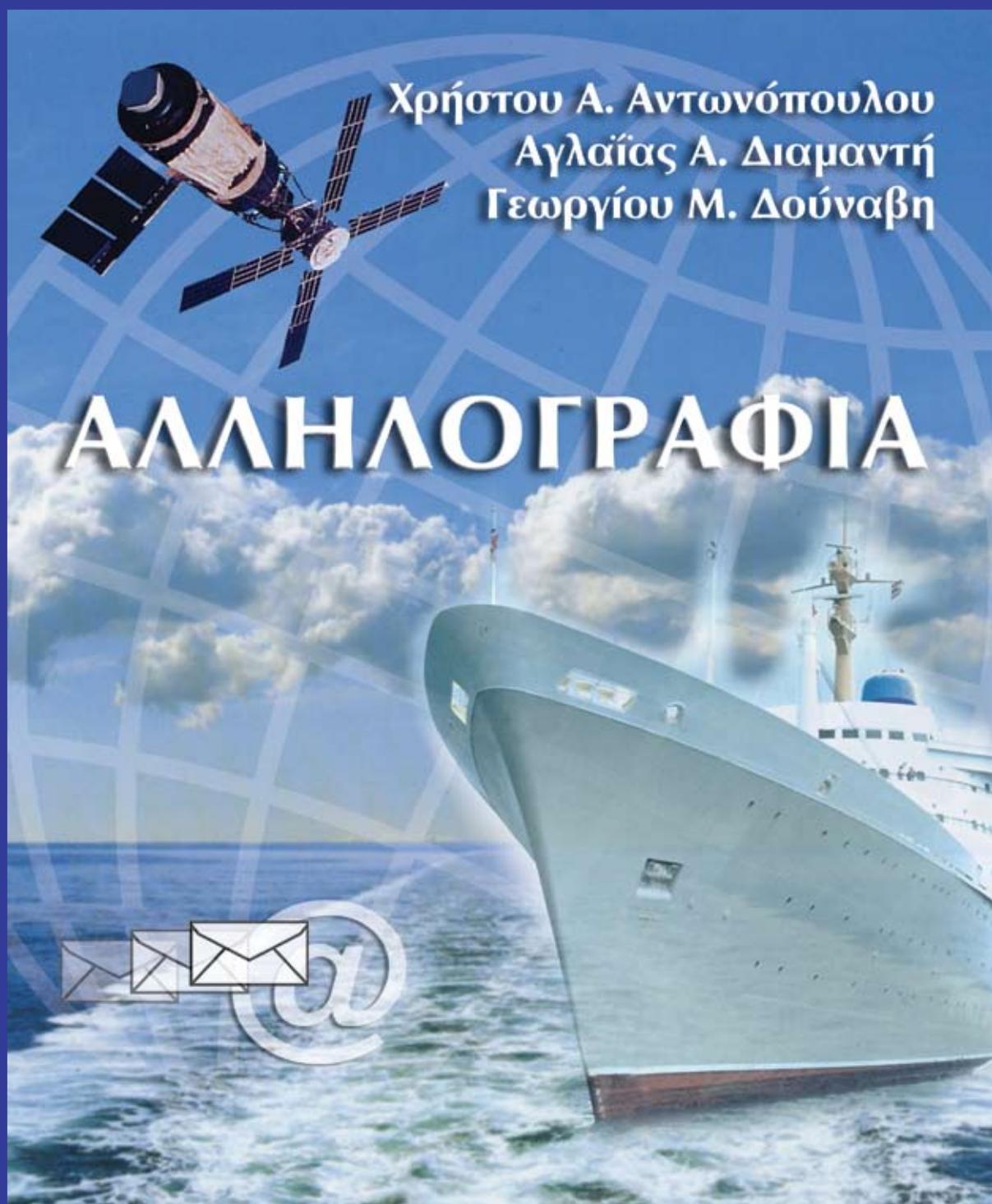




ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ
ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



ΑΘΗΝΑ 2014

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ



**ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**



Α' ΕΚΔΟΣΗ 2004

Β' ΕΚΔΟΣΗ 2008

ISBN: 960-337-055-X

Copyright © 2008

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ

Ο Ευγένιος Ευγενίδης, εμπνευστής και ιδρυτής του «Ιδρύματος Ευγενίδου», προείδε ενωρίτατα και σχημάτισε τη βαθιά πεποίθηση ότι αναγκαίο παράγοντα για την πρόοδο του έθνους αποτελεί η άρτια κατάρτιση των τεχνικών μας σε συνδυασμό προς την ηθική τους αγωγή.

Την πεποίθησή του αυτή την μετέτρεψε σε γενναία πράξη ενεργεσίας, όταν κληροδότησε την περιουσία του για τη σύσταση Ιδρύματος, που θα είχε ως σκοπό...

«νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἐκπαίδευσιν νέων ἑλληνικῆς ιθαγενείας ἐν τῷ ἐπιστημονικῷ καὶ τεχνικῷ πεδίῳ».

Έτσι, τον Φεβρουάριο του 1956 συνεστήθη το «Ιδρυμα Ευγενίδου», τον οποίον την διοίκηση και διαχείριση ανέλαβε η αδελφή του Μαρ. Σίμου, σύμφωνα με την επιθυμία του διαθέτη. Από τη στιγμή εκείνη άρχισαν πραγματοποιούμενοι οι σκοποί που οραματίσθηκε ο Ευγένιος Ευγενίδης και συγχρόνως η εκπλήρωση μας από τις βασικότερες ανάγκες του εθνικού μας βίου. Μετά το θάνατο της Μαρ. Σίμου συνέχισε το έργο της ως πρόεδρος της Διοικούσης Επιτροπής από το 1981 έως το 2000 ο Νικόλαος Βερονίκος-Ευγενίδης· έκπτοτε πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής και συνεχιστής του έργου είναι ο κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης.

Κατά την κλιμάκωση των σκοπών του, εξαρχής το Ίδρυμα προέταξε την έκδοση τεχνικών βιβλίων για λόγους θεωρητικούς και πρακτικούς. Διεπιστώθη πράγματι ότι αποτελεί πρωταρχική ανάγκη ο εφοδιασμός των μαθητών με σειρές από βιβλία, τα οποία θα έθεταν ορθά θεμέλια στην παιδεία τους και θα αποτελούσαν συγχρόνως πολύτιμη βιβλιοθήκη για κάθε τεχνικό.

Ειδικότερα, όσον αφορά στα εκπαιδευτικά βιβλία των σπουδαστών των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, το Ίδρυμα ανέλαβε τότε την έκδοσή τους σε πλήρη και στενή συνεργασία με τη Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαίδευσεως του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, υπό την εποπτεία του οποίου υπάγονται οι Σχολές αυτές. Η ανάθεση στο Ίδρυμα έγινε με την υπ' αριθ. 61228/5031, της 9ης Αυγούστου 1966, απόφαση του ΥΕΝ, οπότε και ενεργοποιήθηκε η αρμόδια Επιτροπή Εκδόσεων, η οποία είχε συγκροτηθεί το 1958.

Αποτέλεσμα της συνεργασίας αυτής ήταν η έκδοση της Σειράς «Βιβλιοθήκη του Ναυτικού», όπου εξεδόθησαν: α) Για τους μαθητές των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού 27 τόμοι βιβλίων (1967 – 1979). β) Για τις ΑΔΣΕΝ (Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού) 42 τόμοι (1979 – 2001).

Κύριος σκοπός των εκδόσεων αυτών, των οποίων το περιεχόμενο ήταν σύμφωνο με τα εκάστοτε ισχύοντα αναλυτικά προγράμματα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ήταν η παροχή προς τους σπουδαστές των Ναυτικών Σχολών ΑΔΣΕΝ και Ναυτικών Αυκείων των αναγκαίων τότε εκπαιδευτικών κειμένων, τα οποία αντιστοιχούσαν προς τα μαθήματα που διδάσκονταν στις Σχολές αυτές.

Επίσης ελήφθη ιδιαίτερη πρόνοια, ώστε τα βιβλία αυτά να είναι γενικότερα χρήσιμα για όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού, που ασκούν το επάγγελμα ή εξελίσσονται στην ιεραρχία τους, χωρίς αντό να σημαίνει ότι επέρχεται μεταβολή στη στάθμη του περιεχομένου τους.

Με την υπ. αρ. Μ 2111. 1/2/99/28-05-1999 (ΦΕΚ 1168B/14-6-99) υπουργική απόφαση, όπως τροποποιήθηκε με την Κ.Υ.Α. των υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και

Εμπορικής Ναυτιλίας αρ. Μ 3611.2/05/05/16-12-2005 (ΦΕΚ 1942 Β/30-12-2005 και ΦΕΚ 169 Β/13-02-2006), το ΥΕΝ ανέθεσε στο Ίδρυμα Ευγενίδου την συγγραφή και έκδοση 39 διδακτικών εγχειριδίων για τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Οι συγγραφείς και η Επιτροπή Έκδόσεων του Ίδρυματος καταβάλλουν κάθε προσπάθεια, ώστε τα βιβλία να είναι επιστημονικώς άριτα αλλά και προσαρμοσμένα στις ανάγκες και τις δυνατότητες των σπουδαστών. Γ' αυτό έχουν προσεγμένη γλωσσική διατύπωση των κειμένων τους και η διαπραγμάτευση των θεμάτων είναι ανάλογη προς τη στάθμη της εκπαιδεύσεως, για την οποία προορίζονται.

Με την προσφορά στους καθηγητές, στους σπουδαστές των ΑΕΝ και σε όλους τους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού των εκδόσεών του, το Ίδρυμα συνεχίζει να συμβάλλει στην πραγματοποίηση του σκοπού του ιδρυτή του Ευγενίου Ευγενίδου.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚΛΟΣΕΩΝ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΕΥΓΕΝΙΟΥ

Εμμανουήλ Δρης, Ομ. Καθηγητής ΕΜΠ, Πρόεδρος.

Αχιλλέας Ματσάγγος, Αντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.).

Αλέξανδρος Θεοφανόπουλος, Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ. ΥΝΑ.

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

Ειδικός Επιστημονικός Σύμβουλος για το βιβλίο «ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ» **Παναγιώτης Φωκάς**, Πλοίαρχος Α' Ε.Ν., Καθηγητής ΑΕΝ, τμηματάρχης ΥΕΝΑΝΠ/ΔΕΚΝ Α'.

Διατελέσαντα μέλη της Επιτροπής

Γ. Γ. Κακωδής (1955-1959) Καθηγητής ΕΜΠ, **Α. Καλογεράς** (1957-1970) Καθηγητής ΕΜΠ, **Α. Παππάς** (1955-1983) καθηγητής ΕΜΠ, **Χ. Καβουνιδής** (1955-1984) Μηχ. Ηλ. ΕΜΠ, **Μ. Αγγελόπουλος** (1970-2003) ομ. καθηγητής ΕΜΠ, **Σπ. Γουλιέλμος** (1958) Αντ/ρχος, **Ξ. Αντωνιάδης** (1959-1966) Αντ/ρχος, Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Π. Γ. Τσακίρης** (1967-1969) Πλοίαρχος, Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Ελ. Σίδερης** (1967-1969) Υποναύαρχος, **Π. Φουστέρης** (1969-1971) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Αλ. Μοσχονάς** (1971-1972) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Ι. Χρυσανθακόπουλος** (1972-1974) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Αθαν. Σωτηρόπουλος** (1974-1977) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Γ. Σπαρτιώτης** (1977) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., προσωρινός Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Θ. Πουλάκης** (1977-1979) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Π. Λυκούρης** (1979-1981) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Αναστ. Δημαράκης** (1981-1982) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Κ. Τσαντήλας** (1982-1984) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Α. Σταυρόπουλος** ομ. καθηγητής Πειραιώς (2003-2008) Ε. Τζαβέλας (1984-1986) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Γ. Γοργοράκος** (1986-1988) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Α. Μπαροκατάρις** (1988-1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Κ. Παπαναστασίου** (1989) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Γ. Λάμπρου** (1989-1992) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Κ. Κοκορέτσας** (1992-1993) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Κ. Μαρκάκης** (1993-1994) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **I. Ζουμπούλης** (1994-1995) Πλοίαρχος Λ.Σ., **Φ. Ψαρρός** (1995-1996) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Γ. Καλαράνης** (1996-1998) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Θ. Ρεντζεπέρης** (1998-2000) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **I. Στεφανάκης** (2000-2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Κ. Μαρίνος** (2001) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Π. Εξαρχόπουλος** (2001-2003) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Κ. Μποιλάκης** (2003-2004) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **N. Θεμέλαρος** (2003-2004) Αντιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Π. Κουβέλης** (2004-2005) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Δ. Βασιλάκης** (2005-2008) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **Π. Πετρόπουλος** (2008-2009) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **A. Ματσάγγος** (2009-2011) Πλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **I. Σέργης** (2011-2012) Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ., Δ/ντης Ναυτ. Εκπαδ., **I. Τζαβέλας**, Αντιναύαρχος Λ.Σ. (Ε.Α.), **I. Τεγόπουλος**, ομ. καθηγητής ΕΜΠ.

I ΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΧΡΗΣΤΟΥ Α. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

Πλοιάρχου Α' Ε.Ν.

τέως Διευθυντή Σχολής Πλοιάρχων ΑΕΝ Ασπροπόρου

ΑΓΛΑΪΑΣ Α. ΔΙΑΜΑΝΤΗ

Καθηγήτριας Αγγλικής ΑΕΝ Ασπροπόρου

ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΔΟΥΝΑΒΗ

Καθηγητή Αγγλικής ΑΕΝ Σύρου

Β' ΕΚΔΟΣΗ

ΑΘΗΝΑ
2014



ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΥΓΓΡΑΦΕΩΝ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ 2ης ΕΚΔΟΣΕΩΣ

Στην 2η έκδοση του βιβλίου έγιναν απαραίτητες αλλαγές για τη βελτίωση του περιεχομένου του, με βάση τις σύγχρονες τάσεις στο χώρο της ναυτιλίας και συγκεκριμένα της αλληλογραφίας, καθώς και τις παρατηρήσεις των διδασκόντων στις AEN.

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

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

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

Από τα Παραρτήματα του βιβλίου συμπληρώθηκε το Παράρτημα (A) με 73 νέες συντομογραφίες-συντμήσεις, ενώ πραγματοποιήθηκαν αρκετές βελτιώσεις-διορθώσεις όπου κρίθηκε απαραίτητο. Επίσης, αντικαταστάθηκε το Παράρτημα (I) και προστέθηκαν τα Παραρτήματα (IB) "Authority to Sign Bills of Lading", (II) "Letter of Indemnity for Visitors / Inspectors" και (IE) "Incident Report".

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

Οι συγγραφείς



1

Κεφάλαιο

ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ

1.1 Εισαγωγή

1.2 Υποδιαιρεση – Δομή

**1.3 Υποδείγματα αιτήσεων, βιογραφικών
σημειωμάτων και επιστολών**

1.4 Ασκήσεις

1.5 Επιστολές στα Αγγλικά

**1.6 Παραδείγματα και ασκήσεις
(Samples and exercises)**

1.1 Εισαγωγή.

Η αλληλογραφία στο χώρο της Ναυτιλίας διεξάγεται κατεξοχήν στην αγγλική γλώσσα. Προκειμένου όμως για πλοία υπό ελληνική πλοιοκτησία, εάν ο πλοίαρχος είναι και αυτός Έλληνας, η αλληλογραφία μεταξύ τους είναι δυνατόν να διεξάγεται και στην ελληνική γλώσσα.

Οι επιστολές γράφονται είτε σε γραφομηχανή είτε σε ηλεκτρονικό υπολογιστή. Και στις δύο περιπτώσεις πρέπει να εξασφαλίζεται το βασικότερο χαρακτηριστικό τους γνώρισμα: **η ορθή εκτύπωση των κειμένων και η καλαίσθητη εμφάνισή τους.**

Στη σύνταξη των επιστολών είναι απαραίτητο να τηρούνται ορισμένοι κανόνες:

α) Να χρησιμοποιείται λευκό χαρτί. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται και έντυπα στα οποία υπάρχουν τυπωμένα τα στοιχεία της εταιρείας (λογότυπος, διεύθυνση κλπ.) ή του ίδιου του συντάκτη της επιστολής.

β) Να υπάρχει περιθώριο δεξιά και αριστερά του κειμένου.

γ) Τα διαστήματα μεταξύ των σειρών να είναι ίσα.

δ) Το κείμενο διαιρείται σε παραγράφους, ώστε να υπάρχει διαχωρισμός του κυρίου θέματος από τον πρόλογο και τον επίλογο.

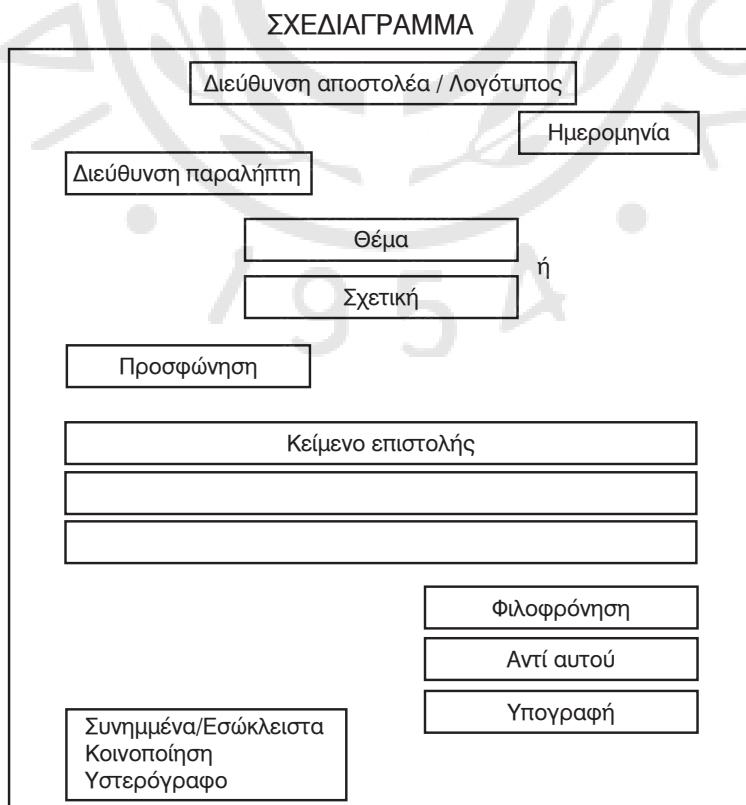
ε) Η διατύπωση του κειμένου να είναι ακριβής και σαφής, και επομένως κατανοητή στον εκάστοτε παραλήπτη.

στ) Να αποφεύγονται οι μακροσκελείς προτάσεις, γεγονός που δυσχεραίνει την κατανόηση της επιστολής και κουράζει τον αναγνώστη.

ζ) Να διακρίνεται η επιστολή από ευγένεια, ανεξάρτητα από το θέμα, το οποίο για τον οποίο συντάσσεται και την ιδιότητα του παραλήπτη της.

1.2. Υποδιαίρεση – Δομή.

Στο σχεδιάγραμμα που ακολουθεί περιέχονται όλα τα απαραίτητα μιօρφολογικά στοχεία που πρέπει να περιέχει μια επιστολή. Αποτελεί υπόδειγμα διατάξεως της ύλης μιας επιστολής χωρίς όμως να αποκλείεται ότι ποικίλλει από εταιρεία σε εταιρεία.



α) ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ / ΛΟΓΟΤΥΠΟΣ.

Γράφεται στο ανώτερο τμήμα της επιστολής είτε στο κέντρο (λογότυπος) ή εναλλακτικά στην αριστερή ή δεξιά πλευρά της.

β) ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ.

Η ημερομηνία γράφεται ολογράφως, στο επάνω δεξιό μέρος του επιστολοχάρτου, μαζί με το όνομα της πόλεως στην οποία βρισκόμαστε, π.χ. Αθήνα, 14 Ιουλίου 2007. Αποφεύγομε συντομογραφίες του τύπου 14/7/07.

γ) ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΑΡΑΛΗΠΤΗ.

Γράφεται 3-4 διαστήματα κάτω από την ημερομηνία και στο αριστερό μέρος του επιστολοχάρτου. Η πρώτη σειρά της διευθύνσεως αποτελείται από το όνομα του προσώπου (παραλήπτη) στο οποίο απευθύνεται η επιστολή στην αιτιατική πτώση. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι χαρακτηρισμοί «Κον», «Κ», «Κα», «Δ/νίδα» μπροστά από το όνομα. Όταν αναφέρεται η ιδιότητα του προσώπου, δηλαδή η θέση που κατέχει το πρόσωπο αυτό σε κάποια εταιρεία, γράφομε πρώτα το όνομά του, ακολουθούμενο από κόμμα και στη συνέχεια τον τίτλο του, π.χ.

Κο Ν.Γ. Μητ...., Πρόεδρο

Κο Δ.Κ. Κυρ...., Διευθύνοντα Σύμβουλο

Σημείωση:

Πάνω από τη διεύθυνση του παραλήπτη μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε και τη λέξη «Προς», αυτό όμως δεν είναι υποχρεωτικό.

δ) ΘΕΜΑ.

Το θέμα γράφεται 1-2 διαστήματα κάτω από τη διεύθυνση του παραλήπτη και στο κέντρο του επιστολοχάρτου. Μπορούμε όμως να το γράψουμε και στο αριστερό μέρος της σελίδας.

ε) ΣΧΕΤΙΚΗ.

Στην περίπτωση που η επιστολή μας γράφεται σε απάντηση προηγούμενης επιστολής του παραλήπτη, τότε κάτω από το θέμα γράφομε τα στοιχεία της σχετικής επιστολής, στην οποία αναφερόμαστε, π.χ. ΣΧΕΤ: 1133.4/17-07-2007.

στ) ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΗ.

Συνήθως χρησιμοποιούμε τις φράσεις: «Κύριε», «Αξιότιμε Κύριε», «Κύριοι», «Αξιότιμοι Κύριοι», «Αξιότιμη Κυρία», «Αξιότιμε Κε Μητ...» κ.λ.π. Πολλές φορές αναγράφεται και ο τίτλος της θέσεως ή του αξιώματος του παραλήπτη, π.χ. Κύριε Γενικέ, Κύριε Νομάρχη, Αξιότιμε Κύριε Υπουργέ.

ζ) ΚΥΡΙΩΣ ΚΕΙΜΕΝΟ.

Στην πρώτη παράγραφο μιας επίσημης επιστολής αναφερόμαστε στο ιωτορικό της υποθέσεως καθώς και σε προηγούμενη σχετική αλληλογραφία ή τηλεφωνήματα.

Στην επόμενη παράγραφο αναπτύσσουμε το θέμα διευκρινίζοντας τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν ή έχουν γίνει.

Στην τελευταία παράγραφο εκφράζουμε τι προσδοκούμε να γίνει στο μέλλον ή δίνουμε κάποια υπόσχεση για μελλοντικές ενέργειες. Συνήθως κλείνουμε το κείμενο με στερεότυπες φράσεις, οι οποίες ποικίλλουν ανάλογα με τις περιπτώσεις, π.χ.

- Περιμένουμε απάντησή σας.
- Περιμένουμε νέα σας.
- Είμαστε βέβαιοι ότι η απάντησή σας θα είναι ευνοϊκή.
- Ελπίζουμε ότι θα προβείτε στις δέουσες ενέργειες σε εύλογο χρόνο.

- Σας ευχαριστούμε προκαταβολικά / εκ των προτέρων.
- Σας στέλνομε τους φιλικούς μας χαιρετισμούς.
- Θα είμασθε στη διάθεσή σας για οπιδήποτε άλλο χρειασθεί.

η) ΦΙΛΟΦΡΟΝΗΣΗ.

Συνήθως χρησιμοποιούμε τις φράσεις: «Με τιμή», «Με υπόληψη», «Φιλικότατα», «Με φιλικούς χαιρετισμούς», «Με εκτίμηση», μετά ακολουθεί κόμμα, από κάτω το όνομα της εταιρείας και κατόπιν 4-5 διαστήματα, ώστε να τεθεί η χειρόγραφη υπογραφή του αποστολέα.

θ) ΥΠΟΓΡΑΦΗ.

Κάτω από τη φιλοφρόνηση τίθεται η υπογραφή του αποστολέα. Επειδή η υπογραφή είναι συχνά δυσανάγνωστη, πρέπει να γράφομε πάντοτε το όνομά μας ολογράφως κάτω ακριβώς από την υπογραφή μας.

ι) ANTI AYTOY (α.α.).

Αν κάποιος υπογράφει κατ' εντολή της διοικήσεως της εταιρείας ή του Γενικού Διευθυντή, πρέπει η ένδειξη αυτή ν' αναγράφεται πριν από την υπογραφή, π.χ.

Με εκτίμηση,
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΕΠΕ

α.α. Νικήτας Μητ.....
Αναπλ. Διευθυντής

ια) ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ / ΕΣΩΚΛΕΙΣΤΑ.

Πολλές φορές μαζί με την επιστολή χρειάζεται και η αποστολή οδηγιών εγγράφων, τα οποία αφορούν στο θέμα της επιστολής (π.χ. τιμολόγια, φορτωτικές αποδείξεις κ.λ.π.). Για να εξασφαλίζεται η αποστολή των συνημμένων, αλλά και να υπενθυμίζεται στον παραλήπτη ότι μαζί με την επιστολή πρέπει να λάβει και τα συναποστελλόμενα έγγραφα, στο τέλος της επιστολής και στο αριστερό μέρος του επιστολοχάρτου γράφεται η λέξη «Συνημμένα» ή «Εσώκλειστα» και από κάτω περιγράφονται και αριθμούνται τα ευώκλειστα έγγραφα, π.χ.

Συνημμένα:

Φορτωτική (1 αντίγραφο).

ιβ) ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ.

Η κοινοποίηση αναφέρεται συνήθως στο τέλος της επιστολής και δείχνει ότι έχουν σταλεί αντίγραφά της και σε άλλους αποδέκτες εκτός από το βασικό παραλήπτη. Υπάρχει επίσης περίπτωση να αναφερθεί και κάτω από τη Διεύθυνση του Παραλήπτη, π.χ.

Κοιν.: SUN Ναυτιλιακή ΕΠΕ.

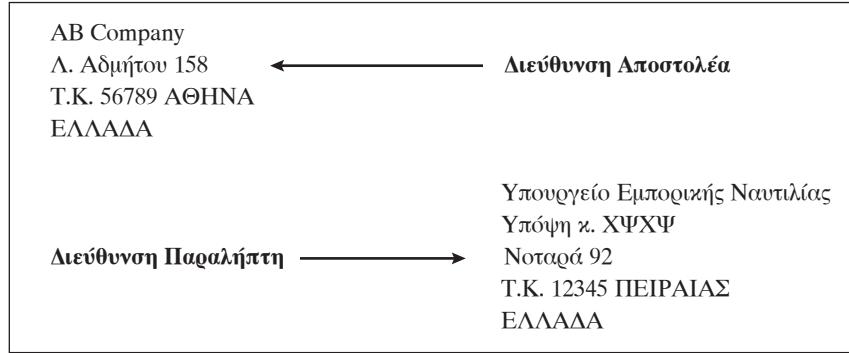
ιγ) ΥΣΤΕΡΟΓΡΑΦΟ (Υ.Γ.).

Στον ίδιο χώρο που αναφέρεται η κοινοποίηση γράφεται και το Υ.Γ., το οποίο δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο από 2-3 σειρές (αράδες).

ιδ) ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ.

Η ένδειξη αυτή μπορεί να γραφεί στο άνω μέρος της επιστολής, συνηθέστερα δε απαντάται στο φάκελο.

Οι διευθύνσεις στους φακέλους γράφονται με παρόμοιο τρόπο της συντάξεως μιας επιστολής. Όταν η επιστολή αποστέλλεται σε υπηρεσία ή εταιρεία και ο αποστολέας επιθυμεί να λάβει γνώση συγκεκριμένο πρόσωπο, τότε το όνομα του προσώπου αυτού αναγράφεται με την ένδειξη «υπόψη» κάτω από την επωνυμία της υπηρεσίας ή εταιρείας.



1.3 Υποδείγματα αιτήσεων, βιογραφικών σημειωμάτων και επιστολών.

a) *Aίτηση.*

Επώνυμο: ΜΗΤΣ.....
 Όνομα: ΓΕΩΡΓΙΟΣ
 Όνομα Πατρός: ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ
 Όνομα Μητρός: ΚΑΛΛΙΟΠΗ
 Ημερ. Γεννήσεως: 24-6-1971
 Επάγγελμα: ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Β' ΤΑΞΕΩΣ
 Διεύθυνση: ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ 165 - ΑΘΗΝΑ
 Τηλ.: 210-8888888
 Αρ. Ταυτότητας: Π 542274

ΑΙΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ: ΚΕΣΕΝ / ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Παρακαλώ, να με εγγράψετε
 στους Κύκλους Σπουδών των
 υποψηφίων Πλοιάρχων Α'
 Τάξεως, που αρχίζουν την
 01-10-2007.

Αθήνα, 17 Σεπτεμβρίου 2007

O Αιτόν

(Υπογραφή)

Γεώργιος Μητσ....

Συνημμένα:

- 1) Μηχανογραφικό θαλάσσιας υπηρεσίας (φ. 2).
- 2) Δίπλωμα Πλοιάρχου Β' Τάξεως (φ. 1).

β) Βιογραφικό σημείωμα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤ...

ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- Ήμερ. Γεννήσεως: 08 Φεβρουαρίου 1975
- Οικογενειακή Κατάσταση: Άγαμος
- Εθνικότητα: Ελληνική
- Στρατιωτικές Υποχρεώσεις: Εκπληρωμένες
- Διεύθυνση: Αχαρνών 54 - Αθήνα
- Τηλέφωνο: 210-8888888
- Τηλεομοιότυπο (fax): 210-8888877
- Ηλεκτρονικό ταχυδομού (e-mail): dimapos@xxxnet.gr

ΣΠΟΥΔΕΣ

- Α.Ε.Ν. Κρήτης / Σχολή Πλοιάρχων Δίπλωμα Πλοιάρχου Γ' Τάξεως (1999)

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

- Μ/Τ OROR – Δόκιμος Πλοίαρχος – 05 μήνες 17 ημέρες
- Μ/Τ PRP – Δόκιμος Πλοίαρχος – 06 μήνες 23 ημέρες
- Μ/Τ UUU – Πλοίαρχος Γ' – 08 μήνες 09 ημέρες

ΞΕΝΕΣ ΓΛΩΣΣΕΣ

- Αγγλικά (First Certificate in English - 1994)
- Γαλλικά (Certificat - 1993)

ΓΝΩΣΕΙΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ

- Windows '98 / 2000 / XP
- Microsoft Office '98 / 2000 / XP

ΑΛΛΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ

- Δίπλωμα Χειριστή GMDSS (1999)
- Δίπλωμα Χειριστή ARPA (1999)
- Tanker Safety Certificate (1999)
- Σχολείο Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (1999)

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

γ) **Επιστολές.**

– **Προς τις υγειονομικές υπηρεσίες προκειμένου να εκδοθεί πιστοποιητικό μυοκτονίας.**

Διεύθυνση Αποστολέα

Πειραιάς, 18 Ιουλίου 2007

Προς:
Υγειονομικές Υπηρεσίες
Πειραιά

Θέμα: Πιστοποιητικό μυοκτονίας

Κύριοι,

Με την παρούσα, παρακαλώ όπως μεριμνήσετε για την αποστολή συνεργείου σας στο πλοίο, προκειμένου να εκτελεσθούν εργασίες μυοκτονίας και απεντομώσεως, επειδή το υπάρχον Πιστοποιητικό Μυοκτονίας έχει ισχύ μέχρι 31 Ιουλίου 2007.

Το πλοίο εκτιμάται ότι θα περατώσει την εκφόρτωση την 28η Ιουλίου 2007 και παρακαλώ όπως εκδώσετε το νέο πιστοποιητικό Μυοκτονίας μέχρι τότε.

Όλα τα έξοδα που θα προκύψουν θα καλυφθούν από τους Ναυτικούς Πράκτορες
Ακτή Μιαούλη 17, Πειραιάς.

Ευχαριστώ εκ των προτέρων.

Με τιμή,

(Υπογραφή)

(Ονοματεπώνυμο)
Πλοίαρχος

– **Προς αντιρρυπαντική εταιρεία για την παράδοση των καταλοίπων του πλοίου.**

Διεύθυνση Αποστολέα

Πειραιάς, 13 Απριλίου 2007

Προς την:
ANTIPYRYPANTIKΗ Ε.Π.Ε.
Τμήμα Διαθέσεως Καταλοίπων
και Απορρυμάτων
Πειραιά

Θέμα: Παράδοση καταλοίπων

Κύριοι,

Παρακαλώ να αποστείλετε βυτιοφόρο όχημα για την παραλαβή από το πλοίο 25 κυβικών μέτρων υγρών καταλοίπων από τους υδροσυντλέκτες του μηχανοστασίου. Επίσης υπάρχει και ένα κιβώτιο απορρυμάτων χωρητικότητας $15 m^3$.

Το πλοίο βρίσκεται πριν μνοδετημένο στη θέση Νο.5 Νέου Προβλήτα Δραπετσώνας.

Η δυνατότητα παροχής της αντλίας του πλοίου είναι περίπου $15 m^3/h$ και οι σύνδεσμοι των σωληνώσεών του έχουν διάμετρο 120 mm. Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία, παρακαλώ να φροντίσετε για τις αντίστοιχες μάνικες. Το πλοίο θα αποπλεύσει την 17/04/2007.

Τα έξοδα που θα προκύψουν από τη σχετική εργασία θα πληρωθούν μετρητοίς.

Σας ευχαριστώ εκ των προτέρων.

Με εκτίμηση,

- Ευχαριστήρια επιστολή προς το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά.

Διεύθυνση Αποστολέα

Πειραιάς, 11 Μαΐου 2007

Προς:

**ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ
Πειραιά**

Θέμα: Έκφραση ευχαριστιών

Κύριοι,

Με το από 10/05/2007 υμέτερο FAX, με το οποίο εγκρίνατε το αίτημά μας για προτεραιότητα εισόδου του πλοίου στο λιμάνι σας, μας δόθηκε ο χρόνος να προγραμματίσουμε τον επήμιο δεξαμενισμό και τις ειδικές επιθεωρήσεις (Special Survey), των οποίων οι εργασίες θα πραγματοποιηθούν σε Ελληνικά Ναυπηγεία.

Για τους παραπάνω λόγους, ως εκπρόσωπος της Πλοιοκτήτριας Εταιρείας, αισθάνομαι την υποχρέωση να σας ευχαριστήσω για την ενέργειά σας.

Με εκτίμηση,

- Προς ναυπηγεία σχετικά με επιπρόσθετες εργασίες δεξαμενισμού.

Διεύθυνση Αποστολέα

Πειραιάς, 15 Ιουνίου 2007

Προς:

**ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ
ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ
Τεχνικό Τμήμα**

Θέμα: Επιπρόσθετες εργασίες δεξαμενισμού

Κύριοι,

Με την παρούσα επιστολή σας γνωρίζω ότι, μετά από εντολή των πλοιοκτητών, σας αναθέτω τις παρακάτω εργασίες, οι οποίες θα προστεθούν στο αρχικό συμφωνητικό του δεξαμενισμού με ημερομηνία 30 Μαΐου 2007.

- Εξάρμωση και επισκευή των εξαεριστικών των δεξαμενών έρματος και επανατοποθέτησή τους (άρμωση).
- Επισκευή των φρένων AP και ΔΕ βαρούλκου της άγκυρας.
- Επισκευή του ηλεκτροικού μέρους των βαρούλκων φορτίου No.2 αριστερά.

Παρακαλώ να λάβετε γνώση της επιστολής αυτής ενυπογράφως και να μας γνωστοποιήσετε το χρονοδιάγραμμα περατώσεως των επιπροσθέτων εργασιών, που ελπίζω ότι δεν θα παρατείνουν την παραμονή του πλοίου στα Ναυπηγεία σας.

Ευχαριστώ εκ των προτέρων.

Με τιμή,

Ελαβα γνώση

(Υπογραφή)

Ονοματεπώνυμο
Τεχνικός

*Η ένδειξη «Ελαβα γνώση» χρησιμοποιείται μόνο όταν ο παραλήπτης πρέπει να επιβεβαιώσει την παραλαβή.

- Έκθεση πλοιάρχου σχετικά με την ανεύρεση λαθρομεταναστών στο γκαράζ του πλοίου.

Διεύθυνση Αποστολέα

Πάτρα, 12 Σεπτεμβρίου 2007

Προς:

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ
Πατρών

Θέμα: Λαθρεπιβάτες – Λαθρομετανάστες

Κύριοι,

Αναφερόμενος στο υπ' αριθμόν 732 FAX της 11ης Σεπτεμβρίου 2007, που απέστειλα προς την υπηρεσία σας σχετικά με την ανεύρεση οκτώ (8) λαθρεπιβατών, 6 ώρες μετά τον απόπλου από το λιμάνι του BARI Ιταλίας, σας γνωρίζω τα εξής:

Οι λαθρεπιβάτες βρέθηκαν κρυμμένοι σε φορτηγό αυτοκίνητο από τον εκτελούντα περιπολία ασφαλείας ναύτη Δ... Β....

Συγκεκριμένα, ο ναύτης ενώ έλεγχε τα αίχματα των αυτοκινήτων στο χώρο του γκαράζ, άκουσε ξενόγλωσσες ομιλίες που προέρχονταν από ένα φορτηγό. Αμέσως κάλεσε τον ύπαρχο και τον αξιωματικό ασφαλείας, οι οποίοι στη συνέχεια κάλεσαν τον οδηγό του φορτηγού αυτοκινήτου και του υπέδειξαν το όχημα στο οποίο ήταν κρυμμένοι οι λαθρεπιβάτες.

Μόλις οι λαθρεπιβάτες αντιλήφθηκαν ότι στο χώρο του γκαράζ παρουσιάσθηκαν αξιωματικοί και μέλη του πληρώματος, βγήκαν από το όχημα και παραδόθηκαν χωρίς να αντισταθούν.

Στη συνέχεια, αφού καταγράφηκαν τα ονόματα και τα λοιπά στοιχεία τους από τα έγγραφα που είχαν μαζί τους, τους οδηγήσαμε σε μία καμπίνα, λέγοντάς τους ότι με τον κατάπλου του πλοίου θα τους παραδώσουμε στις λιμενικές αρχές. Επιπλέον, τους απαγορεύσαμε να περιφέρονται στο πλοίο και τους προσφέραμε φαγητό και νερό.

Η γνώμη μου είναι ότι πρόκειται για λαθρομετανάστες και παρακαλώ, εφόσον κρίνετε ότι πρέπει να πάρετε κατάθεση από μέλη του πληρώματος να φροντίσετε ώστε αυτό να γίνει σήμερα, διότι το πλοίο θα αποπλεύσει κατά τις πρωινές ώρες της αυριανής ημέρας.

Είμαι στη διάθεσή σας για οτιδήποτε άλλο χρειαστεί.

Σας επισυνάπτω τα πλήρη στοιχεία του οχήματος και του οδηγού στο οποίο βρέθηκαν οι εν λόγω λαθρομετανάστες.

Με εκτίμηση,

- Προς την Υπηρεσία Ναυτολογίας του κεντρικού λιμεναρχείου σχετικά με την αντικατάσταση του ναυτολογίου.

Διεύθυνση Αποστολέα

Πειραιάς, 10 Μαρτίου 2008

Προς:

ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
Υπηρεσία Ναυτολογίας

Θέμα: Αντικατάσταση Ναυτολογίου

Κύριοι,

Παρακαλώ να προβείτε στο κλείσιμο του υπ' αριθμόν 53 Ναυτολογίου, που εκδόθηκε στο Προξενικό Λιμεναρχείο της Νέας Υόρκης την 15η Μαρτίου 2007.

Σας γνωρίζω ότι κατά το ως άνω διάστημα, δηλαδή από ενάρξεως μέχρι και σήμερα, έχουν υπολογισθεί οι κατήσεις υπέρ του NAT και οι εισφορές υπέρ των υπολοίπων φορέων.

Μετά τον έλεγχο του Ναυτολογίου από τις υπηρεσίες σας, παρακαλώ να εκδώσετε το νέο Ναυτολόγιο με έναρξη από 10 Μαρτίου 2008 σύμφωνα με την κατάσταση πληρώματος, που ισχύει σήμερα.

Με εκτίμηση,

Συνημμένα:

- 1) Πίνακες εισφορών
- 2) Κατάσταση πληρώματος της 10/03/2008

- Προς τους πράκτορες των ναυλωτών.

Διεύθυνση Αποστολέα

....., 17 Μαρτίου 2007

Προς:

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΝΑΥΛΩΤΩΝ

Θέμα: Επιστολή ετοιμότητας

Κύριοι,

Σας πληροφορώ ότι το πλοίο μου έφθασε στο λιμάνι σας χθες, 16/03/07, και στις 13:06 παρέλαβε πλοηγό στο χώρο επιβιβάσεώς του, έξω από το ποτάμι. Μετά τον διάπλου του ποταμού, αγκυροβολήσαμε στην παρούσα θέση στις 17/03/07 και ώρα 06:30.

Το πλοίο είναι έτοιμο από κάθε άποψη να προσεγγίσει στην προβλήτα φορτώσεως.

Η ώρα ενάρξεως των σταλιών είναι 08:00 σήμερα και γι' αυτό σας παρακαλώ να παραλάβετε ενυπόγραφα την παρούσα και να ενημερώσετε δεόντως τους ναυλωτές.

Με τιμή,

- Ευχαριστήρια επιστολή προς το Εθνικό Κέντρο Αμεσης Βοήθειας (EKAB).

Διεύθυνση Αποστολέα

Πειραιάς, 10 Απριλίου 2008

Προς:

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΑΜΕΣΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ
Αθήνα

Θέμα: Έκφραση ευχαριστιών

Αξιότιμοι Κύριοι,

Με την παρούσα επιθυμώ να εκφράσω προσωπικά και εκ μέρους του πληρώματός μου τις θερμές ευχαριστίες μας για τη συμμετοχή σας στην παροχή ιατρικής βοήθειας στα δύο τραυματισμένα μέλη του πληρώματος την 09/04/2008.

Η όλη επιχείρηση, παρότι τις δυσκολίες που υπήρξαν, στέφθηκε με επιτυχία χάρη στην ηρωική προσπάθεια των ανδρών της ομάδας που απέστειλε το κέντρο σας.

Παρακαλώ να δεχθείτε, εκτός από τις ευχαριστίες μας, και μία αναμνηστική πλακέτα που εκφράζει την ευγνωμοσύνη των μελών του πληρώματος στους άνδρες της ομάδας παροχής βοήθειας.

Με εκτίμηση,

1.4 Ασκήσεις.

a) Μεταφράστε την επιστολή στην αγγλική γλώσσα.

Διεύθυνση Αποστολέα

Προς:

Πρόεδρο Πρωτοδικών

Πειραιά

Θέμα: Διαμαρτυρία πλοιάρχου για πιθανές ζημιές στο φορτίο

Κύριοι,

Ο υπογράφων Χρήστος Δημ..., Πλοίαρχος του υπό ελληνική σημαία φορτηγού πλοίου ZZZ το οποίο ανήκει στην πλοιοκτήτρια εταιρεία F.J. SHIP... Πειραιώς, με νηολόγιο Πειραιά υπ' αριθ.1596 και καθαρή χωρητικότητα 16580, έχω την τιμή να σας εκθέσω τα παρακάτω.

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού από το λιμάνι ALBANY των ΗΠΑ, από το οποίο αναχωρήσαμε στις 6 Νοεμβρίου 2007, προς Πειραιά με πλήρες φορτίο σίτου, είχαν ληφθεί όλα τα απαραίτητα μέτρα για τον καλύτερο εξαερισμό του φορτίου και είχε ελεγχθεί η στεγανότητα των καλυμμάτων των κυτών.

Στις 10 Νοεμβρίου 2007, δηλαδή την τέταρτη ημέρα του ταξιδιού και ώρα 14:35 σε στίγμα πλάτους 42° 36' Β, μήκους 024° 35' Δ, συναντήσαμε θυελλώδεις ανέμους και υψηλό κυματισμό. Το πλοίο κλυδωνιζόταν και παρουσίαζε μεγάλους προνευντασμούς με αποτέλεσμα να ελαττώσουμε ταχύτητα προς αποφυγή ζημιών στο σκάφος και τη μηχανή. Τεράστια κύματα κάλυπταν το πρόστεγο και το κατάστρωμα από την αριστερή πλευρά, με αποτέλεσμα να καλύπτονται με νερό τα καλύμματα των κυτών, οι ανεμοδόχοι και όλες οι υπερκατασκευές.

Προς αποφυγή ζημιών πλοίου και φορτίου αλλά και για την ασφάλεια του πληρώματος, έθεσα το πλοίο σε αντιμονή ελαττώνοντας περαιτέρω την ταχύτητα.

Ωρα 16:00. Οι ίδιες καιρικές συνθήκες. Το πλοίο σε αντιμονή, ακολουθώντας πορείες διάφορες σύμφωνα με τη μεταβολή της διευθύνσεως του ανέμου.

Ωρα 20:00. Σημειώθηκε ύφεση ανέμου και κυματισμού.

Ωρα 24:00. Ο καιρός βελτιώνεται συνεχώς, πορεία Ζλ=095°, ταχύτητα ελαττωμένη στους 8 κόμβους, λόγω προνευντασμού.

Ωρα 04:00. Η κακοκαιρία έχει περάσει. Διενεργείται έλεγχος στο κατάστρωμα και τα καλύμματα κυτών. Δεν διαπιστώθηκαν ζημιές.

Επιφυλασσόμενος παντός δικαιώματος για λογαριασμό του πλοίου και των πλοιοκτητών για τυχόν ζημιές σε σκάφος, μηχανή και φορτίο, που θα διαπιστωθούν εξαπίστας της ανωτέρω κακοκαιρίας σε μελλοντικό χρόνο και τόπο, παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε, να ενεργήσετε τη νόμιμη εξέταση για την εξακοίβωση των παραπάνω εκτεθέντων και να επικυρώσετε την παρούσα.

*Η παρούσα διαμαρτυρία συντάχθηκε εν πλω την Τετάρτη, 17 Νοεμβρίου 2007 και υπογράφεται και από τους Υποπλοίαρχο, Α' Μηχανικό, Β' Μηχανικό, Ναύληρο και Νάύτη X***.*

*Οι υπογράφοντες Αξιωματικοί και
μέλη του πληρώματος*

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)

Ο ΑΙΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

(Υπογραφή)

(Όνοματεπώνυμο)

β) Τοποθετήστε τις προτάσεις ή φράσεις και τις παραγράφους στη σωστή σειρά, ώστε να αποδώσουν το σωστό νόημα.

M/V ZZZ
Λιμάνι Θεσσαλονίκης
24 Μαρτίου 2008

Κυρίους
ΝΙΚΟΛ... ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΕΠΕ
Θεσσαλονίκη

**Θέμα: Αρνηση φορτώσεως παρτίδας φορτίου,
λόγω παραβιάσεως κιβωτίων και ελλειμμάτων φορτίου**

Κύριοι,

1. κατέθεσα ένορκον διαμαρτυρίαν / συνεπεία των ανωτέρω / η οποία ανήχετο συνολικά εις εξήντα κιβώτια (60), συνολικού βάρους 120 τόννων / ότι τα ως άνω εμπορεύματα είχαν προφανώς παραβιασθή εις τας αποθήκας λιμένος / αρνήθηκα την φόρτωσην της παρτίδος / και ειδοποίησα τους πράκτορας και φορτωτάς.

2. η φόρτωσης συνεχίζεται με άλλας παρτίδας γενικού φορτίου / παρακαλώ όπως επιληφθείτε του θέματος και με ενημερώσετε εγκαίρως / καιρού επιτρέποντος / και θα περατωθεί εντός έξι ημερών περίπου.

3. έφθαναν με ανυψωτικά μηχανήματα / διά της παρούσης σας γνωστοποιώ ότι κατά την έναρξη της φορτώσεως ξυλίνων κιβωτίων με βαρόες τύπου μηχανήματα / από τας αποθήκας εις την προβλήτα και έδειχναν ότι είχαν ίχνη παραβιάσεως / παρετηρήθη από τον Υποπλοίαρχό μου ότι τα περισσότερα κιβώτια.

4. διέταξα να ανοιχθεί δειγματοληπτικώς ένα κιβώτιο από το οποίον έλλειπον αρκετά είδη ανταλλακτικών / πάραντα εκλήθην εις την προβλήτα και το διεπίστωσα αυτοπροσώπως / και αφού μου το επέδωσαν / εξήγησα από τους στοιβαδόρους ένα αντίγραφο των εμπορευμάτων αυτής της παρτίδος.

Μετά τιμής,

γ) Διορθώστε τα λάθη ώστε η επιστολή να αποδοθεί με σωστή διατύπωση.

M/V ZZZ
Λιμάνι Rotterdam
22 Μαρτίου 2008

Προς
F.J. Ship... Co.
Πειραιά

Θέμα: Έκθεση για τους πράκτορες λιμανιού Rotterdam κυρίους R.D.J. Rotterdam

Κύριοι,

Θέλω να σας πω ότι οι πιο πάνω πράκτορες τους οποίους εξουσιοδοτήσατε να δώσουν τις υπηρεσίες τους για τον ελλιμενισμό και παραμονή του πλοίουν για τις δουλειές δεξαμενισμού στα Ναυπηγεία «R.D.M. Y...», έκαναν κάθε δυνατή προσπάθεια για την εξυπηρέτηση του πλοίουν και κατ' επέκταση του συμφέροντός σας.

Έτσι τους προτείνω να χοησμοποιηθούν και στο μέλλον για δυνατές προσεγγίσεις πλοίων στο λιμάνι του Rotterdam.

Με τιμή,

δ) Συμπληρώστε τα κενά με λέξεις που νομίζετε ότι δεν θα αλλοιώσουν το ύφος της επιστολής.

M/V ZZZ
Αιγαίνη Ηρακλείου
23 Απριλίου 2008

Προς
SEAWAY Ship... Co.
Πειραιά

Θέμα: Ζημιές που (1) _____ στο πλοίο από τους στοιβαδόρους

Κύριοι,

Με την παρούσα σας (2) _____ ότι κατά τη διάρκεια της φορτώσεως οι στοιβαδόροι τους οποίους (3) _____ να φορτώσουν το πλοίο, (4) _____ αρκετές ζημιές σε διάφορα μέρη του.

Κατά την ώλη (5) _____ ο αξιωματικός φυλακής ήταν παρών και διαπίστωσε απειρία στη (6) _____ των μέσων φορτώσεως. Οι στοιβαδόροι όμως, λόγω βιασύνης συνέχιζαν την φόρτωση με αποτέλεσμα στις 16.30 σήμερα να αναγκασθώ να την (7) _____. Μετά από λεπτομερή έλεγχο στα στόμια των (8) _____, όπου προξενήθηκαν οι περισσότερες ζημιές, αλλά και στα ρέματα των καταστρώματος, έγινε η καταγραφή τους και (9) _____ στους στοιβαδόρους σχετική επιστολή διαμαρτυρίας, την οποία κοινοποιώ και σε σας.

Μετά την (10) _____ διαβεβαίωσή τους για αποκατάσταση και επισκευή των ζημιών, (11) _____ τη συνέχιση της φορτώσεως, η οποία (12) _____ μετά πάροδο τριών ωρών, δηλ. στις 19.30.

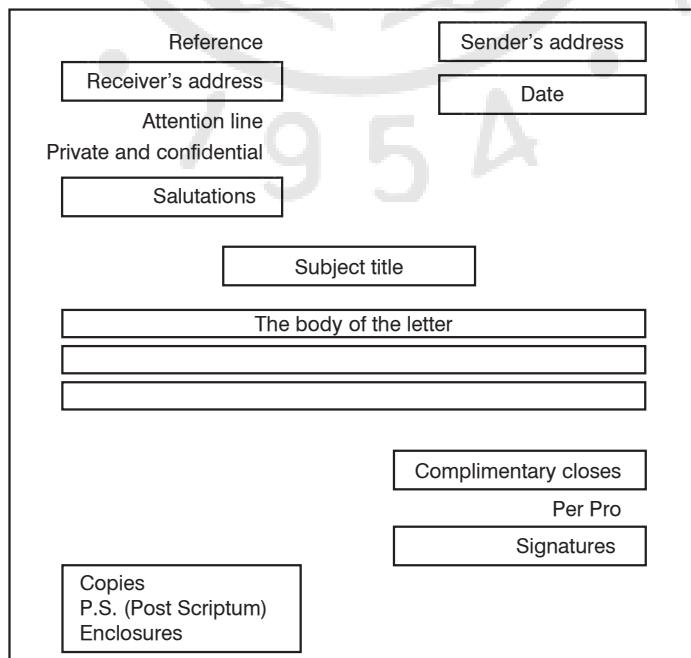
Για την καθυστέρηση αλλά και για (13) _____ καθυστέρηση του απόπλου μετά το τέλος της φορτώσεως, λόγω επισκευών, τους (14) _____ υπεύθυνους σύμφωνα με τον όρο 34 του ναυλοσύμφωνου που καλύπτει το (15) _____ ταξίδι.

Με τιμή,

1.5 Επιστολές στα Αγγλικά.

1.5.1 Layout and components.

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



a) SENDER'S ADDRESS.

I. The sender's address is written on the top right-hand side of the page if there is not a printed letterhead. It includes the name of your house, if any, the number of your house and the name of the road, the village, town or city and postcode and last the name of the country.

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

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

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

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

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

* Ltd stands for limited liability.

PLC stands for Public Limited Company.

The abbreviation & Co. means that the company is a partnership between two or more people.

b) DATE.

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

Writing the month in the date in figures can be confusing, because 11.2.08 means 11th February 2008 in most countries, but 2nd November 2008 in the USA.

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

Abbreviations may be used for Jan. Feb. Aug. Sept. Oct. Nov. Dec. but should be avoided.

c.g. British style

12th November, 2007
12 November 2007
12 Nov. 2007
November 12th 2007

American style

November 12, 2007

c) REFERENCES.

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

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

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

d) RECEIVER'S ADDRESS.

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

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

I. Surname.

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

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

Courtesy titles

Mr (.) for a man

Mrs (.) for a married woman

Miss (.) for an unmarried woman

Ms (.) for both married and unmarried women

Messrs (.) for two or more men

Mmes (.) for two or more women

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

Special titles

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

(Dr.), Professor (Prof.), military titles: Captain (Capt.),

Major (Maj.), aristocratic titles: Sir

They are followed by a given name.

Esq.: abbreviation for Esquire, it can be used instead of Mr and is placed after the name, but it is considered old-fashioned.

II. Title.

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

e.g. The Sales Manager

The Personnel Manager

III. Department.

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

e.g. The Accounts Department.

IV. Company.

e.g. – Audiosonic Ltd.

– Gulf Shipping Company Ltd.

– Messrs Brown & Co.

Both the addresses can be "blocked" or "indented". The "blocked" style is more common since it is more convenient.

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

e.g. Blocked

Messrs Black & Sons,
162 Stonebridge,
London SBW12E,
UNITED KINGDOM

Indented

Messrs Black & Sons,
162 Stonebridge,
London SBW12E,
UNITED KINGDOM

e) ATTENTION LINE.

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

e.g. – Attention: Mr P. James

– Attention of

– For the attention of the Sales manager

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

f) SALUTATIONS.

They are usually followed by a comma.

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

Dear Sirs: to address a company.

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

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

If you know the person you are writing to, the salutation takes the form of Dear followed by a courtesy title and the person's surname.

e.g. Dear Mr Smith

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

g) SUBJECT TITLE.

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

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

e.g. (*Re:*) *Application for the post of Chief Officer*

It is written below the salutation.

h) THE BODY OF THE LETTER.

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

i) COMPLIMENTARY CLOSES.

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

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

The comma after the complimentary close is optional.

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

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

j) SIGNATURES.

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

e.g. Yours faithfully,

(Signature)

(Mr) J. Smith

Asst. Sales Manager

Yours faithfully,
(Signature)

D. BROWN
Master

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

k) PER PRO.

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

e.g. Yours sincerely,
p.p. Audiosonic Ltd.

B. Brown
Managing Director

Yours faithfully,
(Mrs)
p.p. B. Brown
Managing Director

l) ENCLOSURES (Enc.).

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

e.g. Enc.

Bill of Lading (3 copies)
Insurance Certificate (1 copy)
Certificate of Origin (1 copy)

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

m) PRIVATE AND CONFIDENTIAL.

The above phrase may be written at the head of the letter, and more importantly on the envelope. Variations of the phrase: «*Confidential*», «*Strictly Confidential*».

n) COPIES.

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

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

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

o) P.S. (POST SCRIPTUM).

No longer than 2-3 lines.

- ADDRESSING ENVELOPES

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

e.g.

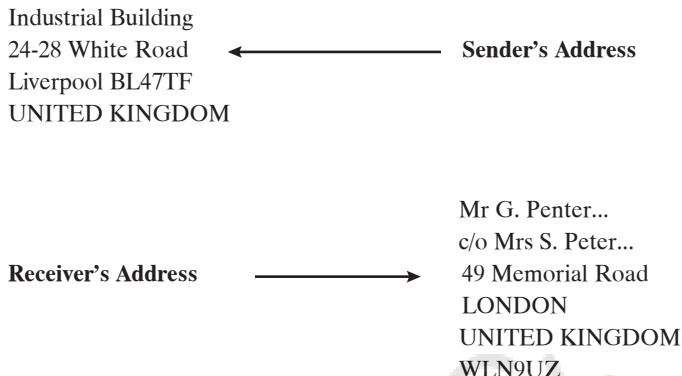
Industrial Building 24-28 White Road Liverpool BL47TF UNITED KINGDOM	 Sender's Address
---	---

Receiver's Address

Mr G. Penter... 49 Memorial Road LONDON UNITED KINGDOM WLN9UZ
--

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

e.g.



1.5.2 General guidelines.

- a) A formal letter can be as long as necessary. It may be affected by the writer's style and the language used, but generally the length of the letter depends on the amount of information the writer wants to include. One should always bear in mind that it is much better to give too much information than too little.
- b) A letter must always be written in such a way so that all its points are presented in a logical order. All pieces of information must be linked together in a correct pattern.
- c) Before writing a letter, a plan should be drawn up in advance. In other words, the writer should write down all the ideas he/she wants to include in the letter.
 - The **first or opening paragraph** – the introduction – is very important since the reader gets the first impression of what he is going to read about in the rest of the letter. Usually, the subject and the purpose of the letter are stated briefly in the first paragraph. (See list of typical phrases).
 - The main points of the letter are included in the **middle paragraph(s)**. They have to be stated clearly and in the right order.
 - The **final or closing paragraph** is also very important. We usually restate the main points, or thank the receiver, or even encourage further correspondence. (See list of typical phrases).
- d) The language we use when writing a letter is really important. Firstly, it must be simple; we should avoid using old-fashioned or pompous language. But, we should not use informal language because we may sound rude to the reader. Secondly, we should avoid using short sentences, active voice and contractions (short forms) and thirdly, we should avoid the use of phrasal verbs and idioms.
- e) A letter is considered to have achieved its objective only when the reader is able to comprehend it. Clarity, in other words, is significant. **Abbreviations** are very useful, because they are easy to write and read, provided we know what they stand for. The use of **figures** can cause problems, so it is preferable to use both figures and words. Finally, we should pay special attention to the use of **prepositions** as they can create problems if they are used wrongly.
- f) A writer should be very careful with spelling, punctuation and grammar, when writing a letter. Special care should be taken as regards titles, names, addresses, enclosures, references, prices and measurements.

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

a) Opening a letter (first time).

- I have the honour to ...
- I take the liberty of / to ...
- This is to advise you of ...

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

b) *Opening a letter (referring to a letter, telex, fax etc.).*

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

- We have duly received your letter of ...

c) Closing a letter.

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

1.5.4 Words and phrases used to introduce and link ideas, sentences and paragraphs.

Building up or adding	Time and action	Place
In the first place	Also	Immediately
Firstly	In addition	Suddenly
First of all	Worse still	All at once
To begin with	Equally important	After a few days
Secondly	Finally	Afterwards
In the second place	Last	A few hours / days later
Next	Lastly	At that moment
Apart from that	At present	Not long after
Besides	For the time being	In due course
Moreover	Presently	In time
Further	At the moment	
Furthermore	Meanwhile	Beyond
And	In the meantime	Nearby

Opposite / opposite to	In short	Yet
Adjacent to	In conclusion	However
In the same area	As I have stated	Still
On the coast	In other words	Nevertheless
In/At position	As has been noted	Although
Result	For example	Notwithstanding
Therefore	For instance	In contrast to
Accordingly		In spite of / in spite of the fact that
Consequently		Despite / despite the fact that
So		
Thus		
Thereupon		
As a result		
Summary –		
Repetition –		
Exemplification		
To sum up	Expressing an opinion	Emphasis
In brief	In my opinion	In particular
On the whole	From my point of view, I believe ...	Generally
In sum	As far as I am concerned	Fundamentally
	It would appear that	
	It seems / appears to me that ...	
	Personally	
	To my mind	
		Purpose
	Contrast	In order to
	On the other hand	So as (not) to
	But	So that
		In order that

1.5.5 Introductory exercises.

PART I

a) Supply the correct prepositions.

- 1) I am much obliged _____ your reply.
- 2) I would take this opportunity _____ acknowledging your letter.
- 3) _____ reply _____ your letter _____ 12th May ...
- 4) Regarding your letter _____ which you request further information...
- 5) _____ reference _____ your letter _____ 10th April.
- 6) I wish to complain _____ the most strong terms _____ the manner ...
- 7) _____ continuation to my letter ...
- 8) _____ accordance _____ your instructions ...
- 9) _____ accordance _____ the terms _____ our agreement _____ you we hereby give notice ...
- 10) Thank you _____ advance _____ your kind cooperation.
- 11) Assuring you _____ my very best attention _____ all times.
- 12) Please accept my apologies _____ the trouble this mistake has caused you.
- 13) _____ confirmation _____ our telex exchange I would like to point out that ...
- 14) Enclosed please find logbook abstract _____ the above.
- 15) We have much pleasure _____ informing you that ...

b) Fill in the blanks with the suitable words.

- 1) In _____ to your letter ...
- 2) I have _____ with thanks your letter of ...

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

c) Answer the questions.

- 1) What are the components of the formal letter?
- 2) What does the receiver's address include?
- 3) What does the sender's address include?
- 4) What salutation and complimentary close do the Americans use?
- 5) What salutations and complimentary closes do the British use?
- 6) What is the subject title? Is it necessary?
- 7) What do the following abbreviations stand for? Ltd; Co; Ref; c/o; p.p.; c.c.; encl.; P.S.?
- 8) When do we use "for the attention of ... "?
- 9) How long can a formal letter be?
- 10) Is it advisable to use idioms in formal letters?

d) Form complete sentences using the following words.

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

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

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

- 1) This is to advise you that at 15.00 hours yesterday we struck XXX, a light buoy, outside the port of Immingham, _____ of which the anchor chain of the buoy fouled our propeller.
- 2) I hereby give you notice that an analysis carried out on this vessel of a representative sample of the bunkers

supplied by you indicated the deficiencies listed below. The fuel is _____ outside the specification of fuel standards.

- 3) _____ berthing at Santos today we came into contact with the stern of the M/V ZZZ, causing superficial damage to both vessels. Surveyor states that no immediate repairs are necessary. _____, I have informed Agents ...
- 4) _____ to my letter of yesterday's date, I would inform you that an inspection of the boiler was effected today by Lloyd's surveyor.
- 5) This is to advise you that on sailing today for Baltimore, we broke the mooring dolphin completely, _____ pilot's instructions being misunderstood by shoremen.
- 6) I wish to inform you that Agents have received notification that a diver is _____ trying to locate and salve the anchor.
- 7) Notice of Readiness was tendered at 18.00 hours UTC and we commenced discharging almost _____ after berthing.
- 8) I hereby protest against the non-presentation of the original Bill(s) of Lading, _____ your confirmation that these would be tendered to me on arrival.
- 9) In consideration of the above, fearing loss or damage to the vessel and her cargo, _____ the vessel's course was altered to ease her according to ...

PART II

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

- This is to advise you that the above vessel arrived at the port of Ancona at 0025 hours UTC on 19th March 2008 and she is in all respects ready to commence loading in accordance with all terms, conditions and exceptions of the Charter Party covering this fixture.
- Messrs / AWC S.P.A. / South Building / ANCONA SF 2520
- Notice tendered at hours on 19th March 2008
Notice accepted at hours on
- M/V "F" / Port of Ancona
- Notice of Readiness
- Yours faithfully,
- Dear Sirs,
- 19th March 2008
- C. Dimaras / Master
- Signature

b) Put the phrases and the sentences given below in order so as to form a letter to Agents to arrange bunkering.

- Yours faithfully,
- This is to inform you that fuel on board is 500 tons.
- M/V PPP / Port of Liverpool
- Messrs / T. Smith & Co. Ltd. / 22 John Street / GENOA
- C. Dimaras / Master
- Dear Sirs,
- Please order bunkering port.
- Re: Fuel on board
- Thanking you for your immediate attention.
- 28th May 2008
- Signature

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

21st November 2007

M/V PPP
Genoa

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

Re: Difference with Shippers

Dear Sirs

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

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

A waiting your instructions.

Yours sincerely,

(Signature)

(Name)

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

- Yours faithfully,
- Re: Completion of temporary repairs
- Mesrs: BBW Shipping Co.
- M/V ZZZ
- I like to inform you that temporary repairs have effected
- Port of Ancona
- enc.1
- Akti Miaouli 65 St.
- We are expecting to depart this afternoon at 18.00.
- Piraeus
- Signature
- and seaworthy sertificate has granted
- Dear Sirs,
- 11/3/2008
- Please find enclose the list of the temporary repairs
- Master
- as your instructions
- D. Petrou

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

M/V AAA
Port of New Jersey
May 17th, 2008

Messrs
Weeks Stevedoring Co.
216 North Av. East
Granford N.J.

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

Dear Sirs,

I (1) wish to notify you (2) possible damage caused (3) my vessel (4) loading operations, (5) the nature of the cargo and the manner of loading.

(6) that the said damage cannot be ascertained (7) vessel has discharged the cargo.

(8) I hold you responsible (9) all damage found by Surveyors (10) completion of discharge.

Yours faithfully,

(Signature)
(Name)
Master

f) Fill in the blanks with the missing words or phrases.

Gentlemen:

Re: Samples and ullages after loading

This is to notify you that we are (1) loading the cargo of Crude Oil at (2) tomorrow.

(3) I (4) kindly ask you (5) your representative (6) at about 17.00 hours UTC to jointly take (7) and ullages, (8) draw up the respective shipping (9)

Thank you in advance for your (10)

Yours truly,

(Signature)
(Name)
Master

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

- | | |
|--|---|
| 1. September 19th, 2008 | 7. Messrs
NAVM.. Corp.
New Orleans, Texas
U.S.A. |
| 2. Re: Requisition for Tallyman | 8. Dear Sir, |
| 3. May 17th, 2008 | 9. Dear Sirs, |
| 4. Thank you very much for the information
provided in your yesterday's letter. | 10. This is to confirm that the loading of
my ship, M/V ZZZ, |
| 5. Thank you for your cooperation. | 11. Christopher Dim...
Master |
| 6. Messrs
WISEMAN & PARTNERS
SHIP... AGENCY
Hamburg
Germany | 12. Dimitrios Karag...
Master |

13. In compliance with the port customs
14. The ship is fully loaded, so no more cargo is required.
15. Hoping to receive your reply soon.
16. Yours faithfully,
17. Yours faithfully,
18. Re: Completion of loading
19. commenced on May 15th 2008 at 0800 hours UTC and was completed on May 17th at 1530 hours UTC.
20. I would kindly request you to employ a tallyman of the local company for our account.
21. M/V PPP
Port of Hamburg
22. M/V ZZZ
Port of New Orleans
23. Attention of John Brown

(1)

(2)

h) The following two letters have been mixed up. One is addressed to the Agents asking them to make arrangements for taking samples from the drain-cocks of the shore pipeline. The other is addressed to the Consignees advising them of unpumpable sediments in tanks. Re-arrange the paragraphs and phrases to form the two letters. Write 1, 2, 3 etc. in the boxes provided, showing where each part of both letters should be.

1. Messrs
AGDORAN & PARTNERS
SHIP... AGENCY
12th Bahrain Main Street
Bahrain
2. The U.S.A. General Petrol Corp.
27th Alan Av.
Houston
3. April 30th, 2008
4. February 11th, 2008
5. Re: Unpumpable sediments in tanks
6. Re: Samples from the drain-cocks of the shore pipeline
7. Please send your Representative and a Surveyor to take part in joint measurements and draw up a respective Statement of Facts.
8. I would request you to make the necessary arrangements with the Shippers to jointly take samples of the cargo
9. Yours truly,
10. Yours faithfully,

11. Dear Sirs,
12. Gentlemen:
13. or from our vessel's tanks on completion of loading.
14. We wish to inform you that, on completion of discharging our vessel M/T OOO,
15. Looking forward to being notified of the aforesaid issue in due course.
16. Georgios Koliop...
Master
17. Nikolaos Ioan...
Master
18. Thank you in advance for your kind cooperation.
19. either from the drain-cocks at the end of the shore pipeline while loading the cargo,
20. there was some quantity of unpumpable sediments left in some of her tanks.
21. M/T OOO
Port of Houston
22. M/T LLL STAR
Port of Bahrain

(1)

(2)

1.6 Παραδείγματα και ασκήσεις (Sample letters and exercises).

1.6.1 Application form.

a) Letter of application.

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

Dear Sirs,

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

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

My ambition is to find a permanent position in a shipping company and devote the best of my abilities to it. Should you wish reference from my previous employers, I will be glad to submit the same upon request.

Yours faithfully,

E X E R C I S E

Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter of application:

Dear Sirs,

hereby / wish / apply / post / 2nd Officer / company.

*find / full account / qualifications / career / enclosed curriculum vitae / previous employers / pleased / provide / reference. / also / enclose / copy / testimonials / previous employers.
 glad / come / interview / time / convenient / you.
 hope / application / receive / consideration.*

Yours faithfully,

b) Curriculum vitae.

NAME

PERSONAL DETAILS

- Date of Birth: March 22nd, 1974
- Sex: Male
- Marital status: Single
- Nationality: Greek
- Military Service: Completed
- Address: 153 Aharon St., Athens
- Telephone: 210-8888888
- Fax: 210-8888887
- e-mail: mark_ioan@xxxnet.gr

EDUCATION

- Merchant Marine Academy of Aspropyrgos 2nd Officer's Certificate (1996)

WORK EXPERIENCE

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

SPECIAL QUALIFICATIONS

- General Operator's Certificate (1998)
- Oil Tanker Safety Certificate (1998)
- Life Saving & Fire Fighting Appliances Certificate (1997)
- Automatic Radar Plotting Aids Certificate (ARPA) (1997)
- First Certificate in English (1992)

1.6.2 Social letters.

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

a) Congratulations on promotion.

Dear Mr Ioan...,

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

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

Yours sincerely,

(Signature)
 (Name)
 Master

b) Condolences.

Dear Mrs Ioan...,

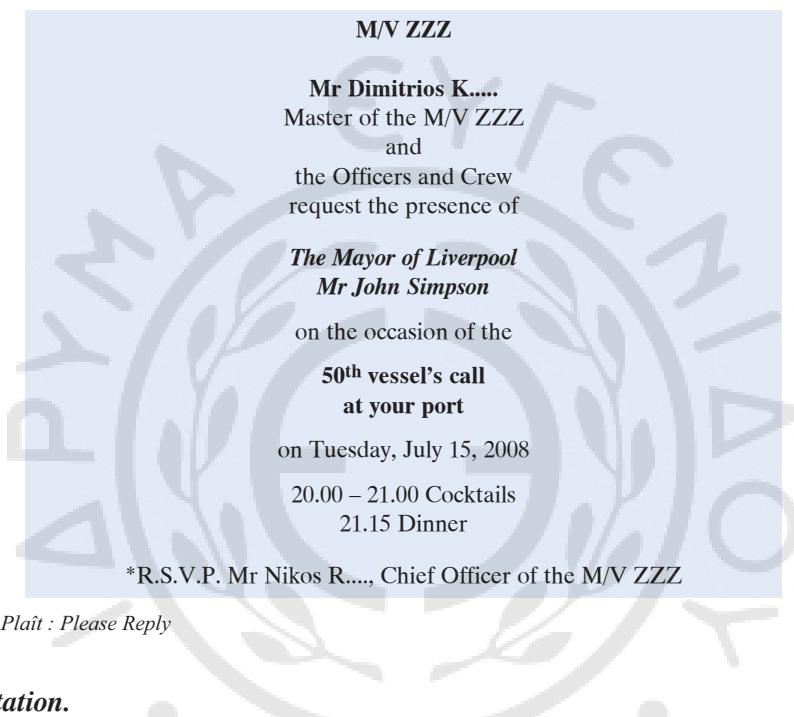
On behalf of the members of the crew, I wish to convey to you our deep sympathy in the loss you have sustained by the passing of your husband.

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

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

Yours sincerely,

c) Formal invitation.



*RSVP: Répondez S'il Vous Plait : Please Reply

d) Semi-formal invitation.



e) Accepting an invitation.

Dear Mr K....,

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

Yours sincerely,

f) Declining a formal invitation.

Sender's address

12th July 2008

Dear Mr Ren...,

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

Yours sincerely,

g) Declining a semi-formal invitation.

Dear Mr K...,

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

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

Yours sincerely,

h) Thanking letter.

Sender's address

April 11th, 2008

Messrs
Newcastle Pilot Station
Newcastle

Dear Sirs,

Re: Thanking for pilot's assistance

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

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

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

Yours faithfully,

• **TASK**

Translate all the social letters into Greek.

1.6.3 Various letters of ship's routine.

One of the Master's routine duties is to write and send letters to the Shipowners and everybody who is involved in the Shipping business, such as Agents, Charterers, Shippers, Receivers, Port Authorities, e.t.c. These letters deal with various issues that arise during the voyage, loading or discharging operations, repairs, e.t.c.

a) Taking over command.

Sender's address

June 28th, 2008

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

Dear Sirs,

Re: Taking over command of ship

This is to inform you that I, Capt. Ioan..., a citizen of Greece, holder of Greek Licence of Competence no... in the grade of Master, took over command of the M/V ZZZ on 27th June 2008 at the port of Lisbon, according to your instructions.

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

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

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

Yours faithfully,

b) Resignation.

Sender's address

May 6th, 2008

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

Dear Sirs,

Re: Letter of Resignation

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

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

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

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

Yours faithfully,

c) Asking for replacement.

Sender's address

February 17th, 2008

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

Dear Sirs,

Re: Asking for Replacement

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

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

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

Yours faithfully,

d) Letter of reference.

TO WHOM IT MAY CONCERN

Re: Mr Ioannis Hat...

This is to certify that Mr Hat... Ioannis, Chief Officer, has served under my command on the M/V ZZZ since May 9th 2008.

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

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

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

(Name)
Master

e) Notice of readiness.

Sender's address

April 1st, 2008

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

Dear Sirs,

Notice of readiness

Please be advised that the above vessel arrived at the port of Lucina, Gabon on April 1st, 2008 at 0042 hours LT, and is in every respect ready to commence loading operations of her cargo, consisting of 420,000 bbls Crude Oil at 60° F.

Laytime is to commence as per terms, conditions and exceptions of the governing Charter Party.
Please acknowledge receipt of this Notice of Readiness by signing the attached copy.

Yours faithfully,

Tendered: April 1st, 2008 at 00:48 hrs LT
Accepted: April 1st, 2008 at 08:00 hrs LT

(Signature)

f) Letter to agents about the interchange of containers at their early convenience.

Sender's address

February 20th, 2008

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

Dear Sirs,

Re: Interchange of containers

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

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

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

Yours faithfully,

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

Sender's address

April 26th, 2008

Messrs
Aduanera Dominicana
21 Rue de Concorde
Trinidad

Dear Sirs,

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

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

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

Yours faithfully,

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

Sender's address

June 20th, 2008

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

Dear Sirs,

Re: Authority to sign Bills of Lading

Regarding the Charter Party dated 26th May 2008, I, the undersigned Master of the above-named vessel, hereby authorise you to sign the Bills of Lading on my behalf subject to your inserting thereon all remarks or reservations appearing on the Mate's Receipt and/or Letters of Reserve I have addressed to Shippers / Charterers or their Agents regarding the condition of the cargo or its packaging prior to shipment.

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

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

Yours faithfully,

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

Sender's address

January 12th, 2008

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

Gentlemen:

Re: Under-loading of the vessel

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

In this connection, I have to draw your attention to the fact that, in accordance with the Charter Party dated 05 June 2008, we are to take a full cargo of Gas Oil of 78,000 MT consistent with the Tanker's capacity on summer salt water draft of 14,40 metres.

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

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

Yours truly,

j) Letter to stevedores asking for a gang to be assigned for shifting the containers.

Sender's address

January 10th, 2008

Messrs
Robinson & Partners Ltd.
Stevedoring Co.
Hull
England

Dear Sirs,

Re: Shifting of containers

As I have been informed by your Superintendent, Mr Jo..., you are planning to load 35 additional containers aboard our vessel.

Since the loading of the agreed number of containers has already been completed in compliance with your cargo plan, we judge that some loaded containers have to be shifted aboard the vessel.

Please assign a stevedoring gang to carry out the shifting of the following containers:
20 TEUs stowed in hold No.1, to be transferred into holds No.3 and 5.

15 TEUs stowed in forward part of hold No.4, to be transferred and stowed on deck.
After this shifting has been carried out we shall be ready to fulfil your requirements.

Yours faithfully,

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

Sender's address

March 20th, 2008

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

Dear Sirs,

Re: Measurements before discharging

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

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

We seize the opportunity to inform you that the discharging rate of our pumps is 2,750 m³ per hour at the maximum pressure of 9 kgr/m².

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

Yours faithfully,

l) Certificate of jointly taking samples.

Barcelona, May 14th, 2008

CERTIFICATE OF TAKING SAMPLES

This is to certify that we, the undersigned, have jointly taken samples of Crude Oil from 100% of the tanks carrying this grade of cargo under C/P dated 28th April 2008.

The samples have been taken from the tanks of the M/T OOO prior to discharging.

The average sample composed of separate samples taken from the above mentioned tanks has been bottled into 3 bottles, one of which, sealed with the Consignees' seal, has been delivered to the Master of the Tanker, the other two, sealed with the Master's seal, have been delivered to the Consignees.

In witness whereof three copies of this Certificate have been signed.

THE CONSIGNEES

Messrs: PANATLANTICA COMPAÑIA PETROLIERA S.A.

A. BOT... (Manager)

THE SHIP'S AGENTS

Messrs: ADUANERA COMPAÑIA MARITIMA

M. ANG... (Manager)

THE MASTER OF M/T OOO

Captain: C. MAN...

E X E R C I S E S

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

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

– and introduced myself to Captain S. Georg...

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

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

b) Letter of resignation.

Put the verbs in brackets in the correct form.

Dear Sirs,

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

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

I (7) (hope) that my present request (8) (consider) favourably, (9) (take) into account my background, my activities and in general my service in your company for many years. (10) (thank) you in advance.

Yours faithfully,

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

- as I shall not have the happiness, comfort and courage
- Having seriously thought about the many difficulties on board
- I have decided that the 31st of December will be too long to wait
- to continue working with the same people
- Please cancel my earlier letter and advise the Owners and / or their agents
- including the lack of the most minimum conditions requisite for an ordinary ship
- I am looking forward to your assistance with this issue.
- who do not want to offer me the cooperation needed on board.
- to arrange for my repatriation when the ship arrives in Rio de Janeiro.

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

d) Asking for replacement.

Fill in the missing information with the words from the box:

arrange	command	wages	call	attention
forwarded	attend	reply	service	arrival

Dear Sirs,

I would like to bring to your (1) that the Chief Officer, Mr Sev..., now serving under my (2) has completed his sea (3) required for the Master's Certificate and wishes to (4)

..... the respective course at the Centre of Post Training for Deck Officers (KESEN), so as to be granted the above-mentioned certificate.

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

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

Looking forward to a favourable (10)

Yours faithfully,

e) Asking for replacement.

Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter.

Dear Sirs,

like / advise / Bosun / Mr Papa... / wish / sign off / completed seven month / service / board / vessel.

You / kindly / request / arrange / replacement / next / port of call.

Thank / advance / kind / cooperation.

Yours faithfully,

f) Letter of reference.

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

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

g) Notice of readiness.

Choose the best word from the options in brackets.

Dear Sirs,

Notice of readiness

We (1. hereto / herewith / hereafter) present official Notice of Readiness, informing you that the above (2. mentioned / referred / noticed) vessel, having been through the necessary formalities for loading a cargo of grain (3. samples / products / specimens) by the National Cargo Bureau Surveyor at 1300 hours UTC, 15/01/2008 and also being found to be substantially (4. clear / dry / clean) and free of live infestation by the US Department of Agriculture (FGIS) Surveyors at 1230 hours UTC, 15/01/2008, is ready in all (5. aspects / respects / prospects) to (6. commence / stop / resume) loading her intended cargo of grain products in accordance with all (7. requirements / regulations / terms), conditions and exceptions of the governing (8. cargo manifest / charter party / bill of lading).

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

Yours faithfully,

h) Notice of readiness.

Fill in the blanks with words or phrases so as to produce a complete letter.

Dear Sirs,

Re: Charter Party dated 23rd January 2008

This is to (1) _____ you that the (2) _____ vessel under my (3) _____, arrived and berthed at your port at 11.00 (4) _____ today 10th April 2008, and is ready (5) _____ to load her cargo (6) _____ the above (7) _____ Charter Party (8) _____ in London on 23rd January 2008.

Yours faithfully,

Master

(9) _____ & (10) _____ at hours UTC

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

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

Dear Sirs,

This is to (1) _____ you that (2) _____ the terms and conditions of the C/P dated Paris 2nd January 2008, discharging should be (3) _____ by tomorrow, May 14th at 08:00 (4) _____ UTC, as at that time hours (5) _____ for discharging expire. From that time demurrage will (6) _____.

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

Thank you in (10) _____.

Yours faithfully,

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

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

Dear Sirs,

I (1) _____ to call your attention to the fact that my vessel (2) _____ remain on demurrage (3) _____ a period of not exceeding seven (7) days (as (4) _____ in the above C/P) (5) _____ the vessel has not finished (6) _____ and she completes her seven (7) days demurrage (7) _____ 12.00 hours UTC tomorrow, I am (8) _____ to notify you that I am (9)

_____ liberty to sail at that time, and if not fully loaded, you will be liable to dead freight on the short-age.

The above for your (10) _____.

Yours faithfully,

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

k) Letter to shippers asking for repairs of damaged containers.

Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter.

Dear Sirs,

Re: Repairs of damaged containers

According / report / Representative, / among / containers / returned / ship, / several units / broken hinges / dented doors.

Please / necessary arrangements / repairs / defects, / consistent / standard requirements, / before / delivering / vessel.

Yours faithfully,

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

Fill in the missing words.

Dear Sirs,

Re: Cargo discharged at reduced rate

I hereby wish to notify you that, while (1) the cargo of Crude Oil under B/L No.13, we were (2) it at a reduced (3) of 650 m³ per hour, keeping (4) at 6 kgr/cm², in (5) with the Consignee's (6) delivered to us in your letter of the 18th February 2008.

Please take into (7) that the above-mentioned fact actually (8) in considerable (9) in discharging.

Yours faithfully,

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

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

Dear Sirs,

Re: Shippers' refusal to supply the cargo

1 [....], we have arrived at your port to receive 2000 pallets of fertilizers, which are to be loaded by Messrs: PATRICK & RICHARD Ltd. under the C/P dated 15th July 2008.

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

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

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

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

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

Yours faithfully,

A A Notice of Readiness was duly forwarded to the above-mentioned firm

B As you are aware

C In view of the above I would kindly ask you to state

D That the aforesaid Shippers refuse to accept our notice and supply the cargo

E In accordance with the instructions from our Charterers

F In the circumstances

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

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

Dear Sirs,

Re: Damage to goods due to careless handling

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

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

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

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

Yours faithfully,

A In the circumstances I have to make an official statement

B may arise therefrom

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

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

E dropped from the sling and were totally broken

F and all parties concerned

G At the same time I hold the Stevedoring Company

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

Read the letter and find words or phrases that match with the definitions that follow.

Dear Sirs,

Re: Loading of containers

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

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

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

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

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

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

An early reply would be appreciated.

Yours faithfully,

- Parallel with the side of something
- Agree to
- Lessen the difficulty of
- Accomplished, gained or reached by effort
- Relying on something/somebody in order to exist or to be true or to succeed
- Pack carefully and closely
- Coming first and preparing for what follows
- Further to
- Point out
- Shelf, row, etc., especially one of a number parallel to and rising one above another.

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

Read the letter and find words which match with the definitions provided.

Dear Sirs,

Re: Discharging operations and relative information

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

1. My vessel is equipped with four (4) main cargo pumps, each having a capacity of 1000 m³/hour, one (1) stripping pump of 150 m³/hour and also a stripping eductor of 150 m³/hour.
2. My vessel is provided with four (4) manifolds of 16 inches (and various reducers) to which a corresponding number of hoses can be connected.
3. The backpressure, as per C/P, is to be kept at ship's rails at a maximum of 100psi throughout the entire operation and relative backpressure report will be compiled in this respect.
4. Kindly note that this vessel is a double hull vessel, which permits simultaneous discharging and ballasting operations.

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

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

Kindly acknowledge receipt of this letter and oblige accordingly.

Yours faithfully,

- Auxiliary machinery used for forcing liquids or gas into or out of something.

- Pipes with holes through which the gases of an engine escape.
- Kinds of tubes used for liquids.
- Whole, complete.
- To make a report from facts and information.
- Happening at the same time.
- Regulations that keep somebody or something within limits.
- Allowed.
- A piece of machinery that provides extra help.
- To be of interest or importance.

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

Fill in the blanks with the words from the box.

compliance	redeem	delivery	drown	condition
circumstances	due	against	question	beyond

Dear Sirs,

Re: 300 crates of plastics under B/L No.17 dated April 24th 2008 by the M/V RRR

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

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

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

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

Yours faithfully,

r) Letter to consignees informing them of wrong shore measurements.

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

Dear Sirs,

Re: Wrong shore measurements

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

In accordance with the agreement (5) (make) with your representative, Mr F.Hen..., before (6) (discharge) the cargo, all the ullages (7) (jointly check) and found (8) (correspond) to the ullage reports (9) (issue) at the port of loading, as well as to the Bills of Lading quantities.

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

Yours faithfully,

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

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

Dear Sirs,

Re: Pilferage of goods

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

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

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

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

Yours faithfully,

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

t) *Read the following letter and correct the mistakes (grammatical, punctuation, vocabulary, spelling, etc).*

Dear Sirs,

Re: Shore line displacement check

Through this letter, I am kindly requesting you to perform a Shore Line Displacement Check in the outset of the discharge.

Due to the size and length of the shore line, I am considering that such operation is of utmost important in order to establish beyond any doubt whether your line is full, partly empty or empty because of its capacity has serious effect to the outturn quantity, which only under a line check is clearly approved.

Nevertheless, I am requesting you to dispatch to me the preliminary outturn figures before leave your berth and allow our cargo surveyor carrying out a shore tank inspection.

To sum up, that the above requests are not satisfied, I am compelled to hold you responsible for any lose or damage arising therefrom.

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

Yours faithfully,

u) *Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter.*

Dear Sirs,

Re: Safety notice for guardrails

*notify you / guardrails at the catwalks / hatches / this vessel / design / protection against fall / the hold.
be / strictly / forbid / step on them either for climbing / one hatch cover to the other / order / place the lashing gear onto the containers.*

therefore / you / instruct the stevedores / your personnel on board.

behalf / charterers/owners/managers of the / mentioned vessel / we not accept / responsibility / liability / any party concerned / any injury, delay, damage and or / consequences directly / indirectly / arise / misuse / aforesaid guardrails.

Yours faithfully,

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

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

Dear Sirs,

Re: Discharging capabilities

This is to advise you and put on (1) _____ that the vessel is (2) _____ with three (3) cargo pumps, all of them (3) _____ and with an average capacity of 9000 m³/h. (4) _____, in order to discharge the cargo utilizing the full pumping capabilities of the vessel, you are kindly (5) _____ to connect 3x16 arms/hoses on vessel's manifolds, on hose/arm on each line.

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

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

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

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

Yours faithfully,

1.6.4 Incidents and reports.

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

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

Sender's address

January 11th, 2008

Messrs
F.J. Ship... Co.
35 Akti Miaouli St.
Piraeus
Dear Sirs,

Re: Pilot's accident during boarding operation

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

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

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

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

Operational risk and Insurance managers have been duly notified and assistance from the local P&I's correspondent has been requested.

The above for your guidance.

Yours faithfully,

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

Sender's address

August 11th, 2008

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

Dear Sirs,

Re: Loss of anchor

This is to inform you regarding the incident, which took place at Brindisi anchorage on 10th August 2008 at 1236 hours LT, resulting in the loss of our starboard anchor and two shackles.

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

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

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

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

The above for your guidance.

Yours faithfully,

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

Sender's address

April 18th, 2008

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

Dear Sirs,

Re: Stowaway

I hereby wish to report the following:

On our voyage from Lagos to Antwerp, I was informed by the Chief Officer that a stowaway had been discovered

lying under a piece of canvas in a corner of the tween deck during a routine check of the holds.

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

The stowaway is a holder of an ID No 2291898, of the Republic of Angola, issued at Luanda on 28/08/03 and valid till 28/08/08. His name is Gabriel Libengue and he is 23 years old.

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

Yours faithfully,

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

Sender's address

July 16th, 2008

Messrs:

F.J. Ship... Co. Ltd.

35, Akti Miaouli St.

Piraeus

Dear Sirs,

Re: Grounding

I regret to notify you of the following:

We sailed from Genoa on January 12th fully loaded with minerals bound for Piraeus to discharge our cargo.

On January 16th at 0220 hours UTC, while we were sailing west of the island of Milos, we encountered very bad weather and the vessel started pitching and rolling heavily. Owing to the heavy seas the propeller shaft broke, in consequence of which the vessel drifted towards the coast of Milos and eventually ran aground.

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

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

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

In the meantime, I have notified the Agents to arrange for a survey, which is expected to be made later in the day. I shall not fail to advise you of the outcome of the above-mentioned survey.

Awaiting your instructions.

Yours faithfully,

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

Sender's address

22nd March, 2008

Messrs:

F.J. Ship... Co. Ltd.

35, Akti Miaouli St.

Piraeus

Dear Sirs,

Re: Engine Room Fire

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

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

A fire fighting party was mustered and made an attempt to enter the engine room to tackle the fire. Unfortunately, these attempts were thwarted by very dense smoke. We closed all the ventilators and dampers to the engine room and, after all the crew were accounted for, the CO₂ flooding system was discharged 30 minutes after the fire alarm was first heard.

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

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

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

The above for your guidance.

Yours faithfully,

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

Sender's address

September 8th, 2008

Messrs
F.J. Ship... Co.
35 Akti Miaouli St.
Piraeus

Dear Sirs,

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

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

On September 7th, 2008 at 0520 hours UTC we were lying at anchor North of Humber Port. It was early in the morning and still dark, the tide was setting southerly, at 2-3 knots, the weather being clear with occasional drizzle and a westerly breeze force Beaufort 3-4. At 0530 hours UTC we sighted an inbound vessel approaching our port bow from the North. Repeated VHF attempts to contact the vessel failed.

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

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

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

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

Awaiting your instructions as concerns the repairs to be effected.

Yours faithfully,

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

E X E R C I S E S

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

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

Put the verbs in brackets in the correct form.

Dear Sirs,

Re: Crewman injured on Ro-Ro vehicle deck

I regret (1) _____ (inform) you of the following:

We (2) _____ (arrive) at 0530 hours UTC and we (3) _____ (commence) the unloading operations at once. Some of the freight vehicles (4) _____ (be) trailers, which (5) _____ (require) the use of shore based tractor units for their movement around and from the vessel.

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

Eventually, all vehicles (7) _____ (unload) except one trailer. A tractor unit (8) _____ (drive) onto the vehicle deck, (9) _____ (reverse) into position and (10) _____ (couple) to it, one member of the crew (11) _____ (attend) this vehicle to remove the trestle. All the other crew (12) _____ (move) to the other end of the vehicle deck (13) _____ (prepare) for the next loading operation.

While the trailer (14) _____ (reverse) along the center lane of the vehicle deck towards the stern door, the crewman who (15) _____ (be) in attendance (16) _____ (attempt) (17) _____ (cross) this center lane. As a result he (18) _____ (knock) by the reversing trailer and (19) _____ (suffer) a serious leg injury. We (20) _____ (call) an ambulance and he (21) _____ (take) to hospital.

Operational risk and Insurance managers (22) _____ (duly/notify) and assistance from the local P & I's correspondent (23) _____ (request).

The above for your guidance.

Yours faithfully,

b) Letter to the owners to report the injury of a crewmember during loading operations.

Choose the correct words from the box to fill in the blanks. Some are used more than once.

in progress	account	alongside	fortunately	loading
crane	opening	lowered	passed	discharged
moved	fell	rope	consequence	vicinity

Dear Sirs,

Re: Falling load causes injury

I am writing to give you a(n) (1) _____ of the injury caused to one of the crew members during (2) _____ operations.

We were lying (3) _____ and the (4) _____ operations were (5) _____. An electric motor was to be (6) _____ through an upper deck hatch (7) _____ with the intention of landing it on the main deck level in the engine room using the deck gantry (8) _____. The motor was slung using a synthetic (9) _____ strap fitted with an eye at each end, one eye being (10) _____ over the lifting hook, while the motor was being (11) _____ and (12) _____, it rested momentarily on the guard rail around the hatch (13) _____. With the weight suddenly taken off the strap, the eye came off the hook and the motor (14) _____ onto the main deck level.

As a (15) _____ the AB Eric Pears, who had been working in the (16) _____, was injured in the leg. We immediately took him to hospital. (17) _____, he was not seriously injured and after being given first aid he was (18) _____.

Meanwhile, I have duly notified Operational risk and Insurance managers and the local P & I's correspondent.

The above for your guidance.

Yours faithfully,

c) ***Letter to the owners to report vessel's grounding due to low tide.***

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

Dear Sirs,

Re: Grounding

On 6th February 2008 vessel arrived and anchored at GATEWAY anchorage awaiting to berth at HELSING-BORG berth and discharge her cargo of grain loaded at Houston, USA.

1 [....] informing us that the vessel would berth in the afternoon at low tide and preparations were made to leave anchorage.

At 13:00 hrs UTC we started heaving the anchor and proceeded through the buoys channel for the berth. At 15:15 hrs UTC being off the berth and under pilot's instructions 2 [....] so as to turn the ship round with the assistance of tugs and engines and proceed to berth. At 15:45 UTC three tugs, which belonged to Messrs Becker and Co., came and made fast in position.

At 16:00 hrs UTC we started heaving up anchor. 3 [....] vessel did not move at all, engines were put to half ahead, and later to full ahead while tugs were pulling at full power, but the vessel did not move. 4 [....] and, soon after, the whole length of the vessel was aground on the sea bottom.

At 16:40 hrs UTC 5 [....], and we were waiting for the tide to refloat the vessel. At 18:30 hrs UTC, vessel refloated with the efforts of all her engines, tugs and incoming tide, moved to the anchorage near Helsingborg pier and 6 [....]. Vessel anchored at GATEWAY anchorage at 21:15 hrs UTC.

Yours faithfully,

A Sounding leads revealed that the starboard side all alongside, apart from the forecastle and stern, was sitting on the sand bank

B we dropped starboard anchor 2 shackles in water to wait for low tide

C afterwards in high tide back to GATEWAY anchorage to await the next low water on the 8th February to proceed to berth once more.

