

Καλησπέρα σου,

Παρακολουθώ τις εξελίξεις στο Αιγαίο και αδυνατώ να πιστέψω τα περίεργα «παιχνίδια» με ανθρώπινες ψυχές.

Όπως παλαιότερα σου είχα πει και λυπάμαι ιδιαίτερα που βγαίνω αληθινός σήμερα, σύντομα οι «μεταφορές-προωθήσεις» των λαθρομεταναστών θα αλλάξουν μεθόδους-τρόπους και geolocations.

Συγκεκριμένα είχα πει ότι σιγά-σιγά οι εξορμήσεις θα γίνονται από πολύ ποιο ανατολικές περιοχές όπως και ποιο βόρειες με σημείο αναφοράς την Ρόδο.

Οι «νέες» λύσεις θα είναι διαφορετικές και θα έχουν να κάνουν με προσαρμοσμένες λύσεις στις σημερινές ανάγκες και κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα κυκλώματα προώθησης λαθρομεταναστών.

Αυτές οι «λύσεις» έχουν κωδικοποιημένες ονομασίες “HADJI” ή αλλιώς «MECCA», “KAMIKAZI” και «ΟΤΟΜΑΤΙΚ».

Μία από αυτές τις 2/δύο νέες μεθόδους (η KAMIKAZI είναι από παλιά) για την μεταφορά λαθρομεταναστών θα ήταν το «μάντρωμα» μεγάλου αριθμού λαθρομεταναστών σε ένα πλοίο όπως της περίπτωσης του M/V BARIS και τις 700 ψυχές για “HADJI” ή αλλιώς ταξίδι στην «MECCA» εξού και ο μεγάλος αριθμός όπως και η περιοχή της φόρτωσης.

Αυτά που μου προκαλούν μεγάλη απορία είναι τα εξής:

- Η επιβίβασης τόσο μεγάλου αριθμού ανθρώπων (700) σε ένα αυστηρά ελεγχόμενο εμπορικό λιμάνι όπως είναι της Mersin (από προσωπική εμπειρία το Λιμάνι της Mersin διαθέτει κατά πολύ ποιο αυστηρά μέτρα ασφαλείας από αυτά που διαθέτουν μαζί το Λιμάνι του Πειραιά και Πάτρας) και είναι άξιο απορίας η επιτυχία της επιβίβασης.
- Τόσο ο ιδιοκτήτης όσο και η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου M/V BARIS βρίσκονται στην ίδια ταχ. δ/ση με όμοια τηλέφωνα +90-216-629 04 40 αν και η εταιρεία BAY SHIPPING AND TRADING CORP. που φέρεται ιδιοκτήτης είναι εγγεγραμμένη στον Παναμά TORRE DE LAS AMERICAS, TOWER C, FLOOR 15TH SUITE NO.1502 PANAMA CITY PANAMA ενώ η διαχειρίστρια εταιρεία στην Κων/λη και έχει την επωνυμία MEDITERRANEAN LOGISTICS CORP στην ταχ. δ/ση Care of ACT Deniz Tasimaciligi Sanayi Ve Ticaret Ltd Sti, Camli Sokak 108, Orhantepe Mah, Kartal, 34865 Istanbul, Turkey με ημερομηνία 16/10/2014 η οποία είναι υπό την διαχείριση μίας άλλης τουρκικής εταιρείας την Care of ACT Deniz Tasimaciligi Sanayi Ve Ticaret Ltd Sti, με όμοια ταχ. δ/ση στην Κων/λη και η οποία ήταν ο προγενέστερος ιδιοκτήτης του πλοίου BARIS.
- Η εταιρεία ACT MARITIME βρίσκεται σε μαύρη λίστα με τα υπό διαχείριση πλοία της M/V ACT, M/V ANA N, M/V ANGELINA, **M/V BARIŞ**, M/V BURAK N, M/V MEHMET ALI KOYMEN, M/V MELEK, M/V METIN AKGUL και M/V ZAFER N GEMİLERİ
- Σύμβαση ναύλωσης με ημερομηνία 1.11.2014 που έγινε στην Κων/λη και ως ναυλωτής φέρεται να είναι η Ελληνική εταιρεία TSAKOS SHIPPING TRADING (μάλιστα μέχρι αυτή την ώρα Κων/λης 20:00 27.11.2014 δεν έχει γίνει διόρθωση του ναυλοσυμφώνου αν και διευθυντικό στέλεχος της τουρκικής εταιρείας διαχειρίστρια του πλοίου συγκεκριμένα κάποιος Yusuf Dönder δήλωσε στις τουρκικές αρχές σήμερα την πιθανή πλαστότητα των εγγράφων και της συμφωνίας).
- Τόσο ο Capt. **AHMAD ALANI** όσο και Chief Eng. **BAHAADDIN MOHAMMED SHANAB** που δηλώθηκαν στις τουρκικές λιμενικές αρχές κατά τον απόπλου τόσο σε προγενέστερη ημερομηνία

