \$.

ε) **Τσιγάρα:** 37,50 €. Ο Ανθ/χος έλαβε τρεις κούτες τσιγάρα με κόστος 12,5 € η κούτα, σύμφωνα με τον πίνακα 2.3.4.

στ) **Τηλεφωνικές κάρτες:** 17,00 €. Ο Ανθ/χος έλαβε μία τηλεφωνική κάρτα αξίας 17,0 €, σύμφωνα με τον πίνακα 2.3.4.

ζ) **Γενικό σύνολο κρατήσεων:** 4.027,66 €. Το ποσό αυτό προκύπτει εάν αθροιστεί το **σύνολο των κρατήσεων** [παράγρ. 3(δ) = 290,08 €] και το **σύνολο των λοιπών κρατήσεων** (3.737,58 €) των παραγράφων 5(α) έως 5(στ).

6) **Πιστωτικό Υπόλοιπο:** 235,25 €. Το ποσό αυτό προκύπτει εάν αφαιρεθεί από το **Γενικό Σύνολο Αποδοχών** (4.262,91 €) το **Γενικό Σύνολο Κρατήσεων** (4.027,66 €). Επειδή το Γενικό Σύνολο Αποδοχών είναι μεγαλύτερο από το Γενικό Σύνολο Κρατήσεων, το υπόλοιπο του ναυτικού είναι πιστωτικό, που σημαίνει ότι ο Πλοίαρχος χρωστάει ακόμα στον ναυτικό αυτό το πόσο ή διαφορετικά ο ναυτικός δικαιούται αυτό το ποσό να το πάρει σε επόμενο λογαριασμό του. Το ποσό αυτό θα μεταφερθεί στον **επόμενο** λογαριασμό μισθοδοσίας του ναυτικού και θα εμφανιστεί στο πεδίο λογαριασμού του που αναγράφει «**Πιστωτικό υπόλοιπο εκ προηγούμενου λογαριασμού**».

7) Ο Πλοίαρχος συμπληρώνει τα επόμενα πεδία του λογαριασμού ως ακολούθως:

α) **Λόγος απολύσεως:** Εάν ο ναυτικός απολυθεί, τότε αναφέρεται η αιτία απολύσεως (π.χ. Αμοιβαία Συναινέσει). Στην περίπτωση του Ανθ/χου δεν υφίσταται απόλυση, οπότε το πεδίο μένει κενό.

β) **Λιμένες:** Εν Πλω. Αναφέρεται ο τόπος όπου παραλαμβάνει ο Ανθ/χος τον λογαριασμό μισθοδοσίας του.

γ) **Ημερομηνία:** 31/3/2016. Αναφέρεται η ημερομηνία στην οποία παραλαμβάνει ο Ανθ/χος τον λογαριασμό μισθοδοσίας του.

δ) **Υπογραφές:** Υπογράφει ο ναυτικός και ο Πλοίαρχος. Οι ατομικοί λογαριασμοί μισθοδοσίας υπογράφονται εις τριπλούν. Ένα αντίγραφο παίρνει ο ναυτικός, ένα ο Πλοίαρχος και ένα αποστέλλεται στην ΝΕ.

## 6° Βήμα.

Κατάρτιση συνοδευτικών καταστάσεων και εγγράφων του ΓΛΠ.

Ο Πλοίαρχος υπολογίζει, καταρτίζει και επισυνάπτει στον ΓΛΠ τις ακόλουθες καταστάσεις:

1) Κατάσταση εμβασμάτων πληρώματος (πίν. Π.Β.5).

2) Κατάσταση διανομής μετρητών (πίν. 2.3.3).

3) Κατάσταση Χρεωστικού/Πιστωτικού Πληρώ-

ματος περιόδου από 1/3/2016–31/3/2016 (πίν. 2.3.9).

4) Κατάσταση Έξτρα Αμοιβών Αξ/κών και Πληρώματος (πίν. Π.Β.2).

5) Κατάσταση Πιστωτικού/Χρεωστικού Απολυθέντων Ναυτικών (πίν. Π.Β.11).

6) Κατάσταση Υπερωριών Αξιοματικών και Πληρώματος (πίν. Π.Β.1).

7) Κατάσταση κρατήσεων Φόρου εισοδήματος Ελλήνων Αξιοματικών και πληρώματος (πίν. Π.Β.9).

8) Κατάσταση κρατήσεων εισφοράς αλληλεγγύης Ελλήνων Αξιοματικών και Πληρώματος (πίν. Π.Β.10).

9) Κατάσταση κρατήσεων υπέρ ΠΝΟ (πίν. Π.Β.6).

10) Κατάσταση Ασφαλιστικών εισφορών ΝΑΤ, ΕΛΟΕΝ, ΤΠΕΝ, ΚΕΑΝ) (πίν. Π.Β.8).

11) Κατάσταση εισφορών Εστίας Ναυτικών (πίν. Π.Β.7).

12) Κατάσταση αγορών και καταναλώσεως τοιγάρων (πίν. Π.Β.4).

13) Κατάσταση αγορών και καταναλώσεως τηλεφωνικών καρτών (πίν. Π.Β.3).

14) Ατομικούς λογαριασμούς μισθοδοσίας Αξιοματικών και Πληρώματος [πίν. 2.3.1(α), 2.3.1(β), 2.3.1(γ)].

15) Διάφορες αποδείξεις (π.χ. εξόδων για αγορά τροφίμων, εφοδίων που πληρώθηκαν από αυτόν, παραλαβής μετρητών, ιατρικών εξόδων κ.λπ.).

Όπως έχομε αναφέρει, ο Πλοίαρχος στο παράδειγμά μας είναι υποχρεωμένος από την ΝΕ να συντάξει και ξεχωριστό ΓΛΠ σε δολάρια για το αλλοδαπό πλήρωμα. Η σύνταξη και ο υπολογισμός στην περίπτωση αυτή είναι όμοιος με τον ΓΛΠ του Ελληνικού πληρώματος σε ευρώ, με την **διαφορά** ότι οι αλλοδαποί ναυτικοί θα εξοφληθούν στις 31/3/2016 με μετρητά δολάρια (είναι μία συνήθης πρακτική για τους αλλοδαπούς) και έτσι το υπόλοιπο στον ατομικό λογαριασμό μισθοδοσίας των αλλοδαπών θα είναι μηδέν, δηλαδή δεν θα έχουν ούτε πιστωτικό ούτε χρεωστικό υπόλοιπο.

Για να εξοφλήσει ο Πλοίαρχος τους αλλοδαπούς ναυτικούς, υπολογίζει πόσα δολάρια θα χρειαστεί (παραγγέλνει στην πραγματικότητα παραπάνω μετρητά για να έχει στην διάθεσή του) και τα αιτείται από την ΝΕ για να του τα στείλουν σε πρόσφορο λιμένα πριν την εξόφληση των αλλοδαπών ναυτικών. Τα μετρητά, τα οποία αναφέρονται ως Cash To Master – CTM, τα μεταφέρει στο πλοίο ο Πράκτορας των πλοιοκτητών, τα παραδίδει στον Πλοίαρχο με απόδειξη και στην

**Πίνακας 2.3.9**

**Κατάσταση Χρωστικού/Πιστωτικού υπολοίπου Πληρώματος περιόδου 1/3/2016 – 31/3/2016.**

M/T "Kefalonia"		At sea 31/3/2016		
Crew Credit/Debit balance Statement Period from 1/3/2016 to 31/3/2016.				
No.	Full Name / Όνοματεπώνυμο	Rank / Βαθμός	Credit / Πιστωτικό €	Debit / Χρεωστικό €
1	Theodorou Theodoros	Chief Officer	4.899,83	
2	Georgiou Georgios	2 <sup>nd</sup> Officer	2.525,97	
3	Pavlu Pavlos	2 <sup>nd</sup> Officer	235,25	
4	Apostolou Apostolis	Apprentice Officer B'	67,04	
5	Nikolaou Nikolaos	Chief Engineer	673,96	
6	Anastasiou Anastasios	2 <sup>nd</sup> Engineer	5.490,03	
7	Dimitriou Dimitrios	3 <sup>rd</sup> Engineer	6.098,80	
	<b>Total/Σύνολο</b>		19.990,880	0,00

		Date / Ημ/νία		Amount/Ποσό €
<b>A</b>	CR Balance / Πιστωτικό Υπόλοιπο ΓΛΠ	31/03/2016		15,404.54
<b>B</b>	Crew Debit Balance (χρεωστικό πληρώματος)	31/03/2016		0,00
<b>C</b>	Tel.Cards on board (Τηλεφ/κές κάρτες)	31/03/2016	171 cards*17€	2.907,00
<b>D</b>	Cigarettes on board /Τσιγάρα	31/03/2016	322 cartons*12.8882€	4.150,00
<b>E</b>	Cash on board / Μετρητά	31/03/2016		4.200,00
<b>F</b>	<b>Total Euro/Σύνολο</b>			26.661,54

Minus/Μείον

<b>G</b>	Crew Credit Balance (Πιστωτικό Υπόλοιπο Πληρώματος)	31/03/2016		19.990,880
<b>H</b>	<b>Master's Credit</b> (Πιστωτικό Πλοιάρχου)	31/03/2016		6.670,66

Σφραγίδα πλοίου  
 (υπογραφή)  
 \_\_\_\_\_  
 Master

συνέχεια ο Πλοίαρχος τα φυλάσσει στο χρηματοκιβώτιο του πλοίου που βρίσκεται στο γραφείο του.

Με την αναχώρηση από τον λιμένα ο Πλοίαρχος αποστέλλει στην ΝΕ την **Αναφορά Απόπλου** (Sailing Report) και μεταξύ των άλλων πληροφοριών αναγράφει και το ποσό των μετρητών που παρέλαβε από τον πράκτορα.

Ο Πλοίαρχος έτσι συντάσσει τον ΓΛΠ σε δολάρια μετά των αντιστοίχων συνοδευτικών του εγγράφων και μαζί με τον ΓΛΠ σε ευρώ, τα στέλνει στη ΝΕ με

διαβιβαστικό σημείωμα σύμφωνα με τον πίνακα 2.3.10. Η αποστολή του ΓΛΠ γίνεται με αλληλογραφία από τον επόμενο λιμένα που θα προσεγγίσει το πλοίο και με τηλεομοιότυπο (fax) ή με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο (e-mail) εάν το ζητήσει η ΝΕ για λόγους ταχείας ενημερώσεως.

Η ΝΕ, εφόσον λάβει τον ΓΛΠ, τον ελέγχει κατά πόσο συμφωνεί με το υπόλοιπο του προσωπικού λογαριασμού Πλοιάρχου που λειτουργεί στο λογιστήριο και τον ενημερώνει σχετικά.



**Πίνακας 2.3.10**  
**Υπόδειγμα διαβιβαστικού σημειώματος ΓΛΠ.**

<p><b>M/T "Kefalonia"</b> <b>Lixouri 369</b></p> <p><b>Messrs</b> <b>Ionian Islands Maritime S.A.</b> <b>Piraeus, Greece</b></p> <p><b>Dear Sirs,</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Re: Master's General Account period 1/3/2016 – 31/3/2016.</b></p> <p>Please find enclosed the following documents related to Master's General Account for the period from 1/3/2016 to 31/3/2016.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) EURO MGA (πίν. 2.3.1).</li> <li>2) USA \$ MGA (δεν περιλαμβάνεται)</li> <li>3) Accounts for the Greek Crew [πίν. 2.3.1(α), 2.3.1(β), 2.3.1(γ)].</li> <li>4) Accounts for the foreign crew (δεν περιλαμβάνονται)</li> <li>5) Crew credit/debit statement (πίν. 2.3.9)</li> <li>6) Crew extra allotments statement (πίν. Π.Β.5)</li> <li>7) Crew cash at ports statement (πίν. 2.3.3)</li> <li>8) Statement of solidarity levy for officers and crew (πίν. Π.Β.10)</li> <li>9) Statement of Officers and crew income tax (πίν. Π.Β.9)</li> <li>10) Statement of Insurance contributions (πίν. Π.Β.8)</li> <li>11) Statement of contribution to Panhellenic Seamen Federation (PNO) (πίν. Π.Β.6)</li> <li>12) Statement of Officers and crew overtime (πίν. Π.Β.1)</li> <li>13) Statement of Officers and crew extra (πίν. Π.Β.2)</li> <li>14) Inventory of provisions and bonded stores at closing account 31/3/2016 (δεν περιλαμβάνεται)</li> <li>15) Statement of purchase and consumption of cigarettes (πίν. Π.Β.4)</li> <li>16) Statement of purchase and consumption of telephone cards (πίν. Π.Β.3)</li> <li>17) Statement of foreign crew extra (δεν περιλαμβάνεται)</li> <li>18) Statement of foreign crew Overtime (δεν περιλαμβάνεται)</li> <li>19) Statement showing credit/debit of signed-off crew (πίν. Π.Β.11)</li> <li>20) Various vouchers and receipts (δεν περιλαμβάνονται)</li> </ol>	<p><b>At sea 31/3/2016</b></p> <p>Yours faithfully Dionisios Dionisiou</p> <p style="text-align: center;">Σφραγίδα πλοίου</p> <p style="text-align: center;">(υπογραφή)</p> <hr style="width: 100px; margin: 0 auto;"/> <p style="text-align: center;">Master</p>
---	---

**2.3.4 Κατάρτιση ΓΛΠ μέσω ειδικών εφαρμογών λογισμικού.**

**1) Γενικά.**

Η κατάρτιση του ΓΛΠ, όπως περιγράφηκε παραπάνω, πραγματοποιείται με τον κλασικό τρόπο, ο οποίος ακολουθείται ως τις μέρες μας. Οι υπολογισμοί γίνονται όπως αναφέραμε με την βοήθεια ενός υπολογιστικού φύλλου Excel. Παλαιότερα, πριν την επικράτηση των Η/Υ, στα πλοία οι υπολογισμοί ήταν χρονοβόροι και επίπονοι και πραγματοποιούνταν με

την βοήθεια υπολογιστή χειρός, ενώ στη συνέχεια καταγράφονταν σε καταστάσεις στην γραφομηχανή.

Τα τελευταία χρόνια έχουν εμφανιστεί ολοκληρωμένες ναυτιλιακές εφαρμογές λογισμικού ΓΛΠ, που διευκολύνουν τον Πλοίαρχο στην κατάρτισή του, ενώ πολλές ελληνικές ΝΕ έχουν αρχίσει σιγά-σιγά να τις υιοθετούν στα πλοία τους. Το λογισμικό εφαρμογής του ΓΛΠ στο πλοίο δύναται να έχει αμφίδρομη επικοινωνία μέσω δορυφόρου με την ΝΕ και έτσι πολλές πληροφορίες μπορούν να αποστέλλονται αυτόματα από το λογιστήριο στο σύστημα του πλοίου και να



το ενημερώνει, διευκολύνοντας τον Πλοίαρχο τόσο σε χρόνο όσο και κόπο, ειδικότερα στις μέρες μας, που είναι επιφορτισμένοι με πάρα πολλές αρμοδιότητες.

Τα πλεονεκτήματα των ειδικών αυτών εφαρμογών λογισμικού διαχείρισης ΓΛΠ, πέραν της ταχύτητας και της ακρίβειας εκτελέσεως του ΓΛΠ στο πλοίο, είναι ότι διασφαλίζουν μέσω της αμφίδρομης επικοινωνίας με το γραφείο:

α) Την άμεση πληροφόρηση του ΓΛΠ στο λογιστήριο της ΝΕ.

β) Την άμεση ενημέρωση του ΓΛΠ στο πλοίο με δεδομένα από την ΝΕ.

γ) Την άμεση πληροφόρηση των δεδομένων του ΓΛΠ σε άλλα τμήματα της ΝΕ, όπως το τμήμα πληρωμάτων και τμήμα επιχειρήσεων.

δ) Την παροχή πληροφοριών και δεδομένων σε άλλες διασυνδεδεμένες ναυτιλιακές εφαρμογές του γραφείου, και

ε) τον περιορισμό γραφειοκρατίας, εφόσον ο Πλοίαρχος δεν είναι υποχρεωμένος να στέλνει με αλληλογραφία το σύνολο των εγγράφων του ΓΛΠ, αλλά μόνο τους υπογεγραμμένους ατομικούς λογαριασμούς μισθοδοσίας των ναυτικών, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

## 2) Εφαρμογή «Danaos Mga Payroll».

Στην συνέχεια θα παρουσιάσουμε συνοπτικά την εφαρμογή «Danaos Mga Payroll» (σχ. 2.3), που χρησιμοποιείται από πολλές ελληνόκτητες ΝΕ για να συντάξει ο Πλοίαρχος τον ΓΛΠ.

Ο Πλοίαρχος ενημερώνει σε τακτά χρονικά διαστήματα τις καρτέλες των ναυτικών με όλες τις χρεωστικές και πιστωτικές κινήσεις που γίνονται στο πλοίο

και τις οποίες δεν γνωρίζει το γραφείο. Στο τέλος του μήνα ή πριν την αποβίβαση κάποιου ναυτικού, γίνεται η οριστικοποίηση και η μεταφορά των στοιχείων αυτών στο γραφείο μέσω του προγράμματος.

Τα **σταθερά δεδομένα** που αρχικά εισέρχονται αυτόματα στο λογισμικό του πλοίου από το λογιστήριο της ΝΕ είναι:

α) Οι μισθολογικοί πίνακες.

β) Οι συντελεστές φόρου εισοδήματος και εισφορών αλληλεγγύης, καθώς και τυχόν αλλαγές τους.

γ) Οι τυχόν αλλαγές σε μισθολογία ναυτικών.

δ) Οι αναδρομικές κρατήσεις και παροχές, και

ε) οι ασφαλιστικές εισφορές και οι τυχόν τροποποιήσεις τους.

Στη συνέχεια αποστέλλονται από το λογιστήριο στο σύστημα του πλοίου **έκτακτα δεδομένα** όπως:

α) Μηνιαία εμβάσματα.

β) Έκτακτα εμβάσματα.

γ) Εξοφλήσεις απολυμένων ναυτικών από το γραφείο.

δ) Προκαταβολές ναυτικών από το γραφείο πριν την ναυτολόγηση.

ε) Επιδόματα επαναπροσλήψεως, και

στ) επιδόματα εκπαίδευσης. Τα δεδομένα αυτά μεταφέρονται από το λογιστήριο στο πλοίο όποτε υπάρχουν αλλαγές.

Όταν ο Πλοίαρχος ανοίξει το πρόγραμμα «Danaos Mga Payroll», στην αρχή ενημερώνει τις παραμέτρους του συστήματος, συμπληρώνοντας **πρώτον** την ημερομηνία ενάρξεως «from date» και λήξεως «to date» του τρέχοντος μήνα και **δεύτερον** την ισοτιμία «Mga to book rate». Η ισοτιμία που θα εισαχθεί, θα εμφανίζεται όπου υπάρχει ισοτιμία στο πρόγραμμα.

Το γραφείο την πρώτη ημέρα κάθε μήνα ενημε-

The screenshot shows the 'PAYROLL PERIOD' and 'CREW BALANCES CALCULATION' sections of the software. The vessel is 'BEAUTY', the period is '1' for the year '2015', from '01/01/2015' to '31/1/2015'. The 'As Of Date' is '31/1/2015' with a '31' icon. Below the table are navigation buttons: Multi Seamen Payslips, One Seaman Payslips, Retrieve Pays, Print Crew, M.G.A., Update Rate, and Exit.

Code	Surname	Name	Curr.	Rank	Voyage From	Voyage To	Pay From	Pay To	Type
8860			EUR	Master	02/09/2013	28/02/2015	1/1/2015	31/1/2015	Normal
9925			EUR	Chief Officer	05/09/2013		1/1/2015	31/1/2015	Normal
9832			EUR	Chief Officer Trainee	12/12/2013		1/1/2015	31/1/2015	Normal
10875			EUR	2nd Officer	11/01/2014		1/1/2015	31/1/2015	Normal
10236			EUR	2nd Officer	25/10/2013	10/02/2015	1/1/2015	31/1/2015	Normal
10491			EUR	3rd Officer	14/01/2014		1/1/2015	31/1/2015	Normal
10837			EUR	Cadet TR.B	25/07/2013		1/1/2015	31/1/2015	Normal
5175			EUR	Ch. Engineer	12/12/2013		1/1/2015	31/1/2015	Normal

Σχ. 2.3

Λογισμικό καταρτίσεως ΓΛΠ «Danaos Mga Payroll».

ρώνει τον Πλοίαρχο για την ισοτιμία που θα χρησιμοποιήσει καθ' όλη την διάρκεια του μήνα. Με την επιλογή «Parameters/Save Parameters» αποθηκεύονται οι αλλαγές που έχουν γίνει στις παραμέτρους.

Κατόπιν ο Πλοίαρχος καταχωρίζει στο σύστημα τα **έκτακτα στοιχεία** (extra items) των ναυτικών, δηλαδή:

α) Τις προκαταβολές ναυτικών.

β) Τα τσιγάρα.

γ) Τις τπλεκάρτες.

δ) Τις υπερωρίες.

ε) Τις ημέρες που το πλοίο είναι σε λιμάνι ή περνάει τη διώρυγα του Παναμά, του Σουέζ κ.λπ. για να υπολογιστούν τα έξοδα λιμένος Πλοίαρχου.

στ) Την ημερομηνία απολύσεως ναυτικών, και

ζ) τις έξτρα αμοιβές πληρώματος.

Αφού γίνουν όλες οι παραπάνω καταχωρίσεις, ο Πλοίαρχος πρέπει να αποθηκεύσει τις αλλαγές. Στη συνέχεια, πριν την κατάρτιση της μισθοδοσίας, πρέπει να γίνει έλεγχος από τον Πλοίαρχο των στοιχείων που έχουν καταχωρισθεί στο πρόγραμμα και αν παρατηρηθεί κάποιο λάθος, προβαίνει στις ανάλογες διορθώσεις. Σε αυτό το σημείο ο Πλοίαρχος θα πρέπει να ελέγξει την ορθότητα των μηνιαίων και εκτάκτων εμβασμάτων, που έχουν καταχωρισθεί από το γραφείο.

Στο τέλος του μήνα και αφού έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος των εκτάκτων στοιχείων και υπερωριών, πρέπει να γίνει η μεταφορά τους στην μισθοδοσία. Αυτό σημαίνει ότι τα στοιχεία που έχουν καταχωρισθεί θα «κλειδωθούν» και μετέπειτα δεν θα μπορεί να γίνει καμία αλλαγή στα ήδη καταχωρισμένα στοιχεία.

Επιλέγοντας στην οθόνη «Update Extra items» και μετά «Update overtime», τα στοιχεία μεταφέρονται στην μισθοδοσία και δεν μπορεί να γίνει πλέον ουδεμία αλλαγή. Στο τέλος του μήνα και αφού έχει γίνει η μεταφορά των εκτάκτων στοιχείων και των υπερωριών στη μισθοδοσία, ο Πλοίαρχος δημιουργεί τη μισθοδοσία του πληρώματος, συνδυάζοντας όλα τα στοιχεία που έχουν καταχωρισθεί από το πλοίο και το γραφείο.

Επιλέγοντας την ένδειξη στην οθόνη «Produce Pays», εμφανίζεται με άσπρο χρώμα ο κατάλογος του πληρώματος. Το χρώμα υποδηλώνει ότι το πρόγραμμα δεν έχει υπολογίσει τις εισφορές ασφαλιστικών ταμείων και φόρων στις μισθοδοσίες. Επιλέγοντας «Update Pays», γίνονται αυτόματα οι υπολογισμοί των εισφορών ασφαλιστικών ταμείων και φόρων για όλους τους ναυτικούς. Τα φύλλα μισθοδοσίας ναυτικών εμφανίζονται τώρα με πράσινο χρώμα. Το

πράσινο χρώμα υποδηλώνει ότι το πρόγραμμα έχει υπολογίσει τις εισφορές ασφαλιστικών ταμείων και φόρων στα φύλλα μισθοδοσίας των ναυτικών.

Επιλέγοντας «MGA ITEMS» ο Πλοίαρχος ενημερώνει τα στοιχεία που τον αφορούν, δηλαδή τις **εισπράξεις** από τη ΝΕ (μετρητά – CTM, τσιγάρα, τπλεκάρτες) κατά την διάρκεια του μήνα με την ισοτιμία τους, καθώς επίσης και τις διάφορες **δαπάνες** στα λιμάνια που πλήρωσε μετρητοίς, τα τσιγάρα που έδωσε ως φιλοδώρημα στις αρχές όπως επίσης και το ποσό εξοφλήσεως των λογαριασμών μισθοδοσίας του αλλοδαπού πληρώματος. Όπως έχουμε αναφέρει, η πρακτική που ακολουθείται στα ποντοπόρα πλοία είναι το αλλοδαπό πλήρωμα να εξοφλείται με μετρητά στο πλοίο είτε στο τέλος του μήνα είτε όταν απολύεται.

Τέλος, αφού αποθηκεύσει ο Πλοίαρχος τις καταχωρίσεις, επιλέγει «Finalize Selected Payslips» και οριστικοποιεί την μισθοδοσία προκειμένου να την αποστείλει στην ΝΕ. Καμία αλλαγή δεν μπορεί πλέον να γίνει.

Στην οθόνη εμφανίζονται οι ατομικές μισθοδοσίες με κίτρινο χρώμα, που υποδηλώνει ότι οι μισθοδοσίες έχουν οριστικοποιηθεί.

Ο Πλοίαρχος επιλέγει «Payslips» και μετά «Send All» και στέλνει την μισθοδοσία όλων των ναυτικών στο λογιστήριο της ΝΕ για έλεγχο. Στην οθόνη εμφανίζονται οι ατομικές μισθοδοσίες με γκρι χρώμα και καμία αλλαγή δεν μπορεί να γίνει πλέον από τον Πλοίαρχο.

Μετά την οριστικοποίηση των στοιχείων του μήνα και την αποστολή τους στο γραφείο, γίνεται έλεγχος από το λογιστήριο και ενημερώνεται ο Πλοίαρχος με μήνυμα για την έγκριση του λογαριασμού του, προκειμένου να προχωρήσει στην μισθοδοσία των ναυτικών.

## 2.4 Οικονομική προσέγγιση στις αποφάσεις.

### 2.4.1 Μάνατζμεντ και λήψη αποφάσεων.

Εάν θέλομε να ορίσομε τι είναι **μάνατζμεντ** (management), θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι η διαδικασία του συντονισμού και επιβλέψεως της εργασιακής δραστηριότητας των άλλων, έτσι ώστε αυτή να συντελείται **αποδοτικά** (efficiently) και **αποτελεσματικά** (effectively). Στα ελληνικά αποδίδει την άσκηση αποτελεσματικής οργανώσεως και διοικήσεως. Η οικονομική επίδοση των ΝΕ καθώς και του πλοίου εξαρτάται από το καλό μάνατζμεντ.

Η **αποδοτικότητα** (efficiency) σχετίζεται με την

χρησιμοποίηση όσο το δυνατόν λιγότερων εισροών (πόρων) για να επιτύχομε όσο το δυνατόν περισσότερες εκροές (αποτελέσματα). Η **αποτελεσματικότητα** (effectiveness) περιγράφει τον βαθμό στον οποίο η ΝΕ ή το πλοίο επιτυγχάνουν τους στόχους τους. Η αποτελεσματικότητα αφορά στα μέσα για την επίτευξη των στόχων, ενώ η αποδοτικότητα αφορά στα αποτελέσματα και στην επίτευξη των στόχων.

Οι σύγχρονες λειτουργίες-αρχές του μάνατζμεντ είναι οι εξής τέσσερις:

1) Ο **προγραμματισμός** (planning) συνίσταται στον προσδιορισμό των στόχων, της στρατηγικής, των τακτικών, των ενεργειών και των μέσων που θα χρησιμοποιηθούν για την υλοποίηση των στόχων σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

2) Η **οργάνωση** (organization) είναι η λειτουργία με βάση την οποία το συνολικό έργο που προσδιορίζεται στον προγραμματισμό διαιρείται σε επιμέρους εργασίες και καθήκοντα.

3) Η **ηγεσία** (leadership) περιλαμβάνει την παρακίνηση των εργαζομένων, την κατεύθυνση των ενεργειών τους, την επιλογή του πλέον αποτελεσματικού τρόπου επικοινωνίας και την διευθέτηση των τυχόν αντιθέσεων ή συγκρούσεων μεταξύ τους.

4) Ο **έλεγχος** (controlling) συνίσταται στη μέτρηση των αποτελεσμάτων, στον εντοπισμό και στη μέτρηση των αποκλίσεων μεταξύ αποτελεσμάτων και στόχων, στη διάγνωση και ανάλυση των αιτιών των τυχόν αποκλίσεων και στον καθορισμό των διορθωτικών ενεργειών για την εξάλειψή τους.

Ο **μάνατζερ** (manager) θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι κάποιος που συντονίζει και επιβλέπει την εργασία άλλων ανθρώπων, έτσι ώστε να επιτευχθούν οι τελικοί στόχοι του οργανισμού. Ο οργανισμός (ΝΕ ή πλοίο) είναι μία κοινωνική οντότητα, η οποία επιδιώκει την επίτευξη κάποιων τελικών στόχων και για τον λόγο αυτόν είναι ένα οργανωμένο σύστημα ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Στα ελληνικά η έννοια του μάνατζερ αποδίδεται καλύτερα με την έννοια του προϊσταμένου (διοικητικού στελέχους). Η εργασία του μάνατζερ δεν συνδέεται με την προσωπική επίτευξη, αλλά με το να βοηθά (παρακινεί) τους άλλους εργαζόμενους ώστε να επιτύχουν τους στόχους της ΝΕ ή του πλοίου.

Η διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι η **ουσία των καθηκόντων του μάνατζερ**. Οι μάνατζερ λαμβάνουν αποφάσεις και θέλουν να είναι αποτελεσματικές, διότι από αυτές κρίνονται. Οι αποτελεσματικοί μάνατζερ λαμβάνουν και ανάλογες αποφάσεις. Ο Πλοίαρχος ως μάνατζερ του πλοίου χρειάζεται να λά-

βει αποφάσεις για διάφορα θέματα που προκύπτουν στην καθημερινή λειτουργία του πλοίου. Οι αποφάσεις αυτές κατά μεγάλο μέρος έχουν οικονομικό αντίκτυπο στην ΝΕ.

#### 2.4.2 Διαδικασία στη λήψη αποφάσεων και παράγοντες που την επηρεάζουν.

Ως **απόφαση** ορίζεται η επιλογή μεταξύ δύο ή περισσότερων εναλλακτικών προτάσεων-λύσεων. Σύμφωνα με αυτόν τον ορισμό, ως **λήψη αποφάσεων** χαρακτηρίζεται η διαδικασία επιλογής μεταξύ δύο ή περισσότερων εναλλακτικών προτάσεων-λύσεων και ως διαδικασία μπορούμε να πούμε ότι περιλαμβάνεται στην λειτουργία του προγραμματισμού του μάνατζμεντ.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η λήψη αποφάσεων αποτελεί μία διανοητική διεργασία, η οποία προηγείται της δράσεως του ατόμου ή του στελέχους του οργανισμού.

Η σπουδαιότητά της τόσο για την προσωπική ζωή κάθε ανθρώπου, όσο και για τις επιχειρήσεις ή τους οργανισμούς είναι προφανής. Κάθε διοικητικό στέλεχος δαπανά μεγάλο μέρος του χρόνου του λαμβάνοντας αποφάσεις. Το μάνατζμεντ είναι εξ ορισμού μία ευρύτερη δραστηριότητα από αυτήν της λήψης αποφάσεων. Όμως, ένα διοικητικό στέλεχος δεν μπορεί να είναι αποτελεσματικό, όταν δεν είναι ικανό να λάβει τις σωστές αποφάσεις **στον σωστό χρόνο**.

Η λήψη ορθών αποφάσεων δεν είναι απλή και εύκολη διανοητική λειτουργία, αφού απαιτεί τον συνδυασμό μεγάλου αριθμού πληροφοριών, γνώσεων, εμπειρίας, χαρακτηριστικών προσωπικότητας, ικανοτήτων και τεχνικών. Επί πλέον, τις περισσότερες φορές οδηγεί σε αποτελέσματα, τα οποία μπορούν να προσδιοριστούν μόνο με μικρή συνήθως πιθανότητα.

Ας υποθέσουμε ότι θέλουμε να αγοράσουμε έναν υπολογιστή. Συλλέγουμε όσο περισσότερες πληροφορίες για τους διαθέσιμους υπολογιστές και τους συγκρίνουμε με βάση τις ανάγκες μας, τις προτιμήσεις μας και φυσικά το κόστος τους. Επιλέγουμε και αγοράζουμε τελικά αυτόν που ικανοποιεί καλύτερα τα κριτήριά μας. Αυτή η προσέγγιση λέγεται **ορθολογική προσέγγιση** και εξαρτάται στην απλή μορφή της από:

1) Το να έχουμε πλήρη πληροφόρηση για όλες τις εναλλακτικές επιλογές,

2) το να είμαστε σε θέση να αναγνωρίσουμε και να κατανοήσουμε όλες τις σχετικές διαφορές ανάμεσα στις εναλλακτικές επιλογές,



3) το να έχουμε πλήρη αναγνωρίσιμα κριτήρια για να ταξινομήσουμε όλες τις διαθέσιμες επιλογές, και

4) το να έχουμε διαθέσιμο χρόνο να πραγματοποιήσουμε όλα τα παραπάνω.

Στην πραγματικότητα ακόμα και η απόφαση για την αγορά ενός υπολογιστή δεν εμπεριέχει τα παραπάνω χαρακτηριστικά. Ο λόγος είναι ότι μπορεί να παρασυρθήκαμε από μία διαφήμιση ή από μία συμβουλή ενός φίλου ή από δική μας εμπειρία να επιλέξουμε ανάμεσα σε δύο μόνο κατασκευαστές και να αγνοήσουμε τους υπόλοιπους. Μπορεί ίσως να κάναμε υποθέσεις για το ποια τεχνολογία θα είναι βιώσιμη μελλοντικά (π.χ. Display port ή HDMI). Ίσως να μην έχουμε κατανοήσει πλήρως τις διάφορες τεχνολογίες που έχουν ενσωματωθεί στον υπολογιστή (π.χ. οθόνη πολύ υψηλής αναλύσεως 1080p ή υψηλής αναλύσεως 720p, θύρα επικοινωνίας USB 2.0 ή USB 3.0). Βέβαια, το πιο σημαντικό είναι ότι μπορεί να μην έχουμε τον διαθέσιμο χρόνο για λεπτομερέστερη και ενδελεχή εξέταση όλων των εναλλακτικών επιλογών (προϊόντων).

Στην ζωή μας βρισκόμαστε αντιμέτωποι με δύο προβλήματα που καθιστούν την ορθολογική προσέγγιση στην λήψη αποφάσεων σχεδόν αδύνατη. Κατά πρώτο, η πλήρης πληροφόρηση στον κόσμο που ζούμε είναι αδύνατη και κατά δεύτερο, τα υφιστάμενα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις μας δεν μας το επιτρέπουν. Αντιθέτως βασιζόμαστε σε μία εναλλακτική προσέγγιση, με την οποία λαμβάνουμε αποφάσεις βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών που μπορούμε να έχουμε στον διαθέσιμο χρόνο.

**Οι αποφάσεις λαμβάνονται με βάση τις πληροφορίες που έχουμε στον διαθέσιμο χρόνο.**

Ο **διαθέσιμος χρόνος** που έχουμε για να σκεφτούμε και να ενεργήσουμε είναι παράγοντας καθοριστικός των αποφάσεων που λαμβάνουμε. Άνθρωποι που έχουν εμπειρία στην δουλειά τους συνήθως έχουν περισσότερο χρόνο στην διάθεσή τους για την λήψη μίας σημαντικής απόφασης και συνήθως εκτελούν τα καθήκοντά τους πιο αποτελεσματικά και με ασφαλέστερο τρόπο. Στην πραγματικότητα χρησιμοποιούμε μόνο ελάχιστο μέρος των διαθέσιμων πληροφοριών. Η **αντίληψη** μας επηρεάζει την συλλογή και την σχετικότητα των πληροφοριών.

Μελέτες έχουν δείξει ότι οι αποφάσεις που λαμβάνουν οι άνθρωποι κατά την διάρκεια της ζωής τους εξαρτώνται από την αντιστάθμιση που κάνουν ανάμεσα στην αποδοτικότητα και στην εντέλεια. Ο κόσμος που ζούμε είναι τόσο πολύπλοκος, ώστε δεν υπάρχει σχεδόν ποτέ αρκετός χρόνος, πόροι ή προσωπικό για να εκτελέσουμε μία εργασία στην εντέλεια.