D On the 7th a telex was received from Ship's Agent Messrs Becker and Co. of Helsingborg Harbor

E all efforts to refloat by using vessel's engines and tugs were abandoned as the tide had already fallen about 2 metres

F Engines were put to slow ahead and tugs ordered to manoeuvre accordingly to turn the ship round.

d) ***Letter from the oil terminal to the port authorities (c.c. to master) reporting an explosion and a fire in the ship's boiler.***

Fill each of the blanks with a suitable word or phrase.

Dear Sirs,

Re: Explosion and fire in boiler whilst alongside loading fuel oil cargo

(1) _____ you of a fire aboard the M/T NNN while lying (2) _____ and loading a cargo of fuel oil.

At 2018 (3) _____ UTC yesterday I (4) _____ the fire and informed the Fire Brigade. At 2036 hrs UTC the fire was reported as (5) _____ but the Fire Brigade were still in attendance.

The Master and the Chief Engineer of the (6) _____ vessel confirmed that (7) _____ a small explosion in the starboard boiler followed by a fire in the boiler flue. (8) _____ investigation by the Fire Brigade established that the base of the boiler was (9) _____ glowing red with a small (10) _____ of smoke coming from the funnel and

the funnel casing. Boundary cooling (11) _____ applied (12) _____ the boiler, water (13) _____ into the furnace via a small plughole and six 9-litre foam (14) _____ discharged into the flue box. The situation was monitored until about 2320 hrs UTC when the (15) _____ was finally declared as out.

The vessel sailed this morning at 0600 (16) _____ UTC for the next (17) _____.
The above (18) _____.

Yours faithfully,

c.c. Master of the M/T NNN

e) Letter to the owners reporting a fire in the engine room.

Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter.

Dear Sirs,

Re: Engine Room Fire

Further / my telex / today's date / this / account / incident.

Lie alongside the container berth / 0900 / the alarm / sound / a fire / engine room. / fire break / on top of No.2 diesel alternator engines / flame / observe / aft end / area of the exhaust trunking.

Engineers / vicinity / return / control room, / take / engine off load / stop / it.

Fire / tackle / use / local foam extinguishers / several attempts / put it out / have to / make, / re-ignition / continue / occur, / until contact surfaces in the area / cool / below ignition temperature.

Examination / it / find out / a two-bolt low pressure (LP) fuel pipe flange / become / displace / on the fuel rail / a fracture / one of the securing bolts. / This allow / fuel oil / leak into the hot box / surround the cylinder heads, / result / ignition of oil fumes / contact with the exhaust trunking.

Fortunately / damage / confine.

Assure / you / everything possible / do / effect repairs.

Yours faithfully,

f) Letter to the owners reporting the collision with another vessel during pilot boarding operations.

Put the verbs in brackets into the correct tense.

Dear Sirs,

Re: M/V EEE and M/V FFF in collision

I regret to have (1) (advise) you that, yesterday morning at 10.20 hours UTC whilst the M/V EEE (2) (shift) to board pilot, she (3) (come) in collision with port side of the M/V FFF, and (4) (sustain) damage.

Immediately after the M/V EEE (5) (secure) at her berth, my Chief Officer and myself (6) (board) the M/V FFF and with the Superintendent of Messrs Peterson Co. (Copenhagen) who (7) (be) there that time, (8) (examine) the damage and (9) (make) a detailed list of it.

At the same time the Agent M. P. Spikes (10) (board) together with the surveyor Mr. Dryden (11) (act) for the vessel's interests and they both (12) (examine) the damage.

For your information and guidance I beg (13) (enclose) herewith two copies of agreed damage to both vessels duly (14) (sign) by both parties. This morning the Salvage Surveyor (15) (examine) the damage thoroughly on both ships. I (16) (regret) this accident, but I (17) (assure) you that under the prevailing circumstances this could not (18) (avoid).

Yours faithfully,

g) Letter to the owners reporting the damage caused to the ship's poop by another vessel.

Choose the correct word from the options in brackets.

Dear Sirs,

Re: Damage to poop caused by the M/V GGG during unmooring operations

With (1. farther / further / more) reference to my telex, I wish to (2. offer / give / provide) you a full account of the above-mentioned incident.

On August 22nd we were (3. lying / floating / flooding) at quay 76 while the M/V GGG flying the flag of Cyprus was at quay 77. At 1338 hours UTC the (4. previous / told / said) vessel with a pilot on board and with the assistance of a tug started unmooring operations, (5. while / during / in) which she came into contact with our poop.

(6. Following / Next to / Then) the examination carried out by the Chief Engineer and myself it was found out that the shell plates, frames and the poop deck had (7. affected / suffered / impaired) minor damage.

Prior to our carrying out the above-mentioned examination I (8. sent / gave / served) a written notice on the Master of the M/V GGG as per copy (9. accompanied / attached / joined) so as to protect the interests of the vessel.

In the meantime, we have informed Lloyd's surveyor and it is (10. estimated / valued / appreciated) that a survey will be held by tomorrow.

I shall not fail to (11. advise / notify / confirm) you of the outcome of the said survey.

(12. Assure / Assuring / Assured) you of my best attention at all times.

Yours faithfully,

Enc. Notice on Master of the M/V GGG

Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter.

Master's written notice on the Master of the M/V GGG

Dear Sir,

This / serve / give / formal notice / hold / you / Owners / solely responsible / losses / damage / whatsoever / caused / vessel / consequence / vessel GGG / come into contact / our vessel / August 23rd, 2008.

Yours faithfully,

h) Letter to the master of another vessel regarding a collision between the two ships and the repairs needed.

Fill in the missing words and phrases.

Dear Sir,

Re: Collision – Repairs

(1) _____, during the shifting of my vessel from berth No 27 towards berth No 18 at 1715 hours UTC on 10th May 2008 the port stern of my vessel (2) _____ the aft starboard quarter of your vessel.

Independent surveyor M. Yun Kim surveyed the damage (3) _____ your vessel at (4) _____ 1000 hours UTC today 11th May 2008 and he stated that:

Starboard bulwark in a length of three meters outside holds Nos 4/5, frames 140-143 was heavily nicked.

Starboard bulwark was dislocated towards main deck, frames 145, 146, 147, 148, 149, 150 and 151.

Five vertical stanchions were fractured and two distorted heavily.

(5) _____ that repairs have been ordered at Hyundai Shipyard with the request to (6) _____ work immediately. (7) _____, you are kindly requested to advise me

when the repairs are finally completed (8) _____.

(9) _____ please acknowledge receipt of this letter by signing the attached copy.

Yours faithfully,

1.6.5 Protests.

During the voyage or the ship's operations at a port, several problems or disputes that can lead up to legal action may arise. Thus, the Master, being the representative of the Owners, writes and submits the widely known "Protests" so as to protect the vessel's interests. They are considered evidence and are used to establish a valid claim.

There are two kinds of "Protests":

I. Notes of Protest.

Whenever during the voyage the ship encounters heavy weather conditions, which may result in damage to the hull, machinery or cargo, or in case of Act of God and also when a serious breach of C/P terms is committed by the Charterer or his Agents, the Master writes a Note of Protest and submits it to the Notary Public, the Consul or other authority at the first port of call.

Notes of Protest are drawn up in any case the Master deems it advisable to do so.

II. Routine Letters of Protest.

These refer to delays during loading / discharging operations, damage to the vessel during berthing, damage to the cargo during loading / discharging, differences with Shippers, e.t.c. and are forwarded to the ones concerned.

I. Notes of protest.

a) Note of sea protest due to bad weather conditions.

Sender's address

December 14th, 2007

NOTE OF SEA PROTEST

On this 14th day of the month of December of the year 2007, I, Master of the M/V NNN, sailing under Cyprus Flag, registered at the port of Limassol, official number 20474, call sign PSWY, GRT 28.736, NRT 20.056, hereby declare the following:

My vessel sailed from the port of Kaohsiung (Taiwan) on November 23rd, loaded with wood products, steel products and five yachts on deck bound for the port of Vancouver B.C. (first discharging port) and other ports in the United States and Mexico.

During the days of 3rd and 4th December 2007, my vessel encountered heavy weather with winds of force 10 on the Beaufort scale and very rough sea. She suffered heavy pitching and rolling, the main deck and hatch covers being continually awash.

In view of the above, I note this protest against all losses, damages e.t.c., reserving the right to extend the same at time and place convenient.

December 14th, 2007

N

(Name)
Master

NOTARY PUBLIC

No. 3422

DEC – 14. 2007

LOGBOOK ABSTRACT

**Attached to the Note of Sea Protest
Dated December 14th, 2007**

ΠΛΑΙΟM/V NNN.....

VESSEL

Ταξίδι (1) ...KAOHSIUNG – VANCOUVER BC....
Voyage Ημερομηνία (2) ..Wednesday 03 December 2007..
Date

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρό ^{Log} (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ^{ευθυ- τήριας} Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A REMARKS (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
0001	084	083	103		N	6	1026		Fire patrol in accommodation space – No remarks. Ship's clocks advanced one hour.
0200									Fire patrol in accommodation space – No remarks.
0300									Fire patrol in accommodation space – No remarks.
0400	084	087	106		NE	6-7	1021		Overcast, very rough sea, northerly moderate long swell, vessel rolling moderately, good visibility.
0500									Fire patrol in accommodation space – No remarks.
0600									Fire patrol in accommodation space – No remarks.
0800	084	086	104		ESE	8	1019		Overcast, high sea, swell NNW-4m, vessel pitching and rolling moderately, seawater spraying on main deck and hatch covers.
									Ventilation closed.
0900									Chief Officer checked lashings of deck cargo. All lashing wires were tighten up.
1100									Master's inspection of all accommodation spaces, according to SMS 7.2.4.
1200	084	092	115		ESE	8-9	1012		Overcast, high sea, vessel pitching and rolling heavily, seawater spraying on deck and hatch covers. Visibility good.
1600	084	082	103		S	9-10	1004		Overcast, very high sea, vessel pitching and rolling heavily, waves break covered main deck and all hatch covers, visibility moderate.
1600	030	030	041						In order to decrease pitching and breaking of waves – at position 36 43,8 N 170 28,7 E altered course to 030.

continued

Ώρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ANEMOI WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
1610									Patrol in the vessel, check of all watertight doors.
2000		030	030	041		S	10	998	Severe weather, very high sea, swell SE 7/8 mtrs. During watch, vessel pitching and rolling heavily.
2100		045	045	055				998	In position 37 33,0 N 171 02,9 E altered course to 045.
2200									Fire patrol in accommodation space – No remarks.
2300									Fire patrol in accommodation space – No remarks.
2400		045	045	055		S	10	1000	Severe weather, very high sea, swell SE 7/8 mtrs, vessel pitching and rolling heavily, seawater spraying on deck.

b) Note of sea protest due to bad weather conditions and jettison of cargo.

Sender's address

Port of Tilbury
November 23rd, 2007

NOTE OF SEA PROTEST

I, the undersigned, Fotios Kran..., Master of the M/V VVV, flying the Greek flag, registered in Piraeus, official number 1523, NT 19.820, solemnly declare that:

On November 13th, we sailed from the port of Alberny B.C., Canada, bound for Tilbury, London, with a full cargo of 30.000 m³ of sawed timber in packages, 10.000 of which were shipped as deck cargo at shippers' risk and securely lashed.

During the first days we had a smooth voyage. But on November 19th we encountered a strong gale and the vessel took a list of 6 degrees to port, which later increased to 14 degrees due to the fact that the weather worsened. Moreover, the Chief Engineer informed me that there was a malfunction in the Main Engine because of the list.

In view of the above-mentioned situation, for the common safety of the ship, crew and cargo, I ordered the crew to cut the lashings of the deck cargo in the area between No.2 and 3 hatches port side and to reduce revolutions to Half Ahead, with the intention of righting the vessel. As a result, the packages of the deck cargo loaded in the aforesaid area were jettisoned and the list was reduced to 0,5 degrees.

On the following day, the weather gradually improved, so we increased speed and arrived at this port with safety.

In view of the above, I note this protest against any speed claim, any losses due to delays and any damage to the hull or engine, reserving the right to extend the same at time and place convenient.

November 23rd, 2007.

F

(Name)
Master

NOTARY PUBLIC

No. 2105

NOV - 23. 2007

c) *Note of protest due to breaching of charter party terms.*

Sender's address

July 26th, 2008

NOTE OF PROTEST

I, Markos Zogr..., Master of the M/V DDD, sailing under Greek Flag, owned by Messrs POLLUX MARINE Inc., New York and classed by A.B.S. USA, GRT 16.500 tons, chartered by Messrs SALEN SHIPPING Co., Sweden, on 6th July 2008 hereby declare the following:

Charterers subchartered the vessel to Messrs PATRICK & RICHARD Ltd. on 15th July 2008 and as per their instructions we sailed in ballast from the port of Halifax on 16th July proceeding to your port. On vessel's arrival on 25th July 2008, a Notice of Readiness was forwarded to the Subcharterers' Agents, Messrs Primal Sea Agency.

The Agents informed me that the aforesaid Subcharterers refuse to accept our Notice of Readiness and commence loading.

As the vessel is considered arrived and berthed and the time has started to count as laydays, I have to regard this refusal as a breach of the C/P terms No.9, paragraph b, dated 15th July 2008.

In view of the above, I note this protest against any losses of freight and expenses incurred in this port because of the Subcharterers' refusal to accept N.O.R., for the steaming time used from 16th July till our arrival at your port, bunkers consumption, etc., reserving the right to extend this protest at time and place convenient.

July 26th, 2008.

A

(Name)
Master

NOTARY PUBLIC

No. 1655

JUL - 26. 2008

E X E R C I S E S

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

a) *Note of protest due to bad weather conditions.*

Put the verbs in brackets into the correct form.

NOTE OF PROTEST

I, Dimitrios K...., Master of the M/V HER, GRT 17465,39, NRT 12018,23, (1. register) _____ at the port of Piraeus, official number 3457 and (2. own) _____ by Messrs SEAMASTER SHIP... CO., solemnly (3. declare) _____ that the above vessel under my command (4. sail) _____ from the port of Ravenna on 22nd March 2008 with a full cargo of five grades of clean petroleum products and (5. arrive) _____ at the port of Newcastle, Australia, on 18th April 2008.

During the voyage and in particular on 16th and 17th April 2008 the vessel (6. encounter) _____ boisterous weather with wind force 10, high seas and dangerous waves (7. cover) _____ the decks and the tank openings. The vessel (8. labour) _____ (9. pitch) _____ and (10. roll) _____ heavily.

(11. Fear) _____ damage to the vessel and cargo, I hereby (12. note) _____ this protest (13. exempt) _____ myself, the crew and the owners from any liability for damage which might (14. arise) _____ in consequence of forces beyond my control, the same (15. occur) _____ as mentioned before and not by the insufficiency of my vessel or default of mine, my officers or any member of my crew; and I reserve the right to (16. extend) _____ this sea protest, if necessary, at the time and place convenient.

b) Note of sea protest regarding damage anticipated due to phenomenal stormy weather.

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

Note of sea protest

I, Georgios Phot..., Master of the M/V III, sailing under Greek flag with 2334 gross and 1241 net, registered in the port of Piraeus and being property of F.J. SHIP... Co., I [.....] with 2380 tons of general cargo for Palermo and Patra. The cargo was stowed in the ship's holds according to the good sea practice and well secured with ropes and boards, 2 [.....].

During the voyage to Lisbon, where the ship was supposed to load some additional general cargo, 3 [.....] on March 14th and 15th. Mountainous waves with height up to 12 metres caused heavy rolling and pitching of the ship, and she was also shipping water fore and aft, 4 [.....]. The winds reached force 11 on the Beaufort scale and were forming high waves which were striking the ship's hull thus generating vibrations and blows. On March 15th the weather conditions worsened and 5 [.....].

Due to the aforesaid, I anticipate possible damage both to the cargo and the ship and 6 [.....], reserving the right to extend the same at time and place convenient.

A the hatch covers and the main deck as well as the superstructure being continually awash

B as a consequence the ship started heeling to port and starboard alternatively

C the ship being seaworthy in all respects

D I declare this sea protest against any possible claim which may arise therefrom

E declare that on March 12th, 2008, sailed from Tilbury bound for Lisbon

F she experienced phenomenal stormy weather with very high seas and severe gale force winds

II. Routine letters of protest.

a) Letter to receivers protesting against delay in the commencement of the discharge.

Sender's address

July 1st, 2008

Messrs:

Degussa-Huls Italia S.P.A.

Ravenna

Dear Sirs,

Re: Delay in commencing discharge

This is to protest against the fact that, for reasons beyond the vessel's control, the commencement of discharging

operations was delayed for a period of 01 hour and 12 mins, with respect to which please note the following:

- Vessel's NOR was presented on 01/07/08 at 10:00 hours LT.
- Vessel was berthed on 01/07/08 at 13:42 hours LT.
- Discharging hoses were connected on the 01/07/08 at 15:42 hours LT.
- Measuring, sampling and other related procedures ended without any notice or reservation on 01/07/08 at 16:00 hours LT, and permission to discharge was given on 01/07/08 at 17:12 hours LT.

Under the circumstances, I hold you fully responsible for the delays, any direct or indirect damage and other consequences, including but not limited to demurrage if any.

Kindly acknowledge receipt of this letter and oblige accordingly.

Yours faithfully,

Received on Receiver's behalf

Name: Degussa-Huls Italia S.P.A.

Date: July 1st, 2008

Signature:

Time: 18:15 hours LT

b) Letter to shippers protesting against difference between bill of lading and ship's figures.

Sender's address

August 18th, 2008

Messrs
Eurodek Copenhagen
Gothenburg

Gentlemen:

Re: Difference Between B/L and Ship's Figures

For the benefit of all parties concerned, I hereby present this letter of protest, regarding the difference in quantities between ship's and shore figures, which were measured on the above-mentioned Tanker after completion of loading.

GRADE	SHIP'S FIGURES	SHORE FIGURES	DIFFERENCE
K3	10041,13 MT	10068,737 MT	27,607 MT

I must point out to you that this difference is not in line, neither with vessel's approved tank capacity tables, nor with the corresponding draft, and the calculation was based on the cargo characteristics as provided by you.

Therefore, in order to avoid vessel's delay, the Bill of Lading, as well as other relative documents on which the said figures appear, are only signed under protest.

This protest is to serve as notice for any claim that might arise against the Vessel, her Owners or Charterers, for any damage including but not limited to loss of cargo.

This letter of protest is to be attached to the Bill of Lading to serve as reference for those concerned.

Kindly acknowledge receipt of this letter and oblige accordingly.

Yours truly,

Received on Shippers' behalf

Name: Mr M. And... / Eurodek

Date: August 18th, 2008

Signature:

Time: 14:00 hrs LT

c) *Letter to shippers protesting against damage caused through incompetent handling of the winch.*

Sender's address

March 30th, 2008

Messrs
Ramirez Ship... and
Stevedoring Co.
Aruba
Dear Sirs,

Re: Damage to superstructure and railing

I regret to inform you that, owing to the incompetent handling of the winch while discharging the cargo of packaged timber from No.6 hold, today at 1400 hours UTC, your winch man, Mr Enrique Gonz..., crushed part of the deck superstructure and damaged part of the forward port railing of No.5 hold – about 3,5 metres in length.

Therefore, I have to hold you solely responsible for the damage caused and to demand the prompt repairs of the said damage.

Yours faithfully,

E X E R C I S E S

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

a) *Letter to shippers protesting against the high temperature of the cargo during loading operation.*

Put the following phrases in order so as to form a letter of Protest.

Dear Sirs,

Re: Refusal to load due to high cargo temperature

- It is worthwhile reminding you that the reason of my refusal is due to
- I cannot authorize commencement of loading.
- which otherwise could not be challenged.
- As you may have already been informed, the temperature of the cargo to be loaded
- Following the above, I hereby protest against such fact and on behalf of my Owners,
- the fact that the vessel is fully coated and is, therefore,
- Kindly acknowledge receipt of this letter and oblige accordingly.
- Master
- I hold you fully responsible for any damage, delays,
- Yours faithfully,
- expenses and the vessel's further contractual obligations.
- subject to the restrictions imposed by the "Resistance list" of the paint manufacturers,
- is considerably above the contractual limit and, therefore, under these conditions,

b) *Letter to shippers protesting against delay in starting the loading operation.*

Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter.

Dear Sirs,

Re: Delay / commence / load

This / serve / bring / attention / fact / although / cargo calculation / along with relevant formalities / complete

/ on 15th Sep 2008 at 1500 hrs / loading hose / connect / at 1530 hrs, / loading / commence / at 1706 hrs.

This / indicate / loading operation / delay / for a total time of 02 hrs 06 mins.

The / above delay / be, / no means / the fault of the vessel, / like / point out / we / hold / fully responsible / any and all damage / other consequences / arise / above delay.

Kindly / acknowledge / receipt / letter / sign / attached copies.

Yours faithfully,

c) Letter to shippers protesting against damage to the ship's manifold during loading.

Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter.

undersigned / C. Dim... / Master of the M/V ZZZ / report / following.

November 4th / 14.25 / during shore's arm connection / ship's manifold No.10CP / bad operation of Chicksan Arm / inexperienced terminal's employee / the above-mentioned manifold / damage.

the circumstances / vessel / force / rearrange manifold connections and finally / 17.00 / 4th November / Chicksan Arm connect / vessel's manifold of slop starboard.

the above damage and delay / hold / you / fully responsible / request you / repair manifold No.10CP / soon / possible.

time / delay / unloading and expenses incur / chargeable to you.

Yours faithfully,

d) Letter to stevedores protesting against damage caused to cargo due to improper handling.

Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter of Protest.

Dear Sirs,

Re: Damage to cargo due to improper handling

hereby / protest / manner / stevedores / discharge / cartons / bananas / cause / damage / improper / rough / handling.

due / fact / 5 cartons / No.3 hold / destroy / completely / 47 cartons / No.2 hold / heavy / damage.

My vessel / not accept / claims / delays / costs / shortage / may / arise / result.

We / have / right / extend / protest / time / place / deemed / convenient.

Yours faithfully,

e) Letter to stevedores protesting against the interruption of the discharging operations due to the ship's flag.

Read the following letter and correct the mistakes (layout, grammatical, punctuation, spelling, etc).

Sender's address

Gdynia,
17-6-08

Messrs

OVERS... Stevedoring Co.

Gdansk

Poland

Dear Sirs,

As Agent informed the Master the discharging operation stopped on the vessel because the stevedores are against the flag of the ship and because an organization blocked the entrances of the warehouses in which the frozen cargo stowed.

Not any clause in the Charter Party informed us that the ST vincent flag is not accepted by the polish stevedores.

For your information my vessel received after inspection of Gdynia Maritime Office (port state control) a certificate with validity six months, which declares that after the inspektion vessel found worth and ready in all respects to carry out his duties and not any deficiency discovered.

This inspektion carried out one hour before the discharging interuption.

I hereby hold you responsible for any delays and all the consequensies that may arise as a result of the above.

Yours faithfully

f) Letter to receivers protesting against stoppages which occurred during discharge.

Read the following letter of Protest and fill in the blanks with the words in the box.

hold	stated
resumed	oblige
acknowledge	was suspended
serves	arise
have refused	occurred

Dear Sirs,

Re: Stoppages during discharge per shore request

This (1) to protest against the fact that the discharging operation (2) as per shore order on 09/02/2008 at 18:00 hours UTC and (3) on 09/02/2008 at 18:54 hours UTC. Due to this fact, there will be a subsequent delay in discharging of 54 mins.

It is worthwhile stating that the Receivers' Representatives (4) to confirm this fact in writing, even though it (5) through their own negligence.

Under the circumstances (6) above, I (7) you fully responsible for any direct or indirect damage, delays and any other consequences that may (8) from this interruption, including but not limited to demurrage, if any.

Kindly (9) receipt of this letter and (10) accordingly.

Yours faithfully,

g) Make all the necessary changes and additions to produce a complete letter of protest.

Dear Sirs,

Re: Line Check

behalf / Owners/Operators, Charterers, Bill of Lading holders and P&I Club / I lodge / protest / you deny / carry out / line check / to verify / condition / shore line / at the outset of the discharge.

to the size / shore line / I consider / of utmost importance / establish / beyond any doubt / same as full, partly empty / its capacity have / serious effect to the outturn quantity.

small delays involve / be for Terminal Charterers / because the burden / prove / condition of the shore line / be yours.

circumstances / reserve the right / the aforementioned parties / refer to / letter / whenever deem / necessary.

Yours faithfully,





Κεφάλαιο

2

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ (telegram/cable)

ΤΗΛΕΤΥΠΟ (telex)

ΤΗΛΕΟΜΟΙΟΤΥΠΟ (telefax)

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ (e-mail)

2.1 Το τηλεγράφημα

2.2 Το τηλέτυπο

2.3 Το τηλεομοιότυπο

2.4 Το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο

2.5 Παραδείγματα (Samples)

2.6 Εργασίες – Ασκήσεις (Tasks – Exercises)

2.1 Το τηλεγράφημα (telegram/cable).

2.1.1 Γενικά.

Εκτός από τις επιστολές, οι οποίες παραδίδονται ιδιοχείρως ή αποστέλλονται μέσω ταχυδρομείου, υπάρχει επίσης εν χρήσει ακόμη άλλος ένας τρόπος αποστολής γραπτών μηνυμάτων για ανταλλαγή σημαντικών πληροφοριών, των οποίων ο χρόνος λήψεως έπρεπε να είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομος.

Είναι το γνωστό **τηλεγράφημα** (telegram ή cable) και η αποστολή του γίνεται μέσω τηλεγράφου ή ραδιοτηλεγράφου.

Στον τομέα της ναυτιλίας το τηλεγράφημα παλαιότερα το χρησιμοποιούσαν ευρέως για την επικοινωνία των πλοίων με όλους τους αποδέκτες στην ξηρά, επειδή η ανάγκη για γρήγορη διεκπεραίωση όλων των υποθέσεων ήταν πολλές φορές επιτακτική.

Επίσης, επειδή το κόστος αποστολής ενός τηλεγραφήματος ήταν υψηλό –ανάλογο με το συνολικό αριθμό των λέξεων που περιείχε– και γ’ αυτό, προκειμένου τα έξοδα αποστολής να είναι όσο το δυνατό χαμηλότερα, το κείμενό του έπρεπε να είναι πολύ σύντομο, σαφές, αλλά και περιεκτικό.

Επειδή το τηλεγράφημα δεν έχει καταργηθεί ως μέσο γραπτής επικοινωνίας και ίσως παραστεί ανάγκη να χρησιμοποιηθεί και από ναυτιλλομένους, γι’ αυτό με συντομία περιγράφομε τον τρόπο αποστολής του.

2.1.2 Χαρακτηριστικά.

α) Τα τηλεγραφήματα γράφονται πάντοτε με κεφαλαία γράμματα.

β) Οι προτάσεις συχνά διακόπτονται από τη λέξη STOP αντικαθιστώντας την τελεία (.) ως σημείο στύξεως.

γ) Συχνά επίσης χρησιμοποιούνται συντομογραφίες, αλλά μόνο εφόσον αυτές είναι διεθνώς γνωστές και αποδεκτές.

2.1.3 Σύνταξη.

Η σύνταξη ενός τηλεγραφήματος είναι συγκεκριμένη και αποτελείται από ένα προοίμιο, τη διεύθυνση του παραλήπτη, το κείμενο και το χαιρετισμό μαζί με το όνομα του αποστολέα (Πίνακας 2.1).

Το προοίμιο περιλαμβάνει ορισμένα στοιχεία με την ακόλουθη σειρά:

α) Το πρόθεμα (ένδειξη από 1 έως 3 γράμματα, το οποίο αντιστοιχεί στο είδος του μηνύματος, για παράδειγμα P = private, δηλ. προσωπικό ή MSG = official, δηλ. υπηρεσιακό κ.λ.π.).

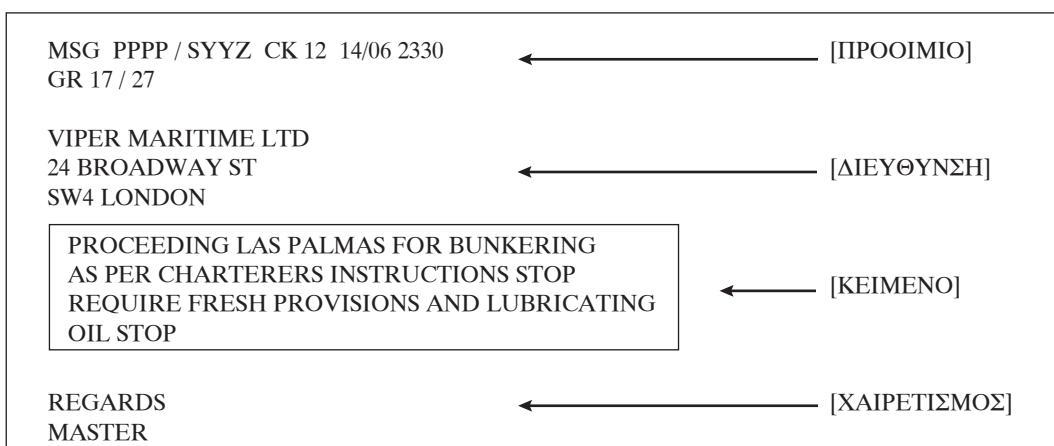
β) Το όνομα του πλοίου ή του γραφείου προελεύσεως (αποστολέας) και το διακριτικό κλήσεώς του.

γ) Τον αριθμό του τηλεγραφήματος.

δ) Την ημερομηνία και ώρα αποστολής.

ε) Τον αριθμό λέξεων.

Πίνακας 2.1: Υπόδειγμα συντάξεως ενός τηλεγραφήματος.



Με την εξέλιξη της τεχνολογίας και την εισαγωγή νέων μέσων επικοινωνίας σε όλους τους τομείς, και κατ' επέκταση στη ναυτιλία, το τηλεγράφημα αντικαταστάθηκε σταδιακά από τα **τηλέτυπα** (TELEX), τα **τηλεομοιότυπα** (TELEFAX) και το **ηλεκτρονικό ταχυδρομείο** (e-mail), τα οποία αφενός επιτάχυναν την επικοινωνία και αφετέρου μείωσαν το κόστος.

2.2 Το τηλέτυπο (telex).

2.2.1 Γενικά.

Τα τελευταία χρόνια η χρήση **τηλετυπικών μηνυμάτων** (telex) στη ναυτιλία είναι πολύ διαδεδομένη, αφού όλα σχεδόν τα είδη επιστολών αποστέλλονται πλέον τηλετυπικά μέσω της συσκευής τέλεξ. Οι λόγοι είναι προφανείς:

α) Το τέλεξ είναι γρήγορο, αξιόπιστο και οικονομικό.

β) Η σύνταξη του περιεχομένου δεν είναι τόσο τυπική όσο σε μια συνηθισμένη επιστολή και απαιτείται λιγότερος χρόνος για την προετοιμασία του.

γ) Πολλά μηνύματα μπορούν να σταλούν και να ληφθούν ημερησίως, ανεξάρτητα από την απόσταση.

2.2.2 Σύνταξη.

Η σύνταξη ενός τέλεξ είναι πολύ απλή. Όπως φαίνεται και στο υπόδειγμα που ακολουθεί (Πίνακας 2.2), πριν γράψουμε το κείμενο πρέπει πρώτα να συμπληρώσουμε κάποια απαραίτητα στοιχεία με τη σειρά που εμφανίζονται στο υπόδειγμα, δηλαδή:

α) Την **ονομασία** του **αποστολέα** στη θέση FROM.

β) Την **ονομασία** του **παραλήπτη** στη θέση TO.

γ) Εάν ο παραλήπτης είναι κάποια εταιρεία μπορούμε να συμπεριλάβουμε στα στοιχεία και το άτομο προς το οποίο απευθύνεται. Τότε το όνομά του το γράφουμε στη θέση ATTN (Attention) που σημαίνει «**υπόψη**».

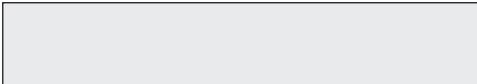
δ) Την **ημερομηνία** στη θέση DATE, την οποία συνήθως γράφουμε ολογράφως, αλλά μπορούμε να τη γράψουμε και αριθμητικώς.

ε) Το **θέμα της επιστολής** στη θέση REF (Reference).

Μετά τη συμπλήρωση όλων αυτών των στοιχείων, γράφουμε το **κείμενο**, που συνήθως είναι πολύ σύντομο, και αφού ολοκληρώσουμε με ένα **χαιρετισμό** και το **όνομά μας**, το μήνυμα είναι έτοιμο για αποστολή.

Η αποστολή ενός τέλεξ είναι επίσης πολύ απλή και άμεση. Ακολουθούμε τις οδηγίες χρήσεως της συ-

Πίνακας 2.2: Υπόδειγμα συντάξεως τέλεξ.

GA 245832+	←	GA (GO AHEAD): ΣΥΝΕΧΙΣΕ
¤245832 DEDA US	←	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΕΛΕΞ ΚΑΙ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΗΠΤΗ
YCGS UK 619311	←	ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΕΛΕΞ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ
FROM: BRONSON & SONS LTD, LONDON	←	ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ
TO: FAST DEL. CORP. N.Y.	←	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ
ATTN: MICHAEL SAR...	←	ΥΠΟΨΗ
DATE: MARCH 3, 2008	←	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
REF:	←	ΘΕΜΑ
		← KEIMENO
KIND REGARDS,	←	ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ
YCGS UK 619311¤	←	ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΕΛΕΞ ΤΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΕΑ
245832 DEDA US	←	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΕΛΕΞ ΚΑΙ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΗΠΤΗ

σκευής τέλεξ και με το πάτημα μερικών κουμπιών ξεκινάει η διαδικασία. Η λήψη του τέλεξ από τον παραλίπτη είναι ταυτόχρονη με την αποστολή του, δηλαδή πραγματοποιείται όπως μια τηλεφωνική συνδιάλεξη, με τη διαφορά ότι στην περίπτωση του τέλεξ δεν υπάρχει φωνητική, αλλά γραπτή επικοινωνία.

Προκειμένου η διαδικασία αποστολής να είναι έγκυρη, πριν και μετά το τέλος της αποστολής πρέπει να εμφανίζεται ο **αριθμός** και η **ταυτότητα** (answerback code) του παραλίπτη και του αποστολέα, όπως φαίνεται και στο υπόδειγμα του Πίνακα 2.2.

2.2.3 Σύνταξη τέλεξ στα πλοία.

Η σύνταξη ενός τέλεξ στα πλοία δεν διαφέρει ιδιαίτερα διαδικαστικά από αυτήν που αναφέραμε. Επειδή στο πλοίο δεν υπάρχει κάποιος γραμματέας επιφορτισμένος με αυτήν την εργασία, το άτομο εκείνο που γράφει και στέλνει τα τέλεξ είναι ο πλοίαρχος. Είναι λοιπόν ευνόητο ότι πρέπει να γνωρίζει τον τρόπο γραφής και αποστολής τους.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα των τέλεξ, που συντάσσονται στα πλοία, είναι ότι ξεκινούν με τα γράμματα ZCZC, που σημαίνουν **έναρξη μηνύματος**. Ακολουθεί η ημερομηνία και η ώρα αποστολής του μηνύματος και ακοιθώς από κάτω γράφεται ο **αύξων αριθμός** του (π.χ. TLX NR 258). Στη συνέχεια συμπληρώνονται τα στοιχεία με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, όπως φαίνεται και στο υπόδειγμα του Πίνακα 2.3.

α) Στη θέση FM γράφεται ο **αποστολέας**.

β) Στη θέση TO γράφεται ο **παραλίπτης**.

γ) Στη θέση ATTN γράφεται το όνομα του ατόμου, **υπόψη** του οποίου τίθεται η επιστολή.

δ) Στη θέση CC γράφεται ο παραλίπτης στον οποίο κοινοποιείται η επιστολή.

ε) Στη θέση SUB (Subject) γράφεται το **θέμα** της επιστολής.

Στη συνέχεια ο πλοίαρχος γράφει το κείμενο και αμέσως μετά κλείνει την επιστολή με ένα **χαιρετισμό**, το όνομά του και τον τίτλο του (Master).

Τέλος, ένα απόμητρο χαρακτηριστικό γνώρισμα των τέλεξ που συντάσσονται στα πλοία είναι ότι τελειώνουν με τα γράμματα NNNN που σημαίνουν **τέλος μηνύματος**.

Πίνακας 2.3: Υπόδειγμα συντάξεως τέλεξ στα πλοία.

✉				
635144 NSSA US BARB X 455233				
ZCZC	17.06.08	1942UTC	←	ΕΝΑΡΞΗ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ, ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ, ΩΡΑ
TLX NR 1059			←	ΑΥΞΩΝ ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ
FM: M/V PRI...			←	ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ
TO: SUN INTL			←	ΠΑΡΑΛΙΠΤΗΣ
ATTN: MR TOM BICKNEL			←	ΥΠΟΨΗ
CC: DOUN MARITIME			←	ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ
SUB: NOTICE OF READINESS			←	ΘΕΜΑ
M/T PRI ARRIVED AND ANCHORED AT BIGSTONE ANCHORAGE ON JUNE 17TH, 2008 AT 1400 HRS LT AND THIS IS NOTICE OF READINESS AS SHE IS IN ALL RESPECTS READY TO DISCHARGE HER CARGO.			←	ΚΕΙΜΕΝΟ
BRGDS			←	ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ
MASTER			←	ΑΠΟΣΤΟΛΕΑΣ
NNNN			←	ΤΕΛΟΣ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ
BARB X 455233X				
635144 NSSA US				

Σημειώσεις.

- Τα τέλεξ γράφονται στην αγγλική γλώσσα· άλλωστε στις συσκευές τέλεξ δεν παρέχεται η δυνατότητα χορήσεως της ελληνικής αλφαριθμητικής.
- Δεν είναι απαραίτητο να εμφανίζεται το όνομα του αποστολέα, της εταιρείας ή του πλοίου και στην αρχή και μετά το τέλος ενός μηνύματος. Συνήθως εμφανίζεται στην αρχή.
- Οι πιο συνηθισμένοι χαιρετισμοί που χρησιμοποιούνται στα τέλεξ είναι “Regards”, “Best Regards”, ή “Kind Regards” που σημαίνουν «Με (θερμούς) χαιρετισμούς». Οι συντετμημένοι όροι –RGDS, BRGDS και KRGDS αντίστοιχα– χρησιμοποιούνται πιο συχνά στα τέλεξ των πλοίων.

2.2.4 Προβλήματα.

Αρκετά προβλήματα μπορεί να παρουσιασθούν κατά τη διαδικασία διαβίβασης ενός τέλεξ. Σε τέτοιες περιπτώσεις τα προβλήματα αυτά εμφανίζονται στην οθόνη της συσκευής τέλεξ με κωδικοποιημένες ενδείξεις, που αποτελούνται από δύο ή τρία γράμματα. Στον Πίνακα 2.4 περιέχονται οι ενδείξεις αυτές, η ανάλυση και η μετάφρασή τους.

Πίνακας 2.4: Ενδείξεις των προβλημάτων κατά τη διαβίβαση ενός τέλεξ.

ΕΝΔΕΙΞΗ	ΑΝΑΛΥΣΗ	ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ
ABS	Absent Subscriber	Ο αποδέκτης δεν είναι πλέον εγγεγραμμένος.
ACB	Access Barred	Η πρόσβαση στο σύστημα δεν είναι δυνατή.
ANL / ANU	Annul / Deleted	Το μήνυμα δεν επιδόθηκε και διεγράφη.
ATD	Attempting To Deliver the message	Προσπάθεια επιδόσεως του μηνύματος.
BK	Cutting the Text / Message Aborted	Διακοπή μηνύματος.
BUS	Busy	Απασχολημένος.
CI	Communication Impossible	Η επικοινωνία είναι αδύνατη.
CNS	Call Not Started	Η κλήση δεν ενεργοποιήθηκε.
COL	Collating	Γίνεται παραβολή.
DER	Out Of Order	Εκτός λειτουργίας – δίσταλος κλειστός ή γαλασμένος.
EEE/ERR	Error	Λάθος.
FAU	Faulty	Λανθασμένο.
FMT	Format Error	Λανθασμένος τύπος.
IAB	Invalid Answerback from Destination	Η ταυτότητα του παραλήπτη δεν είναι έγκυρη.
IAM	Invalid Address of the Message	Η διεύθυνση του μηνύματος δεν είναι έγκυρη.
IDS	Invalid Data from Ship	Τα δεδομένα από το πλοίο δεν είναι έγκυρα.
IMS	Invalid Message Size	Το μέγεθος του μηνύματος δεν είναι έγκυρο.

INF	Verify	Επαλήθευση.
INV	Invalid	Άκυρο.
ISR	Invalid Ship Request	Η αίτηση του πλοίου δεν είναι έγκυρη.
LEF	Local Equipment Failure	Αποτυχία της τοπικής συσκευής.
LPE	Local Procedure Error	Λανθασμένη τοπική διαδικασία.
MCC	Message Channel Congestion	Υπερφόρτωση στο δίαυλο μηνυμάτων.
MCF	Message Channel Failure	Αποτυχία στο δίαυλο μηνυμάτων.
MOM	Wait a Moment	Αναμονή.
MSO	Machine Switched Off	Η συσκευή είναι απενεργοποιημένη / εκτός λειτουργίας.
NA	Not Admitted correspondence with subscriber	Μη επιτρεπτή επικοινωνία με τον αποδέκτη.
NC	No Connection / No Circuits	Δεν υπάρχει σύνδεση / δίκτυο.
NCH	Number Changed	Ο αριθμός του αποδέκτη έχει μεταβληθεί.
NDA	No Delivery Attempted	Δεν έγινε προσπάθεια παραδόσεως.
NFA	No Final Answerback	Δεν υπάρχει τελική ταυτότητα.
NIA	No Initial Answerback	Δεν υπάρχει αρχική ταυτότητα.
NOC	No Connection	Δεν υπάρχει σύνδεση / Ανεπιτυχής σύνδεση.
NP	No Party	Δεν υπάρχει αποδέκτης σε αυτόν τον αριθμό.
NTC	Network Congestion	Το δίκτυο είναι απαυξολημένο / υπερφορτωμένο.
OAB	Operator Aborted	Διακοπή συνδέσεως από το χειριστή.
OCC	Occupied Subscriber	Ο αποδέκτης είναι απαυξολημένος.
OOO	Out Of Order	Εκτός λειτουργίας.
PRC	Premature Failure	Πρόωρη διακοπή συνδέσεως.
REF	Remote Equipment Failure	Αποτυχία στην τηλεχειριζόμενη συσκευή.
RLE	Resource Limit Exceeded	Υπέρβαση στο όριο των διαθέσιμων μέσων.
RPE	Remote Procedure Error	Λανθασμένη διαδικασία τηλεχειρισμού.
RPT	Repeat	Επανάληψη.
SNF	Satellite Network Failure	Αποτυχία στο δορυφορικό δίκτυο.
TIM	Timeout	Τέλος χρόνου.
UNK	Unknown	Άγνωστος.
WFA	Wrong Final Answerback	Λανθασμένη τελική ταυτότητα.
WIA	Wrong Initial Answerback	Λανθασμένη αρχική ταυτότητα.

2.2.5 Συντομογραφίες.

Σε εξειδικευμένους τομείς, υπάρχουν συγκεκριμένες **συντομογραφίες** ή **συντημήσεις** (abbreviations and acronyms), οι οποίες έχουν ιδιαίτερη και ακριβή σημασία και χρησιμοποιούνται για να υπάρχει ταχεία και αιμοιβαία κατανόηση. Ο τομέας της ναυτιλίας δεν αποτελεί εξαίρεση. Εφόσον η τηλεφωνία και τα τέλεξ είναι οι συσκευές καθημερινής επικοινωνίας στο ναυτιλιακό τομέα, όπου υπάρχει υψηλός ανταγωνισμός, ο χρόνος αποτελεί παράγοντα ζωτικής σημασίας.

Η χρήση συντομογραφιών στα τέλεξ είναι πλέον πολύ συνηθισμένη. Για πρακτικούς λόγους, κάθιε λέξη μπορεί να συντηθεί, αλλά δεν υπάρχουν κανόνες όσον αφορά στο πώς και πότε θα γίνει αυτό. Ο αποστολέας θα πρέπει να είναι πολύ προσεκτικός, καθώς δεν πρέπει να υπάρχει καμία περίπτωση παρεργατικής του μηνύματός του. Οι συντομογραφίες μπορούν να εμφανισθούν με διάφορους τρόπους σε ένα τέλεξ, όπως π.χ.:

α) Λέξεις που γράφονται μαζί:

AVSPEED	AVERAGE SPEED
BOFFER	BEST OFFER
DDOCK	DRY DOCK

ε) Ονόματα κρατών, πόλεων και ηπείρων:

GRC	GREECE
NY	NEW YORK
SA	SOUTH AMERICA / AFRICA

β) Γραφικές συντομογραφίες:

ABT	ABOUT
BTWN	BETWEEN
NWS	NEWS

στ) Λέξεις χωρίς καταλήξεις:

ANAL	ANALYSIS
CAPT	CAPTAIN
LONG	LONGITUDE

γ) Ναυτικοί όροι:

ETD	ESTIMATED TIME OF DEPARTURE
POC	PORT OF CALL
VTS	VESSEL TRAFFIC SERVICE

ζ) Ονομασίες εγγράφων:

B/L	BILL OF LADING
C/P	CHARTER PARTY
T/C	TIME CHARTER

δ) Λέξεις που χρησιμοποιούνται συχνά:

ADV	ADVISE
RGDS	REGARDS
TKS	THANKS

Σημείωση.

Αναλυτικός αλφαριθμητικός **Πίνακας Συντομογραφιών και Συντημήσεων** παρατίθεται στο Παράρτημα Α (σελ. 182).

2.2.6 Παραλείψεις λέξεων ή γραμμάτων.

Οι παραλείψεις λέξεων ή γραμμάτων είναι πολύ συνηθισμένες στα τέλεξ, αρκεί να μην προκαλείται ασάφεια ή παρεργατικότητα του κειμένου. Εάν υπάρχει έστω και μικρή πιθανότητα να γίνει κάτιο τέτοιο, είναι προτιμότερο να μην παραλείπεται τίποτα. Συνήθως παραλείπονται τα εξής:

α) Οριοτικό και αόριστο άρθρο (Definite and Indefinite Articles: a / an / the).

β) Αντωνυμίες (Pronouns).

γ) Προθέσεις (Prepositions).

δ) Το ρήμα "to be".

ε) Μπορούν να παραλειφθούν φωνήσεις εκτός εάν είναι τα πρώτα γράμματα μιας λέξεως:

π.χ. ARND → AROUND DSGN → DESIGN MRNG → MORNING

στ) Οι καταλήξεις μπορούν να περικοπούν ως εξής:

-ed → D	-al → L	-ness → NS
-ing → G	-tive → TV	-able → BL
-ful → FL	-ize → Z	-ance → NC

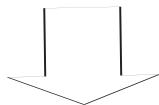
-less → LS	-tion → TN / N	-or/-er → R
-ment → MT	-ant → NT	-est → ST

ζ) Κάποιες λέξεις μπορούν να γραφούν για συντομία με τα πρώτα γράμματά τους, π.χ.:
 BARO → BAROMETER CERT → CERTIFICATE

2.2.7 Θέμα.

Από τα πιο σημαντικά στοιχεία ενός τέλεξ είναι το θέμα, επειδή ο παραλήπτης μπορεί με μια ματιά να καταλάβει το περιεχόμενο του τέλεξ πριν το διαβάσει λεπτομερώς. Επιπλέον, ο αποστολέας μπορεί να παραλείψει αρκετές κειμένου περιλαμβάνοντας μια παραπομπή στο θέμα, π.χ.:

WE HAVE RECEIVED COPY OF THE CHARTER PARTY
 CONCERNING DEAL DATED JUNE 8.



RE: C/P – JUN 8 RCVD COPY OF ABOVE.

2.3 Το τηλεομοιότυπο (telefax).

2.3.1 Γενικά.

Τα μηνύματα **τηλεομοιότυπας**, τα οποία είναι περισσότερο γνωστά με τους όρους telefax ή fax, είναι πολύ διαδεδομένα τα τελευταία χρόνια λόγω της ταχύτητας και της ανέσεως που προσφέρουν στη γραφή και την αποστολή ενός κειμένου. Γι' αυτό το φαξ είναι πολύ χρησιμό στον τομέα της Ναυτιλίας, αφού η ταχύτητα αποτελεί πρωτεύοντα παράγοντα για την ανταλλαγή πληροφοριών, που συνδέονται με τη σωστή και αποδοτική λειτουργία του πλοίου και τη μεταφορά των φορτίων του.

2.3.2 Σύνταξη.

Η σύνταξη ενός φαξ είναι απλούστερη από εκείνη του τέλεξ, επειδή οι πληροφορίες που αφορούν στον αποστολέα εμφανίζονται στο επάνω μέρος της σελίδας και συνήθως είναι ήδη τυπωμένες. Οι περισσότερες εταιρείες χρησιμοποιούν ειδικό επιστολόχαρτο, στο επάνω μέρος του οποίου υπάρχει συνήθως η επωνυμία της εταιρείας ή ο λογότυπός της. Ακριβώς από κάτω γράφεται η ένδειξη FACSIMILE COMMUNICATION ή FAX MESSAGE ή απλά FAX. Το ίδιο ισχύει και για τις ναυτιλιακές εταιρείες και κατ' επέκταση και για τα πλοία τους.

Η χρήση ειδικών επιστολοχάρτων σημαίνει ότι ο αποστολέας συμπληρώνει μόνο όσα στοιχεία είναι απαραίτητα, προτού γράψει και στείλει την επιστολή του.

Αρκετές φορές χρησιμοποιείται ένα επιπρόσθετο φύλλο αποστολής (προμετωπίδα), όπου συμπληρώνονται τα στοιχεία του αποστολέα και του παραλήπτη καθώς και η ημερομηνία και ώρα αποστολής. Στην περίπτωση αυτή το κείμενο της επιστολής γράφεται σε ξεχωριστή σελίδα και επισυνάπτεται στο φύλλο αποστολής. Είναι δυνατόν όμως να περιληφθεί το κείμενο σε αυτό, εάν είναι μικρό, και να σταλεί ως ένα φύλλο.

Στο υπόδειγμα του Πίνακα 2.5 που ακολουθεί, παρέχεται ένα παραδειγμα για τον τρόπο που συμπληρώνονται τα στοιχεία του αποστολέα και του παραλήπτη, καθώς και το κείμενο ενός φαξ:

α) Στη θέση TO γράφεται το **όνομα** του **παραλήπτη**. Εάν το φαξ αποστέλλεται προς μία εταιρεία, τότε ακριβώς από κάτω, στη θέση ATTN, γράφεται το όνομα του ατόμου στον οποίο πρέπει αυτό να επιδοθεί.

β) Στη θέση CC γράφεται ο παραλήπτης στον οποίο **κοινοποιείται** το φαξ.

γ) Στις θέσεις FAX No και PHONE γράφονται αντίστοιχα οι **αριθμοί φαξ** και **τηλεφώνου** του παραλήπτη.

δ) Στη θέση FROM γράφεται το **όνομα** του **αποστολέα**, ή η ιδιότητά του εφόσον πρόκειται για πλοίο (π.χ. Master).

ε) Στις θέσεις PHONE, FAX Νο και TELEX γράφονται αντίστοιχα οι **αριθμοί τηλεφώνου, φαξ και τέλεξ** του **αποστολέα** –του πλοίου στην προκειμένη περίπτωση– μέσω του συστήματος INMARSAT.

στ) Στη θέση PAGES αναγράφεται ο συνολικός **αριθμός** των **σελίδων** που πρέπει να λάβει ο παραλήπτης – συμπεριλαμβανόμενου και του φύλου αποστολής.

ζ) Στη θέση SUBJECT γράφεται το **θέμα** της επιστολής.

η) Στη θέση Y/REF (Your Reference) που σημαίνει "οχετική" γράφονται, αν χρειασθεί, τα στοιχεία μιας προηγούμενης επιστολής του παραλήπτη, ως απάντηση της οποίας στέλνει ο αποστολέας το φαξ.

Κάτω από τα προαναφερόμενα στοιχεία υπάρχουν πέντε ενδείξεις, μία από τις οποίες πρέπει να σημειώσει ο αποστολέας με ένα [X] ή ένα [✓] πριν την αποστολή του φαξ:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Urgent | Επείγον |
| <input type="checkbox"/> For Review | Για επανεξέταση |
| <input type="checkbox"/> Please Comment | Παρακαλώ σχολιάστε |
| <input type="checkbox"/> Please Reply | Παρακαλώ απαντήστε |
| <input type="checkbox"/> Please Recycle | Παρακαλώ ανακυκλώστε (=καταστρέψτε το) |

Σημείωση.

Στο κάτω μέρος του επιστολοχάρτου ή της προμετωπίδας υπάρχει συνήθως μια σημείωση που υπογραμμίζει ότι, εάν δεν ληφθούν όλες οι σελίδες ή δεν είναι ενανάγνωστες, θα πρέπει ο παραλήπτης να ενημερώσει τον αποστολέα και να ζητήσει επανάληψη της αποστολής.

Πίνακας 2.5: Υπόδειγμα συντάξεως φαξ.

M/T PPP

FAX

TO: DOUN MARITIME CO.

ATTN: Mr. Hatz....

CC: NONE

FAX No: +30 210 7725898

PHONE: +30 210 7725897

SUBJECT: Main Engine Damage

FROM: MASTER M/T PPP

PHONE: 352389533 (INMARSAT B)

FAX No: 352389534

TELEX: 352389535 PPP X (INMARSAT C)

PAGES: 9 (including this one)

DATE: June 21, 2008

Y/REF:

Urgent For Review Please Comment Please Reply Please Recycle

With reference to the above matter, find submitted to you herewith Leading Surveyor's preliminary report on the damage for your consideration.

Kind Regards

M. Georg...

Master

If you do not receive all pages or the fax is not clear, please contact us immediately.

2.3.3 Παρατηρήσεις.

Τα φαξ που αποστέλλονται από το πλοίο προς όλους τους αποδέκτες (πλοιοκτήτες, ναυλωτές, παραλήπτες, πράκτορες κ.λ.π.) και αντίστροφα, γράφονται στην αγγλική γλώσσα, αφού αυτή είναι η διεθνώς αποδεκτή γλώσσα στην παγκόσμια ναυτιλία.

Αντίθετα με τα τέλεξ, τα φαξ μπορούν να γραφούν και με μικρά γράμματα, αφού για τη γραφή τους χρησιμοποιείται ένας κοινός ηλεκτρονικός υπολογιστής. Στη συνέχεια εκτυπώνονται από έναν εκτυπωτή και αποστέλλονται μέσω της συσκευής φαξ. Με τη φαγδαία εξέλιξη, όμως, της τεχνολογίας αυτό μπορεί πλέον να γίνει και απευθείας μέσα από τον υπολογιστή, εφόσον αυτός είναι εφοδιασμένος με το κατάλληλο πρόγραμμα αποστολής και λήψεως φαξ. Ένα ακόμα πλεονέκτημα της χρήσεως του υπολογιστή είναι ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί και η ελληνική γλώσσα για τη γραφή ενός φαξ.

Στο κείμενο μιας επιστολής, που αποστέλλεται μέσω φαξ, οι παραδοσιακοί χαιρετισμοί πριν από το κείμενο (π.χ. Dear Sirs) συχνά παραλείπονται, κάτι που καθιστά τις επιστολές αυτές πιο άμεσες. Αντίθετα, οι χαιρετισμοί στο τέλος της επιστολής δεν παραλείπονται, οι φράσεις όμως, που συνήθως χρησιμοποιούνται σε μια τυπική επιστολή (π.χ. Yours sincerely ή Yours faithfully), εδώ εμφανίζονται πιο υπάντια και τις περισσότερες φορές αντικαθίστανται από πιο κοινές και φιλικές φράσεις, όπως Best Wishes, Best Regards, Kind Regards ή απλά Regards, ακολουθούμενες φυσικά από την υπογραφή του αποστολέα.

Ανάλογα με το περιεχόμενο του φαξ, είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν συντομογραφίες, όπως και στα τέλεξ (Παράρτημα Α σελ. 182): αυτό όμως συνήθως γίνεται στις επιστολές που αποστέλλονται στο πλοίο από την πλοιοκτήτρια εταιρεία και περιέχουν μακροσκελείς οδηγίες υχειτικά με ναυλώσεις (chartering) ή εντολές / οδηγίες ταξιδιού (voyage orders / instructions).

2.4 Το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο (e-mail).

2.4.1 Γενικά.

Η επικοινωνία, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, αποτελεί σημαντικό παράγοντα στο σύγχρονο επιχειρηματικό κόσμο. Είτε κάποιος εργάζεται σε ένα πολυώροφο κτίριο, είτε στο σπίτι του, είτε σε πλοίο, η επικοινωνία αποτελεί αναπόσπατο τμήμα της καθημερινής του εργασίας.

Το τηλέφωνο, το τέλεξ και το φαξ αποτελούν απαραίτητα όργανα για τη διεκπεραίωση δύλων των υπόθεσεων, αλλά ο υπολογιστής δίνει πλέον μια νέα διάσταση για την κάλυψη πολλών αναγκών των συγχρόνων επιχειρήσεων. Η σύνδεση με άλλους υπολογιστές στο διαδίκτυο (INTERNET) δίνει τη δυνατότητα στους χρήστες να μοιράζονται αυτόματα τις πληροφορίες. Συνδετικός κρίκος ανάμεσα στους χρήστες και τους υπολογιστές είναι τα πρόγραμματα εκείνα που χρησιμοποιούνται στην επικοινωνία. Έχουν σχεδιαστεί σύμφωνα με τις λειτουργίες του ταχυδρομείου και επιτρέπουν τη δημιουργία, τη διαχείριση, την επεξεργασία και την αποστολή ή λήψη μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, γνωστών και ως e-mail.

Σήμερα, όλες σχεδόν οι ναυτιλιακές εταιρείες και επιχειρήσεις έχουν αποκτήσει πρόσβαση στο διαδίκτυο και κατ' επέκταση χρησιμοποιούν το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ως μέσο επικοινωνίας και ανταλλαγής μηνυμάτων μεταξύ τους ή με τα διάφορα πλοία σε ολόκληρο τον κόσμο. Μεγάλο πλεονέκτημα της ηλεκτρονικής αλληλογραφίας είναι η ταχύτητα αποστολής και λήψεως των μηνυμάτων, αυτό όμως δε σημαίνει ότι καταργείται η χρήση των τέλεξ και των φαξ: απλά γίνεται παράλληλη χρήση και των τριών συστημάτων, όπου και εφόσον αυτά είναι διαθέσιμα.

2.4.2 Σύνταξη.

Η σύνταξη ενός μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου είναι πολύ απλή. Βασική προϋπόθεση για τον χρήστη του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου –που στα πλοία είναι ο πλοιάρχος– είναι να έχει τις βασικές και απαραίτητες γνώσεις γύρω από τη χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή, καθώς και να γνωρίζει το συγκεκριμένο πρόγραμμα, μέσω του οποίου γίνεται η σύνταξη και η αποστολή ενός e-mail.

Για τη σύνταξη του e-mail ο αποστολέας ακολουθεί την εξής διαδικασία συμπληρώνοντας τρία βασικά στοιχεία (Πίνακας 2.6):

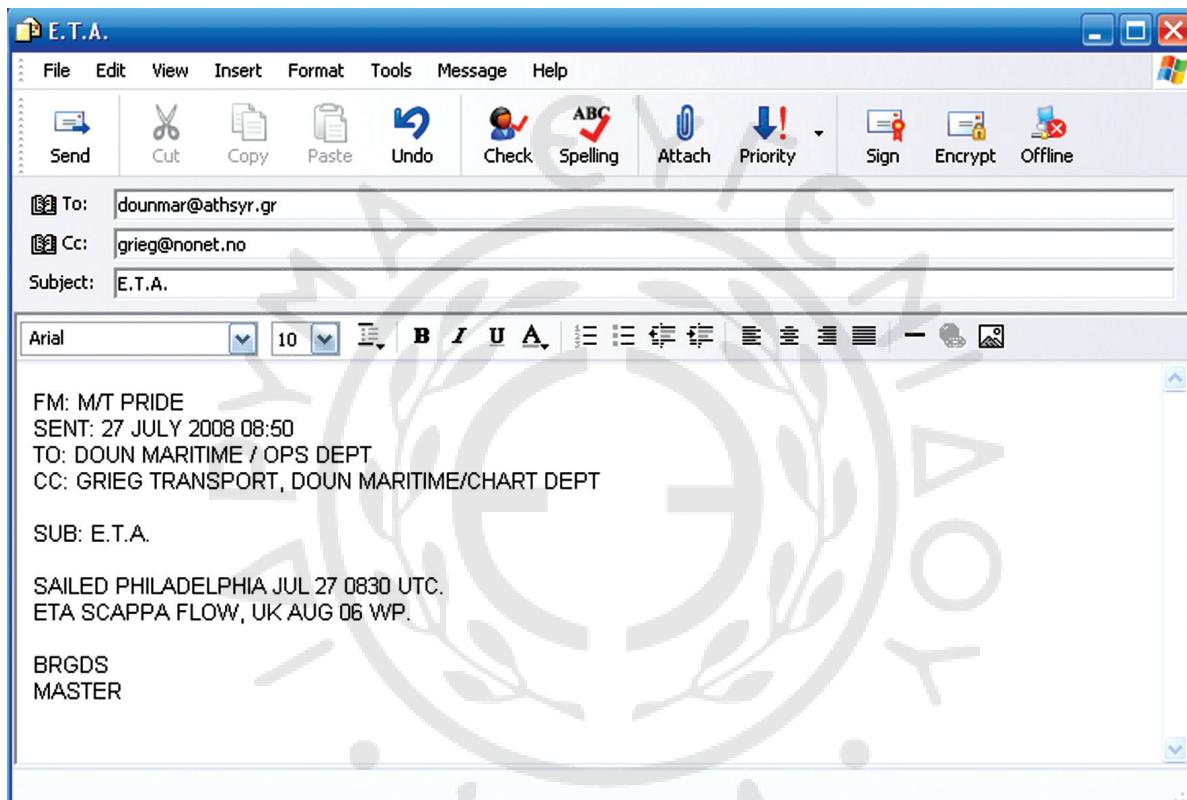
- Στη θέση TO πληκτρολογεί την ηλεκτρονική διεύθυνση του παραλήπτη (π.χ. dounmar@athsysr.gr).
- Στη θέση CC πληκτρολογεί την ηλεκτρονική διεύθυνση των παραληπτών προς κοινοπόίηση, εφόσον υπάρχουν.

γ) Στη θέση Subject πληκτρολογεί το **θέμα** του μηνύματος.

Αμέσως μετά ο αποστολέας γράφει το κείμενο, η μορφή του οποίου δεν διαφέρει σε τίποτα από εκείνη την ενός τέλεξ ή ενός φαξ, δηλαδή:

- α) Είναι γραμμένο στην αγγλική γλώσσα.
- β) Είναι γραμμένο με κεφαλαία γράμματα, παρόλο που η χρήση μικρών γραμμάτων δεν απαγορεύεται.
- γ) Μπορούν να χρησιμοποιηθούν ακέραιες λέξεις ή συντομογραφίες.
- δ) Η έκταση του κειμένου ποικίλλει – μπορεί να είναι σύντομο ή εκτεταμένο, ανάλογα με το περιεχόμενό του.

Πίνακας 2.6: Υπόδειγμα συντάξεως μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (e-mail).



2.4.3 Προϋποθέσεις εγκυρότητας ενός e-mail.

Τα μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου πρέπει να περιέχουν απαραίτητως τα εξής στοιχεία:

- α) Τη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του αποστολέα και του παραλήπτη.
- β) Τον πλήρη τίτλο του αποστολέα.
- γ) Τα στοιχεία που προσδιορίζουν την ταυτότητα του μηνύματος, δηλαδή:
 - Θέμα.
 - Ημερομηνία και ώρα αποστολής.
- δ) Τα στοιχεία του χειριστή, που είναι υπεύθυνος για την ηλεκτρονική αλληλογραφία, δηλαδή ονοματεπώνυμο και ιδιότητα.

Σημείωση.

Τα στοιχεία του αποστολέα, καθώς και η ημερομηνία και ώρα αποστολής, εμφανίζονται αυτόματα με τη λήψη του μηνύματος στον υπολογιστή του παραλήπτη.

2.5 Παραδείγματα (Samples).

2.5.1 Estimated time of arrival (E.T.A.) – Estimated time of sailing (E.T.S.) – Pilot request.

(1) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 03.07.2008 0912UTC

TLX NR 228

FM: M/T PPPP

TO: GRIEG TRANSPORT MONGSTAD

SUB: E.T.A.

PLS PASS IT TO TERMINAL, SHIPPERS, SURVEYORS AND ALL PARTIES CONCERNED.
ETA MONGSTAD PS 04 JULY 1100 HRS LT WSNP.

BRGDS

MASTER

(2) Telex or e-mail from Agents to Master

ZCZC 03.07.2008 1220UTC

FM: GRIEG TRANSPORT MONGSTAD

TO: MASTER M/T PPPP

SUB: E.T.A. – PROSPECTS

GOOD EVENING, CAPTAIN.

TKS YR MSG – ETA MONGSTAD PS 04 1100 HRS LT NOTED.

PROSPECTS: PLS STAY OFFSHORE ON ARRIVAL AWT BERTH / LAYDAYS.

TERMINAL WL INFORM BERTHING PRIOR LAYDAYS.

ESTIMATED BERTHING 05 JULY LATE AM.

KEEP U POSTED.

BEST REGARDS

GRIEG MONGSTAD/A.G. NORDE

(3) Telex or e-mail to Agents, carbon copy to Charterers

ZCZC 04.06.2008 1324UTC

TLX NR 274

FM: M/T PPPP

TO: DELAWARE VALLEY MARINE

CC: CAPE SHIPPING

SUB: E.T.A.

PLS BE ADVISED ETA CAPE HENOPEN PS 12 JUNE 2008 AT 0700 HRS LT WSNP.

CARGO: 1,037,263 BBLS AT 60F OF GULLFAKS CRUDE OIL.

BWAD: 50° 06' EK.

BRGDS

MASTER

(4) Telex or e-mail to Owners

ZCZC 29.07.2008 1130UTC
 TLX NR 136
 FM: M/T PPPP
 TO: DOUN MARITIME / OPS DEPT
 SUB: E.T.A.

ETA SCAPPA FLOW PS 06 AUG 2008 ABT NOON WSNP.
 CARGO: 855,000 +/-5 PCT BBLS OF NORNE CRUDE OIL.
 SWAD: ABT F=4.20 A=7.50 MTRS.
 NO SLOPS ON BOARD SBT BALLAST ONLY.

RGDS
 MASTER

(5) Telex or e-mail to Owners

ZCZC 15.08.2008 2136UTC
 TLX NR 538
 FM: M/T PPPP
 TO: DOUN MARITIME / OPS DEPT
 SUB: E.T.S.

VSL BERTHED MONGSTAD 15 AUG AFTERNOON.
 ETS 17 AUG EARLY MORNING.

BRGDS
 MASTER

(6) Telex or e-mail to Agents, carbon copy to Charterers

ZCZC 29.09.2008 0920UTC
 TLX NR 71
 FM: M/T PPPP
 TO: DELAWARE VALLEY MARINE
 CC: CAPE SHIPPING
 SUB: **10-DAY E.T.A. NOTICE**

ETA CAPE HENLOPEN PS 09 OCT 2008 AT 07:00 HRS LT WSNP.
 PRESENT TO BE CONSIDERED AS 10-DAY ETA NOTICE.
 REVERTING

RGDS
 MASTER

(7) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 16.05.2008 1300UTC
 TLX NR 376
 FM: M/T PPPP
 TO: COOMAN AGENCY
 SUB: **SHIP'S FIGURES AND E.T.A.**

PLS BE ADVISED THAT M/T "PPPP" FLAG GREEK G.R.T. 39265 DEPARTED
 RASTANURAH 14TH MAY 0400 HRS UTC.
 CARGO RECEIVED AS PER B/L 60000 MT.
 ETA ROTTERDAM 10 JUN 1200 HRS L/T.
 ARRIVAL DRAFT 13M 00CM EVEN KEEL.

BRGDS
 MASTER

(8) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 31.07.2008 1500UTC
 TLX NR 393
 FM: M/T PPPP
 TO: COOMAN AGENCY
 SUB: PILOT REQUEST

RQSTD FM CHARTERERS TO ARRANGE TO PROCEED TO ANCHORAGE PICKING UP THE PILOT AT 06 AUG/1100 AS YOU SUGGESTED OR AT NEXT CHANGE OF CURRENTS AT 1700 HRS LT.

PLS KINDLY ADVISE THE AREA LIMITS BEYOND WHICH WE ARE NOT ALLOWED TO PUMP OUT ANY BAL-LAST.

BRGDS
 MASTER

2.5.2 Notice of readiness (N.O.R.).*(1) Telex or e-mail to Cargo Receivers*

ZCZC 30.07.2008 1418UTC
 TLX NR 1059
 FM: M/V PPPP
 TO: LBHGROUP – ROTTERDAM
 SUB: NOTICE OF READINESS

THIS IS TO INFORM YOU THAT M/V PPPP ARRIVED AT ROTTERDAM MAAS APPROACH NO.3 OUTER ANCHORAGE AND IS IN ALL RESPECTS READY TO COMMENCE DISCHARGING HER CARGO 153,696 MT OF BURTON THERMAL COAL IN BULK IN ACCORDANCE WITH TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF GOVERNING C/P AND ANY ADDENDUM THERETO.

THIS SERVES AS N.O.R.

YOURS TRULY
 MASTER

(2) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 30.01.2008 0806UTC
 TLX NR 556
 FM: M/T PPPP
 TO: COOMAN AGENCY
 SUB: NOTICE OF READINESS

PLS BE ADVISED OF THE VESSEL'S ARRIVAL AT THE PORT OF DELAWARE (CUSTOMARY ANCHORAGE) ON JANUARY 30, 2008 AT 08:00 HRS LT BEING IN EVERY RESPECT READY TO COMMENCE DISCHARGING HER CARGO OF CRUDE OIL 1,000,000 BBLS AT 60 F.

LAYTIME TO COMMENCE AS PER TERMS, CONDITIONS AND EXCEPTIONS OF THE GOVERNING C/P.
 PLS ADVISE ALL PARTIES CONCERNED ACCORDINGLY.

BRGDS
 MASTER

(3) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 22.09.2008 0542UTC
 TLX NR 048
 FM: M/T PPPP
 TO: GULF AGENCY, NIGERIA
 SUB: N.O.R.

PLS PASS TO TERMINAL, SHIPPERS, SURVEYORS AND ALL PARTIES CONCERNED THAT M/T PPPP ARRIVED AT QUA IBOE CUSTOMARY

ANCHORAGE ON 22ND OF SEP 2008 AT 0642 HRS LT (22/0542 UTC)
 AND SINCE THAT TIME SHE HAS BEEN READY IN ALL RESPECTS
 TO LOAD HER CARGO OF 850,000 BBLS OF CRUDE OIL AS PER GOVERNING C/P.
 THIS TO BE CONSIDERED AS N.O.R.

BRGDS
 MASTER

2.5.3 Arrival report / notification – Notice of arrival (N.O.A) – Information on arrival – Departure report.

(1) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 04.07.2008 0815UTC

TLX NR 234
 FM: M/T PPPP
 TO: GRIEG TRANSPORT MONGSTAD
 SUB: N.O.A.

GOOD MORNING
 ARRIVED MONGSTAD OFFSHORE 0942 HRS LT.
 REMAINING ADRIFT AWT BERTHING INSTRUCTIONS.
 PLS ADVISE LATEST PROSPECTS.

BRGDS
 MASTER

(2) Telex or e-mail to Authorities, carbon copy to Owners

ZCZC 03.08.2008 1320UTC

TLX NR 147
 FM: M/T PPPP
 TO: ROGALAND RADIO
 CC: DOUN MARITIME / OPS DEPT
 SUB: ARRIVAL NOTIFICATION

PLS PASS FOLL TO APPROPRIATE NORWEGIAN AUTHORITIES:

01. PPPP
02. SYZY
03. GREEK
04. DOUBLE HULL OIL TANKER
05. ON BALLAST
 - A. 41,250 CM SBT BALLAST
06. A) LOA: 274.20 MTRS
 B) BREADTH: 48.00 MTRS
 C) DRAFTS: F=5.60 A=8.00 MTRS
 D) 78,845/GROSS – 47,271/NET
07. LAST PORT: PHILADELPHIA, USA
08. ENTERING NORWEGIAN WATERS:
 - A) 60 53N - 004 09E
 - B) 07TH AUG 05:30 UTC WSNP
09. A) LOADPORT: MONGSTAD
 B) ETB: 07TH AUG 06:30 UTC WSNP
 C) ETC/D: ABT 24 HRS AFTER BERTHING
 D) TO LOAD ABT 935,000 BBLS OF CRUDE OIL
10. AGENTS: GRIEG TRANSPORT MONGSTAD – PHONE:50393456
11. INMARSAT B TLX 323957140 PRMO X – PHONE:323957136 – FAX:323957142
 INMARSAT C TLX 423957136 PRMO X
12. ANTONIS LIAKOS / MASTER

BRGDS
 MASTER

(3) Telex or e-mail to Agents, carbon copy to Charterers

ZCZC 10.08.2008 0530UTC
 TLX NR 156
 FM: M/T PPPP
 TO: GRIEG TRANSPORT MONGSTAD
 CC: SUN INTL
 ATTN: MR TOM BITTNER
 SUB: N.O.A.

GOOD MORNING
 06:30 HRS LT ARRIVED OFFSHORE REMAINING
 ADRIFT. NOR WILL BE TENDERED UPON
 COMMENCEMENT OF LAYDAYS ON AUG 11TH 00:01 HRS.

RGDS
 MASTER

(4) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 19.09.2008 0748UTC
 TLX NR 1482
 FM: M/T PPPP
 TO: GULF AGENCY, NIGERIA
 SUB: ARRIVAL NOTIFICATION – REQUISITION FREE PRATIQUE

GDAY
 PLS PASS FOLL TO APPROPRIATE PORT HEALTH OFFICER:
 A) M/T PPPP / SYZY
 B) ETA 22/0700
 C) LAST PORT PHILADELPHIA USA
 D) TO LOAD 950,000 BBLS OF QUA IBOE CRUDE OIL
 E) NUMBER OF CREW INCLUDING MASTER 24 ALL IN GOOD HEALTH
 F) NO DOCTOR ON BOARD
 G) REQUEST FREE PRATIQUE

BRGDS
 MASTER

(5) Telex or e-mail to Owners

ZCZC 03.07.2008 1312UTC
 TLX NR 591
 FM: M/V PPPP
 TO: DOUN MARITIME / OPS DEPT
 SUB: ARRIVAL REPORT / C/P DD 10/05/08

A. 030708 1700
 B. LAGOS / LOADING / BANANAS
 C. TTL MIL: 3592 / DAYS: 7,48 / AVSPEED: 20,6 KTS
 D. NOR TENDERED: 030708 1730 / NOR ACCD: 030708 1736
 E. BROB FO:973,3 / DO:244,7 / CYL OIL:3419,5 / GEN LUBS: 632 / TCH LUBS:077 /
 FW:112
 F. EST BERTH: 040708 1830 / ETS: 060708 0900
 G. DRAFTS F:24,2 / A:25,4
 H. FP: 040708 1200
 I. LLOYD'S SURVEYOR EXPECTED TO BOARD 050708 1000

BRGDS
 MASTER

(6) Telex or e-mail to Owners

ZCZC 03.07.2008 0824UTC

TLX NR 633

FM: M/T PPPP

TO: DOUN MARITIME / OPS DEPT

SUB: **DEPARTURE REPORT**

A. 030708 0748

B. LAGOS / LOADING / BANANAS / 8520 TONS

C. POD: THESSALONIKI / ETA: 120708 0930

D. LIFTED: FO:960,8 / DO:146,4 / CYL OIL:13239 / GEN LUBS:370 / TCH LUBS:070 / FW:185

E. TOTAL: FO:1853,0 / DO:495,5 / CYL OIL:24286 / GEN LUBS:542 / TCH LUBS:146 / FW:393

F. DRAFTS F:23,8 / A:24,6 / M:24,2

G. NIL

BRGDS

MASTER

2.5.4 Messages at sea – Noon position report – Reporting point notification.**(1) Telex or e-mail to Cargo Receivers**

ZCZC 09.01.08 0954UTC

TLX NR 164

FM: M/T PPPP

TO: SUN INTL

ATTN: TOM BITTNER

SUB: **REPORTING POINT NOTIFICATION**

M/T PPPP ENTERED U.S. TERRITORIAL WATERS

ON JAN 09, 2008 AT 09:54 HRS UTC (05:54 HRS LT).

PSN LAT: 38 36.4 N // LONG: 074 48.3 W.

BRGDS

MASTER

(2) E-mail to Owners

TO: dounmar@athsyr.gr

FM: M/V PPPP

TO: DOUN MARITIME / OPS DEPT

SUB: **DRILLS**

TODAY 17/11/08 CARRIED OUT THE FOLLOWING DRILLS:

PERSONAL SURVIVAL TECHNIQUES, FIRE PREVENTION

AND FIRE FIGHTING, PERSONAL SAFETY AND

SOCIAL RESPONSIBILITY, SHIP'S ABANDONING.

SHOWED VIDEOTAPES: LIFE RAFTS, FIT FOR SURVIVAL.

BRGDS

MASTER

(3) Telex or e-mail to Cargo Receivers

ZCZC 08.10.08 1200UTC

TLX NR 526

FM: M/V PPPP

TO: SUN INTL

ATTN: CAPT. G. TRAMMEL

SUB: **DAILY NOON REPORT**

GD DAY

– PSN 1200 GMT 08/OCT/2008 LAT=58 35 N – LONG=008 20 W

- DISTANCE COVERED: 318 // HRS OF STEAMING: 24.0
- AVSPEED: 13.25 KTS
- REMAINING DIST. TO GO: 3,109 MILES
- WINDS WSW - 3 / SEA SMOOTH
- AIR TEMP. HIGH: 58F - LOW: 52F
- SEA TEMP. HIGH: 54F - LOW: 52F
- FUEL CONSUMPTION MAIN ENGINE IFO/44.2 - MDO/0.4
- FUEL ROB AT 1200 GMT IFO/1895.1 - MDO/111.4
- ETA PHILA OCT/18/0700 LT WP AT 13.0 KTS

BRGDS
MASTER

(4) Telex or e-mail to Owners

ZCZC 03.07.08 1200UTC
 TLX NR 134
 FM: M/T PPPP
 TO: DOUN MARITIME / OPS DEPT
 SUB: NOON POSITION REPORT

GD DAY
 A. 030708 1200
 B. PSN: 37 23 N / 025 54 E / COURSE: 010
 C. RUNNING HRS: 468 / TTL: 32783
 D. DIST RUN: 468 / MLS REM: 3496
 E. SPEED - AV:15,0 / AS PER C/P:17,0 / ORDD:15,5 (CHARTERERS)
 F. RPM - AV:132 / TTL:130 / SLIP:2,22
 G. CONS F.O.- ME:34,2 / BLR:03,4 / GENS:12,7
 H. CONS D.O. - ME:03,4 / BLR:01,5 / GENS:02,1
 I. CONS LUBS - ME:346 / CYL:115 / GENS:076 / TCH:006
 J. CONS F.W. - FRESH:13,5 / EVAP:10,5
 K. ROB F.O:759,0 / D.O:147,4
 L. ROB LUBS - ME:7629 / CYL:3418 / GENS:2567 / TCH:145
 M. ROB F.W. - FRESH:247 / EVAP:136
 N. WIND STATUS - F:22 / DIR:255 / REL:248
 O. SEA STATUS - F:14 / DIR:265 / REL:258
 P. CURRENT STATUS - F:03 / DIR:125 / REL:117
 Q. REMARKS: NIL

BRGDS
MASTER

(5) E-mail to Owners

FM: M/T PPPP
 SENT: 20 JAN 2008 20:00
 TO: DOUN MARITIME / OPS DEPT
 SUB: DEVIATION FOR RESCUE OPERATION

IMPORTANCE: HIGH

AT 1536 HRS UTC I RECEIVED A MESSAGE FROM MRCC DELGADA TO REPORT POSITION AND PROCEED TO ASSISTANCE OF M/V GULF STAR IN POSITION 29 30N, 036 10W SEARCHING FOR A MAN OVERBOARD.

AT 1540 HRS UTC I CONTACTED MRCC DELGADA AND INFORMED THEM THAT I WOULD SAIL TOWARDS THE RESCUE AREA.

AT 1545 HRS I ALTERED COURSE TOWARDS RESCUE AREA, ETA 22 JAN 0100 HRS UTC.

AT 1600 HRS UTC I SENT TELEX MESSAGE TO MRCC DELGADA, INFORMING THEM OF MY ALTERING COURSE AND PROCEEDING TO RESCUE AREA.

AT 1612 HRS UTC I NOTIFIED CHARTERERS AND DISPORT AGENTS OF DEVIATION.

BRGDS
MASTER

2.5.5 Messages concerning crew.

(1) Telex or e-mail to Owners

ZCZC 22.03.08 1142UTC
 TLX NR 318
 FM: M/T PPPP
 TO: DOUN MARITIME / CREW DEPT
 SUB: CREW CHANGES

PLS BE ADVISED OF CREW SIGNING OFF AT DISPORT AS FLWG:
 TWO A.B. SEAMEN (RODRIGUEZ B., NIKOLOPOULOS A.)
 ONE 2ND MATE (FITRAKIS N.)
 CREW REQUIRE:
 TWO A.B. SEAMEN
 ONE 2ND MATE
 THEREFORE PLS ARRG ACCLY.

TKS / RGDS
MASTER

(2) Telex or e-mail from Owners to Master

ZCZC 20.12.08 1006UTC
 TLX NR 6571
 FM: DOUN MARITIME / CREW DEPT
 TO: MASTER M/T PPPP
 SUB: HOLIDAYS CONCERNING PHILIPPINE CREW

AS PER THE PHILIPPINES OVERSEAS EMPLOYMENT ADMINISTRATION (P.O.E.A.) LAST MEMORANDUM
 THE NEXT 15 DAYS SHALL BE CONSIDERED AS HOLIDAYS EITHER WHILE THE VESSEL AT SEA OR IN PORT.
 CONSEQUENTLY ANY WORKED HRS DURING THESE DAYS SHALL BE CONSIDERED AS OVERTIME.

RGDS
CREW DEPT.

(3) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 23.07.08 0958UTC
 TLX NR 171
 FM: M/T PPPP
 TO: COOMAN AGENCY
 SUB: CREW VACCINATION

GOOD MORNING
 PLS KINDLY ARRANGE FOR A NURSE TO BOARD VSL ON ARRIVAL FOR VACCINATION 10 CREWMEMBERS
 AGAINST CHOLERA.

BRGDS
MASTER

(4) Telex or e-mail to Owners

ZCZC 23.10.08 1748UTC
 TLX NR 138
 FM: M/T PPPP
 TO: DOUN MARITIME / CREW DEPT
 SUB: REPATRIATION
 FLWG CREW MEMBERS REQUESTED REPATRIATION FM DISPORT PHILADELPHIA WHERE ETA ABT 22ND NOV.

1. MICH... NIKOLAOS, CHMATE.
2. ZOGR... THOMAS, 2ND OFF.
3. ELEFT... KON/NOS, 3ND ENGR.

BRGDS
MASTER

2.5.6 Cargo operations – Cargo gear.

(1) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 25.08.08 1751UTC
 TLX NR 393
 FM: M/T PPPP
 TO: DELAWARE VALLEY MARINE
 SUB: DISCHARGE CONFIRMATION

CONFIRM VSL AFTER LIGHTERING 261,800 BBLS OF NORNE C.O. AT BRG 0-400 CAN DISCHARGE 200,000 BBLS OF NORNE C.O. AT FORT MIFFLIN AND THEN DISCHARGE THE TROLL GRADE AT SUN, MARCUS HOOK.

BRGDS
MASTER

(2) Telex or e-mail to Charterers and Stevedores, carbon copy to Agents

ZCZC 31.10.08 1145UTC
 TLX NR 478
 FM: M/V PPPP
 TO: CHARTERERS; STEVEDORES
 CC: AGENTS
 SUB: LOADING OF POOL IRON AT SADALHNA BAY

MOST OF SUBJECT CARGO CONSISTING OF IRON CHUNKS BETWEEN 500-1000 KGS.
 IN ORDER TO ELIMINATE POSSIBILITY OF DAMAGE TO HOLDS' STRUCTURE LOADING PROCEDURE MUST BE AS FOLLOWS:
 BEFORE COMMENCEMENT OF LOADING, SHIPPERS / CHARTERERS MUST ENSURE THAT FIRST LAYER OF POOL IRON WILL BE LOWERED VERY GENTLY ONTO THE TANK TOPS.
 THIS LAYER TO BE SUFFICIENT TO PROTECT THE VESSEL DURING THE BALANCE OF LOADING BUT IN ANY EVENT AT LEAST ONE METER IN HEIGHT AND SPREAD EVENLY OVER THE ENTIRE TANK TOP / LOADING AREA TO PROVIDE A CUSHION FOR THE BALANCE OF LOADING.

BRGDS
MASTER

(3) Telex or e-mail to Agents, carbon copy to Owners

ZCZC 05.12.08 1200UTC
 TLX NR 225
 FM: M/V PPPP
 TO: COOMAN AGENCY
 CC: DOUN MARITIME
 SUB: CARGO STOWAGE PLAN – BUNKERS

RCVD YR TLXS REGARDING SF OF COAL, WHICH IS 42 CF/MT.

ARRIVAL DRAFT A/6.35 F/5.35 S.W.

DEPARTURE DRAFT A/13.50 F/13.20 S.W.

BASIS ON RESTRICTION DRAFT DISPORT SUAL 13.30 MTS S.W.

CARGO	68150 M.T.
BUNKERS	650 M.T.
CONST+FW	500 M.T.
UNPUMPABLE	60 M.T.
L.WEIGHT	10451 M.T.
LUBS	30 M.T.

DISP

79941 M.T.

STOWAGE PLAN AS FOLLOWS:

N01 CH 9750

N02 CH 9850

N03 CH 9900

N04 CH 9150

N05 CH 9450

N06 CH 10000

N07 CH 9550

TTL CARGO ABT 68150 MT.

SOON WL RVRT WITH LOADING SEQUENCE.

BRGDS

MASTER

(4) Telex or e-mail from Owners to Master

ZCZC 19.01.2008 1245UTC

TLX NR 443

FM: DOUN MARITIME / TECH DEPT

TO: MASTER M/T PPPP

SUB: DAMAGE INSPECTION

PLS INFORM US BY RETURN IF DURING LOADING AT SRIRARCHA, WHEN THE CARGO DAMAGE OCCURRED, SURVEYORS ON SUB-CHARTRS SIDE ATTENDED AND INSPECTD THE DAMAGE.
IF YES PLS GIVE DETAILS OF THEIR INSPECTION I.E. IF THEY ASKED TO SEE CARGO GEAR BOOK ETC.

BRGDS

DOUN MARITIME

2.5.7 Orders; requests – Provisions / deck – engine stores – Bunkers / lubricants.*(1) Telex or e-mail to Agents*

ZCZC 02.10.08 1100UTC

TLX NR 77

FM: M/T PPPP

TO: CAPES AGENCY

SUB: CASH TO MASTER – STORES AND PROVISIONS

G.DAY

FYI AT THIS CALL I EXPECT CTM 9,000 USD.

ALSO PLS ARRANGE STORES AND PROVISIONS DELIVERY AT BIGSTONE ANCHORAGE.

BRGDS

MASTER

(2) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 12.02.08 1418UTC

TLX NR 273

FM: M/T PPPP

TO: CAPES AGENCY

SUB: CHARTS PUBLICATIONS REQUISITION

PLS SUPPLY FLWG NEW EDITIONS OF BA CHARTS AND PUBL.:

1. 2381A, 518, 1946B.

2. MED PILOT VOL 36.

3. LIST OF LIGHTS VOL V.

4. TIDE TABLES VOL 2.

BRGDS
MASTER

(3) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 03.06.08
TLX NR 1923
FM: M/T PPPP
TO: CAPES AGENCY
SUB: RADAR REPAIRS

GOOD MORNING

ETA PHILADELPHIA 05 JUN 08 1000 LT WP.

PLS ARRANGE RADAR TECHNICIANS TO BOARD VSL ON ARRIVAL TO EFFECT RADAR REPAIRS. FYG RADAR TYPE RAYTHON 630.

TKS/RGDS
MASTER

(4) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 08.12.08
TLX NR 2469
FM: M/T PPPP
TO: CADIZ AGENCY
SUB: BUNKERING

PROCEEDING LAS PALMAS FOR BUNKERING AS PER CHARTERERS' INSTRUCTIONS.

ALSO PLS ARRANGE FOR FRESH PROVISIONS AND LUBRICATING OIL AS PER OWNERS REQUISITION LIST DD 04/12/08.

ETA LAS PALMAS 11 DEC, 0900 LT WP.

BRGDS
MASTER

(5) Telex or e-mail to Agents

ZCZC 15.03.08
TLX NR 436
FM: M/T PPPP
TO: CADIZ AGENCY
SUB: CLASS SURVEYOR

REQUIRE ON ARRIVAL PHILADELPHIA SURVEYOR OF CLASS TO CARRY OUT ANNUAL SURVEY OF CARGO GEAR AND MINOR MACHINERY ITEMS.

ETA PHILADELPHIA 19 MAR 1330 LT WSNP.

BRGDS
MASTER

2.5.8 Damage reports.

(1) E-mail to Owners

FM: MASTER M/T PPPP
SENT: 15 SEP 2008 14:00
TO: DOUN MARITIME / OPS DEPT
CC: TECH DEPT
SUB: MAIN ENGINE FAILURE TO PERFORM REQUIRED NUMBER OF STARTS

DURING OUR LAST TRANSIT THROUGH PANAMA CANAL, ON 21 AUG 2008, THE AUTHORITIES IMPOSED RECOMMENDATION REGARDING MAIN ENGINE INABILITY TO PERFORM THE REQUIRED NUMBER OF STARTS. A RESTRICTION WAS IMPOSED FOR THIS ITEM TO BE FIXED PRIOR TO RE-TRANSITING THE CANAL.

ACTIONS TAKEN:

A SERVICE ENGINEER, FROM MAN B&W COPENHAGEN, THE ENGINE MAKER, BOARDED THE VESSEL IN

NEW ORLEANS ON 06 SEP AND DISEMBARKED AT THE NEXT PORT OF CALL, PAJARITOS (MEXICO). DURING THE VOYAGE THE ENTIRE MANOEUVRING SYSTEM WAS INSPECTED AND ADJUSTED AND NOW VESSEL IS ABLE TO PERFORM THE REQUIRED NUMBER OF STARTS WITHOUT ANY PROBLEMS.

WE ARE FORWARDING YOU A COPY OF THE MAKERS' TECHNICIAN'S REPORT CONFIRMING HIS ATTENDANCE AND THE ADJUSTMENTS MADE.

PLS PASS URGENTLY THE REPORT TO THE CANAL AUTHORITIES FOR THEIR INFO AND FOR DELETING THE ABOVE MENTIONED RECOMMENDATION.

BRGDS
MASTER

(2) Telex or e-mail to Owners

ZCZC 02.11.2008 0812UTC
 TLX NR 326
 FM: MASTER M/T PPPP
 TO: DOUN MARITIME / TECH DEPT
 CC: OPS DEPT
 SUB: TURBOCHARGER DAMAGE

TWO (2) NAUTILUS TECHNICIANS BOARDED THE VESSEL ON 01 MAY AT 1900 HRS LT. THE DAMAGED TURBOCHARGER DISMANTLING COMMENCED THIS MORNING AND IS EXPECTED TO BE COMPLETED TOMORROW.

MOST OF THE TURBOCHARGER PARTS WERE FOUND COMPLETELY DAMAGED. MAIN ENGINE CAMSHAFT AND CRANKSHAFT WERE INTERNALLY INSPECTED AND FOUND IN GOOD CONDITION. THE EXHAUST MANIFOLD WAS ALSO INSPECTED AND SOME SMALL SPLINTERED PARTS OF THE DAMAGED TURBOCHARGER WERE FOUND.

REGARDING ADDITIONAL SPARE PARTS, MOST OF THEM CAN BE USED AFTER TEMPORARY REPAIRS. MOREOVER, IT IS IMPERATIVE TO SUPPLY THE VESSEL WITH A NEW PROTECTIVE WIRES GAUZE.

REGARDING THE ACCESS OPENING, ONE ADDITIONAL 650 X 350 MM ACCESS WILL BE CROPPED OUT FOR LOWERING THE SPARE PARTS IN POSITION. STAGING IS NOT NECESSARY TO PERFORM THE WELDING. THE REPAIRS CAN BE PERFORMED BY USING THE ENGINE ROOM TRAVELLING CRANE PLATFORM. THE AIR COOLER TEMPORARY REPAIRS WILL COMMENCE TOMORROW.

BRGDS
MASTER

(3) E-mail to Owners

FM: MASTER M/T PPPP
 SENT: 09 FEB 2008 10:00
 TO: DOUN MARITIME / TECH DEPT
 CC: OPS DEPT
 SUB: WEATHER DAMAGE AT GULF OF LIONS

PLS BE ADVISED THAT DUE TO THE VERY BAD WEATHER CONDITIONS VSL ENCOUNTERED DURING HER VOYAGE FROM HOUSTON TO FOS (GULF OF LIONS AREA) FOR PARTIAL CGO DISCHARGING, SHE SUFFERED THE FLWG DAMAGE:

- 1) FWD 6 PRSN LIFERAFT DESTROYED BY SEA WATER.
- 2) TOWING CHAIN BOX SWEPT AWAY FROM ITS INITIAL POSITION AND DAMAGED.
- 3) ONE OF THE FORECASTLE VENTILATORS DESTROYED.
- 4) MINOR QTY OF CGO ESCAPED ON DECK FROM THE INDIVIDUAL P/V VALVE OF CT NO 7. CLEAN UP OPERATIONS UNDER WAY.

FULL/DETAILED REPORT WILL FOLLOW ASAP. VSL PRESENTLY UNDERWAY TO PICK UP PILOT FOR IMMEDIATE BERTHING AT FOS.

KRGDS
MASTER

2.5.9 Weather; weather reports – Deviation due to bad weather.

(1) Telex or e-mail to Owners

ZCZC 10.02.2008 0830UTC

TLX NR 812
 FM: M/T PPPP
 TO: DOUN MARITIME / OPS DEPT
 SUB: **BAD WEATHER – VSL LEFT ANCHORAGE**

10/0440 LT DUE TO STRONG GALE – WINDS SSE FORCE BEAUFORT 9-10 – VSL'S ANCHOR DRAGGED. 0455 HEAVED UP ANCHOR AND VSL LEFT ANCHORAGE. MONGSTAD PORT CONTROL WAS INFMD. WAITING WEATHER IMPROVE AS PER PORT CONTROL REQUIREMENTS.

WL REVERT.

BRGDS
 MASTER

(2) Telex or e-mail to Cargo Receivers, carbon copy to Owners

ZCZC	21.08.2000	1724UTC
TLX NR 063		
FM: M/T PPPP		
TO: SUN INTL		
ATTN: TOM BITTNER		
CC: DOUN MARITIME / OPS DEPT		
SUB: HURRICANE 'ALBERTO'		

PLS NOTE THAT AT 21/1700 UTC AT LAT: 48 15 N, LONG: 033 17 W I CHANGED COURSE TO 215 DEGS IN ORDER TO SAFELY PASS HURRICANE 'ALBERTO' LOCATED AT LAT: 39 18 N, LONG: 047 06 W MOVING NNE AT ABT 5 KNOTS.

