

# Hellenic Mutual news



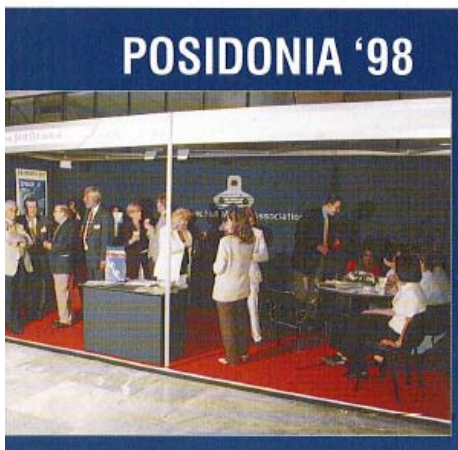
"A new approach to the ISM - Code, the view of a seaman",  
presented by Mr. C. E. Dounis during the "Quality & Shipping"  
conference, which was organised by the ECO-Q magazine  
at the Glyfada Golf Club on 1st July 1998.

## Quality and Shipping

The speaker stressed that the implementation of the Code in the daily operation of the vessel forms the cornerstone of success for a shipping company. This success

can only be guaranteed by changing the mentality of the officers on board, which can be achieved through educational procedures at three levels:

- At the basic level, i.e. on the vessel. Each company should set aside time for education between the daily procedures of the ship, thus enabling the officers, during the execution of their duties, to accept the role of trainer and trainee simultaneously.
- At short-term schools on land.
- At Nautical Schools. At this level the state should install into the students the mentality and conscience of a responsible Manager and not that of a pawn who avoids taking responsibilities.



POSIDONIA '98

When the actions of the crew during the execution of its duties, are not ruled by commitment, loyalty and professionalism to ensure the safe operation of a vessel, the Codes in general will appear like a mound of papers without meaning. Although the certificates may eventually be in good order, this situation could cause the physical and operational condition of the vessel to fall to such a level, that it would cause an accident.

Nowadays, however, after the application of the ISM - Code, each officer on board must realise that he should ignore his personal codes of safety, that over the years now have been traditionally established, and adopt the specific procedures that are designed to achieve the objective.

Yours sincerely,  
Christos E. Dounis

## editorial

*Όταν οι ενέργειες του πληρώματος κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, δεν διέπουνται από την πρόβουσα δέσμευση, αφοσίωση και τον επαγγελματισμό για την εξασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας του πλοίου, οι Κανονισμοί στο σύνολο τους δε θα αντιπροσωπεύουν παρά ένα σωρό από χαρτιά χωρίς νόημα. Αυτή η περίπτωση θα μπορούσε να οδηγήσει τη φυσική και λειτουργική κατάσταση του πλοίου σε επίπεδα τέτοια που μπορούν να προκαλέσουν ατύχημα, ακόμα και αν τα πιστοποιητικά είναι επαρκώς τακτοποιημένα.*

*Όμως, σήμερα, με την εφαρμογή του Κώδικα ISM είναι ανάγκη οι καθένα από τα στελέχη του πλοίου να συνειδητοποιήσει ότι θα πρέπει να εγκαταλείψει τους προσωπικούς του κώδικες ασφαλείας, που από χρόνια παραδοσιακά είχαν καθιερωθεί και να υιοθετήσει τις συγκεκριμένες διαδικασίες που είναι σχεδιασμένες ώστε να επιτευχθεί το ζητούμενο.*

Φιλικά,  
Χρήστος Ε. Ντούνης

### Ποιότητα και Ναυτιλία

*"Μία νέα προσέγγιση του Κώδικα ISM, από την πλευρά των ναυτικών", παρουσίασε ο κ. Χ. Ντούνης στο συνέδριο "Ποιότητα & Ναυτιλία", που διοργάνωσε το περιοδικό ECO-Q στο Γκολφ της Γλυφάδας την 1η Ιουλίου 1998.*

*Ο ομιλητής υποστήριξε ότι η ένταξη του Κώδικα στην καθημερινή λειτουργία του πλοίου αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της επιτυχίας της ναυτιλιακής εταιρείας. Και αυτό το εγγύεται μόνο η αλλαγή της νοοτροπίας των στελεχών του πλοίου που μπορούμε να την καταφέρουμε μέσα από εκπαιδευτικές διαδικασίες τριών επιπέδων:*

- Στο βασικό επίπεδο, δηλαδή στο πλοίο. Κάθε εταιρεία οφείλει να εντάξει την εκπαίδευση στην καθημερινή λειτουργία του πλοίου ώστε τα στελέχη πάνω στην εκτέλεση των καθηκόντων τους να αποδεχθούν συγχρόνως και τον ρόλο του εκπαιδευτή και του εκπαιδευμένου.
- Σε επίπεδο βραχυχρόνιων σχολείων στην ξηρά.
- Σε επίπεδο Ναυτικών Σπουδών. Σε αυτό το επίπεδο η πολιτεία οφείλει να δημιουργήσει στους σπουδαστές συνείδηση και νοοτροπία υπεύθυνου Manager και όχι απλά ενεργούμενου που αποφεύγει την ανάληψη ευθυνών.