Η αποδοτικότητα αυξάνει όταν οι άνθρωποι δαπανούν λιγότερο χρόνο και προσπάθεια στο να σκέφτονται και περισσότερο χρόνο στο να ενεργούν και το αντίθετο. Εάν η ποιότητα και η ασφάλεια είναι υψίστης σημασίας για έναν άνθρωπο ή έναν οργανισμό, τότε η εντέλεια υπερτερεί της αποδοτικότητας κατά την λήψη μίας απόφασης. Στην περίπτωση όμως που ο στόχος είναι η παραγωγή, τότε ευνοείται η αποδοτικότητα. Στην πράξη, τα πλοία πρέπει να είναι κερδοφόρα, αλλά όμως ταυτόχρονα πρέπει να λειτουργούν μέσα σε κάποια πλαίσια που προάγουν την ασφάλεια. Παρόλα αυτά, λόγω του ότι πρέπει να υπάρχει συμβιβασμός ανάμεσα στην αποδοτικότητα και στην ασφάλεια, είναι αδύνατο να μεγιστοποιήσουμε ταυτόχρονα και τα δύο.

Μία απόφαση εμπεριέχει κινδύνους που το μέγεθός τους εξαρτάται από το κατά πόσο αυτός που παίρνει την απόφαση είναι επαρκώς ενημερωμένος γι' αυτούς που θα αντιμετωπίσει. Με εκπαίδευση και εμπειρία αποκτάται τεχνογνωσία και καλή κρίση, με αποτέλεσμα να προάγεται η αποδοτικότητα και οι καλές επιδόσεις.

Εάν αντιληφθούμε ότι οι προσδοκίες της ΝΕ είναι πολύ απαιτητικές, τότε ενδέχεται να αυξηθούν και οι κίνδυνοι που περιέχονται στις αποφάσεις μας. Συνήθως, το μέγεθος του κινδύνου που αναλαμβάνουμε δεν είναι γνωστό μέχρις ότου επέλθουν καταστροφικά αποτελέσματα εξαιτίας των λανθασμένων υποθέσεων και αδικαιολογήτων πιέσεων που διέπουν τις αποφάσεις μας.

Ο Πλοίαρχος ως μάντζερ στο πλοίο έρχεται σχεδόν καθημερινά αντιμέτωπος με διαφορετικές καταστάσεις, τις οποίες πρέπει να διαχειριστεί με τέτοιο τρόπο και να λάβει αποφάσεις, ώστε να επιτευχθεί το επιθυμητό αποτέλεσμα. Ο Πλοίαρχος ως μάντζερ κρίνεται από τα αποτελέσματα των αποφάσεων που λαμβάνει. Επί πλέον οι αποφάσεις του επηρεάζουν την ανάπτυξη και την βιωσιμότητα της ΝΕ και έχουν αντίκτυπο σε μεγάλο αριθμό φορέων και ανθρώπων που έχουν σχέση με το πλοίο, όπως το πλήρωμα, τους ναυλωτές, τους ιδιοκτήτες φορτίου, το περιβάλλον και ειδικότερα το θαλάσσιο περιβάλλον, τις εγκαταστάσεις φορτοεκφορτώσεως κ.λπ..

---

**Σημείωση:** Αντίληψη είναι η διαδικασία κατά την οποία οι άνθρωποι επιλέγουν, οργανώνουν και αντιλαμβάνονται ερεθίσματα και πληροφορίες με σκοπό να κατανοήσουν και να αλληλοεπιδράσουν με τον κόσμο γύρω τους.

---

Σ' αυτήν την ενότητα θα εξετάσουμε αποφάσεις που παίρνει ο Πλοίαρχος σε διάφορες χαρακτηριστικές και συνήθεις περιπτώσεις με βάση την οικονομική προσέγγιση.

Σε κάποιες άλλες περιπτώσεις, όπως η διαχείριση κρισίμων καταστάσεων (προσάραξη, σύγκρουση, πυρκαγιά, εγκατάλειψη, απώλεια προώσεως ή μηχανισμού πηδαλιουχίας κ.ά.), η λήψη αποφάσεων έχει ως γνώμονα κυρίως την ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων, του φορτίου και του περιβάλλοντος. Οι αποφάσεις αυτές χρησιμοποιούν διαφορετικά εργαλεία όπως διαχείριση ρίσκου (risk management), καταλόγους ελέγχου (check lists) και τήρηση γραπτών διαδικασιών της ΝΕ, που δεν θα αναλυθούν στην παρούσα ενότητα.

Επίσης θα παρουσιαστούν μερικές από τις πιο χαρακτηριστικές και συνήθεις περιπτώσεις διαχείρισης που ο Πλοίαρχος λαμβάνει αποφάσεις με γνώμονα την οικονομική προσέγγιση, δηλαδή την **ελαχιστοποίηση του κόστους** και τη **μεγιστοποίηση του οφέλους**. Οι αποφάσεις αυτές πρέπει να λαμβάνονται χωρίς βέβαια να επηρεάζεται η ασφάλεια του πλήρωματος, του φορτίου, του πλοίου και του θαλασσίου περιβάλλοντος, που είναι πρωτεύουσας σημασίας. Θα εξετάσουμε επίσης και τους κύριους παράγοντες που λαμβάνει υπόψη του σε κάθε περίπτωση, προκειμένου να λάβει τις αποφάσεις αυτές.

### **1) Διαχείριση ανταλλακτικών και λήψη αποφάσεων.**

Τα **ανταλλακτικά** (spares) εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη λειτουργία του πλοίου. Το κόστος των ανταλλακτικών στις περισσότερες περιπτώσεις είναι πολύ μεγάλο, γι' αυτό η σωστή διαχείριση των παραγγελιών και ο έλεγχος του κόστους αυτών έχει μεγάλο οικονομικό αντίκτυπο στην ΝΕ. Ο καθορισμός των απαιτήτων ανταλλακτικών σε είδος και ποσότητα καθορίζεται λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις των κατασκευαστών του εξοπλισμού, καθώς και την εμπειρία σε σχέση με την χρήση του εξοπλισμού. Πριν ληφθεί απόφαση για παραγγελία ανταλλακτικού από το πλοίο πρέπει να εξετάζονται προσεκτικά και να αναζητούνται πιθανές εναλλακτικές λύσεις όπως:

- 1) Εξέταση δυνατότητας επισκευής του ανταλλακτικού από το πλήρωμα του πλοίου.
- 2) Εξέταση δυνατότητας επισκευής από το πλήρω-

μα του πλοίου κατόπιν αναζήτησεως τεχνικής βοήθειας από το τεχνικό τμήμα της ΝΕ ή των κατασκευαστών του ανταλλακτικού. Σε πολλές περιπτώσεις το τεχνικό τμήμα μάς δίνει λύσεις γιατί μπορεί να έχει αποκτήσει εμπειρία από ένα παρόμοιο πρόβλημα που ενδέχεται να έχει συμβεί σε άλλο πλοίο.

3) Αναζήτηση στις αποθήκες ανταλλακτικών του πλοίου για να ελέγξουμε κατά πόσο υπάρχει σε απόθεμα καινούργιο ή επισκευασμένο ανταλλακτικό. Υπάρχουν περιπτώσεις που το πλήρωμα του πλοίου προβαίνει σε παραγγελία ανταλλακτικού χωρίς να γνωρίζει ότι υπάρχει διαθέσιμο ανταλλακτικό ως απόθεμα στις αποθήκες του πλοίου. Αυτό συμβαίνει ιδιαίτερα στις περιπτώσεις που δεν τηρείται σωστή απογραφή των υπαρχόντων ανταλλακτικών. **Για τον λόγο αυτόν η σωστή απογραφή ανταλλακτικών είναι υψίστης σημασίας.** Τα τελευταία χρόνια τα αποθέματα των ανταλλακτικών καταχωρίζονται ηλεκτρονικά σε **ειδικό σύστημα (λογισμικό) προγραμματισμένης συντηρήσεως πλοίου** (Planned Maintenance System software – PMS) (π.χ. του Καρμπί, Αμος, Δαναός PMS κ.λπ.) (σχ. 2.4α). Επί πλέον μέσω των ανωτέρω εφαρμογών μπορούν να υποβληθούν παραγγελίες ανταλλακτικών στην ΝΕ.

Σε κάποιες περιπτώσεις, κατόπιν αποφάσεως του τεχνικού τμήματος της ΝΕ και σταθμίσεως κόστους-οφέλους, ενδέχεται να επιλεγεί κάποια από τις εξής εναλλακτικές λύσεις:

1) **Αποστολή ανταλλακτικού για επισκευή ή ανακαίνιση** (reconditioning) σε εξειδικευμένα επισκευαστικά κέντρα στην στεριά κατόπιν υποδείξεως της ΝΕ, όπως κεφαλές εμβόλων, βαλβίδες εξαγωγής, χιτώνια, βαλβίδες καυσίμων.

2) **Αγορά μεταχειρισμένου ανταλλακτικού**, και

3) **αγορά ανταλλακτικού με βάση την ανταλλαγή** (on exchange basis). Δηλαδή δίνω το ελαττωματικό ανταλλακτικό και παίρνω άλλο μεταχειρισμένο σε καλή κατάσταση και σε καλύτερη τιμή.

Η **επισκευή** του ανταλλακτικού, εφόσον είναι εφικτή από το πλήρωμα του πλοίου, θεωρείται στις περισσότερες περιπτώσεις η πιο οικονομικά συμφέρουσα λύση. Η οικονομία στα ανταλλακτικά επιτυγχάνεται επίσης με το να παραγγέλνονται όσα είναι απόλυτα αναγκαία για τις συνθήκες της αγοράς<sup>11</sup>, την ηλικία του πλοίου<sup>12</sup>, την επίδραση που έχουν τα

<sup>11</sup> Σε περίοδο ναυτιλιακής κρίσεως πραγματοποιούνται οι απολύτως απαραίτητες παραγγελίες.

<sup>12</sup> Σε ένα υπερήλικο πλοίο οι αντικαταστάσεις ανταλλακτικών περιορίζονται, άσχετα με την κατάσταση της ναυλαγοράς, στις απολύτως απαραίτητες, διότι το ενδεχόμενο διαλύσεως είναι πολύ πιθανό.



ζητούμενα στην λειτουργία του πλοίου<sup>13</sup> και το είδος του πλοίου<sup>14</sup>. Επίσης, έχει αποδειχθεί ότι η αίτηση ενός ανταλλακτικού είναι σχεδόν πάντοτε υποκειμενική, εκτός από ορισμένες κατηγορίες ανταλλακτικών συχνής χρήσεως, όπως μπεκ, ελατήρια εμβόλων κ.λπ., δηλαδή αυτό που ένας Α' Μηχανικός θεωρεί απαραίτητο και άμεσης χρήσεως ο άλλος θα το ζητούσε, αν όχι ποτέ, τουλάχιστον μετά από πολύ καιρό. Η καλή ή κακή κατάσταση της ναυλαγοράς είναι ζήτημα που αφορά στην ΝΕ, οπότε αποφασίζει εάν θα δώσει λιγότερα ή περισσότερα ανταλλακτικά στα πλοία.

Οι παραγγελίες ανταλλακτικών περιλαμβάνονται στα καθήκοντα του Α' Μηχανικού και υποβάλλονται στην ΝΕ μέσω ειδικής εφαρμογής (λογισμικό) ή με e-mail.

Αναφορικά με τις παραγγελίες ανταλλακτικών καταστρώματος πρέπει να υπάρχει συνεργασία του Υποπλοιάρχου με τον Α' Μηχανικό. Για τη μείωση του κόστους επικοινωνιών, πρέπει να **αποφεύγονται**

**ηλεκφωνικές κλήσεις** προς την ΝΕ σχετικά με την εξέλιξη της παραγγελίας, αλλά αντιθέτως να υποβάλλεται μήνυμα μέσω e-mail στο τεχνικό τμήμα και στο τμήμα εφοδιασμού, αιτώντας πληροφόρηση σχετικά με τις εκκρεμείς παραγγελίες ή την εξέλιξη της παραγγελίας. Τα ανταλλακτικά πρέπει να παραγγέλνονται **βάσει των κωδικών** που υπάρχουν στα σχέδια και στα εγχειρίδια του κατασκευαστή, προκειμένου να αποφεύγουμε καθυστερήσεις, λάθη στις παραγγελίες, τηλεφωνικές συνδιαλέξεις που κοστίζουν, καθώς και απώλεια χρόνου. Οι παραγγελίες ανταλλακτικών αποστέλλονται στο γραφείο έγκαιρα, προκειμένου να δοθεί ο χρόνος, ώστε να ληφθεί ικανοποιητικός αριθμός προσφορών από τους προμηθευτές και έτσι να εξασφαλιστεί η καλύτερη δυνατή τιμή.

## 2) Διαχείριση εφοδίων και λήψη αποφάσεων.

Τα **εφόδια** (stores) του πλοίου διακρίνονται γενικώς στα **εφόδια καταστρώματος** (deck stores),

The screenshot displays the Karampi software interface. The main window shows a 'Requisitions' list with columns for Requisition ID, Code, Component, Spare, P/N, Supply Specs, Req, Unit, Status, and Appr. A 'Spare Details' dialog box is open, showing fields for Vessel (AIGAION), Component (644.01.10-Donkey Boiler & Dosing Chem P/P K), Name (OIL NOZZLE), Maker (KANGRIM IND. CO. LTD.), PartNo (612978), DwgNo, Stock (1), and Installed (1 pcs).

No	Code	Component	Spare	P/N	Supply Specs	Req	Unit	Status	Appr	Req Notes
1	644.01	10 Donkey Boiler & Dosing Chem.P/P TIMER FOR CONTROL PANEL			TYPE:H38A-11/220V	4	pcs	Firm	4	
2	644.01	10 Donkey Boiler & Dosing Chem.P/P FLAME FEELER (Selenium cell) RA111 974 1201/2				2	pcs	Firm	2	
3	644.01	10 Donkey Boiler & Dosing Chem.P/P IGNITION ELECTRODE LEFT 1119741007/7				1	pcs	Firm	1	
4	644.01	10 Donkey Boiler & Dosing Chem.P/P IGNITION ELECTRODE RIGHT 1119741008/7				1	pcs	Firm	1	
5	644.01	10 Donkey Boiler & Dosing Chem.P/P HEATING ELEMENT 1125741001/2				1	pcs	Firm	1	
6	644.01	10 Donkey Boiler & Dosing Chem.P/P NTC Temperature Sensor for Bur 13.20 / 1125741002/2				2	pcs	Firm	2	
7	644.01	10 Donkey Boiler & Dosing Chem.P/P FLEXIBLE OIL HOSE (RETURN),DN,491095				1	pcs	Firm	1	
8	644.01	10 Donkey Boiler & Dosing Chem.P/P FLEXIBLE OIL HOSE(SUPPLY),DN2,491096				1	pcs	Firm	1	
9	644.01	10 Donkey Boiler & Dosing Chem.P/P IGNITION TRANSFORMER 603112				1	pcs	Firm	1	
10	644.01	10 Donkey Boiler & Dosing Chem.P/P OIL NOZZLE 612978				1	pcs	Firm	1	
11	644.01	10 Donkey Boiler & Dosing Chem.P/P THERMOMETER 642011				1	pcs	Firm	1	

Σχ. 2.4α

Το λογισμικό παραγγελίας ανταλλακτικών Karampi.

<sup>13</sup> Ανταλλακτικά από τα οποία εξαρτάται η **βασική λειτουργία του πλοίου** (critical spares) πρέπει να παραγγέλνονται απαραίτητως (απαίτηση ISM).

<sup>14</sup> Δεν έχουν όλα τα πλοία το ίδιο κόστος ανταλλακτικών.

στα **εφόδια μηχανής** (engine stores), στα **εφόδια καμπίνας**<sup>15</sup> ή **ενδιαιτήσεως** (cabin stores), στα **χημικά** (chemicals), στα **υλικά συγκολλήσεως και κοπής** (welding material and gases), στις **μπογιές** (paints), στα **φάρμακα** (medicines) και στα **αφορολόγητα τσιγάρα**<sup>16</sup>. Όπως αναφέραμε παραπάνω, ο λιμένας εφοδιασμού επιλέγεται κατά κανόνα από την εταιρεία, λαμβάνοντας υπόψη την μελλοντική απασχόληση του πλοίου. Η λήψη αποφάσεως, από την πλευρά του πλοίου, σχετικά με τις ποσότητες και τα είδη προς παραγγελία, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ακόλουθες **αρχές**:

1) Οι παραγγελίες πρέπει να σχεδιάζονται με βάση το χρονικό διάστημα που θέτει η ΝΕ. Συνήθως ο εφοδιασμός των εφοδίων πραγματοποιείται κάθε τρίμηνο ή σε κάποιο άλλο χρονικό διάστημα που επιλέγεται από την ΝΕ λαμβάνοντας υπόψη την μελλοντική απασχόληση του πλοίου.

2) Οι παραγγελίες των εφοδίων πρέπει να λαμβάνουν υπόψη:

α) Τα ταξίδια του πλοίου, καθώς και την μελλοντική του απασχόληση.

β) Τις μελλοντικές εργασίες συντηρήσεως και επισκευών εξοπλισμού και μηχανημάτων.

γ) Τις απαιτήσεις του νηογνώμονα.

δ) Τις ποσότητες των αποθεμάτων για εφόδια που χρησιμοποιούνται συχνά (εφόδια που χρησιμοποιούνται συχνότερα παραγγέλλονται σε μεγαλύτερες ποσότητες), και

ε) τις ημερομηνίες λήξεως του εξοπλισμού ασφαλείας (safety equipment).

3) Οι αποφάσεις για παραγγελίες φαρμάκων και εξοπλισμού σε ποσότητες και είδος λαμβάνονται για τα πλοία με κοινοτική σημαία βάσει κοινοτικής οδηγία<sup>17</sup>, που έχει ενσωματωθεί στο ελληνικό δίκαιο<sup>18</sup> και είναι υποχρεωτική για τα πλοία με ελληνική σημαία. Για τα πλοία υπό άλλες σημαίες οι παραγγελίες λαμβάνονται σύμφωνα με τον κατάλογο των συνηθισμένων φαρμάκων και εξοπλισμού του **Διεθνούς Ιατρικού Οδηγού για Πλοία** (International Medical Guide

for Ships), ενώ τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα λαμβάνουν επιπρόσθετα υπόψη τις απαιτήσεις του **Οδηγού Παροχής Πρώτων Βοηθειών σε περίπτωση ατυχημάτων, που οφείλονται σε επικίνδυνα εμπορεύματα** (MFAG). Στην περίπτωση που τα φάρμακα αποστέλλονται από την Ελλάδα, πρέπει να έχουμε υπόψη ότι σε ορισμένους λιμένες δεν επιτρέπονται αποστολές φαρμάκων και έτσι δεν μπορούν να παραληφθούν από το πλοίο (όπως στο Dubai των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων).

4) Η ορθή αποθήκευση και διευθέτηση των εφοδίων στις αποθήκες του πλοίου μάς βοηθάει στο να ελέγχουμε τα αποθέματα στο πλοίο και να αποφεύγουμε παραγγελίες υλικών που δεν χρειαζόμαστε ή για τα οποία υπάρχουν αποθέματα στις αποθήκες του πλοίου. Είναι πολύ σημαντικό να γνωρίζουμε επακριβώς τις ποσότητες που έχουμε επί του πλοίου τη στιγμή υποβολής της παραγγελίας, γιατί βοηθάει στο να παραγγελθούν οι σωστές ποσότητες με περιθώριο ασφαλείας για σημαντικές κατηγορίες κρίσιμων εφοδίων.

5) Παραγγελίες ποσότητας μπογιών (χρωμάτων) που ενδέχεται να μην χρησιμοποιήσουμε στο άμεσο διάστημα ενδέχεται να υποβιβαστούν σε ποιότητα και τελικά να αχρηστευθούν.

6) Υπερβολικές ποσότητες εφοδίων που δεν θα χρειαστούν στο άμεσο διάστημα πρέπει να αποφεύγονται, γιατί δεσμεύουν κεφάλαια της ΝΕ, που θα μπορούσαν διαφορετικά να χρησιμοποιηθούν για άλλον πιο σημαντικό σκοπό.

7) Ορισμένος εξοπλισμός ασφαλείας έχει ημερομηνία λήξεως, π.χ. τα λαμπάκια για τα σωσίβια, οι υδροστατικοί μηχανισμοί των πνευστών σχεδιών και ραδιοφάρων EPIRB, οι μπαταρίες των φορητών ραδιοτηλεφώνων VHF's σωσιβίων λέμβων και αναμεταδοτών ραντάρ (SART) κ.λπ., γι' αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη στις παραγγελίες. Ο εξοπλισμός αυτός είναι βασική προϋπόθεση για την ετήσια ανανέωση του Πιστοποιητικού Ασφαλείας Εξοπλισμού (Cargo Ship Safety Equipment Certificate) και λόγω της ζωτικής του σημασίας, οι παραγγελίες πρέπει να στέλνο-

<sup>15</sup> Τα εφόδια καμπίνας ή ενδιαιτήσεως (cabin stores) περιλαμβάνουν εφόδια που έχουν σχέση με τους χώρους ενδιαιτήσεως του πληρώματος όπως απορρυπαντικά, σαπούνια, χαρτοπετσέτες, σκουπες, πιάτα, σεντόνια κ.λπ..

<sup>16</sup> Συμπεριλαμβάνονται και τα αφορολόγητα ποτά. Τα τελευταία χρόνια όμως όλες σχεδόν οι ΝΕ εκμεταλλεύσεως Δ/Ξ και οι περισσότερες από τις ΝΕ που διαχειρίζονται άλλους τύπους πλοίων απαγορεύουν την κατοχή και διάθεση αλκοολούχων ποτών επί των πλοίων ως μέρος της πολιτικής τους.

<sup>17</sup> ΟΔΗΓΙΑ 92/29/ΕΟΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 31<sup>ης</sup> Μαρτίου 1992, σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περιθάλψεως στα πλοία, όπως τροποποιήθηκε το 2003/2007/2008.

<sup>18</sup> Π.Δ. 376/1995 «Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας για την προώθηση βελτιωμένης ιατρικής περιθάλψεως στα πλοία, σύμφωνα με την οδηγία 92/29/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 31<sup>ης</sup> Μαρτίου 1992» (Α' 206), όπως έχει τροποποιηθεί.

νται στην ΝΕ τουλάχιστον ανά ένα τρίμηνο ή ανά ένα τετράμηνο πριν την ημερομηνία λήξεως.

8) Τα εφόδια πρέπει να παραγγέλλονται βάσει του εξαψήφιου κωδικού του καταλόγου ΙΜΡΑ<sup>19</sup>, για να αποφεύγονται λανθασμένες παραγγελίες, κόστος επικοινωνιών και καθυστερήσεις λόγω των διευκρινίσεων που θα επακολουθήσουν από την ΝΕ.

9) Στα υλικά συγκολλήσεως και κοπής περιλαμβάνονται οι φιάλες αερίου ασετιλίνης και οξυγόνου. Οι ποσότητες των φιαλών αυτών που πρέπει να διαθέτουμε ως απόθεμα επί του πλοίου, πρέπει να διατηρούνται πάντα σε συγκεκριμένα επίπεδα εξαρτώμενα από την ηλικία του πλοίου και τις αναμενόμενες εργασίες.

10) Προκειμένου να υπάρχει χρόνος για την επεξεργασία και διεκπεραίωση των παραγγελιών εφοδίων από το τμήμα εφοδιασμού, πρέπει να αποστέλλονται από το πλοίο σε κατάλληλο χρόνο (π.χ. τουλάχιστον 10 με 15 μέρες πριν την άφιξη στον λιμένα εφοδιασμού).

11) Πρέπει να αποφεύγονται, εκτός και αν είναι απολύτως απαραίτητες, **επείγουσες** (urgent) παραγγελίες της τελευταίας στιγμής, διότι το κόστος προμήθειας ενδέχεται να είναι αυξημένο, λόγω του ότι δεν θα υπάρχει εύλογος χρόνος για την ΝΕ να προβεί και να λάβει ικανοποιητικό αριθμό προσφορών από τους προμηθευτές, ώστε να εξασφαλισθεί η καλύτερη δυνατή τιμή.

Οι παραγγελίες των εφοδίων μπορούν να υποβληθούν είτε μέσω εφαρμογής λογισμικού (π.χ. το “Danaos Supply on Board”) είτε μέσω e-mail. Επί πλέον, πρέπει να γνωρίζουμε ότι οι ΝΕ προτιμούν να εφοδιάζουν (σε μεγάλες ποσότητες) τα πλοία σε ορισμένα λιμάνια, όπως Σιγκαπούρη, Φουτζέιρα, Ρότερνταμ, Κέιπ Τάουν, Σαγκάη, Πειραιάς κ.ά. λόγω του χαμηλότερου κόστους και της ευκολίας εφοδιασμού. Όπως αναφέραμε, πρέπει να αποφεύγονται πληροφοριακά τηλεφωνήματα προς την ΝΕ για την εξέλιξη των παραγγελιών, λόγω του υψηλού κόστους τους κι αντ’ αυτού να προτιμάμε το e-mail, με το οποίο θα αιτούμαστε ενημερώσεως για την εξέλιξή τους.

### 3) Διαχείριση τροφίμων και λήψη αποφάσεων.

Τα **τρόφιμα** (provisions) στο πλοίο διαχωρίζονται σε **ξηρά** (dry) και **φρέσκα** (fresh) **τρόφιμα** (fresh). Τα φρέσκα τρόφιμα είναι κυρίως τα λαχανικά, τα φρούτα και το φρέσκο γάλα. Τα ξηρά τρόφιμα είναι όλα τα άλλα τρόφιμα μακράς διαρκείας και παραγγέλλονται από το πλοίο συνήθως ανά τρίμηνο ή όπως αλλιώς έχει ορίσει η ΝΕ. Τα φρέσκα τρόφιμα συνήθως παραγγέλλονται κάθε 15 με 20 μέρες, εφόσον τα ταξίδια του πλοίου το επιτρέπουν. Σχετικά με τις ξηρές τροφές, πριν προβούμε σε παραγγελία, πρέπει να έχουμε μία πλήρη απογραφή των τροφίμων (με τις ημερομηνίες λήξεώς τους), που βοηθάει να παραγγείλουμε τις σωστές ποσότητες. Η αρχή **FIFO**<sup>20</sup>, η σωστή απογραφή και η κατάλληλη αποθήκευση των τροφίμων ελαχιστοποιεί την πιθανότητα αλλοιώσεως και απορρίψεώς τους. Εάν παραγγείλουμε λιγότερες ποσότητες από αυτές που απαιτούνται, το πλοίο θα αναγκαστεί να προμηθευτεί τα τρόφιμα σε λιμένα, που οι τιμές τους ενδέχεται να είναι πολύ υψηλές και σε ορισμένες περιπτώσεις απαγορευτικές. Επί πλέον το τελικό κόστος θα επιβαρυνθεί με το κόστος μεταφοράς τους, που σε κάποια λιμάνια είναι υπέρογκο, όπως στην περίπτωση που ο εφοδιασμός γίνεται σε αγκυροβόλιο με πλοιάριο εφοδιασμού<sup>21</sup> (λάντζα). Μεγάλη προσοχή πρέπει να δοθεί στις παραγγελίες **βασικών τροφίμων**, όπως αλεύρι, ρύζι, ζυμαρικά, που τα αποθέματά τους πρέπει να διατηρούνται σε επαρκείς ποσότητες ασφαλείας. Η σωστή λήψη αποφάσεως σχετικά με τις ποσότητες τροφίμων που παραγγέλλονται, καθώς και η διαχείρισή τους επιδρά στο ημερήσιο κόστος τροφοδοσίας ανά άτομο. Όσον αφορά στα φρέσκα τρόφιμα, πρέπει να έχουμε υπόψη ότι ο χρόνος συντηρήσεώς τους δεν είναι ο ίδιος. Γι’ αυτόν τον λόγο συνήθως παραγγέλλουμε μεγαλύτερες ποσότητες σε φρέσκα τρόφιμα, τα οποία έχουν μεγαλύτερο χρόνο συντηρήσεως όπως μύλα, αχλάδια, πορτοκάλια κ.λπ.. Τα ευπαθή φρέσκα τρόφιμα τα παραγγέλλουμε σε μικρότερες ποσότητες, ώστε να καταναλωθούν πριν αλλοιωθούν. Οι παραγγελίες των τροφίμων στα ποντοπόρα πλοία εμπίπτουν στα

<sup>19</sup> Ο κατάλογος ΙΜΡΑ του Διεθνούς Συνδέσμου Ναυτικών Προμηθειών (International Marine Purchasing Association) περιέχει πλήθος ναυτικών εφοδίων, που το καθένα έχει μοναδικό κωδικό. Οι κωδικοί ΙΜΡΑ που χρησιμοποιούνται στις παραγγελίες ναυτικών εφοδίων απαρτίζονται από έξι νούμερα και αποσκοπούν στο να διευκολύνονται οι παραγγελίες στα διάφορα λιμάνια του κόσμου μέσω ενός κοινού κώδικα παραγγελιών.

<sup>20</sup> **First In First Out**. Δηλαδή τα τρόφιμα που έχουν αγοραστεί παλαιότερα πρέπει να καταναλώνονται πρώτα.

<sup>21</sup> Λόγου χάριν, στην περίπτωση που ο τερματικός σταθμός δεν επιτρέπει τον εφοδιασμό κατά την διάρκεια που το πλοίο είναι «πλευρισμένο».

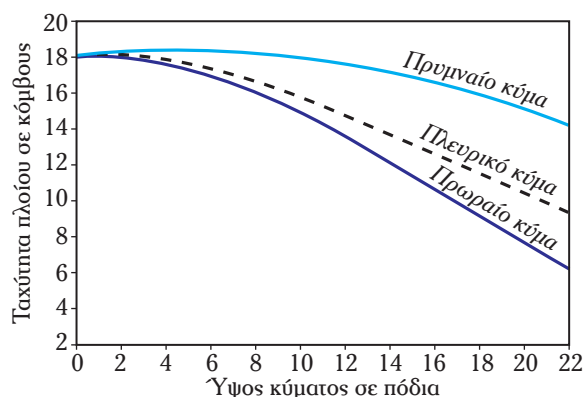


καθήκοντα του μάγειρα/θαλαμηπόλου και εγκρίνονται από τον Πλοίαρχο. Για να υπάρχει χρόνος για την επεξεργασία και διεκπεραίωση της παραγγελίας από το τμήμα εφοδιασμού, πρέπει να αποστέλλεται από το πλοίο σε κατάλληλο χρόνο (τουλάχιστον 10 μέρες πριν την άφιξη του στον λιμένα εφοδιασμού). Σε ελάχιστες περιπτώσεις, όπως για παραγγελίες μικρών ποσοτήτων φρέσκων τροφίμων, ο Πλοίαρχος μπορεί να προβεί από μόνος του σε παραγγελία στον λιμένα, αφού προηγουμένως ενημερώσει την ΝΕ και αφού πάρει δύο ή τρεις προσφορές από τους κατά τόπους προμηθευτές, ούτως ώστε να εξασφαλίσει την καλύτερη τιμή.

#### 4) Σχεδιασμός ταξιδιού και λήψη αποφάσεων.

Κατά τον σχεδιασμό ταξιδιού μεταξύ δύο λιμένων βρισκόμαστε αντιμέτωποι πολλές φορές με το δίλημμα ποια πορεία να ακολουθήσουμε ανάμεσα σε διάφορες εναλλακτικές επιλογές. Η πρώτη φαινομενικά επιλογή είναι εκείνη που έχει την λιγότερη απόσταση και συχνά αυτή είναι και η καλύτερη. Παρόλα αυτά, υπάρχουν διάφοροι λόγοι που μας ωθούν να εξετάσουμε εναλλακτικές διαδρομές.

Κατά την επιλογή της διαδρομής ο Πλοίαρχος πρέπει να λάβει υπόψη του την φύση του φορτίου, την ηλικία του πλοίου, διάφορες λειτουργικές απαιτήσεις και επί πλέον κλιματικές και καιρικές συνθήκες. Τα πλοία που συναντούν πολύ κακές καιρικές συνθήκες αντιμετωπίζουν απώλεια ταχύτητας εξαιτίας της αυξημένης αντιστάσεως από τον άνεμο και τον κυματισμό (σχ. 2.4β). Επί πλέον αυξάνεται ο κίνδυνος για το πλοίο, το πλήρωμα και το φορτίο. Ένα νέο πλοίο ή ένα πλοίο κατασκευασμένο με υψηλές κατασκευαστικές προδιαγραφές μπορεί να αντιμετωπίσει έναν κακό καιρό χωρίς να υποστεί κατασκευαστικές ζημιές. Παρόλα αυτά δεν έχουμε πλεονέκτημα αν συναντήσουμε κακοκαιρία σε μία διαδρομή μικρότερης αποστάσεως εάν μπορούμε να ακολουθήσουμε μία εναλλακτική με καλύτερες καιρικές συνθήκες. Ο Πλοίαρχος δεν πρέπει να αφήσει το πλοίο του να εισέλθει στην διαδρομή ενός εξαιρετικά άσχημου καιρού, όπως να συναντήσει έναν τροπικό κυκλώνα, εάν υπάρχει εναλλακτική διαδρομή. Η φύση του φορτίου, όπως το φορτίο καταστώματος (ξυλείας, σωλήνες) και ο τρόπος που ασφαρίζεται επηρεάζει την απόφαση του



Σχ. 2.4β

Διάγραμμα που δείχνει τον τρόπο με τον οποίο το κύμα επηρεάζει την ταχύτητα του πλοίου.

Πλοίαρχου στον σχεδιασμό του ταξιδιού και προτιμά γενικώς να αποφεύγει τον κακό καιρό, τους μουςώνες και την μεγάλη αποθαλασσιά (swell). Η εκμετάλλευση ευνοϊκών ρευμάτων αυξάνει την ταχύτητα ως προς τον βυθό (SOG) και μειώνει την κατανάλωση καυσίμων, γιατί ζορίζεται λιγότερο η μηχανή.

**Ο στόχος δεν είναι να αποφεύγουμε τον άσχημο καιρό, αλλά να βρούμε την χρυσή τομή, ώστε να ελαχιστοποιήσουμε τον χρόνο ταξιδιού και καταναλώσεως καυσίμων, χωρίς να θέσουμε το πλήρωμα, το πλοίο και το φορτίο σε κίνδυνο.**

Η αποφυγή κακών καιρικών συνθηκών επί πλέον αυξάνει την επιχειρησιακή ζωή του πλοίου και μειώνει τα ασφαλιστικά κόστη. Περιοχές όπου αναμένεται παρουσία αλιευτικών ή δραστηριοποιούνται πειρατές συνιστάται να αποφεύγονται. Η επιλογή ορθοδρομίας (μικρότερη απόσταση) σε ψηλά πλάτη είναι συνήθως ευνοϊκή όταν το πλοίο για παράδειγμα στο βόρειο ημισφαίριο ταξιδεύει σε ανατολική πορεία, γιατί προς αυτήν την διεύθυνση κινούνται και τα συστήματα καιρού (βαρομετρικά χαμηλά). Η χρήση μετεωρολογικών δεδομένων και οι συστάσεις **παρόχων μετεωρολογικών υπηρεσιών και δεδομένων**<sup>22</sup> (Ship Routing Services) μπορεί να βοηθήσουν τον Πλοίαρχο να λάβει στρατηγικές και οικονομικά ορθές αποφάσεις στο στάδιο σχεδιασμού του ταξιδιού.

Προηγούμενη εμπειρία σε παρόμοιο ταξίδι πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη για την τελική επιλογή της πορείας. Διάφορες μελέτες δείχνουν ότι η βέλ-

<sup>22</sup> Οι πάροχοι αυτοί χρησιμοποιούν δεδομένα και ισχυρούς υπολογιστές προκειμένου να εκτιμήσουν τις εναλλακτικές διαδρομές και να επιλέξουν την βέλτιστη διαδρομή. Τα μετεωρολογικά στοιχεία συλλέγονται από διάφορες πηγές σε όλο τον κόσμο και έτσι μπορεί να κάνουν πρόγνωση καιρού για αρκετές μέρες αργότερα. Ο IMO έχει εκδώσει εγκύκλιο σχετικά με τα ελάχιστα πρότυπα των παρόχων (MSC/Circ.1063 Participation of ships in weather routing services).