REVERTING TMRW MORNING WITH REVISED ETA.

BRGDS
 MASTER

(3) Telex or e-mail to Cargo Receivers, carbon copy to Owners

ZCZC	17.10.2000	2230UTC
TLX NR 120		
FM: M/T PPPP		
TO: SUN INTL		
ATTN: TOM BITTNER		
CC: DOUN MARITIME / OPS DEPT		
SUB: HURRICANE 'MICHAEL'		

PLS NOTE THAT SINCE COMMENCEMENT OF SEA PASSAGE WE PROCEED AT MAXIMUM SPEED, COURSE 104 DEGS IN ORDER TO CLEAR HURRICANE 'MICHAEL' NOW LOCATED ABT 500 NM SSE AND MOVING ON A NORTHERLY DIRECTION.

REVERTING WITH ANY CHANGE.

BRGDS
 MASTER

2.5.10 Medical aid.

(1) Telex or e-mail to Agents, carbon copy to Owners

ZCZC	17.11.2008	1300UTC
TLX NR 490		
FM: M/T PPPP		
TO: AGENTS		
CC: DOUN MARITIME / CREW DEPT		
SUB: CREWMAN INJURY		

AT 1100 HRS UTC EARLIER TODAY A.B. SEAMAN G.BERMUDEZ SLIPPED DURING DECK REPAIRS AND INJURED HIS RIGHT HAND. HIS HAND HAS SWOLLEN AND NEEDS TO BE X-RAYED.
PLS ARRANGE HOSPITAL TRANSFER ON ARRIVAL.

KRGDS
MASTER

(2) Telex or e-mail to Owners, carbon copy to Agents-Owners

ZCZC 06.05.2008 2210UTC
TLX NR 385
FM: M/T PPPP
TO: DOUN MARITIME / OPS DEPT
CC: AGENTS; DOUN MARITIME / CREW DEPT
SUB: MASTER – HEART ATTACK

ETA ROTTERDAM 07 MAY 1830 HRS LT.

MASTER HAD HEART ATTACK AT 2020 HRS UTC. REQUIRES IMMEDIATE MEDICAL ASSISTANCE AND HOSPITAL ADMITTANCE FOR TREATMENT.
CHIEF OFFICER HAS ASSUMED COMMAND UNTIL FURTHER NOTICE.

BRGDS
CHIEF OFFICER

(3) Telex or e-mail to Owners

ZCZC 05.03.2008 1715UTC
TLX NR 538
FM: M/T PPPP
TO: DOUN MARITIME / CREW DEPT
SUB: 3RD ENGINEER IN HOSPITAL

MR G. DIMITRIOU, 3RD ENGR, WAS ADMITTED INTO DUBAI GENERAL HOSPITAL EARLIER TODAY SUFFERING FROM FOOD POISONING WHICH TOOK PLACE ASHORE.

WE WILL KEEP U INFORMED OF THE SITUATION AND DEVELOPMENTS AS WELL AS EXTENT OF EXPENSES INCURRED.

BRGDS
MASTER

2.6 Εργασίες – Ασκήσεις (Tasks – Exercises).

2.6.1 Estimated time of arrival (E.T.A.) – Estimated time of sailing (E.T.S.) – Pilot request.

- You sailed from Costanza on July 13 2008 bound for Philadelphia to discharge your cargo at a speed of 15 knots and your E.T.A. is Aug 04 2008 1300 LT. According to the terms of the Time Charter you are requested to proceed at low speed of 13,5 knots. Write a telex or e-mail to Agents and Consignees to inform them of your revised E.T.A. of Aug 07 2008 0800 LT.
- You are sailing to Piraeus to discharge your cargo of 833,772 BBLS of Crude Oil. Write a telex or e-mail to the ship's Agents asking them to inform all parties concerned of your E.T.A. at Piraeus Pilot Station and providing details about your cargo and your arrival draft.
- You have received voyage instructions from the Owners of your vessel to load cargo in Ravenna and carry it to Buenos Aires. According to these instructions you have to send an E.T.A. Notice to the Agents and the Receivers 10, 7, 5, 3, 2 and 1 day before your arrival at the Port of Discharge. Write all these telex or e-mail messages respectively.
- You have received the following e-mail message from the Owners of your vessel: ON DEPARTURE FROM LOAD-PORT PLS INFORM US OF BROB, LUBS ROB, DRAFTS ON DEP, CARGO QTY LDD AND ETA DISCHPORT ASAP.

Write an appropriate reply to provide them with all the details requested.

- e) You are proceeding to New York to load your cargo. Write a telex or e-mail message to the ship's Agents to inform them of your E.T.A. at New York roads and another message to Charterers asking them to arrange for a pilot.
- f) You have arrived at the loading port on March 2nd 2008 at 17:00 UTC to load your cargo of grain. Write a telex or e-mail message to the Owners to inform them of your E.T.S.

2.6.2 Notice of readiness (N.O.R.).

- a) Use the clues that follow to write a Notice of Readiness to Charterers:

ARRIVED – ANCHORED – OCT 9 2008 – 0906 HRS – RESPECTS – LOAD – 145,000 MT C.O. – N.O.R.

- b) Use the clues that follow to write a Notice of Readiness to Receivers:

PRIDE – ARRIVE – ANCHORAGE – 0001 HRS – 11 AUG 2008 – READY – DISCHARGE CRUDE OIL – 850,000 BBLS – N.O.R.

- c) You are the Master of a Bulk Carrier carrying coal of about 68,700 MT to Newcastle, Australia. On arrival at Newcastle anchorage, write a Notice of Readiness to Charterers' Agents (in a telex or e-mail format), mentioning the time of arrival and the time of anchoring.

2.6.3 Arrival report / notification – Notice of arrival (N.O.A.) – Information on arrival – Departure report.

- a) You are carrying iron ore to the port of Thessaloniki. On arrival at the discharging port, write a Notice of Arrival to the ship's Agents.
- b) Write an Arrival Notification to the Brazilian Authorities, providing them with all the necessary particulars regarding your vessel and the cargo to be discharged.
- c) Write an Arrival Report to the Owners of your vessel regarding the loading of crude oil at the port of Ravenna.
- d) You have loaded coal in Liverpool and departed for Haifa to discharge your cargo. Write a Departure Report to the Owners of your vessel.
- e) Write a Departure Report to the Owners of your vessel after sailing from South Africa where you loaded a cargo of crude oil.

2.6.4 Messages at sea – Noon position report – Reporting point notification.

- a) You are in position 60 51 N – 004 36 E bound for Mongstad, Norway, to load your cargo. Write a Reporting Point Notification to the Norwegian Authorities.
- b) Write a telex or e-mail message to the Owners of your vessel to inform them of having carried out the following drills: FLOODING, EMERGENCY STEERING GEAR, MAN OVERBOARD, MAIN ENGINE FAILURE, PIRACY, FIRST AID.
- c) Write a telex or e-mail message to the Owners of your vessel to inform them of having carried out the following drills: INJURY / ILLNESS, HEALTH / SAFETY, LOSS OF ELECTRIC POWER.
- d) Write a message to the Owners of your vessel to inform them of having installed a new GPS and having various problems with the photocopier machine.
- e) The Owners of your vessel have ordered you to carry out a Grounding drill with the participation of Lloyd's Representatives. Write a reply to them acknowledging receipt and assuring them you will do as ordered.

2.6.5 Messages concerning crew.

- a) Write a telex or e-mail message to the ship's Agents at your next port of call regarding the vaccination of the crew against yellow fever.
- b) The Chief Officer's wife is a passenger aboard your vessel, but has requested her repatriation at the next port of call. Write a telex or e-mail message to the Owners of your vessel to inform them of this fact.
- c) A new Chief Engineer has just signed on. Write a telex or e-mail message to the Owners of your vessel to inform them of it.
- d) You have just sailed from a port without receiving a letter you were expecting from your family. Write a telex

or e-mail message to your ship's Agent to inform him of this fact and ask him to send the letter to the Ship's Agent at your next port of call.

2.6.6 Cargo operations – Cargo gear.

- a) While you were discharging your cargo in Delaware, you received the following Telex message from the Charterers of your next cargo:

ON DEPARTURE FM DELAWARE CAPE PLS PROCEED TO LOAD AT SCAPA FLOW. MAINTAIN REDUCED SPEED.

LOADING RANGE AUGUST 9-10, 2008.

AT SCAPA FLOW VSL IS NOT ALLOWED TO DISCHARGE BALLAST INSIDE THE BAY, THEREFORE YOU MUST ARRIVE WITH A MINIMUM AMOUNT FOR SAFE MANOEUVRING.

PLS ADVISE THE ESTIMATED AMOUNT OF BALLAST THAT VESSEL WILL RETAIN ON BOARD.

ALSO ADVISE THE AMOUNT OF CARGO THAT VSL CAN LOAD IN M/TONS.

- Write an appropriate telex message to them to provide all the relevant details.

- b) You are travelling to your destination port to discharge your cargo of crude oil with mean draft of 46 feet, but you are informed that there is a draft restriction of maximum 40 feet FW. Write a telex or e-mail message to the Receivers to inform them that you need to lighter your cargo by about 273,000 BBLS in order to reach the above-mentioned limit.

- c) You have received the following telex message from the Charterers' Agents:

STOWAGE FACTOR OF WHEAT IS 38 CF/MT.

ARRIVAL DRAFT A/5.95 F/5.20 S.W.

DEPARTURE DRAFT A/13.30 F/12.85 S.W.

RESTRICTION DRAFT DISPORT HACHINOHE, JAPAN 13.15 MTS S.W.

- Send a telex message to notify them on the stowage plan and the loading sequence you are going to follow.

2.6.7 Orders; requests – Provisions / deck – engine stores – Bunkers / lubricants.

- a) You have arrived at the Loading Port, but there will be a subsequent delay in the commencement of the loading operations. Due to the long waiting period you need to use some of the bonded stores (cigarettes, beer, etc). Write a relevant telex or e-mail message to the ship's Agent about this matter.

- b) You are expecting 13,000 USD from the Owners of your vessel. Write a telex or e-mail message to the ship's Agent asking him to break down this money in small bank notes.

- c) Write a telex or e-mail message to the ship's Agent to arrange the delivery of certain food provisions and other supplies as soon as possible.

- d) You need money to pay the wages of the crewmembers on arrival at your next port of call. Write a telex or e-mail message to the Owners of your vessel about this matter.

- e) You have received the following telex message from the Charterers:

PLS REVERT WITH YOUR BUNKER REQUIREMENTS IN SUAL / MANILA BASIS BUNKERING 120 MT IN GLADSTONE:

1. TO SAFELY REACH BANJARMASIN, BORNEO AND THEN HACHINOHE, JAPAN.

2. TO SAFELY REACH NEWCASTLE AND BACK AGAIN TO SUAL WITHOUT BUNKERING IN AUSTRALIA.

- Write a telex message to provide them with the information requested.

- f) You need consumables for the photocopier machine and the computer (paper, toner, ink cartridges, etc). Write an appropriate request to the ship's Agents in a telex or fax format.

2.6.8 Damage reports.

- a) Write a message in a telex or e-mail format to the Owners of your vessel to inform them of an incident that took place at Syros customary anchorage resulting in the loss of the starboard anchor and all the actions taken to inspect the damage and recover the lost anchor.

2.6.9 Weather; weather reports – Deviation due to bad weather.

- a) You are carrying iron ore to Houston, but you encounter very bad weather conditions near the Island of St. Martin, so you have to anchor to avoid cargo shifting. Write a telex or e-mail message to the Receivers to inform them of the incident and any subsequent delays. Also write another message to inform the local port authorities.
- b) Write a telex or e-mail message to the Receivers of your cargo to inform them that you have resumed course after deviating from the initial one due to Hurricane 'Alberto'.
- c) Hurricane 'Michael' has changed direction and accelerated, so you have to reduce speed and alter your course in order to keep clear from it. Write a telex or e-mail message to inform the Receivers of your cargo.

2.6.10 Medical aid.

- a) Write a telex or e-mail message to your ship's Agents regarding the 2nd Engineer who needs to have two teeth extracted at a dentist's surgery after arrival at Fos, Morocco.
- b) Write a telex or e-mail message to your ship's Agents at Newcastle, Australia, to arrange hospital transfer for the 2nd Officer who is suffering from gastric ulcer.



3

Κεφάλαιο

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

- 3.1 Ημερολόγιο Γέφυρας**
- 3.2 Ημερολόγιο Μηχανής**
- 3.3 Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών**
- 3.4 Βιβλίο Πετρελαίου**
- 3.5 Ναυτολόγιο**
- 3.6 Βιβλίο Νυκτερινών Εντολών Πλοιάρχου**
- 3.7 Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων**

3.1 Ημερολόγιο Γέφυρας.

3.1.1 Γενικά.

Ένα από τα πλέον επίσημα έγγραφα του πλοίου είναι το Ημερολόγιο ή όπως συχνά αποκαλείται το Ημερολόγιο Γέφυρας (Η.Γ.). Είναι διατυπωμένο έντυπο του NAT, σελιδομετρημένο (400 αριθμημένες σελίδες) και θεωρημένο. Οι εγγραφές στο Η.Γ. αρχίζουν από την ημέρα και την ώρα που υψώνεται η Ελληνική σημαία.

Το Η.Γ. πρέπει να συμπληρώνεται τακτικά, να τηρείται σωστά και να φυλάσσεται υπεύθυνα από τον πλοίαρχο του πλοίου. Συντάσσεται από τον πλοίαρχο με βάση τα στοιχεία που καταχωρούνται στο πρόχειρο ημερολόγιο από τον αξιωματικό φυλακής γέφυρας κατά τη διάρκεια της φυλακής του ή από τον υποπλοίαρχο κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι εφόσον έχουν διαλυθεί οι φυλακές και υπογράφεται από αυτόν.

Το Η.Γ. θεωρείται κάθε φορά που το πλοίο προσεγγίζει σε λιμάνι του εξωτερικού, όπου υπάρχει Λιμενική ή Προξενική αρχή. Ο πλοίαρχος πρέπει να το προσκομίζει για θεώρηση εντός 24 ωρών από τον κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι και πριν από τον απόπλου από αυτό. Για τα ακτοπλοϊκά πλοία υπάρχει ειδική ρύθμιση από το YEN, ώστε το Η.Γ. να προσκομίζεται για θεώρηση μαζί με τα άλλα ναυτιλιακά έγγραφα σε τακτά χρονικά διαστήματα προκειμένου να μη σημειώνονται καθυστερήσεις κατά την εκτέλεση των δρομολογίων τους.

Όλες οι εγγραφές σ' αυτό πρέπει να είναι καθαρογραμμένες και ευανάγνωστες. Πρέπει να καταγράφονται τα πραγματικά περιστατικά με συντομία, σαφήνεια και απλότητα. Για τη γραφή οποιουδήποτε στοιχείου πρέπει να χρησιμοποιείται μελάνι, κατά προτίμηση μπλε ή μαύρο και ποτέ μολύβι.

Η σωστή τίγηση του Η.Γ. είναι απαραίτητη, καθώς οι πληροφορίες, που περιέχονται σε αυτό, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως αποδεικτικά στοιχεία σε οποιαδήποτε δικαιοσύνη υπόθεση ή να στηρίξουν μία διαμαρτυρία του πλοιάρχου. Γι' αυτό, όταν γίνει λάθος καταχώριση, ο πλοίαρχος δεν πρέπει να τη σβήσει, αλλά να υπογραμμίσει τη λανθασμένη εγγραφή, με καταγραφή του αριθμού των διαγραφομένων λέξεων και με μονογραφή του πλοιάρχου. Αμέσως μετά εγγράφεται η σωστή καταχώριση. Αν κάποια από τις εγγραφές του πλοιάρχου στο Η.Γ. βρεθεί να είναι ή αναληθής, ή γραμμένη με λάθος τρόπο, ή μεταβάλει το περιεχόμενο προηγουμένης, υπάρχει σοβαρό ενδεχόμενο να βρεθεί ο πλοίαρχος σε δύσκολη θέση ή ακόμα και να τιμωρηθεί. Τέλος, οι εγγραφές πρέπει να είναι συνεχόμενες και να μην υπάρχει κενή γραμμή ανάμεσά τους.

3.1.2 Χάραξη Ημερολογίου Γέφυρας.

Στο πάνω μέρος κάθε σελίδας του Η.Γ. (Παράρτημα Β σελ. 226) αναγράφεται με κεφαλαία γράμματα η φράση "**ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΓΕΦΥΡΑΣ**", "DECK LOGBOOK". Αμέσως κάτω από αυτήν τη φράση υπάρχει η ένδειξη "**ΠΛΟΙΟ**" (VESSEL), όπου με κεφαλαία γράμματα πρέπει να αναγράφεται το όνομα του πλοίου καθώς και τα αρχικά γράμματα που χαρακτηρίζουν τον τύπο του (π.χ. M/T XXX) (Πίνακας 3.1).

Κάτω από το όνομα του πλοίου και στο αριστερό μέρος της σελίδας υπάρχει η ένδειξη "**Ταξίδι**" (Voyage), όπου ο πλοίαρχος πρέπει να αναγράφει τον αριθμό του ταξιδιού, που εκτελεί το πλοίο του (π.χ. N° 5) και το ταξίδι από το λιμάνι αναχωρήσεως προς το λιμάνι προορισμού του, αν πρόκειται για εμπορικό πλοίο (π.χ. ROTTERDAM TO PIRAEUS). Αν όμως το πλοίο βρίσκεται σε κάποιο λιμάνι για φόρτωση ή εκφόρτωση φορτίου κ.λ.π. τότε στην ένδειξη "**Ταξίδι**" αναγράφεται μόνο το όνομα του εκάστοτε λιμανιού (π.χ. at RAVENNA). Για τα επιβατηγά πρέπει να αναγράφονται τα λιμάνια του δρομολογίου που εκτελεί το πλοίο (π.χ. δρομολόγιο Πειραιάς-Σύρους-Πάρος-Νάξους-Ίος-Σαντορίνη) (Πίνακας 3.1).

Αμέσως μετά το "**Ταξίδι**" υπάρχει η ένδειξη "**Ημερομηνία**" (Date), όπου ο πλοίαρχος πρέπει να αναγράφει την ημέρα ονομαστικά και αριθμητικά, το μήνα και το έτος, π.χ. Δευτέρα 17 Νοεμβρίου 2008 (Monday 17 November 2008) (Πίνακας 3.1).

Μετά την εγγραφή των παραπάνω απαραίτητων στοιχείων, ακολουθούν οι εξής επτά στήλες (Πίνακας 3.1):

α) Η πρώτη στήλη, στην οποία αναγράφεται η "**Ωρα**" (Time) σε 24ωρη κλίμακα (με τετραψήφιο αριθμό από 00:01 έως 24:00) και πάντοτε σε τοπική ώρα (LT-local time).

β) Η δεύτερη στήλη, που αναφέρεται στο "Λρομόμετρο" (Log) και στην οποία αναγράφεται η ένδειξη του δρομομέτρου κατά τη λήξη κάθε φυλακής και όχι ο αριθμός των μιλίων που διανύθηκαν κατά τη διάρκεια της. Αν δηλαδή κατά τη λήξη της φυλακής 04:00-08:00 είχε αναγραφεί η ένδειξη 12.640 και μέχρι τη λήξη της φυλακής 08:00-12:00 έχουν διανυθεί 30 ναυτικά μιλια, τότε στη στήλη αυτή του Η.Γ. πρέπει να αναγραφεί η ένδειξη 12.670 και όχι ο αριθμός 30.

γ) Η τρίτη στήλη του Η.Γ. αναφέρεται στην "**Πορεία**" (Course), που ακολουθεί το πλοίο κατά τη διάρκεια των ταξιδιών του, και αναγράφεται πάντοτε σε μοίρες με τριψήφιο αριθμό βάσει της κλίμακας των 360 μοιρών (π.χ. 036) χωρίζεται δε σε τρεις επιμέρους στήλες:

- Η πρώτη από τις τρεις έχει την ονομασία "**Άληθής**" (True) και σε αυτήν αναγράφεται η αληθής πορεία που ακολουθεί το πλοίο και είναι εκείνη η οποία έχει χαραχθεί στο χάρτη.
- Στη δεύτερη με την ονομασία "**Τυροποιξίδα**" (Gyro) αναγράφεται η ένδειξη της γυροσκοπικής πυξίδας με την οποία πρέπει να συντονίζονται όλοι οι επαναλήπτες του πλοίου. Οι ενδείξεις αυτής πολλές φορές παρουσιάζουν μικρές διαφορές σε σχέση με την αληθή πορεία, που μπορεί να οφείλονται σε ηλεκτρικό ή μηχανικό σφάλμα της γυροποιξίδας.
- Τέλος, στη στήλη με την ονομασία "**Ευθυντηρία**" (Standard) αναγράφεται η ένδειξη της μαγνητικής πυξίδας μπροστά από τον πηδαλιούχο. Οι ενδείξεις της τελευταίας παρουσιάζουν συχνά απόκλιση σε σχέση με τις ενδείξεις της γυροσκοπικής πυξίδας λόγω των αλλαγών, που παρατηρούνται στο μαγνητικό πεδίο της γης από τόπο σε τόπο και ανάλογα με την πορεία του πλοίου.

δ) Η τέταρτη στήλη φέρει την ονομασία "**Παραλλαγή Ευθυντήριας**" (Eittor) και σε αυτήν αναγράφεται η παραλλαγή της μαγνητικής πυξίδας που αναφέρεται προηγουμένως. Αν, π.χ. η ένδειξη αληθούς πορείας είναι 020, της γυροσκοπικής πυξίδας 020 και της μαγνητικής πυξίδας 025, τότε η παραλλαγή ευθυντήριας θα είναι 5Δ(W).

ε) Η πέμπτη στήλη, η οποία καταμερίζεται σε 2 μικρότερες στήλες, αφορά στον "**Άνεμο**" (Wind). Στην πρώτη απ' τις μικρότερες στήλες αναγράφεται η "**Διεύθυνση**" (Direction) ενώ στη δεύτερη η "**Ενταση**" (Force). Οι ενδείξεις αυτές για την κατάσταση του ανέμου πρέπει να συμπληρώνονται κατά τη λήξη κάθε τετράωρης φυλακής και να αναφέρεται ο μέσος όρος των επικρατουσών καιρικών συνθηκών. Στην πρώτη στήλη αναγράφεται η διεύθυνση από την οποία πνέει ο άνεμος χρησιμοποιώντας τα σύμβολα των σημείων του ορίζοντα (π.χ. Β για το Βόρειο άνεμο, Ν για το Νότιο, ΒΑ για Βορειοανατολικό κ.λ.π.). Στη δεύτερη στήλη αναγράφεται η υπολογιζόμενη ένταση του ανέμου σύμφωνα με την κλίμακα Μποφόρ (Beaufort Scale).

στ) Η έκτη στήλη αναφέρεται στην ένδειξη του βαρόμετρου, δηλαδή στην ατμοσφαιρική πίεση, και έχει την ονομασία "**Βαρόμετρο**" (Baro). Η πίεση αυτή μετράται σε χιλιοστόβαρα (millibars) και αναγράφεται με έναν τριψήφιο αριθμό.

ζ) Στην έβδομη στήλη του Η.Γ. αναγράφονται με συντομία και ακρίβεια τα "**Συμβάντα**" (Remarks) κατά την ώρα ή τη φυλακή που μνημονεύεται. Σε αυτήν τη στήλη αναγράφονται γεγονότα, μετεωρολογικές παρατηρήσεις, διάφορα συμβάντα που γίνονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή κατά την παραμονή του πλοίου σε λιμάνι ή αγκυροβόλιο. Τέτοια συμβάντα μπορεί να είναι διάφορα γυμνάσια, αβαρία του πλοίου, ζημιά του φροτίου, αυτύχημα μέλους του πληρώματος, φωτιά ή έκρηξη, προσάραξη του πλοίου κ.λ.π. Εκτενής αναφορά όμως στον τρόπο συμπληρώσεως και στα είδη των συμβάντων γίνεται σε επόμενη ενότητα.

Στο κάτω μέρος κάθε σελίδας του Η.Γ. υπάρχει ειδικός χώρος όπου συμπληρώνονται κάποια επιπλέον στοιχεία σχετικά με κάθε ταξίδι του πλοίου (Πίνακας 3.1). Πιο αναλυτικά:

α) Υπάρχει ειδικός χώρος όπου αναγράφεται το "**Μεσημβρινό Στίγμα**" (Noon Position) του πλοίου. Κάθε μεσημέρι ο πλοίαρχος υποχρεούται να υπολογίζει το στίγμα, να το αναγράφει στο Η.Γ. και να ενημερώνει την πλοιοκτήτρια εταιρεία και τους ναυλωτές ή τους παραλήπτες του φροτίου. Αναγράφει, δηλαδή, το γεωγραφικό πλάτος (Latitude) και το γεωγραφικό μήκος (Longitude), στο οποίο βρίσκεται το πλοίο το μεσημέρι κάθε ημέρας καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού του (π.χ. φ-Lat. 37.26' Β και λ-Long. 024.56' Α). Αυτά τα στοιχεία δεν αναγράφονται αν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι.

β) Στο χώρο με την ονομασία "**Μέση Αληθινή Πλεύση**" (Course Made Good) αναγράφεται η μέση αληθής πλεύση από μεσημέρι σε μεσημέρι, εφόσον το πλοίο ταξιδεύει χωρίς αλλαγές στην πορεία του (π.χ. 025). Αν όμως μεσολαβούν σημεία ξηράς και το πλοίο εκτελεί ακτοπλοΐα, κάτι που συνεπάγεται αντίστοιχες αλλαγές πλεύσεως, τότε αναγράφεται η ένδειξη «**πορείες διάφορες**».

Πίνακας 3.1: Υπόδειγμα συμπληρώσεως στοιχείων Ημερολογίου Γέφυρας.

**ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΓΕΦΥΡΑΣ
DECK LOGBOOK
ΠΛАОΙΟ Μ/Τ XXX
VESSEL**

**Ταξίδι (1) (Νº5) ROTTERDAM TO PIRAEUS
Voyage**

Ημερομηνία (2) Δευτέρα 17 Νοεμβρίου 2008

γ) Όταν το πλοίο αναχωρήσει από ένα λιμάνι προς κάποιο άλλο διανύει μια συγκεκριμένη απόσταση σε μία ή περισσότερες ημέρες. Η απόσταση αυτή πρέπει να αναγράφεται κάθε μεσημέρι στο χώρο με την ονομασία "Διάστημα που διανύθηκε σε ναυτικά μίλια" (Distance). Δύο ενδεξεις αναγράφονται: το διάστημα που διανύθηκε κατά το 24ωρο που έληξε και το συνολικό διάστημα που διανύθηκε από την έναρξη του ταξιδιού. Και οι δύο αναγράφονται σε ναυτικά μίλια.

δ) Ένας ανάλογος χώρος υπάρχει ακριβώς δίπλα με την ονομασία "Διάρκεια Ταξιδιού" (Steaming Time), όπου ο πλοίαρχος αναγράφει κάθε μεσημέρι τη διάρκεια του ταξιδιού σε ώρες και λεπτά. Υπάρχουν και εδώ δύο ενδεξεις: μία για τη διάρκεια του ταξιδιού κατά το 24ωρο που έληξε –ανάλογα με το εάν το ρολόι τίθεται μπροστά ή πίσω σε υχέση με το γεωγραφικό μήκος του πλοίου– και μία για τη συνολική διάρκεια από την έναρξη του.

ε) Απαραίτητο επίσης στοιχείο είναι η "Μέση Ταχύτητα" (Average Speed) του πλοίου κατά το 24ωρο που έληξε και η μέση ταχύτητα για το σύνολο του ταξιδιού. Η πρώτη συμπληρώνεται κάθε μεσημέρι, ενώ η δεύτερη στο τέλος κάθε ταξιδιού, οπότε αναγράφεται η συνολική μέση ταχύτητα ανά ώρα από το λιμάνι αναχωρήσεως μέχρι το λιμάνι αφίξεως.

στ) Στο χώρο με την ονομασία "Νερό σε Διπύθμενα" (Water in Double Bottom) αναγράφονται κάθετα οι αριθμοί των διπυθμένων δεξαμενών έρματος και αναλυτικά η περιεκτικότητά τους σε νερό. Η μέτρηση του νερού σε αυτές τις δεξαμενές γίνεται σε εκατοστά. Αν δεν υπάρχει νερό σε κάποια από αυτές αναγράφεται η ένδειξη NL (nil) που σημαίνει "ΜΗΔΕΝ". Η μέτρηση αυτή εκτελείται καθημερινά για τον έλεγχο στεγανότητας στα διπύθμενα.

ζ) Στον τελευταίο χώρο με την ονομασία "Νερό Υδροσυλλεκτών" (Water in Bilges), αναγράφονται κάθετα οι αριθμοί των κυτών (holds) και η ποσότητα του νερού που περιέχουν. Για τη μέτρηση του νερού ισχύει η ίδια μέθοδος με αυτήν που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο. Η μέτρηση αυτή εκτελείται για αποφυγή υπερχειλίσεως των υδροσυλλεκτών, που μπορεί να προκαλέσει ζημιά στο φορτίο.

3.1.3 Εγγραφές Ημερολογίου Γέφυρας.

Οι εγγραφές αυτές είναι:

α) Όταν το πλοίο βρίσκεται **εν πλω**:

- Μετεωρολογικές παρατηρήσεις, δηλαδή μεταβολές καιρικών συνθηκών.
- Μεταβολές στην πορεία του πλοίου.
- Άλλαγές ώρας (GMT+/-) ή ημερομηνίας (GMT+/-12).
- Κάθε μεσημέρι αναγράφονται τα παρακάτω (Πίνακας 3.1).
 - Το στύγμα του πλοίου από υπολογισμό ή αναμέτρηση.
 - Η μέση αληθής πλεύση (ή πορεία).
 - Το διάστημα που διανύθηκε κατά το 24ωρο που έληξε σε ναυτικά μίλια.
 - Η διάρκεια του ταξιδιού κατά το 24ωρο που έληξε.
 - Η μέση ταχύτητα του πλοίου κατά το 24ωρο που έληξε.
 - Η έκπτωση που παρατηρήθηκε λόγω ανέμου ή ζεύματος σε ναυτικά μίλια ανά ώρα και η κατεύθυνση αυτής.
 - Έλεγχος διπυθμένων και υδροσυλλεκτών.
- Κάθε έκτακτο περιστατικό.

β) **Κατά την άφιξη σε λιμάνι** και μετά την πραγματοποίηση **Μηχανή σε Ετοιμότητα** (Stand-by Engine) (Πίνακες 3.2.1 και 3.2.2):

- Υπάρχουνα ποσότητα φορτίου ή έρματος.
- Βυθίσματα πλώρης, πρύμνης και μέσου.
- Υπόλοιπες ποσότητες νερού και καυσίμων.
- Εάν διαπιστώθηκε ή παρατηρήθηκε κάποια ζημιά στο πλοίο ή στο φορτίο.
- Εάν διατηρούνται ή διαλύονται οι φυλακές γέφυρας και μηχανής ανάλογα με το χρόνο παραμονής του πλοίου στο λιμάνι.
- Ο αριθμός των επιβατών που αποβιβάστηκαν.

Πίνακας 3.2.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. κατά την άφιξη σε λιμάνι.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Dirrec- tion	Ένταση Force		
0600	8562	290	290	293	3Δ	BA	4	1014	Άνεμος μέτριος, θάλασσα τεταραγμένη, μερική νέφωση, ορατότητα καλή.
0612									Πλησίον ROTTERDAM. Μηχανή σε ετοιμότητα. Έγινε έλεγχος προ της αφίξεως (pre-arrival checklist) σύμφωνα με CBL-O8*.
									Πέρας ταξιδιού. Βύθισμα αφίξεως 8,4 μ ισοβύθιστο SW.
									Φορτίο: 50.000 MT πετρελαίου καύσεως (fuel oil).
									Υπόλοιπο νερού: 250 MT.
									Υπόλοιπο καυσίμων: 850 MT F.O., 30 MT D.O.
0618									Κατόπιν επαφής με πλοηγικό σταθμό Rotterdam πλέομε για παραλαβή πλοηγού (sea pilot).
0630									Διατηρούνται οι φυλακές γέφυρας και μηχανής.

* Κωδικοποιημένη εγγραφή σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. του συγκεκριμένου πλοίου.

Table 3.2.2: Specimen of D.L. entry on arrival at port.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Dirrec- tion	Ένταση Force		
0600	8562	290	290	293	3W	NE	4	1014	Moderate breeze, moderate sea, partly cloudy, good visibility.
0612									Near Rotterdam. Stand by Engine. Pre-Arrival Checklist according to CBL-08*.
									End of sea passage. Arrival draft 8,4 m even keel SW.
									Cargo: 50.000 MT fuel oil.
									Fresh Water remaining on board: 250 MT
									Fuel remaining on board: 850 MT F.O., 30 MT D.O.
0618									After contacting Rotterdam Pilot Station proceeding to pick up sea pilot.
0630									Bridge and engine room watches are retained.

* Coded entry in accordance with S.M.S of the specific vessel.

γ) **Κατά την είσοδο και πρόσδεση σε λιμάνι (Πίνακες 3.3.1 και 3.3.2):**

- Επιβίβαση πλοηγού και το όνομά του.
- Πρόσδεση ρυμουλκού/ρυμουλκών (P/K) και τα ονόματά τους.
- Πρόσδεση πρώτου κάβου.
- Απομάκρυνση ρυμουλκών.

- Τέλος προισδέσεως. Τοποθέτηση κλίμακας. Πέρας με μηχανές.
- Επιβίβαση και αποβίβαση αρχών.
- Ελευθεροκοινωνία.
- Επίδοση επιστολής ετοιμότητας και αποδοχή της, αν έτσι ορίζεται π.χ. από ναυλοσύμφωνο.

Πίνακας 3.3.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. κατά την είσοδο-πρόσιδεση σε λιμάνι.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0706									Επιβίβαση πλοηγού λιμένος Mr J. W... (dock pilot).
									Αποβίβαση πλοηγού Mr G. P... (sea pilot).
0724									Πρόσδεση P/K BBB πρώρα αριστερά και P/K GGG πρύμα αριστερά.
0742									Πλησίων προβλήτας φορτώσεως δόθηκε πρώτος κάβος.
0800									Πέρας ασφαλούς προσδέσεως στην προβλήτα No. 4 από τη δεξιά πλευρά του πλοίου. Η επιστολή ετοιμότητας έγινε αποδεκτή.
0806									Αποδέσμευση P/K πλώρης – πρύμης. Πέρας με τη μηχανή.
0824									Τακτοποίηση κύριας κλίμακας. Αποβίβαση πλοηγού.
0830									Επιβίβαση τοπικών αρχών και πράκτορα.
0836									Ελευθεροκοινωνία.
0900									Αποβίβαση τοπικών αρχών και πράκτορα

Table 3.3.2: Specimen of D.L. entry on entering port and berthing.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0706									Embarkation of dock pilot Mr J.W... / Dock Pilot boarded.
									Disembarkation of sea pilot Mr G. P.... / Sea Pilot away.
0724									T/B BBB fastened/made fast forward port and T/B GGG fastened / made fast aft port.
0742									Near loading berth. First line ashore.
0800									Vessel secured / All fast at dock No. 4 on starboard side.
									N.O.R. accepted.
0806									Forward – aft tugs cast off. Finished with engines.
0824									Accommodation ladder in position. Pilot disembarked.
0830									Embarkation of Port Authorities and Agent.
0836									Free pratique granted.
0900									Disembarkation of Port Authorities and Agent.

δ) Κατά την παραμονή του πλοίου σε λιμάνι (Πίνακες 3.4.1 έως 3.7.2):

- Το είδος του φορτίου που φορτώνεται ή εκφορτώνεται κάθε μέρα, η ακριβής ποσότητα και ο προορισμός του.
- Η παραλαβή νερού, εφοδίων και καυσίμων.
- Η τυχόν αποστολή αιθενών σε γιατρό.
- Οι τυχόν ναυτολογούμενοι και απολυόμενοι ναυτικοί με ή χωρίς σύμπραξη της αρχής.
- Κάθε έκτακτο περιστατικό ή ατύχημα και κάθε γεγονός, το οποίο κατά την κρίση του πλοιάρχου πρέπει να καταχωρηθεί στο ημερολόγιο.

Πίνακας 3.4.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. δεξαμενόπλοιου (Δ/Ξ) σε λιμάνι εκφορτώσεως.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0354									Έναρξη συνδέσεως αγωγού εκφόρτωσης 2x12''.
0424									Έναρξη μετρήσεων φορτίου από υποπλοίαρχο και επιθεωρητή παραληπτών.
0448									Πέρας συνδέσεως αγωγού εκφόρτωσεως.
0518									Πέρας μετρήσεων. Έναρξη υπολογισμών φορτίου.
0536									Πέρας υπολογισμών. Βρέθηκαν BBLS, MT, LT.
0636									Έναρξη εκφόρτωσεως. Συμπλήρωση εντύπου 008.2 (Σ.Α.Δ.).
1200									Η εκφόρτωση συνεχίζεται.

Table 3.4.2: Specimen of D.L. entry of tanker in port of discharge.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0354									Commenced connection of discharging cargo hose 2x12''.
0424									Chief Officer and Receivers' Surveyor commenced cargo measurements.
0448									Completed connection of discharging cargo hose.
0518									Completion of measurements. Commenced cargo calculations.
0536									Calculations completed: BBLS, MT, LT.
0636									Commenced discharging. Form 008.2 completed (S.M.S.)
1200									Discharging continues.

Πίνακας 3.5.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. φορτηγού πλοίου (Φ/Γ) σε λιμάνι εκφορτώσεως.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
1106									Άνοιγμα των στομάτων των κυτών.
1118									Προετοιμασία των μέσων εκφορτώσεως.
1142									Έγινε έλεγχος φορτίου από αντιπροσώπους παραληπτών και τον υποπλοίαρχο. Δεν διαπιστώθηκε ζημιά στο φορτίο.
1154									Έναρξη εκφορτώσεως από τα κύτη No 1, 2 και 5. Συμπλήρωση εντύπου 008.2 (Σ.Α.Δ.).
1312									Διακοπή εκφορτώσεως λόγω ραγδαίας βροχής.
1400									Επανάληψη εκφορτώσεως.
1748									Πέρας εκφορτώσεως.
1830									Όλο το φορτίο εκφορτώθηκε σύμφωνα με τη φορτωτική και το δηλωτικό του φορτίου. Εκφορτώθηκαν συνολικά 8550 ρόλοι λαμαρίνας (42750 MT).
1900									Έλεγχος κυτών για τυχόν ζημιές από τα μέσα εκφορτώσεως.
									Δεν διαπιστώθηκαν ζημιές.

Table 3.5.2: Specimen of D.L. entry of cargo ship in port of discharge.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
1106									Hatch covers opened.
1118									Preparation of cargo handling equipment.
1142									Cargo inspected by Receivers' Representatives and Chief Officer. No cargo damage observed.
1154									Commenced discharging holds 1, 2 and 5. Form 008.2 completed (S.M.S.)
1312									Discharging suspended due to heavy rain.
1400									Discharging resumed.
1748									Completed discharging.
1830									All cargo discharged according to B/L and cargo manifest.
									8550 coils (42750 MT) discharged in total.
1900									Holds inspected for possible damage from discharging equipment. No damage established.

Πίνακας 3.6.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. δεξαμενόπλοιου (Δ/Ξ) σε λιμάνι φορτώσεως.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Standard (7)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)	Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)				
0012								Έναρξη συνδέσεως αγωγού φορτώσεως 1x12'' πρύμα.
0042								Πέρας συνδέσεως αγωγού φορτώσεως. Συμπλήρωση εντύπου 008.2 (Σ.Α.Δ.)
0048								Έναρξη επιθεωρήσεως δεξαμενών φορτίου.
0118								Πέρας επιθεωρήσεως. Οι δεξαμενές ευρέθησαν κατάλληλες για φόρτωση.
0200								Έναρξη φορτώσεως φορτίου κηροζίνης. Αιτηθείς ρυθμός φορτώσεως
								10.000 μετρικοί τόνοι ανά ώρα.
1200								Η φόρτωση συνεχίζεται. Αλλαγή φυλακής. Συμπλήρωση εντύπων 008.1 και 008.2 (Σ.Α.Δ.).
2000								Πέρας φορτώσεως.
2012								Άφιξη και πρόσδεση φορτηγίδας πετρελεύσεως (R/X HARRIER).
2030								Σύνδεση αγωγού πετρελεύσεως 1x 6''.
2042								Έναρξη πετρελεύσεως.
2330								Πέρας πετρελεύσεως. Αποσύνδεση αγωγού. Παρελήφθησαν 200 MT F.O.
2342								Απόδεση, απομάκρυνση φορτηγίδας.

Table 3.6.2: Specimen of D.L. entry of tanker in port of loading.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Standard (7)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)	Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)				
0012								Commenced connection of loading cargo hose 1x12'' at the stern.
0042								Completed connection of loading cargo hose. Form 008.2 completed (S.M.S).
0048								Commenced inspection of cargo tanks.
0118								Inspection completed. Tanks found suitable for loading.
0200								Commenced loading of kerosene. Loading rate requested: 10.000 MT/h.
1200								Loading continues. Changing over the watch. Forms 008.1 and 008.2 completed (S.M.S).
2000								Completion of loading.
2012								Bunkering barge (R/X HARRIER) arrived and fastened.
2030								Connection of bunkering hose 1x6''.
2042								Commenced bunkering.
2330								Bunkering completed. Bunkering hose disconnected.
								Received 200 MT F.O.
2342								Bunkering barge cast off.

Πίνακας 3.7.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. φορτηγού πλοίου (Φ/Γ) σε λιμάνι φορτώσεως.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πεζίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ενταση Force		
0900									Έναρξη επιθεωρήσεως κυτών από εκπρόσωπο φορτωτών.
0918									Πέρας επιθεωρήσεως. Τα κύτη βρέθηκαν κατάλληλα για φόρτωση. Εκδόθηκε πιστοποιητικό.
0924									Προετοιμασία των μέσων φορτώσεως του πλοίου.
1000									Έναρξη φορτώσεως στα κύτη 1 και 2.
1200									Η φόρτωση συνεχίζεται.
1600									Έναρξη υδροληψίας.
1718									Πέρας υδροληψίας. Παρελήφθησαν 150 MT πόσιμου νερού.
1830									Πέρας φορτώσεως. Φορτώθηκαν 7000 ρόλοι λαμαρίνας (35000 MT).

Table 3.7.2: Specimen of D.L. entry of cargo ship in port of loading.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πεζίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ενταση Force		
0900									Shippers' Representative commenced hold inspection.
0918									Completion of inspection. Holds found suitable for loading.
									Certificate issued.
0924									Preparation of ship's loading equipment.
1000									Commencement of loading holds 1 and 2.
1200									Loading continues.
1600									Commencement of water intake.
1718									Completion of water intake. Received 150 MT drinking water.
1830									Loading completed. 7000 coils loaded (35000 MT).

ε) Κατά την αναχώρηση από λιμάνι:

- Υπάρχουμα ποσότητα φορτίου ή έρματος.
- Βυθίσματα πλώρης, πρύμνης και μέσου.
- Ποσότητες νερού και καυσίμων που τυχόν παραλήφθηκαν από το λιμάνι.
- Υπόλοιπες ποσότητες νερού και καυσίμων.
- Οι αξιωματικοί και τα άτομα που συμμετέχουν σε κάθε φυλακή της γέφυρας.

– Ο αριθμός των επιβατών που τυχόν παραλήφθηκαν.

(Ο τρόπος εγγραφής αυτών έχει ήδη προαναφερθεί και καταδειχθεί στους πίνακες που προηγήθηκαν).

3.1.4 Καταχώριση συμβάντων.

Όπως ήδη αναφέρθηκε στην παράγραφο 3.1.2(ζ), τα "Συμβάντα" (Remarks) αναγράφονται με συντομία και ακρίβεια κατά την ώρα ή τη φυλακή που συνέβησαν, είτε το πλοίο βρίσκεται εν πλω είτε σε λιμάνι. Όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω πρέπει πάντοτε να αναγράφονται στο Η.Γ. η αριθμής ώρα και το στίγμα του πλοίου όταν έγινε το συμβάν, οποιαυδήποτε φύσεως και αν είναι αυτό. Όταν, όμως, το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι αναγράφεται μόνο η ώρα. Μετά την πλήρη, από 1-7-2002, εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (I.S.M. Code), οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν την υποχρέωση να αναπτύσσουν ένα εγκεκριμένο Σύστημα Ασφαλούς Διαχειρίσεως (Σ.Α.Δ.), που να καλύπτει τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχειρίσεως. Στο Σ.Α.Δ. της εταιρείας περιλαμβάνονται/περιγράφονται εκτός των άλλων: λειτουργικά έντυπα, ειδικές και ιρίσμιες εργασίες στο πλοίο, σχέδια και γυμνάσια έκπατης ανάγκης, έλεγχοι/ενέργειες, αναφορές απυχημάτων και επικινδύνων συμβάντων. Οι πραγματοποιούμενοι έλεγχοι και ενέργειες πρέπει να καταγράφονται στα ειδικά έντυπα του Σ.Α.Δ. και στο Η.Γ. του πλοίου. Οι εγγραφές στο Η.Γ. είναι συνήθως κωδικοποιημένες και ανταποκρίνονται στα εγχειρίδια Ασφαλούς Διαχειρίσεως του κάθε πλοίου/εταιρείας. Επειδή η μελέτη των απαραίτητων ελέγχων/ενέργειών του Σ.Α.Δ. δεν περιλαμβάνεται στην ύλη του παρόντος βιβλίου, τα υποδείγματα συμπληρώσεως Η.Γ., που ακολουθούν, σε καμιά περίπτωση δεν αποτελούν «κανόνες για εφαρμογή», αλλά έναν τρόπο συμπληρώσεως του.

a) Μετεωρολογικές παρατηρήσεις (*meteorological information*).

Όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω, το κυριότερο που πρέπει να αναγράφεται στο Η.Γ. είναι οι μετεωρολογικές παρατηρήσεις κατά τη λήξη κάθε τετράωρης φυλακής, να αναφέρεται δηλαδή ο μέσος όρος των επικρατουσών καιρικών συνθηκών. Τα στοιχεία που αναγράφονται είναι (Πίνακες 3.8.1 και 3.8.2):

1) Ο χαρακτηρισμός που χρησιμοποιείται για την περιγραφή του **ανέμου** (wind) έχει άμεση σχέση με την έντασή του που αναγράφεται στην αντίτοιχη στήλη (5) του Η.Γ. και η οποία μετρείται σύμφωνα με την **Κλίμακα Μποφόρ** (Beaufort Scale) (Παράρτημα Γ σελ. 227). Αν, για παράδειγμα, ο άνεμος έχει ένταση 4 μποφόρ τότε ο χαρακτηρισμός που πρέπει να αναγραφεί είναι "άνεμος μέτριος", ενώ αν έχει ένταση 7 μποφόρ τότε πρέπει να γραφεί ως "άνεμος πολύ ισχυρός" κ.λ.π.

2) Όσον αφορά στην περιγραφή της καταστάσεως της **θάλασσας** (sea state), χρησιμοποιούνται χαρακτηρισμοί βασιζόμενοι σε μια κλίμακα παρόμοια με αυτήν του ανέμου (Παράρτημα Γ σελ. 227). Αν, π.χ. ο άνεμος έχει ένταση 4 μποφόρ και χαρακτηρίζεται "άνεμος μέτριος", τότε ο χαρακτηρισμός που χρησιμοποιείται για τη θάλασσα βάσει της κλίμακας είναι "θάλασσα ταραγμένη", ενώ όταν έχει ένταση 7 μποφόρ και χαρακτηρίζεται "άνεμος πολύ ισχυρός", τότε για τη θάλασσα χρησιμοποιείται η φράση "θάλασσα πολύ κυματώδης" κ.λ.π. Σε αυτήν την περίπτωση, ανάλογα με την πορεία του πλοίου σε σχέση με τον κυματισμό που επικρατεί, μπορούμε να γράψουμε τη φράση "Το πλοίο προνευστάζει" ή "Το πλοίο διατοιχίζεται". Προσοχή χρειάζεται όταν το πλοίο παρατλέει πολύ κοντά σε ακτές και ο άνεμος πνέει με διεύθυνση από τη στεριά, οπότε η κατάσταση της θάλασσας διαφοροποιείται.

3) Αμέσως μετά την περιγραφή του ανέμου και της θάλασσας ακολουθεί η περιγραφή της καταστάσεως του **ουράνιου θόλου** (sky) από άποψη καθαρότητας. Αν ο ουράνιος θόλος είναι χωρίς σύννεφα, χαρακτηρίζεται ως **αιθριος** ή **ανέφελος** (cloudless). Αν υπάρχουν λίγα σύννεφα, τότε λέμε ότι υπάρχει μερική **νεφωση** (partly cloudy). Αν είναι καλυμμένος με σύννεφα χαρακτηρίζεται ως **νεφελώδης** (cloudy), ενώ εάν είναι καλυμμένος με πολλά γκρίζα σύννεφα, τότε χαρακτηρίζεται ως **νεφοσκεπής** (overcast).

4) Σε περίπτωση που υπάρχουν **βροχοπτώσεις** (rain) στην περιοχή που πλέει το πλοίο, αυτές πρέπει να γραφούν στο Η.Γ. και μπορούν να χαρακτηρισθούν ως **ψεκαδισμός** (drizzle), **αραιές βροχοπτώσεις** (light rain) αν βρέχει κατά διαυτήματα ή **πυκνές βροχοπτώσεις** (heavy rain). Εάν υπάρχουν **χιονοπτώσεις** (snow) πρέπει και αυτές να αναγράφονται στο Η.Γ.

5) Πολύ σημαντική για τη ναυτιλία είναι η **ορατότητα** (visibility). Η ύπαρξη ή μη καλής ορατότητας εξαρτάται από πολλούς παράγοντες: από τις βροχοπτώσεις, από την ύπαρξη ομίχλης κ.λ.π. Όσο καλύτερη είναι

η ορατότητα, τόσο αυσφαλέστερη είναι η κίνηση των πλοίων. Αντίθετα, όσο η ορατότητα μειώνεται τόσο δυσκολότερο γίνεται το έργο των ναυτικών και πιο επικίνδυνη η κίνηση των πλοίων. Η ορατότητα μπορεί να χαρακτηρισθεί με πέντε διαφορετικές έννοιες: "ορατότητα εξαίρετη", "ορατότητα πολύ καλή", "ορατότητα καλή", "ορατότητα μέτρια" και "ορατότητα μικρή". Αν πάλι υπάρχει **ομίχλη** (fog) στην περιοχή, πέντε έννοιες μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε για να περιγράψουμε την κατάσταση: "ελαφρά ομίχλη", "μέτρια ομίχλη", "ομίχλη", "παχεία ομίχλη" και "πυκνή ομίχλη". Σε περίπτωση υπάρξεως ομίχλης πρέπει να αναγραφεί στο Η.Γ. η φράση "Πλέομε σύμφωνα με ΔΚΑΣ" (Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη θάλασσα – COLREGs / International Regulations For Preventing Collisions At Sea) (Παράρτημα Δ σελ. 229).

6) Τέλος, όσον αφορά στην **αποθαλασσία** (swell), μπορεί να περιγραφεί με τρεις διαφορετικές έννοιες ανάλογα με το ύψος του κύματος: "Ελαφρά" αν το κύμα έχει ύψος μέχρι 2 μέτρα, "Μέτρια" αν έχει ύψος 2-4 μέτρα και "Βαρεία" για ύψος κύματος πάνω από 4 μέτρα (Παράρτημα Δ σελ. 229).

Πίνακας 3.8.1: Υπόδειγμα εγγραφής μετεωρολογικών παρατηρήσεων στο Η.Γ.

Ώρες Time (1)	Δρομό- μέτρο Log (2)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE (3)			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (4)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (5)		Βαρόμ. Baro (6)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (7)
		Αληθής True	Γυρο- πυξίδα Gyro	Ευθυν- τήρια Standard		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ενταση Force		
1600	7852	080	080	072	8A	B	6	1005	Νεφοσκεπής, άνεμος ισχυρός, θάλασσα κυματώδης,
									μέτρια ΝΔ αποθαλασσία, ορατότητα καλή.

Table 3.8.2: Specimen of D.L. entry of meteorological observations.

Ώρες Time (1)	Δρομό- μέτρο Log (2)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE (3)			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (4)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (5)		Βαρόμ. Baro (6)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (7)
		Αληθής True	Γυρο- πυξίδα Gyro	Ευθυν- τήρια Standard		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ενταση Force		
1600	7852	080	080	072	8E	N	6	1005	Overcast, strong breeze, rough sea, SW moderate swell,
									good visibility.

β) Αγκυροβολία (anchoring).

Αν για οποιοδήποτε λόγο απαιτείται να αγκυροβολήσει ένα πλοίο, πρέπει ο πλοίαρχος να καταγράφει στο Η.Γ. με κάθε λεπτομέρεια όλες τις κινήσεις που πραγματοποιεί πριν και κατά τη διάρκεια της αγκυροβολίας, καθώς και κατά την απομάκρυνση από τη θέση αγκυροβολίας του (Πίνακες 3.9.1 και 3.9.2).

Πίνακας 3.9.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση αγκυροβολίας.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήριας Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
0000	6533	065	065	068	3Δ	B	4	1015	Άνεμος μέτριος, θάλασσα ταραγμένη, αίθριος, ορατότητα καλή.
0018									Πλησίον πλοιογικού σταθμού Νέας Υόρκης. Μηχανή σε ετοιμό-
									τητα. Πέρας ταξιδιού. Βύθισμα αφίξεως 12,7 μ. Ισοβύθιστο
									S.W. Υπόλοιπα καύσιμα: F.O. D.O.
0030									Σύμφωνα με οδηγίες πλοιογικού σταθμού Ν.Υ. πλέομε για
									παραλαβή πλοηγού.
0042									Επιβίβαση πλοηγού Mr M. S. Συμπλήρωση εντύπου 007.8(*) .
									Επιδόθηκε επιστολή ετοιμότητας.
0112									Πλέομε προς αγκυροβόλιο, σύμφωνα με οδηγίες πλοηγού,
									λόγω ελλείψεως διαθέσιμης προβλήτας εκφορτώσεως.
0124									Στη θέση αγκυροβολίας. Κράτηση μηχανής.
0130									Πόντιση αριστερής άγκυρας 6 άμματα.
0142									Πέρας αγκυροβολίας σε στίγμα φ= λ=
									Αποβίβαση πλοηγού. Πέρας με τις μηχανές.
0230									Επιβίβαση τοπικών αρχών και πράκτορα.
0248									Ελευθεροκοινωνία.
0330									Αποβίβαση τοπικών αρχών και πράκτορα.
0800									Στην ίδια θέση αγκυροβολίας. Εκτελείται έλεγχος στίγματος, σύμφωνα με CBL-06 (Σ.Α.Δ.).
									Ακρόαση VHF στο κανάλι εν αναμονή ελευθερώσεως
									προβλήτα προσδέσεως. Ενημερωθήκαμε ότι ο πλοηγός θα επιβιβασθεί
									στο πλοίο μας στις 10.00 τοπική ώρα.
0942									Μηχανή σε ετοιμότητα εν αναμονή πλοηγού.
1000									Επιβίβαση πλοηγού Mr P. J. Συμπλήρωση εντύπου 007.8(*) .
1012									Έναρξη απάρσεως άγκυρας.
1024									Πέρας απάρσεως και ασφάλιση της άγκυρας. Πλέομε προς προβλήτα εκφορτώσεως.

(*) Κωδικοποιημένες εγγραφές σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. του συγκεκριμένου πλοίου.

Table 3.9.2: Specimen of D.L. entry in case of anchoring.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ενταση Force		
0000	6533	065	065	068	3W	N	4	1015	Moderate breeze, moderate sea, cloudless, good visibility.
0018									Approaching New York Pilot Station. Stand by engine.
									End of sea passage. Arrival draught 12,7 m even keel S.W.
									Fuel remaining on board: F.O., D.O.
0030									Proceeding to take sea pilot as per N.Y.P.S. instructions.
0042									Embarkation of pilot Mr M. S.... Form 007.8 completed (*). N.O.R. tendered.
0112									Sailing towards anchorage as per pilot's instructions, discharging
									berth not clear yet.
0124									In anchoring position. Engines stopped.
0130									Dropped port anchor 6 shackles.
0142									Anchoring completed in position Lat Long
									Disembarkation of pilot. F.W.E.
0230									Embarkation of Local Authorities and Agent.
0248									Free Pratique granted.
0330									Disembarkation of Local Authorities and Agent.
0800									In same anchoring position. Position was checked according to CBL-06 (S.M.S.).
									VHF watch on channel awaiting berth clearance. We have been
									informed that pilot will embark vessel at 10.00 LT.
0942									Stand by engine, awaiting pilot.
1000									Embarkation of river pilot Mr P. J... Form 007.8 completed (*).
1012									Commenced heaving up anchor.
1024									Heaving completed. Anchor home and secured. Sailing towards
									discharging berth.

(*) Coded entries in accordance with S.M.S. of the specific vessel.

γ) Γενική αβαρία (general average).

Σε κάθε περίπτωση γενικής αβαρίας ο πλοίαρχος πρέπει να καταγράφει λεπτομερώς όλα τα συμβάντα στο Η.Γ. διότι οφείλει να αποστείλει αντίγραφό του σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (πλοιοκτήτες, ναυλωτές, παραλίπτες φορτίου) μαζί με υχετικές αναφορές, εκθέσεις και πιστοποιητικά, προκειμένου να γίνει η διευθέτησή της (Πίνακες 3.10.1 και 3.10.2).

Πίνακας 3.10.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση αβαρίας (εκβολή φορτίου).

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρό ^{Log} (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ^{ευθυν- τήριας} ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήριας Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση ^{Force}		
1718	1022	245	246	248		BΔ	6-7	1003	Tην ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα $\phi = \dots$, $\lambda = \dots$, παρατηρήθηκε μεγάλη κλίση του πλοίου προς αριστερά. Μετά από μέτρηση δεξαμενών καυσίμων, πόσιμου νερού, έρματος και υπολογισμό της ευστάθειας του πλοίου διαπιστώθηκε ότι το μετακεντρικό ύψος του πλοίου (GoM) έχει μηδενισθεί από διαβροχή του φορτίου καταστρώματος. Αποφασίσθηκε εκβολή φορτίου. Ειδοποιήθηκαν πλοιοκτήτες και ναυλωτές.
1730									Μηχανή σε ετοιμότητα. Προετοιμασία για εκβολή φορτίου.
1742									Έναρξη εκβολής σε στίγμα $\phi = \dots$, $\lambda = \dots$.
1830									Εκβλήθηκαν περίπου 200 m ³ ξυλείας καταστρώματος και το πλοίο ανέκτησε θετική ευστάθεια.
1836									Πέρας εκβολής. Πλέομε κανονικά. Πρόσω ολοταχώς για.....
									Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ.....

Table 3.10.2: Specimen of D.L. entry in case of average (jettisoning).

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρό ^{Log} (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ^{ευθυν- τήριας} ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήριας Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση ^{Force}		
1718	1022	245	246	248		NW	6-7	1003	At this time, while sailing/being in position Lat Long we noticed that the vessel was listing heavily to port. After measuring fuel tanks, fresh water tanks, ballast tanks and calculating vessel's stability it was established that the metacentric height of the vessel (GoM) was zero because the deck cargo had absorbed seawater. Jettison of cargo was then decided. Owners and Charterers informed accordingly.
1730									Standby engine. Preparation for jettison of cargo.
1742									Commenced jettisoning in position Lat Long
1830									About 200 cubic metres of deck cargo (timber) jettisoned and the vessel regained positive stability.
1836									Jettisoning completed. Sailing normally. Full away for ...
									Initial report to owners as per S.M.S.

δ) Κλίση – Εκβολή φορτίου (list – jettisoning).

Όταν η ευστάθεια ενός πλοίου, με φορτίο καταστρώματος, τείνει να μηδενιστεί ή να γίνει αρνητική και παρατηρείται κλίση αυτού με άμεσο κίνδυνο ανατροπής του, και εφόσον δεν υπάρχει άλλος τρόπος αποτροπής της, απαιτείται άμεση εκβολή φορτίου προκειμένου να επανέλθει το πλοίο στην αρχική του κατάσταση από άποψη ευστάθειας. Ο πλοίαρχος πρέπει να καταγράψει το συμβάν στο Η.Γ. με κάθε λεπτομέρεια, καθώς και όλες τις ενέργειες στις οποίες προβαίνει (Πίνακες 3.10.1 και 3.10.2)

ε) Ρύπανση θάλασσας (sea pollution).

Σε κάθε περίπτωση ρυπάνσεως της θάλασσας, είτε το πλοίο βρίσκεται εν πλω είτε σε λιμάνι, πρέπει ο πλοίαρχος να καταγράψει το συμβάν στο Η.Γ. με κάθε λεπτομέρεια αναφέροντας επίσης και τις ενέργειες απορρυπάνσεως, στις οποίες προβαίνει. Στη συνέχεια πρέπει να ενημερώνει τις αρχές και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη με γραπτές αναφορές επιυσνάπτοντας και αντίγραφο του Η.Γ. (Πίνακες 3.11.1 και 3.11.2).

Πίνακας 3.11.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση θαλάσσιας ρυπάνσεως.

Ωρες Time (3)	Δρομο- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυ- νήριας Error (8)	ANEMOS WIND (9)	Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)				
0930	1055	151	151	154		B	4-5	1008 Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα $\phi = \dots$, $\lambda = \dots$
								και καθώς εκτελούταν μετάγγιση καυσίμων από το προσωπικό
								μηχανής, αποτελούμενο από το Β' μηχανικό το
								λιπαντή και το δόκιμο μηχανής, παρατηρήθηκε
								ότι μία ποσότητα του καυσίμου από το κατάστρωμα (περίπου 300 lt)
								διέρρευσε στη θάλασσα λόγω υπερχειλίσεως δεξαμενής.
0942								Μηχανή σε ετοιμότητα.
0944								Με διάφορους χειρισμούς επιστρέφουμε στο στίγμα της ρυπάνσεως.
								Ειδοποιήθηκαν αντιπρόσωποι πλοιοκτητών, ναυλωτών και
								οι αρμόδιες αρχές.
0948								Προετοιμασία εξοπλισμού αντιμετωπίσεως ρυπάνσεως.
0954								Έναρξη απορρυπάνσεως.
1030								Πέρας απορρυπάνσεως. Διαδικασία επιτυχής. Συνέχιση ταξιδιού.

Table 3.11.2: Specimen of D.L. entry in case of sea pollution.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρό ¹ Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρακ- λανή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ενταση Force		
0930	1055	151	151	154		N	4-5	1008	At this time, while sailing/being in position Lat ... Long ... and fuel was being transferred by the following engine crewmembers: Second Engineer, Oiler and Cadet Engineer, we noticed that an amount of fuel from deck (about 300 lt) had leaked into the sea due to a tank overflowing.
0942									Standby engine.
0944									With various manoeuvres returning to the position of pollution. Owners' /Charterers' Representatives and Authorities informed of the incident.
0948									Preparation of oil spill kit.
0954									Commenced oil clearance operation.
1030									Completion of oil clearance operation. Operation successful. Proceeding with our voyage.

στ) Τραυματισμός μέλους πληρώματος (*injury*).

Αν κατά τη διάρκεια εκτελέσεως εργασιών συντηρήσεως ή επισκευής ή κατά τη διάρκεια φορτοεκφορτώσεως προκληθεί τραυματισμός μέλους του πληρώματος, πρέπει ο πλοιάρχος να καταγράψει το συμβάν στο Η.Γ. με κάθε λεπτομέρεια αναφέροντας επίσης όλες τις ενέργειες που γίνονται προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κατάσταση του τραυματία. Επίσης, ο πλοιάρχος πρέπει να ενημερώνει με γραπτές αναφορές του όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (Πίνακες 3.12.1 και 3.12.2)

Πίνακας 3.12.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση τραυματισμού μέλους του πληρώματος.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρό ¹ Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- Θυνση Direc- tion	Ενταση Force		
1012	1176	098	098	104		B	4	1010	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= λ=, εκτελούνταν εργασίες συντηρήσεως καταστρώματος από τους ναύτες του πλοίου. Ο ναύτης, ενώ βρισκόταν στο κατάστρωμα και έβαφε το κουβούσι του κύτους No 2, λιποθύμησε και έπεσε στο κατάστρωμα. Μεταφέρθηκε αμέσως από τους υπόλοιπους στο ιατρείο του πλοίου, όπου του παρασχέθηκαν οι πρώτες βοήθειες και διαπιστώθηκε ότι είχε υποστεί κάταγμα στο αριστερό χέρι. Επειδή όμως ανέφερε πόνους και στα πλευρά και προκειμένου να γίνει πιο εμπεριστα- τωμένη διάγνωση, επικοινώνησα με παράκτιο ιατρικό σταθμό και ανέφερα το γεγονός ζητώντας παράλληλα ιατρικές συμβουλές. Σύμφωνα με τα συμπτώματα που ανέφερα στον ιατρό αυτός διέγνωσε ότι ο ναύτης είχε υποστεί επίσης κάταγμα στα πλευρά. Συνεπήθη η παροχή παυσιπόνων φαρμάκων ή χρήση νάρθηκα και η παραμονή του στο κρεβάτι μέχρι την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι της Ravenna (άφιξη σε 4 ώρες), όπου θα πρέπει να μεταφερθεί σε νοσοκομείο για περαιτέρω θεραπεία.

Table 3.12.2: Specimen of D.L. entry in case of crewmember's injury.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ενταση Force		
1012	1176	098	098	104		N	4	1010	At this time, while sailing/being in position Lat..... Long..... maintenance
									work was being done on deck by the vessel's sailors. While
									sailor was on deck painting the hatch coaming of
									hold No.2 he passed out and fell on the deck. He was taken to
									the vessel's Hospital by the other crewmembers immediately,
									where he was given first aid. It was ascertained that he had
									fractured his left arm. Due to the fact that he was also feeling
									pain in his ribs and in order to have a more circumstantial
									diagnosis I communicated with a shore medical station and
									reported the incident asking for medical advice. According to the
									symptoms I mentioned to the doctor, he diagnosed that the sailor
									had also fractured some of his ribs. We were recommended to
									give the sailor painkillers, put his arm in splints and keep him in
									bed until our arrival at the port of Ravenna (ETA in 4 hours),
									where he should be taken to hospital for further treatment.

ζ) Θάνατος μέλους πληρώματος (death).

Σε περίπτωση θανάτου μέλους του πληρώματος όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω, ο πλοίαρχος πρέπει να καταγράφει με κάθε λεπτομέρεια το γεγονός και την πιθανή αιτία θανάτου στο Η.Γ. και να ενημερώνει με γραπτές αναφορές όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Στις ίδιες ενέργειες πρέπει να προβαίνει και όταν ο θάνατος συμβεί κατά την παραμονή του πλοίου σε λιμάνι μετά την εξέταση του νεκρού από ιατρό του λιμανιού (Πίνακες 3.13.1 και 3.13.2).

Πίνακας 3.13.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση θανάτου μέλους του πληρώματος.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρό ¹ Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ² ευθυ- ντήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ενταση Force		
0800	5448	344	344	347		BΔ	5	1009	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= λ=, επέρκειτο να εκτελεστούν εργασίες συντηρήσεως καταστρώματος από τους ναύτες του πλοίου. Όταν όλοι συγκεντρώθηκαν υπό την επίβλεψη του υποπλοιάρχου, παρατηρήθηκε ότι ο ναύτης δεν είχε προσέλθει ακόμα. Διατάχθηκε έρευνα σε όλο το πλοίο. Μετά από λίγο ο ναύτης βρήκε το σώμα του συναδέλφου του να κείτεται ημίγυμνο στο πάτωμα της καμπίνας του. Ελήφθη ο σφυγμός του και διαπιστώθηκε ότι ήταν ήδη νεκρός, πιθανόν λόγω ανακοπής της καρδιάς του καθόσον δεν έφερε εξωτερικά τραύματα ή άλλη ένδειξη για την αιτία θανάτου. Αμέσως επικοινώνησα με το σταθμό και ανέφερα το συμβάν στις αρμόδιες αρχές. Κατόπιν, έδωσα εντολή και το σώμα του τοποθετήθηκε στο ψυγείο μέχρι την άφιξή μας στο λιμάνι του Cristobal που υπολογίζεται για την 24 ^η Νοεμβρίου και ώρα 1700 LT.

Table 3.13.2: Specimen of D.L. entry in case of crewmember's death.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρό ¹ Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ² ευθυ- ντήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ενταση Force		
0800	5448	344	344	347		NW	5	1009	At this time, while sailing/being in position Lat ... Long ..., maintenance work was about to begin on deck by the vessel's sailors. After they had all assembled under the supervision of the Chief Officer, it was found out that one of the sailors,, was not present. Search was ordered throughout the vessel. After a while sailor found the half-naked body of the missing sailor on the floor of his cabin. We took his pulse and ascertained that he was already dead probably due to heart failure, as he had no visible injuries. I immediately communicated with the shore station and reported the incident to the proper Authorities. After that, I ordered the crew to put the sailor's body into the refrigerator until our arrival at the port of Cristobal which is estimated to be on 24 th November 1700 hrs LT.

η) Ασθένεια μέλους πληρώματος (*illness*).

Σε περίπτωση αισθένειας μέλους του πληρώματος, ανεξάρτητα από τη συβαρότητά της, πρέπει ο πλοιαρχός να καταγράψει το συμβάν στο Η.Γ., αναφέροντας όλες τις ενέργειες αντιμετωπίσεώς της και να ενημερώνει με γραπτές αναφορές του όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι και ο αισθενής αποστέλλεται σε ιατρό του λιμανιού ή σε νοσοκομείο, ο πλοιαρχός πρέπει επίσης να καταγράψει το γεγονός στο Η.Γ. με κάθε λεπτομέρεια (Πίνακες 3.14.1 και 3.14.2).

Πίνακας 3.14.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση αυθέντειας μέλους του πληρώματος.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λανή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πτυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ενταση Force		
1130	7886	045	046	050		NΔ	3-4	1015	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι/παραπλέοντας τις ακτές της Ιταλίας, σε
									στίγμα $\varphi = \dots$ $\lambda = \dots$, ο Γ' μηχανικός , ο οποίος
									χθες το απόγευμα είχε συμπτώματα ιλιγγων και πυρετού 38°C ,
									παρουσίασε υψηλό πυρετό 40.2°C προ μίας ώρας, και παρά τη
									χορήγηση αντιπυρετικών δισκίων ο πυρετός δεν υποχώρησε
									καθόλου. Κατόπιν τούτου, επικοινώνησα με κέντρο παροχής
									ιατρικών συμβουλών και ανέφερα τα συμπτώματα του ασθενούς.
									Η συμβουλή που μου δόθηκε ήταν να ακολουθηθεί η ίδια αγωγή
									και παράλληλα με αυτήν να χορηγηθεί στον ασθενή αντιβιοτικό
									σε ενέσιμη μορφή ανά $\ddot{\epsilon}$ ώρες. Αν παρ' όλα αυτά η κατάσταση
									του ασθενούς παραμείνει αμετάβλητη τις επόμενες 24 ώρες θα
									πρέπει να γίνει άμεση μεταφορά του με ελικόπτερο σε νοσοκομείο.

Table 3.14.2: Specimen of D.L. entry in case of crewmember's illness.

θ) Σύγκρουση (collision).

Σε περίπτωση συγκρούσεως ή προσκρούσεως πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες καταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον πλοίαρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (Πίνακες 3.15.1, 3.15.2, 3.16.1 και 3.16.2).

Σημείωση.

Για τις συνιστώμενες από το I.C.S. ενέργειες βλ. επίσης Παράρτημα ΙΣΤ (σελ. 264) - Emergency Checklists: Collision.

Πίνακας 3.15.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση συγκρούσεως μεταξύ πλοίων εν πλω.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)	Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)				
0915	8745	042	043	046		NA	2-3	1012
								Άνεμος ασθενής, θάλασσα λίγο ταραγμένη, μερική νέφωση,
								πυκνή ομίχλη, ορατότητα πτωχή, μέτρια αποθαλασσία. Πλέομε
								με μειωμένη ταχύτητα και σύμφωνα με τον ΔΚΑΣ και CBL-09 (Σ.Α.Δ.).
0940								Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= λ=
								εντοπίσαμε στο ραντάρ ένα πλοίο σε απόσταση 1,2
								ναυτικών μιλίων από την πλώρη μας και σε αντίθετη πορεία.
0941								Έγιναν προσπάθειες επικοινωνίας μέσω VHF. Δεν υπήρξε καμία
								ανταπόκριση και δεν ακουγόταν σήμα ομίχλης.
0942								Έδωσα αμέσως εντολή ανάποδα ολοταχώς και τιμόνι όλο δεξιά.
0944								Το άλλο πλοίο που απεδείχθη πιως ήταν το M/V
								άλλαξε πορεία προς αριστερά και τα δύο πλοία συγκρούστηκαν.
0945								Σήμανση γενικού συναγερμού.
0947								Ενεργοποίηση ομάδων πυροσβέσεως και αντιμετωπίσεως διαρροής.
0950								Έλεγχος για τυχόν τραυματισμούς. Δεν υπήρχαν τραυματισμοί.
1000								Μέτρηση όλων των δεξαμενών και υδροσυλλεκτών, έλεγχος για
								τυχόν ρύπανση. Δεν διαπιστώθηκε εισροή υδάτων και δεν παρα-
								τηρήθηκε ρύπανση.
1010								Επιθεώρηση για πιθανές ζημιές.
1015								Επικοινωνία με το άλλο πλοίο για τυχόν παροχή βοήθειας.
								Δεν ζητήθηκε βοήθεια.
1040								Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ.

Table 3.15.2: Specimen of D.L. entry in case of collision among vessels.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πτυξίδα Gyro (6)	Ευθυ- ντήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction (9)	Ενταση Force (10)		
0915	8745	042	043	046		SE	2-3	1012	Gentle breeze, slight sea, partly cloudy, dense fog, poor visibility, moderate swell. Sailing at reduced speed as per COLREGs and CBL-09 (S.M.S).
0940									At this time, while sailing/being in position Lat Long
									a vessel was detected on the radar screen at a distance of 1,2 NM
									heading/sailing towards our vessel's head and on opposite course.
0941									Attempts for communication via VHF. There was no response and the fog signal was not heard.
0942									Orders "Full Astern" and "Hard-a-starboard" given.
0944									The other vessel, which proved to be M/V altered course to port and the two vessels collided.
0945									General emergency alarm sounded.
0947									Fire party and Flooding Response team activated/summoned.
0950									Check for possible injuries. No person injured.
1000									Soundings of all DB tanks and bilges, check for possible pollution.
									No flooding or pollution reported.
1010									Inspection for possible damage.
1015									Communication with other vessel to render assistance if necessary.
									Assistance not required.
1040									Initial report to Owners as per S.M.S.

Πίνακας 3.16.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση προσκόπου πλοίου σε προβλήτα.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)	Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)				
2300					ΒΔ	3	1012	Κατά τη διάρκεια του απόπλου από το λιμάνι ενώ ο πλοηγός βρισκόταν πάνω στο πλοίο και καθώς προσεγγίζαμε την έξοδο του λιμανιού, το Μ/V εισερχόταν στο λιμάνι με μικρή ταχύτητα.
2301								Διαπιστώθηκε αλλαγή πορείας του εισερχόμενου πλοίου με κατεύ- θυνση προς εμάς.
2302								Επικοινωνία μέσω VHF με το πλοίο Μας ενημέ- ρωσε ότι το πηδάλιό του δεν αποκρίνεται.
2303								Δόθηκε εντολή στον πηδαλιούχο για στροφή δεξιά για αποφυγή συγκρούσεως με το άλλο πλοίο.
2305								Ελαφρά πρόσκρουση στην προβλήτα No.1 με τη δεξιά πλευρά.
2306								Συνέχιση πορείας προς την έξοδο του λιμανιού. Εντολή για μέτρηση διπύθμενων δεξαμενών, άνω πλευρικών δεξαμενών και υδρο- συλλεκτών. Έλεγχος για ρύπανση. Ειδοποίηση των αρχών του λιμανιού.
2315								Δεν διαπιστώθηκε εισροή υδάτων και ρύπανση.
2320								Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ.

Table 3.16.2: Specimen of D.L. entry in case of vessel's striking on quay.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- Θυνση Direc- tion	Ενταση Force		
2300					NW	3	1012		During departure from the Port of , the pilot being
									on board, and as we were approaching the outer breakwater,
									M/V was entering the port at slow speed.
2301									The inbound vessel suddenly altered course towards our vessel.
2302									Communication with M/V via VHF. We have been
									informed that her rudder does not respond.
2303									Helmsman was ordered to turn to starboard to avoid collision with
									other vessel.
2305									Vessel struck quay No.1 on starboard side slightly.
2306									Continued course towards outer breakwater. Ordered soundings
									of DB tanks, topside tanks and bilges. Checked for pollution.
									Reported to Port Authorities.
2315									No flooding or pollution reported.
2320									Initial report to Owners as per S.M.S.

ι) Προσάραξη (grounding / stranding).

Σε περίπτωση προσαράξεως (ακούσιας ή εκούσιας) πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες καταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον πλοίαρχο και ο οποίος αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (Πίνακες 3.17.1 και 3.17.2).

Σημείωση.

Για τις συνιστώμενες από το I.C.S ενέργειες βλ. επίσης Παράρτημα ΙΣΤ (σελ. 265) – Emergency Checklists: Stranding or grounding.

Πίνακας 3.17.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση προσαράξεως.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πιεζίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Dirrec- tion	Ένταση Force		
1324	8663	201	202	204		Δ	8-9	1001	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα $\phi = \dots$, $\lambda = \dots$,
									βόρεια της Μυκόνου, με πολύ άσχημες καιρικές συνθήκες και
									θυελλώδεις ανέμους, κατευθυνόμαστε στον όρμο της Πλανόρμου.
									Συμπλήρωση εντύπου 009.1 (Σ.Α.Δ.).
1330		360	001	003		Δ	8-9	1001	Μετά τον είσπλου στον όρμο και κατά τη διάρκεια των χειρισμών, το πλοίο
									προσάραξε σε αβαθή με μικρή ταχύτητα. Κράτηση μηχανών.
									Σήμανση γενικού συναγερμού. Κλείσιμο υδατοστεγών θυρών.
1332									Μετά από έλεγχο στο χάρτη διαπιστώθηκε ότι ο βυθός ήταν
									αμμώδης.
1334									Ενεργοποίηση ομάδας αντιμετωπίσεως διαρροής.
1336									Μετρήσεις των διπυθμένων δεξαμενών και των υδροσυλλεκτών.
									Δεν αναφέρθηκε αλλαγή στη στάθμη τους.
1340									Μέτρηση βάθους θάλασσας γύρω από το πλοίο.
1345									Υπολογισμός παλίρροιας.
1350									Έλεγχος μηχανοστασίου για πιθανές ζημιές. Δεν αναφέρθηκαν ζημιές.
1355									Διαπιστώθηκε/εκτιμήθηκε ότι το πλοίο μπορεί να επαναπλεύσει με τα δικά
									του μέσα. Έναρξη χειρισμών.
1400									Το πλοίο επανέπλευσε. Απομακρυνόμαστε από τα αβαθή.
1415									Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ.

Table 3.17.2: Specimen of D.L. entry in case of grounding / stranding.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μετρό ¹ Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ² ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ενταση Force		
1324	8663	201	202	204		W	8-9	1001	At this time, while sailing/being in position Lat Long, north of Mykonos, with very bad weather conditions and boisterous winds, we are sailing towards Panormos bay. Form 009.1 completed (S.M.S.).
1330		360	001	003		W	8-9	1001	While manoeuvring, after sailing into the bay, the vessel stranded in shallow waters at slow speed. Engines stopped. General emergency alarm sounded. Watertight doors closed
1332									On checking the chart it was established that the sea bottom was sandy.
1334									Flooding Response team activated / summoned.
1336									Soundings of DB tanks and bilges. No flooding reported.
1340									Sea depth measured around the vessel.
1345									Tide calculation.
1350									Engine room inspection for possible damage. No damage reported.
1355									It was established / estimated that the vessel could refloat without assistance. Commenced manoeuvring.
1400									Vessel refloated. Sailing away from shallow waters.
1415									Initial report to Owners as per S.M.S.

ia) Πυρκαγιά (fire).

Σε περίπτωση πυρκαγιάς πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες καταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον πλοιάρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (Πίνακες 3.18.1 και 3.18.2).

Σημείωση.

Για τις συνιστώμενες από το I.C.S. ενέργειες βλ. επίσης Παράρτημα ΙΣΤ (σελ. 267) – Emergency Checklists: Fire.

Πίνακας 3.18.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση πυρκαγιάς στο μηχανοστάσιο.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ενταση Force		
1530	4412	187	188	192		ΒΔ	5-6	1003	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα $\phi = \dots$ $\lambda = \dots$, εκδηλώθηκε πυρκαγιά στο μηχανοστάσιο.
1532									Σήμανση συναγερμού πυρκαγιάς.
1533									Κράτηση μηχανής.
1534									Ενεργοποίηση ομάδας πυροσβέσεως.
1535									Αντλία πυροσβέσεως έκτακτης ανάγκης σε λειτουργία.
1536									Διακοπή παροχής αέρα και καυσίμων.
1537									Λόγω μεγάλης εκτάσεως της πυρκαγιάς δόθηκε εντολή στο πλήρωμα του μηχανοστασίου να εγκαταλείψει τις θέσεις του και να κατακλυσθεί όλος ο χώρος με CO_2 .
1538									Πέρας εκκενώσεως μηχανοστασίου. Έλεγχος για τραυματισμούς. Δεν υπάρχουν τραυματισμοί.
1539									Έναρξη κατακλύσεως με CO_2 .
1544									Πέρας κατακλύσεως. Η πυρκαγιά κατασβέστηκε.
1545									Επιθεώρηση για ζημιές.
1615									Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ. \dots

Table 3.18.2: Specimen of D.L. entry in case of fire in the engine room.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πεζίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
1530	4412	187	188	192		NW	5-6	1003	At this time, while sailing/being in position Lat Long fire broke out in the engine room.
1532									Fire alarm sounded.
1533									Engine stopped.
1534									Emergency Response Team activated / summoned.
1535									Emergency fire pump in operation.
1536									Ventilation and fuel supply shut down.
1537									Due to the extent of the fire I ordered the engine room crew to evacuate the engine room and release CO ₂ in the entire compartment.
1538									Engine room evacuation completed. Check for possible injuries.
									No person injured.
1539									Commenced releasing CO ₂ .
1544									Completed releasing CO ₂ . Fire extinguished.
1545									Inspection for damage.
1615									Initial report to Owners as per S.M.S.

ιβ) Έκρηξη (explosion).

Σε περίπτωση εκρήξεως πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες καταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον πλοιάρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (Πίνακες 3.19.1 και 3.19.2).

Πίνακας 3.19.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση εκρήξεως σε Φ/Γ πλοίο.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρό ¹ Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ² ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
1012	5741	112	112	114		Δ	4-5	1009	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= λ=, και ενώ πραγματοποιούταν επισκευή σωληνώσεων στο κατάστρωμα αριστερά από το κύτος No. 2 με χρήση οξυγονοκολλήσεως, σημειώθηκε έκρηξη σε φιάλη οξυγόνου.
1013									Σήμανση συναγερμού πυρκαγιάς, κλήση αγήματος πυρκαγιάς και ενεργοποίηση μέσων αντιμετωπίσεως.
1015									Έλεγχος για τυχόν τραυματισμούς και εκδήλωση πυρκαγιάς.
1020									Δεν διαπιστώθηκε πυρκαγιά. Διαπιστώθηκε ελαφρύς τραυματισμός (μώλωπες) του εφαρμοστή ο οποίος χειρίζόταν την οξυγονοκόλληση.
1025									Παροχή πρώτων βοηθειών στον εφαρμοστή.
1030									Έλεγχος για πιθανή ζημιά
1035									Διαπιστώθηκε ζημιά στο δίκτυο ερματισμού και στα προστατευτικά του.
1050									Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ.

Table 3.19.2: Specimen of D.L. entry in case of explosion.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρό ¹ Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ² ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
1012	5741	112	112	114		W	4-5	1009	At this time, while sailing/being in position Lat Long and pipeline repairs were being effected on the deck at the port side of hold No. 2 using oxyacetylene welding, an oxygen bottle exploded.
1013									Fire alarm sounded. Fire party summoned. Firefighting means activated.
1015									Checking for possible injuries and fire.
1020									No fire reported. Fitter , who was using the oxyacetylene welding has sustained minor injuries (bruises).
1025									First aid given/provided to fitter.
1030									Inspection for possible damage.
1035									Damage was detected on ballast line and its protective guards.
1050									Initial report to Owners as per S.M.S.

ιγ) Γυμνάσια (drills).

Όλα τα γυμνάσια που πραγματοποιούνται σε ένα πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του ή κατά την παραμονή του σε λιμάνι, καταγράφονται σε ειδικό βιβλίο γυμνασίων με κάθε λεπτομέρεια, όπως επίσης γράφονται επιγραμματικά και στο Η.Γ. του πλοίου (Πίνακες 3.20.1 και 3.20.2).

Πίνακας 3.20.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση διεξαγωγής γυμνασίου «εγκαταλείψεως πλοίου».

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ενταση Force		
0800	2268	075	073	079		BA	3	1015	Άνεμος ασθενής, θάλασσα λίγο ταραγμένη, μερική νέφωση, ορατότητα καλή, ελαφρά αποθαλασσία. Άλλαγή φυλακής σύμφωνα με CBL-12 (Σ.Α.Δ.).
0812									Σήμανση γενικού συναγερμού με τη σφυρίκτρα του πλοίου για πραγματοποίηση γυμνασίου εγκαταλείψεως πλοίου.
0814									Συγκέντρωση πληρώματος στο κατάστρωμα επιβιβάσεως.
0816									Η σωσίβια λέμβος Νο2 ανακρεμάσθηκε στο κατάστρωμα επιβιβάσεως.
0845									Επαναποθέτηση λέμβου στην αρχική θέση της και ασφάλισή της.
0924									Πέρας γυμνασίου, αποτελέσματα ικανοποιητικά.
1200	2287	075	073	077		BA	3-4	1012	Άνεμος ασθενής, θάλασσα λίγο ταραγμένη, νεφοσκεπής, ορατότητα καλή. Διεξάγεται ημερήσιος έλεγχος οργάνων γέφυρας.

Table 3.20.2: Specimen of D.L. entry in case of “abandon ship” drill.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ενταση Force		
0800	2268	075	073	079		NE	3	1015	Gentle breeze, slight sea, partly cloudy, good visibility, low swell. Changing over the watch according to CBL-12 (S.M.S).
0812									General emergency alarm sounded through the whistle of the vessel, so as an “Abandon ship” drill to be carried out.
0814									Crew assembled on embarkation deck.
0816									Lifeboat No. 2 lowered to embarkation deck.
0845									Lifeboat hoisted and secured.
0924									Completion of drill. Results satisfactory.
1200	2287	075	073	077		NE	3-4	1012	Gentle breeze, slight sea, overcast, good visibility. Carrying out daily bridge test.

ιδ) Πειρατεία (piracy).

Όταν ένα πλοίο διέρχεται από περιοχή με υψηλό κίνδυνο πειρατείας πρέπει να εντείνονται οι φυλακές (hard lookout) και να καταγράφεται αυτό στο Η.Γ. Μετά από μια εκδήλωση πειρατείας και αφού αποχωρήσουν οι πειρατές, πρέπει να γίνεται καταγραφή των χρημάτων ή των αντικειμένων που κλάπηκαν και ο πλοίαρχος πρέπει να καταγράψει το συμβάν στο Η.Γ. και να ενημερώνει με γραπτές αναφορές του όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (Πίνακες 3.21.1 και 3.21.2).

Πίνακας 3.21.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση πειρατείας.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρό ^{Log} (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ^{ευθυν-} τήριας Standard (7)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)	Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήριας Standard (7)				
0400	7423	122	124	126		BA	3-4	1010
								Άνεμος μέτριος, θάλασσα ταραγμένη, μερική νέφωση, ορατότητα καλή. Πλέοντας σε στίγμα $\varphi = \dots$, $\lambda = \dots$ λόγω υψηλού κινδύνου πειρατείας στην περιοχή έχουν ενταθεί οι φυλακές σε όλο το πλοίο. Συμπλήρωση εντύπου 007.4 (Σ.Α.Δ.).
0518	7435	122	123	126		BA	3-4	1011
								Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα $\varphi = \dots$, $\lambda = \dots$, εντοπίσαμε δύο μικρά σκάφη να πλησιάζουν από πλώρα αριστερά και δεξιά.
0519								Προσπάθεια επικοινωνίας με αυτά χωρίς επιτυχία.
0525								Ο ναύτης φυλακής πλώρης ανέφερε ότι τα άγνωστα σκάφη αναπτύσσουν ταχύτητα με κατεύθυνση το πλοίο μας.
0530								Ο Ν/Φ πλώρης μας ενημέρωσε ότι οκτώ άτομα με σκουρόχρωμα ρούχα και οπλισμένοι με πυροβόλα όπλα ανεβαίνουν με σχοινιά στο πλοίο.
0531								Σήμανση συναγερμού. Δόθηκε εντολή στο Ν/Φ να απομακρυνθεί από την πλώρη και στο πλήρωμα να μην αντισταθεί στους πειρατές.
0533								Τέσσερα άτομα εισέβαλαν στη γέφυρα και με την απειλή των όπλων μας ανάγκασαν να κρατήσομε τις μηχανές και να τους δώσουμε ό,τι χρήματα είχαμε.
0535								Αφαίρεσαν 100.000 δολάρια ΗΠΑ από το χρηματοκιβώτιο του πλοίου.
0540								Οι πειρατές αποβιβάστηκαν και κατευθύνθηκαν προς άγνωστη κατεύθυνση.
0600								Έγινε αναφορά του συμβάντος σε αντιπροσώπους πλοιοκτητών, ναυλωτές και στο Κέντρο Αντιμετωπίσεως Πειρατείας.

Table 3.21.2: Specimen of D.L. entry in case of piracy.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Τυρ- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυ- ντήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ένταση Force		
0400	7423	122	124	126		NE	3-4	1010	Moderate breeze, moderate sea, partly cloudy, good visibility.
									Sailing in position Lat Long Due
									to great danger of piracy in the vicinity, I ordered hard lookout
									throughout the vessel. Form 007.4 completed (S.M.S).
0518	7435	122	123	126		NE	3-4	1011	At this time, while sailing/being in position Lat Long, sighted two
									small craft approaching the port and starboard bow of the vessel.
0519									We tried to communicate with them without success.
0525									The sailor of the watch on the forecastle reports
									that the unknown craft are increasing speed towards our vessel.
0530									The sailor of the watch reports eight men dressed in dark clothes
									and armed with guns boarding the vessel using ropes.
0531									Alarm sounded. I ordered the sailor of the watch to leave the
									forecastle and the crew not to resist the pirates.
0533									Four men entered the bridge and, threatening us with their guns,
									forced us to stop the engines and hand them all our money.
0535									They stole 100.000 USD from vessel's safe.
0540									The pirates disembarked and headed for unknown direction.
0600									Report to Owners, Charterers and Antipiracy Centre.

ιε) Άνθρωπος στη θάλασσα (man overboard).

Σε περίπτωση πτώσεως ανθρώπου στη θάλασσα πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες καταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον πλοίαρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (Πίνακες 3.22.1 και 3.22.2).

Σημείωση.

Για τις συνιστώμενες, από το I.C.S. ενέργειες βλ. επίσης Παράρτημα ΙΣΤ (σελ. 266) – Emergency Checklists: Man overboard.

Πίνακας 3.22.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση πτώσεως ανθρώπου στη θάλασσα.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ANEMOS WIND (9)	Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυ- τήρια Standard (7)				
0948	1213	179	179	182		B	5	1008
								Tην ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα $\phi = \dots$, $\lambda = \dots$, ακούστηκε από το κατάστρωμα η κραυγή "Άνθρωπος στη θάλασσα από δεξιά". Αμέσως δόθηκαν οι εντολές "τιμόνι όλο δεξιά" και "μηχανές σε ετοιμότητα". Κυκλικό σωσίβιο της γέφυρας ερρίφθη στη θάλασσα και καταγράφηκε το στίγμα του.
0949								Εκτελείται στροφή Williamson για τον εντοπισμό του ατόμου. Σήμανση σήματος «άνθρωπος στη θάλασσα» και κλήση του πλοιάρχου.
0950								Ειδοποίηση παραπλέοντων πλοίων με VHF και MF.
0952								Εντολή προετοιμασίας λέμβου διασώσεως για καθαίρεση.
0959								Το μέλος του πληρωμάτου εντοπίσθηκε στη θάλασσα.
1000								Καθαίρεση λέμβου διασώσεως.
1010								Περισυλλογή του ναυτικού Διαπιστώθηκε ότι είναι καλά στην υγεία του.
1014								Επιστροφή λέμβου διασώσεως και ανάκτησή της.
1015								Ειδοποίηση παραπλέοντων πλοίων για την ανεύρεση του ναυτικού.
1020								Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ.

Table 3.22.2: Specimen of D.L. entry in case of man overboard.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πεδία Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- Θυνση Direction	Ενταση Force		
0948	1213	179	179	182		N	5	1008	At this time, while sailing/being in position Lat Long "Man Overboard on starboard side" was heard from deck. Orders "Hard-a- Starboard" and "Standby engines" were immediately given. MOB lifebuoy thrown overboard and its position marked.
0949									Carrying out the Williamson turn to locate the missing person. Man Overboard alarm sounded and the Master was called.
0950									Report to all vessels in vicinity via VHF and MF.
0952									Stand by to launch Rescue Boat.
0959									Crewmember located in the water.
1000									Rescue Boat launched.
1010									Crewmember recovered. He is in good health.
1014									Rescue Boat returned and hoisted.
1015									Report to all vessels in vicinity of crewmember's recovery.
1020									Initial report to Owners as per S.M.S.

ιωτ) Ζημιά από πάγους (ice damage).

Σε περίπτωση ναυσιπλοΐας του πλοίου σε περιοχή με πάγους πρέπει να γίνονται διάφορες ενέργειες, οι οποίες καταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον πλοίαρχο, σύμφωνα με το ανάλογο έντυπο του Σ.Α.Δ. (Πίνακας 3.23.1 και 3.23.2).

Πίνακας 3.23.I: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση ζημιάς από πάγους.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πεζίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direc- tion	Ενταση Force		
1836	1355	316	318	319		B	4	1007	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα $\phi = \dots$
									$\lambda = \dots$, και ενώ πλέομε με καλές καιρικές συνθήκες, μου
									αναφέρθηκε από τον Α/Φ ύπαρξη πάγων λεπτού πάχους
									σε όλη την περιοχή πρώρα του πλοίου.
1837									Δόθηκε εντολή να ελαττωθούν οι στροφές της μηχανής και να
									ενταθούν οι φυλακές σε όλο το πλοίο, ώστε να
									αποφύγομε να πλεύσομε μέσα από τους πάγους.
1838		350	352	353					Αλλαγή πορείας ως έναντι για αποφυγή του πάγου.
1845									Κατά την απομάκρυνση του πλοίου από τους πάγους ακούσθηκε
									ελαφρύς τριγμός από πρόσκρουση αυτού σε
									προφανώς μικρό τεμάχιο πάγου.
1846									Δόθηκε εντολή για περαιτέρω μείωση στροφών μηχανής.
1847									Δόθηκε εντολή για μέτρηση διπύθμενων δεξαμενών, υδροσυλλεκτών, πτωραίας και πρυμναίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως.
1855									Δεν διαπιστώθηκε εισροή υδάτων. Επιφυλάσσομαι για επιθεώρηση του
									σημείου προσκρούσεως με τον πάγο στο πρώτο λιμάνι προσεγγίσεως.
1915									Εστάλη αρχική αναφορά στην εταιρεία σύμφωνα με Σ.Α.Δ. \dots
									Το πλοίο απομακρύνθηκε από την επικίνδυνη περιοχή και πλέομε
									ολοταχώς για τον προορισμό μας.