# Major event



## Posidonia '98

**For the second consecutive year, Hellenic Hull Mutual Association has participated in the biggest worldwide maritime exhibition "Posidonia 98".**

The blue - red colours of the Association dominated the stand, while printed material and an electronic presentation of the organisation were available. The Hellenic Hull Management staff was on hand to inform the maritime world of the procedures, practices and the results of the Association.

We would like to thank our Members, associates and friends who had the chance to visit our stand.



*Mr. C. Dounis, Mr. M. Grey and Mrs J. Rose*



### Ποσειδώνια '98

*Για δεύτερη συνεχή φορά ο Hellenic Hull Mutual Association συμμετείχε στη μεγαλύτερη παγκόσμια ναυτιλιακή έκθεση τα "Ποσειδώνια '98".*

*Στο περίπτερο κυριάρχησαν τα χρώματα του οργανισμού μπλε-κόκκινο, ενώ ήταν διαθέσιμο το έντυπο υλικό και μία παρουσίαση του οργανισμού σε Η/Υ. Τα στελέχη της Hellenic Hull Management ήταν διαθέσιμα να ενημερώσουν το ναυτιλιακό κόσμο για τις διαδικασίες, τις πρακτικές και τα αποτελέσματα του Συνδέσμου.*

*Ευχαριστούμε τα Μέλη, τους συνεργάτες και φίλους που είχαν την ευκαιρία να επισκεφθούν το περίπτερο μας.*





## Alexander Tourkoulis Head of Shipping Division The National Bank of Greece

**1** 73 Greek and foreign banks have invested approximately 10 billion dollars funding Greek shipowners - in Piraeus, London, New York. What are the advantages to these shipowners of being mortgaged by a Greek Bank?

Historically, the needs of the Greek shipowners regarding mortgages have been satisfied by a large number of banks under conventional standard bank borrowing. More recently some shipowners have been raising capital via international Stock Exchanges through high yield bonds.

The presence of Greek banks has been increased over the last few years. Most of them have a long history of providing mortgages on ships whilst others have entered the market more recently. This evolution has resulted from the need of Greek banks to become more international and by their search of new sources of revenue. The strategy of Greek banks regarding the services they offer to Greek shipowners should be one of competitiveness with those of the international banking community. The policies, targets, procedures and controls they adopt should all support this competitive strategy in producing a quality credit risk, whilst providing sufficient returns.

**2** The National Bank of Greece is a state owned bank, which may burden transactions with unnecessary bureaucracy and delays. On the other hand, being state owned provides both status and the guarantees of doing business with a state carrier. What are your views?

The National Bank has formulated a specific strategy that will enable us to operate effectively in the marketing of shipping products and services, and lending with

relation to our financial aims. More particular, we are in the process of establishing a Shipping branch that will service mortgagee clients. This branch will be staffed with existing experts from the bank, as well as new staff who have been educated with fast and systematic training procedures. The National Bank, as a competitive bank is moving within certain parameters and is adopting procedures that will allow the objective screening of a mortgagee's proposal as well as the systematic supervision of loans. Our targets are consistency and continuity of our participation in shipping mortgagees, the support, where possible, of our clientele and the attraction of new clients. Our principal aim remains efficiency and making a profit for the benefit of our shareholders, and the satisfaction of the strategic goals of the Administration.

**3** We have now entered the era of ISM. How will this affect the shipping financing?

The ISM-Code determines the politics regarding safety that every shipping company should adopt and apply. Its appliance involves additional cost for the shipping companies and demands the existence of proper management from experienced knowledgeable staff. Banks that operate within the area of shipping mortgagees are interested in the appliance of the ISM-Code by their clients. Non-compliance with the Code will obstruct the unhindered operation of the mortgaged vessels (prohibition of entry at the biggest ports or detention of vessels by port authorities) having a direct impact on their cash flow and therefore on the in-time payback of their borrowing obligations. Furthermore, non-compliance with the Code has negative

*Περίπου 10 δις. δολάρια διατίθενται για την χρηματοδότηση Ελλήνων πλοιοκτιτών - στον Πειραιά, το Λονδίνο, τη Ν. Υόρκη - από 73 ελληνικές και ξένες τράπεζες. Ποια τα πλεονεκτήματα χρηματοδότησης από ελληνικά τράπεζα;*