του απόπλου από το Λιμάνι της Mersin όσο και από αυτό είχαν πλαστά πιστοποιητικά και είναι Σύριοι αν και την ανάληψη καθκόντων την έκαναν σε τουρκικό λιμάνι

- Από 25/11/2014 το τουρκικό πρακτορείο της Lloyds αναστέλλει την κλάση του πλοίου κατά Lloyds με το αιτιολογικό του ατυχήματος.

Ως γνωστό το πλοίο M/V BARIŞ είναι υπό σημαίας Kiribati από 01/04/2014 και με τελευταία ενημέρωση στις 25/11/2014 παραμένει ως έχει.

Όλα αυτά δεν είναι δουλειά απλών ατόμων, συμπεριλαμβανομένων όλων των άλλων παραμέτρων απαιτούνται και σοβαρά μετρητά χρήματα και ειδικά χωρίς την κυβερνητική και Δ/κων Αρχών super κάλυψη δεν είναι δυνατόν να γίνει η επιχείρηση αυτή.

Εάν ο καθένας από τους κακομοίρηδες πλήρωσε τουλάχιστον 5.000Ευρω τότε το νούμερο του αντικειμένου τεράστιο για μία και έξω δουλειά.

Επισυνάπτω πληροφορίες που έλαβα από γνωστό μου αναφορικά με το συγκεκριμένο πλοίο M/V BARIŞ που έλαβα μετά από συζήτηση που είχαμε σήμερα με το θέμα αυτό ο οποίος είναι σχετικός με το αντικείμενο της ναυσιπλοΐας και Ναυπηγικής στην Τουρκία.

Ελπίζω οι σύντομες και περιληπτικές πληροφορίες να βοηθήσουν, τουλάχιστον από θέμα εξοικονόμησης χρόνου για την ανεύρεση τους.

Δεν είχα νέα σου και ελπίζω ότι όλα είναι καλά και ως πάντα αναρωτιέμαι ότι όλα κατανοητά και χωρίς την ανάγκη επεξηγήσεων;

Έμαθα και για τον «τρελό» με το τροχόσπιτο (αυτός γύριζε στην Ρόδο μέρες).

Αυτά από εμένα,

Σε χαιρετώ

ΥΓ1: Επειδή το θέμα εκλογών γίνεται όλο και περισσότερο ως το ποιο πιθανόν σενάριο κάθε μέρα που περνάει, θα ήθελα να γνωρίζω σε παρακαλώ τις προθέσεις από κεντρικά αναφορικά στον χρόνο διότι αυτό θα καθορίσει πολλά και ταυτόχρονα θα μου δώσει την δυνατότητα να πάρω αποφάσεις για το μέλλον διότι τώρα είμαι με το ένα πόδι αλλού.

