



GLOBAL
MMARITIME
DDISTRESS and
SSAFETY
SSYSTEM

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ GMDSS

Η ΘΕΜΕΛΙΩΔΗΣ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ GMDSS

Το GMDSS είναι ένα σύστημα ναυτιλιακών επικοινωνιών.

Βασίζει την λειτουργία του στις αυτοματοποιημένες ραδιοεπικοινωνίες, χρησιμοποιώντας επίγεια και δορυφορικά συστήματα.

Σκοπός του είναι η βελτίωση των ναυτιλιακών επικοινωνιών κυρίως σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Αυτοματισμοί

Ψηφιακή
τεχνολογία

Ηλεκτρονικοί
υπολογιστές

ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ GMDSS

- Συναγερμός κινδύνου (Distress Alert Generation)
- Συντονισμός έρευνας και διάσωσης (SAR Coordination)
- Διασπορά Πληροφοριών Ναυτικής Ασφάλειας (MSI dissemination)

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ GMDSS

Αρχικός συναγερμός (Alert) από το πλοίο

Βεβαίωση λήψης από την ξηρά (Distress Acknowledgment)

Ενημέρωση παραπλεόντων πλοίων και κατάλληλου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης – ΚΣΕΔ (RCC – Rescue Coordinating Center)

Έρευνα και διάσωση (Search And Rescue – SAR)

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΤΑ GMDSS

- Άμεση ενεργοποίηση της ξηράς, χωρίς απαραίτητα την ύπαρξη παραπλεόντων πλοίων
- Απλοποιημένοι (αυτοματοποιημένοι) συναγερμοί κινδύνου «με δύο κινήσεις»
- Δύο τουλάχιστον διαφορετικά συστήματα για ενεργοποίηση συναγερμού κινδύνου στον υποχρεωτικό εξοπλισμό των πλοίων
- Οργάνωση έρευνας και διάσωσης από την ξηρά
- Τήρηση φυλακής χωρίς εξειδικευμένο προσωπικό

A row of blue 3D question marks of varying sizes and depths, set against a light blue background. The central question mark is the largest and most prominent, with others receding into the background on either side.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ GMDSS

Σύμφωνα με το Κεφάλαιο IV της Διεθνούς Συνθήκης SOLAS, όλα τα πλοία που διέπονται από αυτήν έχουν υποχρέωση σε εξοπλισμό GMDSS.

ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ οι παρακάτω κατηγορίες πλοίων :

- Φορτηγά πλοία κάτω των 300 κοχ
- Πολεμικά πλοία και πλοία νηοπομπών
- Πλοία που δεν κινούνται με μηχανικά μέσα
- Ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής
- Πλοία αναψυχής (Μη επαγγελματικά)
- Αλιευτικά
- Πλοία που κινούνται στις Λίμνες του Καναδά

- Σύμφωνα με Κοινοτικές Οδηγίες, εξοπλισμό GMDSS φέρουν και όλα τα επιβατηγά πλοία εθνικών πλόων των Κρατών Μελών καθώς και όλα τα αλιευτικά πάνω από 12 μέτρα.
- Σύμφωνα με τους Εθνικούς Κανονισμούς, όλα σχεδόν τα επαγγελματικά σκάφη έχουν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του GMDSS τουλάχιστον του Π/Δ VHF/DSC.

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΛΕΥΣΗΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΕΥΣΗΣ Α1

A1

Θαλάσσια περιοχή πλεύσης A1 είναι η περιοχή μέσα στην ραδιοτηλεφωνική κάλυψη ενός τουλάχιστον παράκτιου σταθμού VHF στην οποία παρέχεται συνεχής συναγερμός DSC.

$$A=2,5(\sqrt{H(\text{σε μέτρα})} + \sqrt{h(\text{σε μέτρα})})$$

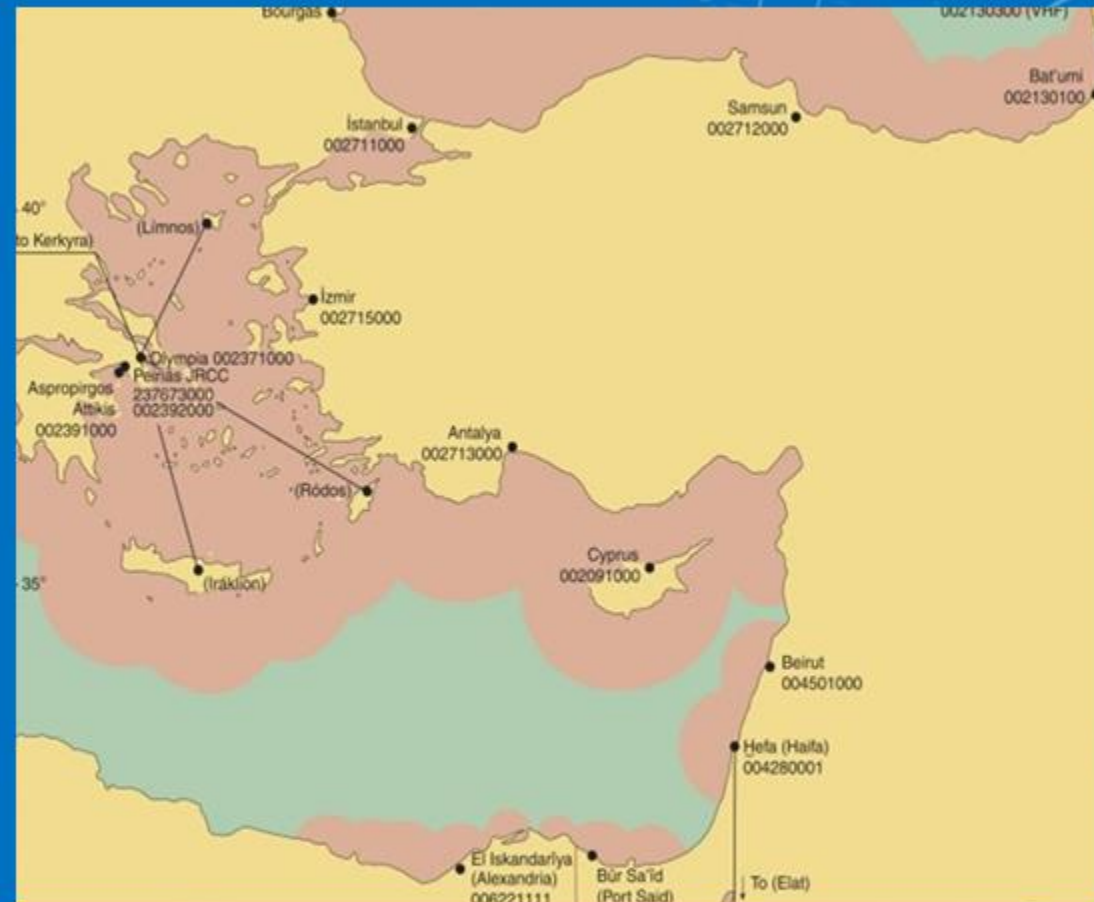
ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΕΥΣΗΣ Α2