*Ιστορικά οι ανάγκες των Ελλήνων πλοιοκτιτών για χρηματοδότηση εξυπηρετούνται και' εξοχην, από ένα σημαντικό αριθμό τραπεζών μέσα στα πλαίσια του συμβατικού τραπεζικού δανεισμού και τελευταίως μέσω διεθνών χρηματιστηρίων με την προσφυγή στην αγορά high yield bonds. Τα τελευταία χρόνια η παρουσία των ελληνικών τραπεζών διευρύνθηκε. Η παρουσία τους στο χώρο των χρηματοδοτήσεων της ναυτιλίας για πολλές από αυτές έχει ιστορικό παρελθόν, ενώ για ορισμένες είναι πρόσφατη. Η εξέλιξη αυτή προσδιορίζεται από την ανάγκη διεθνοποίησης των ελληνικών τραπεζών αλλά και την αναζήτηση νέων πηγών εσόδων. Η στρατηγική των ελληνικών τραπεζών οφείλει να είναι τέτοια που να ανταποκρίνεται ανταγωνιστικά σε αυτό που προσφέρεται στον Έλληνα πλοιοκτίτη από το διεθνή τραπεζικό χώρο. Οι πολιτικές, οι στόχοι, οι διαδικασίες και οι έλεγχοι πρέπει να στηρίζουν μία τέτοια ανταγωνιστική στρατηγική που να στοχεύει ταυτόχρονα σε ποιοτικό ποσοτικό κίνδυνο και σε επαρκείς αποδόσεις.*

*Η Εθνική είναι μια κρατική τράπεζα. Αυτό μπορεί να συνεπάγεται γραφειοκρατία και αργοπορία στις συναλλαγές. Συγκριτικά υπάρχει το κύρος και η εγγύηση ενός κρατικού φορέα. Ποιες είναι οι απόψεις σας;*

*Η Εθνική Τράπεζα στο χώρο της ναυτιλίας έχει διαμορφώσει συγκεκριμένη στρατηγική έτσι ώστε να ανταποκρίνεται αποτελεσματικά, τόσο στο marketing των προϊόντων και των υπηρεσιών προς τη ναυτιλία, όσο και στη διαμόρφωση δανειακών σχέσεων με στόχο τη χρηματοδότηση. Συγκεκριμένα, δημιουργείται Ναυτιλιακό Και/μια εξυπρέτισης δανειακών πελατών το οποίο επανδρώνεται με το έμπειρο προσωπικό της τράπεζας, καθώς και με νέα στελέχη τα οποία διαμορφώθηκαν μέσα από διαδικασίες ταχύρυθμης και συστηματικής εκπαίδευσης*

impact on the insurance covers of shipowners (termination of cover or the release of insurers from their insurance obligation) and therefore on the banks' claims, since in the event of an accident, mortgagees depend on insurance compensations. It is obvious that banks should, during the screening of a mortgage proposal and during its approval, demand the production of the necessary certificates or compel the mortgaged to comply with the Code.

**4 Greek Services in Shipping. Hellenic Hull Mutual is the organisation that has increasingly earned the trust of Greek shipowners. Can Piraeus claim shipping services of any substantial scale?**

Shipping is an industry of services. The provision of services demands the contribution of other non-shipping services such as insurance, chartering, supplies etc. After the formation of the proper structural framework and behaviour codes, Piraeus, as a shipping centre, might provide the opportunity for the provision of such services for the benefit of all parties co-operating in the growth of Greek shipping. These efforts, apart from the initial difficulties, should be encouraged on condition that proper funds are available and that proper management and good organisation exist, in order to create a positive evolution with potential.

**5 The National Bank has supported Hellenic Hull Mutual, accepting the Association as security since the first year of its operation. What are the main criteria that the National Bank uses in order to approve a marine insurance organisation? Apart from its financial position, are there other factors that the National Bank uses in order to approve a marine insurance organisation?**

A marine insurance organisation is evaluated by its track record, the quality of risks covered, the adequate financial position (including profit making), the quality of its reinsurance and the depth of the management it has.

The credit rating of marine insurance organisations is also examined. The rating is formed by specialised rating organisations for marine insurance companies and it takes into account the accumulation of the total insurance risk it handles, which is derived from the insurance contracts of each insurance organisation provided to the clientele of each bank.

These are the context in which the bank formulates the claim against its clients, looking to the contract that provides the best possible insurance that ultimately the client provides to the bank in respect of the mortgaged vessels.

σης, Η Εθνική, ως ανταγωνιστική τράπεζα, κινείται μέσα σε συγκεκριμένους παραμέτρους και διαδικασίες που να επιτρέπουν την αντικειμενική αξιολόγηση δανειακών προτάσεων αλλά και τη συστηματική παρακολούθηση των δανείων. Στόχος μας είναι η συνέπεια και η συνέχεια της συμμετοχής μας στις ναυπλιακές χρηματοδοτήσεις, η στήριξη, όπου είναι εφικτή, του πελατολογίου μας καθώς και η προσέλκυση νέων πελατών. Βασική επιδίωξη παραμένει η κερδοφορία και η αποδοτικότητα προς όφελος των μετόχων και η ικανοποίηση των στρατηγικών στόχων της Διοίκησης.

