

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ. ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΤΟΥΣ ΠΛΑΙΣΙΟ, ΤΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΡΧΕΙΟΝΟΜΙΚΗ ΛΟΓΙΚΗ.

Ελευθέριος – Βενιζέλος Πριναράκης

**Διπλωματική Εργασία** που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία.

Πειραιάς

Νοέμβριος 2015

Το άτομο που εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της φύσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Ελευθέριος-Βενιζέλος Πριναράκης

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία. Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Άγγελος Παντουβάκης (Επιβλέπων)
- Σωτήριος Θεοδωρόπουλος
- Γεώργιος Σαμιώτης

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.»

Η φωτογραφία του εξωφύλλου προέρχεται από το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου.

Ευχαριστώ τους κ.κ. Κωνσταντίνο Τομάζο, Managing Director της Εταιρείας Super-Eco Tankers Management System Inc, Ιωάννη Βλάτα, D.P.A. της Εταιρείας, για τη παραχώρηση άδειας χρήσης εικόνων, εγγράφων, στοιχείων και πληροφοριών και γενικότερα την Εταιρεία, η οποία κατέχει τα πνευματικά δικαιώματα ιδιοκτησίας.

The cover photo is part of a document from the Aegean Maritime Museum.

Special thanks to Mr. Constantinos Tommaso and Mr. John Vlatas, Managing Director and DPA of Super-Eco Tankers Management System Inc., respectively. They kindly granted us permission to use images, documents, data and information regarding the company. All of the aforementioned data are the intellectual property of the said company.

## Πρόλογος

Το αρχείο μιας επιχείρησης, είτε είναι ιστορικό είτε είναι λειτουργικό-διοικητικό, ανεξαρτήτως των ορίων χρήσης, πρόσβασης και διάθεσης πληροφορίας, μας παρέχει σημαντικές πληροφορίες για την παρελθοντική και τωρινή διοικητική λειτουργία της, την εξέλιξή της, την υιοθέτηση κουλτούρας του προσωπικού της κλπ καθιστώντας παράλληλα ικανούς να αποσαφηνίσουμε το χαρακτήρα της και να κατανοήσουμε βαθύτερα πρακτικές και λειτουργίες της μέσα στο χρόνο,

Γενικά, υλικό μιας αρχειακής συλλογής αποτελούν τα τεκμήρια που παράγονται, συσσωρεύονται και διατηρούνται στο πλαίσιο της δραστηριότητας ενός ατόμου ή οργανισμού. Αυτά τα τεκμήρια παρέχουν αποδείξεις για την δραστηριότητα που ολοκληρώθηκαν και την ίδια στιγμή πληροφορίες για τους ανθρώπους ή τους οργανισμούς που τα παράγουν, τα γεγονότα που τα πλαισιώνουν και τα μέρη στα οποία έχουν δημιουργηθεί.

Ένα αρχείο ή μια αρχειακή συλλογή αποτελείται συνήθως από μοναδικά τεκμήρια, τα οποία είναι ζωντανά, με το βάρος του χρόνου να απειλεί τη φθορά τους, προσπαθώντας να αποκαλύψουν ό,τι μπορούν για την ιστορία τους και τον τρόπο δημιουργίας τους.

Οι αρχειονόμοι ενεργούν διασωστικά, σεβόμενοι πάντοτε τις δύο βασικές αρχές της επιστήμης της αρχειονομίας, της προέλευσης<sup>1</sup> και της αρχικής τάξης<sup>1</sup>. Ουσιαστικά ο ρόλος της επιστήμης της αρχειονομίας είναι ελάχιστα παρεμβατικός κυρίως τεχνικός και αντικειμενικός. Προσπαθεί να διατηρήσει την πληροφορία, να την καταστήσει καθιστά προσβάσιμη και ανακτήσιμη, τηρώντας απαραίτητως τους κανόνες εμπιστευτικότητας και της προστασίας προσωπικών και λοιπών απόρρητων δεδομένων.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να δώσει μια πολύ συγκεκριμένη πρόταση ως προς τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας των εγγράφων μιας

---

<sup>1</sup> Βλ. Ελληνική Αρχειακή Εταιρεία (online). Διαθέσιμο σε : [http://www.eae.org.gr/pub4\\_cod1.html](http://www.eae.org.gr/pub4_cod1.html)  
(Ανακτήθηκε 28 Σεπτεμβρίου 2014)

ναυτιλιακής επιχείρησης και του στόλου αυτής με ίδια μέσα. Γνωρίζοντας τα καθημερινά προβλήματα, την έλλειψη ρευστότητας και γενικά τους αστάθμητους φυσικούς παράγοντες, κατανοούμε και τη σπουδαιότητα και την αναγκαιότητα εξεύρεσης χρόνου. Χρόνου πολύτιμου, αν αναλογιστεί κανείς την κρισιμότητα των αποφάσεων, σε συνδυασμό με το χρόνο που πρέπει να παρθούν, και το άγχος της επιτυχίας ή της αποτυχίας. Στον κόσμο της ναυτιλίας, οι αριθμοί και ο χρόνος είναι δύο κυρίαρχα μεγέθη ικανά να ορίσουν στρατηγικές, διοικητικές τακτικές, αγορές, πωλήσεις και ό,τι σχετίζεται με τη δραστηριότητα και τον κύριο όγκο καθημερινών εργασιών μιας επιχείρησης του κλάδου.

Ουσιαστικά προτείνουμε την ανάπτυξη συγκεκριμένων ηλεκτρονικών δομών, τηρώντας όλα τα πρωτόκολλα ασφαλείας, επίπεδα πρόσβασης και ανάκτησης των πληροφοριών. Πρακτικά προτείνεται ένας ασφαλής τρόπος δημιουργίας ενός αρχείου δύο δομών. Η πρώτη θα εξετάζει την επιχείρηση και τα τμήματα αυτής και η δεύτερη θα εξετάζει το κάθε πλοίο του στόλου ξεχωριστά, με οποιαδήποτε μορφή κτήσης και επιπέδου εργασίας πλοίου-εταιρείας, χωριστά σαν ανεξάρτητη ως προς την αρχειακή δομή, αρχειακή ενότητα.

Με αυτό τον τρόπο θέλουμε να δείξουμε αφενός μεν τις διαδικασίες αλλά συγχρόνως και τις συνεργασίες που αναπτύσσονται για να πραγματοποιήσει η κάθε εταιρεία το σκοπό της, δηλ. το κέρδος, και το κάθε πλοίο τον δικό του σκοπό, δηλ. τη μεταφορά αγαθών.

Για τους παραπάνω λόγους, απευθύνθηκα στην Ναυτιλιακή Εταιρεία SUPER-ECO TANKERS MANAGEMENT SYSTEM Inc, εταιρεία με μακρά ιστορία, όπου με βάση τη δική της οργανωτική δομή υλοποιήθηκε η δομή ταξινόμησης των πεδίων της βάσης δεδομένων που προτείνεται στο παρόν πόνημα.

Η μεθοδολογία που ακολουθήσαμε για τη συλλογή των απαιτούμενων πληροφοριών κατά τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μας εργασίας είναι οι εξής:

- 1) Η επιτόπια έρευνα, σε χώρους συλλογής και αποθήκευσης υλικού σχετιζόμενο με τη ναυτιλιακή ιστορία (πχ μουσεία) και σε ναυτιλιακές εταιρείες.
- 2) Έρευνα μέσω διαδικτύου.

α) Μέσω των μηχανών αναζήτησης θα αναζητήσουμε σχετική δικτυογραφία για το θέμα μας.

β) Η εύρεση της βιβλιογραφίας έγινε με αναζητήσεις στον κατάλογο της Βιβλιοθήκης του Ιδρύματος Ευγενίδη, στη βιβλιοθήκη του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη και σε άλλες μεγάλες βιβλιοθήκες της Αθήνας.

Ολοκληρώνοντας, στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή Κο Άγγελο Παντουβάκη, για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του σε όλα τα στάδια εκπόνησης της εργασίας, βοηθώντας με να εμπλουτίσω περαιτέρω τα πεδία γνώσης μου στον τομέα της διοικητικής οργάνωσης ναυτιλιακών επιχειρήσεων, καθώς και τον κ. Ζήσιμο Χ. Συνοδινό, ιστορικό-αρχειονόμο, Επιστημονικό Υπεύθυνο του Ιστορικού Αρχείου Eurobank, για την πολύτιμη συμβολή και καθοδήγησή του και το συνάδελφο αρχειονόμο κ. Εμμανουήλ Χρυσάνθου.

Ιδιαίτερα θέλω να ευχαριστήσω την Εταιρεία SUPER-ECO TANKERS MANAGEMENT SYSTEM Inc, και συγκεκριμένα τον Managing Director κ. Κωνσταντίνο Τομάζο, τον Designated Person Ashore (DPA) καπετάνιο κ. Ιωάννη Βλάτα και την κυρία Ελεονόρα Λιναρδή, Supply Co-Ordinator της Εταιρείας. Επιπροσθέτως, θέλω να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στην κυρία Ελίνα Κοντογιάννη, Technical Co-Ordinator ομοίως, για την ουσιαστική βοήθεια της και την ένθερμη συμπαράστασή της, όπως και όλο το προσωπικό της Εταιρείας, το οποίο με προθυμία ανταποκρίθηκε στις ανάγκες αναζήτησης συγκεκριμένου τεκμηριωτικού υλικού που αξιοποιήθηκε στην παρούσα εργασία καθώς και την κα Αθανασία Καφάση για τη βοήθειά της στον καταρτισμό των κειμένων.

Τέλος, ευχαριστώ τους γονείς μου και τα αδέρφια μου για την αμέριστη συμπαράσταση, υπομονή, επιμονή, προτροπή και καθοδήγησή τους σε όλη τη διάρκεια των σπουδαστικών μου χρόνων.

Αφιερώνω την εργασία μου αυτή, στους αγαπημένους μου παππούδες, Βενιζέλο και Τρύφωνα και στις αγαπημένες μου γιαγιάδες, Ευαγγελία και Νίκη, που μου έμαθαν την αξία της οικογένειας, της παιδείας και της εκπαίδευσης.

Σας ευχαριστώ

Ο εγγονός σας



## Περιεχόμενα

Περίληψη	Abstract .....	13
Λέξεις Κλειδιά	Key Words .....	14
Εισαγωγή.....		15
Κεφάλαιο 1ο SUPER-ECO TANKERS MANAGEMENT Inc.....		17
Εισαγωγή.....		17
Η ιστορία.....		17
1.1 Κερδίζοντας το σεβασμό της ιταλικής ναυτιλιακής κοινότητας.....		18
1.2 Δεξαμενόπλοια .....		19
1.3 Ακτοπλοΐα .....		21
2. Διαδικασίες – στρατηγική – οργάνωση - σκοπός .....		21
2.1 Οργανόγραμμα λειτουργίας .....		22
2.2 Υποδομή.....		23
2.3 Οργάνωση .....		23
3. Αρμοδιότητες .....		26
3.1 Managing Director .....		26
3.2 Quality & Safety Manager .....		26
3.3 Operations Manager .....		26
3.4 Operator.....		27
3.5 Marine Superintendent .....		27
3.6 Fleet Technical Managers .....		27
3.7 Class Co-Ordinator.....		28
3.8 Superintendent engineer .....		28
3.9 Spare Parts Co-Ordinator .....		28
3.10 Fleet Manning Co-Ordinators .....		28
3.11 Fleet Supply Co-Ordinator .....		29

3.12 Commercial Manager .....	29
3.13 Legal manager .....	29
3.14 Master (Καπετάνιος) .....	29
Κεφάλαιο 2ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ .....	30
Εισαγωγή.....	30
2.1 Παραγωγοί εγγράφων και πιστοποιητικών .....	30
Εισαγωγή.....	30
2.1.1 Εθνικός Φορέας.....	31
2.1.1.1 Εθνικός Φορέας – έγγραφα .....	31
2.1.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization - IMO).....	32
2.1.2.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός - έγγραφα .....	33
Εισαγωγή.....	33
2.1.2.1.1 Έντυπα.....	33
2.1.2.1.2 Πιστοποιητικά .....	34
2.1.3 Νηογνώμονας.....	34
2.1.3.1 Νηογνώμονας – έγγραφα .....	36
2.1.4 Σημαία .....	37
2.1.4.1 Σημαία - Έντυπα .....	37
2.1.5 Λιμάνι.....	38
2.1.5.1 Λιμάνι – έγγραφα .....	38
Εισαγωγή.....	38
2.2 Πίνακας βασικών πιστοποιητικών πλοίου .....	39
2.3 Πιστοποιητικά και έντυπα πληρώματος.....	43
2.4 Ναυτιλιακά ιστορικά τεκμήρια .....	46
Εισαγωγή.....	46
2.4.1 Αρχή των τριών ηλικιών .....	46

2.4.2 Ιστορικά αρχειακά τεκμήρια .....	47
2.4.2.1 Σημασία ιστορικών αρχειακών τεκμηρίων .....	48
Κεφάλαιο 3ο ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ .....	49
Εισαγωγή.....	49
3.1 Στάδια εργασιών.....	49
3.1.1 Στάδιο I: Εντοπισμός υλικού.....	49
3.1.2 Στάδιο II: Απογραφή υλικού .....	50
3.1.3 Στάδιο III: Ταξινόμηση υλικού .....	50
3.1.4 Στάδιο IV: Εκκαθάριση υλικού.....	51
Εισαγωγή.....	51
3.1.4.1 Ενέργειες-κανόνες εκκαθάρισης αρχείου .....	52
3.1.5 Στάδιο V: Σχεδιασμός Ηλεκτρονικού Αρχειονομικού Συστήματος .....	53
3.2 Προτεινόμενα πεδία βάσης στην περιγραφή αρχείων ναυτιλιακής εταιρείας ...	53
3.3 Προτεινόμενα πεδία βάσης στη περιγραφή αρχείων πλοίου .....	55
3.4 Προτεινόμενα πεδία της βάσης περιγραφής πιστοποιητικών – νομιμοποιητικών εγγράφων.....	57
3.5 Επεξήγηση ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων .....	59
3.6 Προφορική Ιστορία .....	60
Εισαγωγή.....	60
3.6.1 Η διαδικασία της συνέντευξης.....	60
3.6.2 Πεδία βάσης δεδομένων προφορικής ιστορίας .....	61
3.7 Επεξήγηση πεδίων βάσης δεδομένων συνεντεύξεων.....	62
Εισαγωγή.....	62
3.7.1 Κωδικός.....	62
3.7.2 Αφηγητής .....	62
3.7.3 Ερευνητής.....	62
3.7.4 Εγγραφή .....	62

3.7.5 Αρχαιοθήτηση.....	63
3.7.6 Πρόσβαση .....	63
3.7.7 Συνοδευτικά .....	63
3.8 Ψηφιοποίηση τεκμηρίων.....	63
3.8.1 Ανάλυση εικόνας.....	63
3.8.2 Έλεγχος .....	64
3.8.3 Αποθήκευση.....	65
3.8.4 Καταχώρηση μεταδεδομένων – Τεκμηρίωση .....	65
3.8.5 Συμπεράσματα .....	66
3.9 Χώρος φύλαξης-αποθήκευσης υλικού.....	66
Εισαγωγή.....	66
3.9.1 Εργασίες φύλαξης αρχείου.....	66
3.9.2 Οδηγός «καλής πρακτικής» φύλαξης των αρχείων.....	67
3.9.3 Μέθοδοι ελέγχου φύλαξης αρχείου.....	67
3.10 Πρόσβαση .....	67
Κεφάλαιο 4ο ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	69
Παράρτημα.....	71
Βιβλιογραφία.....	121
Δικτυογραφία .....	123

## **Περίληψη**

Στη διπλωματική μας εργασία θα παρουσιαστεί ως κύριο θέμα η αναγκαιότητα οργάνωσης των ναυτιλιακών εγγράφων, καθώς και η προσπάθεια δημιουργίας μιας βάσης δεδομένων. Βάσης που θα υλοποιηθεί σύμφωνα με τους κανόνες τα πρότυπα και τις πρακτικές της επιστήμης της αρχειονομίας, αλλά ταυτόχρονα θα υπακούει στην ορολογία της σύγχρονης ναυτιλιακής πρακτικής. Θα γίνει μια σύντομη αναφορά στη νομοθεσία και το είδος των ναυτιλιακών εγγράφων που χρησιμοποιούνται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, καθώς κι ένας κατάλογος ναυτιλιακών Μουσείων και Αρχείων. Θα παρουσιαστεί μια δομημένη πρόταση συλλογής και οργάνωσης της πληροφορίας, ανεξαρτήτως υποστρώματος (φυσικό, ηλεκτρονικό), που θα έχει ως στόχο τη καθημερινή-λειτουργική εξυπηρέτηση της επιχείρησης, αλλά και τη διατήρηση της ιστορίας της.

Τέλος θα επιχειρήσουμε μια πρόταση δημιουργίας ενός Ιστορικού Ναυτιλιακού Αρχείου σε κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση, με στόχο τη διαφύλαξη και διασφάλιση της ιστορίας των επιχειρήσεων του κλάδου, αλλά και της ναυτιλιακής μας ιστορίας στο σύνολό της.

## **Abstract**

The need for the organization of shipping documents as well the actions taken to create a relevant database will be presented as the main theme of our dissertation. That database will be created in accordance to the rules, standards and practices of the archival science and simultaneously adhere to the terminology of modern shipping practice. There will be a brief account of the legislation and types of shipping documents that are applicable to modern shipping companies and a list of Maritime Museums and Archives will be included. This proposal suggests that all information is collected, organized and structured regardless of medium (physical or digital), thus addressing the daily operational needs of the company, as well as the preservation of its history.

The conclusion of our dissertation will recommend the establishment of a Maritime History Archive for each shipping company, thus ensuring the preservation of each individual company's history in addition to the preservation of Maritime history as a whole.

## **Λέξεις Κλειδιά**

## **Key Words**

Αρχειονομία	Archival Science
Ιστορικό Αρχείο	Historical Archive
Αρχείο	Archive/Record
Έγγραφο	Document
Ναυτιλιακό έγγραφο	Maritime document
Πληροφορία	Information
Ναυτιλία	Shipping
Ναυτιλιακή εταιρεία	Shipping company
Συλλογή	Collection
Διεθνές Πρότυπο Αρχειακής Περιγραφής (ΔΙΠΑΠ)	International Standard Archival Description (ISAD)
Εμπορική ναυτιλία	Commercial Shipping
Οργάνωση	Organization
Διαχείριση	Management
Ναυτιλιακή ιστορία	Maritime History
Εφοπλιστής	Ship-owner
Νομοθεσία	Legislation
Ταξινόμηση	Arrangement, Classification

*Το εργαλείο σύνταξης βιβλιογραφικών παραπομπών που χρησιμοποιήθηκε σ' αυτή την εργασία είναι το Harvard citation style.*

## **Εισαγωγή**

Σκοπός της εργασίας είναι η εξέταση-διαμόρφωση ενός αρχειονομικού μοντέλου διαχείρισης (ταξινόμηση, περιγραφή, καταλογογράφηση, αρχειακή βάση δεδομένων) των τεκμηρίων-εγγράφων που αφορούν την εμπορική ναυτιλία, ειδικά το εμπορικό πλοίο. Το μοντέλο αυτό θα διασφαλίζει αφενός την αποτελεσματική διαχείριση του συνόλου του διατηρούμενου επί του σκάφους αρχειακού υλικού, και αφετέρου τη βιωσιμότητα των εγγράφων του στο μέλλον. Επιπλέον, το αποτέλεσμα της εργασίας μπορεί να συμβάλει στην αποτύπωση σημαντικών πλευρών της ναυτιλιακής μας ιστορίας, αλλά και να αξιοποιηθεί σε αντίστοιχες πολιτικές διαχείρισης, επεξεργασίας και αξιοποίησης του τεκμηριωτικού υλικού που διατηρούν και οι λοιποί εμπλεκόμενοι στον ναυτιλιακό κλάδο (εταιρίες, πράκτορες, ναυτασφαλιστές κ.ά.).

Θα επιχειρηθεί η συστηματική παρουσίαση και περιγραφή των εγγράφων που χρησιμοποιούνται σήμερα στον κλάδο της ναυτιλίας και αφορούν τα εμπορικά πλοία. Φυσικά η κατάταξή τους σε μια αρχειακή βάση θα αποτυπώνει την οργανωτική δομή και τις διάφορες λειτουργίες του εμπορικού πλοίου, ενώ η περιγραφή τους θα γίνει σύμφωνα με το «Διεθνές Πρότυπο Αρχειακής Περιγραφής, ΔΙ.Π.Α.Π.» (ISAD-G, International Standard of Archival Description-General). Το συγκεκριμένο πρότυπο θεσπίστηκε από την Επιτροπή Προτύπων Περιγραφής του Διεθνούς Συμβουλίου Αρχείων/ Commission on Descriptive Standards (ICA<sup>2</sup>/DDS)<sup>3</sup>, με σκοπό την

---

<sup>2</sup> Το Διεθνές Συμβούλιο Αρχείων (ΔΣΑ / ICA – International Council on Archives) είναι μια διεθνής μη-κυβερνητική οργάνωση, που λειτουργεί στο πλαίσιο της UNESCO και των Ηνωμένων Εθνών και ασχολείται με την αποτελεσματική διαχείριση των αρχείων, τη διατήρηση, τη φροντίδα και τη χρήση της αρχειακής κληρονομιάς του συμβάλλοντας στην ενημέρωση των αρχειακών φορέων και των επαγγελματιών αρχειονόμων σε όλη την υδρόγειο. Τα αρχεία όντας πηγή πληροφόρησης και γνώσης, ουσιαστικά αποτελούν πλούσιο «ντοκιμαντέρ» της ανθρώπινης δραστηριότητας και ως εκ τούτου είναι μια αναντικατάστατη μαρτυρία για τα γεγονότα του παρελθόντος. Αποτελούν θεμέλιο της δημοκρατίας, πιστοποιούν την ταυτότητα των ατόμων και των κοινοτήτων, και των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Το ΔΣΑ προσπαθεί να προστατεύσει και να διασφαλίσει την πρόσβαση στα αρχεία με τη θέσπιση προτύπων, με την επαγγελματική αναγνώριση και ανάδειξη της σπουδαιότητας της αρχειονομίας, ενθαρρύνοντας τον διάλογο μεταξύ των αρχειονόμων και βοηθώντας τους αντίστοιχους φορείς στη χάραξη πολιτικής.

Με περίπου 1400 μέλη (άτομα και φορείς) σε 199 χώρες, το Συμβούλιο προσπαθεί να αξιοποιήσει την πολιτιστική πολυμορφία των μελών του για την παροχή αποτελεσματικών λύσεων, βοηθώντας την αρχειονομία να

εισαγωγή στην αρχειονομική κοινότητα προτύπων που να παρέχουν γενικές κατευθύνσεις ως προς την προετοιμασία των αρχειακών περιγραφών, σε συνδυασμό πάντα με τα υπάρχοντα εθνικά πρότυπα, με απώτερο σκοπό την καθιέρωση «κοινής γλώσσας» μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων.

Με τον τρόπο αυτό θα υποδειχθούν μέθοδοι για την επεξεργασία των εγγράφων με βάση τον παραγωγό τους αλλά και σύμφωνα με το οργανωτικό τους πλαίσιο (νομοθεσία, σημαία, νηογνώμονας), ώστε να επιτυγχάνεται ο ευκολότερος εντοπισμός και η σωστή διατήρηση των ως άνω αρχείων, με σκοπό τη διευκόλυνση της διηλεκούς διατήρησης και χρήσης τους.

---

γίνει πιο πρακτική, ευέλικτη και ευφάνταστη ως επάγγελμα. Διατηρεί στενή συνεργασία τόσο με τα εθνικά αρχεία και τους άλλους φορείς των κρατών όσο και διακυβερνητικούς οργανισμούς, όπως η UNESCO και το Συμβούλιο της Ευρώπης, και έχει στενές σχέσεις με άλλες μη κυβερνητικές οργανώσεις, όπως η Διεθνής Επιτροπή της Μπλε Ασπίδας (International Committee of Blue Shield) κλπ.

<sup>3</sup> Βλ. International Council on Archives (online). Διαθέσιμο σε :  
<http://www.ica.org/3/homepage/home.html> (Ανακτήθηκε 28 Σεπτεμβρίου 2014)



## **Κεφάλαιο 1ο SUPER-ECO TANKERS MANAGEMENT Inc**

### **Εισαγωγή**

Η SUPER-ECO TANKERS MANAGEMENT Inc. είναι μια διεθνής ναυτιλιακή εταιρεία που ειδικεύεται στην μεταφορά των προϊόντων πετρελαίου και ξηρού φορτίου μέσω της λειτουργίας και συντήρησης ενός σύγχρονου στόλου δεξαμενόπλοιων (Chemical Tankers) και φορτηγών πλοίων (Bulk Carriers) με υψηλά πρότυπα απόδοσης, αξιοπιστίας και ασφάλειας.

### **Η ιστορία**

Η καταγωγή της οικογένειας Τομάζος/Tomasos χρονολογείται από τον 19ο αιώνα στα Δωδεκάνησα, και πιο συγκεκριμένα στο νησί της Λέρου. Αργότερα, η οικογένεια μετέφερε την κατοικία της στο νησί της Χίου. Σύμφωνα ιστορικές αναφορές από την Λέρο, οι οικογενειακές δραστηριότητες στη ναυτιλία είχαν αρχίσει ήδη από τον 19ο αιώνα. Έχει καταγραφεί ότι ο καπετάν-Σταμάτης Τομάζος κατείχε ήδη το πλοιάριο "PALMIER" το 1886, το οποίο δραστηριοποιούνταν κυρίως στη Μαύρη και τη Μεσόγειο Θάλασσα. Ο Κωνσταντίνος Τομάζος (1878-1958), γιος του καπετάν-Σταμάτη, όπως και τα αδέρφια του, Νίκος (1870-1930), Εμμανουήλ (1875-1915) και ο Αδαμάντιος (1885), σπούδασε στη Ναυτική Σχολή της Σύρου και «μπάρκαρε» για να γίνει καπετάνιος. Ο ίδιος ο Κωνσταντίνος Τομάζος εδραιώθηκε στην Ιταλία, στις αρχές του 20ού αιώνα, ακολουθώντας την παραδοσιακή οικογενειακή ναυτιλιακή και εμπορική επιχείρηση. Ήταν παντρεμένος με τη Θεανώ Μπινίκου και είχε πέντε παιδιά, τον Εμμανουήλ, τη Ρόζα, την Ευτυχία, τον Νίκο και τη Μαρία. Το 1910 ο Κωνσταντίνος Tomasos εδραιώθηκε και καταχωρήθηκε σαν ναυτιλιακό γραφείο με την επωνυμία "Costantino Tomasos Agenzia Maritima" στη Νάπολη. Η εταιρεία κατέχει ένα από τα μακροβιότερα εγγεγραμμένα γραφεία στη Νάπολη. Ο Νίκος Τομάζος γεννήθηκε στην Ιταλία το 1926, αλλά λίγα χρόνια αργότερα ο πατέρας του, έστειλε όλη την οικογένειά του στη Χίο. Έπειτα ο Νίκος επέστρεψε στην Νάπολη το 1943, πριν από το τέλος του πολέμου και το 1958, μετά το θάνατο του πατέρα του, ανέλαβε μαζί με τον αδερφό του Εμμανουήλ την

επιχείρηση. Στη συνέχεια ο Εμμανουήλ αποσύρθηκε για να συνεχίσει την καριέρα του στην ιατρική. Όλα αυτά τα χρόνια η εταιρεία κέρδισε το σεβασμό και την εμπιστοσύνη όλων των Ελλήνων πλοιοκτητών, συμπεριλαμβανομένων των μεγαλύτερων και αξιόπιστων εκπροσώπων σε όλη την Ιταλία. Ο Νίκος Τομάζος υπήρξε πολύ ενεργητικός, αξιόπιστος και αποτελεσματικός στην προστασία των συμφερόντων των πελατών του καταβάλλοντας χρόνο και προσπάθεια για το σκοπό αυτό, ενώ διατηρούσε στενή σχέση με τους διευθυντές και τα υπόλοιπα στελέχη της Εταιρείας (port Captains, αρχιμηχανικούς, πλοίαρχους κλπ).

### ***1.1 Κερδίζοντας το σεβασμό της ιταλικής ναυτιλιακής κοινότητας***

Κορυφαίοι Ιταλοί ναυλωτές και ιδιοκτήτες πλοίων ανέθεσαν στο γραφείο του Νίκου Τομάζου τις εμπορικές τους συναλλαγές, και έτσι ο ίδιος μπήκε στις επιχειρήσεις διαχείρισης πλοίων για πρώτη φορά με τη συμμετοχή σε ένα δεξαμενόπλοιο τύπου T2, το "MARCO R", από κοινού με Ιταλούς εφοπλιστές. Ήταν παντρεμένος με τη Giovanna Stroffolino και απέκτησαν τρία παιδιά, τη Θεανώ, τη Σόνια και τον Αλέξη. Η ναυτιλιακή εταιρεία που ιδρύθηκε από τον Νίκο Τομάζος γρήγορα επεκτάθηκε. Αρχικά στην εταιρεία ανήκαν μικρά πλοία που δραστηριοποιούνταν μεταξύ της Μεσογείου και της ηπειρωτικής Ευρώπης. Τα ονόματά τους ήταν "ΘΕΑΝΩ", "AMPHION" και "ROSA".



Εικόνα 1.1 «ROSA»



Εικόνα 2.2 «ROSA»

Αξιοποιώντας τις αυξημένες δυνατότητες των δεκαετιών '60 και '70, η Εταιρεία προχώρησε σε μεγαλύτερες αγορές, από 11,000 - 16,000 τόνων DWT, και απέκτησε τα φορτηγά πλοία "ΘΕΑΝΩ", "GIOVANNA", "ANDRIA", "ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ" και "ΓΕΩΡΓΙΟΣ".



Εικόνες 1.3: «GIOVANNA»



1.4: «ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ»

Στα μέσα της δεκαετίας του '70, αρχές της δεκαετίας του '80, τα παλιά πλοία σταδιακά αντικαταστάθηκαν με bulkcarriers των 14,000 - 28,000 τόνων DWT, όπως τα "ΣΤΕΛΛΑ", "ΘΕΑΝΩ", "VANNA", και "ΑΛΕΞΗΣ", τα οποία με τη σειρά τους αντικαταστάθηκαν από μεγαλύτερα bulk carriers σε μέγεθος, αυξανόμενα σύμφωνα με τις ανάγκες της αγοράς σε 54,000 - 75,000 DWT όπως το «ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ», "ROSA", "ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ" και "THEANOULA". Έως τα τέλη της δεκαετίας του '80, στην Εταιρεία ανήκαν δέκα μεγάλα φορτηγά πλοία.