Table 3.23.2: Specimen of D.L. entry in case of ice damage.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction (9)	Ενταση Force (10)		
1836	1355	316	318	319		N	4	1007	At this time, while sailing/being in position Lat Long in fairly good weather conditions, the Officer of the watch located pack ice in the area ahead of the vessel.
1837									Ordered reduction of engine revolutions and hard lookout throughout the vessel to avoid sailing through the ice.
1838		350	352	353					Course altered to avoid the ice.
1845									While manoeuvring, a creaking sound was heard due to vessel's striking against a relatively small piece of ice.
1846									Additional reduction of engine revolutions ordered.
1847									Ordered soundings of DB tanks, bilges, Fore Peak and After Peak tanks.
1855									No flooding reported. I intend to have survey carried out at the first port of call.
1915									Initial report to Owners as per S.M.S. Vessel clear of dangerous area. Proceeding to our destination at full speed.

ιζ) Έρευνα και διάσωση (search and rescue).

Σε περίπτωση λήψεως μηνύματος κινδύνου και αποφάσεως συμμετοχής ενός πλοίου σε έρευνα και διάσωση πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες καταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον πλοιάρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (Πίνακες 3.24.1 και 3.24.2).

Σημείωση.

Για τις συνιστώμενες από το I.C.S. ενέργειες βλ. επίσης Παράρτημα ΙΣΤ (σελ. 269) – Emergency Checklists: Search and rescue.

Πίνακας 3.24.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση έρευνας και διαμόσεως.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τηρίας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Dirrec- tion	Ενταση Force		
0530	5556	247	246	249		B	7-8	998	Την ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα $\phi = \dots$, $\lambda = \dots$, ελήφθη σήμα κινδύνου από το M/T που βρίσκεται σε στίγμα $\phi = \dots$ και $\lambda = \dots$. Το πλοίο αυτό, που εγκαταλείφθηκε από το πλήρωμά του λόγω εισροής υδάτων, υπολογίσθηκε ότι βρίσκεται σε απόσταση 18 ναυτικών μιλών από εμάς. Ήθελαμε σε επιαφή με το κέντρο συντονισμού έρευνας και διασώσεως RCC και δώσαμε το στίγμα μας ζητώντας παράλληλα οδηγίες.
0536	5557	247	246	249		B	7-8	998	Νέα επικοινωνία με RCC. Δόθηκε εντολή να σπεύσουμε στην περιοχή του συμβάντος. Άλλαγή πορείας. Πλέομε ολοταχώς προς περιοχή συμβάντος. Έδωσα εντολή σε αξιωματικούς και πλήρωμα να ετοιμασθούν για διάσωση ναυαγών. Ενημέρωση πλοιοκτητών και ναυλωτών για το συμβάν.
0700	5575	215	215	218		B	8	999	Άφιξη στην περιοχή του συμβάντος. Κανένα ίχνος του M/T Έναρξη έρευνας.
0718									Εντοπισμός σήματος SART στα 5 ναυτικά μίλια προς 230°. Προσεγγίζομε με μικρή ταχύτητα.
0745									Δημιουργία υπήνεμου. Σωσίβιες λέμβοι πλησιάζουν από την αριστερή πλευρά.
0750									Πρόσδεση σωσιβίων λέμβων. Ανακρέμαση σκάλας επιβιβάσεως.
0755									Επιβιβάστηκαν οκτώ (8) ναυαγοί, οι οποίοι είναι όλοι καλά στην υγεία τους. Παροχή πρώτων βοηθειών. Πορεία για το λιμάνι
0800									Ειδοποίηση RCC, πλοιοκτητών και ναυλωτών.

Table 3.24.2: Specimen of D.L. entry in case of Search and Rescue (SAR).

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- Θυνση Direction	[Ενταση] Force		
0530	5556	247	246	249		N	7-8	998	At this time, while sailing/being in position Lat Long a distress signal was received from M/T sailing in position Lat Long The said vessel, which had been abandoned by her crew due to flooding, was found to be at a distance of 18 NM from our vessel. Communicated with RCC , reported our position and asked for instructions.
0536	5557	247	246	249		N	7-8	998	New communication with RCC We were ordered to proceed to the scene. Course altered. Proceeding to the scene at full speed. Ordered Officers and crew to stand by for rescue operation. Informed Owners and Charterers of the incident.
0700	5575	215	215	218		N	8	999	Arrival at distress position. No sign of M/T Commenced SAR operation.
0718									SART signal located at a distance of 5 NM to 230°. Approaching at slow speed.
0745									Making a lee. Lifeboats approaching on port side.
0750									Lifeboats made fast. Accommodation ladder lowered.
0755									Eight crewmembers picked up, all in good health. First aid given/provided.
0800									Set course to port of Report to RCC, Owners, Charterers.

η) Εισροή υδάτων/Κατάκλυση (flooding).

Σε περίπτωση εισροής υδάτων και κατακλύσεως του πλοίου πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες καταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον πλοιάρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (Πίνακες 3.25.1 και 3.25.2).

Σημείωση.

Για τις συνιστώμενες από το I.C.S., ενέργειες βλ. επίσης Παράρτημα ΙΣΤ (σελ. 268) – Emergency Checklists: Flooding.

Πίνακας 3.25.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση εισροής υδάτων μετά από προσάραξη.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρό ¹ Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ² ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυ- ντήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Dirrec- tion	Ενταση Force		
1300									Κράτηση μηχανής.
1305									Μέτρηση βάθους θάλασσας γύρω από όλο το πλοίο και βυθισμάτων του πλοίου. Μετρήσεις δεξαμενών έρματος και καυσίμων.
									Διαπιστώθηκε εισροή υδάτων στις No. 1, 2 διπτύθμενες δεξαμενές αριστερά. Δεν διαπιστώθηκε ρύπανση.
1306									Ειδοποιήθηκαν αρχές λιμένος, πλοιοκτήτες, ναυλωτές.
1315									Μετά από υπολογισμούς διαπιστώθηκε ότι το πλοίο μπορεί να επα- ναπλεύσει χωρίς βοήθεια.
1320									Έναρξη χειρισμού για επανάπλευση του πλοίου.
1330									Πέρας χειρισμών. Το πλοίο επανάπλευσε.
1350									Δόθηκε αναφορά σε αρχές λιμένος, πλοιοκτήτες, ναυλωτές.

Table 3.25.2: Specimen of D.L. entry in case of flooding due to grounding.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μετρό ¹ Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ² ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυ- ντήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Dirrec- tion	Ενταση Force		
1300									Engine stopped.
1305									Sea depth around the vessel and vessel's draught measured. Soundings of ballast tanks and fuel tanks. Found out flooding in No. 1, 2 DB tanks port side. No pollution observed.
1306									Report to Port Authorities, Owners, Charterers.
1315									Following calculations, it was determined that the vessel could refloat without assistance.
1320									Commenced manoeuvring to refloat.
1330									Manoeuvring completed. Vessel refloated.
1350									Report to Port Authorities, Owners, Charterers.

ιθ) Ακυβερνησία (Not Under Command).

Σε περίπτωση ακυβερνησίας ενός πλοίου πρέπει να γίνουν διάφορες ενέργειες, οι οποίες καταγράφονται στο Η.Γ. του πλοίου από τον πλούταρχο, ο οποίος και αναφέρει το συμβάν σύμφωνα με το Σ.Α.Δ. (Πίνακες 3.26.1 και 3.26.2).

Σημείωση.

Για τις συνιστώμενες από το I.C.S. ενέργειες βλ. επίσης Παράρτημα ΙΣΤ (σελ. 263) – Emergency Checklists: Main engine or steering failure.

Πίνακας 3.26.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση ακυβερνησίας λόγω μηχανικής βλάβης.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ANEMOS WIND (9)	Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- ποέξιδα Gyro (6)	Ευθυ- τήρια Standard (7)				
1000	3962	250	249	255		B	2	1017
								Tην ώρα αυτή, ευρισκόμενοι σε στίγμα φ= λ=, και ενώ πλέομε
								με πολύ καλές καιρικές συνθήκες και χωρίς θαλάσσια ρεύματα,
								παρατηρήθηκε ελάπτωση των στροφών της μηχανής.
1005								Ο Α΄ μηχανικός ανέφερε ότι σύμφωνα με τις ενδείξεις πιθανολογεί
								ρήγμα στο καπάκι του κυλίνδρου № 4.
1006								Κράτηση μηχανής για επισκευή ζημιών. Επίδειξη σχημάτων
								ακυβερνησίας.
1007								Ειδοποίηση παραπλεόντων πλοίων με VHF και MF για την
								κατάσταση ακυβερνησίας.
1015								Έναρξη επισκευών.
1200	3964				B	2	1016	Άνεμος πολύ ασθενής, θάλασσα ήρεμη, αίθριος, ορατότητα πολύ καλή.
								Οι επισκευές συνεχίζονται. Άλλαγή φυλακής σύμφωνα με CBL-12 (Σ.Α.Δ.)
1400					B	2	1016	Συνεχείς έλεγχοι του στίγματος.
1530								Πέρας επισκευών. Μηχανή σε ετοιμότητα.
1536	3965	250	249	254	B	2	1016	Επανεκκίνηση μηχανής. Ειδοποίηση παραπλεόντων πλοίων με VHF και MF
								για την επανεκκίνηση του πλοίου. Συνέχιση του ταξιδιού.
								Ενημέρωση πλοιοκτητών.
1600	3971	250	249	254	B	2	1016	Ίδιες καιρικές συνθήκες.

Table 3.26.2: Specimen of D.L. entry in case of vessel being Not Under Command (NUC) due to engine failure.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)	Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήριας Standard (7)				
1000	3962	250	249	255		N	2	1017
								At this time, while sailing/being in position Lat Long in very
								good weather conditions and without any currents, a reduction of the
								engine revolutions was observed.
1005								The Chief Engineer reported that according to readings the
								crown of No.4 cylinder may have a crack.
1006								Engine stopped to repair damage. NUC shapes hoisted.
1007								Reported the situation to vessels in vicinity via VHF and MF.
1015								Commencement of repairs.
1200	3964				N	2	1016	Light breeze, smooth sea, cloudless, very good visibility. Repairs
								being effected. Changing over the watch according to CBL-12 (S.M.S.).
1400					N	2	1016	Constant ship position checks.
1530								Completion of repairs. Stand by Engine.
1536	3965	250	249	254		N	2	1016
								Engine restarted. Reported to vessels in vicinity of restoration of
								power via VHF and MF. Voyage resumed.
1600	3971	250	249	254		N	2	1016
								Same weather conditions.

κ) Ζημιές στα μέσα φορτοεκφορτώσεως (damage to cargo handling equipment).

Πολλές φορές, κατά τη διάρκεια της φορτώσεως ή της εκφορτώσεως ενός πλοίου, είναι πιθανό να προκληθούν ζημιές στα μέσα που χρησιμοποιούνται (π.χ. βαρούλκα). Σε κάθε τέτοια περίπτωση ο πλοίαρχος πρέπει να καταγράψει το γεγονός στο Η.Γ. με όλες τις λεπτομέρειες, να συντάσσει επιστολές διαμαρτυρίας προς τους υπεύθυνους για την πρόκληση των ζημιών και να ενημερώνει με γραπτές αναφορές του όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

κα) Ζημιές στο πλοίο κατά τη διάρκεια φορτοεκφορτώσεως (damage to ship during loading / discharging operations).

Κατά τη διάρκεια της φορτώσεως ή της εκφορτώσεως ενός πλοίου, είναι πιθανό να προκληθούν ζημιές όχι μόνο στα μέσα φορτοεκφορτώσεως, αλλά και στο ίδιο το πλοίο (π.χ. στα αμπάρια ή στα καλύμματά τους, σε κιγκλιδώματα κ.λ.π.). Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω ο πλοίαρχος πρέπει να καταγράψει κάθε τέτοιο συμβάν στο Η.Γ. να συντάσσει επιστολές διαμαρτυρίας προς τους υπεύθυνους των ζημιών και να ενημερώνει με γραπτές αναφορές του όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (Πίνακες 3.27.1 και 3.27.2).

Πίνακας 3.27.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. σε περίπτωση προκλήσεως ζημιών στο πλοίο κατά τη διάρκεια φορτώσεως.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ενταση Force		
1318									Την ώρα αυτή, κατά τη διάρκεια φορτώσεως χαλυβδίνων ράβδων στο No. 1 αμπάρι του πλοίου προκλήθηκε ζημιά στη σκάλα του αμπαριού από πρόσκρουση φορτίου. Συγκεκριμένα αποκολλήθηκε ένα τμήμα αυτής, μήκους 4m, που έπεσε στο πανιόλο του αμπαριού. Δεν σημειώθηκε τραυματισμός.
1354									Την ώρα αυτή, κατά τη διάρκεια φορτώσεως χαλυβδίνων ράβδων στο No. 4 αμπάρι του πλοίου, έσπασαν δύο μόνιμοι πρυμναίοι προβολείς δεξιά μέσα στο αμπάρι, όταν δύο ράβδοι προσέκρουσαν σε αυτούς κατά τη φόρτωσή τους. Οι προβολείς και τα προστατευτικά τους καταστράφηκαν ολοσχερώς.

Table 3.27.2: Specimen of D.L. entry in case of damage to vessel during loading.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ενταση Force		
1318									At this time, while steel bars were being loaded into No.1 hold, damage was caused to the ladder of the hold after being struck by cargo. Specifically a part of the ladder, of 4 metres in length, was broken and fell into the hold. No person was injured.
1354									At this time, while steel bars were being loaded into No.4 hold, two fixed floodlights on the starboard side aft part of the aforesaid hold were broken when two bars struck them during loading. The floodlights, as well as their protective guards, were completely destroyed.

κβ) Ταξίδι επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου (Voyage of a Ro-Ro vessel).

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ενός Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου (Ro-Ro), εκτός των άλλων ενεργειών/παρατηρήσεων που καταγράφονται στο Η.Γ. από τον πλοιάρχο, καταχωρούνται και κωδικοποιημένες εγγραφές σύμφωνα με το εγχειρίδιο του Συστήματος Ασφαλούς Διαχειρίσεως (Σ.Α.Δ.) του συγκεκριμένου πλοίου (Πίνακες 3.28.1 και 3.28.2).

Πίνακας 3.28.1: Υπόδειγμα εγγραφής Η.Γ. επιβατηγού-οχηματαγωγού (Ro-Ro) πλοίου.

Ώρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λανή ευθυ- νήσιας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήρια Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0830									Έναρξη επιβιβάσεως και φορτώσεως.
1100									Προετοιμασίες απόπλου σύμφωνα με CBL-10-11 (Σ.Α.Δ.)
1145									Μηχανή σε ετοιμότητα.
1200									Πέρας επιβιβάσεως και φορτώσεως. Επιβάτες ... και οχήματα
									Έγινε έλεγχος ευστάθειας πλοίου, υπολογίσθηκε GoM=2,48 m.
									Βυθίσματα απόπλου ΠΡ=6,49 m, ΠΜ=6,65 m, και ΜΒ= 6,57 m.
									A/Φ Σ..... Π..... Υποπ/ρχος.
1202									Καταπέλτες κλειστοί. Έγινε έλεγχος στεγανότητας καταπελτών, υδατοστεγών θυρών και μπαρκαρίζων.
1204									Απόδεση κάβων, πρόσω αργά.
1206									Έγινε ανακοίνωση και προβολή ταινίας βίντεο προς τους επιβάτες με θέμα τα διαθέσιμα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα του πλοίου
1215									Εκτός λιμένος, πτερύγια ευστάθειας εντός λειτουργίας.
1217	330	330	327	3A					Πρόσω ολοταχώς για CBL-02-03 (Σ.Α.Δ.)
1600	330	330	327	3A	ΔΝΔ	8	1018		Αιθριος, θυελλώδης, τρικυμιώδης, ορατότητα καλή.
									CBL-01-02-03-04 (Σ.Α.Δ.). A/Φ Φ..... Π..... Υποπ/ρχος
1620	340	340	337	3A					Παράλλαξη φανού απόσταση 3,5 ν.μ. Α/Π ως έναντι.
2000	340	340	337	3A	NΔ	8-9	1015		Αιθριος, πολύ θυελλώδης, τρικυμιώδης, ορατότητα καλή.
									CBL-01-02-03-04 (Σ.Α.Δ.). A/Φ Ν..... Κ..... Υποπ/ρχος
2012	333	333	330	3A					Είσοδος στο σύστημα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας (T.S.S.). Α/Π ως έναντι. CBL-09 (Σ.Α.Δ.).
2040									Πτερύγια ευστάθειας εκτός λειτουργίας.
2050	342	342	339	3A					Έξοδος από το T.S.S. Α/Π ως έναντι.
2106									Πλησίον λιμένος Μηχανή σε ετοιμότητα.
2115									Είσοδος στο λιμάνι.
2120									Στροφή του πλοίου δεξιά.
2125									Έναρξη πλαγιοδετήσεως δεξιά.
2132									Πέρας πλαγιοδετήσεως δεξιά.
2134									Άνοιξαν οι καταπέλτες.
2135									Έναρξη αποβιβάσεως και εκφορτώσεως. Πέρας κινήσεων με μηχανή.
2245									Πέρας αποβιβάσεως και εκφορτώσεως.
2400									Στην ίδια θέση. A/Φ Θ..... Κ..... Ανθ/ρχος. Τηρείται ομάδα αντιμετωπίσεως κινδύνου.

Table 3.28.2: Specimen of D.L. entry in case of voyage of a Ro-Ro vessel.

Ωρες Time (3)	Δρομό- μέτρο Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παραλ- λαγή ευθυν- τήριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)		Βαρόμ. Baro (10)	Σ Y M B A N T A R E M A R K S (11)
		Αληθής True (5)	Γυρο- πυξίδα Gyro (6)	Ευθυν- τήριας Standard (7)		Διεύ- θυνση Direction	Ένταση Force		
0830									Commenced embarkation and loading.
1100									Preparations for departure as per CBL-10-11 (S.M.S.)
1145									Stand by Engine.
1200									Completed embarkation and loading. Passengers and vehicles Vessel's stability checked, GoM =2,48 m.
									Departure drafts FD= 6,49 m AD= 6,65 m and MD= 6,57 m.
									OOB: S..... P..... Chief Officer.
1202									Ramps closed. Checked tightness of ramps, watertight doors and cargo ports.
1204									All lines let go and heaved on. Slow ahead.
1206									Announcement made and video tape on vessel's available lifesaving and firefighting means shown to passengers.
1215									Left port, stabilisers on.
1217	330	330	327	3E					Full away towards CBL-02-03 (S.M.S.)
1600	330	330	327	3E	WSW	8	1018		Cloudless, gale, high sea, good visibility. CBL-01-02-03-04 (SMS)
									OOB: F..... P..... Chief Officer.
1620	340	340	337	3E					Light abeam, dist. 3,5 NM. Altering course.
2000	340	340	337	3E	SW	8-9	1015		Cloudless, strong gale, high sea, good visibility. CBL-01-02-03-04 (S.M.S.). OOB: N..... K..... Chief Officer.
2012	333	333	330	3E					Entering Traffic Separation Scheme (T.S.S.). Altering course CBL-09 (S.M.S.)
2040									Stabilisers off.
2050	342	342	339	3E					Leaving T.S.S. Altering course.
2106									Approaching port of S.B.E.
2115									Entering port.
2120									Vessel turning starboard.
2125									Commenced berthing starboard side alongside.
2132									All fast starboard side.
2134									Ramps opened.
2135									Commenced disembarkation and discharging. Finished with engine.
2245									Completed disembarkation and discharging.
2400									In same position. OOB: T..... K..... Second Officer.
									Emergency Response Team standing by.

3.1.5 Αντίγραφο Ημερολογίου Γέφυρας.

Εκτός από το Η.Γ., κάθε πλοίαρχος έχει πάντοτε στη διάθεσή του και το *Αντίγραφο του Ημερολογίου* (Deck Logbook Abstract). Αυτό είναι ένα δίφυλλο, χαραγμένο όπως ακριβώς το επίσημο Η.Γ., το οποίο ο πλοίαρχος συμπληρώνει στο τέλος κάθε μήνα και το αποστέλλει στην πλοιοκτήτρια εταιρεία. Στην πραγματικότητα αντιγράφει από το Η.Γ. τις κινήσεις του πλοίου και τα συμβάντα καθ' όλη τη διάρκεια του μήνα. Αν τυχόν συμβεί κάποιο σοβαρό γεγονός (π.χ. σύγκρουση ή εκδήλωση πυρκαγιάς), για το οποίο η πλοιοκτήτρια εταιρεία πρέπει να λάβει γνώση άμεσα, ο πλοίαρχος πρέπει να καταγράψει το συμβάν στο Αντίγραφο του Ημερολογίου Γέφυρας και να το αποστείλει ως συνημμένο μαζί με την αναφορά του στην εταιρεία και σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη όσο το δυνατό πιο σύντομα και με οποιοδήποτε μέσο. Αυτό είναι απαραίτητο γιατί το νομικό τμήμα της εταιρείας πρέπει να επιληφθεί της υποθέσεως και να εξετάσει όλες τις παραμέτρους για την όσο πιο σωστή και ευνοϊκή για την εταιρεία έκβασή της.

3.2 Ημερόλογιο Μηχανής.

3.2.1 Γενικά.

Το *Ημερολόγιο Μηχανής* (H.M.) (Engine Logbook) είναι ένα βιβλίο με ειδικότερο περιεχόμενο σε σχέση με το Η.Γ. Είναι διατιμημένο έντυπο του NAT, σελιδομετρημένο (100 φύλλα) και θεωρημένο. Τηρείται και υπογράφεται από τον Α' μηχανικό κάθε πλοίου με την εποπτεία του πλοιάρχου. Αυτό σημαίνει ότι ο πλοίαρχος ελέγχει τις εγγραφές συμβάντων και τις συνδυάζει με τις αντίστοιχες εγγραφές του Η.Γ., όταν αυτές συμπίπτει να αναγράφονται και σε αυτό.

Το Η.Μ. πρέπει να συμπληρώνεται τακτικά, να τηρείται σωστά και να φυλάσσεται υπεύθυνα από τον Α' μηχανικό του πλοίου, ο οποίος καταγράφει όλα τα στοιχεία που αφορούν στην κατάσταση και στη λειτουργία των κυρίων μηχανών, των ηλεκτρομηχανών και των βοηθητικών μηχανημάτων του πλοίου καθώς και όλα όσα συμβαίνουν καθημερινά μέσα στο μηχανοστάσιο, και στη συνέχεια το υπογράφει. Κατά τη συμπλήρωσή του ο Α' μηχανικός οφείλει να συμβουλεύεται το πρόχειρο Η.Μ., το οποίο τηρείται από τον εκάστοτε αξιωματικό φυλακής μηχανής. Το Η.Μ. ελέγχεται και θεωρείται στη Λιμενική ή Προξενική αρχή κατά τον κατάπλου του πλοίου.

Όλες οι εγγραφές στο Η.Μ. πρέπει να είναι καθαρογραμμένες και ευανάγνωστες. Πρέπει να καταγράφονται τα πραγματικά περιστατικά με συντομία και σαφήνεια. Για την εγγραφή οποιουδήποτε στοιχείου πρέπει να χρησιμοποιείται μελάνι, κατά προτίμηση μπλε ή μαύρο, και ποτέ μολύβι. Πρέπει επίσης να αποφεύγονται αποσβέσεις καθώς και παρεμβολές εγγραφών προκειμένου να μη δημιουργούνται υπόνοιες και αμφιβιητήσεις σε δικαστικές υποθέσεις διεκδικήσεως των εννόμων συμφερόντων του πλοίου και της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

3.2.2 Συμπλήρωση στοιχείων.

Στο πάνω αριστερό μέρος κάθε σελίδας του Η.Μ. (Παράστημα Η σελ. 236) αναγράφεται με κεφαλαία γράμματα η φράση "ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΜΗΧΑΝΗΣ ΔΗΣΕΛΟΠΛΟΙΟΥ", ή "ENGINE LOGBOOK OF M/S M/V", όπου αναγράφεται το όνομα του πλοίου.

Αμέσως μετά υπάρχει η ένδειξη "ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ" (No OF VOYAGE), όπου αναγράφεται ο αύξων αριθμός ταξιδίου του πλοίου.

Δεξιά από τον αριθμό ταξιδίου, και στις ενδείξεις "ΑΠΟ" (FROM) και "ΔΙΑ" (TO) αντίστοιχα, αναγράφονται τα ονόματα των λιμανιών αναχωρήσεως και προορισμού του πλοίου.

Τέλος, στην ένδειξη "ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΜΕΣΗΜΒΡΙΑΣ ΤΗΣ" (DATE NOON OF) αναγράφεται η ημέρα ονομαστικά και αριθμητικά, ο μήνας και το έτος, π.χ. Πέμπτη 10 Ιουλίου 2008 (Thursday 10 July 2008).

Κάθε φύλλο του Η.Μ. αποτελείται από τέσσερεις πίνακες, στους οποίους συμπληρώνονται στοιχεία και ενδείξεις που αφορούν στο χώρο του μηχανοστασίου του πλοίου. Πιο συγκεκριμένα:

α) Ο μεγαλύτερος πίνακας αφορά στις **Κύριες Μηχανές** (Main Engines). Σ' αυτόν συμπληρώνονται όλες οι ενδείξεις των μηχανών για κάθε μία από τις έξι τετράωρες φυλακές κατά τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου. Αυτές οι ενδείξεις είναι οι εξής:

– Ωρες απόπλου και κατάπλου.

- Θέση του δείκτη πετρελαίου.
- Στροφές της μηχανής.
- Θερμοκρασίες εξαγωγής νερού ψύξεως, εξαγωγής ψύξεως εμβόλων και εξαγωγής καυσαερίων σε όλους τους κυλίνδρους.
- Θερμοκρασία λαδιού λιπάνσεως.
- Θερμοκρασίες θάλασσας, αέρα σαρώσεως, μηχανοστασίου και πετρελαίου.
- Πιέσεις νερού, λαδιού λιπάνσεως και αέρα.
- Πίεση και πυκνότητα στους λέβητες.
- Στροφές, θερμοκρασία εισαγωγής καυσαερίων και θερμοκρασία εξαγωγής νερού ψύξεως στους στροβιλοφυσητήρες.

β) Κάτω από το μεγάλο πίνακα και στο αριστερό τμήμα του φύλλου του Η.Μ. υπάρχει ένας μικρότερος, ο οποίος αφορά στις **Ηλεκτρομηχανές** του πλοίου (Generators). Σε αυτόν συμπληρώνονται οι ενδείξεις θερμοκρασιών και πιέσεων στις ηλεκτρομηχανές για κάθε μία από τις έξι τετράωρες φυλακές κατά τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου.

γ) Δεξιά από αυτόν τον πίνακα υπάρχει άλλος που αφορά στα **Καύσιμα** και τα **Λιπαντικά** (Fuel Oil and Lubricating Oil). Σ' αυτόν συμπληρώνονται οι υπάρχουσες ποσότητές τους, οι καταναλώσεις τους και οι συνθήκες λειτουργίας της κύριας μηχανής.

δ) Στον τελευταίο από τους πίνακες συμπληρώνονται στοιχεία που αφορούν στις συνθήκες του πλου, τις καταμετρήσεις στάθμης των δεξαμενών καυσίμων, λιπαντικών και νερού που βρίσκονται εν χρήσει και οι ώρες λειτουργίας των κυρίων μηχανών, των ηλεκτρομηχανών και των βοηθητικών λεβήτων από την τελευταία γενική επιθεώρηση.

Τέλος, δεξιά από τους προαναφερόμενους πίνακες υπάρχει ένας χώρος στον οποίο αναγράφονται παρατηρήσεις και συμβάντα στο χώρο του μηχανοστασίου, δηλαδή:

- α) Τυχόν βλάβες.
- β) Παύση λειτουργίας της μηχανής.
- γ) Τυχόν επισκευές, καθαρισμοί και εργασίες συντηρησεως.
- δ) Γεγονότα που εξαρτώνται από τη λειτουργία της μηχανής, όπως ώρες πλου, ταχύτητα πλοίου, στροφές προπέλας.
- ε) Στοιχεία που επηρεάζουν τη λειτουργία της κύριας μηχανής, όπως καιρικές συνθήκες, κατάσταση θάλασσας, βυθίσματα πλώρης και πρόμνης.

3.3. Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών.

3.3.1 Γενικά.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 της Υ.Α. 1218.86/4-1-1996 (B19) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όλα τα πλοία που φέρουν σταθμό ραδιοεπικοινωνιών GMDSS είναι υπόχρεα να τηρούν **Ημερολόγιο Ραδιοεπικοινωνιών** (H.P.) (Global Maritime Distress and Safety System – **GMDSS Log**). Ειδικότερα, τέτοιο σταθμό πρέπει να φέρουν όλα τα πλοία καθώς και τα φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 300 κ.ο.χ. και άνω. Το H.P. θα πρέπει να φυλάσσεται στη γέφυρα κοντά στην εγκατάσταση GMDSS και να είναι διαθέσιμο για επιθεώρηση από οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο πρόσωπο από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ή από τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο κάποιας άλλης Αρχής. Είναι διατημένο έντυπο του NAT και αποτελείται από 100 αριθμημένα φύλλα.

3.3.2 Συμπλήρωση του Ημερολογίου Ραδιοεπικοινωνιών.

Το H.P. χωρίζεται σε δύο τμήματα, Α και Β (Παράρτημα Ε, σελ. 230). Πριν τη συμπλήρωση κάθε τμήματος πρέπει να γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

α) Το **Τμήμα Α** περιλαμβάνει τα εξής:

- Εισάγονται τα στοιχεία του πλοίου.
- Εισάγονται τα στοιχεία των χειριστών ραδιοεπικοινωνιών.
- Υποδεικνύεται το μέλος του πληρώματος που έχει ορισθεί από τον πλοίαρχο σύμφωνα με τον κανο-

νισμό IV 16(1) για να έχει την κύρια ευθύνη των ραδιοεπικοινωνιών σε περίπτωση κινδύνου. Αν είναι διαφορετικό, υποδεικνύεται και το πρόσωπο, που ορίζεται από τον Πλοίαρχο σύμφωνα με τον κανονισμό IV 15(7) για τη συντήρηση του ραδιοεξοπλισμού.

β) Το *Τμήμα B* περιλαμβάνει τα εξής:

- Περιληψη των επικοινωνιών, των σχετικών με περιστατικά κινδύνου, επείγοντος και αυστηρείας. Η περιληψη πρέπει να περιλαμβάνει ημερομηνία και ώρα, λεπτομέρειες των πλοίων που ενεπλάκησαν και τη θέση τους.
- Λεπτομέρειες των σημαντικοτέρων συμβάντων που συνδέονται με τη ραδιούπηρεσία. Για παράδειγμα:
 - Ζημές ή υστερημένες προβλήματα λειτουργίας του εξοπλισμού.
 - Προβλήματα στις επικοινωνίες με τους παράκτιους σταθμούς, επίγειους παράκτιους σταθμούς ή άλλα πλοία.
 - Δυσμενείς συνθήκες διαδόσεως, π.χ. ιονοσφαιρικές, στατικές, ατμοσφαιρικές παρεμβολές, γενικές παρεμβολές.
 - Παραβάσεις κανονισμών από άλλους σταθμούς.
 - Οποιαδήποτε αξιοσημείωτη λεπτομέρεια που αφορά στη δημόσια ανταπόκριση.
- Τη θέση του πλοίου τουλάχιστον μία φορά την ημέρα. Η θέση μπορεί να δίνεται σε σχέση με το γεωγραφικό σημείο, αν αυτό είναι δυνατό, εναλλακτικά στο γεωγραφικό μήκος και πλάτος.
- Τις λεπτομέρειες των δοκιμών και των ελέγχων που έγιναν στον εξοπλισμό (βλ. παραγρ. 3.3.5).

3.3.3 Τήρηση των Ημερολογίου Ραδιοεπικοινωνιών.

Ο πλοίαρχος πρέπει να ορίσει ένα ή περισσότερα μέλη του πληρώματος, συνήθως το πρόσωπο που έχει ορισθεί για τις επικοινωνίες κινδύνου και αυστηρείας, το οποίο θα τηρεί το Η.Ρ. και θα εκτελεί τους ελέγχους και τις δοκιμές του εξοπλισμού, που απαιτούνται από τον κανονισμό IV/15.7 (Κεφάλαιο 4, κανονισμός 15.7 της SOLAS 1974 όπως τροποποιήθηκε). Σε περίπτωση αλλαγής του υπεύθυνου χειριστή ραδιοεπικοινωνιών γίνεται σχετική πράξη παραδόσεως-παραλαβής στο Η.Ρ., η οποία υπογράφεται από τους αρμόδιους χειριστές και θεωρείται από τον πλοίαρχο. Αυτό εφαρμόζεται ανάλογα και στις περιπτώσεις αναπληρώσεως του υπεύθυνου χειριστή ραδιοεπικοινωνιών ή αναλήψεως καθηκόντων υπεύθυνου χειριστή ραδιοεπικοινωνιών χωρίς να υπάρχει ο παραδίδων.

Οι εγγραφές στο Η.Ρ. πρέπει να γίνονται με μελάνι και να είναι σαφείς και ευανάγνωστες. Απαγορεύονται οι διαγραφές, παραγραφές και αποξέσεις. Τυχόν λανθασμένες εγγραφές υπογραμμίζονται και σημειώνεται ότι διαγράφονται· προσδοκείται δε στη σχετική σημείωση και ο αριθμός των λέξεων. Το Διεθνές Διακριτικό Σήμα (Δ.Δ.Σ.), ο Διακριτικός Αριθμός Σταθμού Πλοίου (Δ.Σ.Π.) και οι συντημήσεις του Διεθνούς Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών πρέπει να καταχωρίζονται πάντοτε με κεφαλαία γράμματα (Πίνακας 3.29).

Πίνακας 3.29: Υπόδειγμα τηρούμενως Ημερολογίου Ραδιοεπικοινωνιών (GMDSS).

Ημερομηνία και Ώρα U.T.C.	ΔΔ.Σ. ή Δ.Σ.Π. Σταθμού Λήψης	ΔΔ.Σ. ή Δ.Σ.Π. Σταθμού Εκπομπής	Περιγραφή Ανταπόκρισης	Συχνότητα Ανταπόκρισης
Date and Time U.T.C.	Call Sign or M.M.S.I. Number Receiving Station	Call Sign or M.M.S.I. Number Transmitting Station	Traffic Particulars	Frequency
16/03/2008 1705	ALL SHIPS	355645488	SAFETY RCVD.	2187,5 KHz
16/03/2008 1825	ALL SHIPS	OST	NAVTEX NAV WRNG RCVD.	518 KHz
16/03/2008 2215	ALL SHIPS	002500100	DSC Distress Alert. Ship's position 40° 23' N	
			002° 55' E. ID acknowledged by 002320014 – No response required. Master informed.	2187,5 KHz

(συνεχίζεται)

Ημερομηνία και Ώρα U.T.C	Δ.Δ.Σ. ή Δ.Σ.Π. Σταθμού Λήψης	Δ.Δ.Σ. ή Δ.Σ.Π. Σταθμού Εκπομπής	Περιγραφή Ανταπόκρισης	Συχνότητα Ανταπόκρισης
Date and Time U.T.C.	Call Sign or M.M.S.I. Number Receiving Station	Call Sign or M.M.S.I. Number Transmitting Station	Traffic Particulars	Frequency
17/03/2008 0830			Έλεγχος συσκευών DSC, SELTEST, έλεγχος συσσωρευτών. Αποτελέσματα ικανοποιητικά.	
17/03/2008 0920	ALL SHIPS	NAVTEX-H	SARWARN 91/98.	
17/03/2008 1340	237006000	237022000	DSC ROUTINE CALL OK	2177 KHz
17/03/2008 2210	SJOJ	SXOY	Ελήφθη εντολή από πλοίο YYYY να προσεγγίσομε σκάφος AAA που βρίσκεται σε κίνδυνο για παροχή βοήθειας.	
18/03/2008 0130	SVOZ	ATHINA RADIO	FAX FROM OWNERS	
18/03/2008 0150	ATHINA RADIO	355645488	TELEPHONE TO OWNERS	CH 16

Σημείωση.

Κάθε σταθμός εκπέμπει σε ξεχωριστή συχνότητα. Οι συχνότητες των σταθμών βρίσκονται από τον Κατάλογο Παρακτίων Σταθμών (ITU LIST IV), ο οποίος είναι υποχρεωτικό να υπάρχει στο πλοίο.

Οι επικοινωνίες κινδύνου και οι επικοινωνίες που έχουν σχέση με ανταπόκριση κινδύνου και οι οποίες έχουν ληφθεί μέσω Nantex, Enhanced Group Calling, Narrow Band Direct Printing ή μέσω δορυφορικού τέλεξ θα πρέπει να αναγράφονται στο H.P. με χρονολογική σειρά. Τα δελτία καιρού και οι αγγελίες προς ναυτιλομένους, που λαμβάνονται κατ' αυτόν τον τρόπο δε χρειάζεται να κρατούνται, αλλά θα πρέπει να αναγράφεται η λήψη τους στο H.P.

Οι ημερήσιοι, εβδομαδιαίοι και μηνιαίοι έλεγχοι και οι δοκιμές του εξοπλισμού και της εφεδρικής πηγής ενέργειας, όπως ορίζονται στην παραγραφο 3.3.5 των οδηγιών αυτών θα πρέπει να αναγράφονται στο H.P. Μία σύντομη περιλήψη της λειτουργικής καταστάσεως του εξοπλισμού μαζί με τα ονόματα των σταθμών με τους οποίους ήρθαν σε επαφή κατά τη διάρκεια των δοκιμών θα πρέπει να καταγράφονται. Αν οποιαδήποτε συσκευή του ραδιοεξοπλισμού βρεθεί ότι δεν είναι σε καλή λειτουργική κατάσταση το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο πρέπει να το αναφέρει στον πλοίαρχο και να καταγράψει λεπτομέρειες του προβλήματος στο H.P.

3.3.4 Θεώρηση του Ημερολογίου Ραδιοεπικοινωνιών.

Το H.P. θεωρείται από τον πλοίαρχο ως εξής:

α) Κάθε δεκαπέντε (15) ημέρες, όταν το πλοίο εκτελεί πλόες μεταξύ λιμανιών ευωτερικού ή λιμανιών ευωτερικού και εξωτερικού διάρκειας μικρότερης των 15 ημερών.

β) Κάθε μήνα, όταν το πλοίο εκτελεί πλόες μεταξύ λιμανιών εξωτερικού.

Προσοκομίζεται για θεώρηση στην ελληνική Λιμενική ή Προξενική Αρχή του λιμανιού κατάπλου του πλοίου. Ειδικά για τα λιμάνια του Πειραιά και της Ελευσίνας το H.P. θεωρείται από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, Τμήμα Τηλεπικοινωνιών. Προσοκομίζεται επίσης για θεώρηση στις ίδιες αρχές σε περίπτωση που υπάρχουν σε εκκρεμότητα τεχνικής φύσεως ανωμαλίες στις συσκευές ραδιοεπικοινωνιών, οι οποίες επηρεάζουν την απόδοσή τους και επίσης όταν αντικαθίσταται ο πλοίαρχος ή ο υπεύθυνος χειριστής ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου.

3.3.5 Δοκιμές του εξοπλισμού και έλεγχοι των εφεδρικών μηχανημάτων.

Σε ό,τι αφορά στον εξοπλισμό αλλά και στα εφεδρικά μηχανήματα των Ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου,

πρέπει να γίνονται οι ακόλουθοι έλεγχοι και δοκιμές:

a) Ημερήσιοι.

1) Η σωστή λειτουργία των συσκευών DSC (Digital Selective Call – Ψηφιακή Επιλογική Κλήση) πρέπει να δοκιμάζεται τουλάχιστον μία φορά την ημέρα, χωρίς εκπομπή σημάτων, με χρήση των μέσων που διατίθενται από τον εξοπλισμό.

2) Οι συσσωρευτές, που αποτελούν πηγή ενέργειας για οποιοδήποτε μέρος των οραδιοεγκαταστάσεων, πρέπει να δοκιμάζονται καθημερινά και, όπου είναι απαραίτητο, να φορτίζονται σε πλήρη φόρτιση.

3) Ο εκτυπωτής(ές) πρέπει να ελέγχεται καθημερινά για να επιβεβαιώνεται ότι υπάρχει επάρκεια χαρτιού.

β) Εβδομαδιαίοι.

1) Η σωστή λειτουργία των συσκευών DSC πρέπει να δοκιμάζεται τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα με μία δοκιμαστική κλήση, εφόσον το πλοίο βρίσκεται στην εμβέλεια επικοινωνίας ενός παράκτιου σταθμού εξοπλισμένου με DSC. Όταν το πλοίο βρίσκεται έξω από την εμβέλεια επικοινωνίας για περίοδο μεγαλύτερη από μία εβδομάδα, μία δοκιμαστική κλήση πρέπει να γίνεται με την πρώτη ευκαιρία, που το πλοίο θα βρεθεί στην εμβέλεια επικοινωνίας ενός τέτοιου παράκτιου σταθμού.

2) Η εναλλακτική πηγή ενέργειας (για παράδειγμα ηλεκτρογεννήτρια) πρέπει να δοκιμάζεται κάθε εβδομάδα.

γ) Μηνιαίοι.

1) Κάθε EPIRB και διορυφορικό EPIRB πρέπει να δοκιμάζεται τουλάχιστον μία φορά το μήνα, για να καθορίζεται η ικανότητά του να λειτουργεί σωστά: χρησιμοποιούνται τα μέσα που διατίθενται στη συσκευή και χωρίς να χρησιμοποιείται το διορυφορικό σύστημα.

2) Κάθε SART πρέπει να ελέγχεται τουλάχιστον μία φορά το μήνα χρησιμοποιώντας την εισωτερική διάταξη δοκιμής.

3) Έλεγχος πρέπει να γίνεται τουλάχιστον μία φορά το μήνα για την ασφάλεια και την κατάσταση όλων των συσσωρευτών, που παρέχουν ενέργεια σε οποιαδήποτε συσκευή του οραδιοεξοπλισμού. Οι συνδέσεις και τα στοιχεία του συσσωρευτή πρέπει επίσης να ελέγχονται.

4) Έλεγχος πρέπει να γίνεται τουλάχιστον μία φορά το μήνα για την κατάσταση όλων των κεραιών και των μονωτήρων.

5) Κάθε φορητός Π/Δ VHF σωστικών σκαφών, πρέπει να δοκιμάζεται τουλάχιστον μία φορά το μήνα σε συχνότητα διαφορετική από τους 156.8 MHz (Κανάλι 16 VHF).

3.4 Βιβλίο Πετρελαίου.

Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (αρ. πρωτ. 2431.02/09/07/14-2-2007, ΦΕΚ 263 Β'28-2-2007) έχει καθορισθεί ο νέος τύπος **Βιβλίου Πετρελαίου** (B.P.) (Oil Record Book), το οποίο εκδίδεται σε δύο μέρη - χωριστό έντυπο για κάθε μέρος - και με αυτό εφοδιάζονται υποχρεωτικά όλα τα πλοία ως εξής:

α) "**ΜΕΡΟΣ Ι**": Όλα τα "πλοία" ολικής χωρητικότητας 400 κ.ο.χ. και άνω και όλα τα "πετρελαιοφόρα" ολικής χωρητικότητας 150 κ.ο.χ. και άνω. Στο B.P. αναγράφονται γενικά όλες οι λειτουργίες / εργασίες που έχουν σχέση με τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα, τα οποία συγκεντρώνονται στους χώρους του μηχανοστασίου.

β) "**ΜΕΡΟΣ ΙΙ**": Όλα τα "πετρελαιοφόρα" ολικής χωρητικότητας 150 κ.ο.χ. και άνω επιπλέον από το "ΜΕΡΟΣ Ι". Στο B.P. αναγράφονται γενικά όλες οι λειτουργίες / εργασίες που έχουν σχέση με τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα, που προέρχονται από το σύστημα φορτίου, των καταλοίπων και υπολειμμάτων αυτού, καθώς και από τη διαχείριση του καθαρού ή ακάθαρτου θαλαυσέρματος.

Το B.P. περιλαμβάνεται μεταξύ των ναυτιλιακών εγγράφων με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένο κάθε πλοίο. Είναι διατημημένο έντυπο του NAT, διαστάσεων 28 x 21 cm, και αποτελείται από 100 σελίδες. Το B.P. ΜΕΡΟΣ Ι είναι χρώματος πράσινου και το ΜΕΡΟΣ ΙΙ χρώματος μπλε.

3.4.1 Οδηγίες τηρησεως του Βιβλίου Πετρελαίου.

a) Γενικά.

Η τήρηση του νέου τύπου Β.Π. προβλέπεται από τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως MARPOL 73/78 "Πρόσληψη της ρυπάνσεως της θάλασσας από πλοία", η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με τον ν. 1269/82. Κατά το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε από την εφαρμογή σε διεθνές επίπεδο της MARPOL 73/78, επισημάνθηκαν ορισμένες διατάξεις των κανονισμών των Παραρτημάτων αυτής, που απαιτούσαν τροποποίηση και συμπλήρωση για την αποτελεσματικότερη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι τροποποιήσεις και οι συμπληρώσεις αυτές καταρτίσθηκαν από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO (*MEPC - Marine Environment Protection Committee*) και ενσωματώθηκαν σε ενιαίο κείμενο με την αριθ. 117 (52) απόφαση της MEPC, η οποία κυρώθηκε από την χώρα μας με το Π.Δ. 27/2007 (Α' 19). Η υποχρέωση τηρησεως του Β.Π. απορρέει από τον κανονισμό 17 του Παραρτήματος I αυτής της Συμβάσεως, όπως αναθεωρήθηκε. Ο νέος τύπος του Β.Π., ο οποίος είναι εύχρηστος και κατά το δυνατό ομοιόμορφος σε όλα τα κράτη, ανταποκρίνεται πλήρως στις απαιτήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως. Είναι δε αποτέλεσμα εργασιών της MEPC του IMO.

β) Υποχρεώσεις.

- Το Β.Π. "**Μέρος I**" (κανονισμός 17.2 της MARPOL 73/78) συμπληρώνεται όταν εκτελεσθεί μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες/εργασίες στο χώρο του μηχανοστασίου του πλοίου, όπως:
 - Ερματισμός ή καθαρισμός των δεξαμενών καυσίμου πετρελαίου.
 - Απόρριψη ακάθαρτου έρματος ή νερών πλύσεως από δεξαμενές καυσίμου πετρελαίου.
 - Συλλογή και διάθεση καταλοίπων πετρελαίου [βαρέα (sludge) και λοιπά κατάλοιπα πετρελαίου].
 - Απόρριψη στη θάλασσα ή διάθεση κατά διαφορετικό τρόπο του νερού των υδροσυλλεκτών, που συσσωρεύθηκε στους χώρους του μηχανοστασίου.
 - Παραλαβή καυσίμου πετρελαίου ή χύδην λιπαντικών.
 - Διάφορες επιπρόσθετες λειτουργικές διαδικασίες και γενικές παρατηρήσεις.
- Το Β.Π. "**Μέρος II**" (κανονισμός 36.2) συμπληρώνεται όταν εκτελεσθεί μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες/εργασίες που είναι άμεσα συνδεδεμένες με το σύστημα φορτοεκφορτώσεως, ερματισμού, διαχειρίσεως ή διαθέσεως του ακάθαρτου έρματος, των υγρών των υδροσυλλεκτών του(των) αντλιοστασίου(ων) και λοιπές παρόμοιες. Δηλαδή:
 - Φόρτωση φορτίου πετρελαίου.
 - Εσωτερική μεταφορά φορτίου πετρελαίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.
 - Εκφόρτωση φορτίου πετρελαίου.
 - Ερματισμός των δεξαμενών φορτίου και των δεξαμενών που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για καθαρό έρμα (πετρελαιοφόρα CBT μόνο).
 - Καθαρισμός των δεξαμενών φορτίου, συμπεριλαμβανομένης της πλύσεως με αργό πετρέλαιο.
 - Απόρριψη έρματος, εκτός από διαχωρισμένο έρμα.
 - Απόρριψη νερού από τις δεξαμενές καταλοίπων (slop tanks).
 - Κλείσιμο καταλλήλων βαλβίδων για την απομόνωση των δεξαμενών αποκλειστικά καθαρού έρματος και γραμμών φορτίου από σωληνώσεις φορτίου και αποστραγγίσεως μετά τη λειτουργία απορρίψεως από δεξαμενή καταλοίπων.
 - Κλείσιμο όλων των βαλβίδων ή παρομοίων μέσων ή συσκευών μετά από τις λειτουργίες απορρίψεως από τις δεξαμενές καταλοίπων.
 - Διάθεση καταλοίπων.
- **Τήρηση του Β.Π.:**
 - Φυλάσσεται κατάλληλα εντός του πλοίου, ώστε να είναι αμέσως διαθέσιμο για επιθεώρηση ανά πάσα στιγμή, εκτός από την περίπτωση πλοίων ρυμουλκουμένων χωρίς πλήρωμα, επί τρία χρόνια μετά την τελευταία εγγραφή σε αυτό (κανονισμός 17.6).
 - Περιλαμβάνεται μεταξύ των ναυτιλιακών εγγράφων, με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένο

κάθε υπόχρεο πλοίο. Το Β.Π. θεωρείται από τον πλοίαρχο σύμφωνα με τις διατάξεις της MARPOL 73/78, όπως ισχύει για την πρόληψη της ωπάνσεως της θάλασσας από πετρέλαιο. Συμπληρώνεται δε υπεύθυνα από τους αξιωματικούς καταστρώματος (υποπλοίαρχο, ανθυποπλοίαρχο) στα δεξαμενόπλοια ή τον αξιωματικό μηχανής (Α' και Β' μηχανικό) στα υπόλοιπα είδη πλοίων.

- Ελέγχεται από τις Ελληνικές Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές και από τις εξουσιοδοτημένες προς τόπο Λιμενικές Αρχές των κρατών μελών της MARPOL 73/78.
- Η έλλειψη του Β.Π., η μη κανονική ή ελλιπής τήρηση και η μη προσκόμιση του σε κάθε ξήτηση από τις αριθμίες για τον έλεγχο Αρχές του λιμένα κατάπλου, αποτελούν παράβαση του άρθρου 4 της MARPOL 73/78 και του κανονισμού 17 του Παραρτήματος I αυτής. Τιμωρείται δε σύμφωνα με το άρθρο ένατο του ν. 1269/82, σε συνδυασμό με τα άρθρα 13 και 14 του ν. 743/77, όπως ισχύουν σήμερα και είναι δυνατό να επισύρει τις κυρώσεις που προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία κάθε κράτους μέλους της MARPOL 73/78.

γ) Λειτουργίες/εργασίες.

ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (Μέρος Ι)
OIL RECORD BOOK (Part I)

Το περιεχόμενο του Β.Π. Μέρος Ι, έχει προσαρμοσθεί εδώ στη Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78 και περιλαμβάνει τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις αυτής από το 1992 (IMO, MARPOL 73/78 - Consolidated Edition, London 2006).

Όλες οι λειτουργίες/εργασίες, που είναι δυνατό να εκτελεσθούν στο χώρο του μηχανοστασίου και κατά τη διάρκεια της παραλαβής κανούμων και λιπαντικών του πλοίου, ταξινομούνται στο Β.Π. Μέρος Ι σε εννέα (9) ομάδες, που χαρακτηρίζονται με τα αντίστοιχα κωδικά γράμματα (code letters) του λατινικού αλφαριθμητικού πίνακας 3.30) και έχουν ως εξής:

(A) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ή ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
BALLASTING OR CLEANING OF OIL FUEL TANKS

1. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών) που ερματίσθηκε(αν).

Identity of tank(s) ballasted.

2. Αν πλύθηκε αφότου περιείχε τελευταία πετρέλαιο, άλλως αναφέρεται ο τύπος πετρελαίου που μεταφέρθηκε τελευταία.

Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.

3. Διαδικασία πλύσης.

Cleaning process.

1. Σπίγμα και ώρα του πλοίου κατά την έναρξη και πέρας των εργασιών καθαρισμού.

Position of ship and time at the start and completion of cleaning.

2. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών), η οποία καθαρίστηκε με κάποια μέθοδο (π.χ. με κατανοισμό, με ατμό, με χρήση χημικών - τύπος και ποσότητα χημικού που χρησιμοποιήθηκε).

Identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used in cubic metres).

3. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών) στην οποία μεταφέρθηκε το νερό καθαρισμού.

Identity of tank(s) into which cleaning water was transferred.

4. Ερματισμός.

Ballasting.

1. Σπίγμα του πλοίου και ώρα κατά την έναρξη και το πέρας του ερματισμού.

Position of ship and time at start and end of ballasting.

2. Ποσότητα σε κυβικά μέτρα έρματος αν δεν καθαρίστηκαν οι δεξαμενές.

Quantity in cubic metres of ballast if tanks are not cleaned.

**(B) ΑΙΠΟΡΡΙΨΗ ΤΟΥ ΑΚΑΘΑΡΤΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ ή ΤΟΥ ΝΕΡΟΥ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ
ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΤΜΗΜΑ (A)
DISCHARGE OF DIRTY BALLAST OR CLEANING WATER FROM OIL FUEL TANKS REFERRED
TO UNDER SECTION (A)**

5. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών).
Identity of tank(s).
6. Στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης.
Position of ship at start of discharge.
7. Στίγμα του πλοίου κατά το τέλος της απόρριψης.
Position of ship on completion of discharge.
8. Ταχύτητα(ες) του πλοίου κατά τη διάρκεια της απόρριψης.
Ship's speed(s) during discharge.
9. Μέθοδος απόρριψης.
Method of discharge.
 1. Διά μέσου εξοπλισμού των 15 ppm.
Through 15 ppm equipment.
 2. Σε ευκολίες υποδοχής.
To reception facilities.
10. Ποσότητα που απορρίφθηκε σε κυβικά μέτρα.
Quantity discharged in cubic metres.

**(C) ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ (ΒΑΡΕΩΝ ΚΑΙ ΆΛΛΩΝ
ΥΠΟΛΕΙΜΜΑΤΩΝ)
COLLECTION AND DISPOSAL OF OIL RESIDUES (SLUDGE AND OTHER RESIDUES)**

11. Συγκέντρωση των πετρελαιοειδών αποβλήτων. (1)
Αναφέρονται οι ποσότητες των πετρελαιοειδών αποβλήτων (βαρέων και άλλων υπολειμμάτων) που συγκεντρώθηκαν στο πλοίο. Η συχνότητα των εγγραφών θα είναι εβδομαδιαία. Σε πλοία που εκτελούν ταξίδια μακράς διάρκειας, η ποσότητα αυτή θα καταχωρείται εβδομαδιαία.
Collection of oil residues. (1)
Quantities of oil residues (sludge and other residues) retained on board. The quantity should be recorded weekly:
 1. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης δεξαμενής(ών).....
Identity of tank(s).....
 2. Χωρητικότητα δεξαμενής(ών)..... m^3
Capacity of tank(s)..... m^3
 3. Συνολική ποσότητα που κρατήθηκε..... m^3
Total quantity of retention..... m^3
12. Μέθοδοι διάθεσης των αποβλήτων.
Αναφέρεται η ποσότητα διάθεσης των πετρελαιοειδών αποβλήτων, η άδεια δεξαμενή(ές) και η ποσότητα που κρατήθηκε σε κυβικά μέτρα.
Methods of disposal of residues. State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in cubic metres.
 1. Σε ευκολίες υποδοχής (αναφέρεται το λιμάνι). (2)
To reception facilities (identify port). (2)
 2. Μεταφέρθηκαν σε άλλη δεξαμενή(ές) [αναφέρονται τα χαρακτηριστικά της(των) δεξαμενής(ών) και το συνολικό περιεχόμενο της(των) δεξαμενής(ών)].
Transferred to another (other) tank(s) [indicate tank(s) and the total content of tank(s)].
 3. Αποτεφρώθηκαν (αναφέρεται ο συνολικός χρόνος της εργασίας αποτέφρωσης).

Incinerated (indicate total time of operation).

4. Άλλη μέθοδος (αναφέρεται ποια).

Other method (state which).

**(D) ΜΗ ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΑΠΟΡΡΙΨΗ Ή ΚΑΤΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ ΤΡΟΠΟ ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΩΝ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ ΠΟΥ ΣΥΣΣΩΡΕΥΟΝΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ
NON-AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES**

13. Ποσότητα που απορρίφθηκε ή διατέθηκε σε κυβικά μέτρα. (3)

Quantity discharged or disposed of in cubic metres. (3)

14. Ώρα απόρριψης ή διαθέσεως (έναρξη και πέραση).

Time of discharge or disposal (start and stop).

15. Μέθοδος απόρριψης ή διάθεσης:

Method of discharge or disposal:

1. Μέσω εξοπλισμού των 15 ppm (αναφέρεται το στήγμα κατά την έναρξη και το πέραση).

Through 15 ppm equipment (state position at start and end).

2. Σε ευκολίες υποδοχής (αναφέρεται το λιμάνι). (2)

To reception facilities (identify port). (2)

3. Μεταφορά σε δεξαμενή καταλοίπων φορτίου ή δεξαμενή συγκράτησης [χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών), αναφέρεται η ποσότητα που κρατήθηκε στη δεξαμενή(ές) σε κυβικά μέτρα].

Transfer to slop tank or holding tank [indicate tank(s) state quantity retained in tank(s) in cubic metres].

**(E) ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΑΠΟΡΡΙΨΗ Ή ΚΑΤΑ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ ΤΡΟΠΟ ΔΙΑΘΕΣΗ ΤΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΩΝ ΥΔΡΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ ΠΟΥ ΣΥΣΣΩΡΕΥΟΝΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΤΟΥ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ
AUTOMATIC DISCHARGE OVERBOARD OR DISPOSAL OTHERWISE OF BILGE WATER WHICH HAS ACCUMULATED IN MACHINERY SPACES**

16. Ώρα και στήγμα του πλοίου, που το σύστημα τέθηκε σε αυτόματη λειτουργία για την απόρριψη μέσω εξοπλισμού 15 p.p.m.

Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard through 15 p.p.m. equipment.

17. Ώρα που το σύστημα τέθηκε σε αυτόματη λειτουργία για τη μεταφορά νερού από τους υδροσυλλέκτες στη δεξαμενή συγκέντρωσης (αναφέρονται τα χαρακτηριστικά αναγνώρισης της δεξαμενής).

Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).

18. Ώρα που το σύστημα τέθηκε σε χειροκίνητη λειτουργία.

Time when the system has been put into manual operation.

**(F) ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΦΛΑΤΡΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
CONDITION OF THE FILTERING EQUIPMENT**

19. Ώρα που το σύστημα έπαθε βλάβη. (4)

Time of system failure. (4)

20. Ώρα που αποκαταστάθηκε η βλάβη.

Time when system has been made operational.

21. Αιτίες της βλάβης.

Reasons for failure.

**(G) ΤΥΧΑΙΕΣ Η ΆΛΛΕΣ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟΡΡΙΨΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL**

22. Ώρα των συμβάντος.

Time of occurrence.

23. Τόπος ή στίγμα του πλοίου κατά την ώρα του συμβάντος.
Place or position of ship at time of occurrence.
24. Ποσότητα κατά προσέγγιση και τύπος πετρελαίου.
Approximate quantity and type of oil.
25. Συνθήκες της απόρριψης ή διαφυγής, λόγοι αυτής και γενικές παρατηρήσεις.
Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

**(H) ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΗ Ή ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ ΧΥΜΑ
BUNKERING OF FUEL OR BULK LUBRICATING OIL**

27. Πετρέλευση.
Bunkering.
1. Τόπος πετρέλευσης.
Place of bunkering.
 2. Ώρα πετρέλευσης.
Time of bunkering.
 3. Τύπος και ποσότητα των καυσίμων πετρελαίου και χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών) [αναφέρεται η ποσότητα που προστέθηκε και η συνολική ποσότητα της(των) δεξαμενής(ών) σε τόνους].
Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) [state quantity added in tonnes and total content of tank(s)].
 4. Τύπος και ποσότητα των λιπαντικών και χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών) [αναφέρεται η ποσότητα που προστέθηκε και το συνολικό περιεχόμενο της(των) δεξαμενής(ών) σε τόνους].
Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) [state quantity added in tonnes and total content of tank(s)].

**(I) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΙΑΛΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS**

**ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ
EXPLANATIONS**

- (1) Μόνον στις δεξαμενές που έχουν καταχωρηθεί στον αέξ. αριθ. 3.1 των συμπληρωμάτων A και B του πιστοποιητικού IOPP χρησιμοποιούμενες για κατάλοιπα.
In tanks listed in item 3.1 of Form A and B of the Supplement to the IOPP Certificate used for sludge.
- (2) Οι πλοίαρχοι πρέπει να λαμβάνουν από τον αρμόδιο της ευκολίας υποδοχής, όπου περιλαμβάνει φορτηγίδες και οδικά οχήματα, απόδειξη ή πιστοποιητικό στο οποίο να αναφέρεται η ποσότητα των εκπλυμάτων των δεξαμενών, το ακάθαρτο έρωμα, τα απόβλητα ή τα πετρελαιοειδή μίγματα που παραδόθηκαν, καθώς και η ημερομηνία και η ώρα παράδοσης τους. Η απόδειξη αυτή ή το πιστοποιητικό αν επισυνάπτεται στο βιβλίο πετρελαίου ΜΕΡΟΣ I πιθανόν να βοηθήσει τον πλοίαρχο στο να αποδείξει ότι το πλοίο του δεν ενέχεται στην πρόκληση περιστατικού ωπανσης. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό θα φυλάσσονται μαζί με το βιβλίο πετρελαίου ΜΕΡΟΣ I.
Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book PART I, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book PART I.
- (3) Σε περίπτωση απόρριψης ή διάθεσης σεντινόνεων από δεξαμενές συγκέντρωσης, δηλώστε τα χαρακτηριστικά και την χωρητικότητα της δεξαμενής συγκέντρωσης και την ποσότητα η οποία συγκεντρώθηκε στην δεξαμενή συγκέντρωσης.
In case of discharge or disposal of bilge water from holding tank(s), state identity and capacity of holding

tank(s) and quantity retained in holding tank(s).

(4) Η κατάσταση του εξοπλισμού φίλτρου/πετρελαίου καλύπτει επίσης τις συσκευές αυτόματης προειδοποίησεως και αυτόματης διακοπής, εάν εφαρμούζεται.

The condition of the oil filtering equipment covers also the alarm and automatic stopping devices, if applicable.

Πίνακας 3.30: Υπόδειγμα συμπληρώσεως Βιβλίου Πετρελαίου (ΜΕΡΟΣ Ι).

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ: M/V WWW.

ΜΕΡΟΣ Ι: Λειτουργίες στο χώρο του μηχανοστασίου.

PART I: Machinery space operations.

από <u>ANTWERP</u> (from)	ημερομηνία <u>12 / 02 / 2008</u> date
Ταξίδι: Voyage: στο (η) <u>PIRAEUS</u> (to)	ημερομηνία <u>19 / 02 / 2008</u> date

Ημερομηνία Date	Κωδικό γράμμα Code letter	Αύξοντας αριθ. λειτουργίας Item number	Περιγραφή λειτουργιών – εργασιών / υπογραφή υπεύθυνου αξιωματικού Record of operations / signature of officer in charge
12/02/2008	(A)	1	Τοποθετήθηκε έρμα στις Νο 3 (ΔΕ + AP) F.O.T.
	(A)	2	ΝΑΙ την 12-2-2008 ή ΟΧΙ
	(A)	2	BUNKER C, πυκνότητα... κλπ
12/02/2008	(A)	3.1	Έναρξη εργασιών καθαρισμού φ.... λ.... 08:00
12/02/2008	(A)	3.1	Πέρας εργασιών καθαρισμού φ.... λ.... 17:00
12/02/2008	(A)	3.2	Καθαρίστηκαν με χημικά οι Νο 3 (ΔΕ + AP) F.O.T.
			τύπος εταιρεία βαρέλια (.....κυβικά μέτρα)
			και ξεπλύθηκαν με νερό
12/02/2008	(A)	3.3	Μεταφέρθηκαν στη δεξαμενή sludge tank 10m ³ νερού καθαρισμού ή στη δεξαμενή Η.Τ.
12/02/2008	(A)	4.1	Έναρξη ερματισμού φ.... λ.... 08:00
12/02/2008	(A)	4.1	Πέρας ερματισμού φ..... λ..... 12:00
	(A)	4.2	Στις Νο 3 (ΔΕ + AP) F.O.T. που δεν είναι καθαρές τοποθετήθηκαν 150 m ³
12/02/2008	(B)	5	Από τη δεξαμενή Νο 3 (ΔΕ + AP) F.O.T., στη δεξαμενή Νο 7.
12/02/2008	(B)	6	Έναρξη απορρύψεως φ..... λ.....
12/02/2008	(B)	7	Πέρας απορρύψεως φ..... λ.....
	(B)	8	14 κόμβοι
12/02/2008	(B)	9.1	Με εξοπλισμό 15 PPM
12/02/2008	(B)	9.2	Σε ευκολία υποδοχής..... Λιμάνι..... απόδειξη.....
12/02/2008	(B)	10	7 m ³ νερού καθαρισμού

Ημερομηνία Date	Κωδικό γράμμα Code letter	Αύξοντας αριθ. λειτουργίας Item number	Περιγραφή λειτουργιών – εργασιών / υπογραφή υπεύθυνου αξιωματικού Record of operations / signature of officer in charge
12/02/2008	(C)	11.1	sludge tank (ST) – (frame.....)
	(C)	11.2	Χωρητικότητα 15 m ³
	(C)	11.3	Συνολική ποσότητα που κρατήθηκε 3,5 m ³
12/02/2008	(C)	12.1	3 m ³ βαρέων καταλοίπων παραδόθηκαν στην ευκολία υποδοχής του λιμένος σχετική απόδειξη αριθ. ή
12/02/2008	(C)	12.2	3 m ³ υπολειμμάτων πετρελαίου μεταφέρθηκαν στην (AP) SLOP TANK, συνολική ποσότητα στη δεξαμενή 200 m ³ , ή
12/02/2008	(C)	12.3	3 m ³ βαρέων καταλοίπων κάηκαν στον αποτεφρωτή, που λειτούργησε 3 ώρες, ή
12/02/2008	(C)	12.4	3 m ³ υπολειμμάτων πετρελαίου εμπλουτίσθηκαν και κάηκαν στον κύριο λέβητα του πλοίου ή την κύρια μηχανή του πλοίου.
12/02/2008	(D)	13	Απορρίφθηκαν 5 m ³ ή μεταφέρθηκαν.
12/02/2008	(D)	14	Από 08:00 - 10:00
12/02/2008	(D)	15.1	Με εξοπλισμό 15 PPM - Στίγμα ενάρξεως εργασίας φ..... λ..... και στίγμα πέρατος εργασίας φ..... λ..... ή
12/02/2008	(D)	15.2	Σε ευκολία υποδοχής του λιμένος σχετική απόδειξη αριθ...
12/02/2008	(D)	15.3	Νερό υδροσυλλεκτών μεταφέρθηκε στη δεξαμενή συγκεντρώσεως (HT), συνολική ποσότητα δεξαμενής 6 m ³
12/02/2008	(E)	16	08:00 το σύστημα τέθηκε αυτόματα σε λειτουργία φ..... λ.....
12/02/2008	(E)	17	08:00 το σύστημα τέθηκε αυτόματα σε λειτουργία, μεταφέρθηκαν 5 m ³ νερού υδροσυλλεκτών στη δεξαμενή συγκέντρωσης (HT). Συνολική ποσότητα του περιεχομένου της δεξαμενής (HT) 8 m ³
12/02/2008	(E)	18	08:00 φ..... λ..... το σύστημα τέθηκε σε λειτουργία χειροκίνητα
12/02/2008	(H)	26	Πραγματοποιήθηκε πετρέλευση
12/02/2008	(H)	26.1	Στο λιμάνι, αγκυροβόλιο φ..... λ.....
12/02/2008	(H)	26.2	Από 08:00 έως 13:00
12/02/2008	(H)	26.3	BUNKER C ιξώδες ειδικό βάρος κλπ. στις δεξαμενές No 1 (ΔΞ + AP) F.O.T. και No 2 (ΔΞ + AP) F.O.T. Παραλήφθησαν FUEL OIL 4.500 M/T. Συνολική ποσότητα 10.000 M/T στην No 1 και 3.000 M/T στη No 2. Επίσης παραλήφθηκαν 400 M/T DIESEL OIL ειδικό βάρος
			στη δεξαμενή DOT συνολική ποσότητα DIESEL OIL 450 M/T

Ημερομηνία Date	Κωδικό γράμμα Code letter	Αύξοντας αριθ. λειτουργίας Item number	Περιγραφή λειτουργιών – εργασιών / υπογραφή υπεύθυνου αξιωματικού Record of operations / signature of officer in charge
12/02/2008	(H)	26.4	Παραλήφθηκαν 2 Μ/Τ λιπαντικών τύπου BP
			στη δεξαμενή λιπαντικών (LO) συνολική ποσότητα στη δεξαμενή 2,5 Μ/Τ.
12/02/2008	(I)	27	Αναφέρονται οι λειτουργικές διαδικασίες.

Σημειώσεις:

- α) Τα παραδείγματα που δίνονται αποτελούν πιθανές εγγραφές.
 β) Οι ημερομηνίες είναι τυχαίες και δεν έχουν σχέση με τη χρονολογική σειρά καταχωρίσεως εγγραφών.

**ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (Μέρος II)
(OIL RECORD BOOK) (Part II)**

Το περιεχόμενο του Β.Π. Μέρος II, έχει προσαρμοσθεί εδώ στη Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78 και περιλαμβάνει τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις αυτής από το 1992 (IMO, MARPOL 73/78 - Consolidated Edition, London 2006).

Όλες οι λειτουργίες/εργασίες, που είναι δυνατό να εκτελεσθούν σε ένα πετρελαιοφόρο από το προσωπικό καταστρώματος, ταξινομούνται στο Β.Π. Μέρος II σε δεκαοκτώ (18) ομάδες, που χαρακτηρίζονται με τα αντίστοιχα κωδικά γράμματα (code letters) του λατινικού αλφαριθήτου (Πίνακας 3.31) και έχουν ως εξής:

**(A) ΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
LOADING OF OIL CARGO**

- Τόπος φόρτωσης.
Place of loading.
- Τύπος πετρελαίου που φορτώθηκε και χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών).
Type of oil loaded and identity of tank(s).
- Συνολική ποσότητα πετρελαίου που φορτώθηκε [αναφέρεται η ποσότητα που προστέθηκε στους 15° C και το συνολικό περιεχόμενο της(των) δεξαμενής(ών) σε κυβικά μέτρα].
Total quantity of oil loaded [state quantity loaded in cubic metres at 15° C and the total content of tank(s) in cubic metres].

**(B) ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ
INTERNAL TRANSFER OF OIL CARGO DURING VOYAGE**

- Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών).
Identity of tank(s).
 - Από:
From:
 - Στην: [αναφέρεται η ποσότητα που μεταφέρθηκε και η συνολική ποσότητα της(των) δεξαμενής(ών) σε κυβικά μέτρα].
To: [state quantity transferred and total quantity of tank(s) in cubic metres].
- Η(H/OI) δεξαμενή(ές) του 4.1 άδειασε; (αν όχι, αναφέρεται η ποσότητα που απόμεινε σε κυβικά μέτρα).
Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (if not, state quantity retained in cubic metres).

**(C) ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
UNLOADING OF OIL CARGO**

- Τόπος εκφόρτωσης.
Place of unloading.

7. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών) που εκφορτώθηκε(av).

Identity of tank(s) unloaded.

8. H(OI) δεξαμενή(ές) άδειασε(av); (av όχι αναφέρεται η ποσότητα που απέμεινε σε κυβικά μέτρα).

Was (were) the tank(s) emptied? (if not, state quantity retained in cubic metres).

(D) ΠΛΥΣΗ ΜΕ ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (MONO ΓΙΑ ΤΑ Δ/Ξ ΜΕ ΣΥΣΤΗΜΑ COW)

CRUDE OIL WASHING (COW TANKERS ONLY)

(Να συμπληρώνεται για κάθε δεξαμενή που πλύθηκε με αργό πετρέλαιο)

(To be completed for each tank being crude oil washed)

9. Λιμάνι που έλαβε χώρα η πλύση των δεξαμενών με αργό πετρέλαιο ή το στίγμα του πλοίου αν πραγματοποιήθηκε πλύση μεταξύ δύο λιμανιών εκφόρτωσης.

Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.

10. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών) που πλύθηκε(av). (1)

Identity of tank(s) washed. (1)

11. Αριθμός μηχανημάτων πλύσης που χρησιμοποιήθηκαν.

Number of washing machines in use.

12. Ώρα έναρξης της πλύσης.

Time of start of washing.

13. Μέθοδος πλύσης που χρησιμοποιήθηκε. (2)

Washing pattern employed. (2)

14. Πίεση στις σωληνώσεις του συστήματος πλύσης.

Washing line pressure.

15. Ώρα που περατώθηκε ή διακόπηκε η πλύση.

Time washing was completed or stopped.

16. Αναφέρεται η μέθοδος με την οποία διαπιστώθηκε ότι η(οι) δεξαμενή(ές) ήταν στεγνή(ές).

State method of establishing that tank(s) was (were) dry.

17. Παρατηρήσεις. (3)

Remarks. (3)

(E) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

BALLASTING OF CARGO TANKS

18. Στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη και το πέρας του ερματισμού.

Position of ship at start and end of ballasting.

19. Διαδικασία ερματισμού:

Ballasting process:

1. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών) που ερματίσθηκε(av).

Identity of tank(s) ballasted.

2. Ώρα έναρξης και πέρας της διαδικασίας.

Time of start and end.

3. Ποσότητα έρματος. Αναφέρεται η συνολική ποσότητα έρματος σε κυβικά μέτρα κάθε δεξαμενής που χρησιμοποιήθηκε στην διαδικασία.

Quantity of ballast received. Indicate total quantity in cubic metres of ballast for each tank involved in the operation.

(F) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ CBT (MONO ΓΙΑ Δ/Ξ ΜΕ CBT)

BALLASTING OF DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)

20. Χαρακτηριστικά της(των) δεξαμενής(ών) που ερματίσθηκε(av).

Identity of tank(s) ballasted.

21. Στίγμα του πλοίου που έλαβε χώρα η λήψη νερού για τον καθαρισμό σωληνώσεων-αντλιών ή τοποθετήθηκε το έρμα λιμανιού στην(στις) δεξαμενή(ές) CBT.
Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).
22. Στίγμα του πλοίου που έλαβε χώρα η πλύση της(των) αντλίας(ών) και σωληνώσεων και το νερό πλύσης μεταφέρθηκε σε δεξαμενή καταλοίπων.
Position of ship when pump(s) and lines were flushed to slop tank.
23. Ποσότητα πετρελαιώδων νερού το οποίο, μετά την πλύση των σωληνώσεων, μεταφέρθηκε στη(στις) δεξαμενή(ές) καταλοίπων ή στη(στις) δεξαμενή(ές) φορτίου, στην οποία προηγούμενα τοποθετούντο κατάλοιπα. [Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών)]. Αναφέρεται η συνολική ποσότητα σε κυβικά μέτρα.
Quantity of the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored [identify tank(s)]. State the total quantity in cubic metres.
24. Στίγμα του πλοίου όπου πρόσθετο έρμα τοποθετήθηκε στη(στις) δεξαμενή(ές) CBT.
Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).
25. Ωρα και στίγμα του πλοίου που κλείσθηκαν τα επιστόμια που απομονώνουν τις δεξαμενές CBT από τις σωληνώσεις φορτίου και αποστράγγισης.
Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.
26. Ποσότητα καθαρού έρματος σε κυβικά μέτρα που τοποθετήθηκε στο πλοίο.
Quantity of clean ballast taken on board in cubic metres.

(G) ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΛΕΞΑΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΟΥ CLEANING OF CARGO TANKS

27. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών) που καθαρίσθηκε(αν).
Identity of tank(s) cleaned.
28. Λιμάνι ή στίγμα του πλοίου.
Port or ship's position.
29. Διάρκεια πλύσης.
Duration of cleaning.
30. Μέθοδος πλύσης. (4)
Method of cleaning. (4)
31. Τα εκπλύματα μεταφέρθηκαν:
Tank washings transferred to:
1. Σε ευκολίες υποδοχής (αναφέρεται το λιμάνι και η ποσότητα σε κυβικά μέτρα). (5)
In reception facilities (state port and quantity in cubic metres). (5)
 2. Σε δεξαμενή(ές) καταλοίπων ή δεξαμενή(ές) φορτίου που έχει χαρακτηρισθεί σαν δεξαμενή(ές) καταλοίπων [χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών), αναφέρεται η ποσότητα που μεταφέρθηκε και η συνολική ποσότητα σε κυβικά μέτρα].
Slop tank(s) or cargo tank(s) designated as slop tank(s) [identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in cubic metres].

(H) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΑΚΑΘΑΡΤΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ DISCHARGE OF DIRTY BALLAST

32. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης δεξαμενής(ών).
Identity of tank(s).
33. Ωρα και στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη της απορρίψης στη θάλασσα.
Time and position of ship at start of discharge into the sea.
34. Ωρα και στίγμα του πλοίου κατά το πέρας της απόρριψης στη θάλασσα.
Time and position of ship on completion of discharge into the sea.

35. Ποσότητα που απορρίφθηκε στη θάλασσα σε κυβικά μέτρα.
Quantity discharged into the sea in cubic metres.
36. Ταχύτητα(ες) του πλοίου κατά την διάρκεια της απόρριψης.
Ship's speed(s) during discharge.
37. Ήταν σε λειτουργία το σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης κατά την διάρκεια αυτής;
Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
38. Έγινε κανονικός έλεγχος των αποβλήτων και της επιφάνειας της θάλασσας στην περιοχή που πραγματοποιήθηκε η απόρριψη;
Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
39. Ποσότητα πετρελαιώδους μίγματος που μεταφέρθηκε στη(στις) δεξαμενή(ές) καταλοίπων [χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών) καταλοίπων. Αναφέρεται η συνολική ποσότητα σε κυβικά μέτρα].
Quantity of oily water transferred to slop tank(s) [identify slop tank(s). State total quantity in cubic metres].
40. Παραδόθηκε σε ευκολίες υποδοχής (αναφέρεται το λιμάνι και η ποσότητα που παραδόθηκε σε κυβικά μέτρα). (5)
Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved in cubic metres). (5)

(I) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΝΕΡΟΥ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
DISCHARGE OF WATER FROM SLOP TANKS INTO THE SEA

41. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης των δεξαμενών καταλοίπων.
Identity of slop tank(s).
42. Χρόνος κατακάθισης από την τελευταία εισαγωγή υπολειμμάτων, ή
Time of settling from last entry of residues, or
43. Χρόνος κατακάθισης από την τελευταία απόρριψη.
Time of settling from last discharge.
44. Ωρα και στήμα του πλοίου κατά την έναρξη της απόρριψης.
Time and position of ship at start of discharge.
45. Κενός χώρος της δεξαμενής κατά την έναρξη της απόρριψης.
Ullage of total contents at start of discharge.
46. Θέση της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου / νερού κατά την έναρξη της απόρριψης.
Ullage of oil / water interface at start of discharge.
47. Ποσότητα που απορρίφθηκε χύμα σε κυβικά μέτρα και ρυθμός απόρριψης ανά ώρα.
Bulk quantity discharged in cubic metres and rate of discharge in cubic metres per hour.
48. Τελική ποσότητα που απορρίφθηκε σε κυβικά μέτρα και ρυθμός απόρριψης ανά ώρα.
Final quantity discharged in cubic metres and rate of discharge in cubic metres per hour.
49. Ωρα και στήμα του πλοίου κατά το πέρας της απορρίψεως.
Time and position of ship on completion of discharge.
50. Λειτουργούσε το σύστημα ελέγχου της απόρριψης κατά τη διάρκεια αυτής;
Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
51. Θέση της διαχωριστικής επιφάνειας πετρελαίου / νερού όταν τελείωσε η απόρριψη σε μέτρα.
Ullage of oil / water interface on completion of discharge in metres.
52. Ταχύτητα(ες) του πλοίου κατά τη διάρκεια της απόρριψης.
Ship's speed(s) during discharge.
53. Έγινε κανονικός έλεγχος της εκροής των αποβλήτων και της επιφάνειας της θάλασσας στην περιοχή που πραγματοποιήθηκε η απόρριψη;
Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
54. Πιστοποιήθηκε ότι κλείσθηκαν όλα τα κατάλληλα επιστόμια του δικτύου σωληνώσεων του πλοίου όταν τελείωσε η απόρριψη από τις δεξαμενές καταλοίπων;
Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tank.

**(J) ΔΙΑΘΕΣΗ ΥΠΟΛΕΙΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ ΜΙΓΜΑΤΩΝ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟ ΝΑ ΔΙΑΤΕΘΟΥΝ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ
DISPOSAL OF RESIDUES AND OILY MIXTURES NOT OTHERWISE DEALT WITH**

55. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης δεξαμενής(ών).

Identity of tank(s).

56. Ποσότητα που διατέθηκε από κάθε δεξαμενή. (Αναφέρεται το λιμάνι και η ποσότητα που κρατήθηκε).
Quantity disposed of from each tank (state the port and the quantity retained).

57. Μέθοδος διάθεσης:

Method of the disposal:

1. Σε ευκολίες υποδοχής (αναφέρεται το λιμάνι και η ποσότητα σε κυβικά μέτρα). (5)

To reception facilities (identify port and quantity involved in cubic metres). (5)

2. Ανάμειξη με το φορτίο (αναφέρεται η ποσότητα).

Mixed with cargo (state quantity).

3. Μεταφορά σε άλλη(ες) δεξαμενή(ές), χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών), αναφέρεται η ποσότητα που μεταφέρθηκε και η συνολική ποσότητα της(των) δεξαμενής(ών) σε κυβικά μέτρα.

Transferred to (an)other tank(s); identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s) in cubic metres.

4. Άλλη μέθοδος (αναφέρεται ποια), αναφέρεται η ποσότητα που διατέθηκε σε κυβικά μέτρα.

Other method (state which); state quantity disposed of in cubic metres.

**(K) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ
DISCHARGE OF CLEAN BALLAST CONTAINED IN CARGO TANKS**

58. Στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη απόρριψης καθαρού έρματος.

Position of ship at start of discharge of clean ballast.

59. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών) που ξεφορτώθηκαν.

Identity of tank(s) discharged.

60. Άδειασε(αν) η(οι) δεξαμενή(ές) όταν τελείωσε η απόρριψη;

Was (were) the tank(s) empty on completion?

61. Στίγμα του πλοίου αν είναι διαφορετικό από εκείνο της στίγμης 58 όταν τελείωσε η απόρριψη.

Position of ship on completion if different from 58.

62. Έγινε κανονικός έλεγχος των αποβλήτων και της επιφάνειας της θάλασσας στην περιοχή που πραγματοποιήθηκε η απόρριψη;

Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

(L) ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΕΡΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ CBT (ΜΟΝΟ ΓΙΑ Δ/Ξ ΜΕ CBT)

DISCHARGE OF BALLAST FROM DEDICATED CLEAN BALLAST TANKS (CBT TANKERS ONLY)

63. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης δεξαμενής(ών) που απορρίφθηκαν.

Identity of tank(s) discharged.

64. Όρα και στίγμα του πλοίου κατά την έναρξη απορρίψεως του καθαρού έρματος στη θάλασσα.

Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into the sea.

65. Όρα και στίγμα του πλοίου όταν τελείωσε η απόρριψη.

Time and position of ship on completion of discharge into the sea.

66. Ποσότητα που απορρίφθηκε σε κυβικά μέτρα.

Quantity discharged in cubic metres.

1. Στη θάλασσα, ή

Into the sea, or

2. Σε ευκολίες υποδοχής (αναφέρεται το λιμάνι).
To reception facilities (identify port).

67. Υπήρξε κάποια ένδειξη παρουσίας πετρελαίου στο έρμα νερού πριν ή κατά τη διάρκεια της αποργύφωσης αυτού;
Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?

68. Έγινε έλεγχος της απόρριψης με μετρητή περιεκτικότητας πετρελαίου;
Was the discharge monitored by an oil content meter?

69. Όρα και στίγμα του πλοίου που τελείωσε ο αφερματισμός και κλείσθηκαν τα επιστόμια απομονώσεως των δεξαμενών CBT από το δίκτυο φορτίου και αποστράγγισης.
Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting.

(M) ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΗΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
CONDITION OF OIL DISCHARGE MONITORING AND CONTROL SYSTEM

70. Όρα που έπαθε βλάβη το σύστημα.
Time of system failure.

71. Όρα που αποκαταστάθηκε η βλάβη του συστήματος.
Time when system has been made operational.

72. Αιτίες της βλάβεως.
Reasons for failure.

(N) ΤΥΧΑΙΕΣ Η ΆΛΛΕΣ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΕΣ ΑΠΟΡΡΙΨΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
ACCIDENTAL OR OTHER EXCEPTIONAL DISCHARGES OF OIL

73. Όρα του συμβάντος.
Time of occurrence.

74. Λιμάνι ή στίγμα του πλοίου κατά την ώρα του συμβάντος.
Port or ship's position at time of occurrence.

75. Ποσότητα σε κυβικά μέτρα κατά προσέγγιση και τύπος πετρελαίου.
Approximate quantity in cubic metres and type of oil.

76. Συνθήκες της απόρριψης ή διαφυγής, λόγοι αυτής και γενικές παρατηρήσεις.
Circumstances of discharge or escape, the reasons therefor and general remarks.

(O) ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ADDITIONAL OPERATIONAL PROCEDURES AND GENERAL REMARKS

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΓΙΑ ΕΙΛΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ
TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

(P) ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΣ
LOADING OF BALLAST WATER

77. Χαρακτηριστικά αναγνώρισης της(των) δεξαμενής(ών) που ερματίσθηκαν.
Identity of tank(s) ballasted.

78. Στίγμα του πλοίου κατά τον ερματισμό.
Position of ship when ballasted.

79. Συνολική ποσότητα έρματος που τοποθετήθηκε σε κυβικά μέτρα.
Total quantity of ballast loaded in cubic metres.

80. Παρατηρήσεις.
Remarks.

**(Q) ΑΛΛΑΓΗ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
RE-ALLOCATION OF BALLAST WATER WITHIN THE SHIP**

81. Λόγοι της αλλαγής διατάξης ερματισμού.

Reasons for re-allocation.

**(R) ΕΡΜΑ ΠΟΥ ΠΑΡΑΛΟΘΗΚΕ ΣΕ ΕΥΚΟΛΙΑ ΥΠΟΛΟΧΗΣ
BALLAST WATER DISCHARGED TO RECEPTION FACILITY**

82. Λιμάνι(a) που παραδόθηκε το έρμα.

Port(s) where ballast water was discharged.

83. Όνομα ή προσδιορισμός της ευκολίας υποδοχής.

Name or designation of reception facility.

84. Συνολική ποσότητα έρματος που παραδόθηκε σε κυβικά μέτρα.

Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.

85. Ημερομηνία, υπογραφή και σφραγίδα του οργάνου της Αιγαίνικής Αοχής.

Date, signature and stamp of port authority official.

**ΕΠΕΞΗΓΗΣΕΙΣ
EXPLANATIONS**

(1) Όταν τα μηχανήματα πλύσης που διαθέτει μια δεξαμενή είναι περισσότερα από εκείνα που μπορεί να λειτουργούν ταυτόχρονα, όπως αναφέρεται στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού, τότε θ' αναφέρεται το αντίστοιχο τμήμα της δεξαμενής στο οποίο γίνεται πλύση με αργό πετρέλαιο, π.χ. No 2C, πωραίο τμήμα.

When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, e.g. No2 centre, forward section.

(2) Σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού αναφέρεται αν χρησιμοποιείται η μέθοδος απλού ή πολλαπλού σταδίου για την πλύση. Εφόσον χρησιμοποιείται η μέθοδος πολλαπλού σταδίου δίδεται το κατακόρυφο τόξο που καλύπτουν τα μηχανήματα πλύσης, καθώς και ο αριθμός περιστροφών, οι οποίες καλύπτουν το τόξο για εκείνο το συγκεκριμένο στάδιο του προγράμματος πλύσης.

In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multi-stage method of washing is employed. If multi-stage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

(3) Αν τα προγράμματα που περιέχονται στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας και Εξοπλισμού δεν ακολουθούνται, τότε αναφέρονται οι λόγοι στην στήλη Παρατηρήσεις.

If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

(4) Φορητοί εύκαμπτοι σωλήνες, μηχανήματα πλύσης και/ή χημικός καθαρισμός. Όταν γίνεται χημικός καθαρισμός ο τύπος και η ποσότητα των χημικού που χρησιμοποιήθηκε θα αναφέρονται.

Hand-hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.

(5) Οι πλοίαρχοι πρέπει να λαμβάνουν από τον αρμόδιο της ευκολίας υποδοχής, συμπεριλαμβανομένων φορτηγίδων και βυτιοφόρων, απόδειξη ή πιστοποιητικό στο οποίο να αναφέρεται η ποσότητα εκπλυμάτων των δεξαμενών, το ακάθαρτο έρμα, τα απόβλητα ή τα πετρελαιοειδή μίγματα που παραδόθηκαν, καθώς η ημερομηνία και η ώρα παράδοσή τους. Η απόδειξη αυτή ή το πιστοποιητικό, εάν επισυνάπτεται στο Βιβλίο Πετρελαίου ΜΕΡΟΣ ΙΙ, πιθανόν να βοηθήσει τον πλοίαρχο στο να αποδείξει ότι το πλοίο του δεν ενέχεται στην πρόκληση περιστατικού ωραίας πάνος. Η απόδειξη ή το πιστοποιητικό θα φυλάσσονται μαζί με το Βιβλίο Πετρελαίου ΜΕΡΟΣ ΙΙ.

Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil

Record Book PART II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book PART II.

Πίνακας 3.31: Υπόδειγμα συμπληρώσεως Βιβλίου Πετρελαίου (ΜΕΡΟΣ ΙΙ).

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ: M/T PPP .

ΜΕΡΟΣ ΙΙ: Λειτουργίες / εργασίες φορτοεκφορτώσεως – ερματισμού.

PART II: Cargo / Ballast operations.

από RASTANURAH
(from)

ημερομηνία 17 / 05 / 2008
date

Ταξίδι:

Voyage: στο (η) ROTTERDAM
(to)

ημερομηνία 27 / 05 / 2008
date

Ημερομηνία Date	Κωδικό γράμμα Code letter	Αύξοντας αριθ. λειτουργίας Item number	Περιγραφή λειτουργιών – εργασιών / υπογραφή υπεύθυνου αξιωματικού Record of operations / signature of officer in charge
17/05/2008	(A)	1	RASTANURAH
17/05/2008	(A)	2	ARABIAN LIGHT / Σε όλες τις δεξαμενές φορτίου και καταλοίπων
17/05/2008	(A)	3	120.000 m ³ και 280 m ³ καταλοίπων στους 15°C
17/05/2008	(B)	4.1	Από την Νο 1 C
	(B)	4.2	Στην Νο 5 C. Μεταφέρθηκαν 500 m ³ σύνολο 17.500 m ³
17/05/2008	(B)	5	OXI – Ποσότητα Νο 1 C 9.300 m ³
17/05/2008	(C)	6	ROTTERDAM
17/05/2008	(C)	7	Όλες οι δεξαμενές φορτίου και καταλοίπων
17/05/2008	(C)	8	Δεξαμενές φορτίου κενές. Σύμφωνα με το πιστοποιητικό (R.O.B.)
			στο πλοίο υπάρχουν 20 m ³ μη αντλήσιμα
17/05/2008	(D)	9	ROTTERDAM
17/05/2008	(D)	10	No 2 (ΔΕ + AP) και η Νο 1 Δεξαμενή καταλοίπων ή
	(D)	10	No 2 (ΔΕ + AP) ΠΡ. ΤΜΗΜΑ
17/05/2008	(D)	11	3 μηχανήματα πλύσεως
17/05/2008	(D)	12	08:00
17/05/2008	(D)	13	Μέθοδος απλού σταδίου ή
	(D)	13	Μέθοδος πολλαπλών σταδίων 120-70 μοίρες – 1ωρ 20λ, 70-40
			μοίρες – 50λ και 40-0 μοίρες – 1ωρ 06λ, σύνολο 3 ωρ 16λ 2
			κυκλικές περιστροφές
17/05/2008	(D)	14	10 kg/cm ²
17/05/2008	(D)	15	20:00
17/05/2008	(D)	16	Με αυτόματο εξοπλισμό λήψεως κενού

Ημερομηνία Date	Κωδικό γράμμα Code letter	Αύξοντας αριθ. λειτουργίας Item number	Περιγραφή λειτουργιών – εργασιών / υπογραφή υπεύθυνου αξιωματικού Record of operations / signature of officer in charge
17/05/2008	(D)	17	Αναφέρονται οι λόγοι
17/05/2008	(E)	18	Έναρξη ερματισμού φ..... λ..... και
	(E)	18	Πέρας ερματισμού φ..... λ.....
17/05/2008	(E)	19.1	No 1 (ΔΕ + AP), No 4 (ΔΕ + AP)
17/05/2008	(E)	19.2	08:00 Έναρξη ερματισμού
	(E)	19.2	12:00 Πέρας ερματισμού
	(E)	19.3	Συνολική ποσότητα 28.100 m ³ , No 1 (ΔΕ + AP) 6500 m ³
			και No 4 (ΔΕ + AP) 21.600 m ³
17/05/2008	(F)	20	Ερματισμός CBT No 2 (ΔΕ + AP) και No 4 (ΔΕ + AP)
17/05/2008	(F)	21	Λήψη νερού για FLUSHING φ..... λ..... ή
	(F)	21	Έρμα λιμένος στις δεξαμενές CBT φ..... λ..... ή
17/05/2008	(F)	22	Πλύση αντλιών και σωληνώσεων φ..... λ.....
			Το νερό πλύσεως διοχετεύθηκε στη No 1 δεξαμενή καταλοίπων
17/05/2008	(F)	23	200 m ³ νερού πλύσεως στην No 1 δεξαμενή καταλοίπων. Συνολική
			ποσότητα 450m ³ .
17/05/2008	(F)	24	φ..... λ..... Λήψη πρόσθετου έρματος
17/05/2008	(F)	25	14:00, φ..... λ..... απομόνωση συστήματος CBT. Αριθμοί
			επιστομών: No 1 δεξαμενή καταλοίπων 15, 41 No 2 δεξαμενή
			καταλοίπων 26, 42 – δεξαμενές φορτίου όλα τα επιστόμια –
			δεξαμενές CBT No 1. ΔΕ 41, 42 No 1 AP 51, 52 – No 4 ΔΕ 71,
			72 No 4 AP 81, 82
17/05/2008	(F)	26	Καθαρό έρμα 21.500 m ³
17/05/2008	(G)	27	Πλύση No 1 και No 3 (ΔΕ + AP)
17/05/2008	(G)	28	φ..... λ..... ή λιμένας.....
17/05/2008	(G)	29	Έναρξη 08:00 – Πέρας 23:00
17/05/2008	(G)	30	Με εύκαμπτους σωλήνες ή
	(G)	30	Με μόνιμα μηχανήματα πλύσεως, χρησιμοποιήθηκε χημικός τύπος
			εταιρεία..... βαρέλια.....
17/05/2008	(G)	31.1	800 m ³ εκπλυμάτων παραδόθηκαν στην ευκολία υποδοχής του
			λιμένα σχετική απόδειξη 14:00, ή
17/05/2008	(G)	31.1	1500 m ³ ακάθαρτου έρματος παραδόθηκαν στην ευκολία
			υποδοχής του λιμένος σχετική απόδειξη 14:00, κλπ.