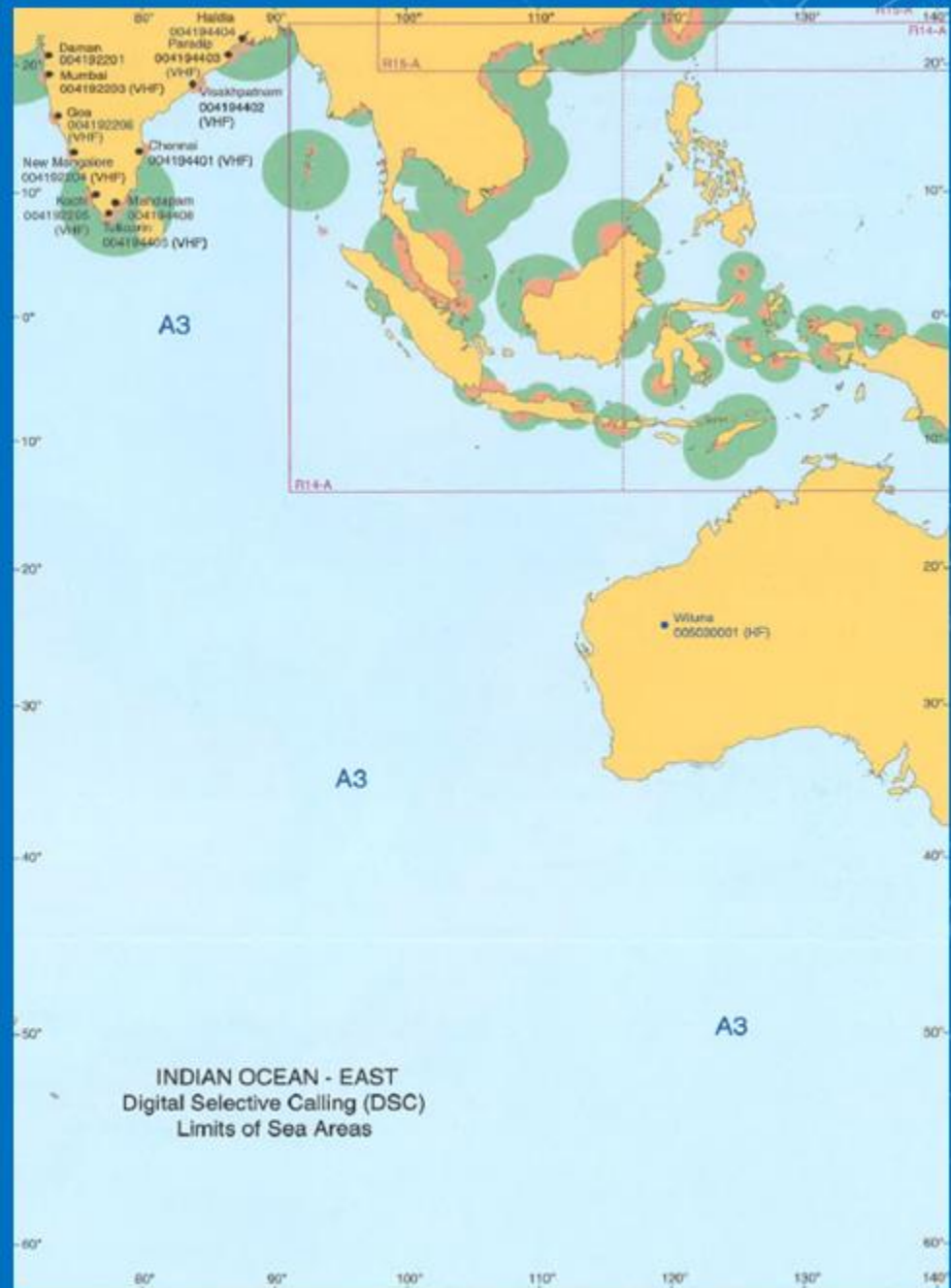
A2

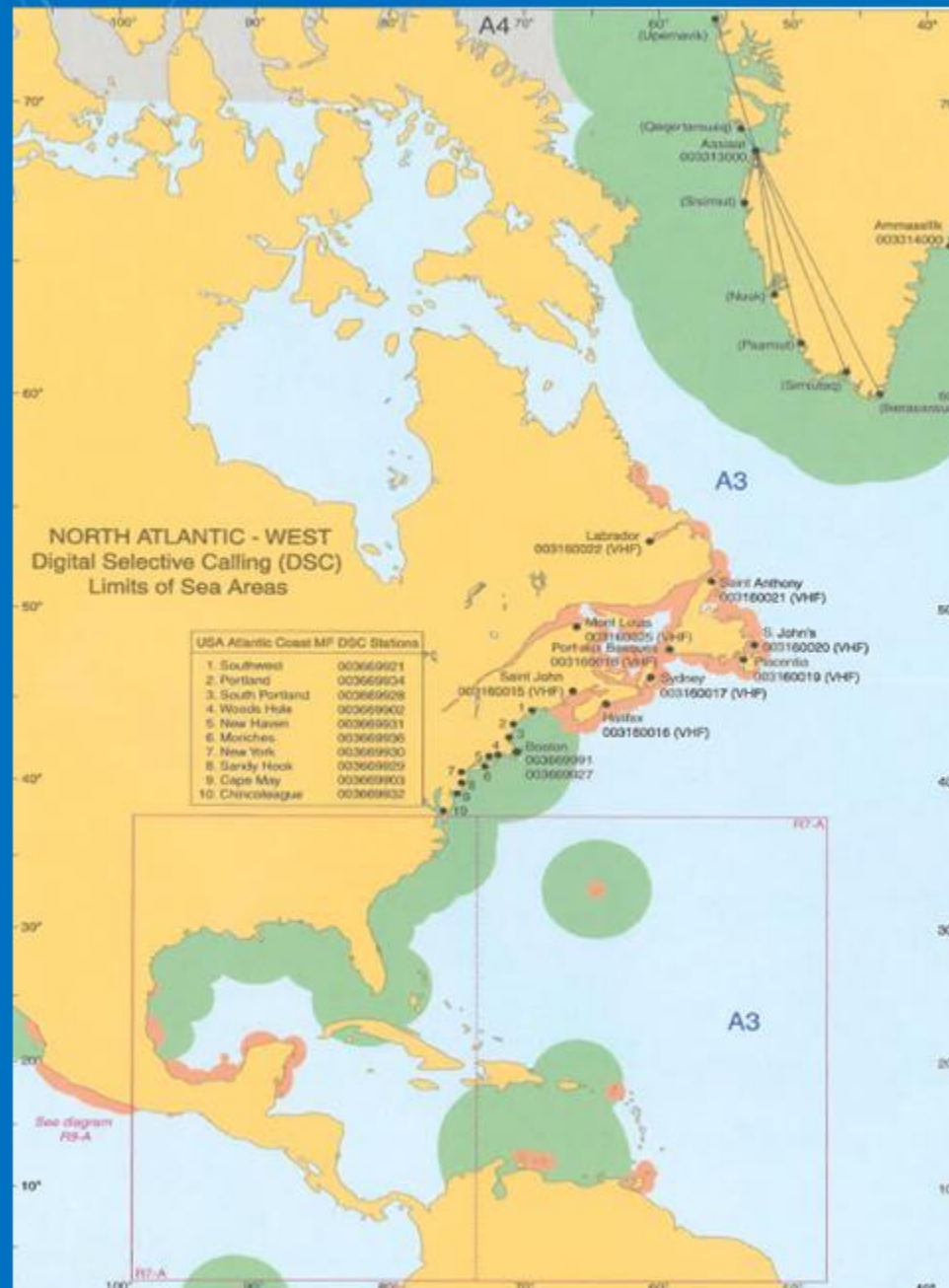
Θαλάσσια περιοχή πλεύσης A2 είναι η περιοχή, αποκλειομένης της A1, μέσα στην ραδιοτηλεφωνική κάλυψη ενός τουλάχιστον παράκτιου σταθμού MF στην οποία παρέχεται συνεχής συναγερμός DSC.