## 1.2 Δεξαμενόπλοια

Στα τέλη της δεκαετίας του '80 ήταν η χρονική στιγμή όπου η Εταιρεία εισήλθε στην αγορά των δεξαμενόπλοιων. Το πρώτο δεξαμενόπλοιο που αγοράστηκε το 1989 ήταν το "GIOVANNA" (πρώην "OLYMPIC DREAM"). Ακολούθησε το «SONIA» το 1990, το OBO (Ore-Bulk-Oil Carrier) "ATLANTIC PRIDE" το 1992

και το ΟΒΟ "ATLANTIC PRESTIGE" το 1992. Τα δύο ΟΒΟs παρέμειναν και συμμετείχαν στην Leif Hoegh Pool, η οποία αργότερα μετονομάστηκε Bona Shipping, και η οποία τελικά πωλήθηκε στην TK Shipping το 1999. Το ΟΒΟ «ATLANTIC PRIDE» είναι ακόμα στην εμπορική ναυτιλία ως ένα Panamax ξηρού φορτίου. Η Εταιρεία απέκτησε επίσης τα πετρελαιοφόρα «ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» και «ROSA» το 1993. Το 1998 αγοράστηκε το Aframax δεξαμενόπλοιο "GIOVANNA" από την εταιρεία Sanko και ναυλώθηκε ξανά στους ίδιους αρχικά για 5 χρόνια. Το 1996 η SUPER-ECO TANKERS MANAGEMENT (SETM) Inc παρέλαβε το πρώτο της νεότευκτο πλοίο, το 46.000 τόνων DWT, το δεξαμενόπλοιο "SIRIUS I" από την AESA στην Ισπανία. Το 1997 η εταιρεία παρέλαβε το δεύτερο της νεότευκτο πλοίο, το 47.000 τόνων DWT, το δεξαμενόπλοιο "ΘΕΑΝΩ", και το 1998 το «αδελφό» του πλοίο, "LUDOVICA", από το Onomichi Dockyard στην Ιαπωνία.

Τον Απρίλιο του 1999 η SETM ολοκλήρωσε την παραγγελία δύο Panamax στη Hudong Yard στη Σαγκάη. Το πρώτο, το «ALDEBARAN" παραδόθηκε το Νοέμβριο του 2000 και το δεύτερο, το «ALTAIR" το Νοέμβριο του 2001. Επίσης, το 2000, η Εταιρεία παρήγγειλε τρία δεξαμενόπλοια 37.000 τόνων στο Hyundai Mipo, στην Κορέα, με παράδοση τον Οκτώβριο του 2002, τον Ιανουάριο και τον Μάρτιο του 2003. Η χρονική στιγμή της παραγγελίας των παραπάνω καθώς και η παράδοσή τους, αποδείχτηκαν ιδανικές, καθώς η αγορά εμπορευματικών μεταφορών αυξήθηκε ραγδαία λίγο αργότερα.



Εικόνα 1.5: «Aldebaran»



Εικόνα 1.6: «Altair»

### **1.3 Ακτοπλοΐα**

Το 2001 ο Νίκος Τομάζος θέτει σε εφαρμογή ένα παλιό σχέδιο του να εισέλθει στην επιχείρηση φεριμπότ. Η πρώτη σκέψη του για τα οχηματαγωγά (ferries) γεννήθηκε πίσω στις αρχές της δεκαετίας του '80 και για τη συγκεκριμένη διαδρομή μεταξύ Πάτρας και της Ιταλίας. Αποφάσισε, ωστόσο, ότι θα ήταν προς το καλύτερο συμφέρον της Εταιρείας εκείνη την περίοδο να εξακολουθήσει να επικεντρώνεται σε σκάφη ξηρού φορτίου. Το σημείο εκκίνησης για την εμπλοκή του σε φερυμποτ στάθηκε η οδηγία της ΕΕ «Short Sea Shipping»<sup>4</sup>, που στόχευε, μεταξύ άλλων, στην απομάκρυνση των φορτηγών αυτοκινήτων από τους δρόμους και στην ενθάρρυνση της μεταφοράς τους από τη θάλασσα. Ως εκ τούτου, η εταιρεία παρήγγειλε στο Shipyard Visentini στην Ιταλία δύο (2) ferries, τα οποία να είναι σε θέση να μεταφέρουν 160 ρυμουλκούμενα μήκους 16m, 75 επιβατικά αυτοκίνητα και 1.000 επιβάτες. Το πρώτο πλοίο, το «PARTENOPE», παραδόθηκε και ξεκίνησε τα ταξίδια του τον Απρίλιο του 2002, εγκαινιάζοντας μια αποκλειστική γραμμή που έχει εγκαινιαστεί από την εταιρεία μεταξύ Νάπολης και Κατάνιας στη Σικελία, ενώ το δεύτερο πλοίο, το «Trinacria», παραδόθηκε στα τέλη του 2002. Ταυτόχρονα άλλη μια παραγγελία δόθηκε σε ναυπηγεία στην Ελλάδα για την οικοδόμηση ενός ferry που θα ήταν σε θέση να μεταφέρει 30 ρυμουλκούμενα, 60 ιδιωτικά αυτοκίνητα και 900 επιβάτες, το οποίο παραδόθηκε το 2004 και ονομάστηκε «ΣΟΝΙΑ».

### **2. Διαδικασίες - στρατηγική - οργάνωση - σκοπός**

Η εταιρεία πλήρως προσηλωμένη στην προώθηση της διαφάνειας, της ηθικής δεοντολογίας και της ακεραιότητας σε όλες τις συναλλαγές της, έχει αναπτύξει επίσης έναν «κώδικα επιχειρηματικής δεοντολογίας» για τη θέσπιση των κανόνων και προτύπων σχετικά με τη συμπεριφορά και τις επιδόσεις της στον κλάδο. Η επιχειρηματική της στρατηγική επικεντρώνεται στη δημιουργία και τη διατήρηση ισχυρών σχέσεων με τους ναυλωτές στη βιομηχανία των δεξαμενοπλοίων (tanker) & φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου (Dry-Bulk) με την παροχή αξιόπιστων θαλάσσιων

---

<sup>4</sup> Βλ. για περισσότερες πληροφορίες: European Commission - Short sea shipping. Διαθέσιμο σε: [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/short\\_sea\\_shipping/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/short_sea_shipping/index_en.htm) (Ανακτήθηκε 7 Απριλίου 2015).

υπηρεσιών μεταφοράς με ανταγωνιστικό κόστος. Τα πλοία της είναι σε θέση να λειτουργούν σε όλο τον κόσμο, σε μια πληθώρα εμπορικών δρόμων/ διαύλων, που μεταφέρουν ποικίλα προϊόντα πετρελαίου και ξηρού φορτίου καλύπτοντας μια σειρά από βιομηχανίες. Τα δεξαμενόπλοιά της μεταφέρουν ως επί το πλείστον ένα ευρύ φάσμα προϊόντων καθαρού πετρελαίου που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή ενέργειας. Τα πλοία ξηρού φορτίου μεταφέρουν, κατά κύριο λόγο, άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματα για την παραγωγή ενέργειας και χάλυβα, καθώς και σιτηρά και μια ποικιλία άλλων εμπορευμάτων ξηρού φορτίου, όπως λίπασμα, τσιμέντο και δασικά προϊόντα.

Η Εταιρεία είναι προσηλωμένη στην άψογη απόδοση του στόλου όσον αφορά την ασφαλή μεταφορά και παράδοση των φορτίων, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι τα πλοία της τηρούν τους κανόνες της ασφαλείας και τα περιβαλλοντικά πρότυπα. Πολιτική της Εταιρείας αποτελεί η προώθηση της ασφάλειας στη θάλασσα, της πρόληψης ανθρώπινου τραυματισμού ή απώλειας ζωής και η αποφυγή ζημιών στο περιβάλλον. Επίσης, έχει αναπτύξει και εφαρμόσει ένα συγκεκριμένο Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας, το οποίο έχει σχεδιαστεί για να βελτιώνει συνεχώς την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει, σε συνάρτηση πάντα με τις ισχύουσες νομικές απαιτήσεις. Η Ανώτατη Διοίκηση είναι απόλυτα προσηλωμένη στην ποιότητα και την ασφάλεια της λειτουργίας της εταιρείας και στην παροχή των απαραίτητων μέσων και κινήτρων για όλους τους εργαζόμενους, στην ξηρά και στα πλοία, προκειμένου να διατηρήσει μια άψογη λειτουργία του Στόλου. Στόχος της είναι η συνεχής ανάπτυξη του στόλου της και η εκμετάλλευση των ευκαιριών που παρουσιάζονται στην αγορά πετρελαίου και ξηρού φορτίου, καθώς επίσης και η ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της.

## **2.1 Οργανόγραμμα λειτουργίας**

Το Οργανόγραμμα (Βλ. Σχέδιο 1.1) απεικονίζει τα διαφορετικά επίπεδα της εξουσίας και την ενδοτμηματική επικοινωνία μεταξύ των υπηρεσιών, ενώ οι μεμονωμένες περιγραφές των θέσεων εργασίας καλύπτουν τους στόχους και τις αρμοδιότητες για κάθε θέση στη δομή της Εταιρείας.

## **2.2 Υποδομή**

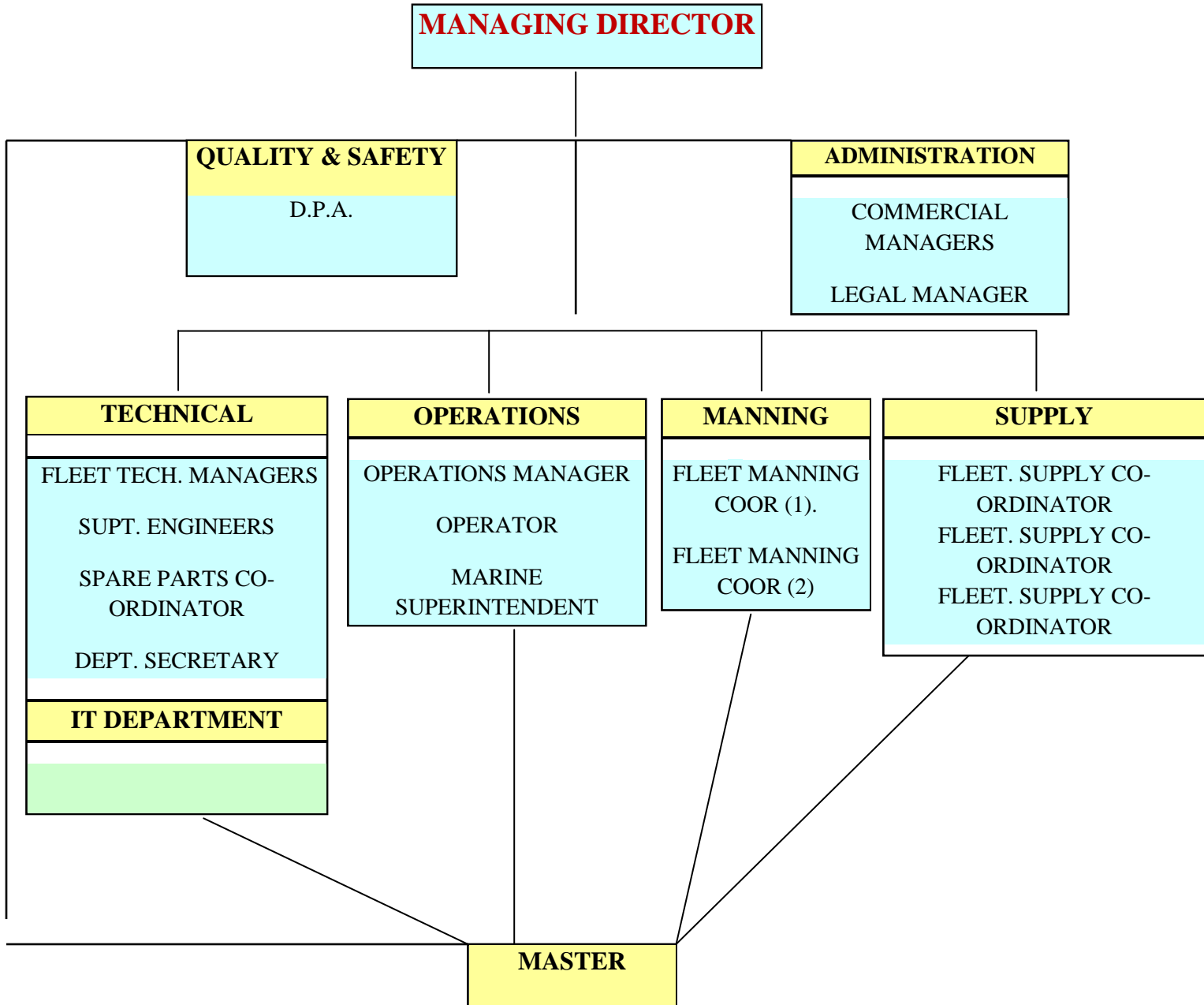
Η Εταιρεία έχει δημιουργήσει ένα θετικό εργασιακό περιβάλλον για τους εργαζόμενούς της. Παρέχει επίσης υψηλού επιπέδου υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων που πληρούν τις απαιτήσεις των πελατών καθώς και των υπολοίπων ενδιαφερόμενων φορέων. Η υποδομή της περιλαμβάνει: Κτίρια, εργασιακούς χώρους καθώς και τα πλοία και τις συναφείς υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, εξοπλισμό διεργασιών hardware και software και λοιπές υπηρεσίες υποστήριξης.

## **2.3 Οργάνωση**

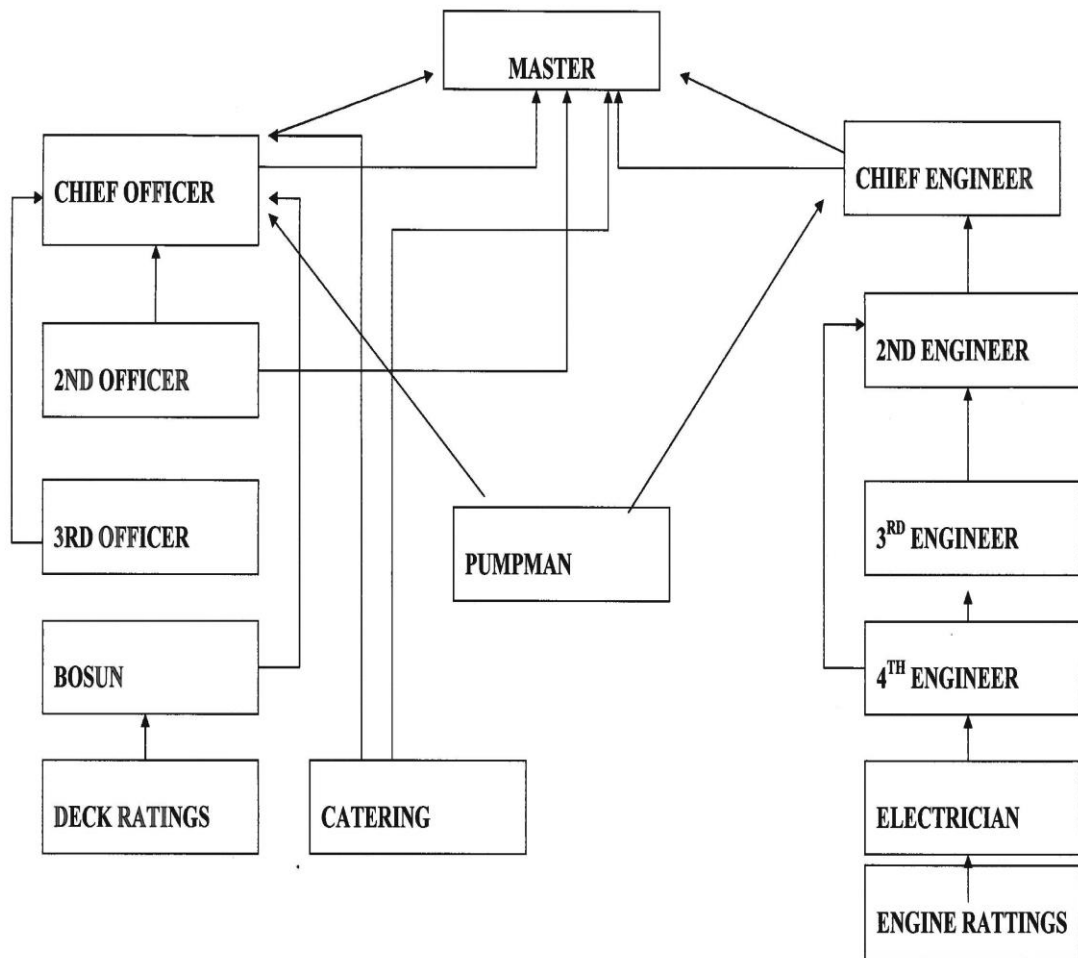
Η Εταιρεία απασχολεί εξειδικευμένους και έμπειρους διευθυντές, τεχνικούς, μηχανικούς και αξιωματικούς πλοίου, καθώς και ειδικούς στον τομέα των συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας, εμπορικής διαχείρισης, της χρηματοδότησης πλοίων, της διαχείρισης του προσωπικού και της ασφάλισης. Όλες οι ειδικότητες εργαζομένων της Εταιρείας, συμπεριλαμβανομένου και του πληρώματος πλοίου, οφείλουν να γνωρίζουν τα δικαιώματα και τις ευθύνες τους και υπογράφουν τη σχετική φόρμα αποδοχής (MAN 19). Οι αρμοδιότητες, οι ευθύνες και οι σχέσεις μεταξύ των μελών του εν λόγω προσωπικού, τα οποία διαχειρίζονται, εκτελούν και ελέγχουν εργασίες σχετικές με την ασφάλεια, την υγεία και την προστασία του περιβάλλοντος, αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο και στο ακόλουθο Οργανόγραμμα. Οι κάθετες γραμμές, σε αυτό το διάγραμμα, δείχνουν ιεραρχική σχέση μεταξύ υψηλών και χαμηλών θέσεων, ενώ οι οριζόντιες γραμμές συμβολίζουν την επικοινωνία και τη συνεργασία μεταξύ δύο ή περισσότερων θέσεων.

Η εξασφάλιση κατάλληλων και ασφαλών συνθηκών εργασίας τόσο επί του πλοίου όσο και στο γραφείο αποτελεί βασική ευθύνη των διευθυντών της Εταιρείας και δεν μπορεί να ανατεθεί σε άλλους. Οι διευθυντές και οι επιθεωρητές οφείλουν να παρακολουθούν συστηματικά την αποτελεσματικότητα των δραστηριοτήτων ελέγχου και επιθεώρησης που λαμβάνουν χώρα στις ομάδες εργασίας τους, συμπεριλαμβανομένης και της ολοκλήρωσης των αναγκαίων βελτιώσεων. Είναι ευθύνη της διαχείρισης να διασφαλίζεται ότι το προσωπικό που απασχολείται στις διάφορες θέσεις έχει την απαιτούμενη εμπειρία και τις γνώσεις για να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί.

**ORGANIZATIONAL STRUCTURE & RESPONSIBILITIES**







Σχέδιο 1.1 Οργανόγραμμα Super Eco Tankers Management Inc.

### **3. Αρμοδιότητες**

#### **3.1 Managing Director**

1. Λήψη τελικών αποφάσεων για λογαριασμό της Εταιρείας, για την ενεργοποίηση του VRP / SOPEP / SMPEP καθώς και σχέδιο ανταπόκρισης έκτακτης ανάγκης για την εξασφάλιση ότι η υποστήριξη στα πλοία παρέχεται κάθε στιγμή.
2. Παροχή επαρκών πόρων και προσωπικού για την εκπλήρωση της πολιτικής και των στόχων της εταιρείας.
3. Έγκριση όλων των οικονομικών θεμάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία της εταιρείας.

#### **3.2 Quality & Safety Manager**

Ο DPA έχει άμεση πρόσβαση στον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Δικαιοδοσία ενεργοποίησης VRP /SOPEP καθώς και του σχεδίου αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης. Μέριμνα για εσωτερικούς ελέγχους, προετοιμασία του προγράμματος ελέγχου καθώς και ορισμός των ελεγκτών. Πραγματοποίηση πλήρους έρευνας τυχόν ατυχημάτων καθώς και επικίνδυνων περιστατικών και προετοιμασία πλήρους ανάλυσης. Τροποποίηση εγγράφων βάσει αλλαγών.

#### **3.3 Operations Manager**

Ενεργοποίηση VRP / SOPEP και. Επίβλεψη όλων των τρεχουσών υποθέσεων, και όποτε αυτό κρίνεται απαραίτητο, συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων σε συνεργασία με τον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Διορισμός πρακτόρων για τα πλοία (agents) στα λιμάνια και παρακολούθηση απαιτήσεων που σχετίζονται με τα ναυλοσύμφωνα. Καθοδήγηση των πρακτόρων και μέριμνα για την καταβολή των κεφαλαίων για την κάλυψη των εξόδων στο εκάστοτε λιμάνι. Ορισμός Επιθεωρητών (Marine Superintendents) στα πλοία της Εταιρείας καθώς και back up σε περίπτωση απουσίας τους, και παρακολούθηση των επιδόσεών τους. Έγκριση των Ελλήνων πλοιάρχων και αξιωματικών καταστρώματος. Πραγματοποίηση ενδοεταιρικών ελέγχων.

### **3.4 Operator**

Ενεργοποίηση VRP / SOPEP. Επίβλεψη όλων των τρεχουσών υποθέσεων και όποτε αυτό κρίνεται απαραίτητο, συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων σε συνεργασία με τον Διευθύνοντα Σύμβουλο. Διορισμός πρακτόρων (agents) για τα πλοία στα λιμάνια και παρακολούθηση απαιτήσεων που σχετίζονται με τα ναυλοσύμφωνα. Καθοδήγηση των πρακτόρων και μέριμνα για την καταβολή των κεφαλαίων για την κάλυψη των εξόδων στο εκάστοτε λιμάνι. Εκτέλεση ενδοεταιρικών ελέγχων.

### **3.5 Marine Superintendent**

Πραγματοποίηση εσωτερικών ελέγχων, κατόπιν συζητήσεως και συμφωνίας με τον Quality & Safety Manager

- ASSISTANT OPERATOR
- DEPARTMENTAL SECRETARY
- POST FIXTURE COORDINATOR

### **3.6 Fleet Technical Managers**

Επίβλεψη του Τεχνικού τμήματος και εξασφάλιση διεκπεραίωσης όλων των θεμάτων που εξετάζονται μέχρι την ολοκλήρωσή τους. Αγορά ανταλλακτικών, ανεξαρτήτως τιμής, και υλικών που σχετίζονται με τον αναγκαίο εξοπλισμό (critical equipment). Παροχή απαραίτητων οδηγιών για το πλήρωμα, για τη συντήρηση και/ ή την επισκευή του πλοίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή σε λιμένες, και συχνά επιθεώρηση όλων των πλοίων με στόχο την παρακολούθηση της κατάστασής τους. Επίσης έλεγχος και αξιολόγηση της προόδου συντήρησης, εκτέλεση εσωτερικών ελέγχων στο βαπόρι και έκδοση περαιτέρω οδηγιών σχετικά με τις δραστηριότητες συντήρησης και επισκευών. Επιλογή δεξαμενισμών (Drydocks), σε ναυπηγεία επισκευής ή workshops. Έγκριση όλων των οικονομικών θεμάτων που σχετίζονται με την τεχνική υπηρεσία. Έγκριση της απασχόλησης των επικεφαλής Μηχανικών. Εκτέλεση ενδοεταιρικών ελέγχων.

### **3.7 Class Co-Ordinator**

Συχνή επιθεώρηση όλων των πλοίων με στόχο τον έλεγχο και την αξιολόγηση της προόδου συντήρησης των πλοίων. Παρακολούθηση των συνθηκών του πλοίου. Έκδοση περαιτέρω οδηγιών σχετικά με τις δραστηριότητες επισκευής και συντήρησης.

### **3.8 Superintendent engineer**

Δικαιοδοσία έγκρισης αγορών για υλικά, ανταλλακτικά, υπηρεσίες, επισκευές ή εξοπλισμό άλλου πλοίου εντός των εγκεκριμένων πλαισίων του προϋπολογισμού. Οποιαδήποτε σημαντική απόφαση λαμβάνεται κατόπιν συνεννόησης με το Τεχνικό Διευθυντή. Αγορά, ανεξαρτήτως τιμής, ανταλλακτικών και υλικών που σχετίζονται με τον αναγκαίο εξοπλισμό (critical equipment). Συχνή επιθεώρηση όλων των πλοίων με στόχο τον έλεγχο και την αξιολόγηση της προόδου συντήρησης των πλοίων. Παρακολούθηση των συνθηκών του πλοίου. Έκδοση περαιτέρω οδηγιών σχετικά με τις δραστηριότητες επισκευής και συντήρησης. Εκτέλεση ενδοεταιρικών ελέγχων.

### **3.9 Spare Parts Co-Ordinator**

Παραγγελία ανταλλακτικών, κατόπιν συζητήσεων και έγκρισης από τον Τεχνικό Διευθυντή ή τους Επιθεωρητές της Εταιρείας (Superintendent Engineers) ή τους Class Co-ordinators.

- ASSISTANT SUPERINTENDENT ENGINEER
- DEPARTMENTAL SECRETARY

### **3.10 Fleet Manning Co-Ordinators**

Επιλογή και πρόσληψη όλου του προσωπικού των ποντοπόρων, εκτός των Masters και Πρώτων Μηχανικών. Αξιολόγηση συμπεριφοράς και επιδόσεων του πληρώματος. Προσδιορισμό των αναγκών κατάρτισης των ναυτικών που απασχολούνται στην Εταιρεία και αρχή περαιτέρω ενεργειών. Μέριμνα για την εκπαίδευση των ναυτικών, όπως απαιτείται. Εκτέλεση ενδοεταιρικών ελέγχων.

### **3.11 Fleet Supply Co-Ordinator**

Παραγγελία υλικών, αναλώσιμων, χημικών, χρωμάτων, μετά από συνεννόηση με τον Τεχνικό Διευθυντή και τον Operator. Παραγγελία τροφίμων εντός του εγκεκριμένου προϋπολογισμού.

### **3.12 Commercial Manager**

Διαπραγμάτευση και ναύλωση των πλοίων της Εταιρείας. Διαπραγμάτευση και συμφωνία για τους όρους και τις λεπτομέρειες των ναυλοσυμφώνων, με στόχο την εξασφάλιση και ικανοποίηση της πολιτικής και των διαδικασιών της Εταιρείας και των συμφερόντων της. Λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την αποφυγή διαφορών στα ναυλοσύμφωνα, ενώ σε περίπτωση διαφορών, διασφάλιση των συμφερόντων των ιδιοκτητών με τον καλύτερο τρόπο, σε συνεργασία με το νομικό τμήμα/ νομικό σύμβουλο. Εξέταση, έγκριση και διαβίβαση στο λογιστήριο, για πληρωμή ή είσπραξη, όλων των χρεωστικών και πιστωτικών εκκρεμοτήτων που σχετίζονται με την ασφάλιση, μεριμνώντας για την έκδοση ορθής εντολής πληρωμής.

### **3.13 Legal manager**

Αντιμετώπιση όλων των νομικών θεμάτων με την έγκριση της Διοίκησης.

### **3.14 Master (Καπετάνιος)**

Εφαρμογή του Συστήματος Διαχείρισης της Εταιρείας επί του πλοίου. Εξασφάλιση και αποτελεσματική εφαρμογή των αρχών της πολιτικής προστασίας, ασφάλειας και περιβάλλοντος της εταιρείας επί του πλοίου. Παρακίνηση του πληρώματος στην εφαρμογή του Συστήματος Διαχείρισης της Εταιρείας. Έκδοση κατάλληλων οδηγιών και εντολών με σαφή και απλό τρόπο. Εξασφάλιση ότι τα συστήματα και οι διαδικασίες της Εταιρείας υλοποιούνται και ότι ελέγχεται αποτελεσματικά η εφαρμογή τους. Διασφάλιση ότι όλες οι απαιτούμενες εκθέσεις/ αναφορές διαβιβάζονται αμέσως στο αρμόδιο γραφείο της Εταιρείας. Περιοδική επανεξέταση του συστήματος διαχείρισης της Εταιρείας και αναφορά στο τμήμα Quality & Safety τυχόν ελλείψεων ή προβλημάτων κατά την εφαρμογή του συστήματος.

## **Κεφάλαιο 2ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ**

### ***Εισαγωγή***

Σύμφωνα με το άρθρο 46 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, γίνεται μια προσπάθεια χαρακτηρισμού των ναυτιλιακών εγγράφων ή εναλλακτικά των εγγράφων πλοίου και αφορά στο σύνολο τους τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και έγγραφα που ορίζει η ελληνική νομοθεσία αφενός και οι διεθνείς οργανισμοί και συμβάσεις αφετέρου. Η αλήθεια είναι πως ο όγκος των παραγόμενων τεκμηρίων, διότι δεν είναι όλα έγγραφα, αφορά σε ένα μεγάλο ποσοστό τη λειτουργία των πλοίων, διότι η ιδιαιτερότητα του κλάδου της ναυτιλίας είναι πως οποιαδήποτε ενέργεια πραγματοποιείται χρειάζεται πιστοποίηση. Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει μια προσπάθεια ενδεικτικής ανάλυσης της πολυπλοκότητας και του πλήθους των φορέων και των απαιτούμενων εγγράφων και πιστοποιητικών που χειρίζεται καθημερινά μια επιχείρηση για την εύρυθμη λειτουργία της ίδιας αλλά και του στόλου της και τέλος μια πρώτη προσέγγιση στο τι θα μπορούσε να αποτελέσει ιστορικό ναυτιλιακό έγγραφο.

### **2.1 Παραγωγοί εγγράφων και πιστοποιητικών**

#### ***Εισαγωγή***

Τα απαιτούμενα ναυτιλιακά έγγραφα αφορούν τη λειτουργία της επιχείρησης και παράγονται σύμφωνα με την ισχύουσα κρατική νομοθεσία. Πρόκειται για τεκμήρια, όπως ισολογισμοί, λογιστικά έντυπα, τραπεζικές συναλλαγές, ιδρυτικά καταστατικά κ.ά. Από τη σημαία κάθε караβιού, που ουσιαστικά είναι και ο φορέας πιστοποίησης, από τον νηογνώμονα και από τα λιμάνια. Κάποια από τα έγγραφα παράγονται από τον μοναδικό Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, τον IMO (International Maritime Organization), ο οποίος με τη σειρά του προβαίνει στην υιοθέτηση διεθνών κωδίκων και συμβάσεων που αφορούν την προστασία των θαλασσών, την κατανομή ευθυνών, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και των ναυτικών, και δίνουν το γενικότερο πλαίσιο κάτω από το οποίο πραγματοποιούνται όλες οι απαιτούμενες ναυτιλιακές εργασίες παρακινώντας όλα τα εμπλεκόμενα μέλη να τηρούν τους διεθνείς κανονισμούς και τις συμβάσεις.