Ημερομηνία Date	Κωδικό γράμμα Code letter	Αύξοντας αριθ. λειτουργίας Item number	Περιγραφή λειτουργιών – εργασιών / υπογραφή υπεύθυνου αξιωματικού Record of operations / signature of officer in charge
17/05/2008	(G)	31.2	800 m ³ στη Νο 1 δεξαμενή καταλοίπων. Συνολική ποσότητα
			1000 m ³
17/05/2008	(H)	32	Απόρριψη από Νο 1 (ΔΕ + AP) και Νο 4 (ΔΕ + AP)
17/05/2008	(H)	33	Έναρξη απορρίψεως φ..... λ..... ώρα.....
17/05/2008	(H)	34	Πέρας απορρίψεως φ..... λ..... ώρα.....
17/05/2008	(H)	35	Απορρίφθηκαν 27.000 m ³
17/05/2008	(H)	36	14 κόμβοι
17/05/2008	(H)	37	NAI
17/05/2008	(H)	38	NAI
17/05/2008	(H)	39	Στη Νο 1 δεξαμενή καταλοίπων 1.100 m ³ πετρελαιώδους νερού
			Συνολική ποσότητα 2100 m ³
17/05/2008	(H)	40	2100 m ³ ακάθαρτου έρματος παραδόθηκαν στην ευκολία
			υποδοχής του λιμένος σχετική απόδειξη
17/05/2008	(I)	41	Νο 1 δεξαμενή καταλοίπων
17/05/2008	(I)	42	Χρόνος κατακαθίσεως 72 ώρες
17/05/2008	(I)	43	Από την τελευταία απόρριψη 36 ώρες
17/05/2008	(I)	44	Έναρξη απορρίψεως 08:00 φ..... λ.....
17/05/2008	(I)	45	Κενό κατά την έναρξη της απορρίψεως 6m 20 cm
17/05/2008	(I)	46	Κενό διαχωριστικής επιφάνειας κατά την έναρξη 8m 20 cm
17/05/2008	(I)	47	Ποσότητα που απορρίφθηκε 1200 m ³
			(ρυθμός απορρίψεως αντλίας 800 m ³ /h)
17/05/2008	(I)	48	Τελική ποσότητα που απορρίφθηκε 200 m ³
			(ρυθμός απορρίψεως αντλίας 200 m ³ /h)
17/05/2008	(I)	49	16:00 Πέρας απορρίψεως φ..... λ.....
17/05/2008	(I)	50	NAI
17/05/2008	(I)	51	Κενό διαχωριστικής επιφάνειας κατά το πέρας 11m 15 cm.
17/05/2008	(I)	52	14 κόμβοι
17/05/2008	(I)	53	NAI
17/05/2008	(I)	54	Απομόνωση δικτύου σωληνώσεων. Αριθμοί επιστομίων Νο 1 δεξαμενή
			καταλοίπων 15, 41. Κεντρικές αντλιοστασίου 100-110- Αντλίας 130-140.
			Επιστόμιο θάλασσας 150-151 – Overboard αποστραγγίσεως 160, 161

Ημερομηνία Date	Κωδικό γράμμα Code letter	Αύξοντας αριθ. λειτουργίας Item number	Περιγραφή λειτουργιών – εργασιών / υπογραφή υπεύθυνου αξιωματικού Record of operations / signature of officer in charge
17/05/2008	(J)	55	No 2, No 3 και No 4 κεντρικές
17/05/2008	(J)	56	No 2 16 m ³ , No 3 20 m ³ και No 4 20 m ³
17/05/2008	(J)	57.1	Διατέθηκαν 56 m ³ υπολειμμάτων φορτίου σε ευκολία υποδοχής λιμένος αριθ. αποδείξεως ή
	(J)	57.2	56 m ³ υπολειμμάτων φορτίου αναμίχθηκαν με το φορτίο ή
	(J)	57.3	56 m ³ υπολειμμάτων φορτίου μεταφέρθηκαν στη No 1 δεξαμενή καταλοίπων, συνολική ποσότητα 756 m ³
17/05/2008	(K)	58	Έναρξη απορρίψεως καθαρού έρματος φ..... λ.....
17/05/2008	(K)	59	No 1 και No 3 (ΔΕ + AP)
17/05/2008	(K)	60	ΝΑΙ
17/05/2008	(K)	61	Πέρας απορρίψεως φ..... λ.....
17/05/2008	(K)	62	ΝΑΙ
17/05/2008	(L)	63	No 2 και No 4 (ΔΕ + AP)
17/05/2008	(L)	64	08:00 έναρξη απορρίψεως έρματος από δεξαμενές CBT φ..... λ.....
17/05/2008	(L)	65	13:00 πέρας απορρίψεως έρματος από δεξαμενές CBT φ..... λ.....
17/05/2008	(L)	66.1	Απορρίφθηκε στη θάλασσα, ή
17/05/2008	(L)	66.2	Παραδόθηκε σε ευκολία υποδοχής λιμάνι αριθ. απόδ.
17/05/2008	(L)	67	ΟΧΙ
17/05/2008	(L)	68	ΝΑΙ
17/05/2008	(L)	69	13:00 φ..... λ..... πέρας αφερματισμού, απομονώσεως συστήματος CBT No 2 ΔΞ 31, 32 – No 2 AP 61, 62 και No 4 ΔΞ 71, 72 και No 4 AP 81, 82
17/05/2008	(M)	70	11:00 Διαπιστώθηκε βλάβη
17/05/2008	(M)	71	11:30 Το σύστημα τέθηκε σε λειτουργία
17/05/2008	(M)	72	
17/05/2008	(N)	73	20:00 Διαρροή πετρελαίου από No 3 AP στη θάλασσα
17/05/2008	(N)	74	φ..... λ..... ή λιμάνι
17/05/2008	(N)	75	80 m ³ ARABIAN LIGHT
17/05/2008	(N)	76	Ρήγμα 20 x 10 cm λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Εγένετο μεταφορά φορτίου στη No 3 C. Η διαρροή διακόπηκε. Ενεργοποιήθηκε το ΣΧΕΔΙΟ.

Σημειώσεις:

- Τα παραδείγματα που δίνονται αποτελούν πιθανές εγγραφές.
- Οι ημερομηνίες είναι τυχαίες και δεν έχουν σχέση με τη χρονολογική σειρά καταχωρίσεως εγγραφών.

δ) Εγγραφές.

Μετά τις σελίδες των κωδικοποιημένων λειτουργιών/εργασιών διατίθενται οι υπόλοιπες σελίδες (25 έως 100) του Β.Π. για τις σχετικές εγγραφές. Οι σελίδες των εγγραφών είναι κατάλληλα διαγραμμισμένες, ώστε να καταχωρίζονται όλα τα στοιχεία, που αφορούν σε κάθε λειτουργία/εργασία μιας συγκεκριμένης εγγραφής. Τα στοιχεία αυτά είναι το ταξίδι, η ημερομηνία, το κωδικό γράμμα της ομάδας λειτουργίας, ο αύξων αριθμός της ειδικής εργασίας και η συνοπτική περιγραφή της λειτουργίας/εργασίας, αν απαιτείται (Πίνακες 3.30 και 3.31).

Οι εγγραφές στο Β.Π. καταχωρίζονται με απόλυτη χρονολογική σειρά και τάξη και υπογράφονται από τους αξιωματικούς του πλοίου που έχουν ορισθεί ως υπεύθυνοι (Α' μηχανικός, Β' μηχανικός κλπ.) και που εκτέλεσαν την εργασία ή από τους αξιωματικούς καταστρώματος του πετρελαιοφόρου (υποπλοίαρχο ή ανθυποπλοίαρχο). Και στα δύο Β.Π. (Μέρος Ι και ΙΙ) υπογράφονται και από τον πλοίαρχο. Στα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες οι εγγραφές στο βιβλίο πετρελαίου καταχωρίζονται σε μία εκ των αγγλική ή ισπανική γαλλική γλώσσα. Προαιρετικά μπορούν να γίνονται και στην ελληνική γλώσσα. Σε περίπτωση που το Β.Π. τηρείται και στην ελληνική γλώσσα, αυτή θα επικρατεί σε περίπτωση αμφισβήτησης ή διαφοράς.

3.5 Ναυτολόγιο.

3.5.1 Γενικά.

Το *Ναυτολόγιο* (Ship's Articles) είναι το βιβλίο, όπου καταχωρίζονται οι συμβάσεις προστάτευσης του πλοιάρχου και του πληρώματος, καθώς και τα στοιχεία του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος κατά τη χρονική σειρά ναυτολογήσεώς τους. Αποτελεί και κατάλογο των μελών του πληρώματος.

Μέσω του Ναυτολογίου ελέγχεται η τήρηση των διατάξεων του ναυτεργατικού δικαιού, καθώς και των διατάξεων για τη σύνθεση του πληρώματος.

3.5.2. Κανόνες τηρήσεως Ναυτολογίου.

Για την τήρηση του Ναυτολογίου πρέπει να ακολουθούνται οι κανόνες:

- α) Οι οικείες πράξεις καταχωρίζονται με λεπτομέρειες και έτσι, ώστε να είναι ευανάγνωστες.
- β) Πρέπει να αποφεύγονται οι διαγραφές, οι παρεγγραφές και οι αποισθέσεις.
- γ) Τα στοιχεία του πλοίου πρέπει να εξακριβώνονται από τα σχετικά έγγραφά του και όχι από το προγενέστερο ναυτολόγιο.
- δ) Η σύνθεση του πληρώματος πρέπει να ελέγχεται με βάση τον οικείο πίνακα σε κάθε άφιξη και αναχώρηση του πλοίου.
- ε) Η ναυτολόγηση ή η απόλυτη των ναυτικών πρέπει να πραγματοποιείται με την παρουσία του πλοιάρχου και του ναυτολογούμενου ή του απολυόμενου.
- στ) Πρέπει να ελέγχεται η επικόλληση του χαρτοσήμου σε κάθε απόλυτη και κατά την ανανέωση του ναυτολογίου.

3.5.3 Σημασία του Ναυτολογίου.

Το Ναυτολόγιο αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά έγγραφα, το οποίο ο πλοίαρχος πρέπει να τηρεί συνεχώς και να έχει αυστηρά την προσωπική του επιμέλεια. Είναι διατυπωμένο έντυπο του NAT και αποτελείται από 40 αριθμημένα φύλλα. Η σημασία του για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι μεγάλη επειδή:

- α) Είναι απαραίτητο για τη ναυτολόγηση του πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος.
- β) Με βάση το ναυτολόγιο γίνεται από την αρμόδια υπηρεσία του NAT ο υπολογισμός και η είσπραξη των εισφορών υπέρ του NAT και υπέρ άλλων ταμείων και λογαριασμών, όπως είναι η Εστία Ναυτικών κλπ.
- γ) Με βάση το Ναυτολόγιο καταχωρίζονται από την Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων (Y.N.M.) η πραγματική υπηρεσία δύλων των ναυτικών και υπολογίζεται η συνολική θαλάσσια υπηρεσία των ναυτικών για τον υπολογισμό της συντάξεώς τους και για τη συμμετοχή τους στις εξετάσεις του YEN, για απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας (A.N.I.).
- δ) Με βάση το Ναυτολόγιο ελέγχεται η σύνθεση του πληρώματος, όπως έχει ορισθεί νόμιμα από το YEN για κάθε πλοίο.

3.5.4 Θεώρηση του Ναυτολογίου.

Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου με Ελληνική σημαία είναι υποχρεωμένος να προσκομίζει για θεώρηση το Ναυτολόγιο του πλοίου στη Λιμενική αρχή μέσα σε 24 ώρες από τον κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται για ορισμένες κατηγορίες πλοίων, όπως αλιευτικά ή ακτοπλοϊκά σκάφη, η θεώρηση του Ναυτολογίου σε τακτά χρονικά διαστήματα και όχι μετά τον κατάπλου του πλοίου. Η Λιμενική αρχή πρέπει να ελέγχει και να διαπιστώνει:

- α) Αν το Ναυτολόγιο ισχύει ή έχει λήξι, οπότε και αρχίζει τις διαδικασίες αντικαταστάσεώς του.
- β) Αν έχουν γίνει μεταβολές του πληρώματος (ναυτολογήσεις ή απολύσεις) από τον πλοίαρχο ελλείψει Λιμενικής ή Προξενικής αρχής και να το επικυρώνει.
- γ) Αν τηρείται και φυλάσσεται από τον πλοίαρχο σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Το Ναυτολόγιο παραμένει στη Λιμενική ή Προξενική αρχή για όσο διάστημα απαιτείται να παραμείνει το πλοίο στο λιμάνι προκειμένου να εκτελεσθούν εργασίες φορτοεκφορτώσεως ή τυχόν επισκευές και παραδίδεται στον πλοίαρχο αφού θεωρηθεί πριν από τον απόπλου του πλοίου (Πίνακας 3.32)

Πίνακας 3.32: Υπόδειγμα θεωρήσεως Ναυτολογίου.

ΑΦΙΞΗ (ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ)
1
Αριθμός 235
Θεωρήθηκε για την άφιξη από ANTWERP
.....την .. 25-06-2008 .. με φορτίο ΣΙΤΗΡΩΝ
πλήρωμα 22 και επιβάτες Ø
Ελέγχθηκε η σύνθεση του πληρώματος
..... Πειραιάς 25 - 06 - 2008
Η Λιμενική ή Προξενική Αρχή

ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ (ΑΠΟΠΛΟΥΣ)
2
Αριθμός 236
Θεωρήθηκε για την αναχώρηση για ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ...
.....την .. 27-06-2008 .. με φορτίο Ø
πλήρωμα 22 και επιβάτες Ø
Ελέγχθηκε η σύνθεση του πληρώματος
..... Πειραιάς 27 - 06 - 2008
Η Λιμενική ή Προξενική Αρχή

3.5.5 Συμπλήρωση στοιχείων.

Όπως φαίνεται και στο υπόδειγμα που ακολουθεί, κάθε φύλλο του Ναυτολογίου αποτελείται από τέσσερεις βασικές στήλες (Πίνακας 3.33):

- α) Στην πρώτη στήλη συμπληρώνονται τα προσωπικά στοιχεία του ναυτολογούμενου, δηλαδή επώνυμο, όνομα, όνομα πατέρα, τόπος καταγωγής και έτος γέννησης.
- β) Στη δεύτερη στήλη συμπληρώνονται τα στοιχεία ναυτολογήσεως του ναυτολογούμενου, δηλαδή η ιδιότητα με την οποία ναυτολογείται, ο τόπος, η χρονολογία και οι όροι της ναυτολογήσεώς του.
- γ) Στην τρίτη στήλη συμπληρώνονται τα στοιχεία απολύσεως του ναυτικού, δηλαδή ο τόπος, η χρονολογία, και η αιτία απολύσεως.
- δ) Στην τέταρτη στήλη συμπληρώνονται τα στοιχεία που αφορούν στον υπολογισμό των εισφορών του απολυόμενου, δηλαδή οι μηνιαίες συνολικές αποδοχές του, η υπηρεσία του σε μήνες και ημέρες, οι αποδοχές που αντιτοιχούν, η αναλογία εισφορών των αξιωματικών και του εφοπλιστή και το σύνολο των εισφορών.

3.5.6 Μεταβολές πληρώματος από τον πλοίαρχο.

Σε περίπτωση που ένα πλοίο καταπλέει σε λιμάνι του εξωτερικού, όπου δεν εδρεύει Λιμενική ή Προξενική αρχή ή είναι αργία ή ακατάλληλη ώρα και ο χρόνος παραμονής του πλοίου ολιγόωρος, τότε τις μεταβολές του πληρώματος διενεργεί ο ίδιος ο πλοίαρχος.

Για τη ναυτολόγηση ή την απόλυτη του ναυτικού πρέπει να γίνεται αναφορά με τα ατομικά στοιχεία του ναυτικού στο Η.Γ. Στο πρώτο λιμάνι κατάπλου μετά τη ναυτολόγηση η Λιμενική ή Προξενική αρχή καταχωρίζει στο Ναυτολόγιο και στο ναυτικό φυλλάδιο του ναυτικού την πράξη ναυτολογήσεως βάσει της εγγραφής του Η.Γ. και κατόπιν επικυρώνει τη ναυτολόγηση υπογράφοντας και σφραγίζοντας την καταχώριση. Σε περίπτωση απολύτεως ενός ναυτικού σε λιμάνι, όπου δεν εδρεύει Λιμενική ή Προξενική, αρχή ο πλοίαρχος καταχωρίζει στο ναυτικό φυλλάδιο την πράξη απολύτεως, την υπογράφει και τη σφραγίζει με τη σφραγίδα του πλοίου.

Εφόσον ο πλοίαρχος πρέπει να καταγράψει τη ναυτολόγηση ή την απόλυτη ενός ναυτικού στο Ναυτολόγιο ελλείψει Λιμενικής ή Προξενικής αρχής, τότε, όπως έχει εγκριθεί από το ΥΕΝ, μπορεί να σημειώνει τα στοιχεία του ναυτολογούμενου ή απολυόμενου ναυτικού με μολύβι επειδή απαγορεύεται ρητά να χρησιμοποιεί μελάνι για τις εγγραφές αυτές στο Ναυτολόγιο. Αυτό βέβαια επιτρέπεται με την προϋπόθεση ότι έχει γίνει σχετική εγγραφή στο Η.Γ.



Πίνακας 3.33: Υπόδειγμα συμπληρωμάτων Ναυολογίου.

Φύλλο που ανήκει στο υπ' αριθμ. 01 εκδόσεως Λιμανιού **ΠΕΙΡΑΙΑ** έπους 2007 Ναυτολόγιο ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

ΝΑΥΤΟΛΟΓΟΥΜΕΝΟΥ				ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑΣ			
Μητρώου Αριθμός και Ναυτ. Περιφέρ.	Διπλώματος Πτυχίου Άδειας ΑΡ.ΕΙΔΟΣ- ΤΑΞΗ	Ο νοματεπώνυμο	Τόπος καταγωγής και έτος γέννησης	Ιδιότητα ναυτολογίας	Τόπος	Χρονολογία	Όροι
ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΕΙΔΟΣ & ΤΑΞΗ	Επώνυμο ΔΗΜΟΥ	Δήμος ή Κοινότητα ΑΘΗΝΩΝ	Ημέρα	Μήνας	Έτος	Υπογραφή και σφραγίδα της Άρχις
		Όνομα ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Έτος γέννησης 1950		06	07	G.C.A. Συλλογική Σύμβαση
		Όνομα ΑΝΔΡΕΑΣ			04		

ΑΠΟΛΥΣΗΣ				ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΙΣΦΟΡΩΝ			
Τόπος	Χρονολογία	Υπογραφή και σφραγίδα	Αποδοχές που αντιστοιχούν	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ		ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΙΣΦΟΡΩΝ	Σύνολο εισφορών
				Μηνιάτις	Μηνές	Ημέρες	
ANTWERP	08 04 08	AMOIBAIA ΣΥΝΑΙΝΕΣΙ	€ 7 3 8 5 , 0	10	05		

3.6 Βιβλίο Νυκτερινών Εντολών Πλοιάρχου.

Το *Βιβλίο Νυκτερινών Εντολών* (Night Orders' Book) του πλοιάρχου είναι ένα απλό τετράδιο, το οποίο συμπληρώνεται από τον πλοιάρχο με διάφορες ειδικές εντολές ανάλογα με τον πλου, π.χ. παραλλάξεις, αλλαγές πορειών, έλεγχοι κ.λ.π. Μέσω του βιβλίου αυτού γίνεται διαρκής υπενθύμιση προς τους αξιωματικούς φυλακής γέφυρας των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων (*A.K.A.S. / COLREGS*), του Κανόνα 19 κ.λ.π.

Οι αξιωματικοί, εκτός από την υποχρέωσή τους να εφαρμόζουν τις Μόνιμες Εντολές του πλοιάρχου (Standing Orders), οφείλουν να λαμβάνουν γνώση ενυπογράφως των εντολών που αναγράφονται στο σχετικό βιβλίο, των οποίων παραδείγματα βλέπομε στα δύο υποδείγματα που ακολουθούν.

ΥΠΟΛΕΙΓΜΑ ΠΡΩΤΟ

ΛΕΥΤΕΡΑ 23/06/2008 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΡΕΘΥΜΝΟ

1. Τακτικοί έλεγχοι στεγανών θυρών – καταπέλτη – μπαρκαρίζου και γενικά όλων των εξωτερικών ανοιγμάτων του πλοίου.
2. Συχνοί και προοδευτικοί έλεγχοι έχμασης Φ/Γ και Ι.Χ. από το γκαράζ του πλοίου.
3. Δεν επιτρέπεται η είνοδος επισκεπτών στη γέφυρα του πλοίου.
4. Σε οποιαδήποτε αιμφιβολία σας σχετικά με τη ναυυπλοΐα και την ασφάλεια του πλοίου να με ενημερώνετε αμέσως.

Έλαβαν γνώση

Αναχώρηση – 03:00 XXX / Ανθυποπλοίαρχος
03:00 – Άφιξη ΨΨΨ / Υποπλοίαρχος

ΥΠΟΛΕΙΓΜΑ ΔΕΥΤΕΡΟ

WEDNESDAY 16/07/2008 COSTANZA – NEW YORK

1. Regular checks on watertight doors and all openings on deck.
2. Give wide berth to passing / crossing vessels.
3. Any incoming radio or VHF warnings are to be drawn to my attention.
4. Any fall in barometric pressure of 3 millibars or more in any period of less than four hours are to be drawn to my attention immediately.
5. If you have any doubt regarding navigation and the safety of the ship, you should report it to me without any hesitation.

00:00 – 04:00 XXX / 2nd Officer
04:00 – 08:00 YYY / Chief Officer

3.7 Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων.

3.7.1 Σκοπός του Βιβλίου Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων.

Το *Βιβλίο Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων* (B.E.G.) (Drills Record Book) εκδίδεται με μέριμνα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT), αποτελεί διατιμημένο έντυπο και τηρείται από τον πλοιάρχο. Σκοπός του είναι:

α) Να παράγχει στους πλοιάρχους ένα επίσημο βοήθημα, το οποίο θα χρησιμοποιούν κατά την εκτέλεση των γυμνασίων και εκτάκτων επιθεωρήσεων. Τα στοιχεία που περιέχονται σ' αυτό είναι εξαιρετικά χρήσιμα, γιατί μπορούν να καθοδηγούν τους πλοιάρχους ως προς τον τρόπο που θα εκτελέσουν τις έκτακτες επιθεωρήσεις και ως προς την έκταση των επιθεωρήσεων αυτών.

β) Να τονώσει το ενδιαφέρον του πλοιάρχου και του πληρώματος σε ό,τι αφορά στη συντήρηση του πλοίου, του εξοπλισμού ασφαλείας του και την τακτική και επιμελημένη εκτέλεση των γυμνασίων.

Παραλληλα το B.E.G. περιέχει χρήσιμα στοιχεία για την κατοχύρωση του πλοιάρχου έναντι των Αρχών που διενεργούν έκτακτες επιθεωρήσεις, γιατί δείχνει τα μέτρα τα οποία έλαβε για τη συντήρηση του πλοίου.

ου και των εφοδίων του, την αντικατάσταση διαφόρων εφοδίων και το ενδιαφέρον γενικά που επέδειξε για τη διατήρηση των προβλεπομένων επιπέδων ασφάλειας και ενδιαιτήσεως.

Πολύτιμο οδηγό αποτελεί επύησης το Β.Ε.Γ. για την επιθεώρηση εμπορικών πλοίων και τις Λιμενικές και Προξενικές Αρχές που διενεργούν έκτακτες επιθεώρησεις στα πλοία. Το Β.Ε.Γ. δίνει μια ολοκληρωμένη εικόνα της καταστάσεως του πλοίου και παρέχει ενημερωτικά στοιχεία για τις τυχόν ελλείψεις που είχαν διαπιστωθεί από τον πλοίαρχο ή από άλλες Αρχές, που είχαν διενεργήσει έκτακτη επιθεώρηση και για την τήρηση των προθεσμιών που τυχόν είχαν παραυχεθεί.

3.7.2 Τρόπος τηρούσεως του Βιβλίου Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων.

Στο Β.Ε.Γ. καταχωρίζονται όλα τα θέματα που αναφέρονται στην εκτέλεση γυμνασίων και την επιθεώρηση των τομέων ασφάλειας και ενδιαιτήσεως. Τα θέματα αυτά δεν είναι απαραίτητο να αναγράφονται πλέον στο Η.Γ., παρά μόνον όταν αυτό επιβάλλεται από άλλους λόγους, όπως π.χ. για την εξασφάλιση των συμφερόντων του πλοίου έναντι τρίτων.

Όταν όλες οι σελίδες του Β.Ε.Γ. συμπληρωθούν, οι πλοίαρχοι προμηθεύονται νέο Β.Ε.Γ., στο οποίο θα αναγράφουν την ημερομηνία ενάρξεως τηρούσεως ενώ στο παλαιό θα αναγράφουν την ημερομηνία λήξεως. Κατά την πρώτη θεώρηση του νέου βιβλίου θα παρουσιάζονται στη Λιμενική Αρχή και το παλαιό. Στην πρώτη θεώρηση, η Λιμενική Αρχή θα καταχωρίζει εγγραφή που να εμφανίζει ότι θεωρήθηκε το παλαιό βιβλίο και θα μεταφέρει στο νέο τυχόν παρατηρήσεις για τακτοπούση εκκρεμών ελλείψεων, από τις κυανές σελίδες.

Στην παραγάραφο 3.7.4. περιλαμβάνεται η γραμμισχράφηση του Β.Ε.Γ. και παρέχονται ενδεικτικά πρακτικές οδηγίες για τον τρόπο καταχωρίσεως των διαφόρων στοιχείων. Ο πλοίαρχος πάντως μπορεί κατά την κρίση του και ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες του πλοίου του, να καταχωρίσει τις εγγραφές που εκείνος θεωρεί χρήσιμες.

a) Καταχωριζόμενα στοιχεία.

Πρώτον: το Β.Ε.Γ χρησιμεύει για την αναγραφή των αποτελεσμάτων των διενεργούμενων γυμνασίων και εκτάκτων επιθεωρήσεων. Ειδικότερα αναγράφονται σ' αυτό ενδεικτικά:

- Η εκτέλεση γυμνασίων και εκτάκτων επιθεωρήσεων.
- Η διαπίστωση του βαθμού ετοιμότητας ως προς την εκπαίδευση και ικανότητα του πληρώματος να ανταποκρίνεται στα καθήκοντά του σε ό,τι αφορά στη χρησιμοποίηση των μέσων ασφαλείας του πλοίου.
- Η διαπίστωση ελλείψεων, ανωμαλιών, ζημιών, φθοράς ή καταστροφής εφοδίων, οργάνων, εξαρτισμού, εξαρτημάτων και εν γένει εξοπλισμού ασφαλείας του πλοίου.
- Η ανάγκη διενέργειας προμηθειών σε εφόδια ασφαλείας και ενδιαιτήσεως, και
- η ανάγκη διενέργειας εργασιών συντηρήσεως και επισκευών προς διατήρηση των προβλεπομένων επιπέδων ασφαλείας, υγιεινής και ενδιαιτήσεως.

Επίσης στο Β.Ε.Γ. και σε ειδική στήλη αυτού αναγράφονται έκτακτα συμβάντα και περιστατικά, τα οποία επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου. Η εγγραφή αυτή έχει πληροφοριακό χαρακτήρα και αποτελεί περιληφτή της αντίστοιχης εγγραφής, η οποία πρέπει να γίνεται υποχρεωτικά στο Η.Γ.

Δεύτερον: τα αποτελέσματα κάθε επιθεωρήσεως και γυμνασίου καταχωρίζονται στις αντίστοιχες στήλες, που περιέχει το Β.Ε.Γ., και υπογράφονται από τον πλοίαρχο, καθώς επίσης και τον Α' μηχανικό, τον υποπλοίαρχο και το Χειριστή Γενικής Χρήσεως (GO - General Operator) σε ό,τι αφορά στον τομέα εκάστου.

Τρίτον: οι εγγραφές πρέπει να είναι περιληπτικές και να παρέχουν σαφή εικόνα κάθε τομέως και γυμνασίου.

Τέταρτον: τα αποτελέσματα του διενεργούμενου ελέγχου από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων ή τις Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές καταχωρίζονται στις ειδικές στήλες, που περιέχει το Β.Ε.Γ.

Πέμπτο: σε κάθε πλοίο που έχει υποχρέωση να τηρεί Β.Ε.Γ., πρέπει να διενεργείται με μέριμνα του πλοιάρχου μία τουλάχιστον επιθεώρηση κάθε μήνα και τα αποτελέσματά της να αναγράφονται στις αντίστοιχες στήλες. Τέτοια υποχρέωση έχουν όλα τα επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 100 κόρων και τα μη επιβατηγά ολικής χωρητικότητας άνω των 300 κόρων.

Έκτο: ο ελάχιστος αριθμός των εκτελουμένων γυμνασίων καθορίζεται κατά κατηγορία πλοίου από τον εκάστοτε ισχύοντα Κανονισμό περί Συναγερμών και Γυμνασίων επί των Εμπορικών Πλοίων.

Έβδομο: Ο πλοίαρχος μπορεί να αναθέσει τη συμπλήρωση του Β.Ε.Γ. τούτου σε έναν εκ των Αξιωματικών

Γέφυρας, διατηρεί όμως και στην περιπτώση αυτή την ευθύνη της κανονικής τηρογένεως του.

Κατά την αλλαγή πλοιάρχου κατοχωρίζεται εγγραφή με τις τυχόν παρατηρήσεις του παραδίδοντος και παραλαμβάνοντος, αναφορικά με την κατάσταση του πλοίου από πλευράς ασφαλείας, υγιεινής και ενδιαιτήσεως. Η διάταξη αυτή εφαρμούζεται κατ' αναλογία και στις περιπτώσεις αναπληρώσεως του πλοιάρχου ή αναλήψεως καθηκόντων χωρίς να υπάρχει παραδίων.

β) Θεώρηση των Βιβλίου Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων.

Ο πλοίαρχος υποχρεούται να προσκομίζει το Β.Ε.Γ. στη Λιμενική ή Προξενική Αρχή προς θεώρηση, όποτε σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, υποχρεούται να προσκομίζει προς θεώρηση το Η.Γ. του πλοίου του.

3.7.3 Τύπος Βιβλίου Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων.

Ο τύπος του Βιβλίου Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων σύμφωνα με την κείμενη Νομοθεσία έχει ως εξής:

Μορφή του βιβλίου.

Το βιβλίο είναι βιβλιοδετημένο έτσι, ώστε να αντέχει σε μακροχρόνια χρήση και φέρει εξώφυλλα από σκληρό χαρτόνι, επενδεδυμένα με πλαστικό ή άλλο ανάλογο ανθεκτικό υλικό χρώματος κυανού. Η όλη μορφή του είναι ανάλογη με την μορφή των Ημερολογίου Γέφυρας.

Αοιθυός φύλλων.

Το βιβλίο περιέχει τα εξής φύλλα των οποίων οι αριθμοί θα είναι τυπωμένοι:

(α) Στην αρχή 5 φύλλα αριθμημένα με Ελληνικά στοιχεία από σελίδα με αύξοντα αριθμό (α) μέχρι αύξοντα αριθμό (στ.).

(β) 99 φύλλα λευκού χρώματος αοιδημένα από σελίδα με αύξοντα αοιδημό 1 μέχρι αύξοντα αοιδημό 198.

(γ) 16 φύλλα ανοικτού ερυθρού χρώματος από σελίδα με αένοντα αοιδικό 1 μέγροι αένοντα αοιδικό 32.

(δ) 30 φύλλα κνανού χρώματος από σελίδα με αύξοντα αριθμό 1 μέχρι αύξοντα αριθμό 60.

Μόνιμες εγγοαφές.

(α) Το εξώφυλλο φέσει εγγραφή «ΒΙΒΛΙΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΓΥΜΝΑΣΙΩΝ» με κεφαλαία γράμματα.

(β) Το εσώφυλλο περιέγει τις ακόλουθες εγγραφές με κεφαλαία γράμματα:

ОНОМА ПІДОЮ

ΕΙΔΟΣ ΠΑΟΙΟΥ

KOX *KKX* *AA Σ*

ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ

NHOΓΝΩΜΟΝΑΣ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΤΗΡΗΣΗΣ ΒΙΒΛΙΟΥ

ΗΜΕΙ ΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΙ ΣΗΣ ΤΗΣ ΗΕΖ ΒΙΒΛΙΟΥ

Σελίδες από αյξ. αριθ. (α) μέχρι αγξ. αριθ. (ατ)

Τα πρώτα 5 φύλλα αριθμούνται με Ελληνικούς αριθμούς από (α) μέχρι (στ) και έχουν την ακόλουθη γραμμογράφηση.

Σελίδες από αύξοντα αριθμό 1 μέχρι αύξοντα αριθμό 198

*ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΓΥΜΝΑΣΙΩΝ
ΤΟΠΟΣ..... ΩΡΑ.....*

I. ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ

1. Πίνακες διαίρεσης.
2. Λέμβοι που καθαιρέθηκαν.
3. Λεπτομέρειες καθαίρεσης λέμβων.
(Ανακρέμαση, καθαίρεση στη θάλασσα κλπ.).
4. Βαθμός εκπαίδευσης και ετοιμότητας πληρώματος.
5. Συγκέντρωση και ετοιμότητα επιβατών.
6. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

II. ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ

1. Μέρος του πλοίου στο οποίο έλαβε χώρα γυμνάσιο.
2. Είναι ενημερωμένο το πλήρωμα στη χρήση:
 - (α) Της εξάρτησης πυροσβέστη;
 - (β) Των πυροσβεστήρων;
 - (γ) Των μονίμων συστημάτων σβέσης πυρκαγιάς;
3. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

III. ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΛΙΑΡΡΟΗΣ

1. Είναι ενημερωμένο το προσωπικό:
 - (α) Επί των λεπτομερειών της στεγανής υποδιαιρέσεως του πλοίου;
 - (β) Στο κλείσιμο των στεγανών θυρών με όλους τους δυνατούς τρόπους;
 - (γ) Στη χρήση των μέσων απάντησης;
2. Υπάρχει σάκος εργαλείων, τομέντο ταχείας πήξεως, ξυλεία κλπ. υλικά κατάλληλα για στεγανοποίηση;
3. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

IV. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ (*)

1. Ραντάρ.
 2. Βυθόμετρα.
 3. Γυροσκοπική Πυξίδα.
 4. Ραδιογωνιόμετρο.
 5. Μαγνητικές πυξίδες.
 6. Λοιπά ναυτιλιακά όργανα.
 7. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις
- (*) Αναγράφονται παρατηρήσεις για τη λειτουργία κάθε οργάνου.

V. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

1. Κύριος πομπός και δέκτης.
2. Βοηθητικός πομπός και δέκτης.
3. Φορητή Ραδιοτηλεγραφική και Ραδιοτηλεφωνική συσκευή πλωτών σωστικών μέσων (*).
4. Αυτόματη συσκευή λήψεως σήματος κινδύνου (AUTO ALARM).
5. Αυτόματο χειριστήριο εκπομπής σήματος κινδύνου (A.K.D.) (*).
6. Επάρκεια φόρτισης συσσωρευτών.
7. Βοηθητικός φωτισμός A/T.
8. Επάρκεια ανταλλακτικών.
9. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

(*) Τα συγκεκριμένα δεν υφίστανται τη σημερινή εποχή αλλά αναφέρονται επειδή υπάρχουν στο συγκεκριμένο έντυπο.

VI. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΥ

1. Φωτιστικά σήματα κινδύνου:
 - (α) Φωτοβολίδες αλεξίπτωτον.
 - (β) Φωτοβολίδες (ρουκέτες).
 - (γ) Βεγγαλικά χεριού κόκκινα.
2. Σωσίβιες λέμβοι.
3. Κατάσταση επωτίδων, αγόμενων, σύσπαστων.
4. Σωσίβιες σχεδίες.
5. Εφόδια σωσιβίων λέμβων.
6. Κυκλικά σωσίβια.
7. Σωσίβιες ζώνες.
8. Ορμιδοβόλος Συσκευή.

Καφύλια

Βλήματα
9. Πυρασφάλεια – Πυροσβεστικά μέσα.
 - (α) Φορητοί πυροσβεστήρες.
 - (β) Μόνιμο σύστημα σφέσης πυρκαγιάς.
 - (γ) Εξαρτήσεις πυροσβέστη.
 - (δ) Ακροσωλήνια, μάνικες, λήψεις, σωληνώσεις.
 - (ε) Μέσα διακοπής καύσιμου – αερισμού.
 - (στ) Ικανότητα αντλιών.
 - (ζ) Ικανότητα αντλίας πυρκαγιάς ανάγκης.
 - (η) Πυρόμαχες θύρες.
 - (θ) Κώδωνες συναγερμού.
10. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

VII. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ – ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

1. Γενική κατάσταση σκάφους.
2. Μέσα κλεισμάτος κυτών, παραφωτίδες κλπ.
3. Στεγανές θύρες.
4. Πηγή ενέργειας έκτακτης ανάγκης.
5. Φωτισμός ανάγκης.
6. Κατάσταση μηχανοστασίου.
7. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

VIII. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΝΛΙΑΙΤΗΣΗΣ

1. Αερισμός.
2. Φωτισμός.
3. Θέρμανση.
4. Θερμό – ψυχρό νερό.
5. Κοιτώνες (*).
6. Εστιατόρια.
7. Καπνιστήρια – Αιθουσες ψυχαγωγίας.
8. Αποχωρητήρια.
9. Μαγειρεία.
10. Τροφαποθήκες – Ψυγεία.

(*) Θα αναγράφεται η γενική κατάσταση αυτών και κυρίως η επάρκεια καταλληλότητας των κλινοστρωμάτων, κλινοσκεπασμάτων κλπ.

11. Μέσα ψυχαγωγίας.
12. Βιβλιοθήκη.
13. Νοσοκομείο.
14. Φαρμακείο.
15. Εξοπλισμός ενδιαιτησης (πλυντήρια κλπ.).
16. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

IX. ΛΟΙΠΟΙ ΤΟΜΕΙΣ

X. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

**ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ
ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ**

ΥΠΟΓΡΑΦΕΣ
Πλοίαρχος
Α' Μηχανικός
Υποπλοίαρχος
Ραδιοτηλεγραφητής (*)

(*) Έχει αντικατασταθεί από τον GO ή REO ή ROC.

Σελίδες ανοιχτού ερυθρού χρώματος από α/α 1 έως και 32

Η κάθε σελίδα ανοιχτού ερυθρού χρώματος φέρει την ακόλουθη γραμμογράφηση:

1. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ, ΤΟΠΟΣ ΚΑΙ ΩΡΑ ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ Ή ΖΗΜΙΑΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΕΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.
2. ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΩΤΕΡΩ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ Ή ΖΗΜΙΑΣ
3. ΜΕΤΡΑ Ή ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΘΗΚΑΝ
4. ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ – ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

ΘΕΩΡΗΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ Ή Ε.Ε.Π.

Σελίδες κνανού χρώματος από α/α 1 μέχρι και α/α 60

Η κάθε σελίδα κνανού χρώματος φέρει την ακόλουθη γραμμογράφηση:

1. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ή Ε.Ε.Π.
2. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΩΡΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ
3. ΤΟΠΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ
4. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΩΡΑ
 - (α) Κατάπλον.
 - (β) Απόπλον.

5. ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΑΘΜΟΣ ΑΞ/ΚΟΥ ΠΟΥ ΔΙΕΝΗΡΓΗΣΕ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

6. ΤΟΜΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΘΗΚΑΝ:

- (α) Ναυτιλιακά όγκανα – φωτιστικά σήματα κίνδυνον.
- (β) Σωστικά μέσα.
- (γ) Πυροσβεστικά μέσα.
- (δ) Τηλεπικοινωνίες.
- (ε) Ενδιαίτηση.
- (στ) Σκάφος – μηχανήματα.

7. ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΘΗΚΑΝ

8. ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΑΠΙΣΤΩΘΗΚΑΝ ΚΑΙ ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

9. ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΗ – ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ ΠΟΥ ΤΑΧΘΗΚΕ

10. ΓΕΝΙΚΗ ΕΝΤΥΠΩΣΗ

11. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΥΧΟΝ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ ΠΟΥ ΕΠΙΒΛΗΘΗΚΕ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΣΦΡΑΓΙΔΑ
ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ
Ή Ε.Ε.Π.

ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

3.7.4 Οδηγίες συμπληρώσεως του Βιβλίου Επιθεωρήσεων και Γυμνασίων.

Για τη συμπλήρωση του Β.Ε.Γ. ο πλοίαρχος πρέπει με βάση την κείμενη Νομοθεσία να λαμβάνει τα εξής:

Σελίδες (α) μέχρι (στ) – Πιστοποιητικά.

Οι σελίδες με αρίθμηση από αριθμό (α) μέχρι αριθμό (στ) είναι συμβουλευτικές για τον πλοίαρχο και αναφέρονται στην παρακολούθηση των Πιστοποιητικών τα οποία πρέπει να υπάρχουν στο πλοίο, όπως π.χ.

Πιστοποιητικό ασφάλειας εξαρτισμού.

Πιστοποιητικό ασφάλειας φαδιοτηλεγραφίας.

Πιστοποιητικό ασφάλειας κατασκευής.

Διεθνές Πιστοποιητικό Γραμμής Φόρτωσης.

Σκόπιμο είναι να αναγράφονται και τα επί μέρους Πιστοποιητικά ετήσιας επιθεώρησης πνευστών σωστίων σχεδιών, πυροσβεστήρων, μόνιμου συστήματος CO_2 .

Σελίδες 1 μέχρι και 198 – Γυμνάσια και Επιθεωρήσεις.

Ενδεικτικά, για διευκόλυνση των πλοιάρχων, παρέχονται οδηγίες για τον τρόπο συμπλήρωσης των διαφόρων παραγράφων αυτών των σελίδων και των στοιχείων τα οποία πρέπει περιληπτικά να καταχωρούνται.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΓΥΜΝΑΣΙΩΝ

ΤΟΠΟΣ ΡΩΠΑ

I. ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ.

1. Πίνακες διαίρεσης:

Υπάρχουν στα προβλεπόμενα σημεία και είναι κανονικά συμπληρωμένοι ή πρέπει να τοποθετηθούν στους προβλεπόμενους χώρους και να συμπληρωθούν κατάλληλα.

Η αριστερή ή η δεξιά ή και οι δύο, αλπ.

2. Λέμβοι που καθαιρέθηκαν.

3. Λεπτομέρειες καθαίρεσης λέμβων (ανακρέμαση, καθαίρεση στη θάλασσα).
4. Βαθμός εκπαίδευσης και ετοιμότητας πληρώματος.
5. Συγκέντρωση και ετοιμότητα επιβατών.
6. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

Έγινε καθαίρεση στη θάλασσα, ή απλή ανακρέμαση.

Ικανοποιητική ή πολύ καλή ή ανεπαρκής.

Αποτελέσματα ικανοποιητικά ή παρατηρήθηκε καθυστέρηση κλπ.

Αναγράφονται τα αποτελέσματα π.χ. ικανοποιητικά, και οι τυχόν παρατηρήσεις π.χ. απαιτείται διενέργεια πιο συχνών γυμνασίων διότι παρουσιάζεται καθυστέρηση στη λήψη των αναγκαίων μέτρων κλπ.

II. ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ.

1. Μέρος του πλοίου στο οποίο έλαβε χώρα γυμνάσιο
2. Είναι ενημερωμένο το πλήρωμα στη χρήση:
 - (α) Της εξάρτησης πυροσβέστη
 - (β) Των πυροσβεστήρων
 - (γ) Των μόνιμων συστημάτων σβέσης πυρκαγιάς
3. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

π.χ. μηχανοστάσιο ή ενδιαιτηση κλπ

π.χ. Ναι ή όχι ικανοποιητικά κλπ.

» » »
» » »

Συμπληρώνεται όπως και η παράγραφος I.

III. ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΔΙΑΡΡΟΗΣ.

1. Είναι ενημερωμένο το προσωπικό:
 - (α) Επί των λεπτομερειών της στεγανής υποδιαίρεσης του πλοίου.
 - (β) Στο κλείσιμο των στεγανών θυρών με όλους τους δυνατούς τρόπους.
 - (γ) Στη χρήση των μέσων απάντησης.
2. Υπάρχει σάκος εργαλείων, τομέντο ταχείας πήξεως, ξυλεία κλπ. υλικά κατάλληλα για στεγανοποίηση.
3. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις. Συμπληρώνεται όπως οι παράγραφοι I και II.

IV. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ.

1. Ραντάρ
2. Βυθόμετρα
3. Γυροσκοπική πυξίδα
4. Ραδιογνωσίμετρο
5. Μαγνητικές πυξίδες
6. Λοιπά ναυτιλιακά όργανα
7. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

Λειτουργεί κανονικά ή έχει βλάβη από κλπ.

» » » » »
» » » » »
» » » » »
» » » » »
» » » » »
» » » » »

Συμπληρώνεται όπως οι παράγραφοι I και II.

V. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.

1. Κύριος πομπός και δέκτης.
2. Βοηθητικός πομπός και δέκτης.
3. Φορητή Ραδιοτηλεγραφική και Ραδιοτηλεφωνική συσκευή πλωτών σωστικών μέσων (*).
4. Αυτόματη συσκευή λήψης σήματος κινδύνου (AUTO ALARM).
5. Αυτόματο χειριστήριο εκπομπής σήματος κινδύνου (A.K.D.) (*).
6. Επάρκεια φόρτισης συσσωρευτών.
7. Βοηθητικός φωτισμός A/T.
8. Επάρκεια ανταλλακτικών.
9. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις. Συμπληρώνεται όπως οι παράγραφοι I και II.

(*) Τα συγκεκριμένα δεν υφίστανται τη σημερινή εποχή αλλά αναφέρονται επειδή υπάρχουν στο συγκεκριμένο έντυπο.

VI. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΥ.

1. Φωτιστικά σήματα κινδύνου:

- (α) Φωτοβολίδες αλεξίπτωτον.
 (β) Φωτοβολίδες (ρουκέτες).
 (γ) Βεγγαλικά χειρός κόκκινα.
2. Σωσίβιες λέμβοι.
 3. Κατάσταση επωτίδων, αγομένων, σύσπαστων.
 4. Σωσίβιες σχεδίες – ημερομηνία τελευταίας ετήσιας επιθεώρησης.
 5. Εφόδια σωσίβιων λέμβων.
 6. Κυκλικά σωσίβια.
 7. Ατομικά σωσίβια.
 8. Ορμιδοβόλος Συσκευή
 Καψύλια
 Βλήματα
9. Πυρασφάλεια - Πυροσβεστικά μέσα:
 (α) Φορητοί πυροσβεστήρες.
 (β) Μόνιμο σύστημα σβέσης πυρκαγιάς.
 (γ) Εξαρτήσεις πυροσβέστη.
 (δ) Ακροσωλήνια, μάνικες, λήψεις, σωληνώσεις.
 (ε) Μέσα διακοπής καύσμου-αερισμού.
 (στ) Ικανότητα αντλιών.
 (ζ) Ικανότητα αντλίας πυρκαγιάς ανάγκης.
 (η) Πυρόμαχες θύρες.
 (θ) Κώδωνες συναγερμού.
 10. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

VII. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ – ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ.

1. Γενική κατάσταση σκάφους.
 2. Μέσα κλεισμάτων κυτών, παραφωτίδες κλπ.
 3. Στεγανές θύρες.
 4. Πηγή ενέργειας εκτάκτου ανάγκης.
 5. Φωτισμός ανάγκης.
 6. Κατάσταση μηχανοστασίου.
 7. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

VIII. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΝΛΙΑΙΤΗΣΗΣ.

1. Αερισμός.
 2. Φωτισμός.
 3. Θέρμανση
 4. Θερμό-ψυχρό νερό.
 5. Κοιτώνες.
 6. Εστιατόρια.
 7. Καπνιστήρια – Αίθουσες ψυχαγωγίας
 8. Αποχωρητήρια.
 9. Μαγειρεία.
 10. Τροφαποθήκες – Ψυγεία.
 11. Μέσα ψυχαγωγίας.
 12. Βιβλιοθήκη.

Αναγράφεται ο αριθμός και η ημερομηνία λήξης.

Αναγράφεται η κατάστασή τους.

Αναγράφεται ο αριθμός και η ημερομηνία λήξης ισχύος τους.

Ημερομηνία τελευταίας επιθεώρησης.

Ημερομηνία τελευταίας επιθεώρησης από ειδικευμένο συνεργείο.

Ημερομηνία τελευταίας επιθεώρησης από ειδικευμένο συνεργείο.

Αναγράφεται η κατάστασή και η απόδοσή τους.

Αναγράφεται η κατάσταση και η απόδοση λειτουργίας.

Αναγράφεται η κατάσταση των χώρων και μέσων, η επάρχεια και απόδοση των διαφόρων μέσων αερισμού, θέρμανσης κλπ. καθώς και κάθε άλλη ενδιαφέρουσα διαπίστωση ή έλλειψη που θα επισημανθεί.

13. Νοσοκομείο.
14. Φαρμακείο.
15. Εξοπλισμός ενδιαίτησης, (πλυντήρια κλπ.).
16. Διαπιστώσεις – Παρατηρήσεις.

IX. ΛΟΙΠΟΙ ΤΟΜΕΙΣ.

Αναγράφονται θέματα τομέων που δεν περιλαμβάνονται στις προηγούμενες παραγράφους και εφόσον υπάρχει λόγος κατά την ιδίαν της Επιτροπής να αναγραφούν π.χ. σκάλες, εφόδια συντήρησης, χώρος πηδαλίου κλπ.

X. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ.

ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ

Αναγράφονται υπό μορφή συμπεράσματος οι γενικές παρατηρήσεις, π.χ. απαιτούνται ελαιοχρωματισμοί – προμήθεια εφοδίων κλπ.

ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Αναγράφονται περιληπτικά και υπό μορφή συμπεράσματος οι ελλείψεις, π.χ. λείπουν εφόδια των σωσίβιων λέμβων κλπ.

ΥΠΟΓΡΑΦΕΣ

Πλοίαρχος

Α' Μηχανικός

Υποπλοίαρχος

Ραδιοτηλεγραφητής (*)

Αναγράφονται οι εργασίες που έγιναν για να αποκατασταθούν οι τυχόν ελλείψεις και αντικανονικότητες που διαπιστώθηκαν ή οι ενέργειες για την αποκατάστασή τους.

Όλα τα μέλη της Επιτροπής υποχρεούνται να υπογράφουν, δικαιούνται όμως να αναγράφουν τυχόν παρατηρήσεις τους ως προς την κατάσταση ορισμένων ειδών τα οποία έχουν ότι λείπουν ή δεν είναι εντάξει από άποψη συντήρησης. Οι παρατηρήσεις πρέπει να είναι τεκμηριωμένες. Το κάθε μέλος της Επιτροπής, εκτός του πλοιάρχου, υπογράφει για τα θέματα του τομέα αρμοδιότητάς του.

(*) Έχει αντικατασταθεί από τον GO ή REO ή ROC.

Σελίδες χρώματος ανοικτού ερυθρού 1 μέχρι 32 – Έκτακτα Συμβάντα.

Οι σελίδες αυτές χρησιμεύουν για την αναγραφή έκτακτων συμβάντων που μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια του πλοίου, όπως π.χ. σύγκρουσης ή ζημιών, προσάραξης κλπ. και αποβλέπουν στην ενημέρωση των Αιμενικών Αρχών ή της Ε.Ε.Π., σε τρόπο ώστε να είναι δυνατή η διαμόρφωση γνώμης επί της κατάστασης του πλοίου, ύστερα από ένα σοβαρό περιστατικό.

Επιπλέον χρησιμεύουν για την κατοχύωση του πλοιάρχου σε περίπτωση εκτάκτων περιστατικών, με την αναγραφή όλων των ενεργειών του για την αποκατάσταση της βλάβης.

1. Ημερομηνία, τόπος και ώρα εκτάκτου συμβάντος ή ζημιάς που επηρεάζει την ασφάλεια του πλοίου: Σημειώνεται περιληπτικά το γεγονός που συνέβη όπως π.χ. προσάραξη, ώρα 20.00 LT ή GMT της 3.5.03, ή σύγκρουση με το πλοίο ώρα ημερομηνία..... .

2. Περιληπτική περιγραφή παραπάνω συμβάντος ή ζημιάς:

Περιγράφεται περιληπτικά το γεγονός και σημειώνονται οι βλάβες που προξενήθηκαν στο σκάφος και στον εξοπλισμό του.

π.χ. από την προσάραξη δημιουργήθηκε φύγμα στο Νο 3 κύτος, διαστάσεων

3. Μέτρα ή ενέργειες που πάρθηκαν:

Αναγράφονται τα μέτρα που πάρθηκαν όπως π.χ. Λειτουργία αντλιών για την απάντληση των υδάτων κλπ., ενημέρωση Y.E.N., Ασφαλιστών κλπ.

4. Αποκατάσταση – Παρατηρήσεις:

Σημειώνονται τυχόν παρατηρήσεις και η ημερομηνία και ο τρόπος αποκατάστασης της βλάβης.

Σελίδες χρώματος κνανού 1 μέχρι 60 – Έλεγχος Αιμενικής Αρχής.

Τα φύλλα αυτά συμπληρώνονται από τις Αιμενικές Αρχές ή την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, όσες

φορές διενεργούν έλεγχο του Βιβλίου Γυμνασίων και Επιθεωρήσεων και έκτακτη επιθεώρηση του πλοίου.

Οι Αιμενικές Αρχές κατά τον έλεγχο του Βιβλίου θα συμβουλεύονται τις σελίδες κυανού χρώματος για να λάβουν γνώση των παρατηρήσεων που ανέγραψαν οι Αρχές που διενήργησαν τους προηγουμένους και πιο πρόσφατους ελέγχους. Ιδιαίτερη προσοχή θα δίδουν στην παράγραφο 9 προς διαπίστωση της τήρησης των τυχόν προθεσμιών που έχουν δοθεί και θα ελέγχουν την τακτοποίηση των τυχών ελλείψεων που είχαν επισημανθεί.

1. ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ ή Ε.Ε.Π.

2. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΩΡΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

3. ΤΟΠΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

4. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΩΡΑ

- (α) Κατάπλου.
- (β) Απόπλου.

5. ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΑΘΜΟΣ ΑΞ/ΚΟΥ
ΠΟΥ ΔΙΕΝΗΡΓΗΣΕ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

6. ΤΟΜΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΙΘΕΩΡΗΘΗΚΑΝ:

- (α) Ναυτιλιακά όργανα – φωτιστικά σήματα κινδύνου.
- (β) Σωστικά μέσα.
- (γ) Πυροσβεστικά μέσα.
- (δ) Τηλεπικοινωνίες.
- (ε) Ενδιαίτηση.
- (στ) Σκάφος – μηχανήματα.

7. ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΕΣΘΗΚΑΝ

8. ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΑΠΙΣΤΩΘΗΚΑΝ
ΚΑΙ ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

9. ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΣΗ –
ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ ΠΟΥ ΤΑΧΘΗΚΑΝ

10. ΓΕΝΙΚΗ ΕΝΤΥΠΩΣΗ

11. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΥΧΩΝ ΠΡΟΣΤΙΜΟΥ
ΠΟΥ ΕΠΙΒΛΗΘΗΚΕ

Αναγράφονται ο τίτλος της Υπηρεσίας που διενεργεί τον έλεγχο, η ημερομηνία, ώρα και τόπος της επιθεώρησης, η ημερομηνία και ώρα κατάπλου και προβλεπόμενη ημερομηνία και ώρα απόπλου και το ονοματεπώνυμο και ο βαθμός του Αξιωματικού που διενεργεί την επιθεώρηση.

Αναγράφεται η κατάσταση των τομέων που επιθεωρήθηκαν, π.χ. πολύ καλή, ικανοποιητική, μέτρια, κακή.

Αναγράφονται τα αποτελέσματα των γυμνασίων που εκτελέσθηκαν, με παρουσία του επιθεωρητή Αξιωματικού π.χ. αποτελέσματα ικανοποιητικά ή αποτελέσματα ανεπαρκή κλπ.

Σημειώνονται οι ελλείψεις που τακτοποιήθηκαν ποινι από τον απόπλου, π.χ. προμήθεια μιας τηλεόρασης, αντικατάσταση βεγγαλικών κλπ.

Αναγράφονται οι ελλείψεις που απομένουν να τακτοποιηθούν και οι προθεσμίες που παρέχονται για κάθε μια από αυτές, π.χ. επισκευή πλυντηρίου 24.3.02 κλπ.

Αναγράφεται η γενική εντύπωση π.χ. πολύ καλή, ικανοποιητική, μέτρια, κακή.

Αναγράφονται τα στοιχεία τυχόν πρόστιμου π.χ. 1000 € που επιβλήθηκε.



Ομαδικές εργασίες (Projects)



1) READ THE INSTRUCTIONS BELOW AND DO THE TASKS THAT FOLLOW.

You are the Captain of a Tanker in ballast. While you are at sea, the following Telex was received from the Owners of your vessel:

VOY No: 110

GLAD TO INFORM YOU YR VESSEL FIXED TO PERFORM SINGLE VOYAGE AS FOLL:

LOAD	: ONE SAFE PORT IN ITALY GENOA
CARGO	: FUEL OIL 47.000 MT
AGENT LOAD PORT	: INTERMED GENOA
SHIPPERS	: AGIP GENOA
CHARTERERS	: CHEVRON
BROKERS	: A.R.T. LONDON

VESSEL TO PROCEED AT FULL SPEED 15,0 KTS CONSISTENT WITH WEATHER AND SAFE NAVIGATION AND LOAD CARGO AT GENOA, MULTEDO TERMINAL.

AFTER VSL HAS ARRIVED AT LOADPORT TENDER N.O.R. TO AGENT, ASKING HIM TO INFORM ALL PARTIES CONCERNED.

a) Complete the relevant Deck Logbook entries starting from 08.00 hours UTC before arrival at the Port of Genoa (ST/BY 18.00) on the same date and finishing at departure (Full Away).

- You have anchored for three hours.
- Agreements according to C/P terms.

• CARGO	30.000 M/T F.O.
• LOAD TEMPERATURE	135°F.
• LOADING RATE	2.000 M/T.

- REMARKS:

- I. Crew signing off: 2nd Officer, A.B. Sailor, Cook.
- II. A crewmember (A.B. Sailor) is injured in the wrist of his right arm during mooring operations.
- III. The vessel will be inspected by the Port State Control.
- IV. There will be an inspection and renewal of the Safety Equipment Certificate.
- V. The vessel will be refueled with F.O. 800 MT, D.O. 200 MT, and supplied with F.W. 200 MT from barges.

b) After completion of loading operations you carried out the following measurements. What steps did you take after the measurements?

- CARGO:	30.060 M/T F.O.
- AVERAGE TEMPERATURE:	129°F
- WATER IN CARGO:	150 BBLS
- AVERAGE LOADING RATE:	1.700 M/T

- There was a stoppage in the loading operation for 03H 18M (SHORE ORDERS) due to a leak in one of the terminal's pipelines.

2) READ THE INSTRUCTIONS BELOW AND DO THE TASKS THAT FOLLOW.

You are the Captain of a Tanker. The following Telex was received from the Owners of your vessel:

VESSEL TO PROCEED AUGUSTA ITALY AND LOAD CARGO AT PRIOLO TERMINAL.

EXXON C/P DATED 06/07/2008 VOYAGE ORDERS

LOAD AT PRIOLO TERMINAL

SUPPLIER: AGIP AUGUSTA
CARGO: 45.000 M/T (AS CLOSE TO) OF STRAIGHT RUN ATMOS RESID
AGENT: MASTROVITI AUGUSTA

VESSEL TO THOROUGHLY DRAIN TANKS, LINES AND PUMPS TO ARRIVE SUFFICIENTLY CLEAN TO LOAD TO CHARTERERS INSPECTOR'S SATISFACTION.

VESSEL SHOULD SEGREGATE SLOPS AND ARRIVE WITH CLEAN BALLAST. DO NOT LOAD ON TOP OF SLOP TANKS UNLESS INSTRUCTED.

NOTICES PRIOR TO ARRIVAL ADVISING ETA:

- a) TO CHARTERERS
- b) TO SUPPLIER
- c) TO AGENT
- d) TO HEAD OFFICE ATTN: OPERATION DEPT.

- Complete the relevant Deck Logbook entries, mentioning all the steps you took from arrival at the port (Standby Engine) to departure (Full Away).
- Write a Notice of Arrival to the Agents of your vessel.

3) READ THE FOLLOWING SUMMARIES OF INVESTIGATIONS MADE BY THE "MARINE ACCIDENT INVESTIGATION BRANCH" OF SOUTHAMPTON AND WRITE RELEVANT LETTERS.*

A. PHOSPHINE GAS EMISSIONS FROM A FUMIGATED GRAIN CARGO

Narrative.

A 1,935 gross registered tonnage general cargo vessel loaded a cargo of grain in bulk. On completion of loading and shortly before departure, aluminium phosphide tablets were added to the cargo. The intention was that emission from these tablets during the de-composition process would fumigate the cargo during the seven-day voyage.

The vessel duly berthed at the discharge port and the hatches were opened. Tests were undertaken by a representative of the consignee for the presence of noxious gas in the cargo holds. The results of these tests were declared to be satisfactory and discharge of the cargo commenced.

During the discharge, shore employees who were working in the vicinity of the discharged grain suffered the effects of exposure to phosphine gas. Cargo operations were suspended and the open holds were left to ventilate. During this time more employees were taken ill with similar symptoms. All were taken to hospital for observation and treatment as necessary.

Observations.

1. All the employees eventually recovered from the effects of the gas, but some had to be detained overnight before release from hospital.
2. Neither the vessel's Master and Officers nor the fumigators at the loading port complied with the recommended procedures listed in the IMO publication "Recommendations on the safe Use of Pesticides in Ships".
3. The representative of the consignee was familiar with neither the correct method of determining gas concentration levels, nor with the recognised exposure limits for phosphine gas.

*Βλ. Βιβλιογραφία Ν^o9

Comment:

The fumigant tablets had not fully decomposed within the bulk grain and phosphine gas was still being generated at the time of discharge. If the fumigant tablets had been contained in, for example, retrievable 'socks', then all of the remaining powdery residue from the tablets could have been removed from the holds on arrival at the discharge port. Such a method would have ensured that no further phosphine gas would have been generated within the holds.

B. COLLISION BETWEEN TWO GENERAL CARGO VESSELS ON A RIVER PASSAGE**Narrative.**

Two motor vessels each of about 500 gross registered tonnage were proceeding down river with qualified pilots aboard. It was a still night with visibility of between a half and one mile. The tide was high water slack.

The vessels were in gradual overtaking situation, there being little difference between the two speeds. As they approached a bend in the river, the pilots spoke to each other on the VHF radio. The slower vessel then left the channel on the inside of the bend whilst the faster vessel remained in the channel. The recorded VHF conversations showed that there was confusion as to which vessel would be ahead once the bend was rounded. Once round the bend the vessels were only about a ship's length apart, the slower vessel still ahead and to starboard of the faster vessel.

The pilot of the slower vessel, who had been steering, then handed over to the Mate. It would appear that the Mate misunderstood the course, which was not given to him as a course to steer but only as an order to steer "steady-so". The slower vessel altered course to port, crossing ahead of the overtaking vessel. By this time a third vessel was overtaking the two ships, on their starboard sides.

The slower vessel could not therefore alter course to starboard because of this third vessel and the action of the vessel astern of her was not sufficient to avoid collision.

Observations.

1. The transcripts of the VHF conversations showed them to be very informal and lacking in proper procedures.
2. Both pilots involved in the collision acted contrary to what regarded as normal local practice, namely that the overtaking vessel would leave the channel and that they would not normally attempt to overtake on a bend.

Comment:

1. VHF, if used correctly, can be an aid to navigation but care must be taken to ensure that the agreed action is clearly understood by all parties. Merchant Shipping Notice No M.1026 advises on VHF communication procedure and Merchant Shipping Notice No M.845 refers to the use of VHF in collision avoidance.
2. Rule 13 of the Collision Regulations clearly states that the responsibility of an overtaking vessel is to keep out of the way of the overtaken vessel.
3. The helmsman should be given clear instructions by the pilot, which should be monitored by the Officer of the Watch to ensure that they are understood and that the correct course is being steered. Merchant Shipping Notice No M.1102 refers to this procedure.

C. INJURY TO DECK RATING DURING MOORING OPERATIONS**Narrative.**

A rating was stationed forward and handling the polypropylene backspring during the berthing of a ro-ro ferry. In order to hold the vessel alongside during the mooring operations, lateral thrust was applied by the directional propellers. This trapped the backspring between the berth and the ship's belting.

As the rating looked over the top of the bulwark the mechanical thrust was decreased and the ship moved away from the berth, releasing the tensioned rope. The rope recoiled hitting the rating on the forehead resulting

in him needing three stitches to a cut above his right eye. He also suffered probable "eye trauma".

Observations.

The Master and Chief Officer when berthing the vessel were able to observe the mooring operation from the bridge wing. From this position, they had communications with the mooring party and direct control of the propellers.

Comment:

1. Before tensioning mooring ropes, the mooring party should check that they are clear of obstructions.
2. Personnel on the bridge should be attentive to deck operations, particularly when holding a vessel alongside using main engines.
3. Shore rope handlers should inform the ship's staff immediately when they observe a problem with trapped or snagged ropes.

D. ENGINE ROOM FIRE FOLLOWED BY SINKING

Narrative.

A 19-metre wooden hulled fishing vessel was engaged in fishing. Whilst recovering the trawl gear, smoke was observed coming from the engine room access hatch and vent. This was followed by a sheet of flame. The Skipper, who was in the wheelhouse, declutched the propulsive drive and attempted, unsuccessfully, to stop the main engine. He then re-engaged the clutch and the engine showed and finally stopped. A VHF MAYDAY signal was sent and the engine room ventilator fire flaps were closed. The life-raft was prepared for boarding and lifejackets were issued to the crewmembers.

A coaster in the area responded to the MAYDAY signal and proceeded to the scene and rescued the crew from the burning fishing vessel. Attempts were made by the coaster at boundary cooling assisted by an RNLI lifeboat which also responded to the MAYDAY signal.

An attempt was made to tow the still burning vessel to the nearest port, 34 miles distant but this was unsuccessful and the vessel sank.

Observations.

1. The fuel header tank in the engine room was being filled at the time of the incident.
2. No attempt was made at boundary cooling until after the arrival of the coaster.
3. No attempt was made to use the engine room sprinkler system.
4. It is probable that the cause of the fire was a leakage of fuel oil from an unknown source which sprayed oil on to the main engine exhaust manifold.
5. The outbreak of fire occurred when the engine room was unattended and there was no operational fire detection equipment.

Comment:

Early warning of the fire might have enabled the crew to utilize the fire-fighting equipment on board to extinguish the fire at an early stage and so prevent the loss of the vessel.

E. BATTERY EXPLOSION

Narrative.

A Fifth Engineer Officer, having been asked to change the emergency generator batteries switched off the charging circuit and proceeded to disconnect the battery leads. Whilst he was undoing the last bolt, the spanner slipped and made direct contact between two adjacent terminals. The subsequent short circuit ignited gases which were present in the space. This caused an explosion with the result that sulphuric acid splashed on the Engineer's face and chest.

Comment:

1. The shipping company concerned had issued safety bulletins on the need for care when working with batteries, and drawing particular attention to the need for proper supervision and safety procedures including reference to the "Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen".

4) WORK IN PAIRS AND DO THE TASKS THAT FOLLOW:

1. While you were sailing to New York to discharge your cargo, you received a telephone call from your family, informing you that your father is seriously ill and requests your presence at the hospital. Write a letter to the Owners of your vessel, asking them to relieve you from your duties so as to be repatriated and fulfil your father's request.
2. You are the Captain of a tanker loaded with 100.000 MT of Crude Oil. On arrival at the port of Buenos Aires to discharge your cargo, write a Notice of Arrival to the ship's Agents and a Notice of Readiness to the Consignees of the cargo.
3. You are the Captain of a Bulk Carrier and you are loading corn at the port of Valencia, but the operation is suddenly suspended by the Shippers. Write a Letter of Protest to them to protect the interests of your vessel. Also, complete the Deck Logbook entries concerning the entire loading operation.
4. While you were at sea, there was a minor explosion in the galley of your vessel, due to which a fire was caused that was quickly put out by the crewmembers. Write a report of the incident to the Owners of your vessel and complete the relevant Deck Logbook entries.
5. You are the Captain of a tanker and have just loaded 75.000 MT of Crude Oil. On completion of the loading operation the Chief Officer carried on measurements of the cargo and found 12 barrels of free water in the cargo tanks. Write a Letter of Protest to the Shippers to protect your vessel's interests.
6. You are the Captain of a Bulk Carrier loaded with 27.000 m³ of grain in bulk. While you were sailing in the Biscay Gulf bound for Ancona to discharge your cargo, you encountered very bad weather conditions. On arrival at the port of Ancona, note a Sea Protest before a local Notary Public to protect the interests of your vessel.
7. You are the Captain of a Tanker and you are loading several grades of Crude Oil at the port of Baton Rouge, Louisiana. During the operation a minor leak from the ship's manifolds caused pollution to the sea-water at the port side of your vessel, but was quickly cleaned by port means. Write a report of the incident to the Owners of your vessel and complete the relevant Deck Logbook entries.
8. Ten hours after your departure from the port of Lagos, where you loaded a cargo of bananas, two stowaways were discovered in one of the lifeboats. Send an appropriate report to the Owners of your vessel and complete the relevant Deck Logbook entries.
9. During maintenance work on the deck, a member of the crew (A.B. Sailor) fell overboard, but was picked up 15 minutes later by the other crewmembers. Write a report of the incident to the Owners of your vessel and complete the relevant Deck Logbook entries.
10. During mooring operations in the port of Aarhus, your vessel struck the quay at the starboard quarter below the water line and there was minor flooding in the engine room that was immediately dealt with by the engine room crewmembers. Complete the relevant Deck Logbook entries and write a report of the incident to the Owners of your vessel.



Παραρτήματα



Παράρτημα Α
ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΜΗΣΕΩΝ
(GLOSSARY OF ABBREVIATIONS AND ACRONYMS)

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται οι κυριότερες συντομογραφίες και συντμήσεις που είναι συνυφασμένες με τη Ναυτιλία και απαντώνται συχνότατα σε έγγραφα των πλοίων ή στην αλληλογραφία αντών με διάφορους φορείς στην ξηρά.

- A -

A	AREA	ΠΕΡΙΟΧΗ
A/C	ACCOUNT CURRENT	ΤΡΕΧΟΥΜΕΝΟΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ
A/D, AD	AFTER DATE, ANNO DOMINI	ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ, ΜΕΤΑ ΧΡΙΣΤΟΝ
A/F	ALL FAST	ΠΕΡΑΣ ΠΡΟΣΔΕΣΕΩΣ
A/F	ALSO FOR	ΕΠΙΣΗΣ ΓΙΑ
A/H	ANTWERP-HAMBURG RANGE	ΑΚΤΙΝΑ ΑΜΒΕΡΣΑΣ - ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ
A/M, ABM, AM	ABOVE MENTIONED	ΠΡΟΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΟ(Α)
A/O	ACCOUNT OF	ΕΝΕΚΑ, ΕΞΑΙΤΙΑΣ, ΥΠΟΨΗ
A/S, A/SIDE	ALONGSIDE	ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ, ΠΛΕΥΡΙΚΑ
A/W	ACTUAL WEIGHT	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΒΑΡΟΣ
AA	ALWAYS AFLOAT	ΠΑΝΤΟΤΕ ΣΕ ΕΠΙΠΛΕΥΣΗ
AAA	ALWAYS AFLOAT ALWAYS ACCESSIBLE	ΠΑΝΤΟΤΕ ΣΕ ΕΠΙΠΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟ / ΕΥΠΡΟΣΙΤΟ
AAR	AGAINST ALL RISKS	ΕΝΑΝΤΙΑ ΣΕ ΚΑΘΕ ΚΙΝΔΥΝΟ
AB, ABT	ABOUT	ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ
ABN	ABANDONED	ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΟΣ
ABP	ASSOCIATED BRITISH PORTS	ΕΝΩΣΗ ΒΡΕΤΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ
ABS	AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ
ABV	ABOVE	ΠΑΝΩ ΑΠΟ, ΠΑΡΑΠΑΝΩ, ΑΝΩΤΕΡΩ
AC	ACCOUNT	ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ
AC	ALTERNATING CURRENT	ΕΝΑΛΛΑΣΣΟΜΕΝΟ ΡΕΥΜΑ
ACC, ACPT	ACCEPTANCE	ΑΠΟΔΟΧΗ
ACC/ACCNT	ACCOUNT	ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ
ACCD	ACCEPTED	ΑΠΟΔΕΚΤΟΣ
ACDG	ACCORDING	ΑΝΑΛΟΓΟΣ, ΣΥΜΦΩΝΟΣ
ACDGLY	ACCORDINGLY	ΑΝΑΛΟΓΩΣ, ΣΥΝΕΠΩΣ
ACFT	AIRCRAFT	ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ
ACKD	ACKNOWLEDGED	ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΣ, ΜΕ ΒΕΒΑΙΩΘΕΙΣΑ ΛΗΨΗ
ACK, ACKN	ACKNOWLEDGE	ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΩ, ΒΕΒΑΙΩΝΩ ΛΗΨΗ
ACPT	ACCEPT	ΑΠΟΔΕΧΟΜΑΙ
ACPY	ACCOMPANY	ΣΥΝΟΔΕΥΩ
ACRS	ACROSS	ΚΑΤΑ ΠΛΑΤΟΣ, ΔΙΑ ΜΕΣΟΥ
ADAC	ADVISE ACCEPTANCE	ΣΥΝΙΣΤΩ ΤΗΝ ΑΠΟΔΟΧΗ
ADD	PLEASE INPUT YOUR INTERNATIONAL TELEX NUMBER	ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΕΙΣΑΓΕΤΕ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΑΣ ΑΡΙΘΜΟ ΤΕΛΕΣ
ADM	ADMINISTRATION	ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ, ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ
ADNO	ADVISE IF NOT CORRECT	ΕΝΗΜΕΡΩΣΤΕ ΑΝ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΩΣΤΟ
ADRS	ADDRESS	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ADV	ADVISE	ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΩ, ΣΥΝΙΣΤΩ, ΕΝΗΜΕΡΩΝΩ
ADVN	ADVANCE	ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ, ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΗ
AF	ADVANCE FREIGHT	ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΗ ΝΑΥΛΟΥ
AFC	AUTOMATIC FREQUENCY CONTROL	ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ
AFSPS	ARRIVAL FIRST SEA PILOT STATION	ΠΡΩΤΟΣ ΠΛΟΗΓΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΦΙΞΕΩΣ / ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΦΙΞΗ
AFTN, A.N.	AFTERNOON	ΑΠΟΓΕΥΜΑ

AG	ARABIAN GULF	ΑΡΑΒΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
AGN	AGAIN	ΠΑΛΙ, ΞΑΝΑ
AGR	AGREE	ΣΥΜΦΩΝΩ
AGRND	AGROUND	ΠΡΟΣΑΡΑΓΜΕΝΟΣ, ΣΕ ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ
AGT	AGENT; AGAINST	ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ, ΕΝΑΝΤΙΟΝ, ΚΑΤΑ, ΑΝΤΙΘΕΤΑ
AGW	ALL GOING WELL	ΟΛΑ ΒΑΙΝΟΥΝ ΚΑΛΩΣ
AHS	ANNUAL HULL SURVEY	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΤΟ ΚΟΥΦΑΡΙ (ΤΟΙΧΩΜΑ) ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
AIGSS	ANNUAL INERT GAS SYSTEM SURVEY	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΔΡΑΝΟΥΣ ΑΕΡΙΟΥ
AIRFR	AIR FREIGHT	ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΙΟ
AIS	AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM (RADIO NAVIGATION)	ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ / ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΕΩΣ (ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΑ)
ALC	AUTOMATIC LEVEL CONTROL	ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΑΘΜΗΣ
ALEX	ALEXANDRIA	ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ
ALG	ALONG	ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ, ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΣ
ALLI	ANNUAL LOAD LINE INSPECTION	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ
ALRDY	ALREADY	ΗΔΗ, ΚΙΟΛΑΣ
ALTHOU	ALTHOUGH	ΠΑΡΟΛΟ ΠΟΥ, ΑΝ ΚΑΙ
ALWNC	ALLOWANCE	ΕΠΙΔΟΜΑ, ΑΠΑΛΛΑΣΣΟΜΕΝΟ ΟΡΙΟ
A.M., AM	ANTE MERIDIEM (BEFORE NOON)	ΠΡΟ ΜΕΣΗΜΒΡΙΑΣ
AMDT	AMENDMENT	ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ (π.χ. ΝΟΜΟΥ)
AMPD	AVERAGE MILES PER DAY	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΜΙΛΙΩΝ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ
AMT	AMOUNT	ΠΟΣΟΤΗΤΑ
AMVER	AUTOMATED MUTUAL- ASSISTANCE VESSEL RESCUE	ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ
ANAL	ANALYSIS	ΠΛΟΙΩΝ
ANCH	ANCHORED; ANCHORAGE	ΑΝΑΛΥΣΗ
ANS	ANSWER	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΗΜΕΝΟΣ, ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ
ANUL	ANNUL; DELETE	ΑΠΑΝΤΗΣΗ
ANX	ANXIOUS	ΑΚΥΡΩΝΩ, ΚΑΤΑΡΓΩ, ΔΙΑΓΡΑΦΩ
AOH	AFTER OFFICE HOURS	ΑΝΗΣΥΧΟΣ, ΑΝΥΠΟΜΟΝΟΣ
AOR	ANGLE OF REPOSE (CARGO); ATLANTIC OCEAN REGION	ΜΕΤΑ ΤΟ ΠΕΡΑΣ ΤΩΝ ΩΡΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΓΩΝΙΑ ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ (ΦΟΡΤΙΟ), ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ
API	AMERICAN PETROLEUM INSTITUTE	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΕΥΡΕΣΕΩΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ
APLCN	APPLICATION	ΑΙΤΗΣΗ, ΕΦΑΡΜΟΓΗ
APPCTE	APPRECIATE	ΕΚΤΙΜΩ, ΕΥΤΝΩΜΟΝΩ, ΚΑΤΑΝΟΩ
APPROX(LY)	APPROXIMATE(LY)	ΠΑΡΑΠΛΗΣΙΟΣ, ΠΕΡΙΠΟΥ, ΚΑΤΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ
APR	APRIL	ΑΠΡΙΛΙΟΣ
APRCH	APPROACH	ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ, ΠΡΟΣΒΑΣΗ
APRVL	APPROVAL	ΕΓΚΡΙΣΗ, ΕΠΙΔΟΚΙΜΑΣΙΑ
APS	ARRIVAL PILOT STATION	ΠΛΟΗΓΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΦΙΞΕΩΣ
APT	AFTER PEAK TANK	ΠΡΥΜΝΑΙΑ ΔΞΕΑΜΕΝΗ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΕΩΣ
AQ, A.Q.	AFT QUARTER	ΙΣΧΙΟ ΠΡΥΜΗΣ
ARCC	ASSOCIATED RESCUE COORDINATION CENTRE	ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟ ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ
ARG	ARGENTINA	ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ
ARND	AROUND	ΓΥΡΩ, ΤΡΙΓΥΡΩ, ΟΛΟΓΥΡΑ, ΠΕΡΙΠΟΥ
ARPA	AUTOMATIC RADAR PLOTTING AID	ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΒΟΗΘΗΜΑ ΥΠΟΤΥΠΩΣΕΩΣ ΡΑΝΤΑΡ
ARPT	AIRPORT	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
ARQ	AUTOMATIC REQUEST QUERY	ΕΡΩΤΗΜΑ ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ ΑΙΤΗΣΕΩΣ

ARR	ARRIVE (S) (ED) (ING)	(ΚΑΤΑ)ΦΘΑΝΩ
ARRGE	ARRANGE	ΤΑΚΤΟΠΟΙΩ, ΡΥΘΜΙΖΩ, ΚΑΝΟΝΙΖΩ
ARRVL, ARVL	ARRIVAL	ΑΦΙΞΗ, ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ
ARV	ARRIVE	(ΚΑΤΑ)ΦΘΑΝΩ
AS	ANNUAL SURVEY	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ASAP	AS SOON AS POSSIBLE	ΟΣΟ ΤΟ ΔΥΝΑΤΟΝ ΣΥΝΤΟΜΟΤΕΡΑ
ASF	AS FOLLOWS	ΟΠΩΣ ΑΚΟΛΟΥΘΩΣ, ΩΣ ΕΞΗΣ
ASP	ANY SAFE PORT	ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΑΣΦΑΛΕΣ ΛΙΜΑΝΙ
ASRTMT	ASSORTMENT	ΠΟΙΚΙΛΙΑ, ΣΥΛΛΟΓΗ
ASST	ASSISTANT	ΒΟΗΘΟΣ
AT	ATTACH(ED)	ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΩ
ATT, ATTN	ATTENTION	ΠΡΟΣΟΧΗ, ΦΡΟΝΤΙΔΑ, ΥΠΟΨΗ
ATA	ACTUAL TIME OF ARRIVAL	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΉΡΑ ΑΦΙΞΕΩΣ (ΚΑΤΑΠΛΟΥ)
ATD	ACTUAL TIME OF DEPARTURE	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΉΡΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΣ (ΑΠΟΠΛΟΥ)
ATDN	ANY TIME DAY & OR NIGHT	ΟΠΟΙΑΔΗΠΟΤΕ ΣΤΙΓΜΗ ΜΕΡΑ ΚΑΙ/Η ΝΥΧΤΑ
ATDNFHINC	ALL TIME DAY & OR NIGHT FRIDAY & HOLIDAY INCLUDED	ΚΑΘΕ ΣΤΙΓΜΗ ΜΕΡΑ ΚΑΙ/Η ΝΥΧΤΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΑΡΓΙΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ
ATDNSHINC	ALL TIME DAY & OR NIGHT SUNDAY & HOLIDAY INCLUDED	ΚΑΘΕ ΣΤΙΓΜΗ ΜΕΡΑ ΚΑΙ/Η ΝΥΧΤΑ ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΑΡΓΙΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ
ATSBE	ALL TIME SAVED BOTH ENDS	ΟΛΟΣ Ο ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ ΚΑΙ ΣΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ
ATSDO	ALL TIME SAVED DISCHARGING ONLY	ΟΛΟΣ Ο ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ ΜΟΝΟ ΣΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ
ATSLO	ALL TIME SAVED LOADING ONLY	ΟΛΟΣ Ο ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ ΜΟΝΟ ΣΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ
ATU	ANTENNA TUNING UNIT	ΜΟΝΑΔΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΚΕΡΑΙΑΣ
AUG	AUGUST	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ
AUST	AUSTRALIA	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ
AUTO	AUTOMATIC	ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ
AUTODAM	AUTOMATED DAMAGE CONTROL	ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΖΗΜΙΩΝ
AUX (AX)	AUXILIARY	ΒΟΗΘΗΤΙΚΟΣ
AUX KW	AUXILIARY GENERATORS KILOWATTS (TOTAL)	ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΓΕΝΝΗΤΡΙΕΣ ΚΙΛΟΒΑΤ (ΣΥΝΟΛΟ)
AV	AVERAGE	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
AVLBL	AVAILABLE	ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΣ
AVSPEED	AVERAGE SPEED	ΜΕΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
AWT	AWAIT	ΑΝΑΜΕΝΩ, ΠΕΡΙΜΕΝΩ
AWTG	AWAITING	ΣΕ ΑΝΑΜΟΝΗ
AZM	AZIMUTH	ΑΖΙΜΟΥΘΙΟ

- B -

B/C, BC	BULK CARRIER	ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΟΥ
B/D	BARRELS PER DAY	ΒΑΡΕΛΙΑ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ
B/E	BILL OF EXCHANGE	ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ
B/G	BONDED GOODS	ΑΓΑΘΑ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟ
B/L	BILL OF LADING	ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ
B/O	BULK OIL CARRIER	ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΟΥ
B/P	BILLS PAYABLE	ΠΛΗΡΩΤΕΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ
BA	BRITISH ADMIRALTY	ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟ

BAF	BUNKER ADJUSTING FACTOR (FREIGHT)	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (ΝΑΥΛΟΣ)
BAL	BALANCE	ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ, ΙΣΟΖΥΓΙΟ
BAN, BN	BEACON	ΠΛΩΤΟΣ ΦΑΡΟΣ
BARO, BRM	BAROMETER	ΒΑΡΟΜΕΤΡΟ
BB	BALLAST BONUS; BULLETIN BOARD	ΠΛΗΡΩΜΗ ΓΙΑ ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΜΕ ΕΡΜΑ, ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΩΝ
BBB	BEFORE BREAKING BULK	ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΤΗΣ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ
BBLS, BRLS	BARRELS	ΒΑΡΕΛΙΑ
BC	BRITISH CHANNEL	ΘΑΛΑΣΣΑ/ΣΤΕΝΟ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ
BCAUS	BECAUSE	ΕΠΕΙΔΗ, ΕΞΑΙΤΙΑΣ
BCM	BECOME	ΚΑΘΙΣΤΑΜΑΙ, ΓΙΝΟΜΑΙ
BCM	BOW TO CENTER MANIFOLD	ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΩΡΗ ΩΣ ΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΟΛΛΑΠΛΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ/ΕΞΑΓΩΓΗ
BCMG	BECOMING	ΠΟΥ ΓΙΝΕΤΑΙ
BCST	BROADCAST	ΕΚΠΕΜΠΩ/ΜΕΤΑΔΙΔΩ, ΕΚΠΟΜΠΗ/ΜΕΤΑΔΟΣΗ
BCT	BROADCAST CALL	ΚΛΗΣΗ ΕΚΠΟΜΠΗΣ/ΜΕΤΑΔΟΣΕΩΣ
BD	BAR DRAFT	ΒΥΘΙΣΜΑ ΣΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΕΙΣΟΔΟΥ
BDE	BELOW DECK EQUIPMENT	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ
BDI	BOTH DATES INCLUSIVE	ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΤΙΣ ΔΥΟ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ
BE	BILL OF ENTRY (EXCHANGE); BOTH ENDS	ΔΗΛΩΤΙΚΟ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ (ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ) ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ
BEF, BFR, B4	BEFORE	ΠΡΙΝ (ΑΠΟ), ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΣ
BEG	BEGINNING	ΠΟΥ ΑΡΧΙΖΕΙ/ΞΕΚΙΝΑ, ΕΝΑΡΞΗ
BEL	BELGIUM	ΒΕΛΓΙΟ
BENDS	BOTH ENDS (LOAD AND DISCHARGE PORTS)	ΚΑΤΑ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ (ΛΙΜΑΝΙΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ)
BGD	BAGGED	ΣΥΣΚΕΥΑΣΜΕΝΟΣ ΣΕ ΣΑΚΟΥΣ
BGN	BEGIN	ΑΡΧΙΖΩ, ΞΕΚΙΝΩ
BH, B/H	BILL OF HEALTH	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΥΓΕΙΑΣ/ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ
BHD	BULKHEAD	ΦΡΑΚΤΗ, ΜΠΟΥΛΜΕΣ
BHND	BEHIND	ΠΙΣΩ ΑΠΟ
BHP	BRAKE HORSE POWER	ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ ΠΕΛΗΣΕΩΣ
BHS	BAHAMAS	ΜΠΑΧΑΜΕΣ
BI	BOTH INCLUSIVE	ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΤΑ ΔΥΟ
BI BI	GOODBYE	ΑΝΤΙΟ, ΑΠΟΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ
BIMCO	BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL	ΤΗΣ ΒΑΛΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
BK	BREAK (I CUT OFF)	ΔΙΑΚΟΠΤΩ
BK	BOOK	ΒΙΒΛΙΟ, ΚΑΝΩ ΚΡΑΤΗΣΗ
BKRS	BUNKERS	ΚΑΥΣΙΜΑ
BL	BALE; BULK	(ΦΟΡΤΙΟ ΣΕ) ΜΠΑΛΕΣ, ΧΥΜΑ (ΦΟΡΤΙΟ)
BLADING	BILL OF LADING	ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ
BLK	BULK; BLACK	ΧΥΜΑ (ΦΟΡΤΙΟ), ΜΑΥΡΟΣ
BLKCAR (B/C)	BULK CARRIER	ΠΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΟΥ
BLO	BELOW	ΚΑΤΩ ΑΠΟ, ΠΑΡΑΚΑΤΩ
BLR	BOILER	ΛΕΒΗΤΑΣ, ΚΑΖΑΝΙ
BLT	BUILT	ΚΤΙΣΜΕΝΟΣ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΟΣ
BLV	BELIEVE	ΠΙΣΤΕΥΩ, ΝΟΜΙΖΩ
BM	BREADTH MOULDED; BEAM	ΜΕΓΙΣΤΟ ΠΛΑΤΟΣ
BM	BOOM	ΑΥΞΗΣΗ, ΦΡΑΓΜΑ, ΜΠΟΥΜΑ / ΜΠΙΓΑ
BCM	BROADCAST OF MESSAGE CANCELLED	Η ΕΚΠΟΜΠΗ ΤΟΥ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ ΑΚΥΡΩΘΗΚΕ

BMS	BRIDGE MANOEUVRING SIMULATOR	ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΤΗΣ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΓΕΦΥΡΑΣ
BMU	BERMUDA	ΒΕΡΜΟΥΔΕΣ ΝΗΣΟΙ
B.N.	BEFORE NOON	ΠΡΟ ΜΕΣΗΜΒΡΙΑΣ
BNM	BROADCAST NOTICE TO MARINERS	ΑΓΓΕΛΙΑ ΠΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΛΟΜΕΝΟΥΣ
BNDLS	BUNDLES	ΔΕΜΑΤΑ, ΠΑΚΕΤΑ
BOA	BERTHING ON ARRIVAL	ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗ / ΠΑΡΑΒΟΛΗ ΜΕ ΤΗΝ ΑΦΙΞΗ
BOB	BUNKERS ON BOARD	ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ
BOD	BUNKERS ON DELIVERY	ΚΑΥΣΙΜΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΗ
BOFFER	BEST OFFER	Η ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ
BOT	BOARD OF TRADE	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟΥ (Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ)
BPS	BITS PER SECOND (TRANSMISSION RATE)	BITS (ΔΥΑΔΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ) ΑΝΑ ΔΕΥΤΕΡΟΛΕΠΤΟ (ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΔΟΣΕΩΣ)
BR	BILLS RECEIVABLE	ΕΙΣΠΡΑΚΤΕΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ
BRA	BRAZIL	ΒΡΑΖΙΛΙΑ
BRC	BREAK RADIO CONTACT (WITH THE COAST STATION)	ΔΙΑΚΟΠΗ ΑΣΥΡΜΑΤΗΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ (ΜΕ ΤΟΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΣΤΑΘΜΟ)
BRG	BEARING	ΔΙΟΠΤΡΕΥΣΗ, ΤΡΙΒΕΑΣ/ΚΟΥΖΙΝΕΤΟ
BRG	BARGE	ΦΟΡΤΗΓΙΔΑ
BRGDS	BEST REGARDS	ΜΕ ΕΚΤΙΜΗΣΗ (ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ)
BRKN	BROKEN	ΣΠΑΣΜΕΝΟΣ, ΚΟΜΜΑΤΙΑΣΜΕΝΟΣ
BRM	BRIDGE RESOURCE MANAGEMENT	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΟΡΩΝ ΓΕΦΥΡΑΣ ΠΛΟΙΟΥ
BRN	BURNED, BURNT	ΚΑΜΕΝΟΣ
BROB	BUNKERS REMAINING ON BOARD	ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ
BROS	BROTHERS	ΑΔΕΛΦΙΑ, ΑΦΟΙ
BS	BLACK SEA; BILL OF SALE	ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΔΗΛΩΤΙΚΟ ΠΩΛΗΣΕΩΣ
BSNS, BUS	BUSINESS	ΕΡΓΑΣΙΑ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ, ΕΜΠΟΡΙΟ
BS	BOTTOM SEDIMENT AND WATER	ΙΖΗΜΑ/ΚΑΤΑΚΛΘΙΑ ΚΑΙ ΝΕΡΟ ΣΤΟΝ ΠΥΘΜΕΝΑ
BT	BALLAST TANK	ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΕΡΜΑΤΟΣ
BT	BERTH TERMS	ΟΡΟΙ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΕΩΣ / ΠΡΟΒΛΗΤΑ
BT	BOW THRUSTER	ΠΡΟΠΕΛΑ (ΩΘΗΣΕΩΣ) ΠΛΩΡΗΣ
BTLS	BOTTLES	ΦΙΑΛΕΣ, ΜΠΟΥΚΑΛΙΑ
BTM	BOTTOM	ΒΥΘΟΣ, ΠΥΘΜΕΝΑΣ, ΠΑΤΟΣ
BTM	BRIDGE TEAM MANAGEMENT	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΓΕΦΥΡΑΣ ΠΛΟΙΟΥ
BTN, BTWN	BETWEEN	ΑΝΑΜΕΣΑ. ΜΕΤΑΞΥ
BTR	BETTER	ΚΑΛΥΤΕΡΟΣ
BTU	BRITISH THERMAL UNIT(0.252 KCAL)	ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΘΕΡΜΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ (0,252 KCAL)
BV	BUREAU VERITAS	ΓΑΛΛΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ
BWAD	BRACKISH WATER ARRIVAL DRAFT	ΒΥΘΙΣΜΑ ΑΦΙΞΕΩΣ ΣΕ ΥΦΑΛΜΥΡΑ ΥΔΑΤΑ
BWDD	BRACKISH WATER DEPARTURE DRAFT	ΒΥΘΙΣΜΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΣ ΣΕ ΥΦΑΛΜΥΡΑ ΥΔΑΤΑ
BWSD	BRACKISH WATER SAILING DRAFT	ΒΥΘΙΣΜΑ ΠΛΕΥΣΕΩΣ ΣΕ ΥΦΑΛΜΥΡΑ ΥΔΑΤΑ
BYR	BUYER	ΑΓΟΡΑΣΤΗΣ

- C -

C	DEGREES CELSIUS	ΒΑΘΜΟΙ ΚΕΛΣΙΟΥ (ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ)
C	CLEAN	ΚΑΘΑΡΟΣ, ΑΝΟΘΕΥΤΟΣ
C, CNTR	CENTRE	ΚΕΝΤΡΟ
C&D	COLLECTED AND DELIVERED	ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΘΗΚΕ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΘΗΚΕ
C&F	COST AND FREIGHT	ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΣ
C&I	COST AND INSURANCE	ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