πιστη διαδρομή εξοικονομεί χρόνο και καύσιμα σε ποσοστό που ποικίλλει από 2–4% έως και 8–10% εξαρτώμενο από τον τύπο του πλοίου, την εποχή και την περιοχή του ωκεανού<sup>23</sup>.

### 5) Εργασίες συντηρήσεως και επιθεωρήσεων πλοίου και λήψη αποφάσεων.

Η συντήρηση του πλοίου αποτελεί σημαντικό κομμάτι της καθημερινής λειτουργίας του πλοίου και εξασφαλίζει την αξιοπλοΐα του, καθώς και την εμπορική του βιωσιμότητα.

Οι **εργασίες συντηρήσεως** διακρίνονται σε **προγραμματισμένες**, **έκτακτες** και **ρουτίνας**. Ο προγραμματισμός των διαστημάτων συντηρήσεως του πλοίου, του εξοπλισμού και των μηχανημάτων του πρέπει να γίνεται βάσει των απαιτήσεων των νηογνομόνων, των κατασκευαστών εξοπλισμού, της εμπειρίας, των απαιτήσεων σημαίας πλοίου, καθώς και των κανόνων καλής πρακτικής της ναυτιλιακής βιομηχανίας (π.χ. απαιτήσεις OCIMF<sup>24</sup>, ICS<sup>25</sup>). Οι προγραμματισμένες εργασίες συντηρήσεως στα σύγχρονα πλοία στις μέρες μας, είναι καταχωρισμένες σε ειδικό πρόγραμμα (λογισμικό) προληπτικής συντηρήσεως στο πλοίο (Planned Maintenance System<sup>26</sup>) (σχ. 2.4γ), όπου ο χρήστης (π.χ. Α' Μηχανικός, Υποπλοίαρχος) μπορεί να ενημερωθεί για

το ποιες εργασίες πρέπει να εκτελεστούν στο άμεσο μέλλον (π.χ. την επόμενη εβδομάδα, τον επόμενο μήνα). Ο σωστός προγραμματισμός των εργασιών συντηρήσεως αποτρέπει ενδεχόμενες βλάβες και δυσλειτουργίες των μηχανημάτων του πλοίου εξαιτίας της πλημμελούς συντηρήσεως, που έχει αρνητικό οικονομικό αντίκτυπο στο πλοίο και στην ΝΕ [π.χ. απώλεια ναύλου (off-hire), καθυστερήσεις με ενδεχόμενο απώλειας επόμενης ναυλώσεως]. Η καθημερινή και **καλή συνεργασία** Πλοιάρχου, Α' Μηχανικού και Υποπλοίαρχου είναι σημαντική για τον προγραμματισμό εργασιών συντηρήσεως και την αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου, ώστε να ληφθούν αποφάσεις για να εκτελεστούν οι εργασίες αυτές, εντός των χρονικών πλαισίων, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του ταξιδιού και την μελλοντική απασχόληση του πλοίου, αν είναι εκ των προτέρων γνωστή. Επί παραδείγματι, για τις εργασίες ρουτίνας που πρέπει να εκτελεστούν επί του καταστρώματος του πλοίου πρέπει να προγραμματιστούν σε χρονική περίοδο που αναμένεται να επικρατήσει καλός καιρός. Εργασίες επιθεωρήσεως κυλίνδρων, εμβόλων και αλλαγής ελατηρίων κύριας μηχανής πρέπει να προγραμματιστούν να γίνουν με την πρώτη ευκαιρία που υπάρχουν ευνοϊκές συνθήκες για την εκτέλεσή τους (κατάλληλος λιμένας, ασφαλές αγκυροβόλιο).

The screenshot shows a software interface for ship management. On the left, there is a tree view of machinery and equipment items, including Diesel Generators. The main area displays a table of maintenance jobs. The table has columns for PM No., Item, Work procedure, Tag, and Department. The jobs are color-coded by their due date relative to the current time (21 Sep 2014 at 9:18:37 hours).

PM No.	Item	Work procedure	Tag	Department
245	Diesel Generator No 3	Turbo blower overhaul		Engine
248	Diesel Generator No 3	Diesel Generator 500 hour service.		Engine
251	Diesel Generator No 3	Diesel Generator 1500 hour service		Engine
254	Diesel Generator No 3	Diesel Generator 4500 hour service.		Engine
257	Diesel Generator No 3	Diesel Generator 20000 hour service.		Engine
286	Diesel Generator No 3	Generator No. 3 Batteries		Engine
307	Diesel Generator No 3	Crankcase inspection		Engine

Σχ. 2.4γ

Λογισμικό προγραμματισμένης συντηρήσεως πλοίου (PMS) εταιρείας AST MSL.

<sup>23</sup> Ocean Weather Service (<http://www.oceanweatherservices.com>).

<sup>24</sup> OCIMF, (The Oil Companies International Marine Forum) είναι η Διεθνής Συνέλευση Εταιρειών Πετρελαιοειδών.

<sup>25</sup> ICS, International Chamber of Shipping είναι το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο.

<sup>26</sup> Το σύστημα προγραμματισμένης συντηρήσεως πλοίου (PMS) με την βοήθεια συγχρόνων τεχνικών και χρήσεως Η/Υ, έχει ως σκοπό την βελτίωση της συντηρήσεως του πλοίου και της επικοινωνίας του γραφείου, εξασφαλίζοντας καλύτερη εποπτεία του πλοίου και των μηχανημάτων του και μειώνοντας απροσδόκτες καθυστερήσεις, απώλειες και ατυχήματα.



Για να αποφευχθούν ζημιές και αδικαιολόγητα κόστη στις εργασίες συντηρήσεως, πρέπει να συμβουλευόμαστε τις οδηγίες των κατασκευαστών του εξοπλισμού και να χρησιμοποιούμε τα κατάλληλα εργαλεία και υλικά. Επί πλέον σε κάθε εργασία φροντίζουμε την ορθή και λογική χρήση των υλικών (αποφεύγουμε αδικαιολόγητες σπατάλες). Μετά από επιθεώρηση εξοπλισμού δεν προχωρούμε σε αντικατάσταση διαφόρων μερών, υλικών και εξαρτημάτων εάν δεν είναι φθαρμένα στο σημείο που να δικαιολογεί αντικατάσταση. Το σκεπτικό ότι «μιας και ανοίξαμε το μηχανήμα ας αλλάξουμε και ορισμένα εξαρτήματα» δεν είναι ορθό, διότι τα ανταλλακτικά, έστω και μικρά σε μέγεθος, είναι στις περισσότερες περιπτώσεις πάρα πολύ ακριβά. Το ορθό σκεπτικό είναι ότι αντικαθιστούμε εξαρτήματα και ανταλλακτικά μόνο εφόσον χρειάζεται.

Η σωστή **διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού** του πλοίου είναι ύψιστης σημασίας, αφού πρέπει να εκτελούνται οι εργασίες συντηρήσεως με τον απολύτως απαραίτητο αριθμό μελών του πληρώματος, λαμβάνοντας βέβαια υπόψη την ασφάλεια στην εργασία. Έτσι αποφεύγεται η **σπατάλη ανθρωπίνων πόρων**.

Η **παραγωγικότητα του πληρώματος** βελτιώνεται με το κλίμα καλής συνεργασίας και την παροχή καθοδηγήσεως, παρακινήσεως και υποστηρίξεως στο πλοίο. Ο σεβασμός στην προσωπικότητα του ναυτικού και η επίδειξη ενδιαφέροντος για τις ανάγκες του, ο προγραμματισμός εργασιών, η διαχείριση του χρόνου, η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ενδιαίτησεως και η βέλτιστη χρήση των ωρών εργασίας είναι σημαντικοί παράγοντες που αυξάνουν την παραγωγικότητα στην εργασία, με αποτέλεσμα την αύξηση της αποδοτικότητας. Αυτό που επιζητά ο Πλοίαρχος είναι κάθε μέλος του πληρώματος να αποδίδει ιδανικά στο μέγιστο.

Για να ελαχιστοποιείται η ανάγκη για υπερωριακή αμοιβή, που έχει σημαντική επίδραση στα ημερήσια έξοδα του πλοίου (Operating Expenses – OPEX), ο Πλοίαρχος και Α' Μηχανικός πρέπει να φροντίζουν ώστε οι εργασίες συντηρήσεως ρουτίνας καθώς και επιθεωρήσεων εξοπλισμού να εκτελούνται στο κανονικό ωράριο εργασίας του πληρώματος.

Επιπρόσθετα, πρέπει γενικά να αποφεύγεται να εκτελούνται εργασίες τις Κυριακές και τις αργίες καθώς και η διπλή υπερωριακή αμοιβή, εάν δεν είναι αναγκαίο. Οι ίδιες παραπάνω αρχές πρέπει να ακο-

λουθούνται και για τις εργασίες του **πληρώματος χώρων ενδαιτήσεως**<sup>27</sup> (cabin crew). Εάν υπάρχει ανώτατο πλαφόν υπερωριών από το γραφείο, δεν σημαίνει ότι πρέπει με κάθε θυσία να πραγματοποιηθεί.

## 6) Παραγγελίες καυσίμων, λιπαντικών και λήψη αποφάσεων.

Ο υπολογισμός των απαιτούμενων **καυσίμων** (bunkers) και **λιπαντικών** (lubricants), περιλαμβανομένης και της **ποσότητας ασφαλείας** (safety margin ή safety surplus), εκτελείται πάντοτε σε συνεργασία Πλοίαρχου και Α' Μηχανικού. Ο υπολογισμός πρέπει να γίνει με την απαραίτητη προσοχή, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το πλοίο δεν θα ξεμείνει από καύσιμα ή θα αναγκαστεί να προμηθευτεί από λιμένα με υψηλό κόστος. Σε ορισμένους λιμένες ενδέχεται να μην υπάρχει διαθεσιμότητα καυσίμων.

Για τον υπολογισμό των απαιτούμενων καυσίμων ο Πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός πρέπει να λαμβάνουν υπόψη:

1) Τους **περιορισμούς σε βύθισμα** (draft restrictions) στους λιμένες φορτώσεως ή εκφορτώσεως, καθώς και τους ενδεχόμενους περιορισμούς της γραμμής φορτώσεως. Η πλήρωση των δεξαμενών καυσίμων μειώνει τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου, η οποία είναι δεδομένη. Επομένως αυτό που εξετάζεται από το τμήμα επιχειρήσεων της εταιρείας είναι εάν η αυξημένη ποσότητα προμήθειας καυσίμων αντισταθμίζει την απώλεια ναύλου από τη μείωση του μεταφερόμενου φορτίου.

2) Το αναγκαίο περιθώριο ασφαλείας καυσίμων, το οποίο δεν είναι σταθερό, αλλά εξαρτάται από την εποχή, τις αναμενόμενες καιρικές συνθήκες και την περιοχή που δραστηριοποιείται το πλοίο. Για παράδειγμα, το περιθώριο ασφαλείας σε απαιτούμενα καύσιμα για ταξίδι από Β Ευρώπη προς Β Αμερική και επιστροφή σε χειμώνα μπορεί να είναι της τάξεως του 25%, ενώ το καλοκαίρι 15%.

3) Την ημερήσια κατανάλωση κύριας μηχανής (σε έμφορτη και άφορτη κατάσταση), ηλεκτρομηχανών, λέβητα, συστήματος αδρανούς αερίου στα Δ/Ξ, μηχανημάτων χειρισμού έρματος κ.λπ..

4) Την ποσότητα των καυσίμων στις δεξαμενές του πλοίου που δεν μπορούν να αντληθούν (unpumpable) (δηλ. κατακάθια και λάσπη) και έτσι δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν.

5) Την ακριβή ποσότητα καυσίμων επί του πλοίου

<sup>27</sup> Μάγειροι και βοηθοί, θαλαμηπόλοι και βοηθοί κ.λπ..

(Remaining On Board – ROB) και το χρονικό σημείο στο οποίο υπολογίζουμε τις ποσότητες για παραγγελία.

6) Τη μέγιστη χωρητικότητα των δεξαμενών καυσίμων (γεμίζονται συνήθως έως στο 94% της μέγιστης χωρητικότητάς τους).

7) Τυχόν απαιτήσεις σε καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, εάν δηλαδή το πλοίο πρέπει να ταξιδέψει σε **περιοχές ελέγχου εκπομπών** διοξειδίου του θείου (SECA), σε λιμένες της Ε.Ε., Καλιφόρνιας ΗΠΑ και Χονγκ Κονγκ.

Η επιλογή του λιμένα ανεφοδιασμού του πλοίου εμπίπτει στις αρμοδιότητες του τμήματος επιχειρήσεων της ΝΕ καθώς έχουν πληροφόρηση για:

1) Τις τιμές των καυσίμων στους κατά τόπους λιμένες,

2) την μελλοντική απασχόληση του πλοίου, και

3) το ποιο είναι αξιόπιστοι προμηθευτές. Επίσης η προμήθεια μεγάλων ποσοτήτων καυσίμων σημαίνει δέσμευση μεγάλων χρηματικών ποσών της ΝΕ.

Τα ποντοπόρα πλοία γενικώς χρησιμοποιούν τους ακόλουθους τύπους καυσίμων:

1) **IFO 380** (Intermediate Fuel Oil). Είναι βαρύ μαζούτ ναυτιλίας (μαύρο και παχύρρευστο), με μέγιστη τιμή ιξώδους 380 cst<sup>28</sup> και μέγιστης περιεκτικότητας 3,5% κατά μάζα σε θείο. Προορίζεται για καύση στην κύρια μηχανή, τις ηλεκτρομηχανές και τον λέβητα ατμοπαραγωγής.

2) **ULSFO 380** (Ultra Low Sulfur Fuel Oil). Είναι και αυτό βαρύ μαζούτ ναυτιλίας με ιξώδες 380 cst αλλά με μέγιστη περιεκτικότητα 0,1% κ.μ. σε θείο. Προορίζεται για καύση στην κύρια μηχανή, στις ηλεκτρομηχανές και στον λέβητα ατμοπαραγωγής. Το καύσιμο αυτό χρησιμοποιείται: πρώτον στις τέσσερις περιοχές ελέγχου εκπομπών SECA, δεύτερον στους λιμένες της Ε.Ε. και τρίτον στην Καλιφόρ-

νια των ΗΠΑ<sup>29</sup>. Επίσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί και κατά την διάρκεια παραμονής του πλοίου στον λιμένα Χονγκ Κονγκ.

3) **MDO** ή **MGO** (Marine Diesel Oil ή Marine Gas Oil). Καύσιμα με μέγιστη περιεκτικότητα 1,5% κατά μάζα σε θείο. Χρησιμοποιούνται στην γεννήτρια αδρανούς αερίου (IGG) στα Δ/Ξ, καθώς και στις ηλεκτρομηχανές ορισμένων πλοίων μεγάλης ηλικίας.

4) **ULSDO** ή **ULSGO** (Ultra Low Sulfur Diesel ή Gas Oil). Καύσιμα με μέγιστη περιεκτικότητα σε θείο 0,1% κ.μ.. Το καύσιμο αυτό χρησιμοποιείται: πρώτον στις τέσσερις περιοχές ελέγχου εκπομπών SECA, δεύτερον στους λιμένες της Ε.Ε. και τρίτον στην Καλιφόρνια των ΗΠΑ. Επίσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί και κατά την διάρκεια παραμονής του πλοίου στον λιμένα Χονγκ Κονγκ. Η χρήση του είναι η ίδια όπως τα καύσιμα MGO/MDO, με την διαφορά ότι μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εναλλακτικά του καυσίμου ULSFO για καύση στην κύρια μηχανή, στις ηλεκτρομηχανές και στον λέβητα ατμοπαραγωγής.

Τα λιπαντικά προορίζονται για την κύρια μηχανή, ηλεκτρογεννήτριες, διάφορα μηχανήματα και τα διάφορα υδραυλικά δίκτυα όπως βιντσιών/αγκυρών, πηδαλίου, πλευρικών προωθητηρίων, αντλιών frame, επιστομίων κ.λπ.. Η παραγγελία τους γίνεται συνήθως ανά εξάμνη σε μορφή χύδην (in bulk), σε βαρέλια (drums) ή δοχεία 20 lt (pales).

#### **Παράδειγμα υπολογισμού καυσίμων για εφοδιασμό.**

Το Δ/Ξ «Κεφαλονιά» θα φορτώσει από τον λιμένα Αλιτσειράς (περιοχή Γιβραλτάρ), θα εκφορτώσει στην συνέχεια στην Νέα Υόρκη και θα κατευθυνθεί για φόρτωση στον λιμένα Ρότερνταμ. Το τμήμα επιχειρήσεων της

<sup>28</sup> Centistoke (cst). Μονάδα μετρήσεως ιξώδους υγρών. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός αυτός τόσο πιο δύσκολα ρέει ένα υγρό (παχύρρευστο).

<sup>29</sup> Σύμφωνα με την ΔΣ Marpol, έχουν υιοθετηθεί τέσσερις ανά τον κόσμο περιοχές ελέγχου εκπομπών διοξειδίου του θείου (**Special Emissions Control Areas – SECA**) (Β. Ευρώπη, Βαλτική, Β. Αμερική και περιοχή Καραϊβικής), όπου το πλοίο πρέπει να καταναλώνει καύσιμα μέγιστης περιεκτικότητας σε θείο 0,1% κ.μ.. Στο ίδιο μήκος κύματος είναι και οι απαιτήσεις της οδηγίας της Ε.Ε. (2005/33/Ε.Ε.), που από την 1/1/2014 απαιτεί ότι ενόσω τα πλοία βρίσκονται ελλιμενισμένα σε λιμάνια κρατών-μελών της Ε.Ε. για περισσότερο από δύο ώρες, θα καταναλώνουν καύσιμα με μέγιστη περιεκτικότητα 0,1% κ.μ. σε θείο. Το ίδιο παραπάνω όριο ισχύει και για τα ποντοπόρα πλοία που λειτουργούν εντός 24 ν.μ. από τις ακτές της Καλιφόρνια των ΗΠΑ (περιλαμβανομένων και των νησιών), σύμφωνα με τον κανονισμό «California Code of Regulations (CCR), title 17, 93118.2». Επί πλέον, από 1/7/2015 όλα τα ποντοπόρα πλοία > 500 GRT που βρίσκονται ελλιμενισμένα στον λιμένα του Χονγκ Κονγκ πρέπει να καταναλώνουν καύσιμα μέγιστης περιεκτικότητας 0,5% κ.μ. σε θείο ή εναλλακτικά καύσιμα LNG (Air Pollution Control, Ocean Going vessels, fuel at berth, Regulation).

NE μερικές μέρες πριν την άφιξη του πλοίου στο Αλτζεσίρας στέλνει στον Πλοίαρχο το ακόλουθο μήνυμα:

From: Ops Dpt date: 5/1/2017

To: Master M/T Kefalonia

Re: Bunkers requisition

Please advise soonest anticipated bunkers after loading Gibraltar and breakdown of quantities required to return say Rotterdam after discharge New York. Pls also note due to unavailability of ULSFO at Gibraltar will supply vsI with ULSDO instead.

Best regards/Ops Dpt

Στο παραπάνω παράδειγμα το τμήμα επιχειρήσεων της ΝΕ μάς ζητάει να υπολογίσουμε την ποσότητα καυσίμων που χρειάζεται να εφοδιαστεί το πλοίο στο Γιβραλτάρ (περιοχή εφοδιασμού καυσίμων) μετά την φόρτωση στο Αλτζεσίρας, ώστε να είναι αρκετή για να πραγματοποιήσει ταξίδι προς τον λιμένα εκφορτώσεως Νέας Υόρκης και επιστροφή στο Ρότερνταμ. Μας ζητάει επίσης λεπτομερή υπολογισμό (breakdown) των απαιτούμενων καυσίμων. Το πλοίο στο ταξίδι θα πρέπει να εισέλθει σε περιοχή ελέγχου εκπομπών διοξειδίου του θείου στην Β Ευρώπη πριν την άφιξη στο Ρότερνταμ και πριν την άφιξη, καθώς και μετά την αναχώρηση από την Νέα Υόρκη, κατά τη διάρκεια του οποίου θα πρέπει να καταναλώνει η κύρια μηχανή, οι λέβητες, οι ηλεκτρομηχανές και το σύστημα παραγωγής αδρανούς αερίου (IGG) καύσιμα με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο (<0,1% κ.μ.).

Για τον υπολογισμό λαμβάνουμε υπόψη τα παρακάτω δεδομένα:

1) **Απόσταση** από Γιβραλτάρ σε Ν. Υόρκη (είσοδος SECA) = 2950 ν.μ..

2) **Απόσταση** από Ν. Υόρκη (είσοδος SECA) σε Ν. Υόρκη (τέρμιναλ) = 260 ν.μ..

3) **Εμφορτη ταχύτητα:** 12,7 κόμβοι.

4) **Ημερήσιες καταναλώσεις (έμφορτο):** 34 tn IFO για την κύρια μηχανή και 3 τόνους IFO για την ηλεκτρομηχανή.

5) **Ημερήσιες καταναλώσεις λιμένα:** Λέβητας 5 τόνοι, ηλεκτρομηχανές: 3,0 τόνοι (IFO).

6) **Συνολική κατανάλωση IGG για εκφόρτωση** = 10 τόνοι (MDO).

7) **Απόσταση** από Ν. Υόρκη (terminal) έως έξοδο περιοχής SECA = 260 ν.μ..

8) **Απόσταση** από έξοδο SECA Ν. Υόρκη σε είσοδο SECA Β Θάλασσα = 2708 ν.μ..

9) **Απόσταση** από είσοδο SECA Β. Θάλασσα σε Ρότερνταμ (terminal) = 450 ν.μ..

10) **Άφορτη ταχύτητα:** 14,0 κόμβοι.

11) **Ημερήσιες καταναλώσεις (άφορτο):** 30 tn IFO

για την κύρια μηχανή και 3 τόνοι IFO για την ηλεκτρομηχανή.

12) **Συνολική κατανάλωση για πλύσιμο κυτών/εξαερισμός/αδρανοποίηση δεξαμενών** = 12 τόνοι MDO και 3 τόνοι IFO.

13) **Συνολική κατανάλωση για αλλαγή έρματος** = 5 τόνοι IFO (εξαιτίας της λειτουργίας δύο ηλεκτρομηχανών).

Ο Α' Μηχανικός ενημέρωσε τον Πλοίαρχο ότι τα αναμενόμενα καύσιμα που θα έχει το πλοίο (ROB) στο Γιβραλτάρ θα είναι IFO = 75 τόνοι, MDO = 40 τόνοι και ULSDO = 50 τόνοι.

Με βάση τα ανωτέρω δεδομένα, εκτελούμε τον υπολογισμό (πίν. 2.4.1) και ο Πλοίαρχος απαντά στο τμήμα επιχειρήσεων με το παρακάτω μήνυμα:

From: Master M/T Kefalonia date: 6/1/2017

To: Ops Dpt

Re: Bunkers requisition

Further your msg regarding bunkers requisition pls note below bunkers required and ROB at Gibraltar in order to perform voyage Gibraltar-NY-Rotterdam and breakdown of quantities required.

Bunkers Required	ROB Gibraltar
IFO 380: 725 MT	IFO 380: 75 MT
ULSDO: 145 MT	ULSDO: 50 MT
	MDO: 40 MT

[Επισυνάπτομε στο μήνυμα τον υπολογισμό που μας ζητήθηκε, δηλ. τον πίνακα 2.4.1]

Best regards/Master

## 7) Θέματα πληρώματος και λήψη αποφάσεων.

Ο Πλοίαρχος σε συνεργασία με το τμήμα πληρωμάτων πρέπει να προγραμματίζουν τον επαναπαιρισμό των ναυτικών με τρόπο τέτοιο, ώστε να ελαχιστοποιηθούν τα έξοδα παλιννοστήσεως και αντικαταστάσεως. Λαμβάνοντας υπόψη το χρονικό περιθώριο που έχει αιτηθεί ο ναυτικός για να επαναπαιρισθεί, επιλέγεται, εφόσον αυτό είναι εφικτό, λιμένες παλιννοστήσεως ο οποίος να ελαχιστοποιεί όλες τις σχετικές δαπάνες. Για παράδειγμα, στην περίπτωση Ελλήνων ναυτικών, εάν το πλοίο βρίσκεται στην Αμερική και ο επόμενος λιμένας είναι γνωστό ότι θα είναι ένα ευρωπαϊκό λιμάνι, προτιμάμε να μην παλιννοστήσουμε τον ναυτικό από την Αμερική, αλλά να περιμένουμε να προσεγγίσει το πλοίο στο επόμενο

**Πίνακας 2.4.1**  
**Παράδειγμα υπολογισμού καυσίμων για εφοδιασμό.**

Route leg / (Σκέλος ταξιδιού)	Καταναλώσεις καυσίμων		
	IFO 380 tons	MDO tons	ULSDO (<0,1% S) tons
Από λιμένα Γιβραλτάρ έως είσοδο στην περιοχή SECA N. Υόρκης / Gibraltar – NY (entering SECA).	358		
Από είσοδο περιοχής SECA N. Υόρκη έως το αγκυροβόλιο NY / NY (entering SECA) – NY (anchorage).			32
N. Υόρκη (αναμονή αγκυροβόλιο) – π.χ. 3 ημέρες / NY (awaiting anchorage) – e.g. 3 days.			15 (boiler) 9 (D/G)
N. Υόρκη (εκφόρτωση) – δύο ημέρες / NY (discharging) – 2 days.			10 (IGG) 10 (boiler) 6 (D/G)
N. Υόρκη (τέρμιναλ) – N. Υόρκη (έξοδος από το SECA) / NY (berth) – NY (exiting SECA).			26
N. Υόρκη (έξοδος από την SECA) – είσοδος στη SECA B. Θάλασσα / NY (exiting SECA) – entering SECA North sea	266		
Πλύσιμο και καθαρισμός δεξαμενών φορτίου / Tank cleaning	3	12	
Αλλαγή έρματος / Ballast exchange	5		
Είσοδος στη SECA B. Θάλασσα – Ρότερνταμ (τέρμιναλ) / Entering SECA North sea – Rotterdam (berth).			44
Καύσιμα που χρειάζονται για το ταξίδι / Bunkers Required for the Voyage	632	12	152
Συν περιθώριο ασφαλείας / Plus Safety Margin (25%)	158		38
Συν μη αντλήσιμα καύσιμα / Plus unpumpable bunkers	10		4
Σύνολο καυσίμων που χρειάζονται / Total bunkers requirements	800	12	194
Μείον ROB στο Γιβραλτάρ / Minus ROB Gibraltar	75	40	50
<b>Σύνολο καυσίμων για παραγγελία / Required Bunkers to supply (ORDER)</b>	<b>725</b>	<b>nil</b>	<b>144</b>
Μέγιστη χωρητικότητα δεξαμενών καυσίμων σε τόνους (94%) / Max Bunkers tanks Capacity (94%) in tons*	1070	173	306

\* Ο σκοπός της τελευταίας καταγραφής είναι να δούμε εάν τα αιτούμενα καύσιμα χωρούν στις δεξ/νές καυσίμων.

λιμάνι στην Ευρώπη, εφόσον και αυτός συμφωνεί. Οι δαπάνες εισιτηρίων του ναυτικού και του αντικαταστάτη του θα είναι σαφώς πολύ μικρότερες και επί πλέον η μετάβαση του ναυτικού στον Πειραιά θα είναι πιο γρήγορη και πιο ξεκούραστη.

Σ' αυτήν την περίπτωση ο ρόλος του Πλοίαρχου είναι σημαντικός στο να πείσει τον ναυτικό. Ο Πλοίαρχος σε συνεργασία με την ΝΕ ή τον πράκτορα του πλοίου πρέπει να εξασφαλίσει ότι η αεροπορική πτήση για τον επαναπαρισμό του ναυτικού είναι σε χρόνο που όσο το δυνατόν περιορίζει τα έξοδα διαμονής

σε ξενοδοχείο (δηλ. την αναμονή πτήσεως) και του μισθού αναμονής. Επίσης πρέπει να λάβομε υπόψη και τα έξοδα μεταβάσεως του ναυτικού από το πλοίο στην στεριά, στην περίπτωση που το πλοίο δεν είναι «πλευρισμένο» σε λιμένα, αλλά βρίσκεται αγκυροβολημένο μακριά από τον λιμένα (εν αναμονή ετοιμότητας λιμένα ή όταν το πλοίο εκτελεί μεταφόρτωση, Ship To Ship – STS), οπότε η μετάβαση του ναυτικού στην στεριά πρέπει να γίνει με μισθωμένη «λάντζα» ή ακόμα και με ελικόπτερο, που στις περιπτώσεις αυτές οι δαπάνες μισθώσεως είναι υπερόγκες.



Για τον καλύτερο συντονισμό της αντικαταστάσεως και παλιννοστήσεως του πληρώματος, το τμήμα πληρωμάτων ζητάει από τον Πλοίαρχο να του αποστέλλει μηνιαίως κατάλογο (πίν. 2.4.2) με τον **χρόνο που επιθυμεί ο ναυτικός να επαναπατριστεί** (crew repatriation plan). Πρέπει να λαμβάνομε υπόψη ότι γενικά αποφεύγεται η αντικατάσταση Πλοίαρχου και Υποπλοίαρχου, καθώς και Α' και Β' Μηχανικού ταυτόχρονα, εκτός βέβαια της περιπτώσεως που οι ανωτέρω έχουν υπηρετήσει στο ίδιο ή σε αδελφό πλοίο.

Επίσης, όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο εν αναμονή της ετοιμότητας του λιμένα να το υποδεχθεί για φόρτωση/εκφόρτωση, ο Πλοίαρχος σε συνεργασία με τον πράκτορα του πλοίου ναυλώνει «λάντζα» για εκτέλεση δρομολογίων στεριάς-πλοίου-στεριάς για διαφόρους λόγους, όπως αποστολή ανταλλακτικών, επιβίβαση τεχνικών, επίσκεψη πληρώματος σε ιατρό, αποβίβαση πληρώματος σε στεριά για διασκέδαση, ψώνια κ.λπ.. Το σχετικό κόστος είναι πολλές φορές μεγάλο και για τον λόγο αυτόν ο Πλοίαρχος πρέπει να το λάβει σοβαρά υπόψη όταν καθορίζει τον αριθμό των απαραίτητων δρομολογίων της «λάντζας» από πλοίο σε στεριά και αντίστροφα. Για παράδειγμα, μπορεί να συνδυαστούν με ένα δρομολόγιο λάντζας από στεριά-πλοίο-στεριά η επίσκεψη σε ιατρό και η ψυχαγωγία μελών του πληρώματος, καθώς και η

αποστολή ανταλλακτικών ή η αποβίβαση πληρωμάτων προς επαναπατρισμό.

#### 8) Διαχείριση γλυκού νερού και λήψη αποφάσεων.

Το γλυκό ή αποσταγμένο νερό (fresh water) χρειάζεται για διάφορες χρήσεις στο πλοίο όπως:

1) Για την πλήρωση ή συμπλήρωση λόγω απωλειών του δικτύου λέβητα.

2) Για την πλήρωση ή συμπλήρωση λόγω απωλειών του δικτύου ψύξεως της κύριας μηχανής και των βοηθητικών μηχανημάτων.

3) Για τις ανάγκες των μελών του πληρώματος στους χώρους ενδιαιτήσεως του πλοίου (μπάνια, κουζίνα, τουαλέτες, νιπτήρες κ.λπ.).

4) Για να καλυφθούν οι ημερήσιες καταναλώσεις που απαιτούνται στις εργασίες καταστρώματος, μηχανοστασίου, μαγειρείου (π.χ. ξέπλυμα επιφάνειας πριν το βάψιμο, υδροβολή κ.λπ.), και

5) για τις εργασίες καθαρισμού των κυτών.

Επί πλέον για τις ανάγκες του πληρώματος χρειαζόμαστε και **πόσιμο νερό** (drinking water). Το γλυκό νερό στο πλοίο παράγεται από βραστήρα με βρασμό του θαλασσινού νερού που γίνεται με την βοήθεια ατμού ή του θερμού νερού εξαγωγής της ψύξεως των χιτωνίων<sup>30</sup> της κύριας μηχανής του πλοίου.

**Πίνακας 2.4.2**

#### **Παράδειγμα καταλόγου επιθυμητής ημερομηνίας επαναπατρισμού πληρώματος.**

M/T "KEFALONIA" Argostoli 387		PORT: Singapore Date: 01/09/2016		
<b>Re: Crew Repatriation Plan</b>				
<i>a/a</i>	<i>Full Name</i>	<i>Rank</i>	<i>Date Signing on</i>	<i>Planning to sign off</i>
1	Dionysios Dionysiou	Master	01/06/2016	January 2017
2	Gerasimos Gerasimou	Chief Officer	15/07/2016	March 2017
3	Georgios Georgiou	A.B.	15/07/2016	April 2017
4	Ioannis Ioannou	Chief Engineer	08/05/2016	February 2017
5	Markos Markou	Oiler	20/04/2016	January 2017
6	Antonios Antoniou	Oiler	15/03/2016	November 2016
7	Argirios Argiriou	Cook	25/05/2016	December 2016

Σφραγίδα πλοίου

(υπογραφή)

\_\_\_\_\_

Master

<sup>30</sup> Περίπου 80 °C.



Η ποσότητα που παράγεται είναι περιορισμένη και εξαρτάται από την ικανότητα παραγωγής του βραστήρα (π.χ. 20–30 τόνους την ημέρα). Για τον λόγο αυτόν απαιτείται σωστή διαχείριση στην κατανάλωσή του, ώστε το πλοίο να μην αναγκαστεί να προμηθευτεί γλυκό νερό, του οποίου το κόστος αγοράς σε μερικούς λιμένες είναι πολύ υψηλό ή ακόμα και δεν είναι διαθέσιμο.

Ο βραστήρας συνιστάται να χρησιμοποιείται σε απόσταση μεγαλύτερη των 20 ν.μ. από τις ακτές<sup>31</sup>, ενώ γενικά απαγορεύεται η χρήση του στα λιμάνια, αγκυροβόλια, ποτάμια και γενικά σε ύδατα που είναι πιθανώς μολυσμένα με παθογόνους μικροοργανισμούς, οι οποίοι δεν πεθαίνουν κατά την παραγωγή του νερού στους βραστήρες των πλοίων που η εξάτμιση<sup>32</sup> γίνεται υπό κενό και σε θερμοκρασία αρκετά μικρότερη των 100°C (περίπου 40–60°C).

Το πόσιμο νερό περνά από επιπρόσθετη διαδικασία<sup>33</sup> μετά την παραγωγή του από τον βραστήρα και καταλήγει στα σύγχρονα πλοία μέσω ανοξειδωτών σωλήνων στους ψύκτες, που βρίσκονται στους χώρους ενδιστάσεως και στο μηχανοστάσιο. Η δεξαμενή αποθηκεύσεως πόσιμου νερού μπορεί να είναι ανοξειδωτή ή βαμμένη με κατάλληλη μπογιά. Όταν το πλοίο εκτελεί μεγάλης διάρκειας ταξίδια, σε περιπτώσεις όπου λειτουργεί ο βραστήρας, δεν υπάρχει συνήθως ανάγκη προμήθειας γλυκού νερού από την στεριά αλλά μόνο πόσιμου εμφιαλωμένου νερού για το πλήρωμα του πλοίου. Η μονάδα παραγωγής γλυκού νερού πρέπει να τίθεται σε λειτουργία αμέσως με το που βρίσκεται το πλοίο σε καθαρά νερά μακριά από τις ακτές για να παραχθεί όσο το δυνατόν γρηγορότερα γλυκό νερό. Ανάγκη προμήθειας υφίσταται στις περιπτώσεις που το πλοίο εκτελεί μικρά ταξίδια και γενικά βρίσκεται πολλές ημέρες σε λιμένες ή αγκυροβόλια, στα οποία δεν μπορεί να λειτουργήσει ο βραστήρας.

Ο Πλοίαρχος υπολογίζει τις ανάγκες προμήθειας σε γλυκό νερό και ειδικότερα στις περιπτώσεις όπου χρειάζεται μεγάλες ποσότητες για το ξέβγαλμα των κυτών του πλοίου ή υδροβολή, και στέλνει πριν την

άρφιξη του πλοίου στο λιμάνι το ακόλουθο αίτημα προμήθειας γλυκού νερού:

TO: Operation Dpt  
CC: Supply Dpt

Please arrange to supply vessel at Rotterdam with 100 M/T fresh water. ROB on arrival Rdm 60 M/T.