### **2.1.1 Εθνικός Φορέας**

Το Ελληνικό Ναυτικό Δίκαιο, υπό το φάσμα του οποίου εκτελούνται ακόμη και σήμερα οι καθημερινές ναυτιλιακές ενέργειες, αντικατοπτρίζεται στους δύο βασικότερους νόμους:

- 1) Τον νόμο 3816/1958 «Περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου»<sup>5</sup>
- 2) Το ν.δ. 187/1973 (ΦΕΚ Α' 261/73) «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου»<sup>6</sup> (ΚΔΝΔ)

Βέβαια υπάρχουν διατάγματα και υπουργικές αποφάσεις που συμπληρώνουν και πλαισιώνουν το όλο νομικό καθεστώς, το οποίο υπάγεται στη δικαιοδοσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου<sup>7</sup> και κατ' επέκταση του Λιμενικού Σώματος. Επίσης στο Υπουργείο υπάγεται και η Διεύθυνση Επιθεώρησης εμπορικών πλοίων<sup>8</sup> τα τμήματα της οποίας ελέγχουν και συντάσσουν κανόνες σχετικά με τον έλεγχο και την επιθεώρηση πλοίων.

#### **2.1.1.1 Εθνικός Φορέας - έγγραφα**

Τα βασικά ναυτιλιακά έγγραφα τα οποία, σύμφωνα με την Εθνική νομοθεσία, υποχρεούται να φέρει ένα πλοίο, ορίζονται με σαφήνεια στο άρθρο 46 του ΚΔΝΔ και είναι τα κάτωθι:

1. Έγγραφο εθνικότητας,
2. Πιστοποιητικό καταμετρήσεως,
3. Πιστοποιητικό ασφάλειας,
4. Πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης,

---

<sup>5</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 71

<sup>6</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 72

<sup>7</sup> Βλ. Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου. Διαθέσιμο σε: <http://www.yen.gr/wide/home.html> (Ανακτήθηκε 29 Νοεμβρίου 2014).

<sup>8</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Τμήμα Επιθεωρήσεων Ναυτιλιακού Εξοπλισμού Σωστικών Μέσων και Πυρασφάλειας (Ε.Ν.Ε.Σ.ΠΥ). Διαθέσιμο σε: <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm;jsessionid=103C31BB700FF62BDC53A5A04B985D74?prnbr=29954> (Ανακτήθηκε 13 Δεκεμβρίου 2014).

5. Ναυτολόγιο,
6. Ημερολόγιο γεφύρας,
7. Ημερολόγιο μηχανής,
8. Ημερολόγιο ασυρμάτου
9. Ποινολόγιο
10. Βιβλίο πετρελαίου

### **2.1.2 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (*International Maritime Organization - IMO*)**

Πρόκειται για μια εξειδικευμένη υπηρεσία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών με ιστορία και εμπειρία άνω των 60 ετών<sup>9</sup>, με αποκλειστικό ρόλο τη δημιουργία κανονιστικών πλαισίων και εφαρμογών με στόχο την προστασία και την ασφάλεια της ναυτιλίας. Προάγει την καινοτομία και την εφευρετικότητα και ορίζει κανόνες με καθολική εφαρμογή για τη βέλτιστη λειτουργία και ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας.

Για την επίτευξη των στόχων αυτών έχουν θεσπιστεί κανόνες και συμβάσεις με σημαντικότερες τη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS-Safety of Life at Sea), τη Διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL 73/78-Marine Pollution) και τη Διεθνή Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW-Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers).

Πέραν αυτών ο IMO έχει θεσπίσει μια σειρά συμβάσεων<sup>10</sup> που αφορούν:

- Την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, των πλοίων και των λιμανιών
- Την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης
- Την ευθύνη και την αποζημίωση

---

<sup>9</sup> Το 1948 διεθνής διάσκεψη στη Γενεύη ενέκρινε μια σύμβαση για την επίσημη σύσταση του IMO (το αρχικό του όνομα ήταν το Διακυβερνητικό Ναυτιλιακό Συμβουλευτικό Οργανισμό, ή IMCO, αλλά το όνομα άλλαξε το 1982 σε IMO).

<sup>10</sup> Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. List of IMO Conventions. Διαθέσιμο σε: <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx> (Ανακτήθηκε 29 Δεκεμβρίου, 2014).



### **2.1.2.1 Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός - έγγραφα**

#### **Εισαγωγή**

Λόγω της πολυπλοκότητας των κανονισμών και της αναγκαιότητας πιστοποίησης των ενεργειών ενός πλοίου, του μεταφερόμενου φορτίου, του προσωπικού κ.ά. , ο ΙΜΟ, με τη σύμφωνη γνώμη των Ηνωμένων Εθνών, υιοθέτησε τη Σύμβαση για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κινήσεως (FAL- Convention on Facilitation of International Maritime Traffic)<sup>11</sup> στις 9 Απριλίου 1965, με έναρξη ισχύος στις 5 Μαρτίου 1967.

Στόχος της σύμβασης, μεταξύ άλλων, είναι η αποφυγή καθυστερήσεων στις θαλάσσιες μεταφορές, η εισαγωγή καθολικών διαδικασιών για την διευκόλυνση των διακρατικών συνεργασιών κ.ά.

#### **2.1.2.1.1 Έντυπα**

Στο πρότυπο της Σύμβασης (FAL), περιλαμβάνεται κατάλογος εντύπων τα οποία απαιτούνται ή μπορούν να απαιτηθούν από δημόσιες αρχές. Ενδεικτικά κάποια από τα έντυπα είναι:

- IMO General Declaration<sup>12</sup>
- Cargo Declaration
- Ship's Stores Declaration
- Crew's Effects Declaration
- Crew List
- Passenger List
- Dangerous Goods

---

11 Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL). Διαθέσιμο σε: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).aspx) (Ανακτήθηκε 23 Δεκεμβρίου 2014).

12 Βλ. Παράρτημα, σελ.73

### **2.1.2.1.2 Πιστοποιητικά**

Η ναυτιλιακή πρακτική, μέσω της εθνικής νομοθεσίας και των διεθνών συμβάσεων, έχει καθιερώσει την ύπαρξη πιστοποιητικών, τα οποία υποχρεωτικά υπάρχουν στο πλοίο, για τη δήλωση π.χ. της αξιοπλοΐας, της κλάσης, της σημαίας, του προσωπικού κ.ά.

Τα πιστοποιητικά τα οποία, σύμφωνα με τον ΙΜΟ<sup>13</sup>, πρέπει να φέρει ένα πλοίο, ανεξαρτήτως κατηγορίας, ενδεικτικά παραθέτονται και είναι τα κάτωθι:

- International Tonnage Certificate
- International Load Line Certificate
- Intact stability booklet; Damage control booklets
- Minimum safe manning document
- Certificates for masters, officers or ratings
- International Oil Pollution Prevention Certificate; Oil Record Book;
- Shipboard Oil Pollution Emergency Plan
- Garbage Management Plan
- Garbage Record Book
- Cargo Securing Manual
- Document of Compliance and Safety Management Certificate (ISM Code)

### **2.1.3 Νηογνώμονας**

Νηογνώμονας (classification society) είναι ένας οργανισμός ή εταιρεία του οποίου αποστολή είναι να εκτελεί επιθεωρήσεις σε πλοία κατά τη ναυπήγησή τους, καθ' όλη τη

---

13 Βλ. αναλυτική λίστα πιστοποιητικών: ΙΜΟ, (2011). revised list of certificates and documents required to be carried. Διαθέσιμο σε:  
<http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/FormsCertificates/Documents/FAL.2-Circ.123.pdf>  
(Ανακτήθηκε 29 Νοεμβρίου 2014).

διάρκεια της ζωής τους. Ο νηογνώμονας θέτει τις προδιαγραφές κατασκευής και συντήρησης του πλοίου και του Εξοπλισμού του. Επίσης, οι επιθεωρητές του επιθεωρούν και εγκρίνουν την κατασκευή των εμπορευματοκιβωτίων. Κάθε νηογνώμονας έχει τους δικούς του κανόνες (rules) βάσει των οποίων εκτελούνται οι επιθεωρήσεις, και ένα πλοίο για να διατηρήσει την κλάση (classification) του, θα πρέπει να συμμορφώνεται με τους κανόνες αυτούς.<sup>14</sup>

Οι πιο αξιόπιστοι και αναγνωρισμένοι νηογνώμονες είναι οι:

- Ο Βρετανικός, "Lloyd's Register of Shipping", ιδρύθηκε το 1760, έδρα: Λονδίνο, ο αρχαιότερος, σύντμηση τίτλου: L.R.
- Ο γαλλικός, "Bureau Veritas", ιδρύθηκε το 1828, έδρα: Παρίσι, σύντμηση τίτλου: B.V.
- Ο Αμερικανικός, "American Bureau of Shipping", ιδρύθηκε το 1862 και αναδιοργανώθηκε το 1898, Νέα Υόρκη, σύντμηση τίτλου: A.B.S. ή A.B.
- Ο Νορβηγικός, "Det Norske Veritas", ιδρύθηκε το 1864, έδρα: Όσλο, σύντμηση τίτλου: D.N.V.
- Ο Ιταλικός, "Registro Italiano Navale", ιδρύθηκε το 1865 και ανασυστήθηκε το 1920, έδρα: Γένοβα, σύντμηση τίτλου: RINA R.I.
- Ο Γερμανικός, "Germanischer Lloyd", ιδρύθηκε το 1867, έδρα: Αμβούργο, σύντμηση τίτλου: G.L.
- Ο Ελληνικός, "Veritas Hellenique", ιδρύθηκε το 1870 και επανασυστήθηκε το 1919 ως "Ελληνικός Νηογνώμων" "Hellenic Register of Shipping" ανώνυμη εταιρία, έδρα: Πειραιάς, σύντμηση τίτλου: EN ή αγγλ. H.R.
- Ο Ιαπωνικός, "Nippon Kaiji Kyokai ("Imperial Japanese Marine Corporation") "Teikoku Kaiji Kyokai", ιδρύθηκε το 1899, έδρα: Τόκιο, σύντμηση τίτλου: N.K. J.R.
- Ο Ρωσικός, "Morskoï Registr Rusia" πρώην "Morskoï Registr SSSR", έτος ίδρυσης 1913, έδρα: Αγία Πετρούπολη, σύντμηση τίτλου: R.R.
- Ο Ολλανδικός, "Nederlandsche Vereenigener van Assuradensen", σύντμηση τίτλου: N.V.

---

<sup>14</sup> Απόδοση ορισμού από: Γιαννάκης, Α. (2009). Εννοιολογικό λεξικό ναυτιλιακών όρων. Παιανία: Αμφιτρίτη.

Επίσης στις 11 Σεπτεμβρίου του 1968 ιδρύθηκε η Διεθνής Ένωση Νηογνώμωνων (ΔΕΝ – IACS) που απαρτίζεται από 13 μέλη<sup>15</sup> και έχει θέσει ως στόχο την ανθρώπινη ασφάλεια, αλλά και την ασφάλεια των θαλασσών. Σήμερα η ΔΕΝ, είναι μια μη-κυβερνητική οργάνωση, κύριος συνεργάτης συμβουλευτικού χαρακτήρα του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Οργανισμού. Μια από τις πιο σημαντικές οδηγίες που έχουν εκδοθεί, η οποία έτυχε καθολικής αποδοχής, είναι η Διεθνής Σύμβαση SOLAS.

### **2.1.3.1 Νηογνώμονας – έγγραφα**

Τα έγγραφα/πιστοποιητικά τα οποία χορηγεί ο νηογνώμονας σύμφωνα με τις διεθνείς και εθνικές συμβάσεις και νομικά πλαίσια είναι τα κάτωθι:

1. Πιστοποιητικό κλάσης<sup>16</sup>
2. Ετήσιες, ενδιάμεσες και ειδικές και κατά συνέχιση επιθεωρήσεις σκάφους και μηχανών.
3. Επιθεωρήσεις δεξαμενισμού.
4. Επιθεωρήσεις αξόνων
5. Επιθεωρήσεις λεβήτων και δοχείων πίεσης.
6. Επιθεωρήσεις ψυκτικών εγκαταστάσεων.
7. Έκτακτες επιθεωρήσεις μετά από βλάβη ή ζημιά, «Port State Control», εφαρμογής νέων κανονισμών, μετασκευών, επισκευών κλπ.
8. Κυβερνητικές επιθεωρήσεις, οι οποίες καλύπτουν απαιτήσεις, αναφορικά με:
  - Γραμμή φόρτωσης (Load Line).
  - Πιστοποιητικό ασφαλείας Ε/Γ πλοίου.
  - Εξοπλισμό ασφαλείας.
  - Πυρασφάλεια, πυρανίχνευση και πυροσβεστικό εξοπλισμό.
  - Ραδιοεξοπλισμό.
  - Πρόληψη ρύπανσης
  - Αποφυγή συγκρούσεων.

<sup>15</sup> Αγγλικός, αμερικάνικος, γαλλικός, γερμανικός, ιαπωνικός, ινδικός, ιταλικός, κινεζικός, κορεατικός, νορβηγικός, πολωνικός, ρωσικός

<sup>16</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 74-75

### **2.1.4 Σημαία**

Η σημαία ενός εμπορικού πλοίου, δηλώνει το συγκεκριμένο εθνικό νομοθετικό πλαίσιο υπό το οποίο τελεί το κάθε πλοίο και είναι υποχρεωμένο να τηρεί, καθώς και το νηολόγιο στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το κάθε πλοίο.

Το κράτος της σημαίας είναι αρμόδιο να ελέγχει για την τήρηση και την επιβολή των κανονισμών στα πλοία που είναι νηολογημένα σε αυτό και πραγματοποιεί ενέργειες σχετιζόμενες με την πιστοποίηση, την έκδοση όλων των απαιτούμενων εγγράφων, την πρόληψη της ασφάλειας και της ρύπανσης.

Από το 1959 ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.), χαρακτήρισε τις σημαίες των χωρών Λιβερίας, Παναμά, Ονδούρας και Κόστα Ρίκας ως σημαίες ευκαιρίας ή ευκολίας, διότι οι απαιτήσεις νηολόγησης και η φορολογία δεν υπόκεινται σε τόσο αυστηρούς κανονισμούς όσο σε άλλες χώρες.

#### **2.1.4.1 Σημαία - Έντυπα**

Το πιο χαρακτηριστικά έντυπα σημαίας είναι:

- 1) Application to register a ship<sup>17</sup>
- 2) Certificate of Registry<sup>18</sup>
- 3) Appointment of Authorized Officers
- 4) Memorandum as to the registration of Managing Owners
- 5) Declaration of ownership
- 6) Application for safe manning document
- 7) Application of radioliscence
- 8) Certificate of Incorporation
- 9) Certificate of Good Standing.

---

<sup>17</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 76-77

<sup>18</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 78

### **2.1.5 Λιμάνι**

Το λιμάνι είναι μια τοποθεσία σε όχθη ή σε ακτή όπου επιτρέπει στα πλοία να εκκινήσουν μαζί με το μεταφερόμενο φορτίο (αν πρόκειται για εμπόρευμα) ή τους ανθρώπους αντίστοιχα προς το λιμάνι προορισμού που έχει επιλεχθεί.

Όσον αφορά τα εμπορικά λιμάνια πλέον αποτελούν οργανισμούς με ανεξάρτητες διοικητικές δομές. Διότι το λιμάνι έχει αποκτήσει μια πιο ευρεία λειτουργία από αυτή της φιλοξενίας του πλοίου μέχρι τον επόμενο προορισμό. Τα λιμάνια διαθέτουν εξοπλισμό, όπως γεραμούς, αποθηκευτικούς χώρους και εγκαταστάσεις, για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των πλοίων. Επίσης υπάρχουν διασυνδέσεις με τις χερσαίες και εναέρια μεταφορές.

#### **2.1.5.1 Λιμάνι - έγγραφα**

##### ***Εισαγωγή***

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα γίνει προσπάθεια, παρουσίασης των εγγράφων που απαιτούνται στην άφιξη πλοίου και για τη χρήση ενός λιμένα. Ως παράδειγμα χρησιμοποιήθηκαν τα έντυπα που χρησιμοποιούνται σήμερα στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ)<sup>19</sup>. Η παρουσίαση των εγγράφων θα είναι ενδεικτική.

Στη Διεύθυνση Εξυπηρέτησης Πλοίων

- 1) Αίτηση Αναγγελίας-Άφιξης Πλοίου<sup>20</sup>
- 2) Αίτηση Δεξαμενισμού<sup>21</sup>
- 3) Αίτηση Μεταβολής Ημερομηνιών Δεξαμενισμού
- 4) Αίτηση Διάθεσης Επισκευαστικού Χώρου
- 5) Αίτηση Παραμονής Ναυπηγήματος σε Επισκευαστικό Χώρο
- 6) Αίτηση Χορήγησης Άδειας για Εκτέλεση Εργασιών Ψηγματοβολής
- 7) Υπεύθυνη Δήλωση Υποχρεώσεων απέναντι στον ΟΛΠ
- 8) Αίτηση Υδροδότησης Πλοίων
- 9) Αίτηση Υδροδότησης Πλοίων Μέσω Ανωτέρας Εποπτείας.

<sup>19</sup> Βλ. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς. Διαθέσιμο σε: <http://www.olp.gr/el/> (Ανακτήθηκε 4 Δεκεμβρίου, 2014). Η παρουσίαση των εντύπων είναι ενδεικτική και ενημερωτική. Απαγορεύεται αυστηρά η χρήση τους χωρίς την προηγούμενη άδεια του παραγωγού και συγκεκριμένα του ΟΛΠ, ο οποίος κατέχει τα πνευματικά δικαιώματα χρήσης.

<sup>20</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 79

<sup>21</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 80-81

Στη Διεύθυνση Προγραμ.&Συντονισμού Φορτ/κών Εργασιών

- 10) Αίτηση - Αναγγελία Άφιξης Πλοίου
- 11) Αίτηση Διάθεσης Εργατικών Ομάδων
- 12) Αίτηση Εξυπηρέτησης Πλοίων Κρουαζιέρας

Στο Τμήμα Περιβαλλοντολογικών Ευκολιών

- 13) Διαδικασία Εξαιρέσεων - Μείωσης Τελών
- 14) Έγγραφο Κοινοποίησης
- 15) Αίτηση Εξαίρεσης
- 16) Πίνακας Συνημ. Δικαιολογητικών Αιτημάτων Εξαιρέσεων
- 17) Αίτηση Μείωσης
- 18) Έγγραφο Αναφοράς Ανεπάρκειας Ευκολιών Υποδοχής...
- 19) Βεβαίωση Λιμένα Διακανονισμού

Στο Τμήμα Προστασίας Περιβάλλοντος

- 20) Διαδικασία διασυνοριακής μεταφοράς αποβλήτων
- 21) Αίτηση για την διέλευση των μέσων μεταφοράς των αποβλήτων

Στη Διεύθυνση Εκμετάλλευσης Χώρων και Εγκαταστάσεων

- 22) Αίτηση Παραχώρησης Χώρου
- 23) Αίτηση Επιστροφής Εγγυητικής Επιστολής

Στη Διεύθυνση Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ)

- 24) Ανακοίνωση Εκπτώσεων λόγω Κινητοποιήσεων Προσωπικού
- 25) Νομιμοποιητικά Έγγραφα
- 26) Αίτηση - Δήλωση Έκπτωσης λόγω Κινητοποιήσεων Προσωπικού
- 27) Υπεύθυνη Δήλωση Χορήγησης Έκπτωσης Αποθηκευτικών

## **2.2 Πίνακας βασικών πιστοποιητικών πλοίου**

Παρατίθεται πίνακας<sup>22</sup> με τα πιστοποιητικά<sup>23</sup> που απαιτούνται κυρίως για φορτηγά και δεξαμενόπλοια. Τα στοιχεία του πίνακα προήλθαν από αντίστοιχα ευρετήρια της εταιρείας Super-Eco Tankers Management Inc.

<sup>22</sup> Τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στο πίνακα, δεν εμφανίζονται στο σύνολό τους αλλά κατά ένα μεγάλο ποσοστό.

<sup>23</sup> Βλ. αναλυτική κατάσταση πιστοποιητικών & εγγράφων ανά κατηγορία πλοίου στο: DNV·GL, (2015). *Statutory: List of Certificates and Documents required on board*. Διαθέσιμο σε: [http://www.gd-group.com/pdf/list\\_of\\_certificates.pdf](http://www.gd-group.com/pdf/list_of_certificates.pdf) (Ανακτήθηκε 17 Ιανουαρίου 2015).

1	Certificate of registry
2	Intl Tonnage certificate <sup>24</sup>
3	Suez canal tonnage certificate
4	Panama canal tonnage certificate
5	Intl Load Line certificate and/or exemption certificate <sup>25</sup>
6	Intl load Line survey
7	Cargo ship safety construction certificate <sup>26</sup>
8	Cargo ship safety equipment certificate <sup>27</sup>
9	Record of equipment form E
10	Record of approved cargo ship safety equipment & annex to record of approved cargo ship safety equipment
11	Cargo ship safety radio certificate <sup>28</sup>
12	Record of equipment of radio facilities (Form R)
13	Shore base maintenance agreement
14	Ship's station radio license
15	Record of approved GMDSS radio installation
16	Annual certificate of EPRIB inspection
17	Intl oil pollution prevention certificate <sup>29</sup>
18	Record of construction and equipment for oil tankers (Form B) or (Form A) for bulk carriers
19	Sewage pollution certificate
20	Intl certificate of fitness for the carriage of dangerous chemicals in bulk (with list of cargoes)
21	Class certificate

<sup>24</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 82-85

<sup>25</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 86-87

<sup>26</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 89-91

<sup>27</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 92-94

<sup>28</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 95-96

<sup>29</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 97-98



22	Certificate of insurance in respect of civil liability for oil pollution damage
23	Vessel certificate of financial responsibility (water pollution)
24	Safety management certificate <sup>30</sup>
25	Document of compliance <sup>31</sup>
26	Minimum safe manning certificate
27	Intl energy efficiency certificate
28	Intl air pollution prevention certificate
29	EIAPP certificates
30	LSA certificates
31	Ship's carving & marking note
32	Crude oil washing installation report
33	Loading computer certificate
34	Certificate for marine vapour control system – US regulation
35	List of Singboards
36	Rope certificates
37	Intl antifouling certificate
38	SERS certificate
39	Examination of lifting appliances
40	Declaration for the freefall of lifeboats
41	Intl ship security certificate <sup>32</sup>
42	Calibration certificates
43	Product certificate for safety bitt & fairlead construction of pull back system
44	Declarations for cranes & vapour emission control system

<sup>30</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 99-101

<sup>31</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 102-105

<sup>32</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 106-109

45	Stability declaration <sup>33</sup>
46	Certificate of alternative survey arrangement of machinery
47	Certification for spares of main air compressor
48	Certificate for anchor chain cable and fittings
49	Tailshaft monitoring
50	Certificate of compliance for SVDR
51	Engine air pollution prevention for main and aux engines
52	Liferaft certificate
53	Foam certificate
54	CO2 or Halon certificate
55	Breathing apparatus certificate
56	Certification of inspection for gangways, accommodation, ladders etc
57	Crude oil washing installation report
58	Ship emergency response services
59	PM system approval
60	Certificate for fiber & synthetic rope
61	Certificate for pull back system
62	Certificate for pumps
63	Statement of compliance – IMO resolution on ship recycling, green passport 1
64	Certificate of compliance of compliance with international ballast water management convention
65	P&I club certification of entry
66	Grain loading declaration <sup>34</sup>

<sup>33</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 110-111

<sup>34</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 112-113

## 2.3 Πιστοποιητικά και έντυπα πληρώματος

Τα στοιχεία του πίνακα προήλθαν από την Εταιρεία Super-Eco Tankers Management Inc.

Certificates and Documentation	Master	Chief	OOWs	Chief Engineer	2 <sup>nd</sup> Engineer	EOW	Deck Rattng	Engine Rattng	Cabin Crew
<b>Documents</b>									
1.Seaman's book	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2. D&A records	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3.Medical fitness certificate and medical exam records	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4.Vaccination Book (Cholera & Yellow Fever)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
5.Employment Contract	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Certificates - Statutory requirements</b>									
6.STCW'95 National Certificate of competency per rank	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
7.STCW'95 endorsement for Deck Officers (A-II/1-2)	✓	✓	✓						
8.STCW'95 endorsement for Engine Officers (A-III/1-2)				✓	✓	✓			
9.Basic Safety STCW'95 (VI/1-1 up to 1-4)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

10.Survival craft and Rescue boat STCW'95 (VI/2-1)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
11. Fast Rescue Boat	✓	✓							
12.Advanced Oil and Chemical Tanker Safety STCW'95 (v1/2a)	✓	✓	✓	✓	✓				
13.Advanced Fire Fighting STCW'95 (VI/3-1)	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
14. Medical First Aid STCW'95 (VI/4-1)	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
15. Medical Care STCW'95 (VI/4-2)	✓	✓							
16. Tanker Familiarisation Course STCW'95 (V/1.1)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
17.Oil and Chemical Tanker Training Program STCW'95 (V/1.2 a)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
18.ARPA STCW'95 (II/1)	✓	✓	✓						
19.GMDSS (General Operator) STCW'95 (IV/2)	✓	✓	✓						
20.Ship Security Officer Training	✓	✓							
21.Cargo handling	✓	✓							

22.Incident investigation and Root Cause analysis	✓	✓		✓	✓				
23.Bridge Manoeuvring Simulator - BMS	✓	✓							
24.Bridge Resource Management – BRM	✓	✓	✓						
25.Risk Assessment Course	✓	✓		✓	✓				
26.Engine Simulator Course (ESC)				✓					
27.Engine Resource Management (ERM)				✓	✓	✓			
28.Frammo Training Seminar (on Framo Tanks Only)	✓	✓	✓	✓	✓				
29.Hazardous Atmosphere Monitoring	✓	✓							
30.Cargo Simulator Course	✓	✓							
31.Safety Officer Training Course		✓		✓	✓				
32.STCW’95 Mandatory provisions Ratings (statutory requirements)							✓	✓	
33.Rating’s certificate							✓	✓	✓

34.Ratings (oil) tanker familiarisation course							✓	✓	✓
Optional Certificates				✓					
35.Marine pollution course	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
36.ECDIS – To commence from January 2011	✓	✓							

## 2.4 Ναυτιλιακά ιστορικά τεκμήρια

### Εισαγωγή

Σκοπός μας εδώ είναι να γίνει μια ενδεικτική αναφορά στο τι μπορεί να αποτελέσει ιστορικό τεκμήριο, γιατί χαρακτηρίζεται ιστορικό και με ποιο τρόπο μπορούν να ταξινομηθούν τα ιστορικά ναυτιλιακά έγγραφα, συγκροτώντας μεγάλες αρχειακές ενότητες. Ειδικότερος ο τρόπος ταξινόμησης θα αναλυθεί στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο του παρόντος πονήματος.

Στο τίτλο αναφέρθηκε η λέξη τεκμήριο και όχι έγγραφο, διότι η ευρύτητα της απόδοσης της ερμηνείας «τεκμήριο», περιλαμβάνει το έγγραφο, τη φωτογραφία, το σχέδιο κ.ά.

#### 2.4.1 Αρχή των τριών ηλικιών

Η αρχή των 3 ηλικιών<sup>35</sup>, αποτελεί μαζί με τον αρχειακό δεσμό, το κέντρο της αρχειακής μεθοδολογίας. Είναι μία πολύ βασική αρχή η οποία έχει προκύψει από πολύχρονες έρευνες και μελέτες αρχειακού υλικού<sup>36</sup>.

Σύμφωνα, λοιπόν με αυτή την αρχή των τριών ηλικιών τα τεκμήρια<sup>37</sup> ενός φορέα κατατάσσονται στις εξής ηλικίες:

<sup>35</sup> Μπάγιας, Α. (1999). *Αρχειονομία: Βασικές έννοιες και αρχές*. Αθήνα: Κριτική, σ. 45.

<sup>36</sup> Ως αρχειακό υλικό εννοείται το σύνολο των εγγράφων-τεκμηρίων, ανεξαρτήτως χρονολογίας, σχήματος, υποστρώματος που σχετίζονται με την δραστηριότητα της επιχείρησης.

- **Ενεργά:** τα τεκμήρια των οποίων χρησιμεύουν στην αποπεράτωση των καθημερινών διοικητικών λειτουργιών
- **Ημιενεργά:** τα τεκμήρια τα οποία η υπηρεσιακή τους χρησιμότητα έχει παρέλθει, ωστόσο φυλάσσονται σε ενδεχόμενο χρήσης από τη διοίκηση
- **Ιστορικά:** τα τεκμήρια των οποίων η υπηρεσιακή τους χρησιμότητα έχει λήξει και φυλάσσονται για ερευνητικούς λόγους.

Ο διαχωρισμός ή καλύτερα η κατάταξη των τεκμηρίων με βάση την «ηλικία» τους έγινε για να καταστεί σαφές πως και στη ναυτιλία υπάρχουν τεκμήρια τα οποία μπορούν να χαρακτηριστούν ιστορικά.

### **2.4.2 Ιστορικά αρχειακά τεκμήρια**

Στα προηγούμενα κεφάλαια παρουσιάστηκαν αρκετές κατηγορίες και φορείς που παράγουν έντυπα και έγγραφα, αλλά ο αποδέκτης όλων αυτών είναι το πλοίο. Όμως ιστορικά δεν χαρακτηρίζονται μόνο τα έντυπα των πλοίων ή του πληρώματος. Ιστορικά είναι και τα έγγραφα που παράγονται στις Εταιρείες.

Ενδεικτικά θα μπορούσαν να είναι θεσμικά έγγραφα όπως π.χ. η ιδρυτική πράξη σύστασης της εταιρείας, τα πρακτικά του διοικητικού συμβουλίου και των άλλων διοικητικών οργάνων και επιτροπών, τα σχέδια πλοίων, συμβόλαια, ναυλοσύμφωνα, φωτογραφίες, βιογραφικά σημειώματα μελών της διοίκησης, αλληλογραφία, επίσημοι απολογισμοί, ισολογισμοί, διάφορα αντικείμενα κ.ά.

Στη περίπτωση της ναυτιλίας ιστορικό αρχειακό υλικό θα μπορούσε να αποτελέσει:

- Το ημερολόγιο γέφυρας
- Τα ναυτικά φυλλάδια
- Το ποικίλο εικονικό υλικό

---

<sup>37</sup> Εναλλακτικά οι κατηγορίες τεκμηρίων εμφανίζονται και ως εξής:

**Ανενεργά:** Περιλαμβάνουν τα τεκμήρια που δεν έχουν καμία υπηρεσιακή χρησιμότητα και έχουν υποστεί τη διαδικασία εκκαθάρισης. Τα τεκμήρια αυτά φυλάσσονται για τον οριζόμενο από την Εταιρεία ή/και από τον νόμο χρόνο και εν συνεχεία ανακυκλώνονται.

**Ημιενεργά:** Είναι τα τεκμήρια των οποίων ο υπηρεσιακός χρόνος της χρησιμότητας αυτών έχει λήξει και στα οποία πρέπει να γίνει εκκαθάριση.

**Τρέχοντα:** Περιλαμβάνουν τα τεκμήρια τα οποία έχουν ακόμη υπηρεσιακή χρησιμότητα και από τα οποία αναζητάμε, όταν παραστεί ανάγκη, στοιχεία τεκμηρίωσης.

**Τεκμήρια διηνεκούς χρησιμότητας:** Είναι ειδικά τεκμήρια, τα οποία παρά την παλαιότητάς τους εξακολουθούν να έχουν υπηρεσιακή χρησιμότητα (συνήθως φυλάσσονται σε ασφαλείς χώρους).