ΥΓ2: Θα ήθελα να μιλούσαμε διότι ένα από τα θέματα δείχνει να έχει ωριμάσει και καλό θα ήταν να το συζητούσαμε και αυτό διότι το καλύτερο αποτέλεσμα-λύση επιτυγχάνεται η χρηματοδότηση των εξόδων αραίωσης στην Τουρκία τα οποία δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητα.

Σε διαφορετική περίπτωση αυτό θα πρέπει να λυθεί κεντρικά όπως και η χαρτούρα.

**GENERAL INFORMATION**

Ship Name	: BARIS
Ex. Name	: BARIŞ
TL Id	: G-1195
Vessel Status	: CLASS SUSPENDED
IMO No	: 8716019
Flag	: KIRIBATI
Call Sign	: T3DB2
Port of Registry	: TARAWA
Register No	:
Ship Type	: GENERAL CARGO SHIP
GMDSS Area	:

SHIP OWNER

Ship Owner	: BAY SHIPPING & TRADING CORP.
Address	: TORRE DE LAS AMERICAS, TOWER C, FLOOR 15TH SUITE NO.1502 PANAMA CITY PANAMA
Phone	: +90-216-629 04 40
Fax	: +90-216-629 04 41
E-Mail	:

SHIP MANAGER

Ship Manager	: ACT DENİZ TAŞIMACILIĞI SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
Address	: DRAGOS,ORHANTEPE MAH. ORHANGAZI CAD. ÇAMLI SOK. NO.108 KARTAL İSTANBUL TURKEY
Phone	: +90-216-629 04 40
Fax	: +90-216-550 89 80
E-Mail	: act@actmaritime.com

CLASSIFICATION INFORMATION

Hull	: [+] 1A5 GENERAL CARGO SHIP
Machinery	: [+] M

MAIN DIMENSIONS

Lenght Overall (Loa)	: 77 m
Lenght Between Parpendiculars (Lbp)	: 70.47 m
Lenght (Lreg) (As Defined in Article 2(8) of LL Convention)	:
Breath Moulded	: 12.40 m
Moulded Depth (Dm)	: 5.71 m
Summer Friboard	: 614 mm
Gross Tonnage (GT)	: 1355
Net Tonnage (NT)	: 673
Death Weight Tonnage (DWT)	: 2241
Ship Speed	: 10.50 kn

CONSTRUCTION DETAILS

Keel Laying Date	: 01/01/1986 00:00:00
Launching Date	:
Building Date	: 01/01/1987 00:00:00
Alteration/Conversion Date	:
Building Place	: KOREA
Shipyard	: KWANG YANG SHIPBUILDING & ENG.
Shipyard No.	:
Construction Material	: STEEL

Number of Deck	: 2
Largest Hatch Width	:
Lifting Devices	: 2 BOOMS
Propeller Type	:
Propeller Revolution Number	:

EQUIPMENT

Anchor Weight	: 1440 Kg
Anchor Cable Length	: 412.50 m
Cable Quality	: K2
Anchor Cable Diameter	: 34 mm
Number of Anchor	: 3

MAIN ENGINES

Manufacturer	Manufacturing Date	Power	Type	Serial Number	Revolution Number	Number of Cylinder	Diameter	Stroke
HANSHIN	1986	1300 BHp	6LUN 28 G	SHLJN28-022	720 RPM		mm	mm

Total Engine Power : 1300 BHp

AUXILIARY ENGINES

Manufacturer	Type	Serial Number	Power	Revolution Number
DAEWOO	MGG	04288600024	106 kW	1800 RPM
DAEWOO	MGG	04288600025	106 kW	1800 RPM
DEUTZ	TD 2268-4		60 kW	1500 RPM

ALTERNATOR

Description	Voltage	Revolution Number	Manufacturer	Type	Power
ALTERNATOR NR.1	440 V	rpm	LEACHUN EL. MG.KO.LTD.	TGS-C	83 KVA
ALTERNATOR NR.2	440 V	rpm	LEACHUN EL. MG.KO.LTD.	TGS-C	83 KVA
ALTERNATOR NR.3	380 V	rpm	EMSA	EM	56 KVA