Best Regards  
Master

### 2.4.3 Αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα – Γενικά.

Ο όρος **αποδοτικότητα** (efficiency), όπως αναφέραμε στην παράγραφο 2.4.1, σχετίζεται με την χρησιμοποίηση όσο το δυνατόν λιγότερων πόρων για να επιτύχομε όσο το δυνατόν περισσότερα αποτελέσματα (σχ. 2.4δ).

Η αποδοτικότητα εκφράζει τις θυσίες (κόστη) που γίνονται για την επίτευξη ενός αποτελέσματος και μετρείται με δείκτες οι οποίοι έχουν ως αριθμητικό το πραγματοποιηθέν αποτέλεσμα και ως παρονομαστικά τα κόστη ή τις θυσίες που έγιναν για την πραγματοποίησή του.

#### Αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα στο μάντζιμεντ

Αποτελεσματικότητα  
(σημαίνει)

Αποδοτικότητα  
(συνεπάγεται)

Επίτευξη σκοπού

Χρήση πόρων

Μεγάλη επίτευξη

Ελάχιστη σπατάλη πόρων

Το μάντζιμεντ επιδιώκει την ελάχιστη σπατάλη πόρων (υψηλή αποδοτικότητα) και την υψηλή επίτευξη στόχων (μεγάλη αποτελεσματικότητα)

#### Σχ. 2.4δ

Αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα στο μάντζιμεντ.

<sup>31</sup> Βλ. σελ. 14 της οδηγίας MGN 397 (M+F), Maritime and Coastguard Agency, «Guidelines for the Provision of Food and Fresh Water on Merchant Ships and Fishing Vessels».

<sup>32</sup> Ο σκοπός της εξάτμισης υπό κενό, δηλαδή μικρότερης της ατμοσφαιρικής και σε θερμοκρασία μικρότερη των 100°C, έχει ως σκοπό τη μείωση καταναλώσεως ενέργειας για την παραγωγή νερού και την ελαχιστοποίηση δημιουργίας καθαλατώσεων στον βραστήρα.

<sup>33</sup> Η επιπρόσθετη επεξεργασία περιλαμβάνει φίλτρα κατακρατήσεως σωματιδίων, φίλτρα σκληρύνσεως νερού, αυξήσεως pH και προσθήκης μεταλλικών στοιχείων, καθώς και θάλαμο υπεριώδους ακτινοβολίας (UV), ώστε να σκοτωθούν οι παθογόνοι μικροοργανισμοί.

Για παράδειγμα, ένας δείκτης αποδοτικότητας πλοίου μπορεί είναι ο αριθμός πραγματοποιημένων τονομιλίων<sup>34</sup> (αποτέλεσμα) ανά τόνο καταναλωθέντος καυσίμου (κόστη). Απεναντίας, η **αποτελεσματικότητα** (effectiveness) περιγράφει τον βαθμό στον οποίο η ΝΕ ή το πλοίο πετυχαίνει τους στόχους που έχει θέσει ή το επιθυμητό αποτέλεσμα. Ενδέχεται μία ΝΕ ή ένα πλοίο να είναι αποτελεσματικό, αλλά να μην είναι πολύ αποδοτικό. Εν προκειμένω, εάν το πλοίο φθάσει στον λιμένα για εκφόρτωση, είναι αποτελεσματικό, γιατί πραγματοποίησε τον σκοπό του, που ήταν να φθάσει στον λιμένα για εκφόρτωση. Για να δούμε όμως κατά πόσο είναι αποδοτικό, πρέπει να εξετάσουμε τα κόστη ή τις θυσίες που συντελέστηκαν για να πραγματοποιηθεί αυτός ο σκοπός. Έτσι από πλευράς αποδοτικότητας, για παράδειγμα, εξετάζουμε τις δαπάνες καυσίμων ταξιδιού, τον χρόνο εκτέλεσης ταξιδιού, ενδεχόμενες καθυστερήσεις στη διάρκεια του ταξιδιού, καθώς και το κατά πόσο το πλοίο έφθασε ασφαλώς στον λιμένα, μεταφέροντας χωρίς ζημιές το φορτίο του και με ασφάλεια το πλήρωμά του.

Ο χρόνος ταξιδιού πρέπει να αξιοποιηθεί όσο το δυνατόν καλύτερα από το πλήρωμα του πλοίου, ώστε η συντήρηση του πλοίου και των μηχανημάτων να εξασφαλιστεί στο μέγιστο δυνατό επίπεδο. Επί πλέον το πλοίο πρέπει να προετοιμασθεί κατά την διάρκεια ταξιδιού για να αντεπεξέλθει άριστα στις ενδεχόμενες επιθεωρήσεις από την κλάση, Port State Control, Vetting κ.λπ. που έχουν άμεσο αντίκτυπο στην εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου και στη βιωσιμότητα της ΝΕ.

#### 2.4.4 Λειτουργικές πρακτικές βελτιώσεως της αποδοτικότητας των πλοίων.

Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν μερικές από τις σημαντικότερες λειτουργικές πρακτικές που εφαρμόζονται στο πλοίο και αποσκοπούν στην βελτίωση της αποδοτικότητάς του. Πολλές από τις παρακάτω πρακτικές καταγράφονται στο Εγχειρίδιο Διαχείρισης Ενεργειακής Αποδοτικότητας Πλοίου (Shipboard Energy Efficiency Management Plan – SEEMP), το οποίο κάθε πλοίο με ολική χωρητικότητα άνω των

400 κόρων πρέπει να τηρεί από την 1/1/2013. Θα αναλυθούν μόνο οι λειτουργικές πρακτικές, που αφορούν κυρίως στο πλήρωμα καταστρώματος του πλοίου. Αναλυτικότερα λοιπόν αυτές είναι οι εξής:

##### 1) Ταχύτητα πλοίου και αποδοτικότητα.

Η ταχύτητα του πλοίου και η ισχύς προώσεώς του ή η κατανάλωση καυσίμων δεν σχετίζονται γραμμικά αλλά εκθετικά (σχ. 2.4ε).

Η κατανάλωση καυσίμου αυξάνεται σε μεγαλύτερο ποσοστό απ' όσο αυξάνεται η ταχύτητα του πλοίου. Δηλαδή, καταναλώνουμε περισσότερο καύσιμο και παίρνουμε μικρότερη ταχύτητα.

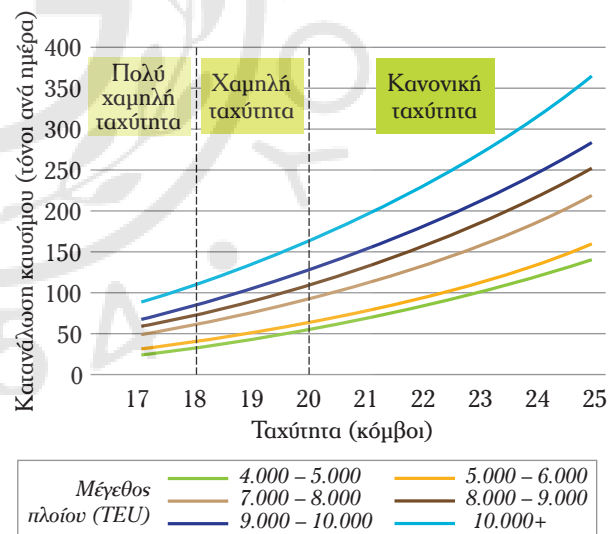
Για τα περισσότερα φορτηγά πλοία ισχύουν προσεγγιστικά οι εξής σχέσεις:<sup>35</sup>

$$\begin{aligned} \text{Κατανάλωση καυσίμου ανά ναυτικό μίλι} &= \\ &= C \times (\text{ταχύτητα πλοίου})^2 \end{aligned} \quad (1)$$

$$\text{Ισχύς προώσεως} = C \times (\text{ταχύτητα πλοίου})^3 \quad (2)$$

όπου: «C» είναι συντελεστής (αριθμός), του οποίου η τιμή στην σχέση μπορεί να αλλάξει ελάχιστα όταν αλλάξει η ταχύτητα.

Σύμφωνα με τις παραπάνω σχέσεις, μία αύξηση



Σχ. 2.4ε

Διάγραμμα κατανάλωσης καυσίμου για πλοία μεταφοράς E/K.

<sup>34</sup> Τονομίλια (tons-miles): Αποτελεί μία μονάδα εκφράσεως της παραγωγικής ικανότητας ενός πλοίου και υπολογίζεται με το γινόμενο των μετρικών τόνων (Μ.Τ.) που μεταφέρθηκαν ανά ν.μ.. Για παράδειγμα, 1.000 Μ.Τ. εμπορεύματος μεταφερόμενοι επί 1.500 ν.μ., ισοδυναμούν με 1.500.000 τονομίλια.

<sup>35</sup> IMO, Module 3 From management to operation (σελ. 37).

της ταχύτητας, για παράδειγμα, κατά 20% θα επιφέρει αύξηση στην ισχύ προώσεως κατά 73% και αύξηση στην κατανάλωση καυσίμου ανά ν.μ. κατά 44%.

Η εκθετική αύξηση της κατανάλωσης καυσίμου στην αύξηση της ταχύτητας του πλοίου οφείλεται στην μεγάλη αύξηση της αντιστάσεως του πλοίου, που προκαλείται από το κύμα που δημιουργεί η γάστρα του πλοίου λόγω της ταχύτητας. Σε μεγάλες ταχύτητες, η τιμή του εκθέτη της ταχύτητας στις παραπάνω σχέσεις (1) και (2) αυξάνεται, εξαιτίας της μεγαλύτερης αντιστάσεως από το κύμα που δημιουργείται λόγω της ταχύτητας του πλοίου. Για παράδειγμα, για να αυξήσουμε την ταχύτητα του πλοίου κατά 10% από τους 17 knots, χρειαζόμαστε περισσότερη ισχύ (κατανάλωση καυσίμου) από το να αυξήσουμε την ταχύτητα κατά 10% από τους 14 knots. Συνεπώς, **μειώνοντας ταχύτητα όταν η μηχανή λειτουργεί σε υψηλές στροφές, εξοικονομούμε περισσότερα καύσιμα**. Η ποσότητα των καυσίμων που θα εξοικονομήσουμε επηρεάζεται και από το μέγεθος του πλοίου και συνήθως στα μεγαλύτερα πλοία όταν ελαττώνουμε ταχύτητα, επιτυγχάνουμε σημαντική εξοικονόμηση καυσίμων (σχ. 2.4ε).

Για τους παραπάνω λόγους, λαμβάνοντας υπόψη τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες (άνεμος, ρεύματα, κατάσταση θάλασσας), **πρέπει να αποφεύγεται** η αύξηση του φορτίου της μηχανής (main engine load) όταν δεν υπάρχει αξιοσημείωτη αύξηση της ταχύτητας του πλοίου, ενώ επί πλέον αυξάνεται και η Ειδική Κατανάλωση Καυσίμου (SFOC<sup>36</sup>). Πρέπει να γνωρίζουμε ότι το βέλτιστο φορτίο μηχανής όπου έχουμε την χαμηλότερη Ειδική Κατανάλωση Καυσί-

μου συνήθως αντιστοιχεί γύρω στο 70 με 90% της **Μέγιστης Συνεχούς Ισχύος** της μηχανής (Maximum Continuous Rating – MCR<sup>37</sup>). Στο σχήμα 2.4στ βλέπουμε ότι το βέλτιστο φορτίο της μηχανής, όπου η ειδική κατανάλωση καυσίμου είναι στο ελάχιστο σημείο, αντιστοιχεί περίπου στο 75–77% της μέγιστης συνεχούς ισχύος της μηχανής.

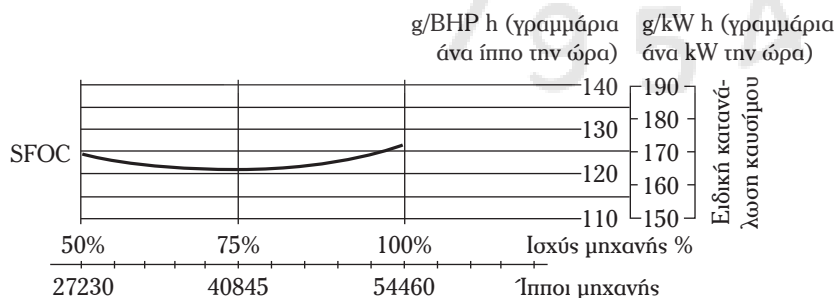
Όταν οι τιμές των καυσίμων είναι σε υψηλά επίπεδα, οι δαπάνες καυσίμων μπορεί να υπερβούν όλα τα άλλα λειτουργικά κόστη του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή, και ειδικότερα όταν ο ναύλος του πλοίου είναι χαμηλός, λόγω υπερπροσφοράς πλοίων, δικαιολογείται να λειτουργούμε το πλοίο με **χαμηλότερη ταχύτητα** (slow steaming), ώστε να μειώσουμε τα λειτουργικά κόστη του πλοίου.

Αν και όπως αναφέραμε παραπάνω λειτουργώντας την μηχανή σε χαμηλότερο φορτίο από το βέλτιστο μπορεί να μην είναι αποδοτικό όσον αφορά την μηχανή και επί πλέον το ταξίδι να μεγαλώνει σε διάρκεια, τα μειονεκτήματα αυτά αντισταθμίζονται από ωφέλειες λόγω μειωμένης κατανάλωσης καυσίμων.

Μία άλλη χρήσιμη σχέση (κανόνας του κύβου) που μάς δίνει προσεγγιστικά την κατανάλωση για δεδομένη αύξηση/μείωση ταχύτητας για πλοία που κινούνται με μηχανές ντζελ είναι:

$$F = F^* \left( \frac{S}{S^*} \right)^3 \quad (3)$$

όπου: F η πραγματική ημερήσια κατανάλωση καυσίμων σε τόνους, S η ταχύτητα του πλοίου σε knots, F\* η ημερήσια κατανάλωση καυσίμου σε τόνους στην



**Σχ. 2.4στ**  
Διάγραμμα ισχύος και ειδικής κατανάλωσης καυσίμου ναυτικής μηχανής MAN B&W 7K98MC.

<sup>36</sup> **Specific Fuel Oil Consumption (SFOC)**: Η αποδοτικότητα μίας ναυτικής μηχανής μετρείται συνήθως με αυτόν τον δείκτη, που μας δείχνει πόσα γραμμάρια καυσίμου καταναλώνει ένας (1) ίππος ή 1 kW ισχύος της μηχανής του πλοίου σε μία ώρα.

<sup>37</sup> **MCR** ορίζεται ως η μέγιστη ισχύς που μπορεί να αποδίδει συνεχώς η μηχανή του πλοίου σε ορισμένη ταχύτητα περιστροφής (π.χ. 12.900 BHP/9480 kW στις 127 rpm). Στη μέγιστη συνεχή ισχύ πραγματοποιείται ο σχεδιασμός ολόκληρου του εξοπλισμού που σχετίζεται με τον κινητήρα, όπως τα βοηθητικά μηχανήματα, οι άξονες και η προπέλα.

ταχύτητα σχεδιασμού και  $S^*$  η ταχύτητα σχεδιασμού του πλοίου σε knots.

### Παράδειγμα

Πλοίο Bulk Carrier – B/C τύπου Panamax πλέει με ταχύτητα σχεδιασμού 16 knots και κατανάλωση 44 τόνους ημερησίως. Το πλοίο ελαττώνει την ταχύτητα κατά 12,5% σε 14 κόμβους, που αντιστοιχεί σε κατανάλωση σύμφωνα με την σχέση (3) στους 30 τόνους (πίν. 2.4.3).

Βλέπουμε ότι για μείωση ταχύτητας κατά 12,5% εξοικονομήσαμε καύσιμα κατά 32% ημερησίως και κατά 22% ανά ναυτικό μίλι.

**Πίνακας 2.4.3**

**Πώς η ταχύτητα επηρεάζει την κατανάλωση καυσίμου σε ένα πλοίο B/C τύπου Panamax.**

Ταχύτητα σε κόμβους (knots)	Κατανάλωση κύριας μηχανής σε τόνους/ ημέρα (tons/day)
16	44
15	36
14	30
13	24
12	19
11	14

Έτσι, σύμφωνα με την παραπάνω σχέση (3), η εξοικονόμηση καυσίμων του πλοίου είναι περίπου ανάλογη με τον κύβο της ανάλογης μείωσης της ταχύτητάς του. Παρόλα αυτά, για δεδομένη ταχύτητα και κατάσταση φόρτου η κατανάλωση καυσίμων εξαρτάται από το σχέδιο, και την ομαλότητα της εξωτερικής επιφάνειας των υφάλων του σκάφους.

Έχουν επικρατήσει λοιπόν οι ακόλουθοι ορισμοί ταχύτητας:

1) **Κανονική υπηρεσιακή ταχύτητα** (Normal Service Speed – NSS): Ορίζεται ως η ταχύτητα που αντιστοιχεί στην **κανονική συνεχή ισχύ** της μηχανής (Normal Continuous Rating – NCR), η οποία στις περισσότερες ναυτικές μηχανές αντιστοιχεί περίπου στο 85% της MCR.

2) **Ταχύτητα σχεδιασμού** (Design Speed): Τα πλοία σχεδιάζονται για μία καθορισμένη ταχύτητα

λειτουργίας (ταχύτητα σχεδιασμού). Η επιλογή της μηχανής και των μηχανημάτων του πλοίου, καθώς και ο σχεδιασμός του σχήματος της γάστρας βελτιστοποιούνται βάσει αυτής της καταστάσεως λειτουργίας. Όταν το πλοίο ταξιδεύει εκτός αυτής της ταχύτητας σχεδιασμού, η αποδοτικότητα της μηχανής και της προπέλας ελαττώνεται.

3) **Χαμηλή ταχύτητα** (Slow Steaming): Ορίζεται ως η ταχύτητα εκείνη που είναι αρκετά χαμηλότερη από την ταχύτητα σχεδιασμού, συνήθως μικρότερη από το 60% της MCR. Υπάρχει μία ελάχιστη ταχύτητα κάτω απ' την οποία το πλοίο δεν μπορεί να λειτουργεί την μηχανή του λόγω τεχνικών περιορισμών, γιατί η μηχανή του πλοίου δεν είναι σχεδιασμένη να λειτουργεί για αρκετό διάστημα σε χαμηλό φορτίο. Τα σημαντικότερα μειονεκτήματα της χαμηλής ταχύτητας και λειτουργίας της μηχανής σε χαμηλά φορτία είναι:

α) Τα ύφαλα του πλοίου «λερώνονται» περισσότερο εξαιτίας της προσκολλησεως θαλασσιών οργανισμών (οστρακοειδή, φύκια, θαλάσσια βρύα κ.λπ.).

β) Τα έξοδα συντηρήσεως και τα κόστη ανταλλακτικών του εξοπλισμού της μηχανής είναι υψηλότερα, και

γ) απαιτούνται συχνότερες επιθεωρήσεις και συντήρηση των μηχανημάτων από το πλήρωμα.

4) **Πολύ χαμηλή ταχύτητα** (Super Slow Steaming speed): Ορίζεται ως η ταχύτητα στην οποία τα καυσαέρια από την μηχανή δεν μπορούν να θέσουν σε λειτουργία τον λέβητα καυσαερίων<sup>38</sup>. Το αποτέλεσμα είναι να μην υπάρχει επαρκής ατμοπαραγωγή για να θερμανθούν τα καύσιμα του πλοίου και να παραχθεί ικανοποιητική ποσότητα γλυκού νερού από τον βραστήρα και ως εκ τούτου χρειαζόμαστε να έχομε σε λειτουργία:

α) Τον **βοηθητικό λέβητα** (auxiliary boiler) για την παραγωγή ατμού για να θερμανθούν τα καύσιμα και να λειτουργήσει ο βραστήρας.

β) Τους **βοηθητικούς ηλεκτροκινούμενους συμπιεστές**<sup>39</sup> (auxiliary blowers), και

γ) **δεύτερη ηλεκτρομηχανή** για τα πρόσθετα ηλεκτρικά φορτία που χρειάζονται.

5) **Πιο οικονομική ταχύτητα** (Most Economical Speed – MES): Χαρακτηρίζεται ως η ελάχιστη ταχύτητα στην οποία μπορεί να λειτουργεί το πλοίο και να

<sup>38</sup> Διαφορετικά ονομάζεται και *οικονομητής* (gas boiler economizer). Λειτουργεί με την θερμοκρασία των καυσαερίων της μηχανής.

<sup>39</sup> Όταν η μηχανή του πλοίου λειτουργεί σε χαμηλές στροφές, ο στροβιλοϋπερπληρωτής (turbocharger) δεν επαρκεί για την σάρωση και την υπερπλήρωση του κινητήρα, οπότε χρησιμοποιείται και ανάγκη ενίσχυση από ηλεκτροκινούμενο συμπιεστή.



έχει ικανοποιητική ατμοπαραγωγή, ώστε να θερμάνει τα καύσιμα και να παράγει γλυκό νερό, χωρίς να πρέπει να λειτουργεί δεύτερη ηλεκτρομηχανή, ο βοηθητικός λέβητας και οι ηλεκτροκινούμενοι συμπεστές.

6) **Πρακτικά οικονομική ταχύτητα** (Practical Economical Speed – PES): Είναι η ελάχιστη ταχύτητα που αρμόζει για κάθε συγκεκριμένη περίπτωση. Για παράδειγμα, μπορεί να είναι η ταχύτητα εκείνη που πρέπει να έχει το πλοίο για να αφιχθεί σε συγκεκριμένα μέρα και ώρα σε κάποιον λιμένα λίγο πριν την έναρξη των σταλιών.

---

**Σημείωση: Σταλίες ή χρόνος σταλιών** (laydays ή laytime) είναι η περίοδος χρόνου (π.χ. 72 ώρες), που έχει συμφωνηθεί στο ναυλοσύμφωνο, για να φορτώσει και εκφορτώσει το πλοίο ο ναυλωτής χωρίς ο πλοιοκτήτης να δικαιούται επιπρόσθετη πληρωμή στο ποσό του ναύλου. Η χρονική στιγμή έναρξης μετρήσεως του χρόνου σταλιών ορίζεται στο ναυλοσύμφωνο.

---

### – Πλοία σε χροναύλωση (time charter vessels).

Όταν το πλοίο είναι χροναυλωμένο, αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο μία **εγγυημένη ταχύτητα** (warranty speed) με αντίστοιχη καταναλώση καυσίμου, που συνήθως ισχύει για κατάσταση ανέμου έως και 6 της κλίμακας ανέμου Beauford. Υπάρχουν συνήθως δύο πίνακες, ένας για την άφορτη και ένας για την έμφορτη κατάσταση του πλοίου με διάφορες ταχύτητες και αντίστοιχες καταναλώσεις. Γι' αυτόν τον λόγο ο Πλοίαρχος και ο Α' Μηχανικός πρέπει να είναι πολύ προσεκτικοί κατά την συμπλήρωση του σχετικού ημερολογίου ταξιδιού (sea log ή Voyage abstract), που αποστέλλεται στον ναυλωτή και καταχωρίζονται εκεί μεταξύ των άλλων οι καταναλώσεις καυσίμων, η ταχύτητα του πλοίου και οι καιρικές συνθήκες. Εάν η εγγυημένη ταχύτητα δεν μπορεί να επιτευχθεί ή οι καταναλώσεις δεν αντιστοιχούν στις εγγυημένες καταναλώσεις για δεδομένη ταχύτητα, τότε οι ναυλωτές έχουν το δικαίωμα να απαιτήσουν χρηματικές αποζημιώσεις.

### – Πλοία σε ελεύθερα ταξίδια (vessels in spot market).

Όταν το πλοίο **ναυλωθεί** (fixed) και ταξιδεύει προς τον λιμένα φορτώσεως σε άφορτη κατάσταση, ο Πλοίαρχος πρέπει να επιλέγει να ταξιδεύει με ταχύτητα PES λαμβάνοντας υπόψη τον λιμένα φόρτωσης και την ημερομηνία LAYCAN<sup>40</sup>, εκτός και εάν έχει διαφορετικές οδηγίες από το τμήμα επιχειρήσεων της ΝΕ.

Όταν το πλοίο **δεν έχει ναύλο** (unfixed), τότε ο Πλοίαρχος πρέπει να λάβει οδηγίες από το τμήμα επιχειρήσεων της ΝΕ σχετικά με την ταχύτητα που πρέπει να έχει το πλοίο. Μέχρι να λάβει οδηγίες, το πλοίο συνήθως ταξιδεύει με ταχύτητα MES.

### 2) Σταθερές στροφές μηχανής.

Οι συνεχείς μεταβολές της ισχύος της μηχανής πρέπει να αποφεύγονται, διότι αυξάνουν την κατανάωση καυσίμου. Γι' αυτόν τον λόγο προτιμούμε να λειτουργούμε την μηχανή του πλοίου σε σταθερές στροφές (Constant RPM).

### 3) Εικονική άφιξη.

Πολλές φορές το πλοίο φθάνει στον λιμένα εκφορτώσεως και περιμένει αγκυροβολημένο εξαιτίας, για παράδειγμα, **μη διαθέσιμου χώρου για εκφόρτωση** (space unavailability), **συμφορήσεως λιμένα** (port congestion) ή για διάφορες άλλες αιτίες που μπορεί να είναι εκ των προτέρων γνωστές. Στην περίπτωση αυτή, κατόπιν συνεννοήσεως των πλοιοκτητών και των ναυλωτών, το πλοίο προσαρμόζει την ταχύτητά του έτσι, ώστε να φθάσει στον λιμένα λίγο πριν την χρονική στιγμή που δύναται ο λιμένας να δεχθεί το πλοίο. Με την πρακτική αυτή, που ονομάζεται **εικονική άφιξη** (Virtual Arrival – VA), επιμηκύνουμε την περίοδο εν πλω και ελαχιστοποιούμε την **περίοδο αναμονής** στον λιμένα (waiting period), επιτυγχάνοντας έτσι σημαντική μείωση της καταναλώσεως καυσίμων (λιγότερες δαπάνες), εξαιτίας της μειωμένης ταχύτητας. Επί πλέον αυξάνεται η ασφάλεια του πλοίου, εφόσον δεν παραμένει σε συνωπισμένο αγκυροβόλιο. Ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής συμφωνούν πώς θα κα-

<sup>40</sup> **Laycan or L/C – Laydays Canceling** – Είναι η περίοδος κατά την οποία το «πλοίο» πρέπει να επιδώσει την επιστολή ετοιμότητας (Notice of Readiness – NOR) στον ναυλωτή ενημερώνοντάς τον ότι το πλοίο αφίχθη στον λιμένα φορτώσεως και είναι καθόλα έτοιμο για φόρτωση. Η περίοδος αυτή αναφέρεται σε δύο ημερομηνίες, για παράδειγμα, «laydays 25 March canceling 2 April» ή «laycan 25 March/2 April». Ο ναυλωτής δεν είναι υποχρεωμένος να αρχίσει την φόρτωση πριν την πρώτη ημερομηνία, στην περίπτωση που το πλοίο αφιχθεί νωρίτερα, και μπορεί επίσης να έχει την επιλογή να ακυρώσει την ναύλωση, εάν το πλοίο αφιχθεί μετά την δεύτερη ημερομηνία, η οποία είναι γνωστή ως «canceling date».



τανεμθεί μεταξύ τους το κέρδος της εξοικονομώσεως καυσίμων. Εν προκειμένω, για να υιοθετηθεί η πρακτική της εικονικής αφίξεως, πρέπει να υπάρχει σχετική πρόβλεψη και ρήτρα<sup>41</sup> στο ναυλοσύμφωνο.

Τα βήματα που τυπικά περιλαμβάνει η υιοθέτηση της διαδικασίας «Virtual Arrival» σύμφωνα με τις οδηγίες Intertanko και OCIMF<sup>42</sup> είναι:

1) Πριν την αναχώρηση από τον λιμένα φορτώσεως ή κατά την διάρκεια του ταξιδιού προς τον λιμένα εκφορτώσεως, λαμβάνομε την πληροφόρηση ότι υπάρχει καθυστέρηση στον λιμένα εκφορτώσεως εξαιτίας, για παράδειγμα, **συμφορήσεως στον λιμένα** (port congestion) ή **μη διαθεσιμότητας χώρου** για **εκφόρτωση φορτίου** (space unavailability).

2) Ενόψει της καθυστέρησης, ο πλοιοκτήτης σε συνεργασία με τον ναυλωτή συμφωνούν να υιοθετήσουν την διαδικασία της εικονικής αφίξεως.

3) Ο πλοιοκτήτης καλείται να παράσχει πληροφορίες επιδόσεων πλοίου για να καθοριστεί μια αρχική αξιολόγηση ταξιδιού βάσει της υπηρεσιακής ταχύτητάς του.

4) Ο ναυλωτής και ο πλοιοκτήτης συμφωνούν τον χρόνο που το πλοίο πρέπει να αφιχθεί στον λιμένα εκφορτώσεως (Required Time of Arrival – RTA) και συμφωνούν την μεθοδολογία που θα ακολουθήσουν για να υπολογίσουν τα στοιχεία του ταξιδιού και τις απαιτήσεις υποβολής αναφορών (reports) ή εναλλακτικά συμφωνούν να υιοθετήσουν τις υπηρεσίες εταιρείας αναλύσεως καιρικών συνθηκών (weather analysis service provider) για να υπολογισθούν τα παραπάνω.

5) Συμφωνείται η υιοθέτηση της εικονικής αφίξεως χρησιμοποιώντας την σχετική ρήτρα του ναυλοσυμφώνου (VA agreement clause).

6) Η αρχική αναφορά του πλοίου περιλαμβάνει:

α) τον τρόπο υπολογισμού της ταχύτητας και της καταναλώσεως,

β) τον εκτιμώμενο χρόνο αφίξεως στον λιμένα εκφορτώσεως με βάση την κανονική υπηρεσιακή ταχύτητα του πλοίου (NCR),

γ) τον εκτιμώμενο χρόνο αφίξεως στον λιμένα με βάση την κανονική υπηρεσιακή ταχύτητα του πλοίου και τις προσδοκώμενες καιρικές συνθήκες (Virtual Arrival Time – VAT),

δ) τη χρονική στιγμή που το πλοίο απαιτείται να αφιχθεί στον λιμένα με βάση τον χρόνο που θα είναι διαθέσιμος ο λιμένας να δεχθεί το πλοίο (RTA),

ε) την ταχύτητα που πρέπει να έχει το πλοίο, ώστε να αφιχθεί στον προορισμό του βάσει του χρόνου που θα είναι διαθέσιμος ο λιμένας να δεχθεί το πλοίο (RTA), και

στ) την ποσότητα των καυσίμων την στιγμή που θα αποφασισθεί η υιοθέτηση της εικονικής αφίξεως.

7) Το πλοίο ελαττώνει ταχύτητα σε PES, λαμβάνοντας βέβαια υπόψη την ασφάλεια ναυσιπλοΐας<sup>43</sup>, ούτως ώστε να αφιχθεί στον λιμένα την χρονική στιγμή που θα είναι έτοιμος να δεχθεί το πλοίο (RTA).

8) Με το πέρας ταξιδιού, εάν αμοιβαίως συμφωνηθεί μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή, προσλαμβάνονται οι υπηρεσίες είτε εταιρείας αναλύσεως καιρικών συνθηκών είτε εταιρείας που εξειδικεύεται στον καιρό και/ή στις αναλύσεις επιδόσεων πλοίου, για να συντάξει μια τελική αναφορά με τα πραγματικά στοιχεία των καιρικών συνθηκών του ταξιδιού που πραγματοποιήθηκε για να οριστικοποιηθεί ο εικονικός χρόνος αφίξεως (VAT) του πλοίου και να εκτιμηθεί η ποσότητα των καυσίμων που εξοικονομήθηκαν εξαιτίας της εικονικής αφίξεως.

9) Εκτιμάται η επίδραση των καιρικών συνθηκών και θαλασσιών ρευμάτων συγκρίνοντας τις πραγματικές καιρικές συνθήκες που συνάντησε το πλοίο με αυτές που εκτιμήθηκαν όταν υπολογίστηκε ο εκτιμώμενος εικονικός χρόνος αφίξεως [VAT, βήμα 6(γ) ανωτέρω], ούτως ώστε να οριστικοποιηθεί ο τελευταίος.

10) Για τον υπολογισμό ενδεχόμενων **επισταλιών** (demurrage) χρησιμοποιείται ως χρόνος αφίξεως στον λιμένα προορισμού ο εικονικός χρόνος αφίξεως στον λιμένα βάσει των πραγματικών καιρικών συνθηκών που συνάντησε το πλοίο στο ταξίδι.

---

**Σημείωση:** Ο όρος **επισταλίες** δηλώνει το συμφωνηθέν ποσό αποζημίωσης (USD ανά ημέρα) που πληρώνει ο ναυλωτής τον πλοιοκτήτη στην περίπτωση που το πλοίο, εξαιτίας υπαιτιότητας του ναυλωτή, καθυστερήσει να φορτώσει ή εκφορτώσει πέραν του συμφωνηθέντος χρόνου (χρόνος σταλιών) που έχει ορισθεί στο ναυλοσύμφωνο.

---

<sup>41</sup> Virtual Arrival Agreement Clause.

<sup>42</sup> INTERTANKO, OCIMF, “Virtual Arrival, Optimizing Voyage Management and Reducing Vessel Emissions - an Emissions Management Framework”, 2010 (p. 8).

<sup>43</sup> Όπως έχει επικρατήσει ο όρος «Weather and safety navigation permitted (WSNP)».

Το σχήμα 2.4ζ απεικονίζει τη στιγμή που οι ναυλωτές πληροφορήθηκαν ότι δεν υπάρχει διαθέσιμος χώρος για την εκφόρτωση του φορτίου, και πρότειναν στον πλοιοκτήτη να υιοθετήσουν τη διαδικασία εικονικής αφίξεως με στόχο να αφιχθεί το πλοίο στο λιμάνι στις 12:00 της 18<sup>ης</sup> του μήνα. Εάν ο πλοιοκτήτης δεν θέλει να εκμεταλλευθεί προς όφελός του τον χρόνο που θα περιμένει το πλοίο στο αγκυροβόλιο (π.χ. για περιοδική συντήρηση πλοίου, καθαρισμό ψυγείων κ.λπ.), τότε αμοιβαίως συμφωνεί. Η ταχύτητα προσαρμόζεται ανάλογα, ενώ ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής συμφώνησαν ότι ο εκτιμώμενος εικονικός χρόνος αφίξεως στον λιμένα βάσει της κανονικής υπηρεσιακής ταχύτητας του πλοίου και των προσδοκωμένων καιρικών συνθηκών είναι στις 12:00 την 15<sup>η</sup> του μήνα. Το πλοίο πραγματικά έφθασε στον λιμένα στις 11:00 την 18<sup>η</sup> του μήνα.

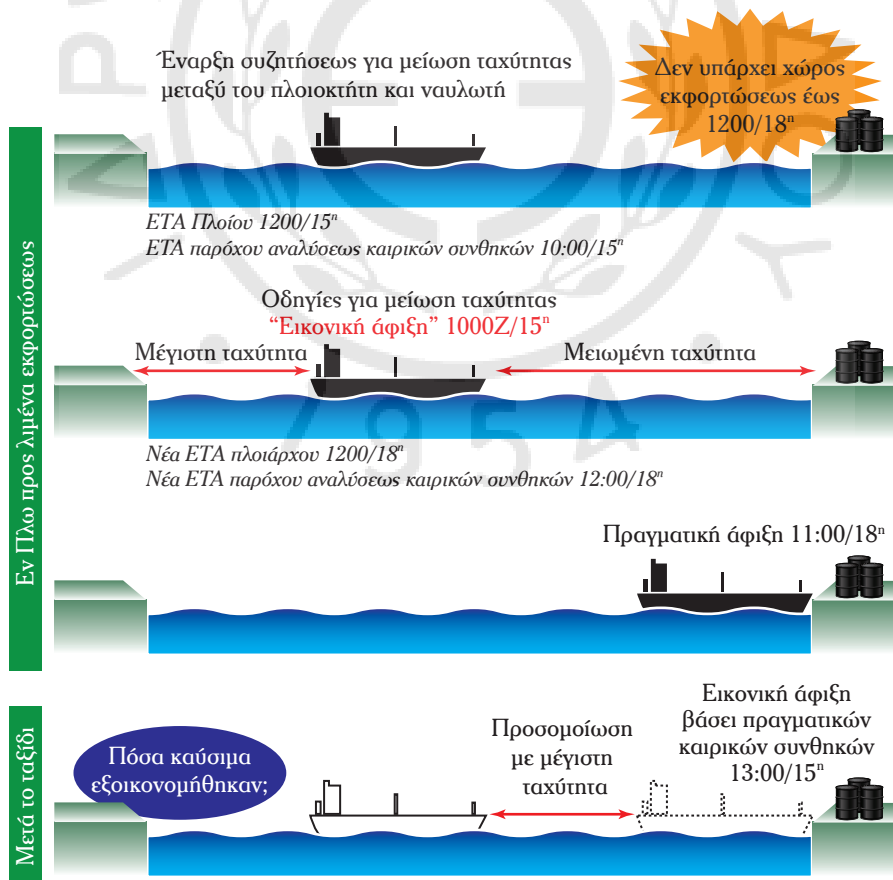
Με το πέρας του ταξιδιού, η εταιρεία (πάροχος) αναλύσεως καιρικών συνθηκών προσδιορίζει τον οριστικό εικονικό χρόνο αφίξεως στον λιμένα βάσει των πραγματικών καιρικών συνθηκών που συνάντησε το

πλοίο στο ταξίδι που στο παράδειγμά μας είναι στις 13:00 την 15<sup>η</sup> του μήνα. Ο χρόνος αυτός χρησιμοποιείται ως αναφορά για τους υπολογισμούς εξοικονομήσεως καυσίμων και ενδεχομένων επισταλιών.