- Χειρόγραφα και σημειώσεις στελεχών της επιχείρησης
- Τα ναυλοσύμφωνα
- Οι φάκελοι ταξιδιών
- Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια
- Τα ναυτοδάνεια
- Τα συμβόλαια
- Τα σχέδια εγκαταστάσεων, κτηρίων και λοιπών υποδομών, των πλοίων, των μηχανημάτων κλπ.

Οι κατηγορίες τεκμηρίων που αναφέρθηκαν είναι λίγες σε σχέση με την δομή και τη λειτουργία της ναυτιλίας, όμως απαραίτητες και λειτουργικές για τη διαφύλαξη και διασφάλιση της επιχειρηματικής μνήμης και της δράσης των επιχειρήσεων του κλάδου.

#### ***2.4.2.1 Σημασία ιστορικών αρχειακών τεκμηρίων***

Τα τεκμήρια που παράγονται από την δραστηριότητα των επιχειρήσεων, εμφανίζουν μια πρωτογενή αξία που καλείται ως **λειτουργική αξία**. Η λειτουργική αυτή αξία είναι δυνατόν να αναλυθεί στις παρακάτω επιμέρους αξίες:

**Διοικητική αξία:** Τα τεκμήρια χρησιμεύουν στη διεκπεραίωση των τρεχουσών υποθέσεων.

**Οικονομική αξία:** Τα τεκμήρια συνεπάγονται οικονομικά οφέλη ή δικαιώματα.

**Νομική αξία:** Τα τεκμήρια αναγνωρίζονται από το Νόμο ως αποδεικτικά στοιχεία.

**Τεκμηριωτική αξία:** Η δυνατότητα τεκμηρίωσης γεγονότων και δραστηριοτήτων του παρελθόντος.

Τα ιστορικά αρχειακά τεκμήρια αποτελούν επίσης την πρώτη πηγή ιστορικής έρευνας, φυλασσόμενα σε καλή κατάσταση, αναδεικνύοντας τα όσα συνέβησαν σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση και στο στόλο αυτής σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο.



## **Κεφάλαιο 3ο ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ**

### **Εισαγωγή**

Παρουσιάζοντας με έναν όσο το δυνατόν, πιο αναλυτικό τρόπο τον όγκο των εγγράφων που χρησιμοποιούνται καθημερινά για την υλοποίηση των εργασιών μιας ναυτιλιακής εταιρείας, και λόγω της μη ύπαρξης ενός συγκεκριμένου μοντέλου αποθήκευσης εγγράφων που σχετίζεται με τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, στο παρόν κεφάλαιο προτείνονται τρόποι οργάνωσης των συγκεκριμένων τεκμηρίων, σύμφωνα πάντα με την αρχειονομική λογική, αλλά και με τον τρόπο λειτουργίας της επιχείρησης που χρησιμοποιήθηκε ως σημείο αναφοράς. Εκτός του τρόπου οργάνωσης, αναφέρεται η μεθοδολογία εργασίας, οι τρόποι ταξινόμησης, ψηφιοποίησης κ.ά.

### **3.1 Στάδια εργασιών**

Για τη σωστή οργάνωση ενός αρχείου, με απώτερο σκοπό τη δημιουργία ενός ενιαίου αρχειακού φορέα, αφενός, αλλά και τη διατήρηση και διαίωνιση της ιστορίας και μνήμης του ομίλου/εταιρείας, αφετέρου, απαιτούνται τα παρακάτω στάδια εργασιών, τα οποία διασφαλίζουν την κατάλληλη επεξεργασία, ευρετηρίαση, προβολή και αξιοποίηση του αρχειακού υλικού.

#### **3.1.1 Στάδιο I: Εντοπισμός υλικού**

Ο εντοπισμός περιλαμβάνει όχι μόνο το παραγόμενο υλικό του ομίλου/εταιρείας, αλλά και των πλοίων και των επιχειρήσεων που ενδεχομένως ανήκουν στον επιχειρηματικό Όμιλο, την ιστορία των ιδρυτικών στελεχών, καθώς και των προσώπων που διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη της επιχείρησης.

Στο στάδιο αυτό θα γίνει μια πρώτη εκτίμηση του συνολικού υλικού, όσον αφορά το που βρίσκεται και ποιοι από τους εμπλεκόμενους φορείς είναι εις θέση να ενημερώσουν σχετικά με αυτό (όγκο, υπόστρωμα, κατάσταση)

### **3.1.2 Στάδιο II: Απογραφή υλικού<sup>38</sup>**

Στο στάδιο αυτό θα αποτιμηθεί στο σύνολό του ή σε ένα πολύ μεγάλο ποσοστό το αρχειακό υλικό που έχει στη κατοχή του ο Όμιλος. Η απογραφή περιλαμβάνει έντυπη και χωροταξική αποτίμηση του υλικού με σκοπό τον υπολογισμό της ποσότητάς του και των χώρων που καταλαμβάνει. Κατά τη διάρκεια της απογραφής θα γίνει και μια πρώτη αξιολόγηση για το περιεχόμενο του υλικού και τη φυσική κατάσταση στην οποία βρίσκεται.

Κατά τη διάρκεια της απογραφής θα συντάσσονται από τον αρχειονόμο καθημερινά δελτία απογραφής<sup>39</sup>, οι πληροφορίες των οποίων θα αξιοποιηθούν ηλεκτρονικά, καθώς και ημερήσια δελτία εργασιών<sup>40</sup> με σκοπό την πλήρη ενημέρωση της Διοίκησης του Ομίλου για το χρόνο και τον τόπο των εργασιών καθώς και για τα άτομα που εμπλέκονται σε αυτή.

Ακολουθώντας τα αποτελέσματα της απογραφής θα εισάγονται σε ηλεκτρονική βάση, η οποία θα χρησιμοποιηθεί μελλοντικά για την παρακολούθηση του υλικού και την εξαγωγή πληροφοριών σχετικών με το υλικό.

### **3.1.3 Στάδιο III: Ταξινόμηση υλικού**

Η ταξινόμηση είναι η διανοητική εργασία ανάλυσης και οργάνωσης του αρχειακού υλικού, που καταλήγει στην τακτοποίηση των φακέλων στα ράφια και στη σύνταξη εργαλείων μεθόδου ελέγχου αρχείου, που μας επιτρέπουν να ξαναβρίσκουμε τα έγγραφα.

Η αρχή της ταξινόμησης βασίζεται στην έννοια του αρχείου. Η συγκέντρωση του αρχειακού υλικού δεν γίνεται αυθαίρετα, αλλά απορρέει από τη λειτουργία του εκάστοτε τμήματος. Κάθε τμήμα διατηρεί γενικά την αυτονομία του και το αρχειακό υλικό που προκύπτει από τη δραστηριότητα του δεν αναμειγνύεται με το αρχειακό υλικό άλλων τμημάτων.

Το πιο σημαντικό, όμως είναι, να είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε ποια τεκμήρια είναι καταγεγραμμένα και σε ποιούς χώρους. Στην ενέργεια αυτή χρήσιμες

---

<sup>38</sup> Δεν προσδιορίζεται το υλικό π.χ. αρχειακό, λόγω έλλειψης γνώσης της χρονολογικής έκτασης των τεκμηρίων, καθώς επίσης και το είδος του υλικού π.χ. χαρτώο ή ηλεκτρονικό

<sup>39</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 114

<sup>40</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 115

ενδείξεις αποτελούν τα ονόματα αποστολέων ή παραληπτών των τεκμηρίων, κωδικοί εγγράφων, ημερομηνίες έκδοσης, σφραγίδες κ.ά.

Στις εργασίες ταξινόμησης ακολουθούνται κάποιες γενικές και απλές οδηγίες όπως:

- Να υπάρχει εξοπλισμένος χώρος (φάκελοι, κλασέρ, ντουλάπες, dexion), ώστε να γίνεται η φύλαξη και η τοποθέτηση,
- Να μην υπάρχουν σημειώσεις πάνω στα έγγραφα, ειδικά στα πρωτότυπα. Δύναται να χρησιμοποιηθεί φωτοαντίγραφο,
- Τα μέσα φύλαξης (φάκελο, κλασέρ) να μην φέρουν σημάδια διάβρωσης.

Τέλος, η ταξινόμηση μπορεί να γίνει με κριτήρια 1) χρονολογικά, 2) αλφαβητικά, 3) θεματικά κ.ά.

Το διάγραμμα ταξινόμησης<sup>41</sup> του υλικού καθορίζεται σύμφωνα με αρχή προέλευσης και αρχικής τάξης.

### **3.1.4 Στάδιο IV: Εκκαθάριση υλικού**

#### ***Εισαγωγή***

Εκκαθάριση αρχείου εντύπων, εγγράφων των τμημάτων μιας ναυτιλιακής επιχείρησης και του στόλου αυτής, είναι η διαδικασία αξιολόγησης των εγγράφων, με σκοπό να καθορισθεί, ποια θα καταστραφούν και ποια θα διατηρηθούν προς φύλαξη.

Η εκκαθάριση μπορεί να προγραμματίζεται να γίνεται σε ετήσια βάση, δημιουργώντας οικονομικά και χωροταξικά οφέλη. Η εκκαθάριση δεν μπορεί να γίνει με ίδια μέσα.

Τα έντυπα που μπορούν να εκκαθαριστούν είναι φωτοαντίγραφα εντολών, διαδικασιών, πιστοποιητικών, κατηγορημένα έντυπα, κενές φόρμες κ.ά. Απαραίτητη προϋπόθεση για την εκκαθάριση είναι η σχετική γνωμοδότηση από το νομικό τμήμα

---

<sup>41</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ.116

της επιχείρησης και από τον Γενικό Διευθυντή της εταιρείας ή από κάποιο εξουσιοδοτημένο ανώτατο στέλεχος.

### **3.1.4.1 Ενέργειες-κανόνες εκκαθάρισης αρχείου**

Λόγω της ιδιαιτερότητας της συγκεκριμένης διαδικασίας, θα πρέπει να ακολουθηθεί μια σειρά κανόνων για την ομαλή λειτουργία της . Συγκεκριμένα:

- Τα προς εκκαθάριση αρχεία θα πρέπει να διαχωριστούν από τους χώρους αποθήκευσης και να τοποθετηθούν μεμονωμένα.
- Θα πρέπει να τοποθετηθούν σε κιβώτια και όχι σε πλαστικές σακούλες ή σε κάποιο άλλο μέσο φύλαξης και να σφραγιστούν επιμελώς.
- Θα πρέπει στο πάνω μέρος του κιβωτίου να τοποθετηθεί σχετική ενδεικτική ετικέτα χαρακτηρισμού<sup>42</sup> όπου αναγράφει, α/α κιβωτίου, τμήμα, είδος αρχείου προς καταστροφή (μια περιγραφή δηλ. μιας το πολύ δύο σειρών), έτος, παρατηρήσεις, ημερομηνία και υπογραφή υπαλλήλου και διευθυντή του εκάστοτε τμήματος.
- Θα πρέπει να πραγματοποιηθεί έλεγχος στο προς καταστροφή υλικό. Συνίσταται σε ποσοστό 0,5%-1% του συνολικού όγκου καταστροφής.
- Θα πρέπει να γίνει επικοινωνία με εταιρεία ανακύκλωσης για την παραλαβή των προς καταστροφή κιβωτίων.
- Τέλος θα πρέπει να γίνει σύνταξη πρωτοκόλλου καταστροφής υπογεγραμμένο σε τρία αντίτυπα. Ένα για τον υπάλληλο που συνέταξε το πρωτόκολλο, ένα για τον Διευθυντή του τμήματος που χρεώθηκε την εν λόγω διαδικασία και ένα για την εταιρεία ανακύκλωσης.

---

<sup>42</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 117

### 3.1.5 Στάδιο V: Σχεδιασμός Ηλεκτρονικού Αρχειονομικού Συστήματος

Η ολοκλήρωση των ενεργειών απογραφής, ταξινόμησης και εκκαθάρισης θα αποκαλύψει το εύρος των πληροφοριών που θα πρέπει να διαχειριστεί ο αρχειονόμος. Η σχεδίαση αρχειονομικού ηλεκτρονικού συστήματος θα συμβάλει στην καλύτερη διατήρηση, αξιοποίηση και προβολή του αρχειακού υλικού. Ο διαχωρισμός των τεκμηρίων και η αξιολόγηση του υλικού θα γίνει σύμφωνα με τα διεθνή αρχειακά πρότυπα, τους κανονισμούς πρόσβασης, την αντίληψη προστασίας των προσωπικών πληροφοριών και του απορρήτου.

### 3.2 Προτεινόμενα πεδία βάσης στην περιγραφή αρχείων ναυτιλιακής εταιρείας

<i>a/a</i>	<i>Πεδίο</i>	<i>Επιλογές</i>	
1	Όνομα εταιρείας (Αρχείο)	Κύρια εταιρεία/ Όνομα εφοπλιστή / πλοιοκτήτη	Θα δοθούν πληροφορίες για το ιστορικό της εταιρείας και το ιστορικό της οικογενείας στην οποία ανήκει η εταιρεία
		Θυγατρικές	
2	Διοίκηση (Σειρά)	Διοικητικό Συμβούλιο	Σύνθεση, Πρακτικά, αποφάσεις
		Επιτροπές Δ.Σ	
3	Γενικός Διευθυντής και Διευθυντές Τμημάτων (Σειρά)	Ον/μο Γ.Δ/ντή και Δ/ντή (στο ιστορικό της σειράς θα αναφέρεται ένα εκτενές βιογραφικό και το τμήμα στο οποίο ήταν διευθυντής και ποια χρονική περίοδο)	Ομιλίες, αποφάσεις, ενημερώσεις, εσωτερική αλληλογραφία (ξεχωριστή υποσειρά)
4	Τμήματα (Σειρά)	Administration	Κατάταξη της κάθε θέσης εργασίας ανά τμήμα ανάλογα με το βαθμό ευθύνης π.χ σε κάθε τμήμα θα εμφανίζεται η επιλογή <i>assisant</i> ή <i>secretary</i> (ανάλογα με το οργανόγραμμα). Η κατηγοριοποίηση αυτή θα έχει τη θέση της υποσειράς σε κάθε τμήμα (σειρά) αντίστοιχα. Επίσης υποσειρές
		Quality & Safety	
		Technical	

		IT	που θα συγκροτήσουν τις σειρές και θα εντάσσονται στο πλαίσιο λειτουργίας των τμημάτων μπορεί να είναι: α) ημερολόγια πλοίων, β) βιβλία εσόδων-εξόδων πλοίων, γ) αλληλογραφία (μπορεί να είναι υποσειρά σε κάθε τμήμα), δ) ναυτολόγια, ε) ναυλοσύμφωνα, στ) ναυτοδάνεια, η) προμήθειες πλοίων, ζ) ναυπηγικά συμβόλαια, ι) ναυπηγικά σχέδια κλπ
		Operations	
		Manning / Crew	
		Supply	
		Legal	
		Finance / Accounting	
5	Απολογισμοί - Ισολογισμοί (Σειρά)	Απολογισμοί/έτος (υποσειρά)	
		Ισολογισμοί/έτος (υποσειρά)	
6	Κοινωνικό προφίλ - Δελτία τύπου (Σειρά)	Χορηγίες	Η κατάταξη των δράσεων σε ξεχωριστές υποσειρές
		Δωρεές	
		Κοινωνικές Εκδηλώσεις	
		Ποσειδόνια	
		Δελτία Τύπου	
		Δημοσιεύματα	
	Διακρίσεις - Βραβεύσεις		
7	Χρονολογία	Αρχική Τελική ημερομηνία τεκμηρίων (ανάλογα με το επίπεδο περιγραφής)	
8	Κατηγορία υλικού	Έγγραφο (Φυσικό ή ψηφιακό)	
		Φωτογραφία (Εντυπη ή ψηφιακή)	
		Οπτικοακουστικό υλικό	
		Αντικείμενο	
9	Κατηγοριοποίηση υλικού	Απόρρητο	
		Εμπιστευτικό	
		Εσωτερική χρήση	
		Διαβαθμισμένο	
		Ελεύθερη χρήση	
10	Διαβάθμιση πρόσβασης χρήστη	Ελεύθερη - Περιορισμένη - Απόρρητη	Επειδή προτείνεται ανάπτυξη εφαρμογής σε εσωτερικό δίκτυο, η πρόσβαση θα ποικίλει ανάλογα με το βαθμό ευθύνης και τη θέση του εκάστοτε εργαζόμενου σε κάθε τμήμα. Το επίπεδο πρόσβασης ορίζεται από τη Διοίκηση και από τον

			Διευθυντή του κάθε Τμήματος που παράγει το υλικό.
11	<b>Θέση</b>	Στο πεδίο αυτό θα αναγράφεται κωδικοποιημένα η τοπογραφική ένδειξη, η οποία θα περιλαμβάνει: όροφο, αρχειοστάσιο, αρχειοθήκη, θυρίδα). Οι χώροι αποθήκευσης θα πρέπει να έχουν οριστεί και να αριθμηθεί συνεχόμενοι, όπως και οι αρχειοθήκες και οι θυρίδες. Εξασφαλίζεται με αυτό τον τρόπο η μοναδική αρίθμηση για ποιο εύκολη αναζήτηση της ανάκτησης.	
12	<b>Φάκελος</b>	Έως 300 χαρακτήρες (γράφουμε το τίτλο του φακέλου)	
13	<b>Μέγεθος ενότητας περιγραφής</b>	Έως 300 χαρακτήρες	
14	<b>Ον/μο χρήστη</b>	Συμπληρώνεται αυτόματα από το κωδικό πρόσβασης του κάθε χρήστη	
15	<b>Χρονολογία</b>	Προκύπτει αυτόματα από το σύστημα	
16	<b>Παρατηρήσεις</b>	Έως 500 χαρακτήρες	

### 3.3 Προτεινόμενα πεδία βάσης στη περιγραφή αρχείων πλοίου

<i>a/a</i>	<i>Πεδίο</i>	<i>Επιλογές</i>	
1	<b>Όνομα πλοίου (Αρχείο)</b>	Ταυτότητα πλοίου, ονομασία, είδος, χωρητικότητα, σημαία, νηολόγηση, ηλικία, ιστορικό, τεχνικά χαρακτηριστικά κ.ά.	
2	<b>Καπετάνιος (Σειρά)</b>	Ον/μο καπετάνιου (στη φάση συμπλήρωσης της βάσης). Στο ιστορικό της σειράς θα αναφέρεται ένα εκτενές βιογραφικό και η χρονική διάρκεια της θητείας ως καπετάνιος στο συγκεκριμένο πλοίο).	υποσειρά/ θητεία ανά πλοίο

3	<b>Αξιωματικοί (Σειρά)</b>	Όπως οργανόγραμμα κάθε πλοίου, αναφέροντας όνομα και βαθμό	υποσειρά / θητεία ανά πλοίο	Στο ιστορικό της σειράς θα αναφέρεται ένα εκτενές βιογραφικό και η χρονική διάρκεια της θητείας του ως αξιωματικός στο συγκεκριμένο πλοίο).					
4	<b>Τεχνικοί (Σειρά)</b>	Όπως οργανόγραμμα κάθε πλοίου, αναφέροντας όνομα και βαθμό	υποσειρά / θητεία ανά πλοίο	Στο ιστορικό της σειράς θα αναφέρεται ένα εκτενές βιογραφικό και η χρονική διάρκεια της θητείας του ως τεχνικός στο συγκεκριμένο πλοίο).					
5	<b>Βοηθητικό Προσωπικό (Σειρά)</b>	Όπως οργανόγραμμα κάθε πλοίου, αναφέροντας όνομα και βαθμό	υποσειρά / θητεία ανά πλοίο	Στο ιστορικό της σειράς θα αναφέρεται ένα εκτενές βιογραφικό και η χρονική διάρκεια της θητείας του στη θέση του στο συγκεκριμένο πλοίο).					
6	<b>Επιθεώρηση / Έλεγχος (Σειρά)</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">Ημερολόγιο πλοίου</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Ημερολόγιο μηχανής</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Steel measurment</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Statement of facts</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Hutses</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Forecastes</td> </tr> </table>	Ημερολόγιο πλοίου	Ημερολόγιο μηχανής	Steel measurment	Statement of facts	Hutses	Forecastes	Υποσειρές
Ημερολόγιο πλοίου									
Ημερολόγιο μηχανής									
Steel measurment									
Statement of facts									
Hutses									
Forecastes									



		Άγκυρα και καδένα	
		Πυρόσβεση, Γεννήτριες	
		Φορτοεκφορτωτικά	
		Ημερολόγιο γέφυρας	
		Bill of Sale	
7	<b>Επιθεώρηση σημαίας (Σειρά)</b>	Λιμάνι	Υποσειρές
		Καράβι	
Τα υπόλοιπα πεδία που πρέπει να συμπληρωθούν είναι ίδια με τα αντίστοιχα πεδία με α/α 7-15 της προτεινόμενης βάσης περιγραφής αρχείων της εταιρείας			
Η σημαία, ο νηογνώμονας και τα πιστοποιητικά θα αναπτυχθούν σε ξεχωριστή εφαρμογή η οποία θα συνδέεται αυτόματα με τη βάση του κάθε πλοίου			

### **3.4 Προτεινόμενα πεδία της βάσης περιγραφής πιστοποιητικών - νομιμοποιητικών εγγράφων**

<i>α/α</i>	<i>Πεδίο</i>	<i>Πιστοποιητικά</i>
1	Όνομα Σημαίας (θα υπάρχει drop down menu όπου θα εμφανίζονται οι σημαίες που υπάρχουν στα πλοία της εκάστοτε εταιρείας και ανάλογα το πλοίο θα επιλέγουμε και την αντίστοιχη σημαία)	Σ ένα δεύτερο drop down menu θα εμφανίζονται τα πιστοποιητικά που είναι αναγκαία για την κάθε σημαία, τα οποία θα μπορούμε να τα επιλέγουμε, να τα συμπληρώνουμε (διότι οι φόρμες θα είναι ηλεκτρονικά αποθηκευμένες σε κείμενα format doc) και κατόπιν να τα αποθηκεύουμε στον ηλεκτρονικό φάκελο του κάθε πλοίου ή να τα εκτυπώνουμε για το φυσικό φάκελο του πλοίου)

2	Όνομα Νηογνώμονα - προτείνονται μόνο τα μέλη του I.C.A.S. (θα υπάρχει drop down menu όπου θα εμφανίζονται οι νηογνώμονες που υπάρχουν και ανάλογα το πλοίο θα επιλέγουμε και τον αντίστοιχο νηογνώμονα)	Σ ένα δεύτερο drop down menu θα εμφανίζονται τα πιστοποιητικά που είναι αναγκαία για το κάθε νηογνώμονα π.χ DNV, LR, RINA, BV, P.R, τα οποία θα μπορούμε να τα επιλέγουμε, να τα συμπληρώνουμε (διότι οι φόρμες θα είναι ηλεκτρονικά αποθηκευμένες σε κείμενα format doc) και κατόπιν να τα αποθηκεύουμε στον ηλεκτρονικό φάκελο του κάθε πλοίου ή να τα εκτυπώνουμε για το φυσικό φάκελο του πλοίου)
3	Όνομα Λιμανιού/Καναλιών/Διωρύγων ν θα υπάρχει drop down menu όπου θα εμφανίζονται τα λιμάνια που υπάρχουν και ανάλογα τον προορισμό του πλοίου θα επιλέγουμε και το αντίστοιχο λιμάνι)	Σ ένα δεύτερο drop down menu θα εμφανίζονται τα πιστοποιητικά που είναι αναγκαία για το κάθε λιμάνι ή/και κανάλι ή/και διώρυγα τα οποία θα μπορούμε να τα επιλέγουμε, να τα συμπληρώνουμε (διότι οι φόρμες θα είναι ηλεκτρονικά αποθηκευμένες σε κείμενα format doc) και κατόπιν να τα αποθηκεύουμε στον ηλεκτρονικό φάκελο του κάθε πλοίου ή να τα εκτυπώνουμε για το φυσικό φάκελο του πλοίου)
4	Όνομα Διάφορα Πιστοποιητικά θα υπάρχει drop down menu όπου θα εμφανίζονται τα πιστοποιητικά που δεν υπάγονται στις παραπάνω κατηγορίες	Βλ. όπως προηγούμενες κατηγορίες

### **3.5 Επεξήγηση ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων**

Εξαιτίας της έλλειψης κάποιου συγκεκριμένου μοντέλου αρχειοθέτησης των ναυτιλιακών εταιρειών, και λόγω της πολύχρονης παρουσίας των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, προτείνουμε τη δημιουργία μιας online εφαρμογής παρουσίασης και διαχείρισης των 1) ενεργών, 2) ημιενεργών, 3) ιστορικών αρχείων στο πλαίσιο λειτουργίας της κάθε εταιρείας με σκοπό τη δημιουργία μιας ενιαίας διαχείρισης των αρχείων στο χώρο της ναυτιλιακής επιχείρησης, που θα περιλαμβάνει το υπηρεσιακό ενεργό αρχείο, το ημιενεργό και το ιστορικό του τμήμα.

Η βάση δεδομένων θα αναπτυχθεί εσωτερικά και οι κατηγορίες που εμφανίζονται θεωρήθηκαν απαραίτητες να συμπεριληφθούν για την ορθότερη απεικόνιση της λειτουργίας αλλά και της δράσης της εταιρείας.

Η βάση δεδομένων, θα χρησιμοποιηθεί αρχικά από το προσωπικό της εταιρείας, και θα προβλέπονται δικλίδες ασφαλείας και πρόσβασης στο περιεχόμενο των φακέλων. Ο λόγος είναι για να αποφευχθούν τυχόν διαρροές πληροφοριών που μπορούν να προκαλέσουν βλάβη στη φήμη της εταιρείας και γενικότερα δεδομένων που αφορούν επενδύσεις, στρατηγικές, αγορές, πωλήσεις κ.ά.

Τα πεδία της συγκεκριμένης βάσης θα μπορούν να λειτουργούν συνδυαστικά και όλα τα εισαγόμενα στοιχεία είναι εν δυνάμει πεδία αναζήτησης. Επίσης θα μπορούν να καταρτιστούν κατάλογοι με κωδικοποιημένα τα πιστοποιητικά ανάλογα με την περίπτωση ή να συγκροτούνται αυτόματα οι λίστες για το κάθε πλοίο ξεχωριστά αφού επιλεγούν αυτόματα μέσα από τη βάση, ελαχιστοποιώντας με τον τρόπο αυτό το χρόνο προετοιμασίας αλλά και τον κίνδυνο λάθους.

Θα πρέπει να αναφέρουμε επίσης ότι τα προτεινόμενα πεδία της ηλεκτρονικής βάσης μπορούν να παραμετροποιηθούν ανάλογα με τις ανάγκες της κάθε εταιρείας, ή να προστεθούν ή/και να συμπληρωθούν με όσα κάθε επιχείρηση κρίνει σκόπιμο πως την εξυπηρετούν.

Στόχος είναι η δημιουργία μιας εύχρηστης, δυναμικής αλλά και συνάμα λειτουργικής βάσης δεδομένων, η δόμηση της οποίας βασίζεται στην ιεραρχική και διοικητική δομή, στην επιχειρησιακή λογική της εταιρείας, αλλά και με την αρχειονομική λογική. Με τον τρόπο αυτό θέλουμε να διασφαλίσουμε:

- A) Την ορθή αποτύπωση και καταγραφή των τεκμηρίων που έχουμε να διαχειριστούμε,
- B) Την εύκολη αναζήτησή τους από οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο μέλος της εταιρείας,
- Γ) Τη μελλοντική ένταξη της βάσης σε μορφή καθαρά αρχειονομική, με σκοπό τη διαχείριση τόσο των υπηρεσιακών όσο και των ιστορικών εγγράφων της εταιρείας.

### **3.6 Προφορική Ιστορία**

#### ***Εισαγωγή***

Η ιστορία μια ναυτιλιακής επιχείρησης συνδέεται σε πολύ μεγάλο βαθμό με τα ονόματα των ιδρυτών της, φυσικών προσώπων μιας οικογένειας ή άλλης επιχειρηματικής οντότητας και επί της ουσίας η ιστορία της εταιρείας αντανακλάται στην ιστορία του ιδιοκτήτη της.

Για το λόγο αυτό πέραν της αναζήτησης, της συλλογής και της διατήρησης των γραπτών τεκμηρίων που έχουν διαχρονική αξία, υπάρχει και η δυνατότητα της καταγραφής των προφορικών ιστοριών των πρωταγωνιστών του εγχειρήματος με τη διαδικασία των συνεντεύξεων. Λόγω των κανόνων που θέτει η προφορική ιστορία, θα παρουσιάσουμε τη μέθοδο λήψης συνέντευξης και πώς αυτή η καταγραφή μπορεί πλέον να ενταχθεί ως τμήμα της αρχειακής μας τεκμηρίωσης με τη βοήθεια των κατάλληλων εργαλείων (δελτίων και πεδίων βάσης δεδομένων).

Τα εργαλεία που θα παρουσιαστούν έχουν καταρτιστεί από την Ένωση Προφορικής Ιστορίας<sup>43</sup>.

#### **3.6.1 Η διαδικασία της συνέντευξης**

Εφόσον αποφασιστεί η συνέντευξη ως μέσο αποτύπωσης της προφορικής ιστορίας, ο ερευνητής που θα αναλάβει το συγκεκριμένο έργο οφείλει να ακολουθήσει μια σειρά διαδικασιών που θα τον βοηθήσουν τόσο κατά τη διάρκεια της συνέντευξης όσο και μετά την ολοκλήρωσή της για τη διαδικασία αποθήκευσης και πρόσβασης.

---

<sup>43</sup> Βλ. Ένωση Προφορικής Ιστορίας. Διαθέσιμο σε: <http://www.epi.uth.gr/index.php?page=home> (Ανακτήθηκε 18 Ιουνίου, 2014).

- 1) Κατάρτιση λίστας με τα υποψήφια προς συνέντευξη πρόσωπα. Καταγραφή της διοικητικής τους θέσης στο παρελθόν και στο παρόν (εκτός και αν έχουν αποχωρήσει από την εταιρεία. Στην περίπτωση αυτή αναφέρουμε τη θέση από την οποία το πρόσωπο συνταξιοδοτήθηκε).
- 2) Έρευνα για το πρόσωπο με το οποίο θα γίνει η συνέντευξη, ώστε να έχει ήδη σχηματιστεί μια εικόνα για τη πορεία του στην εταιρεία.
- 3) Εφοδιασμός με τον απαραίτητο εξοπλισμό μαγνητοφώνησης και απομαγνητοφώνησης
- 4) Πρόβλεψη χώρου αποθήκευσης
- 5) Διαβάθμιση και τρόπος πρόσβασης των χρηστών στο μαγνητοφωνημένο υλικό: 1) υπαλλήλων της εταιρείας, 2) ερευνητών-ιστορικών, 3) εξωτερικών συνεργατών.