**3 Μπήκαμε πλέον στην εποχή του Κώδικα ISM. Πως θα επηρεάσει αυτό τη ναυπλιακή χρηματοδότηση;**

Ο Κώδικας ISM προσδιορίζει την πολιτική στον τομέα της ασφάλειας που κάθε ναυπλιακή εταιρία οφείλει να υιοθετεί και να εφαρμόζει. Η εφαρμογή του βέβαια συνεπάγεται αυξημένο κόστος για τις ναυπλιακές εταιρίες και απαιτεί την ύπαρξη κατάλληλου management από έμπειρα στελέχη που να διαθέτουν την απαιτούμενη τεχνογνωσία. Οι τράπεζες που δραστηριοποιούνται στις ναυπλιακές χρηματοδοτήσεις ενδιαφέρονται για την εφαρμογή του Κώδικα από τις εταιρίες που χρηματοδοτούν, αφού η μη συμμόρφωση εμποδίζει την απρόσκοπτη λειτουργία των ενυπόθηκων πλοίων (άρνηση εισόδου στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου ή κατακράτηση των πλοίων από τις λιμενικές αρχές) με άμεσο αντίκτυπο στις χρηματοροές τους και κατά συνέπεια και στην έγκαιρη αποπληρωμή των δανειακών υποχρεώσεων τους. Περαιτέρω, η μη συμμόρφωση με τον Κώδικα έχει αρνητικό αντίκτυπο στις ασφαλιστικές καλύψεις των πλοιοκτητών (τερματισμός ασφαλίσεων ή απαλλαγή των ασφαλιστών από την ασφαλιστική τους ευθύνη), συνεπώς και στις απαιτήσεις των τραπεζών, αφού σε περιπτώσεις ατυχημάτων οι δανειστές στηρίζονται στις ασφαλιστικές αποζημιώσεις. Είναι ευνόητο λοιπόν ότι οι τράπεζες επιβάλλεται, να απαιτούν την προσκόμιση των απαραίτητων πιστοποιητικών ή τη δέσμευση του δανειζόμενου για τη συμμόρφωση του με τον Κώδικα.

**4 Ελληνικές υπηρεσίες στη ναυπλία. Ο Hellenic Hull Mutual είναι ο οργανισμός που σταδιακά κέρδισε την εμπιστοσύνη Ελλήνων πλοιοκτητών. Μπορεί ο Πειραιάς να διεκδικεί ναυπλιακές υπηρεσίες κλίμακας;**

Η ναυπλία είναι βιομηχανία παροχής υπηρεσιών. Η παροχή αυτών των υπηρεσιών χρειάζεται τη βοήθεια άλλων παραναυπλιακών εργασιών όπως οι ασφαλίσεις, οι ναυλώσεις, η παροχή προμηθειών κλπ. Με διαμόρφωση κατάλληλου θεσμικού πλαισίου και κωδικών συμπεριφοράς μπορεί ο Πειραιάς, ως ναυπλιακό κέντρο, να επιτρέψει τη δυνατότητα παροχής τέτοιων υπηρεσιών προς όφελος όλων των μερών που συνεργάζονται για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυπλίας. Αυτές οι προσπάθειες, παρά τις αρχικές δυσκολίες, πρέπει να ενθαρρύνονται υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν τα αναγκαία κεφάλαια, το κατάλληλο management και η σωστή οργάνωση, έτσι ώστε να διαμορφωθεί μια θετική εξέλιξη με προοπτική.

**5 Η Εθνική Τράπεζα έχει υποστηρίξει το Hellenic Hull Mutual, αποδεχόμενη το Σύνδεσμο σαν ασφάλεια, από τον πρώτο χρόνο της λειτουργίας του. Ποιά είναι τα βασικά κριτήρια που εξετάζει η Εθνική για την αποδοχή ενός ναυπλιακού οργανισμού; Εκτός από την οικονομική θέση ενός οργανισμού, υπάρχουν και άλλα στοιχεία που αξιολογεί η ΕΤΕ για την αποδοχή του;**

Ένας οργανισμός που ασχολείται με ναυπιασφάλισεις κρίνεται από το track record που έχει στην ποιότητα των κινδύνων που αναλαμβάνει, την επαρκή οικονομική θέση, συμπεριλαμβανομένης και της κερδοφορίας, την ποιότητα των αντισφαλίσεων και την επάρκεια του management. Παρακολουθείται επίσης το credit rating των διαφόρων ασφαλιστικών οργανισμών, όπως αυτό διαμορφώνεται από τους εξειδικευμένους οργανισμούς αξιολόγησης ασφαλιστικών εταιριών και τη συγκέντρωση συνολικού ασφαλιστικού κινδύνου, που προκύπτει από τη σύναψη ασφαλιστηρίων πελατίας της κάθε τράπεζας με συγκεκριμένο ασφαλιστικό οργανισμό. Στα πλαίσια αυτά διαμορφώνεται η απαίτηση της τράπεζας προς τους πελάτες για τη σύναψη των καλύτερων δυνατών ασφαλίσεων των ενυπόθηκων πλοίων της, τις οποίες οι πελάτες καλύπτουν και εκχωρούν στην τράπεζα.