Η περιοχή A2 εξαρτάται :

- ✓ Από τις τοπικές συνθήκες διάδοσης των μεσαίων κυμάτων
- ✓ Από τις ατμοσφαιρικές παρεμβολές
- ✓ Από την ισχύ του πομπού.







ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΕΥΣΗΣ Α3

A3

“Sea area A3 means an area, excluding sea areas A1 and A2, within the coverage of a **R**ecognized **M**obile **S**atellite **S**ervice (**RMSS**) supported by the ship earth station carried on board in which continuous alerting is available”

A3

Thus, the sea area A3 will vary depending on the type of mobile satellite service:

- if Inmarsat is used, the area remains unchanged;
- if Iridium is used, A3 will become global (merging of the areas A3 and A4);
- if a regional satellite system is used, the area A3 will be limited to the coverage zone of this system.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΕΥΣΗΣ Α4

A4

- Είναι μια περιοχή πέρα από τις περιοχές A1, A2 και A3.
- Είναι επίσης διαφορετική για τα πλοία που χρησιμοποιούν διαφορετικά δορυφορικά συστήματα.
- ΔΕΝ ΘΑ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ αν το δορυφορικό σύστημα είναι παγκόσμιας κάλυψης
- Δεν είναι πλέον μια περιοχή που περιορίζεται στις πολικές περιοχές.



ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ GMDSS

FUNCTIONAL REQUIREMENTS

SOLAS CHAPTER IV – Regulation 4

Every ship, while at sea, shall be capable :

- **of transmitting ship-to-shore distress alerts by at least two separate and independent means, each using different radiocommunication service**
- **of receiving shore-to-ship distress alerts**
- **of transmitting and receiving ship-to-ship distress alerts**
- **of transmitting and receiving Search and Rescue co-ordinating communications**
- **of transmitting and receiving On-scene communications**
- **of transmitting and, as required by regulation V/19.2.3.2 receiving signals for location (Homing)**
- **of receiving maritime safety information (MSI)**
- **of transmitting and receiving urgency and safety communications**
- **of transmitting and receiving Bridge-to-Bridge communications**
- **of transmitting and receiving general radio communications**

1. Να εκπέμπει συναγερμούς κινδύνου στην κατεύθυνση «Πλοίο – Ξηρά» (Ship-to-Shore), με δύο τουλάχιστον ξεχωριστά και ανεξάρτητα μέσα, κάθε ένα από τα οποία να χρησιμοποιεί διαφορετική υπηρεσία επικοινωνιών.

**EPIRB
COSPAS SARSAT**



INMARSAT



IRIDIUM



**MF/HF VHF
Digital Selective Calling**



2. Να λαμβάνει συναγερμούς κινδύνου στην κατεύθυνση «Ξηρά – Πλοίο» (Shore to Ship)

- Με χρήση ψηφιακής επιλεκτικής κλήσης (DSC) στα επίγεια συστήματα (MF/HF VHF), από τα Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης
- Μέσω των συστημάτων διασποράς Μηνυμάτων Ναυτικής Ασφάλειας (MSI)

NAVTEX

SafetyNet

SafetyCAST

3. Να εκπέμπει και να λαμβάνει συναγερμούς κινδύνου στην κατεύθυνση «Πλοίο – Πλοίο» (Ship-to-Ship).

- Με χρήση ψηφιακής επιλογικής κλήσης (DSC) στα επίγεια συστήματα (MF/HF VHF)
- - Φωνητικά στο κανάλι 16 του VHF

4. Να πραγματοποιεί επικοινωνίες Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (SAR Coordination Communications)

- Φωνητικές επικοινωνίες μέσω VHF, MF, HF, INMARSAT, IRIDIUM
- Εκπομπή και λήψη Μηνυμάτων Ναυτικής Ασφάλειας, μέσω NAVTEX, SafetyNet, SafetyCast.

5. Να πραγματοποιεί επικοινωνίες «Περιοχής Συμβάντος» (On Scene Communications)

- Φωνητικές επικοινωνίες μέσω VHF, MF, HF

6. Να εκπέμπει και να λαμβάνει σήματα για εντοπισμό (Homing)

RADAR SART



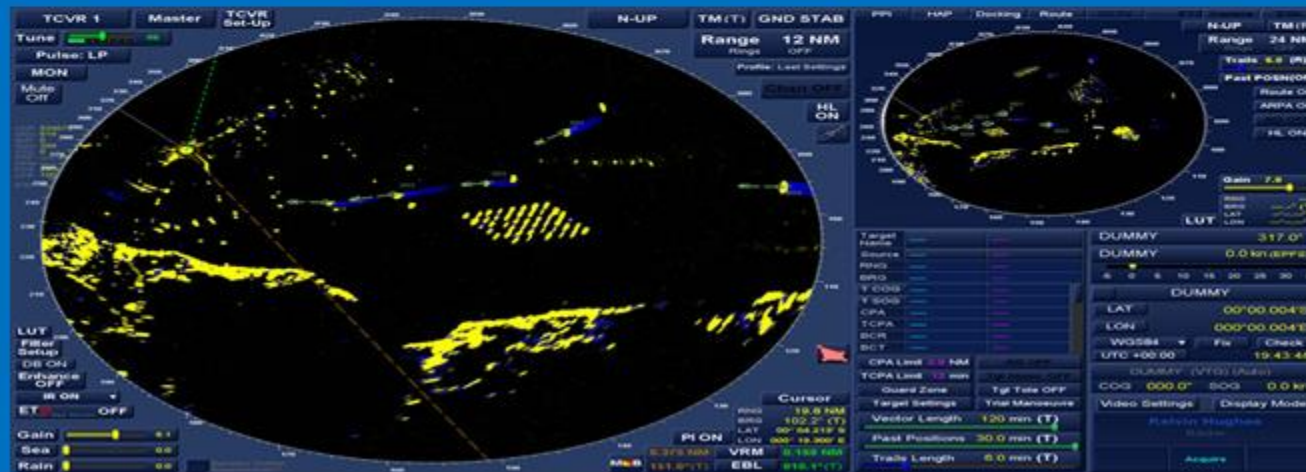
AIS SART



EPIRB



RADAR X-BAND



7. Να λαμβάνει «Πληροφορίες Ναυτικής Ασφάλειας» (Maritime Safety Information – MSI)