### 3.6.2 Πεδία βάσης δεδομένων προφορικής ιστορίας

Ουσιαστικά η συγκεκριμένη βάση χωρίζεται σε 7 ειδικές κατηγορίες ,πεδία και υποπεδία, που παρουσιάζονται αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΠΕΔΙΑ	ΥΠΟΠΕΔΙΑ
1	ΚΩΔΙΚΟΣ		
2	ΑΦΗΓΗΤΗΣ	Επώνυμο	
		Όνομα	
		Ψευδώνυμο	
		Έτος Γέννησης	
		Τόπος Γέννησης	
		Φύλο	
		Απασχόληση	
3	ΕΡΕΥΝΗΤΗΣ	Επώνυμο	
		Όνομα	
4	ΕΓΓΡΑΦΗ	Ημερομηνία	
		Τόπος	
		Διάρκεια	
		Τύπος εγγραφής	
		Εξοπλισμός	
		Σημειώσεις	
5	ΑΡΧΕΙΟΘΕΤΗΣΗ	Ψηφιακά αρχεία	master access
6	ΠΡΟΣΒΑΣΗ	Παραχώρηση	
		Περιορισμοί	
7	ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΑ	Απομαγνητοφώνηση	

		Περίληψη	
		Ημερολόγια	
		Άλλα	

### **3.7 Επεξήγηση πεδίων βάσης δεδομένων συνεντεύξεων**

#### **Εισαγωγή**

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει μια προσπάθεια επεξήγησης των κατηγοριών και των πεδίων που αναφέρθηκαν και ποια η χρησιμότητά τους. Πριν την έναρξη της συνέντευξης καταγράφονται σ' ένα έντυπο οι βασικές πληροφορίες που θα αποτυπωθούν εκτενέστερα στα πεδία της βάσης μας.

#### **3.7.1 Κωδικός**

Ο κωδικός ουσιαστικά αποτελεί την ταυτότητα του τεκμηρίου που περιγράφεται στη βάση. Δεν έχει συγκεκριμένο τρόπο σύνταξης, ουσιαστικά είναι στη κρίση του ερευνητή σε αρχικό στάδιο. Μελλοντικά, με την ένταξη των τεκμηρίων σε μια ενιαία βάση, θα αποκτήσει συγκεκριμένο τρόπο γραφής.

#### **3.7.2 Αφηγητής**

Τα πεδία της συγκεκριμένης κατηγορίας μας βοηθούν να έχουμε πλήρη τα προσωπικά στοιχεία του συνεντευξιαζόμενου.

#### **3.7.3 Ερευνητής**

Σ' αυτά τα πεδία απλά καταγράφουμε το όνομα και το επίθετο του προσώπου που αναλαμβάνει την υλοποίηση της συνέντευξης.

#### **3.7.4 Εγγραφή**

Στα πεδία της κατηγορίας εγγραφή, συμπληρώνονται ο τόπος και η ημερομηνία που έγινε η συνέντευξη, η ηλεκτρονική μορφή και επέκταση του αρχείου της συνέντευξης (πχ wav, mp3, audio, video κ.ά.). Στο πεδίο εξοπλισμός μπορεί να καταγραφεί και η συσκευή που μαγνητοφώνησε τη συνέντευξη και το μέσο που αποτυπώθηκε η πληροφορία (πχ. mini disc, CD, DVD κ.α). Το πεδίο των σημειώσεων είναι προαιρετικό.

### **3.7.5 Αρχαιοθέτηση**

Στη συγκεκριμένη κατηγορία, στο πεδίο master, αναφέρεται ο τύπος/επέκταση, μαζί με τον κωδικό που έχει δοθεί στο πρωτότυπο υλικό. Στην περίπτωση που το πρωτότυπο υλικό χαρακτηριστεί ως προσβάσιμο και διαθέσιμο στην έρευνα, στο πεδίο access αναφέρουμε το κωδικό και το μέσο αναπαραγωγής και αποτύπωσης των πληροφοριών π.χ. κασέτα, οπτικός δίσκος, κλπ.

### **3.7.6 Πρόσβαση**

Στη συγκεκριμένη κατηγορία, με βάση το περιεχόμενο, την επιθυμία του συνεντευξιαζόμενου και τις πολιτικές που διέπουν το Αρχείο<sup>44</sup>, χαρακτηρίζονται ως προσβάσιμα ή μη προσβάσιμα τα δεδομένα.

### **3.7.7 Συνοδευτικά**

Ολοκληρώνοντας, στα πεδία της παρούσας κατηγορίας, η οποία αφορά στη προετοιμασία του ερευνητή, μαρκάρουμε ποιες από τις ενέργειες που περιγράφονται στα πεδία (απομαγνητοφώνηση, περίληψη, ημερολόγιο), έγιναν από τον ερευνητή.

## **3.8 Ψηφιοποίηση τεκμηρίων**

Για την ψηφιοποίηση ενός αρχείου θα πρέπει να ληφθούν υπόψη παράγοντες, όπως έχουν προκύψει μέσα από εμπειρία παλαιότερων ετών και αντίστοιχες δράσεις παλαιότερων αρχαικών αρχείων, καθώς και οι κάτωθι προβληματισμοί που σχετίζονται με τη διαδικασία της ψηφιοποίησης και μικροφωτογράφισης. Στο κείμενο που ακολουθεί αναφέρονται οι κανόνες-οδηγίες για την εύρυθμη και αποτελεσματικότερη πορεία υλοποίησης του έργου.

### **3.8.1 Ανάλυση εικόνας**

Θα πρέπει να τονίσουμε πως η ανάλυση των εικόνων σε 600 dpi είναι η βέλτιστη δυνατή, αλλά για τις εικόνες των εγγράφων δεν χρειάζεται μεγαλύτερη ανάλυση από 300 dpi. Διότι μπορεί να προκύψει πρόβλημα με το ψηφιακό απόθεμα, όπως π.χ. ο συνολικός όγκος αποθήκευσης, προβλήματα καθυστέρησης στο άνοιγμα της εικόνας.

Επίσης, εκτός από την ανάλυση σε 300 dpi, το τεκμήριο φωτογραφίζεται και σε 72 dpi, εικόνα η οποία θα χρησιμοποιηθεί μετέπειτα στη σύνδεση του

<sup>44</sup> Αναφέρεται το Αρχείο, από την στιγμή που θα λειτουργεί ως Τμήμα ή ως κομμάτι ενός Τμήματος μια επιχείρησης. Σε διαφορετική περίπτωση η πρόσβαση μπορεί να οριστεί από την πολιτική που διέπει την εταιρεία για την διαχείριση ευαίσθητων πληροφοριών.

περιγραφικού δελτίου και της εικόνας, όπου μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας θα εμφανίζεται η πρόσθια και οπίσθια όψη του τεκμηρίου. Όσον αφορά τα μηχανήματα που θα χρησιμοποιηθούν, σαρωτές μεγέθους A4, και μηχανήματα που μπορούν να ψηφιοποιήσουν μεγάλα έντυπα, μεγέθους A3, όπως π.χ διαφημιστικά, φυλλάδια. Επίσης μπορεί να χρειαστεί και ψηφιακή φωτογράφιση.

### **3.8.2 Έλεγχος**

Με τον έλεγχο της ψηφιοποίησης επιτυγχάνουμε:

- 1) Ποιότητα στη ψηφιοποίηση
- 2) Πιστότητα της ψηφιοποίησης
- 3) Επιτόπιες διορθώσεις μεταδεδομένων (π.χ. ανορθόγραφος τίτλος, λάθη περιγραφής στα μεταδεδομένα κ.ά.)

Η όλη διαδικασία πρέπει να τηρήσει τις δύο βασικές αρχές της αρχειονομίας, που σημαίνει ότι πρωτότυπο υλικό ψηφιοποιείται, αφού έχει πρώτα ταξινομηθεί οριστικά.

Όσον αφορά τις διορθώσεις και παρεμβάσεις για την καλύτερη απεικόνιση της εικόνας, θα πρέπει να επισημάνουμε πως σκόνη, λεκέδες, κηλίδες, στίγματα, δεν αφαιρούνται από την εικόνα του εγγράφου. Είναι “ιστορικές” μαρτυρίες της ζωής του κάθε εγγράφου. Είναι σημαντικό η σάρωση να απεικονίζει τη φυσική μορφή του εγγράφου.

Επίσης πριν την έναρξη της ψηφιοποίησης θα πρέπει να έχει γίνει όχι μόνον μια γενική κατάταξη του αρχείου σύμφωνα με το ταξινομικό διάγραμμα, αλλά και η πλήρης ταξινόμησή του υλικού σε επίπεδο εγγράφου, όπως ορίζεται στο ΔΙ.Π.ΑΠ. και σύμφωνα με αυτή τη ταξινόμηση θα γίνεται και η ψηφιοποίηση. Επίσης θα πρέπει να οριστεί και ποιος θα κάνει τον έλεγχο. Θα υπογράφεται πρωτόκολλο παράδοσης/παραλαβής.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να διευκρινιστεί, ότι για την ασφάλεια της συγκεκριμένης διαδικασίας θα πρέπει να οριστεί από το προσωπικό της εταιρείας, ένας υπεύθυνος παράδοσης και παραλαβής του προς ψηφιοποίηση υλικού.



### **3.8.3 Αποθήκευση**

Για λόγους ασφαλείας, απορρήτου, προσωπικών δεδομένων κτλ, όλο το ψηφιοποιημένο υλικό πρέπει να αποθηκευτεί μόνο σε server(s) της εταιρείας με τα αντίστοιχα αρχεία ασφαλείας. Όλες οι διαδικασίες θα πρέπει να εκτελούνται μόνο πάνω σε server(s), της εταιρείας.

### **3.8.4 Καταχώρηση μεταδεδομένων - Τεκμηρίωση**

Η ένταξη της τεκμηρίωσης μέσα στην όλη αρχειακή δομή και επιμέρους τμήματα που αφορούν την αρχειακή περιγραφή<sup>45</sup> είναι εργασία ενός εξειδικευμένου αρχειονόμου σε συνεργασία με το προσωπικό του Αρχείου το οποίο είναι σε θέση να γνωρίζει την προέλευση και το είδος του υλικού. Για το λόγο αυτό στη μελλοντική βάση δεδομένων που θα σχηματιστεί θα πρέπει υποχρεωτικά να ενσωματωθούν τα στοιχεία που το ΔΙ.Π.ΑΠ., ορίζει ως ουσιώδη στη διεθνή ανταλλαγή περιγραφικών πληροφοριών και είναι:

- α) Κωδικός αναγνώρισης
- β) Τίτλος
- γ) Παραγωγός
- δ) Χρονολογία (ες)
- ε) Μέγεθος ενότητας περιγραφής
- στ) Επίπεδο περιγραφής
- ζ) Παρουσίαση περιεχομένου
- η) Χρονολογία (ες) περιγραφής
- θ) Παρατηρήσεις και όνομα αρχειονόμου

Η χρήση της βάσης, ανάλογα με το επίπεδο πρόσβασης, θα πρέπει από την αρχή να οριστεί όσον αφορά τη μεταβολή και τη διαγραφή δεδομένων, μέχρι τι επίπεδο πρόσβασης και σε ποια πεδία. Ουσιαστικά ποιος θα είναι ο υπεύθυνος για τέτοιες αποφάσεις, κυρίως όσον αφορά τη διαγραφή.

Η διαχείριση και η προβολή του ψηφιακού αποθέματος πρέπει να έχει έναν γενικό διαχειριστή με πλήρη δικαιώματα και έναν αναπληρωτή και κατόπιν να οριστούν οι όροι πρόσβασης και τα δικαιώματα των υπολοίπων χρηστών.

---

<sup>45</sup> Βλ. Παράρτημα, σελ. 118

Τα επίπεδα ευθύνης πρέπει να έχουν οριστεί με το ξεκίνημα της λειτουργίας της βάσης δεδομένων.

### **3.8.5 Συμπεράσματα**

Πριν την ψηφιοποίηση θα πρέπει να γίνει ο εντοπισμός όσο το δυνατόν μεγαλύτερου μέρους που πρόκειται να ψηφιοποιηθεί. Να συγκροτηθεί η γενική αρχειακή δομή (αρχεία, υποαρχεία, σειρές, υποσειρές, φάκελοι, έγγραφα) πάνω στην οποία θα στηριχτεί η κατάταξη του υλικού που θα πρέπει να ψηφιοποιηθεί. Να οριστούν τα επίπεδα ευθύνης και ελέγχου όλης της διαδικασίας.

## **3.9 Χώρος φύλαξης-αποθήκευσης υλικού**

### **Εισαγωγή**

Το αρχείο που δημιουργείται από την δραστηριότητα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, αλλά και του στόλου αυτής, αποτελούν τον κύριο όγκο του αρχείου που θα πρέπει να φυλαχθεί, μέχρι την εκκαθάρισή του.

Αναφέρουμε κάποιες απλές πρακτικές οι οποίες βοηθούν χωρίς ιδιαίτερες δαπάνες και διαδικασίες, το γενικότερο πλάνο για την διαχείριση των αρχείων, κομμάτι του οποίου είναι και η φύλαξη, εντός του χώρου εργασίας.

### **3.9.1 Εργασίες φύλαξης αρχείου**

Οι εργασίες οι οποίες αφορούν τη φύλαξη του αρχείου και εξασφαλίζουν τη βιωσιμότητά του στο διηνεκές. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να γίνεται:

- Επεξεργασίας ενός πλάνου ταξινόμησης των εγγράφων από κάθε τμήμα της επιχείρησης, μετά από ανάλυση των δραστηριοτήτων του και στη συνέχεια, πιστή τήρηση του θέματος το οποίο περιέχουν, με αναγραφή του χαρακτηρισμού του.
- Χρονολογική ταξινόμηση στο εσωτερικό και εξωτερικό των φακέλων/κλασέρ
- Δημιουργία υποφακέλων ή αντίστοιχα κλασέρ με τις ανάλογες ενδείξεις, όπου αυτό είναι εφικτό, για ιδιαίτερα ζητήματα, σημαντικές υποθέσεις κ.ά.
- Αποφυγή εξαγωγής εγγράφων από τους φακέλους/κλασέρ. Σε περιπτώσεις που κρίνεται απαραίτητο τοποθετείται μια σημείωση για τον λόγο που βγήκε από το φάκελο και τον παραλήπτη ή ένα φωτοαντίγραφο όπου αναγράφεται ο παραλήπτης του εγγράφου και η ημερομηνία παράδοσης.

### **3.9.2 Οδηγός «καλής πρακτικής» φύλαξης των αρχείων**

Ο οδηγός καλής πρακτικής είναι απλά κάποιοι γενικοί κανόνες προστασίας και φύλαξης του αρχείου. Αναλυτικά είναι:

- Δεν πρέπει να αφήνουμε εκτεθειμένα μεμονωμένα έγγραφα.
- Κάθε έγγραφο, μετά τη δημιουργία ή μετά τη χρήση του να μπαίνει κατευθείαν στον αντίστοιχο φάκελο/κλασέρ.
- Να αποφεύγεται, όπου είναι δυνατόν, ο πολλαπλασιασμός και ο κατακερματισμός των φακέλων/κλασέρ.
- Να μην βγαίνουν από τους φακέλους αρχείου, όταν ζητούνται πρωτότυπα έγγραφα, αλλά φωτοαντίγραφα αυτών.
- Οι ενδείξεις των φακέλων/κλασέρ που θα χρησιμοποιηθούν για την φύλαξη των εγγράφων/τεκμηρίων αρχείου μπορούν να φέρουν τις ενδείξεις: τίτλος, θέμα, χρονολογία (αρχική-τελική), αύξουσα αρίθμηση.
- Η μεταχείριση των φακέλων/κλασέρ θα πρέπει να είναι προσεκτική, το δε υλικό των φακέλων/κλάσερ να είναι ανθεκτικό.

### **3.9.3 Μέθοδοι ελέγχου φύλαξης αρχείου**

Επειδή ο όγκος των αρχείων είναι συνεχώς αυξανόμενος, ωθούμαστε στην ανάγκη δημιουργίας μιας μεθόδου ελέγχου αυτών.

Ο έλεγχος θα αφορά το σύνολο των φακέλων/κλασέρ που φυλάσσουν αρχείο, καθώς και τον τρόπο μετακίνησής τους. Για το λόγο αυτό ως «εργαλεία», μπορούν να χρησιμοποιηθούν έντυπα, όπως π.χ. δελτίο μεταφοράς αρχείου, πρωτόκολλα παράδοσης παραλαβής, δελτία καταγραφής των χώρων αποθήκευσης, κ.ά. Τα εν λόγω έντυπα θα ταξινομούνται σ' ένα ειδικό ευρετήριο όπου θα εμφανίζεται το είδος των εγγράφων που μετακινήθηκαν, τα έντυπα που ενδεχομένως να χρησιμοποιήθηκαν, τότε πραγματοποιήθηκε αυτή η ενέργεια, για ποιον λόγο και ποιος ήταν ο αποδέκτης.

### **3.10 Πρόσβαση**

Πρόσβαση στο χώρο του Αρχείου δεν επιτρέπεται σε κανένα φυσικό πρόσωπο της εταιρείας, χωρίς τη παρουσία του αρμόδιου υπαλλήλου. Σε περίπτωση που ζητηθεί υλικό, από το προσωπικό, καταγράφεται σε λίστα, στην οποία φαίνεται το είδος του υλικού με περιγραφή, η ημερομηνία παράδοσης και παραλαβής, ονομαστικά και με

υπογραφή. Επίσης απαγορεύεται η οποιαδήποτε μετακίνηση, αντιγραφή, φωτοτύπηση, υλικού που δεν είναι δημοσιευμένο. Σε περίπτωση που χρειαστεί μια από τις προηγούμενες ενέργειες, δίδεται άδεια από τους υπευθύνους του Αρχείου.

## **Κεφάλαιο 4ο ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η ναυτιλία είναι ανέκαθεν άρρηκτα συνδεδεμένη με την ιστορία του ελληνικού έθνους. Οι ίδιες οι ρίζες της ναυτιλίας είναι ταυτόσημες με την αφετηρία του ελληνικού πολιτισμού. Στα δύο Ομηρικά έπη υπάρχουν οι παλαιότερες γραπτές αναφορές στη ναυτιλία και στις ναυπηγικές τέχνες. Ακόμα και κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας, ο ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος παρέμεινε ανεπηρέαστος από τις κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις της περιόδου. Ο τουρισμός και η ναυτιλία εξακολουθούν σήμερα να αποτελούν τους δύο βασικότερους παράγοντες της εθνικής μας οικονομίας. Η πολιτιστική ταυτότητα ενός έθνους μπορεί να υφίσταται μόνο μέσω της διάσωσης των λαογραφικών στοιχείων που αποτελούν το σύνολο της. Σε ένα άρθρο πριν 14 χρόνια αναφέρεται το εξής: «Ναυτιλία χωρίς μνήμη, είναι ναυτιλία που δε σέβεται αυτούς που τη δημιούργησαν» (Τζελίνα Χαρλαύτη, ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας, Καθημερινή, 2001).

Η αλήθεια είναι πως στην εμπορική ναυτιλία το παρελθόν λησμονείται. Αναγνωρίζεται ασφαλώς ο κόπος, το άγχος, τα χρήματα, ο κίνδυνος, αλλά όλα τα παραπάνω έχουν μια αφετηρία, η οποία σε πολλούς, ακόμη και τους μεταγενέστερους, είναι άγνωστη. Να προστεθεί ακόμη ένα στοιχείο, ανεπίσημο. Ποιά από τα στελέχη ή τους υπάλληλους σε μια ναυτιλιακή εταιρεία γνωρίζουν την ιστορία της; Η απάντηση θλίβει. Ελάχιστοι και σε ορισμένες περιπτώσεις ίσως και κανείς. Η μέριμνα, για την εκπαίδευση του προσωπικού σε σχέση με τις καταβολές και την ιστορία της εταιρείας που επιδεικνύει κάθε πλοιοκτήτης, είναι ανύπαρκτη. Τέτοιου τύπου γνώσεις μπορούν δυνητικά να προκαλέσουν εκπλήξεις και αντιδράσεις, αλλά αυτό δεν πρέπει να αποτελεί τροχοπέδη. Το δέος που προκαλεί η μαρτυρία ενός ανθρώπου για ένα γεγονός σε αντιδιαστολή με αριθμοδείκτες και ποσοστά δε πρέπει να λαμβάνεται απήφιστα. Η αναγκαιότητα και η σπουδαιότητα των δεδομένων είναι άλλο κομμάτι συζήτησης.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, στην παρούσα εργασία προτάθηκε το συγκεκριμένο μοντέλο, αποθήκευσης και διατήρησης των εγγράφων του συνόλου των ενεργειών των εταιρειών και πλοίων. Όχι μόνο σε έγχαρτη μορφή, αλλά και μέσω φωτογραφιών, οπτικοακουστικού υλικού, ηλεκτρονικών αρχείων, καταγραφής προφορικών μαρτυριών κ.α.

Γίνεται αντιληπτό λοιπόν, πως για να διατηρηθεί ζωντανή η μνήμη των εργασιών, των λειτουργιών, των αποφάσεων, των διαδικασιών και του συνόλου των ενεργειών μιας ναυτιλιακής εταιρείας και να μεταδοθεί για την επιμόρφωση του παρόντος, την ηθική ικανοποίηση του παρελθόντος και για τη μελέτη και τη γνώση του μέλλοντος, οι τρόποι είναι συγκεκριμένοι. Μουσεία<sup>46</sup>, βιβλιοθήκες, αρχεία.

Τα ιστορικά ναυτιλιακά αρχεία που σχετίζονται με την ποντοπόρο ναυτιλία και με την δράση και την ιστορία των ελληνικών εφοπλιστικών οικογενειών, δυστυχώς παρουσιάζουν απουσία κατάλληλων φορέων διατήρησης και προβολής τους. Επίσης εμφανής είναι και η απουσία ιδιωτικής πρωτοβουλίας για την δημιουργία οργανισμών/ιδρυμάτων με σκοπό την εξυπηρέτηση της ναυτιλιακής ιστορίας. Σε αυτό το σημείο δεν θα πρέπει να λησμονήσουμε να αναφέρουμε την επίσημη δημιουργία του Ιστορικού Αρχείου ΟΛΠ<sup>47</sup>, που έγινε το 2011 με σκοπό τη συλλογή, καταγραφή και μελέτη του διασκορπισμένου ιστορικού υλικού που σχετίζεται με το λιμάνι του Πειραιά. Επίσης να επισημάνουμε την ύπαρξη Κρατικών αρχείων όπως πχ το Ναυτικό Απομαχικό ταμείο, ο Οίκος Ναύτου, τα μητρώα ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Η παράλειψη αναφοράς σε παρεμφερείς δράσεις σε χώρες του εξωτερικού είναι σκόπιμη, καθώς η ελληνική ναυτιλιακή ιστορία οφείλει να πρωτοπορήσει με μοναδικό τρόπο, όπως τόσα χρόνια κάνει σε στεριά και θάλασσα.

Η πρόταση της παρούσας εργασίας, είναι ουσιαστικά, η έναρξη συζητήσεων και προβληματισμών σχετικά με τη διατήρηση της ναυτιλιακής ιστορίας. Μπορεί το μοντέλο να μην εφαρμοστεί ποτέ. Ας μείνει η σκέψη. Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος, μία τέχνη, ένα επάγγελμα που συνεχώς ενημερώνεται και βελτιώνεται από τις μνήμες και τα λάθη του παρελθόντος.

Αν όμως κανείς δε φροντίσει για τη διατήρηση του παρελθόντος, πώς θα είναι το μέλλον;

---

<sup>46</sup> Βλ. παράτημα, σελ. 119-120. Ενδεικτικός κατάλογος ναυτικών μουσείων στην Ελλάδα.

<sup>47</sup> Προς το παρόν δεν υπάρχουν περισσότερες διαθέσιμες πληροφορίες για το Ιστορικό Αρχείο, ούτε ιστοσελίδα, ούτε ηλεκτρονικοί κατάλογοι ή ευρετήρια. Στην ηλεκτρονική σελίδα του ΟΛΠ, αναφέρεται πως το Ιστορικό Αρχείο μεριμνά για τη συλλογή αρχείων των προσφύγων μετά τη μικρασιατική καταστροφή (1922-1930) και αρχεία της γερμανικής κατοχής.



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Έν Αθήναις  
τῆ 28 Φεβρουαρίου 1958

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

Άριθμός φύλλου 32

ΝΟΜΟΣ ὑπ' ἀριθ. 3816.

Περὶ κυρώσεως τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ  
Δικαίου.

ΠΑΥΛΟΣ

ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Ψηφισάμενοι ὁμόφωνως μετὰ τῆς Βουλῆς, ἀποφασίζομεν  
καὶ διατάσσομεν :

Ἄρθρον μόνον.

Κυροῦνται ἐν ὅλῳ ὁ ὑπὸ τῆς δυνάμει τοῦ εἰδικοῦ νόμου  
755 ]1948 καὶ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 45668 ]4035 ]7-9-1948 κοινῆς  
ἀποφάσεως τῶν Ἰπουργῶν Δικαιοσύνης καὶ Ἐμπορικῆς  
Ναυτιλίας συσταθείσης Εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς συνταχθεὶς Κώ-  
διξ Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἔχων οὕτω :

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣ

Περὶ πλοίων καὶ πλοιοκτησίας

Ἄρθρον 1.

Πλοῖον, κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ παρόντος νόμου, εἶναι πᾶν  
σκάφος, χωρητικότητος καθαρᾶς τοῦλάχιστον δέκα κίβρων  
προωρισμένον ὅπως κινῆται αὐτοδυνάμως ἐν θαλάσῃ.

Αἱ διατάξεις τῶν τρίτου, τετάρτου, ἔκτου, ἑβδόμου, δω-  
δεκάτου, δεκάτου τρίτου καὶ δεκάτου τετάρτου τίτλων  
τοῦ παρόντος νόμου ἐφαρμόζονται ἀναλόγως καὶ ἐπὶ παντός  
ἄλλου πλωτοῦ ναυπηγήματος.

Ἄρθρον 2.

Τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον ἐγγράφεται εἰς νηολόγιον τοῦ  
κράτους.

Ἡ πράξις τῆς νηολογήσεως ἀναγράφει τὸ ὄνομα καὶ τὴν  
ἰθαγένειαν τοῦ πλοιοκτῆτου, διορισμὸν ἀντικλήτου κατοι-  
κοῦντος ἐν Ἑλλάδι, τὸν τίτλον κτήσεως τῆς κυριότητος, τὸ  
ὄνομα τοῦ πλοίου, τὸ διεθνὲς σῆμα, τὰς ἐπὶ τῆ βάσει ἐπι-  
σήμου καταμετρήσεως διαστάσεις καὶ χωρητικότητα, τὸ  
εἶδος τῆς κινητηρίου δυνάμεως, προκειμένου δὲ περὶ μηχαν-  
οκινήτου πλοίου καὶ τὴν δυνάμιν τῆς μηχανῆς.

Ἡ πράξις τῆς νηολογήσεως χρονολογεῖται καὶ ὑπο-  
γράφεται ὑπὸ τοῦ φύλακος τοῦ νηολογίου.

Κεκυρωμένον ἀντίγραφον τοῦ τίτλου τῆς κυριότητος  
κατατίθεται καὶ τηρεῖται παρὰ τῷ φύλακι τοῦ νηολογίου.

Ἄρθρον 3.

Ἡ πράξις τῆς νηολογήσεως εἶναι ἄκυρος ἐὰν ἐξ αὐτῆς  
δὲν προκύπτῃ ἡ ταυτότης τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 4.

Δύναται νὰ νηολογηθῇ καὶ τὸ ναυπηγούμενον πλοῖον.

Ἡ πράξις τῆς νηολογήσεως ἀναγράφει τὸ ναυπηγούμενον  
καὶ τὸν τύπον τῆς ναυπηγήσεως, τὸ ὄνομα καὶ τὴν ἰθαγένειαν

τοῦ προσώπου διὰ λογαριασμὸν τοῦ ὁποίου ναυπηγεῖ-  
ται τὸ πλοῖον, διορισμὸν ἀντικλήτου κατοικοῦντος ἐν Ἑλ-  
λάδι, τὴν ὄλην ἔξ ἧς κατασκευάζεται τὸ πλοῖον, τὸ ὄνομα  
αὐτοῦ ὡς καὶ τὰς προβλεπόμενας διαστάσεις καὶ χωρητικό-  
τητα, τὸ εἶδος τῆς κινητηρίου δυνάμεως, προκειμένου δὲ  
περὶ μηχανοκινήτου πλοίου, τὸ εἶδος καὶ τὴν δυνάμιν τῆς  
μηχανῆς.

Ἄρθρον 5.

Ἐπὶ συμβάσεως ναυπηγήσεως, ἐκτὸς ἀντιθέτου συμ-  
φωνίας, ἐφαρμόζονται αἱ περὶ μισθώσεως ἔργου διατάξεις  
τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, πλὴν τῶν ἀρθρῶν 683, 693 καὶ 695.

Ἄρθρον 6.

Πρὸς μεταβίβασιν τῆς κυριότητος πλοίου ἀπαιτεῖται  
συμφωνία μεταξὺ τοῦ κυρίου καὶ τοῦ ἀποκτῶντος ὅτι διὰ  
νόμιμον τινα αἰτίαν μετατίθεται εἰς αὐτὸν ἡ κυριότης. Ἡ  
συμφωνία γίνεται ἐγγράφως καὶ ὑποβάλλεται εἰς καταχώ-  
ρισιν ἐν τῷ νηολογίῳ.

Ἄνευ τῆς κατὰ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον ἐγγραφῆς  
δὲν ἐπέρχεται ἡ μεταβίβασις τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου.

Ἄρθρον 7.

Ἡ διάταξις τοῦ προηγούμενου ἀρθροῦ ἐφαρμόζεται ἐπὶ  
τοῦ ναυπηγούμενου πλοίου, ἐφ' ὅσον τοῦτο ἔχει νηολογηθῆ.

Ἄρθρον 8.

Κατὰ τὰ λοιπὰ ἐφαρμόζονται ἀναλόγως αἱ διατάξεις  
τῶν ἀρθρῶν 1192 ἕως 1195, 1197 καὶ 1199 ἕως 1204 τοῦ  
Ἀστικοῦ Κώδικος.

Ἄρθρον 9.

Τὸ δικαίον τῆς πολιτείας, ἧς τὴν σημαίαν φέρει τὸ  
πλοῖον, ρυθμίζει τὰ ἐπ' αὐτοῦ ἐμπράγματα δικαιώματα.

ΤΙΤΛΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟΣ

Περὶ συμπλοιοκτησίας.

Ἄρθρον 10.

Ὅταν συγκύριοι πλοίου συνεκμεταλλεύονται αὐτὸ (συμ-  
πλοιοκτησία), ἐκτὸς ἐναντίας ἐγγράφου συμφωνίας, ἐφαρ-  
μόζονται αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος τίτλου.

Ἄρθρον 11.

Αἱ ἀποφάσεις ἐπὶ ζητημάτων ἀφορώντων τὴν συμπλοιο-  
κτησίαν λαμβάνονται κατὰ πλειοψηφίαν τοῦ συνόλου τῶν  
μερίδων.

Ἄρθρον 12.