BOILER

No data found

CERTIFICATES

CLASSIFICATION CERTIFICATES

Certificate Name	Issue Date	Expire Date	Explanation	Postponed	Certificate Type
CLASS CERTIFICATE	07.04.2014	18.01.2016	SÖRVEY TARİH AŞIMI.		FULL

PERIODIC CLASSIFICATION SURVEYS

Survey Name	Last Survey	Next Survey	Survey Window	Postponed	Status
CLASS SURVEY RENEWAL HULL	19.01.2011	18.01.2016	18.10.2015 - 18.01.2016		
CLASS SURVEY RENEWAL MACHINERY	19.01.2011	18.01.2016	18.10.2015 - 18.01.2016		
CLASS SURVEY INTERMEDIATE	02.04.2014	18.01.2019	18.10.2017 - 18.04.2019		
CLASS SURVEY ANNUAL	02.04.2014	18.01.2015	18.10.2014 - 18.04.2015		Due w.6 months
BOTTOM SURVEY-DRY DOCK	17.03.2014	18.01.2016	18.10.2015 - 18.01.2016		
PROPELLER SHAFT SURVEY NORMAL	17.01.2011	16.01.2016	- 16.01.2016		

CONTINUOUS MACHINERY SURVEYS

No data found

RECOMMENDATIONS AND MEMORANDUMS

There is/are outstanding recommendation(s) for this vessel

REGULATORY INFORMATION

TL List No	Entry Into Force Date	Related Instrument	Summary of Rule	Description of Rule
				By the first scheduled drydocking after 1 January 2010, fixed carbon dioxide

2009-512	01/01/2010	SOLAS Ch.II-2/Reg.10.4.1.5, MSC.256(84)	Fixed carbon dioxide fire extinguishing systems shall be provided with two separate controls.	<p>fireextinguishing systems for the protection of machinery spaces and cargo pump rooms on ships constructed before 1 July 2002 shall comply with the provisions of paragraph 2.2.2 of Ch 5 of the FSS Code (Fire Safety Systems Code). Carbon dioxide systems shall comply with the following requirements:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. two separate controls shall be provided for releasing carbon dioxide into a protected space and to ensure the activation of the alarm. One control shall be used for opening the valve of the piping which conveys the gas into the protected space and a second control shall be used to discharge the gas from its storage containers. Positive means shall be provided so they can only be operated in that order; and 2. the two controls shall be located inside a release box clearly identified for the particular space. If the box containing the controls is to be locked, a key to the box shall be in a break-glass-type enclosure conspicuously located adjacent to the box.
2010-3741-ECA	01/07/2010	MARPOL Annex VI Reg.14, MEPC.176(58)	New SOx emission criteria for ECA	<p>For ships operating within an Emission Control Area; the sulphur content of fuel oil used on board ships shall not exceed 1.00% m/m on and after 1 July 2010.</p> <p>Emission Control Areas includes:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I, the North Sea as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V; .2 the North American area as described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and (amended by MEPC. 190(60) entering into force on 1 August 2011) .3 any other sea area, including port areas, designated by the Organization in accordance with criteria and procedures set forth in appendix III to Annex VI.
2010-3741	01/07/2010	MARPOL Annex VI Reg.14, MEPC. 176(58)	New SOx emission criteria	For all ships, the sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed 4.50% m/m prior to 1 January 2012.
2010-186	01/01/2011	MARPOL Annex I Appendix III	New Oil Record Book Format	Amended Oil Record Book Format should be used according to MEPC. 187(59).
2010-3625	01/01/2011	IMSBC Code, MSC.268(85)	IMSBC Code is mandatory.	Certification of ships that carry solid dry bulk cargo will be maintained according to IMSBC Code which supersedes BC Code and is of mandatory application as from 01/01/2011.
2010-3964	01/01/2011	SOLAS Ch.II-1/ Reg 3-5, MSC 282(86)	Asbestos is prohibited.	From 01 January 2011, for all ships, new installation of materials which contain asbestos is prohibited.
2009-16-EC	01/01/2011	Directive 2009/16/EC	PSC Reporting Obligations	<p>The New Inspection Regime (NIR) of the Paris MoU on port state control will include a targeting system assigning a risk profile to each ship visiting ports in the region. It will require certain information for any ship arriving and leaving ports or anchorages in the Paris MoU region to be available to the new PSC information database. From 1 January 2011, the following information must be transmitted for all ships arriving or leaving a port or anchorage within the Paris MoU region :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pre-arrival notification, at least 72 hours in advance for ships eligible for expanded inspection. • Pre-arrival notification at least 24 hours in advance. • Actual time of arrival. • Actual time of departure.
2010-3741	01/01/2012	MARPOL Annex VI Reg.14, MEPC. 176(58)	New SOx emission criteria	For all ships, the sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed 3.50% m/m on and after 1 January 2012.
				<p>All cargo ships, constructed before 1 January 2010; shall be provided with a ship-specific emergency towing procedure; not later than 1 January 2012. Such a procedure shall be carried aboard the ship for use in emergency situations and shall be based on existing arrangements and equipment available on board the ship. This procedure is not to be approved but shall include:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 drawings of fore and aft deck showing possible emergency towing