NAVTEX



SAFETYNET



SAFETYCAST



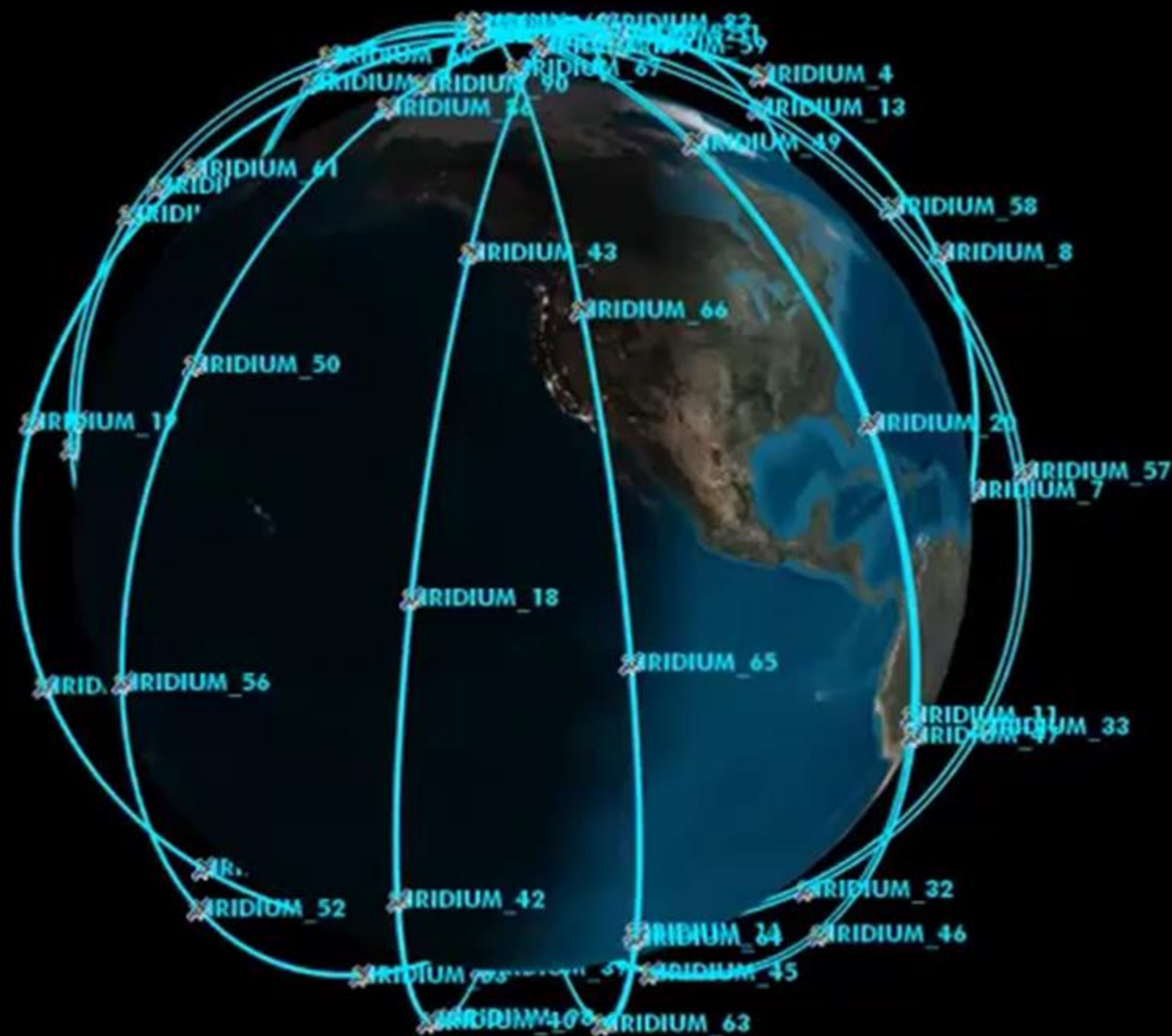
8. Να εκπέμπει και να λαμβάνει επικοινωνίες Επείγοντος και Ασφαλείας.

9. Να πραγματοποιεί επικοινωνίες «Γέφυρα – προς – Γέφυρα» (Bridge – to Bridge Communications)



10. Να διαχειρίζεται Γενικές Ραδιοεπικοινωνίες (General Communications)





A row of blue 3D question marks of varying sizes and depths, set against a light blue background. The central question mark is the largest and most prominent, with others receding into the background on either side.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ



GSIS

GLOBAL INTEGRATED SHIPPING INFORMATION

Στην πλατφόρμα αυτή παρέχονται από τον IMO on-line πληροφορίες προς τα Κράτη – Μέλη αλλά και αντίστροφα, για περιπτώσεις Έρευνας και Διάσωσης, Ρύπανσης, Τρομοκρατικών Ενεργειών κ.λπ.

Welcome to the Public Area

**Ship and Company Particulars**

Search the world fleet of ships by IMO Number and look up company particulars by IMO Company Number.

**Contact Points**

Contact lists of competent authorities and authorized organizations relating to IMO matters.

**Marine Casualties and Incidents**

Data on marine casualties and incidents, as defined by circulars MSC-MEPC.3/Circ.3.

**Pollution Prevention Equipment and Anti-fouling Systems**

Equipment required by MARPOL 73/78 and the BWM Convention, and anti-fouling systems compliant with the AFS Convention.

**Piracy and Armed Robbery**

Reported incidents of piracy and armed robbery.

**Non-mandatory Instruments**

Comprehensive list of non-mandatory IMO instruments.

**Global SAR Plan**

Information on the availability of Search and Rescue (SAR) Services.

**Cargoes**

Information received from IMO members relating to containers, grain and solid bulk cargoes and dangerous goods in packaged form.

**National Maritime Legislation**

Texts of national laws, orders, decrees, regulations and other instruments implementing IMO conventions.

**Crew Change and Repatriation of Seafarers**

Crew Change and Repatriation of Seafarers.

**MARPOL Annex VI**

Notifications communicated under the provisions of MARPOL Annex VI (Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships).

**Survey and Certification**

Specimen certificate and e-certificates, exemptions and equivalents, and Voluntary early implementation.

**Ballast Water Chemicals**

CESAMP-BWWG Database of chemicals most commonly associated with treated ballast water.



Inter-agency platform for information sharing on migrant smuggling by sea

**Maritime Security**

Information communicated under the provisions of SOLAS regulation XI-2/1.1 (SOLAS chapter XI-2) and the ISPS Code.

**Recognized Organizations**

Information submitted by Member States under MSC/Circ.1010-MEPC/Circ.362.

**Port Reception Facilities**

Data on the available port reception facilities for the reception of ship-generated waste.

**Status of Treaties**

Status of ratification of IMO conventions.

**Facilitation of International Maritime Traffic**

Information on stowaway incidents, E-Addresses of Governmental Authorities and notifications pursuant to article VIII of the FAL Convention.

**Simulators**

Information on simulators available for use in maritime training.

**Condition Assessment Scheme**

Electronic database for the implementation of the Condition Assessment Scheme - Resolution MEPC.84 (48), as amended.

**GMDSS**

Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

**Test Laboratories and Halon Facilities**

Test laboratories recognized by administrations and halon banking and reception facilities.

**Ship Fuel Oil Consumption**

Mandatory reporting of fuel oil consumption by ships.

**Evaluation of Hooks**

Reports on evaluation of hooks according to the Guidelines for evaluation and replacement of lifboat release and retrieval systems (MSC.1/Circ.1392).