Ἐάν, συνεπεία μὴ ἐπιτεύξεως πλειοψηφίας, δυσχεραί-  
νεται οὐσυνδῶς ἡ ἐκμετάλλεσις τοῦ πλοίου, τὸ δικαστήριον,  
ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ παντὸς συμπλοιοκτῆτου καὶ μετὰ κλήσιν ὄλων

Εφημερίς της Κυβερνήσεως του Βασιλείου της Ελλάδος. (1958). Νόμος υπ αριθ. 3816. Περί  
κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου. (Τευχ. 1, Αρ. Φυλ. 32). Αθήνα: Εθνικό  
Τυπογραφείο.



# ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ  
ΤΗ 3 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1973

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ  
261

## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 187

Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Προτάσει του Ήμετέρου Υπουργικού Συμβουλίου, απέφασαμεν και διατάσσομεν :

Άρθρον μόνον.

Κυρούται εν όλω ή υπό τής δυνάμει του Α.Ν. 447/1968 και διά των υπ' αριθ. 95308/4068/22.10.1968 και 116659/5228/17.12.1968 αποφάσεων ΥΕΝ συσταθείσης Ήπιτροπής συνταχθείς «Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», έχων ούτω :

#### ΚΩΔΙΞ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Εισαγωγικά διατάξεις

Άρθρον 1.

Τά τής ναυτιλίας διέπονται, έξ απόψεως Δημοσίου Δικαίου, υπό των διατάξεων του παρόντος Κώδικος και των ειδικών περι αούτης νόμων.

Άρθρον 2.

1. Όπου του παρόντος Κώδικος αναφέρεται Ήπουργός ή Ήπουργέον νοείται ό Ήπουργός ή τό Ήπουργείον Ναυτιλίας - Μεταφορών και Ήπικοινωνιών (ΉΠΝΜΕ), όπου δέ προβλέπεται ή έκδοσις Π. Διαταγμάτων ή αποφάσεων, ταύτα έκδίδονται προτάσει του Ήπουργού Ναυτιλίας - Μεταφορών και Ήπικοινωνιών (ΉΠΝΜΕ) έκτός εάν άλλως όρίζεται.

2. Ήπί θεμάτων άρμοδιότητος ναυτικής έργασίας τά σχετικά Π. Διατάγματα και αποφάσεις έκδίδονται προτάσει του Ήπουργού Ήθνικής Οικονομίας (ΉΠΕΘΟ) και του Ήπουργού Ναυτιλίας - Μεταφορών και Ήπικοινωνιών.

#### ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

Πλοία και βοηθητικά ναυπηγήματα

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α'

Όρισμοί

Άρθρον 3.

Έννοια του πλοίου

1. Πλοϊον, κατά την έννοιαν του παρόντος Κώδικος, είναι πών σκάφος, προωρισμένον όπως μετακινήται επί του ύδα-

τος πρός μεταφοράν προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκησην, επιβαλάσσιον άρωγήν, άλιείαν, άναψυγήν, επιστημονικάς έρεύνας ή άλλον σκοπόν.

2. Τά πλοία, αναλόγως του μέσου κινήσεως, του ειδικού προορισμού των, τής έκτάσεως πλώον ή άλλων κριτηρίων, διακρίνονται εις κατηγορίας κατά τά διά Π. Διατάγματος όριζόμενα.

Άρθρον 4.

Έννοια του βοηθητικού ναυπηγήματος

1. Βοηθητικόν ναυπήγημα είναι πών πλωτόν κατασκευάσιμα ανεξαρτήτως χωρητικότητος προωρισμένον να χρησιμοποιήται εν σταθερά παραμονή συνήθως εντός των λιμένων ή όρμων, διά σκοπούς βοηθητικούς τής ναυτιλίας (πλωτά δεξαμενά, πλωτοί γερανοί, βυθοκόροι, πλωτά αποβάθραι, φαρόπλοια κλπ.).

2. Τά βοηθητικά ναυπηγήματα, αναλόγως του ειδικού προορισμού των ή άλλων κριτηρίων, διακρίνονται εις κατηγορίας κατά τά Π. Διατάγματος όριζόμενα.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'

Έθνικότης του πλοίου

Άρθρον 5.

Όροι άναγνωρίσεως πλοίων ως Έλληνικών

1. Ήπιφυλασσομένης τής ισχύος ειδικών νόμων, άναγνωρίζονται ως Έλληνικά τά πλοία τά άνήκοντα κατά ποσοστόν υπερβαίνον τά πενήτηκοντα έκασοτά εις Έλληνας ύπηκόους ή έλληνικά Νομικά Πρόσωπα, των οποίων τά κεφάλαια άνήκουν εις Έλληνας ύπηκόους κατά τό αυτό ποσοστόν, κατόπιν αίτήσεως των πλοιοκτητών τούτων συνουδευομένης υπό του σχετικού τίτλου κτήσεως κυριότητος.

2. Έάν τό μεταβιβαστικόν τής κυριότητος του πλοίου έγγραφον κατηρτίσθη εν τή άλλοδαπή, διά την καταχώρισιν εις τό Νηολόγιον άπαιτείται και θεώρησις τής Προξενικής Αρχής.

3. Διά Π. Διατάγματος, έκδιδόμενου προτάσει του Ήπουργού, μετά γνώμην του Συμβουλίου Έμπορικου Ναυτικού, καθορίζονται τά τής άναγνωρίσεως έλληνικών πλοίων ως έπιβατηγών.

Άρθρον 6.

Νηολόγησις

1. Ή άναγνώρισις πλοίου ως έλληνικού συντελείται διά τής έγγραφής αυτού εις Νηολόγιον, τηρούμενον υπό Λι-

Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας. (1973). Νομοθετικό Διάταγμα υπ αριθ. 187. Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. (Τευχ. 1, Αρ. Φυλ. 261). Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.



**“IMO GENERAL DECLARATION**

(IMO FAL Form 1)

		Arrival	Departure
1.1 Name and type of ship		1.2 IMO number	
1.3 Call sign		1.4 Voyage number	
2. Port of arrival/departure		3. Date and time of arrival/departure	
4. Flag State of ship	5. Name of master	6. Last port of call/Next port of call	
7. Certificate of registry (Port; date; number)		8. Name and contact details of ship's agent	
9. Gross tonnage	10. Net tonnage		
11. Position of the ship in the port (berth or station)			
12. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)			
13. Brief description of the cargo			
14. Number of crew	15. Number of passengers	16. Remarks	
Attached documents (indicate number of copies)			
17. Cargo Declaration	18. Ship's Stores Declaration		
19. Crew List	20. Passenger List	21. The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities	
22. Crew's Effects Declaration (only on arrival)	23. Maritime Declaration of Health (only on arrival)		
24. Date and signature by master, authorized agent or officer			

For official use



# DET NORSKE VERITAS

## CLASSIFICATION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Rules of Det Norske Veritas

### Particulars of Ship

Name of Ship:	"EFTICHIA"
IMO Number:	9545053
Builder:	Dae Sun Shipbuilding & Engineering Co. Ltd.
Yard No.:	SB 537
Owner:	Condor Marine Inc.
DNV Ship Id No.:	30402

THIS IS TO CERTIFY  
that the above-mentioned ship has been surveyed by Det Norske Veritas according to the Society's Rules and that, upon completion of the survey on the 2011-09-26 the administration of the Society is satisfied that the condition of the hull, machinery and equipment was in compliance with the applicable Rule requirements for the following class notation:

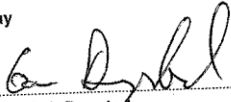
1A1 Bulk Carrier ESP ES(S) CSR BC-A E0 CLEAN BWM-E(s) GRAB(30) COAT-PSPC(B) BIS HOLDS(2,4)MAY BE EMPTY TMON

Important assumptions and conditions related to maintenance and handling of the ship are found in the ship's Appendix to the Classification Certificate. Current status of surveys and conditions of class is given in the Class status issued by the Society.

This Certificate is valid until 2016-09-26 provided the requirements for the retention of class in the Rules will be complied with and unless the class has been suspended or withdrawn.

Det Norske Veritas AS, Høvik, Norway

Date: 2011-11-15

  
Geir Dugstad  
Technical Director Classification



### IMPORTANT!

The ship's class will be automatically suspended if the renewal survey is not completed or under completion before the expiry date of the Classification Certificate, unless the survey has been accepted postponed prior to the Certificate's expiry date. Furthermore, the ship's class will also be automatically suspended if the annual/intermediate surveys, required for retention of this Certificate, are not carried out within 3 months after the anniversary date of the Classification Certificate.


*RAMMER*  
If any person suffers loss or damage which is proved to have been caused by any negligent act or omission of Det Norske Veritas, then Det Norske Veritas shall pay compensation to such person for his proved direct loss or damage. However, the compensation shall not exceed an amount equal to ten times the fee charged for the service in question, provided that the maximum compensation shall never exceed USD 2 million. In this provision "Det Norske Veritas" shall mean the Foundation, Det Norske Veritas as well as all its subsidiaries, directors, officers, employees, agents and any other acting on behalf of Det Norske Veritas.

DET NORSKE VERITAS AS, Veritasveien 1, NO-1322 Høvik, Norway, Tel.: +47 67 57 99 00, Fax: +47 67 57 99 11, Org.No. NO 945 748 931 MVA www.dnv.com  
Form No.: CSHIP Issue: May 2010 Page 1 of 2

ΠΙΜΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ-BENΙΖΕΛΟΣ ΠΡΙΝΑΡΑΚΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΝΤΟΥΒΑΚΗΣ

Name of ship: "EFTICHIA" DNV Id No: 30402  
Date of issue: 2011-11-15

**SUPPLEMENT TO THE CLASSIFICATION CERTIFICATE**  
**Endorsement for annual and intermediate surveys**  
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by Det Norske Veritas' Rules, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Rules.

Annual survey: Place: *Richards Bay* Date: *2012/11/06*  
Stamp:  Signature: *[Signature]* (G.L. F.W.)  
Surveyor, Det Norske Veritas AS

Annual / Intermediate<sup>1</sup> survey: Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_  
Signature: \_\_\_\_\_  
Stamp: \_\_\_\_\_ Surveyor, Det Norske Veritas AS

Annual / Intermediate<sup>1</sup> survey: Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_  
Signature: \_\_\_\_\_  
Stamp: \_\_\_\_\_ Surveyor, Det Norske Veritas AS

Annual survey: Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_  
Signature: \_\_\_\_\_  
Stamp: \_\_\_\_\_ Surveyor, Det Norske Veritas AS

**Endorsement for advancement of anniversary date**  
In accordance with Det Norske Veritas' Rules, the new anniversary date is: \_\_\_\_\_  
Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_  
Signature: \_\_\_\_\_  
Stamp: \_\_\_\_\_ Surveyor, Det Norske Veritas AS

**Endorsement to extend the validity of the Certificate until reaching the port of survey**  
This Certificate shall, in accordance with Det Norske Veritas' Rules, be accepted as valid until: \_\_\_\_\_  
Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_  
Signature: \_\_\_\_\_  
Stamp: \_\_\_\_\_ Surveyor, Det Norske Veritas AS

**Endorsement where the renewal survey has been completed**  
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by Det Norske Veritas' Rules, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Rules.  
This Certificate shall be accepted valid until: \_\_\_\_\_  
Place: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_  
Signature: \_\_\_\_\_  
Stamp: \_\_\_\_\_ Surveyor, Det Norske Veritas AS

<sup>1</sup> Delete as appropriate.

DET NORSKE VERITAS AS, Veritaveien 1, NO-1322 Høvik, Norway, Tel.: +47 67 57 99 00, Fax: +47 67 57 99 11, Org.No. NO 945 748 931 MVA www.dnv.com  
Form No.: CSHIP Issue: May 2010 Page 2 of 2

Πιστοποιητικό κλάσης



## THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

Application to Register a Ship or Change the name of Bahamian Ship


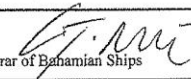
Proposed Name of Ship:-	<b>EFTICHIA</b>
a) Preferred name choice: b) Alternative name(s):	
If a new ship:-	Dae Sun Shipbuilding & Engineering Co, Ltd 12,4-ga, Bongae-dong, yeongdo-bu, Busan Korea
a) Name and address of builder: b) Yard number:	
If the ship has previously been on the Bahamian register:	N/A
a) Last Bahamian name: b) Official number:	
If the ship last sailed under another flag state:-	N/A
a) Last foreign name: b) Nationality:	
Port at which ship is now lying:	Under Construction at Daesun Shipyard Pusan South Korea
Net tonnage and details of propulsion:	Propulsion: Singel Propeller Engine: B&W6S42MC Gross Tonnage: 23.000 Net Tonnage: 11.000
Type of Vessel: Bulk Carrier	Date of Build: 22 September 2011 Date of Rebuild: N/A
Usage: (Tick as Appropriate)	<input checked="" type="checkbox"/> Commercial <input type="checkbox"/> Non Commercial <input type="checkbox"/> Home Trade
Proposed trade of ship:	WORLDWIDE
Bare Boat Charter: (Tick as Appropriate)	<input type="checkbox"/> In <input type="checkbox"/> Out <input checked="" type="checkbox"/> N/A
Classification Society Certificates Issued By:	BUREAU VERITAS
Proposed date of registry:	END OF SEPTEMBER 2005

OWNERSHIP DETAILS	
Name and Registered Office of the Owner(s)	Number of sixty-four shares
CONDOR MARINE INC 80 BROAD STREET MONROVIA LIBERIA	
Applicant's name and address:	SUPER-ECO TANKERS MANAGEMENT Inc. 2, IASSONOS ST. – PIRAEUS 18537 – GREECE
Date of application:	24 March 2011
Applicant's signature:	
<b>For BMA office use only:</b>	Official Number assigned:- MMSI Number assigned:- IMO Number assigned: Call sign assigned:-

Application to Register a Ship

ΠΙΜΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ-BENΙΖΕΛΟΣ ΠΡΙΝΑΡΑΚΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΝΤΟΥΒΑΚΗΣ

R202 - Certificate of Registry - Version 1.1

 THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS CERTIFICATE OF REGISTRY	
<b>Particulars of Ship</b>	
Official Number: 8001922 Port of Registry: Nassau Year of Registry: L/2011 Name of Ship: <b>EFTICHA</b>	IMO Number: 9545053 MMSI Number: 311 056 400 Call Sign: C6Z14
<b>Building Details</b>	<b>Propulsion and Engine Details</b>
Where built: -town: Youngdo-Gu, Busan -country: Republic of Korea Year built, remeasured or rebuilt: 2011	Propulsion: Single Propeller Type of engines: Diesel Total power: 6480 KW
<b>Vessel Type, Dimensions and Hull Materials</b>	
Ship Type: Bulk Carrier Hull Material: Steel	Length: 172.451 metres Breadth: 30.000 metres Depth: 14.400 metres
<b>Particulars of tonnage</b>	
The tonnages of this ship in accordance with her Tonnage Certificate* are:- GROSS TONNAGE: 22419                      NET TONNAGE: 11607 A detailed summary of the tonnages for this ship is shown on the Tonnage Certificate*.	
I, the undersigned, Registrar of Bahamian Ships at the port of Nassau, hereby certify that the ship, the description of which is prefixed to this my Certificate, has been duly surveyed, and that the above description is in accordance with the official Register, and that the name, residence and description of the owner(s), and the number of sixty-four shares held are as follows:-	
<b>Name, Residence and Occupation of the Owner</b>	<b>Number of Sixty-Four Shares</b>
CONDOR MARINE INC. 80 Broad Street Monrovia Liberia	64 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">                         REGISTRAR OF BAHAMIAN SHIPS                          19 OCT 2011                          LONDON ENGLAND                     </div>
Dated at London the 19 October 2011 <div style="text-align: right;">                           Registrar of Bahamian Ships                     </div>	
<p>NOTE - A Certificate of Registry is not a document of Title. It does not necessarily contain all changes of ownership, and in no case does it contain an official record of any mortgages affecting the ship.</p> <p>In case of any change of ownership it is important for the protection of the interests of all parties that such change be registered in accordance with the law. Therefore any change should be notified to a Registrar immediately.</p> <p>Should the Vessel be lost, sold or broken up, notice thereof, together with the Certificate of Registry, if in existence, should immediately be given to a registrar of Bahamian Ships</p> <p>* - Issued in accordance with the Merchant Shipping (Tonnage) Regulations 1982.</p>	

Certificate of Registry

**ΑΙΤΗΣΗ**

**Α' ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΟΥΝΤΟΣ**  
**ΤΙΤΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ (1)**

Όνομα: \_\_\_\_\_

Επώνυμο: \_\_\_\_\_

Πατρώνυμο: \_\_\_\_\_

Πόλη: \_\_\_\_\_

Οδός: \_\_\_\_\_ αριθμ. \_\_\_\_\_

T.K. \_\_\_\_\_ Τηλ. \_\_\_\_\_ ΦΑΞ \_\_\_\_\_

Ενεργώντας σαν (2) \_\_\_\_\_

**Β' ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ**  
**α) ΜΕ ΕΔΡΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**  
**ΤΙΤΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ (1)**

Όνομα \_\_\_\_\_

Επώνυμο \_\_\_\_\_

Πατρώνυμο \_\_\_\_\_

Πόλη \_\_\_\_\_

Οδός \_\_\_\_\_ αριθμ. \_\_\_\_\_ T.K. \_\_\_\_\_

Τηλέφ. \_\_\_\_\_ ΦΑΞ \_\_\_\_\_

**β) ΜΕ ΕΔΡΑ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ**

**Γ' ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥ Ή ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ**  
**ΤΙΤΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ (1)**

Όνομα \_\_\_\_\_

Επώνυμο \_\_\_\_\_

Πατρώνυμο \_\_\_\_\_

Πόλη \_\_\_\_\_

Οδός \_\_\_\_\_ αριθμ. \_\_\_\_\_ T.K. \_\_\_\_\_

Τηλέφ. \_\_\_\_\_ ΦΑΞ \_\_\_\_\_

**Δ' ΟΡΙΣΘΕΙΣ ΑΝΤΙΚΑΤΟΣ**  
**(ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ)**

Όνομα \_\_\_\_\_

Επώνυμο \_\_\_\_\_

Πατρώνυμο \_\_\_\_\_

Πόλη \_\_\_\_\_

Οδός \_\_\_\_\_ αριθμ. \_\_\_\_\_ T.K. \_\_\_\_\_

Τηλέφ. \_\_\_\_\_ ΦΑΞ \_\_\_\_\_

**Ε' ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑΤΟΣ**

Όνομα: \_\_\_\_\_ IMO: \_\_\_\_\_

» EX \_\_\_\_\_

ΕΙΔΟΣ: \_\_\_\_\_ Σημεία: \_\_\_\_\_

Λιμάνι Νηολ. \_\_\_\_\_ Αριθ. Νηολ. \_\_\_\_\_

K.O.X. \_\_\_\_\_

Μέγ. Μήκος: \_\_\_\_\_ Πλάτος: \_\_\_\_\_

Μέγιστο βύθισμα κατά τον κατάπλου: \_\_\_\_\_

Πειρασιάς: \_\_\_\_\_

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'**

**Π Ρ Ο Σ**  
**ΤΟΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**1. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΞΥΠ/ΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ & ΕΠΙΒΑΤΩΝ**  
**2. ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΡΟΓΡ & ΣΥΝΤ. ΦΟΡΤ/ΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ**

**Θ Ε Μ Α : «Αναγγελία άφιξης πλοίου»**

Σας γνωρίζουμε ότι το ένατι πλοίο/πλότο ναυπήγημα που προέρχεται από \_\_\_\_\_

αναμένεται να καταπλεύσει στο λιμάνι του Πειραιά την \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ και ώρα \_\_\_\_\_ και παρακαλούμε

να χορηγήσετε ανάλογη θέση προς εξυπηρέτησή του και για

(3) \_\_\_\_\_

Τούτο μετά την εξυπηρέτησή του θα αναχωρήσει αμέσως

την \_\_\_\_\_ και ώρα \_\_\_\_\_

για λιμάνι \_\_\_\_\_

Ο Αιτών

Υπογραφή – Σφραγίδα

και ολογράφως: Όνομα – Επώνυμο – Πατρώνυμο

Αριθμ. Ταυτότητας: \_\_\_\_\_

Αρχή που την εξέδωσε: \_\_\_\_\_

**Σ η μ ε ι ώ σ ε ι ς :**

1) Όταν πρόκειται για εταιρεία γράφεται το είδος της και ο νόμος εκπρόσωπός της κατά το Καταστατικό, ήτοι: για την Α.Ε. ο Διευθύνων Σύμβουλος ή ο Γενικός Διευθυντής, για την Ε.Π.Ε. ο Διαχειριστής, για την Ε.Ε. ή Ο.Ε. ένας από τους ομόρρυθμους εταίρους.

2) Πράκτορας ή Πλοιοκτήτης ή Πλοίαρχος ή Εκπρόσωπος.

3) α) Όταν πρόκειται για έμπορτα πλοία γράφεται το σύνολο των τόνων του φορτίου που προορίζεται για Πειραιά και ανάλυση κατά κύτος με ανάλογη περιγραφή του φορτίου. Εάν φέρει εύφλεκτες, εκρηκτικές, δηλητηριώδεις ή άλλες επιβλαβείς ύλες και ουσίες δηλώνεται αναλυτικά το είδος τους.  
β) Όταν πρόκειται για κρουαζιερόπλοια γράφεται το λιμάνι αφετηρίας της κρουαζιέρας.

Έντυπο αναγγελίας άφιξης πλοίου

## ΑΙΤΗΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ

Προς: **ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.**  
**Διεύθυνση Εξυπηρέτησης Πλοίων – Τμήμα Δεξαμενών**

### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΙΤΟΥΝΤΟΣ

Εταιρεία: \_\_\_\_\_ Έδρα: \_\_\_\_\_  
Όνοματεπώνυμο: \_\_\_\_\_ ΑΦΜ: \_\_\_\_\_ ΔΟΥ: \_\_\_\_\_  
Οδός: \_\_\_\_\_ αρ. \_\_\_\_\_ Πόλη: \_\_\_\_\_ Τ.Κ.: \_\_\_\_\_  
Τηλέφωνο: \_\_\_\_\_ Φαξ: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

**Ενεργώντας σαν** \_\_\_\_\_ αφού έλαβα γνώση του Κανονισμού Λειτουργίας και Τιμολογίων Δεξαμενών Ο.Λ.Π. Α.Ε. τον οποίο και αποδέχομαι ανεπιφύλακτα, **παρακαλώ να μου διατεθεί κατάλληλη** \_\_\_\_\_ **δεξαμενή** για το δεξαμενισμό του πλοίου \_\_\_\_\_ **τις ημερομηνίες** \_\_\_\_\_, αριθμός ημερών \_\_\_\_\_ και δηλώνω τα ακόλουθα στοιχεία:

### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ

Εταιρεία: \_\_\_\_\_ Έδρα: \_\_\_\_\_  
Όνοματεπώνυμο: \_\_\_\_\_ ΑΦΜ: \_\_\_\_\_ ΔΟΥ: \_\_\_\_\_  
Οδός: \_\_\_\_\_ αρ. \_\_\_\_\_ Πόλη: \_\_\_\_\_ Τ.Κ.: \_\_\_\_\_  
Τηλέφωνο: \_\_\_\_\_ Φαξ: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥ Ή ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΤΗΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Όνοματεπώνυμο: \_\_\_\_\_ ΑΦΜ: \_\_\_\_\_ ΔΟΥ: \_\_\_\_\_  
Οδός: \_\_\_\_\_ αρ. \_\_\_\_\_ Πόλη: \_\_\_\_\_ Τ.Κ.: \_\_\_\_\_  
Τηλέφωνο: \_\_\_\_\_ Φαξ: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΠΡΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟ

Όνομα: \_\_\_\_\_ ex: \_\_\_\_\_ Είδος: \_\_\_\_\_  
Λιμένας & Αρ. Νηολ.: \_\_\_\_\_ ΙΜΟ: \_\_\_\_\_ Σημεία: \_\_\_\_\_  
Ολικό μήκος (ακριβή στοιχεία): \_\_\_\_\_ Ολικό πλάτος (ακριβή στοιχεία): \_\_\_\_\_  
Ολική χωρητικότητα (GROSS TONNAGE) κόροι: \_\_\_\_\_ Ύψος από την τρόπιδα μέχρι το κύριο κατάστρωμα: \_\_\_\_\_  
Άφορτο πρωραίο βύθισμα: \_\_\_\_\_ Άφορτο πρυμναίο βύθισμα: \_\_\_\_\_  
Προβλεπόμενο μέσο βύθισμα κατά το δεξαμενισμό: \_\_\_\_\_ Πρόσθετο ή νεκρό βάρος (DEAD WEIGHT): \_\_\_\_\_  
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος συνεχούς (110/220 D.C.): \_\_\_\_\_  
Όνοματεπώνυμο πλοιάρχου: \_\_\_\_\_  
Πραγματικό εκτόπισμα κατά την ημέρα του δεξαμενισμού τόνοι (συμπληρώνεται ΜΟΝΟ από πολεμικά πλοία): \_\_\_\_\_

### ΥΠΟΒΟΛΗ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΣΧΕΔΙΩΝ ΠΛΟΙΟΥ:

Α) Δεν υποβάλλονται σχέδια λόγω του ότι το πλοίο έχει δεξαμενιστεί στην ίδια δεξαμενή την τελευταία 5ετία, δηλαδή στις \_\_\_\_\_ και με ευθύνη μου δηλώνω ότι το πλοίο δεν έχει υποστεί καμία απολύτως μετασκευή.

Β) Υποβάλλω τα ακόλουθα σύμφωνα με τον Κανονισμό σχέδια:

Δεξαμενισμού (Docking Plan) \_\_\_\_\_

Χωρητικότητας μετά κλίμακας μεταφερόμενου φορτίου (Capacity Plan Dead Weight Scale) \_\_\_\_\_

Στοιβασίας (Stowage Plan) εφόσον το πλοίο φέρει φορτίο κατά το δεξαμενισμό \_\_\_\_\_

Επιφυλάσσομαι να υποβάλλω οποιοδήποτε περαιτέρω διευκρινιστικό σχέδιο/στοιχείο μου ζητηθεί ως προς την κατάσταση του πλοίου για τον ασφαλή δεξαμενισμό.

### ΣΚΟΠΟΣ – ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ

Υδροβολή / Βάψιμο  Αποσκωρίαση  Επιθεώρηση   
Καθαρισμός υφάλων  Ελασματοουργικές εργασίες  Άξονας   
Λοιπές εργασίες \_\_\_\_\_

**Ο ΑΙΤΩΝ**



**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.**  
**ΤΜΗΜΑ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ**  
**ΔΗΛΩΣΗ ΑΠΟΔΟΧΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ**  
**(ΕΝΤΥΠΟ ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ ΤΗΣ ΑΙΤΗΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ)**

1. Η αίτηση υποβάλλεται σε τρία (3) αντίγραφα.
2. Δηλώνεται ότι οι εκπρόσωποι του πλοίου έχουν λάβει γνώση του παρόντος κανονισμού και δεσμεύονται να τηρήσουν τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτόν, καθώς και οποιαδήποτε άλλη προϋπόθεση θέσει ο Ο.Λ.Π. ή απαιτείται από την κείμενη νομοθεσία και ότι καθίστανται απολύτως υπεύθυνοι για την ακρίβεια των αναγραφόμενων στην αίτηση (Παράρτημα Α') στοιχείων.
3. Το αργότερο μία (1) ημέρα πριν το δεξαμενισμό, ο πλοίαρχος οφείλει να επικοινωνήσει με τον υπεύθυνο της δεξαμενής, προκειμένου να λάβει οδηγίες για το δεξαμενισμό. Επίσης υποχρεούται να συμπληρώσει και να υπογράψει ειδικό έντυπο, αναφορικά με την κατάσταση του πλοίου, το οποίο θα του χορηγείται από τον υπεύθυνο της δεξαμενής. Το έντυπο αυτό αποτελεί συμπληρωματικό έγγραφο της αίτησης και τίθεται στο φάκελο του πλοίου.
4. Τα πάσης φύσεως δεξαμενόπλοια είναι υποχρεωμένα να προσκομίσουν, τόσο στο τμήμα δεξαμενών, όσο και στη δεξαμενή Gas Free εισόδου το αργότερο μία (1) ημέρα πριν την ημερομηνία δεξαμενισμού.
5. Σε περίπτωση, που απαιτηθούν συμπληρωματικά σχέδια ή τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου, θα πρέπει να κατατεθούν άμεσα, προκειμένου να ελεγχθούν για τον ασφαλή δεξαμενισμό.
6. Ο απών μπορεί να ενημερώνεται καθημερινά από την ηλεκτρονική σελίδα του ΟΛΠ Α.Ε. ([www.olp.gr](http://www.olp.gr)) για τη διαθεσιμότητα, καθώς και για τυχόν αλλαγές του Προγράμματος δεξαμενισμού.
7. Παρελήφθησαν σε φωτοαντίγραφο: Ο Κανονισμός Λειτουργίας – Εκμετάλλευσης & Τιμολόγια Δεξαμενών, ο Τιμοκατάλογος και ο προγραμματισμός της δεξαμενής προς ενημέρωση.
8. Για την πληρωμή των αμοιβών Ο.Λ.Π. Α.Ε. ευθύνονται αλληλεγγύως, αδιαίρετως και εις ολόκληρο, όλοι οι στην αίτηση αναφερόμενοι πλοιοκτήτες, διαχειριστές, εκπρόσωποι κλπ., τα δε σχετικά Τιμολόγια και οι Προκαταβολές του παρόντος δεξαμενισμού θα εκδίδονται σε βάρος του \_\_\_\_\_.

Πειραιάς,.....20.....

**Ο ΑΙΤΩΝ**

--- Συμπληρώνεται από την Υπηρεσία Ο.Λ.Π. Α.Ε. ---

Οφειλές προς Ο.Λ.Π. πλοίου φυσικών ή νομικών προσώπων αναγραφόμενων στην αίτηση:

Ναι \_\_\_\_\_

Όχι \_\_\_\_\_

Διακανονισμός \_\_\_\_\_

Κατατέθηκαν τα παρακάτω Γραμμάτια δικαιώματος εγγραφής για δεξαμενισμό Τ.Ε.Ε./Ν.Δ. εκ ευρώ \_\_\_\_\_

1. Γραμμάτιο εισπραξής 10/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/€ \_\_\_\_\_ - α' προκαταβολή

2. Γραμμάτιο εισπραξής 10/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/€ \_\_\_\_\_ - β' προκαταβολή

3. Γραμμάτιο εισπραξής 10/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/€ \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

4. Γραμμάτιο εισπραξής 10/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/€ \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

5. Γραμμάτιο εισπραξής 10/\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/€ \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



THE COMMONWEALTH OF THE  
BAHAMAS  
INTERNATIONAL TONNAGE  
CERTIFICATE (1969)

DNV Id No:  
30402  
Imo No:  
9545053

Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969,  
under the authority of the Government of

THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	* Date
EFTICHIA	C6Z14	NASSAU	2011

\* Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(6)), or date on which the ship  
underwent alterations or modifications of a major character (Article 3(2)(b)), as appropriate.