## Aster Maritime Inc.

Going through the information given by IACS with respect to Bulk Carriers I have selected one important note, (the whole book is full of important notes) to make it more public, believing that some people dealing with Bulk Carriers will find it interesting and may avoid having some trouble to their vessels.

Most of the shipping people (Masters and Engineers) know that to leave a tank partially full is dangerous stabilitywise, few know as well that it is dangerous to cause structural damage too.



### Partially filled ballast holds or tanks

Sailing with partially filled ballast holds is prohibited unless the approved loading manual approves of such a practice. Cargo holds designed for partially filled in harbour for the purpose of reducing the ship's air draught do not contain any water ballast while at sea. Where ballast holds, and in some instances ballast tanks, are partially filled, there is the likelihood of sloshing. Sloshing is the violent movement of the fluid's surface in partially filled tanks or holds resulting from the motion of the ship in a seaway. Sloshing will result in the magnification dynamic internal pressures acting on the hold/tank boundaries. For any tank design, dimensions, internal stiffening and filling level, a natural period (frequency) of the fluid exists, which, if excited by the ship's motions, can result in very high pressure magnification (resonance) which can result in damage to the tank/hold's internal structure.

To minimise the effects of sloshing, the liquid's motion needs to be controlled by ensuring that tanks are either pressed up or empty (sloshing can occur at low filling levels).

Where a ship has been specially designed for partially filled ballast tanks and/or hold(s) whilst at sea, the filling levels specified in the ship's loading manual are to be followed.

*Evangelos Zouppas*

### Aster Maritime Inc.

Εξετάζοντας τις πληροφορίες που έχουν δοθεί από τον IACS σχετικά με τα Bulk Carriers, επέλεξα μία σημαντική παρατήρηση (ολόκληρο το βιβλίο είναι γεμάτο σημαντικές παρατηρήσεις), για να την κάνω ευρύτερα γνωστή, θεωρώντας ότι πολλοί που σχετίζονται με τα Bulk Carriers, θα την βρουν ενδιαφέρουσα και μπορεί να τους προφυλάξει από τη δημιουργία προβλημάτων στα πλοία τους.

Οι περισσότεροι από τους ανθρώπους που σχετίζονται με τη ναυτιλία (Καπετάνιοι και Μηχανικοί) γνωρίζουν ότι το να αφήσουν μία δεξαμενή μερικώς γεμάτη είναι επικίνδυνο για τη σταθερότητα, λίγοι όμως γνωρίζουν ότι είναι επικίνδυνο να προκαλέσουν επίσης κατασκευαστικές ζημιές.

#### Μερικώς πλήρεις δεξαμενές υγρού φορτίου ή έρματος

Πλοία με μερικώς πλήρεις δεξαμενές φορτίου ή έρματος απαγορεύεται, εκτός εάν το συγκεκριμένο βιβλίο φορτώσεως επιτρέπει μια τέτοια πρακτική.

Δεξαμενές φορτίου ή έρματος σχεδιασμένες για μερική πλήρωση εν λιμένι δια του σκοπού μειώσεως του ύψους εξάλων του πλοίου από την επιφάνεια της θαλάσσης (ship's air draught) δεν πρέπει να έχουν καθόλου έρμα εν πλω.

Όταν δεξαμενές φορτίου και σε μερικές περιπτώσεις δεξαμενές έρματος είναι μερικώς πλήρεις, υπάρχει η πιθανότητα του sloshing.

Sloshing είναι η βίαια παλινδρομική κίνηση της επιφάνειας

του υγρού εντός μίας μερικώς γεμάτης δεξαμενής. Η κίνηση αυτή δημιουργείται από την κίνηση του πλοίου καιά τον πλου και δίδει τεράστια κινητική ενέργεια στην κινούμενη επιφάνεια του υγρού.

Το sloshing δημιουργεί επαύξηση των δυναμικών πιέσεων που εξασκούνται εντός της δεξαμενής επί των τοιχωμάτων αυτής και όλων των εσωτερικών ενισχύσεων της δεξαμενής. Σε οποιαδήποτε δεξαμενή, ασχέτως διαστάσεων, εσωτερικών ενισχύσεων και στάθμης πληρώσεως, υπάρχει μια φυσική περίοδος συχνότητας του υγρού η οποία εάν επανληφθεί από την κίνηση του πλοίου μπορεί να προξενήσει πολύ μεγάλη αύξηση της πίεσεως που εξασκείται επί των ενισχύσεων και τοιχωμάτων της δεξαμενής. Η αύξηση αυτή της πίεσεως μπορεί να προξενήσει ζημιές στις εσωτερικές ενισχύσεις και τα τοιχώματα των δεξαμενών.