#### 4) Βέλτιστος σχεδιασμός ταξιδιού (optimized voyage planning).

Ο καθορισμός πορείας με βάση τις καιρικές συνθήκες (weather routing) είναι ουσιαστικός για την αποδοτικότητα του πλοίου. Η χρήση μετεωρολογικών δεδομένων μπορεί να βοηθήσει τον Πλοίαρχο να λάβει στρατηγικές και οικονομικά ορθές αποφάσεις στο στάδιο σχεδιασμού του ταξιδιού, έτσι ώστε να εκμεταλλευτεί προς όφελός του καλές καιρικές συνθήκες, όπως αναλυτικά έχομε αναφερθεί στην σελίδα 139.

Αποφεύγοντας τον κακό καιρό και εκμεταλλευόμενοι ευνοϊκά θαλάσσια και παλιρροϊκά ρεύματα, επιτυγχάνομε καλύτερη επίδοση όσον αφορά στην ταχύτητα και στην κατανάλωση καυσίμου και επί πλέον αυξάνεται η ασφάλεια του πλοίου (π.χ. χαμηλό-



Σχ. 2.4ζ

Παρουσίαση της διαδικασίας εικονικής αφίξεως.

teres καταπονήσεις σκάφους) και του πληρώματος. Υπάρχουν πάροχοι μετεωρολογικών υπηρεσιών και δεδομένων, οι οποίοι δίνουν πρόσβαση σε διάφορα προγράμματα (λογισμικό) και δεδομένα βελτιστοποιήσεως ταξιδιού, συνήθως με μηνιαία συνδρομή, τα οποία εγκαθίστανται στο πλοίο και μας πληροφορούν για την βέλτιστη πορεία μεταξύ δύο τόπων σε κατάσταση προσομοίωσης, καθώς και εναλλακτικές διαδρομές, λαμβάνοντας υπόψη τις καιρικές συνθήκες, δηλαδή τον άνεμο, τα ρεύματα και την κατάσταση της θάλασσας. Μερικά από τα πιο δημοφιλή προγράμματα παροχής καιρικών δεδομένων και βελτιστοποίησης ταξιδιού που συναντάμε στα πλοία είναι τα: Ship Performance Optimization System – SPOS της Meteogroup (σx. 2.4n), Weather News International, Jeppesen Vessel and Voyage Optimization Solution (VVOS) και ChartCo Met Manager. Επί πλέον, υπάρχει δυνατότητα να μεταφέρουμε στα ανωτέρω προγράμματα το ταξίδι που έχουμε σχεδιάσει στο σύστημα ECDIS για βελτιστοποίηση (λαμβάνοντας υπόψη τις καιρικές συνθήκες) και μετά να το επαναφέρουμε βελτιωμένο στο σύστημα ECDIS.

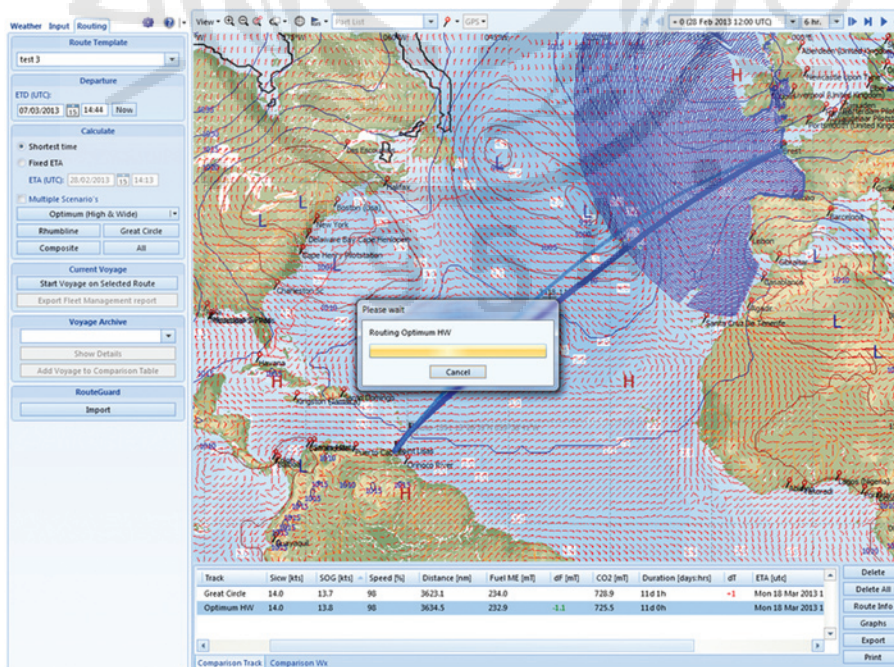
### 5) Βελτιστοποίηση διαγωγής πλοίου (*trim optimization*).

Η διαγωγή του πλοίου ορίζεται ως η διαφορά με-

ταξύ πλωριού και πρυμναίου βυθίσματος και η τιμή της επηρεάζει κατά πολύ την κατανάλωση καυσίμου και την ταχύτητα του πλοίου. Για κάθε τιμή βυθίσματος και ταχύτητας υπάρχει μία κατάσταση διαγωγής, όπου το πλοίο έχει τη μικρότερη υδροδυναμική αντίσταση.

**Με τη βέλτιστη διαγωγή μπορούμε να επιτύχουμε μείωση της αντιστάσεως της γάστρας του πλοίου στο νερό λόγω της καλύτερης υδροδυναμικής του και επομένως μεγαλύτερη ταχύτητα και εξοικονόμηση καταναλώσεως καυσίμου μέχρι 5%.**

Η βελτίωση της καταναλώσεως κατά κύριο λόγο οφείλεται στην αλλαγή της υδροδυναμικής ροής γύρω από τον βολβό της πλώρης. Είναι μία μέθοδος εύκολη και φθηνή, με την οποία βελτιώνουμε την απόδοση του πλοίου, εξοικονομούμε καύσιμα και επιτυγχάνουμε καλύτερη ταχύτητα. Η βελτιστοποίηση της διαγωγής μπορεί να επιτευχθεί μέσω του κατάλληλου ερματισμού ή/και επιλογής του κατάλληλου **πλάνου φορτώσεως** (stowage plan). Η κατάσταση θάλασσας δεν φαίνεται να έχει σημαντική επίδραση στη βέλτιστη διαγωγή. Με άλλα λόγια, εάν ένα πλοίο σε ήρεμη θάλασσα έχει βέλτιστη διαγωγή στο ενάμισι μέτρο με την πρύμνη, τότε θα έχει και όταν η θάλασσα είναι κυματώδης. Για τα μεγάλα πλοία μεταφο-



Σx. 2.4n

Πρόγραμμα καιρικών δεδομένων και βελτιστοποίησης ταξιδιού  
(Ship Performance Optimization System – SPOS).



ράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οχηματαγωγά και τα επιβατηγά, όσο χαμηλότερη είναι η ταχύτητά τους, τόσο η διαγωγή με την πλώρη δίνει καλύτερα αποτελέσματα. Όσο η ταχύτητα αυξάνεται, η βέλτιστη διαγωγή βαθμιαία μετακινείται προς την κατάσταση ισοβύθιστου πλοίου.

Για τα πλοία που κινούνται με υψηλότερες ταχύτητες, έχουν λεπτό σχεδιασμό και έντονο βολβό, η βελτιστοποίηση της διαγωγής θα επιφέρει καλύτερα αποτελέσματα στην ταχύτητα (π.χ. πλοία μεταφοράς Ε/Κ, οχηματαγωγά και επιβατηγά). Πρέπει να τονίσουμε ότι η διαγωγή που μας ενδιαφέρει είναι η **δυναμική διαγωγή** (dynamic trim), δηλαδή η διαγωγή που αποκτά το πλοίο όταν είναι εν πλω με ταχύτητα εξαιτίας του φαινομένου της επιβυθίσεως (squat). Αντιθέτως, η **στατική διαγωγή** (static trim) είναι η διαγωγή που έχει το πλοίο όταν δεν κινείται. Με άλλα λόγια, η διαγωγή του πλοίου εν κινήσει είναι διαφορετική από ό,τι εάν το πλοίο είναι στο λιμάνι ή σταματημένο. Στα πλοία υπάρχουν διάφορα προγράμματα λογισμικού (software), όπως το *Eco Assistant DNV GL*, το *ANKO Marine Load Planner – Helintec* και το *Cargo Max Trim optimization Tool – ABS*, που μπορεί και να είναι ενσωματωμένα στο πρόγραμμα υπολογισμού φορτώσεως, και να υπολογίζουν τη βέλτιστη προσεγγιστικά διαγωγή, καθώς και την προσδοκώμενη εξοικονόμηση καταναλώσεως καυσίμου (σχ. 2.4θ).

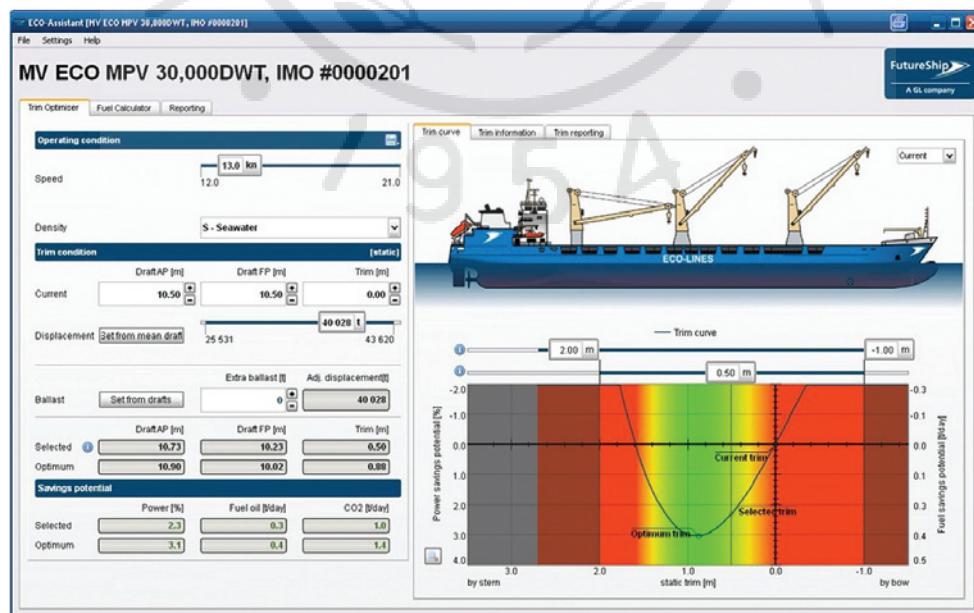
Το σχήμα 2.4ι δείχνει την απαιτούμενη ισχύ μη-

χανής για ένα πλοίο, ώστε να επιτύχομε μία δεδομένη ταχύτητα για διάφορες γωνίες διαγωγής. Για γωνίες διαγωγής από  $(-0,75^\circ)$  με την πρύμη έως  $(0,75^\circ)$  με την πλώρη, η απαιτούμενη ισχύ μεταβάλλεται κατά 15%. Η βέλτιστη διαγωγή για την συγκεκριμένη κατάσταση φορτώσεως του πλοίου είναι  $(-0,4^\circ)$  με την πρύμη. Στη διαγωγή αυτή χρειαζόμαστε 5% λιγότερη ισχύ προώσεως από ό,τι εάν το πλοίο είναι ισοβύθιστο.

Υπάρχουν διάφορα δυναμικά συστήματα που μπορεί να εγκατασταθούν στο πλοίο, όπως είναι λόγω χάρη το *Eniram Dynamic Trimming Assistance – DTA* (σχ. 2.4ια), που επιτρέπουν δυναμική παρακολούθηση και βελτιστοποίηση της διαγωγής. Τα συστήματα αυτά συλλέγουν στοιχεία με την βοήθεια αισθητήρων σε πραγματικό χρόνο, όπως στοιχεία παρούσας διαγωγής, βυθισμάτων, ισχύος προώσεως και στροφών προπέλας, γωνίας πηδαλίου, διατοκισμού και προνευστασμού, επιβυθίσεως, ταχύτητας και καταστάσεως θάλασσας και καιρού, και υπολογίζουν την βέλτιστη διαγωγή σε πραγματικό χρόνο. Η βέλτιστη διαγωγή πραγματοποιείται στη συνέχεια μέσω χειρισμών έρματος. Έστω και μικρή ρύθμιση της διαγωγής μπορεί να επιφέρει σημαντική επίδραση στην επίδοση του πλοίου.

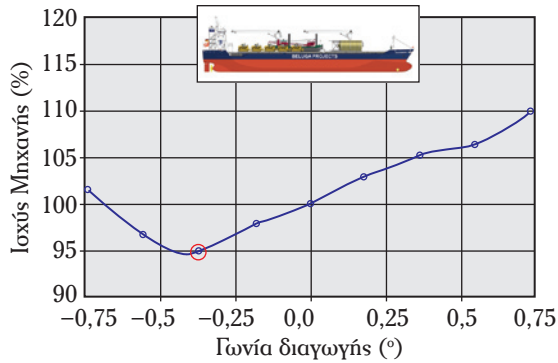
## 6) Βέλτιστη διαχείριση έρματος (optimized ballast water management).

Ο ερματισμός του πλοίου είναι σημαντικός διότι



Σχ. 2.4θ

Πρόγραμμα υπολογισμού βέλτιστης διαγωγής *Eco Assistant DNV GL*.



Σχ. 2.4α

Η επίδραση της διαγωγής στην ισχύ της μηχανής.

επιδρά στη διαγωγή του, στην κλίση του, στο βύθισμά του, καθώς και στην ευστάθεια και στις κοπώσεις του. Η ελαχιστοποίηση του έρματος έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του εκποτίσματος (αύξηση της ποσότητας φορτίου), μείωση της αντιστάσεως της γάστρας του πλοίου με επακόλουθο την μειωμένη κατανάλωση καυσίμου και αύξηση ταχύτητας. Η αντίσταση είναι λίγο πολύ ευθέως ανάλογη του εκποτίσματος του πλοίου, δηλαδή όσο λιγότερο εκπόσιμα, τόσο λιγότερη αντίσταση του πλοίου στο

νερό. Έτσι, σε γενικές γραμμές δεν μεταφέρομε με το πλοίο περιττό έρμα εάν δεν είναι αναγκαίο.

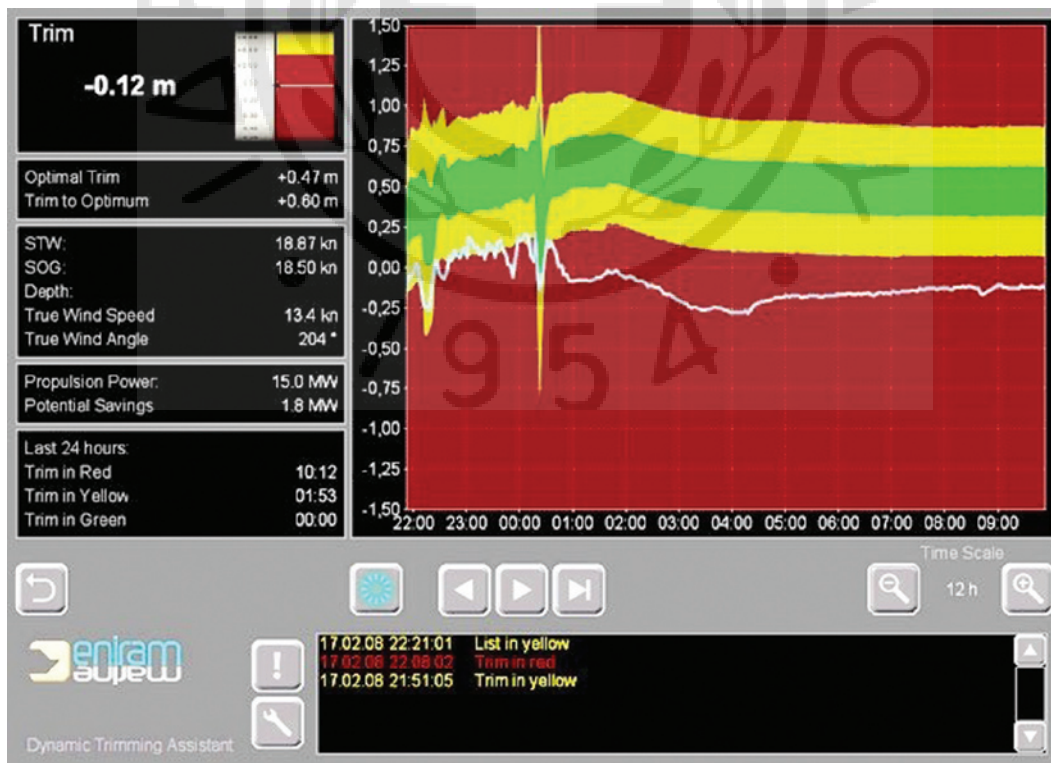
Παρόλα αυτά, πρέπει να υπάρχει επαρκής ποσότητα έρματος στο πλοίο, ώστε να εξασφαλιστεί η βύθιση της προπέλας για την αποφυγή πιθανότητας ξενερίσματος και δονήσεων (vibrations) και επίσης να εξασφαλιστεί ικανοποιητική ευστάθεια, καθώς και ελαχιστοποίηση πιθανότητας σφυροκρούσεως στην πλώρη (slamming).

Με τη βέλτιστη χρήση του εξοπλισμού διαχειρίσεως έρματος προσπαθούμε να μειώσουμε ή να βελτιώσουμε τη χρήση του, μέσω της σωστής διαχείρισεως της ποσότητας, καθώς και της μεθόδου ερματισμού, αφερματισμού και αλλαγής έρματος.

#### - Κανόνες καλής πρακτικής για την αποδοτική λειτουργική διαχείριση έρματος.

Οι λειτουργίες χειρισμού του έρματος του πλοίου [ερματισμός, αφερματισμός και αλλαγή έρματος (ballast exchange)] πρέπει να εκτελούνται με όσο το δυνατό πιο αποδοτικό τρόπο. Γι' αυτόν τον λόγο συνιστάται να λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθοι κανόνες καλής πρακτικής:

1) Οι χειρισμοί έρματος είναι προτιμότερο να



Σχ. 2.4αα

Πρόγραμμα δυναμικής παρακολούθησεως και βελτιστοποίησησεως διαγωγής.  
[Eniram Dynamic Trimming Assistant (DTA)]



εκτελούνται με την βαρύτητα (by gravity), όσο αυτό είναι εφικτό, παρά με τις αντλίες έρματος (ballast pumps).

2) Κατά την αλλαγή έρματος είναι προτιμότερη η μέθοδος «άδειασμα/γέμισμα» (sequential ballast exchange), όπου οι δεξαμενές έρματος αδειάζουν τελείως και μετά γεμίζονται πάλι, από την μέθοδο με την οποία οι δεξαμενές υπερχειλίζονται (flow-through ballast exchange). Με την μέθοδο της υπερχειλίσεως οι αντλίες έρματος λειτουργούν περισσότερες ώρες.

3) Οι αντλίες έρματος, κυρίως σε μεγάλα πλοία, λειτουργούν με ατμό που παράγεται από τον λέβητα. Ο σωστός σχεδιασμός και προγραμματισμός των χειρισμών έρματος μπορεί να ελαχιστοποιήσει τις ώρες λειτουργίας του λέβητα, με αποτέλεσμα την μεγάλη εξοικονόμηση καυσίμων και μείωση της φθοράς του λέβητα.

4) Απομάκρυνση ιζημάτων. Κατά τον ερματισμό είναι αναπόφευκτη η εισροή ιζημάτων (λάσπης) στις δεξαμενές έρματος και ειδικότερα στην περίπτωση που το πλοίο έχει μικρό βάθος υπό την τρόπιδα (UKC<sup>44</sup>). Τα ιζήματα αυτά κατακάθονται στον πυθμένα των δεξαμενών έρματος και με την πάροδο του χρόνου αυξάνονται σε ποσότητα και σε βάρος, με συνέπεια να έχομε απώλεια φορτίου λόγω του αυξημένου εκτοπίσματος.

5) Η βελτιστοποίηση της διαγωγής με τη χρησιμοποίηση έρματος, όπως αναλύσαμε παραπάνω, επιφέρει μικρότερη κατανάλωση καυσίμων.

### 7) Βέλτιστες ρυθμίσεις του αυτόματου πηδαλίου (optimized auto pilot functions).

Με τις κατάλληλες ρυθμίσεις στις λειτουργίες του αυτόματου πηδαλίου μπορούμε να μειώσουμε την κατανάλωση καυσίμου μέχρι και 4%, επιτυγχάνοντας παράλληλα μεγαλύτερη ταχύτητα. Οι ρυθμίσεις αυτές εξαρτώνται κυρίως από την κατάσταση φορτώσεως (load/ballast), τις καιρικές συνθήκες και τα ελκτικά χαρακτηριστικά του πλοίου, όπως η ικανότητα διατηρήσεως κατευθύνσεως (directional stability<sup>45</sup>). Οι πιο συνήθεις ρυθμίσεις του αυτόματου πηδαλίου που



Σχ. 2.4ιβ

Πίνακας ελέγχου αυτόματου πηδαλίου εταιρείας TRANSAS.

πραγματοποιούνται μέσω του πίνακα ελέγχου (σχ. 2.4ιβ) και επηρεάζουν την κατανάλωση καυσίμου, την ταχύτητα και αποδοτικότητα του πλοίου είναι:

1) Ο **ρυθμιστής ορίου γωνίας πηδαλίου** (rudder limit), ο οποίος θέτει ένα **μέγιστο όριο στην γωνία του πηδαλίου**. Μεγάλη γωνία πηδαλίου επιφέρει απώλεια ταχύτητας, γιατί ουσιαστικά «φρενάρει» το πλοίο και αυξάνεται και η κατανάλωση καυσίμων. Στο ανοικτό πέλαγος ρυθμίζομε το όριο αυτό συνήθως γύρω στις 10° ανάλογα με τον τύπο του πλοίου.

2) Ο **ρυθμιστής παροιακίσεων** (yawing setting). Με αυτόν ουσιαστικά ρυθμίζεται η **ευαισθησία αποκρίσεως** του πηδαλίου, δηλαδή **πόσο γρήγορα** ανυδρά ο αυτόματος για να διορθώσει την πορεία. Η ρύθμιση παίρνει τιμές από 1–6 (με αύξηση ανά ένα) και όσο μικρότερη είναι η τιμή, τόσο μικρότερη είναι και η ευαισθησία του πηδαλίου. Σε κακό καιρό συνήθως επιλέγομε μικρές τιμές (π.χ. 1 ή 2), μικρή ευαισθησία, έτσι ώστε να αποφεύγονται οι

<sup>44</sup> Under Keel Clearance = Βάθος υπό την τρόπιδα του πλοίου.

<sup>45</sup> Ένα πλοίο λέγεται ότι είναι ικανό για διατήρηση κατευθύνσεως (directionally stable), εάν όταν εκτραπεί από την ευθύγραμμη πορεία του λόγω κάποιου εξωτερικού αίτιου (π.χ. άνεμος, κύμα, απόνερα πλοίων), σταθεροποιηθεί σε μία νέα ευθύγραμμη πορεία. Μεγάλη ικανότητα διατηρήσεως κατευθύνσεως (directional stability) συνεπάγεται πολύ καλή ικανότητα τηρήσεως πορείας και το αντίθετο. Αντίθετα, μικρή ικανότητα διατηρήσεως κατευθύνσεως δεν είναι μία επιθυμητή κατάσταση, διότι χρειάζονται επαναλαμβανόμενες διορθώσεις στην γωνία του πηδαλίου για να κρατηθεί το πλοίο σε σταθερή πορεία. Antony Molland. *The maritime engineering reference book*, B-H, Edition 2008 (σελ. 580).

συνεχείς κινήσεις του πηδαλίου που επιφέρουν:

- α) φθορά στο σύστημα πηδαλίου,
- β) αύξηση της καταναλώσεως και
- γ) μείωση της ταχύτητας.

Στο ανοικτό πέλαγος, όπου δεν ενδιαφερόμαστε τόσο να κρατηθεί το πλοίο ακριβώς στην πορεία που έχουμε ρυθμίσει, επιλέγουμε επίσης μικρές τιμές για να αποφεύγονται οι συνεχείς κινήσεις του πηδαλίου, οι οποίες μειώνουν την ταχύτητα και αυξάνουν την κατανάλωση καυσίμων. Στα αυτόματα πηδάλια ο ρυθμιστής έχει συνήθως τις εξής τρεις επιλογές: **economy**, **medium** και **precise**, οι οποίες αντιστοιχούν σε συγκεκριμένες τιμές που ορίζουμε εμείς μέσα από το μενού του αυτόματου πηδαλίου (π.χ. 1, 3 και 6 αντίστοιχα).

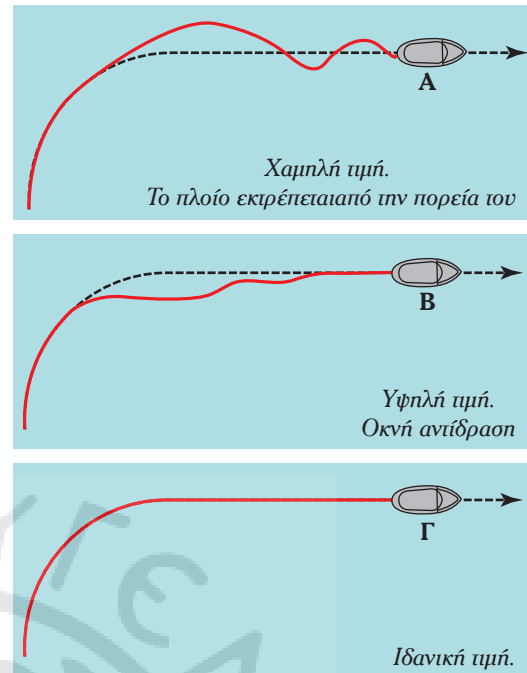
Με την **αύξηση της τιμής του ρυθμιστή παροιακίσεων**, έχουμε καλύτερη τήρηση πορείας αλλά μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμου, μείωση ταχύτητας και επί πλέον μεγαλύτερη φθορά στο σύστημα πηδαλίου, εξαιτίας των συνεχών κινήσεών του.

Με την **μείωση της τιμής του ρυθμιστή παροιακίσεων**, έχουμε χειρότερη τήρηση πορείας αλλά χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου, καλύτερη ταχύτητα και επί πλέον λιγότερη φθορά στο σύστημα πηδαλίου εξαιτίας των λιγοτέρων κινήσεών του.

3) Ο **ρυθμιστής αντισταθμίσεως γωνίας πηδαλίου** (counter rudder control), ο οποίος επενεργεί στην τιμή της γωνίας πηδαλίου που θέτει ο αυτόματος προς στην **αντίθετη πλευρά** για να σταματήσει τη στροφή του πλοίου. Με την κατάλληλη ρύθμιση της τιμής (συνήθως από 1 έως 9), το αυτόματο πηδάλιο βάζει την κατάλληλη γωνία πηδαλίου προς την **αντίθετη πλευρά**, έτσι ώστε να μην εκτραπεί η πορεία του λόγω της αδράνειας του πλοίου, και έτσι πετυχαίνουμε πιο ευθύγραμμη πορεία και καλύτερη επέκταση **καλύτερη ταχύτητα** και **κατανάλωση καυσίμου**. Επιπρόσθετα μειώνουμε την φθορά στο σύστημα πηδαλίου λόγω των λιγοτέρων κινήσεων του πηδαλίου. Σε γενικές γραμμές, εάν το πλοίο έχει καλή ικανότητα διατηρήσεως κατευθύνσεως, χρειάζονται μικρές τιμές στον ρυθμιστή και το αντίθετο, ενώ πλοία μεγάλης αδράνειας (δηλ. μεγάλου εκτοπίσματος και έμφορτα) χρειάζονται μεγάλες τιμές.

Για να υπολογίσουμε την ιδανική τιμή του ρυθμιστή αυτού, παρατηρούμε πώς συμπεριφέρεται το πλοίο στις αλλαγές πορείας και με την κατάλληλη ρύθμιση επιτυγχάνουμε αντίδραση όπως η περίπτωση (Γ) του σχήματος 2.41γ.

4) Ο **ρυθμιστής πηδαλίου** (rudder control or rudder gain), ο οποίος επενεργεί στην γωνία που ο

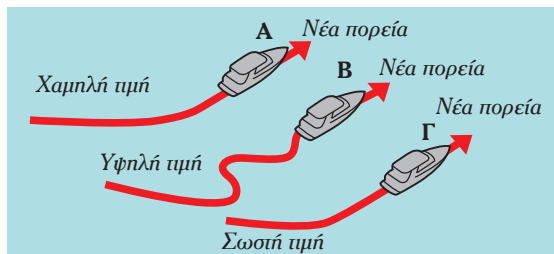


Σχ. 2.41γ

Επίδραση του ρυθμιστή Counter Rudder στην αλλαγή πορείας.

αυτόματος πιλότος θα θέσει το πηδάλιο για να ακολουθήσει μία νέα πορεία. Στα πλοία η ρύθμιση παίρνει τιμές συνήθως από 1 έως 9 (με αύξηση ανά ένα). Όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή, τόσο μεγαλύτερη θα είναι και η γωνία πηδαλίου που ο αυτόματος θα θέσει κατά τις αλλαγές πορείας, με πιθανή συνέπεια να περάσει την πορεία εντολής που έχουμε δώσει στον αυτόματο πιλότο λόγω της αδράνειας του πλοίου. Σε γενικές γραμμές, χαμηλές τιμές αντιστοιχούν σε άφορτη κατάσταση και μεγάλες τιμές σε έμφορτη κατάσταση, ενώ για ενδιάμεση κατάσταση φορτώσεως αντιστοιχούν ενδιάμεσες τιμές. Στους σύγχρονους αυτόματους πιλότους η ρύθμιση αυτή έχει τις εξής τρεις επιλογές: **ballast**, **medium**, **loaded**, που αντιστοιχούν στην κατάσταση φόρτου του πλοίου, με τιμές που μπορούμε να ορίσουμε μέσα από το μενού του αυτόματου πηδαλίου [π.χ. 1 (ballast), 5 (medium) και 9 (loaded)]. Όταν η τιμή της ρυθμίσεως πηδαλίου είναι **υψηλή** και το πλοίο μικρού εκτοπίσματος ή άφορτο [σχ. 2.41δ(B)], το πλοίο συχνά παρεκκλίνει από την πορεία του και αυτό διότι ο αυτόματος θα θέσει μεγαλύτερη γωνία στο πηδάλιο για να αντισταθμίσει μία αλλαγή πορείας **με αρνητικό αντίκτυπο στην ταχύτητα (μείωση), στην κατανάλωση (αύξηση) και στην φθορά του συστήματος πηδαλίου (μεγαλύτερη)**. Όταν η τιμή της εν λόγω ρυθμίσεως είναι πολύ **χαμηλή** και το πλοίο μεγάλου

εκτοπίσματος ή έμφορτο [σχ. 2.4ιδ(A)], απαιτείται πρόσθετος χρόνος, ώστε μέσω του πηδαλίου να αντισταθμίζεται μία αλλαγή πορείας.



Σχ. 2.4ιδ

Επίδραση του ρυθμιστή πηδαλίου στη συμπεριφορά του πλοίου.

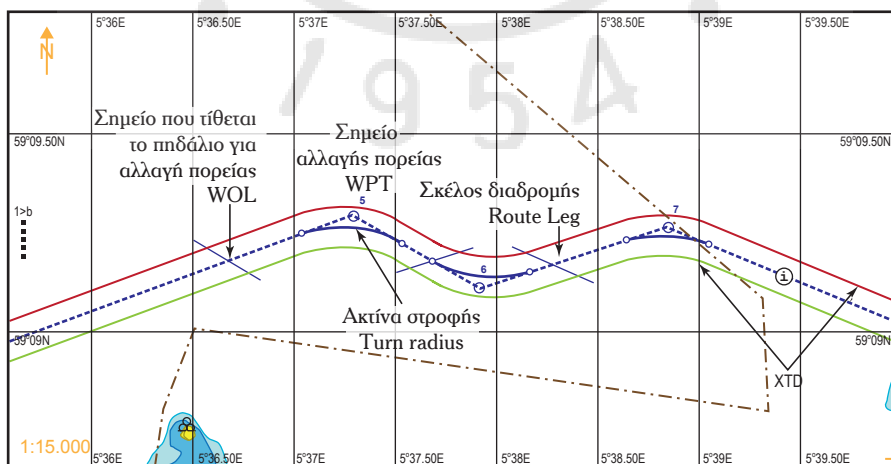
8) Βέλτιστες ρυθμίσεις του συστήματος ECDIS (optimized ECDIS functions).

Μέσω των συγχρόνων συστημάτων ECDIS (σχ. 2.4ιε) παρέχεται η δυνατότητα συνδέσεως με προηγμένους αυτόματους πιλότους, οι οποίοι δίδουν εντολή (tracking control) στο αυτόματο πηδάλιο να διατηρεί το πλοίο εντός προκαθορισμένων ορίων (XTD<sup>46</sup>) της πορείας που έχουμε σχεδιάσει στον ECDIS και έτσι να ελαχιστοποιείται η απόσταση στην οποία το πλοίο παρεκκλίνει (off-track) από το ίχνος της σχεδιασμένης πορείας [βλ. την επιλογή «track» στο σχ. 2.4ιβ]. Επί πλέον μέσω του συστήματος ECDIS παρέχεται η δυνατότητα ακριβούς αποτυπώ-

σεως και παρακολούθησής της θέσεως του πλοίου σε πραγματικό χρόνο, διασφαλίζοντας την ακριβή τήρηση στο ίχνος της πορείας που έχει σχεδιαστεί. Η εκτιμώμενη ώρα αφίξεως στον λιμένα προορισμού υπολογίζεται άμεσα, με αποτέλεσμα ο Πλοίαρχος να προσαρμόζει την ταχύτητα του πλοίου για να φθάσει στον πλοηγικό σταθμό την ακριβή ώρα. Επιπρόσθετα, μέσω του ανωτέρω συστήματος το πλοίο διατηρείται σε τόξο μέγιστου κύκλου (great circle path) και αλλάζει συνεχώς πορεία. Η ναυσιπλοΐα σε τόξο μέγιστου κύκλου, όπως είναι γνωστό, είναι η μικρότερη απόσταση μεταξύ δύο τόπων, που έχει ως συνέπεια το πλοίο να φθάνει στον προορισμό του σε μικρότερο χρόνο και με τη χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων.

9) Αποδοτική διαχείριση ηλεκτρογεννητριών και ηλεκτρικών φορτίων (efficient management of electric generators and electric loads).

Προκειμένου να επιτύχομε την βέλτιστη κατανάλωση καυσίμου και την ελάχιστη φθορά μηχανημάτων, χρησιμοποιούμε τόσες ηλεκτρογεννήτριες όσες χρειάζονται για την συγκεκριμένη λειτουργία στο πλοίο. Σε γενικές γραμμές χρησιμοποιούμε μία ηλεκτρογεννήτρια όταν το πλοίο είναι εν πλώ, στην άγκυρα ή φορτώνει και δύο όταν είναι σε ετοιμότητα (standing by), εκφορτώνει ή εκτελεί χειρισμούς έρματος. Επισημαίνεται ότι χαμηλό φορτίο στις ηλεκτρομηχανές, ήτοι σε ποσοστό κάτω του 40% του μέγιστου φορτίου, επιφέρει αύξηση στην ειδική κατανά-



Σχ. 2.4ιε

Σχεδιασμός πορείας με προκαθορισμένα όρια XTD στο σύστημα ECDIS.