MAIN DIMENSIONS

Length (Article 2(8))	Breadth (Regulation 2(3))	Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))
172.451 M	30.000 M	14.400 M

THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

GROSS TONNAGE                    22 419  
NET TONNAGE                        11 607

This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International  
Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Issued at OSLO, NORWAY the 30 MAY 2011

The undersigned declares that he is duly authorized by the said  
Government to issue this certificate.



for Det Norske Veritas AS  
(Authorized Agent of the Commonwealth of the  
Bahamas)

*Laura Drange*  
HELGE DRANGE  
HEAD OF SECTION

ΠΙΜΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ-BENΙΖΕΛΟΣ ΠΡΙΝΑΡΑΚΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΝΤΟΥΒΑΚΗΣ

DNV Id No.: 30402  
Imo No: 9545053

SPACES INCLUDED IN TONNAGE			
GROSS TONNAGE			
Name of Space	Location	Length	Moulded volume Enclosed spaces (v)
UNDERDECK	-	-	64 411.60
FORECASTLE 1ST TIER	#202 -	15.72	583.50
DECKHOUSE 1ST TIER	#7 - #35	22.00	1 343.50
DECKHOUSE 2ND TIER	#9 - #35	20.80	1 081.50
DECKHOUSE 3RD TIER	#9 - #35	20.80	1 081.50
DECKHOUSE 4TH TIER	#20 - #35	12.00	682.00
WHEEL HOUSE 5TH TIER	#20 - #35	12.65	368.20
ENG. CASING 4TH TIER	#9 - #18	7.20	171.40
FUNNEL 5TH TIER	#9 - #16	5.60	251.70
RADAR MAST	#22 - #23	1.40	9.10
PROVISION CRANE(P&S)	#23 - #24	0.78	1.70
DECK STORE NO.1 - 4	ON DECK	3.20	131.20
CRANE NO.1 - 4	ON DECK	3.82	428.80
NO.1 HATCH COAMING	#179 - #198	15.20	353.10
NO.2-5 HATCH COAMING	#67 - #169	20.00	2 627.60
NO.1 HATCH COVER	#178 - #198	15.50	205.10
NO.2-5 HATCH COVER	#38 - #169	20.22	1 466.20
SIDE TO SIDE ERE.(P&S)	#11 - #27	12.80	161.50
ER HATCH	#19 - #22	1.67	1.70
Total Volume (V1)			75 360.90
Excluded spaces (Regulation 2(5))			
An asterisk (*) should be added to those spaces listed above which comprise both enclosed and excluded spaces.			

DET NORSKE VERITAS AS, Veritasveien 1, NO-1322 Høvik, Norway, Tel.: +47 67 57 99 00, Fax: +47 67 57 99 11, Org.No. NO 945 748 931 MVA www.dnv.com  
Form No.: TMC.127a Issue: May 2011 Page 2 of 4

DNV Id No.: 30402  
 Imo No: 9545053

SPACES INCLUDED IN TONNAGE			
NET TONNAGE			
Name of Space	Location	Length	Moulded volume Enclosed spaces (v)
NO. 1 CARGO HOLD	#173 - #207	27.20	7 872.50
NO. 2 CARGO HOLD	#138 - #174	28.80	10 043.50
NO. 3 CARGO HOLD	#104 - #139	28.00	9 698.60
NO. 4 CARGO HOLD	#69 - #105	28.80	10 044.00
NO. 5 CARGO HOLD	#35 - #70	28.00	9 407.00
* HATCH COAMINGS ARE INCLUDED.			
Total Volume (V2)			47 065.60

*K*

DNV Id No.: 30402  
Imo No: 9545053

NUMBER OF PASSENGERS (Regulation 4(1))		MOULDED DRAUGHT (Regulation 4(2))
Number of passengers in cabins with not more than 8 berths	NIL	9.900 M
Number of other passengers	NIL	
Date and place of original measurement		30 MAY 2011 - OSLO, NORWAY
Date and place of last previous remeasurement		
Remarks:		
Overall Length:	180.400 M	

✓



DET NORSKE VERITAS  
INTERNATIONAL LOAD LINE  
CERTIFICATE

DNV Id No:  
30402  
Date of issue:  
2011-12-02

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto,  
under the authority of the government of

**THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS**

by Det Norske Veritas AS

**Particulars of Ship**

Name of Ship: "EFTICHA"  
Distinctive Number or Letters: C6Z14  
Port of Registry: NASSAU  
Length (L) as defined in article 2(8): 172.451 m  
IMO Number: 9545053

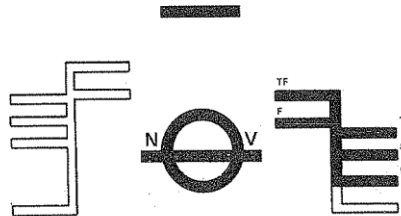
Freeboard assigned as:  A new ship  An existing ship  
Type of ship:  Type "A"  Type "B" with reduced freeboard  
 Type "B"  Type "B" with increased freeboard

Freeboard from deck line:	Load line:
Tropical ..... 4318 mm (T)	..... 206 mm above (S)
Summer ..... 4524 mm (S)	Upper edge of line through centre of ring
Winter ..... 4730 mm (W)	..... 206 mm below (S)
Winter North Atlantic ..... - mm (WNA)	..... - mm below (S)
Timber tropical ..... - mm (LT)	..... - mm above (LS)
Timber summer ..... - mm (LS)	..... - mm above (S)
Timber winter ..... - mm (LW)	..... - mm below (LS)
Timber winter North Atlantic ..... - mm (LWNA)	..... - mm below (LS)

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber: 222 mm.

Allowance for fresh water for timber freeboards: - mm.

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is 0 mm below the level of freeboard steel deck at side.



ΠΙΜΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ-BENΙΖΕΛΟΣ ΠΡΙΝΑΡΑΚΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΝΤΟΥΒΑΚΗΣ

Name of ship: "EFTICHIA"

DNV Id No: 30402  
Date of issue: 2011-12-02

THIS IS TO CERTIFY <sup>1</sup> <sup>2</sup>:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of article 14 of the Convention.
2. That the survey showed that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the Convention.

Completion date of survey on which this Certificate is based: 2011-09-26

This Certificate is valid until 2016-09-26 subject to annual surveys in accordance with article 14 (1) (c) of the Convention.

Issued at Høvik, Norway on 2011-12-02



for Det Norske Veritas AS

*Kjellaug Oppedal Hurlen*  
Kjellaug Oppedal Hurlen  
Head of Section

<sup>1</sup> When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.  
<sup>2</sup> When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

Name of ship: "EFTICHIA"

DNV Id No: 30402  
Date of issue: 2011-12-02

**Endorsement for annual surveys**

This is to certify that at a annual survey required by article 14 (1) (a) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Anniversary date is (unless endorsed for advancement, see next page):

26 Sep

Range:

26 Jun to 26 Dec

Annual survey

Place:

*Richards Bay*

Date:

*2012/11/06*

Stamp



Signature:

*[Handwritten Signature]*  
Surveyor, Det Norske Veritas AS

Annual survey

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

Annual survey

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

Annual survey

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

**Annual survey in accordance with article 19(8)(c)**

This is to certify that, at a survey in accordance with article 19(8)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

**Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where article 19(3) applies**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until: .....

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp





DET NORSKE VERITAS  
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION  
CERTIFICATE

Certificate No:  
30402  
Date of issue:  
2011-11-15

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as modified  
by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

**THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS**

by Det Norske Veritas AS

**Particulars of Ship**

Name of Ship:	"EFTICHIA"
Distinctive Number or Letters:	C6Z14
Port of Registry:	NASSAU
Gross Tonnage:	22419
Deadweight of ship (metric tons) <sup>1</sup> :	-
IMO Number:	9545053

**Type of Ship:** <sup>2</sup>

- Bulk carrier
- Oil tanker
- Chemical tanker
- Gas carrier
- Ship other than any of the above

**Date of Build** <sup>3</sup>

Date of building contract:	2008-07-01
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction:	2011-01-26
Date of delivery:	2011-09-26
Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable):	-

<sup>1</sup> For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

<sup>2</sup> Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers 'yes' and 'applicable' or a dash (-) for the answers 'no' and 'not applicable' as appropriate.

<sup>3</sup> All applicable dates to be completed

ΠΙΜΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ-BENΙΖΕΛΟΣ ΠΡΙΝΑΡΑΚΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΝΤΟΥΒΑΚΗΣ

Certificate No: 30402  
Date of issue: 2011-11-15

THIS IS TO CERTIFY:

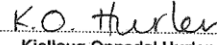
1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/10 of the Convention.
2. That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans).
3. That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on  
Newbuilding and 2011-09-26
4. That an Exemption Certificate has been issued  <sup>2</sup>
5. That the ship was not <sup>4</sup> subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation II-1/55 / II-2/17 <sup>4</sup> of the Convention;
6. That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection <sup>4</sup> is not <sup>4</sup> appended to this Certificate.


This Certificate is valid until **2016-09-26**. <sup>5</sup>  
subject to the annual and intermediate surveys and inspections of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation I/10 of the Convention.

Completion date of survey on which this Certificate is based: **2011-09-26**

Issued at **Høvik, Norway** on **2011-11-15**

for Det Norske Veritas AS

  
**Kjellaug Oppedal Hurlen**  
Head of Section



<sup>4</sup> Delete as appropriate.

<sup>5</sup> The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).

Certificate No: 30402  
Date of issue: 2011-11-15

**Endorsement for annual and intermediate Surveys**

THIS IS TO CERTIFY:

that, at a survey required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Anniversary date is (unless endorsed for advancement, see page 4):

26 Sep

Range:

26 Jun to 26 Dec

Annual survey:

Place:

*Richard's Bay*

Date:

*2012/11/26*



Signature:

*G. F. H. N.*  
Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

Annual / Intermediate survey: <sup>6</sup>

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

Annual / Intermediate survey: <sup>6</sup>

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

Annual survey:

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

**Annual/Intermediate survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)**

THIS IS TO CERTIFY:

that, at an annual / intermediate <sup>6</sup> survey in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

**Endorsement for inspections of the outside of the ship's bottom**

THIS IS TO CERTIFY:

that, at a survey required by regulation I/10 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

First inspection:

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

Second inspection:

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

<sup>6</sup> Delete as appropriate



DET NORSKE VERITAS  
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT  
CERTIFICATE

Certificate No:  
30402  
Date of issue:  
2011-11-15

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form E)

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as modified  
by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

**THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS**

by Det Norske Veritas AS

**Particulars of Ship**

Name of Ship: "EFTICHIA"  
Distinctive Number or Letters: C6Z14  
Port of Registry: NASSAU  
Gross Tonnage: 22419  
Deadweight of ship (metric tons)<sup>1</sup>: -  
Length of ship (Reg. III/3.12): 172.451 m  
IMO Number: 9545053

**Type of Ship:<sup>2</sup>**

- Bulk carrier  
 Oil tanker  
 Chemical tanker  
 Gas carrier  
 Ship other than any of the above

**Date of Build<sup>3</sup>**

Date of building contract: 2008-07-01  
Date on which keel was laid or ship was at a similar  
stage of construction: 2011-01-26  
Date of delivery: 2011-09-26  
Date on which work for a conversion or an alteration  
or modification of a major character was commenced  
(where applicable): -

<sup>1</sup> For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only.

<sup>2</sup> Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers 'yes' and 'applicable' or a dash (-) for the answers 'no' and 'not applicable' as appropriate.

<sup>3</sup> All applicable dates to be completed

ΠΙΜΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ-ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ-BENΙΖΕΛΟΣ ΠΙΡΙΝΑΡΑΚΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΝΤΟΥΒΑΚΗΣ

Certificate No: 30402  
Date of issue: 2011-11-15

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/8 of the Convention.
2. That the survey showed that:
  - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;
  - 2.2 the life-saving appliances and the equipment of lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
  - 2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
  - 2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots, and nautical publications;
  - 2.5 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
  - 2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention;
  - 2.7 the ship was not<sup>4</sup> subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/38<sup>4</sup> of the Convention;
  - 2.8 a document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances and arrangements<sup>4</sup> is not<sup>4</sup> appended to this Certificate.
3. That an Exemption Certificate has been issued  <sup>2</sup>  
Wrt. **bridge visibility**

This Certificate is valid until **2016-09-26**.<sup>5</sup>  
subject to the annual and periodical surveys accordance with regulation I/8 of the Convention.

Completion date of survey on which this Certificate is based: **2011-09-26**

Issued at **Høvik, Norway** on **2011-11-15**

for Det Norske Veritas AS

*KO Hurlen*  
Kjellaug Oppedal Hurlen  
Head of Section



<sup>4</sup> Delete as appropriate.

<sup>5</sup> The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).

Certificate No: 30402  
Date of issue: 2011-11-15

**Endorsement for annual and periodical Surveys**

THIS IS TO CERTIFY:

that, at a survey required by regulation I/8 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Anniversary date is (unless endorsed for advancement, see page 4):

26 Sep

Range:

26 Jun to 26 Dec

Annual survey:

Place:

*Richards Bay*

Date:

*2012/11/06*



Signature:

*[Signature]*

Stamp

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Annual / Periodical survey: <sup>a</sup>

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

Annual / Periodical survey: <sup>a</sup>

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

Annual survey:

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

**Annual/Periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)**

THIS IS TO CERTIFY:

that, at an annual / periodical survey <sup>a</sup> in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

**Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14(c) applies**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

<sup>a</sup> Delete as appropriate



DET NORSKE VERITAS  
CARGO SHIP  
SAFETY RADIO CERTIFICATE

Certificate No:  
30402  
Date of issue:  
2011-11-15

This Certificate shall be supplemented by  
a Record of Equipment of Radio Facilities (Form R)

Issued under the provisions of the International Convention For The Safety Of Life At Sea, 1974, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto

under the authority of the Government of

**THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS**

by Det Norske Veritas AS

**Particulars of Ship**

Name of Ship:	"EFTICHIA"
Distinctive Number or Letters:	C6Z14
Port of Registry:	NASSAU
Gross Tonnage:	22419
Sea areas in which ship is certified to operate (regulation I/2):	A1, A2, A3
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced:	2011-01-26
IMO Number:	9545053

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/9 of the Convention.
2. That the survey showed that:
  - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
  - 2.2 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.
3. That an Exemption Certificate has been issued  1

This Certificate is valid until **2016-09-26**,<sup>2</sup> subject to the periodical surveys in accordance with regulation I/9 of the Convention.  
Completion date of survey on which this Certificate is based: **2011-09-26**

Issued at **Høvik, Norway** on 2011-11-15

for Det Norske Veritas AS

*K.O. Hurlen*  
Kjellaug Oppedal Hurlen  
Head of Section

- 1 Entries in boxes shall be made by inserting either a cross (x) for the answers 'yes' and 'applicable' or a dash (-) for the answers 'no' and 'not applicable' as appropriate.
- 2 The day and month of this date correspond to the anniversary date as defined in regulation I/2(n) of the Convention, unless amended in accordance with regulation I/14(h).

Name of ship: "EFTICHIA"

Certificate No: 30402  
Date of issue: 2011-11-15

**Endorsement for periodical surveys**

THIS IS TO CERTIFY:

that, at a survey required by regulation I/9 of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Anniversary date is (unless endorsed for advancement, see next page):

26 Sep

Range:

26 Jun to 26 Dec

Periodical survey:

Place:

*Richard's Bay*

Date:

*2012/11/06*



Stamp

Signature:

*[Signature]*  
Surveyor, Det Norske Veritas AS

Periodical survey:

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

Periodical survey:

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

Periodical survey:

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

**Periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii)**

THIS IS TO CERTIFY:

that, at a periodical survey in accordance with regulation I/14(h)(iii) of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Periodical survey:

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

**Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where regulation I/14(c) applies**

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation I/14(c) of the Convention, be accepted as valid until

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp





DET NORSKE VERITAS  
INTERNATIONAL OIL POLLUTION  
PREVENTION CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by Record of  
Construction and Equipment

Certificate no.:  
30402A  
Date of issue:  
2011-11-15

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

**THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS**

by Det Norske Veritas AS

**Particulars of Ship**

Name of Ship: "EFTICHIA"  
Distinctive Number or Letters: C6Z14  
Port of Registry: NASSAU  
Gross Tonnage: 22419  
Deadweight of ship (metric tons)<sup>1</sup>: -  
IMO Number: 9545053

Type of ship:  Oil Tanker  
 Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under Regulation 2(2) of Annex I of the Convention  
 Ship other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY:


1. That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 6 of Annex I of the Convention.
2. That the survey shows that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

Remarks/Recommendations:

This Certificate is valid until 2016-09-26<sup>2</sup> subject to surveys in accordance with Regulation 6 of Annex I of the Convention.

Completion date of survey on which this Certificate is based: 2011-09-26

Issued at Høvik, Norway on 2011-11-15

 for Det Norske Veritas AS  
K.O. Hurlen  
Kjellaug Oppedal Hurlen  
Head of Section

ALIONA

<sup>1</sup> For oil tankers  
<sup>2</sup> Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with Regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this date correspond to anniversary date as defined in Regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with Regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

Name of ship: "EFTICHIA"

Certificate No: 30402A  
Date of issue: 2011-11-15

**Endorsement for annual and intermediate surveys**

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by Regulation 6 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

1st annual survey:

Place:

*Richards Bay*

Date:

*2012/11/06*

Stamp



Signature:

*[Handwritten Signature]*  
Surveyor, Det Norske Veritas AS

2nd annual/intermediate<sup>3</sup> survey:

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

3rd annual/intermediate<sup>3</sup> survey:

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

4th annual survey:

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

**Annual/intermediate survey in accordance with Regulation 10.8.3**

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate<sup>3</sup> survey in accordance with Regulation 10.8.3 of Annex I of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

**Endorsement to extend the Certificate if valid for less than 5 years where Regulation 10.3 applies**

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with Regulation 10.3 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until: .....

Place:

Date:

Signature:

Surveyor, Det Norske Veritas AS

Stamp

<sup>3</sup> Delete as appropriate.



### SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE

No. 9545053-V002-002



issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE  
AT SEA, 1974, as amended,

under the authority of the Government of

**The Commonwealth of the Bahamas**

by

**RINA**

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage
<b>EFTICHIA</b>	<b>C6ZI4</b>	<b>NASSAU</b>	<b>22419 GT</b>
IMO Number <sup>1</sup>	Type of ship		
<b>9545053</b>	<b>Bulk carrier</b>		

Company: Name **TOMASOS BROTHERS INC.**  
Identification Number **1662552**  
Address **2, IASSONOS STR. - 185 37 - PIRAEUS**  
Country **GREECE**

**THIS IS TO CERTIFY** that the safety management system of the ship has been audited and that it complies with the requirements of the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code<sup>2</sup>), following verification that the Document of Compliance for the Company is applicable to this type of ship.

This Safety Management Certificate is valid until: **02 February 2017**

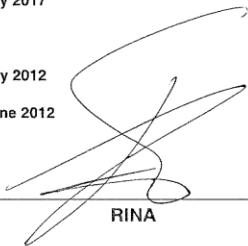
subject to periodical verification and the Document of Compliance remaining valid.

Completion date of the audit on which this Certificate is based: **02 February 2012**

Issued at: **PIRAEUS**

on **14 June 2012**



  
\_\_\_\_\_  
RINA

<sup>1</sup> In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, Adopted by the Organization by Resolution A.600(15).

<sup>2</sup> Adopted by the Organization by Resolution A.741(18), as amended by IMO Resolution MSC.104(73).

IMO No. 9545053 Name of ship EFTICHIA

Certificate No. 9545053-V002-002 Page 2 / 3

**ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE VERIFICATION  
AND ADDITIONAL VERIFICATION (IF REQUIRED)**

**THIS IS TO CERTIFY** that, at the intermediate verification in accordance with Regulation IX/6.1 of the Convention and paragraph 13.8 of the ISM Code, the safety management system was found to comply with the requirements of the ISM Code.

Intermediate verification (to be completed between the second and the third anniversary date)	Signature and seal
Place	
Date	
Additional verification (*)	Signature and seal
Place	
Date	
Additional verification (*)	Signature and seal
Place	
Date	
Additional verification (*)	Signature and seal
Place	
Date	

(\*) If applicable.

Form SMSSMC\_BAH - 05/2011 - LS

IMO No. 9545053 Name of ship EFTICHIA

Certificate No. 9545053-V002-002 Page 3 / 3

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL HAS BEEN COMPLETED AND PART B 13.13 OF THE ISM CODE IS APPLIED**

The ship complies with the relevant provisions of part B of the ISM Code, and the Certificate should, in accordance with part B 13.13 of the ISM Code, be accepted as valid until

Place	Signature and seal
Date	

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF VERIFICATION WHERE PART B 13.12 OF THE ISM CODE APPLIES OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE PART B 13.14 OF THE ISM CODE APPLIES**

This Certificate should, in accordance with part B 13.12 or part B 13.14 of the ISM Code, be accepted valid until

Place	Signature and seal
Date	



DET NORSKE VERITAS

DOCUMENT OF COMPLIANCE  
SPECIAL REQUIREMENTS FOR SHIPS  
CARRYING DANGEROUS GOODS

DOC No.:  
30402  
Date of Issue:  
2011-11-15

Issued in pursuance of the requirement of Reg. II-2/19.4 of the International Convention for Safety of Life at Sea, 1974, as amended,

under the authority of the Government of

**THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS**

by **Det Norske Veritas**

**Particulars of ship**

Name of ship EFTICHIA  
Distinctive number or letters C6Z14  
Port of registry NASSAU  
Gross tonnage 22 419  
Type of ship BULK CARRIER  
IMO number 9545053 Date on which the keel was laid 2011-01-26

**THIS IS TO VERIFY:**

1. That the construction and equipment of the above mentioned ship was found to comply with the provisions of Reg. II-2/19.4 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.
2. That the ship is suitable for the carriage of those classes of dangerous goods specified in the appendix hereto, subject to any provisions in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code and the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code (former BC Code), as applicable, for individual substances, materials or articles also being complied with.
3. That the ship is also suitable for carrying Materials Hazardous only in Bulk (MHB) as specified in the appendix hereto, subject to any provisions in the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code (former BC Code) also being complied with.

Completion date of the survey on which this Document is based 2011-09-26

This Document is valid until 2016-09-26

Issued at OSLO, NORWAY on 2011-11-15

for **DET NORSKE VERITAS AS**

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*  
**Karoline Solhaug**  
Head of Section

**RENEWAL OF DOCUMENT**

THIS IS TO VERIFY that at the periodical survey required for renewal of the Document, the ship was found to comply with the relevant provisions and that this Document is reinstated with validity until: \_\_\_\_\_  
(maximum five months), pending the issuance of the new Document.

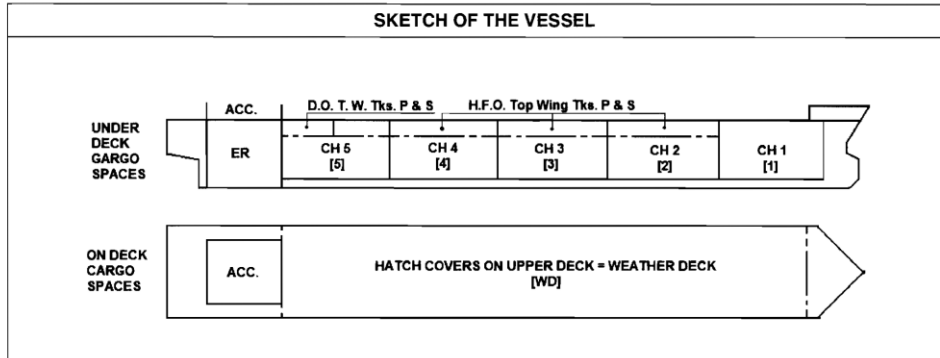
\_\_\_\_\_ Place \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (Name) \_\_\_\_\_ Stamp \_\_\_\_\_

Surveyor's signature

**APPENDIX TO DOCUMENT OF COMPLIANCE  
SPECIAL REQUIREMENTS FOR SHIPS CARRYING  
DANGEROUS GOODS**

DOC No.:  
**30402**  
Date of Issue:  
**2011-11-15**



Dangerous Goods in Packaged Form		Cargo Spaces									
Class	Substance										
1.1-1.6	Explosives										
1.4 S	Substances and articles which present no significant hazard										
2.1	Flammable gases										
2.2	Non-flammable, non-toxic gases										
2.3	Toxic gases flammable										
2.3	Toxic gases non-flammable										
3	Flammable liquids. Pg I and II. FP < 23°C										
3	Flammable liquids. Pg III. 23°C ≤ FP ≤ 60°C										
4.1	Flammable solids, self-reactive substances and desensitized explosives										
4.2	Substances liable to spontaneous combustion										
4.3	Substances which, in contact with water, emit flammable gases. Liquids										
4.3	Substances which, in contact with water, emit flammable gases. Solids										
5.1	Oxidizing substances										
5.2	Organic peroxides										
6.1	Toxic substances. Liquids. FP < 23°C										
6.1	Toxic substances. Liquids. 23°C ≤ FP ≤ 60°C										
6.1	Toxic substances. Liquids. FP ≥ 60°C										
6.1	Toxic substances. Solids										
8	Corrosive substances. Liquids. FP < 23°C										
8	Corrosive substances. Liquids. 23°C ≤ FP ≤ 60°C										
8	Corrosive substances. Liquids. FP ≥ 60°C										
8	Corrosive substances. Solids										
9	Miscellaneous dangerous substances and articles										
P Indicates PACKAGED GOODS PERMITTED - NOT ALLOWED		See notes and footnotes on last page.									

*Kand*

**APPENDIX TO DOCUMENT OF COMPLIANCE  
SPECIAL REQUIREMENTS FOR SHIPS CARRYING  
DANGEROUS GOODS (continued)**

DOC No.:  
30402  
Date of Issue:  
2011-11-15

Dangerous Solid Bulk Cargoes (including MHB)										
Technical name	Class	Cargo holds					Footnotes			
		1	2	3	4	5				
Aluminium ferrosilicon powder UN 1395	4.3	-	-	-	-	-				
Aluminium nitrate UN 1438	5.1	B	B	B	B	B				
Aluminium silicon powder, uncoated UN 1398	4.3	-	-	-	-	-				
Aluminium smelting by-products or remelting by-products UN 3170	4.3	-	-	-	-	-				
Ammonium nitrate UN 1942	5.1	B	B	B	B	B	1) 3)			
Ammonium nitrate based fertilizer UN 2067	5.1	B	B	B	B	B	1) 2) 3)			
Ammonium nitrate based fertilizer UN 2071	9	B	B	B	B	B	2) 3)			
Barium nitrate UN 1446	5.1	B	B	B	B	B				
Brown coal briquettes	MHB	B	B	B	B	B	2) 4)			
Calcium nitrate UN 1454	5.1	B	B	B	B	B				
Castor beans, meal, pomace or flake UN 2969	9	B	B	B	B	B				
Charcoal	MHB	B	B	B	B	B				
Coal	MHB	B	B	B	B	B	2) 4)			
Copra (dry) UN 1363	4.2	B	B	B	B	B	2)			
Direct reduced iron (A), briquettes, hot moulded	MHB	B	B	B	B	B	5)			
Direct reduced iron (B), lumps, pellets and cold-moulded briquettes	MHB	-	-	-	-	-				
Direct reduced iron, (C) (by-product, fines)	MHB	-	-	-	-	-				
Ferrophosphorus (including briquettes)	MHB	-	-	-	-	-				
Ferrosilicon UN 1408 (20% < silicon < 30% or ≥ 90% silicon)	MHB	-	-	-	-	-				
Ferrosilicon UN 1408 (30% < silicon < 90%)	4.3	-	-	-	-	-				
Ferrous metal boring, shavings, turnings or cuttings UN 2793	4.2	B	B	B	B	B				
Fishmeal (Fishscrap), stabilized UN 2216	9	B	B	B	B	B	2)			
Fluorspar (calcium fluoride)	MHB	B	B	B	B	B				
Iron oxide, spent or iron sponge, spent UN 1376	4.2	-	-	-	-	-				
Lead nitrate UN 1469	5.1	B	B	B	B	B				
Lime (unslaked)	MHB	B	B	B	B	B				
Linted cotton seed	MHB	B	B	B	B	B				
Magnesia (unslaked)	MHB	B	B	B	B	B				
Magnesium nitrate UN 1474	5.1	B	B	B	B	B				
Metal sulphide concentrates	MHB	B	B	B	B	B	6)			
Peat moss	MHB	B	B	B	B	B				
Petroleum coke (calcined or uncalcined)	MHB	B	B	B	B	B				
Pitch prill	MHB	B	B	B	B	B				
Potassium nitrate UN 1486	5.1	B	B	B	B	B				
Pyrites, calcined	MHB	B	B	B	B	B				
Radioactive material, LSA-1	7	B	B	B	B	B				
Radioactive material, SCO-1	7	B	B	B	B	B				
Sawdust	MHB	B	B	B	B	B				
Seed cake cont. vegetable oil UN 1386 (a)	4.2	B	B	B	B	B	2) 7)			
Seed cake cont. vegetable oil UN 1386 (b)	4.2	B	B	B	B	B	2)			
Seed cake UN 2217 cont. vegetable oil	4.2	B	B	B	B	B	2)			
Silicomanganese (low carbon)	MHB	-	-	-	-	-				
Sodium nitrate UN 1498	5.1	B	B	B	B	B				
Sodium nitrate and Potassium nitrate mixture UN 1499	5.1	B	B	B	B	B				
Sulphur UN 1350 (lump or coarse grained)	4.1	B	B	B	B	B				
Tankage	MHB	B	B	B	B	B				
Vanadium ore	MHB	B	B	B	B	B				
Woodchips	MHB	B	B	B	B	B				
Wood pellets	MHB	B	B	B	B	B				
Zinc ashes UN 1435	4.3	-	-	-	-	-				

B Indicates BULK CARGO PERMITTED  
- NOT ALLOWED

See notes and footnotes on last page.

*Saud*



**APPENDIX TO DOCUMENT OF COMPLIANCE  
SPECIAL REQUIREMENTS FOR SHIPS CARRYING  
DANGEROUS GOODS (continued)**

DOC No.:  
**30402**  
Date of Issue:  
**2011-11-15**

**NOTES:**

There are no special requirements in SOLAS Reg. II-2/54 or II-2/19 for the carriage of dangerous goods of classes 6.2 and 7, or to dangerous goods in limited quantities as defined in chapter 3.4 of the IMDG code.

Dangerous goods in limited quantities may be carried under the provision of the IMDG Code.

Class 7, except INF cargoes, may be carried in accordance with the IMDG Code. INF Cargoes must be carried according to the INF Code.

**NOTES FOR DANGEROUS GOODS IN PACKAGED FORM:**

The list of IMO Classes does not imply that all cargoes in each Class can be carried in the specified cargo space. For restrictions on carriage of packaged dangerous goods see the IMDG Code.

All cargoes shall be carried according to the provisions of the valid edition of IMDG Code. If, for any reason, these provisions cannot be complied with, the cargo is not permitted for carriage.

The ship shall be equipped with protective clothing as specified in the Emergency Procedures (EMS) of the IMDG Code.