C/CA	CLEAN CAUSTIC SODA	ΚΑΘΑΡΗ ΚΑΥΣΤΙΚΗ ΣΟΔΑ (ΑΝΘΡΑΚΙΚΟ ΝΑΤΡΙΟ)
C/CO	CLEAN CONDENSATE	ΚΑΘΑΡΟ ΣΥΜΠΥΚΝΩΜΑ
C/GO, CGO	CARGO	ΦΟΡΤΙΟ
C/GO	CLEAN GAS OIL	ΚΑΘΑΡΗ BENZINH
C/O	CARE OF	ΥΠΟΨΗ
C/P	CHARTER PARTY	ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ
C/S	CALL SIGN; CASES	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΕΩΣ, ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ, ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ, ΚΑΣΕΣ/ ΚΙΒΩΤΙΑ
C/V, CONSEC	CONSECUTIVE VOYAGE	ΣΥΝΕΧΟΜΕΝΟ/ΑΛΛΕΠΑΛΛΗΛΟ ΤΑΞΙΔΙ
C/W	CLEAN WATER	ΚΑΘΑΡΟ ΝΕΡΟ
CA	CENTER AFT	ΠΡΥΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ
CAC	CARGO ACCOUNTING ADVICE	ΣΥΜΒΟΥΛΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
CAD	CASH AGAINST DOCUMENTS	ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΝΑΝΤΙ ΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ
CAF	CURRENCY ADJUSTING FACTOR (FREIGHT)	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ (ΝΑΥΛΟΣ)
CAF	COST AND FREIGHT	ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ
CALIB	CALIBRATION	ΒΑΘΜΟΝΟΜΗΣΗ / ΡΥΘΜΙΣΗ
CAN	CANADA, CANADIAN	ΚΑΝΑΔΑΣ, ΚΑΝΑΔΟΣ/ΚΑΝΑΔΙΚΟΣ
CAO	CARGO AIRCRAFT ONLY	ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΦΟΡΤΙΟ
CAP(A)	CAPACITY	ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ, ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
CAPT, CPT	CAPTAIN	ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ, ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ
CAR	CARRIBEAN	ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ
CBD	CASH BEFORE DELIVERY	ΠΛΗΡΩΜΗ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΗ
CBL	CABLE	ΚΑΛΩΔΙΟ, ΣΤΑΔΙΟ (1/10 ΤΟΥ ΜΙΛΙΟΥ)
CBL	(TYPE OF) BRIDGE CHECKLIST	ΦΥΛΛΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΓΕΦΥΡΑΣ (ΤΥΠΟΣ)
CBM, CUM	CUBIC METRE(S)	ΚΥΒΙΚΟ(Α) ΜΕΤΡΟ(Α)
CBM	CONVENTIONAL BUOY MOORING	ΠΡΟΣΔΕΣΗ ΣΕ ΣΥΜΒΑΤΙΚΗ ΣΗΜΑΔΟΥΡΑ
C.B.T./CBT	CLEAN BALLAST TANK(S)	ΔΕΞΑΜΕΝΗ(ΕΣ) ΚΑΘΑΡΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ
CC	COAST CHARGE	ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΤΕΛΟΣ
CC	CARBON COPY	ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ, ΠΙΣΤΟ ΑΝΤΓΡΑΦΟ
CC	CARGO CAPACITY	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΦΟΡΤΙΟΥ
CC	CHARGES COLLECT	ΕΙΣΠΡΑΞΗ ΑΝΤΙΤΙΜΟΥ
CC	COMMON CHANNEL	ΚΟΙΝΟΣ ΔΙΑΥΛΟΣ
CC	CUBIC CENTIMETRES	ΚΥΒΙΚΑ ΕΚΑΤΟΣΤΑ
CENT	CENTIGRADE	ΕΚΑΤΟΝΤΑΒΑΘΜΟΣ
CERT	CERTIFICATE	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ, ΒΕΒΑΙΩΣΗ, ΠΤΥΧΙΟ
CES	COAST EARTH STATION	ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΕΠΙΓΕΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
CF	CENTER FORWARD	ΠΛΩΡΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ
CF, CFT, CUFT	CUBIC FEET	ΚΥΒΙΚΑ ΠΟΔΙΑ
CFM	(I) CONFIRM	ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΩ
CFR	CODE OF FEDERAL REGULATIONS (USA)	ΚΩΔΙΚΑΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ (Η.Π.Α.)
CG	COAST GUARD	ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ
CH	CHANNEL	ΔΙΑΥΛΟΣ, ΚΑΝΑΛΙ, ΠΟΡΘΜΟΣ
CH	CUSTOMS HOUSE	ΤΕΛΩΝΕΙΟ, ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
CH, CHN	CHINA, CHINESE	ΚΙΝΑ, ΚΙΝΕΖΙΚΟΣ
CH/T	CHEMICAL TANKER	ΧΗΜΙΚΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ
CHA	CHARTERER'S ACCOUNT	ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ
CHABE	CHARTERERS' AGENTS BOTH ENDS	ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑ ΔΥΟ ΛΙΜΑΝΙΑ
CHEM	CHEMICAL CARRIER	ΠΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΗΜΙΚΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ
CHENG	CHIEF ENGINEER	Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
CHGE	CHANGE	ΑΛΛΑΖΩ, ΜΕΤΑΒΑΛΛΩ, ΑΝΤΙΚΑΘΙΣΤΩ

CHK, CK	CHECK	ΕΛΕΓΧΩ/ΕΞΕΤΑΖΩ, ΕΛΕΓΧΟΣ
CHMATE	CHIEF MATE	ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ/ΤΡΑΜΜΑΤΙΚΟΣ
CHNC	CHANCE	ΕΥΚΑΙΡΙΑ, ΠΕΡΙΣΤΑΣΗ, ΣΥΓΚΥΡΙΑ
CHOP	CHARTERER'S OPTION	ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ
CHRG	CHARGE	ΚΑΤΗΓΟΡΩ, ΧΡΕΩΝΩ, ΤΙΜΗ, ΑΝΤΙΤΙΜΟ
CHRS, CHTRS	CHARTERERS	ΝΑΥΛΩΤΕΣ
CHTR	CHARTER	ΝΑΥΛΩΣΗ
CI	CONVERSATION IMPOSSIBLE	ΑΔΥΝΑΤΗ ΣΥΝΟΜΙΛΙΑ
CIF	COST, INSURANCE AND FREIGHT	ΚΟΣΤΟΣ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΛΟΣ
CIG	CALLING	ΚΑΛΕΙ
CIP	CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO...	ΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΚΑΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΗΡΩΤΕΑ ΣΤΟΝ...
CIRC	CIRCULAR; CIRCULATING	ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ, ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΕ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ
CL	CLASS; CLAUSE	ΚΛΑΣΗ, ΡΗΤΡΑ, ΟΡΟΣ
CL	CENTER LINE	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ
CL	CONTINUOUS LINER	ΠΛΟΙΟ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΥΝΕΧΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ
CLD	CLOUD	ΝΕΦΟΣ, ΣΥΝΝΕΦΟ
CLR	CLEAR	ΑΙΘΡΙΟΣ, ΔΙΑΥΓΗΣ, ΣΑΦΗΣ, ΚΑΘΑΡΟΣ
CLRG	CLEARING	ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ, ΞΕΚΑΘΑΡΙΣΜΑ
CLRD	CLEARED UP	ΞΕΚΑΘΑΡΙΣΜΕΝΟΣ, ΤΑΚΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ
CLS	COILS	ΡΟΛΟΙ ΛΑΜΑΡΙΝΑΣ, ΚΟΥΛΟΥΡΕΣ ΚΑΛΩΔΙΩΝ
CM	CENTIMETRE(S)	ΕΚΑΤΟΣΤΟ(Α)
CM	CORROSIVE MATERIAL	ΔΙΑΒΡΩΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ
CMD	CLAIMED	ΙΣΧΥΡΙΣΤΗΚΕ, ΑΠΑΙΤΗΣΕ
CMDTY	COMMODITY	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑ, ΑΓΑΘΟ, ΠΡΩΤΗ ΥΛΗ
CMG	COURSE MADE GOOD	ΑΙΑΝΥΘΕΙΣΑ ΠΟΡΕΙΑ
CMM, COMM	COMMISSION	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ, ΕΠΙΤΡΟΠΗ
CMNC, COM	COMMENCE	ΑΡΧΙΖΩ, ΞΕΚΙΝΩ
CMPLT, COML	COMPLETE	ΟΛΟΚΛΗΡΩΝΩ, ΠΛΗΡΗΣ
CMPTOR	COMPETITOR	ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗΣ
CMPTV	COMPETITIVE	ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΣ
CNCL	CANCEL	ΑΚΥΡΩΝΩ
CND, CNDTN	CONDITION	ΣΥΝΘΗΚΗ, ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΟΡΟΣ, ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ
CNG	COMPRESSED NATURAL GAS	ΣΥΜΠΙΕΣΜΕΝΟ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ
CNIS	CHANNEL NAVIGATION INFORMATION SERVICE	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΣΤΟ ΔΙΑΥΛΟ
CNT, CONT	CONTAINER	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΟ, ΔΟΧΕΙΟ
CNTRL	CENTRAL	ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ
CO	CASH ORDER	ΔΙΑΤΑΓΗ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
CO	COMPANY	ΕΤΑΙΡΕΙΑ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ
CO	CARGO OIL; CRUDE OIL	ΦΟΡΤΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
COA	CONTRACT OF AFFREIGHTMENT	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΝΑΥΛΩΣΕΩΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ
COA	CASH ON ARRIVAL	ΠΛΗΡΩΜΗ ΜΕ ΤΗΝ ΑΦΙΕΝ
COA	CONTRACT OF AGREEMENT	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ
COD	CASH ON DELIVERY	ΠΛΗΡΩΜΗ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΗ, ΜΕ ΑΝΤΙΚΑΤΑΒΟΛΗ
COI	CERTIFICATE OF INSPECTION	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ
COI	CERTIFICATE OF INSURANCE	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ
COL	(I) COLLATE	(ANTI)ΠΑΡΑΒΑΛΛΩ, ΤΑΞΙΝΟΜΩ
COL	COLUMN	ΣΤΗΛΗ, ΚΟΛΩΝΑ
COLREGS	COLLISION REGULATIONS (IMO)	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ
COMB	COMBINATION	ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ

COMD, COMMD	COMMENCED	ΑΡΧΙΣΑ, ΞΕΚΙΝΗΣΑ
COMI	COMMERCIAL INVOICE	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ
COML	COMMERCIAL	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ
COMUNCTN	COMMUNICATION	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
COMPL	COMPLETION	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ, ΠΕΡΑΣ
CON, CONDT	CONDITION	ΣΥΝΘΗΚΗ, ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΟΡΟΣ, ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ
CONLINE	LINER BILL OF LADING	ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ ΠΛΟΙΟΥ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
CONS	CONSUMPTION	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ
CONS	CONSECUTIVE	ΣΥΝΕΧΟΜΕΝΟΣ, ΑΛΛΕΠΑΛΛΗΛΟΣ
CONS, CONSTR	CONSTRUCTION	ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ
CONT	CONTINENT	ΗΠΕΙΡΟΣ, Η ΕΥΡΩΠΗ
CONT	CONTRACT	ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ
CONT	CONTINUOUS, CONTINUED	ΣΥΝΕΧΗΣ, ΑΔΙΑΚΟΠΟΣ
CONTEXP	CONTINGENT EXPENSES	ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΑ / ΤΥΧΑΙΑ / ΑΠΡΟΟΠΤΑ ΕΞΟΔΑ
CONTG	CONTINUING; CONTAINING	ΣΥΝΕΧΙΖΟΜΕΝΟΣ, ΠΟΥ ΕΜΠΕΡΙΕΧΕΙ
COOP	COOPERATION	ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ
COP	CUSTOM OF PORT	ΕΘΙΜΟ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ, ΤΕΛΩΝΕΙΟ
COR	CERTIFICATE OF REGISTRY	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ / ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ
COR	CORRECTION	ΔΙΟΡΘΩΣΗ
CORP	CORPORATION	ΑΝΩΝΥΜΗ Η ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
COSPAS	SPACE SYSTEM FOR SEARCH OF DISTRESS VESSELS	ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΥΝ
COW	CRUDE OIL WASHING	ΠΛΥΣΙΜΟ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΜΕ ΑΚΑΤΕΡΓΑΣΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
CPA	CLOSEST POINT OF APPROACH	ΠΛΗΣΙΕΣΤΕΡΟ ΣΗΜΕΙΟ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΣ
CPD	CHARTERERS PAY DUES	ΟΙ ΝΑΥΛΩΤΕΣ ΠΛΗΡΩΝΟΥΝ ΤΑ ΤΕΛΗ
CPDD	CHARTER PARTY DATED...	ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟ ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ...
CPGC	COURSE PER GYROCOMPASS	ΠΟΡΕΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΗ ΠΥΞΙΔΑ
CPP	CLEAN PETROLEUM PRODUCTS	ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΡΑΓΩΓΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
CPSC	COURSE PER STANDARD COMPASS	ΠΟΡΕΙΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗ ΜΑΓΝΗΤΙΚΗ ΠΥΞΙΔΑ
CPT	CARRIAGE PAID TO...	ΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΠΛΗΡΩΤΕΑ ΣΤΟΝ...
CQD	CUSTOMARY QUICK DESPATCH	ΣΥΝΗΘΗΣ ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ
CR	CURRENT RATE	ΠΑΡΩΝ/ΤΡΕΧΩΝ ΡΥΘΜΟΣ/ΤΙΜΗ
CR(S)	CRANE(S)	ΓΕΡΑΝΟΣ(ΟΙ)
CRCT	CORRECT	ΣΩΣΤΟΣ, ΟΡΘΟΣ
CRD	CURRENT RATE DISCHARGING	ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΤΙΜΗ
CROB	CARGO REMAINING ON BOARD	ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ
CRS	COURSE	ΠΟΡΕΙΑ
CRT	CRATE	ΚΙΒΩΤΙΟ, ΚΑΦΑΣΙ
CRV	DO YOU RECEIVE WELL / I RECEIVE WELL	ΜΕ ΛΑΜΒΑΝΕΙΣ ΚΑΛΑ / ΛΑΜΒΑΝΩ ΚΑΛΑ
CS	CASE(S); COAST STATION	ΚΙΒΩΤΙΟ(A), ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
CSM	CLOSED SYSTEM MEASUREMENT	ΜΕΤΡΗΣΗ ΚΛΕΙΣΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
CSO	CONTINUOUS SERVICE OPERATION	ΙΣΧΥΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ
CSS	COORDINATOR SURFACE SEARCH	ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ (ΣΕ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ)
CSTL	COASTAL	ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ, ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ
CSTMR	CUSTOMER	ΠΕΛΑΤΗΣ
CT	CARGO TANK; CENTRE TANK	ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΦΟΡΤΙΟΥ, ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ
CTC	CONTACTED (ING)	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΗΣΑ, ΣΕ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
CTLG	CATALOGUE	ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ, ΠΙΝΑΚΑΣ, ΛΙΣΤΑ
CTM	CASH TO MASTER	ΜΕΤΡΗΤΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ

CTN.CS.	CARTON CASES	ΚΙΒΩΤΙΑ ΑΠΟ ΧΑΡΤΟΝΙ, ΧΑΡΤΟΚΟΥΤΕΣ
CUD	COULD	ΜΠΟΡΕΙΣ, ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΕΣ
CUR	CURRENCY	ΝΟΜΙΣΜΑ
CV	CURRICULUM VITAE	ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ
CWGT	CHANGE WEIGHT	ΑΛΛΑΓΗ ΒΑΡΟΥΣ
CWO	CASH WITH ORDER	ΠΛΗΡΩΜΗ ΣΕ ΔΙΑΤΑΓΗ / ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ
CY	CYPRUS	ΚΥΠΡΟΣ
CYL	CYLINDER	ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ

- D -

D	DIRTY	ΒΡΩΜΙΚΟΣ, ΛΕΡΩΜΕΝΟΣ, ΑΚΑΘΑΡΤΟΣ
D	DRAFT / DRAUGHT	ΒΥΘΙΣΜΑ
D/A	DISBURSEMENT ACCOUNTS	ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΞΟΔΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ
D/A	DISCHARGE AFLOAT	ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΣΕ ΕΠΙΠΛΕΥΣΗ
D/CB	DIRTY CARBON BLACK	ΑΚΑΘΑΡΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
D/CO	DIRTY CONDENSATE	ΑΚΑΘΑΡΤΟ ΣΥΜΠΥΚΝΩΜΑ
D/D	DELIVERED AT DOCK	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΣ ΣΤΟΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ
D/D	DRYDOCKING	ΑΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΣ
D/GO	DIRTY GAS OIL	ΑΚΑΘΑΡΤΗ BENZINH
D/P	DOCUMENTS AGAINST PAYMENT	Η ΠΛΗΡΩΜΗ ΘΑ ΓΙΝΕΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΤΩΝ ΕΙΓΡΑΦΩΝ
DA, D/A	DAY AFTER ACCEPTANCE	ΗΜΕΡΕΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΔΟΧΗ
DA	DON'T ANSWER	ΜΗΝ ΑΠΑΝΤΑΣ
DAA	DISCHARGE ALWAYS AFLOAT	ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΠΑΝΤΟΤΕ ΣΕ ΕΠΙΠΛΕΥΣΗ
DABRK	DAYBREAK	ΧΑΡΑΥΓΗ, ΧΑΡΑΜΑ
DAF	DELIVERED AT FRONTIER	ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΣΤΑ ΣΥΝΟΡΑ
DALGT	DAYLIGHT	ΦΩΣ ΤΗΣ ΗΜΕΡΑΣ, ΧΑΡΑΜΑ, ΧΑΡΑΥΓΗ
DAM	DAMAGE	ΖΗΜΙΑ, ΑΒΑΡΙΑ, ΦΘΟΡΑ, ΒΛΑΒΗ
DAN	DANISH	ΔΑΝΙΚΟΣ, ΔΑΝΕΖΙΚΟΣ
DAP	DAYS ALL PURPOSES (TOTAL DAYS FOR LOADING AND DISCHARGING)	ΗΜΕΡΕΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ (ΣΥΝΟΛΟ ΗΜΕΡΩΝ ΓΙΑ ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ)
DAPO	DO ALL POSSIBLE	ΚΑΝΩ Ο,ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ
DB	DOUBLE BOTTOM	ΔΙΠΥΘΜΕΝΑ, ΔΙΠΥΘΜΕΝΟΣ
DBE	DISPATCH BOTH ENDS	Η ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ ΙΣΧΥΕΙ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΔΥΟ ΛΙΜΑΝΙΑ (ΣΥΜΨΗΦΙΖΕΤΑΙ)
DBH	DESTROYED BY HURRICANE	ΚΑΤΕΣΤΡΑΜΜΕΝΟ ΑΠΟ ΤΥΦΩΝΑ
DBL	DOUBLE	ΔΙΠΛΟΣ
DBRC	DAILY BUNKER CONSUMPTION	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
DBS	DESTROYED BY STORM	ΚΑΤΕΣΤΡΑΜΜΕΝΟ ΑΠΟ ΘΥΕΛΛΑ
DC	DISCHARGE CAPACITY	ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ/ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ
DCE	DATA CIRCUIT EQUIPMENT	ΤΕΡΜΑΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΚΥΚΛΩΜΑΤΟΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
DCR	DECREASE	ΜΕΙΩΝΩ, ΕΛΑΤΤΩΝΩ, ΜΕΙΩΣΗ
DCRG	DECREASING	ΠΟΥ ΜΕΙΩΝΕΤΑΙ, ΠΤΩΤΙΚΟΣ
DD, DTD	DATED	ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
DDD	DEADLINE DELIVERY DATE	ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΡΟΦΕΣΜΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ
DDO	DISPATCH DISCHARGING ONLY	ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ ΜΟΝΟ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ
DDOCK	DRY DOCK	ΑΕΞΑΜΕΝΗ
DDP/ (U)	DELIVERED DUTY PAID (UNPAID)	ΔΑΣΜΟΙ/ΦΟΡΟΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ ΠΛΗΡΩΜΕΝΟΙ (ΑΠΛΗΡΩΤΟΙ)

DDUE	DELAY ON ACCOUNT OF	ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΕΞΑΙΤΙΑΣ... / ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΗ ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΤΟΥ...
DE	THIS IS / FROM (LOGGING ABBREVIATION)	ΑΠΟ (ΣΥΝΤΜΗΣΗ ΣΥΝΔΕΣΕΩΣ ΣΕ ΔΙΚΤΥΟ)
DEC	DECEMBER	ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ
DEFNT	DEFINITE	ΣΑΦΗΣ, ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΟΣ, ΒΕΒΑΙΟΣ
DEG	DEGREE	ΒΑΘΜΟΣ, ΜΕΤΡΟ, ΠΤΥΧΙΟ, ΔΙΠΛΩΜΑ
DELD	DELIVERED	ΠΑΡΑΔΟΘΗΚΕ
DELREDEL	DELIVERY AND REDELIVERY	ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗ
DELTIME	DELIVERY TIME	ΩΡΑ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ
DELVRY, DELY	DELIVERY	ΠΑΡΑΔΟΣΗ
DEM	DEMURRAGE	ΕΠΙΣΤΑΛΙΑ, ΥΠΕΡΗΜΕΡΙΑ
DEM-DES	DEMURRAGE AND DESPATCH	ΕΠΙΣΤΑΛΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ
DENS	DENSITY	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ
DEP	DEPART, DEPARTURE	ΑΝΑΧΩΡΩ, ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ, ΑΠΟΠΛΟΥΣ
DEPT	DEPARTMENT	ΤΜΗΜΑ, ΥΠΗΡΕΣΙΑ
DEQ	DELIVERED EX QUAY	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΠΟΒΑΘΡΑΣ
DER(R)	DERRICK	ΓΕΡΑΝΟΣ, ΜΠΙΓΑ ΠΛΟΙΟΥ
DES	DELIVERED EX SHIP	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ
DESP, DES	DESPATCH	ΑΠΟΣΤΟΛΗ, ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ, ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ
DESTN, DSTN	DESTINATION	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
DEV	DEVIATION	ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗ, ΑΠΟΚΛΙΣΗ
DF	DIRECTION FINDER	ΡΑΔΙΟΓΩΝΙΟΜΕΤΡΟ
DF	DRAFT FORWARD	ΠΡΩΡΑΙΟ ΒΥΘΙΣΜΑ
DF	DEAD FREIGHT	ΝΕΚΡΟΣ ΝΑΥΛΟΣ
DF	YOU ARE IN COMMUNICATION WITH THE CALLED SUBSCRIBER	ΕΙΣΑΣΤΕ ΣΕ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΛΗΘΕΝΤΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ
DFAS	DUNNAGED, FITTED & SECURED	ΦΟΡΤΙΟ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΟ, ΤΟΠΟΘΕΤΗΜΕΝΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟ
DFT, DF	DRAFT	ΒΥΘΙΣΜΑ
DGPS	DIFFERENTIAL GLOBAL POSITIONING SYSTEM	ΔΙΑΦΟΡΙΚΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΘΕΣΕΩΣ
DGR	DUNKERK-GIBRALTAR RANGE	ΑΚΤΙΝΑ ΔΟΥΝΚΕΡΚΗΣ - ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ
DHD	DESPATCH HALF DEMURRAGE	Η ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ ΙΣΟΥΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΜΙΣΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΑΛΙΑΣ (ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ)
DHDLS	DESPATCH HALF DEMURRAGE LAYTIME SAVED	Η ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ ΙΣΟΥΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΜΙΣΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΑΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΕΡΔΗΘΕΝΤΑ ΧΡΟΝΟ
DIA	DIAMETER	ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ
DISBTS	DISBURSEMENTS	ΔΑΠΑΝΕΣ, ΕΞΟΔΑ (ΠΟΥ ΕΓΙΝΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ)
DISCRETN	DISCRETION	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΣΥΝΕΣΗ, ΛΟΓΙΚΗ
DIES	DIESEL	ΝΤΗΖΕΛ (ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ)
DIFF	DIFFERENCE, DIFFERENT	ΔΙΑΦΟΡΑ, ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΣ
DIMS	DIMENSIONS	ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ
DIP	DIPLOMA; DIPLOMATIC	ΔΙΠΛΩΜΑ, ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΟΣ
DIR	DIRECT	ΑΜΕΣΟΣ, ΕΥΘΥΣ, ΙΣΙΟΣ
DIRTLX	DIRECT TELEX CONNECTION	ΑΜΕΣΗ/ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΕΛΕΞ
DISB ACCT	DISBURSEMENT ACCOUNT	ΕΞΟΦΛΗΤΙΚΟΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ
DISCH, DSCHG	DISCHARGING	ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ
DISCH PORT	DISCHARGING PORT	ΛΙΜΑΝΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ
DISP	DISPLACEMENT	ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ
DIST	DISTANCE	ΑΠΟΣΤΑΣΗ

DK	DOCK; DECK	ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ
DLAD	DELAYED	ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΜΕΝΟΣ, ΑΡΓΟΠΟΡΗΜΕΝΟΣ
DLAT	DIFFERENCE IN LATITUDE	ΔΙΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΠΛΑΤΟΣ
DLO	DISPATCH LOADING ONLY	ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ ΜΟΝΟ ΚΑΤΑ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ
DLONG	DIFFERENCE IN LONGITUDE	ΔΙΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΜΗΚΟΣ
DLOSP	DROPPING LAST OUTWARDS SEA PILOT	ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΥ ΠΛΟΗΓΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ
DLRS	DOLLARS	ΔΟΛΑΡΙΑ
DLV	DELIVER(Y)	ΠΑΡΑΔΙΔΩ, ΠΑΡΑΔΟΣΗ
DLY	DULY	ΔΕΟΝΤΩΣ, ΚΑΝΟΝΙΚΑ, ΟΠΩΣ ΠΡΕΠΕΙ
DMG	DISTRESS MESSAGE GENERATOR	ΓΕΝΝΗΤΡΙΑ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ
DMSH	DIMINISH	ΜΕΙΩΝΩ, ΕΛΑΤΤΩΝΩ
DN	DISPATCH NOTE	ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ
DNC	DIGITAL NAVIGATION CHART	ΨΗΦΙΑΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ
DNIC	DATA NETWORK IDENTIFICATION CODE	ΚΩΛΙΚΑΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΕΛΟΜΕΝΩΝ
DNID	DATA NETWORK IDENTIFIER	ΕΝΔΕΙΚΤΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΕΛΟΜΕΝΩΝ
DNK	DENMARK	ΔΑΝΙΑ
DNS	DENSE	ΠΥΚΝΟΣ
DO	DIESEL OIL	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΝΗΣΕΑ
DOC(S)	DOCUMENT(S)	ΕΓΓΡΑΦΟ(Α)
DOC	DOCUMENT OF COMPLIANCE	ΕΓΓΡΑΦΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΕΩΣ
DOL/S, DOLL	DOLLARS	ΔΟΛΑΡΙΑ
DOLCSP	DROPPING OUTWARD LAST COMPULSORY SEA PILOT	ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΥ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΥ ΠΛΟΗΓΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ
DOLSP	DROPPING OFF LAST SEA PILOT	ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΥ ΠΛΟΗΓΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ
DOP	DROPPING OUTWARD PILOT / DROPPING OFF PILOT	ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ ΠΛΟΗΓΟΥ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΣ/ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ ΠΛΟΗΓΟΥ
DOSP	DROPPING OUTWARD SEA PILOT	ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ ΠΛΟΗΓΟΥ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΣ
DOZ	DOZEN(S)	ΔΩΔΕΚΑΔΑ(ΕΣ), ΝΤΟΥΖΙΝΑ(ΕΣ)
DP	DIRECT PORT	ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ
DP	DUTY PAID	ΠΛΗΡΩΜΕΝΟΙ ΦΟΡΟΙ/ΔΑΣΜΟΙ
DPA	DESIGNATED PERSON ASHORE	ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΟ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ
DPN	DEEPEN	ΒΑΘΑΙΝΩ, ΑΥΞΑΝΩ ΣΕ ΒΑΘΟΣ, ΕΚΒΑΘΥΝΩ
DPP	DIRTY PETROLEUM PRODUCTS	ΑΚΑΘΑΡΤΑ ΠΑΡΑΓΩΓΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
DPT(H)	DEPTH	ΒΑΘΟΣ
DR	DOCTOR	ΙΑΤΡΟΣ
DR	DEAD RECKONING	ΣΤΙΓΜΑ ΑΝΑΜΕΤΡΗΣΕΩΣ
DR	DOUBLE REDUCTION	ΔΙΠΛΗ ΜΕΙΩΣΗ
DRCT(LY)	DIRECT(LY)	ΑΜΕΣΟΣ (ΑΜΕΣΑ)
DRFT	DRIFT	ΕΚΤΡΕΠΟΜΑΙ ΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ
DRLL	DRILL	ΓΥΜΝΑΣΙΟ, ΤΡΥΠΑΝΙ
DRWG	DRAWING	ΣΧΕΔΙΟ
DRZL	DRIZZLE	ΨΙΛΟΒΡΟΧΟ, ΨΙΧΑΛΙΣΜΑ
DSC	DIGITAL SELECTIVE CALLING; DISTRESS AND SAFETY COMMUNICATIONS	ΨΗΦΙΑΚΗ ΕΠΙΛΟΓΙΚΗ ΚΛΗΣΗ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
DSGN	DESIGN	ΣΧΕΔΙΟ, ΣΧΕΔΙΑΣΗ, ΜΕΛΕΤΗ
DSIPTG	DISSIPATING	ΔΙΑΛΥΣΗ, ΕΚΛΥΣΗ (ΘΕΡΜΟΤΗΤΑΣ)
DST	DAYLIGHT SAVING TIME	ΘΕΡΙΝΗ ΩΡΑ

DSV	DIVING SUPPORT VESSEL	KATAΔΥΤΙΚΟ ΠΛΟΙΟ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΕΩΣ
DT	DATE	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
DT	DEEP TANK	ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΦΟΡΤΙΟΥ ή ΚΑΙ ΕΡΜΑΤΟΣ
DTE	DATA TERMINAL EQUIPMENT	ΤΕΡΜΑΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
DTL(S)	DETAIL(S)	ΔΕΙΠΤΟΜΕΡΕΙΑ(ΕΣ)
DUPLI	DUPLICATE	ΑΝΤΙΓΡΑΦΩ ΠΙΣΤΑ, ΠΙΣΤΟ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
DUR	DURATION	ΔΙΑΡΚΕΙΑ
DURG	DURING	ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ
DVD	DIVIDED	ΔΙΑΙΡΕΜΕΝΟΣ, ΧΩΡΙΣΜΕΝΟΣ
DVL/DVLP	DEVELOP	ΑΝΑΠΤΥΞΩΣΩ, ΕΞΕΛΙΣΣΟΜΑΙ
DW	DISTILLED WATER	ΑΠΕΣΤΑΓΜΕΝΟ ΝΕΡΟ
DW	DEADWEIGHT	ΝΕΚΡΟ ΒΑΡΟΣ
DWC	DEADWEIGHT CAPACITY	ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΕΚΡΟΥ ΒΑΡΟΥΣ
DWCC	DEADWEIGHT CARGO CAPACITY	ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΕΚΡΟΥ ΒΑΡΟΥΣ ΦΟΡΤΙΟΥ
DWCT	DEADWEIGHT CARGO TONS	ΝΕΚΡΟ ΒΑΡΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ
DWPNT	DEW POINT	ΣΗΜΕΙΟ ΔΡΟΣΟΥ / ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΔΡΟΣΙΑΣ
DWT	DEADWEIGHT TONNAGE	ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΕΚΡΟΥ ΒΑΡΟΥΣ
- E -		
E	EAST	ΑΝΑΤΟΛΗ, ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ
EEEEEEEEE	ERROR	ΛΑΘΟΣ, ΣΦΑΛΜΑ
EA	EACH	ΚΑΘΕ
EAR, ERY	EARLY	ΝΩΡΙΣ
EB	EAST BOUND	ΚΙΝΟΥΜΕΝΟΣ/ΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΟΣ
EC	EAST COAST	ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ
EC	ELECTRONIC CHART	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΚΤΗ
ECDB	ELECTRONIC CHART DATABASE	ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ
ECDIS	ELECTRONIC CHART DISPLAY AND INFORMATION SYSTEM	ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΧΑΡΤΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΕΩΣ ΧΑΡΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ
ECGB	EAST COAST OF GREAT BRITAIN	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΚΤΗ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ
ECM	EAST COAST OF MEXICO	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΚΤΗ ΜΕΞΙΚΟ
ECNA	EAST COAST OF NORTH AMERICA	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΚΤΗ ΒΟΡΕΙΑΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
ECO SPE	ECONOMICAL SPEED	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ TAXYHTΗΤΑ
ECS	ELECTRONIC CHART SYSTEM	ΣΥΣΤΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΧΑΡΤΗ
ECSA	EAST COAST OF SOUTH AFRICA	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΚΤΗ ΝΟΤΙΑΣ ΑΦΡΙΚΗΣ
ECSAM	EAST COAST OF SOUTH AMERICA	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΚΤΗ ΝΟΤΙΑΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
ECUS	EAST COAST OF UNITED STATES	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΚΤΗ Η.Π.Α.
EDI	ELECTRONIC DATA INTERCHANGE	ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
EDORL/D	EXPECTED DATE OF READINESS TO LOAD / DISCHARGE	ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΦΟΡΤΩΣΗ/ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ
EDP	EARLY DEPARTURE PROCEDURE	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΡΟΩΡΗΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΣ
EDST	EAST DISTRICT SUMMER TIME	ΘΕΡΙΝΗ ΩΡΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ
EDST	EASTERN DAYLIGHT SAVING TIME	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΘΕΡΙΝΗ ΩΡΑ
EE	ELECTRIC ENGINEER	ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
EFO	EFFORT	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ
EG	EXEMPLI GRATIA (FOR EXAMPLE)	ΓΙΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ
EGC	ENHANCED GROUP CALLING	ΟΜΑΔΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
EIU	EVEN IF USED	ΕΣΤΩ ΚΑΙ ΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ(ΟΥΝ)

EK, E.K.	EVEN KEEL	ΙΣΟΒΥΘΙΣΤΟΣ
ELEC	ELECTRIC	ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ
ELN	ELEVATION	ΑΝΥΨΩΣΗ, ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΗ ΔΙΑΦΟΡΑ
ELT	EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTER	ΠΟΜΠΟΣ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ (ΓΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ)
ELVEN	ELECTRIC VENTILATION	ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΕΞΑΕΡΙΣΜΟΣ
E-MAIL	ELECTRONIC MAIL	ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ
EMER	EMERGENCY	ΕΚΤΑΚΤΗ ΑΝΑΓΚΗ
EMSIS	EMERGENCY SHIPPING INFORMATION SYSTEM	ΣΥΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΕΩΣ ΕΚΤΑΚΤΟΥ ΑΝΑΓΚΗΣ
ENC	ELECTRONIC NAVIGATION CHART	ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ
ENCL	ENCLOSE; ENCLOSURE	ΕΣΩΚΛΕΙΩ, ΕΣΩΚΛΕΙΣΤΟ/ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ
ENDG	ENDING	ΚΑΤΑΛΗΞΗ, ΤΕΛΟΣ
ENE	EAST NORTH-EAST	ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΒΟΡΕΙΟ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ
ENG	ENGLAND; ENGLISH	ΑΙΓΑΙΑ, ΑΙΓΑΙΚΟΣ, ΑΙΓΑΛΟΣ
ENG	ENGINE	ΜΗΧΑΝΗ
ENG DEPT	ENGINEERING DEPARTMENT	ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟ ΤΜΗΜΑ
ENGR	ENGINEER	ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
ENQRY	ENQUIRY	ΕΡΕΥΝΑ, ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ, ΕΡΩΤΗΣΗ
ENTR	ENTIRE	ΟΛΟΣ, ΟΛΟΚΛΗΡΟΣ, ΠΛΗΡΗΣ
EOM	END OF MONTH	ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΜΗΝΑ
EOP	END OF PASSAGE	ΠΕΡΑΣ/ΤΕΛΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ
EOSP	END OF SEA PASSAGE	ΠΕΡΑΣ/ΤΕΛΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ
EP, EST POSN	ESTIMATED POSITION	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΣΤΙΓΜΑ
EPIRB	EMERGENCY POSITION - INDICATING RADIO BEACON	ΡΑΔΙΟΦΑΡΟΣ ΕΝΔΕΙΞΕΩΣ ΘΕΣΕΩΣ (ΣΤΙΓΜΑΤΟΣ) ΚΙΝΔΥΝΟΥ
EQL	EQUAL	ΙΣΟΣ, ΙΣΑΞΙΟΣ
EQPMT	EQUIPMENT	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ, ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΣ
ER	ENGINE ROOM	ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ
ERDISCH	EXPECTED READY FOR DISCHARGING	ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ
ERLOAD	EXPECTED READY FOR LOADING	ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΦΟΡΤΩΣΗ
ESB	ENGINE STANDBY	ΜΗΧΑΝΗ ΣΕ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ
ESE	EAST SOUTH-EAST	ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΝΟΤΙΟ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ
ESP	ESPECIALLY	ΕΙΔΙΚΑ, ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ
ESP	END OF SEA PASSAGE	ΠΕΡΑΣ/ΤΕΛΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ
ESP	ENGINE SPARE PART	ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΕΞΑΡΤΗΜΑ ΜΗΧΑΝΗΣ
EST	EASTERN STANDARD TIME	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΣΤΑΘΕΡΗ ΩΡΑ
EST, ESTM	ESTIMATE(D)	ΥΠΟΛΟΓΙΖΩ, ΕΚΤΙΜΩ (ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ)
ETA	ESTIMATED TIME OF ARRIVAL	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΩΡΑ ΑΦΙΞΕΩΣ (ΚΑΤΑΠΛΟΥ)
ETB	EXPECTED TIME OF BERTHING	ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΕΩΣ / ΠΑΡΑΒΟΛΗΣ
ETC	EXPECTED TIME OF COMPLETION	ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΕΩΣ (ΕΡΓΑΣΙΩΝ)
ETC/D	ESTIMATED TIME OF COMPLETION AND DEPARTURE	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΩΡΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΣ (ΑΠΟΠΛΟΥ)
ETD	EXPECTED TIME OF DELIVERY	ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΩΡΑ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ
ETD	ESTIMATED TIME OF DEPARTURE	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΩΡΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΣ (ΑΠΟΠΛΟΥ)
ETP	ESTIMATED TIME OF PASSING	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΩΡΑ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΣ
ETR	ESTIMATED TIME OF READINESS	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΩΡΑ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ
ETS/D	ESTIMATED TIME OF SAILING / DEPARTURE	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΩΡΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΣ (ΑΠΟΠΛΟΥ)
EU	EUROPEAN UNION	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

EUR	EUROPE	ΕΥΡΩΠΗ
EUROMED	MEDITERRANEAN EUROPE	ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΕΥΡΩΠΗ
EVE	EVENING	ΒΡΑΔΥ
EVI	EVIDENCE	ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ, ΠΕΙΣΤΗΡΙΑ
EWU	EXCEPT WHEN USED	ΕΚΤΟΣ ΟΤΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ(ΟΥΝΤΑΙ)
EX	EXPLOSIVES	ΕΚΡΗΚΤΙΚΑ
EX	EXPORTED	ΕΞΑΓΟΜΕΝΟΣ
EXCH	EXCHANGE	ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ
EX, EXCL	EXCLUDE (ING) (ED)	ΕΞΑΙΡΩ (ΕΞΑΙΡΟΥΜΕΝΟΣ)
EXINS	EXTRA INSURANCE	ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ
EXM	CONNECTION CLEARED	ΚΑΘΑΡΗ ΣΥΝΔΕΣΗ (ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ)
EXMT	EXEMPTED	ΑΠΑΛΛΑΣΣΟΜΕΝΟΣ
EXP	EXPECTED	ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΟΣ
EXP	EXPORT; EXPERT(S)	ΕΞΑΓΩ, ΕΙΔΙΚΟΣ(ΟΙ), ΕΙΔΗΜΟΝΑΣ(ΕΣ), ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑΣ(ΕΣ)
EXP	EXPIRE (S) (ED)	ΕΚΠΝΕΩ, ΛΗΓΩ (ΛΗΓΜΕΝΟΣ)
EXPRY	EXPIRY	ΕΚΠΝΟΗ, ΛΗΞΗ
EXPS	EXPENSES	ΕΞΟΔΑ, ΔΑΠΑΝΕΣ
EXT	EXTENSION	ΕΠΕΚΤΑΣΗ, ΠΡΟΕΚΤΑΣΗ

- F -

F	DEGREES FAHRENHEIT	ΒΑΘΜΟΙ ΦΑΡΕΝΑΪΤ (ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ)
F/B	FOLLOWED BY	ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΜΕΝΟΣ ΑΠΟ
F/S	FULL STEAM	ΟΛΟΤΑΧΩΣ
F/T	FISHING TRAWLER	ΜΗΧΑΝΟΤΡΑΤΑ, ΑΝΕΜΟΤΡΑΤΑ
F/V	FISHING VESSEL	ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ
F&D	FREIGHT AND DEMURRAGE	ΝΑΥΛΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ
FA	FREE ALONGSIDE	ΑΝΕΞΟΔΑ ΣΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΣΕ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ)
FAC	FAST AS CAN	ΟΣΟ ΤΟ ΔΥΝΑΤΟΝ ΣΥΝΤΟΜΟΤΕΡΑ
FAOP	FULL AHEAD ON PASSAGE	ΠΡΟΣΩ ΟΛΟΤΑΧΩΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ
FAQ	FREE ALONGSIDE QUAY	ΑΝΕΞΟΔΑ ΣΤΟΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑ (ΣΕ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ)
FAS	FREE ALONGSIDE SHIP	ΑΝΕΞΟΔΑ ΣΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΣΕ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ)
FASTN	FULL ASTERN	ΑΝΑΠΟΔΑ ΟΛΟΤΑΧΩΣ
FAVRBL, FVRBL	FAVOURABLE	ΕΥΝΟΪΚΟΣ
FC	FULLY CONTAINERIZED	ΠΛΗΡΩΣ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ ΜΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ
F.C.	FULL CARGO	ΠΛΗΡΕΣ ΦΟΡΤΙΟ
FCC	FULLY CELLULAR CONTAINER SHIP	ΠΛΗΡΩΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΟ ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ
FCL	FULL CONTAINER LOADED	ΠΛΗΡΩΣ ΦΟΡΤΩΜΕΝΟ ΜΕ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ
FCST	FORECAST	ΠΡΟΓΝΩΣΗ, ΠΡΟΒΛΕΨΗ
FD	FREE DELIVERY	ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΕΞΟΔΩΝ
FD, FDES	FREE DESPATCH; FOR DAY	ΑΝΕΞΟΔΗ ΕΠΙΣΠΕΥΣΗ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ
FDCA	FOUND CARGO	ΕΥΡΕΘΕΝ ΦΟΡΤΙΟ
FDD	FREIGHT DEMURRAGE DEAD FREIGHT	ΝΑΥΛΟΣ ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ ΝΕΚΡΟΣ ΝΑΥΛΟΣ
FDIS	FREE DISCHARGE	ΑΝΕΞΟΔΗ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ
FE	FAR EAST; FOR EXAMPLE	ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ, ΓΙΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

FEB	FEBRUARY	ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ
FEC	FORWARD ERROR CORRECTION	ΤΑΞΗ/ΕΙΔΟΣ ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΜΕ ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΛΑΘΩΝ (ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ)
FEU	FORTY (40) FOOT EQUIVALENT UNIT	ΜΟΝΑΔΑ ΙΣΟΔΥΝΑΜΗ ΜΕ ΣΑΡΑΝΤΑ (40) ΠΟΔΙΑ
FEU(S)	TRANSPORT EQUIVALENT UNIT (STANDARD 40' CONTAINERS)	ΙΣΟΔΥΝΑΜΗ ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ [ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΩΤΙΑ ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ ΣΑΡΑΝΤΑ (40) ΠΟΔΙΩΝ]
FFA	FREE FROM ALONGSIDE	ΑΝΕΞΟΔΑ ΣΤΗΝ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (ΣΕ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ)
FG	FLAMMABLE GAS	ΕΥΦΛΕΚΤΟ ΑΕΡΙΟ
FGA	FREE OF GENERAL AVERAGE	ΑΝΕΞΟΔΑ ΣΕ ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ
FIN	FINLAND	ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ
FH	FIRST HALF	ΠΡΩΤΟ ΜΙΣΟ
FHEX	FRIDAY & HOLIDAYS EXCLUDED	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΑΡΓΙΕΣ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ
FHINC	FRIDAY & HOLIDAYS INCLUDED	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΑΡΓΙΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ
FI	FAIRWAY INFORMATION	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΙΑΥΛΩΝ
FIFI	FIRE FIGHTING	ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ, ΚΑΤΑΣΒΕΣΗ
FIG	FIGURE(S)	ΨΗΦΙΟ(Α), ΑΡΙΘΜΟΣ(ΟΙ), ΣΧΕΔΙΟ(Α)
FIN	FINISH	ΤΕΛΕΙΩΝΩ, ΤΕΛΟΣ, ΠΕΡΑΣ
FIO	FREE IN AND OUT	ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ
FIOS	FREE IN AND OUT AND STOWED	ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΔΩΝ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ
FIOS/L/D/S	FREE IN AND OUT STOWING, LASHING, DUNNAGE, SECURING	ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ, ΕΞΟΔΩΝ ΠΡΟΣΔΕΣΕΩΣ ΦΟΡΤΙΟΥ, ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΗΣ ΞΥΛΕΙΑΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ, ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ (ΔΕΣΙΜΟ)
FIOST	FREE IN AND OUT STOWED AND TRIMMED	ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ,
FIOT	FREE IN AND OUT TRIMMED	ΕΞΟΔΩΝ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΧΑΠΙΑΡΙΣΜΑΤΟΣ
FIP	FREE IN PIER	ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΔΩΝ ΧΑΠΙΑΡΙΣΜΑΤΟΣ
FIS	FAIRWAY INFORMATION SERVICE	ΑΝΕΞΟΔΑ ΣΤΗΝ ΑΠΟΒΑΘΡΑ
FIT	FREE IN TRIMMED	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΔΙΑΥΛΩΝ
FIW	FREE IN WAGONS	ΑΝΕΞΟΔΑ ΦΟΡΤΩΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΧΑΠΙΑΡΙΣΜΕΝΟΣ
FL	FREE LOAD	ΑΝΕΞΟΔΑ ΣΤΑ ΒΑΓΟΝΙΑ
FLD	FIELD	ΑΝΕΞΟΔΗ ΦΟΡΤΩΣΗ
FLG	FALLING	ΠΕΔΙΟ, ΤΟΜΕΑΣ
FLT	FLIGHT	ΠΟΥ ΠΕΦΤΕΙ/ΜΕΙΩΝΕΤΑΙ
FLW(S), FOL(L)	FOLLOW(S)	ΠΤΗΣΗ
FLWG, FOL(L)	FOLLOWING	ΑΚΟΛΟΥΘΩ(ΕΙ)
FM	FROM	ΑΚΟΛΟΥΘΟΣ, ΑΚΟΛΟΥΘΩΣ
FMC	FEDERAL MARITIME COMMISSION	ΑΠΟ
FMS	FATHOMS	ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ (Η.Π.Α.)
FMT	FORMAT ERROR	ΟΡΓΙΕΣ
FNT	FRONT	ΣΦΑΛΜΑ ΔΙΑΤΑΞΕΩΣ
FO	FUEL OIL; FOR ORDERS	ΚΥΡΙΑ ΟΨΗ, ΜΕΤΩΠΟ, ΠΡΩΤΟΣ
FOB	FREE ON BOARD	ΠΙΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΥΣΕΩΣ, ΓΙΑ ΕΝΤΟΔΕΣ
FOC	FLAG OF CONVENIENCE	ΑΝΕΞΟΔΑ ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ
FOC	FULL OPERATING CAPABILITY	ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΡΙΠΑΣ
FOD	FREE OF DAMAGE	ΠΛΗΡΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ /ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ
FOG	FOR OUR GUIDANCE	ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΑΠΟ ΖΗΜΙΕΣ
FOG SIG	FOG SIGNAL	ΠΡΟΣ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ ΜΑΣ
FOI	FOR OUR INFORMATION	ΣΗΜΑ ΟΜΙΧΛΗΣ
		ΠΡΟΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΜΑΣ

FOP	FURTHER TO OUR PREVIOUS...	ΣΕ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΥ ΜΑΣ...
FOQ	FREE ON QUAY	ΑΝΕΞΟΔΑ ΣΤΟΝ ΠΡΟΒΑΝΤΑ
FOR	FREE ON RAIL	ΑΝΕΞΟΔΑ ΣΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ
FOR A/O	FOR ACCOUNT OF	ΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΤΟΥ...
FORNN	FORENOON	ΠΡΟΜΕΣΗΜΒΡΙΑ
FOS	FULL OPERATIONAL STATUS	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΛΗΡΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
FOT	FREE ON TRUCK / TRAIN	ΑΝΕΞΟΔΑ ΣΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟ / ΤΡΕΝΟ
FOTEL	FURTHER TO OUR TELEPHONE CONVERSATION	ΣΕ ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗΣ ΜΑΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ/ΣΥΝΟΜΙΛΙΑΣ
FOW	FIRST OPEN WATER; FREE ON WHARF	ΠΡΩΤΑ ΑΝΟΙΚΤΑ ΥΔΑΤΑ (ΜΕΤΑ ΤΟ ΛΙΩΣΙΜΟ ΤΩΝ ΠΑΓΩΝ), ΑΝΕΞΟΔΑ ΣΤΟΝ ΠΡΟΒΑΝΤΑ
FP	FREE PRATIQUE; FREEZING POINT	ΕΛΕΥΘΕΡΟΚΟΙΝΩΝΙΑ, ΣΗΜΕΙΟ ΠΗΞΕΩΣ
FPA	FREE OF PARTICULAR AVERAGE	ΑΝΕΞΟΔΑ ΣΕ ΜΕΡΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ
F.P., FPT	FORE PEAK TANK(S)	ΠΡΩΡΑΙΑ(ΕΣ) ΔΕΞΑΜΕΝΗ(ΕΣ) ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΕΩΣ ΣΥΧΝΟΣ
FOT	FREQUENT	ΓΙΑ, ΠΡΟΣ
FR	FOR	Ο ΠΡΩΤΟΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΣ
FRAV	FIRST AVAILABLE	ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΑΠΟ ΟΠΟΙΑΔΗΠΟΤΕ ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ, ΣΥΧΝΟΣ
FREE EXINS	FREE OF ANY EXTRA INSURANCE	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
FREQ	FREQUENCY; FREQUENT	ΜΕΤΩΠΙΚΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗ
FRI	FRIDAY	ΠΑΓΕΤΟΣ, ΠΑΓΩΝΙΑ
FROPA	FRONTAL PASSAGE	ΝΑΥΛΟΣ
FRST	FROST	ΠΑΓΩΝΙΑ, ΠΑΓΩΝΩ
FRT	FREIGHT	ΕΥΦΛΕΚΤΟ ΣΤΕΡΕΟ
FRZ	FREEZE	ΠΟΔΙ(Α)
FS	FLAMMABLE SOLID	ΜΟΝΙΜΟΣ, ΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΟΣ
FT	FOOT; FEET	(ΕΠΙ)ΠΡΟΣΘΕΤΟΣ, ΕΠΙΠΛΕΟΝ, ΣΕ ΣΥΝΕΧΕΙΑ
FTTD	FITTED	ΜΕΛΛΟΝ, ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ
FUR	FURTHER	(ΠΡΟΣ ΤΗΝ) ΣΤΗΝ ΠΛΩΡΗ, ΠΡΟΣΩ
FUT	FUTURE	ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΥΔΑΤΑ, ΓΛΥΚΟ/ΠΟΣΙΜΟ ΝΕΡΟ
FW	FORWARD	ΔΙΑΦΟΡΑ ΒΥΘΙΣΕΩΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΕ ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ, ΑΝΟΧΗ ΓΛΥΚΟΥ ΝΕΡΟΥ
FW	FREE WATER; FRESH WATER	ΒΥΘΙΣΜΑ ΑΦΙΞΕΩΣ (ΚΑΤΑΠΛΟΥ) ΣΕ ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ
FWA	FRESH WATER ALLOWANCE	ΜΕΣΟ ΒΥΘΙΣΜΑ ΣΕ ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ
FWAD	FRESH WATER ARRIVAL DRAFT	ΔΙΑΒΙΒΑΖΩ, ΜΕΤΑΒΙΒΑΖΩ, ΠΡΟΩΘΩ (ΠΡΟΩΘΗΣΗ) (ΠΡΟΩΘΟΥΜΕΝΟΣ)
FWAD	FRESH WATER AVERAGE DRAFT	ΒΥΘΙΣΜΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΣ (ΑΠΟΠΛΟΥ) ΣΕ ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ
FWD	FORWARD (ED) (ING)	ΠΕΡΑΣ ΜΕ ΤΙΣ ΜΗΧΑΝΕΣ
FWDD	FRESH WATER DEPARTURE DRAFT	ΙΣΟΒΥΘΙΣΤΟΣ ΣΕ ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ
FWE	FINISHED WITH ENGINES	ΓΙΑ/ΠΡΟΣ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ ΣΑΣ
FWEK	FRESH WATER EVEN KEEL	ΓΙΑ/ΠΡΟΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ ΣΑΣ
FYG	FOR YOUR GUIDANCE	ΓΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΑΣ
FYI	FOR YOUR INFORMATION	
FYR	FOR YOUR REFERENCE	

- G -

G, GR	GREENWICH	ΓΚΡΗΝΟΥΙΤΣ
G/H	GIBRALTAR-HAMBURG RANGE	ΑΚΤΙΝΑ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ - ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ
GA	GO AHEAD (YOU CAN TRANSMIT)	ΣΥΝΕΧΙΣΕ (ΜΠΟΡΕΙΣ ΝΑ ΜΕΤΑΔΩΣΕΙΣ)
GA, G/A	GENERAL AVERAGE	ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ

GASBENDS	GOOD AND SAFE PORT BOTH ENDS	ΚΑΛΟ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΣ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ
GBL	GOVERNMENT BILL OF LADING	ΚΡΑΤΙΚΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ
GBR	GREAT BRITAIN	ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ
GCA	GREEK COLLECTIVE AGREEMENT	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
GCA	GROUND CONTROLLED APPROACH	ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΥΠΟ ΕΛΕΓΧΟ
GDAY	GOOD DAY	ΚΑΛΗΜΕΡΑ
GDNC	GUIDANCE	ΣΥΜΒΟΥΛΗ, ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ
GE	GOOD EVENING	ΚΑΛΟ ΒΡΑΔΥ, ΚΑΛΗΣΠΕΡΑ
GE	GYROCOMPASS ERROR	ΣΦΑΛΜΑ ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΗΣ ΠΥΞΙΔΑΣ
GEN	GENERAL	ΓΕΝΙΚΟΣ
GENCON	GENERAL CONTRACT	ΕΙΔΟΣ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ ΚΑΤΑ ΤΑΞΙΔΙ
GENLY	GENERALLY	ΓΕΝΙΚΩΣ
GENS	GENERATORS	ΓΕΝΝΗΤΡΙΕΣ, ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΕΣ
GHz	GIGAHERTZ	ΓΙΓΑΧΕΡΤΖ
GI	GENERAL ISSUE	ΓΕΝΙΚΟ ΤΕΥΧΟΣ / ΕΚΔΟΣΗ
GL	GREAT LAKES	ΜΕΓΑΛΕΣ ΛΙΜΝΕΣ (ΚΑΝΑΔΑΣ)
GL	GROSS LOAD	ΜΕΙΚΤΟ ΦΟΡΤΙΟ / ΒΑΡΟΣ
GLESS, GLSS	GEARLESS	ΧΩΡΙΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ
GLONASS	GLOBAL ORBITING NAVIGATION SATELLITE SYSTEM	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΣ
GM	GOOD MORNING	ΚΑΛΗΜΕΡΑ
GM	GENERAL MANAGER	ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
GMDSS	GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
GMT	GREENWICH MEAN TIME (UTC)	ΜΕΣΗ ΩΡΑ ΓΚΡΗΝΟΥΙΤΣ
GND	GROUND	ΕΛΑΦΟΣ, ΣΤΕΡΙΑ, ΞΗΡΑ
GNDFG	GROUND FOG	ΟΜΙΧΛΗ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΟ ΕΛΑΦΟΣ
GNSS	GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΛΟΗΓΗΣΕΩΣ
GNL	GENTLE	ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ, ΠΡΑΟΣ, ΟΜΑΛΟΣ
GOC	GENERAL OPERATORS' CERTIFICATE (GMDSS)	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (GMDSS)
GO	GAS OIL	BENZINH
GOM	GULF OF MEXICO	ΚΟΛΠΟΣ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟ
GOV	GOVERNMENT	ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ
GPS	GLOBAL POSITIONING SYSTEM	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΘΕΣΕΩΣ
GR	GRAIN	ΣΙΤΗΡΑ
GRC, GR	GREECE	ΕΛΛΑΔΑ
GRD	GEARED	ΕΞΟΠΛΙΣΜΕΝΟΣ
GRDL	GRADUAL	ΒΑΘΜΙΑΙΟΣ, ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΟΣ, ΣΤΑΔΙΑΚΟΣ
GRK	GREEK	ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
GRN	GROUNDED	ΓΕΙΩΜΕΝΟΣ
GRP	GROUP	ΟΜΑΔΑ
GRP	GLASS REINFORCED PLASTIC	ΠΛΑΣΤΙΚΟ ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΟ ΜΕ ΓΥΑΛΙ
GRS	GRAMS	ΓΡΑΜΜΑΡΙΑ
GRT	GROSS REGISTERED TONNAGE	ΟΑΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ
GRWT	GROSS WEIGHT	ΜΕΙΚΤΟ ΒΑΡΟΣ
GSB	GOOD SAFE BERTH	ΚΑΛΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ
GSM	GLOBAL SYSTEM FOR MOBILE COMMUNICATION	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΙΝΗΤΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

GSPB	GOOD SAFE PORT AND BERTH	ΚΑΛΟ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΣ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ
GSV	GROSS STANDARD VOLUME	ΟΛΙΚΟΣ ΣΤΑΘΕΡΟΣ ΟΓΚΟΣ
GT	GROSS TERMS	Ο ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΕΤΑΙ ΜΕ ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ, ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ
GT	GROSS TONNAGE	ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
GTEE, GUART	GUARANTEE	ΕΓΓΥΗΣΗ
GTL	SENDING A RADIOTELEX	ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΥ ΜΕΣΩ ΤΕΛΕΞ
	GREETINGS CARD	
GV	GIVE	ΔΙΝΩ, ΠΑΡΕΧΩ, ΠΛΗΡΩΝΩ
GW	GROSS WEIGHT; GALE WIND	ΜΕΙΚΤΟ ΒΑΡΟΣ, ΘΥΕΛΛΩΔΗΣ ΑΝΕΜΟΣ

- H -

H, HR	HOUR	ΩΡΑ
H/L	HOLD	ΚΥΤΟΣ, ΑΜΠΑΡΙ
H+	CONTINUOUS GALE WIND	ΣΥΝΕΧΗΣ ΘΥΕΛΛΩΔΗΣ ΑΝΕΜΟΣ
H/H	HIGH HEAT	ΥΨΗΛΗ ΘΕΡΜΟΤΗΤΑ / ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ
HA	HATCH	ΚΟΥΒΟΥΣΙ
HACVR	HATCH COVER	ΚΑΛΥΜΜΑ ΑΜΠΑΡΙΟΥ
HAZMAT	HAZARDOUS MATERIAL	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟ ΥΔΙΚΟ
HBF	HARMLESS BULK FERTILIZER	ΑΚΙΝΔΥΝΟ ΛΙΠΑΣΜΑ ΣΕ ΧΥΜΑ ΜΟΡΦΗ
HD	HEAD; HEAVY DUTY	ΠΛΩΡΗ, ΒΑΡΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑ
HDG	HEADING	(ΜΕ) ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
HDLD	HANDLED	ΧΕΙΡΙΖΟΜΕΝΟΣ, ΧΕΙΡΙΣΤΗΚΑ
HE	HIGH EXPLOSIVE	ΙΣΧΥΡΟ ΕΚΡΗΚΤΙΚΟ
HEL	HELLAS, HELLENIC	ΕΛΛΑΔΑ, ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
HEL(I)	HELICOPTER	ΕΛΑΙΚΟΠΤΕΡΟ
HELDK	HELICOPTER DECK	ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ (ΠΡΟΣΝΗΩΣΕΩΣ) ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ
HELMEPA	HELLENIC MARINE ENVIRONMENT PROTECTION ASSOCIATION	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
HELP	SHIP'S HELP FILE	ΒΟΗΘΗΤΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ/ΦΑΚΕΛΟΣ ΠΛΟΙΟΥ
HEVR, NEVER	HOWEVER	ΟΜΩΣ, ΩΣΤΟΣΟ, ΕΝΤΟΥΤΟΙΣ
HF	HIGH FREQUENCY	ΥΨΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
HFO	HEAVY FUEL OIL	ΒΑΡΥ ΚΑΥΣΙΜΟ (ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ)
HHDW	HANDY HEAVY DEADWEIGHT (SCRAP)	ΕΥΧΡΗΣΤΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕ ΜΕΓΑΛΟ ΝΕΚΡΟ ΒΑΡΟΣ
HHP	HIGH HOLDING POWER(ANCHORS)	ΜΕΓΑΛΗ ΙΣΧΥΣ ΣΥΓΚΡΑΤΗΣΕΩΣ (ΑΓΚΥΡΕΣ)
HHW	HIGHER HIGH WATER	ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ ΠΛΗΜΜΥΡΙΔΑΣ/ΠΛΑΙΡΡΟΙΑΣ
HI	HIGH	ΥΨΗΛΟΣ, ΜΕΓΑΛΟΣ
HIER	HIGHER	ΥΨΗΛΟΤΕΡΟΣ, ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΣ
HJ	DAY SERVICE ONLY	ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΟΝΟ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ
HK	HONG KONG	ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ
HLA	HELICOPTER LANDING AREA	ΧΩΡΟΣ/ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΡΟΣΝΗΩΣΕΩΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ
HLDY	HOLIDAY	ΕΟΡΤΗ, ΑΡΓΙΑ
HLST	HAILSTONE	ΧΑΛΑΖΙ, ΚΟΚΚΟΣ ΧΑΛΑΖΙΟΥ
HLW	HIGHER LOW WATER	ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ ΑΜΠΙΩΤΗΣ
HMS	HEAVY METAL SCRAPS	ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΒΑΡΕΟΣ ΜΕΤΑΛΛΟΥ
HMT	HARBOUR MAINTENANCE TAX	ΦΟΡΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ
HN	NIGHT SERVICE ONLY	ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΟΝΟ ΚΑΤΑ ΤΗ ΝΥΧΤΑ
HND, HUN	HUNDRED(S)	ΕΚΑΤΟ, ΕΚΑΤΟΝΤΑΔΕΣ
HNS	HAZARDOUS & NOXIOUS SUBSTANCES	ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΑΒΕΙΣ ΟΥΣΙΕΣ

HO	HEAVY OIL	ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
HO	HOLD	ΚΥΤΟΣ, ΑΜΠΑΡΙ, (ΚΑΤΑ)ΚΡΑΤΩ
HO/HA	HOLD / HATCH	ΑΜΠΑΡΙ / ΚΟΥΒΟΥΣΙ
HOVC	HIGH OVERCAST	ΥΨΗΛΗ ΝΕΦΩΣΗ
HOR	HORIZONTAL	ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΣ
HP	HIGH PRESSURE	ΥΨΗΛΗ ΠΙΕΣΗ
HP	HORSE POWER	ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ
HPA	НЕСТОРАСКАЛ (1MB = 100 PASCALS = 1 HPA)	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ
HPE	(I) HOPE	ΕΑΠΙΖΩ, ΕΑΠΙΔΑ
HPTB	HIGH PRESSURE TURBINE	ΣΤΡΟΒΙΛΟΣ (ΤΟΥΡΜΠΙΝΑ) ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ
HPWJ	HIGH PRESSURE WATER JET	ΥΔΡΟΤΖΕΤ ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ
HR	HERE	ΕΔΩ
HR	HARBOUR	ΛΙΜΑΝΙ
HR	HAMPTON ROADS (U.S.A.)	ΡΑΔΑ/ΖΩΝΗ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ ΤΟΥ ΧΑΜΠΤΟΝ (Η.Π.Α.)
HRMR	HARBOUR MASTER	ΛΙΜΕΝΑΡΧΗΣ
HRS	HOURS	ΩΡΑ(ΕΣ)
HRZN	HORIZON	ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ
HSFO	HIGH SULPHUR FUEL OIL	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΜΕ ΥΨΗΛΗ ΠΕΡΙΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΘΕΙΟ ΥΨΟΣ
HT	HEIGHT	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ
HTL	HOTEL	ΤΥΦΩΝΑΣ, ΚΥΚΛΩΝΑΣ
HURC	HURRICANE	ΔΕΛΤΙΟ/ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΥΦΩΝΑ (ΚΥΚΛΩΝΑ)
HUREP	HURRICANE REPORT	ΕΧΩ
HV	HAVE	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΜΕ ΥΨΗΛΟ ΙΞΩΔΕΣ
HVF	HIGH VISCOSITY FUEL OIL	ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
HVFL	HEAVY FUEL	ΒΑΡΥΣ, ΑΣΧΗΜΟΣ
HVY	HEAVY	ΒΑΡΥΤΕΡΟΣ, ΧΕΙΡΟΤΕΡΟΣ
HVYR	HEAVIER	ΠΛΗΜΜΥΡΙΔΑ, ΠΑΛΙΡΡΟΙΑ
HW	HIGH WATER	ΒΛΑΒΕΣ/ΖΗΜΙΕΣ ΑΠΟ ΚΑΚΟΚΑΙΡΙΑ
HWD	HEAVY WEATHER DAMAGE	ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ ΠΛΗΜΜΥΡΙΔΑΣ
HWOST	HIGH WATER AT ORDINARY SPRING TIDE	ΧΕΡΤΖ
Hz	HERTZ	(ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΣ ΑΠΟ) ΚΑΤΑΧΝΙΑ
HZY	HAZY	

- I -

I	ISLAND	ΝΗΣΙ
IACS	INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES	ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ
IALA	INTERNATIONAL ASSOCIATION OF LIGHTHOUSE AUTHORITIES	ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΣΗΜΑΝΣΕΩΣ
IAW	IN ACCORDANCE WITH	ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ
IB	ICE BREAKER	ΠΑΓΟΘΡΑΥΣΤΙΚΟ
IBS	INTEGRATED BRIDGE SYSTEMS	ΟΛΟΚΑΗΡΩΜΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΓΕΦΥΡΑΣ
ICE	DRY ICE	ΞΗΡΟΣ ΠΑΓΟΣ
ICG	ICING	ΠΑΓΩΜΑ, ΠΑΓΟΠΟΙΗΣΗ
ICHCA	INTERNATIONAL CARGO HANDLING COORDINATION ASSOCIATION	ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΦΟΡΤΙΩΝ
ICR	INSURANCE COMPANY RISK	ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
ICS	INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING	ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ
ID	OWNER IDENTIFICATION NUMBER	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ ΚΑΤΟΧΟΥ
IDENT	IDENTIFICATION SIGNAL	ΣΗΜΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ

IE	ID EST (THAT IS)	ΔΗΛΑΔΗ
IE	INDO-EUROPEAN	ΙΝΔΟΕΥΡΩΠΑΙΟΣ, ΙΝΔΟΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ
IF	INTERMEDIATE FREQUENCY	ΜΕΣΑΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
IFM	INFORMATION	ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ, ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ(ΕΣ), ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ
IFO	INTERMEDIATE FUEL OIL	ΜΕΣΑΙΟ ΚΑΥΣΙΜΟ (ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ)
IFRB	INTERNATIONAL FREQUENCY REGISTRATION BOARD	ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΩΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ
IG	INERT GAS	ΑΔΡΑΝΕΣ ΑΕΡΙΟ
IGS	INERT GAS SYSTEM	ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΔΡΑΝΟΥΣ ΑΕΡΙΟΥ
IHO	INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION	ΔΙΕΘΝΗΣ ΥΔΡΟΓΡΑΦΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ILOW	IN LIEU OF WEIGHING	ΑΝΤΙ ΤΗΣ ΖΥΓΙΣΕΩΣ
IMA	INPUT MESSAGE ACKNOWLEDGEMENT	ΕΙΣΑΓΕΤΕ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΤΙΚΟ / ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΛΗΨΕΩΣ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ
IMDTLY, IMMY	IMMEDIATELY	ΑΜΕΣΩΣ
IMDG	INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS (CODE)	ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ΦΟΡΤΙΩΝ)
IMHO	IN MY HUMBLE OPINION	ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΑΠΕΙΝΗ ΜΟΥ ΓΝΩΜΗ
IMLI	IMPORT LICENCE	ΑΔΕΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ
IMN	INMARSAT MOBILE NUMBER	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΛΗΣΕΩΣ ΙΝΜΑΡΣΑΤ
IMO	INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION	ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
IMP	IMPORT	ΕΙΣΑΓΩ, ΕΙΣΑΓΩΓΗ
IMPSBL	IMPOSSIBLE	ΑΔΥΝΑΤΟΣ, ΑΝΕΦΙΚΤΟΣ, ΑΚΑΤΟΡΘΩΤΟΣ
INBD	INBOARD	ΕΣΩΛΕΜΒΙΟΣ
INCL	INCLUDE (ED) (ING)	ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΩΝ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΣ
INCOT	INCLUDING OVERTIME	ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΥΠΕΡΩΡΙΩΝ
INCR	INCREASE	ΑΥΞΑΝΩ, ΑΥΞΗΣΗ
INDFT	INDEFINITE	ΑΟΡΙΣΤΟΣ, ΑΣΑΦΗΣ, ΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΟΣ
INDO	INDONESIA	ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ
INF, INFO	INFORM, INFORMATION	ΠΛΗΡΟΦΟΡΩ, ΕΝΗΜΕΡΩΝΩ, ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ(ΕΣ)
INFMD	INFORMED	ΕΝΗΜΕΡΩΜΕΝΟΣ
INJCT	INJECTION	ΨΕΚΑΣΜΟΣ (ΚΑΥΣΙΜΟΥ), ΕΝΕΣΗ
INMARSAT	INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE ORGANIZATION	ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΔΟΡΥΦΟΡΩΝ
INOPV	INOPERATIVE	ΑΔΡΑΝΗΣ, ΕΚΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΑΝΕΝΕΡΓΟΣ
INS	INCHES; INSURANCE	ΙΝΤΣΕΣ, ΑΣΦΑΛΙΣΗ
INS	INTEGRATED NAVIGATION SYSTEMS	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ
INST	INSTANT (THIS MONTH)	ΤΡΕΧΩΝ ΜΗΝΑΣ
INST	INSTRUMENT	ΟΡΓΑΝΟ
INSTR	INSTRUCT; INSTRUCTIONS	ΠΛΗΡΟΦΟΡΩ, ΚΑΘΟΔΗΓΩ, ΔΙΑΤΑΖΩ, ΟΔΗΓΙΕΣ
INT	INTERNATIONAL	ΔΙΕΘΝΗΣ
INTERCARGO	INTERNATIONAL ASSOCIATION OF DRY CARGO SHIPOWNERS	ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
INTERMEPA	INTERNATIONAL MARINE ENVIRONMENT PROTECTION ASSOCIATION	ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
INTERTANKO	INTERNATIONAL ASSOCIATION OF INDEPENDENT TANKER OWNERS	ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ
INTMT	INTERMITTENT	ΔΙΑΚΟΠΤΟΜΕΝΟΣ, ΔΙΑΚΕΚΟΜΜΕΝΟΣ
INTS	INTENSE	ΕΝΤΟΝΟΣ, ΣΦΟΔΡΟΣ

INV	INVITED; INVOICE	ΠΡΟΣΚΕΚΛΗΜΕΝΟΣ, ΠΡΟΣΚΑΛΕΣΑ, ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ
INVOF	IN VICINITY OF...	ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ...
INVTN	INVITATION	ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ
IO	INDIAN OCEAN	ΙΝΔΙΚΟΣ ΩΚΕΑΝΟΣ
IOR	INDIAN OCEAN REGION	ΠΕΡΙΟΧΗ ΙΝΔΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ (ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ)
IPV	IMPROVE	ΒΕΛΤΙΩΝΩ, ΚΑΛΥΤΕΡΕΥΩ
IRIS	INCIDENT REPORTING INFORMATION SYSTEM	ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΕΩΣ ΓΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ
IRR	IRREGULARITY REPORT	ΑΝΑΦΟΡΑ ΑΝΩΜΑΛΙΑΣ
IRREV	IRREVOCABLE	ΑΝΕΚΚΛΗΤΟΣ, ΑΜΕΤΑΚΛΗΤΟΣ
IRS	INFORMATION RECEIVING STATION	ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΗΨΕΩΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ (ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ)
IS	INFORMATION SYSTEMS	ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΕΩΣ / ΕΝΗΜΕΡΩΣΕΩΣ
ISC	INDIA SUB-CONTINENTAL	ΕΝΔΟΧΩΡΑ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ
ISF	INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION	ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
ISGOTT	INTERNATIONAL SAFETY GUIDE FOR OIL TANKERS AND TERMINALS	ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΔΗΓΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
ISM	INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (CODE)	ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ
ISO	INTERNATIONAL STANDARDISATION ORGANIZATION	ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΕΩΣ
ISS	ISSUE	ΘΕΜΑ, ΖΗΤΗΜΑ
ISS	INFORMATION SENDING STATION	ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ (ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ)
IT	ITALY	ΙΤΑΛΙΑ
IT	INDEPENDENT TANK	ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ
ITA	INTERNATIONAL TELEGRAPH ALPHABET	ΔΙΕΘΝΗΣ ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΑΛΦΑΒΗΤΟΣ
ITD	INPUT TRANSACTION ACCEPTED FOR DELIVERY	Η ΔΟΘΕΙΣΑ ΣΥΝΑΛΛΑΓΗ ΕΓΙΝΕ ΑΠΟΔΕΚΤΗ ΓΙΑ ΑΠΟΣΤΟΛΗ
ITF	INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION	ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΡΓΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ITL	I TRANSMIT LATER	ΘΑ ΕΚΠΕΜΨΩ ΑΡΓΟΤΕΡΑ
ITU	INTERNATIONAL TELECOMMUNICATIONS UNION	ΔΙΕΘΝΗΣ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΕΝΩΣΗ
ITZ	INSHORE TRAFFIC ZONE	ΖΩΝΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
IU	IF USED	ΕΦΟΣΟΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ(OYN)
IV	INVOICE VALUE	ΑΞΙΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ

- J -

JAN	JANUARY	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ
JPN	JAPAN	ΙΑΠΩΝΙΑ
JPNS	JAPANESE	ΙΑΠΩΝΕΖΟΣ, ΙΑΠΩΝΕΖΙΚΟΣ
JV	JOINT VENTURE	ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ

- K -

KC	KILOCYCLE	ΧΙΛΙΟΚΥΚΛΟΣ
KC/S	KILOCYCLES PER SECOND	ΧΙΛΙΟΚΥΚΛΟΙ ΑΝΑ ΔΕΥΤΕΡΟΛΕΠΤΟ

KDLY	KINDLY	ΕΥΤΕΝΙΚΑ
KGS	KILOGRAMS; KILOS	ΧΙΛΙΟΓΡΑΜΜΑ, ΚΙΛΑ
KM	KILOMETRE(S)	ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΟ(Α)
KOR	SOUTH KOREA	ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ
KP	KEEP	ΔΙΑΤΗΡΩ, ΣΥΝΕΧΙΖΩ, ΦΥΛΑΓΩ
KRGDS	KIND REGARDS	ΜΕ ΕΚΤΙΜΗΣΗ (ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ)
KTM	KEEL TO MAST	ΑΠΟ ΤΗΝ ΤΡΟΠΙΔΑ ΕΩΣ ΤΟ ΚΑΤΑΡΤΙ
KTS	KNOTS	KOMBOI
KW	KILOWATT(S)	ΚΙΛΟΒΑΤ

- L -

L	LINE	ΓΡΑΜΜΗ
L.P.	LOW PRESSURE	ΧΑΜΗΛΗ ΠΙΕΣΗ
L/B	LIGHT BUOY	ΦΩΤΟΣΗΜΑΝΤΗΡΑΣ
L/C	LAY CANCELLING	ΑΚΥΡΩΣΗ ΣΤΑΛΙΩΝ
L/C	LETTER OF CREDIT	ΠΙΣΤΩΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ
L/D	LAY DAYS	ΣΤΑΛΙΕΣ
L/D	LOADING / DISCHARGING	ΦΟΡΤΩΣΗ / ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ
L/S, LPS	LUMPSUM	(ΠΛΗΡΩΜΗ/ΠΙΟΣΟ) ΕΦΑΠΑΞ, ΚΑΤ' ΑΠΟΚΟΠΗ
L/S/D+UNL	LASHED / SECURED / DUNNAGED AND UNLOADED	(ΦΟΡΤΙΟ) ΔΕΜΕΝΟ / ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟ / ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΟ ΜΕ ΞΥΛΕΙΑ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΚΦΟΡΤΩΜΕΝΟ
LANBY	LARGE AUTOMATIC NAVIGATIONAL BUOY	ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΣΗΜΑΔΟΥΡΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ
LANG	LANGUAGE	ΓΛΩΣΣΑ
LASH	LIGHTER ABOARD SHIP	ΦΟΡΤΗΓΙΔΑ ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ (ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΟΥ)
LASHG	LASHING	ΠΡΟΣΔΕΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ
LAT, LATD	LATITUDE	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΠΛΑΤΟΣ
LAT	LOCAL APPARENT TIME	ΤΟΠΙΚΟΣ ΑΛΗΘΗΣ ΧΡΟΝΟΣ
LAY/CAN	LAYDAYS / CANCELLING	ΣΤΑΛΙΕΣ / ΑΚΥΡΩΣΗ
LAYCAN	LAY CANCELLING DATE	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΚΥΡΩΣΕΩΣ ΣΤΑΛΙΩΝ
LBM	LOCK AND BRIDGE MANAGEMENT	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΛΕΙΣΙΑΔΩΝ (ΛΕΚΑΝΩΝ) ΚΑΙ ΓΕΦΥΡΩΝ
LBP	LENGTH BETWEEN PERPENDICULARS	ΜΗΚΟΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΚΑΘΕΤΩΝ
LBR	LIBERIA	ΛΙΒΕΡΙΑ
LBS	LIFEBOAT STATION(S)	ΣΤΑΘΜΟΣ(ΟΙ) ΣΩΣΙΒΙΩΝ ΛΕΜΒΩΝ
LBS	POUNDS	ΛΙΒΡΕΣ
LC	LOADING CAPACITY	ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ
LCD	LIQUID CRYSTAL DISPLAY	ΟΘΟΝΗ ΥΓΡΩΝ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ
LCL	LOCAL	ΤΟΠΙΚΟΣ
LCL	LESS THAN CONTAINER LOAD	ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ Ο,ΤΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΦΟΡΤΩΣΕΙ ΕΝΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΟ
LCLY	LOCALLY	ΤΟΠΙΚΑ
LCR	LOCAL CURRENT RATE	ΤΟΠΙΚΟΣ ΤΡΕΧΩΝ ΡΥΘΜΟΣ
LD	LOAD	ΦΟΡΤΩΝΩ
LDL	LOADED	ΦΟΡΤΩΜΕΝΟΣ, ΕΜΦΟΡΤΟΣ
LDG	LOADING; LEADING	ΦΟΡΤΩΣΗ, ΟΔΗΓΩ
LDGINST	LOADING INSTRUMENT	ΟΡΓΑΝΟ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ
LES	LAND EARTH STATION	ΕΠΙΓΕΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
LET, LTR	LETTER	ΓΡΑΜΜΑ, ΕΠΙΣΤΟΛΗ
LF	LOW FREQUENCY	ΧΑΜΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
LFO	LIGHT FUEL OIL	ΕΛΑΦΡΥ ΚΑΥΣΙΜΟ (ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ)

LFT	LIFT	ΑΝΥΨΩΝΩ, ΑΝΥΨΩΣΗ, ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΑΣ
LG	LENGTH	ΜΗΚΟΣ
LGC	LIQUEFIED GAS CARRIER	ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΑΕΡΙΩΝ
LGT, LT	LIGHT	ΕΛΑΦΡΥΣ, ΦΑΡΟΣ
LH	LOWER HOLD	ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΑΜΠΑΡΙ
LHG	LIQUEFIED HAZARDOUS GAS	ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟ ΑΕΡΙΟ
LHW	LOWER HIGH WATER	ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΥΨΟΣ ΠΛΗΜΜΥΡΙΔΑΣ
LIQ; LIQD	LIQUID	ΥΤΡΟ
LIQDLEVL	LIQUID LEVEL	ΣΤΑΘΜΗ ΥΤΡΟΥ
LIT	LITRE	ΛΙΤΡΟ
LKLY	LIKELY	ΠΙΘΑΝΟΣ, ΠΙΘΑΝΩΣ
LL / LLINE	LOAD LINE	ΓΡΑΜΜΗ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ
LLW	LOWER LOW WATER	ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΥΨΟΣ ΑΜΠΩΤΗΣ
LMT	LOCAL MEAN TIME	ΜΕΣΗ ΤΟΠΙΚΗ ΩΡΑ
LNB	LARGE NAVIGATIONAL BUOY	ΜΕΓΑΛΗ ΣΗΜΑΔΟΥΡΑ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑΣ
LNG	LIQUEFIED NATURAL GAS	ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ
LO, LUBO	LUBRICATING OIL	ΛΑΔΙ ΛΙΠΑΝΣΕΩΣ / ΛΙΠΑΝΤΙΚΟ ΕΛΑΙΟ
LO/LO	LIFT ON / LIFT OFF	ΑΝΕΒΑΣΜΑ / ΚΑΤΕΒΑΣΜΑ, ΜΕΘΟΔΟΣ ΚΑΘΕΤΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΜΕ ΓΕΡΑΝΟΥΣ
LOA	LENGTH OVERALL	ΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ
LOADG	LOADING	ΦΟΡΤΩΣΗ
LOADPORT	LOADING PORT	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ
LOC	LOCATION	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ, ΤΟΠΟΣ, ΘΕΣΗ
LOD	LIMITS OF DRAFT	ΟΡΙΑ ΒΥΘΙΣΜΑΤΟΣ
LOH	LOSS OF HIRE	ΑΠΩΛΕΙΑ ΝΑΥΛΟΥ
LOI	LETTER OF INDEMNITY	ΕΓΓΥΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ / ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ
LONG	LONGITUDE	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΜΗΚΟΣ
LOP	LETTER OF PROTEST	ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑΣ
LOP	LINE OF POSITION	ΓΡΑΜΜΗ ΘΕΣΕΩΣ
LOROVC	LOWER OVERCAST	ΧΑΜΗΛΗ ΝΕΦΩΣΗ
LOT	LOAD ON TOP (PROCEDURE)	ΜΕΘΟΔΟΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΟ ΕΡΜΑ
LOW	LAST OPEN WATER	ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΑΝΟΙΚΤΑ ΥΔΑΤΑ (ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΕ ΠΑΓΟΥΣ)
LP	LOW PRESSURE	ΧΑΜΗΛΗ ΠΙΕΣΗ
LPG	LIQUEFIED PETROLEUM GAS	ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΑΕΡΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΟΥΣ
LPOOL, LPL	LIVERPOOL	ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ
LPTB	LOW PRESSURE TURBINE	ΣΤΡΟΒΙΛΟΣ (ΤΟΥΡΜΠΙΝΑ) ΧΑΜΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ
LR	LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING	ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ ΛΟΪΔ (ΒΡΕΤΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ)
LRIT	LONG RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING (MARITIME SECURITY)	ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΕΕ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΣ (ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ)
LRP	LONG RANGE PLANNING	ΣΧΕΔΙΟ ΜΕΓΑΛΗΣ ΑΚΤΙΝΑΣ ΔΡΑΣΕΩΣ
LS	LEFT SIDE	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΠΛΕΥΡΑ
LSA	LIFE-SAVING APPLIANCES CODE	ΚΩΔΙΚΑΣ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ
LSB	LOWER SIDE BAND	ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΗ ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΑΚΟΥΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
LSD	LASHED SECURED DUNNAGED	ΦΟΡΤΙΟ ΔΕΜΕΝΟ, ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΟ ΜΕ ΕΥΛΕΙΑ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ
LSE	LIFE SAVING EQUIPMENT	ΣΩΣΙΒΙΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
LT	LOCAL TIME	ΤΟΠΙΚΗ ΩΡΑ
LT	LONG TON (1016.05 KILOGRAMS)	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΒΑΡΟΥΣ (2240 ΛΙΒΡΕΣ = 1016,05 ΚΙΛΑ)

L.T.	LINER TERMS	ΟΡΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
LTD	LIMITED	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟΣ, ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ
LTD	LOWER TWEEN DECK	ΚΑΤΩΤΕΡΟΣ ΚΟΥΡΑΔΟΡΟΣ
LTHO	LIGHTHOUSE	ΦΑΡΟΣ
LTL	LITTLE	ΜΙΚΡΟΣ, ΛΙΓΟΣ
LTNG	LIGHTNING	ΑΣΤΡΑΠΗ
LTR, LTS	LITRES	ΛΙΤΡΑ
LTV	LIGHT VESSEL	ΕΛΑΦΡΥ ΠΛΟΙΟ, ΦΑΡΟΠΛΟΙΟ
LUT	LOCAL USER TERMINAL	ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΟΠΙΚΟΥ ΧΡΗΣΤΗ
LV	LEAVE	ΦΕΥΓΩ, ΑΝΑΧΩΡΩ
LVL	LEVEL	ΣΤΑΘΜΗ, ΕΠΙΠΕΔΟ
LW	LOW WATER	ΑΜΠΩΤΗ, ΡΗΞΙΑ
LWL	LOAD WATER LINE	ΕΜΦΟΡΤΟΣ ΙΣΑΛΟΣ ΓΡΑΜΜΗ
LWR	LOWER	ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΟΣ, ΚΑΤΩΤΕΡΟΣ
LWT	LIGHT WEIGHT	ΒΑΡΟΣ ΑΦΟΡΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
LYR	LAYER	ΣΤΡΩΜΑ, ΣΤΡΩΣΗ
LZ	LOADING ZONE; LANDING ZONE	ΖΩΝΗ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ, ΖΩΝΗ ΑΠΟΘΕΣΕΩΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

- M -

M	METRE(S); MINUTE(S)	ΜΕΤΡΟ(Α), ΛΕΠΤΟ(Α)
M ³ , MC	CUBIC METRE(S)	ΚΥΒΙΚΟ(Α) ΜΕΤΡΟ(Α)
M/D	MULTIDECKER	ΠΛΟΙΟ ΜΕ ΠΟΛΛΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΑ
M/F	MADE FAST	ΠΡΟΣΔΕΜΕΝΟΣ
M/M	MINIMUM / MAXIMUM (CARGO QUANTITY)	ΕΛΑΧΙΣΤΗ / ΜΕΓΙΣΤΗ ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΦΟΡΤΙΟΥ
M/R	MASTER'S RECEIPT; MATE'S RECEIPT	ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ, ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
M&R, MAR	MAINTENANCE AND REPAIRS	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
M/S, MS	MOTOR SHIP	ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ ΠΛΟΙΟ
M/T, MT	MOTOR TANKER	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ
M/T, MT	METRIC TON	ΜΕΤΡΙΚΟΣ ΤΟΝΟΣ (1000 ΚΙΛΑ)
M/T	MAIL TRANSFER	ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ
M/V, MV	MOTOR VESSEL	ΦΟΡΤΗΓΟ ΠΛΟΙΟ, ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ ΠΛΟΙΟ
MACH	MACHINE; MACHINERY	ΜΗΧΑΝΗ, ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ
MAG	MAGNETIC / MAGNETIZED MATERIAL	ΜΑΓΝΗΤΙΚΟ / ΜΑΓΝΗΤΙΣΜΕΝΟ ΥΑΛΙΚΟ
MANTECH DEPT	MANAGER OF TECHNICAL DEPARTMENT	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
MAR	MARCH	ΜΑΡΤΙΟΣ
MAR	MARITIME	ΝΑΥΤΙΚΟΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ
MARDEP	MARITIME DEPARTMENT	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΤΜΗΜΑ
MAREP	MARINER REPORTING SYSTEM	ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΑΟΜΕΝΩΝ
MARPOL	MARINE POLLUTION PREVENTION (INTERNATIONAL CONVENTION)	ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ
MAS	MANDATORY ANNUAL SURVEY	ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
MASS	MASSACHUSETTS	ΜΑΣΣΑΧΟΥΣΕΤΗ
MAX	MAXIMUM	ΜΕΓΙΣΤΟΣ
MAYDAY	DISTRESS SIGNAL (SPOKEN)	ΣΗΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (ΛΕΚΤΙΚΟ)
MB	MERCHANTABILITY	ΜΕΣΙΤΗΣ
MB	MAIN BEARING	ΚΥΡΙΟ ΡΟΥΛΕΜΑΝ / KOYZINETO
MB(S)	MILIBAR(S)	ΧΙΛΙΟΣΤΟΒΑΡΟ(Α), ΜΙΛΙΜΠΑΡ
MCC	MISSION CONTROL CENTRE	ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ
MCHY	MACHINERY	ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

MCO	MAXIMUM CONTINUOUS OPERATION	ΜΕΓΙΣΤΗ ΙΣΧΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ
MD, MID	MIDDLE	ΜΕΣΟ ΣΗΜΕΙΟ, ΜΕΣΗ, ΚΕΝΤΡΟ
MDNT, MIDN	MIDNIGHT	ΜΕΣΑΝΥΧΤΑ
MDO	MARINE DIESEL OIL	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΝΗΣΕΩΝ
ME	MAIN ENGINE	ΚΥΡΙΑ ΜΗΧΑΝΗ
MED	MEDITERRANEAN SEA	ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΑ
MED	MEDICAL ASSISTANCE REQUIRED	ΑΙΓΑΙΤΕΙΤΑΙ/ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΙΑΤΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ
MEM	MEMBER	ΜΕΛΟΣ
MES	MOBILE EARTH STATION	ΚΙΝΗΤΟΣ ΕΠΙΓΕΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
MES	MARINE EVACUATION SYSTEM	ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΚΕΝΩΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ
MET	METEOROLOGICAL	ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΟΣ
MF	MEDIUM FREQUENCY	ΜΕΣΑΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
MFG	MANUFACTURING	ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΕΙ
MFR	MANUFACTURER	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ
MGA	MASTER'S GENERAL ACCOUNT	ΓΕΝΙΚΟΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
MGN	MARINE GUIDANCE NOTICE	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΔΗΓΙΑ
MGO	MAIN ENGINE & GENERATOR OIL	ΛΑΔΑΙ ΚΥΡΙΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΗΣ
MH	MAIN HOLD / HATCH	ΚΥΡΙΟ ΑΜΠΑΡΙ / ΚΟΥΒΟΥΣΙ
MHO	MAIN HOLDS ONLY	ΜΟΝΟ ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΑΜΠΑΡΙΑ
MHW	MEAN HIGH WATER	ΜΕΣΟ ΥΨΟΣ ΠΛΗΜΜΗΣ
MHz	MEGAHERTZ	ΜΕΓΑΧΕΡΤΖ
MI	MILE	ΜΙΛΙ
MIC	MAN IN CHARGE	Ο ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ / Ο ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ
MID	MARITIME IDENTIFICATION DIGITS	ΨΗΦΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ MMSI)
MIN	MINIMUM	ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ
MIN(S)	MINUTE(S)	ΑΕΠΤΟ(Α)
MISC	MISCELLANEOUS	ΑΝΑΜΕΙΚΤΟΣ
MISG	MISSING	ΑΠΩΝ, ΑΓΝΟΟΥΜΕΝΟΣ
MKR	MAKER	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ, ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΣ
MKT	MARKET	ΑΓΟΡΑ
ML	MY LETTER; MILLILITRE	Η ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΜΟΥ, ΧΙΛΙΟΣΤΟΛΙΤΡΟ
MLD	MILD	ΗΠΙΟΣ, ΕΛΑΦΡΟΣ
MLS	MILES	ΜΙΛΙΑ
MLW	MEAN LOW WATER	ΜΕΣΟ ΥΨΟΣ ΑΜΠΩΤΗΣ / ΡΗΧΙΑΣ
MM	MILLIMETRES	ΧΙΛΙΟΣΤΑ
MMSI	MARITIME MOBILE SERVICE IDENTITY CODE (9 DIGITS)	ΚΩΔΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (9 ΨΗΦΙΑ)
MNG	MORNING	ΠΡΩΙ, ΠΡΩΙΝΟ
Mngr	MANAGER	ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
MNS	MINUTES	ΑΕΠΤΑ
MNY	MANY	ΠΟΛΛΟΙ, ΠΟΛΛΑ
MO	MONTH; MAIL ORDER	ΜΗΝΑΣ, ΑΝΤΙΚΑΤΑΒΟΛΗ, ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ
MODLY	MODERATELY	ΜΕΤΡΙΑ, ΜΕΤΡΙΩΣ
MODU	MOBILE OFFSHORE DRILLING UNIT	ΚΙΝΗΤΗ ΜΟΝΑΔΑ ΓΕΩΤΡΗΣΕΩΣ ΣΤΟ ΑΝΟΙΚΤΟ ΠΕΛΑΓΟΣ
MOLCHOP	MORE OR LESS CHARTERERS' OPTION	ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ή ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΤΩΝ (ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΟ %)
MOLOO	MORE OR LESS OWNERS' OPTION	ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ή ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ
MOM	MOMENT	ΑΕΠΤΟ

MON	MONDAY	ΔΕΥΤΕΡΑ
MORN, MRNG	MORNING	ΠΡΩΙ
MOT	MONTHLY OVERTIME	ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ
MOV	MOVE	ΚΙΝΟΥΜΑΙ, ΚΙΝΗΣΗ
MPC, MPS	MULTI PURPOSE CARGO SHIP	ΦΟΡΤΗΓΟ ΠΛΟΙΟ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ
MPH	MILES PER HOUR	ΜΙΛΙΑ ΑΝΑ ΩΡΑ
MPP	MOST PROBABLE POSITION	ΤΟ ΠΙΟ ΠΙΘΑΝΟ ΣΤΙΓΜΑ
MRCC	MARITIME RESCUE	ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ
	COORDINATION CENTRE	ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
MRSC	MARITIME RESCUE SUBCENTRE	ΥΠΟΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
MS	MIDSHIPS	ΜΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
MSCA	MISSING CARGO	ΕΛΛΕΙΠΟΝ ΦΟΡΤΙΟ
MSG	MESSAGE	ΜΗΝΥΜΑ
MSI	MARITIME SAFETY INFORMATION	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
MSL	MEAN SEA LEVEL	ΜΕΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΣΤΑΘΜΗ
MSMB	MISSING MAIL BAG	ΕΞΑΦΑΝΙΣΜΕΝΟΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΑΚΟΣ
MSTLY	MOSTLY	ΚΥΡΙΩΣ, ΚΑΤΑ ΚΥΡΙΟ ΛΟΓΟ
MT, MTIME	MEAN TIME	ΜΕΣΗ ΩΡΑ
MT, MTON	METRIC TON (1000 KGS)	ΜΕΤΡΙΚΟΣ ΤΟΝΟΣ (2204,6 ΛΙΒΡΕΣ = 1000 ΚΙΛΑ)
MTDWT	METRIC TONS DEADWEIGHT	ΝΕΚΡΟ ΒΑΡΟΣ ΣΕ ΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΤΟΝΟΥΣ
MTG	MEETING	ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ, ΣΥΣΚΕΨΗ, ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ
MTH	MONTH	ΜΗΝΑΣ
MTKS	MANY THANKS	ΠΟΛΛΑ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ
MTL	MEAN TIDE LEVEL	ΜΕΣΗ ΣΤΑΘΜΗ ΠΑΛΙΡΡΟΙΑΣ
MTN	MOUNTAIN	ΟΡΟΣ, ΒΟΥΝΟ
MTS	METRES	ΜΕΤΡΑ
MUM	MARITIME USERS MANUAL	ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΧΡΗΣΤΩΝ
MWHILE	MEANWHILE	ΕΝΔΙΑΜΕΣΩΣ, ΕΝ ΤΩ ΜΕΤΑΞΥ
MWL	MEAN WATER LEVEL	ΜΕΣΗ ΣΤΑΘΜΗ ΝΕΡΟΥ
MX	MEXICO	ΜΕΞΙΚΟ
MXD	MIXED	ΑΝΑΜΕΙΚΤΟΣ
MUT	MUTILATED	ΑΚΡΩΤΗΡΙΑΣΜΕΝΟΣ