Δια την μείωση ή αποφυγή συνεπειών του sloshing, πρέπει να μειωθεί ή να παύσει η κίνηση του υγρού, και αυτό επιτυγχάνεται ή με πλήρη γέμισμα της δεξαμενής ή με πλήρη εκκένωση αυτής, αφού sloshing δημιουργείται και σε χαμηλή στάθμη πληρώσεως. Σε περιπτώσεις όπου ένα πλοίο έχει ειδικά κατασκευαστεί ώστε να επιτρέπεται να έχει καιά τον πλου μερικώς γεμάτες τις δεξαμενές έρματος ή φορτίου, τότε θα πρέπει να γεμίζονται οι δεξαμενές μέχρι τη στάθμη που το βιβλίο φορτώσεως ορίζει.

*Ευάγγελος Ζούππας*

## Final Acceptance of Plates Contributing to the Vessel's Resistance

The local reinforcement of plates with doubling plates is necessary, in the following indicative cases:

- In the area where anchors come into contact with side plates.
- On the ship's sides to avoid distortion due to the striking of quays.
- Parametrical of the suction boxes.
- On the car decks as anticipated in P.D 256/88, these can be accepted if:
  - a) Are clearly anticipated in the authorised ship's plans and meet the requirements of the special rules of construction (i.e. classification societies, IACS, etc).
  - b) These plate strips should, preferably, be of the same thickness as those above them and in no case should the thickness be smaller than the 75% of the

initial plate's thickness, and always butt in at both ends, and extend to cover at least 25% of the ship's width on both sides of the mid ship section.

Where the width of the strips is larger than 600mm, holes should be opened, in order for the butt of the plates to be effective. The distance between the centre of the holes, both lengthwise and crosswise, should not exceed the 300mm. It is recommended, where possible, that the holes should match with the stiffeners.

Where the strips end at bulkhead points or opening ends of hatchways, the strips should be extended at least by the equidistant of two frames.

*(Hellenic Chamber of Shipping Bulletin)*

## Lecture at the SBE College

Our experts from the Underwriting and Claims departments together with the General Manager of Hellenic Hull Management gave lectures to students at the maritime College SBE on the 2nd July 1998. The topics encompassed by the lectures were: Marine Insurance Practice and Underwriting

Methods, Procedures Followed After an Accident Occurs, The ISM-Code and the Role of Officers on Onboard and Ashore. In addition the panel talked about other issues of interest regarding marine insurance. The lectures were followed by a small reception.

### Οριστική Αποδοχή Επιδημάτων που Συνεισφέρουν στην Αντοχή του Σκάφους

Όταν είναι αναγκαία η τοπική ενίσχυση των ελασμάτων με επιδήματα, όπως π.χ. στις ακόλουθες ενδεικτικές περιπτώσεις:

- Περιοχή επαφής αγκύρων με ελάσματα πλευράς.
- Πλευρές πλοίου για αποφυγή στρεβλώσεων, λόγω πρόσκρουσης σε προβλήτες.
- \* Περιμετρικά των κιβωτίων αναρροφήσεων.

• Κατασρώματα οχημάτων όπως προβλέπονται στο Π.Δ. 256/88, αυτά μπορούν να γίνονται αποδεκτά εφόσον:

α) Σαφώς προβλέπονται στα εγκεκριμένα κατασκευαστικά σχέδια του πλοίου, και πληρούνται οι ειδικοί κανόνες κατασκευής (π.χ. Νοογνωμόνων, IACS, κλπ).

β) Τα ελάσματα των λωρίδων αυτών θα πρέπει, κατά προτίμηση, να έχουν πάχος ίσο με το πάχος του ελάσματος πάνω στο οποίο τοποθετούνται και σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 75% του αρχικού πάχους του ελάσματος, να είναι συγκολλημένα συνεχώς στα άκρα και να εκτείνονται τουλάχιστον κατά το 25% του μήκους του πλοίου εκατέρωθεν της μέσης τομής.

Όπου το πλάτος των λωρίδων είναι μεγαλύτερο από 600mm τότε πρέπει να ανοίγονται τρύπες (λουμπάρια) για να είναι αποτελεσματικό το δέσιμο του ελάσματος. Η απόσταση των κέντρων των λουμπαρίων κατά το διάμηκες και κατά το εγκάρσιο να μην υπερβαίνει τα 300mm. Συνιστάται, όπου είναι δυνατόν, τα λουμπάρια να συμπίπτουν με τα ενδοσυμμετρικά του ελάσματος. Όπου οι λωρίδες τερματίζουν σε σημεία φρακτών, ή άκρα ανοιγμάτων στομίων κυτιών, τότε πρέπει να γίνεται επέκταση των λωρίδων τουλάχιστον κατά δύο ισοσπατάσεις νομέων.