**Footnotes:**

**NA**

**NOTES FOR DANGEROUS SOLID BULK CARGOES:**

If other materials possessing chemical hazards than those listed in this Document are carried, the ship should carry evidence of the approval from the competent authority for their transport.

The ship shall be equipped with protective clothing as specified in the Emergency procedures for the different entries in the IMSBC Code (former BC Code).

**Footnotes:**

- 1) Any tank containing Fuel oil adjacent to cargo hold to be pressure tested for verification of tightness before loading.
- 2) Any tank containing Fuel oil adjacent to cargo holds shall NOT be heated above the temperature limit specified in the IMSBC Code, as amended.
- 3) All electrical equipment in cargo holds, including ventilation fans, which is not intrinsically safe, to be disconnected by removal of links in the system, other than fuses, from a power source at a point external to the hold, and secured against unauthorized reconnection.
- 4) When substances emitting methane is carried, adequate surface ventilation should be maintained.
- 5) Ventilation adequate to prevent hydrogen build-up.
- 6) The moisture content is not to exceed the transportable moisture limit as defined by the IMSBC Code or by an Administration.
- 7) Special permission from competent authority for carriage is needed.



**INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE**

No. 9545053-V002-001



issued under the provisions of the  
INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES  
(ISPS CODE)

under the authority of the Government of

**The Commonwealth of the Bahamas**

by

**RINA**

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage
<b>EFTICHIA</b>	<b>C6Z14</b>	<b>NASSAU</b>	<b>22419 GT</b>
IMO Number	Type of ship		
<b>9545053</b>	<b>Bulk carrier</b>		

Company (1): Name **TOMASOS BROTHERS INC.**  
Identification Number **1662552**  
Address **2, IASSONOS STR. - 185 37 - PIRAEUS**  
Country **GREECE**

**THIS IS TO CERTIFY :**

1. that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
2. that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code;
3. that the ship is provided with an approved ship security plan.

Completion date of the verification on which this Certificate is based: **02 February 2012**

This Certificate is valid until: **02 February 2017** subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Issued at: **PIRAEUS**

on **14 June 2012**



**RINA**

(1) In accordance with the Document of Compliance (DOC).

IMO No. 9545053 Name of ship EFTICHIA

Certificate No. 9545053-V002-001 Page 2 / 4

**Endorsement for intermediate verification**

**THIS IS TO CERTIFY** that at an intermediate verification required by section 19.1.1 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Intermediate verification	Signature and seal
Place	
Date	

**Endorsement for additional verifications<sup>1</sup>**

Additional verification	Signature and seal
Place	
Date	
Additional verification	Signature and seal
Place	
Date	
Additional verification	Signature and seal
Place	
Date	
Additional verification	Signature and seal
Place	
Date	

<sup>1</sup> According to RINA Head Office instructions

IMO No. 9545053 Name of ship EFTICHIA

Certificate No. 9545053-V002-001 Page 3 / 4

**Additional verification in accordance with section A/19.3.7.2 of the ISPS Code**

**THIS IS TO CERTIFY** that at an additional verification required by section 19.3.7.2 of part A of the ISPS Code the ship was found to comply with the relevant provisions of chapter XI-2 of the Convention and part A of the ISPS Code.

Additional verification	Signature and seal
Place	
Date	

**Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where section A/19.3.3 of the ISPS Code applies**

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.3 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until:	Signature and seal
Place	
Date	

**Endorsement where the renewal verification has been completed and section A/19.3.4 of the ISPS Code applies**

The ship complies with the relevant provisions of part A of the ISPS Code, and the Certificate shall, in accordance with section 19.3.4 of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until:	Signature and seal
Place	
Date	

ΠΙΜΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ-BENΙΖΕΛΟΣ ΠΡΙΝΑΡΑΚΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΝΤΟΥΒΑΚΗΣ

IMO No. 9545053 Name of ship EFTICHIA

Certificate No. 9545053-V002-001 Page 4 / 4

**Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of verification where section A/19.3.5 of the ISPS Code applies or for a period of grace where section A/19.3.6 of the ISPS Code applies**

This Certificate shall, in accordance with section 19.3.5 / 19.3.6* of part A of the ISPS Code, be accepted as valid until:	Signature and seal
Place	
Date	

**Endorsement for advancement of expiry date where section A/19.3.7.1 of the ISPS Code applies**

In accordance with section 19.3.7.1 of part A of the ISPS Code, the new expiry date** is:	Signature and seal
Place	
Date	

(\* Delete as appropriate.

(\*\*) In case of completion of this part of the Certificate, the expiry date shown on the front of the Certificate shall also be amended accordingly.



DET NORSKE VERITAS  
STABILITY DECLARATION  
Approval of ship's stability documentation

DNV Id No:  
30402  
Date of issue:  
2011-11-29

Issued under the authority of the Government of  
**THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS**

by Det Norske Veritas AS

**Particulars of Ship**

Name of Ship: "EFTICHIA"  
Distinctive Number or Letters: C6Z14  
Port of Registry: NASSAU  
IMO Number: 9545053

**THIS IS TO CERTIFY**

that the following stability information has been approved as required by:

- SOLAS 74 Reg. II-1/22     SOLAS 74 (2009) Reg. II-1/5-1     ICLL 10(2)     MARPOL 73/78 Reg. 28.5  
 HSC 2000 Ch.2.7     Other:

**Drawing, Document or Plan Number and Description**

- Drawing No.1B101202BB/REV.0, "TRIM & STABILITY INFORMATION" approved on 2011-11-29 in accordance with the intact stability requirements of IMO 2008 IS Code, Pt.A, Ch.2 and damage stability requirements of SOLAS 2009 Ch.II-1 (MSC.216(82)) (limit curves)

- Drawing No.1B101206BB/REV.0, "DAMAGE CONTROL PLAN" and drawing No.1B101205BB/REV.0, "DAMAGE CONTROL BOOKLET" approved 2011-11-29 in accordance with SOLAS 2009 Ch.II-1 (MSC.216(82)) Reg. 19

THIS DECLARATION AND THE ABOVE STABILITY INFORMATION ARE TO BE KEPT ONBOARD THE VESSEL.  
THIS DECLARATION REPLACES ANY OTHER SUCH DECLARATION ISSUED PREVIOUSLY.

**THE APPROVAL IS VALID FOR:**

- Maximum moulded summer draft: 9.90 m  
Loading conditions given in the above documentation and other conditions that do not differ significantly from these.  
Other loading conditions within the limits set forth by the approved GM and TRIM limit curves.

Conditions of Approval are set forth on page 2

Issued at Busan, Republic of Korea on 2011-11-29

The undersigned declares that Det Norske Veritas AS is duly authorized by said Government to approve the above listed stability documentation.

for Det Norske Veritas AS



*[Handwritten signature]*  
STX

*[Handwritten signature]*  
Øyvind Træthaug  
Section Manager

We hereby certify that this is  
a true photocopy of the original.

Piraeus 26/03/2012

JHYUN

Name of ship: "EFTICHIA"

DNV Id. No.: 30402  
Date of issue: 2011-11-29

**Condition of Approval**

The approval is also based on the following information and conditions:

- Drawing No.1B101203BB/REV.0, "SUB-DIVISION DAMAGE STABILITY CALCULATION" approved on 2011-11-29 in accordance with the damage stability requirements of SOLAS 2009 Ch.II-1, Pt.B-1 and SOLAS 74 Ch.XII, Reg.4 and drawing No.1B101208BB/REV.0, "BOTTOM DAMAGE CALCULATION" approved on 2011-11-29 in accordance with the damage stability requirements of SOLAS 2009 Ch.II-1, Pt.B-2 Reg.9.8



**General conditions of approval:**

- Modifications to the vessel and/or amendments to the approved stability information that will affect its validity are to be submitted to Det Norske Veritas AS for approval.  
- The provision of adequate stability remains at all times the responsibility of the Master. The Master is to satisfy himself that the vessel's stability, at any stage of the intended voyage, complies with the minimum stability criteria.

DET NORSKE VERITAS AS, Veritasveien 1, NO-1322 Høvik, Norway, Tel.: +47 67 57 99 00, Fax: +47 67 57 99 11, Org.No. NO 945 748 931 MVA www.dnv.com  
Form No.: STB 101a Issue: June 2009

SJK/JHM



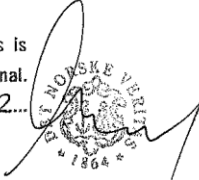

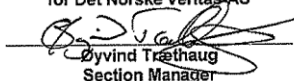
DET NORSKE VERITAS

DNV Id. No.: 30402

**GRAIN LOADING DECLARATION**

Issued under the authority of the Government of


**THE COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS**

APPROVAL OF SHIP'S DOCUMENTS FOR CARRIAGE OF BULK GRAIN		
Name of ship: <b>EFTICHA</b>	Official Number or Signal Letters: <b>C6Z14</b>	Owners: <b>Condor Marine Inc.</b>
IMO No.: <b>9545053</b>	Type of Ship: <b>Bulk Carrier</b>	
Yard: <b>Dae Sun Shipbuilding &amp; Engineering Co., Ltd.</b>	Yard No.: <b>SB537</b>	Port of Registry: <b>NASSAU</b>
Approved pursuant to SOLAS 1974, Chapter VI, Part C and the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk adopted by Resolution MSC.23(59) including A. 10.3 (untrimmed ends)		
Drawing, Document or Plan Number and Description		
- Drawing No.1B101209BB/REV.0, "GRAIN STABILITY CALCULATION", approved on 2011-11-29.		
<p>We hereby certify that this is a true photocopy of the original. Piraeus... <u>26/03/2012</u></p> 		
		Conditions of Approval are set forth on page 2
This declaration replaces any other such declaration issued previously. The undersigned declares that Det Norske Veritas AS is duly authorized by said Government to issue this Grain Loading Declaration. Place: <b>Busan, Republic of Korea</b> Date: <b>2011-11-29</b>		
		for Det Norske Veritas AS  Øyvind Trøethaug Section Manager



ΠΙΜΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ-BENΙΖΕΛΟΣ ΠΙΡΙΝΑΡΑΚΗΣ  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΝΤΟΥΒΑΚΗΣ

DNV id. No.:  
30402

CONDITIONS OF APPROVAL	Name of ship: EFTICHIA	Signal Letters: C6Z14
<p>(1) The Master shall be guided by the instructions and arrangements shown in the grain loading document referred on the front page of this Declaration.</p> <p>(2) In the event grain loadings other than those specifically set forth in the afore mentioned document are contemplated, the Master is to satisfy himself by use of the moment curves/tables and other data contained therein, that the vessel at any stage of any voyage falls within the limitations set forth under A.7 in the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk adopted by MSC.23 (59).</p> <p>(3) This Declaration together with the grain loading document are to be placed on board the vessel and, if so required it shall be produced for inspection by the appropriate authorities at ports of loading together with the calculations mentioned in item (2) above.</p> <div style="text-align: center;">  <p>DET NORSKE VERITAS * 1862 *</p> </div>		

DET NORSKE VERITAS, VERITASVEIEN 1, NO-1322 HØVIK, NORWAY, TEL INT: +47 67 57 99 00, TELEFAX: +47 67 57 99 11  
Form No.: GRD 102a Issue: January 1996

Page 2 of 2

*STK/SHAN*

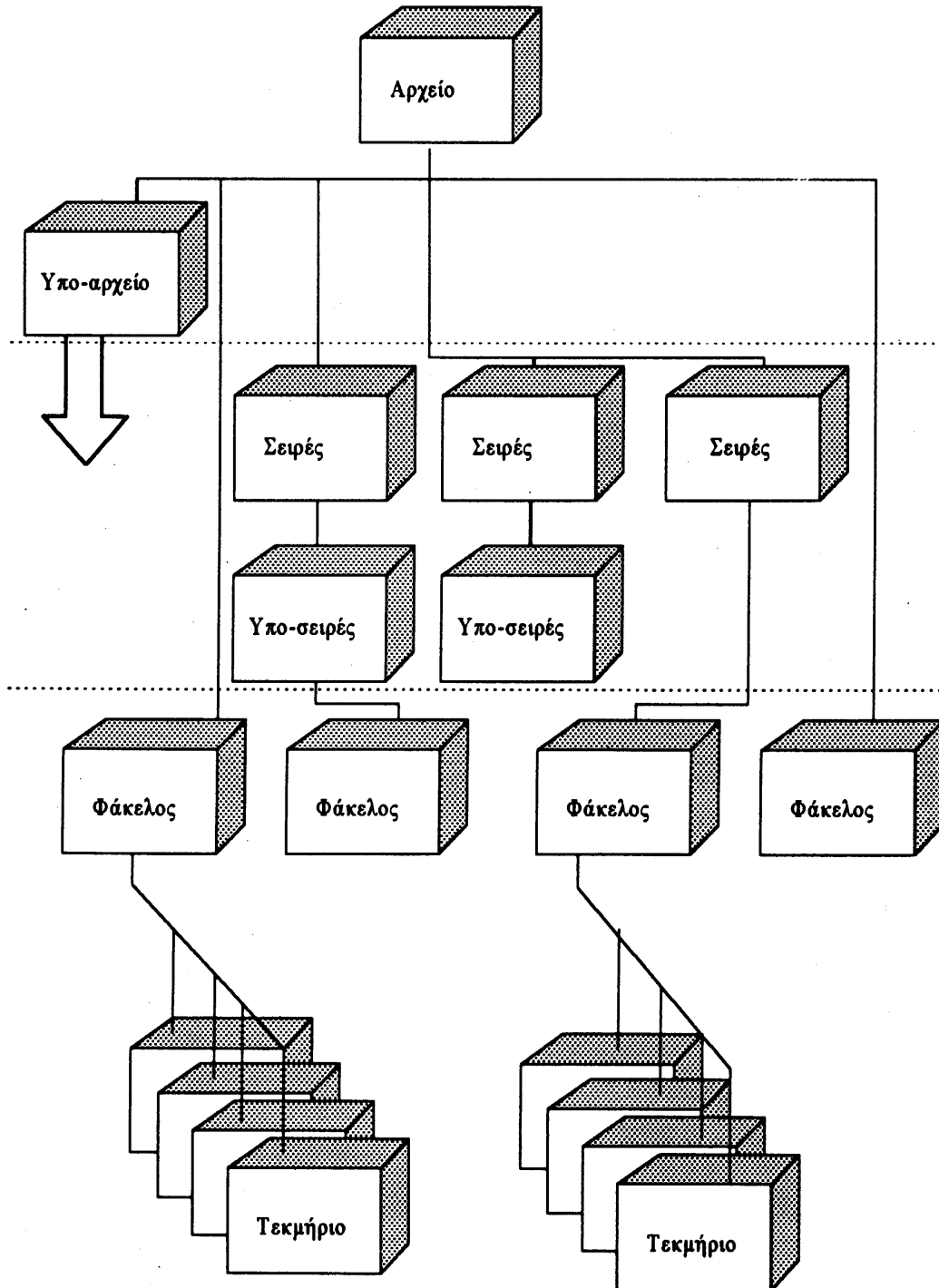
## ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ

Όν/μο	
Ημερομηνία	
Κτήριο	
Όροφος	
Αίθουσα	
Γενική περιγραφή υλικού  i) Όνομα παραγωγού ii) Τίτλος iii) Περιεχόμενο	
Όγκος	
Φυσικά χαρακτηριστικά	
Παρατηρήσεις	

## ΔΕΛΤΙΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Όνοματεπώνυμο	
Ημερομηνία	
Τοποθεσία	
Ώρα έναρξης	
Ώρα λήξης	
Ημερήσιες εργασίες	
Υπογραφή	

## Σχήμα επιπέδων ταξινόμησης ενός αρχείου



Διάγραμμα Ταξινόμησης

### ΕΤΙΚΕΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΥ ΚΙΒΩΤΙΟΥ

<b>α/α ΚΙΒΩΤΙΟΥ</b>	
<b>ΤΜΗΜΑ</b>	
<b>ΕΙΔΟΣ ΑΡΧΕΙΟΥ</b>	
<b>ΕΤΟΣ</b>	
<b>ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ</b>	
<b>ΥΠΟΓΡΑΦΗ</b>	

## ΔΕΛΤΙΟ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗΣ

Κωδικός (οι) αναγνώρισης	GR IAE A1Σ1Υ1Φ1
Τίτλος	Στο πεδίο αυτό αναγράφεται η εξωτερική ένδειξη (συνήθως σε επίπεδο φακέλου)
Χρονολογία	Αρχική - Τελική
Επίπεδο περιγραφής	Αρχείο-Υποσειρά-Σειρά-υποσειρά-Φάκελος-Τεκμήριο
Μέγεθος, υπόστρωμα της ενότητας περιγραφής	Συνήθως αναφέρουμε τον αριθμό σελίδων, τις διαστάσεις ενός βιβλίου/πίνακα
Όνομα του παραγωγού	Από ποιο φυσικό πρόσωπο ή φορέα προήλθε το υλικό που επεξεργαζόμαστε
Παρουσίαση περιεχομένου	Στο πεδίο αυτό γίνεται μια λεπτομερή ενημέρωση του περιεχομένου
Σύστημα ταξινόμησης	
Γλώσσα	Ποιες γλώσσες εντοπίζονται στο υλικό που επεξεργαζόμαστε συμπεριλαμβανομένης και της ημεδαπής
Φυσικά χαρακτηριστικά και τεχνικές προϋποθέσεις	
Παρατηρήσεις	
Παρατηρήσεις και όνομα του/της αρχειονόμου	
Χρονολογία περιγραφή	

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΟΥΣΕΙΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΕΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ  
ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ (τελευταία ενημέρωση Φεβρουάριος 2015)

Α/Τ ΒΕΛΟΣ Μουσείο Αντιδικτατορικού Αγώνα

ΑΛΣΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ

ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΥΔΡΟΒΙΩΝ  
ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΟΣΤΡΑΚΩΝ ΚΙΝΙΟΥ ΑΝΩ ΣΥΡΟΥ

ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ & ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΣΥΜΗΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ

ΘΩΡΗΚΤΟ Γ. ΑΒΕΡΩΦ

ΙΔΡΥΜΑ «ΜΑΡΙΑ ΤΣΑΚΟΣ». ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ  
ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ – ΜΟΥΣΕΙΟ ΥΔΡΑΣ

ΜΙΛΑΝΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ

ΜΟΥΣΕΙΟ «ΘΑΛΑΣΣΑ» ΚΥΠΡΟΥ

ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΛΙΕΙΑΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΣΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ & ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ

ΜΟΥΣΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ

ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΝΑΛΙΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ – ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΑΚΤΗ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΜΟΥΣΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ & ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑΣ ΝΕΑΣ ΚΟΥΤΑΛΗΣ

ΜΟΥΣΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ

ΜΟΥΣΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΝΔΡΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΓΑΛΑΞΕΙΔΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΥΜΝΙΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΕΠΤΑΝΗΣΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΘΗΡΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟ – ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΙΘΑΚΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΛΙΤΟΧΩΡΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΜΥΚΟΝΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ

ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΧΙΟΥ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΠΕΡΣΕΥΣ ΑΘΗΝΑΙΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ – ΙΔΡΥΜΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗΣ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ – ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



## Βιβλιογραφία

- 📖 (2001). *10.000 years of Greek shipping*. Athnes: T&T Publication.
- 📖 *Business Archives Council*. (2012). *Managing Business Archives*. London: Business Archives Council.
- 📖 *Ellis Judith*, *Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΡΧΕΙΩΝ*, 1<sup>η</sup> εκδ., 2000, ISBN:978-960-8041-63-5, Γ. ΔΑΡΔΑΝΟΣ – Κ. ΔΑΡΔΑΝΟΣ Ο.Ε.
- 📖 *International Maritime Organization*. (2011). *Maritime Security Manual: Guidance for port facilities, ports and ships*. (Τόμ. 2). [χ.τ.]: [χ.ε.].
- 📖 *UNESCO*. (2008). *Records Management Manual*. France: UNESCO.
- 📖 *Αλιβιζάτος Β.* (1998) «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Σημειώσεις παραδόσεων, ΕΜΠ, Αθήνα.
- 📖 *Αναστασόπουλος Γ.* (2005) «Επιτομή Εμπορικού Δικαίου», εκδ. του ιδίου, Αθήνα.
- 📖 *Ασδραχάς, Σ., Τζαμτζής, Α., Χαρλαύτη, Τ., (επιμ.), (2004).* Ελλάδα της θάλασσας. Αθήνα: Μέλισσα.
- 📖 *Γενικά Αρχεία του Κράτους.* (2013). *Αρχεία & δημόσια διοίκηση. Οδηγός καλών πρακτικών*. Αθήνα: ΓΑΚ.
- 📖 *Δεληγιάννης, Χ.Α.* (2007) *Εγχειρίδιο Ναυτολογίας, Ποινικό & Πειθαρχικό Δίκαιο στη Ναυτιλιακή Εργασία*, MgBooks, J&JHellas.
- 📖 *Διεθνές Συμβούλιο Αρχείων.* (2002). *Διεθνές Πρότυπο Αρχειακής Περιγραφής (Γενικό) Δεύτερη έκδοση*. Μετάφραση από τα Αγγλικά από Βάρδα, Χ., Παππά, Α., Συνοδινός Χ., Ζήσιμος. Αθήνα: Ελληνική αρχειακή Εταιρεία. (το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε το 2000)
- 📖 *Θεοτοκάς, Γ. & Χαρλαύτη, Τ.* (2007). *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις: Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική*. Αθήνα: Αλεξάνδρεια.
- 📖 *Κιάντου-Παμπούκη,* (2003) «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Σάκκουλα Α.Ε., Αθήνα-Θεσσαλονίκη.
- 📖 *Μαρλεμπάς, Μ.* (1999). *Ναυτιλιακά Έγγραφα Πλοίων*. Αθήνα: Σταμούλης.
- 📖 *Μπάγιας, Α.* (1999). *Αρχειονομία: Βασικές έννοιες και αρχές*. Αθήνα: Κριτική.

- 📖 Μυλωνόπουλος Δ.(2004) «Ναυτιλία», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
- 📖 Μυλωνόπουλος Δ. (2000) «Δημόσιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
- 📖 Μυλωνόπουλος, Δ. Αλεξόπουλος, Α., Μυλωνοπούλου, Μ., Ναυτιλιακές Γνώσεις, έκδοση ΟΕΔΒ.
- 📖 Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου ναυτικού Δικαίου». (ΦΕΚ Α'261/13.10.1973)
- 📖 Ποταμιάνος,Γ.(1979) «Εγχειρίδιο Εμπορικού Δικαίου-Ναυτικό, Πτωχευτικό», εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή.
- 📖 Πουλαντζάς, Ν. (2005) «Ναυτικό Δίκαιο», εκδ. Αθ. Σταμούλης, Αθήνα.
- 📖 Σπαρτιώτης, Γ., Μαργέτης, Γ., «Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου», Τεχνικές Εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενιδίου, Αθήνα, 1997.
- 📖 Τζαμτζής, Α.Ι. (1984). Τα Λίμπερτυ και οι Έλληνες. Το χρονικό μιας ειρηνικής αρμάδας: συμβολή στη νεώτερη ναυτική μας ιστορία. [χ.τ.]: Βιβλιοπωλείον της Εστίας.
- 📖 Χαρλαύτη, Τ. (2001). Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, 19ος-20ος αιώνας. Αθήνα: Νεφέλη.
- 📖 Χαρλαύτη, Τ. & Βλασσόπουλος, Ν. (2002). Ιστορικός Νηογνώμονας: Ποντοπορεία, Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια 1839-1939. [χ.τ.]: Ε.Λ.Ι.Α/Ίδρυμα Νιάρχου.
- 📖 Χαρλαύτη, Τ., Χαριτάτος, Μ. & Μπενέκη, Ε. (2002). Πλωτό. Έλληνες караβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο. [χ.τ.]: Ε.Λ.Ι.Α..

## Δικτυογραφία

- 📖 Αρχειακή συνείδηση στη ναυτιλία. Διαθέσιμο σε:  
<http://www.elzoni.gr/html/ent/521/ent.28521.asp> (Ανακτήθηκε 27 Σεπτεμβρίου, 2014).
- 📖 Βενέτη, Ε. (2012). *Απαραίτητα και προαιρετικά έγγραφα δεξαμενοπλοίων*. Διαθέσιμο σε:  
<http://digilib.lib.unipi.gr/dspace/bitstream/unipi/4866/1/Veneti.pdf>  
(Ανακτήθηκε 20 Αυγούστου, 2014).
- 📖 Εθνικό Τυπογραφείο. Διαθέσιμο σε: <http://www.et.gr/> (Ανακτήθηκε 10 Ιανουαρίου, 2015).
- 📖 Ελληνικός Νηογνώμονας. Διαθέσιμο σε:  
<http://www.hrs.gr/default.aspx?lang=gr> (Ανακτήθηκε 6 Δεκεμβρίου, 2014).
- 📖 Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ - Η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας. Διαθέσιμο σε:  
<http://www.kathimerini.gr/97269/article/epikairothta/ellada/h-istoria-ths-ellhnikhs-naytilias> (Ανακτήθηκε 11 Νοεμβρίου, 2014).
- 📖 Ινστιτούτο Ιστορίας Εμπορικής Ναυτιλίας. Διαθέσιμο σε:  
<http://museum.yen.gr/about.htm> (Ανακτήθηκε 11 Απριλίου, 2015).
- 📖 Ναυτιλιακή Ιστορία. Διαθέσιμο σε: <http://marehist.gr/gr/> (Ανακτήθηκε 29 Ιανουαρίου, 2013).
- 📖 ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ. Διαθέσιμο σε:  
<http://www.naftikachronika.gr/index.asp?lang=gr> (Ανακτήθηκε 1 Δεκεμβρίου, 2014).
- 📖 Περί Αλός. Διαθέσιμο σε: <http://perialos.blogspot.gr/> (Ανακτήθηκε 9 Σεπτεμβρίου, 2014).
- 📖 AIIM- What is ERM? What is Electronic Records Management?. Διαθέσιμο σε: <http://www.aiim.org/What-is-ERM-Electronic-Records-Management> (Ανακτήθηκε 14 Απριλίου, 2015).
- 📖 DNV GL. Διαθέσιμο σε: <http://www.dnvgl.com/> (Ανακτήθηκε 28 Νοεμβρίου, 2014).
- 📖 EMSA - European Maritime Safety Agency. Διαθέσιμο σε:  
<http://www.emsa.europa.eu/> (Ανακτήθηκε 20 Δεκεμβρίου, 2014).
- 📖 e-Nautilia. Διαθέσιμο σε: <http://www.e-nautilia.gr/> (Ανακτήθηκε 27 Νοεμβρίου, 2014).

- 📖 IACS International Association of classification societies Ltd. Διαθέσιμο σε:  
<http://www.iacs.org.uk/> (Ανακτήθηκε 13 Μαΐου, 2014).
- 📖 International Chamber of Shipping. Διαθέσιμο σε: <http://www.ics-shipping.org/> (Ανακτήθηκε 4 Ιανουαρίου, 2015).
- 📖 International Maritime Organization. Διαθέσιμο σε:  
<http://www.imo.org/Pages/home.aspx> (Ανακτήθηκε 23 Ιουλίου, 2014).
- 📖 IMO/Maritime Safety Committee (MSC). Διαθέσιμο σε:  
<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/HowAndWhereToFindIMOInformation/IndexofIMOResolutions/Pages/Maritime-Safety-Committee-%28MSC%29.aspx> (Ανακτήθηκε 13 Μαΐου, 2014).
- 📖 International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). Διαθέσιμο σε:  
[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx) (Ανακτήθηκε 13 Μαΐου, 2014).
- 📖 International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. Διαθέσιμο σε:  
[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (Ανακτήθηκε 14 Μαΐου, 2014).
- 📖 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). Διαθέσιμο σε:  
[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx) (Ανακτήθηκε 1 Ιουνίου, 2014).
- 📖 International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR). Διαθέσιμο σε:  
[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx) (Ανακτήθηκε 2 Ιουνίου, 2014).
- 📖 International association of classification societies LTD. Διαθέσιμο σε:  
<http://www.iacs.org.uk/> (Ανακτήθηκε 20 Νοεμβρίου, 2014).
- 📖 International Convention on Load Lines. Διαθέσιμο σε:  
<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx> (Ανακτήθηκε 19 Νοεμβρίου, 2014).
- 📖 International Convention on Tonnage Measurement of Ships. Διαθέσιμο σε:  
<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International>

al-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx (Ανακτήθηκε 20 Νοεμβρίου, 2014).

- 📖 Integrated Marine Education and Research Expeditions. Διαθέσιμο σε: <http://inmer.org/> (Ανακτήθηκε 2 Δεκεμβρίου, 2014).
- 📖 ISM Code and Guidelines on Implementation of the ISM Code 2010. Διαθέσιμο σε: <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx> (Ανακτήθηκε 21 Οκτωβρίου, 2014).
- 📖 ISPS Code. Διαθέσιμο σε: <http://www.imo.org/ourwork/security/instruments/pages/ispscode.aspx> (Ανακτήθηκε 23 Οκτωβρίου, 2014).
- 📖 Maritime Administration. Διαθέσιμο σε: <http://www.marad.dot.gov/index.htm> (Ανακτήθηκε 26 Δεκεμβρίου, 2014).
- 📖 Maritime Wiki. Διαθέσιμο σε: [http://maritimewiki.org/wiki/Main\\_Page](http://maritimewiki.org/wiki/Main_Page) (Ανακτήθηκε 9 Μαΐου, 2015).
- 📖 Maritime safety: Committee on Safe Seas. Διαθέσιμο σε: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/waterborne\\_transport/124241\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124241_en.htm) (Ανακτήθηκε 29 Δεκεμβρίου, 2014).
- 📖 NATIONAL ARCHIVES OF AUSTRALIA, (2010). Benefits of digital information and records management. Διαθέσιμο σε: <http://www.naa.gov.au/records-management/digital-transition-policy/benefits-of-digital-information.aspx> (Ανακτήθηκε 10 Φεβρουαρίου, 2015).
- 📖 Oceans & Law of the Sea. Διαθέσιμο σε: <http://www.un.org/depts/los/index.htm> (Ανακτήθηκε 10 Δεκεμβρίου, 2014).
- 📖 Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). Διαθέσιμο σε: <http://www.oecd.org/> (Ανακτήθηκε 6 Δεκεμβρίου, 2014).
- 📖 Panama Maritime Group. Διαθέσιμο σε: <http://www.panamamaritime.com/> (Ανακτήθηκε 3 Ιανουαρίου, 2015).
- 📖 RINA SERVICES. Διαθέσιμο σε: <http://www.rina.org/en> (Ανακτήθηκε 9 Δεκεμβρίου, 2014).
- 📖 SAILING-INFO. Διαθέσιμο σε: <http://www.sailing-info.gr/index.php> (Ανακτήθηκε 30 Νοεμβρίου, 2014).
- 📖 Standards of Training, Certification & Watchkeeping (STCW). Διαθέσιμο σε: <http://www.stcw.org/> (Ανακτήθηκε 10 Ιανουαρίου, 2015).