<sup>46</sup> XTD – Cross Track Distance.



λωση καυσίμου σε ποσοστό περίπου 5–10%. Στην περίπτωση αυτή υφίσταται κίνδυνος να «λερωθεί» (fouling) η τουρμπίνα υπερπληρώσεως, με επακόλουθο την αύξηση της καταναλώσεως, των εξόδων συντηρήσεως και την φθορά των μηχανημάτων.

Αναφορικά με την αποδοτική διαχείριση των ηλεκτρικών φορτίων, επισημαίνεται ότι πρέπει να γίνεται σωστή χρήση των **αντλιών πηδαλίου** (steering gear pumps). Έτσι χρησιμοποιούμε μία αντλία όταν το πλοίο ταξιδεύει στο ανοικτό πέλαγος και δύο αντλίες όταν το πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση ετοιμότητας, διερχόμενο σε στενά ή κατάπλου/απόπλου σε λιμάνι. Αντίθετα όταν το πλοίο είναι πλευρισμένο σε λιμάνι ή αγκυροβολημένο, οι αντλίες πηδαλίου τίθενται εκτός λειτουργίας, εκτός εάν υφίσταται ιδιαίτερος λόγος για το αντίθετο. Εάν οι αντλίες πηδαλίου δεν τεθούν εκτός λειτουργίας ενόσω το πλοίο είναι στο λιμάνι, μπορεί να έχουμε αυξημένη κατανάλωση καυσίμων έως και 100 τόνους ετησίως για ένα πλοίο μεγέθους VLCC.

#### **10) Χρησιμοποίηση λαμπτήρων φωτισμού χαμηλής ενεργειακής καταναλώσεως.**

Η χρησιμοποίηση λαμπτήρων χαμηλής ενεργειακής καταναλώσεως, ειδικώς στα κρουαζιερόπλοια και στα επιβατηγά πλοία, δύναται να μειώσει την κατανάλωση καυσίμου σε ποσοστό μέχρι και 1%. Στην περίπτωση αυτή, εξαιτίας της μικρότερης θερμικής εκπομπής των λαμπτήρων αυτών επιτυγχάνεται μειωμένη χρήση των συστημάτων κλιματισμού και συνακόλουθα χαμηλότερη ενεργειακή κατανάλωση.

#### **11) Αποδοτική διαχείριση φωτισμού πλοίου (light management).**

Στην περίπτωση που δεν χρησιμοποιούμε τον φωτισμό ενός χώρου στους χώρους ενδιαίτησεως (π.χ. καμπίνες, τουαλέτες, τραπεζαρίες), πρέπει να τον σβήνουμε. Λαμπτήρες φθορισμού (CFL) που τρεμοσβήνουν αλλά δεν ανάβουν, πρέπει να αντικαθίστανται αμέσως, γιατί προκαλούν υπερθέρμανση και απώλεια ενέργειας.

Έχει υπολογισθεί ότι εάν σβήνουμε το 75% των εσωτερικών φώτων των χώρων ενδιαίτησεως την ημέρα (08:00–17:00) μπορούμε να επιτύχουμε έως και 10 τόνους ετησίως λιγότερη κατανάλωση καυσίμων σε πλοίο τύπου VLCC.

#### **12) Βέλτιστη χρήση των πλευρικών προωθητήρων (bow & stern thrusters).**

Η χρησιμοποίησή τους μπορεί να επιβάλλει την χρήση όλων των ηλεκτρογεννητριών ή ακόμα και την

χρήση πρόσθετων πετρελαιομηχανών για την λειτουργία του (mechanical power packs), με αποτέλεσμα την αυξημένη κατανάλωση καυσίμων.

Έτσι συνιστάται να έχουμε το σύστημα σε χρήση μόνο όταν πραγματικά χρειάζεται και να μην είναι σε ετοιμότητα πολύ χρόνο πριν πραγματικά χρειαστεί. Επίσης η βέλτιστη χρήση τους μειώνει την φθορά του συστήματος και κατ' επέκταση τις δαπάνες συντηρήσεως και επισκευών.

#### **13) Αποδοτικοί χειρισμοί φορτίου πετρελαιοειδών στα δεξαμενόπλοια (Δ/Ξ).**

Οι χειρισμοί που πραγματοποιούνται κατά την θέρμανση και την εκφόρτωση των πετρελαιοειδών φορτίων επηρεάζουν σημαντικά τόσο την κατανάλωση καυσίμου όσο και την διάρκεια ζωής και το κόστος επισκευών και συντηρήσεως του εξοπλισμού διακινήσεως φορτίου. Ειδικότερα, ανάλογα με την περίπτωση πρέπει να λαμβάνουμε υπόψη τα ακόλουθα:

##### **α) Βελτιστοποίηση ρυθμίσεως θερμοκρασίας φορτίου (cargo temperature control optimization).**

Εν προκειμένω εξετάζονται οι περιπτώσεις Δ/Ξ που μεταφέρουν φορτίο που απαιτεί θέρμανση κατά την διάρκεια της μεταφοράς του (π.χ. Heavy Fuel Oil). Στις περιπτώσεις αυτές ο Πλοίαρχος πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τις ειδικές συνθήκες (λ.χ. είδος φορτίου) αλλά και τις απαιτήσεις των ναυλωτών ή/και των παραλπητών φορτίου και να προγραμματίζει τις απαιτήσεις θερμάνσεως (cargo heating requirements), ώστε να ελαχιστοποιούνται η κατανάλωση καυσίμων, οι δαπάνες θερμάνσεως και η χρήση (φθορά) των αντιστοίχων μηχανημάτων.

Ο Πλοίαρχος εκπονεί πλάνο θερμάνσεως (cargo heating plan) λαμβάνοντας υπόψη του:

α) Το **σημείο ροής** (pour point), δηλαδή την ελάχιστη θερμοκρασία κατά την οποία το φορτίο ρέει, και αποτελεί μία πρόχειρη ένδειξη για την θερμοκρασία που το φορτίο μπορεί να αντληθεί. Κατά κανόνα το εκάστοτε φορτίο μεταφέρεται σε θερμοκρασία 10°C πάνω από το σημείο ροής του.

β) Το **σημείο θολώσεως** (cloud point), δηλαδή την θερμοκρασία στην οποία τα διαλυμένα στερεά δεν είναι πλέον διαλυτά και το υγρό αποκτά θολή όψη. Στις περιπτώσεις αυτές, εντός του πετρελαιοειδούς φορτίου σχηματίζεται κερί, το οποίο χρειάζεται θερμοκρασία υψηλότερη των 80°C για να διαλυθεί. Για τον λόγο αυτόν η θερμοκρασία φορτίου δεν πρέπει να πέφτει κάτω από το σημείο θολώσεως.

γ) Την **περιεκτικότητα σε κερί** (wax content): Στα φορτία αργού πετρελαίου με μεγάλη περιεκτικότητα σε κερί κατακάθονται υπολείμματα (sludge). Στις περιπτώσεις αυτές, προκειμένου να αποφεύγεται ο διαχωρισμός του κεριού, τα εν λόγω φορτία πρέπει να διατηρούνται σε υψηλότερη θερμοκρασία από τα φορτία με μικρότερη περιεκτικότητα κεριού.

δ) Το **ιξώδες** (viscosity): Τα πετρελαιοειδή φορτία με υψηλό ιξώδες, λόγω της χαμηλής καθιζήσεως υπολειμμάτων, δύναται να μεταφέρονται σε χαμηλότερη θερμοκρασία από εκείνη της εκφορτώσεως. Και στις περιπτώσεις αυτές όμως, προκειμένου να διευκολύνεται η εκφόρτωση με τις αντλίες φορτίου, το τελευταίο πρέπει να θερμαίνεται σε αποδεκτά επίπεδα.

ε) Τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες και την κατάσταση της θάλασσας.

στ) Τις **απαιτήσεις πλυσίματος με αργό πετρέλαιο** (COW requirements): Εάν απαιτείται πλύση δεξαμενών με αργό πετρέλαιο, τότε η θερμοκρασία του φορτίου εντός των δεξαμενών καταλοίπων (SLOPS) πρέπει να ανέρχεται κατά 5°C υψηλότερα από την θερμοκρασία του φορτίου των δεξαμενών που πρόκειται να πλυθούν.

Οι οδηγίες θερμάνσεως φορτίου fuel oil από τους ναυλωτές ή τους παραλήπτες φορτίου συνήθως έχουν την ακόλουθη μορφή:

«HEAT: VESSEL TO MAINTAIN THE LOADED TEMPERATURE THROUGHOUT VOYAGE AND DISCHARGE. HOWEVER MAXIMUM TEMP 135 DEG F.»

Δηλαδή το πλοίο θα πρέπει να διατηρεί την θερμοκρασία φορτώσεως σε όλο το ταξίδι, καθώς και

την εκφόρτωση. Η μέγιστη θερμοκρασία θα πρέπει να είναι 135°F.

**- Κανόνες καλής πρακτικής.**

Για τον αποδοτικό σχεδιασμό ενός πλάνου θερμάνσεως φορτίου πρέπει να έχουμε υπόψη τους παρακάτω κανόνες (σx. 2.4ιστ):

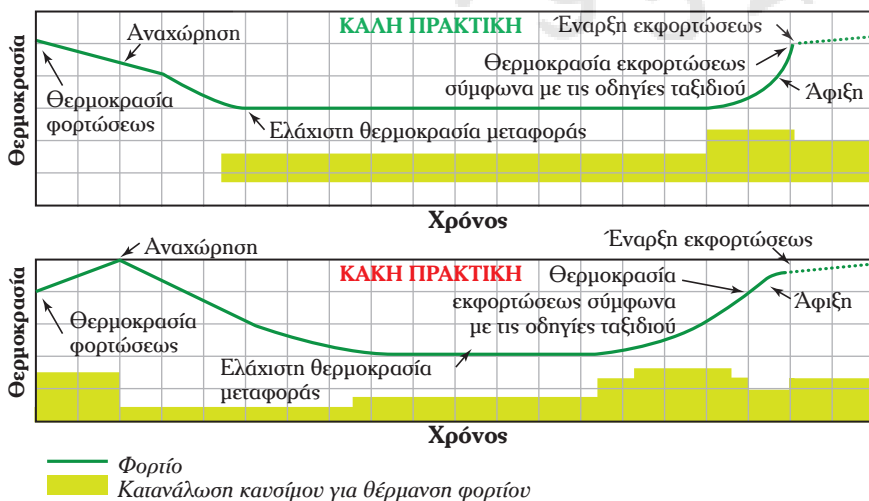
α) Αποφυγή θερμάνσεως σε περίοδο κακών καιρικών συνθηκών.

β) Αποφυγή θερμάνσεως για μικρά χρονικά διαστήματα.

γ) Αποφυγή λειτουργίας του λέβητα σε χαμηλό φορτίο για παραγωγή ατμού. Η αποδοτικότητα του λέβητα είναι μέγιστη σε ένα ορισμένο σημείο και μετά ελαττώνεται με την αλλαγή του φορτίου του. Στο σχήμα 2.4ιζ παρατηρούμε ότι όταν το φορτίο λέβητα ανέρχεται σε ποσοστό 70% της μέγιστης αποδόσεώς του, τότε η αποδοτικότητα του λέβητα κυμαίνεται σε ποσοστό 80%, ενώ αντιστοίχως όταν το φορτίο του ανέρχεται σε ποσοστό 30%, η αποδοτικότητά του μειώνεται δραματικά σε ποσοστό 63%.

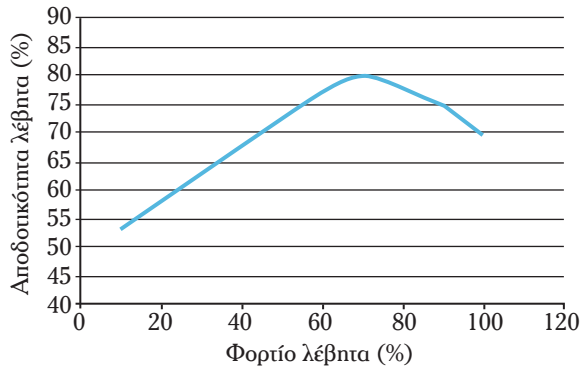
δ) Δεν είναι απαραίτητο να θερμαίνεται το φορτίο στην θερμοκρασία εκφορτώσεως καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού, εφόσον ο ναυλωτής δεν έχει αντίρρηση. Εν προκειμένω κρίνεται σκόπιμο να αφήνομε την θερμοκρασία του φορτίου να ελαττώνεται μέχρι ένα ορισμένο επίπεδο, λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη τους παραπάνω παράγοντες (pour point, cloud point, viscosity κ.λπ.) και στην συνέχεια να θερμαίνουμε το φορτία στα επίπεδα της θερμοκρασίας εκφορτώσεως (σx. 2.4ιζ).

ε) Ενημερωνόμαστε από τους ναυλωτές ή και παραλήπτες του εκάστοτε φορτίου για το επιτρεπτό εύ-



**Σx. 2.4ιστ**  
Καλή και κακή πρακτική θερμάνσεως φορτίου Fuel Oil.





Σχ. 2.4z

Σχέση φορτίου λέβητα με αποδοτικότητα.

ρος της θερμοκρασίας αυτού, ώστε να μην το υπερβούμε.

### β) Αποδοτική χρήση αντλιών φορτίου στα Δ/Ξ.

Για την οικονομική και αποδοτική λειτουργία των αντλιών χειρισμού φορτίου (cargo oil rumps) πρέπει να έχουμε υπόψη ότι είναι πιο αποδοτικό (μικρότερη κατανάλωση καυσίμου) να λειτουργούμε μία αντλία σε υψηλές στροφές από το να λειτουργούμε δύο αντλίες σε χαμηλές στροφές και επί πλέον η φθορά χρήσεως περιορίζεται μόνο σε μία αντλία. Επιπρόσθετα, στην περίπτωση που το ναυλοσύμφωνο ορίζει ότι το πλοίο πρέπει να διατηρεί καθ' όλη την διάρκεια της εκφορτώσεως του μία μέση πίεση στο σημείο συνδέσεως αγωγών Φ/Ε (manifolds), π.χ.  $7 \text{ kgs/cm}^2$ , τότε δεν είναι ανάγκη να την υπερβούμε, γιατί η κατανάλωση καυσίμου θα αυξηθεί κατά πολύ και θα επιταχυνθεί και η φθορά των αντλιών.

### Παράδειγμα αποδοτικής χρήσεως κεντρόφυγων αντλιών φορτίου τύπου SHINKO KV500-2.

Εάν χρειαζόμαστε να εκφορτώσουμε φορτίο με ρυθμό  $5.500 \text{ m}^3/\text{ώρα}$  σε ύψος καταθλίψεως (head) 115 m, τότε στην περίπτωση που λειτουργεί μία μόνο αντλία, (στο 90% των RPM) θα καταναλώνει περίπου 2.100 kW.

Στην αντίθετη περίπτωση, που για να εκφορτώσουμε την ανωτέρω ποσότητα χρησιμοποιούμε δύο αντλίες (στο 82,5% των RPM), τότε θα καταναλώνουν συνολικά 2.452 kW ( $2 \cdot 1226 \text{ kW}$ ).

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι εάν λειτουργούμε μία μόνο αντλία (αντί δύο), καταναλώνουμε 352 kW περισσότερο, που είναι **λιγότερο αποδοτικό και αντικοινωνικό**.

**Σημείωση:** Η ισχύς που καταλώνει η αντλία βρίσκεται από την χαρακτηριστική καμπύλη λειτουργίας της αντλίας.

### γ) Σύστημα παραγωγής αδρανούς αερίου (Inert Gas System – IGS).

Στα Δ/Ξ χρειαζόμαστε αδρανές αέριο σε διάφορες φάσεις της λειτουργίας του πλοίου, όπως πλούσιμο και αδρανοποίηση δεξαμενών, εκφορτώσεως κ.λπ., ώστε να το εισάγουμε στις δεξαμενές φορτίου για λόγους ασφαλείας. Το αδρανές αέριο παράγεται από τα καυσαέρια του λέβητα του πλοίου ή από ξεχωριστή μονάδα παραγωγής αδρανούς αερίου. Η παραγωγή του απαιτεί κατανάλωση καυσίμου (Fuel oil ή Gas Oil) και έτσι η σωστή διαχείριση της χρήσεως του ελαχιστοποιεί την κατανάλωση καυσίμων, καθώς και την φθορά του συστήματος. Όταν χρησιμοποιούμε το σύστημα αδρανοποιήσεως δεξαμενών, πρέπει να **ελαχιστοποιούμε** την ποσότητα του αδρανούς αερίου που διαφεύγει στην ατμόσφαιρα (blow off), δηλαδή αυτό που δεν χρειάζεται. Επί πλέον, βελτιστοποίηση (α) του πλούσιματος δεξαμενών, (β) απελευθερώσεως αερίων από τις δεξαμενές (gas free), καθώς και (γ) των διαστημάτων επιθεωρήσεως δεξαμενών μειώνει τη χρήση του συστήματος IGS και έτσι επιτυγχάνουμε μείωση της δαπάνης καυσίμων και φθοράς του συστήματος.

### 14) Αποδοτική χρησιμοποίηση της χωρητικότητας και του νεκρού βάρους (DWT) του πλοίου.

Η ιδανική συνθήκη φορτώσεως από άποψη εκμεταλλεύσεως του πλοίου είναι η περίπτωση που το πλοίο χρησιμοποιεί όλη τη διαθέσιμη χωρητικότητα του για φόρτωση, καθώς και όλο το νεκρό βάρος του. Το πλοίο τότε χαρακτηρίζεται **full and down**. Δηλαδή είναι η περίπτωση εκείνη που το πλοίο έχει γεμάτα πλήρως τα αμπάρια του χωρίς κενό χώρο και το βύθισμά του είναι στο μέγιστο επιτρεπτό που του επιτρέπει η γραμμή φορτώσεως (load line). Η περίπτωση αυτή είναι ιδανική, και τις περισσότερες φορές δεν μπορεί να επιτευχθεί, διότι ο συντελεστής στοιβασίας ή το ειδικό βάρος του φορτίου ή των φορτίων δεν έχουν τέτοια τιμή, που να εξασφαλίσουν αυτή την ιδανική συνθήκη. Σε κάθε περίπτωση ο Πλοίαρχος πρέπει να διασφαλίσει ότι:

1) Στην περίπτωση φορτώσεως πολλών φορτίων, ειδικότερα στα δεξαμενόπλοια που οι δεξαμενές είναι διαφορετικής χωρητικότητας, πρέπει να εξασφαλιστεί ότι κατανέμονται σωστά οι παρτίδες στα αμπάρια, ούτως ώστε, όταν τα κύπη φορτωθούν, να έχουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερη πληρότητα.

2) Για να φορτώσουμε όσο το δυνατόν περισσότερο φορτίο στις περιπτώσεις που υπάρχει περιορισμός

βυθίσματος (draft restriction) ή περιορισμός λόγω γραμμής φορτώσεως, πρέπει να διασφαλιστεί ότι το πλοίο κατά το πέρας της φορτώσεως έχει: (α) το λιγότερο έρμα (ιδανικά καθόλου), (β) την ελάχιστη απαραίτητη ποσότητα γλυκού νερού (fresh water) στις δεξαμενές του και (γ) την απολύτως απαραίτητη ποσότητα καυσίμων σύμφωνα με τις οδηγίες της εταιρείας, ώστε να φθάσει ασφαλώς στον επόμενο **λιμένα ανεφοδιασμού** (bunkering port).

3) Η φόρτωση του πλοίου εκτελείται σύμφωνα με τις **οδηγίες των ναυλωτών** (voyage instructions), ούτως ώστε να αποφευχθεί η ελλιπής φόρτωση φορτίου εξαιτίας λάθους υπολογισμού στο πλοίο.

### 15) Ναυσιπλοΐα σε ρηκά νερά.

Όταν το πλοίο πλέει σε ρηκά νερά, η ταχύτητα ροής του νερού κάτω από την γάστρα του, αυξάνει με συνέπεια να αυξάνει η αντίσταση τριβής. Το φαινόμενο αυτό ονομάζεται **επίδραση ρηκών νερών** (Shallow Water Effect – SWE). Το κύμα που δημιουργείται λόγω της ταχύτητας του πλοίου μειώνει την ταχύτητα σε μεγαλύτερο ποσοστό απ' ό,τι αν το πλοίο πλέει σε βαθιά νερά. Επί πλέον, σε ρηκά νερά το πλοίο υπόκειται σε «επιβύθιση» (squat), η οποία αυξάνει τα βυθίσματά του και επηρεάζει αρνητικά την κατανάλωση καυσίμου και την ταχύτητά του. Γι' αυτόν τον λόγο αποφεύγουμε να ταξιδεύουμε σε περιοχές με ρηκά νερά, εφόσον είναι πρακτικά εφικτό, ενώ εάν δεν μπορούμε να το αποφύγουμε, μειώνουμε τις στροφές της μηχανής, ώστε να μην αυξηθεί το φορτίο και η κατανάλωσή της. Ο πίνακας 2.4.4 μάς δείχνει την αύξηση της κατανάλωσης καυσίμου σε συνάρτηση με την ταχύτητα του πλοίου και το βάθος της θάλασσας.

Η απώλεια ταχύτητας αρχίζει όταν το πλοίο εισέλθει σε βάθος υδάτων, το οποίο στην ανοικτή θάλασσα (δηλ. όταν το πλοίο δεν βρίσκεται εντός καναλιών ή περιορισμένων υδάτων) υπολογίζεται από την σχέση:

$$\text{Βάθος υδάτων όπου αρχίζει η επίδραση ρηκών νερών} = 4,44/C_b^{1,3} \times \text{Βύθισμα πλοίου} \quad (1)$$

όπου  $C_B$  ο συντελεστής γάστρας του πλοίου που αντιστοιχεί στο βύθισμά του.

Η απώλεια ταχύτητας (%) για αμετάβλητη ισχύ μηχανής του πλοίου υπολογίζεται ενδεικτικά από τις παρακάτω σχέσεις:

Για λόγο (βάθος υδάτων/βύθισμα πλοίου) από 1.10 έως 1.50.

$$\text{Απώλεια ταχύτητας (\%)} = 60 - [25 \times (\text{βάθος νερού/βύθισμα πλοίου})] \quad (2)$$

### Πίνακας 2.4.4

**Αύξηση της κατανάλωσης σε συνάρτηση με την ταχύτητα του πλοίου και το βάθος της θάλασσας.**

Ταχύτητα πλοίου σε knots	Βάθος σε m	Αύξηση κατανάλωσης καυσίμου %
10	8	5
10	10	3
10	100	0
17	8	20
17	15	10
17	100	0
20	8	30
20	15	20
20	100	0

Για λόγο (βάθος υδάτων/βύθισμα πλοίου) από 1.50 έως 3.00.

$$\text{Απώλεια ταχύτητας (\%)} = 36 - [9 \times (\text{βάθος νερού/βύθισμα πλοίου})] \quad (3)$$

### Παράδειγμα

Ένα πλοίο έχει ταχύτητα 13 knots, βύθισμα 10 m και  $C_b$  0,78. Να εκτιμήσετε εάν το πλοίο επηρεάζεται από το φαινόμενο της επιδράσεως των ρηκών νερών όταν εισέλθει σε βάθος υδάτων 20 m σε ανοικτή θάλασσα και σε περίπτωση που επηρεάζεται να υπολογίσετε την απώλεια της ταχύτητάς του σε knots, εάν παραμείνει αμετάβλητη η ισχύς της μηχανής.

Για να δούμε εάν το πλοίο επηρεάζεται από το φαινόμενο της επιδράσεως των ρηκών νερών, επιλύουμε την σχέση (1)

$$\text{Βάθος υδάτων όπου αρχίζει η επίδραση ρηκών νερών} = (4,44/0,78^{1,3}) \times 10 = 61 \text{ m.}$$

Το πλοίο βρίσκεται σε βάθος υδάτων μικρότερο από 61 m και άρα επηρεάζεται από το φαινόμενο SWE.

Στην περίπτωση μας η απώλεια ταχύτητας υπολογίζεται από την σχέση (3), επειδή ο λόγος (βάθος υδάτων/βύθισμα πλοίου) είναι 2.00

$$\text{Απώλεια ταχύτητας (\%)} = 36 - (9 \times 2.00) = 18\%, \text{ δηλαδή } 13 \times 18\% = 1,8 \text{ knots.}$$

### 2.4.5 Στρατηγική διοίκηση (strategic management).

#### 1) Γενικά.

Η στρατηγική διοίκηση αφορά στον **μακροχρόνιο προγραμματισμό της επιχειρήσεως** (πέρα

των πέντε ετών) και ορίζεται ως οι ενέργειες που θα ακολουθήσουν οι μάντζερς, ώστε να αναπτύξουν την στρατηγική της ΝΕ. Η στρατηγική είναι οι αποφάσεις και ενέργειες που έχουν αντίκτυπο στην επίδοση της ΝΕ σε μακροχρόνιο ορίζοντα. Μέσω της στρατηγικής διοικήσεως οι μάντζερς σχεδιάζουν έναν «οδικό χάρτη» για το τι πρέπει να κάνει η ΝΕ, ώστε να είναι ανταγωνιστική, να προσελκύσει και να ικανοποιήσει τους πελάτες της, να επιτύχει τους σκοπούς της και να εξασφαλίσει την μακροχρόνια βιωσιμότητά της. Είναι κύριο καθήκον των στρατηγικών μάντζερς και εμπεριέχει τις βασικές λειτουργίες του μάντζερντ, δηλαδή τον προγραμματισμό, την οργάνωση, την ηγεσία και τον έλεγχο. Οι στρατηγικές επιλογές των ΝΕ αντιμετωπίζουν το πρόβλημα σχετικά με το *πού* και *πώς* θα ανταγωνιστούν, και έτσι διακρίνονται στην εταιρική και στην επιχειρηματική στρατηγική. Η **εταιρική στρατηγική** εξετάζει τις αγορές στις οποίες η ΝΕ αποφασίζει να ανταγωνιστεί (π.χ. αγορά κύδην ξηρών φορτίων, αγορά υδροποιημένου αερίου, χημικών κ.λπ.) ώστε να μεγιστοποιήσει την κερδοφορία της μακροχρόνια, καθώς και πώς πρέπει να εισχωρήσει και να αυξήσει την παρουσία της σ' αυτές, ώστε να έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Η **επιχειρηματική στρατηγική** ή όπως διαφορετικά λέγεται **στρατηγική ανταγωνισμού** εξετάζει το πώς η ΝΕ θα δημιουργήσει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της.

Μία ΝΕ έχει βιώσιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα όταν οι στρατηγικές της την καθιστούν ικανή να διατηρήσει κερδοφορία πάνω από τον μέσο όρο για

αρκετά χρόνια.<sup>47</sup> Η διαδικασία της στρατηγικής θα πρέπει επίσης να μπορεί να γνωστοποιήσει τις υιοθετούμενες στρατηγικές της εταιρείας στους επενδυτές, με σκοπό να εξασφαλίσει όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος εξωτερικής χρηματοδότησεως.<sup>48</sup>

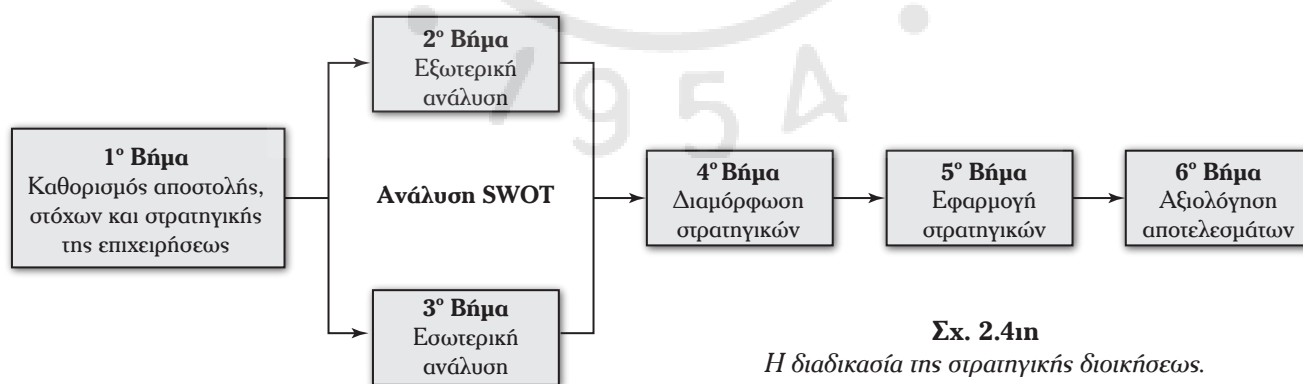
## 2) Η σημασία της στρατηγικής διοικήσεως.

Μελέτες δείχνουν ότι υπάρχει θετική σχέση ανάμεσα στη στρατηγική σχεδίαση και στην επίδοση μίας ΝΕ, δηλαδή οι ΝΕ που χρησιμοποιούν στρατηγικό μάντζερντ έχουν υψηλότερο επίπεδο επιδόσεως. Επί πλέον, εφόσον οι ΝΕ βρίσκονται συνεχώς αντιμέτωπες με διαρκώς μεταβαλλόμενες καταστάσεις (π.χ. αλλαγές στην νομοθεσία, ανεβοκατεβάσματα ναυλαγοράς κ.λπ.), το στρατηγικό μάντζερντ αντιμετωπίζει αυτήν την αβεβαιότητα εξετάζοντας τους σχετικούς παράγοντες και αποφασίζοντας ποιες ενέργειες πρέπει να γίνουν.

Η πολυπλοκότητα και η ποικιλομορφία που παρουσιάζουν οι ΝΕ ως προς το αντικείμενο δραστηριοποίησής τους (λ.χ. Δ/Ξ, πλοία δυναμικής τοποθέτησεως (DP), χημικά κ.λπ.) τις αναγκάζει συχνά να αναθεωρούν τους στρατηγικούς τους στόχους· το στρατηγικό μάντζερντ βοηθάει σ' αυτό, ώστε το κάθε τμήμα της ΝΕ να προσπαθεί να επιδιώκει τους στόχους της ΝΕ και όχι να εργάζεται με βάση το ίδιο συμφέρον του.

## 3) Διαδικασία της στρατηγικής διοικήσεως.

Η διαδικασία της στρατηγικής διοικήσεως σε γενικές γραμμές περιλαμβάνει έξι βήματα (σχ. 2.4in),



Σχ. 2.4in

Η διαδικασία της στρατηγικής διοικήσεως.

<sup>47</sup> Charles W. L. Hill and Gareth R. Jones *Strategic Management: An Integrated Approach*, 10<sup>th</sup> Edition, (engage Learning: 2013, σελ. 7).

<sup>48</sup> Η εξωτερική χρηματοδότηση των ΝΕ, εκτός του τραπεζικού συστήματος, μπορεί να γίνει πιο φθηνή λ.χ. με την έκδοση εταιρικών ομολόγων με χαμηλό κουπόνι (δηλ. χαμηλό ετήσιο επιτόκιο) ή την άντληση κεφαλαίων από το χρηματιστήριο. Οι ΝΕ με καλή στρατηγική προσελκύουν περισσότερους επενδυτές.

που περικλείουν τον στρατηγικό σχεδιασμό, την εφαρμογή/εκτέλεση και την αξιολόγησή της:

α) **1<sup>ο</sup> Βήμα: Καθορισμός αποστολής, στόχων, και στρατηγικής της επιχειρήσεως.** Το πρώτο συστατικό της διαδικασίας στρατηγικής διοικήσεως είναι η δημιουργία μίας δηλώσεως για το ποια είναι η αποστολή της ΝΕ. Η δήλωση αυτή εξασφαλίζει το πλαίσιο μέσα στο οποίο διαμορφώνονται οι στρατηγικές της. Η αποστολή της ΝΕ έχει τέσσερα συστατικά: **πρώτον** μία δήλωση για το τι η ΝΕ προσπαθεί να κάνει, δηλαδή ποιος είναι ο σκοπός της, για ποιον λόγο βρίσκεται σε αυτόν τον χώρο των επιχειρήσεων –αιτία υπάρξεως– και αναφέρεται συχνά ως **αποστολή** (mission), **δεύτερον** μία δήλωση για μία επιθυμητή μελλοντική κατάσταση, που συνήθως αναφέρεται ως **όραμα** (vision), **τρίτον** μία δήλωση με τις **σημαντικότερες αρχές** ή **αξίες** (key values), στις οποίες η ΝΕ είναι δεσμευμένη και τέταρτον μία δήλωση των κύριων **στόχων** (goals) της ΝΕ.

Ο **στόχοι** της επιχειρήσεως αποτελούν τα θεμέλια του προγραμματισμού και παρέχουν μετρήσιμους στόχους αποδόσεως, που οι εργαζόμενοι επιδιώκουν τα πετύχουν. Οι στόχοι παρέχουν την κατεύθυνση για όλες τις διευθυντικές αποφάσεις και αποτελούν τα κριτήρια με τα οποία τα πραγματικά αποτελέσματα τελικά θα συγκριθούν. Οι επιχειρήσεις δεν έχουν έναν στόχο αλλά πολλούς όπως η επιδίωξη κέρδους, η ανάπτυξη, η αύξηση μεριδίων στην αγορά, η ποιότητα (ιδιαίτερα στις μεταφορές πετρελαίου) κ.ά..

β) **2<sup>ο</sup> και 3<sup>ο</sup> βήμα: Ανάλυση SWOT.** Η ανάλυση SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) είναι ένα σημαντικό εργαλείο για την εκπόνηση του στρατηγικού σχεδιασμού. Η λειτουργία αυτής της αναλύσεως βοηθά την ΝΕ στο να εντοπίσει τυχόν ευκαιρίες και τυχόν απειλές στο εξωτερικό της περιβάλλον, καθώς και τα δυνατά και τα αδύναμα σημεία στο εσωτερικό της περιβάλλον (σχ. 2.41θ). Μετά την ανάλυση SWOT οι μάντζερ μπορούν να εκπονήσουν κατάλληλες στρατηγικές, οι οποίες πρώτον να εκμεταλλεύονται τα δυνατά σημεία της ΝΕ και τις εξωτερικές ευκαιρίες, δεύτερον να προστατεύουν την ΝΕ από εξωτερικές απειλές και τρίτον να διορθώνουν τις κρίσιμες αδυναμίες της.

Η **εξωτερική ανάλυση** του δεύτερου βήματος αποσκοπεί στο να εντοπισθούν τυχόν ευκαιρίες και απειλές στο εξωτερικό περιβάλλον της ΝΕ. Ως **ευκαι-**

**ρία** (opportunity) μπορεί να θεωρηθεί η είσοδος της ΝΕ σε μία νέα ανερχόμενη αγορά (π.χ. αγορά LNG), η εμφάνιση νέων θαλασσίων ή ποτάμιων διαδρομών, οι χαμηλές τιμές μεταχειρισμένων και νεότευκτων πλοίων, το χαμηλό κόστος καυσίμων κ.λπ.. Ως **απειλές** (threats) μπορούν να θεωρηθούν η άστατη ναυλαγορά, οι υψηλές τιμές καυσίμων, ο ισχυρός ανταγωνισμός (π.χ. αγορά πλοίων ψυγείων), η παγκόσμια οικονομική κρίση, το κλίμα αβεβαιότητας παγκοσμίως, η θέσπιση νέων κανονισμών, η υπερπροσφορά πλοίων κ.λπ..

Η θέσπιση ενός νέου κανονισμού όπως η περίπτωση της Διεθνούς Συμβάσεως Διαχειρίσεως Έρματος (BWM 2004) που θα τεθεί σε ισχύ από τον Σεπτέμβριο του 2017 επιφέρει μεγάλο κόστος για τον πλοιοκτήτη για την εγκατάσταση του συστήματος<sup>49</sup>, σε σημείο που πολλοί πλοιοκτήτες μεγάλων σε ηλικία πλοίων σκέφτονται να προχωρήσουν πιθανώς σε διαλύσεις παρά να επωμισθούν το κόστος της επενδύσεως σε αυτό το σύστημα. Το ίδιο συμβαίνει με την θέσπιση παγκοσμίου ορίου 0,5% στην περιεκτικότητα θείου στα ναυτιλιακά καύσιμα από την 1/1/2020, κατ' απαίτηση της MARPOL, από 3,5% που ισχύει σήμερα.