*(Δελτίο Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος)*

### Διάλεξη στο Κολλέγιο SBE

Σελέχη από τα τμήματα Ζημιών και Ασφαλίσεων καθώς και ο Γενικός Διευθυντής της Hellenic Hull Management παρέθεσαν διάλεξη σε φοιτητές του ναυτικού κολλεγίου SBE στις 2 Ιουλίου 1998.

Τα θέματα που αναπτύχθηκαν στις διαλέξεις είναι: Πρακτική των Ναυτοασφαλίσεων και οι Μέθοδοι Αξιολόγησης του Κινδύνου, Διαδικασίες που Ακολουθούνται όταν Συμβαίνει ένα Ατύχημα, ο Κώδικας ISM και ο Ρόλος των Στελεχών του Πλοίου και του Γραφείου, καθώς επίσης συζητήθηκαν και άλλα θέματα ναυτοασφαλιστικού ενδιαφέροντος. Τις διαλέξεις ακολούθησε μικρή δεξίωση.

# What is written in the Press

ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ: Ιούνιος 1998

**Ναυτιλία** 66 • Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

**Hellenic Hull Mutual Association: Αγγλική πρακτική και αυστηρή οργάνωση**

**ΤΟΥ ΚΡΗΣΤΟΥ Ε. ΠΥΘΙΓΗ Γεωργίου Δεσφονιάκη της εταιρείας**



...στην οργάνωση των εργασιών της εταιρείας, η οποία αποτελείται από 100 μέλη, οι οποίοι είναι οι ιδιοκτήτες των πλοίων που είναι ασφαλισμένα στην εταιρεία. Η εταιρεία είναι η πρώτη στην Ελλάδα που έχει λάβει το πιστοποιητικό ISO 9001, γεγονός που αποτελεί ένδειξη της αυστηρής οργάνωσης της εταιρείας. Η εταιρεία προσφέρει υπηρεσίες ασφαλισμού πλοίων και εξοπλισμού, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης ζημιών. Η εταιρεία είναι μέλος της HMA (Hellenic Hull Mutual Association) και της IMA (International Hull Mutual Association).

ΗΜΕΡΗΣΙΑ: Ιούνιος 1998

**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ**

**HELLENIC HULL MUTUAL ASSOCIATION**

**«Τα κλειδιά της επιτυχίας»**

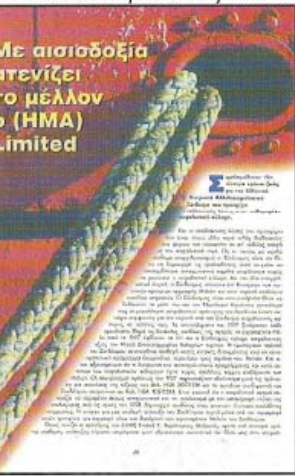
...Η εταιρεία είναι η πρώτη στην Ελλάδα που έχει λάβει το πιστοποιητικό ISO 9001, γεγονός που αποτελεί ένδειξη της αυστηρής οργάνωσης της εταιρείας. Η εταιρεία προσφέρει υπηρεσίες ασφαλισμού πλοίων και εξοπλισμού, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης ζημιών. Η εταιρεία είναι μέλος της HMA (Hellenic Hull Mutual Association) και της IMA (International Hull Mutual Association).



ΝΑΥΣ: Αύγουστος 1998

**Με αισιοδοξία ατενίζει το μέλλον ο (HMA) Limited**

...Η εταιρεία είναι η πρώτη στην Ελλάδα που έχει λάβει το πιστοποιητικό ISO 9001, γεγονός που αποτελεί ένδειξη της αυστηρής οργάνωσης της εταιρείας. Η εταιρεία προσφέρει υπηρεσίες ασφαλισμού πλοίων και εξοπλισμού, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης ζημιών. Η εταιρεία είναι μέλος της HMA (Hellenic Hull Mutual Association) και της IMA (International Hull Mutual Association).



LLOYD'S LIST: Ιούνιος 1998

...still doing well. It recently closed 1997, its third year without the need for additional provisions or supplementary calls, although the year was its most difficult one.

At the end of last year, the association had 113 members, which represented about 1.5m GRT, which - Mr. Dounis points out - represents about 80% of all Greek ships over that the industry has fallen from its heyday of over 4,000 vessels.

In financial 1997, the association experienced a slight dip in income, although revenues reached \$16m. The year, however, was better than the close point of view and renewal rates so far this year were said to have exceeded 80%, enabling HMA to raise the size of its fund to \$1m.