- N -

N	NORTH	ΒΟΡΡΑΣ, ΒΟΡΙΑΣ, ΒΟΡΕΙΟΣ
N	NEW	ΝΕΟΣ, ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟΣ
N/A, NA	NOT AVAILABLE	ΜΗ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΣ
N/A	NOT APPLICABLE	ΑΝΕΦΑΡΜΟΣΤΟΣ
N/B	NEW BUILDING	ΝΕΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ / ΚΤΙΣΙΜΟ
N/O	NO ORDERS	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΟΔΗΓΙΕΣ/ΕΝΤΟΛΕΣ
NA	COMMUNICATION WITH THIS SUBSCRIBER IS NOT ADMITTED	Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΠΟΔΕΚΤΗ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΤΡΕΠΤΗ
NA	NEAREST APPROACH	KONTINOTERO ΣΗΜΕΙΟ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΣ
NA	NO ACCOUNT	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ
NA	NORTH AMERICA	ΒΟΡΕΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ
NAA	NOT ALWAYS AFLOAT	ΟΧΙ ΠΑΝΤΟΤΕ ΣΕ ΕΠΙΠΛΕΥΣΗ
NAABS A	NOT ALWAYS AFLOAT BUT SAFELY AGROUND	ΟΧΙ ΠΑΝΤΟΤΕ ΣΕ ΕΠΙΠΛΕΥΣΗ ΆΛΛΑ ΠΡΟΣΑΡΑΓΜΕΝΟ ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (ΣΕ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ)
NAMEPA	NORTH AMERICAN MARINE ENVIRONMENT PROTECTION ASSOCIATION	ΒΟΡΕΙΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

NAT	NATIONAL	ΕΘΝΙΚΟΣ
NAUT	NAUTICAL	ΝΑΥΤΙΚΟΣ
NAV	NAVAL; NAVIGATION	ΝΑΥΤΙΚΟΣ (ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ), ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ
NAVAREA	NAVIGATIONAL AREA	ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΑΓΓΕΛΙΕΣ / ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ
NAVTEX	NAVIGATIONAL AND METEOROLOGICAL WARNING BROADCAST SERVICE	ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΩΝ
NBDP	NARROW BAND DIRECT PRINTING	ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑ ΣΤΕΝΗΣ ΖΩΝΗΣ ΑΜΕΣΗΣ ΕΚΤΥΠΩΣΕΩΣ
NBR, NO, NR	NUMBER	ΑΡΙΘΜΟΣ, ΝΟΥΜΕΡΟ
NC	NO CONNECTION; NORTH COAST	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΥΝΔΕΣΗ, ΒΟΡΕΙΑ ΑΚΤΗ
NCC	NETWORK COORDINATION CENTRE (INMARSAT)	ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ (INMARSAT)
NCH	SUBSCRIBER'S NUMBER HAS BEEN CHANGED	Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ ΕΧΕΙ ΑΛΛΑΞΕΙ
NCOB	NO CARGO ON BOARD	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΦΟΡΤΙΟ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ
NCS	NETWORK COORDINATION STATION (INMARSAT)	ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ (INMARSAT)
NCSA	NORTH COAST SOUTH AMERICA	ΒΟΡΕΙΑ ΑΚΤΗ ΝΟΤΙΑΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
NCSR	NECESSARY	ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ
ND	NEXT DAY	ΕΠΟΜΕΝΗ ΗΜΕΡΑ
NDN, NONDLV	NON DELIVERY NOTIFICATION	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ
NE	NORTH EAST	ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΑ
N.E.	NOT EAST OF...	ΟΧΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΤΟΥ...
NEGO	NEGOTIATE; NEGOTIATION	ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΟΜΑΙ, ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΗ
NEI	NOT ELSEWHERE INCLUDED	ΔΕΝ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΠΟΥΘΕΝΑ ΆΛΛΟΥ
NET, NT	NET TONNAGE	ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
NETH	NETHERLANDS	ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ
NFL, NFLD	NEWFOUNDLAND	ΝΕΑ ΓΗ (ΚΑΝΑΔΑΣ)
NGT	NIGHT	NYXTA
NH	NORTH OF CAPE HATTERAS	ΒΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ ΧΑΤΕΡΑΣ (Η.Π.Α.)
NI	NO INFORMATION	ΚΑΜΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ / ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗ (-ΙΑ)
NIL	I HAVE NOTHING FOR YOU	ΔΕΝ ΕΧΩ ΤΙΠΟΤΑ ΓΙΑ ΣΕΝΑ/ΣΑΣ
NL	NOT PERMITTED	ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ
NLM, NM	NAUTICAL MILE(S)	ΝΑΥΤΙΚΟ(Α) ΜΙΛΙ(Α) (1 N.M. = 1852 ΜΕΤΡΑ)
NLY	NORTHERLY	ΒΟΡΕΙΝΟΣ, ΒΟΡΕΙΩΣ
NM, NOTMAR	NOTICE TO MARINERS	ΣΥΜΒΟΥΛΗ/ΑΓΓΕΛΙΑ ΠΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΥΣ
NM	NEW MEXICO	ΝΕΟ ΜΕΞΙΚΟ
NMRS	NUMEROUS	ΠΟΛΥΑΡΙΘΜΟΣ
N.N.	NOT NORTH OF...	ΟΧΙ ΒΟΡΕΙΑ ΤΟΥ...
NN	REQUESTING SPACE ALLOCATION; WILL NOT ACCEPT	ΖΗΤΩ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟ ΧΩΡΟΥ, ΔΕΝ ΘΑ ΚΑΝΩ ΑΠΟΔΕΚΤΟ
NNE	NORTH NORTH-EAST	ΒΟΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΑ
NNNN	END OF MESSAGE	ΤΕΛΟΣ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ
NNW	NORTH NORTH-WEST	ΒΟΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΑ
NO(S)	NUMBER(S)	ΑΡΙΘΜΟΣ(ΟΙ)
NOBOB	NO BALLAST ON BOARD	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΡΜΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ
NOCN	NO CONNECTION	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΣΥΝΔΕΣΗ
NOP	NOTE OF PROTEST	ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑΣ
NOR/N.O.R.	NOTICE OF READINESS	ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ
NOR	NORWAY	ΝΟΡΒΗΓΙΑ
NORA	NOTICE OF READINESS ACCEPTED	Η ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΕΓΙΝΕ ΑΠΟΔΕΚΤΗ

NOREC	NO RECOGNITION	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΑΜΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ
NOV	NOVEMBER	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ
NP	THE CALLED PARTY IS NOT A SUBSCRIBER	Ο ΚΑΛΟΥΜΕΝΟΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗΣ
NP	NAPHTHA	ΝΑΦΘΑ
NR	NEAR	ΚΟΝΤΑ, ΠΛΗΣΙΟΝ
NR	INDICATE YOUR CALL NUMBER / MY CALL NUMBER IS...	ΕΜΦΑΝΙΣΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΚΛΗΣΕΩΣ ΣΟΥ / Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΛΗΣΕΩΣ ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ...
NR	NOT REQUIRED	ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ(OYNTAI)
NRAD	NO RISK AFTER DISCHARGE	ΚΑΝΕΝΑΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ
NRAL	NO RISK AFTER LOADING	ΚΑΝΕΝΑΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΜΕΤΑ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ
NRAS	NO RISK AFTER SHIPMENT	ΚΑΝΕΝΑΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΜΕΤΑ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ
NRN	NORTHERN	ΒΟΡΕΙΟΣ, ΒΟΡΕΙΝΟΣ
NRT	NET REGISTERED TONNAGE	ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ
N.S.	NOT SOUTH OF...	ΟΧΙ ΝΟΤΙΑ ΤΟΥ...
NSR	NORTHERN SEA ROUTE	ΒΟΡΕΙΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΡΕΙΑ
NT	NET/NETT TERMS	Η ΦΟΡΤΩΣΗ ΚΑΙ Η ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝΕΞΟΔΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ
NT	NET TON (2000 POUNDS)	ΚΑΘΑΡΟΣ ΤΟΝΟΣ (2000 ΛΙΒΡΕΣ= 907,2 ΚΙΛΑ)
NTD	NOTED	ΕΠΙΣΗΜΑΝΘΗΚΕ, ΔΙΑΠΙΣΤΩΘΗΚΕ, ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΚΕ
NTM	NOTICE TO MARINERS	ΣΥΜΒΟΥΛΗ/ΑΓΓΕΛΙΑ ΠΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΥΣ
NTP	NORMAL TEMPERATURE AND PRESSURE	ΚΑΝΟΝΙΚΗ/ΦΥΣΙΟΔΟΓΙΚΗ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΠΙΕΣΗ
NTWT	NET WEIGHT	ΚΑΘΑΡΟ ΒΑΡΟΣ
NU	NAME UNKNOWN	ΑΓΝΩΣΤΟ ΌΝΟΜΑ
NUC	NOT UNDER COMMAND	ΑΚΥΒΕΡΝΗΤΟΣ
NW	NORTH WEST	ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΑ
N.W.	NOT WEST OF...	ΟΧΙ ΔΥΤΙΚΑ ΤΟΥ...
NWE	NORTH WESTERN EUROPE	ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ
NWK, NXWK	NEXT WEEK	ΕΠΙΟΜΕΝΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ
NWP	NEWSPAPERS	ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ
NWS	NEWS	ΕΙΔΗΣΕΙΣ, ΝΕΑ
NX	NEXT	ΕΠΟΜΕΝΟΣ
NY(C)	NEW YORK (CITY)	ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ
NZ	NEW ZEALAND	ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

- O -

O	OUR	ΜΑΣ, ΔΙΚΟΣ ΜΑΣ
O.D., OD	OUTSIDE DIAMETER	ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ
O.O.W. / OOW	OFFICER ON WATCH / OFFICER OF THE WATCH	ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΦΥΛΑΚΗΣ
O/A	ON ACCOUNT OF	ΕΞΑΙΤΙΑΣ
O/B	ON BOARD	ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ, ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
O/O	ORE / OIL CARRIER	ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ / ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
O/O	ORDER OF...	ΔΙΑΤΑΓΗ ΤΟΥ...
O/T	OLD TERMS; OVERTIME	ΠΑΛΑΙΟΙ ΟΡΟΙ, ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ
OA	OVER ALL	ΟΛΙΚΟΣ, ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ
OA	OVER AGE	ΥΠΕΡΗΛΙΚΑΣ, ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΟ ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ
OB	OWNERS BONUS	ΕΠΙΔΟΜΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ
OBO	ORE / BULK / OIL CARRIER	ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ / ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΟΥ / ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

OBQ	ON BOARD QUANTITY	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ
OBS	OBSERVE	ΠΑΡΑΤΗΡΩ
OBSC	OBSCURE(D)	ΣΚΟΤΕΙΝΟΣ (ΣΚΟΤΕΙΝΙΑΣΜΕΝΟΣ)
OBSTR	OBSTRUCTION	ΕΜΠΙΟΔΙΟ, ΠΑΡΕΜΠΟΔΙΣΗ
GBT(N)	OBTAIN	ΑΠΟΚΤΩ, ΛΑΜΒΑΝΩ, ΠΑΙΡΝΩ
OCC	SUBSCRIBER IS OCCUPIED	Ο ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗΣ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΕΙΛΗΜΜΕΝΟΣ
OCC	OPERATIONS CONTROL CENTRE	ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ / ΕΡΓΑΣΙΩΝ
OCCAS, OCNL	OCCASIONAL	ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΟΣ, ΤΥΧΑΙΟΣ, ΣΠΟΡΑΔΙΚΟΣ
OCIMF	OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM	ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΔΕΥΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ
OCN	OCCASION	ΠΕΡΙΣΤΑΣΗ, ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ, ΕΥΚΑΙΡΙΑ
OCNL(Y)	OCCASIONAL(LY)	ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΑ
OCT	OCTOBER	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ
ODR, ORD	ORDER	ΠΑΡΑΓΤΕΛΙΑ, ΔΙΑΤΑΓΗ
OF CSE	OFF COURSE	ΕΚΤΟΣ ΠΟΡΕΙΑΣ
OFA/OFR	OFFER	ΠΡΟΣΦΕΡΩ, ΠΡΟΣΦΟΡΑ
OFC	OFFICE	ΓΡΑΦΕΙΟ
OFF	OFFICER	ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ
OFFCL	OFFICIAL	ΕΠΙΣΗΜΟΣ, ΝΟΜΙΜΟΣ, ΣΤΕΛΕΧΟΣ
OFLD	OFF-LOADED	ΦΟΡΤΩΜΕΝΟΣ ΣΤΑ ΑΝΟΙΧΤΑ/ΜΑΚΡΙΑ
OFS	OFFICIAL SHIP NUMBER	ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΟΥ
OGSB	ONE GOOD SAFE BERTH	ΕΝΑΣ ΚΑΛΟΣ ΑΣΦΑΛΗΣ ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ
OK	AGREED; DO YOU AGREE?	ΕΙΜΑΙ ΣΥΜΦΩΝΟΣ, ΣΥΜΦΩΝΕΙΣ; Η ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΜΑΣ
OLTR	OUR LETTER	ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ
OO	OWNER'S OPTION	ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
OOD	OFFICER OF THE DECK	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ Η.Π.Α. (ΤΟΥ 1990) ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
OPA 90	OIL POLLUTION ACT 1990 (US)	ΓΝΩΜΗ, ΑΠΟΨΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ(Α) ΟΡΙΟ(Α) ΛΙΜΕΝΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ (ΕΠΑΦΗ ΜΕ ΕΝΑΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΣΤΑΘΜΟ)
OPIN	OPINION	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ (ΤΜΗΜΑ)
OPL	OUTER PORT LIMIT(S)	ΕΠΙΛΟΓΗ
OPR	OPERATOR (CONTACT WITH A COAST STATION)	ΑΛΛΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΑ ΑΡΩΡΑ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΣ, ΓΝΗΣΙΟΣ, ΑΡΧΙΚΟΣ
OPS	OPERATIONS	ΕΝΑΣ ΑΣΦΑΛΗΣ ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ
OPT / OPTN	OPTION	ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ/ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ
ORA	OTHER RESTRICTED ARTICLES	ΑΝΟΙΚΤΟ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ
ORGNL, ORIG	ORIGINAL	ΠΛΟΙΟ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΣΤΟ ΑΝΟΙΚΤΟ ΠΕΛΑΓΟΣ (ΣΕ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ)
OSB	ONE SAFE BERTH	ΠΑΝΩ ΣΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟ
OSC	ON-SCENE COMMANDER/ COORDINATOR	ΣΤΕΓΑΝΟ ΑΠΟ ΛΑΔΙ
OSH	OPEN SHELTER DECK	ΥΠΕΡΩΡΙΑ (ΕΣ)
OSV	OFFSHORE SUPPLY VESSEL	ΕΞΩΛΕΜΒΙΟΣ
OT	ON TRUCK	ΑΛΛΟΣ
OT	OIL TIGHT	ΘΕΑ, ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ
OT	OVERTIME	ΤΟ ΤΕΛΕΞ ΜΑΣ
OTBD	OUTBOARD	ΣΤΟ ΠΑΝΩ ΜΕΡΟΣ
OTH	OTHER	ΝΕΦΟΣΚΕΠΗΣ
OTLK	OUTLOOK	
OTLX	OUR TELEX	
OTP	ON TOP	
OVC	OVERCAST	

OVHD	OVERHEAD	ΑΠΟ ΠΑΝΩ, ΕΝΑΕΡΙΟΣ
OVR	OVER	ΠΑΝΩ ΑΠΟ
OW/S, OWS	OWNERS	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ
OWISE	OTHERWISE	ΕΙΔΑΛΛΩΣ, ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ
OX	OXIDIZING MATERIAL	ΟΞΕΙΔΩΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

- P -

P	PART	ΜΕΡΟΣ
P	PORT	ΛΙΜΑΝΙ, ΑΡΙΣΤΕΡΑ
P/A, PA	PUBLIC ADDRESS SYSTEM	ΜΕΓΑΦΩΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ / ΔΙΚΤΥΟ
P/D, PD	PER DAY	ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ
P/L, PL	PARTIAL LOSS	ΜΕΡΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ
P/V	PRESSURE VACUUM (VALVE)	ΑΝΑΚΟΥΦΙΣΤΙΚΗ ΒΑΛΒΙΔΑ ΠΙΕΣΕΩΣ / ΚΕΝΟΥ
PA	PORT AFT	ΠΡΥΜΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ
PA	POSITION APPROXIMATE	ΣΤΙΓΜΑ ΚΑΤΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ
PA	PARTICULAR AVERAGE	ΜΕΡΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ
PAC	PACIFIC	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (ΩΚΕΑΝΟΣ)
PANDI	PROTECTION AND INDEMNITY	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ
PASS	PASSENGER	ΕΠΙΒΑΤΗΣ, ΕΠΙΒΑΙΝΩΝ
PAYT	PAYMENT	ΠΛΗΡΩΜΗ, ΑΜΟΙΒΗ, ΕΞΟΦΛΗΣΗ
PC	PART CARGO	ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
PC, PCT	PER CENT	ΤΟΙΣ ΕΚΑΤΟ
PCD	PACIFIC COAST DISTRICT	ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ Η.Π.Α. ΣΤΟΝ ΕΙΡΗΝΙΚΟ
PC(S)	PIECE(S)	ΚΟΜΜΑΤΙ(Α), ΤΜΗΜΑ(ΤΑ)
PCPN	PRECIPITATION	ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΚΑΤΑΚΡΗΜΝΙΣΗ, ΒΡΟΧΟΠΤΩΣΕΙΣ
PCPT	PORT CAPTAIN	ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΣ, ΑΡΧΙΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ
PD	POSITION DOUBTFUL	ΑΜΦΙΒΟΛΟ ΣΤΙΓΜΑ
PDPR	PER DAY / PRO RATA	ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ / ΚΑΤΑ ΑΝΑΛΟΓΙΑ
PDS / PUDS	POUNDS	ΛΙΡΕΣ, ΛΙΒΡΕΣ
PE	PRINTER'S ERROR	ΣΦΑΛΜΑ ΤΟΥ ΕΚΤΥΠΩΤΗ
PE	PROFESSIONAL ENGINEER	ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
PE-BAGS	PAPER BAGS	ΧΑΡΤΙΝΕΣ ΣΑΚΟΥΛΕΣ / ΤΣΑΝΤΕΣ
PEN	PENINSULA	ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ
PER, PRD	PERIOD	ΠΕΡΙΟΔΟΣ, ΕΠΟΧΗ
PER	PERISHABLE (CARGO)	ΕΥΠΑΘΕΣ (ΦΟΡΤΙΟ)
PF	PORT FORWARD	ΠΡΩΡΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ
PF, PROF	PROFORMA (INVOICE)	ΠΡΟΤΙΜΟΛΟΓΙΟ
PF	PREFER	ΠΡΟΤΙΜΩ
PG	PORT GUIDE	ΟΔΗΓΟΣ / ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ
PG	PERSIAN GULF	ΠΙΕΡΣΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
PHPD	PER HATCH PER DAY	ΑΝΑ ΚΟΥΒΟΥΣΙ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ
PIBAL	PILOT BALLOON	ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΟ ΑΕΡΟΣΤΑΤΟ (ΓΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΑΝΕΜΟΥ)
PIC	PERSON IN CHARGE	Ο ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ / Ο ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ
PIRA	NOT OBSERVED BECAUSE OF RAIN	ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΕΙ ΛΟΓΩ ΒΡΟΧΟΠΤΩΣΕΩΣ
PKG	PACKAGE	ΠΑΚΕΤΟ, ΔΕΜΑ
PKT(S)	PACKET(S)	ΠΑΚΕΤΟ(Α), ΧΑΡΤΟΚΟΥΤΟ(Α)

PLACK	PLEASE ACKNOWLEDGE	ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΒΕΒΑΙΩΣΕ ΛΗΨΗ
PLAT	PLATFORM	ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ, ΕΞΕΔΡΑ, ΑΠΟΒΑΘΡΑ
PLB	PERSONAL LOCATOR BEACON	ΑΤΟΜΙΚΗ ΣΥΣΚΕΥΗ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ
PLS	PLEASE	ΠΑΡΑΚΑΛΩ
PLTG	PLATING	ΛΑΜΑΡΙΝΑ, ΕΠΕΝΔΥΣΗ (SHELL PLATING = ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΗΜΑ ΠΛΟΙΟΥ)
PLY	POLYTHENE	ΠΟΛΥΘΕΝΙΟ, ΠΟΛΥΑΙΘΥΛΕΝΙΟ
P.M., PM	POST MERIDIEM (AFTER NOON)	ΜΕΤΑ ΜΕΣΗΜΒΡΙΑΣ
PMPT	PROMPT	ΠΡΟΤΡΕΠΩ, ΠΑΡΑΚΙΝΗΣΗ, ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΣ
PMT	PER METRIC TON	ΑΝΑ ΜΕΤΡΙΚΟ ΤΟΝΟ
PMT / PMNT	PAYMENT	ΠΛΗΡΩΜΗ, ΑΜΟΙΒΗ, ΕΞΟΦΛΗΣΗ
POB	PERSON / PEOPLE ON BOARD	ΑΤΟΜΟ (Α) ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ
POB	PILOT ON BOARD	ΠΛΟΗΓΟΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ
POC	PORT OF CALL	ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΣ
POD	PORT OF DISCHARGE	ΛΙΜΑΝΙ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ
POE	PORT OF EMBARKATION	ΛΙΜΑΝΙ ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΩΣ
POL	PORT OF LOADING	ΛΙΜΑΝΙ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ
POR	PORT OF REFUGE	ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ
POR	PORT OF REGISTRY	ΛΙΜΑΝΙ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ
POR	PAY OR RETURN	ΠΛΗΡΩΜΗ ή ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ
POR	PACIFIC OCEAN REGION	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ (ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ)
POS / PSN	POSITION	ΣΤΙΓΜΑ, ΘΕΣΗ
POT	POTABLE WATER	ΠΟΣΙΜΟ ΝΕΡΟ
PP	PER PRO, PAGES	ΑΝΤ' ΑΥΤΟΥ, ΣΕΛΙΔΕΣ
PP	CHARGES PREPAID	ΤΟ ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΠΡΟΠΛΗΡΩΘΗΚΕ
PPD	PREPAID	ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΕΝΟ
PPO	POLLUTION PREVENTION OFFICER	ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ / ΑΠΟΤΡΟΠΗ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ
PPR	PAPER	ΧΑΡΤΙ, ΕΙΓΡΑΦΟ
PRBLM	PROBLEM	ΠΡΟΒΛΗΜΑ
PRC	PEOPLES REPUBLIC OF CHINA	ΛΑΪΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ
PRCL	PARCEL	ΔΕΜΑ, ΠΑΚΕΤΟ
PRDCN	PRODUCTION	ΠΑΡΑΓΩΓΗ
PRE	PRECEDING	ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΣ
PREM	PREMIUM	ΔΩΡΟ, ΠΡΙΜ, ΠΡΟΣΘΕΤΗ / ΕΚΤΑΚΤΗ ΑΜΟΙΒΗ
PRES	PRESSURE	ΠΙΕΣΗ
PREV(LY)	PREVIOUS(LY)	ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΣ (ΩΣ)
PRF	PROOF	ΑΠΟΔΕΙΞΗ, ΠΕΙΣΤΗΡΙΟ, ΤΕΚΜΗΡΙΟ
PRIV	PRIVATE	ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ, ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΣ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΣ
PRO	PROGNOSIS	ΠΡΟΓΝΩΣΗ
PROBO	PRODUCT BULK / ORE CARRIER	ΠΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ ΣΕ ΧΥΜΑ ΜΟΡΦΗ / ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ
PROD	PRODUCT CARRIER	ΠΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ (ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ)
PROHIB	PROHIBITED	ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ, ΑΠΑΓΟΡΕΥΜΕΝΟΣ
PROP	PROPELLER	ΕΛΙΚΑ, ΠΡΟΠΕΛΑ
PRS	PAIRS	ZEYTH, ΖΕΥΓΑΡΙΑ
PRSTG	PERSISTING	ΕΠΙΜΟΝΟΣ
PS, P.S.	POST SCRIPTUM	ΥΣΤΕΡΟΓΡΑΦΟ
PS	PILOT STATION	ΠΛΟΗΓΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ

PS	PFERDESTARKE (GERMAN: HORSE POWER)	ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ, ΙΠΠΟΣ, ΑΤΜΟΪΠΠΟΣ (ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΛΕΞΗ)
PSBL	POSSIBLE	ΔΥΝΑΤΟΣ, ΕΦΙΚΤΟΣ
PSC	PORT STATE CONTROL	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ, ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑ
PSFP	PROVIDED SHORE FACILITIES PERMIT	ΑΔΕΙΑ ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ /ΥΠΑΡΧΟΝΤΩΝ ΕΥΚΟΛΙΩΝ ΤΗΣ ΞΗΡΑΣ (ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΟΤΙ ΟΙ ΕΥΚΟΛΙΕΣ ΞΗΡΑΣ ΤΟ ΕΠΙΤΡΕΠΟΥΝ)
PSI	POUNDS PER SQUARE INCH	ΛΙΒΡΕΣ ΑΝΑ ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΗ ΙΝΤΣΑ
PST	PACIFIC STANDARD TIME	ΣΤΑΘΕΡΗ ΩΡΑ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ
PSV	PLATFORM SUPPLY VESSEL	ΠΛΟΙΟ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ
PT	POINT	ΣΗΜΕΙΟ, ΑΚΡΟ, ΜΟΝΑΔΑ
PTLY	PARTLY	ΜΕΡΙΚΩΣ, ΕΝ ΜΕΡΕΙ, ΚΑΤΑ ΕΝΑ ΜΕΡΟΣ
PTM	PORT AND TERMINAL MANAGEMENT	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ
PTN	PORTION	ΜΕΡΙΔΙΟ, ΜΕΡΙΔΑ, ΤΜΗΜΑ
PTO	PLEASE TURN OVER	ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΠΑΡΑΔΩΣΤΕ / ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΤΕ / ΣΤΡΙΨΤΕ / ΓΥΡΙΣΤΕ ΠΙΣΩ
PTS	PORTS	ΛΙΜΑΝΙΑ
PTSD	PORT SIDE	ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΠΛΕΥΡΑ, ΠΟΡΤ ΣΑΪΝΤ (ΑΙΓΥΠΤΟΣ)
PUB(L)	PUBLIC	ΔΗΜΟΣΙΟΣ, ΚΡΑΤΙΚΟΣ
PURCH	PURCHASE; PURCHASING	ΑΓΟΡΑΖΩ, ΨΩΝΙΖΩ, ΑΓΟΡΑ, ΑΓΟΡΑΣΤΙΚΟΣ
PV	PILOT VESSEL	ΠΛΟΗΓΙΔΑ, ΠΛΑΟΤΙΝΑ
PVL	PREVAIL	ΕΠΙΚΡΑΤΩ, ΥΠΕΡΙΣΧΥΩ
PVT, PTE	PRIVATE	ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ, ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΣ, ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΣ
PVT	PERFORMANCE VERIFICATION TEST	ΔΟΚΙΜΗ / ΕΞΕΤΑΣΗ ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΣΕΩΣ / ΑΠΟΔΟΣΕΩΣ
PW	PER WEEK	ΑΝΑ ΕΒΔΟΜΑΔΑ
PWHPD	PER WORKING HATCH PER DAY	ΑΝΑ ΚΟΥΒΟΥΣΙ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ
PWWD	PER WEATHER WORKING DAY	ΑΝΑ ΚΑΙΡΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΟΣ ΕΡΓΑΣΙΜΗ ΗΜΕΡΑ
- Q -		
Q, QRT	QUARTER	ΤΕΤΑΡΤΟ, ΙΣΧΙΟ, ΧΩΡΟΣ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΣ
QC	QUALITY AT CAPTAIN'S OPTION	Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΕΙΝΑΙ ΣΤΗΝ ΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ
QLTY	QUALITY	ΠΟΙΟΤΗΤΑ, ΙΔΙΟΤΗΤΑ
QNTY, QT, QTY	QUANTITY	ΠΟΣΟΤΗΤΑ
QQ	WHICH	ΤΟ ΟΠΟΙΟ / ΤΑ ΟΠΟΙΑ
QTD	QUOTED	ΑΝΕΦΕΡΕ, ΠΑΡΕΘΕΣΕ, ΕΠΙΚΑΛΕΣΤΗΚΕ, ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ
QTE	QUOTE	ΑΝΑΦΕΡΩ, ΠΑΡΑΘΕΤΩ (ΑΥΤΟΥΣΙΟ ΚΕΙΜΕΝΟ)
QTN	QUOTATION	ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΚΕΙΜΕΝΟΥ, ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΕΠΙΣΗΜΗ ΤΙΜΗ (ΟΙΚΟΝ.)
QUA	QUANTITY	ΠΟΣΟΤΗΤΑ
QUAD	QUADRANT	ΤΕΤΑΡΤΗΜΟΡΙΟ, ΤΕΤΑΡΤΟΚΥΚΛΙΟ
QUES	QUESTION(S)	ΕΡΩΤΗΣΗ(ΕΙΣ)

- R -

R	RECEIVED	ΕΛΑΒΑ, ΕΛΗΦΘΗ, ΛΗΦΘΕΝ
R/E	RATE OF EXCHANGE	ΤΙΜΗ / ΙΣΟΤΙΜΙΑ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ
R/T, RT	RADIO TELEPHONE	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ

R/V	ROUND VOYAGE	ΤΑΞΙΔΙ ΜΕΤ' ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ, ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ
RAC	RESERVED AIR CARGO	ΚΛΕΙΣΜΕΝΟ / ΠΡΟΚΡΑΤΗΜΕΝΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ
RADAR	RADIO DETECTION AND RANGING	ΡΑΔΙΟΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΣΤΟΧΩΝ ΣΕ ΑΠΟΣΤΑΣΗ
RADAT	RADIO DATA	ΑΣΥΡΜΑΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ (ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ)
RAP	I SHALL CALL YOU BACK	ΘΑ ΣΕ ΚΑΛΕΣΩ ΕΓΩ (ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ)
RAPDLY	RAPIDLY	ΓΡΗΓΟΡΑ, ΜΕ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
RB	RELATIVE BEARING	ΣΧΕΤΙΚΗ ΔΙΟΠΤΕΥΣΗ
RC	NON-DIRECTIONAL RADIO BEACON	ΜΗ ΚΑΘΟΔΗΓΗΤΙΚΟΣ ΡΑΔΙΟΦΑΡΟΣ
RCC	RESCUE COORDINATION CENTRE	ΚΕΝΤΡΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ
RCC	RADIO COMMUNICATION CENTRE	ΚΕΝΤΡΟ ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
RCGNZ	RECOGNIZE	ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΩ
RCH	REACH	ΦΘΑΝΩ, ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΩ, ΠΛΗΣΙΑΖΩ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΩ ΣΥΣΤΗΝΩ, ΕΙΣΗΓΟΥΜΑΙ, ΥΠΟΔΕΙΚΝΥΩ
RCMND	RECOMMEND	ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΩ
RCOGNZ	RECOGNIZE	ΣΥΣΤΗΝΩ, ΕΙΣΗΓΟΥΜΑΙ, ΥΠΟΔΕΙΚΝΥΩ
RCOMND	RECOMMEND	ΛΗΨΗ, ΠΑΡΑΛΑΒΗ, ΑΠΟΔΕΙΞΗ
RCPT	RECEIPT	(ΠΑΡΑ)ΛΑΜΒΑΝΩ, ΠΑΡΑΛΗΦΘΕΙΣ
RCV(D)	RECEIVE(D)	ΠΑΡΑΛΗΠΤΕΣ, ΑΠΟΛΕΚΤΕΣ
RCVRS	RECEIVERS	ΤΑΞΙΔΙ ΜΕΤ' ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ, ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ
RD	ROUND TRIP	ΚΑΘΟΔΗΓΗΤΙΚΟΣ ΡΑΔΙΟΦΑΡΟΣ
RD	DIRECTIONAL RADIO BEACON	ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ / ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΗΜΕΡΕΣ
RD	RUNNING DAYS	ΠΡΟΩΘΟΥΜΕΝΗ ΚΛΗΣΗ
RDI	REDIRECTED CALL	ΡΑΔΑ, ΖΩΝΗ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ
RDS	ROADS	ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ / ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ
RE	WITH REFERENCE TO	ΔΙΕΝΕΡΓΩ ΕΠΑΝΕΛΕΓΧΟ
RE-CHK	RE-CHECK	ΕΠΑΝΑΠΑΡΑΔΟΣΗ
REDELY	REDELIVERY	ΑΝΑΦΟΡΑ, ΠΑΡΑΠΟΜΗ, ΣΥΣΤΑΣΗ
REF	REFERENCE, REFERRING	ΨΥΓΕΙΟ
REFR	REFRIGERATOR	ΠΕΡΙΟΧΗ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
REG, RGN	REGION	ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ
REG.NO	REGISTRATION NUMBER	ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΜΟΥ
REMYLET	REFERENCE MY LETTER	ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ/ΤΕΛΕΞ ΜΟΥ
REMYTEL	REFERENCE MY TELEGRAM/TELEX	ΑΝΑΦΕΡΘΗΚΕ, ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ
REP	REPORTED	ΑΠΑΙΤΩ, ΖΗΤΩ, ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΙ, ΑΙΤΗΣΗ
REQ	REQUIRE; REQUEST	ΑΙΤΗΣΗ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΣ ΥΛΙΚΟΥ
REQ	REQUISITION	ΕΡΕΥΝΑ
RES	RESEARCH	ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΜΑΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
RETELCON	REFERENCE TELEPHONE COMMUNICATION	ΠΟΥ ΑΝΑΣΤΡΕΦΕΙ / ΑΝΤΙΣΤΡΕΦΕΙ
REV	REVERSING (ED)	(ΠΕΡΙ)ΣΤΡΟΦΕΣ ΑΝΑ ΛΕΠΤΟ
REV/MIN, REVMIN	REVOLUTIONS PER MINUTE	ΡΑΔΙΟΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
RF	RADIO FREQUENCY	ΜΕ ΕΚΤΙΜΗΣΗ
RGDS	REGARDS	ΑΓΡΙΑ / ΤΑΡΑΓΜΕΝΗ (ΘΑΛΑΣΣΑ)
RGH	ROUGH	ΑΥΠΟΥΜΑΙ, ΜΕ ΛΥΠΗ ΜΟΥ...
RGRT	REGRET	ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ
RIS	RIVER INFORMATION SERVICES	ΒΡΑΧΟΣ, ΒΡΑΧΩΔΗΣ
RK	ROCK(Y)	ΡΟΛΛΑ
RLS	ROLLS	ΑΙΘΟΥΣΑ, ΔΩΜΑΤΙΟ, ΧΩΡΟΣ
RM	ROOM	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ(ΕΙΣ), ΣΧΟΛΙΟ(Α)
RMK(S)	REMARK(S)	ΕΜΒΑΣΜΑ
RMTNC	REMITTANCE	

RNG	RANGE	ΑΚΤΙΝΑ
RNLI	ROYAL NATIONAL LIFEBOAT INSTITUTION	ΒΑΣΙΛΙΚΟ ΕΘΝΙΚΟ ΙΑΡΥΜΑ ΣΩΣΙΒΙΩΝ ΛΕΜΒΩΝ
RNR	RATE NOT REPORTED	Ο ΡΥΘΜΟΣ ΔΕΝ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ
RNwy	RUNWAY	ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΩΝ – ΑΠΟΓΕΙΩΣΕΩΝ
RO/RO	ROLL ON / ROLL OFF	ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ ΠΛΟΙΟ
ROB	REMAINED (ING) ON BOARD (CARGO, BUNKERS)	ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΦΟΡΤΙΟΥ / ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ
ROE	REST OF EUROPE	Η ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΥΡΩΠΗ
ROLET	REFERENCE OUR LETTER	ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΜΑΣ
ROP	RESPONSIBLE OPERATOR POSITION	ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΧΕΙΡΙΣΤΗ
ROTEL	REFERENCE OUR TELEGRAM/TELEX	ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ/ΤΕΛΕΞ ΜΑΣ
ROT(LX)	REFERRING TO OUR TELEX	ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΤΕΛΕΞ ΜΑΣ
ROTN	ROTATION	ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΗ
ROV	REMOTELY OPERATED VEHICLE	ΟΧΗΜΑ ΧΕΙΡΙΖΟΜΕΝΟ ΑΠΟ ΑΠΟΣΤΑΣΗ
ROW	REST OF WORLD	Ο ΥΠΟΛΟΙΠΟΣ ΚΟΣΜΟΣ
RPD(LY)	RAPID(LY)	ΓΡΗΓΟΡΟΣ, ΓΡΗΓΟΡΑ, ΜΕ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
RPM	REVOLUTIONS PER MINUTE	(ΠΕΡΙ)ΣΤΡΟΦΕΣ ΑΝΑ ΛΕΠΤΟ
RPR	REPAIRS	ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ
RPT	REPEAT (ED) (ING)	ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΩ, ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΣ
RPT	REPORT	ΑΝΑΦΕΡΩ, ΑΝΑΦΟΡΑ
RQMTS	REQUIREMENTS	ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ, ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ, ΑΝΑΓΚΕΣ
RQST	REQUEST	ΑΙΤΗΣΗ
RS	RED SEA	ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ
RSBA	RETRANSMISSION STILL BEING ATTEMPTED	ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΑΚΟΜΑ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΕΠΑΝΕΚΠΟΜΠΗΣ
RSC	RESCUE SUB-CENTRE	ΥΠΟΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ
RSPCTV(LY)	RESPECTIVE(LY)	ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΣ, ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΣ
RSV	RESERVE	ΚΛΕΙΝΩ, ΚΑΝΩ ΚΡΑΤΗΣΗ, ΕΠΙΦΥΛΑΣΣΩ(ΟΜΑΙ)
RSVP	REPORNEZ S'IL VOUS PLAÎT	ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΑΠΑΝΤΗΣΤΕ
RTA	REQUIRED TIME OF ARRIVAL	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΕΩΣ ΤΗΝ ΑΦΙΞΗ (ΚΑΤΑΠΛΟΥ)
RTBA	RATE TO BE ARRANGED	ΘΑ ΥΠΑΡΞΕΙ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΡΥΘΜΟ
RTL	SENDING A RADIO TELEX LETTER	ΓΙΝΕΤΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΤΥΠΗΚΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ
RTRN	RETURN	ΕΠΙΣΤΡΕΦΩ, ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ
RVR	RIVER	ΠΟΤΑΜΟΣ
RVRT	REVERT	ΕΠΑΝΕΡΧΟΜΑΙ
RVSD	REVISED	ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΟΣ, ΔΙΟΡΘΩΜΕΝΟΣ
RVTG	REVERTING	ΘΑ ΕΠΑΝΕΛΘΩ
RX	RECEIVER	ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ, ΑΠΟΔΕΚΤΗΣ
RYC	REFERRING TO YOUR CABLE	ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ ΣΑΣ
RYLET	REFERENCE YOUR LETTER	ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΣΑΣ
RYT	REFERRING TO YOUR TELEX	ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΤΕΛΕΞ ΣΑΣ
RYT	REGARDING YOUR TELEX	ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΤΕΛΕΞ ΣΑΣ

– S –

S, STH	SOUTH	ΝΟΤΟΣ, ΝΟΤΙΟΣ
S	STARBOARD	ΔΕΞΙΑ
S&FA	SHIPPING AND FORWARDING AGENT	ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
S&W	SEDIMENT AND WATER	ΚΑΤΑΚΑΘΙΑ ΚΑΙ ΝΕΡΟ

S/N	SHIPPING NOTE	ΔΕΛΤΙΟ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ
S/O	SHIPOWNER	ΠΛΑΙΟΚΤΗΤΗΣ
S/PORE, SING	SINGAPORE	ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ
S/S	SLOW STEAM; STEAM SHIP	ΜΙΚΡΗ ΚΙΝΗΤΗΡΙΑ ΔΥΝΑΜΗ / ΜΙΚΡΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ, ΑΤΜΟΠΛΟΙΟ
SA	STARBOARD AFT	ΠΙΡΥΜΑ ΔΕΞΙΑ
SA	SOUTH AMERICA	ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ
SA	SOUTH AFRICA	ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ
SAR	SEARCH AND RESCUE	ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ
SARSAT	SEARCH AND RESCUE SATELLITE-AIDED TRACKING	ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΣ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ
SART	SEARCH AND RESCUE RADAR TRANSPONDER	ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΑΣ ΡΑΝΤΑΡ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ
SASPO	SOON AS POSSIBLE	ΟΣΟ ΤΟ ΔΥΝΑΤΟΝ ΣΥΝΤΟΜΟΤΕΡΑ
SAT	SATURDAY	ΣΑΒΒΑΤΟ
SATNAV	SATELLITE NAVIGATION	ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ
SATSHEX	SATURDAYS, SUNDAYS AND HOLIDAYS EXCLUDED	ΤΑ ΣΑΒΒΑΤΑ, ΟΙ ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΡΓΙΕΣ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ
SATSHINC	SATURDAYS, SUNDAYS AND HOLIDAYS INCLUDED	ΤΑ ΣΑΒΒΑΤΑ, ΟΙ ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΡΓΙΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ
SB	SAFE BERTH	ΑΣΦΑΛΗΣ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗ, ΑΣΦΑΛΗΣ ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ
SBE	STANDBY ENGINE	ΜΗΧΑΝΗ ΣΕ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ
SBM	SINGLE BUOY MOORING	ΠΡΟΣΔΕΣΗ ΣΕ ΜΙΑ ΤΣΑΜΑΔΟΥΡΑ
SBM	SOYA BEANS MEALS	ΑΛΕΥΡΙ ΑΠΟ ΚΟΚΚΟΥΣ / ΣΠΟΡΟΥΣ ΣΟΓΙΑΣ
SBS	SURVEY BEFORE SHIPMENT	ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ
SBT	SEGREGATED BALLAST TANK	ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΕΡΜΑ (ή ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΕΝΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ)
SBT	SELF BLEEDING TANKER	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ ΜΕ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΞΑΕΡΩΣΕΩΣ
SC	SOUTH COAST	ΝΟΤΙΑ ΑΚΤΗ
SC	SHIP CHARGE	ΧΡΕΩΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
SC	SCALE	ΚΛΙΜΑΚΑ
SCA	SUEZ CANAL AUTHORITY	ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΔΙΟΡΥΓΑΣ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ
SCAC	STANDARD CARRIER ALPHA CODE	ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΑΛΦΑΡΙΘΜΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ (4 ΧΑΡΑΚΤΗΡΕΣ)
SCADA	SUPERVISORY CONTROL AND DATA ACQUISITION	ΕΠΙΟΠΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
SCBA	SELF CONTAINED BREATHING APPARATUS	ΑΥΤΟΝΟΜΗ ΑΝΑΠΝΕΥΣΤΙΚΗ ΣΥΣΚΕΥΗ
SCHED	SCHEDULE	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ, ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ
SCN, SECT	SECTION	ΤΜΗΜΑ, ΤΟΜΕΑΣ
SCTD	SCATTERED	ΔΙΑΣΚΟΡΠΙΣΜΕΝΟΣ
SCVNG	SCAVENGING	ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΚΑΥΣΕΩΣ
SD	SHORT DELIVERY	ΕΛΛΙΠΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗ
SDBC	SINGLE DECK BULK CARRIER	ΠΛΑΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΜΟΝΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
SDWT	SUMMER DEADWEIGHT	ΝΕΚΡΟ ΒΑΡΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΘΕΡΟΥΣ
SE	SOUTH EAST	ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΑ
SEA	SOUTH EAST ASIA	ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΣΙΑ
SEC	SECOND (TIME)	ΔΕΥΤΕΡΟΛΕΙΤΟ
SEP(T)	SEPTEMBER	ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ
SEP/SEPA	SEPARATE	ΞΕΧΩΡΙΣΤΟΣ, ΧΩΡΙΣΤΟΣ
SEQ	SEQUENCE	ΣΕΙΡΑ, ΑΛΛΗΛΟΥΧΙΑ
SERV	SERVICE	ΥΠΗΡΕΣΙΑ, ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ, ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ

SES	SHIP EARTH STATION (INMARSAT)	Ο ΣΤΑΘΜΟΣ (ΤΕΡΜΑΤΙΚΟ) ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
SF	STARBOARD FORWARD	ΠΡΩΡΑ ΔΕΞΙΑ
SF	STOWAGE FACTOR	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ
SF	SUPERFICIAL FEET	ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΑ ΠΟΔΙΑ
SFC	SURFACE	ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ
SG	SPECIFIC GRAVITY	ΕΙΔΙΚΟ ΒΑΡΟΣ
SGD, SND	SIGNED	ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΣ
SH	SHIP'S HEAD	ΠΛΩΡΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
SHBE	SHOULD BE	ΠΡΕΠΕΙ / ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΕΙΝΑΙ
SHEX	SUNDAYS HOLIDAYS EXCLUDED	ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΑΡΓΙΕΣ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ
SHEX EIU	SUNDAYS HOLIDAYS EXCLUDED EVEN IF USED	ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΑΡΓΙΕΣ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΑΚΟΜΑ ΚΑΙ ΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΟΥΝ
SHEX UU	SUNDAYS HOLIDAYS EXCLUDED UNLESS USED	ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΑΡΓΙΕΣ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΕΚΤΟΣ ΕΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΟΥΝ
SHF	SUPER HIGH FREQUENCY	ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΑ ΥΨΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
SHFT	SHIFT	ΒΑΡΔΙΑ, ΜΕΤΑΤΟΠΙΣΗ (ΦΟΡΤΙΟΥ)
SHINC	SUNDAYS HOLIDAYS INCLUDED	ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΑΡΓΙΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ
SHIPPOS	SHIP POSITION REPORTING SERVICE	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΣΤΙΓΜΑΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ
SHIPRS	SHIPPERS	ΦΟΡΤΩΤΕΣ
SHLW	SHALLOW	ΑΒΑΘΗΣ, ΡΗΧΟΣ
SHPD	SHAPED	ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΕΝΟΣ, ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΟΣ
SHPR	SHIPPER	ΦΟΡΤΩΤΗΣ
SHPT	SHIPMENT	ΦΟΡΤΩΣΗ, ΑΠΟΣΤΟΛΗ, ΠΑΡΤΙΔΑ
SHT	SHEET	ΣΤΡΩΜΑ, ΦΥΛΑΟ, ΕΛΑΣΜΑ
SHTG	SHORTAGE	ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ, ΕΛΛΕΙΨΗ, ΕΛΛΕΙΜΜΑ
SHUD	SHOULD	ΠΡΕΠΕΙ, ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ
SHWR	SHOWER	ΜΠΟΡΑ, ΝΕΡΟΠΟΝΤΗ, ΝΤΟΥΣ/ΝΤΟΥΖΙΕΡΑ
SHYD	SHIPYARD	ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ
SI	STARBOARD INBOARD	ΜΕΣΑ ΔΕΞΙΑ
SID	SINGLE DECK	ΕΝΑ ΚΑΙ ΜΟΝΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ
SIG	SIGNAL	ΣΗΜΑ, ΣΙΝΙΑΛΟ, ΣΥΝΘΗΜΑ
SLD	SAILED	ΑΠΕΠΛΕΥΣΑ, ΣΑΛΠΑΡΗΣΑ
SLFO	LOW SULPHUR FUEL OIL	ΚΑΥΣΙΜΟ (ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ) ΜΕ ΧΑΜΗΛΗ ΠΕΡΙΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΘΕΙΟ
SLGTLY	SLIGHTLY	ΕΛΑΦΡΩΣ, ΛΙΓΟ
SLI	SHIPPER'S LETTER OF INSTRUCTION	ΚΑΘΟΔΗΓΗΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΦΟΡΤΩΤΗ
SLT	SLEET	ΧΙΟΝΟΝΕΡΟ
SLT	SLOP TANK	ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ
SM/SML	SMALL	ΜΙΚΡΟΣ, ΛΙΓΟΣΤΟΣ
SMC	SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ
SMCP	STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES (IMO)	ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΦΡΑΣΕΙΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ (IMO)
SMK	SMOKE	ΚΑΠΝΟΣ
SMPL	SIMPLE; SAMPLE	ΑΠΛΟΣ, ΔΕΙΓΜΑ
SMS	SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ
SMS	SHORT MESSAGE SERVICE	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΜΩΝ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ
SMWHAT	SOMEWHAT	ΚΑΠΩΣ, ΣΕ ΚΑΠΟΙΟ ΒΑΘΟ
SNK	SUNK	ΒΥΘΙΣΜΕΝΟΣ
SNW	SNOW	ΧΙΟΝΙ
SO	STANDING ORDER	ΠΑΓΙΑ / ΜΟΝΙΜΗ ΔΙΑΤΑΓΗ
SOA	SPEED OF ADVANCE	ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΣΕΩΣ
SOC	SOCIETY	ΚΟΙΝΩΝΙΑ, ΣΥΛΛΟΓΟΣ, ΣΩΜΑΤΕΙΟ, ΕΤΑΙΡΕΙΑ

SOF	STATEMENT OF FACTS	ΕΚΘΕΣΗ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ, ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ
SOG	SPEED OVER GROUND	ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΒΥΘΟ
SOLAS	SAFETY OF LIFE AT SEA	ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
SOP	STANDARD OPERATION PROCEDURE	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ
SOPEP	SHIPBOARD OIL POLLUTION	ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ
	EMERGENCY PLAN	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
SOS	MORSE CODE DISTRESS SIGNAL (... - - - ...)	ΣΗΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΕ ΚΩΔΙΚΑ ΜΟΡΣ
SP, SPORT	SAFE PORT(S)	ΑΣΦΑΛΕΣ(Η) ΛΙΜΑΝΙ(Α)
SPA	SPECIAL PROTECTION AREA	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΙΔΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
SPD	SPEED	ΤΑΧΥΤΗΤΑ
SPEC(S)	SPECIFICATION(S)	ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΗ(ΕΣ)
SPM	SINGLE POINT MOORING	ΠΡΟΣΔΕΣΗ ΣΕ ΕΝΑ ΜΟΝΟ ΣΗΜΕΙΟ
SPOC	SEARCH AND RESCUE POINTS OF CONTACT	ΣΗΜΕΙΑ ΕΠΑΦΗΣ / ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ
SPRDR	SPREADER	ΜΑΚΡΥΣΚΑΛΟ ΣΚΑΛΑΣ ΠΛΟΗΓΟΥ (ΠΟΥ ΤΗΝ ΕΜΠΟΔΙΖΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΣΤΡΑΦΕΙ)
SPRDG	SPREADING	ΕΞΑΠΛΩΝΕΤΑΙ
SPRL	SPRINKLE	ΨΕΚΑΖΩ, ΡΑΝΤΙΖΩ (ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΥΡΟΣΒΕΣΕΩΣ)
SQ	SQUARE	ΤΕΤΡΑΓΩΝΟΣ, ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΟΣ
SQAL	SQUALL	ΜΠΟΥΡΙΝΙ
SQCM	SQUARE CENTIMETRE	ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΟ ΕΚΑΤΟΣΤΟ
S/R B/L	SIGNING AND RELEASING BILLS OF LADING	ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΗ ΦΟΡΤΩΤΙΚΩΝ
SRR	SEARCH AND RESCUE REGION	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΕΩΣ
SRY	SORRY	ΛΥΠΗΜΕΝΟΣ, ΛΥΠΟΥΜΑΙ
SS	SPECIAL SURVEY	ΕΙΔΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
SSAS	SHIP SECURITY ALERT SYSTEM	ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
SSB	SINGLE SIDE BAND	ΜΟΝΗ ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΑΚΟΥΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
SSE	SOUTH SOUTH-EAST	ΝΟΤΙΑ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΑ
SSHEX	SATURDAYS, SUNDAYS, HOLIDAYS EXCLUDED	ΤΑ ΣΑΒΒΑΤΑ, ΟΙ ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΡΓΙΕΣ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ
SSHINC	SATURDAYS, SUNDAYS, HOLIDAYS INCLUDED	ΤΑ ΣΑΒΒΑΤΑ, ΟΙ ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΡΓΙΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ
SSP	STARTED SEA PASSAGE	ΕΝΑΡΞΗ ΤΑΞΙΔΙΟΥ
SSPD	SHORTSHIPPED	ΕΛΛΙΠΩΣ ΦΟΡΤΩΜΕΝΟΣ
SSR	SPECIAL SERVICE REQUEST	ΑΙΤΗΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
SSSS	CHANGE OF ALPHABET	ΑΛΛΑΓΗ ΑΛΦΑΒΗΤΟΥ
SSW	SUMMER SALT WATER	ΘΕΡΙΝΑ ΑΛΜΥΡΑ ΥΔΑΤΑ (ΒΥΘΙΣΜΑ)
SSW	SOUTH SOUTH-WEST	ΝΟΤΙΑ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΑ
ST	SHORT TON	ΒΑΡΟΣ/ΦΟΡΤΙΟ ΜΕΤΡΟΥΜΕΝΟ ΣΕ 2000 ΛΙΒΡΕΣ (907,2 ΚΙΛΑ)
ST	SELF TRIMMING	ΑΥΤΟΧΑΠΙΑΡΙΖΟΜΕΝΟΣ
STA, STNY	STATIONARY	ΣΤΑΘΕΡΟΣ, ΣΤΑΣΙΜΟΣ, ΑΚΙΝΗΤΟΣ
STAB	STABILITY	ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ
STBC	SELF TRIMMED BULK CARRIER	ΠΛΟΙΟ ΠΟΥ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ ΤΟΥ ΔΕΝ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΧΑΠΙΑΡΙΣΜΑ ΛΟΓΩ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ
STBD; STBRD	STARBOARD	ΔΕΞΙΑ
STBDS	STARBOARD SIDE	ΔΕΞΙΑ ΠΛΕΥΡΑ
STCW	STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING (CONVENTION)	ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΟΥ ΟΡΙΖΕΙ ΤΙΣ ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΕΩΣ ΦΥΛΑΚΗΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ
STD	STANDARD	ΠΡΟΤΥΠΟΣ, ΚΑΘΙΕΡΩΜΕΝΟΣ, ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ, ΣΥΝΗΘΗΣ

STEM	SUBJECT TO ENOUGH MERCHANDISE	ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΟΣ ΣΕ ΑΡΚΕΤΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑ
STI	STRATEGIC TRAFFIC INFORMATION (IMAGE)	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ)
STM	STORM	ΚΑΤΑΙΓΙΔΑ, ΘΥΕΛΛΑ
STN	STATION	ΣΤΑΘΜΟΣ, ΘΕΣΗ, ΠΟΣΤΟ
STOA	SUBJECT TO OWNER'S APPROVAL	ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΟΣ ΣΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ / ΣΥΓΚΑΤΑΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ
STOFF	STATEMENT OF FACTS	ΕΚΘΕΣΗ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ, ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ
STOWD	STOWED	ΣΤΟΙΒΑΓΜΕΝΟΣ
STOWG	STOWING	ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ
STC	STRONG TROPICAL CYCLONE	ΙΣΧΥΡΗ ΤΡΟΠΙΚΗ ΚΑΤΑΙΓΙΔΑ / ΚΥΚΛΩΝΑΣ
STS	SHIP-TO-SHIP MESSAGE	ΜΗΝΥΜΑ ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ ΣΕ ΠΛΟΙΟ
STUATN	SITUATION	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ, ΘΕΣΗ
STW	STOW, STOWING	ΣΤΟΙΒΑΖΩ, ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ
SU	SUEZ	ΣΟΥΕΖ
SUB	SUBSTITUTE	ΑΝΤΙΚΑΘΙΣΤΩ, ΑΝΑΠΛΗΡΩΝΩ
SUBC	SELF-UNLOADING BULK CARRIER	ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΙ ΜΟΝΟ ΤΟΥ / ΜΕ ΙΔΙΑ ΜΕΣΑ
SUB, SUBJ	SUBJECT	ΥΠΟΚΕΙΜΑΙ, ΥΠΟΚΕΙΜΕΝΟΣ, ΘΕΜΑ
SUB, SUBM	SUBMERGED	ΒΥΘΙΣΜΕΝΟΣ, ΣΕ ΚΑΤΑΔΥΣΗ
SUGST	SUGGEST	ΠΡΟΤΕΙΝΩ, ΣΥΝΙΣΤΩ, ΕΙΣΗΓΟΥΜΑΙ
SUM	SUMMER	ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ, ΘΕΡΙΝΟΣ
SUN	SUNDAY	ΚΥΠΡΙΑΚΗ
SUNRS	SUNRISE	ΑΝΑΤΟΛΗ ΗΛΙΟΥ, ΞΗΜΕΡΩΜΑ
SUP	SUPPLY	ΠΑΡΕΧΩ, ΤΡΟΦΟΔΟΤΩ, ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ
SVC	SERVICE MESSAGE (TO A COAST STATION)	ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ ΜΗΝΥΜΑ (ΠΡΟΣ ΕΝΑΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΣΤΑΘΜΟ)
SVP	S' IL VOUS PLAIT, PLEASE	ΠΑΡΑΚΑΛΩ
SVRE	SEVERE	ΣΟΒΑΡΟΣ, ΣΦΟΔΡΟΣ
SVY	SURVEY	ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
SW	SOUTH WEST	ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΟΣ
SW	STORM WIND; STRONG WIND	ΘΥΕΛΛΩΔΗΣ ΑΝΕΜΟΣ, ΙΣΧΥΡΟΣ ΑΝΕΜΟΣ
SW	SALT WATER	ΘΑΛΑΣΣΙΝΟ ΝΕΡΟ
SWAD	SALT WATER ARRIVAL DRAFT	ΒΥΘΙΣΜΑ ΑΦΙΞΕΩΣ (ΚΑΤΑΠΛΟΥ) ΣΕ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟ ΝΕΡΟ
SWAD	SALT WATER AVERAGE DRAFT	ΜΕΣΟ ΒΥΘΙΣΜΑ ΣΕ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟ ΝΕΡΟ
SWDD	SALT WATER DEPARTURE DRAFT	ΒΥΘΙΣΜΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΣ (ΑΠΟΠΛΟΥ) ΣΕ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟ ΝΕΡΟ
SWDWT	SUMMER WATERLINE DEADWEIGHT	ΝΕΚΡΟ ΒΑΡΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΘΕΡΟΥΣ
SWE	SWEDEN	ΣΟΥΗΔΙΑ
SWL	SAFE WORKING LOAD	ΦΟΡΤΙΟ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
SWL	SAFE WAY OF LOADING (WITH DERRICKS / CRANES)	ΑΣΦΑΛΗΣ ΜΕΘΟΔΟΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ (ΜΕ ΜΠΙΤΕΣ / ΓΕΡΑΝΟΥΣ)
SYNP	SYNOPSIS	ΣΥΝΟΨΗ, ΠΕΡΙΛΗΨΗ
SYST	SYSTEM	ΣΥΣΤΗΜΑ
SZ	SIZE	ΜΕΓΕΘΟΣ

- T -

T	STOP YOUR TRANSMISSION	ΣΤΑΜΑΤΗΣΕ ΤΗ ΜΕΤΑΔΟΣΗ / ΕΚΠΟΜΠΗ ΣΟΥ
T, TEMP	TEMPERATURE	ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ
T, TOT, TTL	TOTAL	ΣΥΝΟΛΟ, ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ

T(S)	TON(S)	ΤΟΝΟΣ(ΟΙ)
T/A, TA	TRANSATLANTIC	ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ
T/C	TIME CHARTER	ΧΡΟΝΟΝΑΥΔΩΣΗ
T/D	TWEENDECKER; TWEEN DECK	ΠΛΑΙΟ ΜΕ ΚΟΥΡΑΔΟΡΟΥΣ, ΚΟΥΡΑΔΟΡΟΣ
T/S, TRSHPT	TRANSSHIPMENT	ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ
TARV	TRANSATLANTIC ROUND VOYAGE	ΥΠΕΡΑΤΛΑΝΤΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ ΜΕ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ
TAX	WHAT IS THE CHARGE?, THE CHARGE IS...	ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΧΡΕΩΣΗ;, Η ΧΡΕΩΣΗ ΕΙΝΑΙ...
TB	TRUE BEARING	ΑΛΗΘΗΣ ΔΙΟΠΤΕΥΣΗ
TBD	TO BE DECIDED	ΘΑ ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΕΙ
TBN	TO BE NOMINATED	ΘΑ ΟΡΙΣΤΕΙ
TC	TRUE COURSE	ΑΛΗΘΗΣ ΠΟΡΕΙΑ
TCP	TIME CHARTER PARTY	ΧΡΟΝΟΝΑΥΔΟΣΥΜΦΩΝΟ
TCPA	TIME TO CLOSEST POINT OF APPROACH	ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΠΑΗΣΙΕΣΤΕΡΟ ΣΗΜΕΙΟ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΩΣ
TCT	TIME CHARTER TRIP	ΤΑΞΙΔΙ ΜΕ ΧΡΟΝΟΝΑΥΔΩΣΗ
TCV	TOTAL CALCULATED VOLUME	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΕΝΟΣ ΟΓΚΟΣ
TD	TROPICAL DEPRESSION	ΤΡΟΠΙΚΗ ΠΤΩΣΗ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ
TDAY / TDY	TODAY	ΣΗΜΕΡΑ
TECH(LY)	TECHNICAL(LY)	ΤΕΧΝΙΚΟΣ (ΤΕΧΝΙΚΩΣ)
TEL, TLFO	TELEPHONE	ΤΗΛΕΦΩΝΟ
TELCON	TELEPHONE CONVERSATION	ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΣΥΝΟΜΙΛΙΑ
TEST MSG	PLEASE SEND A TEST MESSAGE	ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΣΤΕΙΑΤΕ ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΟ ΜΗΝΥΜΑ
TEMP INOP	TEMPORARILY INOPERATIVE	ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΕΚΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
TEU	TWENTY (20) FOOT EQUIVALENT UNIT	ΜΟΝΑΔΑ ΙΣΟΔΥΝΑΜΗ ΜΕ ΕΙΚΟΣΙ (20) ΠΟΔΙΑ
TEU(S)	TRANSPORT EQUIVALENT UNIT (STANDARD 20' CONTAINERS)	ΙΣΟΔΥΝΑΜΗ ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ [ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙ- ΒΩΤΙΑ ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΙΚΟΣΙ (20) ΠΟΔΙΩΝ]
TEV	TWENTY FOOT EQUIVALENT	ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΜΕ ΕΙΚΟΣΙ (20) ΠΟΔΙΑ
TF	TROPICAL FRESH	ΤΡΟΠΙΚΗ ΖΩΝΗ ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ
TF	TWENTY FEET	ΕΙΚΟΣΙ ΠΟΔΙΑ
TFC, TRF	TRAFFIC	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ, ΚΙΝΗΣΗ (ΠΛΟΙΩΝ)
TFORE, TH4	THEREFORE	ΕΠΟΜΕΝΩΣ, ΣΥΝΕΠΩΣ
TGR, TOGR	TOGETHER	MAZI
TH	THIS	ΑΥΤΟ
THK	THICK	ΠΑΧΥΣ, ΧΟΝΤΡΟΣ, ΠΥΚΝΟΣ
THMTH	THIS MONTH	ΑΥΤΟ ΤΟ ΜΗΝΑ
THN	THIN	ΑΕΠΤΟΣ, ΑΔΥΝΑΤΟΣ
THO	THOUSAND(S)	ΧΙΛΙΟΙ, ΧΙΛΙΑΔΑ(ΕΣ)
THR	THRUSTER	ΠΡΟΩΘΗΤΗΡΑΣ
THRU	THROUGH	ΜΕΣΩ, ΔΙΑ ΜΕΣΟΥ, ΜΕΣΑ ΑΠΟ
THRUT	THROUGHOUT	ΚΑΘ' ΟΛΗ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ, ΑΠΟ ΑΚΡΗ ΣΕ ΑΚΡΗ
THSD	THOUSAND	ΧΙΛΙΑ
THT, TT	THAT	ΕΚΕΙΝΟ
THTN	THREATEN	ΑΠΕΙΛΩ
THU, THURS	THURSDAY	ΠΙΕΜΠΤΗ
(T)TI	(TACTICAL) TRAFFIC INFORMATION (IMAGE)	(ΤΑΚΤΙΚΕΣ) ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ)
TIC	TANK INSPECTION CERTIFICATE	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ
TIL	UNTIL	ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ
TIP	TAKING INWARD PILOT	ΜΕΧΡΙ, ΕΩΣ ΛΗΨΗ ΠΛΟΗΓΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ (ΚΑΤΑΠΛΟΥ)

TKS	THANKS	ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ, ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑ
TL	TOTAL LOSS	ΟΛΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑ
TLX, TX	TELEX	ΤΕΛΕΞ
TLXXY	STORE-AND-FORWARD MESSAGE	ΑΠΟΘΗΚΕΥΩ ΚΑΙ ΠΡΟΩΘΩ ΜΗΝΥΜΑ (ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ INMARSAT-C)
TMRW/TMW	TOMORROW	ΑΥΡΙΟ
TMSA	TANKER MANAGEMENT AND SELF ASSESSMENT	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΥΤΟΔΙΟΙΟΓΗΣΗ
TNDR	TENDER; THUNDER	ΕΠΙΛΙΔΩ, ΛΑΝΤΖΑ, ΒΡΟΝΤΗ
TNG(E), TONN	TONNAGE	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ
TNGT	TONIGHT	ΑΠΟΨΕ ΤΟ ΒΡΑΔΥ, Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΒΡΑΔΙΑ
TNS	TINS	ΚΟΝΣΕΡΒΕΣ, ΚΟΝΣΕΡΒΟΚΟΥΤΙΑ
TOB	TOTAL ON BOARD	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ
TOP	TAKING OUTBOARD PILOT	ΑΗΨΗ ΠΛΟΗΓΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΠΟΠΛΟΥ
TP	TRANS PACIFIC	ΥΠΕΡΕΙΡΗΝΙΚΟΣ
TPC	TONS PER CENTIMETRE	ΤΟΝΟΙ ΑΝΑ ΕΚΑΤΟΣΤΟ
TPG	TOPPING	ΥΠΕΡΚΑΛΥΨΗ
TPI	TONS PER INCH	ΤΟΝΟΙ ΑΝΑ ΙΝΤΣΑ
TPR	TELEPRINTER	ΤΗΛΕΤΥΠΟ
TR	WHERE ARE YOU COMING FROM AND WHAT IS YOUR DESTINATION?	ΑΠΟ ΠΟΥ ΕΡΧΕΣΑΙ ΚΑΙ ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΣΟΥ;
TRBL	TROUBLE	ΠΡΟΒΛΗΜΑ, ΜΠΕΛΑΣ, ΔΥΣΑΡΕΣΤΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
TRF	TRANSFER(ED)	ΜΕΤΑΦΕΡΩ, ΜΕΤΑΦΟΡΑ
TRM	TRANSFER MANIFEST	ΔΗΛΩΤΙΚΟ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
TRML	TERMINAL	ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
TS	TROPICAL STORM	ΤΡΟΠΙΚΗ ΚΑΤΑΙΓΙΔΑ
TSS	TRAFFIC SEPARATION SCHEME	ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
TS / TSHT	TIME SHEET	ΦΥΛΛΟ ΩΡΩΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΕΩΣ
TST	TOP SIDE TANK	ΑΝΩ ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ
TSTM	THUNDERSTORM	ΚΑΤΑΙΓΙΔΑ
TSWR	THUNDER SHOWER	ΜΠΟΡΑ, ΚΑΤΑΙΓΙΔΑ
TU	THANK YOU	ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ
TUES, TUE	TUESDAY	ΤΡΙΤΗ
TURBC	TURBULENCE	ΑΝΑΤΑΡΑΧΗ, ΣΑΛΟΣ
TW	TORNADO WIND	ΑΝΕΜΟΣ ΑΠΟ ΑΝΕΜΟΣΤΡΟΒΙΔΟ (ΣΤΗ ΣΤΕΡΙΑ)
TWD / TWO	TOWARD	ΠΡΟΣ, ΜΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ
TX	TRANSMITTER (COAST STATION); TRANSMISSION	ΠΟΜΠΟΣ (ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ), ΕΚΠΟΜΠΗ, ΜΕΤΑΔΟΣΗ
TY	TYphoon	ΤΥΦΩΝΑΣ

- U -

U	UNIT	ΜΟΝΑΔΑ
U	YOU	ΕΣΥ, ΕΣΕΙΣ
U/ON	UNDER / ON DECK	ΚΑΤΩ ΑΠΟ / ΠΙΑΝΩ ΣΤΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ
U/W	UNDERWRITER	ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΗΣ
UBAG	UNACCOMPANIED BAGGAGE	ΑΣΥΝΟΔΕΥΤΕΣ ΑΠΟΣΚΕΥΕΣ
UBON	WHETHER IN BERTH OR NOT	ΕΙΤΕ ΠΡΟΣΩΡΙΣΜΕΝΟ ΕΙΤΕ ΟΧΙ
UCE	UNFORESEEN CIRCUMSTANCES EXCEPTED	ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ, ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΙΣ ή ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
UFN, UNF	UNTIL FURTHER NOTICE	ΜΕΧΡΙ ΝΕΩΤΕΡΗΣ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΩΣ

UH	UPPER HALF	ΤΟ ΕΠΑΝΩ ΜΙΣΟ
UHF	ULTRA HIGH FREQUENCY (300 MHz - 3000 MHz)	ΥΠΕΡΥΨΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (300 MHz - 3000 MHz)
UK	UNITED KINGDOM	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ
UKE	UK AND EIRE	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΚΑΙ ΙΡΛΑΝΔΙΑ
ULCC	ULTRA LARGE CRUDE CARRIER (OVER 320,000 DWT)	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ (ΠΑΝΩ ΑΠΟ 320.000 DWT)
UN	UNITED NATIONS	ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ (Ο.Η.Ε.)
UNFO	UNFORTUNATELY	ΔΥΣΤΥΧΩΣ
UNK	UNKNOWN	ΑΓΝΩΣΤΟΣ
UNL	UNLIMITED	ΑΠΕΡΙΟΡΙΣΤΟΣ
UNLDD	UNLEADED	ΑΜΟΛΥΒΔΟΣ
UNQTE	UNQUOTE	ΚΛΕΙΝΩ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ
UNSTDY	UNSTEADY	ΑΣΤΑΘΗΣ
UNT	UNITS	ΜΟΝΑΔΕΣ
UPR	UPPER	ΑΝΩΤΕΡΟΣ
UPS	UNINTERRUPTED POWER SUPPLY	ΑΔΙΑΚΟΠΗ ΠΑΡΟΧΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ / ΙΣΧΥΟΣ
UPWD	UPWARD	ΑΝΟΔΙΚΟΣ, ΑΝΗΦΟΡΙΚΟΣ
URG	URGENT ASSISTANCE REQUIRED	ΑΙΓΑΙΤΕΙΤΑΙ ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ ΒΟΗΘΕΙΑ
URG(LY)	URGENT(LY)	ΕΠΕΙΓΟΝ(ΤΩΣ)
URGADV	URGENTLY ADVISE	ΣΥΝΙΣΤΩ ΕΠΕΙΓΟΝΤΩΣ
US, USA	UNITED STATES OF AMERICA	ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ (Η.Π.Α.)
USAC	UNITED STATES ATLANTIC COAST	ΑΚΤΕΣ Η.Π.Α. ΣΤΟΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ
USB	UPPER SIDE BAND	ΑΝΩΤΕΡΗ ΠΛΕΥΡΙΚΗ ΑΚΟΥΣΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
USC	UNLESS SOONER COMMENCED	ΕΚΤΟΣ ΕΑΝ ΑΡΧΙΣΕΙ / ΞΕΚΙΝΗΣΕΙ ΠΙΟ ΣΥΝΤΟΜΑ
USCG	UNITED STATES COAST GUARD	ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗ Η.Π.Α.
USDA	UNITED STATES DEPARTMENT OF AGRICULTURE	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΓΕΩΡΓΙΑΣ Η.Π.Α.
USDOLL	US DOLLARS	ΔΟΛΑΡΙΑ Η.Π.Α.
USEC	US EAST COAST	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΚΤΗ Η.Π.Α.
USG	US GULF OF MEXICO	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟ
USNH	UNITED STATES NORTH HATTERAS	Η.Π.Α. ΒΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ ΧΑΤΕΡΑΣ
USNP	US NORTH PACIFIC	Η.Π.Α. ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ
USTND	UNDERSTAND	ΚΑΤΑΛΑΒΑΙΝΩ, ΚΑΤΑΝΟΩ
USTOD	UNDERSTOOD	ΚΑΤΑΝΟΗΤΟΣ
USU	USUAL(LY)	ΣΥΝΗΘΗΣ(ΩΣ)
USWC	US WEST COAST	ΔΥΤΙΚΗ ΑΚΤΗ Η.Π.Α.
UT	UNIVERSAL TIME	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΩΡΑ
UTC	UNIVERSAL TIME COORDINATED	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΟΣ (ΩΡΑ)
UTD	UPPER TWEEN DECK	ΑΝΩΤΕΡΟΣ ΚΟΥΡΑΔΟΡΟΣ
UU	UNLESS USED	ΕΚΤΟΣ ΕΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ(ΟΥΝ)

- V -

V	VOLTS	ΒΟΛΤ
V/L, VSL / VL	VESSEL	ΠΛΟΙΟ
VABL, VAR	VARIABLE	ΜΕΤΑΒΑΛΤΟΣ, ΕΥΜΕΤΑΒΑΛΤΟΣ
VAL	VALUABLES (CARGO)	ΠΟΛΥΤΙΜΑ ΕΙΔΗ (ΦΟΡΤΙΟ)
VAR	VARIATION	ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ, ΑΠΟΚΛΙΣΗ
VAT	VALUE ADDED TAX	ΦΟΡΟΣ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ (Φ.Π.Α.)

VCNTY	VICINITY	KONTINH / ΓΥΡΩ ΠΕΡΙΟΧΗ
VDR	VOYAGE DATA RECORDER	ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΑΞΙΔΙΟΥ
VDU	VISUAL DISPLAY UNIT	ΜΟΝΑΔΑ ΠΡΟΒΟΛΗΣ
VEF	VESSEL'S EXPERIENCE FACTOR	ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
VEL	VELOCITY	ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΙΝΗΣΕΩΣ
VER	VERTICAL	ΚΑΘΕΤΟΣ
VESREP	VESSEL REPORT	ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΛΟΙΟΥ
VG	VERY GOOD	ΠΟΛΥ ΚΑΛΟΣ
VGO	VACUUM GAS OIL	ΑΠΑΣΦΑΛΤΩΜΕΝΟ ΜΑΖΟΥΤ
VHF	VERY HIGH FREQUENCY (30 - 300 MHz)	ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (30 - 300 MHz)
VIZ	VIDELICET (LATIN: THAT IS, NAMELY)	ΔΗΛΑΔΗ, ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ (ΛΑΤΙΝΙΚΗ ΛΕΞΗ)
VLBC	VERY LARGE BULK CARRIER (OVER 180,000 DWT)	ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΟ ΠΛΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΩΝ (ΠΑΝΩ ΑΠΟ 180.000 DWT)
VLCC	VERY LARGE CRUDE CARRIER (BETWEEN 160,000 - 320,000 DWT)	ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ (ΜΕΤΑΞΥ 160.000 - 320.000 DWT)
VLF	VERY LOW FREQUENCY (3 - 30 KHz)	ΠΟΛΥ ΧΑΜΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ (3 - 30 KHz)
VLY	VALLEY	ΚΟΙΛΑΔΑ
VMUCH	VERY MUCH	ΠΑΡΑ ΠΟΛΥ
VOL	VOLUME	ΟΓΚΟΣ, ΤΟΜΟΣ
VOU	VOUCHER	ΑΠΟΔΕΙΞΗ Η ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΚΟ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
VOY	VOYAGE	ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΑΞΙΔΙ
VPD	VESSEL PAY DUES	ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΘΑ ΠΛΗΡΩΣΕΙ ΤΑ ΤΕΛΗ
VRGH,VROUGH	VERY ROUGH	ΠΟΛΥ ΤΑΡΑΓΜΕΝΗ (ΘΑΛΑΣΑ)
VRP	VESSEL RESPONSE PLAN	ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΠΛΟΙΟΥ
VSB	VISIBLE	ΟΡΑΤΟΣ
VSBY	VISIBILITY	ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ
VT	VALID TO	ΕΓΚΥΡΟΣ / ΝΟΜΙΜΟΣ ΓΙΑ
VTC	VESSEL TRAFFIC CENTRE	ΚΕΝΤΡΟ ΡΥΘΜΙΣΕΩΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
VTIS	VESSEL TRAFFIC INFORMATION SYSTEM	ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
VTM	VESSEL TRAFFIC MANAGEMENT	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
VTMIS	VESSEL TRAFFIC MANAGEMENT AND INFORMATION SERVICES	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
VTS	VESSEL TRAFFIC SERVICE	ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
VTSS	VESSEL TRAFFIC SEPARATION SCHEME	ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
VV	VICE VERSA	ΑΝΤΙΘΕΤΑ, ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΩΣ

- W -

W	WATT(S)	BAT
W, WRD	WORD	ΑΕΞΗ
W	WEST	ΔΥΣΗ, ΔΥΤΙΚΟΣ
W	WIND	ANEMOS
W/I, W/N	WITHIN	ΕΝΤΟΣ, ΜΕΣΑ ΣΕ, ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ
W/O	WITHOUT	ΧΩΡΙΣ, ΔΙΧΩΣ
WA	WEST AFRICA	ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ
WB	WATER BALLAST	ΕΡΜΑ
WB	WEST BOUND	ΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΟΣ ΔΥΤΙΚΑ
WC	WEST COAST	ΔΥΤΙΚΗ ΑΚΤΗ

WC	WATER COOLED	ΥΔΡΟΨΥΚΤΟΣ
WC	WITHOUT CHARGE	ΧΩΡΙΣ ΧΡΕΩΣΗ
WCCA	WEST COAST CENTRAL AMERICA	ΔΥΤΙΚΗ ΑΚΤΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
WCCON	WHETHER CUSTOMS CLEARED OR NOT	ΕΙΤΕ ΕΓΙΝΕ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΙΤΕ ΟΧΙ
WCNA	WEST COAST NORTH AMERICA	ΔΥΤΙΚΗ ΑΚΤΗ ΒΟΡΕΙΑΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
WCSA	WEST COAST SOUTH AMERICA	ΔΥΤΙΚΗ ΑΚΤΗ ΝΟΤΙΑΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
WD	WORKING DAYS	ΕΡΓΑΣΙΜΕΣ ΗΜΕΡΕΣ
WECON	WHETHER ENTERED CUSTOMS OR NOT	ΕΙΤΕ ΕΙΣΕΛΘΕΙΣ ΣΤΟ ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΕΙΤΕ ΟΧΙ
WED	WEDNESDAY	ΤΕΤΑΡΤΗ
WFA	WITH FOLLOWING ALTER(N)ATION	ΜΕ ΤΗΝ ΑΚΟΛΟΥΘΗ (ΕΝ)ΑΛΛΑΓΗ
WGT, WT	WEIGHT	ΒΑΡΟΣ
WHF	WHARF	ΑΠΟΒΑΘΡΑ, ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ
WIBON	WHETHER IN BERTH OR NOT	ΕΙΤΕ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΜΕΝΟ ΕΙΤΕ ΟΧΙ
WIG	WING-IN-GROUND	ΤΑΧΥΠΛΟΟ ΣΚΑΦΟΣ W.I.G.
WICCON	WHETHER IN CUSTOMS CLEARANCE OR NOT	ΕΙΤΕ ΕΙΣΑΙ ΣΕ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ ΕΙΤΕ ΟΧΙ
WI-FI	WIRELESS FIDELITY	ΠΙΣΤΟΤΗΤΑ ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
WIFPON	WHETHER IN FREE PRATIQUE OR NOT	ΕΙΤΕ ΕΙΣΑΙ ΣΕ ΕΛΕΥΘΕΡΟΚΟΙΝΩΝΙΑ ΕΙΤΕ ΟΧΙ
WIG	WING-IN-GROUND	ΤΑΧΥΠΛΟΟ ΣΚΑΦΟΣ W.I.G.
WIN	WINTER	ΧΕΙΜΩΝΑΣ
WIPON	WHETHER IN PORT OR NOT	ΕΙΤΕ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΕΙΤΕ ΟΧΙ
WK	WEEK; WORK; WRECK	ΕΒΔΟΜΑΔΑ, ΕΡΓΑΣΙΑ, ΝΑΥΑΓΙΟ
WKG; WKNG	WORKING	ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΣ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ
WKN	WEAKEN	ΕΞΑΣΘΕΝΩ
WL	WIDELY	ΕΥΡΕΩΣ, ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΑ
WL	WATER LINE	ΙΣΑΛΟΣ ΓΡΑΜΜΗ
WL BE	WILL BE	ΘΑ ΕΙΝΑΙ
WLD, WUD	WOULD	ΘΑ ΉΤΑΝ, ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΕ ΝΑ ΕΙΝΑΙ
WLTHC	WATERLINE TOP HATCH COAMING	ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΣΑΛΟ ΓΡΑΜΜΗ ΩΣ ΤΟ ΑΝΩΤΑΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΤΟΥ ΚΟΥΒΟΥΣΙΟΥ
WLY	WESTERLY	ΔΥΤΙΚΟΣ
WMO	WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
WNA	WINTER NORTH ATLANTIC	ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΓΡΑΜΜΗ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ
WNW	WEST NORTH-WEST	ΔΥΤΙΚΑ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΑ
WOE	WEST OF ENGLAND	ΔΥΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ
WOG	WITHOUT GUARANTEE	ΧΩΡΙΣ ΕΓΓΥΗΣΗ
WOUT, W/O	WITHOUT	ΧΩΡΙΣ, ΔΙΧΩΣ
WP	WEATHER PERMITTING	ΚΑΙΡΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΟΣ
WP	WITHOUT PILOT	ΧΩΡΙΣ ΠΛΟΗΓΟ/ΠΙΛΟΤΟ
WRIC	WIRE RODS IN COILS	ΣΥΡΜΑΤΟΒΕΡΓΕΣ ΤΥΛΙΓΜΕΝΕΣ (ΣΕ ΚΟΥΛΟΥΡΕΣ)
WRK	WRECK(ED)	ΝΑΥΑΓΙΟ, ΝΑΥΑΓΙΣΜΕΝΟΣ
WRM	WARM	ΘΕΡΜΟΣ, ΖΕΣΤΟΣ
WRN	WESTERN	ΔΥΤΙΚΟΣ
WRT	WRITE	ΓΡΑΦΩ, ΣΥΓΓΡΑΦΩ, ΣΥΝΤΑΣΣΩ (ΕΠΙΣΤΟΛΗ)
WRT	WITH RESPECT TO...	ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ... / ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΝ...
WRU	WHO ARE YOU?	ΠΟΙΟΣ ΕΙΣΑΙ/ΕΙΣΤΕ;
WRW	WARM WIND	ΘΕΡΜΟΣ ΑΕΡΑΣ / ΑΝΕΜΟΣ
WSNP	WEATHER AND SAFE NAVIGATION PERMITTING	ΚΑΙΡΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΟΣ/-ΜΕΝΗΣ

WSW	WEST SOUTH-WEST	ΔΥΤΙΚΑ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΑ
WT	WATERTIGHT	ΥΔΑΤΟΣΤΕΓΗΣ, ΣΤΕΓΑΝΟΣ
WT	WAIT	ΠΕΡΙΜΕΝΩ, ΑΝΑΜΕΝΩ
WT	RADIO TELEGRAPHY	ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΑ
WTR	WATER	ΝΕΡΟ
WTS	WORKING TIME SAVED	ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΘΕΙΣ ΧΡΟΝΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (ΣΕ ΝΑΥΛΟ-ΣΥΜΦΩΝΑ)
WVNS	WITHIN VESSEL'S NATURAL SEGREGATION	ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΦΥΣΙΚΟΥ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
WW	WEATHER WORKING; WORLDWIDE	ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙΡΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΟΣ, ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ
WWD	WEATHER WORKING DAY	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙΡΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΟΣ
WWD	WESTWARD	ΔΥΤΙΚΟΣ
WWDSHEX	WEATHER WORKING DAYS SHEX	ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙΡΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΟΣ
WWDSHINC	WEATHER WORKING DAYS SHINC	ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΑΡΓΙΕΣ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΗΜΕΡΗΣΙΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΙΡΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΟΣ ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΑΡΓΙΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ
WWR	WHEN WHERE READY	ΟΤΑΝ ΚΑΙ ΟΠΟΥ ΕΙΜΑΙ ΕΤΟΙΜΟΣ
WWNWS	WORLDWIDE NAVIGATIONAL WARNING SERVICE	ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΩΝ
WX	WEATHER	ΚΑΙΡΟΣ
- X -		
X	STOP (WHEN USED AS PUNCTUATION)	ΠΑΥΣΗ (ΟΤΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΩΣ ΣΗΜΕΙΟ ΣΤΙΞΕΩΣ)
XXXX	ERROR	ΣΦΑΛΜΑ, ΛΑΘΟΣ
- Y -		
Y / YR	YOUR	ΣΟΥ, ΔΙΚΟ ΣΟΥ
YAR	YORK ANTWERP RULES	ΚΑΝΟΝΕΣ ΥΟΡΚΗΣ-ΑΜΒΕΡΣΑΣ
YC	YOUR CABLE	ΤΟ ΔΙΚΟ ΣΟΥ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑ
YDAY	YESTERDAY	ΧΘΕΣ
YLTR	YOUR LETTER	Η ΔΙΚΗ ΣΟΥ ΕΠΙΣΤΟΛΗ
YOURS	YOUR PILOT STATION	Ο ΠΛΟΗΓΙΚΟΣ ΣΟΥ ΣΤΑΘΜΟΣ
YRFX	YOUR FAX	ΤΟ ΔΙΚΟ ΣΟΥ ΦΑΞ
YRLET	YOUR LETTER	Η ΔΙΚΗ ΣΟΥ ΕΠΙΣΤΟΛΗ
YRS	YEARS; YOURS	ΧΡΟΝΙΑ/ΕΤΗ, ΔΙΚΟ ΣΟΥ
YRTLX, YTLX	YOUR TELEX	ΤΟ ΔΙΚΟ ΣΟΥ ΤΕΛΕΞ
YRTLNO	YOUR TELEGRAM NUMBER	Ο ΔΙΚΟΣ ΣΟΥ ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ
YRTLXNO	YOUR TELEX NUMBER	Ο ΔΙΚΟΣ ΣΟΥ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΕΛΕΞ
- Z -		
Z	ZULU (TIME), UTC/GMT	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΟΣ (ΜΕΣΗ ΩΡΑ ΓΚΡΗΝΟΥΙΤΣ)
Z	STOP (WHEN USED AS PUNCTUATION)	ΠΑΥΣΗ (ΟΤΑΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΩΣ ΣΗΜΕΙΟ ΣΤΙΞΕΩΣ)
ZCZC	MY MESSAGE BEGINS HERE	ΤΟ ΜΗΝΥΜΑ ΜΟΥ ΞΕΚΙΝΑ ΕΔΩ
ZD	ZONE DESCRIPTION	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΖΩΝΗΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΤΟΠΟΥ
ZT	ZONE TIME	ΩΡΑ ΖΩΝΗΣ

**Παράστημα Β
ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΠΕΦΥΡΑΣ
DECK LOGBOOK**

**ΠΛΟΙΟ
VESSEL**

**Ταξίδι (1)
Voyage** **Ημερομηνία (2)
Date**

Ωρές (3)	Δρομο- μετρό Log (4)	ΠΟΡΕΙΕΣ COURSE			Παρα- λαγή ¹ ειθυν- πηριας Error (8)	ΑΝΕΜΟΣ WIND (9)	Βαρόμη- τρική Force (10)	ΣΥΜΒΑΝΤΑ REMARKS (11)
		True (5)	Τυπο- νομικό ² Gyro (6)	Ευθυν- πηριας Standard (7)				

Διάστημα που διανύθηκε σε ναυτικά μήλα	Διάρκεια Ταξιδιού :	Mέση ταχύτητα σε μήλα ανά ώρα	Aρθ. No.	Kύριας Αρθ. Hold No.
24ώρου : Σύνολο : Distance : Tot.Dist. :	24ώρου : Σύνολο : Steaming Time : Tot.Steam.Time :	24ώρου : Σύνολο Ταξιδιού : Aver.Speed : Gen.Aver.Speed : (16)	1 2 3 4 5 6 7 8 (15)	1 2 3 4 5 6 7 8 (16)

**ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΟ ΣΤΙΓΜΑ ΠΛΟΙΟΥ
NOON POSITION**

**ΜΕΣΗ ΛΗΓΟΙΝΗ ΠΛΕΥΣΗ
COURSE MADE GOOD**

**ΝΕΡΟ ΣΕ ΔΙΠΟΥΜΕΝΑ
WATER IN D.B.**

**ΝΕΡΟ ΥΔΡΟΣΥΛΕΚΤΩΝ
WATER IN BILGES**

φ-Lat. λ-Long.	(13)	(14)	(15)	(16)
Διάστημα που διανύθηκε σε ναυτικά μήλα	Διάρκεια Ταξιδιού : ώρες λεπτά	Mέση ταχύτητα σε μήλα ανά ώρα	Aρθ. No.	Kύριας Αρθ. Hold No.

Παράρτημα Γ

ΚΛΙΜΑΚΑ ΕΝΤΑΣΕΩΣ ΑΝΕΜΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

(SCALE OF WIND FORCE AND SEA STATE)

ΒΑΘΜΙΔΕΣ ΚΛΙΜΑΚΑ ΒΕΑΥΦΟΡΤ	ΧΑΡΑΚΤΗ- ΡΙΣΜΟΣ ΑΝΕΜΟΥ	ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΑΝΕΜΟΥ				ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΕΜΟΥ			ΠΙΘΑΝΟ ΥΨΟΣ ΚΥΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΑΝΟΙΚΤΟ ΠΕΛΑΓΟΣ ΣΕ ΜΕΤΡΑ (ΜΕΓΙΣΤΟ)	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΑΣ		ΥΨΟΣ ΚΥΜΑΤΟΣ ΣΤΟ ΑΝΟΙΚΤΟ ΠΕΛΑΓΟΣ ΣΕ ΜΕΤΡΑ
		ΣΕ ΚΟΜΒΟΥΣ	ΜΕΣΗ ΤΑΞ. ΣΕ ΚΟΜΒΟΥΣ	ΣΕ m/sec	ΣΕ km/h	ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ	ΣΤΟ ΑΝΟΙΚΤΟ ΠΕΛΑΓΟΣ	ΚΟΝΤΑ ΣΤΙΣ ΑΚΤΕΣ Η ΣΕ ΚΛΕΙΣΤΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	ΨΗΦΙΟ ΚΛΙΜΑΚΑΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΤΟ ΠΕΛΑΓΟΣ	ψηφίο κλιμακας	
0	Άπνοια Calm	Λιγότερο από 1	00	0-0.2	1	Άπνοια. Ο καπνός ψυώνεται κατακόρυφα.	Θάλασσα σαν καθρέφτης.	Γαλήνη (σαν λάδι).	0	0	Γαλήνη (Σαν καθρέφτης) Calm (Glassy)	0
1	Περίπου άπνοια Light air	1-3	02	0.3-1.5	1-5	Η διεύθυνση του ανέμου φαίνεται από τον καπνό και όχι από τον ανεμοδείκτη.	Σχηματίζονται ρυτίδες με μορφή λεπτιών ψαριού, αλλά χωρίς αφρώδεις ράχες.	Τα ιστιοφόρα μολις μπορούν να κυβερνηθούν.	0.1 (0.1)	1	Γαλήνη (Με ρυτίδες) Calm (Rippled)	0-0.1
2	Πολύ ασθενής Light breeze	4-6	05	1.6-3.3	6-11	Άνεμος αισθητός στο πρόσωπο. Τα φύλλα των δένδρων θρίζονται και ο ανεμοδείκτης κινείται.	Μικρά κυματίδια χαμηλά αλλά αρκετά σχηματισμένα. Οι ράχες τους είναι λείες και δεν σπάζουν.	Ο άνεμος γεμίζει τα πανιά στα ιστιοφόρα και μπορούν να κινηθούν.	0.2 (0.3)	2	Ήρεμη Smooth (Wavelets)	0.1-0.5
3	Ασθενής Gentle breeze	7-10	09	3.4-5.4	12-19	Τα φύλλα και μικρά κλωνάρια των δένδρων βρίσκονται σε συνεχή κίνηση. Ο άνεμος τεντώνει μικρή σημαία.	Μεγάλα κυματίδια. Οι ράχες αρχίζουν να σπάζουν και εμφανίζεται λείος αφρός με ώψη διασπαρμένων λευκών προβάτων.	Τα ιστιοφόρα αρχίζουν να γέρνουν και να κινούνται ταχύτερα.	0.6 (1)	3 4	Λίγο ταραγμένη Slight Tαραγμένη	0.5-1.25 1.25-2.5
4	Μέτριος Moderate breeze	11-16	13	5.5-7.9	20-28	Ο άνεμος σηκώνει σκόνη και φύλλα χάρτου. Κινεί μικρά κλαδιά δένδρων.	Μικρά κύματα που επιμηκύνονται. Λευκοί αφροί με ώψη πολλών λευκών προβάτων.	Ικανοποιητικός άνεμος για ιστιοφόρα. Φουσκώνουν όλα τα πανιά τους και γέρνουν περισσότερο.	1 (1.5)		Moderate	
5	Λαμπρός Fresh breeze	17-21	19	8.0-10.7	29-38	Μικρά δένδρα και φύλλα αρχίζουν να κινούνται. Σχηματίζονται κυματίδια σε λίμνες.	Μέτρια κύματα με σαφή επιμήκη μορφή. Ήψη πολυάριθμων λευκών προβάτων. Ενδεχόμενη δημιουργία πιπύλου (σπρέι).	Τα ιστιοφόρα ελαπτώνουν ιστιοφορία.	2 (2.5)			
6	Ισχυρός Strong breeze	22-27	24	10.8-13.8	39-49	Κινούνται μεγάλα κλαδιά δένδρων. Ακούγεται συριγμός στα τηλεγραφικά σύρματα. Οι ομπρέλες χρησιμοποιούνται με δυσκολία.	Μεγάλα κύματα αρχίζουν να σχηματίζονται. Ράχες με λευκό αφρό εξαπλώνονται παντού. Πιθανοί πιπύλοι (σπρέι).	Τα ιστιοφόρα διπλομουδάρουν.	3 (4)	5	Κυματώδης Rough	2.5-4

7	Πολύ ισχυρός Near gale	28-33	30	13.9-17.1	50-61	Τα δένδρα κινούνται ολόκληρα. Το αντίθετο στον άνεμο βάδισμα γίνεται δύσκολα.	Η θάλασσα ογκούται (φουσκώνει) και λευκός αφρός από κύματα που σπάζουν, αρχίζει να παρασύρεται και να σχηματίζονται ραβδώσεις κατά τη διεύθυνση του άνεμου.	Τα ιστιοφόρα παραμένουν στο λιμάνι και εκείνα που βρίσκονται εν πλω, στρέφουν και πλέουν εγγύτατα προς τον άνεμο.	4 (5.5)	6 7	Πολύ κυματώδης Very rough Trikumawdhs	4-5 6-9
8	Θυελλώδης Gale	34-40	37	17.2-20.7	62-74	Σπάει μικρά κλωνάρια δένδρων. Γενικά εμποδίζει το αντίθετο στον άνεμο βάδισμα.	Μετρίως υψηλά κύματα μεγαλυτέρου μήκους. Οι κορυφές στις ράχες των κυμάτων σπάζουν πίπτουλο. Ο αφρός παρασύρεται και σχηματίζει καλά σχηματισμένες ραβδώσεις κατά τη διεύθυνση του άνεμου.	Όλα τα ιστιοφόρα δένουν στο πιο κοντινό αγκυροβόλιο.	5.5 (7.5)		High	
9	Πολύ θυελλώδης Strong gale	41-47	44	20.8-24.4	75-88	Προκαλούνται μικρές ζημιές στα κατασκευές. Αρπάζονται πτήλινοι καπνοδόχοι και κεραμίδια.	Υψηλά κύματα. Πικνές ραβδώσεις αφού κατά τη διεύθυνση του άνεμου. Οι ράχες των κυμάτων αρχίζουν να γέρνουν, να πέφτουν και να κυλούν. Ο πίπτουλος είναι δυνατό να επιπρεάζει την ορατότητα.	_____	7 (10)		Πολύ Τρικυμιώδης Trikumawdhs	
10	Καταιγίδα Storm	48-55	52	24.5-28.4	89-102	Σπάνια παραπτερείται στο εσωτερικό της ξηράς. Ξερίζονται δένδρα και προξενεί μεγάλες ζημιές στις κατασκευές.	Πολύ υψηλά κύματα με ράχες που κρέμονται. Ο αφρός που είναι πολύ περισσότερος παρασύρεται σε πικνές λευκές ραβδώσεις κατά τη διεύθυνση του άνεμου. Η επιφάνεια της θάλασσας στο σύνολό της γίνεται λευκή. Το στάσιμο και κύλισμα των κυμάτων γίνεται έντονο και βίαιο. Η ορατότητα επιπρεάζεται.	_____	9 (12.5)	8	Very high	9-14
11	Ισχυρή Καταιγίδα Violent storm	56-63	60	28.5-32.6	103-117	Πολύ σπάνια παραπτερείται. Γίνονται πολύ μεγάλες ζημιές.	Εξαιρετικά υψηλά κύματα. (Η θέα πλοίων μικρής και μεγάλης χωρητικότητας ίσως για λίγη ώρα να χάνται πίσω από τα κύματα). Η θάλασσα καλύπτεται τελείως από λευκούς αφρούς που επιμηκύνονται κατά τη διεύθυνση του άνεμου. Παντού οι κορυφές στις ράχες των κυμάτων βρίσκονται σε αφρώδη κατάσταση. Η ορατότητα επιπρεάζεται.	_____	11.5 (16)			
12	Τυφώνας Hurricane	64 και περισσότερο		32.7 και περισσότερο	118 και περισσότερο	_____	Ο αέρας είναι γεμάτος με αφρό και πίπτουλο. Η θάλασσα είναι εντελώς λευκή. Η ορατότητα επιπρεάζεται σημαντικά.	_____	14 και περισσότερο	9	Παράφορη (πολύ άγρια) Phenomenal	14 και περισσότερο

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

- Η κατάσταση της θάλασσας με τις τιμές του ύψους του κύματος αναφέρονται στο ανοιχτό πέλαγος για κύματα που δημιουργούνται από τον άνεμο και βρίσκονται σε καλή ανάπτυξη. Σε περιορισμένης εκτάσεως θαλάσσιες περιοχές, κόλπους κ.λ.π. ή κοντά στις ακτές με άνεμο που πνέει με διεύθυνση από την ακτή, τα ύψη κύματος είναι μικρότερα και οξύτερα.
- Κατά την παρατήρηση από το ύψος κύματος που παρατηρείται, χαρακτηρίζεται η ολική κατάσταση θάλασσας που είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων όπως: άνεμος, αποθαλασσία, θερμοκρασία, γωνία μεταξύ αποθαλασσίας και ανέμου κ.λ.π.
- Αν κατά την παρατήρηση, από το ύψος κύματος (κατάσταση θάλασσας) εκτιμάται η ένταση του ανέμου, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι παράγοντες: πεδίο πνοής ανέμου (FETCH), διάρκεια πνοής ανέμου (DURATION), αποθαλασσία, βάθος θάλασσας, ιχνογρή βροχή, παλίρροια και η καθυστέρηση μεταξύ του ανέμου που ενισχύεται και της θάλασσας που ακμάζει.
- Οι τιμές στη σήμερη "πιθανό ύψος κύματος", με τον αντίστοιχο άνεμο, είναι ικανοποιητικά αντιπροσωπευτικές για τα ελληνικά πελάγη, αλλά με τις παραπάνω προϋποθέσεις. Στις παρενθέσεις, περιλαμβάνονται τα πιθανά μέγιστα ύψη κύματος, τα οποία για μεγάλες εντάσεις ανέμου (από 5 Μποφόρ και πάνω) απαιτούν απεριόριστο FETCH (π.χ. ο ωκεανός), οπότε δεν θεωρούνται αντιπροσωπευτικές για τα ελληνικά πελάγη.

Παράδοτημα Δ
ΚΑΙΜΑΚΑ ΟΜΙΧΛΗΣ – ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΘΑΛΛΑΣΣΙΑΣ
(FOG – VISIBILITY AND SWELL SCALES)

ΟΜΙΧΛΗ – ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

0	Πυκνή ομίχλη Dense fog	Ορατότητα	έως	50	γυάρδες
1	Παχεία ομίχλη Thick fog	"	"	100	"
2	Ομίχλη Fog	"	"	200	"
3	Μέτρια ομίχλη Moderate fog	"	"	½	μίλι
4	Ελαφρό ομίχλη Thin fog	"	"	1	"
5	Μικρή ορατότητα Poor visibility	"	"	2	μίλια
6	Μέτρια ορατότητα Moderate visibility	"	"	5	"
7	Καλή ορατότητα Good visibility	"	"	10	"
8	Πολύ καλή ορατότητα Very good visibility	"	"	30	"
9	Εξαιρετική (τέλεια) ορατότητα Excellent (exceptional) visibility	"	>30	"	

ΑΠΟΘΑΛΛΑΣΣΙΑ

0	Ληπαρέ γεύλην No swell		
1	Ελαφρύ (Low)	Γαλήνη (μπουνάρισσο) Low swell; short or average length	Κύμα 0-2 μέτρα ύψος
2		Ευθαλασσία (θαλασσός) Low swell; long	
3		Κυματομός (θάλασσα) Moderate swell; short	
4	Μέτρια (Moderate)	Σύλος (τρικυμία) Moderate swell; average length	Κύμα 2-4 μέτρα ύψος
5		Επιτασλός (ρουρτούνα) Moderate swell; long	
6		Κυαδούνιον (μεγάλη φουρτούνα) Heavy swell; short	
7	Βαρεσία (Heavy)	Κιύδουν (νερή φουρτούνα) Heavy swell; average length	Κύμα από 4 μέτρα ύψος
8		Μανούμένιον (χοντρή φουρτούνα) Heavy swell; long	και δύνα
9		Παράφρορος Confused swell	

Σημείωση:

Στην ελληνική οι χαρακτηρισμοί ομίχλης – ορατότητας και αποθαλλασσίας προέρχονται από το "Μέγα Αργολελληνικόν Λεξικόν Ναυτικών, Ναυτιλιακών και Τεχνικών Όρων" του Κων/νου Καμαρινού. Σημν αγγλική χρησιμοποιούνται οι χαρακτηρισμοί που αναφέρονται στο "Brown's Nautical Almanac".

Παράρτημα Ε
ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ GMDSS
(GMDSS LOG)

Η ΜΕΡΟΛΟΓΙΟ
ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

A D I O C O M M U N I C A T I O N S
L O G

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ – SHIP'S PARTICULARS

Όνομα πλοίου:
Ship's Name:

Λιμένας και Αριθμ. Νοολογίου:
Port and No of Registry:

Δ.Δ.Σ. και / ή Δ.Σ.Π.: Call Sign and / or M.M.S.I.:

Ολική χωροτικότητα (G.T.) και / ή
Ολική χωροτικότητα σε κόρους (G.R.T.):

Είδος πλοίου:
Type of Ship:

Θαλάσσιες περιοχές λειτουργίας:
Sea Areas of Operation:

Κωδικός Εκκαθαρίστριας Εταιρείας:
Accounting Authority I.D. Code:

Ημερομνία Έναρξης Τύπωσης Ημερολογίου:
Date Log – keeping Started:

Ημερομνία Λίξης Τήρησης Ημερολογίου:
Date Log – keeping Ended:

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ RADIOCOMMUNICATIONS OPERATORS

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ GMDSS (GMDSS LOG)

**Παράρτημα ΣΤ
ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
(OIL RECORD BOOK)**

ΜΕΡΟΣ I: Λειτουργίες στο χώρο των μηχανοστασίου PART I: Machinery space operations

από
(from)

ημερομηνία
date

Ταξίδι:

Voyage: oto (η)
 (to)

ημερομηνία
date

Στοιχεία υπεύθυνων Αξιωματικών

Υπογραφή Πλοιάρχου
Signature of Master

1.
2.
3.

ΒΙΒΛΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ (OIL RECORD BOOK)

ΜΕΡΟΣ ΙΙ: Λειτουργίες στο χώρο του φορτίου / έρματος

PART II: Cargo/Ballast operations

από

ημερομηνία

(from) _____ date _____

Ταξίδι:

Voyage: oto (η)

ημερομηνία:

(to)

date

Στοιχεία υπεύθυνων Αξιωματικών

Υπογραφή Πλοιάρχου
Signature of Master

1.
2.
3.

Παράγραφα Ζ
ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟ
(SHIP'S ARTICLES)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
N.A.T.



ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ
ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟ
ΤΟΥ ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΝΗΟΛΟΓΙΤΗΜΕΝΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
ΑΠΟ Δ.Α.Σ.
Αριθμός
Nautologion
Τόπος και χρόνος έκδοσης

Το παρόν είναι διεπιμένο
έντυπο του N.A.T.

Παράρτημα Η
ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΜΗΧΑΝΗΣ
(ENGINE LOGBOOK)

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟΝ ΜΗΧΑΝΗΣ ΔΗΣΕΛΟΠΛΟΙΟΥ
 ENGINE LOG BOOK OF M/S M/V

ΑΡΙΘ. ΤΑΞΕΙΔΙΟΥ
 No OF VOYAGE

ΑΠΟ
 FROM

ΚΥΡΙΑ ΜΗΧΑΝΗ - MAIN														
ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΙ - TEMPERATURES														
ΠΡΟ ΜΕΣΗΜΒΡΙΑΣ	ΦΥΛΑΚΑΙ WATCHES		ΩΡΑΙ - HOURS		ΩΡΑΙ - HOURS		ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΥΔΑΤΟΣ ΨΥΞΕΩΣ CYLINDER JACKET WATER OUTLET		ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΨΥΞΕΩΣ ΕΜΒΟΛΩΝ PISTON COOLING OUTLET		ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ GAS EXHAUST		ΛΙΠΑΝΣΕΩΣ LUB OIL °C	
	ΣΩΡΑ ΑΠΟΔΟΥ TIME SAILING	ΩΡΑ ΚΑΤΑΓΛΩΥ TIME ARRIVAL	Φύλακας Χαροπόδιου Μεταναυτικής Ήρεμης	Φύλακας Χαροπόδιου Βίαιης Άστρου Άστρου των Φυλών	Φύλακας Χαροπόδιου Σηματοδότη R. P. M.	Φύλακας Χαροπόδιου Σηματοδότη Άστρος Αστροναυτικού ουρανού	Αεροπορικής Οροφής Τοποθεσίας	ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΥΔΑΤΟΣ ΨΥΞΕΩΣ CYLINDER JACKET WATER OUTLET	ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΨΥΞΕΩΣ ΕΜΒΟΛΩΝ PISTON COOLING OUTLET	ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ GAS EXHAUST	ΛΙΠΑΝΣΕΩΣ LUB OIL °C			
ΚΥΛΙΝΔΡΟΙ - CYLINDERS														
ΜΕΤΑ ΜΕΣΗΜΒΡΙΑΝ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1			
ΠΡΟ ΜΕΣΗΜΒΡΙΑΣ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1			
20 - 24	12 - 16	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00			
8 - 12	0 - 4	01.00	02.00	03.00	04.00	05.00	06.00	07.00	08.00	09.00	10.00			
	4 - 8	11.00	12.00											

ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΑΙ - GENERATORS	ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΑΙ - GENERATORS					
	ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΙ - TEMPERATURES					
	ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ EXHAUST GAS		ΠΙΕΣΙΣ PRESSURES			
ΦΥΛΑΚΑΙ - WATCHES	Εξ αστροναυτικού θερμομέτρου	ΥΔΑΤΟΣ ΨΥΞΕΩΣ COOLING WATER	ΕΛΑΙΟΥ LUB OIL	ΥΔΑΤΟΣ WATER	ΦΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΗΡΕΜΩΝ	
		ΚΥΛΙΝΔΡΟΙ - CYLINDERS	ΠΡΟ ΜΕΣΗΜΒΡΙΑΣ	ΜΕΛΑΓΗ ΑΦΕΡΗΣΗΣ	ΓΛΥΚΕΙΟΣ FRESH	ΘΑΛΑΣΣΗ SEA
No 3	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6
12-16						
16-20						
20-24						
24-4						
4-8						
8-12						

ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΑΙ - GENERATORS	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ - FUEL OIL										ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ - LUB OILS				ΣΥΝΘΗΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΥΡΙΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ MAIN ENGINE RUNNING CONDITIONS				
	ΠΟΣΟΤΗΣ ΕΝ ΤΩ ΛΙΟΥ QUANTITY ON BOARD					ΜΑΖΟΥΤ BUNKERS	ΔΗΣΕΑ DIESEL	ΤΡΙΒΕΣΩΝ - CRANKCASE KYP. ΜΗΧΑΝΗ MAIN ENGINE	ΚΥΛΙΝΔΡΟΝ CYLINDERS	ΜΕΓΙΣΤΗ ΠΙΕΣΙΣ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ ΕΙΣ ΣΤΡΟΦΑΣ CYLINDER MAXIMUM PRESSURE AT R.P.M.					ΘΑΛΑΣΣΗ SEA				
	ΚΥΡΙΑ ΜΗΧΑΝΗ MAIN ENGINE	ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΑΙ GENERATORS	ΛΕΒΗΣ BOILER	ΟΛΙΚΗ TOTAL	Υπόλοιπον εν πλειω Quantity on Board	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	ΟΙΚΟΥ ΣΑΡΣΕΣΟΣ SCAVENGE AIR ΜΗΧΑΝΟΤΑΤΟ ENG. ROOM ΠΕΡΙΕΛΑΙΟΥ FOUL OIL			
No 2	12-16															ΥΠΟ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΝ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ ΩΣ ΑΚΟΛΟΥΘΩΣ UNDER FOLLOWING EXH. GAS TEMPERATURE			
No 1	12-16															ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ CARACTERISTICS OF OIL			
	16-20															ΜΑΖΟΥΤ HEAVY FUEL			
	20-24															ΔΗΣΕΑ MARINE DIES.			
	24-4															ΙΩΔΕΣ ΕΙΣ 100° F VISCOSEITY AT 100° F			
	4-8															ΣΗΜΕΙΩΝ ΑΝΑΦΕΣΕΩΣ FLASH POINT			
	8-12															ΕΙΔΙΚΩΝ ΒΑΡΩΝ ΕΙΣ 16 OK SPECIFY GRAVITY			
	12-16															ΠΕΡΙΕΚΤΙΚΟΤΗΣ ΕΙΣ ΘΕΙΟΝ SULPHUR CONTENT %			
	16-20															ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΜΑΡΤΙΝΟΥ MARTIN'S MAR ΟΙΚΟΥ ΣΑΡΣΕΣΟΣ SCAVENGE AIR ΜΗΧΑΝΟΤΑΤΟ ENG. ROOM ΠΕΡΙΕΛΑΙΟΥ FOUL OIL			
	20-24															DIETUS ΕΙΣΟΔΟ MARTIN'S INLET			
	24-4															ΟΙΚΟΥ ΣΑΡΣΕΣΟΣ SCAVENGE AIR ΜΗΧΑΝΟΤΑΤΟ ENG. ROOM ΠΕΡΙΕΛΑΙΟΥ FOUL OIL			
	4-8															ΟΙΚΟΥ ΣΑΡΣΕΣΟΣ SCAVENGE AIR ΜΗΧΑΝΟΤΑΤΟ ENG. ROOM ΠΕΡΙΕΛΑΙΟΥ FOUL OIL			
	8-12															ΟΙΚΟΥ ΣΑΡΣΕΣΟΣ SCAVENGE AIR ΜΗΧΑΝΟΤΑΤΟ ENG. ROOM ΠΕΡΙΕΛΑΙΟΥ FOUL OIL			

ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ CYLINDER	Νο 1	Νο 2	Νο 3	ΜΕΣΗ ΠΙΕΣΙΣ MEAN PRESSURE	ΙΓΓΟΥΔΥΝΑΜΙΣ I.M.P.	ΣΤΡΟΦΑΙ REVOLUTION	ΟΛΙΚΗ ΗΠΩ. TOTAL	ΔΥΝΑΜΟΣΕΙΤΙΚΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΛΗΦΘΕΝΤΑ ΤΗΝ ΩΡΑΝ INDICATOR DIAGRAMS TAKEN ON AT									
								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ CYLINDER																	
ΚΥΛΙΝΔΡΟΣ CYLINDER	Νο 1	Νο 2	Νο 3	Νο 4	Νο 5	Νο 6	Νο 7	Νο 8	Νο 9	Νο 10							

ΔΙΑ _____ **ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΜΕΣΗΜΒΡΙΑΣ ΤΗΣ** _____ **20**
ΤΟ _____ **DATE NOON OF** _____ **20**

ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΠΛΟΥ CONDITION UNDER WAY				ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΙΣ ΣΤΑΘΜΗΣ ΔΞΑΜΕΝΩΝ ΕΝ ΧΡΗΣΙ WATER AND OIL TANK SOUNDINGS		
ΒΥΩΣΙΜΑ DROUGHT	ΠΡ. FWD	ΠΜ. AFT	ΜΕΣ. MEAN	ΑΡ. ΔΞΑΜΕΝΗΣ ΕΝ ΧΡΗΣΙ TANK IN USE	ΣΤΑΘΜΗ LEVEL	
ΟΡΑΓΡΑΦΟΥ HOURS UNDER SEA				ΕΛΑΙΟΔΕΣΜΕΝΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΜΗΧΑΝΗΣ M. ENGINE OIL SUMP.		
ΜΙΛΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ DISTANCE BY OBSERVATION				ΥΔΑΤΟΣ ΥΨΕΩΣ COOLING WATER		
ΜΙΛΙΑ ΜΗΧΑΝΗΣ DISTANCE BY ENGINE				ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ Κ. ΜΗΧΑΝΗΣ ΒΑΡΥ MAIN ENG. HEAVY FUEL OIL		
ΟΛΙΘΗΣΙΣ SLIP				ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΔΗΣΕΑ MARINE DIESEL FUEL		
ΔΥΝΑΜΙΑ ΑΕΡΟΣ WIND FORCE				ΚΥΠΑΙΝΑΡΕΛΑΙΟΥ CYLINDER OIL		
ΓΩΝΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΔΙΑΜΗΚΗΣ	ΑΡ. ΔΕ*			ΠΟΣΙΖΟΜΟΥ ΥΔΑΤΟΣ DRINKING WATER		
ANGLE TO THE BOW						
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΘΑΛΑΣΣΗΣ SEA CONDITION						
Απομόνωση σε πλήρωμα προς δύναμη επιδρούσης						

ΩΡΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΠΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ RUNNING HOURS SINCE LAST GENERAL SURVEY					
ΚΥΡΙΟΙ ΜΗΧΑΝΩΝ MAIN ENGINES		ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΩΝ GENERATORS		ΒΟΗΘ. ΛΕΒΗΤΩΝ AUX. BOILERS	
1		1		KΑΥΣΑΕΡΙΩΝ EXHAUST GAS	
2		2		ΠΤΕΡΕΑΔΟΜ. FUEL BURNING	
3		3			
4		4			

ĐáñÜñôçì á È
APPLICATION FORM

RANK:	
DATE:	PHOTO

ÀÐÚÍ Ó Ì -SURNAME:	ÇÌ ÁÑ.ÀÁÍ Í ÇÓÇÓ-DATE OF BIRTH:
Ý ÌÌÌ Á-FIRST NAME:	ÓÌ ÐÌ Ó ÁÁÍ Í ÇÓÇÓ-PLACE OF BIRTH:
Ý ÌÌÌ Á ÐÁÓÑÝ Ó-FATHER'S NAME:	
Ý ÌÌÌ Á Í ÇÓÑÝ Ó-MOTHER'S NAME:	ÀÈÍ ÈÉÍ ÓÇÓÁ-NATIONALITY:
Í ÁÔÔ.OÔÉ.-SEAMAN'S BOOK Nr.:	ÀÉÅÅÅÖÇÑÉÍ -PASSPORT Nr.:
ÇÌ ÁÑ.ÀÉÁÝ ÓÇÓ-DATE OF ISSUE:	ÇÌ ÁÑ.ÀÉÁÝ ÓÇÓ-DATE OF ISSUE:
ÇÌ ÁÑ.ÈÇÍÄÜÓ-DATE OF EXPIRY:	ÇÌ ÁÑ.ÈÇÍÄÜÓ-DATE OF EXPIRY:
ÓÌ ÐÌ Ó ÁÉÁÍ ÓÇÓ-PLACE OF ISSUE:	ÓÌ ÐÌ Ó ÁÉÁÍ ÓÇÓ-PLACE OF ISSUE:
ÉAOÍ ÈEEA (I ÁÍ Ó-ÐÌ ËÇ.Ó.È.)-RESIDENCE (STR-CITY-ZIP CODE)	Ý ÌÌÌ Á ÐÈÇÓÉÅÓÁÑÝ Ó ÓÔÅÅÁÍ Ç-NAME NEXT OF KIN:
ÓÇÉÅÓÜÍ Ì -TEL.Nr.:	Ó×ÅÓÇ-RELATIONSHIP:
ÈÉÍ ÇÓÙ -MOBILE TEL Nr.:	ÀÉÅÖÈÖÍ ÓÇ-ADDRESS:
ÐÑÍ ØÙÑÉÍ Ç ÁÉÁÍ Ì Ç-TEMP ADDRESS:	ÓÇÉÅÓÜÍ Ì -TEL.Nr.:
Ý ÈÉ.ÉAOA00A0Ç-MARITAL STATUS:	Ý ÌÌÌ AOA ÐÆÆÅÉÜÍ : 1) DOB:
Ý ÌÌÌ Á ØØÉØÁÍ Ó-WIFE'S NAME:	CHILDREN'S NAMES: 2) DOB:
	3) DOB:
0A00Í ÓÇÓA-IDENTITY Nr.:	ÀÓAEÉÅ-GLASSES (YES / NO):
ÇÌ ÁÑ.ÀÉÁ.-DATE OF ISSUE:	ÉÁÑÓÁ ÔÅÅÉÅÓ-MEDICAL CARD (YES / NO):
ÓÌ ÐÌ Ó ÁÉÁ.-PLACE OF ISSUE:	×ÑÙÍ Á Í ÁEEÉÜÍ -HAIR COLOUR:
VISA USA (Y / N)-DATE OF EXPIRY:	×ÑÙÍ Á Í ÁØÉÜÍ -EYE COLOUR:
AÓÍ -TAX AUTH Nr.:	ÓÓÍ Ó-HEIGHT:
AÓÍ ÑÉÁ-TAX AUTHORITY:	AAÑÝ Ó-WEIGHT:

QUALIFICATIONS

DIPLOMA	CLASS:	No.:	DATE OF ISSUE:
---------	--------	------	----------------

CERTIFICATES

Continued Proficiency & Updating of Knowledge (Y / N)	Expiry:	General Operator's Certificate (Y / N)	Expiry:
Life Saving & Fire Fighting Appliances STCW'95 (Y / N)		Navigational Aids-Satellite Navigation-GPS-PC (Y / N)	
Tanker Familiarization Course (Y / N)		Automatic Radar Plotting Aids (ARPA) (Y / N)	
Oil Tanker Safety (Y / N)		Bridge Manoeuvring Simulator (BMS) (Y / N)	
Oil Tanker Training Programme (Y / N)		Bridge Resource Management (BRM) (Y / N)	
Tanker Safety (Tankerman V/1-2) (Y / N)	Expiry:	Engine Simulator (ES) (Y / N)	
Tanker Safety (Tankerman V/1-1) (Y / N)	Expiry:	Engine Resource Management (ERM) (Y / N)	
Crude Oil Washing (COW) (Y / N)		Hazardous Materials Certificate (HAZMAT) (Y / N)	
Chemical Safety Certificate (Y / N)		Hazardous Atmosphere Monitoring Certificate (Y / N)	
Medical Care (Y / N)		Nautical Electronic Instruments (NEI) (Y / N)	

OTHER TRAINING / SEMINARS

TRAINING ORGANIZATION	Date	TRAINING ORGANIZATION	Date

LANGUAGES (E / VG / G / P)

ENGLISH:	FRENCH:
GERMAN:	OTHER (Specify):

SEAMAN'S SIGNATURE

ĐáñÜñóčì á É
NOTE OF SEA PROTEST

M/V

(Port of registry)

Port of

Date.....

NOTE OF SEA PROTEST

I, Capt. (*name of Master*), Master of the MV (*name of vessel*) of Gross and Net Registered Tons, under the (*insert nationality*) flag, registered in the port of (*insert port of registry*) with Registry No....., now laying at berth (*insert discharge berth*) in the port of (*insert port*), where she arrived today, do solemnly declare that:

On the (*date of departure*), the said vessel, being tight, staunch and substantially manned and furnished with everything necessary for such a vessel and intended voyage, in every respect seaworthy, her engine and machinery in good order, her cargo properly stowed, sailed from the port of (*port of departure - country*), laden with a cargo of 1 Ô (*type of cargo*) for delivery at this port, and that:

During the prosecution of the said voyage and particularly on the (*Insert date*) (**IF YOU ENCOUNTER ROUGH WEATHER DURING THE REMAINDER OF THE VOYAGE ENTER ALSO THE DATES**) the vessel encountered heavy weather with winds of force 8 occasionally 9 and heavy seas which caused her to roll, pitch, labour and strain heavily as the waves were breaking on decks and covering hatch covers and watertight doors.

In consideration of the above, fearing loss or damage to the vessel and her cargo, even though the vessel's course was altered to ease her according to good seamanship under the prevailing circumstances, I lodge this Note of Protest against any and all losses, damages whatsoever, reserving the right to extend the same at time and place convenient.

Port of,(date)....

(signature)

Ship's
stamp

(NAME)
Master

ĐáñÜñôçì á ÉÁ
LETTER OF PROTEST – CARGO DIFFERENCE

M/Ô
 (Port of registry)

Port of
 Date.....

TO: SHIPPERS / LOADING INSTALLATION

LETTER OF PROTEST RE: CARGO DIFFERENCE

I hereby present this letter of protest, for the benefit of all persons concerned regarding the difference of quantities between shore and ship's figures appeared after the loading of my vessel, at on

The difference mentioned is as follows:

.....

This difference listed is not in line, neither with vessel's approved capacity nor with the corresponding draft.

Therefore, the Bills of Lading and any other documents (regarding the mentioned grades) are only signed UNDER DISPUTE (in order to avoid vessel's delay at the port) and accordingly I tender this letter of protest to serve as notice for any claim for cargo arising against the vessel, her Owners and/or Charterers.

(signature)

(NAME)
 Master

ACKNOWLEDGED

ĐáñÜñôçì á IB

AUTHORITY TO SIGN BILLS OF LADING

M/V.....
(Port of Registry)

PORT OF:
DATE:

TO MESSRS
(Agents)

Dear Sirs,

RE: AUTHORITY TO SIGN BILLS OF LADING ON MASTER'S BEHALF

On behalf of my Owners,

I authorise you to sign on my behalf Bills of Lading for cargo actually loaded on board this vessel at this port only, and during her present call only.

This authority is issued subject to the following conditions:

1. All Bills of Lading signed by you are to conform with quantities and descriptions shown on Mate's Receipts signed by the Chief Officer.
2. All remarks endorsed on the Mate's Receipts must be endorsed in full on the Bills of Lading issued at this port.
The Charterers shall indemnify the Master and the Owners in respect of any costs, expenses, liabilities or losses of whatsoever nature and howsoever arising which the Owners suffer as a result of either the Charterers or their agents issuing Bills of Lading which are not in conformity with the Mate's Receipts.
3. Bills of Lading signed by you to be claused:
"All terms, conditions, clauses and exceptions including the arbitration clause, as per the Charter Party dated are incorporated herewith".
4. Bill(s) of Lading for deck cargo to be marked as follows:
"Carried on deck at charterers'/shippers' risk and expense without liability for loss or damage howsoever caused".
5. If Bills of Lading marked "Freight Prepaid" are required by Charterers these will not be released by you unless written/telexed advice or authority is given by the Owners that freight in accordance with the terms of the C/P has been received.

Bills of Lading signed by you without the above conditions being fulfilled will be considered to have been signed without my authority.

You are requested to sign for receipt of this letter and acknowledgement of its contents in the space provided below:

ACKNOWLEDGED AND ACCEPTED

(signature)

Capt.
Master M/V

SIGNATURE.....

NAME (*in capitals*).....

TITLE

DATE

ĐáñÜñôçì á IA

LETTER OF INDEMNITY FOR VISITORS / INSPECTORS

To the Owners, Managers, Agents and Master of the M/V "....." (*vessel's name*)

Dear Sirs,

In consideration of your agreement that I may board the vessel for the purposes of, inter alia, visitation and/or inspection from the time and place of embarkation and to the time and place of disembarkation entered below, I, (*visitor's / inspector's name*), hereby agree as follows:

1. That I assume all risks of whatsoever nature and howsoever arising expressly including risks which may result from you, your officers/crew, your servant's or agent's negligence or any defects in the vessel, during the period that I am aboard the vessel, including, but not limited to illness, injury, death, loss of or damage to my property and personal effects, and further expressly assume responsibility for any and all costs, charges or expenses which may arise whether directly or indirectly in consequence of such matters.
2. That I shall hold you harmless and indemnify you, and each of you, in respect of any losses, damages, claims, liabilities, fines, costs, charges or expenses whether medical or otherwise, including those associated with any deviation of the vessel or any need to repatriate me from the vessel, which you may suffer or incur whether directly or indirectly in consequence of or in connection with my being aboard the vessel and whether or not such may arise in consequence of any negligent act or omission on my part or on the part of you, your servant's or agent's or any defects in the vessel.
3. That should the vessel for any reason whatsoever not be able to return me to the place of disembarkation entered below it is understood that I must provide myself with a passage home or elsewhere and that you shall be under no responsibility whatsoever in consequence of such matters.
4. That I shall in any event be properly deemed to have taken out adequate personal insurance cover with a reputable insurance company to cover the personal risks and liabilities assumed by me under this agreement.

<u>EMBARKATION</u> PORT / PLACE : DATE / TIME :	<u>DISEMBARKATION</u> PORT / PLACE : DATE / TIME :
Signature :	
Signature of Witness :	
Full Name :	
Full Name of Witness :	
Date :	

ĐáñÜñôçì á IÄ

M/T
 FLAG :
 GRT :
 NRT :
 OWNER:
 CARGO :
 OFF.NR :

LOADING : DISCHARGING :

VOYAGE No :
 DATE :
 PORT :

STATEMENT OF FACTS

OPERATION	DATE	TIME	STOPPAGES DURING LOADING / DISCHARGING		REASON
			FROM	TO	
End of sea passage					
Arrived anchored / NOR Tendered			DATE	TIME	DATE TIME
Anchored					
Anchor aweigh					
Pilot boarded					
Tugs arrived/fastened					
First line					
All fast at berth					
Pilot disembarked			PROTESTS		
Tugs left			SHIP/SHORE		REASON
Deballasting Commenced					
Deballasting Finished					
Ullaging commenced					
Ullaging completed / Tanks Inspected			AVERAGE BACKPRESSURE :		
Cargo arms connected			AVERAGE TEMPERATURE :		
Cargo calcn compl / Insp cert signed					
Loading commenced			DRAFTS		
COW commenced			ARRIVAL : FWD	AFT :	
COW completed			DEPARTURE : FWD	AFT :	
Loading completed					
Cargo hoses / arms disconnected			GENERAL REMARKS		
Ullaging commenced					
Ullaging completed / Tanks inspected					
Cargo calcn compl / Insp cert signed					
Cargo documents on board					
Pilot on board					
Tugs alongside fastened					
Left berth					
Tugs left					
Pilot disembarked					
Full Away					
NOTES					
1. State if fully inerted or partly (for tank inspection) as applicable			:		
2. State if any stoppage during shifting			:		
3. State whether at dock/berth/SBM/alongside another vessel/Barge etc.			:		
4. Vessel is SBT and functioning concurrent with load/discharge			:		
5. State No/Size of Hoses/Shore lines			:		
6. State if any flushing / displacement performed and when			:		
7. Full name must be stated and the document must be stamped			:		
GENERAL REMARKS					

MASTER

.....

SHIPPIERS/RECEIVERS

NAME :

AGENTS

NAME :

ĐáñÜñôçì á IA

INCIDENT REPORT				
<input type="checkbox"/>				
NEAR ACCIDENT	INJURY / ILLNESS	PROPERTY DAMAGE (OWN)	PROPERTY DAMAGE (THIRDS)	ENVIRONMENT
Vessel		Case No :		Title :
Occurred on			LOCAL / GMT	Place

Date Time (circle as approp.)

Conditions						
Time Lost	Days	Hours	Minutes	Bunkers (off-hire)		Bunkers (on-hire)
Latitude		Longitude			Weather	
Departure Port			Destination Port		ETA	

Location of incident (be specific)
Name(s) of witness(es) :
Describe details on WHAT, HOW and CAUSE (if known) of the incident

Type(s) of Injury (if any)		
Name / Rank :		
Fatality Disabling Injury/Illness Major Medical Aid Minor Medical Aid First Aid		
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
Injury sustained (briefly):	Treated by:	Days away from duty:

**INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING
BRIDGE PROCEDURES GUIDE**

Í e ÐáñáðééÙì áí í é Ðßí áéâò, óí ò Ðáñüí òí ò Ðáñáñòþì áóí ò ñòçò ñòñòçò áéäüóåùò (1998) óí ò áá÷áéñéäþi ó «Í áçäúò Áéáæééáðþí ÁÝööñáò» óí ò Áéâèí i yò Í áóóéééáéí y Áðéí áéçöçñþi ó, ÐáñéÝ÷í òí óóíéóþì áí áò ì áçäþò áéá áéÝá÷í òí éáé áí Ýñääéâò óá áéâééÙò P Ýéöáéòâò éáðáóòÜðåéò óóí ðéí ßí. Í e Ðñáñl áóí ðí éí yí áí í é Ýéâá÷í é P áí Ýñääéâò éá ÕñÝðåé íá éáðáñÜöí ñóáé éáðÜééçéá óóí Çì áñi éüæéí ÁÝööñáò. Í e Ðßí áéâò áóóí ß ì ðí ní yí íá áðí áí yí ÷ñþóéí i é óóç áéâáðéáéþá ñòçò Áééçëí áñáøßáò áééÜ ÐáñÜééçéá éáé Üééñí ñáéçì Üðñí.

SHIP TO SHORE Master/Pilot Exchange

SHIP IDENTITY

Name	Call sign	Flag
Ship's agent	Year built	IMO No
Cargo type	Ship type	Last port

ADDITIONAL COMMUNICATION INFORMATION

Fax	Telex	Other
-----	-------	-------

PILOT BOARDING

Date/ETA	(UTC/LT)	Freeboard
----------	----------	-----------

Boarding station (if there is more than one)		
--	--	--

SHIP PARTICULARS

Draught fwd	Draught aft	Draught amidships	(salt water)
Air draught	Length	Beam	
Displacement	Dwt	Gross	Net

ANCHORS

Port anchor	Stbd anchor	(length of cable available)
-------------	-------------	-----------------------------

MANOEUVRING DETAILS AT CURRENT CONDITION

Full speed	Half speed		
Slow speed	Min. steering speed		
Propeller direction of turn	left/right	Controllable pitch	yes/no
Number of propellers	Number of fwd thrusters	Number of aft thrusters	

MAIN ENGINE DETAILS

Type of engine	motor/turbine/other
Max. number of engine starts	Time from full ahead to full astern

EQUIPMENT DEFECTS RELEVANT TO SAFE NAVIGATION

--	--

OTHER IMPORTANT DETAILS e.g. berthing restrictions, manoeuvring peculiarities

--	--

SHORE TO SHIP Pilot/Master Exchange

SHIP REQUESTING PILOTAGE DETAILS

Ship Name Call sign

ORIGINATING AUTHORITY

Contact name VHF channel

Other means of contact

PILOT BOARDING INSTRUCTIONS

Date/arrival time at pilot boarding station (UTC/LT)

Position pilot will board

Embarkation side port/starboard/TBA Approach course and speed

Requested boarding arrangement

BERTH & TUG DETAILS

Intended berth and berthing prospects

Side alongside port/starboard Estimated transit time to berth

Tug rendezvous position Number of tugs

Tug arrangement Total bollard pull

LOCAL WEATHER AND SEA CONDITIONS at the pilot boarding station on arrival

Tidal information (heights/times)

Expected currents

Forecast weather

DETAILS OF THE PASSAGE PLAN including abort points/emergency plans

REGULATIONS including VTS reporting, anchor/lookout attendance, max. allowable draught

OTHER IMPORTANT DETAILS including navigation hazards, ship movements

PILOT CARD

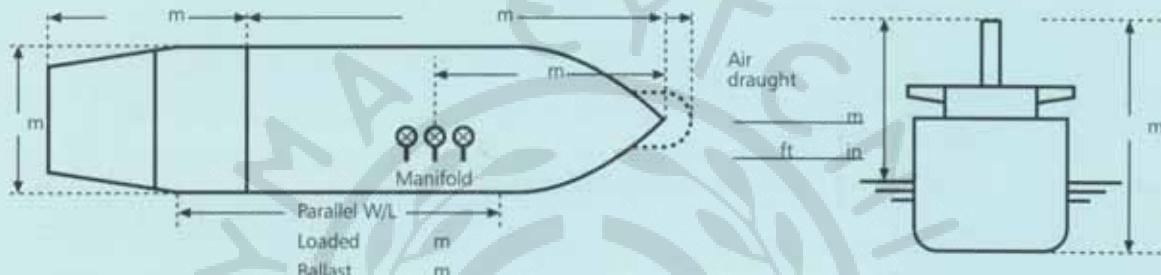
SHIP'S PARTICULARS

 Name Call sign

 Displacement (tonnes) Deadweight (tonnes) Year built

 Length OA (m) Breadth (m) Bulbous bow: yes/no

 Draught fwd (m) Draught aft (m) Draught amidships (m)

 Port anchor (shackles) Stbd anchor (shackles) (1 shackle=27.4 m/15 fathoms)

ENGINE

 Type of engine Maximum power (kW) (HP)

rpm/pitch

loaded speed

ballast speed

 Full ahead (kts) (kts)

 Half ahead (kts) (kts)

 Slow ahead (kts) (kts)

 Dead slow ahead (kts) (kts)

 Dead slow astern

 Slow astern

 Half astern

 Full astern (% of full ahead power)

 Engine critical rpm Maximum number of consecutive starts

 Time full ahead to full astern (sec) Time limit astern (min)

STEERINGRudders (number) (type) ° (maximum angle)Time hard-over to hard-over (sec) Rudder angle for neutral effect °Propellers (number) Direction of turn left/right Controllable pitch yes/noThrusters (number) Bow power (kW/HP) Stern power (kW/HP)Steering idiosyncrasies **EQUIPMENT CHECKED AND READY FOR USE**Anchors Cleared away yes/noWhistle Flags X-Band radar ARPA yes/noS-Band radar ARPA yes/noSpeed log Water/Ground single axis/dual axisEcho sounder Electronic position-fixing Type Compass system Gyro compass error °Steering gear Number of power units in use Rudder/RPM/ROT indicators Engine telegraphs VHF Mooring winches and lines **EQUIPMENT OPERATIONAL DEFECTS**

OTHER IMPORTANT DETAILS

Master's name Date

B1 Familiarisation with bridge equipment

Has the operation of the following equipment been studied and fully understood?

- bridge and deck lighting
- emergency arrangements in the event of main power failure
- navigation and signal lights, *including*
 - searchlights, signalling lamp, morse light
- sound signalling apparatus, *including*
 - whistles
- fog bell and gong system
- safety equipment, *including*
 - LSA equipment including pyrotechnics, EPIRB and SART
 - bridge fire detection panel
 - general and fire alarm signalling arrangements
 - emergency pump, ventilation and water-tight door controls
- internal ship communications facilities, *including*
 - portable radios
 - emergency 'batteryless' phone system
 - public address system
- external communication equipment, *including*
 - VHF and GMDSS equipment
 - alarm systems on bridge
 - echo sounder
 - electronic navigational position fixing systems
 - gyro compass/repeaters
 - magnetic compass
 - off-course alarm
 - radar including ARPA
 - speed/distance recorder
 - engine and thruster controls
- steering gear, including manual, auto-pilot and emergency changeover and testing arrangements (see annex A7)
- automatic track-keeping system, if fitted
- ECDIS and electronic charts, if fitted
- IBS functions, if fitted
- Location and operation of ancillary bridge equipment (e.g. binoculars, signalling flags, meteorological equipment)?
- Stowage of chart and hydrographic publications?

Other checks:

-
-
-

B2 Preparation for sea

Has a passage plan for the intended voyage been prepared? (see section 2)

Has the following equipment been checked and found ready for use?

anchors

bridge movement book/course and engine movement recorder

echo sounder

electronic navigational position fixing systems

gyro/magnetic compass and repeaters

radar(s)

speed/distance recorder

clocks

Has the following equipment been tested, synchronised and found ready for use?

bridge and engineroom telegraphs, *including*

rpm indicators

emergency engine stops

thruster controls and indicators, if fitted

controllable pitch propeller controls and indicators, if fitted

communications facilities, *including*

bridge to engineroom/mooring station communications

portable radios

VHF radio communications with port authority

navigation and signal lights, *including*

searchlights, signalling lamp, morse light

sound signalling apparatus, *including*

whistles

fog bell and gong system

steering gear, including manual, auto-pilot and emergency changeover arrangements and rudder indicators (see annex A7)

window wiper/clearview screen arrangements

Is the ship secure for sea?

cargo and cargo handling equipment secure

all hull openings secure and watertight

cargo/passenger details available

stability and draught information available

Are all the crew on board and all shore personnel ashore?

Are the pilot disembarkation arrangements in place? (see annex A5)

Other checks:

B3 Preparation for arrival in port

- In preparing the passage for arrival in port, has a pre-pilotage information exchange taken place? (see annexes A1 and A2)
- Has the passage plan been updated following receipt of the Shore to Ship Pilot/Master Exchange form and all latest navigational warnings?
- Has the ETA been sent with all relevant information required by local regulations (e.g. details of dangerous/hazardous goods carried)?
- Is it necessary to rearrange cargo/ballast?

Has the following equipment been prepared and checked?

- course and engine movement recorders
- clock synchronisation
- communications with the engine control room and mooring stations
- signalling equipment, including flags/lights
- deck lighting
- mooring winches and lines including heaving lines
- pressure on fire main
- anchors cleared away
- stabilisers and log tubes housed, if fitted
- Has the steering gear been tested, and has manual steering been engaged in sufficient time for the helmsman to become accustomed before manoeuvring commences?
- Have the engines been tested and prepared for manoeuvring?
- Has the Pilot Card (see annex A3) been completed and are the pilot embarkation arrangements (see annex A5) in hand?
- Have VHF channels for the various services (e.g. VTS, pilot, tugs, berthing instructions) been noted and a radio check carried out?
- Has the port been made fully aware of any special berthing requirements that the ship may have?

Other checks:

-
-
-

B4 Pilotage

- Immediately on arrival on the bridge, has the pilot been informed of the ship's heading, speed, engine setting and draught?
- Has the pilot been informed of the location of lifesaving appliances provided on board for his use?

Have details of the proposed passage plan been discussed with the pilot and agreed with the master, *including*

- radio communications and reporting requirements
 - bridge watch and crew stand-by arrangements
 - deployment and use of tugs
 - berthing/anchoring arrangements
 - expected traffic during transit
 - pilot change-over arrangements, if any
 - fender requirements
- Has a completed Pilot Card (see annex A3) been handed to the pilot and has the pilot been referred to the Wheelhouse Poster? (see annex A4)
 - Have the responsibilities within the bridge team for the pilotage been defined and are they clearly understood?
 - Has the language to be used on the bridge between the ship, the pilot and the shore been agreed?
 - Are the progress of the ship and the execution of orders being monitored by the master and officer of the watch?
 - Are the engine room and ship's crew being regularly briefed on the progress of the ship during the pilotage?
 - Are the correct lights, flags and shapes being displayed?

Other checks:

-
-
-

B5 Passage plan appraisal

Have navigation charts been selected from chart catalogue, *including*

- large scale charts for coastal waters
- small scale charts for ocean passages
- planning charts
- routeing, climatic, pilot and load line zone charts

Have publications been selected, *including*

- sailing directions and pilot books
- light lists
- radio signals
- guides to port entry
- tide tables and tidal stream atlas

Have all navigation charts and publications have been corrected up to date, *including*

- the ordering of new charts/publications, if necessary
- notices to mariners
- local area warnings
- NAVAREA navigational warnings

Have the following been considered?

- ship's departure and arrival draughts
- ship's cargo and any special cargo stowage/carriage restrictions
- if there are any special ship operational requirements for the passage

Have the following been checked?

- planning charts and publications for advice and recommendations on route to be taken
- climatological information for weather characteristics of the area
- navigation charts and publications for landfall features
- navigation charts and publications for Ships' Routeing Schemes, Ship Reporting Systems and Vessel Traffic Services (VTS)
- Has weather routeing been considered for passage?

Have the following preparations been made for port arrival?

- navigation charts and publications studied for pilotage requirements
- Ship to Shore Master/Pilot Exchange form prepared (see annex A1)
- Pilot Card updated (see annex A3)
- port guides studied for port information including arrival/berthing restrictions

Other checks:

-
-
-

B6 Navigation in coastal waters

Have the following factors been taken into consideration in preparing the passage plan?

- advice/recommendations in sailing directions
 - ship's draught in relation to available water depths
 - effect of 'squat' on underkeel clearance in shallow water
 - tides and currents
 - weather, particularly in areas prone to poor visibility
 - available navigational aids and their accuracy
 - position-fixing methods to be used
 - daylight/night-time passing of danger points
 - traffic likely to be encountered – flow, type, volume
 - any requirements for traffic separation/routeing schemes
-
- Are local/coastal warning broadcasts being monitored?
 - Is participation in area reporting systems recommended including VTS?
 - Is the ship's position being fixed at regular intervals?

Has equipment been regular checked/tested, *including*

- gyro/magnetic compass errors
 - manual steering before entering coastal waters if automatic steering has been engaged for a prolonged period
 - radar performance and radar heading line marker alignment?
 - echo sounder
-
- Is the OOW prepared to use the engines and call a look-out or a helmsman to the bridge?
 - Have measures been taken to protect the environment from pollution by the ship and to comply with applicable pollution regulations?

Other checks:

-
-
-

B7 Navigation in ocean waters

- Is keeping a look-out being given due priority?
- Are NAVAREA, HYDROLANT and HYDROPAC navigational warning broadcasts and other long-range weather reports being closely monitored?
- Are changes to the local weather being monitored and is the barometer regularly observed?
- Is participation in area reporting systems (e.g. AMVER) recommended?
- Is the ship's position being fixed at regular intervals?
- Are celestial navigational techniques being practised?
- Are gyro/magnetic compass errors and radar performance being regularly checked?
- Have radar techniques been practised (in clear visibility)?
- Have preparations been made for landfall?
- Have measures been taken to protect the environment from pollution by the ship and to comply with applicable pollution regulations?

Other checks:

-
-
-

B8 Anchoring and anchor watch

Has an anchoring plan been prepared taking into account

- speed reduction in ample time
- direction/strength of wind and current
- tidal stream when manoeuvring at low speeds
- need for adequate sea room particularly to seaward
- depth of water, type of seabed and the scope of anchor cable required

Have the engineroom and anchor party been informed of the time of 'stand-by' for anchoring?

Are the anchors, lights/shapes and sound signalling apparatus ready for use?

Has the anchor position of the ship been reported to the port authority?

While at anchor, the OOW should

- determine and plot the ship's position on the appropriate chart as soon as practicable
- when circumstances permit, check at sufficiently frequent intervals whether the ship is remaining securely at anchor by taking bearings of fixed navigation marks or readily identifiable shore objects
- ensure that proper look-out is maintained
- ensure that inspection rounds of the ship are made periodically
- observe meteorological and tidal conditions and the state of the sea
- notify the master and undertake all necessary measures if the ship drags anchor
- ensure that the state of readiness of the main engines and other machinery is in accordance with the master's instructions
- if visibility deteriorates, notify the master
- ensure that the ship exhibits the appropriate lights and shapes and that appropriate sound signals are made in accordance with all applicable regulations
- take measures to protect the environment from pollution by the ship and comply with applicable pollution regulations

Other checks:

-
-
-

B9 Navigation in restricted visibility

Has the following equipment been checked to ensure that it is fully operational?

- radar, ARPA or other plotting facilities
- VHF
- fog signalling apparatus
- navigation lights
- echo sounder, if in shallow waters
- watertight doors, if fitted

- Have lookout(s) been posted and is a helmsman on standby?
- Have the master and engineroom been informed, and the engines put on standby?
- Are the COLREGS being complied with, particularly with regard to rule 19 and proceeding at a safe speed?
- Is the ship ready to reduce speed, stop or turn away from danger?
- If the ship's position is in doubt, has the possibility of anchoring been considered?

Other checks:

-
-
-

B10 Navigation in heavy weather or in tropical storm areas

- Have the master, engineroom and crew been informed of the conditions?
- Have all movable objects been secured above and below decks, particularly in the engineroom, galley and in storerooms?
- Has the ship's accommodation been secured and all ports and deadlights closed?
- Have all weather deck openings been secured?
- Have speed and course been adjusted as necessary?
- Has the crew been warned to avoid upper deck areas made dangerous by the weather?
- Have safety lines/hand ropes been rigged where necessary?

Have instructions been issued on the following matters?

- monitoring weather reports
- transmitting weather reports to the appropriate authorities or, in the case of tropical storms, danger messages in accordance with SOLAS

Other checks:

-
-
-

B11 Navigation in ice

- Have the master, engineroom and crew been informed of the ice conditions?
- Have watertight doors been shut, as appropriate?
- Has speed been moderated?
- Has the frequency of sounding tanks and bilges been increased?

Have instructions been issued on the following matters?

- monitoring ice advisory service broadcasts
- transmitting danger messages in accordance with SOLAS

Other checks:

-
-
-

B12 Changing over the watch

When changing over the watch relieving officers should personally satisfy themselves regarding the following:

- standing orders and other special instructions of the master relating to navigation of the ship
- position, course, speed and draught of the ship
- prevailing and predicted tides, currents, weather, visibility and the effect of these factors upon course and speed
- procedures for the use of main engines to manoeuvre when the main engines are on bridge control and the status of the watchkeeping arrangements in the engine room
 - navigational situation, including but not limited to:
 - the operational condition of all navigational and safety equipment being used or likely to be used during the watch
 - the errors of gyro and magnetic compasses
 - the presence and movements of ships in sight or known to be in the vicinity
 - the conditions and hazards likely to be encountered during the watch
 - the possible effects of heel, trim, water density and squat on underkeel clearance
 - any special deck work in progress

Other points:

-
-
-

B13 Calling the master

The OOW should notify the master immediately:

- if restricted visibility is encountered or expected
- if traffic conditions or the movements of other ships are causing concern
- if difficulties are experienced in maintaining course
- on failure to sight land, a navigation mark or obtain soundings by the expected time
- if, unexpectedly, land or a navigation mark is sighted or a change in soundings occurs
- on breakdown of the engines, propulsion machinery remote control, steering gear or any essential navigational equipment, alarm or indicator
- if the radio equipment malfunctions
- in heavy weather, if in any doubt about the possibility of weather damage
- if the ship meets any hazard to navigation, such as ice or a derelict
- in any other emergency or if in any doubt

Other points:

-
-
-

C1 Main engine or steering failure

Action to be carried out:

- Inform master
- Prepare for anchoring if in shallow water
- Exhibit 'not under command' shapes/lights
- Commence sound signalling
- Broadcast URGENCY message to ships in the vicinity, if appropriate

In case of a STEERING FAILURE:

- inform engine room
- engage emergency steering
- take way off the ship
- prepare engines for manoeuvring

Other actions:

-
-
-

C2 Collision

Action to be carried out:

- Sound the general emergency alarm
- Manoeuvre the ship so as to minimise effects of collision
- Close watertight doors and automatic fire doors
- Switch on deck lighting at night
- Switch VHF to Channel 16 and, if appropriate, to Channel 13
- Muster passengers, if carried, at emergency stations
- Make ship's position available to radio room/GMDSS station, satellite terminal and other automatic distress transmitters and update as necessary
- Sound bilges and tanks after collision
- Check for fire/damage
- Offer assistance to other ship
- Broadcast DISTRESS ALERT and MESSAGE if the ship is in grave and imminent danger and immediate assistance is required, otherwise broadcast an URGENCY message to ships in the vicinity

Other actions:

-
-
-

C3 Stranding or grounding

Action to be carried out:

- Stop engines
- Sound general emergency alarm
- Close watertight doors, if fitted
- Maintain a VHF watch on Channel 16 and, if appropriate, on Channel 13
- Exhibit lights/shapes and make any appropriate sound signals
- Switch on deck lighting at night
- Check hull for damage
- Sound bilges and tanks
- Visually inspect compartments, where possible
- Sound around ship
- Determine which way deep water lies
- Determine the nature of the seabed
- Obtain information on local currents and tides, particularly details of the rise and fall of the tide
- Reduce the draught of the ship
- Make ship's position available to radio room/GMDSS station, satellite terminal and other automatic distress transmitters and up-date as necessary
- Broadcast DISTRESS ALERT and MESSAGE if the ship is in grave and imminent danger and immediate assistance is required, otherwise broadcast an URGENCY message to ships in the vicinity

Other actions:

-
-
-

C4 Man overboard

Actions to be carried out:

- Release lifebuoy with light and smoke signal on the side the crew member has fallen overboard
- Take immediate avoiding action so as not to run over the man overboard
- Sound three prolonged blasts of the ship's whistle and repeat as necessary
- Post a lookout with binoculars and instructions to maintain a continuous watch on the man overboard
- Hoist signal flag 'O'
- Commence a recovery manoeuvre, such as a Williamson turn
- Engage hand steering, if helmsman available
- Note ship's position, wind speed and direction and time
- Inform master, if not already on the bridge
- Inform engine room
- Place engines on stand-by
- Muster rescue boat's crew
- Prepare rescue boat for possible launching
- Distribute portable VHF radios for communication
- Rig pilot ladder/nets to assist in the recovery
- Make ship's position available to radio room/GMDSS station
- Broadcast URGENCY message to ships in the vicinity

Other actions:

-
-
-

C5 Fire

Action to be carried out:

- Sound the fire alarm
- Call master if not already on bridge and notify engineroom
- Muster crew
- Establish communications
- Check for missing and injured crew members
- On locating the fire, notify all on board of that location
- If an engine room fire, prepare for engine failure

Assess fire and determine:

- the class of fire
- appropriate extinguishing agent
- appropriate method of attack
- how to prevent the spread of the fire
- the necessary personnel and firefighting methods
- Close down ventilation fans, all doors including fire and watertight doors and skylights
- Switch on deck lighting at night
- Make ship's position available to radio room/GMDSS station, satellite terminal or other automatic distress transmitters and update as necessary
- Broadcast DISTRESS ALERT and MESSAGE if the ship is in grave and imminent danger and immediate assistance is required otherwise broadcast an URGENCY message to ships in the vicinity

Other actions:

-
-
-

C6 Flooding

Actions to be carried out:

- Sound the general emergency alarm
- Close watertight doors, if fitted
- Sound bilges and tanks
- Identify location of incoming water
- Cut off all electrical power running through the area
- Shore up area to stem water flow
- Check bilge pump for operation
- Check auxiliary pumps for back-up operation, as required
- Make ship's position available to radio room/GMDSS station, satellite terminal and other automatic distress transmitters and update as necessary
- Broadcast DISTRESS ALERT and MESSAGE if the ship is in grave and imminent danger and immediate assistance is required otherwise broadcast an URGENCY message to ships in the vicinity

Other actions:

-
-
-

C7 Search and rescue

Actions to be carried out:

- Take bearing of distress message if radio direction finder fitted
- Re-transmit distress message
- Maintain continuous listening watch on all distress frequencies
- Consult MERSAR/IAMSAR manuals
- Establish communications with all other surface units and SAR aircraft involved in the SAR operation
- Plot position, courses and speeds of other assisting units
- Monitor X-band radar for locating survival craft transponder (SART) signal using 6 or 12 nautical mile range scales
- Post extra look-outs for sighting flares and other pyrotechnic signals

Other actions:

-
-
-

C8 Abandoning ship

Actions to be carried out:

- Broadcast DISTRESS ALERT and MESSAGE on the authority of the master
- Instruct crew members to put on lifejackets, and wear adequate and warm clothing
- Instruct crew members to put on immersion suits, if carried, if water temperature is below 16°C
- Order crew members to lifeboat stations
- Prepare to launch lifeboats/liferafts
- Ensure that lifeboat sea painters are attached to the ship
- Embark all crew in the lifeboats/liferafts and launch
- Ensure lifeboats/liferafts remain in safe proximity to the ship and in contact with each other

Other actions:

-
-
-

ÐáñÜñôçì á ÉÆ

ÖT ÑÔÙÓÉÉÁÓ – Í ÁÖÉÍ ÖÖÌ ÖÙÍ Á (BILLS OF LADING – CHARTER PARTIES)

Ööí ðáñüñôçì á ðáñáðleáí öáé æéÜöí ní é öýöí é öí ñôùóééþí éáé íáðeí ööí öþí ûí, ðí ò i ðí ní yí íá áði-
äi yí ðñþöéí ié ööç æéááóéáéßá öçö *Aééçëi ãñáößáò* áééÜ ðáñÜééçëá éáé Üééñí i áèçì Üðñí.

BILL OF LADING

Page 1

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

CODE NAME: "CONGENBILL"

EDITION 1994

ADOPTED BY

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)

Conditions of Carriage

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated.

(2) General Paramount Clause.

- (a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.
- (b) *Trades where Hague-Visby Rules apply.*
In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 – the Hague-Visby Rules – apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply to this Bill of Lading.
- (c) The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the cargo is in the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo or live animals.

(3) General Average.

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

(4) New Jason Clause.

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) Both-to-Blame Collision Clause.

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight,
destination, etc., see overleaf.

CODE NAME: "CONGENBILL". EDITION 1994
Shipper

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L No.

Reference No.

Consignee

Notify address

Vessel	Port of loading
Port of discharge	
Shipper's description of goods	Gross weight

(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not
being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
CHARTER-PARTY dated

FREIGHT ADVANCE.
Received on account of freight:
.....

Time used for loading days hours.

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at	Place and date of issue
Number of original Bs/L	Signature

Adopted by
the Documentary Committee of the Chamber
of Shipping of the United Kingdom
and the Documentary Committee of The Japan
Shipping Exchange, Inc.

Issued 1/1/1969
Amended 1/1/1971
Amended 1/1/1972
Amended 1/1/1973
Amended 1/1/1979
Amended 1/1/1980
Amended 1/1/1984

1. Shipbroker		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM TIME-CHARTER (Box Layout 1974) CODE NAME: "BALTIME 1939"	
PART I			
2. Place and date			
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's name		6. GRT/NRT	
7. Class		8. Indicated horse power	
9. Total tons d.w. (abt.) on Board of Trade summer freeboard		10. Cubic feet grain/bale capacity	
11. Permanent bunkers (abt.)			
12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of			
13. Present position			
14. Period of hire (Cl. 1)		15. Port of delivery (Cl. 1)	
		16. Time of delivery (Cl. 1)	
17. (a) Trade limits (Cl. 2)			
(b) Cargo exclusions specially agreed			
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 5)			
19. Charter hire (Cl. 6)		20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)		22. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 21)	
23. Cancelling date (Cl. 22)		24. Place of arbitration (only to be filled in if place other than London agreed) (Cl. 23)	
25. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)		26. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Copyright, published by The Baltic
and International Maritime
Conference, Copenhagen

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II

"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (Box Layout 1974)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net Register tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8, carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on Board of Trade summer freeboard inclusive of bun- kers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan a cubic-feet grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bun- kers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons best Welsh coal or oil-fuel stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party men- tioned as Charterers in Box 4, as follows:	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18	required by the custom of the port for mooring to be for the Charterers' account. The Vessel to be fitted with winches, derricks, wheels and ordi- nary runners capable of handling lifts up to 2 tons.	78 79 80 81 82 5. Bunkers The Charterers at port of delivery and the Ow- ners at port of re-delivery to take over and pay for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's bunkers at current price at the respective ports. The Vessel to be re-delivered with not less than the number of tons and not exceeding the num- ber of tons of coal or oil-fuel in the Vessel's bunkers stated in Box 18.	83 84 85 86 87 88 89 90 91 6. Hire The Charterers to pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. <i>Payment</i> Payment of hire to be made in cash, in the cur- rency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in advance, and in the manner prescribed in Box 20. In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on the Charterers under the Charter.	92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 7. Re-delivery The Vessel to be re-delivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an ice-free port in the Charterers' option at the place or within the range stated in Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday.	108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 The Charterers to give the Owners not less than ten days' notice at which port and on about which day the Vessel will be re-delivered. Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipu- lated herein.	118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 8. Cargo Space The whole reach and burthen of the Vessel, in- cluding lawful deck-capacity to be at the Char- terers' disposal, reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	131 132 133 134 135 136 9. Master The Master to prosecute all voyages with the ut- most despatch and to render customary assist- ance with the Vessel's Crew. The Master to be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements. The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Ma- ster, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods. The Owners not to be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise. If the Charterers have reason to be dissatisfied	137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153
--	---	---	---	--	---	---	--	---	---

with the conduct of the Master, Officers, or Engineers, the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter, and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments.	154 155 156 157 158
10. Directions and Logs	159
The Charterers to furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master and Engineer to keep full and correct logs accessible to the Charterers or their Agents.	160 161 162 163
11. Suspension of Hire etc.	164
(A) In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owners' stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than twentyfour consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175
(B) In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account even if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants.	180 181 182 183 184 185
12. Cleaning Boilers	186
Cleaning of boilers whenever possible to be done during service, but if impossible the Charterers to give the Owners necessary time for cleaning. Should the Vessel be detained beyond 48 hours hire to cease until again ready.	187 188 189 190 191
13. Responsibility and Exemption	192
The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general.	193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216
The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants.	210 211 212 213 214 215 216
14. Advances	217
The Charterers or their Agents to advance to the Master, if required, necessary funds for ordinary disbursements for the Vessel's account at any port charging only interest at 6 per cent. p. a. such advances to be deducted from hire.	218 219 220 221 222
15. Excluded Ports	223
The Vessel not to be ordered to nor bound to enter: a) any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel /ice	224 225 226 227 228
b) any ice-bound place or any place where lights, lightships, marks and buoys are or are likely to be withdrawn by reason of ice on the Vessel's arrival or where there is risk that ordinarily the Vessel will not be able on account of ice to	229 230 231 232 233
reach the place or to get out after having completed loading or discharging. The Vessel not to be obliged to force ice. If on account of ice the Master considers it dangerous to remain at the loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions. Unforeseen detention through any of above causes to be for the Charterers' account.	234 235 236 237 238 239 240 241 242 243
16. Loss of Vessel	244
Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	245 246 247 248 249 250 251
17. Overtime	252
The Vessel to work day and night if required. The Charterers to refund the Owners their outlays for all overtime paid to Officers and Crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.	253 254 255 256 257
18. Lien	258
The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	259 260 261 262 263 264
19. Salvage	265
All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and coal or oil-fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	266 267 268 269 270 271 272 273 274
20. Sublet	275
The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	276 277 278 279 280
21. War	281
(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.	282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299
(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a re-fund to the Owners of the premium on demand; and (2) notwithstanding the terms of Clause 11 hire to be paid for all time lost including any lost owing to loss of or injury to the Master, Officers, or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.	300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313

(C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly.	322		
(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.	333		
(E) In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter and, unless otherwise agreed, the Vessel to be re-delivered to the Owners at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching or entering it, then at a near open and safe port at the Owners' option, after discharge of any cargo on board.	334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344		
(F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation. <i>Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 22.</i>	345 346 347 348 349		
22. Cancelling	350		
Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 23, the Charterers to have the option of cancelling.	351		
If the Vessel cannot be delivered by the cancellation date, the Charterers, if required, to declare whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	352 353 354 355 356 357 358		
23. Arbitration	359		
Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London (or such other place as may be agreed according to Box 24) one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.	360 361 362 363 364 365 366 367 368		
24. General Average	369		
General Average to be settled according to York/Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.	370 371 372		
25. Commission	373		
The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 25 to the party mentioned in Box 25 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission. Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.	374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387		

LINER BILL OF LADING

(Liner terms approved by The Baltic and International Maritime Conference)
Code Name: "CONLINEBILL"

Amended January 1st, 1950, August 1st, 1952, January 1st, 1973, July 1st, 1974, August 1st, 1976, January 1st, 1978.

1. Definition.

Wherever the term "Merchant" is used in this Bill of Lading, it shall be deemed to include the Shipper, the Receiver, the Consignee, the Holder of the Bill of Lading and the Owner of the cargo.

2. General Paramount Clause.

The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.

Trades where Hague-Visby Rules apply

In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 The Hague-Visby Rules apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading. The Carrier takes all reservations possible under such applicable legislation, relating to the period before loading and after discharging and while the goods are in the charge of another Carrier, and to deck cargo and live animals.

3. Jurisdiction.

Any dispute arising under this Bill of Lading shall be decided in the country where the carrier has his principal place of business, and the law of such country shall apply except as provided elsewhere herein.

4. Period of Responsibility.

The Carrier or his Agent shall not be liable for loss of or damage to the goods during the period before loading and after discharge from the vessel, howsoever such loss or damage arises.

5. The Scope of Voyage.

As the vessel is engaged in liner service the intended voyage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the service including maintenance of vessel and crew.

6. Substitution of Vessel, Transhipment and Forwarding.

Whether expressly arranged beforehand or otherwise, the Carrier shall be at liberty to carry the goods to their port of destination by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port and to carry the goods or part of them beyond their port of destination, and to tranship, land and store the goods either on shore or afloat and reship and forward the same at Carrier's expense but at Merchant's risk. When the ultimate destination at which the Carrier may have engaged to deliver the goods is other than the vessel's port of discharge, the Carrier acts as Forwarding Agent only.

The responsibility of the Carrier shall be limited to the part of the transport performed by him on vessels under his management and no claim will be acknowledged by the Carrier for damage or loss arising during any other part of the transport even though the freight for the whole transport has been collected by him.

7. Lightering.

Any lightering in or off ports of loading or ports of discharge to be for the account of the Merchant.

8. Loading, Discharging and Delivery

of the cargo shall be arranged by the Carrier's Agent unless otherwise agreed.

Landing, storing and delivery shall be for the Merchant's account.

Loading and discharging may commence without previous notice.

The Merchant or his Assign shall tender the goods when the vessel is ready to load and as fast as the vessel can receive and - but only if required by the Carrier - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo and the vessel may leave the port without further notice and deadfreight is to be paid. The Merchant or his Assign shall take delivery of the goods and continue to receive the goods as fast as the vessel can deliver and - but only if required by the Carrier - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be at liberty to discharge the goods and any discharge to be deemed a true fulfilment of the contract, or alternatively to act under Clause 16.

The Merchant shall bear all overtime charges in connection with tendering and taking delivery of the goods as above.

If the goods are not applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction.

The Merchant shall accept his reasonable proportion of unidentified loose cargo.

9. Live Animals and Deck Cargo

shall be carried subject to the Hague Rules as referred to in Clause 2 hereof with the exception that notwithstanding anything contained in Clause 19 the Carrier shall not be liable for any loss or damage resulting from any act, neglect or default of his servants in the management of such animals and deck cargo.

10. Options.

The port of discharge for optional cargo must be declared to the vessel's Agents at the first of the optional ports not later than 48 hours before the vessel's arrival there. In the absence of such declaration the Carrier may elect to discharge at the first or any other optional port and the contract of carriage shall then be considered as having been fulfilled. Any option can be exercised for the total quantity under this Bill of Lading only.

11. Freight and Charges.

(a) Prepayable freight, whether actually paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. The Carrier's claim for any charges under this contract shall be considered definitely payable in like manner as soon as the charges have been incurred.

Interest at 5 per cent., shall run from the date when freight and charges are due.

(b) The Merchant shall be liable for expenses of fumigation and of gathering and sorting loose cargo and of weighing onboard and expenses incurred in repairing damage to and replacing of packing due to excepted causes and for all expenses caused by extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.

(c) Any dues, duties, taxes and charges which under

any denomination may be levied on any basis such as amount of freight, weight of cargo or tonnage of the vessel shall be paid by the Merchant.

(d) The Merchant shall be liable for all fines and or losses which the Carrier, vessel or cargo may incur through non-observance of Custom House and/or import or export regulations.

(e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the goods to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier reserves the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the contents inspected and the weight, measurement or value verified.

12. Lien.

The Carrier shall have a lien for any amount due under this contract and costs of recovering same and shall be entitled to sell the goods privately or by auction to cover any claims.

13. Delay.

The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay of the goods unless caused by the Carrier's personal gross negligence.

14. General Average and Salvage.

General Average to be adjusted at any port or place at Carrier's option and to be settled according to the York-Antwerp Rules 1974. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

15. Both-to-Blame Collision Clause. (This clause to remain in effect even if unenforceable in the Courts of the United States of America).

If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the said goods paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of said cargo and set-off, or recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

16. Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.

(a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the transport under this contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the vessel the right to give such orders or directions or recommendations.

(b) Should it appear that the performance of the transport would expose the vessel or any goods onboard to risk of seizure or damage or delay, result-

ing from war, warlike operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to the risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port.

(c) Should it appear that epidemics, quarantine, ice-labour troubles, labour obstructions, strikes, lock-outs, any of which onboard or on shore - difficulties in loading or discharging would prevent the vessel from leaving the port of loading or reaching or entering the port of discharge or there discharging in the usual manner and leaving again, all of which safely and without delay, the Master may discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port.

(d) The discharge under the provisions of this clause of any cargo for which a Bill of Lading has been issued shall be deemed due fulfilment of the contract. If in connection with the exercise of any liberty under this clause any extra expenses are incurred, they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight if any and a reasonable compensation for any extra services rendered to the goods.

(e) If any situation referred to in this clause may be anticipated, or if for any such reason the vessel cannot safely and without delay reach or enter the loading port or must undergo repairs, the Carrier may cancel the contract before the Bill of Lading is issued.

(f) The Merchant shall be informed if possible.

17. Identity of Carrier.

The Contract evidenced by this Bill of Lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein (or substitute) and it is therefore agreed that said Shipowner only shall be liable for any damage or loss due to any breach or non-performance of any obligation arising out of the contract of carriage, whether or not relating to the vessel's seaworthiness. If, despite the foregoing, it is adjudged that any other is the Carrier and/or bailee of the goods shipped hereunder, all limitations of, and exonerations from, liability provided for by law or by this Bill of Lading shall be available to such other.

It is further understood and agreed that as the Line Company or Agents who has executed this Bill of Lading for and on behalf of the Master is not a principal in the transaction, said Line, Company or Agents shall not be under any liability arising out of the contract of carriage, nor as Carrier nor bailee of the goods.

18. Exemptions and Immunities of all servants and agents of the Carrier.

It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (including every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant for any loss, damage or delay arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, but without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the Carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to the contract evidenced by this Bill of Lading.

The Carrier shall be entitled to be paid by the Merchant on demand any sum recovered or recoverable by the Merchant or any other from such servant or agent of the Carrier for any such loss, damage or delay or otherwise.

19. Optional Stowage. Unitization.

- (a) Goods may be stowed by the Carrier as received, or, at Carrier's option, by means of containers, or similar articles of transport used to consolidate goods.
- (b) Containers, trailers and transportable tanks, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant.
- (c) The Carrier's liability for cargo stowed as aforesaid shall be governed by the Hague Rules as defined above notwithstanding the fact that the goods are being carried on deck and the goods shall contribute to general average and shall receive compensation in general average.

ADDITIONAL CLAUSES

(To be added if required in the contemplated trade).

A. Demurrage.

The Carrier shall be paid demurrage at the daily

rate per ton of the vessel's gross register tonnage as indicated on Page 2 if the vessel is not loaded or discharged with the dispatch set out in Clause 8, any delay in waiting for berth at or off port to count. Provided that if the delay is due to causes beyond the control of the Merchant, 24 hours shall be deducted from the time on demurrage.

Each Merchant shall be liable towards the Carrier for a proportionate part of the total demurrage due, based upon the total freight on the goods to be loaded or discharged at the port in question.

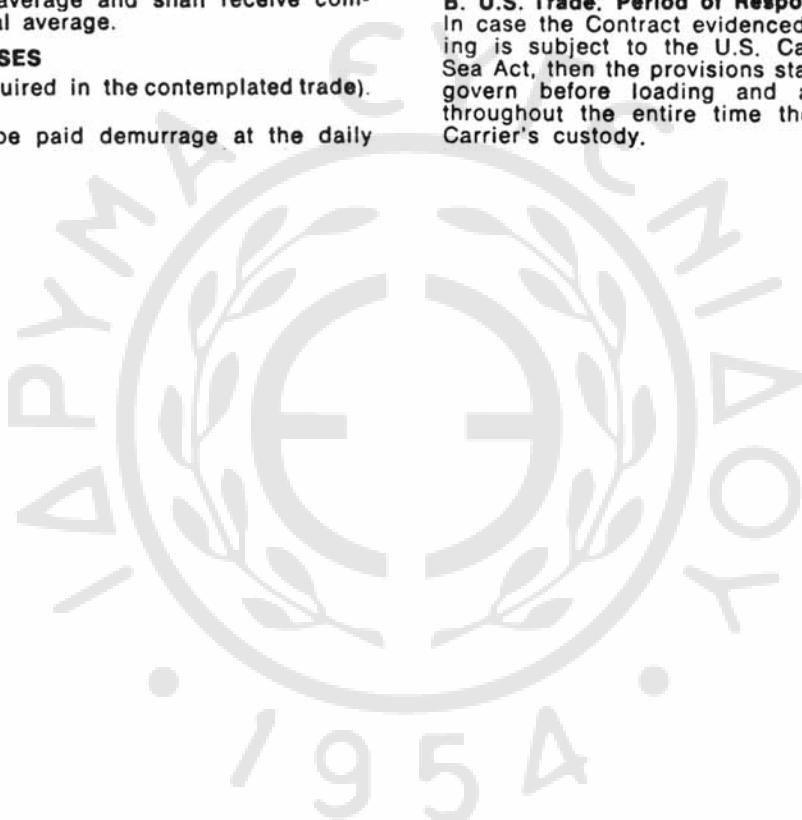
No Merchant shall be liable in demurrage for any delay arisen only in connection with goods belonging to other Merchants.

The demurrage in respect of each parcel shall not exceed its freight.

(This Clause shall only apply if the Demurrage Box on Page 2 is filled in).

B. U.S. Trade. Period of Responsibility.

In case the Contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the goods are in the Carrier's custody.



Shipper

LINER BILL OF LADING

B/L No.

Reference No.

Consignee

Notify address

Pre-carriage by*	Place of receipt by pre-carrier*
Vessel	Port of loading
Port of discharge	Place of delivery by on-carrier*

Marks and Nos.	Number and kind of packages; description of goods	Gross weight	Measurement
----------------	---	--------------	-------------

Particulars furnished by the Merchant

Freight details, charges etc.	<p>SHIPPED on board in apparent good order and condition, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of Discharge or so near thereunto as the Vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated to the left plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant.</p> <p>One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.</p> <p>IN WITNESS whereof the Master of the said Vessel has signed the number of original Bills of Lading stated below, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.</p>	
Daily demurrage rate (additional Clause A)		

*Applicable only when document used as a Through Bill of Lading

Freight payable at	Place and date of issue
Number of original Bs/L	Signature

RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"	
Part I	
1. Shipbroker	2. Place and date
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo" (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	(a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	(b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	(c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account (Cl. 13 (c))	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19)	
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II
"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

1.	It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that:	14	89
The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.		15	90
2.	Owners' Responsibility Clause	15	91
The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.		16	92
And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.		17	93
3.	Deviation Clause	18	94
The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.		19	95
4.	Payment of Freight	20	96
(a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.		21	97
(b) <i>Prepaid</i> . If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost.		22	98
Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid.		23	99
(c) <i>On delivery</i> . If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally.		24	100
Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.		25	101
5.	Loading/Discharging	26	102
(a) <i>Costs/Risks</i>		27	103
The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.		28	104
(b) <i>Cargo Handling Gear</i>		29	105
Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/winches required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage.		30	106
On request the Owners shall provide free of charge cranemen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranemen/winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall always work under the supervision of the Master.		31	107
(c) <i>Stevedore Damage</i>		32	108
The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability.		33	109
The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessel's seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.		34	110
6.	Laytime	35	111
* (a) <i>Separate laytime for loading and discharging</i>		36	112
The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.		37	113
The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.		38	114
* (b) <i>Total laytime for loading and discharging</i>		39	115
The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.		40	116
(c) <i>Commencement of laytime (loading and discharging)</i>		41	117
Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the Charterers or their agents named in Box 19.		42	118
If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/discharging berth shall not count as laytime.		43	119
If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/discharge time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to load/discharge shall not count as laytime.		44	120
Time used before commencement of laytime shall count.		45	121
* Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.		46	
7.	Demurrage	47	122
Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice.		48	123
In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby.		49	124
8.	Lien Clause	50	125
The Owners shall have a lien on the cargo and on all sub-freights payable in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs of recovering same.		51	126
9.	Cancelling Clause	52	127
(a) Should the Vessel not be ready to load (whether in berth or not) on the cancelling date indicated in Box 21, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.		53	128
(b) Should the Owners anticipate that, despite the exercise of due diligence, the Vessel will not be ready to load by the cancelling date, they shall notify the Charterers thereof without delay stating the expected date of the Vessel's readiness to load and asking whether the Charterers will exercise their option of cancelling the Charter Party, or agree to a new cancelling date.		54	129
Such option must be declared by the Charterers within 48 running hours after the receipt of the Owners' notice. If the Charterers do not exercise their option of cancelling, then this Charter Party shall be deemed to be amended such that the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification to the Charterers shall be the new cancelling date.		55	130
The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of cancelling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause.		56	131
10.	Bills of Lading	57	132
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the "Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party.		58	133
11.	Both-to-Blame Collision Clause	59	134
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel		60	135
		61	136
		62	137
		63	138
		64	139
		65	140
		66	141
		67	142
		68	143
		69	144
		70	145
		71	146
		72	147
		73	148
		74	149
		75	150
		76	151
		77	152
		78	153
		79	154
		80	155
		81	156
		82	157
		83	158
		84	159
		85	160
		86	161
		87	162
		88	163

or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners.	174	(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.	263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278
12. General Average and New Jason Clause	178	(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien on the cargo for such expenses and freight.	279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see Clause 2).	179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198	(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.	302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313
13. Taxes and Dues Clause	199	(5) The Vessel shall have liberty:-	314
(a) <i>On Vessel</i> -The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed.	200 201	(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government which so requires, or any body or group acting with the power to compel compliance with their orders or directions;	315 316 317 318 319 320 321
(b) <i>On cargo</i> -The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be assessed.	202 203 204	(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;	322 323 324
(c) <i>On freight</i> -Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight shall be for the Charterers' account.	205 206	(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, any directives of the European Community, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;	325 326 327 328 329 330
14. Agency	207	(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;	331 332
In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of loading and the port of discharge.	208 209	(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions;	333 334 335
15. Brokerage	210	(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.	336 337 338 339 340
A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24.	211 212		
In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be agreed.	213 214 215 216		
16. General Strike Clause	217		
(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.	218 219 220 221 222 223 224 225 226 227		
(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243		
(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo.	244 245 246		
17. War Risks ("Voywar 1993")	247		
(1) For the purpose of this Clause, the words:	248		
(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and	249 250 251		
(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades (whether imposed against all Vessels or imposed selectively against Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.	252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262		
18. General Ice Clause	345		
<i>Port of loading</i>	346		
(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter Party shall be null and void.	347 348 349 350 351		
(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the Vessel's expense, but against payment of freight, provided that no extra expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter Party.	352 353 354 355 356 357 358 359 360		

(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers agree to load full cargo at the open port. 361
362
363
364
365

Port of discharge 366

(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re-opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port of destination. 367
368
369
370
371
372
373

(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge. 374
375
376
(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion. 377
378
379
380
381

19. Law and Arbitration 382

* (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third 383
384
385
386
387
388

arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall be final. 389
390
391
392
393

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators Association. 394
395
396
397

* (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.. 398
399
400
401
402
403
404
405
406

For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.. 407
408
409
410

* (c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party. 411
412
413

(d) If Box 25 in Part I is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply. 414

* (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25. 415

** Where no figure is supplied in Box 25 in Part I, this provision only shall be void but the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect. 416
417
418



ÐáñÜñóçì á ÉÇ

ÆÁAOÍ ÑA ÁÇÈÙÔEEÁ ÅÃÃÑAOÁ ÐEÍ EÍ Ó (VARIOUS DECLARATIONS)

Óoí Ðáñüí ÐáñÜñóçì á Ðáñáôþeâí óáé aé Üoí ñá áçèùôeeÜ Yââñáöá ðí ðeí ðí ðí ñí yí í á áðí aí yí -ñþ-
óéí á óóç ælääóéæßá òcò *Aeeçeiñáôßao* áeeÜ ÐáñÜeeçéá éae Üeeùí ì áeçì Üôñí.

IMO GENERAL DECLARATION

		<input type="checkbox"/> Arrival <input type="checkbox"/> Departure
1. Name and description of ship		2. Port of arrival/departure
4. Nationality of ship	5. Name of master	6. Port arrived from/Port of destination
7. Certificate of registry (Port: date: number)		8. Name and address of ship's agent
9. Gross tonnage	10. Net tonnage	
11. Position of the ship in the port (berth and 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 (incl. master)	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. Date and signature by master, authorized agent or officer
22. Crew's Effects Declaration*	23. Maritime Declaration of Health*	

For official use

CARGO DECLARATION

Page No.

		<input type="checkbox"/> Arrival	<input type="checkbox"/> Departure	Page No.
1. Name of ship		2. Port where reports is made		
3. Nationality of ship		4. Name of master	5. Port of loading/Port of discharge	
6. Marks and Nos.		7. Number and kind of packages: description of goods		8. Gross weight
				9. Measurement
 PANAMA EXCELSIOR 1954				

10. Date and signature by master, authorized agent or officer.

* Transport document No.
Also state original ports of shipment in respect of goods shipped on multimodal transport document or through bills of lading.

E&T CREW'S EFFECTS DECLARATION

Page No.

8 Date and signature by master, authorized agent or officer

* e.g. wines, spirits, cigarettes, tobacco, etc.

E I CREW LIST

				<input type="checkbox"/> Arrival <input type="checkbox"/> Departure	Page No.
1. Name of ship		2. Port of arrival/departure		3. Date of arrival/departure	
4. Nationality of ship		5. Port arrived from			6. Nature and No. of identity document (seaman's passport)
7. No.	8. Family name, given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth	
<p>12. Date and signature by master, authorized agent or officer.</p>					

PASSENGER LIST

		<input type="checkbox"/> Arrival	<input type="checkbox"/> Departure	Page No.
1. Name of ship		2. Port of arrival/departure	3. Date of arrival/departure	
4. Nationality of ship				
5. Family name, given names	6. Nationality	7. Date and place of birth	8. Port of embarkation	9. Port of disembarkation
<p style="text-align: center;">RECEIVED</p> <p style="text-align: center;">1954</p>				

10. Date and signature by master, authorized agent or officer.

ÂEÂEEÍ ÆÑAOÉA

- 1) Ashley, A., *A Handbook of Commercial Correspondence*, Oxford University Press, 1989.
- 2) *Brown's Nautical Almanac*.
- 3) International Chamber of Shipping, *Bridge Procedures Guide*.
- 4) International Maritime Organization, *COLREG Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, Consolidated Edition 2003*, IMO London, 2003.
- 5) International Maritime Organization, *IMO Standard Marine Communication Phrases*, IMO London, 2002.
- 6) International Maritime Organization, *MARPOL 73/78 Consolidated Edition*, IMO London, 2002.
- 7) International Maritime Organization, *SOLAS Consolidated Edition 2004*, IMO London, 2004.
- 8) International Maritime Organization, *STCW Convention - STCW Code with amendments*, IMO London, 2001.
- 9) Marine Accident Investigation Branch (M.A.I.B.), *Summary of Investigations*, The Department Of Transport, UK.
- 10) Naterop, Bertha - Weis, Erich - Haberfellner, Eva, *Business Letters for All*, Oxford University Press, 1987.
- 11) Wellman H., Æáì áñéí üò Æùí., *I ããÜeç Aeëçëiæñaoßá ÐeiëÜñ-íõ Áãâeiæëçíeeþ*, ãéäüoåéò ÓoáoñeaÜeç, ÐâéñáæÜò.
- 12) Æáì áñéí üò Æùí., *I ÿää Áãâeiæëçíeeüí Æâîeeüí I áooeeêþí, I áooeeæêþí éae Õâ÷íeeþí ¼ñùí.*
- 13) Æáñáðþò Á., *I áoñi öeÜeçò Á., Óæáí eäÜeçò Á., Åâ÷æñßâëí ÷æñeoóííý GMDSS*, Áèþí á 2001.
- 14) *I aeÝñi ðáò I e÷áþë, I áooeeæêþí, ããñaoá Ðeiëßùí*, ãéä. Áè. Óoáí i ýeçò.

ÐÅÑÉÅ×Ì Ì ÅÍ Á

ÊÅÖAËÆÉÍ ÐÑÙÔÍ ÅÐÉÓÔÍ ËÅÓ

1.1 Åéóáùâþ	2
1.2 Õðí äæáßñåóç – Åíì þ	2
1.3 Õðí äæßâì áðá áðóþóâùí, åëí âñáöééþí óçì åéñì Üòñí êáé áðéóôí éþí	5
1.4 Áóêþóâèò	11
1.5 Áðéóôí éÝø óðá ÁåäééÜ	13
1.5.1 Layout and components	13
1.5.2 General guidelines	18
1.5.3 A list of typical phrases used to open and close a formal letter	18
1.5.4 Words and phrases used to introduce and link ideas, sentences and paragraphs	20
1.5.5 Introductory exercises	21
1.6 Ðáñáäáßâì áðá êáé áóêþóâèò (Sample letters and exercises)	28
1.6.1 Application form	28
1.6.2 Social letters	29
1.6.3 Various letters of ship's routine	31
1.6.4 Incidents and reports	45
1.6.5 Protests	53

ÊÅÖAËÆÉÍ ÅÅÖÖÅÑÍ

ÓÇËÅÄÑÁÓÇÍ Á (telegram/cable) – ÓÇËÅÖÖÐÍ (telex)

ÓÇËÅÍ Ì Í ËÍ ÔÖÐÍ (telefax) – ÇËÅÈÖÑÍ Í ÈÉÍ ÓÁ×ÖÅÑÍ Ì ÅÉÍ (e-mail)

2.1 Òí öçëåäñÜöçí á (telegram/cable)	64
2.1.1 ÅâíééÜ	64
2.1.2 ×áñáéòçñéóééÜ	64
2.1.3 Óýí òáíç	64
2.2 Òí öçëÝòòðí (telex)	65
2.2.1 ÅâíééÜ	65
2.2.2 Óýí òáíç	65
2.2.3 Óýí òáíç öÝéâí óðá ðëi ßá	66
2.2.4 Ðñí âëþì áðá	67
2.2.5 Õðí òí ì í âñáößâò	69
2.2.6 Ðáñáäáßøâèò èÝø áùí þ åñáì ï Üòñí	69
2.2.7 ÈÝì á	70
2.3 Òí öçëåí ì í éüòòðí (telefax)	70
2.3.1 ÅâíééÜ	70
2.3.2 Óýí òáíç	70
2.3.3 Ðáñáöçñþóâèò	71
2.4 Òí çëåéöñí í éüü ðá÷öäñí ì åßí (e-mail)	72
2.4.1 ÅâíééÜ	72
2.4.2 Óýí òáíç	72
2.4.3 Ðñí úðí èÝøåéò ååéöñüòçöåò åí üò e-mail	73
2.5 Ðáñáäáßâì áðá (Samples)	74
2.5.1 Estimated time of arrival (E.T.A.) – Estimated time of sailing (E.T.S.) – Pilot request	74

2.5.2 Notice of readiness (N.O.R.)	76
2.5.3 Arrival report / notification – Notice of arrival (N.O.A.) – Information on arrival – Departure report	77
2.5.4 Messages at sea – Noon position report – Reporting point notification	79
2.5.5 Messages concerning crew	81
2.5.6 Cargo operations – Cargo gear	82
2.5.7 Orders; requests – Provisions / deck – engine stores – Bunkers / lubricants	83
2.5.8 Damage reports	84
2.5.9 Weather; weather reports – Deviation due to bad weather	85
2.5.10 Medical aid	86
2.6 Åñääößåò – Áóéþóåò (Tasks – Exercises)	87
2.6.1 Estimated time of arrival (E.T.A) – Estimated time of sailing (E.T.S.) – Pilot request	87
2.6.2 Notice of readiness (N.O.R.)	88
2.6.3 Arrival report / notification – Notice of arrival (N.O.A) – Information on arrival – Departure report	88
2.6.4 Messages at sea – Noon position report – Reporting point notification	88
2.6.5 Messages concerning crew	88
2.6.6 Cargo operations – Cargo gear	89
2.6.7 Orders; requests – Provisions / deck – engine stores – Bunkers / lubricants	89
2.6.8 Damage reports	89
2.6.9 Weather; weather reports – Deviation due to bad weather	90
2.6.10 Medical aid	90

ÊÅÖAËAËI ÔÑÉÖI
ÇÌ ÅÑI ËT ÄÄ ÄÆÉ I ÄÖÖEEÄÄ ÄÄÄÑÄÖÄ

3.1 ÇÌ ÅÑI ËUÄEËI ÄÝÖÖÑÄÖ	92
3.1.1 ÄåíéëÜ	92
3.1.2 ×Üñäáï ÇÌ ÅÑI ËI ÄßI Õ ÄÝÖÖÑÄÖ	92
3.1.3 ÄåäñäöÝò ÇÌ ÅÑI ËI ÄßI Õ ÄÝÖÖÑÄÖ	95
3.1.4 Èáðá÷þñéöç ööí áÜíðùí	102
3.1.5 Áí ðßñäööï ÇÌ ÅÑI ËI ÄßI Õ ÄÝÖÖÑÄÖ	137
3.2 ÇÌ ÅÑI ËUÄEËI I Ç÷ÁÍÞò	137
3.2.1 ÄåíéëÜ	137
3.2.2 Ööí ðëþñùöç ööí è÷åßùí	137
3.3 ÇÌ ÅÑI ËUÄEËI Ñäæëi áðéëëi eí ûíéþí	138
3.3.1 ÄåíéëÜ	138
3.3.2 Ööí ðëþñùöç öi Õ ÇÌ ÅÑI ËI ÄßI Õ Ñäæëi áðéëëi eí ûíéþí	138
3.3.3 Öþñçöç öi Õ ÇÌ ÅÑI ËI ÄßI Õ Ñäæëi áðéëëi eí ûíéþí	139
3.3.4 Èáþñçöç öi Õ ÇÌ ÅÑI ËI ÄßI Õ Ñäæëi áðéëëi eí ûíéþí	140
3.3.5 Äi èëì Ýò õi õ áîí ðëéööI I y èáé Ýèáâ÷i é ðùí áöäæñéëþí I Ç÷ÁÍÇÌ Üðùí	140
3.4 Äéæëßí Ðåöñäëäßí õ	141
3.4.1 I äçäßåò öçñþðåñò õi õ Äéæëßí õ Ðåöñäëäßí õ	142
3.5 I áööii ËUÄEËI	160
3.5.1 ÄåíéëÜ	160
3.5.2 Èáíüí åò öçñþðåñò I áööii ËI ÄßI õ	160
3.5.3 Óçì áóßá öi õ I áööii ËI ÄßI õ	160
3.5.4 Èáþñçöç öi Õ I áööii ËI ÄßI õ	161
3.5.5 Ööí ðëþñùöç ööí è÷åßùí	161
3.5.6 I áöåâi ëYò ðëçñþi áöi õ áðü õi I ðëi ßáñ÷i	162

3.6 Åéâëßí Í öôðâñéí þí Áí ðí ëþí Ðeïí éÜñ÷í ðí	164
3.7 Åéâëßí Åððèåùñþóåùí éáé Áðí íáðñúí	164
3.7.1 Öéí ðüò ðí ðí Åéâëßí ðí Åððèåùñþóåùí éáé Áðí íáðñúí	164
3.7.2 Öñüðí ðí öçñþóåùò ðí ðí Åéâëßí ðí Åððèåùñþóåùí éáé Áðí íáðñúí	165
3.7.3 Öýðí ðí Åéâëßí ðí Åððèåùñþóåùí éáé Áðí íáðñúí	166
3.7.4 Täçâðò ðí ðecñþóåùò ðí ðí Åéâëßí ðí Åððèåùñþóåùí éáé Áðí íáðñúí	170
I I ÁÄÉÅÓ ÄÑÄÓÉÅÓ (Projects)	175
ÐÁÑÁÑÔÇÍ ÁÔÁ	181
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á Á: Ðßí áéáò Ööí ðí I ì áñáöéþí éáé Ööí ðí þóåùí (Glossary of Abbreviations and Acronyms)	182
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á Â: Çì áñí ëüäéí ÅÝööñàò (Deck Logbook)	226
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á Ã: Eëßí áéá Áí öÜóåùò AÍ Yí ðí éáé KáðáóöÜóåùò ÈÜéáóóáò (Scale of Wind Force and Sea State)	227
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á Ã: Eëßí áéá Oí ß-ëçò – Oñáðüöçöåò éáé Aðí èáéáóðáò (Fog – Visibility and Swell Scales) ..	229
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á Â: Çì áñí ëüäéí Páæí åððéí éí ñíéþí GMDSS (GMDSS Log)	230
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á ÕÖ: Åéâëßí Ðåðñâæáßí ðí (Oil Record Book)	232
ÐÁÑAPÔÇÍ Á Æ: I áðòí ëüäéí (Ship's articles)	234
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á Ç: Çì áñí ëüäéí Mç=áí þò (Ångine Logbook)	236
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á È: Application Form	238
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á É: Note of Sea Protest	240
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á ÉÄ: Letter of Protest – Cargo Difference	241
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á ÉB: Authority to Sign Bills of Lading	242
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á ÉÄ: Letter of Indemnity for Visitors/Inspectors	243
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á ÉÄ: Statement of Facts	244
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á ÉÄ: Êncident Report	245
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á ÉÖÖ: International Chamber of Shipping – Bridge Procedures Guide	246
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á ÉÆ: Oí ñòðóëëÝò – I áðëí öýì öùíá (Aills of Lading – Charter Parties)	271
ÐÁÑÁÑÔÇÍ Á ÉÇ: ÄëÜöí ñá ÄçëÜöëÜ „ áñáöá Ðeïí ðí ðí (Various Declarations)	285
ÅÉÄËÍ ÄÑÁÖÉÁ	291
ÐÅÑÉÅ×Í I ÁÍ Á	292



Ημερολόγιο του πλοίου “Αλέξανδρος” 1884
Ναυτικό Μουσείο Γαλαξιδίου.