2010-496	01/01/2012	SOLAS Ch.II-1 /Reg.3.4, MSC.256(84)	Emergency Towing Procedure	<p>arrangements;</p> <p>.2 inventory of equipment on board that can be used for emergency towing;</p> <p>.3 means and methods of communication; and</p> <p>.4 sample procedures to facilitate the preparation for and conducting of emergency towing operations.</p> <p>Refer to the Guidelines for owners/operators on preparing emergency towing procedures (MSC.1/Circ.1255).</p>
2010-3741-TR	01/01/2012	MARPOL Annex VI Reg.14, Turkish Regulation on Reduction of Sulphur Rate in Some Types of Fuel Oils as revised with Official Journal number 2009/15667 and date 31/12/2009	New SOx emission criteria for Turkish Territorial Waters	Inland vessels and all the vessels at berth, regardless of their flag, shall use marine fuels with sulphur content not more than 0,1% m/m.
2010-3741-TR	01/01/2012	MARPOL Annex VI Reg.14, Turkish Regulation on Reduction of Sulphur Rate in Some Types of Fuel Oils as revised with Official Journal number 2009/15667 and date 31/12/2009	New SOx emission criteria for Turkish Territorial Waters	As an entry requirement to Turkish ports; all ships, regardless of their flag, shall have their journals recorded regularly and correctly, including fuel changeover operations.
IMO-4533	01/07/2012	SOLAS Ch.V Reg.23, MSC.308(88)	Pilot transfer arrangements	<p>1. NEW equipment and arrangements for pilot transfer which are installed on or after 1 July 2012, shall comply with SOLAS V/23 replaced by MSC.308(88).</p> <p>2. Equipment and arrangements; installed on or after 1 July 2012 which are a replacement of equipment and arrangements provided on ships before 1 July 2012 shall comply with SOLAS V/23 replaced by MSC.308(88), as far as reasonable and practicable.</p> <p>3. Equipment and arrangements for pilot transfer provided on ships before 1 July 2012 shall comply with MSC.99(73).</p> <p>4. Mechanical pilot hoists shall not be used.</p>
IMO-4533	01/07/2012	SOLAS Ch.V Reg.23, MSC.308(88)	Pilot transfer arrangements	Ships constructed before 01 January 1994, shall apply "Shipside doors used for pilot transfer shall not open outwards." not later than the first survey on or after 01 July 2012.
IMO-4532	01/07/2012	SOLAS Ch.V Reg.18, MSC.308(88), MSC.1 Circ.1252	Annual testing of Automatic Identification System (AIS)	<p>AIS shall be subjected to an annual test;</p> <p>- by an approved surveyor or an approved testing or servicing facility</p> <p>- to verify the correct programming of the ship static information, correct data exchange with connected sensors, radio performance by radio frequency measurement and on-air test using, e.g., a Vessel Traffic Service (VTS).</p> <p>A copy of the test report shall be retained onboard the ship.</p>
IMO-4547	01/01/2013	MARPOL Annex V Reg.10 MEPC. 201(62)	Garbage Management Plan	According to MEPC. 201(62) Every ship of 100 GT and above, and every ship which is certified to carry 15 or more persons a garbage management plan should be provided in accordance with MEPC. 220(63) and in the working language of the crew. Every ship of 400 GT and above and every ship which is certified to carry 15 or more persons shall be provided with a Garbage Record Book. In the case of any ship of less than 400 GT, incident entries shall be made in the ship's official log-book.
IMO-4550	01/01/2013	MARPOL Annex VI Reg.6, 8, 9, 22, MEPC.203(62)	Energy Efficiency	An International Energy Efficiency Certificate shall be issued and be available onboard. A ship specific Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) shall be available onboard at the first intermediate or renewal survey, whichever is the first, on or after 1 January 2013.
IMO-4587-2	01/07/2014	SOLAS Ch.II-1 Reg.10 5.6.3.1, MSC.338(91)	Fire fighting - Fire-fighter's communication	A minimum of two two-way portable radiotelephone apparatus for each fire party for fire-fighter's communication shall be carried on board. Those two-way portable radiotelephone apparatus shall be of an explosion-proof type or intrinsically safe. Ships constructed before 1 July 2014 shall comply with the requirements of this paragraph not later than the first survey after 1 July