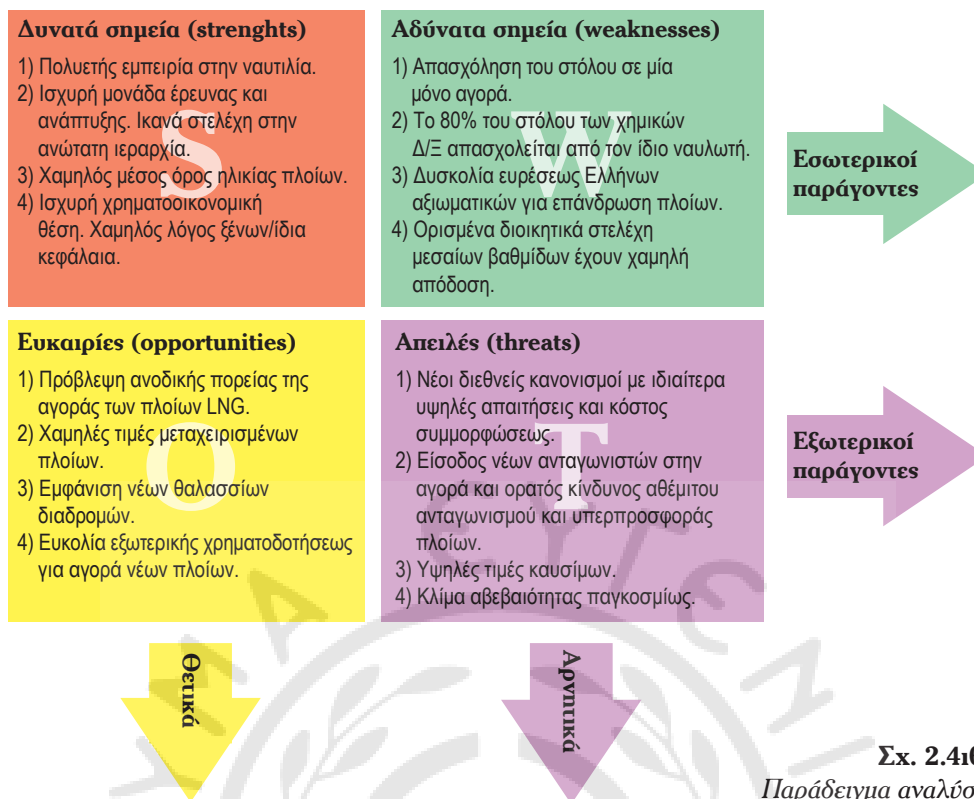
Σ' αυτήν την περίπτωση οι εφοπλιστές θα αναγκαστούν να προχωρήσουν είτε στην εγκατάσταση συστήματος καθαρισμού καυσαερίων είτε να επιλέξουν να πληρώσουν πιο ακριβά ναυτιλιακά καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο.

Ενδέχεται το ίδιο περιβάλλον να εμφανίζει ευκαιρίες για μία ΝΕ, και απειλές για μία άλλη εξαιτίας των διαφορετικών πόρων και δυνατοτήτων τους. Η συγκέντρωση και ανάλυση πληροφοριών για τις δραστηριότητες των ανταγωνιστών<sup>50</sup> και την γενική πορεία της ναυλαγοράς εξυπηρετεί τους στόχους της ΝΕ. Παράδειγμα είναι ο Αριστοτέλης Ωνάσης, ο οποίος είχε πάντα μαζί του σημειωματάριο που κατέγραφε οτιδήποτε ήταν σχετικό για τις επιχειρήσεις του. Ο ιδρυτής της ΝΕ Evergreen έχει δηλώσει ότι η φιλοσοφία του μάντζερ της εταιρείας του είναι, μεταξύ των άλλων, να είναι επαρκώς ενημερωμένη, ώστε να εξασφαλισθεί η βιώσιμη ανταγωνιστικότητά της. Ο Ωνάσης ήταν ενήμερος για τους ανταγωνιστές του και η συγκέντρωση των πληροφοριών ήταν άτυπη, κατά βάση, χωρίς να υπάρχει κανένα οργανωμένο σύστημα για την διαχείριση αυτών των ανταγωνι-

<sup>49</sup> Εκτιμάται γύρω στο 1 με 1,5 εκατομμύριο δολάρια ΗΠΑ.

<sup>50</sup> Ο Αγγλικός όρος είναι «competitive intelligence».





**Σχ. 2.41θ**  
Παράδειγμα αναλύσεως SWOT.

στικών πληροφοριών. Απεναντίας η Evergreen είχε ένα οργανωμένο σύστημα συλλογής πληροφοριών για τους ανταγωνιστές της.

Η **εσωτερική ανάλυση** του τρίτου βήματος αποσκοπεί στο να δώσει πληροφορίες για τους πόρους και τις ικανότητες της ΝΕ. Οι κύριοι **πόροι** είναι το ανθρώπινο δυναμικό, τα χρηματικά της κεφάλαια, τα έσοδά της, τα πλοία της, καθώς και η φήμη (ιστορία) της, τους οποίους χρησιμοποιεί για την πραγματοποίηση των μεταφορικών υπηρεσιών προς τους πελάτες της, ενώ οι **ικανότητές** της είναι οι απαιτούμενες γνώσεις και δεξιότητες για τη λειτουργία της. **Δυνατά σημεία** (strengths) της ΝΕ θεωρούνται όλες εκείνες οι δραστηριότητες που γίνονται με τον καλύτερο τρόπο ή οι πόροι εκείνοι που χρειάζονται και υπάρχουν στην εταιρεία. Τα **αδύνατα σημεία** (weaknesses) της ΝΕ είναι όλες εκείνες οι δραστηριότητες που δεν εκτελούνται καλά ή οι πόροι που χρειάζονται, αλλά δεν υπάρχουν διαθέσιμοι στην ΝΕ. Έτσι, τα δυνατά σημεία σε μία ΝΕ μπορεί να είναι λ.χ. η πολυετής εμπειρία στη ναυτιλία, οι καλές σχέσεις με τους πελάτες της, τα νέα σε ηλικία πλοία, ένας εξειδικευμένος τύπος πλοίου, το άρτια εκπαιδευμένο και καταρτισμένο προσωπικό, καθώς και ικανά στελέχη, και το χαμηλό κόστος λειτουργίας των πλοίων. Τα

αδύνατα σημεία της μπορεί λ.χ. να είναι η απασχόληση του στόλου σε έναν μόνο συγκεκριμένο τομέα της αγοράς, η δυσκολία αντλήσεως χρηματοδοτήσεως, η μικρή εμπειρία στην ναυτιλία, τα μεγάλα σε ηλικία πλοία, η δυσκολία στην εύρεση κατάλληλου πληρώματος για επάνδρωση κ.ά.. Το βήμα αυτό επιτρέπει στους μάνατζερς να αναγνωρίσουν ότι η ΝΕ εμποδίζεται και περιορίζεται από τους πόρους και τις ικανότητες που έχει στην διάθεσή της.

Οι εσωτερικοί παράγοντες μπορούν να ελεγχθούν από την ΝΕ, οι εξωτερικοί παράγοντες όμως είναι πέρα από τον έλεγχο της ΝΕ, αλλά είναι εξαιρετικά σημαντικοί για την πρόδοδό της, γιατί κάθε επιχειρηματική μονάδα βρίσκεται σε άμεση αλληλεπίδραση με το περιβάλλον της.

γ) **4<sup>ο</sup> Βήμα: Διαμόρφωση στρατηγικών.** Μετά την ολοκλήρωση της αναλύσεως SWOT οι μάνατζερς χρειάζεται να καταρτίσουν τις στρατηγικές που θα ακολουθήσουν. Θα πρέπει να λάβουν υπόψη την πραγματική κατάσταση του εξωτερικού περιβάλλοντος στο οποίο θα δραστηριοποιηθεί η ΝΕ μαζί με τους διαθέσιμους πόρους και τις ικανότητές της, ούτως ώστε να διαμορφώσουν την στρατηγική εκείνη που θα βοηθήσει την ΝΕ να πετύχει τους στόχους της και να της προσδώσει σχετικά πλεονεκτήματα έναντι



των ανταγωνιστών της. Γίνεται αξιολόγηση των ανταγωνιστικών δυνάμεων της αγοράς στην οποία ανήκει η ΝΕ και επιλέγονται οι κατάλληλες στρατηγικές, οι οποίες παρέχουν ένα βιώσιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

δ) **5<sup>ο</sup> Βήμα: Εφαρμογή στρατηγικών.** Όταν καταρτισθούν οι στρατηγικές, πρέπει στην συνέχεια να εφαρμοσθούν. Μία στρατηγική είναι τόσο καλή όσο καλή είναι και η υλοποίησή της. Ανεξάρτητα από το πόσο αποτελεσματικά έχει σχεδιάσει μία ΝΕ τις στρατηγικές της, η επίδοσή της θα επηρεασθεί αρνητικά εάν αυτές δεν εφαρμοσθούν κατάλληλα. Η οργάνωση της ΝΕ πρέπει να είναι κατάλληλη για την ανάλογη στρατηγική. Αλλαγές μπορεί να χρειάζεται να γίνουν στο προσωπικό με την μορφή νέων προσλήψεων, προαγωγών και απολύσεων. Επίσης, η ικανότητα δημιουργίας και διαχείρισης αποτελεσματικών ομάδων είναι σημαντική στην υλοποίηση της στρατηγικής. Σημαντικό ρόλο επίσης θα παίξει και η αποτελεσματική ηγεσία (παροχή κινήτρων, καθοδήγηση κ.λπ.) του ανώτατου επιπέδου διοικήσεως της ΝΕ.

ε) **6<sup>ο</sup> Βήμα: Αξιολόγηση αποτελεσμάτων.** Στο στάδιο αυτό αξιολογούνται τα αποτελέσματα, δηλαδή ο βαθμός αποτελεσματικότητας της στρατηγικής και κατά πόσο βοήθησε την ΝΕ να πετύχει τους στρατηγικούς της στόχους. Θα εξετασθεί κατά πόσο χρειάζεται να γίνουν προσαρμογές στην στρατηγική, καθώς και διορθωτικές ενέργειες.

#### **4) Στρατηγική διοίκηση στην ναυτιλιακή επιχείρηση.**

Ποιοι άραγε είναι οι παράγοντες που συμβάλλουν ώστε μία ΝΕ να είναι πετυχημένη και επίσης της επιτρέπουν να ανταγωνιστεί επαρκώς στις αγορές που δραστηριοποιείται; Πώς άραγε η επιτυχία μπορεί να διατηρηθεί; Θα επικεντρωθούμε κυρίως στις **ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις**, οι οποίες πρωτοπορούν σε αυτό το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και θα παρουσιάσουμε ορισμένες στρατηγικές που αυτές έχουν ακολουθήσει μεταπολεμικά για να το διατηρήσουν και να το αναπτύξουν. Οι παράγοντες αυτοί περιλαμβάνουν:

- α) την υψηλή ποιότητα τεχνογνωσίας και διαχείρισης πλοίων τόσο σε επίπεδο διοικήσεως, όσο και σε προσωπικό γραφείου και πλοίου,
- β) συγκεκριμένες τεχνικές διαχειρίσεως,
- γ) καινοτομίες,
- δ) ευελιξία στην επιλογή σημαίας, και
- ε) τεχνογνωσία στις αγοροπωλησίες πλοίων.

Οι παράγοντες αυτοί, όταν συνδυαστούν, εξασφα-

λίζουν την λειτουργία των επιχειρήσεων με **χαμηλό κόστος**. Η βασική στρατηγική των ελληνικών ΝΕ ήταν η συμμετοχή στην ναυτιλιακή αγορά βάσει ανταγωνιστικού κόστους. Επειδή τα επίπεδα των ναύλων δεν μπορούν να επηρεασθούν από την ΝΕ, εφόσον αυτά καθορίζονται από το επίπεδο της ναυλαγοράς, επικεντρώνεται η προσοχή τους στον έλεγχο του κόστους. Η παροχή μεταφορικών υπηρεσιών με **χαμηλό κόστος**, ιδιαίτερα σε περιόδους υφέσεως και υποτονικής ναυλαγοράς, εξασφαλίζουν τις απαραίτητες συνθήκες για την επιτυχία και βιωσιμότητα της ΝΕ. Αλλά και σε περιόδους καλής ναυλαγοράς το χαμηλό κόστος λειτουργίας εξασφαλίζει μεγαλύτερο κέρδος. Τα συσσωρευμένα κέρδη χρηματοδοτούν την ΝΕ και της εξασφαλίζουν την βιωσιμότητά της στις περιόδους κρίσεως όταν το κλίμα της ναυλαγοράς αντιστραφεί και έχει αρνητικά κέρδη, δηλαδή ζημιές.

Ένας παράγοντας που συνείσφερε στην μείωση των λειτουργικών εξόδων της ΝΕ ήταν η οργάνωση και ο τρόπος του μανάτζμεντ. Η πλειονότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών εμπλέκονταν προσωπικά στην διαχείριση των πλοίων και λάμβαναν τόσο λειτουργικές, όσο και στρατηγικές αποφάσεις. Μ' αυτόν τον τρόπο είχαν γνώση και μπορούσαν να ελέγξουν κάθε στοιχείο του κόστους. Οι οικογενειακές επιχειρήσεις με λίγα πλοία (που κατά το πλείστον είναι οι ελληνικές) πλεονεκτούν στο ότι παίρνουν γρήγορες αποφάσεις σε αντίθεση με τις πολύ μεγάλες επιχειρήσεις που η διαδικασία αυτή είναι πιο αργή, επειδή οι αποφάσεις πρέπει πρώτα να εγκριθούν από διοικητικό συμβούλιο. Ένας παράγοντας που βελτίωσε την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών ΝΕ ήταν τα χαμηλά σταθερά τους κόστη λόγω της αποκτήσεως φθηνών μεταχειρισμένων πλοίων και επιμηκύνσεως της περιόδου οικονομικής τους εκμεταλλεύσεως.

Η επιλογή σημαίας «ευκαιρίας» λ.χ. Παναμά, Λιβερίας κ.ά. από τους Έλληνες εφοπλιστές συνδέεται με την μείωση των λειτουργικών εξόδων του πλοίου, λόγω της ευελιξίας που προσφέρουν στην επιλογή εθνικότητας πληρωμάτων, ενώ η επιλογή της ελληνικής σημαίας συνδέεται με την επίτευξη ανταγωνιστικού κόστους μακροπρόθεσμα. ΝΕ που επιλέγουν την ελληνική σημαία είτε έχουν χαμηλότερα λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τους άλλους, είτε έχουν αποθεματικά κεφάλαια που επιτρέπουν προσωρινά να καλύψουν το επιπρόσθετο κόστος. Αυτοί οι πλοιοκτήτες επιλέγουν την σημαία με βάση μακρόχρονες προοπτικές.

Βέβαια, η επιδίωξη μακρόχρονων προοπτικών δεν συναντάται συχνά στις ΝΕ εξαιτίας της κυκλικής

φύσεως της αγοράς, που χαρακτηρίζεται από έντονες διακυμάνσεις. Έτσι σε περιόδους κρίσεως και αστάθειας, πλοιοκτίτες με μακροχρόνιες προοπτικές αναζητούν βραχυπρόθεσμες λύσεις και οδηγούνται στην επιλογή σημαιών «ευκαιρίας». Τα γενικά χαρακτηριστικά των ΝΕ δικαιολογούν και εξηγούν την επικράτηση βραχυπρόθεσμων λύσεων. Μικρές ΝΕ που βρίσκονταν στο αρχικό στάδιο εκμεταλλεύσεώς τους είχαν ως προτεραιότητα την επιβίωσή τους, με επακόλουθο οι βραχυπρόθεσμες προοπτικές (λύσεις) να κυριαρχούν στις αποφάσεις τους.

Η αναζήτηση χαμηλού κόστους λειτουργίας των Ελλήνων πλοιοκτιτών στην μεταπολεμική περίοδο αποτέλεσε την βάση για καινοτομίες και εναλλακτικές στρατηγικές. Για παράδειγμα η κατασκευή *υπερ-Δ/Ξ*, για την εποχή τους, από τον Ωνάση και μετέπειτα από τον Νιάρχο, με σκοπό να μειώσουν το μεταφορικό κόστος, και η κατασκευή ακολουθίας αδελφών πλοίων, με σκοπό να μειώσουν το κόστος κατασκευής λόγω της βελτιστοποιήσεως παραγωγής και λειτουργίας του ναυπηγείου, είναι μερικές από τις καινοτομίες που συντέλεσαν στην ελαχιστοποίηση του κόστους και μιμήθηκαν αργότερα και οι πλοιοκτίτες. Μία άλλη καινοτομία που εφεύραν οι παραπάνω δύο πλοιοκτίτες είναι ότι χρηματοδοτούσαν τις κατασκευές των πλοίων τους βάζοντας ως εγγύηση στις τράπεζες μακροχρόνια συμβόλαια χρονοναυλώσεως των πλοίων τους.

Επίσης ο Γεώργιος Π. Λιβανός εισήγαγε το 1951 την ιδέα των *μικρών φορτηγών πλοίων* (mini-bulkers) ναυπηγώντας σταδιακά 51 τέτοια πλοία, σε αντίθεση με την τάση των καιρών για όλο και μεγαλύτερα πλοία χύδην φορτίου. Τα πλοία αυτά ήταν μικρού βυθίσματος, ικανά να μεταφέρουν περί τις 3.000 τόνους χύδην φορτίο και μπορούσαν να διασχίσουν ωκεανούς αλλά και να παραδώσουν φορτία σε λιμάνια με χαμηλή ποιότητα υποδομών ή σε ποτάμιους διαδρόμους συνδέσεως με την ενδοχώρα, κοντά στα σημεία όπου χρειαζόταν τα φορτία.

Οι Έλληνες πλοιοκτίτες αποδείχτηκαν καλοί και στις αγοροπωλησίες πλοίων, γιατί ανυλήφθηκαν ότι μπορούσαν να πετύχουν κεφαλαιουχικά κέρδη με το να αγοράζουν πλοία σε χαμηλή τιμή και να τα πωλούν σε υψηλή τιμή. Ο *σωστός χρόνος* (timing) αποκτί-

σεως πλοίου είναι παράγων επιτυχίας ή αποτυχίας και σε γενικές γραμμές δύσκολος να προβλεφθεί. Οι τιμές των πλοίων δεν παρουσιάζουν σταθερότητα αλλά μεταβάλλονται όπως αυξομειώνονται και οι αξίες των μετοχών ή των ομολόγων μίας επιχειρήσεως και μπορεί να διπλασιαστούν ή και τριπλασιαστούν καθώς και το αντίστροφο μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα (π.χ. δύο έτη).

Τα επίπεδα του στρατηγικού σχεδιασμού ποικίλουν ανάλογα με την αγορά δραστηριοποιήσεως της ΝΕ. Οι ΝΕ τακτικών γραμμών (liner shipping) για παράδειγμα πραγματοποιούν περισσότερη ανάλυση περιβάλλοντος απ' ό,τι οι ΝΕ που δραστηριοποιούνται στα χύδην φορτία. Οι ΝΕ που απασχολούνται με Δ/Ξ πραγματοποιούν πιο σχολαστικό σχεδιασμό απ' ό,τι οι ΝΕ με πλοία χύδην ξηρών φορτίων.

Το πλοίο λειτουργεί σ' ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, που τις περισσότερες φορές υπάρχει ευελιξία στην επιλογή της εθνικότητας του πληρώματος ανάλογα με την σημαία του. Οι *Έλληνες ναυτικοί* έχουν αναγνωριστεί ότι ήταν ένας από τους σημαντικούς παράγοντες επιτυχίας της ελληνόκτητης ναυτιλίας, κατέχοντας την τεχνογνωσία και ναυτοσύνη ώστε να διατηρήσουν αξιόπλοια πλοία, που σε άλλες περιπτώσεις θα θεωρούσαν αντισυμβατικά και τεχνολογικά απαξιωμένα. Με κάθε τρόπο προσπαθούσαν να λύσουν τα λειτουργικά προβλήματα στο πλοίο, ώστε να μην σταματήσει λεπτό να λειτουργεί. Με τη διαρκή συντήρηση εν πλω, την πατέντα και υπερωρίες διατηρούσαν μεγάλης ηλικίας πλοία «ζωντανά» και λειτουργικά, συνεισφέροντας έτσι σημαντικά στην ανταγωνιστικότητα του ελληνόκτητου στόλου.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι Έλληνες πλοιοκτίτες φαίνεται ότι δεν έχουν κάποιους επίσημους κανόνες για την λήψη στρατηγικών αποφάσεων, αλλά ο σχεδιασμός φαίνεται να προσαρμόζεται περισσότερο στο να δίνει στην ΝΕ μία αίσθηση κατευθύνσεως (προς τα εμπρός) παρά στο να αναπτύσσει ένα λεπτομερές σχέδιο. Η στρατηγική είναι πρωτίστως προσανατολισμένη στην *ελαχιστοποίηση του κόστους*, αλλά από μελέτες φαίνεται ότι υπάρχουν ελάχιστα στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι υπάρχει ολιστική προσέγγιση στην στρατηγική διοίκηση των ΝΕ.

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

## Παράρτημα Α

### Πίνακας Π.Α.1

Κλίμακα εντάσεως ανέμου και καταστάσεως θάλασσας (scale of wind force and sea state).

Βαθμίδες κλίμακας Beaufort	Χαρακτηρισμός ανέμου	ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΝΕΜΟΥ				ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΕΜΟΥ			Πιθανό ύψος κύματος στο ανοικτό πέλαγος σε μέτρα (μέγιστο)	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΑΣ		Ύψος κύματος στο ανοικτό πέλαγος σε μέτρα
		Σε κόμβους	Μέση ταχύτητα σε κόμβους	Σε m/sec	ΣΕ km/h	Στην ξηρά	Στο ανοικτό πέλαγος	Κοντά στις ακτές ή σε κλειστές θαλάσσιες περιοχές		Ύψη κλίμακας	Περιγραφή στο πέλαγος	
0	Άπνοια Calm	Λιγότερο από 1	00	0 – 0,2	1	Άπνοια. Ο καπνός υψώνεται κατακόρυφα.	Θάλασσα σαν καθρέφτης.	Γαλήνη (σαν λάδι).	0	0	Γαλήνη (Σαν καθρέφτης) Calm (Glassy)	0
1	Περίπου άπνοια Light air	1 – 3	02	0,3 – 1,5	0 – 5	Η διεύθυνση του ανέμου φαίνεται από τον καπνό και όχι από τον ανεμοδείκτη.	Σχηματίζονται ρυτίδες με μορφή λεπτών ψαριού, αλλά χωρίς αφρώδεις ράχες.	Τα ιστιοφόρα μόλις μπορούν να κυβερνηθούν.	0,1 (0,1)	1	Γαλήνη (Με ρυτίδες) Calm (Rippled)	0 – 0,1
2	Πολύ ασθενής Light breeze	4 – 6	05	1,6 – 3,3	6 – 11	Άνεμος αισθητός στο πρόσωπο. Τα φύλλα των δένδρων θροίζουν και ο ανεμοδείκτης κινείται.	Μικρά κυματίδια χαμηλά αλλά αρκετά σχηματισμένα. Οι ράχες τους είναι λείες και δεν σπάζουν.	Ο άνεμος γεμίζει τα πανιά στα ιστιοφόρα και μπορούν να κινηθούν.	0,2 (0,3)	2	Ήρεμη Smooth (Wavelets)	0,1 – 0,5
3	Ασθενής Gentle breeze	7 – 10	09	3,4 – 5,4	12 – 19	Τα φύλλα και μικρά κλωνάρια των δένδρων βρίσκονται σε συνεχή κίνηση. Ο άνεμος τεντώνει μικρή σημαία.	Μεγάλα κυματίδια. Οι ράχες αρχίζουν να σπάζουν και εμφανίζεται λείος αφρός με όψη διασπαρμένων λευκών προβάτων.	Τα ιστιοφόρα αρχίζουν να γέρνουν και να κινούνται ταχύτερα.	0,6 (1)	3	Λίγο παραγμένη Slight	0,5 – 1,25 1,25 – 2,5
4	Μέτριος Moderate breeze	11 – 16	13	5,5 – 7,9	20 – 28	Ο άνεμος σηκώνει σκόνη και φύλλα χάρτου. Κινεί μικρά κλαδιά δένδρων.	Μικρά κύματα που επιμηκώνονται. Λευκοί αφροί με όψη πολλών λευκών προβάτων.	Κανονιστικός άνεμος για ιστιοφόρα. Φουσκώνουν όλα τα πανιά τους και γέρνουν περισσότερο.	1 (1,5)	4	Ταχυγώνη Moderate	
5	Λαμπρός Fresh breeze	17 – 21	19	8,0 – 10,7	29 – 38	Μικρά δένδρα και φύλλα αρχίζουν να κινούνται. Σχηματίζονται κυματίδια σε λίμνες.	Μέτρια κύματα σε σαφή επιμήκη μορφή. Όψη πολυάριθμων λευκών προβάτων. Ενδεχόμενη δημιουργία πτύλου (σπρέι).	Τα ιστιοφόρα ελατώνουν ιστιοφορία.	2 (2,5)			
6	Ισχυρός Strong breeze	22 – 27	24	10,8 – 13,8	39 – 49	Κινούνται μεγάλα κλαδιά δένδρων. Ακούγεται συριγμός στα τηλεγραφικά σύρματα. Οι ομπρέλες χρησιμοποιούνται με δυσκολία.	Μεγάλα κύματα αρχίζουν να σχηματίζονται. Ράχες με λευκό αφρό εξαπλώνονται παντού. Πιθανοί πτύλοι (σπρέι).	Τα ιστιοφόρα διπλομυδάρουν.	3 (4)	5	Κυματώδης Rough	2,5 – 4
7	Πολύ ισχυρός Near gale	28 – 33	30	13,9 – 17,1	50 – 61	Τα δένδρα κινούνται ολόκληρα. Το αντίθετο στον άνεμο βάδισμα γίνεται δύσκολα.	Η θάλασσα ογκούται (φουσκώνει) και λευκός αφρός από τα κύματα που σπάζουν, αρχίζει να παρασύρεται και να σχηματίζονται ραβδώσεις κατά τη διεύθυνση του ανέμου.	Τα ιστιοφόρα παραμένουν στο λιμάνι και εκείνα που βρίσκονται εν πλω, στρέφουν και πλέον εγγύτητα προς τον άνεμο.	4 (5,5)	6	Πολύ κυματώδης Very rough	4 – 5 6 – 9
8	Θυελλώδης Gale	34 – 40	37	17,2 – 20,7	62 – 74	Σπτάει μικρά κλωνάρια δένδρων. Γενικά εμποδίζει το αντίθετο στον άνεμο βάδισμα.	Μετρίως υψηλά κύματα μεγαλύτερου μήκους. Οι κορυφές στις ράχες των κυμάτων σπάζουν και γίνεται πτύλος. Ο αφρός παρασύρεται και σχηματίζει καλά σχηματισμένες ραβδώσεις κατά τη διεύθυνση του ανέμου.	Όλα τα ιστιοφόρα δένουν στο πιο κοινό ακυροβάθιο.	5,5 (7,5)	7	High	

(συνεχίζεται)

Βαθμίδες κλίμακας Beaufort	Χαρακτηρισμός ανέμου	ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΝΕΜΟΥ				ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΕΜΟΥ			Πιθανό ύψος κύματος στο ανοικτό πέλαγος σε μέτρα (μέγιστο)	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΑΣ		Ύψος κύματος στο ανοικτό πέλαγος σε μέτρα
		Σε κόμβους	Μέση ταχύτητα σε κόμβους	Σε m/sec	ΣΕ km/h	Στην ξηρά	Στο ανοικτό πέλαγος	Κοντά στις ακτές ή σε κλειστές θαλάσσιες περιοχές		Ύψος κλίμακας	Περιγραφή στο πέλαγος	
9	Πολύ θεαλλώδης Strong gale	41 – 47	44	20,8 – 24,4	75 – 88	Προκαλούνται μικρές ζημιές σε κατασκευές. Αρπάζονται πηλίνοι καπνοδόχοι και κεραμίδια.	Υψηλά κύματα. Πυκνές ραβδώσεις αφρού κατά τη διεύθυνση του ανέμου. Οι ράχες των κυμάτων αρχίζουν να γέρνουν, να πέφτουν και να κυλούν. Ο τίτλος είναι δυνατό να επηρεάζει την ορατότητα.	.....	7 (10)			
10	Καταιγίδα Storm	48 – 55	52	34,5 – 28,4	89 – 102	Σπάνια παρατηρείται στο εσωτερικό της ξηράς. Ξεριζώνει δένδρα και προξενεί μεγάλες ζημιές στις κατασκευές.	Πολύ υψηλά κύματα με ράχες που κρέμονται. Ο αφρός που είναι πολύ περισσότερος παρασύρεται σε πυκνές λευκές ραβδώσεις κατά τη διεύθυνση του ανέμου. Η επιφάνεια της θάλασσας στο σύνολό της γίνεται λευκή. Το σπάσιμο και κύλισμα των κυμάτων γίνεται έντονο και βίαιο. Η ορατότητα επηρεάζεται.	.....	9 (12,5)	8	Πολύ τρικυμιώδης Very high	9 – 14
11	Ισχυρή καταιγίδα Violent storm	56 – 63	60	28,5 – 32,6	103 – 117	Πολύ σπάνια παρατηρείται. Γίνονται πολύ μεγάλες ζημιές.	Εξαιρετικά υψηλά κύματα. (Η θέα πλοίων μικρής και μεγάλης χωρητικότητας ίσως για λίγη ώρα να χάνεται πίσω από τα κύματα). Η θάλασσα καλύπτεται τελείως από λευκούς αφρούς που επιμηκύνονται κατά τη διεύθυνση του ανέμου. Παντού οι κορυφές στις ράχες των κυμάτων βρίσκονται σε αφρώδη κατάσταση. Η ορατότητα επηρεάζεται.	.....	11,5 (16)			
12	Τυφώνας Hurricane	64 και περισσότερο		32,7 και περισσότερο	118 και περισσότερο	—	Ο αέρας είναι γεμάτος με αφρό και πύλο. Η θάλασσα είναι εντελώς λευκή. Η ορατότητα επηρεάζεται σημαντικά.	.....	14 και περισσότερο	9	Παράφορη (πολύ άγρια) Phenomenal	14 και περισσότερο

### Σημειώσεις:

1. Η κατάσταση της θάλασσας με τις τιμές του ύψους του κύματος αναφέρονται στο ανοικτό πέλαγος για κύματα που δημιουργούνται από τον άνεμο και βρίσκονται σε καλή ανάπτυξη. Σε περιορισμένης εκτάσεως θαλάσσιες περιοχές, κόλπους κ.λ.π. ή κοντά στις ακτές με άνεμο που πνέει με διεύθυνση από την ακτή, τα ύψη κύματος είναι μικρότερα και οξύτερα.
2. Κατά την παρατήρηση από το ύψος κύματος που παρατηρείται, χαρακτηρίζεται η ολική κατάσταση θάλασσας που είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων όπως: άνεμος, αποθαλασσία, ρεύματα, γωνία μεταξύ αποθαλασσίας και ανέμου κ.λ.π.
3. Αν κατά την παρατήρηση, από το ύψος κύματος (κατάσταση θάλασσας) εκτιμάται η ένταση του ανέμου, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι παράγοντες: πεδίο πνοής ανέμου (FETCH), διάρκεια πνοής ανέμου (DURATION), αποθαλασσία, βάθος θάλασσας, ισχυρή βροχή, παλίρροια και η καθυστέρηση μεταξύ του ανέμου που ενισχύεται και της θάλασσας που ακμάζει.
4. Οι τιμές στη στήλη "πιθανό ύψος κύματος", με τον αντίστοιχο άνεμο, είναι ικανοποιητικά αντιπροσωπευτικές για τα ελληνικά πελάγη, αλλά με τις παραπάνω προϋποθέσεις. Στις παρενθέσεις, περιλαμβάνονται τα πιθανά μέγιστα ύψη κύματος, τα οποία για μεγάλες εντάσεις ανέμου (από 5 Μποφόρ και πάνω) απαιτούν απεριόριστο FETCH (π.χ. ο ωκεανός), οπότε δεν θεωρούνται αντιπροσωπευτικές για τα ελληνικά πελάγη.

**Πίνακας Π.Α.2**  
**Κλίμακα ομίχλης – ορατότητας και αποθαλασσίας**  
**(Fog – visibility and swell scales).**

**ΟΜΙΧΛΗ – ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ**

0	Πυκνή ομίχλη Dense fog	Ορατότητα	έως	50	γυάρδες
1	Παχέα ομίχλη Thick fog	“	“	100	“
2	Ομίχλη Fog	“	“	200	“
3	Μέτρια ομίχλη Moderate fog	“	“	1/2	μίλι
4	Ελαφρά ομίχλη Thin fog	“	“	1	“
5	Μικρή ορατότητα Poor visibility	“	“	2	μίλια
6	Μέτρια ορατότητα Moderate visibility	“	“	5	“
7	Καλή ορατότητα Good visibility	“	“	10	“
8	Πολύ καλή ορατότητα Very good visibility	“	“	30	“
9	Εξαιρετική (τέλεια) ορατότητα Excellent (exceptional) visibility	“	“	>30	“

**ΑΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ**

0		Λιπαρά γαλήνη No swell	
1	<b>Ελαφρά</b> (Low)	Γαλήνη (μπουνάτσα) Low swell, short or average length	Κύμα 0 – 2 μέτρα ύψος
2		Ευθαλασσία (θαλασσάκι) Low swell, long	
3	<b>Μέτρια</b> (Moderate)	Κυματισμός (θάλασσα) Moderate swell, short	Κύμα 2 – 4 μέτρα ύψος
4		Σάλος (τρικυμία) Moderate swell, average length	
5		Επίσαλος (φουρτούνα)	
6	<b>Βαρεία</b> (Heavy)	Κλυδώνιον (μεγάλη φουρτούνα) Heavy swell, short	Κύμα από 4 μέτρα ύψος και άνω
7		Κλύδων (γερή φουρτούνα) Heavy swell, average length	
8		Μαινομένη (χοντρή φουρτούνα) Heavy swell, long	
9		Παράφορος Confused swell	

**Σημείωση:**

Στην ελληνική οι χαρακτηρισμοί ομίχλης – ορατότητας και αποθαλασσίας προέρχονται από το "Μέγα Αγγλοελληνικόν Λεξικόν Ναυτικών, Ναυτιλιακών και Τεχνικών Όρων" του Κωνίνου Καμαρινού. Στην αγγλική χρησιμοποιούνται οι χαρακτηρισμοί που αναφέρονται στο "Brown's Nautical Almanac".