**Member State Audits**

Information on audits under the IMO Member State Audit Scheme.

**Ballast Water Management**

Information on exemptions granted to ships, designated ballast water exchange areas, additional measures and warnings concerning ballast water uptake.



Check that this page is located at <https://webaccounts.imo.org>.
[Recover your account](#) with a new password if it may have been compromised.

Global Integrated Shipping Information System (GISIS)
Please log in to access GISIS, or [register](#) for a free public account.

Log In

Authority:

Username:

Public Account

Register for free access to resources made available to the public by IMO. It's quick and easy.

IMO Member Account

Please [contact your IMO Web Accounts Administrator](#) for greater access as an authorized user of an IMO member administration or organization.

Forgotten your details?

If you do not know your log in details, please click here to [recover your account](#) and set a new password.

IMO MASTER PLAN

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ GMDSS ΤΟΥ IMO

Με τον όρο Master Plan ο ΙΜΟ περιγράφει την οργάνωση GMDSS σύμφωνα με τα στοιχεία που του γνωστοποιούν τα Κράτη-Μέλη.

Στο Master Plan (Εγκύκλιος του ΙΜΟ) περιέχονται όλες οι εγκαταστάσεις ξηράς που έχουν σχέση με την οργάνωση ξηράς για MSI και την υποδομή των περιοχών GMDSS

**MASTER PLAN OF SHORE-BASED FACILITIES FOR
THE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM
(GMDSS MASTER PLAN)**

1 The Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR), at its third session (29 February to 4 March 2016), agreed to the development of a new module of the Global Integrated Shipping Information System (GISIS) to facilitate the communication of information to the Organization on shore-based facilities for the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), as required under SOLAS regulation IV/5. The Maritime Safety Committee (MSC), at its ninety-seventh session (21 to 25 November 2016), endorsed the development of the new GISIS module to replace the existing GMDSS.1 circulars on the Master plan of shore-based facilities for the GMDSS (GMDSS Master Plan).

2 The NCSR Sub-Committee, at its sixth session (16 to 25 January 2019), noted that the new GISIS module on the GMDSS Master Plan had been completed, including the migration process of the information contained in the annexes of GMDSS.1/Circ.22, and invited Member States to verify the accuracy of the information migrated into the new GISIS module and to update the information before the content was released to all registered Public Account holders.¹

3 As from 28 February 2019, all information related to shore-based facilities for the GMDSS communicated to the Organization is available to all registered Public Account holders through the new GISIS module on the GMDSS Master Plan.

4 The information contained in the GMDSS Master Plan GISIS module is similarly structured as the GMDSS Master Plan in previous GMDSS.1 circulars (annexes 1 to 12). The module is divided into 12 sections, as follows:

- 1 Status of facilities;²
- 2 Sea Area A1 (within range of shore-based VHF DSC coverage);
- 3 Sea Area A2 (within range of shore-based MF DSC coverage);
- 4 Sea Areas A3 and A4 (outside sea area A2);

¹ Any member of the public who is registered with an IMO Web account.

² This section provides a summary of all entries under other sections.

- 5 Inmarsat facilities;
- 6 Coordination Centre (COCC) using Inmarsat Ship Earth Station (SES);
- 7 NAVTEX Service;³
- 8 International SafetyNet Service;⁴
- 9 HF Narrow Band Direct Printing (NBDF) MSI Broadcast Service;
- 10 Coast-Ground MCC and LUT;
- 11 FFWB Registration Data; and
- 12 Critical Prints for Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).⁴

5 Additional functionalities to download or export the information contained in different sections are currently under development and will be available in due course.

6 Member States are invited to review and update the information directly in the new GISIS module, as and when changes occur, in accordance with Circular Letter No.2892, nominating IMO Web Accounts administrators of Member States (an authorized users within their Administration or GMDSS module managers who will be the only person(s) authorized to make changes, update and submit information, after 28 February 2019).

7 Member States are also invited to bring the information in this circular to the attention of all parties concerned.

8 This circular supersedes GMDSS.1/Circ.22 issued on 30 July 2016.

³ An additional verification process is required before any changes to the information contained in this section become visible to registered Public Account holders.

⁴ This section has been revised to accommodate general GMDSS-related correct information.

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ GMDSS

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ GMDSS

ΕΠΙΓΕΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

VHF

NAVTEX

MF

HF - MSI

HF

RADAR SART

PORTABLE VHF

AIS

ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

COSPAS SARSAT

INMARSAT

IRIDIUM

BeiDou

ΕΠΙΓΕΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΣΤΑΘΜΟΣ VHF DSC



Π/Δ VHF DSC

ΣΤΑΘΜΟΣ MF DSC



Π/Δ MF DSC

ΣΤΑΘΜΟΣ HF DSC



Π/Δ HF DSC

ΣΤΑΘΜΟΣ ΝΑΥΤΕΧ



ΔΕΚΤΗΣ ΝΑΥΤΕΧ

ΣΤΑΘΜΟΣ HF MSI



ΔΕΚΤΗΣ HF MSI

RADAR "X-BAND"



RADAR SART

Π/Δ AIS



AIS SART

Π/Δ VHF



ΦΟΡΗΤΟΙ Π/Δ VHF

ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

COSPAS SARSAT



INMARSAT

Satellite



Inmarsat-C (Since 1991)