				2018.
IMO-4590	01/07/2014	SOLAS Ch.III Reg.17-1, MSC.338(91), MSC.1/Circ.1447	Recovery of persons from the water	All ships shall have ship-specific plans and procedures for recovery of persons from the water, taking into account the MSC.1/Circ.1447 by the first periodical or renewal safety equipment survey of the ship to be carried out after 1 July 2014.
IMO-4587	01/07/2014	SOLAS Ch.II-1 Reg.10, FSS Code Ch. 3 2.1.2.2, MSC.338(91)	Fire fighting - SCBA low level alarm	Self-contained compressed air breathing apparatus of fire-fighter's outfits shall be fitted with an audible alarm and a visual or other device which will alert the user before the volume of the air in the cylinder has been reduced to no less than 200 l, not later than 1 July 2019.
2010-3741-ECA	01/01/2015	MARPOL Annex VI Reg.14, MEPC.176(58)	New SOx emission criteria for ECA	For ships operating within an Emission Control Area; the sulphur content of fuel oil used on board ships shall not exceed 0.10% m/m on and after 1 January 2015. Emission Control Areas includes: .1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I, the North Sea as defined in regulation 5(1)(f) of Annex V; .2 the North American area as described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and (amended by MEPC. 190(60) entering into force on 1 August 2011) .3 any other sea area, including port areas, designated by the Organization in accordance with criteria and procedures set forth in appendix III to Annex VI.
2010-3967	01/01/2017	SOLAS Ch.V/ Reg 19, MSC 282(86), MSC 350(92)	A bridge navigational watch alarm system (BNWAS) is required.	Cargo ships > 500 GT but < 3.000 GT constructed before 01/01/2002, shall be fitted with a BNWAS not later than the first survey after 01/01/2017.
2010-3741	01/01/2020	MARPOL Annex VI Reg.14, MEPC. 176(58)	New SOx emission criteria	For all ships, the sulphur content of any fuel oil used on board ships shall not exceed 0.50% m/m on and after 1 January 2020.