**Παράρτημα Β**  
**Συνοδευτικά έγγραφα ΓΛΠ.**

**Πίνακας Π.Β.1**  
**Κατάσταση Υπερωριών Αξιωματικών &**  
**Πληρώματος περιόδου από 1/3/2016 έως 31/3/2016.**

M/T "Kefalonia" At sea 31/3/2016

**Statement of Officers & Crew Overtime from 1/3/2016 to 31/3/2016.**

No.	Full Name / Όνοματεπώνυμο	Rank / Ειδικότητα	Monthly / Μηνιαίως	Months / Μήνες	Days / Ημέρες	Amount / Ποσό €
1	Theodorou Theodoros	Chief Officer	3.789,30	1	0	3.789,30
2	Georgiou Georgios	2 <sup>nd</sup> Officer	2.387,60	1	0	2.387,60
3	Pavlou Pavlos	2 <sup>nd</sup> Officer	2.387,60	0	17	1.352,97
4	Apostolou Apostolis	Apr. Officer B'	0,00	0	18	0,00
5	Nikolaou Nikolaos	Chief Engineer	0,00	0	18	0,00
6	Ioannou Ioannis	Chief Engineer	0,00	0	14	0,00
7	Anastasiou Anastasios	2 <sup>nd</sup> Engineer	3.789,30	1	0	3.789,30
8	Dimitriou Dimitrios	3 <sup>rd</sup> Engineer	2.387,60	1	0	2.387,60
	<b>Total/Σύνολο EURO</b>					13.706,77

Deck: 7.529,87 €  
Engine: 6.176,90 €

Σφραγίδα πλοίου

Dionisios Dionisiou (υπογραφή)

Master

**Πίνακας Π.Β.2**  
**Κατάσταση Έξτρα αμοιβών Αξ/κών**  
**και πληρώματος περιόδου από 1/3/2016 έως 31/3/2016.**

M/T "Kefalonia" At sea 31/3/2016

**Statement of Officers and Crew Extra from 1/3/2016 to 31/3/2016.**

No.	Full Name / Όνοματεπώνυμο	Rank / Ειδικότητα	Work Days / Ημέρες εργασίας	Amount / Ποσό €
1	Dionisiou Dionisios	Master	30	0,00
2	Theodorou Theodoros	Chief Officer	30	650,00
3	Georgiou Georgios	2 <sup>nd</sup> Officer	30	450,00
4	Pavlou Pavlos	2 <sup>nd</sup> Officer	17	220,00
5	Apostolou Apostolis	Appr. Off. B'	18	0,00
6	Nikolaou Nikolaos	Chief Engineer	18	0,00
7	Ioannou Ioannis	Chief Engineer	14	0,00
8	Anastasiou Anastasios	2 <sup>nd</sup> Engineer	30	650,00
9	Dimitriou Dimitrios	3 <sup>rd</sup> Engineer	30	450,00
	<b>Total/Σύνολο EURO</b>			2.420,00

Deck: 1.320,00 €  
Engine: 1.100,00 €

Σφραγίδα πλοίου

Dionisios Dionisiou (υπογραφή)

Master

**Πίνακας Π.Β.3**  
**Κατάσταση αγορών και καταναλώσεως**  
**ηλεκτρονικών καρτών περιόδου από 1/3/2016 έως 31/3/2016.**

<b>M/T "Kefalonia"</b>		<b>At sea 31/3/2016</b>		
<b>Statement of Purchases and Consumption of Telephone cards from 1/3/2016 to 31/3/2016.</b>				
Remaining on board 29/2/2016 (Απόθεμα 29/2/2016)	100	TCARDS	1.700,00	EURO
Plus Purchased above period (Συν Αγορές περιόδου)	100	TCARDS	1.700,00	EURO
<b>Total/Σύνολο</b>	<b>200</b>	TCARDS	<b>3.400,00</b>	<b>EURO</b>
Minus/Μείον				
Crew consumption during above period (Κατανάλωση πληρώματος)	29	TCARDS	493,00	EURO
<b>Remaining on board (Απόθεμα) 31/3/2016</b>	<b>171</b>	TCARDS	<b>2.907,00</b>	<b>EURO</b>

Σφραγίδα πλοίου

Dionisios Dionisiou (υπογραφή)

---

Master

**Πίνακας Π.Β.4**  
**Κατάσταση αγορών και καταναλώσεως**  
**τσιγάρων περιόδου από 1/3/2016 έως 31/3/2016.**

<b>M/T "Kefalonia"</b>		<b>At sea 31/3/2016</b>		
<b>Statement of Purchases and Consumption of Cigarettes from 1/3/2016 to 31/3/2016.</b>				
Remaining on board 29/2/2016 (Απόθεμα 29/2/2016)	200	CTNS	2.500,00	EURO
Plus Purchased above period (Συν αγορές περιόδου)	150	CTNS	2.000,00	EURO
<b>Total/Σύνολο</b>	<b>350</b>	CTNS	<b>4.500,00</b>	<b>EURO</b>
Minus/Μείον				
Crew consumption during above period (Κατανάλωση πληρώματος)	18	CTNS	225,00	EURO
Consumption to authorities during above period (Κατανάλωση σε αρχές λιμένας)	10	CTNS	125,00	EURO
<b>Remaining on board (Απόθεμα) 31/3/2016</b>	<b>322</b>	CTNS	<b>4.150,00</b>	<b>EURO</b>

Σφραγίδα πλοίου

Dionisios Dionisiou (υπογραφή)

---

Master

**Πίνακας Π.Β.5**  
**Κατάσταση εμβασμάτων πληρώματος στην Ελλάδα.**

**Δ/Ξ "Κεφαλονιά"**

**Εν πλω την 28/3/2016**

**Προς: Ionian Islands Maritime S.A.**  
**Piraeus, Greece**

**Κατάσταση εμβασμάτων πληρώματος στην Ελλάδα Νο 03/2016.**

Αξιότιμοι κύριοι/ες  
Παρακαλώ εμβάσατε εις τους κατωτέρω δικαιούχους το έναντι του ονόματος τους αναγραφόμενο ποσό πιστώνοντας πλοιοκτήτες εις τρέχοντα λογαριασμό μου.

<b>A/A</b>	<b>Αποστολέας Ονοματεπώνυμο</b>	<b>Ειδικότητα</b>	<b>Δικαιούχος Ονοματεπώνυμο Διεύθυνση</b>	<b>Ποσό σε Ευρώ</b>	<b>Υπογραφή Αποστολέα</b>
1	Διονύσιος Διονυσίου	Πλοίαρχος	Διονύσιος Διονυσίου ονομασία τράπεζας IBAN: XXXXX BIC: XXXXX	6.000	
2	Θεόδωρος Θεοδώρου	Υποπλοίαρχος	Θεόδωρος Θεοδώρου ονομασία τράπεζας IBAN: XXXXX BIC: XXXXX	4.000	
3	Γεώργιος Γεωργίου	Ανθυποπλοίαρχος	Γεωργίος Γεωργίου ονομασία τράπεζας IBAN: XXXXX BIC: XXXXX	3.000	
4	Αναστάσιος Αναστασίου	Β' Μηχανικός	Αναστάσιος Αναστασίου ονομασία τράπεζας IBAN: XXXXX BIC: XXXXX	4.000	
5	Δημήτριος Δημητρίου	Γ' Μηχανικός	Αναστάσιος Δημητρίου ονομασία τράπεζας IBAN: XXXXX BIC: XXXXX	2.000	
	<b>Σύνολο</b>			19.000	

Ολογράφως: **Δέκα εννέα χιλιάδες ευρώ**

Μετά τιμής  
Ο Πλοίαρχος

(υπογραφή)

Σφραγίδα πλοίου

Master

Dionisios Dionisiou

**Πίνακας Π.Β.6****Κατάσταση κρατήσεων Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας περιόδου από 1/3/2016 έως 31/3/2016.**

**M/T "Kefalonia"** **At sea 31/3/2016**

**Statement of Panhellenic Seamen' Federation Contribution from 1/3/2016 to 31/3/2016**

No.	Full Name / Όνοματε- πώνυμο	Rank / Ειδικότητα	From/ Από	To / Έως	Months / Μήνες	Days Ημέρες	Amount / Εισφορά	Signature / Υπογραφή
1	Dionisiou Dionisios	Master	1/3/2016	31/3/2016	1	0	4,50	
2	Theodorou Theodoros	Chief Officer	1/3/2016	31/3/2016	1	0	4,50	
3	Georgiou Georgios	2 <sup>nd</sup> Officer	1/3/2016	31/3/2016	1	0	4,50	
4	Pavlu Pavlos	2 <sup>nd</sup> Officer	14/3/2016	31/3/2016	0	17	2,55	
5	Apostolou Apostolis	Apr. Off. B'	13/3/2016	31/3/2016	0	18	2,70	
6	Nikolaou Nikolaos	Chief Engineer	13/3/2016	31/3/2016	0	18	2,70	
7	Ioannou Ioannis	Chief Engineer	1/3/2016	14/3/2016	0	14	2,10	Signed off
8	Anastasiou Anastasios	2 <sup>nd</sup> Engineer	1/3/2016	31/3/2016	1	0	4,50	
9	Dimitriou Dimitrios	3 <sup>rd</sup> Engineer	1/3/2016	31/3/2016	1	0	4,50	
	<b>Total/Σύνολο EURO</b>						<b>32,55</b>	

Σφραγίδα πλοίου

Dionisios Dionisiou (υπογραφή)

Master

**Πίνακας Π.Β.7****Κατάσταση εισφορών Εστίας Ναυτικών περιόδου από 1/3/2016 έως 31/3/2016.**

**M/T "Kefalonia"** **At sea 31/3/2016**

**Statement of Seamen Home Contribution from 1/3/2016 to 31/3/2016.**

No.	Full Name Όνοματεπώνυμο	Rank / Ειδικότητα	From Από	To / Έως	Months (Μήνες)	Days (Ημέρες)	Amount (Εισφορά)	Signature (Υπογραφή)
1	Dionisiou Dionisios	Master	1/3/2016	31/3/2016	1	0	9,49	
2	Theodorou Theodoros	Chief Officer	1/3/2016	31/3/2016	1	0	4,96	
3	Georgiou Georgios	2 <sup>nd</sup> Officer	1/3/2016	31/3/2016	1	0	4,31	
4	Pavlu Pavlos	2 <sup>nd</sup> Officer	14/3/2016	31/3/2016	0	17	4,31	
5	Apostolou Apostolis	Apr.Off. B'	13/3/2016	31/3/2016	0	18	3,02	
6	Nikolaou Nikolaos	Chief Engineer	13/3/2016	31/3/2016	0	18	9,37	
7	Ioannou Ioannis	Chief Engineer	1/3/2016	14/3/2016	0	14	9,37	Signed Off
8	Anastasiou Anastasios	2 <sup>nd</sup> Engineer	1/3/2016	31/3/2016	1	0	4,96	
9	Dimitriou Dimitrios	3 <sup>rd</sup> Engineer	1/3/2016	31/3/2016	1	0	4,31	
	<b>Total/Σύνολο EURO</b>						<b>54,10</b>	

Σφραγίδα πλοίου

Dionisios Dionisiou (υπογραφή)

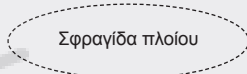
Master

**Πίνακας Π.Β.8**  
**Κατάσταση Ασφαλιστικών εισφορών (NAT, ΕΛΟΕΝ, ΤΠΕΝ, ΚΕΑΝ)**  
**περιόδου από 1/3/2016 έως 31/3/2016.**

M/T "Kefalonia" At sea 31/3/2016

**Statement of Insurance Contributions from 1/3/2016 to 31/3/2016**

No.	Full Name / Ονοματεπώνυμο	Rank / Ειδικότητα	Daily Contribution / Ημερήσια εισφορά	Work Days / (Ημέρες εργασίας)	Total Contribution / Συνολική εισφορά	Signature / Υπογραφή
1	Dionisiou Dionisios	Master	29,00	30	870,00	
2	Theodorou Theodoros	Chief Officer	18,10	30	543,00	
3	Georgiou Georgios	2 <sup>nd</sup> Officer	16,66	30	499,80	
4	Pavlou Pavlos	2 <sup>nd</sup> Officer	16,66	17	283,22	
5	Apostolou Apostolis	Apr. Officer B'	13,77	18	247,86	
6	Nikolaou Nikolaos	Chief Engineer	27,93	18	502,74	
7	Ioannou Ioannis	Chief Engineer	27,93	14	391,02	Signed off
8	Anastasiou Anastasios	2 <sup>nd</sup> Engineer	18,10	30	543,00	
9	Dimitriou Dimitrios	3 <sup>rd</sup> Engineer	16,66	30	499,80	
<b>Total/Σύνολο EURO</b>					<b>4.380,44</b>	

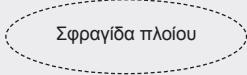
 Σφραγίδα πλοίου  
 Dionisios Dionisiou (υπογραφή)  
 Master

**Πίνακας Π.Β.9**  
**Κατάσταση κρατήσεων Φόρου εισοδήματος Αξ/κών**  
**και πληρώματος περιόδου από 1/3/2016 έως 31/3/2016.**

M/T "Kefalonia" At sea 31/3/2016

**Statement of Officers Income Tax (14,775%) & Crew Income Tax (9,850%) from 1/3/2016 to 31/3/2016**

No.	Full Name / Ονοματεπώνυμο	Rank / Ειδικότητα	Gross Earnings / Ακαθάριστες αποδοχές	Net Earnings / Καθαρές αποδοχές	Tax / Φόρος	Signature / Υπογραφή
1	Dionisiou Dionisios	Master	12.590,00	11.706,01	1.729,56	
2	Theodorou Theodoros	Chief Officer	9.510,00	8.957,54	1.323,48	
3	Georgiou Georgios	2 <sup>nd</sup> Officer	6.240,00	5.731,39	846,81	
4	Pavlou Pavlos	2 <sup>nd</sup> Officer	4.262,91	3.972,83	586,99	
5	Apostolou Apostolis	Appr. Off. B'	1.142,91	889,33	87,60	
6	Nikolaou Nikolaos	Chief Engineer	8.641,87	8.127,06	1.200,77	
7	Ioannou Ioannis	Chief Engineer	5.651,33	5.248,84	775,52	Signed off
8	Anastasiou Anastasios	2 <sup>nd</sup> Engineer	9.500,00	8.947,54	1.322,00	
9	Dimitriou Dimitrios	3 <sup>rd</sup> Engineer	6.100,00	5.591,39	826,13	
<b>Total/Σύνολο EURO</b>			<b>63.639,02</b>	<b>59.171,93</b>	<b>8.698,86</b>	

 Σφραγίδα πλοίου  
 Dionisios Dionisiou (υπογραφή)  
 Master



**Πίνακας Π.Β.10**  
**Κατάσταση κρατίσεων Εισφοράς Αλληλεγγύης Αξ/κών**  
**και πληρώματος περιόδου από 1/3/2016 έως 31/3/2016.**

*M/T "Kefalonia" At sea 31/3/16*

**Statement of Solidarity Levy for Officers & Crew from 1/3/2016 to 31/3/2016**

No.	Full Name / (Όνοματεπώνυμο)	Rank / Ειδικότητα	Gross Earnings / Ακαθάριστες αποδοχές	Net Earnings / Καθαρές αποδοχές	Work Days /Ημέρες εργασίας	Solidarity Levy / Εισφορά αλληλεγγύης	Signature / Υπογραφή
1	Dionisiou Dionisios	Master	12.590,00	11.706,01	30	832,77	
2	Theodorou Theodoros	Chief Officer	9.510,00	8.957,54	30	585,41	
3	Georgiou Georgios	2 <sup>nd</sup> Officer	6.240,00	5.731,39	30	295,06	
4	Pavlou Pavlos	2 <sup>nd</sup> Officer	4.262,91	3.972,83	17	232,45	
5	Apostolou Apostolis	Apr. Officer B'	1.142,91	889,33	18	6,37	
6	Nikolaou Nikolaos	Chief Engineer	8.641,87	8.127,06	18	598,97	
7	Ioannou Ioannis	Chief Engineer	5.651,33	5.248,84	14	369,37	Signed off
8	Anastasiou Anastasios	2 <sup>nd</sup> Engineer	9.500,00	8.947,54	30	584,51	
9	Dimitriou Dimitrios	3 <sup>rd</sup> Engineer	6.100,00	5.591,39	30	282,46	
	<b>Total/ Σύνολο EURO</b>		63.639,02	59.171,93		<b>3.787,37</b>	

Σφραγίδα πλοίου

Dionisios Dionisiou (υπογραφή)

Master

**Πίνακας Π.Β.11**  
**Πιστωτικό/Χρεωστικό υπόλοιπο Απολυθέντων.**

*M/T "Kefalonia" At sea 31/3/16*

**Credit/Debit balance of Signed off Crew**

No.	Full Name / Όνοματεπώνυμο	Rank/ Ειδικότητα	Date/ Ημερομηνία	Port / Λιμένας	Account Balance / Υπόλοιπο Λογ/σμού	
					Credit / Πιστωτικό	Debit / Χρεωστικό
1	Ioannou Ioannis	Chief Engineer	14/3/2016	New York	9.586,95	
	<b>Total/Σύνολο EURO</b>				<b>9.586,95</b>	0,00

Σφραγίδα πλοίου

Dionisios Dionisiou (υπογραφή)

Master

## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ

### A

Αδύνατα σημεία 165  
Ανάλυση SWOT 164  
Ανταλλακτικά (λήψη αποφάσεων) 135  
Αντίληψη 134  
Αντλίες πηδαλίου (αποδοτική χρήση) 159  
Αντλίες φορτίου (αποδοτική χρήση) 160  
Απαιτήσεις λιμένων 18  
Αξίες NE 164  
Απειλές 164  
Αποδοτικότητα 132, 146  
Απόσβεση 101  
Αποστολή NE 164  
Αποτελεσματικότητα 133, 147  
Απόφαση 133  
Ασφαλιστικές κρατήσεις (εισφορές)  
ναυτικών 104, 127  
Ατομικός λογαριασμός μισθοδοσίας  
ναυτικού 114, 115, 116, 126  
Αυτόματο πηδάλιο (βέλτιστες ρυθμίσεις) 156  
Άφιξη σε πλοηγικό σταθμό 10

### B

Βλάβη πηδαλίου 9

### Γ

Γενικός Λογαριασμός Πλοιάρχου (ΓΛΠ) 105, 110  
Γλυκό νερό (λήψη αποφάσεων) 145  
Γυμνάσιο 13

### Δ

Δεξαμενόπλοιο (αποδοτικοί χειρισμοί φορτίου) 159  
Δηλωτικά έγγραφα 17  
Διαγωγή (βελτιστοποίηση) 153  
Διαγωγή (δυναμική) 154  
Διαγωγή (στατική) 154  
Δυνατά σημεία 165

### Ε

Εγκύκλιοι 18  
Εγχειρίδια 16  
Ειδική κατανάλωση καυσίμου 148  
Ειδικός λογαριασμός οικογενειακών επιδομάτων  
(ΕΛΟΕΝ) 105  
Εικονική άφιξη 150

Εισπράξεις πλοιάρχου 109  
Εισφορά αλληλεγγύης 104  
Έκτακτα μικροέξοδα 108, 124  
Ελληνικά Λογιστικά Πρότυπα (ΕΛΠ) 101  
Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο (ΕΓΛΣ) 101  
Ενεργητικό 100  
Εντολές πηδαλιουχίας 9  
Έντυπα 17  
Επιθεώρηση 14  
Επικοινωνία 2  
γραπτή 16  
εξωτερική 10  
επί του πλοίου 4, 7, 9  
επιχειρησιακή 6  
κακή 3  
κατά την προσέγγιση 10  
λύσεις 3  
με ξηρά 7  
με πλοηγό 11  
με πλοίο 7  
προβλήματα 2  
προφορική 8  
σε ομάδες 12  
Επισταλίες 151  
Έξοδα 101  
Έξοδα αποσβέσεως 101  
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας 101  
Έξοδα λιμένος πλοιάρχου 107, 123  
Έξτρα αμοιβές 107, 123  
Εξωτερική ανάλυση 164  
Επίδομα επαναπροσλήψεως 107  
Επίδομα πολυετίας (αρχαιότητας) 107, 126  
Επικουρική σύνταξη 104  
Επιχειρηματική στρατηγική 163  
Επιχείρηση 100  
Έρευνα και διάσωση 15  
Έρμα (βέλτιστη διαχείριση) 154  
Έσοδα 101  
Εστία Ναυτικών (ΕΝ) 105, 127  
Εσωτερική ανάλυση 165  
Εταιρική στρατηγική 163  
Ευκαιρίες 164  
Εφάπαξ παροχή 105  
Εφόδια (λήψη αποφάσεων) 136

**Η**

Ηλεκτρικά φορτία (αποδοτική διαχείριση) 158  
 Ηλεκτρογεννήτριες (αποδοτική διαχείριση) 158  
 Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο 89  
 Ηλεκτρονικός χάρτης ECDIS  
 (βέλτιστες ρυθμίσεις) 158  
 Ημερολόγιο 16, 53  
 αβαρία 64  
 αγκυροβολία 56  
 ακυβερνησία 82  
 αναχώρηση 59  
 άνθρωπος στη θάλασσα 78  
 ασθένεια 69  
 άφιξη 56  
 εγγραφές 55  
 είσοδος 58  
 εισροή υδάτων 81  
 εκβολή 64  
 έκρηξη 76  
 εν πλω 55  
 ένοπλη επίθεση 77  
 έρευνα και διάσωση 79  
 θάνατος 68  
 κατάκλυση 81  
 κλίση 64  
 μετεωρολογικές παρατηρήσεις 63  
 παραμονή σε λιμάνι 59  
 πειρατεία 77  
 προσάραξη 73  
 πρόσδεση 58  
 πυρκαγιά 74  
 ρύπανση 64  
 σύγκρουση 70  
 συμβάντα 63  
 ταξίδι Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου 83  
 τραυματισμός 66  
 χάραξη 53

**Θ**

Θέρμανση φορτίου 159

**Ι**

Ιατρικά έξοδα 107, 124  
 Ιατρική βοήθεια 12  
 Ίδια κεφάλαια 100  
 Ισολογισμός 100  
 Καθαρή Θέση 100

**Κ**

Κατάλογοι απογραφής 18  
 Καταστάσεις διενέργειας ελέγχων 18  
 Κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσεως 100

Καύσιμα (λήψη αποφάσεων) 141  
 Καύσιμα (υπολογισμός) 142  
 Κεφάλαιο επικουρικής ασφαλίσεως  
 ναυτικών (ΚΕΑΝ) 104  
 Κόστος τροφοδοσίας 108, 112, 126  
 Κύρια σύνταξη 104

**Λ**

Λαμπτήρες φωτισμού (αποδοτική διαχείριση) 159  
 Λογαριασμοί ΝΕ 103  
 Λογαριασμός μισθοδοσίας πληρώματος  
 114, 115, 116, 126  
 Λογαριασμός 102  
 Λογαριασμός Πλοιάρχου 105  
 Λογιστήριο ΝΕ 102  
 Λογιστική 100  
 Λογιστικό γεγονός 102  
 Λογιστικό σχέδιο 101  
 Λογιστικό σχέδιο ΝΕ 103

**Μ**

Μάνατζερ 133  
 Μάνατζμεντ 132  
 Μισθοδοτικός πίνακας 106, 122  
 Μισθός 31ης 106, 123, 126  
 Μισθός αναμονής 106, 127

**Ν**

Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) 104  
 Ναυτιλιακή λογιστική 102  
 Νεκρό βάρος (αποδοτικότητα) 161

**Ο**

Οδοιπορικά και άλλα έξοδα 106, 123  
 Οικογενιακό επίδομα 105  
 Όραμα ΝΕ 164

**Π**

Παθητικό 100  
 Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) 105, 127  
 Παραγγελίες καυσίμων (λήψη αποφάσεων) 141  
 Παραγωγικότητα πληρώματος 141  
 Πίνακας ανακεφαλαιώσεως ΓΑΠ 109, 113, 124  
 Πιστοποιητικά 17  
 Πίστωση 102  
 Πιστωτικό υπόλοιπο πλοιάρχου 109, 117, 125  
 Πλευρικοί προωθητήρες (βέλτιστη χρήση) 159  
 Πλήρωμα (λήψη αποφάσεων) 143  
 Πληρωμές πλοιάρχου 106, 124  
 Πόροι 165  
 Πόσιμο νερό 145  
 Ποσότητα ασφαλείας καυσίμων 141

## INDEX

Προετοιμασία απόπλου 9  
 Προσωπικός λογαριασμός πλοιάρχου 105

**P**

Ρηκά νερά 163

**Σ**

Σταλίες 150  
 Στόχοι NE 164  
 Στρατηγική ανταγωνισμού 163  
 Στρατηγική διοίκηση 162  
 Συλλογική Σύμβαση εργασίας (ΣΣΕ) 104, 106  
 Συντήρηση πλοίου (λήψη αποφάσεων) 140  
 Συντομογραφίες 87  
 Σύστημα προγραμματισμένης συντηρήσεως πλοίου 135, 140  
 Συσκέψεις 8  
 Σχεδιασμός ταξιδιού (βέλτιστος) 152  
 Σχεδιασμός ταξιδιού (λήψη αποφάσεων) 139

**T**

Ταμείο Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού (ΤΠΕΝ) 105  
 Ταχύτητα (αποδοτικότητα) 147  
 Ταχύτητα (εγγυημένη) 150  
 Ταχύτητα (κανονική υπηρεσιακή ταχύτητα) 149  
 Ταχύτητα (περισσότερο οικονομική ταχύτητα) 149  
 Ταχύτητα (πολύ χαμηλή ταχύτητα) 149  
 Ταχύτητα (πρακτικά οικονομική ταχύτητα) 150  
 Ταχύτητα σχεδιασμού 149  
 Τηλεγράφημα 85  
 Τηλεομοιότυπο 88  
 Τηλέτυπο 86  
 Τμήμα ελέγχου λογαριασμών πλοιάρχου 103  
 Τρόφιμα (λήψη αποφάσεων) 138

**Υ**

Υπερωρίες 107, 111, 123, 126  
 Υπολειμματική αξία 101  
 Υπόλοιπο πλοιάρχου 110, 125, 128  
 Υποχρεώσεις 100

**Φ**

Φορολογητέο εισόδημα 104, 127  
 Φορολογία ναυτικών 104  
 Φόρος εισοδήματος 104, 127  
 Φορτωτικά έγγραφα 17  
 Φωτισμός πλοίου (αποδοτική διαχείριση), 159

**X**

Χρέωση 102  
 Χωρητικότητα (αποδοτικότητα) 161

**A**

Accident 40  
 Accounting 100  
 Advances (crew) 110  
 Assets 100  
 Attention line 20  
 Authority to sign B/L 32  
 Auto pilot (optimized functions) 156

**B**

Balance 109, 110, 125  
 Balance sheet 100  
 Ballast water management 154  
 Body of the letter 20  
 Bunkers 141

**C**

Cabin stores 137  
 Captain's port expenses 107, 109, 123  
 Cash To Master (CTM) 109, 128  
 Closing a letter 23  
 Collision 43  
 Complimentary close 20  
 Condolences 28  
 Congratulations 28  
 Constant RPM 150  
 Copies 21  
 Credit balance 109, 110, 124, 125  
 Credit 109, 124  
 Curriculum vitae 27

**D**

Date 19  
 Debit 109, 124  
 Deck logbook 53  
   anchoring 56  
   armed attack 77  
   arrival 57  
   average 65  
   berthing 59  
   collision 71  
   death 69  
   entering port 59-63  
   explosion 76  
   fire 75  
   flooding 81  
   grounding 74  
   illness 70  
   injury 67  
   man overboard 79

- meteorological observations 64
- not under command 83
- piracy 77
- pollution 66
- Ro-Ro vessel voyage 84
- search and rescue 80
- stores 138
- striking on quay 73

- Delay 50
- Demurrage 151
- Depreciation costs 101
- Design speed 149
- Detention 32
- Difference 50
- Disbursements 107
- Discharging 34
- Drinking water 145

**E**

- ECDIS (optimized functions) 156
- Effectiveness 133, 147
- Efficiency 132, 146
- Electric generators (efficient management) 158
- Electric loads (efficient management) 158
- E-mail 89

- arrival report 92
- bunkers 96
- cargo gear 95
- cargo operations 95
- departure report 92
- deviation 97
- E.T.A. 90
- E.T.S. 90
- lubricants 96
- medical aid 97
- messages at sea 93
- messages concerning crew 94
- N.O.A. 92
- noon position report 93
- N.O.R. 91
- orders 96
- pilot request 90
- provisions 96
- requests 96
- stores 96
- weather 97

- Envelopes 21
- Equity 100
- Extra 107
- Extra allotments 109

**F**

- FIFO 138

- Fire 42
- Fresh water 145

**G**

- Goals 164
- Gratuities 108
- Grounding 41

**I**

- IFO 380 142
- Income statement 100
- Interchange of containers 32
- Interruption 50
- Invitation 28, 29

**K**

- Key values 164

**L**

- Laycan (L/C) 150
- Laydays cancelling 150
- Letter of application 27
- Liabilities 100
- Light management 159
- Loading 34
- Loss of anchor 40
- Lubricants 141

**M**

- Management 132
- Manager 133
- Master's balance 110, 125
- Master's General Account (MGA) 105
- Maximum Continuous Rating (MCR) 148
- MDO 143
- Measurements 33
- Medical expenses 107, 124
- Medicines 137
- MGO 142
- Mission 164
- Monthly allotments 109
- Most economical speed 149

**N**

- Normal Continuous Rating (NCR) 149
- Normal service speed 149
- Notice of readiness 31

**O**

- Opening a letter 22
- Opportunity 164
- Overtime 107, 123, 171



**P**

Per pro 21  
 Planned Maintenance system (PMS) 135, 140  
 Portage bill 106  
 Post scriptum 21  
 Practical economical speed 150  
 Private and confidential 21  
 Protest 46  
   letter of 50  
   note of 47  
 Provisions 108, 124, 138

**R**

Receiver's address 19  
 Reference letter 31  
 References 19  
 Rejoining bonus 107  
 Replacement 30  
 Resignation 30

**S**

Salutations 20  
 Safety margin/surplus 142  
 Scrap value 101  
 SECA 142  
 Sender's address 18  
 Seniority bonus 107  
 Shallow water effect (SWE) 162  
 Signature 20  
 Slow steaming 149  
 Spares 135  
 Specific Fuel Oil Consumption (SFOC) 148  
 Steering gear pumps (efficient management) 159  
 Stores 107, 123, 136  
 Stowaway 41  
 Strategic management 162

Strengths 165  
 Subject title 20  
 Summary of account 109, 113, 124  
 Sundries 108, 124  
 Super slow steaming speed 149  
 SWOT analysis 164

**T**

Taking over command 30  
 Telefax 88  
 Telegram 85  
 Telex 86  
 Thanking letter 29  
 Threat 165  
 Trim (Dynamic) 154  
 Trim (static) 154  
 Trim optimization 153

**U**

ULSDO 142  
 ULSFO 380 142  
 ULSGO 142  
 Under-loading 33

**V**

Victualling statement 108  
 Virtual arrival (VA) 150  
 Vision 164  
 Voyage planning 152

**W**

Wage (31<sup>st</sup>) 106  
 Waiting wages 106  
 Warranty speed 150  
 Weaknesses 165  
 Weather routing 152

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### **Ελληνική:**

- Αντωνόπουλος Χ., Διαμαντί Α., Δούναβης Γ., *Αλληλογραφία* (Β' έκδοση), Ίδρυμα Ευγενίδου, 2008.
- Γουλιέλμος Α., *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων – Τόμος Α*, Εκδόσεις Σταμούλη, 2004.
- Γουλιέλμος Α., *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων – Τόμος Β*, 3<sup>η</sup> Έκδοση, 2006 (σελ. 84).
- Δάγκινη Ι., Γλύκα Α., *Βοηθητικά Μηχανήματα Πλοίων*, (Α' έκδοση) Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα, 2015.
- Δούναβης Γ. (μετάφραση), *ΙΜΟ Τυποποιημένες Ναυτικές Φράσεις Επικοινωνίας* (Β' Έκδοση), Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα, 2006.
- Καμαρινός Κων., *Μέγα Αγγλοελληνικόν Λεξικόν Ναυτικών, Ναυτιλιακών και Τεχνικών Όρων*.
- Καμαρινός Κων., Wellman Η., *Μεγάλη Αλληλογραφία Πλοίαρχου*, Αγγλοελληνική, εκδόσεις Σταυριδάκης, Πειραιάς.
- Λεκαράκου Κ., Παπασπύρου Α., *Ναυτιλιακή Λογιστική*, 6<sup>η</sup> Έκδοση, 2014.
- Μαλέρμπας Μ., *Ναυτιλιακά Έγγραφα Πλοίων*, εκδ. Αθ. Σταμούλης.
- Μπουραντάς Δ. *Μάναιζμενι*, Εκδόσεις Μπένου, 2002.
- Ναούμ Χ., *Εισαγωγή στη Χρηματοοικονομική Λογιστική*, Εκδόσεις Σταμούλης, Β' Έκδοση Βελτιωμένη 1994.
- Ναυτικά Χρονικά*, Τεύχη 10 και 11/2016.
- Πρωτοψάλτης Ν., *Γενική και Αναλυτική Λογιστική Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, Β' Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλης, 1999.
- Σαμπράκος Ε., Γιαννόπουλος Ι., *Οικονομική Εκμείαλλεση Πλοίου*, Α' Έκδοση, Ίδρυμα Ευγενίδου, 2008.

### **Αγγλική:**

- ABS, *Energy Efficiency Measures, status and guidance*, 2013.
- Arslan O., Besikci E., Olser A., *Improving Energy Efficiency of Ships through Optimisation of Ship Operations*, No. FY2014-3 IAMU, 2014.
- Ashley, A., *A Handbook of Commercial Correspondence*, Oxford University Press, 1989.
- Barrass C., *Ship design and performance for Masters and Mates*, Elsevier, 2004.
- Barrass C., *Ship squat and Interaction*, Seamanship International, 2009.
- Bell C., *Seafaring in English*, Oxford University Press – The British Broadcasting Corporation, 1963.
- Brown's Nautical Almanac*.
- Charles W. L. Hill and Gareth R. Jones, *Strategic Management: An Integrated Approach*, South-Western Cengage Learning, 10<sup>th</sup> Edition, 2013.
- Drucker, P., *The Effective Executive*, Harper Collins Publishers, 2006.
- Grammenos C., *The handbook of Maritime Economics and business*, Lloyd's List, 2<sup>nd</sup> edition, 2010.
- Hill W. L. C. and Jones R. G., *Strategic Management: An Integrated Approach*, 10<sup>th</sup> Edition, 2013.
- Hollnagel E., *The ETTO Principle: Efficiency - Thoroughness Trade-Off: Why Things That Go Right Sometimes Go Wrong*, Ashgate Publishing Ltd, 2009.
- IMO Resolution MEPC 203(62) *Inclusion of regulations on energy efficiency for ships in MARPOL Annex VI*, 15/07/2011.
- IMO, *Maritime Labour Convention (MLC)*, 2006.
- IMO, *Module 3 - From Management to Operation*, 2016.
- IMO, *Module 4- Ship Board Energy Management*, 2016.
- IMO/WHO/ILO *Medical First Aid Guide for Use in Accidents involving Dangerous Goods (MFAG)*.
- International Chamber of Shipping, Bridge Procedures Guide* (5<sup>th</sup> edition), Marisec Publications, London, 2016.
- International Maritime Health, 2009, 60, 1-2. *Guidance to the International Medical Guide for Ships 3<sup>rd</sup> edition: Interim advice regarding the best use of the medical chest for ocean-going merchant vessels without*

- a doctor onboard. Joint Statement of WHO Collaborating Centers for the Health of Seafarers and the International Maritime Health Association», 2009 Version.*
- International Maritime Organization, *MARPOL 73/78 Consolidated Edition*, IMO, London, 2002.
- International Maritime Organization, *Standard Marine Communication Phrases, IMO/Resolution A.918(22), 25-01-2002.*
- Intertanko, Ocimf, *Virtual Arrival, Optimizing Voyage Management and Reducing Vessel Emissions - an Emissions Management Framework”, 2010.*
- Larsen N.L., *Understanding the physics of trim*, Force Technology, 2012.
- Lloyd M. Captain FNI, *In Command*, Witherbys Publishing & Seamanship International, London, 2007.
- Maritime & Coastguard Agency (MCA), *The Human Element, a guide to human behavior in the shipping industry*, The Stationary Office (TSO), 2010.
- Maritime and Coastguard Agency (MCA), MGN 397 (M+F), «*Guidelines for the Provision of Food and Fresh Water on Merchant Ships and Fishing Vessels*», 2009.
- Naterop B. – Weis E. – Haberfellner E., *Business Letters for All*, Oxford University Press, 1987.
- Petkova V., Toncheva S., *Correspondence and Communications in Shipping*, Steno Publishers, 2000.
- Robbins, Bergman, Stagg, Coulter, *Management*, Pearson, 6<sup>th</sup> edition, 2012.
- Stopford M., *Maritime Economics*, Routledge, 3<sup>rd</sup> Edition, 2008.
- Theotokas, I., Harlaftis, G., *Leadership in World Shipping, Greek Family Firms in International Business*, Palgrave Macmillan, 2009.
- UKHO, NP 100, *The Mariners Handbook*, 10<sup>th</sup> Edition, 2015.
- Van Dokkum, K., *Ship Knowledge: Ship Design, Construction and Operation* (5<sup>th</sup> edition), Dokmar, The Netherlands, 2008.
- Van Kluijven P.C., *The International Maritime Language Programme* (4<sup>th</sup> edition), Alk & Heinjen Publishers, The Netherlands, 2009.
- Wärtsilä, *Boosting Energy Efficiency*, 2008.
- Weeks F.F., *Wavelength*, BBC English, 1981.
- Wild J., Shaw K., Chiapetta B., *Fundamental Accounting Principles*, McGraw Hill, 20<sup>th</sup> Edition, 2011.



Ημερολόγιο πλοίου του 18<sup>ου</sup> αι.  
με εικονογραφημένη σελίδα.