Fleet Broadband 500



LES - SAS

Satellite



Satellite



Satellite



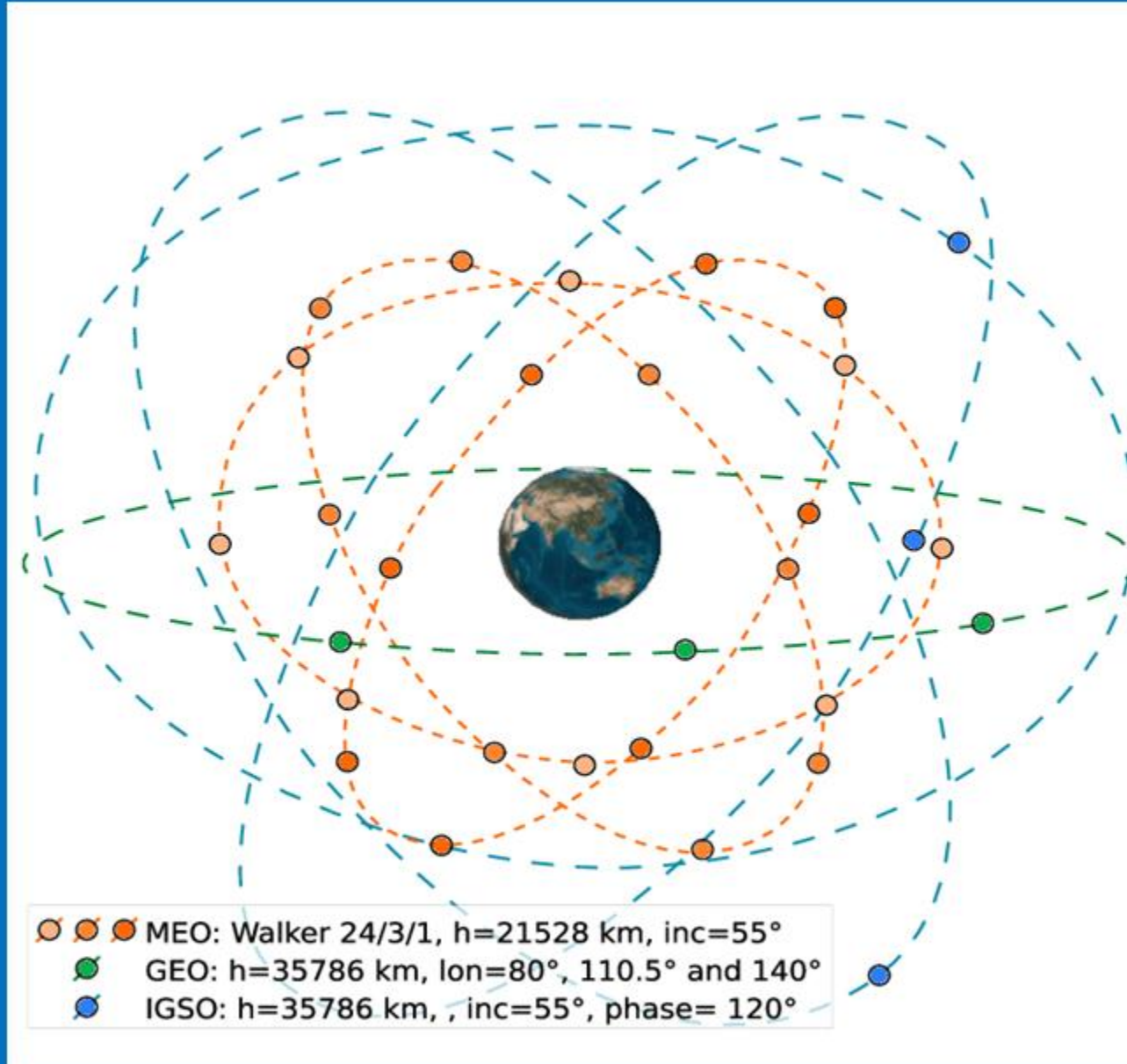
Maritime Mobile Terminal

IRIDIUM



Gateway

BeiDu



A row of blue 3D question marks of varying sizes and depths, set against a light blue background. The central question mark is the largest and most prominent, with others receding into the background on either side.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ

COMSAR CIRC.32

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Μία εγκατάσταση VHF ικανή για εκπομπή και λήψη DSC στο κανάλι 70 και ραδιοτηλεφωνία στα κανάλια 16, 13 6.

Η εγκατάσταση αυτή πρέπει να μπορεί να τηρεί συνεχή παρακολούθηση του καναλιού 70 με ξεχωριστό δέκτη παρακολούθησης ή ενσωματωμένο στην εγκατάσταση VHF.

1. Να εκπέμπει συναγερμούς κινδύνου στην κατεύθυνση «Πλοίο – Ξηρά» (Ship-to-Shore), με δύο τουλάχιστον ξεχωριστά και ανεξάρτητα μέσα, κάθε ένα από τα οποία να χρησιμοποιεί διαφορετική υπηρεσία επικοινωνιών.
2. Να λαμβάνει συναγερμούς κινδύνου στην κατεύθυνση «Ξηρά – Πλοίο» (Shore to Ship)
3. Να εκπέμπει και να λαμβάνει συναγερμούς κινδύνου στην κατεύθυνση «Πλοίο – Πλοίο» (Ship-to-Ship).
4. Να πραγματοποιεί επικοινωνίες Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (SAR Coordination Communications)
5. Να πραγματοποιεί επικοινωνίες «Περιοχής Συμβάντος» (On Scene Communications)
7. Να εκπέμπει και να λαμβάνει «Πληροφορίες Ναυτικής Ασφάλειας» (Maritime Safety Information – MSI)
8. Να διαχειρίζεται Γενικές Ραδιοεπικοινωνίες (General Communication)
9. Να πραγματοποιεί επικοινωνίες «Γέφυρα – προς – Γέφυρα» (Bridge – to Bridge Communications)



Ένα ραδιοφάρο ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) :

- - ικανό να εκπέμπει συναγερμό κινδύνου στη συχνότητα των 406 MHz
 - - εγκατεστημένο σε μέρος εύκολα προσβάσιμο
 - - ικανό να ενεργοποιείται χειροκίνητα και να μεταφέρεται εύκολα στο μέσο διάσωσης
- ικανό να ενεργοποιείται αυτόματα και να επιπλέει.

1. Να εκπέμπει συναγερμούς κινδύνου στην κατεύθυνση «Πλοίο – Ξηρά» (Ship-to-Shore), με δύο τουλάχιστον ξεχωριστά και ανεξάρτητα μέσα, κάθε ένα από τα οποία να χρησιμοποιεί διαφορετική υπηρεσία επικοινωνιών.



Συσκευή εντοπισμού, ικανή να λειτουργεί :

- είτε στους 9 GHz (RADAR TRANSPONDER)
- είτε στις συχνότητες AIS

Θα τοποθετούνται σε μέρος εύκολα προσβάσιμο.

6. Να εκπέμπει και να λαμβάνει σήματα για εντοπισμό (Homing)



Φ/Γ πλοία άνω των 500 κοχ και όλα τα επιβατηγά RADAR X - band 9 GHz)

6. Να εκπέμπει και να λαμβάνει σήματα για εντοπισμό (Homing)



Δέκτη NAVTEX αν το πλοίο δραστηριοποιείται σε περιοχή όπου υπάρχει διεθνές δίκτυο NAVTEX



7. Να εκπέμπει και να λαμβάνει «Πληροφορίες Ναυτικής Ασφάλειας» (Maritime Safety Information – MSI)

Δέκτη EGC (του δικτύου SafetyNET) για λήψη MSI εκτός εμβέλειας δικτύου NAVTEX ,αν το πλοίο δραστηριοποιείται κάτω από την κάλυψη του INMARSAT.



7. Να εκπέμπει και να λαμβάνει «Πληροφορίες Ναυτικής Ασφάλειας» (Maritime Safety Information – MSI)

Ένα δέκτη HF/MSI αν το πλοίο δραστηριοποιείται αποκλειστικά σε περιοχές όπου υπάρχει δίκτυο HF/MSI.

Σ' αυτή την περίπτωση το πλοίο εξαιρείται της υποχρέωσης να φέρει δέκτη EGC.