An initial \$1m coverage fund per hull was raised to \$1.5m from the start of last year, allowing the club greater flexibility in quoting for larger ships.

"New, larger risks are being taken, and we are taking more and more risks on larger vessels," said Mr. Dounis. "The average line has come down from 70% in the last year to about 65% today."

HMA is fully reinsured through various means. Under Gallagher & Stone, under the London market, up to a total of \$2.5m, and with a re-insurance cover...



**HMA provides tailored insurance specifically for Greek and Cypriot shipowners**

...Η εταιρεία είναι η πρώτη στην Ελλάδα που έχει λάβει το πιστοποιητικό ISO 9001, γεγονός που αποτελεί ένδειξη της αυστηρής οργάνωσης της εταιρείας. Η εταιρεία προσφέρει υπηρεσίες ασφαλισμού πλοίων και εξοπλισμού, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης ζημιών. Η εταιρεία είναι μέλος της HMA (Hellenic Hull Mutual Association) και της IMA (International Hull Mutual Association).

ΕΞΙΠΡΕΣ: Αύγουστος 1998

**Σε πλήρη εξέλιξη ο Ελληνοκυπριακός Αλληλοασφαλιστικός Σύνδεσμος HMA**

...Η εταιρεία είναι η πρώτη στην Ελλάδα που έχει λάβει το πιστοποιητικό ISO 9001, γεγονός που αποτελεί ένδειξη της αυστηρής οργάνωσης της εταιρείας. Η εταιρεία προσφέρει υπηρεσίες ασφαλισμού πλοίων και εξοπλισμού, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης ζημιών. Η εταιρεία είναι μέλος της HMA (Hellenic Hull Mutual Association) και της IMA (International Hull Mutual Association).

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ: Μάιος 1998

...Η εταιρεία είναι η πρώτη στην Ελλάδα που έχει λάβει το πιστοποιητικό ISO 9001, γεγονός που αποτελεί ένδειξη της αυστηρής οργάνωσης της εταιρείας. Η εταιρεία προσφέρει υπηρεσίες ασφαλισμού πλοίων και εξοπλισμού, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης ζημιών. Η εταιρεία είναι μέλος της HMA (Hellenic Hull Mutual Association) και της IMA (International Hull Mutual Association).

**Προστατεύουμε το κοινό συμφέρον των μελών μας**

...Η εταιρεία είναι η πρώτη στην Ελλάδα που έχει λάβει το πιστοποιητικό ISO 9001, γεγονός που αποτελεί ένδειξη της αυστηρής οργάνωσης της εταιρείας. Η εταιρεία προσφέρει υπηρεσίες ασφαλισμού πλοίων και εξοπλισμού, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης ζημιών. Η εταιρεία είναι μέλος της HMA (Hellenic Hull Mutual Association) και της IMA (International Hull Mutual Association).

...Η εταιρεία είναι η πρώτη στην Ελλάδα που έχει λάβει το πιστοποιητικό ISO 9001, γεγονός που αποτελεί ένδειξη της αυστηρής οργάνωσης της εταιρείας. Η εταιρεία προσφέρει υπηρεσίες ασφαλισμού πλοίων και εξοπλισμού, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης ζημιών. Η εταιρεία είναι μέλος της HMA (Hellenic Hull Mutual Association) και της IMA (International Hull Mutual Association).

We would like to inform you that this Christmas we are not sending out any Christmas cards. We have instead decided to make a donation to the society of seamen parents with retarded children "ARGO". Therefore, we would like to take the opportunity to wish you all Merry Christmas and a Happy New Year.

...Η εταιρεία είναι η πρώτη στην Ελλάδα που έχει λάβει το πιστοποιητικό ISO 9001, γεγονός που αποτελεί ένδειξη της αυστηρής οργάνωσης της εταιρείας. Η εταιρεία προσφέρει υπηρεσίες ασφαλισμού πλοίων και εξοπλισμού, καθώς και υπηρεσίες διαχείρισης ζημιών. Η εταιρεία είναι μέλος της HMA (Hellenic Hull Mutual Association) και της IMA (International Hull Mutual Association).

In case of emergency, please contact Mr. I. Tsakiris / Claims Dept. at Tel. No. : 093 2 351163.  
 Σε περίπτωση ανάγκης, μπορείτε να επικοινωνήσετε με τον κ. Η. Τσακίρη / Τμήμα Απαιτήσεων και Ζημιών στο Τηλ.: 093 2 351163.

Publisher : Hellenic Hull Management Limited • Editor in chief : Christos Dounis • Publication co-ordinator: Paola Zagou  
 8, Kanari Str. GR-185 38 Piraeus, Tel.: +301 452 2395, Fax: +301 452 2394, Tlx.: 211859 HMA GR