7. Να εκπέμπει και να λαμβάνει «Πληροφορίες Ναυτικής Ασφάλειας» (Maritime Safety Information – MSI)

Φορητούς Π/Δ VHF (Φ/Γ κάτω από 500 κοχ 2, πάνω από 500 κοχ 3)



4. Να πραγματοποιεί επικοινωνίες Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (SAR Coordination Communications)
5. Να πραγματοποιεί επικοινωνίες «Περιοχής Συμβάντος» (On Scene Communications)

ΠΡΟΣΘΕΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΕΥΣΗΣ Α1

Πλοία πιστοποιημένα για πλόες εντός περιοχής A1, εκτός από τις συσκευές των γενικών απαιτήσεων πρέπει να φέρουν και μία από τις παρακάτω :

- VHF/DSC
- MF/DSC εάν το πλοίο δραστηριοποιείται κάτω από την κάλυψη δικτύου MF/DSC
- HF/DSC

Κάθε μία από τις παραπάνω, μπορεί να ικανοποιηθεί και με το EPIRB του πλοίου αν αυτό είναι εγκατεστημένο πολύ κοντά στην γέφυρα ή διαθέτει μηχανισμό ενεργοποίησης εξ αποστάσεως (Remote Control Activation)

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΕΥΣΗΣ A1+A2

Πλοία πιστοποιημένα για πλόες εντός περιοχής A2, εκτός από τις συσκευές των γενικών απαιτήσεων πρέπει να φέρουν και τις παρακάτω :

Εγκατάσταση MF ικανή για εκπομπή και λήψη στις συχνότητες

- **2187,5 KHz** με χρήση DSC
- **2182,0 KHz** με χρήση ραδιοτηλεφωνίας
- Η εγκατάσταση πρέπει να μπορεί να τηρεί συνεχή παρακολούθηση της συχνότητας **2187,5 KHz** με ξεχωριστό δέκτη παρακολούθησης.

Μέσο για συναγερμό πλοίο-ξηρά πέρα από τα MF, με ένα από τα παρακάτω :

- Ραδιοφάρο COSPAS SARSAT ο οποίος μπορεί να είναι αυτός των γενικών απαιτήσεων, εγκατεστημένος κοντά στη γέφυρα ή με δυνατότητα ενεργοποίησης μέσω remote control
- HF/DSC
- Δορυφορικό σταθμό INMARSAT ή IRIDIUM
- ❖ Το πλοίο επιπλέον πρέπει να παρέχει γενικές επικοινωνίες μέσω τηλεφωνίας ή τηλετυπίας είτε με εγκατάσταση MF, είτε HF, είτε INMARSAT, είτε IRIDIUM.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΕΥΣΗΣ A1 + A2 + A3

Πλοία πιστοποιημένα για πλόες εντός περιοχής A3, εκτός από τις συσκευές των γενικών απαιτήσεων πρέπει να φέρουν :

Δορυφορικό σταθμό ικανό :

- Να εκπέμπει και να λαμβάνει επικοινωνίες κινδύνου και ασφάλειας με χρήση τηλετυπίας
- Να λαμβάνει επικοινωνίες κινδύνου και ασφάλειας συμπεριλαμβανομένων αυτών που απευθύνονται σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές.
- Να εκπέμπει και να λαμβάνει γενικές επικοινωνίες, ή με ραδιοτηλεφωνία ή με τηλετυπία.

❖ Όλα τα παραπάνω υλοποιούνται, ή με INMARSAT-C ή με IRIDIUM

Εγκατάσταση MF ικανή για εκπομπή και λήψη στις συχνότητες

- **2187,5 KHz** με χρήση DSC
- **2182,0 KHz** με χρήση ραδιοτηλεφωνίας
- Η εγκατάσταση πρέπει να μπορεί να τηρεί συνεχή παρακολούθηση της συχνότητας **2187,5 KHz** με ξεχωριστό δέκτη παρακολούθησης.

Εγκατάσταση για συναγερμό κατεύθυνσης πλοίο – ξηρά με ένα από τα παρακάτω :

- Ραδιοφάρο Cospas Sarsat (EPIRB), ο οποίος μπορεί να είναι αυτός των γενικών απαιτήσεων, (Εγκατεστημένος κοντά στην γέφυρα ναυσιπλοΐας ή με δυνατότητα Remote Control Activation)
- HF/DSC

Αν το πλοίο δεν διαθέτει δορυφορικό σταθμό, θα πρέπει να έχει Εγκατάσταση HF/DSC, ικανή για εκπομπή και λήψη στις συχνότητες κινδύνου και ασφάλειας με χρήση DSC, τηλεφωνίας, τηλετυπίας και ικανή να παρακολουθεί τη συχνότητα

8414,5 KHz και μία ακόμα από τις συχνότητες κινδύνου DSC

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΕΥΣΗΣ A1 + A2 + A3 + A4

Πέρα από τις γενικές απαιτήσεις τα πλοία της A4 περιοχής πρέπει να έχουν τον εξοπλισμό των πλοίων A3, με εξαίρεση την απαίτηση για εξοπλισμό INMARSAT

A row of blue 3D question marks of varying sizes and depths, set against a light blue gradient background. The central question mark is the largest and most prominent, with others receding into the background on either side.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

IMO POLAR CODE 2014

ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΣΤΟΝ ΑΡΚΤΙΚΟ ΚΥΚΛΟ



Σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα του ΙΜΟ για την δραστηριοποίηση των πλοίων στον Αρκτικό Κύκλο (σε ισχύ από 1/1/2017), στον τομέα των ραδιοεπικοινωνιών, στόχος είναι να εξασφαλισθούν αποτελεσματικές ραδιοεπικοινωνίες από τα πλοία και τα σωστικά μέσα τους.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΟΛΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

- Να εξασφαλίζονται αμφίδρομες ραδιοεπικοινωνίες (τηλεφωνικές και μεταφοράς δεδομένων) λαμβάνοντας υπόψιν τον περιορισμό στην υποδομή ξηράς (ελάχιστοι παράκτιοι σταθμοί) και την κάλυψη των δορυφορικών συστημάτων.
- Να εξασφαλίζονται κατάλληλες επικοινωνίες στις περιπτώσεις που τα πλοία συνοδεύονται.
- Να εξασφαλίζονται επικοινωνίες τηλεϊατρικής (T-MAS).

ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΛΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

- Όλες οι σωσίβιες λέμβοι πρέπει να φέρουν σύστημα GMDSS ικανό να εκπέμπει συναγερμούς κινδύνου, εντοπισμού και επικοινωνιών περιοχής συμβάντος.
- Όλες οι σωσίβιες σχεδίες πρέπει να φέρουν σύστημα GMDSS ικανό για εκπομπή συναγερμού κινδύνου και εντοπισμού.

ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ GMDSS ΜΕ GNSS

GLOBAL NAVIGATION SATELLITE SYSTEM

Σύμφωνα με το κεφάλαιο V της Δ.Σ. SOLAS το οποίο αναθεωρήθηκε ολόκληρο και τέθηκε σε ισχύ από 1/7/2002, είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση συστήματος GNSS (Global Navigation Satellite System) και τα αμφίδρομα συστήματα GMDSS συνδέονται υποχρεωτικά με αυτό ή το διαθέτουν ενσωματωμένο.

ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

- Όλος ο υποχρεωτικός ραδιοεξοπλισμός πρέπει να έχει αξιόπιστο φωτισμό έκτακτης ανάγκης από μια πηγή εφεδρικής ενέργειας.
- Κατά την διάρκεια της νύχτας πρέπει να υπάρχουν μέσα εξασθένησης οποιασδήποτε πηγής φωτισμού.
- Για τους Π/Δ VHF που βρίσκονται στο πρόσθιο τμήμα της γέφυρας πρέπει να χρησιμοποιείται καλυμμένο φως.
- Ο φωτισμός έκτακτης ανάγκης πρέπει να έχει δικό του κύκλωμα ασφαλειών.
- Οι διακόπτες εφεδρικού φωτισμού πρέπει είναι κατάλληλα σημασμένοι

MULTI ALARM PANEL



ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΡΑΔΙΟΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ GMDSS

Οι εθνικές αρχές είναι υπεύθυνες για το αν η εγκατάσταση GMDSS έχει γίνει σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Δ.Σ. SOLAS κι αυτό γίνεται με την αποδοχή συγκεκριμένων συσκευών, με αποδεκτές πρακτικές δοκιμών και με πλήρη έλεγχο της εγκατάστασης από επιθεωρητή.

Στη χώρα μας για εγκατάσταση εξοπλισμού GMDSS απαιτείται έγκριση του ΚΕΕΠ (Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων).

Η ΡΑΔΙΟΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΗΡΕΙ ΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΩ :

- Όλες οι συσκευές να είναι εύκολα προσιτές για επιθεώρηση και επισκευή
- Να μην επηρεάζονται από μηχανικές και ηλεκτρικές παρεμβολές
- Να διαθέτει φωτισμό ασφαλείας αυτόνομο
- Να διαθέτει πινακίδες με το ΔΔΣ και το MMSI του πλοίου
- Ο χειρισμός των VHF να γίνεται από το μέρος που πλοηγείται το πλοίο
- Να είναι τοποθετημένη σε τέτοιο σημείο ώστε να εξασφαλίζεται ο μέγιστος δυνατός βαθμός ασφάλειας και επιχειρησιακής διαθεσιμότητας.

- Ο χειρισμός της κονσόλας να μην εμποδίζει τη ναυσιπλοΐα
- Να μην παρακολουθούνται τα ιδιωτικά τηλεφωνήματα από το προσωπικό της γέφυρας
- Να μην υπάρχει πρόσβαση στα εισερχόμενα TELEX από αναρμόδια άτομα
- Οι δέκτες MSI να είναι έτσι τοποθετημένοι ώστε τα εισερχόμενα MSI να γίνονται αμέσως αντιληπτά.
- Οι ραδιοφάροι (EPIRB) πρέπει να είναι εγκατεστημένοι κοντά στη γέφυρα ναυσιπλοΐας και να μην εμποδίζονται από υπερκατασκευές, να είναι εύκολη η μεταφορά τους στα σωστικά μέσα, να είναι δυνατή η χειροκίνητη ενεργοποίηση από πρόσωπο που δεν θα πρέπει να απομακρυνθεί από την γέφυρα και να έχει οπτική επαφή με δορυφόρο

- Τα φορητά VHF να είναι στη γέφυρα, με τους επαναφορτιζόμενους συσσωρευτές σε ετοιμότητα και τους συσσωρευτές ασφαλείας στη γέφυρα για άμεση μεταφορά στα σωστικά μέσα.
- Οι συσκευές εντοπισμού SAR-D (RADAR SARTs AIS SARTs) τοποθετούνται στη γέφυρα δίπλα στην έξοδο προς το κατάστρωμα λέμβών κάθε πλευράς
- Να υπάρχουν σε εμφανές σημείο το όνομα του πλοίου, το ΔΔΣ, το MMSI και οτιδήποτε άλλο χρειάζεται στις επικοινωνίες (AAIC)
- Σε περίπτωση που η εγκατάσταση GMDSS γίνει εκτός γέφυρας σε ιδιαίτερο χώρο (Radio Room) είναι απαραίτητο να εγκατασταθούν στη γέφυρα Remotes.

A row of blue 3D question marks of varying sizes and depths, set against a light blue background. The question marks are arranged in a slightly curved line, with some in the foreground and others receding into the background, creating a sense of depth. The lighting is soft, casting gentle shadows on the surface below each question mark.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

- Κύρια πηγή ενέργειας πλοίου
- Emergency Generator
- Συσσωρευτές (Προδιαγραφές και υπολογισμοί χωρητικότητας συσσωρευτών)

ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΡΑΔΙΟΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ GMDSS

Ελάχιστη απαίτηση σε εργαλεία και ανταλλακτικά :

- Αμοιβές ασφάλειες για όλες τις ραδιοσυσκευές, το κύκλωμα συσσωρευτών και κύριες ηλεκτρικές ασφάλειες .
- Λαμπτήρες φωτισμού έκτακτης ανάγκης.
- Εργαλεία απαραίτητα για απλή συντήρηση.
- Ειδικό πυκνόμετρο οξέος για τους συσσωρευτές μολύβδου.
- Πολύμετρο.

Δεν επιτρέπεται ο απόπλους με βλάβη σε οποιαδήποτε συσκευή της ραδιοεγκατάστασης.

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΞΗΡΑΣ

Η ναυτιλιακή εταιρεία/πλοίο μπορεί να έχει μια γραπτή συμφωνία με μια εταιρεία ναυτιλιακών ηλεκτρονικών, ή να είναι σε θέση να παρουσιάσει μια γραπτή δήλωση που να αποδεικνύει πως θα πραγματοποιείται η «Συντήρηση Ξηράς».

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΕΝ ΠΛΩ

Στην περίπτωση που το πλοίο χρησιμοποιεί τη μέθοδο αυτή, θα πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ικανοποιητικό εξοπλισμό και ανταλλακτικά, που να επιτρέπουν την συντήρηση και τις επισκευές εν πλω όλου του υποχρεωτικού ραδιοεξοπλισμού.

Επιπλέον, πρέπει να είναι παρόν στο πλοίο το προσωπικό με τα απαραίτητα προσόντα για την συντήρηση του ραδιοεξοπλισμού.

ΠΡΟΣΘΕΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Στις περιοχές A3 και A4 θα πρέπει να εγκαθίσταται ο ακόλουθος ΠΡΟΣΘΕΤΟΣ εξοπλισμός :

- VHF με DSC Controller
- Δορυφορικός επίγειος σταθμός πλοίου εγκεκριμένου τύπου ή πλήρης σταθμός ραδιοτηλεφωνίας MF/HF με DSC και τηλετυπία

* Ο IMO συνιστά τη μέθοδο συντήρησης με διπλές συσκευές, ενώ σήμερα σχεδόν κατά 100%, επιλέγονται οι τρόποι συντήρησης από ξηρά και διπλές συσκευές

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Η επιθεώρηση των εγκαταστάσεων ραδιοεπικοινωνιών πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες που έχουν καθοριστεί από τον IMO.

Πρέπει να εκτελούνται από πλήρως καταρτισμένο επιθεωρητή που έχει επαρκή γνώση της σχετικής σύμβασης του IMO, ιδιαίτερα της Δ.Σ. SOLAS, των σχετικών προτύπων απόδοσης των συσκευών, και των κατάλληλων Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών της ITU.

- **ΑΡΧΙΚΕΣ (INITIAL)** : Διενεργούνται πριν το πλοίο τεθεί σε λειτουργία
- **ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ (RENEWAL)** : Διενεργούνται σε διαστήματα που καθορίζονται από την σημαία, δεν μπορούν όμως να ξεπερνούν τα 5 χρόνια
- **ΠΕΡΙΟΔΙΚΕΣ (PERIODICAL)** : Διενεργούνται μία φορά το χρόνο

A row of blue 3D question marks of varying sizes and depths, set against a light blue background. The central question mark is the largest and most prominent, with others receding into the background on either side.

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ



