ΕΜΜ. Γ. ΚΑΡΑΝΤΖΗ
ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

ΘΕΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ - ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ GMDSS

Β΄ ΕΚΔΟΣΗ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2012

" ΘΕΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ – ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ GMDSS"
Β΄ ΕΚΔΟΣΗ

Αριθμ. Αδ. Κυκλ/ρίας (ISBN)

978-960-92905-6-2

<u>ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΚΑΙ ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΕΙ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ</u>

Ο καπτα Μανωλης Καραντζης, καταγεται από μια καθαρα ναυτικη περιοχη, τα Βατικα του καβο Μαλεα, στο νοτιοανατολικο ακρο της Λακωνιας και της Πελοπονησσου.

Από το 1975, η οικογενεια του μετακομιζει κοντα στην περιοχη του Πειραια, τοπο που επισης μετεγκατασταθηκε αρκετος ναυτοκοσμος της επαρχιας, λογω της δουλειας τους. Ετσι, αρχισε να εργαζεται στην θαλασσα από την ηλικια των δεκαπεντε ετων, όταν μπαρκαρει στα καλοκαιρια συνδυαζοντας την με την φοιτηση του στο Λυκειο.

Ξεκινησε τα ναυτικα σχολεια, αρχικα στην Σχολη Ασυρματιστων ‘‘Σ. ΡΑΝΗ΄΄ στον Πειραια.

Από το 1979 αναλαμβανει υπευθυνος Αξιωματικος Ασυρματου, με πλοια Μεσογειακα και Ποντοπορα.

Εχει υπηρετησει για χρονια με τις μεγαλες επωνυμες παραδοσιακες Ελληνικες Ναυτιλιακες εταιρειες, όπως : ANANGEL, DIAMLEMOS, INTERNATIONAL OPERATIONS, GLAFKI, COMMON PROGRESS, AVIN, GOULANDRIS, κ.α.

Λογω της καταργησης των Ασυρματιστων, αναγκαζεται να φοιτησει στην ΑΕΝ Ασπροπυργου και από το 1999 να στραφει πλεον στον κλαδο των Αξιωματικων γεφυρας.

Συνδυαζοντας μεσα στην δεκαετια 2000 – 2009 μπαρκα και με ποντοπορα αλλα και με ακτοπλοικα εντος των ελληνικων υδατων, αναλαμβανει και καθηκοντα πλοιαρχου.

Από το 2009, διδασκει στην Δημοσια Ναυτικη Εκπαιδευση.

Σαν εκπαιδευτικος αρχικα στην ΔΣΕΝ **/** Σχολη Σωστικων και Πυροσβεστικων Μεσων, και στην συνεχεια στην Σχολη Πλοιαρχων της Ακαδημιας Εμπορικου Ναυτικου Ασπροπυργου.

Από τα μεσα της δεκαετιας 2000 – 2010, αρχιζει την συγγραφικη του δραστηριοτητα και την εκπονηση της εργασιας του.

Που μεχρι σημερα αριθμει εικοσιδυο (22) εκδοσεις βιβλιων.

Από τοτε, με την μορφη των δωρεων του, παραλληλα συνεισφερει στον επιμορφωτικο εμπλουτισμο των Σχολων της Δημοσιας Ναυτικης Εκπαιδευσης καθως και αλλων Ναυτιλιακων φορεων.

==========

Θελω να ευχαριστησω ολους εκεινους τους πολλους συναδελφους, που με οποιαδηποτε δυνατοτητα ειχε ο καθενας, με την καλη τους προθεση, τις προτροπες, τις υποδειξεις και τις συμβουλες τους, με την καλη συνεργασια και την συναδελφικοτητα τους, εδαπανησαν και αφιερωσαν από τον πολυτιμο προσωπικο τους χρονο, δυναμεις.

Ειτε στην ξηρα ειτε στο πλοιο.

Για να συνδραμουν και να υποστηριξουν την προσπαθεια μου για την εκπονηση της εργασιας μου.

Η συνεισφορα τους αυτή, θελω να μην λησμονουν οτι φροντιζω παντοτε, να μην είναι μονον ένα οφελος για εμενα, προσωπικα. Αλλα να αποβει μελλοντικα ενα – επιπροσθετο, με όλων των αλλων συναδελφων τα συγγραφικα εργα – χρησιμο εργαλειο επιμορφωτικης γνωσης, στους αυριανους Πλοιαρχους και Μηχανικους του Ε.Ν., στα παιδια μας.

Ετσι με τις σκεψεις αυτές, -- και ζητωντας την κατανοηση των συναδελφων αυτων, που δεν αναφερονται εδω ονομαστικα, αλλωστε είναι τοσοι πολλοι, -- θελω να ευχαριστησω :

- τους διοικουντες και επιτελεις (ενστολους και πολιτες)
- τους διευθυνοντες και προισταμενους

- τους υπαλληλους από κάθε θεση του προσωπικου
και - τους εκπαιδευτικους, ολων των φορεων της Δημοσιας Ναυτικης Εκπαιδευσης, όπως επισης και των αλλων συσχετιζομενων Ναυτιλιακων φορεων.

Δεν θα παραλειψω να ευχαριστησω και εκεινους τους επισης πολλους Αξιωματικους και συναδελφους από τα πληρωματα, Ελληνες καθως και αλλοδαπους, που κατά τον ιδιο τροπο επεδειξαν προθυμια και με συνεδραμαν ουσιαστικα κατά την εκπονηση θεματων της εργασιας, πανω στον χωρο της δουλειας μας, πανω στο πλοιο.

Ένα ευχαριστω επισης αξιζει, και στο προσωπικο του καταστηματος εκτυπωσεων ‘‘ΓΡΑΦΟΚΙΝΗΣΗ΄΄, για τον υπευθυνο τροπο που εργαζονται από την πλευρα τους, στην δημιουργια των βιβλιων μου.

Τελος, θα ημουν αγνωμων, αν θα παρελειπα να ευχαριστησω ιδιαιτερα τους σπουδαστες των Σχολων μας, για την πολυτιμη συνδρομη που μου παρειχαν, σε εκπαιδευτικα θεματα που και τις δυο πλευρες – διδασκοντες και σπουδαστες – μας αφορουσαν.

Με την βεβαιοτητα ότι οι προσπαθειες ολων μας θα βρουν ανταποδωση, στελνω σε ολους θερμους συναδελφικους χαιρετισμους και καλη σταδιοδρομηση στους απόφοιτους μας.

Εμμανουηλ Γ. Καραντζης
Αξιωματικος Ε. Ν.
καθηγητης Δημοσιας Ναυτικης Εκπαιδευσης

1] ΘΕΜΕΛΙΩΔΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΡΑΔΙΟΚΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ

[Α]

ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΡΑΔΙΟΚΥΜΑΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΤΗΣ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ ΤΟΥΣ

α) Κύματα εδάφους: Ακολουθούν κατά την μετάδοση τους την καμπυλότητα του εδάφους.

β) Κύματα χώρου ή Κύματα ευθύγραμμης διάδοσης: Μεταδίδονται κατευθείαν από την κεραία του πομπού προς την κεραία του δέκτη μέσα από τον χωρο, χωρίς να ανακλώνται ούτε να συσχετίζονται με το έδαφος.

γ) Κύματα ανακλώμενα από την Τροπόσφαιρα: Κύματα που κατευθύνονται από την κεραία του πομπού προς την τροπόσφαιρα και από εκεί ανακλώνται προς την κεραία του δεκτη (Τροποσφαιρικά κύματα).

δ) Κύματα ανακλώμενα από την Ιονόσφαιρα: Κύματα που κατευθύνονται από την κεραία του πομπού προς την Ιονόσφαιρα και από εκεί ανακλώνται προς την κεραία του δέκτη (Ιονοσφαιρικά και κύματα).

ε) Κύματα ανακλώμενα από την επιφάνεια της γης: πχ. Κύματα χώρου, που ανακλώνται στην επιφάνεια της γης και με αλλεπάλληλες ανακλάσεις καταλήγουν στην κεραία του δέκτη.

[Β]

ΟΡΙΣΜΟΙ ΘΕΜΕΛΙΩΔΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΤΩΝ ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΜΑΓΝΗΤΙΚΩΝ ΚΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΙ ΤΟΥΣ

Συχνότητα στις ραδιοεπικοινωνίες είναι ο αριθμός των κύκλων του ηλεκτρομαγνητικού κύματος (ραδιοκυματος) στη μονάδα του χρόνου 1second.
Η συχνότητα εκφράζεται σε κύκλους ανά second
F=c/s ή Hertz F=Hz

Κύκλος στα ηλεκτρομαγνητικά κύματα (ΗΜΚ) είναι μια ολοκληρωμένη
εξέλιξη των αλλαγών της κυματομορφής του ΗΜΚ (μια πλήρης ταλάντωση), κατά την διάδοση του ΗΜΚ στο χώρο.

Περίοδος είναι ο χρόνος (ή χρονική διάρκεια), κατά την οποία πραγματοποιείται ένας κύκλος του ΗΜΚ.
T=1/F

Μήκος του ΗΜΚ είναι το διάστημα (σε μέτρα ή υποδιαιρέσεις του μέτρου),
που διανύει το ΗΜΚ κατά την διάδοση του, εντός μιας περιόδου
λ=c/F (οπου c =ταχύτητα του ΗΜΚ)

Πλάτος του ΗΜΚ είναι οι μέγιστες τιμές θετικές και αρνητικές, που λαμβάνουν οι εναλλαγές του κατά την εξέλιξη μιας πλήρους ταλάντωσης.

Η ταχύτητα του ΗΜΚ είναι αυτή του φωτός και ισούται με : c=300.000 kHz/second

Περιοχές συχνοτήτων είναι οι ενότητες εκείνες στις οποίες διαιρείται
το φάσμα των συχνοτήτων, με βάση το πώς μεταδίδονται και πως χρησιμοποιούνται τα Ραδιοηλεκτρομαγνητικά κύματα.
Τέτοιες περιοχές είναι τα MF, HF, VHF, UHF, κτλ.

<u>Οι Ζώνες συχνοτήτων</u> αποτελούν τις εντός κάθε μιας περιοχής διακρινόμενες επί μέρους διαβαθμίσεις, κατά ανάλογα πολλαπλάσια της συχνότητας (1MHz, 2MHz, 3MHz, 4MHz, κ.ο.κ.)

2] ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΤΟΥ ΒΑΘΜΟΥ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

1] Η απαιτούμενη και προβλεπόμενη

- πληρότητα / επάρκεια
- αρτιότητα και
- καταλληλότητα,

των μέσων, μονάδων και συσκευών επικοινωνιών του πλοίου.

2] Η λειτουργική τους κατάσταση.

3] Ο Γενικός Βαθμός

- λειτουργικότητας και
- ασφάλειας

του πλοίου.

4] Ο Βαθμός

- ασφαλούς και
- ορθολογικού / δεοντολογικού

χειρισμού των μέσων αυτών [παρ. 1].

5] Ο βαθμός ορθολογικής επιλογής τους [για την εκπλήρωση του λειτουργικού τους προορισμού] σε κάθε περίπτωση, σε συνάρτηση με τις ισχύουσες και επικρατούσες εκάστοτε συνθήκες.

6] Οι - απο κάθε αποψη - ισχύουσες και επικρατούσες εκάστοτε συνθήκες, όπως :

α] Λειτουργικές [πλοίου, μέσων και εγκαταστάσεων]

β] Φυσικές [λ.χ. ατμοσφαιρικές]

γ] Μετεωρολογικές

δ] Τεχνητές [π.χ. παρεμβολές λόγω πυκνού traffic communication της

περιοχής του πλοιου, ειτε παρεμβαλλομενες τεχνητες παρακτιες εγκαταστασεις, κεραιες, ειτε δι‘αφορα εμποδια διαδοσης των Ραδιοκυματων, κ.λ.π.]

ε] Γεωγραφικές [λ.χ. περιοχές με ύπαρξη η όχι εμποδίων γεωγραφικών,

κ.λ.π.]

στ] Εδαφολογικες [λ.χ. περιοχές με στοιχεία μορφολογίας και σύστασης εδαφικής των ακτών, είτε ευνοϊκά είτε ανασταλτικά, της ανακλαστικότητας είτε της απορροφητικότητας των εδαφών, ως προς την διάδοση των εκπεμπομένων και λαμβανομένων ηλεκτρομαγνητικών κυμάτων, των σταθμών επικοινωνιών πλοίων και ξηράς].

3] ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΚΑΙ ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

α] ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΙ ΟΡΟΙ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΣΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

1] Εξοπλισμός του πλοίου με όλα τα :

- προβλεπόμενα
- απαραίτητα
- επαρκή και
- κατάλληλα,

μέσα [εγκαταστάσεις, μονάδες, συσκευές, όργανα] επικοινωνιών.

2] Διατήρηση στον προβλεπόμενο απαραίτητο βαθμό :

- σε καλή λειτουργική κατάσταση και
- σε λειτουργική ετοιμότητα,
  - τόσο των εν χρήσει μέσων επικοινωνιών του πλοίου
  - όσο και εκείνων που διατίθενται στο πλοίο, σαν

εφεδρικά τέτοια μέσα.

3] Επάνδρωση του πλοίου , με το :

- προβλεπόμενο
- επαρκές και
- κατάλληλο προσωπικό, για

- την χρήση
- τον έλεγχο της λειτουργικής κατάστασης,

και - [οποτεδήποτε αναγκαιει και αυτό είναι δυνατόν με τα διατιθέμενα στο πλοίο μέσα], την συντήρηση των μέσων επικοινωνιών του πλοίου.

4] Συνεπής τήρηση των σχετικών προβλεπόμενων όρων και κανονισμών, που αφορούν :

- την εξοικείωση
- την εκπαίδευση
- την κατάρτιση,

των μελών του πληρώματος, σχετικά με τα μέσα Επικοινωνιών του πλοίου.

5] - Ορθολογικός
- Δεοντολογικός

και - από κάθε άποψη Ασφαλής,

χειρισμός των μέσων αυτών.

6] Ορθολογική επιλογή των προς χρήση διατιθεμένων εκάστοτε μέσων επικοινωνιών, έτσι ώστε να επιλέγονται ανάλογα σε κάθε περίσταση :

- τα επαρκή
- τα κατάλληλα και
- τα αποδοτικότερα [προσφορότερα],

τέτοια μέσα του πλοίου.

7] - Επαρκής

- Έγκαιρη

και - Ενδεδειγμένη,

προβλεπόμενη μέριμνα για :

α] - την καλή συντήρηση

αλλά και β] - την επισκευή

γ] - την αντικατάσταση

και δ] - την εγκατάσταση,

των μέσων επικοινωνιών που εκάστοτε αναγκαιούν.

8] Τήρηση των προβλεπόμενων απαραίτητων κανόνων, για :

- την ασφαλή λειτουργία
- την πρόληψη των επιπλοκών

και - την ασφαλή αντιμετώπιση τους.

9] Τήρηση κάθε, γενικώς σχετικού με τις επικοινωνίες πλοίων προβλεπόμενου όρου, κανόνα και υποχρέωσης, που απορρέουν από:

- Διεθνείς ή
- Τοπικούς, Γενικούς, είτε Ειδικούς,

σχετικούς Κανονισμούς και Συμβάσεις , από την Ναυτική Νομοθεσία και από την κοινά [Διεθνώς] αποδεκτή και εφαρμοσμένη Ναυτική Τέχνη και Πρακτική.

10] Ιδιαίτερη έμφαση [σε συνάρτηση και με την παράγραφο 9] στην συνεπή εφαρμογή, όσων υποχρεώσεων αφορούν την διεξαγωγή των Τυπικών Διαδικασιών [των τακτικών η έκτακτων προβλεπόμενων:

- Θεωρήσεων των σχετικών Πιστοποιητικών
- Ελέγχων
- Επιθεωρήσεων
- Δοκιμών],

που σχετίζονται με τα μέσα Επικοινωνιών του πλοίου

11] Εξασφάλιση της :

- προβλεπόμενης
- επαρκούς
- απρόσκοπτης
- δεοντολογικής
- αρμονικής

και - ασφαλούς

συνεργασίας , όλων των συσχετιζομένων και συμμετεχόντων στις επικοινωνίες του πλοίου πλευρών και φορέων, [τόσον αυτού καθ' αυτού του πλοίου, όσο και άλλων πλοίων είτε εγκαταστάσεων, είτε παρακτιων Σταθμών επικοινωνιών ξηράς].

β] ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΧΕΙΡΙΣΤΕΣ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΚΑΙ ΔΕΟΝΤΟΛΟΓΙΚΟΥ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥΣ

1] Πριν από την θέση σε λειτουργία κάθε συσκευής, ελέγχομε για :

1α) Την ασφαλή και προβλεπόμενη **συνδεσμολογία**

1β) Την ορθολογικά και επαρκώς παρεχόμενη κατάλληλη **τροφοδότηση ισχύος** (κύριας ή/και εφεδρικής)

1γ) Τις προβλεπόμενες να ισχύουν συνθήκες π ε ρ ι β ά λ λ ο ν τ ο ς των συσκευών

1δ) Την ύπαρξη και διάθεση των απαραίτητων εκάστοτε μέσων (Φορητών ή/και Μόνιμων εγκατεστημένων), αντιμετώπισης ενδεχόμενων .(στον χώρο των εν λόγω εγκαταστάσεων), **περιστατικών κινδύνων** (όπως λ.χ. βραχυκυκλώματα, πυρκαγιές, κ.α.)

1ε) Την σύνδεση των συσκευών μας με τις εγκαταστάσεις, τα Μέσα και δίκτυα **Λειτουργικού τους ελέγχου**).

2] Θέτομε πάντοτε σε λειτουργία τις συσκευές μας, ελέγχοντας και φροντίζοντας ώστε να τηρούμε απαρέγκλιτα την προβλεπόμενη **προτεραιότητα** :

Α) <u>Στην σειρά σε θέση λειτουργίας</u> :

(Α1) Μονάδων κάθε συσκευής

(Α2) Συσκευών κάθε εγκατάστασης

(Α3) Εγκαταστάσεων**/**Μονάδων κάθε Λειτουργικού Τομέα του πλοίου, καθώς επίσης και

Β) <u>Στην σειρά των απαραίτητων χειρισμών των συσκευών μας</u>.

3] Κατά την θέση σε λειτουργία μονάδων ή συσκευών, ελέγχομε ώστε

να παρέχονται τα προβλεπόμενα από τους κατασκευαστές χρονικά διαστήματα **α ν α μ ο ν ή ς** μέχρι το επόμενο βήμα χειρισμών.
(λ.χ. Κατά την ενεργοποίηση μονάδων με Η/Υ, ή συσκευών με STAND BY, κ.λ.π.)

4] Κατά την θέση σε λειτουργία της Κύριας συσκευής / εγκατάστασης μας, φροντίζομε ώστε να έχουν τεθεί σε λειτουργία :

α) με την ορθή προτεραιότητα

β) με την απαραίτητη επάρκεια και καταλληλότητα, των εν χρήσει μέσων

και εξοπλισμών

γ) με την απαραίτητη ασφάλεια χειρισμών, όλα τα υπόλοιπα **λειτουργικά μέσα** τα **συσχετιζόμενα με την παροχή λειτουργικής υποστήριξης**, στην κύρια λειτουργική μας διαδικασία.

5] Με την θέση εκάστοτε σε λειτουργία των συσκευών μας, ελέγχομε και μεριμνάμε ανάλογα, ώστε να έχουν ενεργοποιηθεί κατάλληλα, οι **θεμελιώδους σπουδαιότητας** (για την ασφαλή λειτουργία των εγκαταστάσεων μας) μονάδες

και εξοπλισμός, όπως :

- Μονάδες **αερισμού** των συσκευών

- Μονάδες **ενδείξεων Λειτουργικού Ελέγχου** των εγκαταστάσεων
  που λειτουργούν
- Μονάδες **ενδείξεων** του βαθμού ορθολογικής και **ασφαλούς λειτουργικής σύζευξης** με τα άλλα συσχετιζόμενα Μέσα και εξοπλισμό του πλοίου
- Μονάδες **Συναγερμών** (ALARMS) για περιπτώσεις :
  - Λειτουργικου Ελέγχου
  - Επικείμενων Κινδύνων (λ.χ. Ναυσιπλοϊκών Συγκρούσεων)
  - Εμπλοκών Ανταπόκρισης
  - Σημάτων Κινδύνων, Ασφαλείας κ.α.

6] Κατά την διεκπεραιωση Ανταποκρίσεων Επικοινωνιών και Λειτουργικών δεδομένων, διενεργούμε με συνέπεια τους προβλεπόμενους ανάλογα με κάθε περίπτωση **Ελέγχους Επιβεβαίωσης Εκπομπής και Λήψης,** (ACKNOWLEDGEMENTS / CONFIRMATIONS), των σχετικών Σημάτων
και Μηνυμάτων, από και προς το πλοίο.

7] Τηρούμε πάντοτε τακτικά τις οδηγίες των κατασκευαστών των συσκευών μας, καθώς και των Σχετικών Κανονισμών, αναφορικά με τους **Ελέγχους /Δοκιμές (TEST) Καλής Λειτουργίας**, των εν χρήσει Μέσων και γενικά των εγκαταστάσεων Επικοινωνιών του πλοίου.

8] Κατά την διάρκεια της λειτουργικής χρήσης εκάστοτε των εγκαταστάσεων μας, διενεργούμε τους προβλεπόμενους **απαραίτητους Ελέγχους / Επιτηρήσεις Ασφαλούς Λειτουργίας τους, μέσω :**

(α) των προς τούτο λειτουργουντων μόνιμων μέσων των πλοίων

(β) των προς τούτο φορητων οργάνων και εξοπλισμού

(γ) του για τον σκοπό αυτό διατιθέμενου εκάστοτε προσωπικού, και κυρίως,

(δ) με την ίδια (δική μας) αντίληψη, σαν χειριστές.

9] Ελέγχομε τακτικά και επαρκώς, ώστε οι συσκευές μας να είναι με τον προβλεπόμενο **ασφαλή τρόπο και μέθοδο τοποθετούμενες στην θέση τους** με ορθολογική έδραση / στερέωση / σύνδεση / προσαρμογή / (έχμαση), για την αποφυγή της προξένησης ζημιών και βλαβών υπό δυσχερείς συνθήκες, όπως λ.χ. κατά την διάρκεια κραδασμων λογω θαλασσοταραχής, κ.λ.π.

10] Κατά την χρονική διάρκεια, που τα εν λόγω μέσα και εξοπλισμός του πλοίου ευρίσκονται σε λειτουργία :

Α) Σε συνθήκες **Ρουτίνας :**

(α1) Διεξάγομε τους προαναφερόμενους σε άλλες παραγράφους, **τακτικούς ελέγχους Καλής και Ασφαλούς Λειτουργίας τους**.

Β) Σε συνθήκες **Εμπλοκής ή Βλαβών** :

(Β1) Διενεργούμε άμεσα τις κατάλληλες [και απαραίτητες σε κάθε περίπτωση για την ασφάλεια των εγκαταστάσεων και των πλοίων γενικότερα], **Λειτουργικές μεταβολές** (λ.χ. με χειρισμούς Διακοπής, ή Παύσης κ.λ.π.) (Βλέπε Σημείωση 1).

(Β2) Προβαίνομε σε άμεσους Ελέγχους για τον **Εντοπισμό των βλαβών**.

(Β3) Διενεργούμε τους Ελέγχους για την **Εξακρίβωση των αιτιών**, των όποιων υφιστάμενων βλαβών εντοπισθούν,

(Β4) Μεριμνάμε ώστε να διενεργηθούν όλες οι απαραίτητες εργασίες και οι χειρισμοί για την **Αποκατάσταση των Βλαβών**

(Β5) Προβαίνομε στην **Επανενεργοποίηση** των υπό χρήση Λειτουργούντων συσκευών μας

(Β6) Τηρούμε και στην συνέχεια τους απαραίτητους **Ελέγχους Ασφαλούς Λειτουργίας**.

Σημείωση 1

Σε συνάρτηση με την § (Β1), ενδεδειγμένοι θεμελιωδώς τέτοιοι **χειρισμοί Λειτουργικών Μεταβολών** (**κατά τις περιπτώσεις, ενδεί ή Εμπλοκών**), καθώς και η αντίστοιχη **σειρά προτεραιότητας για την εφαρμογή τους** είναι :

(ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ)

α) Διακοπή / Παύση Λειτουργίας των συσκευών / μονάδων που εκτιμάται – επί του παρόντος – ότι δημιούργησαν την όποια εμφανισθείσα βλάβη ή εμπλοκή.
β) Διακοπή / Παύση Λειτουργίας, των όποιων μέσων / εγκαταστάσεων, από τις οποίες είναι δυνατόν :

(β1) να επεκταθούν οι βλάβες και οι ζημιές

η / και

(β2) να επαναληφθούν οι εμπλοκές.

γ) Διακοπή / Παύση / Μεταβολή Λειτουργικών, κάθε άλλης Λειτουργικής Εγκατάστασης,. ή / και Λειτουργικού Τομέα του πλοίου, που είναι δυνατόν να συμβάλλουν καθ' οιονδήποτε τρόπο :

(γ1) στην δημιουργία αιτιων ανάσχεσης ή δυσχερειών, στις εργασίες Αποκατάστασης βλαβών,

και

(γ2) στην επαύξηση του βαθμού ζημιών και γενικότερα στην μειωσητου Βαθμού Ασφαλούς Λειτουργικότητας των Μέσων Επικοινωνιών ή / και ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΑ (μειωση) του Βαθμού Ασφάλειας του Πλοίου, (ανάλογα πάντοτε με τις επικρατούσες σε κάθε περίπτωση συνθήκες).

γ] ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΘΕΜΕΛΙΩΔΩΝ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ, (ΧΕΙΡΙΣΤΙΚΩΝ ΒΗΜΑΤΙΣΜΩΝ), ΣΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

1] **Έλεγχος** και εκτίμηση των επικρατουσών συνθηκών

Πριν από οποιαδήποτε επιλογή μας, ελέγχομε επαρκώς ότι αφορά από κάθε σκοπιά, τις επικρατούσες εκάστοτε συνθήκες, που επιδρουν με οποιονδηποτε τροπο στις Επικοινωνιες και επαφες του πλοιου. **ο Βαθμός αντικειμενικής εκτίμησης τωνσυνθηκών αυτώνκαθορίζει και τον Βαθμό** ανάλογα **επιτυχίας, της έκβασης τωνεπιλεγόμενων εκάστοτε επικοινωνιών** / επαφών του πλοίου

2] **Επιλογή** της καταλληλότερης Μέθοδος / Τύπου Επικοινωνίας / Επαφής

(λ.χ. Ασύρματες Τηλεπικοινωνίες, ή Επαφές / Επικοινωνίες μέσω των Διεθνών Κωδικών Σημάτων κ.λ.π.)

3] **Επιλογή** των καταλληλότερων Μέσων και του Εξοπλισμού διεξαγωγής της Επικοινωνίας ή Επαφής

(λ.χ. Εγκαταστάσεις DSC ή SES ή Μέσα και Εξοπλισμός εκπομπής Φωτεινών ή Ηχητικών Σημάτων κ.λ.π.)

4] **Επιλογή**, Προετοιμασία των στοιχείων Σημάτων / Μηνυμάτων Εκπομπής ή / και Λήψης από και προς το πλοίο

5]**Επιλογή** Αποδέκτη / Αποδεκτών της επιλεχθείσας / Επικοινωνίας / Επαφής

6] **Διενέργεια** της Εκπομπής της Κλήσης / (Επί) Σήμανσης / Ένδειξης Σημάτων / Μηνυμάτων, προς τους Αποδέκτες

7] **Επιβεβαίωση** της αποκατάστασης / Σύνδεσης / Επαφής / Λήψης της Κλήσης / (Επί) Σήμανση / Ένδειξης των αποστελλόμενων Σημάτων / Μηνυμάτων από ή / και προς το πλοίο

8] **Διεξαγωγή** της όποιας [σε συσχετισμό και ανάλογα με τις προηγούμενες επιλογές μας (§ 1 μέχρι 7), και με τις ισχύουσες εκάστοτε συνθήκες] Ανταπόκρισης, από και προς το πλοίο

9] **Επιβεβαίωση** του τέλους της διαδικασίας της Ανταπόκρισης / Επαφής / Επικοινωνίας, από και προς το πλοίο.

Σημείωση 2

Αυτονόητα για την ευχερή αναγνωση του, στο παρόν Κεφάλαιο, προς αποφυγή πλεονασμών, δεν παρατίθενται οι επιμέρους χειρισμοι και επιλογές, που είναι συνεπαγόμενες από κάθε μία (από **1]** μέχρι **9]**) άλλη γενικότερη (επιλογή).

Λεπτομερώς ενημερωτικά σχετικές παραθέσεις, υπάρχουν άλλωστε σε πλείστα Κεφάλαια και ενότητες του παρόντος βιβλίου, για κάθε μία από τις εν χρήσει περιπτώσεις Μέσων Επαφών / Επικοινωνιών του πλοίου.

4] ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ

ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΕΝ ΧΡΗΣΕΙ ΜΕΘΟΔΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Διευκρινιστικη Σημείωση

Σχετικα με την εννοια **μεταφορα Λειτουργικων δεδομενων του Πλοιου,** θα πρεπει κατ' αρχην ο αναγνωστης του βιβλιου, να την διαχωρισει από οποιαδηποτε σχεση με τον ορο **:** ‘‘αποστελλομενα **Δεδομενα (DATA)** από και προς το πλοιο΄΄.

Αφου σε εκεινες τις περιπτωσεις, ο ορος αυτος προσδιοριζει μεμονωμενα και αποκλειστικα συγκεκριμμενο τυπο περιεχομενου, των Επικοινωνιων των πλοιων.

Εδώ, με την έννοια **«σύνολο μεθόδων Επικοινωνιών και Μεταφορά/Ενημέρωση Λειτουργικών και Διαχειριστικων δεδομένων του πλοιου»,** εννοούμε ολες τις περιπτώσεις αφ'ενός των Επικοινωνιών αυτών καθ' εαυτών, που αφορουν αμεσοτερα το Προσωπικο των πλοίων,
(λ.χ. ειτε είναι Ρουτινας ειτε Κινδυνου,. είτε είναι Ενδοεπικοινωνίες, είτε Τηλεπικοινωνίες του πλοίου, είτε είναι Μονόδρομες Επικοινωνίες (π.χ. Δημοσιας Ενημέρωσης), είτε είναι Αμφίδρομες (Ανταποκρισης), κ.λ.π.).

Αφ' ετέρου στην έννοια αυτή, **συμπεριλαμβάνονται και η από και προς το πλοιο (Ενδο)- Μεταφορα, η (Τηλε)- Μεταφορά, η Επεξεργασία, η Ενημέρωση και η Ανταλλαγή των διαφόρων Λειτουργικών και Διαχειριστικων (του πλοίου) δεδομενων στοιχείων και παραμέτρων.**

Που είναι δυνατον να διεξαγεται μεσω ολων των συσχετιζομενων τυπων Επικοινωνιων των πλοιων.

Ετσι ώστε να προαγεται και να εξασφαλιζεται :

Πρωτον : Ο απαιτουμενος Βαθμος ασφαλους Λειτουργικης καταστασης, του πλοιου, και

Δευτερον : Κατά προεκταση και (ο απαιτουμενος Βαθμος) Δεοντολογικης και Ασφαλους γενικοτερης Διαχειρισης του.

ΑΞΙΟΣΗΜΕΙΩΤΗ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ

Απο τους χρηστες του παροντος, είναι αναγκη να αποσαφηνισθει οτι εκτος από τον προβλεπομενο ειτε και τον προαιρετικο **καθεαυτο εξοπλισμο Επικοινωνιων του Πλοιου,** στο παρον περιλαμβανονται και παραθεσεις παρεμφερων Λειτουργικα Μεσων, μοναδων και εξοπλισμου.

Όπως για παραδειγμα πολλα από τα μεσα Ενδο- μεταφορας Λειτουργικων Δεδομενων μεσα στο Πλοιο.

Καθως και (σε καποιες περιπτωσεις), στοιχεια συσχετιζομενα με τις διαδικασιες χειρισμου και αυτου του παρεμφερους εξοπλισμου του Πλοιου.

Οι παραθεσεις αυτές, δεν θετουν τα σημεια αυτά της παρουσας εργασιας εκτος θεματος.

Τουναντιον, - όπως με σαφηνεια διευκρινιζεται σε άλλες ενοτητες του παροντος, - είναι απαραιτητες, επειδη **:**

Πρωτον :

Οι παρεμφερεις αυτές εγκαταστασεις και Μεσα, συσχετιζονται ***ολο και περισσοτερο*** αμεσοτερα, με τον Εσωτερικο Λειτουργικο Τηλε-ελεγχο (εντος του Πλοιου), και ιδιαιτερα με την ενημερωση της Ξηρας, σχετικα με παραμετρες και στοιχεια Λειτουργικα και Διαχειριστικα του Πλοιου, μεσω Τηλε-μεταφορας και Τηλε-ελεγχου (Τηλεμετριας), (TELEMETRY AND TELECONTROL), και

Δευτερον :

Η διαδικασιες αυτης της (περαν του Πλοιου) Τηλεμεταφορας, επιτυγχανονται - ΚΑΤΑ ΚΥΡΙΟ ΛΟΓΟ - **μεσω των συγχρονων προηγμενων Δορυφορικων Επικοινωνιων.**

Και μαλιστα στην συντριπτικη τους πλειονοτητα, μεσω του συμβατου με το GMDSS οργανισμου INMARSAT, και των παρεχομενων συγχρονων Λειτουργικων δυνατοτητων και υπηρεσιων που παρεχει στο Πλοιο.

Σημείωση 1

Στο παρόν Κεφάλαιο, γίνεται παράθεση όχι μόνο των προβλεπόμενων σαν υποχρεωτικών από τους Διεθνεις και Τοπικους Κανονισμους μεθόδων Επικοινωνιών των πλοίων, **αλλά και όσων άλλων (Επικοινωνιών), δύνανται να εγκαθίστανται και να λειτουργούν (σε διάφορες περιπτώσεις) στα πλοία προαιρετικά.**

Σημείωση 2

Τα διαφορα Λειτουργικα μεσα των Επικοινωνιων που ακολουθουν, **είναι δυνατον να επαναλαμβανονται, στις από Α] μεχρι και Η] αναφερομενες περιπτωσεις διακρισεων, εφ' οσον συμβαινει να αποτελουν ταυτοχρονα εγκαταστασεις Επικοινωνιων με περισσοτερες από μια χρησιμοτητες.**

(π.χ. η Τερματικη Δορυφορικη εγκατασταση του πλοιου (SES), αποτελει ταυτοχρονα **:**

- Μεσον Τηλεπικοινωνιων Κινδυνου και Ρουτινας
- Συναγερμων
- Ενημερωσης Ασφαλειας**,** κ.λ.π.)

Α] ΣΥΝΑΓΕΡΜΩΝ

[α] Συναγερμών Κινδύνου, Επειγοντος,Ασφαλειας,

μέσω:

1) - **Τηλεπικοινωνιων GMDSS:**

- Εγκατάστασης NAVTEX
- Εγκατάστασης Δεκτου EGC
- Τερματικης Δορυφορικης εγκαταστασης πλοιου

INMARSAT (SES)

- Εγκατάστασης Πλοιου DSC (VHF, MF, HF)

2) - Συναγερμοι των Εγκαταστάσεων και εξοπλισμου **Ενδοεπικοινωνιών του πλοιου για την Αντιμετώπιση Συνθηκών Κινδύνου/Ανάγκης**

(π.χ. Συναγερμοι εγερσης Αγηματων Πυρκαιας, Εγκαταλειψης πλοιου, κ.λ.π.)

3) - Συναγερμοι οι οποιοι αποτελουν απολήξεις Εγκαταστάσεων

Λειτουργικού Ενδο - Ελέγχου των Λειτουργικών Μέσων του πλοίου.

(π.χ. ALARMS των PANELS των εντος του πλοιου Σταθμων Λειτουργικού Ελέγχου (BRIDGE CONTROL, ENGINE CONTROL, CARGO CONTROL κ.λ.π.)

4) - Συναγερμοι Εγκαταστάσεων **Λειτουργικού Τηλε - Ελέγχου των Λειτουργικών Μέσων του πλοίου.**

(π.χ. ALARMS των Συστηματων telemetry, tracking, κ.λ.π. μεσω των διαφορων Δορυφορικων Συστηματων του INMARSAT, σε συζευξη με τις διαφορες Λειτουργικες Μοναδες του Πλοιου)

5) - Συναγερμοι Εγκαταστασεων, που αφορουν την **καλυψη του πλοιου και των επιβαινοντων, εναντι συνθηκων απειλης,** όπως πειρατικες η ενοπλες επιθεσεις, κ.λ.π.

(π.χ. εγκατασταση του συστηματος Προειδοποιησης

Ασφαλειας Πλοιου - (SSAS)

6) - Συναγερμοι Εγκαταστάσεων **Ναυσιπλοϊκών Βοηθημάτων Υποτύπωσης και Ναυσιπλοϊκού Εξοπλισμού Γεφύρας** (γενικά). (π.χ. ALARMS ARPA, κ.λ.π.)

7) - Πάσης άλλης περίπτωσης, **σχετικές Εγκαταστάσεις (συσχετιζόμενες με Συναγερμούς Κινδύνου) εκτός ειτε και παραλληλα με τα μεσα των 1,2,3,4,5,6,** που ενδέχεται να φέρει το πλοίο (βλέπε ενότητες Β], Γ], Δ], Ε], Στ], Ζ])

Σημείωση 4

Είναι δυνατον **ένα συστημα Συναγερμου του πλοιου, να εξυπηρετει περισσοτερες από μια διαφορετικες εγκαταστασεις Λειτουργικου Ελεγχου,** (όπως για παραδειγμα το συστημα ALARM μεσω των κωδωνων του Ακομοδεσιου, ηχει για Περιστατικα Κινδυνου (Πυρκαια, Διαρροη, κ.λ.π.), αλλα και για Λειτουργικα προβληματα που αφορουν π.χ. το Μηχανοστασιο κ,λ,π,

Όπως επισης **για την ιδια Λειτουργικη εγκατασταση, να χρησιμοποιωνται περισσοτερα από ένα συστηματα Συναγερμων,** (π.χ. για την ανιχνευση καπνου, φλογας,υψηλης θερμοκρασιας, γινεται παραλληλα χρήση ηχητικων και οπτικων συναγερμων κ.λ.π.)

Σημείωση 5

Αναφορικα με τον συσχετισμο του εξοπλισμου Επικοινωνιων με τις Λειτουργικες εγκαταστασεις Γεφυρας, βλέπε και άλλα σχετικά Κεφάλαια του παρόντος βιβλίου, για τις Ναυσιπλοϊκές Συσκευές και Όργανα και γενικά για τα Ναυσιπλοϊκά Βοηθήματα Γέφυρας.

Καθώς και για την Λειτουργική σύζευξη και προσαρμογή τους με Τηλεπικοινωνιακες μοναδες, Εγκαταστάσεις Λειτουργικού Ελέγχου των

Λειτουργικών Μέσων του πλοίου, Εγκαταστάσεις Ενδοεπικοινωνιών, Εξοπλισμό Εντοπισμού, κ.α.

BNWAS - BRIDGE NAVIGATIONAL ALARM SYSTEM

ΚΩΔΩΝΕΣ ΗΧΗΣΗΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΩΝ ΠΛΟΙΟΥ

Β] ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ, ΡΟΥΤΙΝΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ

8) Δορυφορικές Εγκαταστάσεις INMARSAT- B, -C, FLEET 77, κ.α.

9) Εγκαταστάσεις DSC (MF, HF, VHF)

10) Μέσα συμβατής Ραδιοτηλεφωνίας (όπως το συμβατο VHF)

11) Φορητά VHF EMERGENCY (GMDSS) Σωστικων Μεσων

12) Μόνιμες εγκαταστάσεις Ραδιοεπικοινωνιών Σωσίβιων Λέμβων

13) Εγκαταστάσεις SITOR

14) Δορυφορικές Συνδέσεις Διαδικτύου (INTERNET) μεσω INMARSAT

15) Μέσα Κινητής (Παράκτιας) Τηλεφωνίας

ΣΥΣΚΕΥΗ MF-HF DSC

Γ] ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ

16) GPS

17) Φορητοί Ραδιοφάροι EPIRB

18) AIS

19) Αναμεταδότες σήματος RADAR SART και AIS/SART

20) Συστηματα Παρακολουθησης και Ανιχνευσης

(λ.χ. όπως το INMARSAT D+ (tracking and tracing))

21) Συστηματα Αναγνωρισης και Παρακολουθησης

(όπως το LRIT = LONG RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING)

22) Συστημα Προειδοποιησης (από επιβουλη) Ασφαλειας Πλοιου (SSAS = SHIP SECURITY ALARMING SYSTEM)

23) Συσκευές LORAN και μονάδες/συσκευές Ραδιογωνιομέτρησης

24) ECHO – SOUNDER

ΣΥΣΚΕΥΗ AIS

Δ] ΣΑΡΩΣΗΣ

25) RADAR, ARPA,

26) AIS

27) VISION (NIGHT) OBSERVER SYSTEMS

MARINE RADAR ARPA

Ε] (ΕΠΙ)ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

μέσω, Εγκαταστάσεων, Μέσων και Εξοπλισμού, παραγωγής, διεξαγωγής, επίδειξης:

α) Σημάτων των **Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Σύγκρουσης στη Θάλασσα.**

β) Σημάτων του **Διεθνούς Αλφαβητικού Κώδικα, Σήμανσης Χειρισμών, Συνθηκών και Κινήσεων των πλοίων.**

γ) Σημάτων του **Διεθνούς Κώδικα Σήμανσης Συνθηκων Κινδύνου,**

Επειγοντος και Ανάγκης για το πλοιο.

δ) Σημάτων του **Κώδικα Σήμανσης Γυμνασίων του πλοίου.**

ε) Σημάτων του **Διεθνούς Μορσικου Κώδικα Τηλεπικοινωνιών Q**

στ) Σημάτων του **Κώδικα Σήμανσης χειρισμων και συνθηκων των πλοιων μεσω Σημαιων.**

Τα σήματα αυτά (α μέχρι στ΄) συνίστανται σε:

(1) Ηχητικά Σήματα

μέσω:

28) Σφυρίκτρας του πλοίου

29) Σειρήνας του πλοίου

30) Κωδώνων (Συναγερμού) του πλοίου

31) Καμπάνας του πλοίου

32) Άλλων μέσων δυνάμενων να παράγουν ήχο /ηχητικά σήματα

ΣΦΥΡΙΚΤΡΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(2) Φωτεινά Σήματα

μέσω:

33) Πλοϊκού / Ναυσιπλοϊκού Φωτισμού

34) Φώτων Σήμανσης Χειρισμών και Κινήσεων

35) Χειριστηρίου (Key of SignaL Ling Lights)

36) Συσκευής ALDIS

37) Άλλων μέσων να παράγουν Φωτεινή Παρουσία ή Εκπομπή

ΣΥΣΚΕΥΗ ALDIS ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΠΛΟΙΚΟΣ ΦΑΝΟΣ

(3) Σήματα (μέσω) διάφορων άλλων μεθόδων εκπεμπόμενα

38) Σήματα μέσω Ρήψης στη θάλασσα Καπνογόνων

39) Σήματα μέσω Ρήψης στη θάλασσα Βαφής

40) Σήματα μέσω Χρωμάτων (επί του πλοίου)

41) Σήματα μέσω Ρήψης Βεγγαλικών

42) Σήματα μέσω Αναρτημένων (επί του πλοίου) Σχημάτων

43) Σήματα μέσω κινήσεων μεταξύ Πλοίων και Αεροσκαφών προσέγγισης

44) Σήματα μέσω του Διεθνούς (Αλφαβητικού) Κώδικα Σημαιών

45) Σήματα μέσω του Διεθνούς Αλφαβητικού Κώδικα Κινήσεων των Χειρών

46) Σήματα μέσω Κατόπτρων (λ.χ. των σωστικων Μεσων)

ΚΑΠΝΟΓΟΝΟ ΧΕΙΡΟΣ

Στ] ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

47) Συσκευές NAVTEX

48) Μονάδες Δεκτων EGC

49) Μονάδες HF για ληψη MSI

50) Μέσα Προαγγελιών προς τους Ναυτιλλομένους, μέσω Ραδιοτηλεφωνίας

51) Μέσα Προαγγελιών προς τους Ναυτιλλομένους, μέσω Ραδιοφωνίας

Σημείωση 6

Η διεξαγωγη Επικοινωνιών, σχετικών με θέματα αποκλειστικά διαρκούς παροχής Ναυτιλιακής Ασφάλειας για το πλοίο, διεξάγεται με τις υποχρεωτικά καθιερωμένες εγκαταστάσεις 47), 48), 49), 50), της ενότητας Στ].

Εφόσον όμως παραστεί δεδομένη αναγκαιότητα, (από τους Διεθνείς

και Τοπικούς Κανονισμούς ανάλογα προβλέπεται), ότι είναι επιτρεπτο να συμβάλουν και όσες από τις από [Α] μέχρι [Η] μέθοδες Επικοινωνιών, είναι

δυνατόν να παρέξουν για το πλοιο Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και γενικότερα.

Τέτοια αναγκαιότητα, υπάρχει όταν:

α) λογω ενδεχομενως επικρατουσων συνθηκων, η χρησιμοποίηση αυτών των προβλεπόμενων υποχρεωτικών Μέσων, δεν επαρκεί για την ανάλογη απαραίτητη κάλυψη του πλοίου,

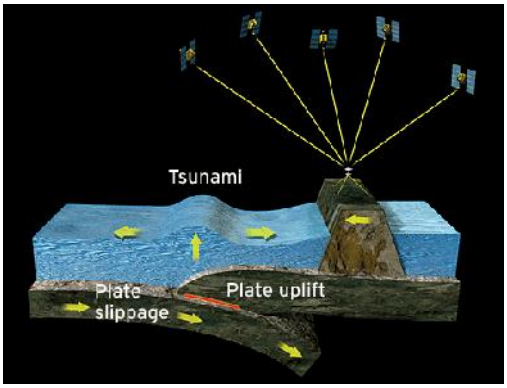
και

β) από τις επικρατούσες εκάστοτε συνθήκες, με την συμμετοχή και άλλων Μέσων Επικοινωνιών που συσχετίζονται, επιτυγχάνεται ο απαραίτητος εκάστοτε βαθμός κάλυψης Ασφάλειας, για το Πλοίο και τους Επιβαίνοντες.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΞΕΛΙΞΗΣ TSUNAMI

ΣΥΣΚΕΥΗ NAVTEX

ΜΕΣΩ ΔΟΡΥΦΟΡΟΥ



Ζ] ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

μέσω:

52) Δικτύου NAVTEX

53) Συστήματος (INMARSAT) EGC

54) Μοναδων HF για MSI

55) Δικτυων Ανταπόκρισης METEO-ROUTEING

56) Δικτύου Προαγγελιών/Αναγγελιών μέσω Ραδιοτηλεφωνίας

57) Δικτύου Σταθμών/Δεκτών FACSIMILE

58) Μετεωρολογικών Χαρτών μέσω FAX

59) Μετεωρολογικών Χαρτώνμέσω Δορυφορικών Συστημάτων

60) SITOR

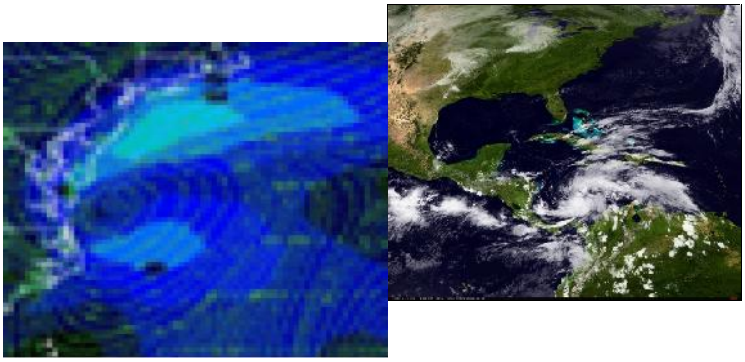
61) RADAR Καιρού (Πλοίων Σταθμών Μετεωρολογικών), κ.α.

62) Ραδιοφωνίας

63) Τηλεόρασης

WEATHER BROADCAST

MAPS BY SATELLITE



weather FAX

Η] ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

(Δηλαδη ενημερωσης **για ολους τους εντος του πλοιου επιβαινοντες)**

μέσω:

64) PRESS (NEWS)μέσω Ραδιοτηλεφωνίας

65) TELE-PRESS μέσω Δορυφορικών Συστημάτων

(π.χ. μεσω FLEET-NET του INMARSAT κ.λ.π) ειτε TELE-PRESS μέσω SITOR

66) Ραδιοφωνίας

67) Τηλεόρασης (Συμβατικής και Δορυφορικής)

68) Διαδικτυο

ΤΥΠΟΣ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗΣ ΚΕΡΑΙΑΣ TV ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ

Επισης **Δημοσιας (Ενδο)Ενημερωσης,**

μέσω:

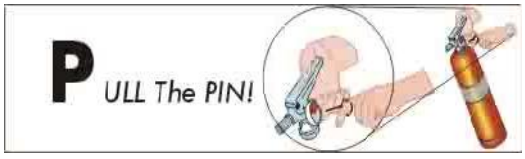
69) Αναρτημενων εντος του πλοιου (εντυπων ειτε αλλης μορφης) Ανακοινωσεων, Οδηγιων, Πινακων, Εικονων, Σχεδιαγραμματων, κ.λ.π.

που αφορουν **:**

α] Την παραθεση Λειτουργικων Εγκαταστασεων, Μεσων και Εξοπλισμου του πλοιου,
(όπως λ.χ. των Μεσων Πυροσβεσης (FIRE CONTROL PLAN), των Μεσων Ασφαλειας (SAFETY EQUIPMENT PLAN), των Μεσων Φορτοεκφορτωσης του Πλοιου (LOADING AND DISCHARGING PLAN), κ.λ.π.

β] Τον ασφαλη χειρισμο τους και θεματα σχετικα με την προβλεπομενη συντηρηση και ασφαλη γενικα διαχειρηση τους, την αποφυγη ατυχηματων, κ.λ.π. (όπως λ.χ. Πλανο ενεργειων Καθαιρεσης των Σωστικων Λεμβων του Πλοιου (LAUNCHING LIFE BOATS OPERATION PLAN), κ.α.

ΠΙΝΑΚΕΣ ΟΔΗΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΗΡΩΝ



Θ] ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Σημειωση 7:

Οι παρακατω μοναδες, νοουνται εδώ σε συσχετισμο με τα

δικτυα των προαναφερομενων Συναγερμων, που είναι προσαρμοσμενοι σε αυτές.

70) Σταθμοι **Αποκλειστικου Λειτουργικου Ενδοελεγχου Ρουτινας**

όπως: BRIDGE CONTROL, CARGO CONTROL, ENGINE CONTROL, κ.α.

71) Εγκαταστασεις και Σταθμοι **Ελεγχου καθως και Τηλε-ελεγχου Λειτουργικων Συστηματων** Αντιμετωπισης γενικοτερα

Συνθηκων Κινδυνου, καθως και Ρουτινας.

Οπως **:**

- FIRE CONTROL
- Διαρροης,
- Ασφαλους Υδατοστεγους και Καιροστεγους Προστασιας και Εξαερισμου / Κλιματισμου του πλοιου
- Ασφαλους Αντιρρυπαντικης Δρασης (SOPEP)
- Ευσταθους και Ασφαλους Πλευσης
- Κραδασμων και Δονησεων
- Εγκαταστασεις προσαρμογης των διαφορων κυριων Λειτουργικων Μοναδων του πλοιου με Δορυφορικα Συστηματα Τηλεμετριας, Τηλε-ελεγχου και Ασφαλειας

(Telemetry, Tracking , Security - Alarming, κ.λ.π.
όπως LRIT, SSAS, κ.α.).
- Επισης με την προσαρμογη με Συστηματα (μεσω Δορυφορικης συνεργασιας) Τηλεδιασκεψεων / Τηλε-διαχειρισης του πλοιου (Tele-video-conference, κ.λ.π.)

Αξιοσημειωτη Επισημανση

Μία μονάδα, που η εγκατάσταση της συνδέεται με τα βασικά Λειτουργικά Μέσα του πλοίου, που συσχετίζονται με τις θεμελιώδεις Λειτουργίες για την εκτέλεση ενός έκαστου πλού, είναι και το **VOYAGE DATA RECORDER** (VDR) = Μονάδα καταγραφής (Λειτουργικών) Δεδομένων πλού.

Στην πραγματικότητα το VDR, (εστω και αν δεν αποτελεί μονάδα οργανικά απαραίτητη για την εκτέλεση οποιασδήποτε αλλης Λειτουργικής διαδικασίας του Πλοίου), είναι πολυπλευρα χρήσιμη εγκατάσταση για το πλοίο.

Αποτελει συσκευή (εσωτερικού) Δέκτη καταγραφής των στοιχείων και των δεδομένων παραμετρων κάθε ταξιδιου..

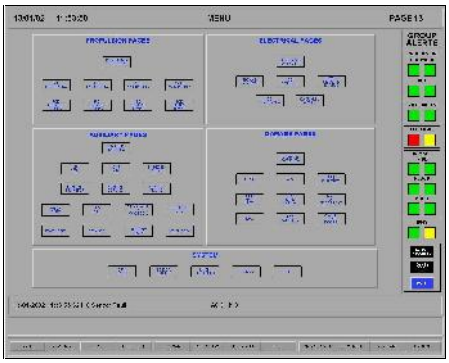
Προβλέπεται ή εγκαθίσταται για λόγους διασφάλισης σχετικών δεοντολογικών ελέγχων και επιθεωρήσεων, σε περιπτώσεις εξακρίβωσης Λειτουργικών εμπλοκών ή βλαβών του πλοίου, ειτε σε περιπτώσεις Ναυτικών ατυχημάτων.

Η παραθεση στην παρουσα ενοτητα του VDR, γινεται επειδη πρωταρχικης σημασιας και προτεραιοτητας στα καταγραφομενα από το VDR στοιχεια κάθε πλου, είναι (μεταξυ αλλων) οι διεξαγομενες **Επικοινωνιες του πλοιου,**

οπως λ.χ. οι σχετικες με χειρισμους ειτε με επικρατουσες Λειτουργικες, κ.α. συνθηκες, κ.λ.π.

ΣΥΣΚΕΥΗ VDR – VOYAGE DATA RECORDER

ΟΘΟΝΗ ΑΠΟ ΠΙΝΑΚΑ ΤΗΛΕ-ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

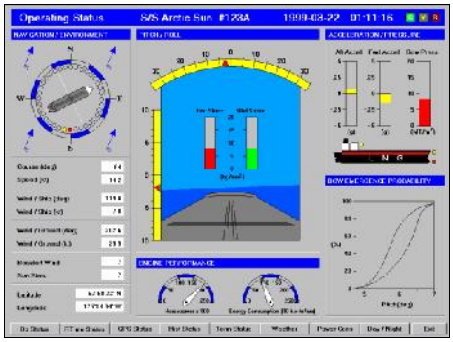


ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

TANKER SHIPs CARGO CONTROL

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

‘‘HULL MONITORING’’



(Παρεχει στους διαχειριστες του πλοιου τις Παραμετρους της εκαστοτε δυναμικης συμπεριφορας του, συνεπεια των διαφορων συνθηκων φορτωσης.)

5] ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ, ΤΗΛΕ- ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ, ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΠΡΟΗΓΜΕΝΩΝ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ ΣΤΙΣ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

1] - VIDEO- TELECONFERENCE

Τηλεδιασκεψη

2] - LRIT = LONG RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING

Αναγνωριση και ανιχνευση υπερποντιων πλοων του πλοιου

3] - SSAS = SHIP SECURITY ALARMING SYSTEM

Συστημα Συναγερμου Ασφαλειας Πλοιου

4] - TELE-MEDICINE

Ιατρικη Τηλεπαρακολουθηση ασθενους

5] - MARITIME CHARTS (ECDIS) AND NAVIGATIONAL UP DATES

Διορθωτικες ενημερωσεις χαρτων και δελτιων προαγγελιων για την Ναυτιλια

6] - BERTHING INFORMATIONS AND BOOKING FOR PORTS

Ενημερωση για τα στοίχεια αφιξεως και για τα Notices of Readiness

7] - UP TO DATE METEOROLOGICAL REPORTS

Ενημερωση για ισχυοντα Μετεωρολογικα Δελτια

8] - **<u>ACCESSING SHIPPING COMPANY INTRANET ON - LINE</u>**

Ανοικτη γραμμη διεξαγωγης Τηλε-διαχειρησης του πλοιου

9] - **<u>LOGISTICS, DELIVERY AND DISTRIBUTION PLANNING</u>**

- Προγραμματισμος (ΠΛΑΝΟ) υπολογισμων, παραδοσης και διανομης (φορτιου).

10] – **<u>REMOTE - DIAGNOSTICS</u>**

Τηλε-διαγνωση προβληματων λειτουργικου ελεγχου

11] - **<u>TELE-WATCHING AND TELEMETRY</u>**

Υπηρεσια τηλε-ελεγχου Λειτουργικης καταστασης και λειτουργικων παραμετρων του Πλοιου

12] - **<u>e- mail, HSD and all INTERNET provided services mode</u>**

Υπηρεσιες e-mail, Δεδομενων Υψηλης ταχυτητας, packets, κ.λ.π.

13] - **<u>PERFORMANCE PLANNED/PERIODIC MAINTENANCE AND REPAIRS MONITORING</u>**

Τηλε-ελεγχοι Διαδικασιων Συντηρησεων και Επισκευων στο Πλοιο

14] - **<u>TELE - CHARTERING</u>**

Τηλε-διεξαγωγης θεματων αγορας Ναυλων και γενικως διαδικασιων Ναυλωσης

15] - **<u>e- COMMERCE, TELE – BUY AND ON LINE PROCUREMENT APPLICATIONS</u>**

Δυνατοτητες Επικοινωνιων Τηλε-αγορων και προμηθευσης εφοδιων

16] - **<u>DOCUMENTS AND TRANSACTION STANDARIZATION</u>**

Υπηρεσιες Τηλε-θεωρησης και Τηλε-διεξαγωγης Τυπικων

Επιθεωρησεων, Ελεγχων και Εκδοσεων των Αδειων, Πιστοποιητικων και Εγγραφων του Πλοιου.

17] - TELE –TRAINNING

Τηλε-Εκπαιδευση των Μελων του Πληρωματος

18] – MOBILE (CELLULAR) COMMUNICATIONS

Επικοινωνιες Κινητης-- Φορητης Τηλεφωνιας

19] - SMS – (SHORT MESSAGING SERVICE)

Υπηρεσιες Μεταδοσης Μυνηματων SMS

20] - WEATHER BROADCAST MAPS

Υπηρεσιες μεταδοσης Μετεωρολογικων χαρτων προαγγελιων καιρικων συνθηκων

21] - DISTRESS ALERTING

Υπηρεσιες Συναγερμων Κινδυνου

22] - DISTRESS AND SAFETY COMMUNICATIONS

Υπηρεσιες Επικοινωνιων Κινδυνου και Ασφαλειας

23] - ISDN COMPATIBILITY COMMUNICATIONS

Υπηρεσιες Επικοινωνιων μεσω συνδεσης με το Διεθνες δικτυο παροχης Δεδομενων

24] - METEO ROUTEING COVERAGE SERVICES

Υπηρεσιες Επικοινωνιων Μετεωρολογικης καλυψης πλοων

25] - SHIPREP CONTROL SERVICES

Υπηρεσιες Επικοινωνιων Ελεγχου Στοιχειων Εισερχομενων-Εξερχομενων Πλοιων

SHIP SECURITY ALARMING SYSTEM (SSAS)

ΚΕΝΤΡΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

LONG RANGE IDENTIFIATION

AND TRACKING (LRIT)

6] ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗΣΗΣ – ΚΑΤΑ ΖΕΥΓΗ – ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΥ, ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΥΠΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Κινδύνου	-	Ρουτίνας
Ενημέρωσης Ασφάλειας	-	Δημόσιας Ενημέρωσης
Προγραμματισμένες	-	Απρογραμμάτιστες
Κινδυνεύοντος	-	Σταθμών Παροχής Αρωγής
Αρχικές	-	Αναμεταδιδόμενες
Προβλεπόμενες (από Κανονισμούς)	-	Προαιρετικές
Μονόδρομης Κατεύθυνσης	-	Αμφίδρομης Κατεύθυνσης
Συμβατικές	-	Δορυφορικές
Πλοίου-Ξηράς	-	Ξηράς-Πλοίου
Πλοίων-Αεροσκαφών	-	Αεροσκαφών-Πλοίων
Σάρωσης	-	Επί τόπου
Αποκλειστικες	-	Πολλαπλης χρησιμοτητας

7] ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΣΥΣΤΗΜΑ G.M.D.S.S

α] ΚΥΡΙΕΣ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ G.M.D.S.S.

1] Οι κύριες προβλεπόμενες Διεθνώς εγκαταστάσεις Τηλεπικοινωνιών στα πλοία με G.M.D.S.S. διακρίνονται βασικά σε:

(1) **Εγκαταστάσεις και Μέσα που χρησιμοποιούν μόνον Επίγεια λειτουργικά δίκτυα,**

και

(2) **Μέσα που είναι σε σύνδεση με εγκαταστάσεις Δορυφορικής Λειτουργίας**

Συγκεκριμένα με βάση αυτή την θεμελιώδη διάκριση, τα προβλεπόμενα μέσα (ανάλογα με την περιοχή πλόων ενός εκάστου πλοίου), των κύριων Τηλεπικοινωνιακών εγκαταστάσεων στα πλοία, είναι:

Α) Εγκατάσταση Μέσων Τηλεπικοινωνιών, μέσω **Συστήματος ψηφιακής Επιλογικής Κλήσης**. [DIGITAL SELECTIVE CALLING (SYSTEM)] – **D.S.C.**

Β) Εγκατάσταση Μέσων Τηλεπικοινωνιών, μέσω **Συστήματος Δορυφορικής Συνεργασίας**. [INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE (ORGANIZATION) (SYSTEM)] – **INMARSAT.**

Και τα δύο είδη αυτά των κύριων εγκαταστάσεων, προβλέπονται από τους Διεθνείς κανονισμούς (ανάλογα και με την περιοχή πλόων του πλοίου),
σαν Συστήματα Επικοινωνιών Ρουτίνας αλλά και Κινδύνου (ανάλογα εκάστοτε).

Συμπληρωμένες οι κύριες αυτές εγκαταστάσεις και με την υπόλοιπη υποδομή Επικοινωνιών, όπως ενημέρωσης Ανάγκης, Μετεωρολογικής και άλλης Επείγουσας υφής, Κινδύνου κ.λ.π, (μέσω των Μονάδων και συσκευών NAVTEX, Δεκτών E.G.C, φορητών πομποδεκτών VHF/emergency, Ενδεικτών θέσης κινδύνου EPIRB και SART (και AIS/SART), συναποτελούν την από τους Διεθνείς Οργανισμούς προβλεπόμενη υποδομή Επικοινωνιών των πλοίων παγκοσμίως, (Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Επικοινωνιών Κινδύνου και Ανάγκης),
(GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM) – G.M.D.S.S.

Πιο συγκεκριμένα, τα Μέσα επικοινωνίας που χρησιμοποιούν τα δύο προαναφερόμενα Συστήματα των κύριων Τηλεπικοινωνιών του πλοίου είναι:

(1) Ψηφιακής Επιλογικής Κλήσης:

(α) Εγκατάσταση Μεσαίων Κυμάτων (M.F)

(β) Εγκατάσταση Βραχέων Κυμάτων (H.F), και

(γ) Εγκατάσταση Υπερβραχέων Κυμάτων (VHF).

Τα δυο είδη (χρησιμοποιούμενων περιοχων συχνοτήτων των εγκαταστάσεων αυτών MF και HF) παρέχουν, για ανάγκες ρουτίνας και κινδύνου):

- Τηλεφωνία και - Τηλετυπία

Ενω τα VHF παρεχουν μονον - Τηλεφωνια.

(2) Επίγειου Σταθμού πλοίου (SHIP EARTH STATION= S.E.S)

του (Δορυφορικού) Συστήματος INMARSAT:

Σημειωση 1:

Στην επομενη παραθεση, αναγρα- φονται οι **βασικες λειτουργιες** που παρεχονται από τους προβλεπομενους θεσμικα τυπους **INMARSAT - SES,** ενώ σε άλλη σχετικη ενοτητα, γινεται απαριθμηση ολων των παρεχομενων προς τα Πλοια λειτουργιων.

STANDARD – B

ΤΗΛΕΦΩΝΙΑ

STANDARD – C

ΤΗΛΕΤΥΠΙΑ

ΔΕΔΟΜΕΝΑ (DATA

ΤΗΛΕΟΜΟΙΟΤΥΠΟ

(ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ FAX ΜΕΣΩ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ, ΓΙΑ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΚΕΙΜΕΝΟΥ)

EGC (ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΟΗΓΜΕΝΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ **MSI** ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ)

ΤΗΛΕΟΜΟΙΟΤΥΠΟ (FAX)

ΔΕΔΟΜΕΝΑ (DATA)

<u>INM - FLEET 77</u> **(σε αντικατασταση του INM – B)**

ΤΗΛΕΦΩΝΙΑ

ΤΗΛΕΟΜΟΙΟΤΥΠΟ (FAX)

ΔΕΔΟΜΕΝΑ (DATA

<u>ΠΡΟΣΟΧΗ !</u>

Οι εγκαταστάσεις INMARSAT (STANDARD –B, –C και FLEET 77), προβλέπονται σαν υποχρεωτικες, εναλλακτικα με Εγκατασταση Βραχεων

HF DSC , ανάλογα με την περιοχ ή πλοων του πλοίου, (όπως εμφαίνεται σε επόμενες ενότητες του παρόντος.

<u>Σημείωση 2 :</u>

Πέραν αυτών, προαιρετικά, είναι δυνατόν να λειτουργούν επί των πλοίων και εγκαταστάσεις, όπως :

ΙΝΜΑΡΣΑΤ -Μ, MINI –M, MINI –C, FLEET 55, FLEET 33, κ.α.

β] ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ, ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ G.M.D.S.S.

Τέτοιος εξοπλισμος του παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφαλείας (GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM), είναι :

1) SES – SHIP EARTH STATION.

[(Τηλεπικοινωνιακή) Εγκατάσταση Επίγειου Σταθμού πλοίου].

Είναι **Δορυφορικής Συνεργασίας** επικοινωνιακή Μονάδα που παρέχει (μέσω Δορυφορικής σύνδεσης) πλοίου και υποδομής Ξηράς, επικοινωνίες μεταξύ:

α) Πλοίου και Μεμονωμένου Αποδέκτου (Συνδρομητού Ξηράς).

β) Πλοίου και Μεμονωμένου Επίγειου Σταθμού (LES) του INMARSAT.

γ) Πλοίου και Μεμονωμένου άλλου πλοίου, με εγκατάσταση SES.

Διαθετει (μεσω των Δορυφορων του INMARSAT) για επικοινωνια με αλλο πλοιο με SES, [και καλυπτεται αναλογα από ξηρα ειτε άλλο πλοιο], εμβελεια από 70Β μεχρι 70Ν.

Το συνολικο ευρος της εκαστοτε καλυπτομενης ωκεανικης περιοχης του πλοιου με SES, εξαρταται από το σε ποιον Δορυφορο ωκεανικης περιοχης του INMARSAT το πλοιο εχει συντονιστει.

<u>ΣΕΤ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΑΠΟ SES INMARSAT - C ΣΤΑΘΜΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ GMDSS</u>

2) D.S.C. – DIGITAL SELECTIVE CALLING (SYSTEM).

[Εγκατάσταση Ψηφιακής Επιλογικής Κλήσης]

Είναι Συμβατό Σύστημα Επικοινωνιών, στις ζώνες των (M.F) Μεσαίων

(εμβελειας μεχρι περιπου 200 ν.μ.) , (HF) Βραχέων (εμβελειας από 200 ν.μ. και ανω), και (VHF) Υπερβραχέων Κυμάτων (εμβελειας μεχρι 30 ν.μ.)

Που παρέχει μέσω σχετικών δικτύων (Κινδύνου και Ρουτινας και Δημόσιας Ανταπόκρισης), την δυνατότητα επιλογής κλήσης Μεμονωμένου (Συνδρομητου Ξηρας, Παρακτιου Σταθμου, Πλοιου) αλλά και πολλών Αποδεκτών (Πλοιων Περιοχής, Εθνικότητας, Ομάδας κ.λ.π).

ΣΥΣΚΕΥΗ MF –HF ΓΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ DSC ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΡΟΥΤΙΝΑΣ, ΜΕ ΕΝΣΩΜΑΤΩΜΕΝΑ :

[α] ΔΕΚΤΗ ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ ΑΚΡΟΑΣΗΣ ΚΑΙ ΛΗΨΗΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΩΝ Κ ΙΝΔΥΝΟΥ, ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

[β] ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΤΕΤΟΙΩΝ ΣΥΝΑΓΕΡΜΩΝ

ΣΥΣΚΕΥΗ VHF ΤΟΥ DSC (ΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΚΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ ΑΚΡΟΑΣΗΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ)

3) NAVTEX

[Δεκτης Μυνηματων του Συστηματος NAVTEX]

Είναι δέκτης (Τηλετυπικός), μηνυμάτων που αφορούν την Ασφάλεια (γενικώς), της Ναυσιπλοΐας, όπως Μετεωρολογικά Δελτία, Δελτία Παγετώνων, Κινδύνων Ναυσιπλοϊκών, Μηνύματα Ασφαλείας, Επείγοντος, Έρευνας και Διάσωσης κ.λ.π.

Λειτουργει για μυνηματα στην διεθνη γλωσσα στους 518 KHz, ενώ για μυνηματα στην τοπικη ανα κάθε περιοχη γλωσσα, στους 490 KHz

Η εμβελεια του σηματος των σταθμων NAVTEX, κυμαινεται περι τα 200 - 300 ν.μ.

Εναι μονοδρομης Επικοινωνιας (Ξηρας – Πλοιου) συσκευη.

Λειτουργει με την χρήση Αυτοματης Εκτυπωσης των λαμβανομενων

Μυνηματων [NBDP – NARROW BAND DIRECT PRINTING]

(Τηλετυπια Αυτοματης Εκτυπωσης).

<u>ΣΥΣΚΕΥΗ ΔΕΚΤΟΥ NAVTEX (ΓΙΑ ΤΗΝ ΛΗΨΗ ΜΥΝΗΜΑΤΩΝ NAVTEX)</u>

4) MSI Receiver (HF - NBDP (NARROW BAND DIRECT PRINTING))

[Δέκτης (ΣΥΜΒΑΤΗΣ) ληψης ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (MSI) στα Βραχεα, Αυτοματης Εκτυπωσης]

Ειναι Τηλετυπικος Δεκτης συμβατης ληψης, μονοδρομης Επικοινωνιας

Ξηρας –Πλοιου, και λαμβανει μυνηματα Ενημερωσης Ναυτικης Ασφαλειας

(MSI), αναλογα με εκεινα που λαμβανονται από τον Δορυφορικο Δεκτη EGC.

Λαμβανει δηλαδη MSI μικρης αλλα και μεγαλης εμβελειας.

Διαθετει προσαρμογη με Εκτυπωτη οπου εκτυπωνονται Αυτοματα

τα λαμβανομενα Δελτια MSI, που εκπεμπονται από τους Παρακτιους Σταθμους.

Χρησιμοποιειται εναλλακτικα αντι του Δορυφορικου Δεκτη EGC, και γενικοτερα για τις περιπτωσεις οπου δεν υπαρχουν Παρακτιοι Σταθμοι NAVTEX, ειτε δεν επαρκει για την καλυψη του πλοιου η εμβελεια των

υπαρχοντων τετοιων Σταθμων μιας περιοχης πλοων του Πλοιου.

Είναι απολυτα απαραιτητη και προβλεπομενη συσκευη στην περιοχη

Α4, λογω της ελλειψης εκει, Δορυφορικης καλυψης των Πλοιων

από τον INMARSAT.

Λαμβανει στις Ζωνες των **4, 6, 8, 12, 16, 19, 22, 26** MHz Αναλογα με την Ζωνη (MHz) κάθε φορα που το πλοιο χρησιμοποιει, κυμαινεται αντιστοιχα σχετικα και η εμβελεια ληψης.

Σε γενικες γραμμες και σε σχεση παντοτε με τους δυο θεμελιωδεις

συντελεστες αποδοσης της μεταδοτικοτητας των Ραδιοσηματων, που

είναι :

α) Η αποσταση

και **β)** Η ωρα,

σε φυσιολογικες γενικα συνθηκες, ο Δεκτης αυτος μπορει να διαθετει δυναμικοτητα παγκοσμιας καλυψης για το φερον την εγκατασταση Πλοιο.

ΣΥΣΚΕΥΗ HF - NBDP

ΜΕ ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΕΚΤΥΠΩΣΗ ΓΙΑ ΛΗΨΗ ΜΥΝΗΜΑΤΩΝ MSI

5) E.G.C. (Δέκτης) – ENHANCED GROUP CALLING (SYSTEM) **[**(Σύστημα) Προηγμένων Ομαδικών Κλήσεων)]

Είναι σύστημα Λήψης (μέσω INMARSAT) **:**

α) Μηνυμάτων Ναυσιπλοϊκών Προαγγελιών, ΜΕΤΕΟ, Ασφαλείας, Κινδύνου,

κ.α. (MSI - MARITIME SAFETY INFORMATION (Ενημερωση Ναυτικης Ασφαλειας)).

, μεσω ειδικου Δικτυου Ενημερωσης Ασφαλειας (SAFETY NET)],

και

β) Μηνυμάτων Εμπορικής Φύσης, (FLEET NET)

Σημειωση 1:

Ο δεκτης EGC, είναι δυνατον να αποτελει αυτονομη συσκευη (με χρήση INMARSAT –C), για την ληψη μυνηματων MSI.

Είτε να είναι ενσωματωμενη μοναδα, σε πληρη εγκατασταση SES INMARSAT –C.

Παραλληλα δηλαδη με την διεξαγωγη ολων των παρεχομενων Επικοινωνιων μεσω του INMARSAT –C.

Ο δεκτης EGC λειτουργει στους 1,5 GHz.

Το μεγιστο της εμβελειας καλυψης του συστηματος ληψης

EGC (ομοιως αλλωστε και γενικοτερα του INMARSAT) είναι

απο 70B μεχρι 70N.

INMARSAT MINI -C

6) SART- (SEARCH AND RESCUE -- (RADAR) -- TRANSPONDER).

(Αναμεταδότης (Σήματος) Έρευνας και Διάσωσης RADAR)

Είναι Αναμεταδότης σημάτων RADAR.

Με την ενεργοποίηση (από σήματα σάρωσης RADAR), ειδικού Μηχανισμού εκπομπής ανακλαστικου σήματος εντοπισμού θέσης, εμφανίζει στις οθόνες των RADAR ανίχνευσης, ειδική ένδειξη (σαν ευθεία ορισμένου αριθμού τελειων, ειτε σαν τοξα τομεων, ειτε σαν κυκλοι), (ενδειξη) που δειχνει την θέση κινδύνου πλοίου ή λέμβου κ.λ.π.

Λειτουργει στους 9 GHz που λειτουργουν και τα RADAR των οποιων το σημα αντανακλα

Διαθετει δυνατοτητα ανακλασης του σηματος RADAR από 7.6 – 8.09 ν.μ.

<u>ΣΥΣΚΕΥΗ SART ΓΙΑ ΤΟΝ ΦΟΡΗΤΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ, ΑΠΟ RADAR ΞΗΡΑΣ ΕΙΤΕ ΑΛΛΟΥ ΠΛΟΙΟΥ</u>

7) AIS – SART (AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM - SEARCH AND RESCUE TRANSPONDER)

(Αναμεταδότης (Σήματος) Έρευνας και Διάσωσης μεσω Συστηματος AIS)

Ειναι συσκευη εντοπισμου, χειροκινητης ειτε αυτοματης ενεργοποιησης, που λειτουργει στις συχνοτητες ληψης του συστηματος ανιχνευσης – αναγνωρισης AIS.

Μεταδιδει στους δεκτες AIS των παραπλεοντων με το κινδυνευον Πλοιο, αλλα πλοια, τα εξης στοιχεια :

1) Ενα συγκεκριμμενο για κάθε AIS – SART αποκλειστικο χαρακτηριστικο αριθμο αναγνωρισης (ID) που :

- είναι εννεαψηφιος
- αρχιζει με τα τρια (3) πρωτα του ψηφια παντοτε με **970**
- τα επομενα δυο (2) του ψηφια, αποτελουν τον κωδικο του

κατασκευαστη

- τα επομενα τελευταια τεσσερα (4) ψηφια αποτελουν τον αποκλειστικο σειριακο αριθμο της συσκευης

2) Το στιγμα του κινδυνευοντος

3) Την ωρα εκπομπης του σηματος (των στοιχειων)

4) Την αποσταση από τον κινδυνευοντα

5) Την διοπτευση του

Το AIS SART διαθετει και δυνατοτητα λειτουργιας, με επιπλευση του στην επιφανεια της θαλασσας.

Εχει μεσον ευρος εμβελειας (αναμεταδοσης του σηματος του) 5 – 8 ν.μ.

Εάν η συσκευη AIS των λαμβανοντων το σημα πλοιων, είναι προσαρμοσμενη και σε άλλες μοναδες, λ.χ. ARPA, ECDIS κ.λ.π., τοτε τα στοιχεια αυτά, μεταφερονται και στις οθονες των μοναδων αυτων.

Το AIS-SART διαθετει συσσωρευτες λειτουργιας διαρκειας 96 ωρων.

Λειουργει στις συχνοτητες (VHF) 161.975 και 162.025 MHz

Από 1η Ιανουαριου 2010, το AIS SART είναι δυνατον - με βαση τα προβλεπομενα Διεθνως - να αντικαθιστα το (RADAR) SART.

<u>ΣΥΣΚΕΥΗ AIS SART</u>

8) EPIRB – (EMERGENCY POSITION INDICATING RADIO BEACON),

[(Δορυφορικός – Ενδείκτης) Ραδιοφάρος Θέσης Κινδύνου].

Είναι Ραδιοφάρος Αυτόματης ή χειροκίνητης ενεργοποίησης ένδειξης θέσης Κινδύνου, μέσω του Δορυφορικού Συστήματος COSPAS-SARSAT.

Οι Δορυφοροι του COSPAS SARSAT διαθετουν GLOBAL COVERAGE (παγκοσμια καλυψη) για τα εκπεμποντα EPIRBS των πλοιων.

<u>Σημειωση 2:</u>

Το συστημα COSPAS SARSAT, χρησιμοποιει την συχνοτητα 406 MHz για την ληψη από το EPIRB των στοιχειων εντοπισμου του πλοιου.

Το COSPAS SARSAT (σε αντιθεση με το συστημα INMARSAT που εχει μονον Γεωστατικους δορυφορους) διαθετει

Δορυφορους πολικης τροχιας ειτε χαμηλης τροχιας και Γεωστατικους και βασιζει την λειτουργια του στην μεθοδο **DOPPLER,** που για τον υπολογισμο των σηματων εντοπισμου από το EPIRB, αξιοποιει :

1) την αποσταση κάθε φορα του δορυφορου από το σημειο του στιγματος (του EPIRB) του κινδυνευοντος, και

2) τον χρονο, που διαμεσολαβει για την ληψη κάθε σηματος από το EPIRB, από αντιστοιχα κάθε διαφορετικη θεση του δορυφορου.

Τα λαμβανομενα σηματα από το EPIRB, μεταδιδονται αυτοματα σε ειδικους σταθμους επεξεργασιας των στοιχειων των σηματων, τους **LUT (= LOCAL USER TERMINAL** = Μοναδα Τοπικου Χρηστη).

Από τους LUT επεξεργασμενα πλεον τα στοιχεια αυτά, μεταδιδονται κατευθειαν στα **RCC (= RESCUE COORDINATIG CENTERS** = Κεντρα Συντονισμου Ερευνας και Διασωσης).

Σε κάθε τετοια περιπτωση, τα RCC κάθε περιοχης αμεσως επικοινωνουν μεσω των **LES (= LAND EARTH STATIONS** = Επιγειων Παρακτιων Σταθμων), με το κινδυνευον πλοιο.

<u>ΣΥΣΚΕΥΗ EPIRB ΤΟΥ COSPAS SARSAT</u>

<u>(ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΚΑΨΟΥΛΑ ΠΟΥ ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΕΙΤΑΙ (ΑΝΟΙΓΕΙ ΚΑΙ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΝΕΤΑΙ) ΜΕ ΤΗΝ ΒΥΘΙΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ, ΜΕΣΩ ΥΔΡΟΣΤΑΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ</u>

9) ΦΟΡΗΤΟΣ ΠΟΜΠΟΔΕΚΤΗΣ VHF ΚΙΝΔΥΝΟΥ (EMERGENCY),
ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Είναι φορητη συσκευη πομποδεκτη VHF EMERGENCY, που λειτουργει στις συχνοτητες Επικοινωνιων Κινδυνου. Απαιτειται να υπαρχει στα Πλοια που φερουν GMDSS, και χρησιμοποιειται σαν (φορητο) Μεσο Επικοινωνιων στα Πλωτα Σωστικα Μεσα του Πλοιου , σε συνθηκες Εγκαταληψης του Πλοιου.

<u>ΦΟΡΗΤΟ VHF EMERGENCY (GMDSS)</u>

<u>ΠΛΩΤΩΝ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ</u>

<u>γ] ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ G.M.D.S.S.</u>

Τέτοιες εγκαταστάσεις διαθέτουν τα πλοία, ενσωματωμένες στα προαναφερόμενα Μέσα των Κύριων Τηλεπικοινωνιακών εγκαταστάσεων:

<u>α) Μέσω SES-INMARSAT</u>.

1) Είναι ενσωματωμένα Συστήματα Χειροκίνητης, Ημιαυτόματης και Αυτόματης **<u>Εκπομπής, Σημάτων (Συναγερμών) Κινδύνου,</u>** Ασφαλειας και Επειγοντος

και

2) Αυτόματης **<u>Λήψης ανάλογων Σημάτων (Κινδύνου)</u>** διέγερσης των προς τούτο λειτουργούντων ειδικών εγκαταστασεων φωτεινού, ηχητικού, κ.α. Συναγερμού, εντός του πλοίου.

Την λήψη του Σήματος Κινδύνου του πλοίου, αλλά και την εκπομπή ανάλογων Σημάτων προς τα πλοία, την διενεργεί Επίγειος

Σταθμός του INMARSAT, σε σύνδεση με ειδικά κέντρα Συντονισμου Έρευνας και Διάσωσης
ΚΣΕΔ (= RESCUE COORDINATING CENTERS--RCC).

β) Μέσω εγκατάστασης DSC.

(VHF, MF, HF)

Είναι επίσης ενσωματωμένες μονάδες χειροκίνητης, Ημιαυτόματης ή Αυτόματης διέγερσης των σχετικών Συστημάτων Συναγερμών, των Παράκτιων Σταθμών DSC, και των άλλων πλοίων με ανάλογες (DSC) εγκαταστάσεις, μέσω της εκπομπής και ληψης των αντίστοιχων εκάστοτε Σημάτων Κινδύνου , Επειγοντος ή Ασφαλειας.

γ) Μέσω Δέκτη NAVTEX

Είναι σύστημα σύνδεσης του Δέκτη NAVTEX, μέσω αφ' ενός Συστήματος Λειτουργικής Διέγερσής του, από την εκπομπή (από τους αρμόδιους προς τούτο Παράκτιους Σταθμούς) ειδικών εκάστοτε Σημάτων διέγερσης Συναγερμών (Κινδύνου, Επείγοντος, Ασφαλειας.λ.π.),

δ) Μέσω Δέκτη (MSI) EGC

Είναι δεκτης μηνυματων Ναυτικης Ασφαλειας (MSI), που λειτουργει
μεσω του Δορυφορικου συστηματος INMARSAT, και που προβλεπεται εναλλακτικα αντι του δεκτη NAVTEX, για πλοια με GMDSS σε ορισμενες περιοχες πλοων, οπου δεν είναι λειτουργικα επαρκης η εμβελεια μεταδοσης,
ειτε δεν υπαρχουν Σταθμοι μεταδοσης μυνηματων NAVTEX .

ε) Μέσω Δέκτου RADAR του πλοίου και Αναμεταδότη RADAR, (SAR-TRANSPONDER).

Πρόκειται για το Σύστημα Συναγερμού, του ενδεικτικού Σήματος ένδειξης Θέσης Κινδυνεύοντος στόχου, [που ανακλαται ηλεκτρονικα - όπως προαναφερεται σε προηγουμενη ενοτητα - από τον Αναμεταδότη σήματος RADAR Έρευνας και Διάσωσης (SART)], στις οθόνες των RADAR των παραπλεοντων του Κινδυνευοντος πλοιου, αλλων πλοιων.

στ) Μέσω Ραδιοφάρου Ένδειξης Θέσης Κινδύνου-EPIRB.

Αφορά την συσκευή EPIRB, που είναι Ραδιοφάρος εκπομπής ειδικού Σήματος Ένδειξης θέσης Κινδύνου (πλοίου, Λέμβου κ.λ.π.)

Το EPIRB, είναι συσκευή που διεγείρει τις αναλόγου λειτουργικού προορισμού Εγκαταστάσεις Συναγερμών, των ειδικών προς τούτο Σταθμών Ξηρας Επεξεργασίας τέτοιων σημάτων (LUT).

Οι Σταθμοί αυτοί μεταβιβάζουν ΑΥΤΟΜΑΤΑ τα στοιχεία ένδειξης θέσης του κινδυνεύοντος πλοίου, σε ειδικά κέντρα Διάσωσης (RCC) και ανάλογα προωθείται η αναγκαια κάθε φορα διαδικασία για την παροχή Αρωγής.

Σημείωση 1

Το παρόν κεφάλαιο, δεν θα πρέπει να συγχέεται με άλλες ενότητες και κεφάλαια του βιβλίου, όπου περιλαμβάνονται αναλυτικά οι περιπτώσεις ALARMS, εγκαταστάσεων και μονάδων των πλοίων (και πέραν των συσκευών **α)** μέχρι **ε)**) **[** που αναφέρονται εδώ στην **θεμελιώδη υποχρεωτική υποδομή Συναγερμών του G.M.D.S.S. για την Αντιμετώπιση Κινδύνου].**

δ] ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΟ GMDSS ΦΟΡΗΤΑ ΜΕΣΑ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τέτοιος εξοπλισμός είναι :

α) EPIRB COSPAS – SARSAT (406 και 121,5 MHz)

β) SART (9 GHz)

(και από 1-IAN-2010 σε αντικατασταση του SART το AIS / SART)

γ) AIS SART (161.975 και 162.025 MHz)

ε] ***ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ ΕΠΙΓΕΙΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ, ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΥΠΟΔΟΜΗ ΤΟΥ GMDSS***

1) - ΠΑΡΑΚΤΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ DSC
[CRS – COAST RADIO STATIONS]

2) - ΕΠΙΓΕΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ INMARSAT
[LES – LAND EARTH STATIONS]

3) - ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΕΣ ΔΙΚΤΥΟΥ (ΤΟΥ INMARSAT)
NCS - NETWORK COORDINATING STATIONS

4) - ΠΑΡΑΚΤΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ NAVTEX
[NAVTEX COAST STATIONS]

5) - ΠΑΡΑΚΤΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ (ΕΙΤΕ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ) ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ MSI ΣΤΑ HF -NBDP
[MARITIME SAFETY INFORMATIONS (ON HF –NBDP)
COAST STATIONS

6) - ΣΤΑΘΜΟΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΧΡΗΣΤΗ ΤΟΥ (ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ COSPAS SAR-SAT)
[LUT – LOCAL USER TERMINAL]

στ] ΠΙΝΑΚΑΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΤΥΠΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ SES INMARSAT (ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΩΝ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΩΝ) ΠΟΥ ΣΥΝΑΝΤΩΝΤΑΙ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ, ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΠΡΟΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΒΑΣΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΚΑΘΕ ΤΥΠΟΥ

1] INMARSAT – B :

- TELEPHONY
- FAX
- DATA

2] INMARSAT – C :

- TELEX
- DISTRESS ALERTING
- FAX
- DATA
- STORE AND FORWARD MESSAGING
- EGC

3] INMARSAT – Mini C :

- SHIP SECURITY ALERT SYSTEMS
- DISTRESS ALERTING
- STORE AND FORWARD MESSAGING
- EGC
- DATA

4] INMARSAT - M :

- DISTRESS ALERTING
- TELEPHONY
- FAX
- DATA

5] INMARSAT – Mini M :

- DISTRESS ALERTING
- TELEPHONY
- FAX
- DATA

6] INMARSAT – FLEET 77:

- VOICE DISTRESS AND SAFETY SYSTEM
- TELEPHONY
- FAX
- DATA
- HIGH SPEED MOBILE ISDN AND MPDS

-

7] INMARSAT – FLEET 33:

- VOICE DISTRESS AND SAFETY SYSTEM
- TELEPHONY
- FAX
- DATA
- HIGH SPEED MOBILE ISDN AND MPDS

8] INMARSAT – FLEET 55:

- VOICE DISTRESS AND SAFETY SYSTEM
- TELEPHONY
- FAX
- DATA
- HIGH SPEED MOBILE ISDN AND MPDS

9] INMARSAT - GAN (GLOBAL AREA NETWORK) :

- HIGH SPEED DATA

10] INMARSAT D+ ---TRACKING AND TRACING

-- SHORT DATA MESSAGING

--- SCADA (SUPERVISORY CONTROL AND DATA ACQUISITION = REMOTELY COLLECTING ENVIRONMENTAL AND INDUSTRIAL DATA)

8] ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΟΥ G.M.D.S.S.

ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

α] ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ GMDSS ΚΑΙ ΕΜΒΕΛΕΙΑ ΤΟΥΣ

Περιοχή Α1: Εμβέλεια επαφής, μεταξύ παρακτιου Σταθμού VHF και πλοίου με εγκατάσταση VHF, (με φυσιολογικές επικρατούσες συνθήκες διάδοσης Ραδιοκυμάτων (Ακουστικότητας), και μέσον όρο ισχύος αμφοτέρων (ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ και ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ).

Περιοχή Α2: Εμβέλεια, (επαφής) μεταξύ Παράκτιου Σταθμού M.F και πλοιου με εγκατασταση M.F.

Περιοχή Α3: Εντός περιοχής κάλυψης από INMARSAT (70Β έως 70Ν)

Περιοχή Α4: Οι περιοχές οι ευρισκόμενες, εκτός των ορίων των περιοχών Α1, Α2, Α3.

Σημειωση

*Οι **Α1, Α2, Α3** και **Α4, ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΛΟΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΧΡΕΟΥΝΤΑΙ ΝΑ ΦΕΡΟΥΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ ΕΠΙΚΟΝΩΝΙΩΝ GMDSS, ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΥ ΠΛΕΟΥΝ ΚΑΘΕ ΦΟΡΑ.*

β] ΚΥΡΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ, ΠΟΥ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΥΝ ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗ G.M.D.S.S.

Περιοχή Α1: Εγκατάσταση VHF - DSC

Περιοχή Α2: Εγκατάσταση VHF - DSC
και MF- DSC

Περιοχή Α3: Εγκατάσταση VHF- DSC,
MF - DSC και HF- DSC
ειτε (εναλλακτικα) Εγκατάσταση INMARSAT

Περιοχή Α4: Εγκατάσταση VHF- DSC,
MF-DSC, HF -DSC

γ] ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΕ ΜΕΣΑ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ G.M.D.S.S.

Περιοχή Α1: α) Εγκατάσταση DSC - VHF

β) EPIRB COSPAS - SARSAT

γ) NAVTEX ειτε Σύστημα Δέκτου E.G.C.

δ) SART (Αναμεταδότης RADAR)

ειτε σε αντικατασταση AIS / SART

ε) Φορητά VHF/GMDSS (Κινδύνου)

Περιοχή Α2: α) Εγκατάσταση DSC - VHF, MF

β) EPIRB COSPAS - SARSAT

γ) NAVTEX ειτε Σύστημα Δέκτου E.G.C.

δ) SART (Αναμεταδότης RADAR)

ειτε σε αντικατασταση AIS / SART

ε) Φορητά VHF/GMDSS (Κινδύνου)

Περιοχή Α3: α) Εγκατάσταση DSC - VHF, MF, HF

ειτε Εγκατάσταση SES-INMARSAT

β) EPIRB COSPAS - SARSAT

γ) NAVTEX ειτε Σύστημα Δέκτου E.G.C.

δ) SART (Αναμεταδότης RADAR)

ειτε σε αντικατασταση AIS / SART

ε) Φορητά VHF/GMDSS (Κινδύνου)

Περιοχή Α4: α) Εγκατάσταση DSC - VHF, MF, HF

β) EPIRB COSPAS - SARSAT

γ) NAVTEX

δ) SART (Αναμεταδότης RADAR)

(ειτε σε αντικατασταση AIS / SART)

ε) Φορητά VHF/GMDSS (Κινδύνου)

δ] ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΥ ΦΟΡΗΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΤΩΝ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Άσχετα με την περιοχή εις την οποία πλέουν, για όλα τα πλοία (δηλ.
για κάθε περιοχή πλοών), απαιτούνται ανάλογα με την χωρητικότητά τους:

Α) Από 300 κ.ο.χ. έως 500 κ.ο.χ.:

α) 2 (δύο) ΦΟΡΗΤΑ VHF

και

β) 1 (ένα) SART,

ειτε σε αντικατασταση AIS / SART

Β) Από 500 κ.ο.χ. και άνω:

α) 3 (τρία) ΦΟΡΗΤΑ VHF

και

β) 2 (δύο) SART,

ειτε σε αντικατασταση AIS / SART

9] ΚΑΤΑΝΟΜΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΣΤΟ G.M.D.S.S.

α] ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ

ELF

EXTREMELY LOW FREQUENCY-ΑΚΡΩΣ ΧΑΜΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ

3 Hz - 3 KHz

VLF

VERY LOW FREQUENCY-ΠΟΛΥ ΧΑΜΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ

3 KHz - 30 KHz

MF

MEDIUM FREQUENCY-ΜΕΣΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ

30 KHz - 3 MHz

HF

HIGH FREQUENCY-ΥΨΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ

3 MHz - 30 MHz

VHF

VERY HIGH FREQUENCY-ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ

30 MHz - 300 MHz

DSC

UHF

ULTRA HIGH FREQUENCY-ΥΠΕΡ ΥΨΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ **INMARSAT**

300 MHz - 3 GHz

SHF

SUPER HIGH FREQUENCY-ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΑ ΥΨΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ } **SART**

3 GHz - 30 GHz

EHF

EXTREMELY HIGH FREQUENCY-ΑΚΡΩΣ ΥΨΗΛΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ

30 GHz - 300 GHz

β] ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ

προσοχη !

ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (DISTRESS TRAFFIC), ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ (VHF, MF, HF), ΟΙ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΕΙΝΑΙ ΜΟΝΕΣ [SIMPLEX], ΟΜΟΙΕΣ ΔΗΛΑΔΗ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΚΠΕΜΠΟΝΤΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑ.

ΕΝΩ ΣΤΙΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΡΟΥΤΙΝΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ, ΟΙ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑ ΖΕΥΓΗ, [PAIRED].

ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΗ ΔΗΛΑΔΗ ΤΟΥ ΕΚΠΕΜΠΟΝΤΑ ΚΑΙ ΑΛΛΗ ΕΙΝΑΙ Η ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗ ΤΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑ.

ΤΑ ΖΕΥΓΗ ΑΥΤΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ, ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΔΙΑΥΛΟΥΣ (= CHANNELS), ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΚΑΘΟΡΙΣΘΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ITU.

(ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΛΙΓΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΟΠΩΣ Π.Χ. ΟΙ ΜΟΝΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ INTERSHIP, ΕΙΤΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΟΠΩΣ Π.Χ. ΣΤΑ VHF , ΟΙ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ, PORT CONTROL, κ.α.)

(1) VHF

ΚΛΗΣΗ (ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ) ΚΙΝΔΥΝΟΥ (ALERT)	**ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (DISTRESS TRAFFIC)**
CH 70	CH 16
(156,525 MHz)	(156,800 MHz)

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ (SAFETY / NAVIGATIONAL)	**ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ(VTS) ΠΛΟΙΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ**	**ΑΡΧΕΣ ΛΙΜΕΝΟΣ (PORT AUTHORITIES)**	**ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ (PILOTAGE)**	**ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΛΟΙΩΝ (INTERSHIP)**
CH 16	(CH 13)	(CH 14)	(CH 12)	CH 6
CH 13				CH 8
				CH 72
	(ΟΙ ΧΩΡΕΣ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ CHANNELS, ΕΚ ΤΩΝ ΕΚΧΩΡΟΥΜΕΝΩΝ)			CH 77

(ΔΙΑΣΩΣΗ) ΓΕΦΥΡΑ-ΓΕΦΥΡΑ (BRIDGE TO BRIDGE)	**ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ (PUBLIC CORRESPONDENCE)**		**ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ (SAR)**
	CHANNELS (CH)		
CH 16	1	66	CH 16 (156,800 MHz)
	2	78	κ΄  (123,100
	3	79	MHz)
	4	80	(ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ)
	5	81	
	7	82	
	18	83	
	19	84	
	20	85	
	21	86	
	22		
	23		
	24		
	25		
	26		
	27		
	28		
	60		
	61		
	62		
	63		

64	
65	

(2) MF

Κ Ι Ν Δ Υ Ν Ο Υ

ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	**(ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ) ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ**	**(ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΤΥΠΙΑ) ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ**
2187,5	2182	2174,5

ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ

2182

κ΄ 3023 ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Δ Η Μ Ο Σ Ι Α Σ Α Ν Τ Α Π Ο Κ Ρ Ι Σ Η Σ

ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΚΛΗΣΗΣ

(1) ΔΙΕΘΝΕΙΣ		(2) ΕΘΝΙΚΕΣ	
ΠΛΟΙΟΥ	**ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ**	**ΠΛΟΙΟΥ**	**ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ**
458,5	455,5		
2189,5	2177	2156,0	1621,0
		2156,5	1621,5
		2157,0	1622,0
		2157,5	1622,5
		2158,0	1623,0
		2158,5	1623,5
		2159,0	1624,0
		2159,5	1624,5

INTERSHIP

2045

2048

2051

2054

2057

(3) H.F.

Κ Ι Ν Δ Υ Ν Ο Υ

ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	**(ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ) ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ**	**(ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΤΥΠΙΑ) ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ**
4207,5	4125	4177,5
6312	6215	6268
8414,5	8291	8376,5
12577	12290	12520
16804,5	16420	16695

ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

4125

κ΄ 5680 (ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Δ Η Μ Ο Σ Ι Α Σ Α Ν Τ Α Π Ο Κ Ρ Ι Σ Η Σ

ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΚΛΗΣΗΣ

(Κλήσεις DSC)

(1) (**Διεθνείς**)		(2) (**Εθνικές** ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ)		(**Εθνικές** ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ (ΕΚΤΟΣ (2)) ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ	
ΠΛΟΙΟΥ	ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ	ΠΛΟΙΟΥ	ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ	ΠΛΟΙΟΥ	ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ
4208	4219,5	4208,5	4220	4209	4220,5
6312,5	6331	6313	6331,5	6313,5	6332
8415	8436,5	8415,5	8437	8416	8437,5
12577,5	12657	12578	12657,5	12578,5	12658
16805	16903	16805,5	16903,5	16806	16904
18898,5	19703,5	18899	19704	18899,5	19704,5
22374,5	22444	22375	22444,5	22375,5	22445
25208,5	26121	25209	26121,5	25209,5	26122

ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑΣ				**ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΤΥΠΙΑΣ**		
ΠΛΟΙΟΥ	ΔΙΑΥΛΟΣ	ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ		ΠΛΟΙΟΥ	ΔΙΑΥΛΟΣ	ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ
4065	401	4357		4210,5		4172,5
4068	402	4360		4211		4173
κ.ο.κ. ανά 3 KHz				κ.ο.κ. ανά 0,5 KHz		
	μέχρι				Μέχρι	
4143	427	4435		4218		4180,5
		BAND	**6**	MHz		
6200	601	6501		6314.5		6263
6203	602	6504		6315		6263.5

κ.ο.κ. ανά 3 KHz				κ.ο.κ. ανά 0,5 KHz		
	μέχρι				μέχρι	
6221	608	6522		6328		6282
		BAND	**8**	MHz		
8195	801	8719		8417		8377
8198	802	8722		8417,5		8377,5
κ.ο.κ. ανά 3 KHz				κ.ο.κ. ανά 0,5 KHz		
	μέχρι				Μέχρι	
8286	832	8812		8433		8393
		BAND	**12**	MHz		
12230	1201	13077		12579.5		12478
12233	1202	13080		12580		12478,5
κ.ο.κ. ανά 3 KHz				κ.ο.κ. ανά 0,5 KHz		
	μέχρι				Μέχρι	
12350	1241	13197		12632		12530
		BAND	**16**	MHz		
16360	1601	17242		16807		16683,5
16363	1602	17245		16807,5		16684
κ.ο.κ. ανά 3 KHz				κ.ο.κ. ανά 0,5 KHz		
	μέχρι				Μέχρι	
16525		17407		16872		16754
		BAND	**18**	MHz		
18780	1801	19755		19681		18870,5
18783	1802	19758		19681,5		18871
κ.ο.κ. ανά 3 KHz				κ.ο.κ. ανά 0,5 KHz		
	μέχρι				Μέχρι	
18822	1815	19797		19691,5		18881
		BAND	**22**	MHz		
2200	2201	22696		22376,5		22284,5

2203	2202	22699		22377		22285
κ.ο.κ. ανά 3 KHz				κ.ο.κ. ανά 0,5 KHz		
	μέχρι				Μέχρι	
22156	2253	22852		22426,5		22334,5
		BAND	**25**	MHz		
25070	2501	26145		26101		25173
25073	2502	26148		26101,5		25173,5
κ.ο.κ. ανά 3 KHz				κ.ο.κ. ανά 0,5 KHz		
	μέχρι				Μέχρι	
25097	2510	26172		26110,5		25182,5

INTERSHIP (ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ)

4 MHz	6 MHz	8 MHz	12 MHz	16 MHz	22 MHz
4146	6224	8294	12353	16528	22159
4149	6227	8297	12356	16531	22162
	6230		12359	16534	22165
			12362	16537	22168
			12365	16540	22171
					22174
					22177

[INTERSHIP (ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΤΥΠΑ)]

4 MHz	6 MHz	8 MHz	12 MHz	16 MHz	22 MHz
4202,5	6300,5	8396,5	12560	16785	22352
4209,5	6305,5	8403	12565	16790	22360

γ] ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΑΚΡΟΑΣΗΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ DSC ΚΑΙ ΣΤΟ INMARSAT

Τα πλοία που φέρουν εγκατάσταση **VHF/MF/HF, DSC** ακροώνται:

VHF: CHANNEL 70

MF : 2187,5 KHz

HF : 8414,5 KHz (απαραίτητα) καθώς μια (1) ακόμη [από όποια άλλη Ζώνη (4,6,12,16 MHZ BANDS)], συχνότητα ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ επιλέξουν.

Τα πλοία με **INMARSAT SES** ακροώνται στους 1,5 GHz

δ] ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ GMDSS

	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΕΚΠΟΜΠΗΣ (ΣΥΣΣΩΡΕΥΤΩΝ)
SES : 1,5 και 1,6 GHz (70 Β μεχρι 70 Ν)	
VHF- DSC: 156 - 174 MHz (μεχρι 30 μίλια)	
MF- DSC: 1600 - 4000 KHz (μεχρι 200 ν. μίλια)	
HF- DSC: 4 – 27,5 MHz (από 200 ν. μίλια και άνω)	
EPIRB – COSPAS SARSAT: 406 MHz κ΄ 121,5 MHz (παγκόσμια κάλυψη)	--.> Ώρες 48

AIS : 161,975 MHz και 162,025 MHz (20 ν. μιλια)	
NAVTEX: 518 KHz και 490 KHz (200 -300 ν. μίλια)	
SART : 9 GHz (10 ν. μίλια)	--.> Ώρες 96
AIS SART : 161,975 MHz και 162,025 MHz (5 - 8 ν.μ.)	--.> Ώρες 96

ε] UHF (INMARSAT)

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Για τις περιπτώσεις επικοινωνιών πλοίων μέσω INMARSAT, οι συχνότητες γενικώς κατανέμονται με βάση τον παρακάτω πίνακα:

ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΠΛΟΙΩΝ S.ES.-INMARSAT

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	ΦΑΣΜΑ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ	
ΠΛΟΙΟ-ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	(1.636,5-1.645,0 MHz ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΠΛΟΙΩΝ)	(ΑΝΟΔΟΥ)
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ-ΠΛΟΙΟ	(1.535,0-1.543,5 MHz ΛΗΨΗΣ ΠΛΟΙΩΝ)	(ΚΑΘΟΔΟΥ)

Σημείωση 1

α) Εδώ σημειώνεται το φάσμα, δηλαδή (ΟΛΕΣ) οι εκχωρημένες συχνότητες ΕΚΠΟΜΗΣ και ΛΗΨΗΣ για τα πλοία με SES.

β) Οι συχνότητες τόσο ΕΚΠΟΜΠΗΣ όσο και ΛΗΨΗΣ ΡΟΥΤΙΝΑΣ και ΚΙΝΔΥΝΟΥ των πλοίων SES, δεν επιλέγονται χειροκίνητα.

Είναι προγραμματισμένες από κατασκευής για κάθε επιλογή, από τις δυνάμενες

να διεκπεραιωθούν από πλοίο με SES.

ΠΡΟΣΟΧΗ!

γ) Η επιλογή που γίνεται από τον Αξιωματικο Τηλεπικοινωνιων χειριστή του SES, είναι η επιλογή συγχρονισμού στον κοινό δίαυλο σηματοδότησης (COMMON SIGNALLING CHANNEL), με επιλογή των διαύλων σηματοδότησης των SES που είναι TDMØ και TDM1.

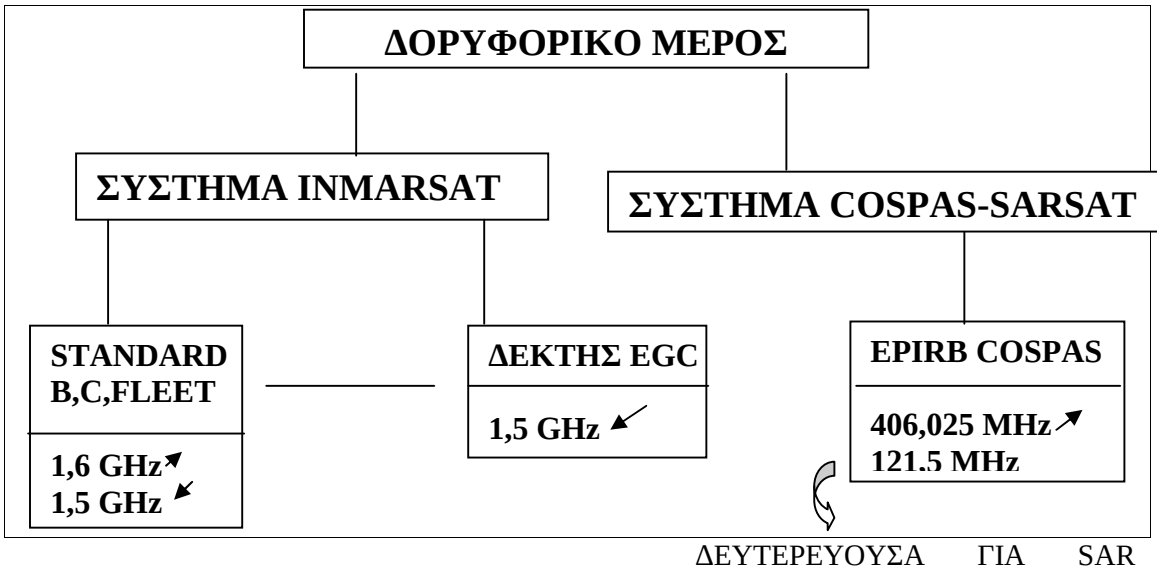
Συγκεκριμένα:

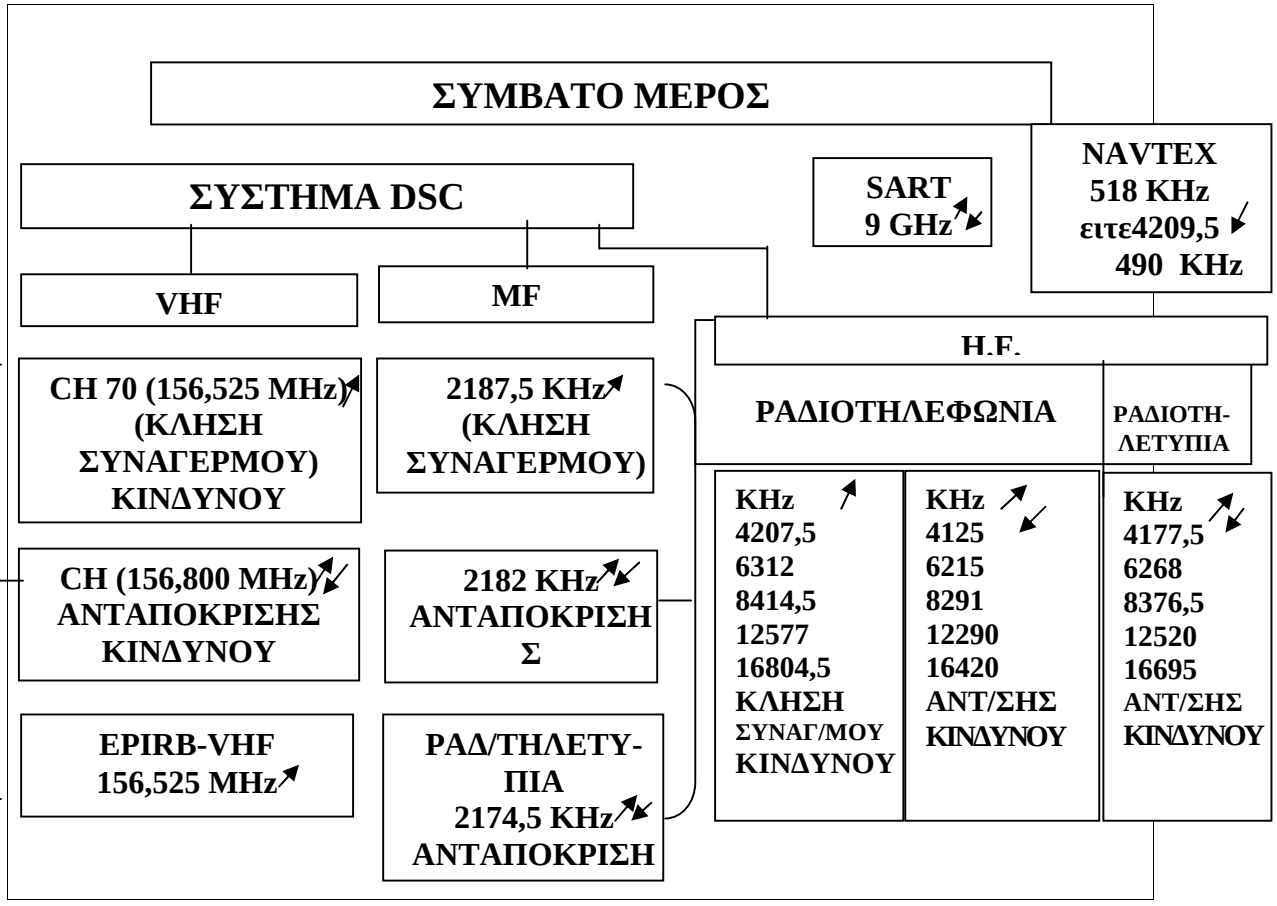
για τους SES που το ($4^{ο}$) τέταρτο ψηφίο του Διακριτικού Αριθμού τους Κλήσεως (I.D.) διαβάζοντας τους από τα αριστερά, είναι αριθμός ζυγός, 0,2,4,6 κλπ., τίθεται

ο Δίαυλος σηματοδότησης TDMØ.

Ενώ για τους SES που έχουν το αντίστοιχο ($4^{ο}$) τέταρτο ψηφίο του I.D. τους μονό αριθμό 1,3,5, κλπ. τίθεται από τον χειριστή SES ο Δίαυλος σηματοδότησης TDM1.

στ] G.M.D.S.S. ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ





ζ] ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟ GMDSS

		ALARM **VHF**	TRAFFIC **VHF**
1]	A) **ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ** (ALARM)**ΚΙΝΔΥΝΟΥ**) B) **ΚΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΜΥΝΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ (** TRAFFIC**) ΚΙΝΔΥΝΟΥ** Γ) **ΑΝΑΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ**	CH 70 = 156,525 MHz **MF**	CH 16 = 156,800 MHz **MF**
		2187,5 KHz **HF**	2182 KHZ [TELEX 2174,5KHZ] **HF**
	H.F. TELEX TRAFFIC 4177,5 6268 KHZ κ.ο.κ.	4207,5 6312 KHz κ.ο.κ.	4125 6215 KHz κ.ο.κ.

		VHF
	ΠΛΟΙΩΝ	CH 16 (156,800 MHz)
2] ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (SAR)	RCC	123,1 MHz
	και	(ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ)
3] ΕΠΙ ΤΟΠΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ (ON SCENE)	ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	
		M.F.
		2182 KHz
		3023 KHz (ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ)
		H.F.
		4125 KHz
		5680 KHz (ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ)
5] ΓΕΦΥΡΑ-ΓΕΦΥΡΑ (BRIDGE TO BRIDGE)		**VHF**
		CH 16 (156,800 MHz)
		MF
		2182 KHz

η] ΜΕΣΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ MSI ΚΑΙ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ (MSI - MARITIME SAFETY INFORMATION = ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ)

1) **NAVTEX**

518 KHz (διεθνη γλωσσα)

(ειτε 4209,5 KHz)

και

490 KHz (τοπικη γλωσσα)

2) **H.F.** (**NBDP)** (Συμβατό συστημα μεταδοσης)

4210 KHz

6314 KHz

8416,5 KHz

12579 KHz

16806,5 KHz

19680,5 KHz

22376 KHz

26100,5 KHz

3) **INMARSAT (EGC-SAFETY NET)** (Δορυφορικό συστημα μεταδοσης)

1544 MHz – 1545 MHz (ή 1,5 GHz)

Θ] ΤΑΞΕΙΣ ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΕΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ GMDSS ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

A2A = Ραδιοτηλεγραφία με διαμόρφωση

H3E = Ραδιοτηλεφωνία SSB

J3E = Ραδιοτηλεφωνία SSB

R3E = Ραδιοτηλεφωνία SSB

J2B = Εκπομπή/Λήψη Αυτομάτων ψηφιακών κλήσεων στα MF και HF του DSC

G2B = Εκπομπή / Λήψη Αυτόματων ψηφιακών κλήσεων στα VHF του DSC

F3E/G3E = Ραδιοτηλεφωνία στα συμβατής επαφής VHF

F1B = Ραδιοτηλετυπία Αυτόματης Εκπομπής / Λήψης Τηλετυπικών Δεδομένων (NARROW BAND DIRECT PRINTING) και (Ραδιοτηλετυπία) Στο DSC.

ι] ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΚΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

α] ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ (ΦΥΣΕΙΣ) ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

1) ΚΙΝΔΥΝΟΥ **(DISTRESS)**

2) ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ **(URGENT)**

3) ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ **(SAFETY)**

4) ΡΟΥΤΙΝΑΣ / ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ [**(ROUTINE) SHIP'S BUSINESS]**

5) ΡΟΥΤΙΝΑΣ / ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ[**ROUTINE (PUBLIC CORRESPONDENCE)]**

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Η σειρά των προτεραιοτήτων εδώ παρατίθεται ΚΑΤ΄ ΑΥΞΟΝΤΑ ΑΡΙΘΜΟ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ.

Κ] ΦΥΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΕΙΔΟΣ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	NATURE OF DISTRESS
ΠΥΡΚΑΓΙΑ/ΕΚΡΗΞΗ	FIRE/EXPLOSION
ΔΙΑΡΡΟΗ	FLOODING
ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	COLISION
ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	GROUNDING
ΚΛΗΣΗ, ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΝΑΤΡΟΠΗΣ	LISTING, DANGER OF CAPSIZING
ΒΥΘΙΣΗ	SINKING
ΠΑΡΑΣΥΡΟΜΕΝΟ	DISABLED AND ADRIFTING
ΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	UNDESIGNATED DISTRESS
ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ	ABANDONING SHIP
ΛΗΨΗΣ - ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΑΠΟ EPIRB	EPIRB’S RECEIPT/TRANSMISSION
ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	
ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ	PIRACY
ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	MAN OVER BOARD

10] ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΛΗΣΕΩΝ ΣΤΟ G.M.D.S.S.

α] ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ MRS-DSC

1) ΠΡΟΣ CES

π.χ. Κλήση προς ένα παράκτιο CRS, από τον οποιο αιτουμε την συγκεκριμμενη εκαστοτε επιθυμητη επικοινωνια.

2) ΠΡΟΣ Συνδρομητή Τηλεφωνου ειτε Τελεξ (μέσω σταθμού CRS-DSC)

π.χ. Συνδιάλεξη ΡΟΥΤΙΝΑΣ που συνδεόμεθα θέτοντας εκ των προτερων πέραν των άλλων, τον αριθμό τηλεφώνου Συνδρομητή του Τηλεφωνικού Δικτυου στη συσκευή μας.

3) ΠΡΟΣ Πλοίο με DSC (μέσω σταθμού CRS-DSC)

π.χ. Κλήση με το MMSI του πλοίου για επικοινωνία ΡΟΥΤΙΝΑΣ

β] ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΟΜΑΔΙΚΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ :

ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ MRS-DSC

ΚΑΙ

ΑΠΟ ΣΤΑΘΜΟ CRS-DSC

1) ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΑ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ

(συγκεκριμμενης σημαιας χωρας)

2) ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΑ ΟΜΑΔΑΣ

(π.χ. Πλοια εταιρειας)

3) ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗΣ (ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ) ΠΕΡΙΟΧΗΣ

(π.χ. Πλοία μιας οριζόμενης γεωγραφικά θαλάσσιας περιοχής)

4) ΠΡΟΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

(Γενική Κλήση προς άπαντα τα πλοία)

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Πέραν των περιπτώσεων, που είναι οι προβλεπόμενες περιπτώσεις κλήσεων κινδύνου, όπως από τους Διεθνείς Κανονισμούς προβλέπεται επίσης**, (όταν το επιβάλλουν οι επικρατούσες συνθήκες, το είδος του κινδύνου, η απόσταση, ο χρόνος, κ.α.) ,** κάθε μια από όλες, τόσο στο DSC όσο και παραπλεύρως στο INMARSAT τις περιπτώσεις κλήσεων, **είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν για κλήση κινδύνου και παροχη Αρωγης,**

προκειμένου να διασωθούν εν κινδύνω ευρισκόμενες Ανθρώπινες ζωές στη θάλασσα.

γ] ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ

SES-INMARSAT

ΠΡΟΣΟΧΗ ! : Από πλοίο SES - INMARSAT είναι δυνατή μόνον ΑΤΟΜΙΚΗ κλήση, μεμονωμενου ΚΑΛΟΥΜΕΝΟΥ ΑΠΟΔΕΚΤΗ.

1) ΠΡΟΣ LES

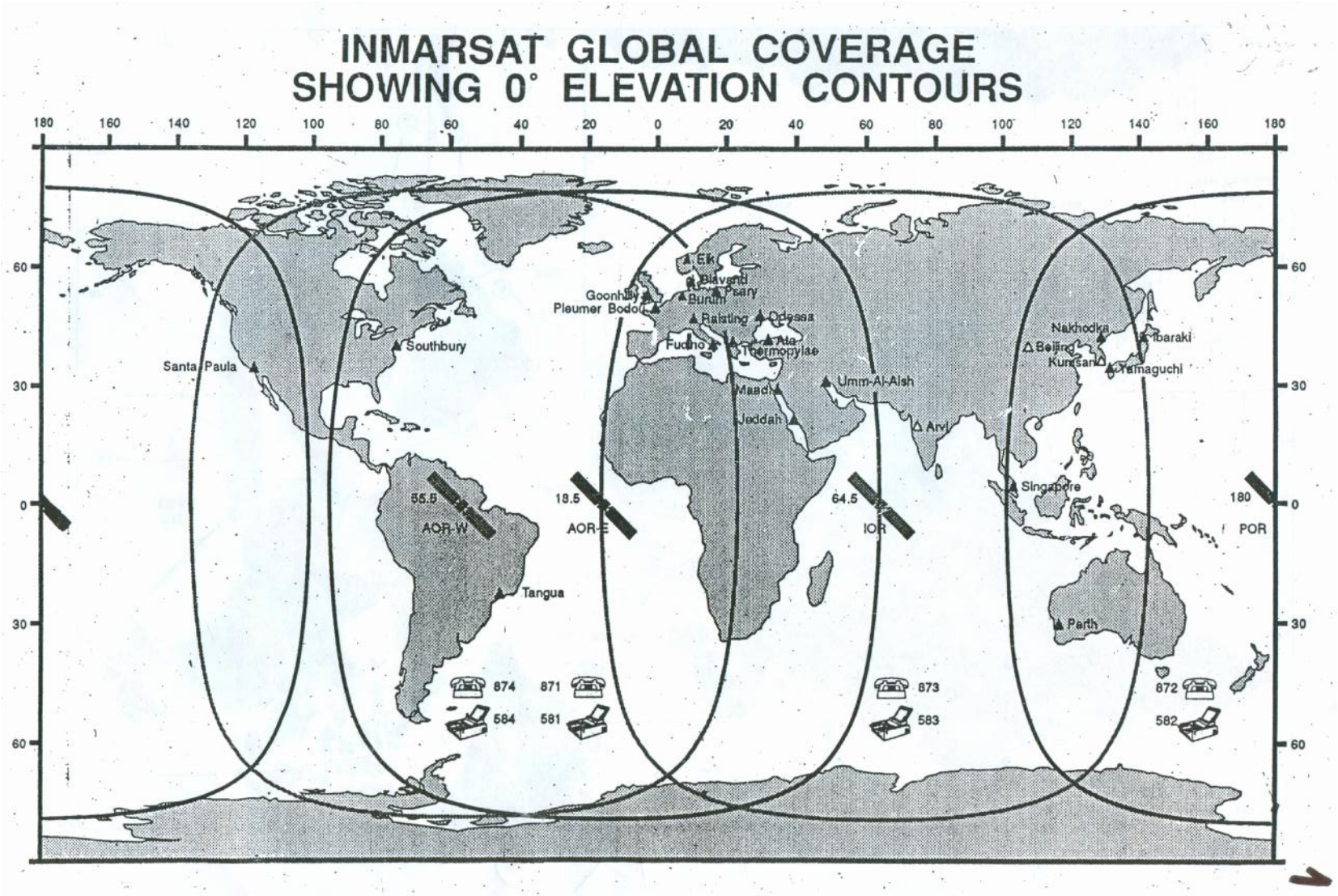
(π.χ. για αίτηση κάποιας από τις διάφορες παρεχόμενες υπηρεσίες όπως MEDICO, TECHNICAL ASSISTANCE κλπ.)

2) ΠΡΟΣ Γραφείο συνδρομητού Τηλεφωνικού/Τηλετυπικού δικτύου ξηράς
(μεσω LES)

(π.χ. TLX/TLF/FAX ιδιωτικό, εταιρείας κλπ.)

3) ΠΡΟΣ Πλοιο με SES - INMARSAT

(π.χ. Κλήση (μεσω LES) συγκεκριμένου πλοίου με SES- INMARSAT)


INMARSAT GLOBAL COVERAGE
SHOWING 0° ELEVATION CONTOURS
180 160 140 120 100 80 60 40 20 0 20 40 60 80 100 120 140 160 180
60 30 0 30 60
Santa Paula
Southbury
Goonhilly
Pleumer Bodou
Burum
Raisting
Odessa
Fucino
Ata
Thermopylae
Umm-Al-Aish
Masdi
Jeddah
Arvi
Nakhodka
Ibaraki
Beijing
Kumsan
Yamaguchi
Singapore
Perth
Tangua
55.5
AOR-W
18.5
AOR-E
64.5
IOR
180
POR
874
584
871
581
873
583
872
582

δ] ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΟΜΑΔΙΚΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΕΠΙΓΕΙΟ ΣΤΑΘΜΟ LES-INMARSAT

Εδώ οι ΟΜΑΔΙΚΕΣ ΚΛΗΣΕΙΣ αφορούν κλήσεις από τους αρμόδιους προς τούτο σταθμούς της Επίγειας Υποδομής του INMARSAT, (LAND EARTH STATIONS).

Τέτοιες Ομαδικές Κλήσεις μέσω των LES, έχομε:

1) ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΑ ΟΜΑΔΑΣ

(π.χ. πλοία συγκεκριμένης εταιρείας,
ειτε συγκεκριμένα πλοία που μπορεί να έχουν πρόσβαση σαν συνδρομητές του FLEET NET (λ.χ. για ληψη του PRESS/NEWS,) κ.α.)

2) ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΑ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ

(π.χ. Πλοία συγκεκριμένης εθνικότητας)

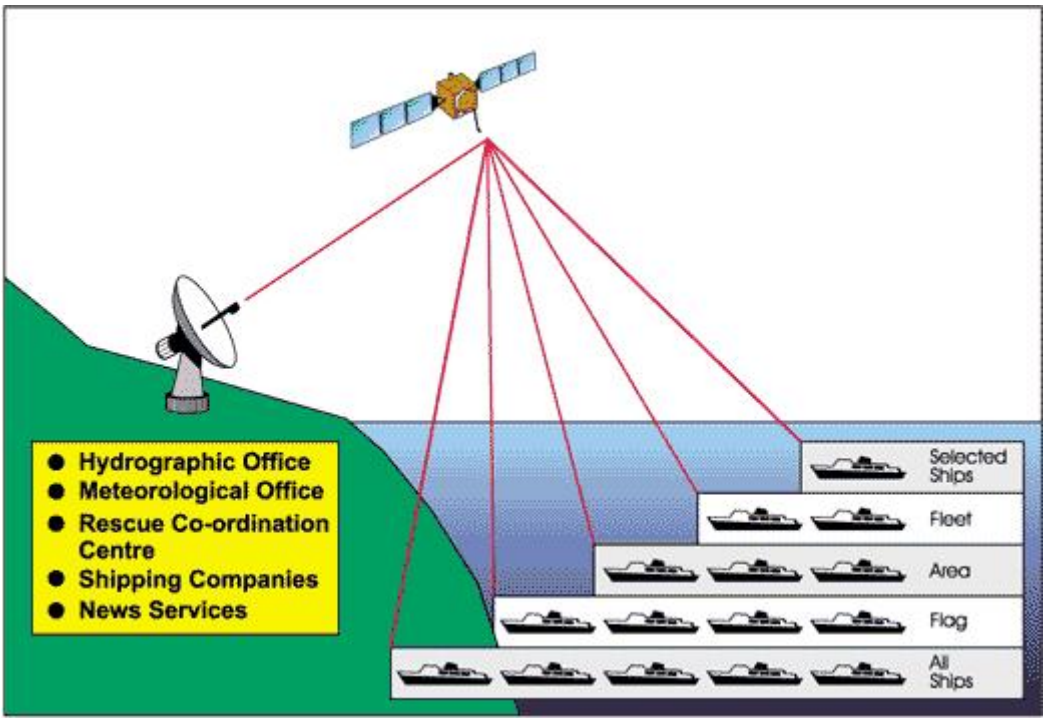
3) ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

(π.χ. Γεωγραφικής (θαλάσσιας) καθορισμένων ορίων περιοχής, ειτε πλοία NAVAREAS, η Ωκεανικής περιοχης).

4) ΠΡΟΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

(Γενικη κληση προς απαντα τα πλοια)

ΟΙ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΛΗΣΕΩΝ ΤΟΥ SAFETY NET ΚΑΙ ΤΟΥ FLEET NET ΜΕΣΩ **EGC INMARSAT** ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ GMDSS



11] ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

α] ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΝΑ ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΘΕΙ ΜΙΑ ΚΛΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΔΥΟ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ GMDSS, DSC ΚΑΙ INMARSAT

Αξιοσημειωτη Διευκρινηση :

Εδω με την εννοια της ‘‘ Επιλογης΄΄, εννοειται η καταχωρηση
εκεινων των στοιχειων που εισαγονται στις κλησεις Συναγερμου Κινδυνου, ειτε χειροκινητα [όπως λ.χ. ο καταλληλος LES, ειτε
η Φυση του Κινδυνου], αλλα και εκεινων που εισαγονται Αυτοματα [π.χ. η Προτεραιοτητα, για Συναγερμους DISTRESS,
η ωρα και το στιγμα της κλησης, (μεσω του GPS), κ.α.]

1) ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΣΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ [DISTRESS EQUIPMENT]

Π.χ. πλέοντας σε περιοχή Α3 μακράν των ακτών και εάν διαθέτομε εγκατάσταση SES-INMARSAT, είναι καταλληλότερο μέσον (έναντι MF/HF-DSC), ενώ πλέοντας περιοχές Α1, Α2 και αρκετα πλησίον παρακτίων, είναι προσφορότερες επικοινωνίες DSC-VHF, MF, HF.

2) ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ (ΚΑΙ ΖΩΝΗΣ) [DISTRESS FREQUENCIES AREA/ZONE]

Ανάλογα με την απόσταση, την ώρα κλπ., επιλέγομε αντίστοιχα π.χ. **Ακτοπλοΐα νύκτα και πλησίον ακτών, είναι προσφορότερες περιοχές συχνοτήτων τα VHF και MF, ή έστω οι Ζώνες 4 και 6 MHz των HF, έναντι των υψηλότερων ζωνών όπως 16, 22, 27 MHz που είναι καταλληλότερες για ημέρα και μεγάλες αποστάσεις**.

3) ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΚΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ [DISTRESS CALL/DISTRESS FREQUENCIES]

Α) Στην χρήση (για την κλήση κινδύνου) του συστήματος INMARSAT, οι § 2), 3) δεν επιλέγονται από τον χειριστή αλλά οι περιοχές συχνοτήτων, οι ζώνες και οι συχνότητες είναι εκ κατασκευής προεπιλεγμένες.

Εννοείται ότι η εγκατάστασή μας SES, έχει εισάγει (βλέπε σχετική ενότητα σε άλλο Κεφάλαιο περί συχνοτήτων, του βιβλίου), σύστημα INMARSAT , με την επιλογή TDMØ και TDM1).

Β) Στην χρήση του συστήματος DSC, ελέγχομε (στις αυτοματοποιημένες κλήσεις), να είναι προεπιλεγμένες :

α) οι συχνότητες ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ Κινδύνου

και

β) οι αντιστοιχες συχνότητες ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

(Βλέπε επίσης σχετικά με τις κατανομές συχνοτήτων άλλα Κεφάλαια και Ενότητες του βιβλίου).

ΠΡΟΣΟΧΗ!

1) Οι συχνότητες ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ είναι σε κάθε περιοχή συχνοτήτων συγκεκριμένες, όπως και οι αντιστοιχες συχνότητες της ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.

Σημείωση 1

Οι συχνότητες αυτές παρατίθενται στις σελίδες με τους πίνακες «ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ», του παρόντος Μέρους.

Οι συχνότητες (στο DSC) ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ :

1) VHF (CH-70) και
2) MF (2187,5) είναι προεπιλεγμένες.
3) Για τις περιπτώσεις συχνοτήτων συναγερμού H.F.,

υπάρχουν συχνότητες εκ κατασκευής επίσης καταχωρημενες, αλλά ανάλογα επιλέγοντας την Ζωνη (BAND) ακρόασης στις συγχρονες εγκαταστασεις GMDSS/ DSC, επιλέγονται πλεον αυτοματα και οι αντιστοιχες αυτές συχνοτητες.

Ομοιως με την επιλογη ΖΩΝΗΣ και ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ, στις συγχρονες εγκαταστασεις

GMDSS/DSC, επιλεγονται Αυτοματα και οι συχνοτητες Ανταποκρισης Κινδυνου.
(Βλέπε σχετικες Σημειωσεις της παρουσας ενοτητας).

.

Σημείωση 2

Στα HF/DSC απαραίτητη από τους Κανονισμους συχνότητα ακρόασης ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ είναι η 8414,5 στην Ζωνη των 8MHz .

Καθως επισης, και τουλαχιστον σε μια από τις άλλες Ζώνες (4, 6, 12, και 16 MHz), ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες μεταδοτικότητας του σήματος κ.λ.π.

Σημείωση 3

Με τον ίδιο τρόπο ενεργούμε, επιλεγοντας τις αντίστοιχες συχνότητες είτε Ραδιοτηλεφωνίας, είτε Ραδιοτηλετυπίας ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ και ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ, όταν πρόκειται για Ραδιοτηλεφωνική ή για Ραδιοτηλετυπική κλήση ΚΙΝΔΥΝΟΥ αντίστοιχα, μέσω DSC.

Ας σημειωθεί ότι οι συχνότητες συναγερμών κινδύνου στα H.F. DSC, (όπως
π.χ. το 8414,5 MHz) είναι κοινές και για την Ραδιοτηλεφωνία και για την Ραδιοτηλετυπία.
Ενω υπαρχουν διαφορετικες συχνοτητες, για την Ανταποκριση Κινδυνου, άλλες για την Ραδιοτηλεφωνια και άλλες για την Ραδιοτηλετυπια.

4) ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΑΞΗΣ ΕΚΠΟΜΠΗΣ

Ανάλογα με την περιοχή συχνοτήτων, με τις συχνότητες και με τον τρόπο χρήσης και μεταδοσης σε κάθε περίπτωση του Ραδιοκύματος, επιλέγομε και

την αντίστοιχη τάξη εκπομπής (CLASS OF TRANSMISSION (or KIND

OF SUBSEQUENT COMMUNICATION)).

Σημείωση 4

(Οι χρησιμοποιούμενες στο GMDSS τάξεις εκπομπής, παρατίθενται στην ενότητα του παρόντος Μέρους «ΤΑΞΕΙΣ ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΛΕΞΙΜΕΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ GMDSS»).

5) ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ [ΦΥΣΗΣ (ΤΗΣ ΚΛΗΣΗΣ) ΚΙΝΔΥΝΟΥ] [CATEGORY]

ΚΑΙ

6) ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ [PRIORITY]

Σε όλες τις συσκευές υπάρχει το MENU των ΦΥΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ

κινδυνου **:**

(π.χ. **1.** ΚΙΝΔΥΝΟΥ (DISTRESS),

2. ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ (URGENT), κ.ο.κ.).

Ενώ η εννοια της ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ, τιθεται με την αντιστοιχη

Δ Ι Α Β Α Θ Μ Ι Σ Η που λαμβανει κάθε τετοια φυση **/** κατηγορια Κινδυνου.

Σημείωση 5

Οι φύσεις των κλήσεων και οι προτεραιότητες υπάρχουν στο Κεφάλαιο «ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΚΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ».

7) ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΚΛΗΣΗΣ [FORMAT SPECIFIER]

(Βλέπε Κεφάλαιο «ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΛΗΣΕΩΝ ΣΤΟ GMDSS»

ΠΡΟΣΟΧΗ !

Εδώ πρεπει να επαναλαβομε, ότι από πλοιο με SES INMARSAT, πάρεχεται η δυνατοτητα από το GMDSS να διεξαγεται μονον Κληση
Ατομικη, **ακομη και για την περιπτωση Κινδυνου** και όχι Ομαδικη ειτε Γενικη.
Αντιθετα από τα πλοια με MRS - DSC, οπου υπαρχουν ολες αυτές οι δυνατοτητες.

α) Επιλέγομε παντοτε την καταλληλότερη περίπτωση κλήσης, αναλογικά

με την απόσταση, το είδος του κινδύνου, τις παρεχόμενες δυνατότητες επικοινωνίας και αιτούμενης βοήθειας κλπ.

β) Εάν επιλεγεί κλήση προς με **προτεραιότητα DISTRESS προς «ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ») στο σύστημα DSC**, τοτε η κληση απευθυνεται στους CRS (COAST RADIO STATIONS) και στα πλοία, που έχουν αυτόματη ακρόαση στις συχνότητες συναγερμού ΚΙΝΔΥΝΟΥ.

γ) Επισης εάν γινει κληση στο σύστημα INMARSAT, προς επιλεγμενο LES,

τοτε,

ο LES που θα λάβει την αντίστοιχη αυτόματη κλήση, ειδοποιεί μεσω του Δορυφορικου συστηματος INMARSAT της περιοχης τα παραπλέοντα πλοία.

δ) Πρεπει να σημειωθει ότι και στις δυο περιπτωσεις (DSC και INMARSAT), οι σταθμοί CRS (DSC) και LES (INMARSAT), ειδοποιούν **άμεσα με αυτοματοποιημένες διαδικασίες** τα υπεύθυνα για την περιοχή RCC (Κέντρα Συντονισμού, Έρευνας και Διάσωσης), που αναλαμβάνουν Συντονισμό των Επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης (SAR), στην περιοχη του Κινδυνευοντος Πλοιου.

ε) Πέραν των άλλων κλήσεων, εδώ παρατίθεται η διαδικασία κλήσης (και στο DSC και στο INMARSAT) και κατ'ευθειαν προς

συγκεκριμένο RCC, χειρισμός που συμβάλει στην αποφυγή απώλειας πολύτιμου χρόνου.

ΠΡΟΣΟΧΗ ! : Γενικά σχετικά με την Επιλογή **Αποδέκτη** της Κλήσης Σήματος Κινδύνου, στο DSC και στο INMARSAT, σήμερα παρέχονται οι εξής δυνατότητες:

8) ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ / ΕΠΙΓΕΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ (CRS ειτε LES).

Επιλέγομε τον προσφορότερο CRS (COAST RADIO STATION) η LES (LAND EARTH STATION) εισάγοντας το Κωδικό Κλήσης I.D. του Σταθμού, ανάλογα.

9) ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΕΝΤΡΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ [RCC]

Υπενθύμιση: Στο INMARSAT, προκειμένου για κλήση κινδύνου με την χρήση του BUTTON “DISTRESS”, η κλήση οδηγείται αυτόματα (μέσω του επιλεγμένου LES), στο συνεργαζόμενο με τον LES αρμόδιο RCC, της περιοχης που καλυπτει ο συγκεκριμμενος LES.
Έτσι στην περίπτωση αυτή, [με διαδικασία που δεν αναγκαιεί περαιτέρω να διενεργηθούν για την εκπομπή άλλοι χειρισμοί, όπως π.χ. κληση του ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ ειτε του ΤΗΛΕΤΥΠΟΥ του RCC κλπ.], γίνεται η σύνδεση
του RCC με το πλοίο.

ΠΡΟΣΟΧΗ!

[A] Είναι απαραίτητο (πέρα από την αυτόματη σύνδεση) πριν να γίνει εκπομπή μέσω της χρήσης του BUTTON “DISTRESS”, (όπως προαναφέρεται), να έχομε εισάγει στις παραμέτρους του SES μας, μονίμως κάποιον κατάλληλο LES, (που καλυπτει δηλαδή τα πλοια της περιοχής που πλέομε) και έτσι προωθείται σε αυτόν Αυτόματα η προαναφερόμενη κλήση.

[B] Εαν για καποιον λογο, δεν έχομε εισάγει στις παραμέτρους της συσκευης μας κανεναν LES,

τοτε

ο NCS (Σταθμος Συντονιστης Δικτυου) της Ωκεανικης περιοχης που ευρισκομαστε, παρεμβαινει και μεσω καταλληλου LES της περιοχης

που οριζει, μεριμνα για την αμεση προωθηση της κλησης προς το αρμοδιο RCC της περιοχης.

ΑΙΘΟΥΣΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ (RCC)

ΠΡΟΣΟΧΗ! Γενικά σχετικά με την Επιλογή Αποδέκτη της Κλήσης Σήματος Κινδύνου, στο DSC, σήμερα παρέχονται οι εξής δυνατότητες :

Αξιοσημείωτη Παρατήρηση για το DSC

Σε κάθε παράκτια περιοχή **:**

1) οι CRS (COAST RADIO STATIONS) του DSC,

καθως επισης και

2) σε κάθε θαλάσσια περιοχή όλα τα πλοία με εγκατάσταση DSC,

ακροωνται στις συχνότητες εκπομπής) Κλήσης Συναγερμού Κινδύνου (βλέπε σχετικές Ενότητες του παρόντος Μέρους, για την κατανομή συχνοτήτων).

Άμεσα με την λήψη μιας, τέτοιας Κλήσης, γίνεται μεταφορά – αυτόματα – των Δεκτών CRS και πλοίων DSC, στις ανάλογα εκχωρημένες για αυτό τον σκοπό συχνότητες Ανταπόκρισης Κινδύνου.

Εν τω μεταξύ, σύμφωνα με τους διεθνείς Κανονισμούς, ο πρώτος CRS που έλαβε τέτοιο σήμα (Κλήσης Συναγερμού DISTRESS), απαντά στο εκπέμπον κινδυνεύον πλοίο, με επιβεβαίωση της λήψης του σήματος.

Ενώ μετά την παρέλευση εύλογα σύντομου χρόνου, εάν δεν απαντήσει κανένας CRS, δικαιούνται να απαντήσουν (με επιβεβαίωση λήψης) στις συχνοτητες Ανταποκρισης Κινδυνουτ, τα έχοντα λάβει τέτοιο σήμα παραπλέοντα του κινδυνεύοντος, πλοία.

Έτσι συνολικά, οι επιλογές που έχει ο χειριστής από πλοίο με DSC, για την εκπομπή τέτοιου σήματος (Συναγερμού Κινδύνου), ειναι οι εξής :

Π ρ ώ τ η Ε π ι λ ο γ ή = **Κλήση Γενική**

(«προς Απαντα τα πλοία»,)

Δ ε ύ τ ε ρ η Ε π ι λ ο γ ή = **Κλήση προς Πλοια Περιοχης**

(συγκεκριμμενων συντεταγμενων και οριων θαλασσιας περιοχης)

ΑΞΙΟΣΗΜΕΙΩΤΗ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ :

Για τις περιπτωσεις κλησεων Κινδυνου από σταθμο LES στο συστημα INMARSAT, οι επιλογες επισης των χειριστων , είναι :

A) : **Κλήση Γενική**

ειτε

B) **Κλήση προς Πλοια Περιοχης**

Αξιοσημείωτη Παρατηρηση :

Σε κάθε περίπτωση , τόσο στις σχετικές εγκαταστάσεις **DSC,** όσο και **INMARSAT** (Επίγειες), καταβάλλεται διαρκής προσπάθεια, μέσω της εγκατάστασης κατάλληλων συσκευών και μονάδων, καθώς και μέσω της εφαρμογής ταχύτερων σχετικών ενεργειών, ή εξασφάλιση του δυνατόν **ε λ α χ ι σ τ ό τ α τ ο υ** χρόνου παρέλευσης, από την εκπομπή της Κλήσης Συναγερμού (Κινδύνου), μέχρι την σύνδεση του Κινδυνεύοντος πλοίου με το αρμόδιο RCC της περιοχής Κινδύνου.

10) ΕΙΣΔΟΧΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΘΕΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ [DISTRESS POSITION / TIME]

Στις σύγχρονες εγκαταστάσεις SES, τα στοιχεία της θέσης του Κινδυνεύοντος πρεπει να θέτονται αυτόματα μεσω του GPS, (αλλά εάν χρειαστει και χειροκίνητα).

11) ΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ [DISTRESS MESSAGE]

Το μήνυμα Κινδύνου Ραδιοτηλεφωνικά ή Ραδιοτηλετυπικά, που εκπέμπεται στις Συχνότητες Ανταπόκρισης Κινδύνου (ευθύς αμέσως μετά την επιβεβαίωση Λήψης της Κλήσης Συναγερμού Κινδύνου) περιέχει σαν βασικά στοιχεία :

Α] Στοιχεία της Κλήσης Κινδύνου

α)Την Προτεραιότητα της Κλήσης
[DISTRESS (ή URGENT ή SAFETY)]

β) Την Φύση του Κινδύνου

γ) Το στίγμα του Κινδυνεύοντος

δ) Την ώρα εκπομπής του Σήματος Κινδύνου

Β] Στοιχεία Κινδυνεύοντος

ε) Το MMSI του πλοίου

στ) Τον I.D. (εφ' όσον διαθέτει SES)

ζ) Το όνομα του Πλοίου

η) Τα διακριτικά Κλήσης του

θ) τον τύπο του πλοίου

ι) Την πορεία του

κ) Την ταχύτητα

λ) Την κατασταση (Έμφορτο, Ερματισμένο, Άφορτο)

μ) Τα ιδιαίτερα Λειτουργικά Στοιχεία (όπως λ.χ. Πλοίο Περιορισμένης

Ικανότητας Χειρισμών, Ιστιοφόρο, κ.λ.π.)

Γ) Αιτούμενη παροχή Αρωγής

ν) Πλοία / Αεροσκάφη Έρευνας και Διάσωσης, Ρυμουλκά, Ιατρικό Προσωπικό κ.τ.λ

Δ] Επιπρόσθετα Ενημερωτικά Στοιχεία Κινδύνου

ξ) Έκβασης των χειρισμών :

1) Διεξαγόμενων ενεργειών Αντιμετώπισης των Συνθηκών Κινδύνου

και

2) Παροχής Αρωγής

ο) Έκβασης των συνθηκών

1) Βλαβών, καταστροφών και Λειτουργικής Κατάστασης του πλοίου
2) Κατάστασης των επιβαινόντων
3) Γενικού Βαθμού Επικινδυνότητας / Εναπομένουσας Ασφάλειας σκάφους και επιβαινόντων
4) Καιρικών, Φυσικών και των από οποιαδήποτε άποψη επιδρουσών συνθηκών στον Βαθμό Ασφάλειας

Σημείωση 6

Είναι αυτονόητο ότι ο βαθμός παροχής πολύπλευρης ενημέρωσης στοιχείων, μέσω του μηνύματος Κινδύνου κυμαίνεται, κάθε φορά,

ανάλογα με τις εκάστοτε επικρατούσες συνθήκες (Φύσης Κινδύνου, παρεχόμενου χρόνου κ.λ.π.)

12) ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΤΗΣ ΚΛΗΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ [DISTRESS CALL]

Η ενεργοποίηση, αρχικά του Συναγερμού Κινδύνου επιβάλλεται για την διέγερση των ακροωμενων Σταθμών Ξηράς και Σταθμών Πλοίων αντίστοιχα.

13) ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ [DISTRESS TRAFFIC]

Στις σύγχρονες εγκαταστάσεις DSC, η μεταφορά στις συχνότητες Ανταπόκρισης Κινδύνου γίνεται Αυτόματα.

Στις εγκαταστάσεις SES (INMARSAT) και η διαδικασία αυτή είναι αυτοματοποιημένη εκ κατασκευής.

14) ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΡΑΤΩΣΗΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ [DISTRESS FINE]

Που γινεται ειτε από τον εχοντα τον Συντονισμο των Επικοινωνιων Κινδυνου Σταθμο, ειτε από το Κινδυνευον πλοιο, (αναλογα με το ποιος

είναι ο εχων εκαστοτε τον ρολο του Συντονιστου).

β] ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑ ΜΕΣΩ ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ -- ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΚΛΗΣΗΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

1. Στο DSC εχομε :

α) Το MMSI του Κινδυνεύοντος Καλούντος Πλοίου

β) Το στίγμα του Καλούντος Κινδυνεύοντος

γ) Την ώρα εκπομπής Συναγερμου Κινδύνου

δ) Την φύση του Κινδύνου

ε) Τον τύπο (χαρακτηρισμό) της Κλήσης (π.χ Γενικης ειτε Ομαδικης)

στ) Τα χαρακτηριστικα κλησης των καλουμενων (λ.χ. στοιχεια γεωγραφικων παραμετρων)

ζ) Τον προσδιορισμό (Τάξη Εκπομπής) της Ανταπόκρισης Κινδύνου

η) Την προτεραιοτητα

[= Ο MMSI είναι ο αντίστοιχος Διακριτικός Αριθμός Κλήσης κάθε πλοίου που φέρει εγκατάσταση σταθμού MRS - DSC (MOBILE RADIO STATION - DIGITAL SELECTIVE CALL) – ΚΙΝΗΤΟ ΡΑΔΙΟ ΣΤΑΘΜΟ - ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΕΠΙΛΟΓΙΚΗΣ ΚΛΗΣΗΣ- για το Σύστημα Κλήσεων και Επικοινωνιών DSC].

2) Στο INMARSAT εχομε:

α) Το I.D. του (SES) του Καλούντος

β) Το στίγμα του Καλούντος

γ) Την ώρα εκπομπής / Κινδύνου

δ) Την προτεραιοτητα

ε) Την φύση του Κινδύνου

στ) Τον Δορυφορο της Ωκεανικης περιοχης του πλοιου

γ] ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΚΠΕΡΑΙΩΣΗ ΚΛΗΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Σημείωση 8

Οι προαναφερόμενες επιλογές από συσκευή σε συσκευή μπορεί να εισάγονται με διαφορετική σειρά.

Επίσης σχεδόν σε όλες τις συσκευές πολλές επιλογές (όπως π.χ. στο DSC, το MMSI του εκπέμποντος την κλήση κ.α.), είναι εκ κατασκευής προεπιλεγμένες.

Σε κάθε περίπτωση ελέγχομε από τα MANUALS των συσκευών που έχομε, και στις συσκευές εάν είναι, τι είναι και τι δεν είναι προεπιλεγμένο, έτσι ώστε η διαδικασία της κλήσης να πληρεί αυτές όλες τις ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ για να είναι πραγματοποιήσιμη και επιτυχής.

Σημείωση 9

Τονίζεται ότι στην παρούσα ενότητα παρατίθενται οι βασικές επιλογές που έχει να κάνει ο χειριστής για να ολοκληρώσει την ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ της Κλήσης Κινδύνου. Λεπτομέρειες για τον χειρισμό

κάθε συσκευής ο χειριστής ακολουθεί από τα εγχειριδια (MANUALS) των συσκευών.

δ] ΑΥΤΟΜΑΤΗ ΑΚΡΟΑΣΗ ΤΩΝ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ (ΕΚΠΟΜΠΗΣ) ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ DSC

Τα πλοία DSC υποχρεούνται ανάλογα με την περιοχή που εκτελούν πλόες και με την εγκατάσταση επικοινωνιών που αντίστοιχα φέρουν (A1/A2/A3 και VHF/VHF-MF/VHF-MF-HF), να διαθέτουν σύστημα Αυτόματης ακρόασης στις συχνότητες ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ και επίσης Αυτόματης μεταφοράς στις αντίστοιχες συχνότητες ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

	R/T	TELEX
VHF: 70	16	
MF: 2187,5	2182	2174,5
Και HF: 4207,5	4125	4177,5
6312	6215	6268

8414,5	8291	8376,5
12577	12290	12520
16804,5	16420	16695

Σημείωση 10

Στην Ζώνη HF/DSC είναι απαραίτητη η ακρόαση στο 8414,5 KHz και σε άλλες Ζωνες (BANDS) (τουλάχιστον άλλη μία) ανάλογα με την εκάστοτε Κλήση, Απόσταση, Ακουστικότητα κλπ.

Επιβεβαίωση λήψης «ACKNOWLEDGMENT RECEIPT» σε ψηφιακή (DSC) κλήση ΚΙΝΔΥΝΟΥ κάνει ο παράκτιος με ψηφιακή DSC διαδικασία.

Με ψηφιακή (DSC) διαδικασία, εφ' όσον και όταν κρίνεται απαραίτητο, τα πλοία τα έχοντα λάβει την κλήση ΚΙΝΔΥΝΟΥ, **προβαίνουν σε «ΑΝΑΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΤΗΣ ΚΛΗΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ» η οποία δι**ενεργείται στις ίδιες συχνότητες που λαμβάνει χώρα και η ΚΛΗΣΗ και η ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.

ΠΡΟΣΟΧΗ! Στις απαιτούμενες επιλογές για την «ΑΝΑΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΤΗΣ ΚΛΗΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ» εισάγεται και το MMSI του ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ.

Επιβεβαίωση της ψηφιακής (DSC) «ΑΝΑΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΚΛΗΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ» από τα πλοία που θα την λάβουν (ΤΗΝ ΑΝΑΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ), γίνεται επίσης ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΑ (ή ΤΗΛΕΤΥΠΙΚΑ) και όχι με ψηφιακή DSC διαδικασία στις συχνότητες ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Η χρήση των συχνοτήτων κλήσης ΚΙΝΔΥΝΟΥ και ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ, αφορούν Προτεραιότητες ΚΙΝΔΥΝΟΥ, ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.

Για τις περιπτώσεις Κλήσεων άλλης προτεραιότητας «ROUTINE» και «SHIP'S BUSINESS», υπάρχουν εκχωρημένες οι αντίστοιχες συχνότητες για ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ (PUBLIC CORRESPONDENCE).

ΑΞΙΟΣΗΜΕΙΩΤΗ ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ

Επισημαινεται ότι οι υπαρχουσες στα MENU των συσκευων των πλοιων

''ΦΥΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ'' (π.χ. Πυρκαια, Διαρροη, Προσκρουση, κ.λ.π.), αφορουν και επιλεγονται μονον στις Προτεραιοτητες ΚΙΝΔΥΝΟΥ (DISTRESS).

12] ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΗΣΕΩΝ ΡΟΥΤΙΝΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ

(ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ ΓΙΑ ΔΗΜ. ΑΝΤ/ΣΗ)

Σε γενικές γραμμές οι θεμελιώδεις λειτουργικές διαδικασίες για τη διεκπεραίωση Δημόσιας Ανταπόκρισης τόσο στο DSC όσο και στο INMARSAT, σε σύγκριση με τις διαδικασίες για τις Κλήσεις ΚΙΝΔΥΝΟΥ παραμένουν ίδιες.

1) ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΣΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Ανάλογα με τις δυνατότητες των συσκευών DSC ή INMARSAT που διαθέτομε στο πλοίο και την Επίγεια, Παράκτια ή και Δορυφορική υποδομή (για DSC είτε INM) για την περιοχή που βρισκόμαστε, επιλέγομε π.χ. STANDARD -Β ή -C, Ραδιοτηλεφωνία ή Ραδιοτηλετυπία, Συμβατή Τηλεφωνία ή DSC κλπ.

2) ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΖΩΝΗΣ

Σχετικά με την κατανομή ζωνών, περιοχών συχνοτήτων και συχνοτήτων και

για την Δημ. Ανταπόκριση βλέπε Κεφάλαια: «ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΟΥ GMDSS» και «ΚΑΤΑΝΟΜΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΣΤΟ GMDSS».

3) ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΚΛΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ

Και στην Δημ. Ανταπόκριση οι συχνότητες για την Κλήση είναι συγκεκριμένες και εκπομπής πλοίου και λήψης, βλέπε Κεφάλαιο

«ΚΑΤΑΝΟΜΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΣΤΟ GMDSS».

ΠΡΟΣΟΧΗ! Μόνον στην περιοχή συχνοτήτων VHF, ο δίαυλος (CHANNEL 70) παραμένει για ΕΚΠΟΜΠΗ της Αυτόματης (ψηφιακής) κλήσης και για ΔΗΜ. ΑΝΤ/ΣΗ (όπως και για κλήση ΚΙΝΔΥΝΟΥ).

Στο DSC: Σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης της συσκευής μας, θέτομε τις αντίστοιχες με την περιοχή, ζώνη κλπ. συχνότητες πλοίου εκπομπής και λήψης.

Σημείωση 1

Όταν πρόκειται για κλήση σε άλλο πλοίο θέτομε και τις προτεινόμενες συχνότητες εργασίας.

Στο INMARSAT:

Και στη Δημ. Ανταπόκριση, δεν τίθενται στο SES χειροκίνητα οι συχνότητες, αλλά είναι εκ κατασκευής προεπιλεγμένες.

Σημείωση 2

Η ρύθμιση για την προσαρμογή στον κοινό δίαυλο σηματοδότησης με TDMØ και TDM1 χρειάζεται και εδώ.

Εννοείται στο SES ότι ο καθορισμός της επικοινωνίας ως Δημ. Ανταπόκρισης, διενεργείται από τις άλλες επιλογές π.χ. «ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ» κλπ.

4) ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΑΞΗΣ ΕΚΠΟΜΠΗΣ

Ανάλογα με την συσκευή, περιοχή συχνοτήτων, ζώνη κλπ., ελέγχομε ώστε όπου από τις συσκευές μας η εισδοχή της Τάξης Εκπομπής δεν τίθεται αυτόματα, επιλέγομε την κατάλληλη τάξη Εκπομπής, χειροκίνητα,

και

5) ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ «ΡΟΥΤΙΝΑΣ»

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Εδώ διαφοροποιείται και στο DSC και στο INMARSAT η Προτεραιότητα της Κλήσης.

Για Δημ. Ανταπόκριση επιλέγομε είτε ΡΟΥΤΙΝΑ (ROUTINE) είτε Υπηρεσιακή Ανταπόκριση πλοίου (SHIP'S BUSINESS).

6) ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΚΛΗΣΗΣ

Στο DSC, έχομε πληθώρα Ατομικών και Ομαδικών Κλήσεων για την Δημ. Ανταπόκριση.

Στο INMARSAT η δυνατότητα κλήσης από SES, αφορά μόνον ΑΤΟΜΙΚΗ (INDIVIDUAL) κλήση προς LES ή Συνδρομητή INMARSAT, ειτε άλλο πλοιο
με SES (βλέπε Κεφάλαιο : «ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΛΗΣΕΩΝ ΣΤΟ GMDSS».)

7) ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

Α) ΣΤΟ DSC

Επιλέγομε το ID του σταθμού CRS που καλούμε για Δημ. Ανταπόκριση
εφ΄ όσον πρόκειται για κλήση προς CRS.

Β) ΣΤΟ INMARSAT

1) Επιλέγομε (Κλήση) LES

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Εφ' όσον κάνομε χρήση κάποιας Υπηρεσίας του INMARSAT, ελέγχομε για τον Κωδικό για Αίτηση κάποιας από τις παρεχόμενες από τον LES Υπηρεσίες, αμέσως μετά την απάντηση από τον LES, GA+ (Για Τηλετυπία) είτε ηχητικό σήμα ετοιμότητας (Για Τηλεφωνία), **:**

2) Επιλέγομε τον ΚΩΔΙΚΟ της Αιτούμενης Υπηρεσίας (βλέπε σχετικά Πίνακα με τις Παρεχόμενες [TWO DIGIT ACCESS CODE] Υπηρεσίες
του INMARSAT),

3) Όταν απαντήσει η Αιτούμενη Υπηρεσία διενεργείται η Ανταπόκριση.

Σημείωση 3

Η επιλογή ΚΩΔΙΚΟΥ ØØ = Αυτόματη Κλήση, είναι επιλογή Αίτησης της (Υπηρεσίας) Αυτόματης Σύνδεσης με Καλούμενο.

ΑΙΘΟΥΣΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

LAND EARTH STATION (LES) INMARSAT


8) ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΛΟΥΜΕΝΟΥ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

Α) Στο DSC

Εδώ, επειδή σε κάθε περίπτωση Κλήσης διαφέρουν οι επί μέρους επιλογές, λεπτομερώς για Κλήσεις προς Συνδρομητή DSC, πλοίο DSC, Σύνδεση μέσω CRS-DSC στο Τηλεφωνικό Δίκτυο (ΑΤΟΜΙΚΕΣ ΚΛΗΣΕΙΣ), είτε για Κλήσεις ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΑ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ, ΣΤΟΛΟΥ, ΠΕΡΙΟΧΗΣ ή ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (ΟΜΑΔΙΚΕΣ ΚΛΗΣΕΙΣ) βλέπε σχετικό άλλο Κεφάλαιο του βιβλίου, για τις ΑΤΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΜΑΔΙΚΕΣ ΚΛΗΣΕΙΣ ΜΕΣΩ DSC, καθώς και στο Κεφάλαιο «ΔΙΑΔΙΚΑΣΕΣ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ DSC».

Β) Στο INMARSAT

α) Για καλούμενο TELEX ή ΤΗΛΕΦΩΝΟ Συνδρομητή INMARSAT (Ξηράς) πάντοτε επιλέγομε:

1) ØØ = Αυτόματη Κλήση
2) Κωδικό χώρας Καλούμενου TELEX ή ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ
3) Αριθμό καλούμενου TELEX ή ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ

β) Για καλούμενο I.D. πλοίου SES επιλέγομε:

1) ØØ = Αυτόματη Κλήση

2) Κωδικό ΟΚΕΑΝΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

3) Το I.D. του καλούμενου πλοίου SES

Σημείωση 4

Το I.D. είναι ο Διακριτικός Αριθμός Κλήσεως που διαθέτει κάθε πλοίο με σταθμό SES (SHIP EARTH STATION)- ΕΠΙΓΕΙΟ ΣΤΑΘΜΟ ΠΛΟΙΟΥ- του συστήματος INMARSAT.

.

13] ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ DSC

α] ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ - ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ - ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΜΑΔΙΚΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ ΣΤΟ DSC ΚΑΙ ΣΤΟ INMARSAT

Σημείωση 1

Όπως σε γενικές γραμμές αναφέρεται στο σύνολο των βασικών επιλογών,
(βλέπε σχετικά Κεφάλαιο για «ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΛΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ, ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΡΟΥΤΙΝΑΣ»), και σύμφωνα με τις εκάστοτε οδηγίες χρήσης των συσκευών μας, στην ενότητα αυτή δίνεται έμφαση στην διενεργεια των διαδικασίων εκείνων, που είναι ΠΑΓΙΕΣ σε κάθε περιπτωση Ατομικών ή Ομαδικών κλήσεων που παρατίθενται αναλυτικά.

Εννοείται ότι με τις ΠΑΓΙΕΣ αυτές εντολές, καθορίζομε από κάθε άποψη την ΦΥΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΚΛΗΣΗΣ, τον ΤΥΠΟ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ (Ταξη Εκ πομπης) κλπ. γιακάθε κλήση που κάνομε. Εάν είναι δηλαδη ΚΙΝΔΥΝΟΥ ή ΡΟΥΤΙΝΑΣ, εάν είναι λ.χ. ΑΤΟΜΙΚΗ, ΟΜΑΔΙΚΗ ειτε ΓΕΝΙΚΗ Κληση, εαν αφορά ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ

ειτε ΣΥΜΒΑΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΙΑ ή ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΤΥΠΙΑ κλπ.

Σημείωση 2

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Οποιουδήποτε χαρακτήρα (ΓΕΝΙΚΗ ή ΟΜΑΔΙΚΗ) κλήση και αν επιλέξομε για κλήση ΚΙΝΔΥΝΟΥ, φροντίζομε να κάνομε χρήση των Συχνοτήτων Κλήσης ΚΙΝΔΥΝΟΥ, ανάλογα.

Επίσης κατά τον ίδιο τρόπο ελέγχομε οποιουδήποτε χαρακτήρα Κλήση για ΔΗΜ. ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ, έτσι ώστε να θέσομε τις ανάλογες συχνότητες για την κλήση αυτή.

Σημείωση 3

ΠΡΟΣΟΧΗ! Στην παρούσα ενότητα παρατίθενται τύποι ΑΤΟΜΙΚΩΝ και ΟΜΑΔΙΚΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ που διενεργούνται με Αυτοματοποιημένο τρόπο, τόσο στο INMARSAT όσο και στο DSC.

Σε όλες όμως τις περιπτώσεις, θα πρέπει να έχομε υπ' όψην ότι :

α) Οι συμβατού τρόπου ΚΛΗΣΕΙΣ (Μη ALERTING) και στο INMARSAT και στο DSC, εμπεριέχονται **σαν κλησεις συνακολουθης διαδικασιας των Αυτοματοποιημένων κλήσεων**, αφού απαρτίζουν στην πραγματικότητα, το περιεχόμενο των επικοινωνιών επαφής, στις συχνότητες Ανταποκρισεως.

β) Σε κάθε περίπτωση που ενδεχόμενες δυσμενείς συνθήκες, βλάβες συσκευών, κλπ. το επιβάλλουν, η διενέργεια αναγκαιουσών

κλήσεων, με τον συμβατό (μη Αυτοματοποιημένο) τρόπο (όπου αυτό είναι δυνατό να επιτευχθεί), σαφώς και είναι δυνατόν να πραγματοποιείται, με την προϋπόθεση βέβαια της τήρησης των ισχυόντων Κανονισμών επικοινωνιών.

Σημείωση 4

Η επιβεβαίωση της Λήψης, όπου δεν αναφέρεται, στις παρακάτω περιπτώσεις ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΜΑΔΙΚΩΝ Κλήσεων, θεωρείται αυτονόητα σαν ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ, ανάλογα με την εκάστοτε κλήση, και σε συνάρτηση πάντοτε και με τις οδηγίες χρήσης των συσκευών που ένα πλοίο διαθέτει, είτε στο DSC είτε στο INMARSAT.

Σημείωση 5

Υπενθυμίζεται ότι ανάλογα με την περίπτωση της κλήσης, καθώς επίσης και ανάλογα και με τις δυνατότητες και τον τύπο των συσκευών που διαθέτομε, ελέγχομε πάντοτε ώστε να διενεργούνται οι ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ κάθε Κλήσης, ΕΙΤΕ με αυτοματοποιημένη διαδικασία, ΕΙΤΕ (ελέγχομε) όπου χρειάζεται, να εισάγονται χειροκίνητα.

β] ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΩΝ ΚΑΘΕ ΨΗΦΙΟΥ, ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΚΩΔΙΚΩΝ ΚΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ, ΣΤΟ DSC ΚΑΙ ΣΤΟ INMARSAT ΤΟΥ GMDSS

Σχετικα με τους συμβολισμους και την συγκροτηση των ψηφιων, των Κωδικων Κλησης και Αναγνωρισης Πλοιων και Παρακτιων του GMDSS, πρεπει να γνωριζομε τα εξης :

α) Σε κάθε MMSI – MARITIME MOBILE SERVICE IDENTIFY ((Κωδικός) Αναγνώρισης Κινητής Ναυτικής Υπηρεσίας), υπάρχει ο **MID** - MARITIME IDENTIFICATION DIGITS (Στοιχεία Ναυτικής Αναγνώρισης).

Αυτά αποτελούν τους τρεις (3) πρώτους αριθμούς, για MMSI κάθε πλοίου με DSC και αντιπροσωπεύουν (προσδιορίζουν) την χώρα αδειοδότησης/ελέγχου του Σταθμού DSC του πλοίου.

β) Οι Κωδικοι ID των παρακτίων CRS – DSC (DSC Ξηράς), (που είναι οι αντιστοιχοι MMSI των πλοιων), **έχουν πριν από τον MID δύο (2) μηδενικά** ενώ οι MMSI των ομάδων (GROUP CALL) Κλήσης των πλοίων, τόσο των πλοίων Εθνικότητας, όσο και των πλοίων ομαδας, **έχουν (πριν από τον MID), ένα (1) μηδενικό.**

γ) Οι υπόλοιποι (επομενοι μετα από τον **MID**) αριθμοί, τόσο για τα MMSI των πλοίων, [είτε μεμονωμένων είτε ομάδων πλοίων], όσο

και οι Κωδικοι των Σταθμών DSC Ξηράς, έχουν εκχωρηθεί από τους προς τούτο αρμόδιους Οργανισμούς, για την κλήση και αναγνώρισή τους.

δ) Οι MID (Κωδικοί χώρας), υπάρχουν αντίστοιχα και στους I.D. κλήσης/αναγνώρισης των Σταθμών INMARSAT -B, -C, -M., κ.α.

Ετσι σε γενικες γραμμες εχομε **:**

Στο DSC :

1) -- το MMSI των Πλοιων:

MIDXXXXXX (9ψήφιο) (239573414)

οπου:

α) MID = ο κωδικός (τρία ψηφία) αναγνώρισης της χώρας αδειοδότησης
(π.χ. 237561492)

β) XXXXXX = ο αποκλειστικός κωδικός (από έξι ψηφία) του συγκεκριμένου πλοίου του φέροντος εγκατάσταση DSC

γ) Ø MID XXXXX (το μονό Ø στην αρχή του MMSI, υποδηλώνει ομάδα πλοίων)

2) -- το ID των Παρακτιων :

δ) ØØ MID XXXX (τα δύο ØØ (μηδενικά) υποδηλώνουν Παράκτιο)

ΑΞΙΟΣΗΜΕΙΩΤΗ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ

Όλα τα RCC (ΚΕΝΤΡΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ), εκτος από τον εκχωρημενο τους αριθμο Κλησης Τηλεφωνου και Τελεξ, διαθετουν και Κωδικο Κλησης (ID) για το DSC, **αναλογο με αυτόν (τον MMSI) των πλοιων, που αρχιζει απο τον MID [τον τριψηφιο δηλαδη Κωδικο της χωρας], και αλλα εξι ψηφια (είναι και αυτος ο κωδικος εννεαψηφιος).**

Στο INMARSAT,
το I.D (Πλοιων :

XMID XXXXXX (9ψήφιο) (π.χ. 423759426)

οπου:

α) X = (ο κωδικος του τυπου εγκαταστασης INMARSAT του Πλοιου)

Όταν πρόκειται για:

INMARSAT-B τότε σαν πρώτο ψηφίο υπάρχει το 3

INMARSAT-C τότε σαν πρώτο ψηφίο υπάρχει το 4

I

NMARSAT FLEET F77 τότε σαν πρώτο ψηφίο υπάρχει το 76 (για τηλεφωνία)

ενώ INMARSAT FLEET F77 τότε σαν πρώτο ψηφίο υπάρχει το 60 (για DATA (δεδομένα))

β) MID = ο κωδικός (τρία ψηφία) αναγνώρισης της χώρας αδειοδότησης

(π.χ. X 237 XXXXX ειτε X 239 XXXXX για την Ελλαδα)

γ) XXXXXX = ο αποκλειστικός κωδικός (από έξι ψηφία) του συγκεκριμένου πλοίου του φέροντος εγκατάσταση INMARSAT

το I.D (Παρακτιων)

Όταν πρόκειται για INMARSAT -C **:**

KXX (3ψήφιο) (π.χ. 221)

οπου:

K = ο Κωδικος χαρακτηρισμου της Ωκεανικης περιοχης του Παρακτιου

XX = Κωδικος του συγκεκριμμενου Παρακτιου, ο ιδιος για ολες τις ωκεανικες περιοχες

(π.χ. Κωδικοι του ιδιου παρακτιου :

για AOR- E = 121
για AOR-W = 021
για IOR = 321
για POR = 221)

Όταν πρόκειται για INMARSAT πλοιου διαφορων τυπων, εκτος INM –C :

XXX (3ψήφιο) (π.χ. 306)

οπου:

XXX = Κωδικος αποκλειστικος για κάθε Παρακτιο ο ιδιος για ολες
τις ωκεανικες περιοχες
(π.χ. AOR- E = 306, AOR-W = 306, IOR = 306, POR = 306)

γ] ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΕΠΙΛΟΓΙΚΗΣ ΚΛΗΣΗΣ (ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ)

Κατά την διενέργεια κάθε φύσεως κλήσης DSC, σαν απαραίτητες προϋποθέσεις, υπάρχουν τα στοιχεία που απαρτίζουν το ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΠΙΛΟΓΙΚΗΣ ΚΛΗΣΗΣ.

ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΟΥ ΒΑΣΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΕΠΙΛΟΓΙΚΗΣ ΚΛΗΣΗΣ

Τελείες Συγχρονισμού	Συγχρονισμός Φάσης	Χαρακτηρισμός Κλήσης	Ταυτότητα Καλούμενου	Κατηγορία Κλήσης	Κωδικος καλούντος πλοιου
POT PATERN	PHASING SEQUENCE	FORMAT SPECIFIER	MMSI ή ADDRESS	CATEGORY	SELF IDENTIFICATION

Μήνυμα 1	Μήνυμα 2	Μήνυμα 3	Μήνυμα 4	....	Τέλος σειράς	Χαρακτήρας Ελέγχου Λάθους
Φύση Κινδύνου	Συντεταγμένες Κινδύνου	Ώρα Κινδύνου	Είδος Επακόλουθης Επικοινωνίας			
NATURE OF DISTRESS	DISTRESS COORDINATES	TIME OF DISTRESS	KIND OF SUBSEQUENT COMMUNICATION		END OF PROCEDURE	ERROR CHECK CHARACTER

δ] ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΗΣ ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΕΠΙΛΟΓΙΚΗΣ ΚΛΗΣΗΣ

1) ΤΕΛΕΙΕΣ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ

Σήμα εκπομπής τελειών από τον πομπό του καλούντος, για την μεταφορά του καλούμενου ακροώμενου δέκτη, από την διερεύνηση, στον συντονισμό στην λήψη της κλήσης που θα ακολουθήσει.

2) ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΦΑΣΗΣ

Σήμα συγχρονισμού των συσκευών καλούντος και καλούμενου και προετοιμασία των δεκτών για λήψη από πομπούς ψηφιακής επιλογικής κλήσης.

3) ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΚΛΗΣΗΣ (FORMAT SPECIFIER)

Επιλογή του χαρακτήρα της Κλήσης από το «MENU»:

1) ΚΛΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ
2) ΓΕΝΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
3) ΚΛΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
4) ΕΠΙΛΟΓΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΠΡΟΣ ΕΝΑΝ ΣΤΑΘΜΟ
5) ΚΛΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΜΙΑΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
6) ΚΛΗΣΗ (ΜΕΣΩ ΔΙΚΤΥΟΥ DSC) ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΟΥ ΤΟΥ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΥ ή ΤΗΛΕΤΥΠΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

4) ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΚΑΛΟΥΜΕΝΟΥ (MMSI ή ΚΩΔΙΚΟΥ ADDRESS)

Η ταυτότητα του καλούμενου σταθμού ή των καλούμενων σταθμών (δηλαδή το MMSI ή συγκεκριμμενα στοιχεία προορισμού της κλήσης, όπως λ.χ. στην επιλογή πλοίων γεωγραφικής περιοχής, οι συντεταγμένες αυτής κ.λ.π.).

5) ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ (CATEGORY)

Είναι η κατηγορία (Φύση και Προτεραιότητα) των κλήσεων:

1) ΚΙΝΔΥΝΟΥ (DISTRESS)
2) ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ (URGENT)
3) ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (SAFETY)
4) ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΠΛΟΙΟΥ (SHIP'S BUSINESS)
5) ΡΟΥΤΙΝΑΣ (ROUTINE)

6) ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΑΛΟΥΝΤΟΣ (SELF IDENTIFICATION)

Ο κωδικός MMSI του εκπέμποντος την κλήση σταθμού.

ε] ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ 1- 4 (MESSAGES)

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Το περιεχόμενο και η σημασία των MESSAGES διαφέρει στις κλήσεις φύσης ΚΙΝΔΥΝΟΥ έναντι των κλήσεων φύσης ΡΟΥΤΙΝΑΣ.

Α) ΚΛΗΣΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΜΗΝΥΜΑ 1

Περιέχεται η ΦΥΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ με επιλογή από το MENU:

ΠΥΡΚΑΓΙΑ	FIRE/EXPLOSION
ΔΙΑΡΡΟΗ	FLOODING
ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	COLISION
ΠΡΟΣΑΡΑΞΗ	GROUNDING
ΚΛΗΣΗ, ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΑΝΑΤΡΟΠΗΣ	LISTING, DANGER OF CAPSIZING
ΒΥΘΙΣΗ	SINKING
ΠΑΡΑΣΥΡΟΜΕΝΟ	DISABLED AND DRIFTING
ΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	UNDESIGNATED DISTRESS
ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗ	ABANDONING SHIP
ΕΚΠΟΜΠΗ EPIRB	EPIRB'S TRANSMITION
ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ	PIRACY

ΜΗΝΥΜΑ 2

Περιέχει τις συντεταγμένες της θέσης του κινδυνεύοντος με την εκπομπή
10 ψηφίων.

Το πρώτο (1) ψηφίο συμβολίζει το τεταρτημόριο (της υδρογείου) στο όποιο ευρίσκεται το στίγμα κινδύνου, με βάση τον κώδικα:

[0 = ΒΑ, 1 = ΒΔ, 2 = ΝΑ, 3 = ΝΔ]

Τα (4) τέσσερα ακόλουθα ψηφία αφορούν το γεωγραφικό πλάτος (μοίρες και πρώτα λεπτά).

Τα υπόλοιπα (5) πέντε ψηφία, το γεωγραφικό μήκος (μοίρες και πρώτα λεπτά).

ΜΗΝΥΜΑ 3

Περιέχει την ώρα που το πλοίο ευρίσκετο στο παραπάνω στίγμα κινδύνου με την εκπομπή 4 ψηφίων.

$1^{ο}$ και $2^{ο}$ ψηφίο αφορούν την ώρα.

$3^{ο}$ και $4^{ο}$ ψηφίο τα πρώτα λεπτά.

ΜΗΝΥΜΑ 4

Περιέχει την (τάξη εκπομπής) επιθυμητή επικοινωνία που θα επακολουθήσει στην ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.

Β) ΚΛΗΣΕΙΣ ΡΟΥΤΙΝΑΣ

Το περιεχόμενο των ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ (MESSAGES 1 - 4) σε κλήσεις ΡΟΥΤΙΝΑΣ διαφέρει.

Χρησιμοποιούνται μόνον τα MESSAGES 1 και 2 με τον εξής τρόπο:

ΜΗΝΥΜΑ 1

Περιέχει τον προσδιορισμό του είδους της επικείμενης επικοινωνίας, Ραδιοτηλεφωνία ή Ραδιοτηλετυπία ή εκπομπή δεδομένων (τάξη εκπομπής).

ΜΗΝΥΜΑ 2

Περιέχει τον ορισμό της συχνότητας για την διεξαγωγή επικείμενης επικοινωνίας.

ΤΕΛΟΣ ΣΕΙΡΑΣ (END OF SEQUENCE)

Περιέχει την εκπομπή «ΤΕΛΟΣ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ» που προσδιορίζει:

1) Αναμένεται ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ ΚΛΗΣΗΣ «ACKNOWLEDGMENT RECEIPT» στην εκπεμπόμενη κλήση.

και

2) Αν το προαναφερόμενο μήνυμα είναι κλήση αρχική, η απάντηση σε λήψη προηγούμενης κλήσης.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΛΑΘΟΥΣ
(ERROR CHECK CHARACTER)

Περιέχει εκπομπή σήματος (ενός χαρακτήρα) για έλεγχο λάθους στην κλήση.

στ] ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΧΕΙΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΗΣ ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΕΠΙΛΟΓΙΚΗΣ ΚΛΗΣΗΣ

Το περιεχόμενο του πλαισιου της Ψηφιακής Κλήσης, ανάλογα με την περίπτωση κάθε κλήσης και με τον τύπο των συσκευών που διαθέτομε αποτελείται από παραμέτρους:

(α) ΜΟΝΙΜΕΣ σε όλες τις περιπτώσεις των επιλογικών κλήσεων, όπως π.χ. η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΑΛΟΥΝΤΟΣ, τα σήματα ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ κλπ.

και

(β) ΜΕΤΑΒΑΛΛΟΜΕΝΕΣ ανάλογα με το είδος κάθε κλήσεως, όπως π.χ. ο ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΛΗΣΗΣ, η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΚΑΛΟΥΜΕΝΟΥ κλπ.

Επίσης ανάλογα με τον τρόπο εισδοχής, έχομε παραμέτρους:

(α) ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΗΣ εισδοχής όπως π.χ. η ταυτότητα του Καλούμενου,

(β) ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ επιλογής, όπου ανάλογα με την περίπτωση κάθε κλήσεως και με τον τύπο των συσκευών μας, οι συσκευές μας, αναγνωρίζοντας συγκεκριμένες επιλογές, που χειροκίνητα εισάγομε, διαθέτουν -εκ κατασκευής- σύστημα αυτόματης προεπιλογής ορισμένων εκ των υπολοίπων παραμέτρων.

π.χ. κατά την θέση σε λειτουργία Κλήσης ΚΙΝΔΥΝΟΥ με το BUTTON DISTRESS, στην πραγματικότητα θέτομε ταυτοχρονα την «ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ DISTRESS» (ΚΙΝΔΥΝΟΥ).

Οι συσκευές μας αναγνωρίζουν την επιλογή αυτή και ενεργοποιούν Αυτόματα επιλογή σειράς άλλων παραμέτρων, όπως π.χ. ο χαρακτηρισμός της Κλήσης τίθεται «ΓΕΝΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΠΡΟΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ», η συχνότητα εκπομπής τίθεται στην συχνότητα ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ κλπ.

(γ) ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ, δια προσαρμογής (INTERFACE) της συσκευής μας, σε λειτουργική σύζευξη και συνεργασία με άλλα ναυσιπλοϊκά κ.α. όργανα του πλοίου, οπως π.χ. οι επιλογές «ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ» (το στίγμα δηλαδή του κινδυνεύοντος πλοίου), ή ΩΡΑ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ, από το GPS.

<u>Σημείωση 6</u> Είναι δυνατόν, ανάλογα και με τον τύπο των συσκευών που διαθέτομε, ειτε (αναλογα) με ιδιαζουσες επικρατουσες συνθηκες, οπως λ.χ. βλαβες κ.λ.π., οι περιπτώσεις των παραμέτρων **γ)** να μην εισάγονται μέσω προσαρμογής (INTERFACE) με τα ναυσιπλοϊκά όργανα του πλοίου. Οπότε εννοείται ότι εισάγονται και οι απαραίτητες παράμετρες αυτές, χειροκίνητα.

ζ] ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ -ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ- ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ MRS-DSC

(INDIVIDUAL CALLS FROM MRS-DSC)

1) ΠΡΟΣ CRS

(Α) Κλήση προς CRS για ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ

1) Επιλέγομε το ID του καλούμενου CRS.

2) Επιλέγομε (για την Κλήση για ΔΗΜ. ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ) τις εκχωρημένες συχνότητες της Αυτόματης (Ψηφιακής) Κλήσης, ΕΚΠΟΜΠΗΣ και ΛΗΨΗΣ (για το πλοίο μας).
(βλέπε ΚΕΦΑΛΑΙΟ: «ΚΑΤΑΝΟΜΕΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΣΤΟ GMDSS»)
Και τις αντίστοιχες δηλαδη συχνότητες που έχουν εκχωρηθεί, για να απαντήσει επιβεβαιώνοντας την λήψη της κλήσης μας ο CRS (Ψηφιακά).

3) Μόλις λάβομε το σήμα της ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗΣ ΛΗΨΗΣ (ACKNOWLEDGMENT RECEIPT) από τον CRS [εάν δεν έχομε προτείνει εμείς συχνότητες εργασίες -ΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ, ΠΕΡΙΜΕΝΟΜΕ ΝΑ ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ Ο CRS], ο CRS μας προτείνει (ψηφιακά) συχνότητες εργασίας (QSW) και μεταφερόμαστε εκεί, καλών και Καλούμενος, (Πλοίο και CRS).

4) Εκεί (QSW), δια φωνής (ή δια τηλετυπίας) αιτούμε την επιθυμητή επικοινωνία και διενεργείται πλέον η ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ.

Παράδειγμα (1)

ΣΥΧΝΟΤΗΤΕΣ (ΠΛΟΙΟΥ) ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΑΝΤ/ΣΗΣ ΣΕ ΖΩΝΗ 8 MHz

ΚΛΗΣΗΣ

ΕΚΠΟΜΠΗΣ --> (ΠΛΟΙΟΥ) ← ΛΗΨΗΣ

8415 KHz 8436,5 KHz

ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΣΗ

ΛΗΨΗΣ ΑΠΟ CES

- (Ορισμός από τον CES Συχνοτήτων Εργασίας)

και - (Μεταφορά εκεί Ψηφιακά - Καλούντος και Καλούμενου)

ΕΡΓΑΣΙΑΣ

8210 KHz --> (ΠΛΟΙΟΥ) ← 8734 KHz

ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΛΗΨΗΣ

5) ΠΡΟΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΗΛΕΤΥΠΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΣΩ DSC

Σε πλοιο με εγκατασταση DSC, γίνεται (μέσω CRS) δυνατή η σύνδεση του πλοίου, με τα Τηλεφωνικά και Τηλετυπικά χερσαια δίκτυα .

1) Επιλέγομε το ID του καλούμενου CRS.

2) Επιλέγομε και σε αυτή την περιπτωση, τις εκχωρημένες συχνότητες ΕΚΠΟΜΠΗΣ και ΛΗΨΗΣ για το πλοίο μας, της Αυτόματης (Ψηφιακής) **Κλήσης** για ΔΗΜ. ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ)

3) Μόλις ληφθεί η κλήση μας από τον CRS, μεταφερόμαστε Αυτόματα στις **συχνότητες εργασίας** που μας έχει ορίσει (ψηφιακά) ο CRS.

4) Επιλέγομε **τον αριθμό του καλούμενου Τηλεφώνου ή TELEX** του Συνδρομητή

5) Έχοντας εννοειται διευκρινίσει το είδος επικοινωνίας και την τάξη εκπομπής, μας συνδέει αυτόματα ο CRS με τον καλούμενο Συνδρομητή.

6) Εκεί (QSW) διεξάγεται η Τηλεφωνική ή Τηλετυπική ΔΗΜ. ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ.

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Όταν κατά την διάρκεια όλης της διαδικασίας Κλήσης και Εργασίας, χρειάζονται αλλαγές των παραμέτρων των επιλογών μας, (π.χ. ταξης εκπομπης, κ.λ.π.) ελέγχομε και φροντίζομε έτσι ώστε είτε Αυτόματα είτε χειροκίνητα να αλλάζουν σωστά.

4) ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΟ ΜΕ ΣΤΑΘΜΟ MRS- DSC

Σημείωση 11

Η κλήση για ΔΗΜ. ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ πλοίου προς πλοίο με DSC, διαφέρει από την κλήση πλοίου προς ξηρά από το ότι εδώ χρησιμοποιούνται συχνότητες INTERSHIP.

1) Επιλέγομε το ID του επιλεγομενου CRS

2) Επιλέγομε το MMSI του καλούμενου πλοίου.

3)Επιλέγομε συχνότητες (ψηφιακής) κλήσης, συχνότητες κλήσης πλοίου-πλοίου για ΔΗΜ. ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ (βλέπε πίνακες «ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ GMDSS»).

4) Επιλέγομε από τις συχνότητες εργασίας INTERSHIP (τις προτεινόμενες από εμάς) προς το καλούμενο πλοίο.

5) Μόλις λάβομε την επιβεβαίωση λήψης από τον καλούμενο, μεταφερόμαστε Αυτόματα (Ψηφιακά) στις συχνότητες εργασίας, καλόν και καλούμενο πλοίο.

6) Εκεί (QSW) διεξάγεται η ΔΗΜ. ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ.

η] ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ -ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ- ΟΜΑΔΙΚΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΠΛΟΙΟ MRS-DSC

(GROUP CALL FROM MRS-DSC)

1) ΠΡΟΣ *ΠΛΟΙΑ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ (NATIONALITY CALL)*

==========

Σημείωση 12 Σαν NATIONALITY CALL (η FLAG CALL), εννοούνται κλήσεις προς πλοία συγκεκριμένης εθνικότητας (της σημαιας) που φερουν τα καλουμενα αυτά πλοια

Σημείωση 13

Ένα πλοίο MRS-DSC είναι δυνατόν να κληθεί με τον MMSI στο DSC με τους παρακάτω τρόπους:

α) Με το ατομικό του MMSI μέσω ΑΤΟΜΙΚΗΣ (INDIVIDUAL) Κλήσης.

β) Με το MMSI της Εθνικότητας της σημαίας που φέρει το πλοίο.

γ) Με το MMSI (εάν διαθέτει) της ομάδας ή εταιρείας κλπ. που ανήκει.

Σημείωση 15 Ο βασικός καθορισμός της κλήσης σαν NATIONALITY CALL ειτε σαν GROUP CALL γίνεται από την σύνθεση του MMSI (από τα αποτελούντα το MMSI ψηφία).

Έτσι έχομε:

NATIONALITY CALL (η FLAG CALL)

1) Επιλέγομε σαν πρώτο ψηφίο του MMSI

Ø = Επιλογή ομαδικης κλησης πλοίων DSC

2) Επιλέγομε το $2^{ο}$, $3^{ο}$ και $4^{ο}$ ψηφίο του MID **(Κώδικας Κλήσεως ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ)** (MID = MARITIME (NATIONALITY) IDENTIFY)

των πλοίων

π.χ. 0237
και 0239 } **για Ελληνικά πλοία**

3) Επιλέγομε τα 5 (πέντε) τελευταία ψηφία, τον συγκεκριμμενο εκχωρημένο Κωδικό Κλήσης DSC για την ομαδικη κληση των πλοιων αυτης της συγκεκριμμενης Εθνικοτητας.

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Τα ψηφία Κωδικών Κλήσης Εθνικότητας πλοίων DSC, είναι δυνατόν να προέρχονται από ΜΙΑ ΣΕΙΡΑ ψηφίων MID αλλά και ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ

(λ.χ. 0237 και 0239).

Είναι ψηφία Κωδικών Κλήσης αντίστοιχα με τα Διακριτικά Κλήσης πλοίων (τα CALL SIGN), που συχνά συγκροτούνται από ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ της μιας σειράς Κωδικών Ψηφίων ή χαρακτήρων (π.χ. για τα Ελληνικά πλοία είναι εκχωρημένες οι σειρές SV_ _ και J4_ _).

2*) ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΑ ΟΜΑΔΑΣ (GROUP CALL)*

1) Επιλέγομε Ø , σαν πρώτο ψηφίο του MMSI.

Ø = Επιλογή πλοίου ή πλοίων

2) Επιλέγομε $2^{ο}$, $3^{ο}$ και $4^{ο}$ ψηφίο Κωδικό Κλήσης Εθνικότητας πλοίων

π.χ. 0 237

3) Επιλέγομε τα 5 (πέντε) τελευταία ψηφία, τον συγκεκριμμενο εκχωρημένο Κωδικό Κλήσης DSC της ομάδας πλοίων (π.χ. κωδικό εταιρείας 0237 x x x x x x x, όπου x τα ψηφία εκχωρημένου κωδικού της ομάδας πλοίων).

Σημειωση :

Ο πενταψηφιος αυτος επι μερους εκχωρημενος κωδικος αριθμος, (που είναι η απολεξη) του εννεαψηφιου Κωδικου της ομαδας των πλοιων, εκχωρειται από την χωρα αδειοδοτησης των Ραδιοσταθμων Επικοινωνιων των πλοιων αυτων.

2) ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ (GEOGRAPHIC AREA CALL)

==========

ΠΡΟΣΟΧΗ!

(α) - Εδώ η έννοια της (ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ) ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ, δεν είναι απαραιτητα παντοτε ταυτόσημη με τις εννοιες **:** Γεωγραφικά

εξ ορισμου οριοθετημένη θαλάσσια περιοχή, π.χ. Μεσόγειος, είτε ΩΚΕΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ , είτε περιοχή NAVAREA.

(β) - Εδώ η (ΘΑΛΑΣΣΙΑ) ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ, ορίζεται κάθε φορά από το εκπέμπον την κλήση πλοίο, προς τα πλοία της περιοχής αυτής, με συγκεκριμένες παραμέτρους οριοθέτησης και εμβέλειας, και είναι δυνατον να αποτελει **:**

1) ειτε περιοχη καποιας από τις περιπτωσεις της παραγραφου **(α)**

2) ειτε περιοχη που την καθοριζει το κινδυνευον εκπεμπον πλοιο με συγκεκριμμενες συντεταγμενες.

<u>Συγκεκριμένα:</u>

Για παραδειγμα της περιπτωσης 2)**:**

Εισάγομε στη συσκευή μας Γεωγραφικό στίγμα με συντεταγμένες συγκεκριμένου Γεωγραφικού Μήκους και Πλάτους, σημειουμένων επί των καθέτων μεταξύ τους Αξόνων Γ. Μήκους και Γ. Πλάτους.

Το Γεωγραφικό Στίγμα ευρίσκεται στο σημείο της Καθέτου Τομής των δύο Αξόνων.

Η περιοχή εκείνη που ορίζεται σαν το ΤΕΤΑΡΤΗΜΟΡΙΟ, που σχηματίζει η περιοχή τομής των δύο καθέτων αυτών Αξόνων, εκτεινόμενη σε επίσης οριζόμενης από τον εκπέμποντα την κλήση εμβέλεια, αφορά την συγκεκριμένη ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ κλήσεως στο DSC.

1) Εισάγομε (σύμφωνα και με τις οδηγίες χρήσης των συσκευών μας) το Γεωγραφικό στίγμα σε Γ. Μήκος και Γ. Πλάτος.

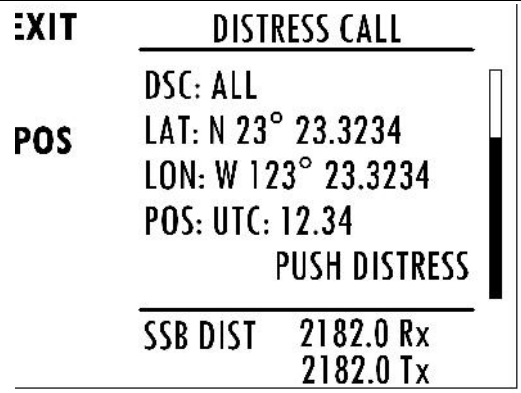
2) Εισάγομε τις αποστάσεις από το στίγμα - ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ (επί του Άξονα Γ. Μήκους) και ΚΑΘΕΤΑ (επί του Άξονα Γ. Πλάτους) σε ναυτικά μίλια ή σε μοίρες, και έτσι καθορίζομε την επιθυμητή εμβέλεια της περιοχής κλήσης.

3) ΠΡΟΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

==========

1) Επιλέγομε χαρακτηρισμό κλήσης «ΠΡΟΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ»

ΟΘΟΝΗ ΚΟΝΣΟΛΑΣ MF-DSC ΜΕ ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΕ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΜΠΗ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΠΡΟΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ



2) **ΠΡΟΣΟΧΗ!**

Έχοντας επιλέξει και τις προαναφερόμενες ΠΑΓΙΕΣ επιλογές (βλέπε «ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ» της ενότητας αυτής) ανάλογα καθορίζομε Φύση, Προτεραιότητα κλήσης κλπ.

Σημείωση 19

3) Στην απλή κλήση «ΠΡΟΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ» Ψηφιακή DSC επιβεβαίωση λήψης κάνει ο παράκτιος.

4) Επιλογές συχνοτήτων και άλλων παραμέτρων (βλέπε σχετικες ενοτητες αναφορικα με ‘‘ ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ (DSC ΚΑΙ INMARSAT) ΣΤΟ GMDSS’’

Σημείωση 20

Η Γενική Κλήση «ΠΡΟΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ» συνιστάται σε περιπτώσεις Κλήσεων ΚΙΝΔΥΝΟΥ.

Ανάλογα με την ΦΥΣΗ της Προτεραιοτητας εάν πρόκειται για:

Α) ΚΙΝΔΥΝΟ

(α) Επιλέγομε τις συχνότητες ψηφιακής (Αυτόματης) κλήσης (ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ) ΚΙΝΔΥΝΟΥ και ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.

(β) Μεταφερόμαστε μετά την επιβεβαίωση λήψης της Κλήσης Αυτόματα (Ψηφιακά) και εκπέμπουν και τα έχοντα λάβει την κλήση σταθμοι και πλοία στη συχνότητα ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Σε περίπτωση που ανάλογα με την κλήση και την συσκευή που διαθέτομε, γίνει «ACKNOWLEDGMENT RECEIPT» από το ΠΡΩΤΟ τυχόν πλοίο από τα καλούμενα που έλαβε την κλήση μας, η συσκευή μας

μεταφέρεται κανονικά από το «ACKNOWLEDGMENT WAITING» στο «ACKNOWLEDGMENT RECEIPT».

Σημείωση 16 Υπενθυμίζεται ότι σε ομαδικές κλήσεις που απευθύνονται και που λαμβάνονται και από πλοία και από παράκτιους σύμφωνα με τους Κανονισμούς, τα πλοία αναμένουν να γίνει ψηφιακά επιβεβαίωση της Κλήσης πρώτα από τον παράκτιο και μετά γίνεται επιβεβαίωση Ραδιοτηλεφωνικά (ή Ραδιοτηλετυπικά) από τα πλοία.

(γ) Στις συχνότητες ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ διενεργείται και η σχετική ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ.

Β) ΕΠΕΙΓΟΝ (URGENCY CALL)

(α) Επιλέγουμε τις συχνότητες Ψηφιακής Αυτόματης Κλήσης Συναγερμού **Κινδύνου** και Ανταπόκριση Κινδύνου.

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Οι συχνότητες για την Κλήση και την Ανταπόκριση Κινδύνου, είναι οι ίδιες με τις αντίστοιχες για της Κλήσης (και Ανταπόκρισης) **ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ** (URGENCY)).

(β) Μεταφερόμαστε (μετά την επιβεβαίωση λήψης της Κλήσης) αυτόματα, στις συχνότητες Ανταπόκρισης Κινδύνου.

Εκεί μεταβιβάζομε είτε τηλεφωνικά, είτε τηλετυπικά, το ΜΗΝΥΜΑ ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ.

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Στα περιεχόμενα στην Κλήση (Συναγερμού) ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ στοιχεία, **εκτός** από εκείνα (τα στοιχεία) που περιέχονται και στις Κλήσεις (Συναγερμού) Κινδύνου:

α) Διακριτικό MMSI Κλήσης του Καλούντος

β) Το στίγμα του Κινδυνεύοντος Καλούντος

γ) Την ώρα Κινδύνου/εκπομπής της Κλήσης

και δ) Την τάξη εκπομπής της επακόλουθης Ανταπόκρισης ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ για

κάθε προκείμενη περίπτωση].

εδώ (στις κλήσεις ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ) διαφοροποιειται **:**

- Η επιλογή της προτεραιότητας (PRIORITY) που εισαγομε ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ (URGENT)

Σημείωση 17

Εδώ (§στ), θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, ότι στις σύγχρονες εγκαταστάσεις DSC των πλοίων, στις περιπτώσεις των Κλήσεων (Συναγερμού) Κινδύνου, είτε ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ με την επιλογή **Μέσου, Περιοχής συχνοτήτων** (MF/HF/VHF) και αντίστοιχα **Ζωνης** (BANDS) (συχνοτήτων) [που θεωρούμε κατάλληλες εκάστοτε], καθώς και με την επιλογή της **Τάξης εκπομπής, των συχνοτητων** της **Ανταπόκρισης Κινδύνου** ή ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ αντίστοιχα, οι συσκευές μας (μετά την Κλήση Συναγερμού), μεταφέρονται αυτόματα στις αντιστοιχες συχνότητες της Ανταπόκρισης Κινδύνου ή ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ.

Σε κάθε περίπτωση ελέγχομε ώστε, είτε με αυτόματη διαδικασία, είτε με προεπιλογή χειροκίνητα:

α) να έχουν επιλεχθεί

β) να έχουν εισαχθεί στην συσκευή μας

και γ) να γνωστοποιείται η μεταφορά των συσκευών DSC, στις κατάλληλες συχνότητες της εκπομπής του Μηνύματος ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ (Ανταπόκρισης)

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Οι περιπτώσεις του χαρακτηρισμού της Κλήσης ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ είναι [για το DSC (MF/HF/VHF)]:

α) Προς άπαντα τα πλοία

β) Προς πλοία Γεωγραφικής Περιοχής

Γ) ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (SAFETY CALL)

Σε ότι αφορά :

1) Τις βασικές διαδικασίες (λειτουργικών χειρισμών) της Κλήσης Σήματος Ασφαλείας
2) Τα περιεχόμενα στην Κλήση Σήματος Ασφαλείας, στοιχεία
3) Την μεταφορά στις συχνότητες Εκπομπής του Μηνύματος Ασφαλείας Ανταπόκρισης
4) Τις χρησιμοποιούμενες συχνότητες αντίστοιχα
5) Τις χρησιμοποιούμενες Τάξεις Εκπομπής / Επικοινωνίας (DSC για Κλήση και Τηλεφωνία ή Τηλετυπία για Ανταπόκριση)
6) Τις περιπτώσεις χαρακτηρισμού των Κλήσεων, τα περιλαμβανόμενα στην αμέσως προηγούμενη ενότητα «Β) ΕΠΕΙΓΟΝ (URGENT)», ισχύουν και για τις περιπτώσεις των Κλήσεων Σήματος (Συναγερμού) και Εκπομπής Μηνύματος Ασφάλειας.

Δ) ΔΗΜ. ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ

(PUBLIC CORRESPONDENCE

α) Επιλέγομε τις συχνότητες ψηφιακής κλήσης από τις συχνότητες (βλέπε ΕΠΙ ΜΕΡΟΥΣ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ-ΔΗΜ. ΑΝΤ/ΣΗ») κλήσεως πλοίων για ΔΗΜ. ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ.

β) Επιλέγομε συχνότητες εργασίας (QSW) -προτεινόμενες από τον παρακτιο συχνότητες Εργασιας

γ) Μόλις ληφθεί η κλήση μας μεταφερόμαστε ψηφιακά καλόν πλοιο
και παρακτιος, στις συχνότητες εργασίας (QSW).

δ) Εκεί διενεργείται η ΔΗΜ. ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ.

Σημείωση 21

Σε ορισμένες περιπτώσεις (για ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ) για κλήσεις DSC από πλοίο προς πλοίο, χρησιμοποιείται στα MF η συχνότητα 2177 σαν συχνότητα ΚΛΗΣΗΣ INTERSHIP.

Σημείωση 22

Ομαδικες κλησεις ΡΟΥΤΙΝΑΣ, (με τις υπαρχουσες υποδομες μεσω του GMDSS), είναι δυνατον να διεξαγονται μεσω του Συστηματος EGC του INMARSAT, με την εκπομπη από το συστημα **FLEET NET,** (που αφορα ενημερωση εμπορικης φυσης προς τα πλοια). Και που γινεται κάθε φορα προς συγκεκριμμενη Ομαδα Πλοιων (GROUP CALL), λ.χ. εταιρειας.

14] ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ INMARSAT

α] ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ -ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ- ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ ΑΠΟ SES-INMARSAT (INDIVIDUAL CALLS FROM SHIP WITH SES-INMARSAT)

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Σημείωση 1 :

Όπως αναφέρεται και σε προηγουμενες ενοτητες, από πλοίο SES-INMARSAT δεν είναι δυνατή ΟΜΑΔΙΚΗ κλήση, αλλά εκπομπή ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΚΛΗΣΗΣ μόνον.

Α) ΚΙΝΔΥΝΟΥ (ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ DISTRESS) ΠΡΟΣ LES

1) Επιλέγομε LES

2) Θέτομε (ανάλογα με τις δυνατότητες των συσκευών μας και πάντοτε σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους), είτε Αυτόματα είτε Χειροκίνητα, την εκπομπή όλων των παραμέτρων που προσδιορίζουν την κλήση DISTRESS και που εμείς εκ των προτέρων έχομε εισάγει και καθορίσει (π.χ. Προτεραιότητα Κλήσης και Φύση Κινδυνου,

και

3) Αμέσως μετά την απάντηση GA+ (TELEX)

ή ήχος ετοιμότητας (ΤΗΛΕΦΩΝΙΑ),

4) Προβαινομε στην Ανταποκριση Κινδυνου, (με το αρμοδιο της περιοχης μας RCC, που αυτοματα μας εχει ηδη συνδεσει ο LES.

ΑΞΙΟΣΗΜΕΙΩΤΗ ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ

Στις συγχρονες εγκαταστασεις των πλοιων με GMDSS, η επιλογη των απαραιτητων θεμελιωδων περιεχομενων στοιχειων στις εκπομπες Συναγερμων Κινδυνου από πλοιο με SES INMARSAT, γινεται Αυτοματα πλεον, με την ενεργοποιηση ενός κομβιου Αυτοματοποιημενης Εκπομπης Συναγερμου DISTRESS (DISTRESS ALERT AUTO-CALL ACTIVATION BUTTON).

Τετοια στοιχεια είναι :

Προτεραιοτητα, στιγμα, ωρα, κ.λ.π.

Σημείωση 2 :

Για το περιεχόμενο των κλήσεων και των μηνυμάτων ΚΙΝΔΥΝΟΥ Τηλεφωνικά ή Τηλετυπικά, βλέπε σχετικά, άλλες ενότητες του παρόντος Μέρους.

3) Με την απάντηση από τον χειριστή ΚΙΝΔΥΝΟΥ, που Αυτόματα μας μεταφέρει και συνδέει ο LES, προβαίνομε στην διεξαγωγή της ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ.

2) ΠΡΟΣ RCC

1) Επιλέγομε LES

2) Επιλέγομε 00 = Αυτόματη κλήση

3) Επιλέγομε ΚΩΔΙΚΟ ΧΩΡΑΣ ΤΟΥ RCC

4) Επιλέγομε ΑΡΙΘΜΟ ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ ή TELEX του RCC

5) Μόλις απαντήσει ο καλούμενος διεξάγεται η ΑΝΤ/ΣΗ.

ΠΡΟΣΟΧΗ! Αφού καλέσομε τον LES (επιλογή 1) εδώ, μια διαδικασία επιβεβαίωσης λήψης (σαν το «ACKNOWLEDGMENT RECEIPT» που υπάρχει στο σύστημα DSC) ΑΝΑΛΟΓΗ, γίνεται α) με το **GA+** που λαμβάνομε από τον LES μετά από μια κλήση ΤΗΛΕΤΥΠΙΚΗ, ή

β) με το αντίστοιχο **ηχητικό σήμα ετοιμότητας,** όταν πρόκειται για κλήση ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ.

Μόλις λάβομε αυτή την απάντηση από τον LES, λήψης της κλήσης μας και ετοιμότητας, προβαίνομε στη διενέργεια πλέον της αίτησης σύνδεσης με το συγκεκριμένο RCC (επιλογή 2,3,4).

Σημείωση 3 :

Η κλήση και εδώ προς RCC συνιστάται σε φύσεως κινδύνου κλήσεις, και δεν είναι επιτρεπτη για θεματα ρουτινας κ.λ.π.

2) ΠΡΟΣ LES ΓΙΑ ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΠΟΙΑΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

(TWO DIGIT ACCESS CODE SERVICE CALLS)

Σημείωση 4 :

1) Επιλέγομε LES

α) Εδώ θα πρέπει να λάβομε υπόψιν σύμφωνα και με τα σχετικά με τους LES βιβλία που υπάρχουν στο πλοίο, τις συγκεκριμένες παρεχόμενες υπηρεσίες (από κάθε LES σε συνάρτηση με το τι Υπηρεσία αιτούμε.

β) Η επιλογή ØØ = Αυτόματη Κλήση είναι επίσης μια ΑΙΤΟΥΜΕΝΗ Υπηρεσία, που τιθέμενη στην αρχή της επιλογής του αριθμού Κλήσης του καλούμενου συνδρομητή, ενεργοποιεί την διαδικασία ΑΙΤΗΣΗΣ Αυτόματης Σύνδεσης είτε Τηλεφωνικής είτε Τηλετυπικής.

2) Αμέσως μετά την βεβαίωση λήψης -Απάντηση από τον LES (με το **GA+** ή τον **ήχο ετοιμότητας**), επιλέγομε την ΑΙΤΟΥΜΕΝΗ Υπηρεσία, θέτοντας τον αντίστοιχο ΚΩΔΙΚΟ αριθμό της Υπηρεσίας.

3) Με την απάντηση από την Υπηρεσία να προβούμε, διεξάγομε πλέον την όποια επιθυμητή ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ, (π.χ. εάν θέσομε μετά το GA+ τον Κωδικό 15+
(που σημαίνει «Αποστολή Ραδιοτηλεγραφημάτων μέσω INMARSAT»), αμέσως μετά την απάντηση QRV από την καλούμενη αυτή Υπηρεσία, προβαίνομε στην εκπομπή των Ραδιοτηλεγραφημάτων μας, προς τον συγκεκριμένο LES, κ.ο.κ.

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Σημείωση 5 :

Για φύση Κλήσης ΚΙΝΔΥΝΟΥ (DISTRESS), δεν διατίθεται ξεχωριστός ΚΩΔΙΚΟΣ στις ΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ Υπηρεσίες, με αυτή τη διαδικασία.

Η DISTRESS κλήση προς LES καθορίζεται είτε Αυτόματα, είτε χειροκίνητα, από τις υπόλοιπες επιλογές π.χ. Φύση και Προτεραιότητα της Κλήσης κλπ.

Εννοείται πρωταρχική επιλογή ότι είναι ο LES, προς τον οποίο απευθύνομε την Κλήση.

3) ΠΡΟΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΥ Ή ΤΗΛΕΤΥΠΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΞΗΡΑΣ, ΜΕΣΩ INMARSAT

1) Επιλέγομε LES

2) Επιλέγομε 00 = Αυτόματη Κλήση

Σημείωση 6 :

Μετά το GA+ κλπ. από τον LES αντί 00, είναι δυνατόν να θέσομε τον Κωδικό μιας άλλης αιτούμενης (εκ των παρεχομένων) Υπηρεσίας, π.χ. 37 που σημαίνει «αίτηση χρέωσης» με το πέρας της ανταπόκρισης κλπ.

3) Επιλέγομε Αριθμό Τηλεφώνου ή TELEX του Καλούμενου Συνδρομητή.

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Σημείωση 7 :

Υπάρχουν όπως ο Κωδικός 37 και άλλοι Κωδικοί Υπηρεσιών που όταν τίθενται αντί του 00, παράλληλα με τον δικό τους συμβολισμό έχουν

την έννοια και της Αυτόματης Κλήσης με την όποια επιθυμητή επικοινωνία.

Υπάρχουν όμως περιπτώσεις χρήσης Κωδικών όπως π.χ. ο Κωδικός 13, που σημαίνει σύνδεση μέσω ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ (OPERATOR) οπότε ακολουθεί η σύνδεση με τον χειριστή, και όταν αυτός απαντήσει, αιτούμε τότε ΔΙΑ ΦΩΝΗΣ (ή ΤΗΛΕΤΥΠΙΑΣ) την σύνδεσή μας με τον επιθυμητό αριθμό Τηλεφώνου, TELEX ή όποια άλλη επιθυμητή επικοινωνία (βλέπε σχετική ενότητα, με παρεχόμενες Υπηρεσίες από το INMARSAT στο παρόν Μέρος του βιβλίου).

Σημείωση 8 :

Σε κάθε περίπτωση ο κωδικός κάθε αιτούμενης Υπηρεσίας τίθεται μετά την επιλογή LES και την απάντηση του σταθμού (GA+ κλπ.), και ανάλογα με το είδος της Υπηρεσίας και την προβλεπόμενη γι΄ αυτή διαδικασία, προβαίνομε στις σχετικές επιλογές, και τελικώς

4) Διεξάγεται η επιθυμητή ΔΗΜΟΣΙΑ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ.

Σημείωση 9 :

Η κλήση μέσω INMARSAT προς Συνδρομητή δικτύου ΞΗΡΑΣ, συνιστάται σε περιπτώσεις Κλήσεων ΡΟΥΤΙΝΑΣ.

4) ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΟ ΜΕ INMARSAT -SES

1) Επιλέγομε LES (και μετά το GA+ κλπ.).

2) Επιλέγομε 00 = Αυτόματη Κλήση

3) Επιλέγομε ΩΚΕΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ (που πρέπει να γνωρίζομε ότι ευρίσκεται το καλούμενο πλοίο), θέτοντας τον αντίστοιχο κωδικό της περιοχής (Τηλεφωνικό ή Τηλετυπικό ανάλογα).

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Σημείωση 10 :

Οι κωδικοί των ΩΚΕΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ (OCEAN REGIONS) στην Τηλεφωνία διαφέρουν από εκείνους που τίθενται στην Τηλετυπία.

4) Επιλέγομε Κωδικό Κλήσης (I.D.) του καλούμενου πλοίου.

5) Μόλις λάβομε απάντηση (ANSWERBACK) στην κλήση μας από το καλούμενο πλοίο, προβαίνομε στην επιθυμητή ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ.

β] ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΟΜΑΔΙΚΩΝ ΚΛΗΣΕΩΝ ΑΠΟ INMARSAT-LES

(GROUP CALL FROM INMARSAT LES TO SHIPS)

Οι ομαδικές κλήσεις (βλέπε προαναφερόμενη σχετική ενότητα) μέσω INMARSAT, διενεργούνται από τους LES προς τα πλοία με SES (κλήσεις EGC).

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Σημείωση 11 :

Για να είναι δυνατή η λήψη των EGC Κλήσεων και Εκπομπών προς πλοία

SES INMARSAT, εννοείται ότι θα πρέπει τα ενδιαφερόμενα πλοία, να έχουν συντονισμένους τους σταθμούς τους ανάλογα, σύμφωνα πάντοτε με τους κανονισμούς που αφορούν ακροάσεις για EGC από πλοία SES. Και σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης των συσκευών τους [βλέπε ενότητες του παρόντος Μέρους, σχετικά με ακρόαση και Λήψη MSI (Ασφαλειας, Επειγοντος και Κινδύνου) , μεσω INMARSAT].

γ] ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ, ΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ INMARSAT (TWO DIGIT ACCESS CODE INMARSAT SERVICES)

Οι υπηρεσίες αυτές, παρέχονται και στην Τηλετυπία και στην Τηλεφωνία για το INMARSAT. Η αίτηση τους από τα πλοία γίνεται (εφόσον μας έχει απαντήσει σε κλήση μας εκάστοτε καλούμενος LES) με την εισδοχή του αντίστοιχου για κάθε τέτοια Υπηρεσία, διψήφιου Κωδικού Κλήσης τους.

Κωδικοί και Κλήσεις Παρεχόμενες Υπηρεσίες

00	Αυτόματη Κλήση
11	Χρήση Διεθνών μέσω χειριστού
12	Παροχή στοιχείων για τα Διεθνή Δίκτυα
13	Χρήση Εθνικών Δικτύων μέσω χειριστού
14	Παροχή στοιχείων για το Εθνικό Δίκτυο
15	Αποστολή Ραδιοτηλεγραφημάτων μέσω Ραδιοτηλετύπου
21	Χρήση των Υπηρεσιών Αποθήκευσης και προώθησης Διεθνώς
22	Χρήση των Υπηρεσιών Αποθήκευσης και Προώθησης σε (Κλήσεις) Εθνικού Δικτύου
31	Παροχή αιτηθέντων στοιχείων όπως θέσης του πλοίου και ναυτιλιακής υφής
32	Παροχή Ιατρικών Συμβουλών

33	Παροχή Τεχνικής Βοήθειας
37	Παροχή χρόνου διάρκειας κλήσης / επικοινωνίας
38	Παροχή άμεσης Ιατρικής Βοήθειας
39	Παροχή άμεσης ναυτιλικής Αρωγής
41	Παροχή Μετεωρολογικών Παρατηρήσεων από το πλοίο
42	Επισήμανση Κινδύνων για την Ναυτιλιακή Ασφάλεια
43	Παροχή στοιχείων όπως στίγματα και κινήσεων του πλοίου για την υποστήριξη διαδικασιών SAR
91	Διεξαγωγή Ελέγχου Καλής Λειτουργίας
92	Διεξαγωγή Δοκιμών για την αρχή λειτουργίας Σταθμού MES του πλοίου

δ] ΒΑΣΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΗΘΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΕΝΤΡΑ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΞΗΡΑΣ, ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΑΡΩΓΗ ΡΟΥΤΙΝΑΣ ΕΙΤΕ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

1) - ΚΕΝΤΡΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ
RCC- RESCUE COORDINATING CENTERS

2) - ΚΕΝΤΡΑ ΙΑΤΡΙΚΩΝ ΟΔΗΓΙΩΝ ΚΑΙ ΙΑΤΡΙΚΗΣ ΤΗΛΕ-ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ
MEDICO CENTERS AND TELE-MEDICINE

3) - ΣΤΑΘΜΟΙ ΠΛΟΗΓΗΣΗΣ
PILOT STATIONS

4) - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΡΧΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ
PORT AUTHORITIES

5) - ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΚΤΟΦΥΛΑΚΗΣ
COAST GUARD AUTHORITY

6) - ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΦΑΡΩΝ
LIGHTHOUSE AUTHORITY

7) - ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΑΓΩΝ
ICE REPORT SERVICE

8) - ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ
VESSELS TRAFFIC STATION

9) - ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

SEPARATION LANE CONTROL STATION

10) - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ ΚΑΙ ΔΕΛΤΙΩΝ

METEOROLOGICAL BROADCAST SERVICES

11) - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΠΛΟΩΝ

METEOROLOGICAL ROUTEING SERVICES

12) - ΣΤΑΘΜΟΣ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

TUG STATION

13) - ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ

PORT CONTROL

14) - ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΑΡΩΓΗΣ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ

FIRE FIGHTTING SERVICE

15) - ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΑΡΩΓΗΣ

NAVIGATIONAL SIGNALLING SERVICE

16) - ΠΑΡΑΚΤΙΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ (ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ)

COAST RADIO STATIONS

15] ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΗ ΤΟΥ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΣΥΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΠΛΟΥ

[METEO – ROUTEING MESSAGES]

Τα στοιχεία ενημέρωσης αυτά, αφορούν την διεξαγόμενη ανταπόκριση, μεταξύ πλοίου και συμβεβλημένου εκάστοτε με αυτό Μετεωρολογικού φορέα, που επιλαμβάνεται της υποχρέωσης, να καλύψει μετεωρολογικά το πλοίο, κατά την διάρκεια των ταξιδιών συγκεκριμένης χρονικής περιόδου και να συστήσει τον ασφαλέστερο (ανάλογα με τις επικρατούσες εκάστοτε συνθήκες) για κάθε ταξίδι, πλου.

Σήμερα οι φορείς αυτοί ποικίλουν καθώς και πλαίσιο των επί μέρους εκάστοτε ανταλλασσόμενων στοιχείων αυτής της ανταπόκρισης.

Επίσης ποικίλουν και οι χρονικές περίοδοι (ανάλογα και με τους ισχύοντες εκάστοτε όρους και το είδος της Ναύλωσης), που ισχύουν κάθε φορά για τις συναπτόμενες Συμβάσεις κάλυψης του πλοίου.

Τα βασικά στοιχεία πάντως των ανταποκρίσεων αυτών, παραμένουν κοινώς απαραίτητα, για κάθε τέτοια Σύμβαση κάλυψης.

Τέτοια στοιχεία είναι:

α] Στοιχεία αποστελλομένα από το πλοίο

1] Στοιχεία πλοίου :

(Όνομα, Διακριτικό, IMO number, Είδος, Τύπος, Χωρητικότητα, Εθνικότητα, Βασικά [χαρακτηριστικά] Κατασκευαστικά και Λειτουργικά στοιχεία, Στοιχεία Φορτίου, Στοιχεία Φορέων Διαχείρισης του πλοίου κ.α.)

2] Λιμάνι/ Στίγμα Αναχώρησης

3] Λιμάνι/Στίγμα Προορισμού

4] Λιμάνι ή Στίγμα (είτε προσδιοριστικά στοιχεία σημείου/περιοχής ανάλογα), εμβόλιμου είτε αλλαγής ενδεχόμενα προορισμού

5] Στίγμα (Ημερήσιο, 12ωρου, είτε 24ωρου, είτε 36ωρου κλπ)

6] Πορείες (τηρηθείσες, τηρούμενες και επικείμενες, με βάση τον προγραμματισμένο πλου του πλοίου)

7] Ταχύτητες (μέση ωριαία ταχύτητα πλεύσης)

8] Αποστάσεις (Διανυθείσες και Εναπομένουσες)

9] Συνθήκες επικρατούσες Μετεωρολογικές

- Ανέμου [Ένταση, Διεύθυνση, Είδος (κατηγορία ανέμων)], προέλευση [μετεωρολογική κλπ]
- Θάλασσας [Κατάσταση θάλασσας],
- Κυματισμού [Ύψος και Διεύθυνση κύματος και Υποθαλάσσιας]
- Νέφωσης
- Ομίχλης
- Παγετώνων κλπ.

10] Συνθήκες Φυσικές :

α] Ρευμάτων

β] Παλιρροιών

γ] Άλλων, κάθε Φυσικής προέλευσης συντελεστών, [που είναι σε συνάρτηση και συσχετισμό αλληλεπίδρασης με τις συνθήκες των ρευμάτων η του καιρού κ.α.], και που επιδρούν ουσιαστικά στον πλου του πλοίου, όπως λ.χ.

Ηφαιστειογενή ή Σεισμογενή Παλιρροϊκά κύματα [tsunami], Ανώμαλα κύματα, αξιοσημείωτες και δραστικές για τον πλου μεταβολές κοιτών διαύλων και ποταμών, ή και μεταβολές του βυθού ή των ακτών, λόγω π.χ. προσχώσεων ή αναδιάταξης των υλικών τους κλπ.

11] Ποσότητες καυσίμων

(Προϋπάρχουσες, Ημερήσιας κατανάλωσης, Εναπομένουσες κλπ.]

12] Δυνατότητες

α] - Λειτουργικές

και β] - Επάρκειας Εφοδίων [γενικά],για την απαραίτητη ανάλογα, **ασφαλή** σχετική **κάλυψη** εκάστοτε του πλοίου και την υπέρβαση **εξαιρετικών ενδεχομένων ή και απρόσμενων συνθηκών**, κατά την διάρκεια της τήρησης των εκάστοτε συνιστάμενων ασφαλών πλοών.

β] Στοιχεία αποστελλομένα προς το πλοίο

β1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ / ΠΡΟΓΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΚΕΙΜΕΝΑ ΣΥΝΑΝΤΩΜΕΝΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ

13] Προγνώσεις / Αναγγελίες Κυκλώνων

14] Αναγγελίες Θυελλών

15] Μετεωρολογικές Προγνώσεις

16] Μετεωρολογικές Προβλέψεις

17] Δελτία Παγετώνων

18] Δελτία Ομίχλης

19] Ενημερωτικά στοιχεία των φυσικών συνθηκών επίδρασης του πλου, όπως Ρευμάτων και Παλιρροιών

20] Στοιχεία ενημέρωσης απαραίτητης προς το πλοίο, σχετικά με κάθε φυσικής η οποιασδήποτε άλλης προέλευσης συντελεστές, αξιόλογης (υφισταμένης ή επικείμενης) επίδρασης στον τηρούμενο πλου, (που είναι σε συνάρτηση με συνθήκες καιρικές, και παρεμφερείς γενικά με την κάλυψη του πλοίου), όπως λ.χ. τα στοιχεία της παραγράφου 10 γ.

β2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΤΩΝ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΩΝ ΑΣΦΑΛΩΝ ΠΛΟΩΝ

21] Είδος πλου [Ορθοδρομία ή Λοξοδρομία]

22] Στίγματα / Περιοχές αλλαγών πορειών

23] Ακολουθούμενες πορείες

24] Αποστάσεις πορειών

25] Χρονική διάρκεια πορειών

26] Εκτιμώμενα χρονικά στοιχεία Άφιξης

27] Εκτιμώμενο αποκτώμενο για κάθε συνιστώμενο πλου, όφελος για το πλοίο, απόστασης, χρόνου, κλπ.

16] ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

[MARITIME SAFETY INFORMATIONS – MSI]

Τα MSI αποτελούν στοιχεία ενημέρωσης προς τα πλοία, από συγκεκριμένους αρμόδιους προς τούτο φορείς, προπαρασκευής, επεξεργασίας, σύνταξης και μετάδοσης τους, μέσω ειδικών εκπομπών.

Η ενημέρωση αυτή, έχει σκοπό να καλύψει πολύπλευρα το πλοίο και τους συσχετιζομένους με αυτό παράκτιους κ.α. αρμόδιους φορείς, στον τομέα της Ναυτικής Ασφάλειας, γενικώς.

Βασικός γενικός διαχωρισμός των MSI, είναι:

Α] Μετεωρολογική Ενημέρωση

Β] Δελτία Προαγγελιών για την Ναυσιπλοΐα

Γ] Δελτία για την Ασφάλεια γενικώς στην Θάλασσα

Πιο συγκεκριμένα πρόκειται για:

1] Ενημέρωση για την Έρευνα και την Διάσωση

2] Μετεωρολογικές Αναγγελίες

3] Μετεωρολογικά Δελτία Προγνώσεων και Προβλέψεων

4] Προαγγελίες για την Ναυσιπλοΐα

5] Δελτία Παγετώνων

6] Ενημέρωση σχετική με τις Υπηρεσίες Πλοήγησης

7] Ενημέρωση σχετική με τα Συστήματα Ηλεκτρονικής Ναυσιπλοΐας

Οι MSI μεταδίδονται προς τα πλοία, μέσω των δικτύων μετάδοσης :

α] - NAVTEX [Δικτυο συμβατικής μετάδοσης, μέσω σταθμών NAVTEX Ξηράς - Πλοίου]

β] - Σταθμων (συμβατικης μεταδοσης, Ξηρας προς Πλοια) HF (Βραχεων) Αυτοματης Εκτυπωσης (NBDP) [Narrow Band Direct Printing]

γ] - SAFETY NET [Δίκτυο Δορυφορικής μετάδοσης, μέσω της υποδομής του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφαλείας - GMDSS], [μέσω Επίγειων σταθμών, Δορυφορικής υποδομής και Σταθμών Πλοίων].

Ποιο συγκεκριμμενα για τις METAREAS/ NAVAREAS κάθε ωκεανικης περιοχης, εχουν καθορισθει συγκεκριμμενοι LES (Σταθμοι του INMARSAT), που καλυπτουν τα πλεοντα εκει πλοια, για Δελτια ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ καθως και Δελτια ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΚΩΝ ΠΡΟΑΓΓΕΛΙΩΝ.

Βασικές υπηρεσίες που παρέχουν ενημέρωση MSI, είναι:

1] Η Παγκόσμια Υπηρεσία Ναυσιπλοϊών Προαγγελιών

2] Οι Εθνικές Υδρογραφικές Υπηρεσίες

3] Οι Εθνικές Υπηρεσίες Χαρτογραφήσεων

4] Οι Εθνικές Μετεωρολογικές Υπηρεσίες

5] Οι Υπηρεσίες Αντιμετώπισης Παγετώνων

6] Τα Κέντρα Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης

7] Οι Υπηρεσίες Πλοήγησης

8] Οι Υπηρεσίες Ναυσιπλοϊκής Σήμανσης

9] Οι Υπηρεσίες Αρχών Ακτοφυλακής

10] Τα Κέντρα Πρόγνωσης και Αναγγελίας Κυκλώνων και Τυφώνων

11] Οι Εθνικές Υπηρεσίες Φάρων / Φαροφυλακής

12] Τα Κέντρα Αντιμετώπισης Πειρατείας

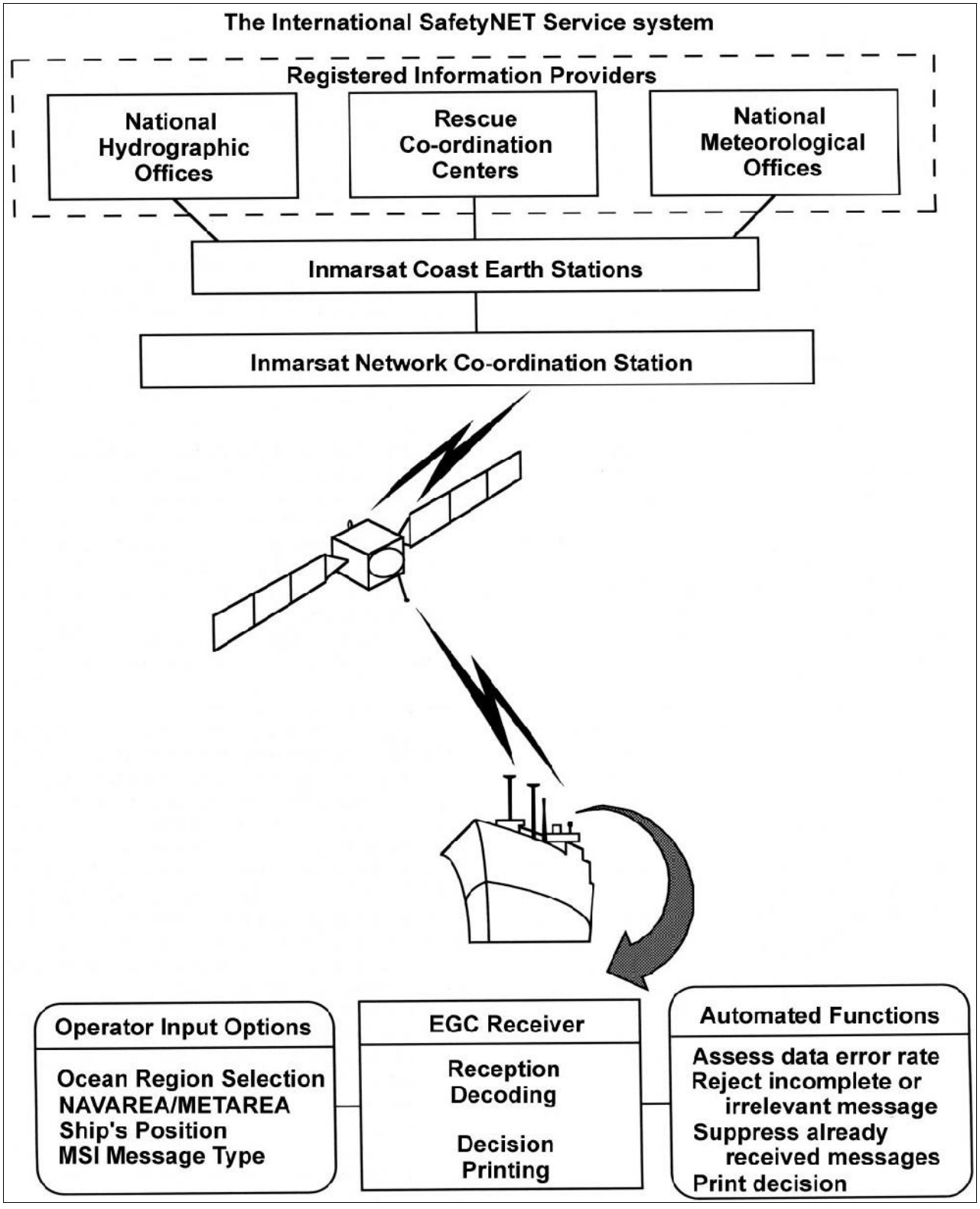
Διεθνείς σχετικά αρμόδιοι Οργανισμοί, που υπάγονται οι Υπηρεσίες αυτές, είναι:

1] Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός [IMO]

2] Ο Διεθνής Υδρογραφικός Οργανισμός [IHO]

3] Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Μετεωρολογίας [WMO]

4] Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υπηρεσιών Φάρων [IALA], κ.α.

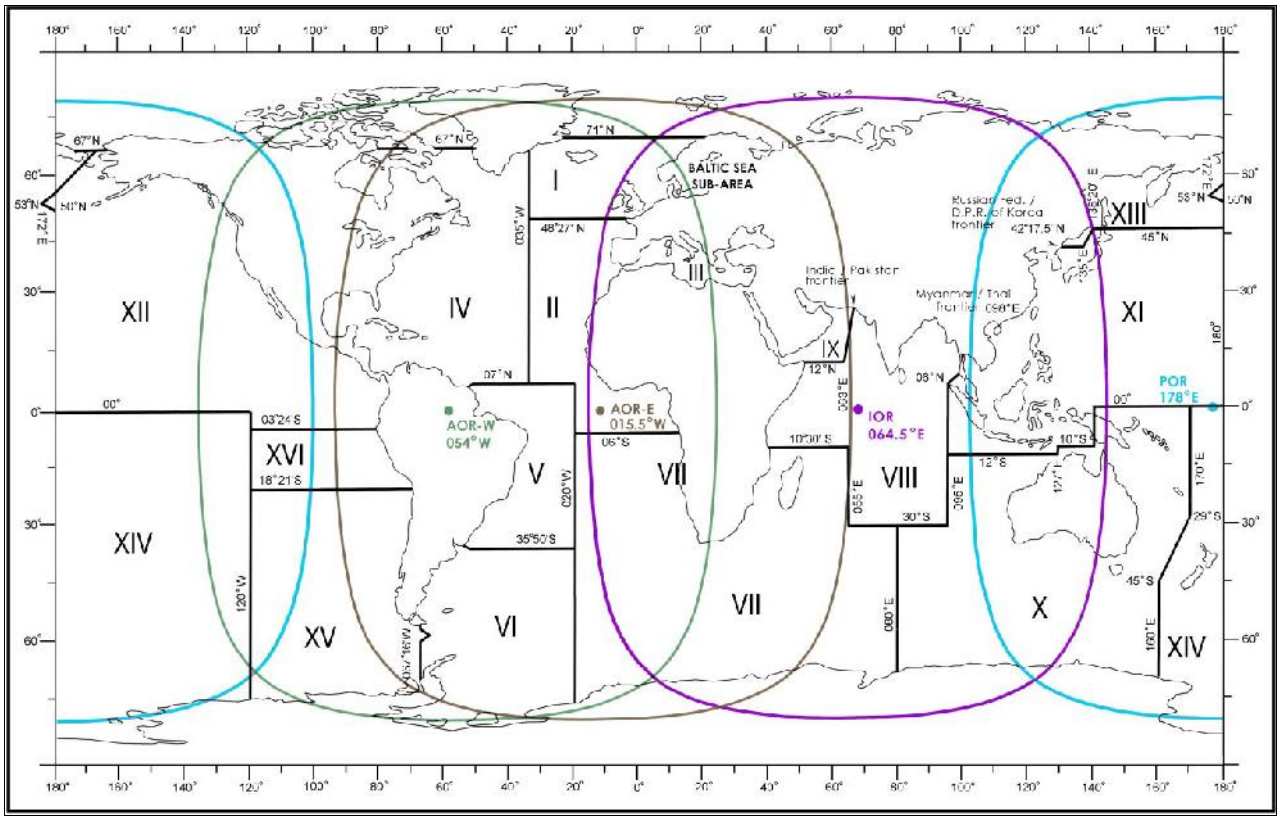

The International SafetyNET Service system
Registered Information Providers
National Hydrographic Offices
Rescue Co-ordination Centers
National Meteorological Offices
Inmarsat Coast Earth Stations
Inmarsat Network Co-ordination Station
Operator Input Options
Ocean Region Selection
NAVAREA/METAREA
Ship's Position
MSI Message Type
EGC Receiver
Reception
Decoding
Decision
Printing
Automated Functions
Assess data error rate
Reject incomplete or irrelevant message
Suppress already received messages
Print decision

ΟΙ NAVAREAS / METAREAS ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ MSI ΚΑΙ :

1) ΟΙ ΩΚΕΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ MSI ΤΩΝ ΕΝΤΟΣ ΑΥΤΩΝ NAVAREAS / METAREAS

ΚΑΙ

2) ΟΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΙ ΔΟΡΥΦΟΡΟΙ ΤΟΥ INMARSAT ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΚΑΘΕ ΩΚΕΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ



ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗΣΗ ΜΕΤ/ NAVAREAS [ΚΑΙ ΧΩΡΩΝ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ] ΚΑΙ ΑΦ' ΕΤΕΡΟΥ ΔΟΡΥΦΟΡΩΝ ΤΩΝ ΩΚΕΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΔΕΛΤΙΑ ΠΡΟΑΓΓΕΛΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΓΙΑ ΤΑ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΑ ΜΥΝΗΜΑΤΑ ΣΥΝΑΓΕΡΜΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ, ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΣΩ ΤΟΥ SafetyNET SERVICE

NAVAREA METAREA & COORDINA-TORS	NAV WARNINGS	MET. FORECASTS & WARNINGS	SAR ALERTS	OCEAN REGION FOR SCHEDULED BROADCASTS
I (UK)	X	X	X	AOR-E
II (France)	X	X	X	AOR-E + AOR-W
III (Spain/Greece)	X	X	X	AOR-E
IV (USA)	X	X	X	AOR-W
V (Brazil)	X	X	X	AOR-E
VI (Argentina)	X	X	X	AOR-W
VII (South Africa)	X	X	X	AOR-E + IOR
VIII (India/Mauritius/ La Reunion)	X	X (Note 3)	X	IOR
IX (Pakistan)	X	X	X	IOR
X (Australia)	X	X	X	IOR + POR
XI (Japan/China)	X	X	X	IOR + POR
XII (USA)	X	X	X	POR + AOR -W
XIII (Russian Federation)	X	X	X	POR
XIV (New Zealand)	X	X	X	POR
XV (Chile)	X	X	X	AOR-W
XVI (Peru/USA)	X	X	X	AOR + W

Σημειωση :

Ο χαρτης των MET / NAVAREAS που ισχυει σημερα, παρατιθεται σε επομενη σελιδα, και περιλαμβανει και επιπροσθετες, (που συμπε ριεληφθησαν στην συνεχεια (εκτος από τις ανωτερω (μεχρι XVI)) που υπαρχουν στον προηγουμενο χαρτη.

17] ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΚΩΝ

ΠΡΟΑΓΓΕΛΙΩΝ

[WORLD - WIDE NAVIGATIONAL WARNINGS SERVICE - WWNWS]

Η WWNWS εποπτεύεται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό [IMO] και από τον Διεθνή Οργανισμό Υδρογραφήσεων [IHO].

Με την αιγίδα της WWNWS, συντονίζεται σε Διεθνές και Εθνικό επίπεδο, η μετάδοση των Προαγγελιών.

Οι Ναυσιπλοϊκές Προαγγελίες διακρίνονται σε:

Α] **Μακράς εμβέλειας** ή **Προαγγελίες NAVAREAS**

Β] **Παράκτιες**

Γ] **Τοπικές**

Η WWNWS έχει την αρμοδιότητα για τον Διεθνή συντονισμό μετάδοσης:

[1] των Προαγγελιών NAVAREAS

και **[2]** των Παρακτίων Προαγγελιών NAVTEX

Ενώ από τις Παράκτιες Προαγγελίες, εκείνες που αφορούν:

[3] - Εθνικούς Κανονισμούς

καθώς και **[4]** - οι Τοπικές Προαγγελίες, μεταδίδονται με Εθνικό

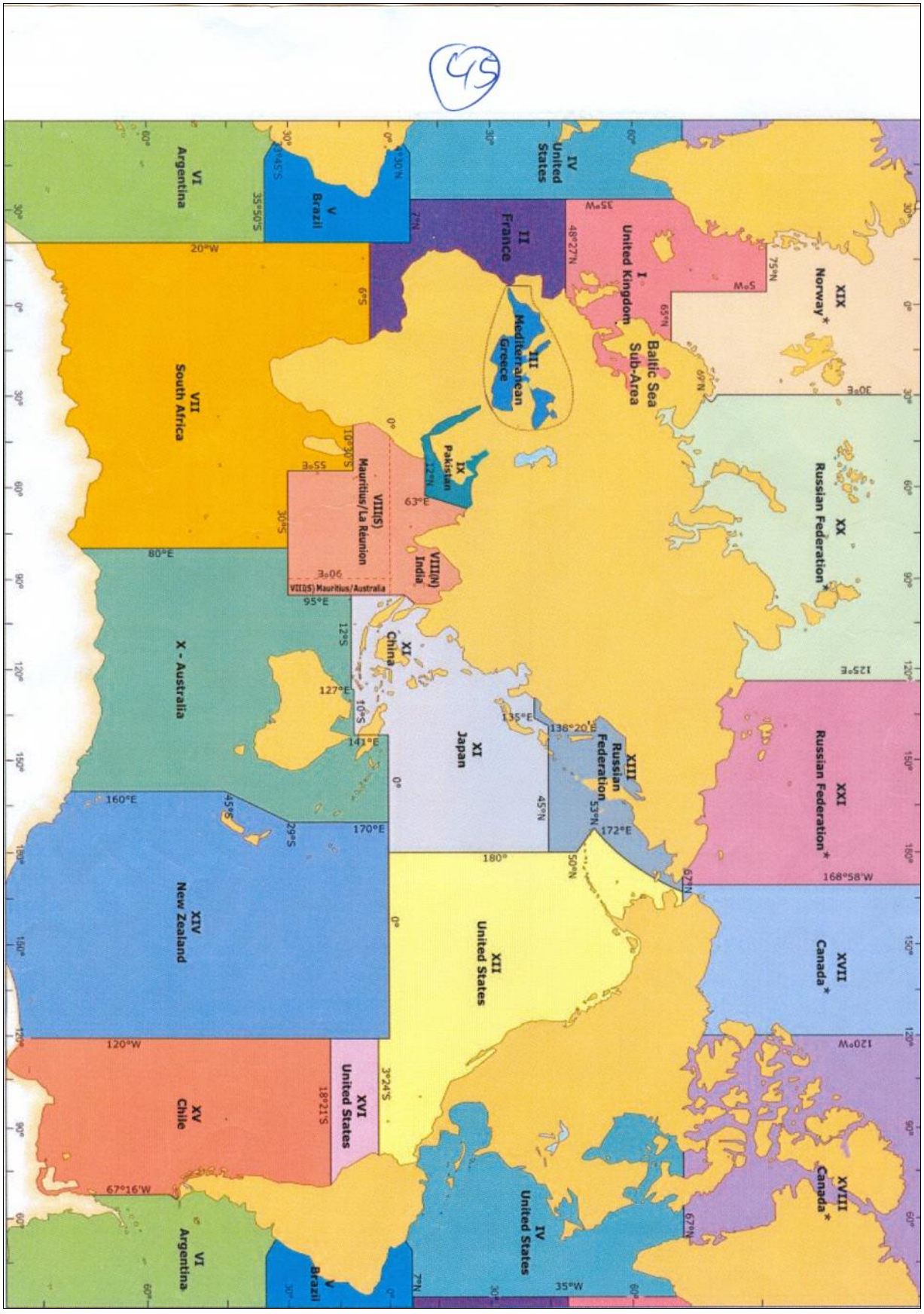
(τοπικο) συντονισμό.

Για την ευχερή μετάδοση των Προαγγελιών NAVAREAS και NAVTEX, στις θαλάσσιες Γεωγραφικές περιοχές, έχουν οριοθετηθεί περιοχές NAVAREAS.

Για κάθε NAVAREA, έχει ορισθεί μια χώρα ευθύνης Διεθνούς συντονισμού, [για τις κατηγορίες Προαγγελιών **[1]** και **[2]** της περιοχής που η NAVAREA οριοθετεί].

Η γλώσσα που χρησιμοποιείται για την μετάδοση των Προαγγελιών NAVAREAS [μακράς εμβέλειας], είναι η Αγγλική.

Ενώ για τις περιπτώσεις **[3]** και **[4]**, Προαγγελιών Τοπικών
και Παρακτίων Προαγγελιών NAVTEX, η μετάδοση γίνεται και στην Αγγλική και στην Εθνική γλώσσα.


IV
United States
VI
Argentina
V
Brazil
II
France
I
United Kingdom
Baltic Sea
Sub-Area
XIX
Norway*
III
Mediterranean
Greece
VII
South Africa
IX
Pakistan
VIII(S)
Mauritius/La Réunion
VIII(S) Mauritius/Australia
VIII(N)
India
XI
China
XI
Japan
XX
Russian Federation*
XIII
Russian Federation
XXI
Russian Federation*
X - Australia
XIV
New Zealand
XII
United States
XVII
Canada*
XV
Chile
XVI
United States
XVIII
Canada*
IV
United States
V
Brazil
VI
Argentina

18] ΠΡΟΑΓΓΕΛΙΕΣ NAVAREAS

Οι προαγγελίες αυτές αφορούν:

1. **Προβλήματα, βλάβες** σε φάρους, σημαντήρες και σηματοδότες ομίχλης

2. Επικίνδυνα ναυάγια

3. **Εγκαταστάσεις νέες** ή επιπρόσθετες, **είτε** σημαντικές **μεταβολές** στην κατάσταση των υποδομών των βοηθημάτων για την Ναυσιπλοΐα

4. **Πλοία Περιορισμένης Ικανότητας Χειρισμών**, **Ακυβέρνητα,** είτε **Μεγάλου μήκους Ρυμουλκά**

5. **Παρασυρόμενες Νάρκες**

6. **Περιοχές** που λόγω επιχειρήσεων **Έρευνας και Διάσωσης** είτε **Αντιρρύπανσης**, χρήζουν ιδιαίτερης Προσοχής, είτε Αποφυγής από τα πλοία

7. **Νεοεμφανισθείσες Βραχονησίδες, Ύφαλοι, είτε Ναυάγια** που καθιστώνται επικίνδυνα για την Ναυσιπλοΐα

8. **Απρόσμενη μεταβολή**, τροποποίηση είτε παύση των καθιερωμένων πλοών των πλοίων

9. - **Εργασίες πόντισης καλωδίων**, είτε τοποθέτησης υποβρυχίων αγωγών

10. - **Ρυμουλκήσεις** μεγάλου μήκους ημιβυθισμένων αντικειμένων

11. - **Εμπόδια** για λόγους **έρευνας είτε εξερεύνησης**

12. - **Εργασίες** επανδρωμένων είτε ανεπάνδρωτων **καταδυτικών επιχειρήσεων**

13. - Οποιεσδήποτε άλλες **υποβρύχιες εργασίες** και επιχειρήσεις, που καθίστανται ενδεχόμενα επικίνδυνες για την Ναυσιπλοΐα

14. - **Εγκαταστάσεις παράκτιων υποδομών**, εντός είτε πλησίον των πλοϊκών διαδρομών των πλοίων

15. - **Συνθήκες σημαντικού βαθμού επιβλαβούς λειτουργίας**, στον τομέα των Υπηρεσιών της Ραδιοναυτιλίας και των παράκτιων εγκαταστάσεων των Ραδιοϋπηρεσιών και των Δορυφορικών Υπηρεσιών Ενημέρωσης Ναυτιλιακής Ασφαλείας

16. - **Ενημέρωση σχετική** με ιδιαιτέρους χειρισμούς και ενέργειες, που αφορούν **την ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας**, εκτός ορίων περιοχής, ναυτικές στρατιωτικές ασκήσεις και πυρά, εκτοξεύσεις πυραύλων, διαστημικές αποστολές, πυρηνικές δοκιμές κ.λ.π.

17. - **Ενέργειες Πειρατείας και Ενόπλων Επιθέσεων** εναντίον Πληρωμάτων πλοίων

19] ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΚΗΣ ΠΡΟΑΓΓΕΛΙΑΣ

Τα Μηνύματα/Δελτία κάθε Ναυσιπλοϊκής Προαγγελίας, Μακράς, Παράκτιας ή Τοπικής εμβέλειας [NAVAREAS, NAVTEX], αποτελούνται από συγκεκριμένα βασικά πληροφοριακά στοιχεία συγκρότησης και σύνταξης τους.

Τέτοια στοιχεία είναι:

1] Η **ταυτότητα** και ο **αύξων αριθμός** του MSG [Μηνύματος] [π.χ. NAVAREA ONE 045, KERKIRA RADIO NAV. WNG 025].

2] Ο **προσδιορισμός** της **ευρύτερης** γεωγραφικά **περιοχής** [π.χ. MEDITERRANEAN EAST].

3] Ο **προσδιορισμός** της **τοπικής περιοχής** [π.χ. SOUTH AEGEAN SEA, SARONIKOS].

4] Ο **χάρτης της περιοχής** [Στοιχεία κατάταξης του χάρτη και αριθμός][π.χ. CHART INT 124].

5] Ο **προσδιορισμός** του **θέματος** του MSG [π.χ. UNLIT, ADRIFTING BOAT].

6] Το **Γεωγραφικό στίγμα**, αναφορικά με το θέμα του MSG [Σε Μοίρες, Πρώτα και Δεύτερα της μοίρας].

7] Επιπρόσθετα **διευκρινιστικά στοιχεία** που αφορούν το θέμα.

8] Τα **στοιχεία προσδιορισμού** των **χρονικών παραμέτρων** που αφορούν το θέμα του MSG [Ημερομηνία σε = Έτος, Μήνα, Ημέρα, Ώρα σε = Ώρα, Πρώτα λεπτά, Δευτερόλεπτα].

<u>Σημείωση 1</u>

Στα ‘‘ADMIRALTY OF RADIO SIGNALS΄΄, Volumes “GMDSS” και “MSI”, υπάρχουν αναλυτικές παραθέσεις σχεδιαγραμμάτων με τα στοιχεία :

1) – Οριοθέτησης κάθε NAVAREAS

2) – Είδος μεταδιδόμενων Δελτίων και Ενημέρωσης

3) – Σταθμών και προγραμμάτων Λειτουργίας στο NAVTEX

4) – Σταθμών συντονιστών και ευθύνης κάλυψης στο INMARSAT (Ομαδικων κλησεων (E G C) του SAFETY NET) και προγραμμάτων λειτουργίας τους

5) - Ονομασιών των Περιοχών Κάλυψης

6) – Δορυφόρων κάλυψης κάθε περιοχής

Επίσης, (Σχεδιαγράμματα), με στοιχεία ανάλογα με 1 – 6, σχετικά με τις περιοχές Έρευνας και Διάσωσης.

Ακόμη στα εν λόγω VOLUMES, υπάρχουν ποικίλα χρήσιμα στοιχεία, που αφορούν κάθε επιμέρους συμμετέχοντα φορέα :

α) – CES

β) - LES

γ) - RCC

δ) - NCS

ε) – Εθνικά και Διεθνή Δίκτυα Επικοινωνιών Συνεργασίας για θέματα SAR

στ) – Δομες των συστημάτων COSPAS– SARSAT, GMDSS, NAVTEX, INMARSAT, EGC, DSC, κ.α.

ζ) – Κατανομές περιοχών GMDSS (A1-A4) σε σχέση με το DSC σύστημα Κλήσεων

η) – Σταθμοί FACSIMILE

θ) –Λεπτομερείς καταγραφές των Διεθνών Κανονισμών σχετικά με τα α) – ι)

ι) – Ενημερωτικά στοιχεία σχετικά με τα SHIP REPORTING (SHIP – REP) SYSTEMS, κ.α.

20] MSI ΜΕΣΩ ΔΙΚΤΥΟΥ SAFETY NET

Τα MSI μέσω του SAFETY NET, είναι μηνύματα που μεταδίδονται στο πλοίο, μέσω των υποδομών Ξηράς - Δορυφόρων - Πλοίου, του GMDSS.

Συγκεκριμένα μέσω του συστήματος INMARSAT – C, λειτουργούν οι μονόδρομης επικοινωνίας εκπομπές EGC [ENHANCED GROUP CALL (SYSTEM)] [Προηγμένο Σύστημα Ομαδικών Κλήσεων].

Με την χρήση του συστήματος EGC, είναι δυνατόν να γίνουν κλήσεις προς τα πλοία των εξής κατηγοριών:

α] Πλοία **επιλεγμένα**

β] Πλοία **στόλου** [Εταιρείας]

γ] Πλοία **περιοχής** συγκεκριμένης

δ] Πλοία **Εθνικότητας** συγκεκριμένης

ε] **Άπαντα** τα πλοία

Οι εκπομπές EGC αφορούν δυο βασικών, [διαφορετικού περιεχομένου] δικτύων, ενημέρωση.

Α] Το **SAFETY NET** [που είναι δίκτυο ενημέρωσης Ναυτικής Ασφάλειας [MSI]

Β] Το **FLEET NET**, [που είναι δίκτυο ενημέρωσης εμπορικού χαρακτήρα] [Προτεραιότητας Ρουτίνας]

Τα MSI μέσω του SAFETY NET, διακρίνονται σε:

α] Προαγγελίες για την Ναυσιπλοΐα

β] Μετεωρολογικές Αναγγελίες

γ] Δελτία Παγετώνων

δ] Ενημέρωση σχετική με την Έρευνα και την Διάσωση

ε] Μετεωρολογικά Δελτία [Προγνώσεων / Προβλέψεων]

στ] Ενημέρωση σχετική με τις Υπηρεσίες Πλοήγησης

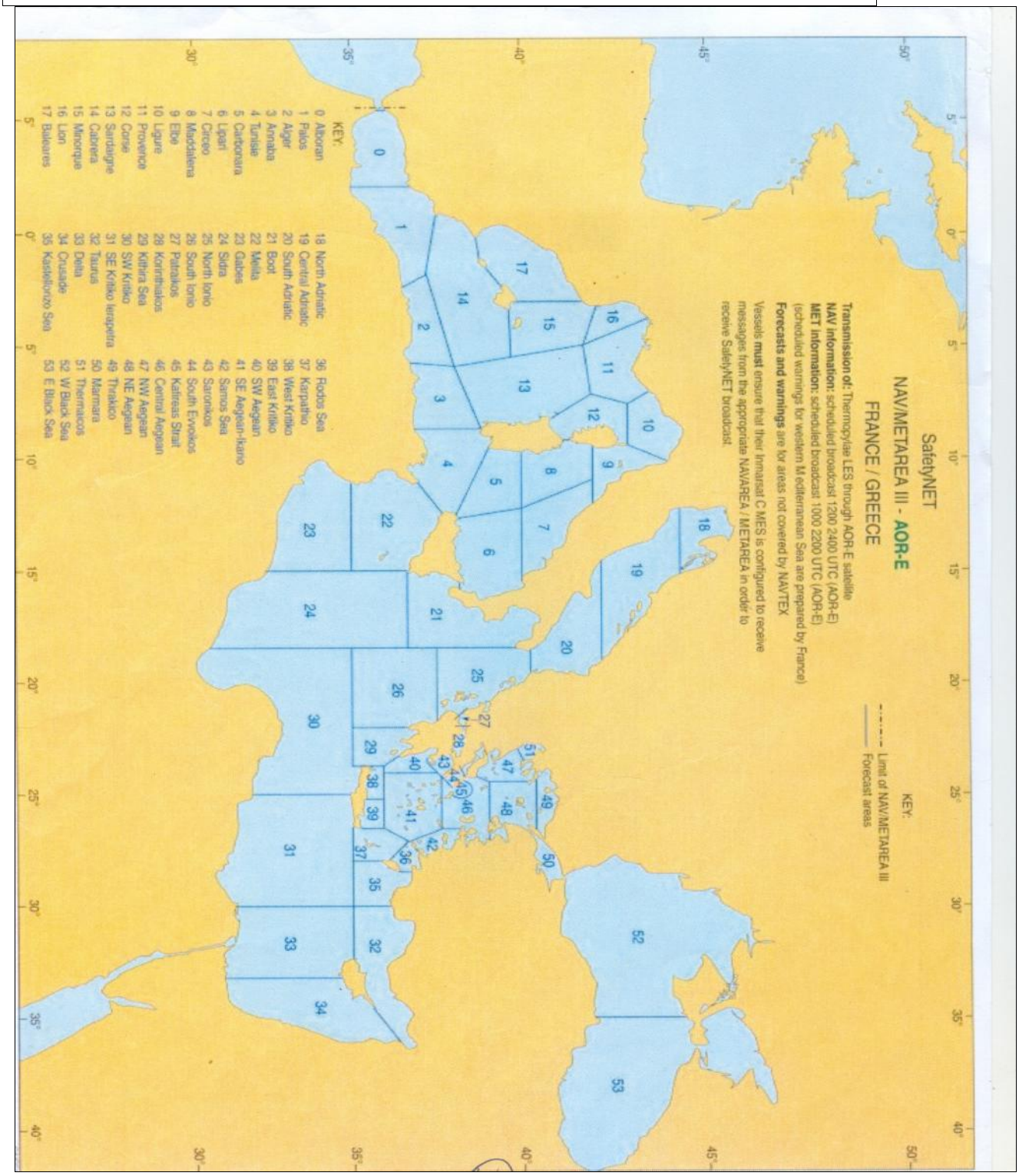
ζ] Ενημερωτικά στοιχεία LORAN

η] Ενημερωτικά στοιχεία Συστήματος Δορυφορικής Ναυσιπλοΐας

θ] Ενημερωτικά στοιχεία παροχής υποστήριξης στην Ηλεκτρονική Ναυσιπλοΐα

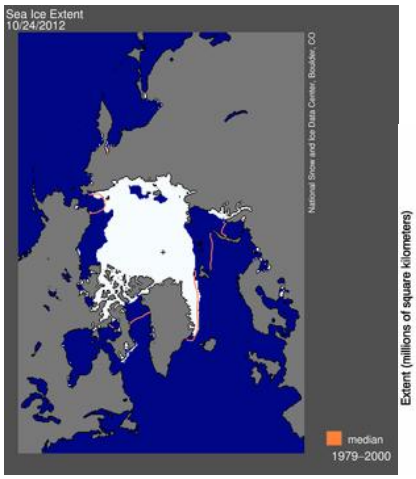
ι] Επιπρόσθετες Προαγγελίες για την Ναυσιπλοΐα

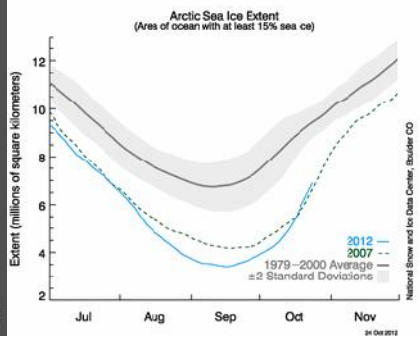
Στοιχεια ενημερωσης για τα προγραμματα μεταδοσης MSI, μεσω των εντυπων βοηθηματων A.L.R.S ‘‘GMDSS’’ και ‘‘MSI’’



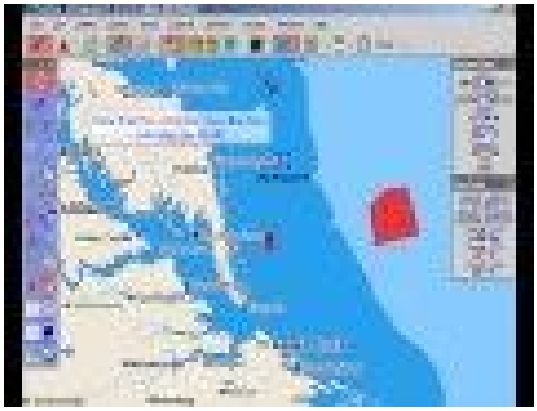
ΑΠΟΨΗ ΑΠΟ ΔΟΡΥΦΟΡΟ ΑΠΟ ΤΑ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΔΕΛΤΙΑ ΠΑΓΕΤΩΝΩΝ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΡΟΓΝΩΣΗΣ ΠΑΓΩΝ ΑΡΚΤΙΚΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Αποψη 24 οκτ 2021 μεσω Δορυφορου





ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΤΑΔΙΔΟΜΕΝΑ ΜΕΣΩ METEO ROUTEING SERVICE προς ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΜΕΣΩ ΔΟΡΥΦΟΡΟΥ



21] ΔΕΛΤΙΑ NAVTEX

Τα Δελτία Ενημέρωσης MSI μέσω δικτύου NAVTEX, διακρίνονται σε αντίστοιχες κατηγορίες, ανάλογα με τον λειτουργικό τομέα κάλυψης της Ναυτικής Ασφάλειας, που κάθε Δελτίο αφορά.

Οι κατηγορίες αυτές, είναι:

A - Προαγγελίες για την Ναυσιπλοΐα

B - Μετεωρολικές Αναγγελίες

C - Δελτία Παγετώνων

D - Ενημέρωση σχετική με την Έρευνα και την Διάσωση

E - Δελτία Μετεωρολογικής Πρόγνωσης / Πρόβλεψης

F - Ενημέρωση σχετική με τις Υπηρεσίες Πλοήγησης

G - Ενημερωτικά στοιχεία AIS

H - Ενημερωτικά στοιχεία LORAN

I - Κατηγορία εφεδρικής καταχώρησης

J - Μηνύματα Δορυφορικής Ναυτιλίας

K - Μηνύματα παροχής υποστήριξης στην Ηλεκτρονική Ναυσιπλοΐα

L - Προαγγελίες για την Ναυσιπλοΐα [επιπρόσθετα στο A]

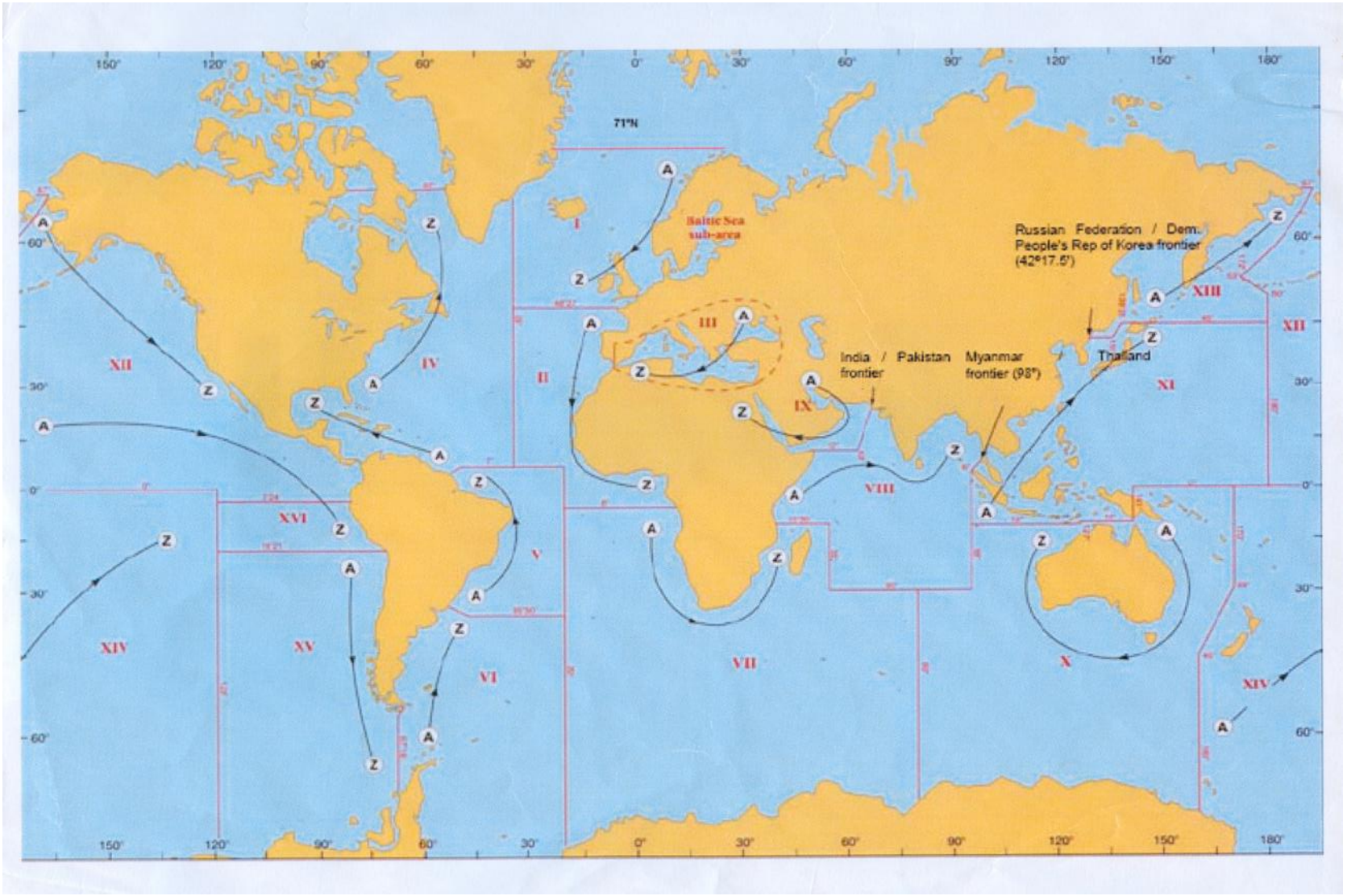
V - Μηνύματα αφορώντας τις Ειδικές για την Ναυτική Ασφάλεια παρεχόμενες Υπηρεσίες [κατανεμημένα από την Υπηρεσία NAVTEX]

W - [Μηνύματα παρόμοια με το V]

X - [Μηνύματα παρόμοια με το V]

Y - [Μηνύματα παρόμοια με το V]

Z - [Κανένα μήνυμα για διευθέτηση]


71°N
Baltic Sea sub-area
Russian Federation / Dem. People's Rep of Korea frontier (42°17.5')
India / Pakistan frontier
Myanmar / Thailand frontier (98°)
I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII
IX
X
XI
XII
XIII
XIV
XV
XVI
A
Z

Σημειωση 1:

Οι σειρες των γραμματων του λατινικου Αλφαβητου σε κάθε

NAVAREA στον χαρτη, υποδηλωνουν την σειρα των γραμματων Κωδικων αναγνωρισης (από **A** μεχρι **Z**) για τους

Σταθμους εκπομπης NAVTEX της κάθε NAVAREAS.

Σημειωση 2:

ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ NAVTEX ΕΝΟΤΗΤΩΝ, ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΥΠΑΡΞΕΙ ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΔΙΑΦΟΡΑΣ ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ:

α) ΜΕΤΑΞΥ ΚΩΔΙΚΩΝ – ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ (από Α μεχρι Ζ) ΔΙΑΚΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΘΕ ΜΥΝΗΜΑΤΟΣ NAVTEX,

και

β) ΚΩΔΙΚΩΝ – ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ (από Α μεχρι Ζ), ΤΟΥ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟΥ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΣΤΑΘΜΩΝ NAVTEX, ΣΕ ΚΑΘΕ ΞΕΧΩΡΙΣΤΗ NAVAREA.

21] ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ/ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ, ΜΕΤΑΔΙΔΟΜΕΝΟΥ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΟΥ GMDSS

Α] Βασικά στοιχεία της κλήσης Κινδύνου

1) Φύση και Προτεραιότητα (URGENT SAFETY)

2) Φύση του Κινδύνου (π.χ. SINKING VESSEL)

3) Στίγμα του Κινδύνου

4) Ώρα εκπομπής Σήματος Κινδύνου

Β] Στοιχεία Κινδυνεύοντος

5) Όνομα πλοίου

6) Διακριτικά κλήσης

7) MMSI

8) I.D. (εφ' όσον διαθέτει SES)

9) Τύπος πλοίου

10) Πορεία

11) Ταχύτητα

12) Κατάσταση (Έμφορτο, Άφορτο)

13) Ιδιαίτερα Λειτουργικά στοιχεία (όπως λ.χ. Πλοίο περιορισμένης Ικανότητας Χειρισμών, Ιστιοφόρο, Λέμβος, κ.λ.π.)

Γ) Αιτούμενη (ενδεχόμενα) παροχή Αρωγής

όπως: **14)** Πλοία, Αεροσκάφη Έρευνας και Διάσωσης, Περισυλλογής Ναυαγών

15) Ναυαγοσωστικά

16) Ρυμουλκά

17) Πλοήγηση

18) Διακομιδή τραυματιών, ασθενών

19) Ιατρικό προσωπικό

20) Ρήψη Βεγγαλικών, Καπνογόνων κ.ά.

<u>Δ) Επιπρόσθετα ενημερωτικά στοιχεία Κινδύνου</u>

όπως: **21)** Έκβασης των συνθηκών Βλαβών και καταστροφών και Λειτουργικής Κατάστασης του πλοίου

22) Κατάστασης των επιβαινόντων

23) Έκβασης λαμβανουσών χώρα διεξαγόμενων ενεργειών Αντιμετώπισης των Συνθηκών Κινδύνου

24) Γενικού Βαθμού Επικινδυνότητας/Εναπομένουσας Ασφάλειας σκάφους και επιβαινόντων

25) Βαθμού ενδεχόμενα παρεχόμενης ήδη (βλέπε §Γ]) Αρωγής

26) Έκβασης των -καιρικών

-φυσικών

και -των οποιωνδήποτε συνθηκών που επιδρούν στον βαθμό Ασφάλειας/Επικινδυνότητας πλοίου/Επιβαινόντων κ.α.

22] ΣΗΜΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

[Α]

[ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΠΟΦΥΓΗΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV)]

Α) Αξιοσημείωτη διευκρίνιση:

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα διεθνώς και από του Δ.Κ.Α.Σ., όπως προαναφέρεται σε ανάλογες περιπτώσεις, τα πλοία σε κάθε περίπτωση:

- Ανάγκης
- Επείγοντος
- Κινδύνου,

είναι απαραίτητο, να έχουν την δυνατότητα να εκπέμπουν, επιδεικνύουν, σήματα κινδύνου, ανάλογα με την υφισταμένη εκάστοτε προτεραιότητας κατάσταση, που αντιμετωπίζουν.

Τα σήματα αυτά επιδεικνύονται ή εκπέμπονται :

α) είτε μέσω των Τηλεπικοινωνιακών Μέσων του πλοίου,

β) είτε Ηχητικά,

γ) είτε Φωτεινά,

δ) είτε διά Σχημάτων,

ε) είτε δι' άλλων μέσων (Καπνογόνα, Βεγγαλικά, Χρώματα, κ.λ.π.) του πλοίου

στ) είτε διά των Διεθνών Κωδικών Κινήσεων, Χειρισμών, Σημάτων, κ.λ.π.

Τέτοια σήματα που σημαίνουν κατάσταση Κινδύνου για το πλοίο και ανάγκη παροχής Αρωγής, βοήθειας, είναι:

1) Το Ραδιοτηλεφωνικό σήμα «MAYDAY»

2) Τα συσχετιζόμενα με το κινδυνεύον πλοίο εκπεμπόμενα ανάλογα σήματα Κινδύνου από άλλες πλευρές, εκτός από το κινδυνεύον πλοίο.

3) Το Ραδιοτηλεγραφικό σήμα (εάν και όπου γίνεται χρήση του) «S.O.S.» (SAVE OUR SALVES), (Βλέπε Αξιοσημείωτη διευκρίνιση Β και Γ σχετικά με Ραδιοτηλετυπικό σήμα «DISTRESS» κ.λ.π.)

4) Το σήμα κινδύνου NC του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων.

5) Το σήμα Κινδύνου με καπνό πορτοκαλί χρώματος.

6) Το σήμα Κινδύνου με ερυθρού χρώματος (φωτισμού) φωτοβολίδα αλεξιπτώτου.

7) Το σήμα Κινδύνου με φωτοβολίδες κόκκινων αστεριών, που εκτοξεύονται διαδοχικά (κατά μικρό χρονικό διάστημα μεταξύ τους).

8) Το σήμα Συναγερμού, μέσω των Τηλεπικοινωνιακών μέσων του πλοίου.

9) Το σήμα Κινδύνου, με επανάληψη της κίνησης των τεντωμένων πλευρικά και των δύο χεριών, σε θέσεις (εναλλάξ) ανύψωσης και κατάβασης.

10) Το σήμα Κινδύνου με ένδειξη αναμμένου πυρσού.

11) Το σήμα Κινδύνου με ένδειξη (ελεγχόμενης) φωτιάς σε εμφανές σημείο του πλοίου.

12) Το σήμα Κινδύνου με την προξένηση συνεχούς ήχου.

13) Το σήμα Κινδύνου με πυροβολισμούς, με χρονικό διάστημα ενός λεπτού μεταξύ τους.

14) Το σήμα τήρησης μεγάλης απόστασης, (κινδύνου προσέγγισης) που αποτελείται από την ένδειξη τετράγωνης σημαίας και από μία σφαίρα (είτε άλλο σχήμα παρόμοιο με σφαίρα), πάνω και κάτω από τη σημαία.

15) Το σήμα αναγνώρισης Κινδύνου από αεροσκάφη, με μαύρο τετράγωνο και κύκλο, σε φόντο πορτοκαλί.

Επισημαίνεται ότι από τους Δ.Κ.Α.Σ. δεν επιτρέπεται:

- Η εκπομπή/επίδειξη των παραπάνω σημάτων για άλλους σκοπούς, εκτός από τις περιπτώσεις κινδύνου και έκκλησης για Αρωγή/βοήθεια.

- Η εκπομπή/επίδειξη άλλων σημάτων που είναι δυνατόν να ληφθούν σαν τέτοια σήματα Κινδύνου.

Β) Αξιοσημείωτη διευκρίνιση :

Με δεδομένο ότι στις Ναυτιλιακές Τηλεπικοινωνίες, το Μορσικό Σύστημα έχει αντικατασταθεί από το (Δορυφορικό) Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας, (GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM - **GMDSS**), το σήμα Κινδύνου SOS (SAVE OUR SALVES) δεν χρησιμοποιείται πλέον μέσω των Τηλεπικοινωνιακών μέσων των Εμπορικών Πλοίων.

Στοιχεία μόνον πλέον του Μορσικού Κώδικα, με βάση τα ισχύοντα, χρησιμοποιούνται από τα εμπορικά πλοία, μέσω:

α) Της εγκατάστασης εκπομπής - φωτεινών Κωδικοποιημένων σημάτων, του πλοίου.

β) Του A.L.D.I.S. (ειδικού προβολέα εκπομπού τέτοιων σημάτων).

γ) Των μέσων παραγωγής και εκπομπής ηχητικών (κωδικοποιημένων) σημάτων του πλοίου.

δ) Κάθε μέσου ή οργάνου του πλοίου που είναι δυνατόν να παρέχει:

- είτε κωδικοποιημένη εκπομπή φωτός,
- είτε κωδικοποιημένη παραγωγή ήχου.

Γ) Αξιοσημείωτη διευκρίνιση :

Με βάση την προηγούμενη Αξιοσημείωτη διευκρίνηση Β, θα πρέπει να επισημανθεί ότι το σήμα SOS έχει αντικατασταθεί:

α) στις επικοινωνίες Κινδύνου, μέσω Ραδιοτηλετυπίας, με το σήμα **«DISTRESS»,** ενώ

β) στις επικοινωνίες Κινδύνου μέσω Ραδιοτηλεφωνίας, με το σήμα «MAY-DAY».

Παράλληλα οι εκπομπές των σημάτων των αντίστοιχων με τις προτεραιότητες (PRIORITIES) Ασφαλείας, Επείγοντος και Κινδύνου, έχουν ως εξής:

α] για την Ραδιοτηλετυπία:

- Ασφαλείας : **SAFETY**
- Επείγοντος : **URGENT**
- Κινδύνου : **DISTRESS**

β] για την Ραδιοτηλεφωνία:

- Ασφάλειας : **SECURITE**
- Επείγοντος : **PAN - PAN**
- Κινδύνου : **MAY - DAY**

[Β]

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΗΜΑΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ, ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ ΕΙΤΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΚΠΕΜΠΟΝΤΑ ΤΑ ΣΗΜΑΤΑ ΑΥΤΑ ΠΛΟΙΑ

Κατα την διαρκεια των Επικοινωνιων Κινδυνου, είναι δυνατον να διενεργηθουν οι εξης περιπτωσεις Κλησεων και Ανταποκρισης Κινδυνου :

Α] ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

(DISTRESS ALERT)

Αυτοματοποιημενη κληση κινδυνου μεσω των συστηματων DSC (Αυτοματη Ψηφιακη κληση) ειτε INMARSAT, που εκπεμπεται στις συχνοτητες αυτοματης ακροασης Κινδυνου και στα δυο αυτά συστηματα του GMDSS.

***ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΚΛΗΣΗΣ* :**

(ΣΤΟ INMARSAT)

PRIORITY : DISTRESS

FROM: ID (ΤΟ ID ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ)

AT TIME : (Η ΩΡΑ ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΣΕ UTC)

IN POSITION : (ΤΟ ΣΤΙΓΜΑ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ)

OCEAN REGION : (Ο ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ ΤΗΣ ΩΚΕΑΝΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΕΥΡΙΣΚΕΤΑΙ ΚΑΙ ΕΧΕΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΕΙ)

LES : (Ο ΕΠΙΓΕΙΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΕΠΙΛΕΞΕΙ)

CLASS (KIND) OF (SUBSEQUENT) EMISSION : (Η ΤΑΞΗ ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΤΗΣ ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΗΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

NATURE OF DISTRESS : (Η ΦΥΣΗ ΤΗΣ ΚΛΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΙΝΥΝΟΥ)

Σημειωση :

Για κάθε εγκατασταση SES INMARSAT ειτε Τηλεφωνικη ειτε Τηλετυπικη, υπαρχουν ξεχωριστες Μοναδες Ενεργοποιησης, για την εκπομπη του Αντιστοιχου Συναγερμου Κινδυνου.

Και κατά προεκταση και ξεχωριστες μοναδες, (Τηλεφωνιας ειτε Τηλετυπιας) για την διεξαγωγη της αμεσως επακολουθης εκαστοτε Κλησης και Μυνηματος καθως και ανταποκρισης Κινδυνου.

(ΣΤΟ DSC)

PRIORITY : DISTRESS

FROM: MMSI (ΤΟ MMSI ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ)

AT TIME : (Η ΩΡΑ ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΣΕ UTC)

IN POSITION : (ΤΟ ΣΤΙΓΜΑ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ)

TYPE OF CALL : ((Ο ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ) ΕΑΝ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΠΡΟΣ ΠΛΟΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ (ΚΑΙ Ο ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ) ειτε ΠΡΟΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

CLASS (KIND) OF (SUBSEQUENT) EMISSION : (Η ΤΑΞΗ ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΤΗΣ ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΗΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΠΟΥ ΕΧΟΜΕ ΕΠΙΛΕΞΕΙ

NATURE OF DISTRESS : (Η ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ)

Β] ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΛΗΨΗΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

(ACKNOWLEGEMENT OF RECEIPT DISTRESS ALERT)

Σημειωση :

Η βεβαιωση αυτή, εκπεμπεται από τους Παρακτιους Σταθμους και τα Πλοια που ελαβαν Συναγερμο Κινδυνου

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΒΕΒΑΙΩΣΗΣ ΛΗΨΗΣ:

ACKNOWLEGEMENT (ειτε ACKN) RECEIPT DISTRESS ALERT

Γ] ΚΛΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

(DISTRESS CALL)

Η Κληση Κινδυνου που (- αμεσως μετα από την κληση Συναγερμου -)
διεξαγεται στις συχνοτητες Ανταποκρισης Κινδυνου, πριν από το Μυνημα Κινδυνου.

***ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΚΛΗΣΗΣ* :**

MAYDAY (Χ 3)
THIS IS (ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ καθως και ΜΜΣΙ ειτε ID) (Χ 3)

Δ] ΜΥΝΗΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

(DISTRESS MESSAGE)

Το μυνημα που ακολουθει (μετα την κληση Κινδυνου) στις συχνοτητες Ανταποκρισης Κινδυνου.

***ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΚΛΗΣΗΣ* :**

MAYDAY (X 1)
THIS IS (ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ καθως και ΜΜΣΙ ειτε ID)
IN POSITION (ΠΛΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΚΟΣ)
AT TIME (ΩΡΑ UTC)
COURSE (ΠΟΡΕΙΑ ΣΕ ΜΟΙΡΕΣ ΚΑΙ ΠΡΩΤΑ ΛΕΠΤΑ)
FIRE IN ENGINE ROOM, NOT UNDER CONTROL.
DUE TO HIGH SEA CONDITIONS.
REQUIRED IMMEDIATELY FIRE FIGHTING AND SEARCH
AND RESCUE ASSISTANCE FORCES ON SCENE REGION.
OVER

Ε] ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΛΗΨΗΣ ΣΗΜΑΤΟΣ (ΚΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΜΥΝΗΜΑΤΟΣ) ΚΙΝΔΥΝΟΥ

(ACKNOWLEGEMENT OF RECEIPT DISTRESS CALL AND DISTRESS MESSAGE)

Η βεβαιωση ληψης αυτή, εκπεμπεται προς το Κινδυνευον Πλοιο, στις συχνοτητες της Ανταποκρισης Κινδυνου , από τους Παρακτιους Σταθμους και τα Πλοια που ελαβαν την κληση και το μυνημα Κινδυνου, ,

<u>ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΚΛΗΣΗΣ</u> **<u>:</u>**

<u>MAYDAY</u> (Χ 1)

<u>(ΟΝΟΜΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ καθως και ΜΜΣΙ ειτε ID ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟS ΠΛΟΙΟΥ)</u>

<u>THIS IS</u>

<u>(ΟΝΟΜΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ</u>

<u>ΚΛΗΣΗΣ καθως και ΜΜΣΙ ειτε ID ΠΛΟΙΟΥ , ΠΟΥ</u>

<u>ΒΕΒΑΙΩΝΕΙ</u>

<u>ΛΗΨΗ)</u>

<u>RECEIVED MAYDAY</u>

ΣΤ] ΑΝΑΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

(DISTRESS ALERT RELAY)

Αφορα Αναμεταβιβαση του Συναγερμου Κινδυνου από άλλο πλοιο, ειτε (συνηθεστερα) από Παρακτιο Σταθμο.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΚΛΗΣΗΣ :

DISTRESS ALERT RELAY (X 1)

(ΟΝΟΜΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ καθως και ΜΜΣΙ ειτε ID ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟS ΠΛΟΙΟΥ)

(Ακολουθει επαναληψη των στοιχειων της αρχικης κλησης Συναγερμου Κινδυνου)

==========

Ζ] ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΑΝΑΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

(ACKNOWLEGEMENT OF RECEIPT DISTRESS ALERT RELAY)

Την βεβαιωση αυτή την εκπεμπουν (συνηθεστερα) τα Πλοια, προς τον Παρακτιο Σταθμο που διενεργησε την Αναμεταβιβαση Συναγερμου Κινδυνου.

DISTRESS ALERT RELAY (X 1)

(ΟΝΟΜΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ καθως και ΜΜΣΙ ειτε ID ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟS ΠΛΟΙΟΥ)

(Ακολουθει επαναληψη των στοιχειων της αρχικης κλησης Συναγερμου Κινδυνου

ACKNOWLEGEMENT OF RECEIPT DISTRESS ALERT RELAY

Η] ΕΠΙΒΟΛΗ ΣΙΓΗΣ (ΛΟΓΩ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ **)**

(SILENCE MAYΔAY)

Εκπεμπεται συνηθως ειτε από το Κινδυνευον Πλοιο, (εάν εχει αυτό τον συντονισμο των Επικοινωνιων Κινδυνου, ειτε από Παρακτιο

(συνηθεστερα) που συντονιζει, ειτε από άλλο παραπλεον πλοιο που

εχει (εάν συμβει) εκεινο τον συντονισμο αυτόν.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΚΛΗΣΗΣ

MAYDAY (X 1)

ALL STATIONS (ειτε C Q) (X 3)

THIS IS (ειτε DE) (ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ ΕΙΤΕ/ΚΑΙ ΜΜSI ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ) (X 3)

(Ειτε εάν τον συντονισμο της Ανταποκρισης Κινδυνου τον ειχε Παρακτιος Σταθμος ειτε RCC) :

ΟΝΟΜΑ RCC ειτε ΟΝΟΜΑ Η/ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙ-

ΣΤΟΥ (X 3)

AT (ΩΡΑ UTC)

FOR M/V (ΟΝΟΜΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ)

SILENCE MAYDAY

Θ] ΠΕΡΑΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ (SILENCE FINI)

Εκπεμπεται άπο τον Σταθμο (Κινδυνευον Πλοιο, Παρακτιο, η άλλο πλοιο)
που εχει τον συντονισμο των Επικοινωνιων Κινδυνου, εφ' οσον πλεον
εχουν οι Επικοινωνιες Κινδυνου ολοκληρωθει και δεν αναγκαιει πλεον
η συνεχιση τους.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΚΛΗΣΗΣ :

MAYDAY (X 1)

ALL STATIONS (ειτε C Q) (X 3)

THIS IS (ειτε DE) (ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ ΕΙΤΕ/ΚΑΙ MMSI ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ) (X 3)

(Ειτε εάν τον συντονισμο της Ανταποκρισης Κινδυνου τον ειχε Παρακτιος Σταθμος ειτε RCC) :

ΟΝΟΜΑ RCC ειτε ΟΝΟΜΑ Η/ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙ-

ΣΤΟΥ (X 3)

AT (ΩΡΑ UTC)

FOR M/V (ΟΝΟΜΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ)
SILENCE FINI)

Ι] ΑΙΤΗΣΗΣ ΙΑΤΡΙΚΩΝ ΟΔΗΓΙΩΝ (MEDICAL ADVICE)

Σημειωση :

Ειναι δυνατον να αφορα σημα με προτεραιοτητα Επειγοντος συνηθως, ειτε και σε ορισμενες περιπτωσεις, Κινδυνου ειτε Ασφαλειας.

Αφορα αιτηση ιατρικων οδηγιων για την περιθαλψη ασθενους επι του Πλοιου.

Το εκπεμπον Πλοιο, συνδεεται αμεσα (μεσω του Παρακτιου σταθμου) με το αρμοδιο RCC (ΚΣΕΔ), το οποιο με την σειρα του συνδεει το Πλοιο, με την αρμοδια Υπηρεσια Παροχης Τηλε- ιατρικων Οδηγιων [TELE-MEDICAL ASSSISTANCE SERVICE]

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΚΛΗΣΗΣ :

PAN PAN (X 3)
ΟΝΟΜΑ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ειτε RCC (X 3)
THIS IS (ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ) (X 3)
IN POSITION (ΠΛΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΚΟΣ)

REQUIRED MEDICAL ADVICE,

OVER

Κ] ΑΙΤΗΣΗΣ ΙΑΤΡΙΚΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

(MEDICAL ASSISTANCE)

Αφορα αιτηση λ.χ. Μεταφορας ασθενους η τραυματια, (MEDICAL TRASPORT), Επιβιβασης επι του Πλοιου Ιατρικου προσωπικου,

(DOCTOR EMBARKATION ON BOARD), κ.α.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΚΛΗΣΗΣ :

PAN PAN (X 3)

ALL STATIONS (X 3)

MEDICAL (X 1)

THIS IS (ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ) (X 3)

IN POSITION (ΠΛΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΚΟΣ)

COURSE (ΠΟΡΕΙΑ)

SPEED (ΤΑΧΥΤΗΤΑ), κ.λ.π.

REQUIRED MEDICAL ASSISTANCE IMMEDIATELY

TRASPORT BY HELICOPTER AN IJURED CREW MEMBER

23] ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΣΥΖΕΥΞΗΣ ΜΕ ΤΙΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ, ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ

ΒΑΣΙΚΗ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ :

ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΠΑΡΟΝ ΣΤΙΣ ΕΝ ΛΟΓΩ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΑ

Οι αιτιες που τα εν λογω Ναυσιπλοικα βοηθηματα συμπεριλαμβανονται στην ενοτητα αυτή, είναι :

ΠΡΩΤΟΝ :

Διαθετουν με καποια Λειτουργικη μεθοδο, δυνατοτητες Τηλεμετρικης προσαρμογης **με συζευξη με τις άλλες Εγκαταστασεις και συσκευες Επικοινωνιων, Εντοπισμου, Αναγνωρισης κ.α..**

ΔΕΥΤΕΡΟΝ :

Στην πλειονοτητα τους διαθετουν την δυνατοτητα Τηλε- μεταφορας των δεδομενων τους (κατά προεκταση μεσω αυτων των αλλων ***δ ε υ τ ε ρ ο γ ε ν ω ν***

συσκευων), δια μεσου τωνΔορυφορων του INMARSAT, που αποτελει ακρογωνιαιο Λειτουργικο Δομικο στοιχειο της υποδομης του GMDSS.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΩΝ ΔΥΝΑΜΕΝΩΝ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΩΝ ΜΕ ΤΗΛΕΜΕΤΡΙΚΗ ΣΥΖΕΥΞΗ ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΤΟΥ Ν ΑΥΣΙΠΛΟΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΦΕΡΟΥΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

==========

GPS->SES, DSC, AIS, AIS/SART,ARPA/BRS, ECDIS

GYRO->SES,DSC,AIS,AIS/SART,ARPA/BRS, ECDIS

AIS-> AIS/SART,LRIT, ARPA/BRS, ECDIS

BAROMETER
WIND METER / INDICATOR
LOG SPEED
ECHO SOUNDER
COURSE RECORDER

} AIS, ARPA, ECDIS

HYGROMETER
THERMOMETER

} ECDIS

==========

ΠΡΟΣΟΧΗ !! Οι δ ε υ τ ε ρ ο γ ε ν ε ι ς συσκευες, επεχουν θεσεις εισδοχης και προβολης των αρχικων δεδομενων και παραμετρων, που είναι δυνατον να εισαγονται προς τηλεμεταφορα :

1) ειτε χειροκινητα

2) ειτε ημιαυτοματα

3) ειτε αυτοματα

1] ΠΥΞΙΔΑ – COMPASS

Είναι συσκευή ένδειξης (με την δυνατότητα κάποιας λειτουργικής μεθόδου), του Βορρά και κατ' επέκταση της πορείας που εκάστοτε ακολουθούμε.

Ανάλογα με την εκάστοτε εφαρμοσμένη μέθοδο λειτουργίας των Πυξίδων, έχουμε βασικά, πυξίδες Μαγνητικές και Γυροσκοπικές.

Τύποι κατασκευαστικοί πυξίδων

Αναλυτικά, ως προς την κατασκευή τους, οι πυξίδες διακρίνονται σε:

(α) ΜΑΓΝΗΤΙΚΕΣ ΠΥΞΙΔΕΣ - (MAGNETIC COMPASS)

Εκείνες που δείχνουν τον Βορρά, με βάση την Μαγνητική ιδιότητα της Μαγνητικής Βελόνας που φέρουν.

(β) ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΕΣ ΠΥΞΙΔΕΣ - (GYRO-COMPASS)

Εκείνες που δείχνουν τον Βορρά, σταθεροποιούμενες σε αυτόν, με βάση την ιδιότητα των περιστρεφόμενων (με σταθερή ταχύτητα και

σταθεροποιούμενων μέσω ειδικών πηνίων παρακολούθησης, της κίνησής τους), Γυροσκοπίων.

(γ) ΠΥΞΙΔΕΣ (ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ) ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ ΠΗΔΑΛΙΟΥΧΗΣΕΩΣ – (AUTO-PILOT COMPASS)

Αφορά πυξίδες, που φέρουν ειδικό μηχανισμό παρακολούθησης των ενδείξεών τους από πηνία, μέσω των οποίων, οι μεταβολές της πορείας Αριστερά ή Δεξιά, μεταδίδονται εν είδη δυναμικού σήματος, σε σύστημα Αυτόματης Πηδαλιούχησης.

(δ) ΜΑΓΝΗΤΙΚΗ ΠΥΞΙΔΑ ΜΕ ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΑ - (REFLECTOR COMPASS)

Είναι πυξίδες συνήθως Διοπτήριες, που φέρουν σύστημα φακών ή Ανακλαστήρων.

Η εικόνα των ενδείξεών τους, προβάλλεται ή ανακλάται μπροστά στον πηδαλιούχο, σε καθρέπτη, από την Διοπτήρια Πυξίδα.

ΜΑΓΝΗΤΙΚΗ ΠΥΞΙΔΑ ΜΕ ΑΝΑΚΛΑΣΤΗΡΑ

ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΗ ΠΥΞΙΔΑ ΓΕΦΥΡΑΣ

(ε) ΥΓΡΕΣ ΠΥΞΙΔΕΣ - (LIQUID COMPASS)

Αφορούν τύπους πυξίδων, που η κατασκευή τους περιλαμβάνει υγρό, μέσα στο οποίο (μέσω ειδικών συνθηκών), κινούνται ανεπηρέαστα από εξωτερικές επιδράσεις είτε ο μηχανισμός κίνησης της Μαγνητικής Βελόνης (στην Μαγνητική Πυξίδα), είτε τα Γυροσκόπια σε ανάλογους τύπους Γυροσκοπικών Πυξίδων.

(στ) ΞΗΡΕΣ ΠΥΞΙΔΕΣ - (DRY COMPASS)

Πρόκειται για πυξίδες που στα κατασκευαστικά γνωρίσματά τους, δεν συμπεριλαμβάνεται υγρό.

Διάκριση των πυξίδων, ως προς το πλωτό μέσο ή την θέση (επ' αυτού) που τοποθετούνται, ή την προτεραιότητα χρήσης τους.

(α) ΙΘΥΝΤΗΡΙΑ ΠΥΞΙΔΑ – (STEERING COMPASS)

Χρησιμοποιείται για την τήρηση από την Γέφυρα, της πορείας του πλοίου.

(β) ΔΙΟΠΤΗΡΙΑ ΠΥΞΙΔΑ – (STANDARD COMPASS)

Ευρίσκεται στην Κόντρα – Γέφυρα και χρησιμοποιείται κυρίως για την λήψη Διοπτεύσεων, καθώς και για την ρύθμιση της Ιθυντήριας.

(γ) ΠΥΞΙΔΑ ΑΝΑΓΚΗΣ – (EMERGENCY COMPASS)

Ευρίσκεται συμμετρικά και μπροστά από το Πρυμναίο πηδάλιο Ανάγκης Εφεδρικής Πηδαλιούχησης του πλοίου.

Χρησιμοποιείται σε περίπτωση βλάβης του κύριου πηδαλίου (Γέφυρας), οπότε χρησιμοποιείται το Εφεδρικό πηδάλιο Ανάγκης.

(δ) ΠΥΞΙΔΑ ΣΩΣΙΒΙΩΝ ΛΕΜΒΩΝ – (LIFE BOAT COMPASS)

Είναι μικρές υγρές πυξίδες, σε πυξιδοθήκες και χρησιμοποιούνται για την σωστή τήρηση της πορείας των σωσίβιων λέμβων.

(ε) ΠΥΞΙΔΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Ημισφαιρικού συνήθως σχήματος, φέρουν εγκάρσιους και Διαμήκης Διορθωτικούς Μαγνήτες.

(στ) (ΦΟΡΗΤΕΣ) ΠΥΞΙΔΕΣ ΧΕΙΡΟΣ (HAND COMPASS)

Είναι αρκετά μικρού μεγέθους, Διοπτήρια Μαγνητική Πυξίδα και χρησιμοποιείται για την στόχευση, μέτρηση των αντιστοιχιών διαφόρων σημείων και τον προσδιορισμό του στίγματος, κατά την Ακτοπλοΐα.

Επίσης, με κατάλληλη υποδοχή, χρησιμεύει και ως Ιθυντήρια Πυξίδα.

COMPASS - GPS

2] ΠΗΔΑΛΙΟ ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΟ -

MANUAL STEERING GEAR

Είναι ο μηχανισμός πηδαλιουχίας του πλοίου, που είναι χειροκινητος.

Η επιλογή δηλαδη κάθε φορα αριστερά ή δεξιά γωνίας στροφής του πλοίου, γίνεται χειροκίνητα και αντιστοιχεί σε ανάλογη γωνία κίνησης αριστερά ή δεξιά

του πηδαλίου του πλοίου.

Για την μεταδοση της κινησης στο (πτερυγιο) του πηδαλιου του πλοιου εφαρμοζονται ηλεκτρουδραυλικα ειτε αλλα συστηματα μηχανικα (σε μικρα

σκαφη), όπως καδενες, κ.λ.π. .

ΠΗΔΑΛΙΟ ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΟ

3] ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΠΗΔΑΛΙΟ - AUTO PILOT

Είναι βασικός μηχανισμός τήρησης πορείας στην σύγχρονη Ναυσιπλοΐα, όπου μέσω της λειτουργικής σύζευξης Ναυσιπλοϊκών Μηχανισμών του πλοίου, κυρίως δε μέσω της αυτόματης προσαρμογής των λειτουργειών της πυξίδας του πλοίου, στους μηχανισμούς κίνησης του πηδαλίου, αντικαθίσταται η χειροκίνητη πηδαλιουχία με την Αυτόματη τήρηση πορείας.

ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΠΗΔΑΛΙΟ

4] ΕΦΕΔΡΙΚΟ ΠΗΔΑΛΙΟ (ΑΝΑΓΚΗΣ) – EMERGENCY STEERING GEAR

Είναι εφεδρικη εγκατασταση πηδαλιουχιας του πλοιου.

Χρησιμοποιειται σε περιπτωσεις αναγκης, κυριως στις περιπτωσεις που
στην κυρια εγκατασταση πηδαλιουχιας υπαρχει βλαβη, ειτε όταν
συνεπεια καποιου αλλου προβληματος, υπαρχει αδυναμια του πλοιου
να πηδαλιουχειται από την κυρια εγκατασταση πηδαλιουχιας.
Είναι εγκατεστημενο σε αποκλειστικο χωρο (EMERGENCY STEERING GEAR ROOM) που βρισκεται καταπρυμνα του πλοιου.
Λειτουργει χειροκινητα μεσω αποκλειστικου ηλεκτρουδραυλικου συστηματος
λειτουργιας.
Οι αναγκαιες κάθε φορα γωνιες στροφης του πηδαλιου, τιθενται χειροκινητα κατοπιν εντολων που δινονται απο την Γεφυρα του πλοιου, με την χρηση επισης αποκλειστικης εγκαταστασης Επικοινωνιας E. S. G. R. και Γεφυρας.
Ο χωρος του E. S. G. R. προβλεπεται από τους ισχυοντες Κανονισμους,
να αποτελει και χωρο εκπαιδευσης του Πληρωματος και διεξαγωγης
Γυμνασιων, για την εξοικειωση, καταρτηση και ετοιμοτητα (του Πληρωματος, για την χρήση του E. S. G. σε συνθηκες αναγκης.

ΕΦΕΔΡΙΚΟ ΠΗΔΑΛΙΟ ΑΝΑΓΚΗΣ

5] RADAR

Είναι συσκευή υποτύπωσης απεικόνισης και υπολογισμού βασικά των στοιχείων, θέσης, πορείας και ταχύτητας του πλοίου μας και των παραπλεόντων πλοίων, βοήθημα στην ομαλή Ναυσιπλοΐα, αποφυγή Συγκρούσεων, κακών καιρικών συνθηκών και γενικώς στην αποφυγή Ναυσιπλοϊκών Ατυχημάτων.

Η δυνατότητα εκτίμησης αυτών των υπολογισμών, επιτυγχάνεται μέσω της εκπομπής, σάρωσης και λήψης, ειδικών Ραδιομαγνητικών κυμάτων προς κάθε εντοπιζόμενο και σκοπευόμενο στόχο.

MARINE RADAR ARPA

6] ARPA

Είναι ναυσιπλοϊκή συσκευή ανάλογης χρησιμότητας και σε συνδυασμό με το RADAR, παρέχει στοιχεία υποτύπωσης απεικόνισης και υπολογισμού θέσης, πορείας, ταχύτητας πλοίου μας και παραπλεόντων, και πέραν αυτών άλλους υπολογισμούς, όπως ελάχιστος χρόνος και απόσταση σύγκρουσης, προηγούμενες θέσεις (συγκεκριμένης διάρκειας, παρελθόντος χρόνου), των στόχων, παρακολούθησης πολλαπλών στόχων, ενεργοποίηση συναγερμών επικινδυνότητάς τους, κ.α.

ARPA - RADAR FOR NAVIGATION

7] ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ – (BRIDGE SIMULATOR)

Είναι σύστημα σύζευξης πολλαπλών ναυσιπλοϊκών συσκευών και υπολογιστικών μηχανισμών, που προσαρμόζει αφ’ ενός τις παρεχόμενες λειτουργικές δυνατότητες του ARPA και πέραν αυτών, αντικαθιστά σε πολύ μεγάλο βαθμό και την ναυσιπλοΐα μέσω χαρτών, με

την αξιοποίηση, των προσομοιοτικών με την Ναυσιπλοϊκή πραγματικότητα δεδομένων που παρέχει.

ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ

8] ΕΝΔΕΙΚΤΗΣ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΥ ΣΤΙΓΜΑΤΟΣ - (G.P.S. – GLOBAL POSITION (FINDING) SYSTEM)

Είναι συσκευή Δορυφορικής Λήψης και ένδειξης του στίγματος θέσης του πλοίου εκάστοτε, και σε συνδυασμό προσαρμογής λειτουργίας και με άλλες ναυσιπλοϊκές συσκευές, ένδειξης και υπολογισμού παράλληλα και άλλων στοιχείων όπως, πορεία, ταχύτητα, έκπτωση πορείας από την ακολουθητέα, κ.α.

GPS NAVIGATOR

GPS RECEIVER ANTENNA

DGPS NAVIGATOR

DGPS RECEIVER ANTENNA

9] NIGHT VISION OBSERVER SYSTEMS

Είναι εγκαταστάσεις ανιχνευτών επιφάνειας θαλάσσης, με την προσαρμογή και δικτύωση, ανάλογα MONITOR και καμερών στο πλοίο, για τον έλεγχο, από γεφύρας συνήθως:

(α) Συνθηκών Αποφυγής Σύγκρουσης κατά τον πλου,

και

(β) Συνθηκών ασφαλείας πλου.

NIGHT VISION OBSERVER SYSTEMS

24] ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΟΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΕΣ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΜΕΣΩ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥΣ, ΣΤΙΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

1] ΓΩΝΙΟΔΕΙΚΤΗΣ ΠΗΔΑΛΙΟΥ

STEERING ANGLE INDICATOR

Είναι όργανο ένδειξης, των εκάστοτε τοποθετούμενων (είτε κατά τον χειρισμό, είτε κατά την αυτόματη θέση), γωνιών στροφης του πηδαλίου του πλοίου.

ΓΩΝΙΟΔΕΙΚΤΗΣ ΠΗΔΑΛΙΟΥ

2] ΕΝΔΕΙΚΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ

COURSE INDICATOR

Είναι το όργανο που δείχνει την εκάστοτε τηρούμενη πορεία του πλοίου.

Είναι δυνατον να είναι και αποκλειστικης χρησης, σαν Πορειοδεικτης.

Συνηθεστερα εφαρμοζεται σαν μοναδα αλλων Αυτονομων Ναυσιπλοικων συσκευων (όπως το GPS), καθως επισης και (σαν μοναδα) μεταφορας
των στοιχειων της πορειας από το GPS σε άλλες Ναυσιπλοικες συσκευες,
(AIS, ARPA, κ.α.).

ΕΝΔΕΙΚΤΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ

3] ΠΟΡΕΙΟΓΡΑΦΟΣ

COURSE RECORDER

Είναι το όργανο συνεχούς καταγραφής των πορειων που ακολουθεί το πλοίο, σε κάθε στιγμή πλού.

ΠΟΡΕΙΟΓΡΑΦΟΣ

4] ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΕΣ ΠΥΞΙΔΩΝ

MAGNETIC/GYRO REPEATERS

Όργανα που σε διάφορα σημεία της γέφυρας και του πλοίου, δείχνουν την εικόνα των ενδείξεων, των πυξίδων του πλοίου αντίστοιχα.

ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΗΣ ΠΥΞΙΔΩΝ

5] ΒΥΘΟΜΕΤΡΟ

ECHO SOUNDER

Είναι όργανο μέτρησης, του βυθού και παρέχει και την συνολική διαμόρφωση των βυθομετρήσεων, των θαλάσσιων περιοχών, των διαδρομών που ακολουθεί εκάστοτε το πλοίο.

ECHO SOUNDER

6] ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΣΚΕΥΗ ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΥ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ (SONAR)

Ειναι συσκευη ανιχνευσης χωρων και εντοπισμου στοχων, μεσα στον θαλασσιο χωρο που είναι κατω και γυρω από το πλοιο. Εντοπιζει με την ιδια λειτουργικη αρχη που διαθετει και το ECHO SOUNDER, δηλαδη με συστημα ηχοβολιστικων ριπ‘ων . Είναι κατά καποια εννοια το RADAR του θαλασσιου χωρου, κατω από την επιφανεια της θαλασσας.

Σημερα χρησιμοποιειται στο Εμπορικο ναυτικο για τον εντοπισμο αλιευματων, για υποβρυχιες εργασιες, για επιστημονικες δραστηριοτητες, κ.α.

ΤΥΠΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ SONAR

7] ΔΡΟΜΟΜΕΤΡΟ

SPEED LOG

Είναι όργανο που παρέχει την εκάστοτε διαμορφωμένη ταχύτητα του πλοίου**,** (απόσταση ανά ώρα) και την συνολική διανυθείσα, απόσταση, μετρούμενης διαδρομής που το πλοίο εκτέλεσε.

SPEED LOG

8] ΑΝΕΜΟΔΕΙΚΤΗΣ/ΑΝΕΜΟΜΕΤΡΟ

WIND INDICATOR

Πρόκειται για το ανεμόμετρο, όργανο ένδειξης εντάσεως του ανέμου και για τον ανεμοδείκτη, όργανο ένδειξης της διεύθυνσης του πνέοντος ανέμου.

Το ανεμόμετρο και ο ανεμοδείκτης είναι δυνατόν να συναντώνται σε μια ενιαία εγκατάσταση.

ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΨΗΦΙΑΚΟ ΑΝΕΜΟΜΕΤΡΟ

ΜΕ ΕΝΣΩΜΑΤΩΜΕΝΟ ALARM

ΙΣΧΥΡΩΝ ΑΝΕΜΩΝ

ΑΝΕΜΟΜΕΤΡΟ ΜΕ ΤΗΝ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΛΙΚΑΣ

9] ΒΑΡΟΜΕΤΡΟ

BAROMETER

Είναι το όργανο που δείχνει την εκάστοτε επικρατούσα, ένδειξη βαρομετρικής πίεσης.

ΒΑΡΟΜΕΤΡΟ

10] ΒΑΡΟΓΡΑΦΟΣ

BAROGRAPH

Είναι το όργανο συνεχούς καταγραφής, των επικρατουσών (κάθε χρονική στιγμή και σε κάθε στίγμα του πλοίου), τιμών βαρομετρικής πίεσης και της συνολικής διαμορφωμένης εξέλιξής τους.

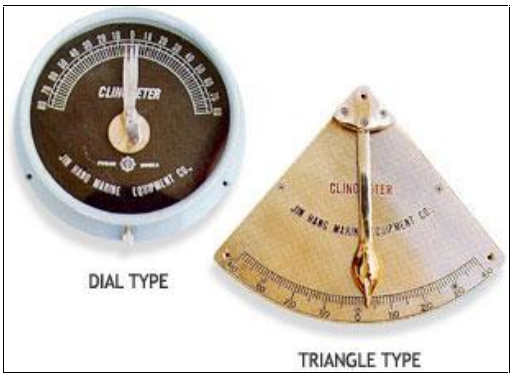
ΒΑΡΟΓΡΑΦΟΣ

11] ΚΛΙΝΟΜΕΤΡΟ

CLINOMETER

Είναι το όργανο, που είναι ενδείκτης της εκάστοτε υπάρχουσας (εγκάρσιας), γωνίας κλίσεως του πλοίου.

ΚΛΙΝΟΜΕΤΡΟ



12] ΥΓΡΟΜΕΤΡΟ

HYDROMETER

Είναι όργανο συνεχούς καταγραφής των μετρήσεων της υγρασίας που υπάρχει κάθε στιγμή στον Ατμοσφαιρικό αέρα, σε κάθε στίγμα που ευρίσκεται το πλοίο.

ΥΓΡΟΜΕΤΡΟ

13] ΘΕΡΜΟΜΕΤΡΟ

THERMOMETER

Μετρά κάθε χρονική στιγμή, την θερμοκρασία του ατμοσφαιρικού αέρα (περιβάλλοντος ή κλειστών χώρων του πλοίου).

ΘΕΡΜΟΜΕΤΡΟ

14] ΧRONOMETPO

CHRONOMETER

Αφορα χρονομετρα Γεφυρας και πλοιου με τον κλασσικο τυπο κατασκευης, με δεικτες.

Μετρά τον χρονο του πλοιου (δευτερολεπτα, λεπτα και ωρες).

Υπαρχει με τη μορφη επαναληπτων στα συγχρονα πλοια, σε ολους

σχεδον τους εσωτερικους λειτουργικους χωρους του πλοιου.

Επισης υπαρχει το χρονομετρο του Σταθμου Ασυρματου με τις περιοδους σιγης.

Στη Γεφυρα του πλοιου, θα συναντησομε και ταυτοχρονη ενδειξη της διεθνους ωρας, ειτε στο ιδιο χρονομετρο με

διπλους ολους τους δεικτες, ειτε σε διαφορετικο χρονομετρο

που θα υπαρχει.

ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΟ

25] ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΜΕΣΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΚΩΝ ΒΟΗΘΗΜΑΤΩΝ ΥΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τέτοια βασικά βοηθήματα, είναι οι συσκευές και μονάδες:

1] **RADAR**

2] **ARPA**

3] **Μονάδες ECDIS**

και 4] Οι εγκαταστάσεις και μονάδες λειτουργικού συνδυασμού των 1,2 και 3, με την λειτουργική σύζευξη και προσαρμογή τους, καθώς και με την προσαρμογή άλλων Ναυσιπλοϊκών βοηθημάτων καθώς και άλλων μονάδων και συσκευών του πλοίου [(Τηλ)Επικοινωνιακών, Λειτουργικού ελέγχου, κλπ.]

Σε κάθε περίπτωση, από τις παραπάνω συσκευές Ναυσιπλοϊκών βοηθημάτων, παρέχεται η δυνατότητα να μεταφέρονται στην Γέφυρα του πλοίου, πλείστα για την Ναυσιπλοΐα στοιχεία, που σε γενικές γραμμές αφορούν:

1] **Το πλοίο**

2] **Τα παραπλέοντα άλλα πλοία**

3] **Τις συνθήκες**

- καιρού
- επιφάνειας θάλασσας
- βυθού
- ρευμάτων, κλπ.

4] **Τις** παρακείμενες αλλά και ευρύτερες **θαλάσσιες και παράκτιες περιοχές**

5] **Τα στοιχεία χαρτογράφησης** των περιοχών αυτών

26] ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ RADAR

α] Στοιχεία πλοίου

1] πορεία Αληθής

2] πορεία Σχετική

3] απόσταση

4] διόπτευση

5] κίνηση Αληθής

6] κίνηση Σχετική

β] Στοιχεία στόχων [πλοίων]

7] απόσταση

8] διόπτευση

9] πορεία Αληθής

10] πορεία Σχετική

11] κίνηση Αληθής

12] κίνηση Σχετική

13] ενεργοποίηση επιλεγόμενωνδακτυλίων Συναγερμών προσέγγισης, κ.α.

γ] Στοιχεία συνθηκών

14] εικόνα Αληθής

15] εικόνα Σχετική

16] συνθήκες καιρικές [βροχή, βροχηφόρα νέφη, σίφωνες, χιονόπτωση, παγόβουνα],

17] κυματισμός

27] ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ARPA

α] Στοιχεία πλοίου και πλεύσης άλλων πλοίων στόχων

1] στίγμα

2] πορεία [Αληθής και Σχετική]

3] ταχύτητα

4] διόπτευση

5] κίνηση [Αληθής και Σχετική]

6] ίχνος ιστορικού διανυθείσα πλεύσης

7] απόσταση [θέσης] ελάχιστης προσέγγισης [CLOSEST POSITION OF APPROACH - CPA]

8] χρόνος εναπομένων για την άφιξη στην θέση CPA [TIME TO CPA]

9] διανυθείσα απόσταση από σημείο αναχώρησης

10] εναπομένουσα απόσταση μέχρι επόμενο σημείο προορισμού

11] ενεργοποίηση Συναγερμών προσέγγισης [βάσει CPA και TCPA, αλλά και βάσει επιλεγόμενων επιθυμητών παραμέτρων απόστασης και χρόνου προσέγγισης]

12] χάραξη πορειών / στιγμάτων επικείμενου πλου

β] Στοιχεία συνθηκών

13] εικόνα Αληθής και Σχετική

14] συνθήκες καιρικές [βροχή, σίφωνες, παγόβουνα κλπ]

15] κυματισμός

16] ρεύματα / έκπτωση πορείας λόγω ρευμάτων

28] ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ AIS

[AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM]

Το AIS είναι εγκατάσταση συστηματος πομποδέκτη στο πλοίο,

η οποία εκπέμπει δέσμη συγκεκριμένων προβλεπόμενων πληροφοριακών στοιχείων Αναγνώρισης, αφ' ενός του φέροντος την εγκατάσταση πλοίου,

και λαμβάνει αφ' ετέρου παρομοια δεσμη στοιχειων, που αφορουν τα παραπλεοντα άλλα πλοία.

Η δυνατότητα της συγκέντρωσης και μετάδοσης των στοιχείων αυτών αναγνώρισης των πλοίων, από και προς την εγκατάσταση AIS, παρέχεται :

Α] Με την λειτουργική σύζευξη και προσαρμογή στο AIS, και άλλων [συσχετιζόμενων λειτουργικά με τα στοιχεία αυτά] μονάδων, οργάνων και συσκευών του πλοίου.

Τέτοιες συσκευές, είναι:

- **GPS**
- **RADAR, ARPA, BRIDGE SIMULATOR, Μονάδες ECDIS**
- **GYRO**
- **AUTO PILOT**
- **WIND METER / INDICATOR, κ.α.**

Ακομη εάν εχει προβλεφθει λειτουργικη προσαρμογη, και με το **VDR** του πλοιου.

Β] Με την εισδοχή στοιχείων, που αφορούν το φέρον την εγκατάσταση AIS, πλοίο.

Οι βασικοι σκοποι χρησιμοτητας της εγκαταστασης AIS στα πλοια, είναι :

1] Η αυτοματη ανταλλαγη των απαραιτητων εκεινων στοιχειων (1- 36), μεταξυ παραπλεοντων πλοιων, **για την αποφυγη της συγκρουσης τους**

2] Η οποτεδηποτε προβλεπεται **αναγνωριση των πλοιων, από τους προς τουτο εκαστοτε αρμοδιους φορεις** (όπως λ.χ. κατά την εισοδο των πλοιων σε χωρικα υδατα χωρας)

3] Η αξιοποιηση του AIS,E **σαν βοηθημα, στα κατά τοπους Κεντρα Ελεγχου της Κινησης των πλοιων (VTS)**

Αναγνωριστικά στοιχεία που εκπέμπονται και λαμβάνονται από το AIS, είναι:

α] Στοιχεία αναγνώρισης πλοίου

1] όνομα πλοίου

2] διακριτικό

3] IMO number

4] I.D. INMARSAT

5] MMSI

6] είδος πλοίου

7] τύπος

8] κατηγορία

9] χωρητικότητα

10] βυθίσματα

11] διαστάσεις

12] ιπποδύναμη [κυρίων μηχανών]

13] κατάσταση [έμφορτο ή άφορτο ή υπό έρμα]

14] εθνικότητα

15] κατασκευαστές

16] λιμάνι νηολόγησης

β] Στοιχεία φορτίου

17] είδος

18] τύπος

19] ποσότητες

20] συσκευασία

γ] Στοιχεία επιβαινόντων

21] πλήρωμα [εθνικότητα]

22] αριθμός πληρώματος

23] επιβάτες [αριθμός επιβατών]

δ] Στοιχεία πλου

24] αναχώρηση [Λιμάνι, Χώρα]

25] προορισμός [Λιμάνι, Χώρα]

26] στίγμα

27] πορεία

28] αποστάσεις [από το φέρον το AIS πλοίο]

29] διοπτεύσεις [από το φέρον το AIS πλοίο]

30] εκτιμώμενα στοιχεία Χρόνου Άφιξης

31] εκτιμώμενα στοιχεία Απόστασης Άφιξης

ε] Στοιχεία συνθηκών

32] στοιχεία Ανέμου [Διεύθυνση, Ένταση]

33] στοιχεία Κυματισμού [Διεύθυνση, Ύψος]

34] στοιχεία Κατάστασης Θάλασσας

35] στοιχεία Ρευμάτων [Διεύθυνση, Ένταση]

36] στοιχεία έκπτωσης της πορείας του πλοίου

Το AIS χρησιμοποιει τις συχνοτητες VHF 161.975 MHz και 162.025 MHz

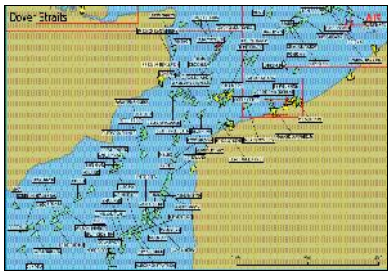
Η εμβελεια δυνατοτητας καλυψης του σηματος του, είναι περι τα 20 ν.μ.

AIS

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΘΟΝΗΣ

ΜΟΝΑΔΑΣ ECDIS

ΜΕ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ AIS



ΚΕΝΤΡΟ ΕΛΕΓΧΟΥ VTS

ΜΕΣΩ ΜΟΝΑΔΩΝ AIS

ΚΑΙ RADAR

29] ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΥΠΟΤΥΠΩΣΗΣ ΜΕΣΩ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΧΑΡΤΩΝ

[ELECTRONIC CHART DISPLAY AND INFORMATION SYSTEM - ECDIS]

Τα συστήματα ηλεκτρονικού χάρτη E C D I S, σε λειτουργική σύζευξη με τα συστήματα Αυτόματης Ραδιοϋποτύπωσης [A R P A], και προσομοίωσης Γέφυρας [BRIDGE SIMULATOR], είναι οι δυο τεχνολογικές βασικές μέθοδοι, στα σύγχρονα ναυσιπλοϊκά βοηθήματα. Εφαρμογές αυτών είναι οι μονάδες των Προσομοιωτών Γέφυρας και συνδυασμοί PLOTTERS + ARPA .

Τα παρεχόμενα στοιχεία από τέτοιους λειτουργικούς συνδυασμούς, αναλυτικά είναι:

Α] ΣΤΟΙΧΕΙΑ A R P A

Όλα τα παρατιθέμενα στοιχεία στο σχετικό κεφάλαιο: ΄΄ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ A R P A ΄΄

Β] ΣΤΟΙΧΕΙΑ E C D I S

Β1] ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΠΛΟΥ

(α) Α Ν Α Χ Ω Ρ Η Σ Η Σ:

- λιμάνι
- ημερομηνία
- ώρα
- διανυθείσα απόσταση
- διανυθείς χρόνος

(β) Π Α Ρ Ο Ν Τ Α:

- στίγματα
- πορείες
- ταχύτητες
- αποστάσεις
- παράμετροι των επικρατουσών συνθηκών, φυσικών και Μετεωρολογικών

(γ) Π Ρ Ο Ο Ρ Ι Σ Μ Ο Υ:

- λιμάνι
- εκτιμώμενα στοιχεία άφιξης
  - ημερομηνία
  - ώρα
  - εναπομένουσα απόσταση
  - εναπομένων χρόνος

(δ) Χ Α Ρ Α Ξ Η Σ Α Π Ο Μ Ν Η Μ Ο Ν Ε Υ Σ Η Σ Κ Α Ι Ε Π Ι Λ Ο Γ Η Σ Π Λ Ο Ω Ν

Στίγματα, πορείες, αποστάσεις, κάθε ενδιάμεσης πλεύσης

καθώς και κάθε ενδιάμεσων αντίστοιχα χρόνων και αποστάσεων , προηγούμενα [διανυθέντα] αλλά και επικείμενα [εκτιμώμενα].

(ε) Σ Υ Ν Θ Η Κ Ω Ν Π Λ Ο Υ

(ε1) Στοιχεία Καιρού (κατά τον πλου ισχύοντα)

- ανέμου [ένταση, διεύθυνση]
- βροχής, βροχηφόρων νεφών κ.λ.π.
- κυματισμού [χαρακτηρισμός, ύψος κύματος]
- βαρομετρικής πίεσης, κ.λ.π.

(ε2) Στοιχεία Φυσικών συνθηκών (κατά τον πλου)

Ένταση, διεύθυνση ρευμάτων, σχετική έκπτωση πορείας κ.λ.π.

Β2] ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗΣ

Τέτοια στοιχεία είναι:

1) **βυθομετρήσεις**

2) **υποβρύχιες καλωδιώσεις και αγωγοί**

3) **ύφαλοι**

4) **ναυάγια**

5) **βραχονησίδες**

6) **επισημάνσεις άλλων επικίνδυνων σημείων διέλευσης**

7) **σημάνσεις**

- φάρων
- σημαντήρων
- ραδιοφάρων/ραδιοσημαντήρων

- συστημάτων διέλευσης από εισόδους και εξόδους λιμανιών, διαύλων κ.α.

8) **οριοθετήσεις**

- συστημάτων διαχωρισμού [θαλάσσιας] κυκλοφορίας
- περιοχών αναφοράς και ελέγχου κινήσεων διέλευσης πλοίων
- παράκτιων ζωνών
- αγκυροβολιών
- περιοχών λιμανιών και λιμενικών εγκαταστάσεων
- περιοχών ελέγχου και διευθέτησης κίνησης λιμένων
- περιοχών απαγόρευσης της χρήσης τους [λ.χ. για αγκυροβόλια, αλιεία, διέλευση, πετρέλευση κ.λ.π.]
- περιοχών αλιείας
- περιοχών στρατιωτικών ασκήσεων
- περιοχών επιχειρήσεων και χειρισμών, σχετικών με λειτουργικές διαδικασίες πετρελαϊκών εγκαταστάσεων, μονάδων [θαλάσσιων] γεωτρήσεων, ναρκαλιείας, καταδυτικών επιχειρήσεων, υποβρυχίων γενικά δραστηριοτήτων και εργασιών κ.λ.π.
- περιοχών ιχθυοτροφείων
- περιοχών χειριστικών διαδικασιών των υπηρεσιών πλοήγησης, ρυμούλκησης, ελέγχου είτε συνοδείας πλοίων κ.λ.π.
- περιοχών προσθαλάσσωσης Υδροπλάνων
- περιοχών με ναύδετα

9) **Επικρατούσες σ τ α τ ι σ τ ι κ ά κατά περιοχή συνθήκες**

- ρευμάτων
  - διεύθυνση
  - ένταση
  - προέλευση
- κλιματικές
  - διευθύνσεις
  - εντάσεις
  - συχνότητα
  - προέλευση
  - είδος
  - διάρκεια, **Ανέμων,**
  - χαρακτηρισμός
  - ύψη, **Κυματισμού,**
  - βαθμός
  - συχνότητα, **Ομίχλης**
  - στοιχεία εμφάνισης, εμβέλειας, διεύθυνσης, συχνότητας **Παγετώνων, Παγόβουνων**
  - στοιχεία **υγρασίας, χαλαζόπτωσης, χιονόπτωσης**
- παλιρροιών [ύψη, χρόνοι πλημηρίδας και αμπώτιδας, στοιχεία γενικά παλιρροϊκών ρευμάτων]
- φυσικές άλλες συνθήκες [λ.χ. περιοχές ηφαιστειογενείς, δημιουργίας δινών, με ιδιομορφίες του βυθού, με ιδιαιτερότητες των παράκτιων περιοχών, [όπως λ.χ. ιδιομορφίες στην υφή των πετρωμάτων και την εδαφολογική, που επηρεάζουν την διάδοση των ηλεκτρομαγνητικών κυμάτων], με ιδιαίτερα δυσχερείς συνθήκες

προσέγγισης και χειρισμών λόγω φυσικών εμποδίων, όπως ύφαλοι κ.λ.π.]

- στοιχεία [στατιστικά] κυκλώνων και τυφώνων [τροχιές, περιοχές προέλευσης, ένταση, χρόνοι διάρκειας, εμβέλεια, συχνότητα εμφάνισης κ.λ.π.
- στοιχεία κατανομής, κατά περιοχές και φαινόμενα [χαρτών] βαρομετρικών πιέσεων
- στοιχεία ιδιαζουσών είτε άκρως εξαιρετικών παραμέτρων συνθηκών φυσικών, κλιματικών κ.λ.π., που στατιστικά έχουν παρατηρηθεί σε περιοχές του χάρτη [όπως λ.χ. παλιρροϊκά σεισμικά κύμματα [tsunami], ανώμαλα κύμματα, εκτός ορίων εκτροπές μετεωρολογικών φαινόμενων, ιδιάζουσες συνθήκες του μαγνητικού γήινου πεδίου, κ.λ.π.].

10) **Γεωγραφικά στοιχεία των παραθαλάσσιων περιοχών** [ονόματα πόλεων, περιοχών λιμανιών, χερσονήσων, ακρωτηρίων, πορθμών, διαύλων, εκβαλλόμενων ποταμών, κ.λ.π.].

11) **Στοιχεία των Γεωγραφικών Συντεταγμένων των περιοχών του χάρτη.**

12) **Στοιχεία των υποδομών, των παράκτιων εγκαταστάσεων** για την χρήση και υποστήριξη της ναυτιλίας, αλλά και γενικότερα.

<u>Σημείωση 1</u>

Τα παρατιθέμενα παρεχόμενα στοιχεία μέσω της χρήσης των ECDIS, παρέχονται σήμερα με την προσαρμογή στα ECDIS, κατηγοριών χαρτών όπως ναυσιπλοΐας, παγκοσμίων πλοών, μετεωρολογικοί, πλοήγησης, μαγνητικοί, κ.λ.π.

RADAR ECDIS

CHART RADAR

COLOR PLOTTER

30] ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΑΣΩΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΕΙ Ο ΕΠΙΒΑΙΝΩΝ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΣΕ ΟΠΟΙΕΣΔΗΠΟΤΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

[α]

Στοιχεία απαραίτητης Επίγνωσης
σε οποιεσδήποτε συνθήκες για τους Επιβαίνοντες

1] Θέση Ατομικού Σωσσίβιου στην Καμπίνα του.

2] Θέση Ατομικής του Κάρτας Διάσωσης.

3] Κατάσταση ενημέρωσης της Κάρτας.

4] Θέση πίνακα οδηγιών κινδύνου στην καμπίνα του.

5] Αριθμός καμπίνας.

6] Κατάστρωμα και θέση καμπίνας.

7] Διαδρομές Διαφυγής Κινδύνου μέχρι τους Σταθμούς Συγκέντρωσης.

8] Κατάστρωμα και θέση χώρων Σταθμών Συγκέντρωσης.

9] Ομάδα (άπο) επιβίβασης που ανήκει

10] Χώροι του πλοίου με Ατομικά Σωσσίβια

11] Κατάστρωμα και Εξέδρα (άπο) επιβίβασης.

12] Αριθμός Σωστικής Λέμβου που (άπο) επιβιβάζεται.

13] Πλευρά και Θέση του πλοίου που ευρίσκεται η Σωστική Λέμβος,

14] Βασική διαδικασία (απο)επιβίβασης.

15] Θέση του μέσα στα Πλωτά Σωστικά Μέσα.

16] Στοιχειώδες πλαίσιο ασφαλούς συμπεριφοράς:

- κατά την (άπο) επιβίβαση

και - κατά την μεταφορά (μέσα) στις Σωστικές Λέμβους.

17] Στοιχειώδεις γνώσεις χρήσης του Φορητού Εξοπλισμού:

- Διάσωσης

και - Ανάνηψης

18] Στοιχειώδης γνώσεις υποβοήθησης, σε:

- Παροχή Πρώτων Βοηθειών.
- Πυρόσβεση.
- Απεγκλωβισμό και μεταφορά τραυματιών.
- Περισυλλογή ναυαγών.

19] Στοιχειώδης γνώσεις επαφής/ επικοινωνίας Κινδύνου/ Διάσωσης.

20] Βασικά χαρακτηριστικά στοιχεία αναγνώρισης του πλοίου (όπως: Όνομα, Διακριτικό, Εθνικότητα, Τύπος Πλοίου, Λιμάνι Αναχώρησης και Λιμάνι Προορισμού).

21] Στοιχειώδεις γνώσεις για τους Κινδύνους και για τις δυνατότητες επιβίωσης μέσα στο νερό.

[β]

Στοιχεία απαραίτητης Ενημέρωσης προς τους Επιβαίνοντες, κατά την διάρκεια Συνθηκών Κινδύνου.

Ανεξάρτητα από την Φύση του εκάστοτε συμβαίνοντος Περιστατικού Κινδύνου στο πλοίο, τέτοια στοιχεία απαραίτητης Ενημέρωσης (βλέπε σχετικά Κεφάλαια του παρόντος Μερους), προς τους επιβαίνοντες, είναι :

1] Γενική **(Βασική) περιγραφή :**

1α) (Αιτίας) Φύσης του Κινδύνου

1β) Στοιχείων (θεμελιωδώς απαραίτητων για την επιβίωση), επικρατουσών συνθηκών Επικινδυνότητας (Ζωτικής σημασίας Ζημιές, Επέκτασή τους, κ.α)

1γ) Βαθμού Ασφάλειας Επιβαινόντων και πλοίου (Χρόνος παρεχόμενος για την Αντιμετώπιση του Κινδύνου, ή για την Διάσωση ή για τις δυνατότητες Επιβίωσης των εν Κινδύνω ευρισκομένων Ανθρώπινων Ζωών κ.α.)

2] **Επισημάνσεις** για την τήρηση των:

- οδηγιών που περιέχονται σε κάθε Ατομική κάρτα Διάσωσης
- οδηγιών που απευθύνονται προς τους εν Κινδύνω επιβαίνοντες :
  - είτε μέσω ανακοινώσεων
  - είτε με έκ του σύνεγγυς ενημέρωσης και νουθέτησής τους, από τα αρμόδια Αγήματα Δράσης του Πληρώματος

3] **Επισημάνσεις** σχετικές με την Επίγνωση, όλων των απαραίτητων να είναι γνωστά στους Επιβαίνοντες στοιχείων Διάσωσης, της Ενότητας α] του παρόντος Κεφαλαίου.

4] **Οδηγίες** για εντελλόμενες ενέργειες Αντιμετώπισης Κινδύνου, άκρως επείγουσας Φύσης, (όπως λ.χ) άμεση εγκατάλειψη του πλοίου λόγω απροσδόκητης σφοδρής σύγκρουσης ή πρόσκρουσης, ή λόγω κινδύνου βύθισης συνέπεια άμεσης μεγάλης αιφνίδιας κλίσης κ.α)

5] **Οδηγίες** σχετικές με τον προσδιορισμό των ασφαλών σε κάθε περίπτωση :

5α) • Διόδων Διαφυγής

5β) • Χώρων / Σταθμών Συγκέντρωσης

5γ) • Μέσων (Απο) επιβίβασης

5δ) • Μέσων Διάσωσης

5ε) • Φορητού Εξοπλισμού Διάσωσης

5στ’) • Ατομικού Εξοπλισμού Διάσωσης

6] **Επισημάνσεις** σχετικές με υφιστάμενες εκάστοτε υπαρκτές Αιτίες Κινδύνου για τους στην θάλασσα ευρισκόμενους ναυαγούς(Για παράδειγμα, και σε συνάρτηση και με τα στις υποπαραγράφους 5ε) και 5στ΄), σε περιπτώσεις ναυαγών σε θάλασσα με πολύ υψηλή θερμοκρασία ή με φλεγόμενα στην επιφάνεια εύφλευκτα υλικά, δίνονται στους επιβαίνοντες συστάσεις ρητές, να αποφεύγουν βαρειά ένδυση ή λ.χ εφόδια όπως (εύφλεκτες) στολές θερμικής προστασίας κ.λ.π.

Είτε σε περιπτώσεις με πιθανότητα ή με υφιστάμενη παρουσία καρχαριών στην περιοχή ναυαγών στην θάλασσα, συνιστάται ρητά η αποφυγή λευκής ή έντονα ανοιχτόχρωμης ένδυσης και η αυτονόητη επιλογή, σκουρόχρωμων ρούχων.

7] **Οδηγίες** σχετικά με την ασφαλή και ορθολογική ακολουθία ενεργειών και τήρηση συμπεριφοράς, κατά την διάρκεια των διαδικαιών:

- (Απο) επιβίβασης
- Περισυλλογής από την θάλασσα και Διάσωσης
- Μεταφοράς με τα Πλωτά Σωστικά Μέσα

ή - Διακομιδής προς Κέντρα Ιατροφαρμακευτικής Περίθαλψης

8] **Επισημάνσεις** και συμβουλευτική αρωγή σχετικά με :

8α) - την αποφυγή επικράτησης συνθηκών Σύγχισης και Πανικού

8β) - την : - αρμονική

και - αποτελεσματική για την Διάσωση συνεργασία, μεταξύ :

- - μελών του πληρώματος

και • - εν Κινδύνω ευρισκόμενων επιβαινόντων του πλοίου.

Σημείωση 1

Σχετικά με το περιεχόμενο της προαναφερόμενης ενημέρωσης, (και ιδιαίτερα σε σχέση με τα παρατιθέμενα στις παραγράφους 1] και 8α)), πολλές φορές συναντάται το ζήτημα, να επιλέξομε με την αναγκαία εκάστοτε ορθότητα :

• τι είναι ασφαλώς επαρκές για την Διάσωση και την Επιβίωση των εν Κινδύνω ευρισκόμενων Επιβαινόντων

και

• τι είναι επιβλαβές και δυνατόν να τους προκαλέσει σύγχιση και πανικό.

Θέλοντας να αποσαφηνίσομε με όσο το δυνατόν απλά αντιληπτό τρόπο το πράγματι, ζωτικής σπουδαιότητας ζήτημα αυτό, είναι χρήσιμο να παραθέσομε δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα αντίθετων μεταξύ τους περιπτώσεων συνθηκών Κινδύνου.

Παράδειγμα 1 :

Σε ωκεανοπλόο επιβατηγό, που πλέει νύκτα με σφοδρές καιρικές συνθήκες, εκδηλώνεται πυρκαϊά που όμως :

• είναι μικρής έκτασης

• είναι απόλυτα ελεγχόμενη

και • έχει μικρή χρονική διάρκεια.

Σε μια τέτοια περίπτωση, μιάν απροσδόκητη έγερση των επιβαινόντων για άμεση εγκατάλειψη του πλοίου, εν τω μέσω άκαιρων, ασύνετων, βεβιασμένων, σπασμωδικών και αλληλοαναιρούμενων εντολών (προς πλήρωμα και επιβαίνοντες), είναι δυνατόν όχι μόνο να μην είναι αποτελεσματικού χαρακτήρα, αλλά να δημιουργήσει και συνθήκες σοβαρής αποδυνάμωσης της αποτελεσματικότητας της Δράσης των Αγημάτων πυρόσβεσης.

Προκαλώντας επιπρόσθετους έτσι κινδύνους, λόγω της σύγχισης και του πανικού που είναι πολύ πιθανόν να επικρατήσουν στο πλοίο.

Παράδειγμα 2 :

Σε πλοίο που πιθανολογείται άμεση βύθισή του, εξ' αιτίας μεγάλης κλίσης, συνέπεια λ.χ. σφοδρής σύγκρουσης ή έκρηξης κ.α., θα είναι θανάσιμη παράλειψη, να μην ενημερωσομε άμεσα τους επιβαίνοντες (ανάλογα και με τον βαθμό που μας παρέχεται ο χρόνος για να αποκτήσομε επαρκή Επίγνωση των στοιχείων αυτών):

- για την φύση του Κινδύνου

και - για την Αμεσότητά του.

Επίσης και για τον προσδιορισμό των ασφαλών :

- Πλευράς, περιοχής, σημείων του πλοίου για Αποβίβαση
- Μέσων και εξοπλισμού Αποβίβασης και Διάσωσης
- Παρεχόμενου χρόνου για την δυνατότητα επιβίωσης • τόσο πάνω στο πλοίο • όσο και στη θάλασσα, των εν κινδύνω ευρισκόμενων επιβαινόντων.

Σε συνάρτηση και με τα δύο παραδείγματα αυτά, θα πρέπει να επισημάνομε ότι χρειάζεται να συνειδητοποιήσομε ότι δεν υπάρχουν πανομοιότυπες συνθήκες κινδύνων και κατά συνέπεια, δεν υπάρχουν και απόλυτα στερεότυποι τρόποι για την αντιμετώπισή τους.

Τρία όμως στοιχεία ακρογωνιαίας σημασίας, θα πρέπει να συνυπάρξουν, για την προαναφερόμενη αναγκαία ορθότητα των επιλογών μας, σε τέτοιες κρίσιμες συνθήκες.

1] Το **πρώτο στοιχείο**, αποτελεί :

- η στοιχειοθέτηση
- η επίγνωση

και • η εφαρμογή

όλων ανεξαίρετα των σχετικών με τον κίνδυνο :

- Οδηγιών
- Συστάσεων

και - Επισημάνσεων,

(των περιεχόμενων άλλωστε στα παρεμφερή Κεφάλαια του παρόντος Τόμου), που είναι απόρροια:

α) των σχετικών :

: Διεθνών

και : Τοπικών,

- Γενικών

και - Ειδικών,

Κανονισμών.

Αλλά και **β**) της Κοινά (Διεθνώς) Αποδεκτής, εφαρμοσμένης Ναυτικής Τέχνης και Πρακτικής.

2] Το **δεύτερο στοιχείο**, είναι **γ**) η εκτίμηση των ειδικών / ιδιαίτερων συνθηκών, που επικρατούν σε κάθε περίπτωση Κινδύνου.

3] Το **τρίτο στοιχείο** είναι η δυνατότητα της ορθολογικής κρίσης για τις επιλογές μας (σε τέτοιες συνθήκες), που θεμελιώνεται με βάση πάντοτε τα προαναφερόμενα αντικειμενικά κριτήρια, (α, β και γ) των παραγράφων 1] και 2], και όχι με βάση άλλα (κριτήρια) άσχετα ή ανασταλτικά αυτών των δεδομένων.

31] ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΕΙ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΗΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

ΓΕΝΙΚΗ ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Πέρα από την σειρά προτεραιότητας, (στις περιγραφόμενες σε όλο τον παρόντα τόμο περιπτώσεις καταστάσεων κινδύνου) που μπορεί να αναφέρονται οι διάφορες ενέργειες, όπως:

α) η αναγγελία των κινδύνων,

β) η αναγγελία επιμέρους στοιχείων των καταστάσεων κινδύνου,

γ) η πλήρης ενημέρωση δια των αναγγελιών προς τα αγήματα,

δ) η συγκρότηση από τον Πλοίαρχο, Επιτελείου, για την κατάρτιση Σχεδίου αντιμετώπισης της Κατάστασης Κινδύνου, εκάστοτε,

ε) η συλλογή στοιχείων και πληροφοριών για τις συγκεκριμένες ισχύουσες, και επικρατούσες σε κάθε περίπτωση κινδύνου, συνθήκες,

στ) η γενικότερη εκτίμηση της κατάστασης,

εννοείται ότι δεν αποκλείεται κάθε τέτοια ενέργεια, να εκτελεστεί και να λάβει χώρα, με διαφορετική προτεραιότητα, ή με τρόπο γενικότερα που δεν είναι πάντοτε στερεότυπης σειράς ή εφαρμογής, όταν άμεσοι κίνδυνοι το επιβάλλουν.

Στην κατεύθυνση αυτή, επιλέγεται, η προτεραιότητα, σειρά τρόπος και μέθοδος, που θεωρείται σαν ενδεδειγμένη, εφ’ όσον προάγει και διασφαλίζει την ορθότερη, ταχύτερη και αποτελεσματικότερη

αντιμετώπιση, της όποιας σε εξέλιξη ευρισκόμενης κατάστασης κινδύνου στο πλοίο.

Για παράδειγμα, εκ των πραγμάτων η συλλογή στοιχείων και πληροφοριών από τον Πλοίαρχο, λ.χ. για την εκτίμηση μιας κατάστασης κινδύνου, και την κατάρτιση Σχεδίου Δράσης για την Αντιμετώπισή της, προϋποθέτει και την συνεργασία (αυτονόητα), των υπόλοιπων επιτελών υφιστάμενων του Αξιωματικών, Υποπλοίαρχου, Α΄ Μηχανικού κ.α., είτε (εντός του πλαισίου ενεργειών) λάβει χώρα η συγκρότηση ενός Επιτελείου αντιμετώπισης, είτε όχι.. (Λ.χ. σε περιπτωσεις τραυματισμου ειτε απωλειας Επιτελων - Αξιωματικων του Πλοιου, κ.α.).

Όπως επίσης, και η αναγγελία λ.χ. μιάς ενημέρωσης από τον Α/Φ, οδηγιών και πληροφοριών προς το πλήρωμα, που αφορά μια εν εξελίξει κατάσταση κινδύνου, έστω κι αν δεν είναι λεπτομερώς υπαγορευμένα ένα προς ένα τα στοιχεία, από τον πλοίαρχο, δεν είναι δυνατόν να λάβει χώρα, (η αναγγελία της ενημέρωσης), χωρίς την δεδόμενη ενημέρωση, συγκατάθεση και αποδοχή της εκ μέρους του πλοιάρχου, λ.χ με βάση ισχύουσες εντολές του πλοιάρχου, για παρόμοιες καταστάσεις κινδύνου.

Τις οποιες παρομοιες **διαφοροποιησεις από απολυτα στερεοτυπα**, τις καθιστουν αναγκαιες πολλες φορες, οι πλειστες οσες επικρατουσες κάθε φορα επι μερους συνθηκες των πολλαπλων περιστατικων Κινδυνου στα Πλοια, που δεν είναι δυνατον να εφαρμοζονται με απολυτο τροπο παντοτε.

α] Ατομικη Καρτα Διασωσης

Η Ατομική Κάρτα Διάσωσης, διανέμεται σε κάθε επιβαίνοντα είτε είναι μέλος πληρώματος, είτε επιβάτης, αφού επιβιβασθεί στο πλοίο.

Είναι, συμπληρωμένη με τα στοιχεία:

Για το πλήρωμα:

α) Ονοματεπώνυμο.

β) Ειδικότητα και Βαθμός.

γ) Αριθμός Λέμβου που επιβιβάζεται για την περίπτωση Εγκατάλειψης Πλοίου, καθώς και για τις περιπτώσεις Γυμνασίων.

δ) Καθήκοντα σε κάθε μία από τις περιπτώσεις των Καταστάσεων Κινδύνου και των ανάλογων Γυμνασίων.

ε) Επεξήγηση Σημάτων (Κωδωνισμών ή Σφυριγμών) Συναγερμών, Σημάτων (φωτεινών, φωσφοριζουσών ή απλών επιγραφών και συμβολισμών) Ένδειξης Διεξόδων Συγκέντρωσης και Διαφυγής Κινδύνου κ.α., για κάθε μια από τις περιπτώσεις Καταστάσεων Κινδύνου, αλλά και κατά την εκτέλεση και παύση Γυμνασίων ετοιμότητας για Καταστάσεις Κινδύνου.

Για τους επιβάτες:

α) Αριθμός καμπίνας ή και κλίνης ή θέσης.

β) Αριθμός Λέμβου που επιβιβάζεται κάθε επιβάτης κατά την Εγκατάλειψη Πλοίου.

γ) Θέσεις Συγκέντρωσης και ενέργειες για κάθε μία από τις περιπτώσεις όλων των Καταστάσεων Κινδύνου και Γυμνασίων.

δ) Επεξήγηση Σημάτων (Κωδωνισμών ή Σφυριγμών) Συναγερμών, Σημάτων (φωτεινών, φωσφοριζουσών ή απλών επιγραφών και συμβολισμών) Ένδειξης Διεξόδων Συγκέντρωσης και Διαφυγής Κινδύνου κ.α., Συναγερμών, για κάθε μια από τις περιπτώσεις Καταστάσεων Κινδύνου, αλλά και κατά την εκτέλεση και παύση Γυμνασίων ετοιμότητας για Καταστάσεις Κινδύνου.

β] Εξοικειωση (αρχικη) του Πληρωματος σχετικα με τον Εξοπλισμο του Πλοιου για την Αντιμετωπιση Συνθηκων Κινδυνου και Αναγκης και σχετικα με τα προβλεπομενα καθηκοντα καθενος

Σε κάθε νεα ναυτολογηση μελους του Πληρωματος, ο αρμοδιος από τα καθηκοντα του Αξιωματικος (Υποπλοιαρχος ειτε Ανθυποπλοιαρχος) αναλαμβανει να ενημερωσει τον νεοναυτολογηθεντα σχετικα με τον εξοπλισμο (τις εγκαταστασεις και τα Μεσα) που διαθετει το πλοιο και που χειριζεται το Πληρωμα για την Αντιμετωπιση των Περιστατικων Κινδυνου και Αναγκης στο Πλοιο.

Η αρχικη αυτή εξοικειωση (FAMILIARIZATION), προβλεπεται να γινει μεσα στα πρωτα εικοσιτετραωρα από την αφιξη του νεοναυτολογηθεντα στο Πλοιο.

γ] Εκπαιδευση του Πληρωματος και Γυμνασια για την Αντιμετωπιση Περιστατικων Κινδυνου και Αναγκης στο Πλοιο

Για την επαρκη επιγνωση, καταρτιση και περαιτερω εξοικειωση των Μελων του Πληρωματος, σχετικα με την ετοιμοτητα και την ικανοτητα τους για την Αντιμετωπιση οποιωνδηποτε Περιστατικων Κινδυνου και Αναγκης στο Πλοιο, από τους ισχυοντες Κανονισμους για όλα ανεξαιρετα τα Εμπορικα Πλοια, προβλεπονται οι διεξαγωγες ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΓΥΜΝΑΣΙΩΝ και ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ.

Η συχνοτητα καθως και επι μερους ρυθμισεις για την διεξαγωγη σε κάθε Πλοιο των Γυμνασιων καθως και της εν λογω Εκπαιδευσης, καθοριζεται από τους σχετικους Κανονισμους (όπως SOLAS, κ.α.) με βαση τα ιδιαιτερα χαρακτηριστικα στοιχεια κάθε Πλοιου, όπως :

α) **τυπος Πλοιου**

β) **χωρητικοτητα**

γ) **ειδος και στοιχεια φορτιου**

δ) **πλοες που εκτελουνται**

ε) **αριθμος Μελων Πληρωματος,**

κ.λ.π.

δ] Πίνακες Διαίρεσης (Καθηκόντων Κινδύνου) Πληρώματος

Σε γενικές γραμμές, τα βασικά, προβλεπόμενα [σε όλες τις περιπτώσεις των πλοίων, (ανεξάρτητα από τύπο, κατηγορία, χωρητικότητα κ.α)] στοιχεία, που περιέχονται στους Πίνακες Διαίρεσης, είναι:

1] - **Όνομα** (Μέλους του Πληρώματος)

2] - **Ειδικότητα**

3] - **Θέση** (Οργανικής Διαίρεσης, σε καθεμιά από τις περιπτώσεις περιστατικών Συνθηκών Ανάγκης και Κινδύνου)

4] - **Καθήκοντα**, που αντίστοιχα αναλογούν στο μέλος του πληρώματος, σε κάθε μιά από τις περιπτώσεις αυτές:

- Πυρόσβεσης
- Διαρροής, Κατάκλυσης
- Γενικού Κινδύνου
- Εγκατάλειψης Πλοίου

5] **Αριθμός Σωσίβιας Λέμβου** που επιβαίνουν κατά την εγκατάλειψη πλοίου.

Επίσης περιέχονται στοιχεία :

6] **Σήμανσης** (Ηχητικής) α) με τους Κώδωνες Συναγερμού Κινδύνου, και

β) με την σφυρίκτρα του πλοίου :

Α) των περιστατικών κινδύνου της παραγράφου 4],

και

Β) των χειρισμών Εκτέλεσης Γυμνασίων, όπως :

- Έναρξη Γυμνασίου

• Έναρξη Καθαίρεσης και
Αναβίβασης Σωσίβιων Λέμβων
• Πέρας Γυμνάσιου, Αποκατάσταση

ε] Πλάνα Εξοπλισμού Αντιμετώπισης Συνθηκών Ανάγκης και Κινδύνου, του πλοίου

α) Τέτοια πλάνα είναι :

(Εξοπλισμού) : **Αντιμετώπισης Διαρροής, Κατάκλυσης**

: **Πυρόσβεσης**

: **Σωστικών Πλωτών Μέσων**

: **Διάσωσης**

: **Ασφάλειας**

Επίσης (πλάνα) **Γενικής Διευθέτησης** της Κατασκευαστικής και Λειτουργικής υποδομής του πλοίου.

β) Σε γενικές γραμμές όλα τα πλάνα αυτά είναι σχεδιαγράμματα που (με βάση τα **έντυπα ναυπήγησης** του πλοίου), με συγκεκριμένους προβλεπόμενους από τους Κανονισμούς συμβολισμούς, απεικονίζουν :

1] Τις μόνιμες εγκαταστάσεις της Κατασκευαστικής και Λειτουργικής υποδομής του πλοίου, για κάθε έναν αντίστοιχο (βλέπε παράγραφο α)) τομέα Λειτουργικού εξοπλισμού.

2] Τις • Κινητές (εκτός των μονίμων)
και • Φορητές,
- Μονάδες Μηχανολογικού Εξοπλισμού

- Μέσα Λειτουργικά

- Συσκευές,

οποιουδήποτε εκάστοτε σχετικού Λειτουργικού και χρηστικού προορισμού.

3] Τους πίνακες με τις επεξηγήσεις των στα σχεδιαγράμματα σημειούμενων συμβολισμών, που απεικονίζουν τον εκάστοτε χρησιμοποιούμενο εξοπλισμό.

4] Τα βασικά χαρακτηριστικά Στοιχεία Αναγνώρισης του πλοίου.

Τα Πλάνα Εξοπλισμού Ανάγκης και Κινδύνου, είναι αναρτημένα σε συγκεκριμένες, (προβλεπόμενες από τους Κανονισμούς για κάθε πλοίο) θέσεις στο πλοίο, έτσι ώστε να είναι: - ευχερής

και - αποτελεσματική

η χρήση τους από το πλήρωμα και τους επιβαίνοντες.

32] ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΕΝ ΑΝΑΜΟΝΗ ΦΟΡΤΩΣΗΣ

1) Εφ΄ όσον το πλοίο που προσεγγίζει έχει ειδοποιηθεί από τις Αρμόδιες προς τούτο Παράκτιες Αρχές και Αρχές Ελέγχου (Κίνησης) Λιμένος, ότι πριν να εισέλθει στο Λιμάνι Φόρτωσης, θα παραμείνει στο Αγκυροβόλιο, ο πλοίαρχος **μεριμνά,** ώστε ανάλογα να τηρούνται οι ισχύουσες ακολουθητέες διαδικασίες. Συγκεκριμένα σύμφωνα και με τους γενικότερους Κανονισμούς (σε επικοινωνια, συνεργασία και αλληλοενημέρωση με τις Αρμόδιες Αρχές Ελέγχου Κίνησης Αγκυροβόλιου και Λιμένος), **(μεριμνά ώστε),** πριν να αγκυροβολήσει το πλοίο, να έχουν καθορισθεί και να έχει υπόψην του:

2α) Το Αγκυροβόλιο εσωτερικό ή εξωτερικό του όρμου, (εάν πρόκειται για περισσότερα και διαφορετικά του ενός).

β) Το Ημισφαίριο και τον Τομέα Αγκυροβολίας.

γ) Την ακριβή θέση Αγκυροβολίας του πλοίου, προσδιοριζόμενη με:

γ1) Το στίγμα της θέσης

γ2) Την απόσταση και διόπτευση (με βάση συγκεκριμένο δεδομένο για την διαδικασία προσδιορισμού της ακριβούς θέσης, σταθερό σημείο)

γ3) Τον χαρακτηριστικό κωδικό της θέσης

δ) Την ακτίνα του κύκλου στροφής (του πλοίου) στη θέση Αγκυροβολίας.

ε) Το εύρος των επιτρεπτών:

ε1) Αποστάσεων από τα υπόλοιπα πλοία του Αγκυροβολίου

ε2) Μηκών καδενών των Αγκυρών που θα ποντιστούν

ε3) Μηκών συρμάτων, καδενών και κάβων, που είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν για την ασφαλή θέση του πλοίου, σε περιπτώσεις ενδεχομένων προσδέσεων του και σε ναύδετα, είτε σε περιπτώσεις πλεύρισης και πρόσδεσης του σε άλλα αγκυροβολημένα πλοία.

στ) Τα επιτρεπόμενα βυθίσματα, που πρέπει να έχει το πλοίο.

ζ) Την διάθεση εναλλακτικής θέσης Αγκυροβολίας, σε περίπτωση που καθίσταται αδύνατη είτε δυσχερής, η χρησιμοποίηση της πρώτης καθορισθείσας θέσης λόγω:

ζ1) Δυσμενών Καιρικών Συνθηκών

ζ2) Δυσμενών συνθηκών κίνησης πλοίων, στην περιοχή του Αγκυροβολίου

ζ3) Προβλήματος μη δυνάμενου να προβλεφθεί, που ενδεχόμενα να προκύψει την τελευταία στιγμή στο πλοίο, είτε στις εγκαταστάσεις του Αγκυροβολίου ή γενικότερα στην περιοχή αυτού (π.χ. στα παρακείμενα ή προσεγγίζοντα να αγκυροβολήσουν πλοία)

ζ4) Κατάληψης της πρώτης ορισθείσας θέσης Αγκυροβολίας, από άλλο πλοίο.

3) Πριν, κατά και μετά την Αγκυροβολία, ο Πλοίαρχος **μεριμνά,** ώστε να τηρούνται όλα τα προβλεπόμενα και ισχύοντα από τους σχετικούς Τοπικούς Κανονισμούς και την γενικότερη και Διεθνή Νομοθεσία σχετικά με:

(α) Την συνεπή τήρηση των Διεθνών Κανόνων Αποφυγής Σύγκρουσης (στην θάλασσα) [Δ.Κ.Α.Σ.] και την

αποφυγή πρόκλησης παρενοχλήσεων και προβλημάτων κίνησης στο Αγκυροβόλιο.

(β) Την τήρηση των Κανόνων αποφυγής ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών.

(γ) Την τήρηση των Κανόνων αποφυγής παρενοχλήσεων στις επικοινωνίες των άλλων Σταθμών των πλοίων, και των Τοπικών Παράκτιων (Τηλεπικοινωνιακών) Σταθμών.

4) Μετά το πέρας της Αγκυροβολίας, ο Πλοίαρχος (σύμφωνα και με τις οδηγίες που έχει λάβει από τους Φορείς της Ναύλωσης και τις Τοπικές Παράκτιες Αρχές), **ενημερώνει** σε κάθε περίπτωση τους ενδιαφερόμενους Φορείς της Ναύλωσης, και τις Αρμόδιες Αρχές Ελέγχου Κίνησης Αγκυροβολίου / Λιμένος, για την αγκυροβολία του πλοίου και την αναμονή του για την Φόρτωση.

5) Κατά την ώρα που θεωρείται ώρα άφιξης του πλοίου (στο Λιμάνι Φόρτωσης), ο πλοίαρχος (σύμφωνα πάντοτε και με τις σχετικές οδηγίες που έχει λάβει), είναι απαραίτητο **να ενημερώσει** τους ενδιαφερόμενους συσχετιζόμενους με την Ναύλωση, Φορείς, με ειδικά προβλεπόμενο πλαίσιο μηνύματος:

(α) Για την ημερομηνία και ώρα Άφιξης του πλοίου

(β) Για την ετοιμότητα του πλοίου να εκκινήσουν οι εργασίες Φόρτωσης.

(γ) Για: γ1) το είδος

γ2) την ποιότητα

γ3) την ποσότητα

γ4) την συσκευασία

του συμφωνηθέντος Φορτίου, που το πλοίο είναι έτοιμο να παραλάβει.

6) Το είδος των Μηνυμάτων αυτών είναι τα προβλεπόμενα από τους Διεθνείς Κανονισμούς (για κάθε περίπτωση Ναύλωσης πλοίου) **NOTICES OF READINESS - N.O.R**., [Μήνυμα / Επιστολή Ετοιμότητας].

7) Οι αποδέκτες του Μηνύματος N.O.R., (συσχετιζόμενοι Φορείς της Ναύλωσης), είναι απαραίτητο να απαντήσουν προς το πλοίο, με μήνυμα Επιβεβαίωσης της λήψης του μηνύματος (CONFIRMATION OF RECEIPT).

8) Συνήθεις αποδέκτες των Μηνυμάτων N.O.R. είναι:

8α) Οι πλοιοκτήτες

8β) Οι Διαχειριστές

8γ) Οι Φορτωτές

8δ) Οι Ναυλωτές

8ε) Οι Παραλήπτες

8στ) Οι Αντιπρόσωποι των παραπάνω (9α,β,γ,δ,ε) στο επικείμενο Λιμάνι Φόρτωσης

8ζ) Η αρμόδια Τοπική (για την άφιξη, την είσοδο και την φορτοεκφόρτωση του πλοίου), Αρχή.

9) Επίσης ο Πλοίαρχος μετά την αποκατάσταση των διαδικασιών της αγκυροβολίας, **διευθετεί** την εξασφάλιση της δέουσας τακτικής επικοινωνίας, αλληλοενημέρωσης με τους Αρμόδιους Φορείς Ναύλωσης και λιμένος, για όλο το χρονικό διάστημα που το πλοίο θα παραμείνει στο Αγκυροβόλιο.

10) Βασικά στοιχεία που είναι απαραίτητα στο πλοίο (πλοίαρχο), από την ενημέρωση αυτή, είναι:

α) Η εκάστοτε διαμορφούμενη σειρά Φόρτωσης που έχει το πλοίο.

β) Η έκβαση της Κίνησης των εγκαταστάσεων Φόρτωσης, που ενδιαφέρουν το πλοίο.

γ) Ενδεχόμενες ιδιάζουσες υφιστάμενες ή δυνάμενες να προκύψουν συνθήκες καταστάσεων αναγκών και προβλημάτων (κατά την διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο Αγκυροβόλιο) είτε στις εγκαταστάσεις και την Λειτουργική Κίνηση του Λιμένα Φόρτωσης, είτε στην διαδικασία προετοιμασίας του Φορτίου για Φόρτωση κλπ.

δ) Κάθε οδηγία και ενημέρωση, που αφορά υπηρεσιακά το πλοίο, το Φορτίο και το Πλήρωμα.

11) Ανάλογα με τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, τις γενικώς παρεχόμενες στον όρμο δυνατότητες και τους ισχύοντες Τοπικούς και Διεθνείς Κανονισμούς, ο πλοίαρχος **μεριμνά:**

α) Για την άδεια από τις Τοπικές Αρμόδιες Αρχές, Ελευθεροκοινωνίας από και προς το πλοίο, και την εξασφάλιση τρόπου συγκοινωνίας του πληρώματος με την ξηρά.

β) Για την αποβίβαση ενδεχόμενων ασθενών ή τραυματιών κλπ. μελών του πληρώματος, ή την επιβίβαση (εφ΄ όσον είναι λ.χ. δυνατόν να συντρέχουν παρόμοια επειγούσης φύσεως καταστάσεις), ιατρικού προσωπικού για την ανάλογη περίθαλψη και φροντίδα τους.

12) Ανάλογα με το τι προβλέπεται από την Τοπική, Εθνική, Νομοθεσία, ο πλοίαρχος Επικοινωνει και **συνεργάζεται** με τις Αρμόδιες Τοπικές Αρχές και Υπηρεσίες:

(α) Για την μετάβαση και ασφαλή επιβίβαση στο πλοίο των Αρχών Τυπικών Ελέγχων Εισόδου και Υποδοχής του πλοίου.

(β) Για την διενέργεια των προβλεπόμενων Ελέγχων όπως:

(β1) Νηολογικός (Έλεγχος Πιστοποιητικών του πλοίου)

(β2) Υγειονομικός

(β3) Τελωνειακός

(β4) Αστυνομικός

(β5) Μετανάστευσης

(β6) Επιθεωρήσεων Λειτουργικών Μέσων του πλοίου (Διάσωσης, Πλωτών Σωστικών Μέσων, Πυρόσβεσης, Υποδοχής Φορτίου, κλπ.).

(γ) Για την εύρυθμη αντιμετώπιση και διευθέτηση των όποιων ενδεχομένων να έχουν προκύψει, κατά το πρόσφατο (προκαταρκτικό) ταξίδι, από το προηγούμενο Λιμάνι μέχρι το Λιμάνι Φόρτωσης. Τέτοιες συνθήκες είναι λ.χ. η αντιμετώπιση περιπτώσεων σοβαρά ασθενών μελών του πληρώματος, η αντιμετώπιση επειγουσών επισκευών και αποκαταστάσεων βλαβών ζωτικών για την Ασφάλεια πληρώματος, πλοίου ή φορτίου, του πλοίου, (π.χ. φθορά σοβαρού βαθμού (λόγω π.χ. κακοκαιρίας) σε νευραλγικούς Λειτουργικούς τομείς του πλοίου, Φθορά σημαντική του Φορτίου κλπ.). Άξια της προσοχής των Αρμόδιων Υπηρεσιακών Αρχών, εν ολίγοις ζητήματα, που είναι δυνατόν να αφορούν το πλοίο, το πλήρωμα και το φορτίο.

33] ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ

ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

[Α]

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΕΠΑΦΕΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΑΝΑΓΚΑΙΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

[Α] Πριν να δοθεί η διαταγή, από τον Πλοίαρχο για την Εγκατάλειψη Πλοίου, είναι απαραίτητες οι εξής προκαταρκτικές ενέργειες:

1] Σε οποιαδήποτε κατάσταση κινδύνου που συνεπάγεται ενδεχόμενη Εγκατάλειψη Πλοίου, ο Πλοίαρχος διατάσσει την εκπομπή, των αναλόγως δέουσας προτεραιότητας Σημάτων και Μηνυμάτων Ανάγκης ή Επείγοντος ή Κινδύνου.

2] Ο Πλοίαρχος επικοινωνεί με τις αρμόδιες Παράκτιες Αρχές Υπηρεσίες και Κέντρα Διάσωσης και Παροχής Αρωγής. Επίσης ανάλογα, εάν αναγκαιεί και με παραπλέοντα πλοία, δυνάμενα να παράσχουν αρωγή, καθώς και με κάθε άλλη

συσχετιζόμενη πλευρά, όπως λ.χ. πλοιοκτήτρια εταιρεία κ.α.

Ακολουθεί αλληλοενημέρωση μεταξύ του Πλοιάρχου και παραπάνω φορέων, σχετικά με την ενδεχόμενη Εγκατάλειψη Πλοίου, τόσο σε ότι αφορά την επικρατούσα κατάσταση επί του πλοίου όσο και γύρω από αυτό (βαθμό δυνατοτήτων Παροχής Αρωγής και Διάσωσης κ.α.)

Έτσι ώστε να υποβοηθήσει (η αλληλοενημέρωση αυτή), στην λήψη (από τον Πλοίαρχο), της ορθότερης απόφασης που καλείται να λάβει.

3] Ο Πλοίαρχος επίσης προς τούτο (§ 2), ενημερώνει και ζητεί και την γνώμη των υπολοίπων υφισταμένων του Αξιωματικών του πλοίου, την οποία γνώμη τους, δεν είναι υποχρεωμένος να εφαρμόσει, οφείλει όμως να λάβει υπ' όψην του.

4] Ο Πλοίαρχος, αφού ενημερωθεί πλήρως και κάνει αντικειμενική εκτίμηση της κατάστασης από κάθε άποψη: αιτιών υφιστάμενων κινδύνων, αλλά και ενδεχόμενων (άμεσα, βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα), επισφαλών στοιχείων και συνθηκ

ών, για το πλοίο και τους επιβαίνοντες, οφείλει να αποφασίσει, μέσα σε ποιες συνθήκες θα είναι περισσότερο ασφαλείς, οι διατρέχουσες κινδύνους (βλάβης ή απώλειας) ανθρώπινες ζωές, όσων επιβαίνουν στο πλοίο.

5] Ο Πλοίαρχος από την στιγμή που αρχίζει να υφίσταται κίνδυνος για το

πλοίο και τους επιβαίνοντες, μέχρι και την (εάν τελικά θα αποφασισθεί) Εγκατάλειψη του Πλοίου, δίδει εντολές, για την Σήμανση των δεόντων και ανάλογων Σημάτων Ηχητικού Συναγερμού, καθώς και για την αδιάλειπτη και πλήρη ενημέρωση των επιβαινόντων, μέσω αναγγελιών και οδηγιών, σε ότι αφορά την υφιστάμενη κατάσταση που ευρίσκεται το πλοίο και οι ίδιοι, καθώς και για τους κινδύνους που προέκυψαν, αλλά και που ενδέχεται να υπάρξουν.

Ο τρόπος και ο σκοπός της ενημέρωσης αυτής, δέον όπως διενεργηθεί, έτσι ώστε να ευρίσκονται όλοι οι επιβαίνοντες, σε

ετοιμότητα, εγρήγορση και στις προκαθορισμένες θέσεις τους, για την αντιμετώπιση οποιασδήποτε ενδεχόμενης Κατάστασης κινδύνου, συμπεριλαμβανομένης και αυτής της Εγκατάλειψης του Πλοίου.

[Β] Αφού ο Πλοίαρχος αποφασίσει, εκτιμώντας όλα τα προηγούμενα (§ 1-5), ότι με την Εγκατάλειψη του Πλοίου, παρέχονται οι περισσότερες, (έναντι όλων των άλλ

ων επιλογών), δυνατότητες Ασφάλειας και Διάσωσης των επιβαινόντων,

τότε:

6] Ο Πλοίαρχος διατάσσει την Σήμανση του Ηχητικού Συναγερμού Γενικού Κινδύνου (που αφορά μεταξύ άλλων καταστάσεων κινδύνου και προετοιμασία για ενδεχόμενη Εγκατάλειψη του Πλοίου).

7] Ο Πλοίαρχος διατάσσει διά ζώσης φωνής:

«Εγκαταλείψατε το πλοίο»

8] Ο Πλοίαρχος διατάσσει την εκπομπή μέσω Ασυρμάτου, «Σήματος Κινδύνου Εγκατάλειψης πλοίου», καθώς επίσης και την εκπομπή και ρήψη ανάλογων προβλεπόμενων Ηχητικών και Φωτεινών Σημάτων.

9] Μεταδίδονται από τις Μεγαφωνικές Εγκαταστάσεις του πλοίου, όλες οι απαραίτητες Οδηγίες και Επισημάνσεις προς τους επιβαίνοντες, που θα τους κατατοπίσουν όσον το δυνατόν καλύτερα, για το πώς πρέπει να ενεργήσουν και να κινηθούν.

10] Τα Μέλη του Πληρώματος σπεύδουν, με την απαραίτητη και κατάλληλη περιβολή και εφόδια Διάσωσης (όπως λ.χ. Ατομικά Σωσίβια, (υποδήματα, σκούρα κλειστά μάλλινα ρούχα κ.α.), στους χώρους /

Σταθμούς Συγκέντρωσης και στις Λέμβους και στα Σωστικά Πλωτά Μέσα, που ορίζονται για την συγκεκριμένη περίπτωση κινδύνου, σύμφωνα και με τους «Πίνακες Διαίρεσης», και με τις
λαμβανόμενες οδηγίες.

Το ίδιο πράττουν όλοι οι επιβαίνοντες, λ.χ. οι επιβάτες ενεργούν ανάλογα και σύμφωνα και με τα οριζόμενα στην Ατομική τους Κάρτα Διάσωσης, όπου αναφέρεται η θέση τους, σε περίπτωση Εγκατάλειψης Πλοίου.

11] Τα Μέλη του Πληρώματος, που έχουν επιφορτισθεί με τα καθήκοντα της Διάνοιξης των Διεξόδων Διαφυγής Κινδύνου των επιβαινόντων, πράττουν τούτο, σε κάθε σημείο του πλοίου, που υπάρχουν τέτοιες οδοί διαφυγής.

12] Στους Σταθμούς Συγκέντρωσης, για την Εγκατάλειψη Πλοίου, τα Αγήματα, (εκ των Μελών του Πληρώματος), κάθε Σωσίβιας Λέμβου, επιλαμβάνονται των καθηκόντων τους, ο κάθε ένας σύμφωνα με τους «Πίνακες Διαίρεσης», σε ότι αφορά την καθαίρεση των Σωσιβίων Λέμβων, επιβίβαση επιβαινόντων, κ.λ.π.

13] Τα Αγήματα, ενεργούν τα δέοντα για την προετοιμασία, επιβίβαση, πλήρη καθαίρεση, αποσύνδεση και απομάκρυνση από το κινδυνεύον πλοίο, όλων των χρησιμοποιούμενων Πλωτών Σωσιβίων Λέμβων και Μέσων Διάσωσης, που διατίθενται σε αυτό.

<u>Σημείωση 2</u>

Τα Πλωτά Σωσίβια Μέσα Διάσωσης, είναι δυνατόν να είναι:

α) Σωσίβιες Λέμβοι

β) Σωσίβιες Σχεδίες

γ) Πνευστές Σχεδίες καθαιρούμενου τύπου

δ) Πνευστές Σχεδίες ριπτόμενου τύπου

ε) Ταχύπλοα Σκάφη Διάσωσης και Περισυλλογής ναυαγών

στ΄) Πνευστοί Ολισθητήρες και (πνευστές) Εξέδρες Διάσωσης κ.α.

14] Οι Αρχηγοί των Αγημάτων έχουν αδιάλειπτη επικοινωνιακή επαφή, με το Επιτελείο Συντονισμού Ενεργειών Αντιμετώπισης Κατάστασης και Διάσωσης επιβαινόντων, για κάθε αναγκαία αλληλοενημέρωση και παροχή οδηγιών.

15] Ο Πλοίαρχος [βοηθούμενος και από τουλάχιστον έναν υφιστάμενο του Αξιωματικό, (που επιλαμβάνεται των Επικοινωνιών Κινδύνου) και συνεπικουρούμενος και από τους υπόλοιπους Αξιωματικούς, που συναποτελούν με αυτόν το Επιτελείο Συντονισμού Ενεργειών Αντιμετώπισης της Κατάστασης, του οποίου (ο Πλοίαρχος) προΐσταται], παραμένει στην γέφυρα από όπου:

α) <u>Συντονίζει</u> σε επαφή με τους Αρχηγούς των Αγημάτων και τους Λεμβάρχους, το έργο της προετοιμασίας, επιβίβασης, καθαίρεσης Σωσιβίων Λέμβων και απομάκρυνσης από το Κινδυνεύον Πλοίο, των ναυαγών.

β) <u>Επικοινωνεί</u> σχετικά με τους (ήδη ενήμερους) αρμόδιους Σταθμούς, Υπηρεσίες, Πλοία, και με τις (γενικά) πάσης φύσης Παροχής Αρωγής πλευρές, κυρίως με τα αρμόδια Κέντρα Συντονισμού Διάσωσης.

γ) <u>Εποπτεύει</u> για την αδιάλειπτη (όπου χρειάζεται) Εκπομπή, Επανάληψη, Αναμετάδοση κ.λ.π. των δέουσας Προτεραιότητας Σημάτων και Μηνυμάτων Κινδύνου, για την μέγιστη ευαισθητοποίηση των παραπάνω συσχετιζόμενων Σταθμών Παροχής Αρωγής, για ακριβή εντοπισμό των ναυαγών κ.α.

δ) <u>Εξετάζει</u> και ελέγχει τις ύστατες δυνατότητες, ώστε το πλοίο να παραμείνει εί δυνατόν σώο ή επιπλέον, και γενικά να αποφευχθεί ή ολοσχερής εγκατάλειψή του.

ε) <u>Μεριμνά</u> έτσι, ώστε να εξασφαλίζεται καθ' όλον τον απαραίτητο χρόνο που διαρκούν οι ενέργειες Εγκατάλειψης του Πλοίου, η αναγκαία Παροχή Ενέργειας, εφ' όσον υπάρχει δυνατότητα Κύριας άλλως Εφεδρικής Ενέργειας, όπου χρειάζεται.

στ΄) Επίσης **<u>Εντέλει</u>** τις οποίες δέουσες ή διευκολύνουσες (κινήσεις μηχανώ

ν, μηχανημάτων κ.λ.π.) την απρόσκοπτη διαδικασία των ενεργειών Εγκατάλειψης του Πλοίου.

16] Σε κάθε περίπτωση που χρειάζεται, τα Μέλη των Αγημάτων, υποβοηθούν, τους υπόλοιπους επιβαίνοντες (λ.χ. επιβάτες), σε ότι αφορά την διανομή, ένδυση, χρήση και λειτουργία των Μέσων, όπως Ατομικά Σωσίβια, Θερμικής Προστασίας Στολές, Στολές Εμβαπτίσεως κ.α. .

17] Τα Μέλη των Αγημάτων επίσης, παρέχουν κάθε δυνατή Αρωγή προς τους υπόλοιπους επιβαίνοντες, σχετικά με την εύρεση και επιβίβαση στην σωστή θέση τους στα Σωστικά Πλωτά Μέσα και Λέμβους Διάσωσης, την ορθή συμπεριφορά, στάση και ενέργειες μέσα στα Πλωτά Μέσα, είτε μέσα στο νερό κ.α.

18] Οι Λέμβαρχοι με την βοήθεια των Ανδρών των Αγημάτων μέσα σε κάθε Λέμβο, φροντίζουν ώστε να περισυλλεχθούν οι ναυαγοί που βρίσκονται μέσα στο νερό και να τους παρασχεθούν οι Πρώτες Βοήθειες.

19] Οι Λέμβαρχοι, φροντίζουν εί δυνατόν για την διατήρηση της συνεχούς επικοινωνιακής τους επαφής με το Επιτελείο Συντονισμού, εφόσον παραμένει ακόμα επί του πλοίου αφ' ενός, καθώς και με τις

υπόλοιπες Σωσίβιες Λέμβους, με παραπλέοντα προσεγγίζοντα προς Παροχή Αρωγής Πλοία, είτε ει δυνατόν με Σταθμούς Αρωγής και Συντονισμού της Διάσωσής τους, αφ' ετέρου.

20] Οι Λέμβαρχοι γενικά, βοηθούμενοι και από τους Άνδρες Αγήματος κάθε Λέμβου φροντίζουν για την κατά το δυνατόν, (από τις ισχύουσες συνθήκες), διασφάλιση των Στοιχειωδών Όρων Επιβίωσης όλων των ναυαγών μέσα στην Σωσίβια Λέμβο, την διανομή τροφής, την δέουσα ακολουθητέα πορεία κ.α., μέχρις ότου περισυλλεχθούν και διασωθούν οι επιβαίνοντες Ναυαγοί.

<u>Σημειωση :</u>

Συμφωνα με τους ισχυοντες Κανονισμους, (SOLAS chapter IV, Regulation 4), τα φορητα μεσα Επικοινωνιων των Πλωτων Σωστικων Σκαφων, προβλεπεται να διαθετουν τις εξης Λειτουργικες δυνατοτητες :

1) Να εκπεμπουν προς την στερια Συναγερμους Κινδυνου :

(Δορυφορικο EPIPB (COSPAS-SARSAT)

2) Να λαμβανουν και να εκπεμπουν Επικοινωνιες Κινδυνου ‘‘επι τοπου ΄΄ :

(φορητος πομποδεκτης VHF – (Κινδυνου) GMDSS

3) Να εκπεμπουν σηματα Εντοπισμου :

((RADAR) TRANSPONDER)

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΠΑΝΤΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΩΝ ΜΕΣΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΩΤΑ ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

1) VHF - (Κινδυνου) GMDSS

2) EPIRB Δορυφορικο

3) SART (ειτε AIS / SART)

4) (ατομικες) σφυρικτρες Κινδυνου

5) φορητοι φανοι εκπομπης σηματων

6) μονιμοι φανοι πλοικοι ειτε επισημανσης θεσης σωστικου σκαφους

7) φανοι (ατομικων σωσιβιων) επισημανσης ναυαγου,

8) καθρεπτες σηματων επισημανσης θεσης σκαφους /ναυαγων

9) τεχνητοι Ανακλαστηρες RADAR

10) ρηψεις χρωματων στη θαλασσα

11) προβολεις σαρωσης και ALDIS, των Σκαφων Διασωσης

12) Βεγγαλικα χειρος

13) Φωτοβολιδες αλεξιπτωτου

14) καπνογονα (ρηψης στη θαλασσα) δια χειρος

15) σηματα του κωδικα κινησεων των χειρων

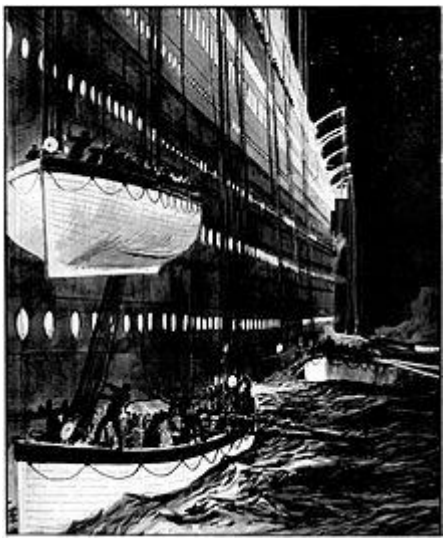
16) σηματα του κωδικα κινησεων του σωματος

17) ζωσα φωνη

18) οποιαδηποτε μεσα υπαρχουν στο Πλωτο σωστικο μεσο, για να γινει αντιληπτη η θεση του και η θεση εν κινδυνω ναυαγων, από αλλα παρακειμενα σκαφη ειτε αεροσκαφη παροχης Αρωγης Ερευνας και Διασωσης.

(όπως λ.χ. μεσα παραγωγης ελεγχομενης φλογας ειτε καπνου, ανυψωση αυτοσχεδιων σημαιων, κ.λ.π.)

ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΘΑΙΡΕΣΗΣ ΤΩΝ ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΛΕΜΒΩΝ ΤΟΥ ΤΙΤΑΝΙΚΟΥ



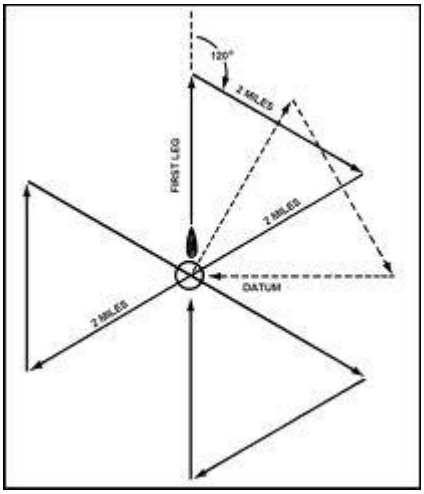
[Β]

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΕΣ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΔΩΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΥΛΛΟΓΗ ΤΩΝ ΝΑΥΑΓΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΜΕΘΟΔΟΙ (ΠΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ) ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΔΙΑΣΩΣΗ (S A R) ΤΩΝ ΝΑΥΑΓΩΝ

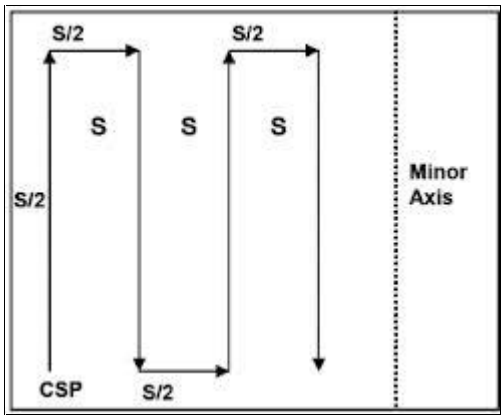
1] ΠΛΕΥΣΗ SAR ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΙΣ (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ)

(SECTORS SEARCH PATTERN)



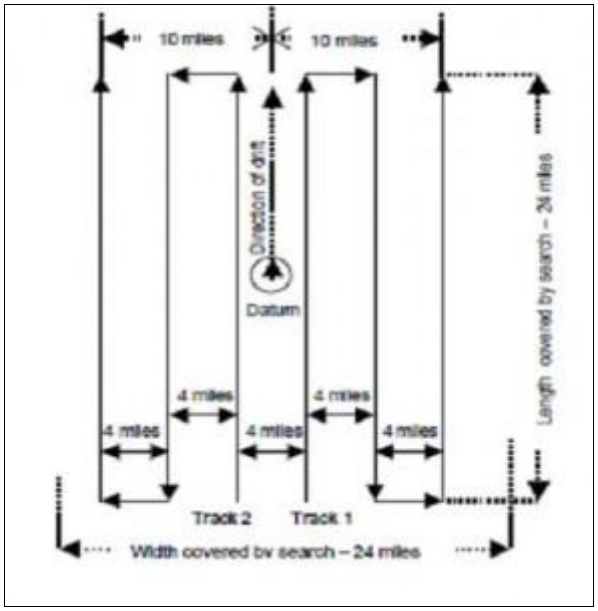
2] α) ΠΛΕΥΣΗ SAR ΚΑΤΑ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΓΡΑΜΜΑ

(CREEPING LINE SEARCH PATTERN)



2] β) ΠΛΕΥΣΗ SAR ΚΑΤΑ ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΓΡΑΜΜΑ ΑΠΟ ΔΥΟ ΠΛΟΙΑ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΑ

(TRACK LINE SEARCH PATTERN)



3] ΠΛΕΥΣΗ SAR ΚΑΤΑ ΕΠΕΚΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ (ΕΡΕΥΝΑΣ)

(EXPANDING SQUARE SEARCH PATTERN)

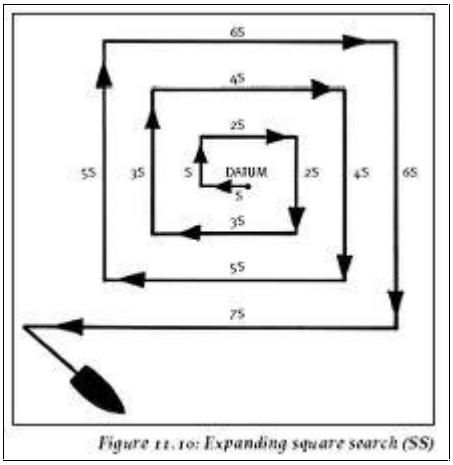
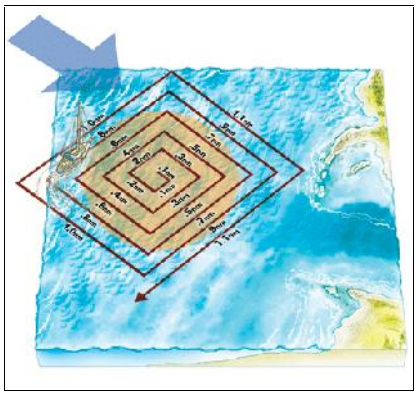


Figure 11.10: Expanding square search (SS)



4] ΠΛΕΥΣΗ SAR ΠΛΟΙΟΥ, ΜΕ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ

(CO-ORDINATED CREEPING LINE SEARCH FROM ONE SHIP AND ONE AIRCRAFT)

Είναι συνδυσμος Ερευνας και Διασωσης από ένα πλοιο και ένα

Αεροσκαφος SAR.

Συνηθως εκτελειται ταυτοχρονα :

Α] - από ευθεια πορεια του πλοιου, που αρχιζει από το σημειο Αναφορας Κινδυνευοντων και επιστρεφει με αντιθετη πορεια σε αυτό,

και

Β] - από πτησεις του αεροσκαφους κατά παραλληλογραμμα, που εκτελουνται κατά το εγκαρσιο της προαναφερθεισας πορειας του πλοιου.

Ας σημειωθει ότι σε αυτου του τυπου την Ερευνα SAR, το αεροσκαφος συνηθως παρεχει ενημερωση ακριβειας για την θεση, την κατασταση κ.α. των ναυαγων.

Τηρειται ως επι το πλειστον σε συνθηκες (καιρικες, κ.α.) δυσχερεις, και οταν αγνοουνται περισσοτεροι του ενός ναυαγοι στη θαλασσα.

ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ

ΔΙΑΣΩΣΗ ΑΠΟ ΠΛΩΤΟ ΣΚΑΦΟΣ

ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ

Αξιοσημειωτη Επισημανση :

1] Καθ' όλη την διάρκεια των χειρισμών Προσέγγισης και Διάσωσης των ναυαγων στη θαλασσα, μεριμνάμε ώστε να τίθενται σε εφαρμογή και να διεξάγονται όλες οι ενέργειες και οι χειρισμοί που προάγουν την Ασφαλή Διάσωση γενικά, και την εξασφάλιση στον μέγιστο βαθμό, Ασφαλών συνθηκών διεξαγωγής των Επιχειρήσεων παροχής πάσης φύσης Αρωγής στην περιοχή Κινδύνου ναυαγών.

2] Τέτοιες βασικές προϋποθέσεις είναι:

α) Η μέγιστη δυνάμενη να επιτευχθεί ε π ι σ ή μ α ν σ η του κινδύνου ναυαγών και των σχετικών ενημερωτικών στοιχείων (βλέπε σχετικές αναφορές στα παρεμφερή Κεφάλαια και ενότητες του παρόντος ΜΕΡΟΥΣ), προς τους Παράκτιους Σταθμούς Διάσωσης και προς τα παραπλέοντα Πλοία.

β) Η στον ανάλογο Βαθμό αναγκαίουσα διάθεση σε ετοιμότητα:

- προσωπικού (πληρωμάτων)

και - απαραίτητου εξοπλισμού Διάσωσης, από τα προσεγγίζοντα προς παροχή Αρωγής Πλοία και Αεροσκάφη.

γ) Ο εναρμονισμενος **Συντονισμος** των επιχειρήσεων Διάσωσης, (από τα αρμόδια γι' αυτό Κέντρα Επιχειρήσεων Έρευνας και Διάσωσης (RCC), έτσι ώστε οι διεξαγόμενες ενέργειες και οι χειρισμοί, να εκτελούνται με την ενδεδειγμένη συνεργασία :

γ1) τόσο **μεταξύ των Κέντρων Έρευνας και Διάσωσης (RCC) και των Σκαφών Παροχής Αρωγής**

γ2) όσο και **μεταξύ αυτών των Σκαφών Παροχής Αρωγής** (Πλοίων, Μέσων, Αεροσκαφών) **μεταξύ τους**

γ3) σαφώς δε, και **μεταξύ RCC και Σκαφών Παροχής Αρωγής αφ' ενός και αφ' ετερου Σωστικών Πλωτών Μέσων και Λέμβων στη θαλασσα.**

δ) Κατά την διάρκεια όλων των επιχειρήσεων Διάσωσης, από και για τα προσεγγίζοντα προς Παροχή Αρωγής Πλοία και Αεροσκάφη, θα πρέπει να δημιουργώνται στην περιοχή Κινδύνου ναυαγών, συνθήκες ε υ ν ο ϊ κ έ ς για τις διεξαγόμενες Επιχειρήσεις:

- Εντοπισμού
- Προσέγγισης
- Περισυλλογής
- Διάσωσης

και - Περίθαλψης,

των κινδυνευόντων ναυαγών.

Τέτοιες ενέργειες (που καθιστούν ευνοϊκότερες τις συνθήκες για τις προσπάθειες αυτές), είναι:

Α] - Αποφυγή των Άσκοπων, Άστοχων και Εκτός γενικού Συντονισμού Κινήσεων, ενεργειών και παρεμβάσεων στις Επικοινωνιες Κινδυνου και Διασωσης, και γενικοτερα στο έργο της Ερευνας και Διάσωσης (SAR).

Β] - Ρίψεις Φωτοβολίδων (Ένδειξης/ Επισήμανσης περιοχής Κινδύνου αλλά και Φωτισμού).

Γ] - Ριψεις Καπνογόνων

Δ] - Χρήση Φορητών Ραδιοφάρων Ένδειξης Θέσης/Σημείου Κινδύνου (EPIRB), και επίσης Ανακλαστήρων Σημάτων Σάρωσης RADAR (SART), ειτε των Ανακλαστηρων AIS/SART.

Ε] - Χρήση Κυκλικών και Ατομικών Σωσσιβίων, με τον συνακολουθο εξοπλισμο εντοπισμου ναυαγων (αναλαμποντες φανους, σφυρικτρες, κ.λ.π.)

ΣΤ] - Χρήση ολων των μεσων επισημανσης παρουσιας και Εντοπισμου των ναυαγων μεσα στα Πλωτα Σωστικα Μεσα που είναι στην θαλασσα, όπως, Τεχνητοι Ανακλαστηρες RADAR, Αναλαμποντες φανοι των Σωστικων Μεσων, Τηλεβοες, Σφυρικτρες, Καθρεπτες σηματων εντοπισμου, φορητοι Φανοι εκπομπης σηματων Κινδυνου, κ.λ.π.

Ζ] - Χρήση ολων των Μεσων Επικοινωνιων EMERGENCY των Σωστικων Μεσων, όπως φορητα VHF Κινδυνου, Μονιμες Εγκατα -στασεις Επικοινωνιων Κινδυνου των Σωστικων Μεσων, κ.λ.π.

ΑΤΟΜΙΚΟ ΣΩΣΣΙΒΙΟ ΝΑΥΑΓΟΥ
ΜΕ ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΛΥΧΝΙΑ
ΚΑΙ ΜΕ ΣΦΥΡΙΚΤΡΑ

ΤΗΛΕΒΟΑΣ

ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΠΝΕΥΣΤΩΝ ΟΛΙΣΘΗΤΗΡΩΝ ΔΙΑΦΥΓΗΣ / ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΗΣ ΠΛΟΙΟΥ [SES = SLIDE EVACUATION SYSTEMS] ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ SES ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

34] ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

α] Βασικες ενεργειες για την περισυλλογη και διασωση του

[Α] Μέλος του πληρώματος που θα αντιληφθεί Άνθρωπο στη Θάλασσα, πρέπει αμέσως:

1] Να φωνάζει δυνατά δια Ζώσης Φωνής:

«Άνθρωπος στη θάλασσα, από Δεξιά είτε από Αριστερά» (ανάλογα), δείχνοντας ταυτόχρονα, την πλευρά που τον εντοπίζει, τείνοντας και δείχνοντας με το χέρι του την κατεύθυνση αυτή.

2] Να σπεύσει ταχέως προς το πλησιέστερο κυκλικό σωσίβιο, (που υπάρχει γι' αυτό τον σκοπό σε σημεία του πλοίου) και να το ρίψει προς τον Ναυαγό, φροντίζοντας να είναι δεμένη στο πλοίο, η άκρη του σχοινιού του.

3] Να σπεύσει επίσης προς την πλησιέστερη θέση που ευρίσκεται γι' αυτό τον λόγο, ο ειδικός Σημαντήρας Εντοπισμού Ανθρώπου στη

Θάλασσα / Ναυαγού, με το Καπνογόνο και τον Λαμπτήρα, και να τον πετάξει προς την πλευρά και όσο γίνεται πλησιέστερα στο σημείο που βλέπει τον Ναυαγό.

<u>Σημείωση 1</u>

Στα πλοία που ευρίσκονται Καπνογόνα μόνον στις Βαρδιόλες, ζερβόδεξα από την γέφυρα, η ενέργεια αυτή είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί, (η ρίψη του καπνογόνου), από τον οπτήρα / ναύτη φυλακής γέφυρας, με εντολή του Α/Φ, είτε από τον ίδιο τον Α/Φ γέφυρας.

Ο οποίος Α/Φ γέφυρας, παράλληλα φροντίζει να εκτελέσει:

- έγκαιρο
- κατάλληλο

και

- αποφασιστικό χειρισμό,

με σκοπό την διευκόλυνση:

α) του Εντοπισμού

β) της Έρευνας

και

γ) της Διάσωσης του ναυαγού,

και προς αποφυγή:

- απώλειας της ζωής του
- τραυματισμού του,
- απώλειας του σημείου εντοπισμού του.

Εννοείται ότι οι παραπάνω ενέργειες λαμβάνουν χώρα, είτε λάβει ο Α/Φ γέφυρας ειδοποίηση για «Άνθρωπο στην Θάλασσα», είτε αρχικά πέσει στην αντίληψη του ίδιου του Α/Φ, τέτοιο συμβάν.

4] Ο εντοπίσας Άνθρωπο στην Θάλασσα, παράλληλα με τις ενέργειες των § 1,2,3, ειδοποιεί με τον ταχύτερο και αποτελεσματικότερο τρόπο τον Α/Φ γέφυρας, καθώς (ανάλογα με το που ευρίσκεται) και Μέλη του Πληρώματος, (για την ρήψη κυκλικών σωσιβίων κ.α.),

Για παράδειγμα, ο εντοπίσας ειδοποιεί δια Ζώσης Φωνής, εάν ευρίσκεται πλησίον της Γέφυρας, είτε πλησίον σε χώρο εργασίας ή παρουσίας άλλων μελών του πληρώματος, ενώ συνίσταται η ειδοποίηση μέσω λ.χ. των εγκαταστάσεων ενδοεπικοινωνίας του πλοίου, σε περιπτώσεις που ο εντοπίσας, ευρίσκεται πλησιέστερα σε σημεία ενεργοποίησης τέτοιων εγκαταστάσεων.

5] Ο εντοπίσας Άνθρωπο στη Θάλασσα, παράλληλα με κάθε άλλη ενέργεια, πασχίζει να λαμβάνει τέτοια θέση επί του πλοίου, έτσι ώστε να μην χάσει την οπτική επαφή με τον ναυαγό.

Λ.χ. εάν ο ναυαγός εντοπίζεται να περνά πλησίον και πλευρικά από το πλοίο (στην μπάντα), ο εντοπίσας τρέχει προς πρύμα. Ενώ εάν τον εντοπίζει, πρύμα, δευτερόπρυμα, είτε στην μάσκα αλλά σε απόσταση, εάν υπάρχει κυματισμός, τότε φροντίζει να παρακολουθεί τον ναυαγό από το υψηλότερο σημείο (του πλοίου) που δύναται να σπεύσει, χωρίς να χάσει την οπτική επαφή με τον ναυαγό.

[Β] 6] Ο Α/Φ γέφυρας, που θα αντιληφθεί ή που θα ειδοποιηθεί για «Άνθρωπο στη Θάλασσα», (εάν υπάρχει χρόνος και διά των εντολών του Πλοιάρχου), χειρίζει λαμβάνοντας υπ’ όψην:

α) την Θέση / Σημείο εντοπισμού του ναυαγού (Πλώρα – Πλευρικά – Πρύμα κ.α.).

β) την Απόσταση (από το πλοίο), του ναυαγού.

γ) τις Καιρικές συνθήκες και φυσικές τέτοιες (λ.χ. ρεύματα κ.α.).

δ) τα μόνιμα Λειτουργικά χαρακτηριστικά του πλοίου που σχετίζονται με το συμβάν, όπως Φορά Περιστροφής Έλικας, Βήμα Έλικας, Στοιχεία Κύκλου Στροφής 360^{o} (άλά μπάντα) του πλοίου κ.α..

ε) Τα Λειτουργικά στοιχεία κατά την ώρα εντοπισμού του ναυαγού, όπως Ταχύτητα, Πορεία, Έμφορτη/Άφορτη κατάσταση, Κλίση του πλοίου, κ.α..

στ) Τις Επικρατούσες συνθήκες από κάθε άποψη (φυσικές συγκυρίες, κ.α.) γύρω από το πλοίο όπως λ.χ. απόσταση από ακτές ή όρμους, κίνηση άλλων παραπλεόντων πλοίων, περιοχή πλού του πλοίου κ.λ.π..

Με βάση όλα τα παραπάνω κριτήρια (α-στ) όπως είπαμε, ο Α/Φ εκτελεί:

- Έγκαιρο
- Κατάλληλο

και

- Αποφασιστικό

χειρισμό Πηδαλιούχησης και Μηχανών, ο οποίος είναι ενδεδειγμένος για τις εκάστοτε Ισχύουσες και Επικρατούσες προαναφερόμενες συνθήκες.

Ο χειρισμός αυτός θα πρέπει να αποσκοπεί:
αφ’ ενός στην Προσέγγιση του Σημείου Εντοπισμού του ναυαγού
και αφ’ ετέρου στην Περισυλλογή και Διάσωση του, (βλέπε σχετικά και Σημείωση 1).

7] Ο Α/Φ γέφυρας:

ειδοποιεί τον Πλοίαρχο και παράλληλα, σημαίνει τον κατάλληλο Συναγερμό ευαισθητοποίησης και προσοχής του πληρώματος,

και δια των μεγαφωνικών εγκαταστάσεων του πλοίου, αναγγέλλει: «Άνθρωπος στη Θάλασσα, από Δεξιά ή Αριστερά» κ.ο.κ ανάλογα.

8] Ο Α/Φ πλέον συγκεκριμένα και δια των δεουσών εντολών του Πλοιάρχου, ενημερώνει εφ' όσον είναι ανάγκη, κάθε συσχετιζόμενο Αξιωματικό, όπως λ.χ Α΄ Μηχανικό, Υποπλοίαρχο κ.α..

9] Λαμβάνεται μέριμνα για την τοποθέτηση οπτήρα σε κατάλληλη θέση επί του πλοίου, ο οποίος θα ευρίσκεται σε συνεχή οπτική επαφή με τον ναυαγό και θα ενημερώνει την γέφυρα για την εκάστοτε θέση, απόσταση κ.λ.π. του ναυαγού.

10] Ο Α/Φ έχει ήδη κάνει υπολογισμό (μέσω κάθε διαθέσιμου προς τούτο μέσου του πλοίου), των στοιχείων, στίγματος, διόπτευσης, απόστασης, κίνησης κ.α. του εντοπισμένου ναυαγού και καταγράφει κάθε νέο δεδομένο σε ότι αφορά αυτά τα στοιχεία, για δύο λόγους:

α) Για την εισδοχή των στοιχείων αυτών στις Ναυσιπλοϊκές Συσκευές του πλοίου,

και

β) για την ενημέρωση, με τα δεδομένα των στοιχείων αυτών, των σχετικών εγγράφων του πλοίου.

11] Ο Α/Φ φροντίζει (εφ' όσον χρειάζονται), για την ρήψη και άλλων Σωσιβίων Μέσων όπως Κυκλικά Σωσίβια, Σχεδίες, Καπνογόνα, Φωτοβολίδες (κατά την νύκτα) κ.λ.π. πλησίον του σημείου που ευρίσκεται ο Ναυαγός.

12] Ο Πλοίαρχος κάνει εκτίμηση της κατάστασης και (εφ' όσον αναγκαιεί), διατάσσει την καθαίρεση Σωσίβιας Λέμβου ή Σωσίβιου Ταχυσκάφους Διάσωσης για την περισυλλογή του Ναυαγού.

13] Ο Πλοίαρχος, μεριμνά για την ειδοποίηση και ενημέρωση των Αρμοδίων Αρχών, Υπηρεσιών και Κέντρων Διάσωσης, καθώς και των παραπλεόντων πλοίων, με την εκπομπή των, δέουσας προτεραιότητας Σημάτων Κινδύνου, μέσω Ασυρμάτου, καθώς και την εκπομπή και ρήψη των σχετικών τέτοιων, ηχητικών και φωτεινών σημάτων κ.α.

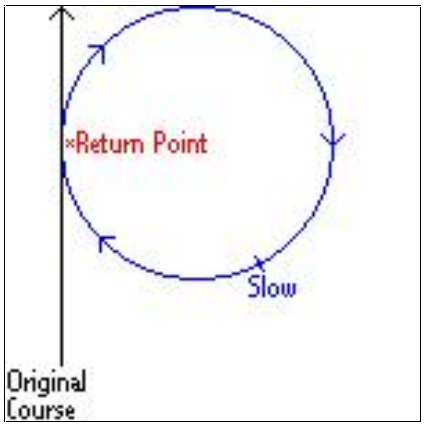
14] Μετά την περισυλλογή του ναυαγού, ο Πλοίαρχος μεριμνά για τον έλεγχο της υγείας και της κατάστασης (βιολογικά και ψυχολογικά), που αυτός ευρίσκεται και φροντίζει ώστε να του παρασχεθούν, όλες οι δέουσες Πρώτες Βοήθειες και η περίθαλψη που αναγκαιούν.

Προς τούτο, εάν παραστεί ανάγκη, επικοινωνεί με (αρμόδιους για την παροχή σχετικής συμβουλευτικής Αρωγής) Σταθμούς και Κέντρα MEDICO, για περαιτέρω ενημέρωσή του.

Τους συμβουλεύεται δε, για την ορθότερη και αποτελεσματικότερη παροχή παντός είδους Αρωγής και Περίθαλψης, προς τον περισυλλεχθέντα.

β] Βασικες επιλογες μεθοδου κινησεων του πλοιου και αντιστοιχων χειρισμων για την περισυλλογη του Α.Σ.Θ.

ΣΤΡΟΦΗ ANDERSON



Η στροφη Anderson είναι καταλληλη για τις περιπτωσεις Ανθρωπου στην θαλασσα (MAN OVER BOARD) :

α) Οταν είναι ορατος

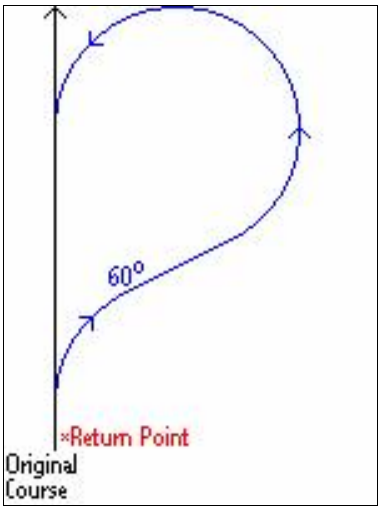
β) Οταν θελομε να κερδισομε τον μεγιστο χρονο για την διασωση του.

Προσοχη ! Παντοτε (**εκτελωντας οποιαδηποτε μεθοδο στροφης**), ακινητοποιουμε στροφες μηχανων και πλοιο, οποτε συμβει ο ναυαγος να κινειται προς το μερος της Ελικας.

Σημειωση : Επισης φροντιζομε ει δυνατον παντοτε, με κάθε στροφη που θα εκτελεσομε , να φερομε το πλοιο από την προσηνεμη πλευρα και οσον γινεται εχοντας τον κινδυνευοντα από την υπηνεμη πλευρα.

Ετσι ώστε να αποφευγομε ανεξελεγκτη μετακινηση και απομακρυνση του κινδυνευοντα μεσα στη θαλασσα , από την επιδραση του ανεμου.

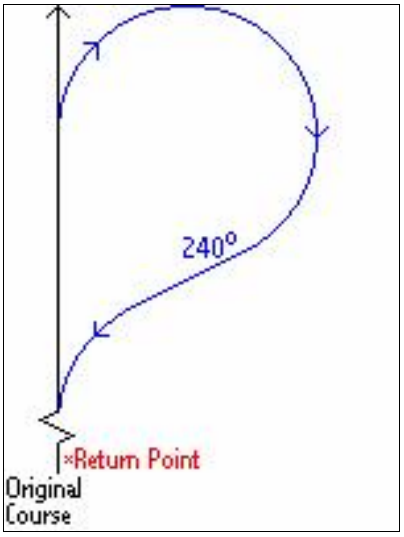
ΣΤΡΟΦΗ WILLIAMSON



Είναι καταλληλοτερη για περιπτωσεις που ο κινδυνευον διακρινεται με κακες συνθηκες ορατοτητας, η

παρασυρεται μακραν από το σημειο της πτωσης του θαλασσα.

ΣΤΡΟΦΗ SCHARNOW



Η στροφη Scharnow συνισταται, όταν το σημειο επιστροφης του Πλοιου (RETURN POINT), απεχει από την πρυμνη μας περισσοτερο από ότι η ακτινα του κυκλου στροφης που διαγραφει το πλοιο.

ΚΥΚΛΙΚΟ ΣΩΣΣΙΒΙΟ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

ΑΝΘΡΩΠΟΥ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΕ

ΕΠΠΛΕΟΥΣΑ ΛΥΧΝΙΑ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΥ

ΦΩΤΟΒΟΛΙΔΑ ΧΕΙΡΟΣ

ΧΡΩΜΑΤΟΣ ΕΡΥΘΡΟΥ ΕΝΔΕΙΞΗΣ

ΘΕΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΚΑΜΠΑΝΑ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ

ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ

ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΗΜΑΝΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

ΕΠΙΠΛΕΟΥΣΑ ΛΥΧΝΙΑ

ΕΝΔΕΙΞΗΣ ΘΕΣΗΣ ΝΑΥΑΓΟΥ

35] ΠΑΡΟΧΗ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

- Μέλος του πληρώματος που αντιληφθεί την ύπαρξη στο πλοίο τραυματία, λόγω κάποιας έχουσας λάβει χώρα, (εμφανούς ή όχι) γενικότερης κατάστασης κινδύνου, είτε μεμονωμένου συμβάντος ατυχήματος, οφείλει:

1] Άμεσα και πρωτίστως, να απομακρύνει τον τραυματία από τα όποια στοιχεία, αποτέλεσαν τις αιτίες του τραυματισμού του.

(π.χ. φλεγόμενοι ή αποπνικτικοί κλειστοί χώροι, πηγές αναθυμιάσεων τοξικών αερίων, αιχμηρά ή βαρειά αντικείμενα, κ.λ.π.)

2] Να προβεί στις ενέργειες που:

- Θα περιορίσουν ή θα εξουδετερώσουν την βλάβη ή τον τραυματισμό που υπέστη αρχικά,

και

- Θα εξουδετερώσουν ή θα αποτρέψουν, συνεπακόλουθη άλλη ή άλλες καταστάσεις κινδύνου, για τον τραυματισμένο.

Π.χ. Σε τραυματία από την πτώση επάνω του βαρέως αντικειμένου, ο οποίος έχει ακινητοποιηθεί μέσα σε φλεγόμενο χώρο, που τον πλησιάζουν επικίνδυνα οι φλόγες:

α) Απελευθερώνομε τον τραυματία από το όποιο τέτοιο αντικείμενο,

και **β)** Μεταφέρομε άμεσα τον τραυματία μακρά από τον φλεγόμενο χώρο, για να μην υποστεί και εγκαύματα.

3] Να προσπαθήσει να εντοπίσει, πιθανό άμεσο διατρεχόμενο κίνδυνο για την ζωή του τραυματισμένου (π.χ. από βρόγχο, κατάποση της γλώσσας, λιποθυμία, σοκ, ακατάσχετη αιμορραγία, καρδιακή ανακοπή κ.λ.π.), και να προβεί, πριν από οποιανδήποτε άλλη ενέργεια, στην παροχή των δεουσών (ανάλογων με την εκάστοτε περίπτωση) Πρώτων Βοηθειών, για την εξουδετέρωση του κινδύνου αυτού.

<u>Σημείωση 1</u>

Γενικότερα η προτεραιότητα των ενεργειών των § 1,2,3 δεν είναι απόλυτα ισχύουσα, αλλά εξαρτάται, ανάλογα κάθε φορά, από τις επικρατούσες συνθήκες, σχετικά με:

α) Την κατάσταση και τον βαθμό του υφιστάμενου κινδύνου για τον τραυματία.

β) Τον βαθμό επικινδυνότητας, ενόσω παραμένει στον χώρο του τραυματισμού του.

γ) Τον απαιτούμενο χρόνο για την απομάκρυνση και μεταφορά του κ.α.

(π.χ. Σε τραυματία με ακατάσχετη αιμορραγία σε επικίνδυνο, για την απώλεια της ζωής του βαθμό, ο οποίος ευρίσκεται μέσα σε φλεγόμενο χώρο, χωρίς όμως να απειλείται άμεσα από φωτιά, εάν για την μεταφορά του θα απαιτηθεί πολύτιμος αρκετός χρόνος, που ίσως είναι μοιραίος, τότε προσπαθούμε με τρόπο που είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί επί τόπου, π.χ. με προσωρινή, σφιχτή επίδεση του αιμορραγούντος τραύματος, να αποσοβήσομε την απώλειά του, και αμέσως κατόπιν, τον μεταφέρουμε εκτός και μακρά από τον φλεγόμενο χώρο).

4] Να ειδοποιήσει, με τον ταχύτερο και αποτελεσματικότερο τρόπο, τον Α/Φ ή τον αρμόδιο υπεύθυνο Αξιωματικό, ή τον

Υποπλοίαρχο, ή εάν ευρίσκονται αυτοί σε απόσταση, εφ' όσον χάνεται πολύτιμος χρόνος, τα πλησιέστερα ευρισκόμενα Μέλη από το Πλήρωμα, προς παροχή Αρωγής, δια:

α) – Ζώσης Φωνής

β) – Των Μέσων Ενδοεπικοινωνίας του Πλοίου

γ) – Των όποιων ενδεχομένως παρευρισκόμενων συστημάτων ενεργοποίησης / τηλεχειρισμού (εφ' όσον υπάρχουν) σχετικού Συναγερμού.

δ) – Κάθε άλλου μέσου ή τρόπου που ενδείκνυται ανάλογα με τις εκάστοτε επικρατούσες συνθήκες κάθε περίπτωσης. Π.χ. Για να ειδοποιήσουμε από την πλώρη την γέφυρα ή το ακομοδέσιο, για παροχή βοήθειας, (όταν αυτό πρέπει να γίνει τάχιστα, για την ίδια την ζωή του τραυματία), όταν για κάποιους λόγους δεν παρέχεται άλλος τρόπος ή μέσον ειδοποίησης, τότε αυτή η ευαισθητοποίηση των άλλων, μπορεί να γίνει ακόμη και με συνεχείς κοφτούς κωδωνισμούς, της καμπάνας αγκυροβολίας (ηχητικό σήμα που δηλώνει κίνδυνο).

Σημείωση 2

α) Η έννοια του **ταχύτερου** απαιτούμενου προσφερόμενου τρόπου ειδοποίησης για Κίνδυνο Ανθρώπινης Ζωής, ερμηνεύεται σαν τον τρόπο με τον οποίο θα ενεργούσαμε και θα εφαρμόζαμε σχετικά, σε περίπτωση ενός κρίσιμου για τη ζωή του τραυματία τραυματισμού, που απαιτείται Άμεση Αρωγή και άλλων ατόμων.

- Για παράδειγμα απαιτείται βοήθεια από περισσότερα του ενός άτομα, για την μεταφορά του από φλεγόμενο χώρο, άμεσα κινδυνεύοντα τραυματία, και δεν παρευρίσκεται πλησίον ούτε Αξιωματικός ούτε άλλα

Μέλη του Πληρώματος. Τα δε πλησιέστερα μέσα ενδοεπικοινωνίας απέχουν.

- Συμβαίνει όμως να ευρίσκονται πλησιέστερα (στον φλεγόμενο χώρο και τον τραυματία), π.χ. εργαζόμενοι επί του πλοίου σε συνεργείο, (εάν υποτεθεί ότι το συμβάν λαμβάνει χώρα στο λιμάνι).

- Σε μία τέτοια περίπτωση, δεν θα πρέπει να απωλεσθεί πολύτιμος ίσως και μοιραίος χρόνος για τον κινδυνεύοντα.

- Θα ζητήσομε άμεσα π.χ. διά Ζώσης Φωνής, την βοήθεια των πλησιέστερα ευρισκόμενων.

β) Η έννοια του **αποτελεσματικότερου** μέσου ή τρόπου ειδοποίησης για τον Κίνδυνο Ανθρώπινης Ζωής, ερμηνεύεται σαν τον ενδεδειγμένο τρόπο, που σε συγκεκριμένες εκάστοτε συνθήκες, διασφαλίζει περισσότερο έναντι οποιουδήποτε άλλου τρόπου, την ευαισθητοποίηση και την εγρήγορση των άλλων.

- Για παράδειγμα, αναφορικά και με περίπτωση όπως η προαναφερόμενη.

Για να ενημερώσουμε την γέφυρα για άμεσο κίνδυνο που διατρέχει η ζωή τραυματία που ευρίσκεται στην πλώρη, όταν δεν μας παρέχεται άλλος τρόπος ούτε χρόνος ευχερέστερος, ειδοποιούμε με συνεχείς κοφτούς κωδωνισμούς της καμπάνας αγκυροβολίας. Είτε ελλείψει π.χ. και τέτοιας δυνατότητας, χρησιμοποιώντας άλλο ικανό να παράγει ανάλογο ήχο, όργανο ή αντικείμενο κ.λ.π.

- Γενικά σε τέτοιες περιπτώσεις πάντοτε, φροντίζομε να επιλέξουμε κατάλληλο τρόπο, τέτοιον ώστε να είναι αποτελεσματικός. Αποφεύγομε δε να κάνομε χρήση μη αποδοτικών ή αμφισβητήσιμων μεθόδων ειδοποίησης, που ενέχουν πιθανότητες να μην γίνουν αντιληπτές. Όπως λ.χ. αποφεύγομε να καλέσουμε σε βοήθεια διά Ζώσης

Φωνής από απόσταση που δεν ακουγόμαστε, ή να περιμένομε από τυχαίο μη εμφανές σημείο του πλοίου, να παρακολουθήσει κάποιος τα νεύματά μας κ.λ.π.

- Επίσης καλό είναι να γνωρίζομε, ότι παρ' ότι η καμπάνα αγκυροβολίας σε συνθήκες ρουτίνας χρησιμεύει για άλλο σκοπό, σε συνθήκες Κινδύνου, (π.χ. Ομίχλης, Σύγκρουσης, Τραυματιών, Αγνοουμένων κ.α.), οι σχετικοί Διεθνείς Κανονισμοί, προβλέπουν την χρήση των ηχητικών και άλλων συναφών μέσων του πλοίου, για ενημέρωση Κινδύνου γενικά.

5] Ο Α/Φ γέφυρας που αντιλαμβάνεται (ή ειδοποιείται) για την ύπαρξη τραυματία στο πλοίο, χειρίζει, (εάν αυτό αναγκαιεί και είναι δυνατόν από τις επικρατούσες συνθήκες)

- άμεσα,
- κατάλληλα

και

- αποτελεσματικά,

έτσι ώστε:

α) Να εξουδετερωθούν ή να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι και οι αιτίες, που προξένησαν τον τραυματισμό του.

β) Να εξουδετερωθούν και να αποτραπούν πιθανότητες, για να υποστεί και άλλους συνεπακόλουθους κινδύνους ή τραυματισμούς.

Για παράδειγμα εάν ο τραυματισμός οφείλεται σε Πυρκαϊά, που λαμβάνει χώρα στο πλοίο, χειρίζει έτσι ώστε να φέρει την φωτιά με τον άνεμο αντίθετο από την πλευρά που ευρίσκεται ο τραυματίας.

6] Εφ' όσον (σύμφωνα με τις § 1-5) έχει γίνει αντιληπτή από τον Α/Φ γέφυρας η ύπαρξη τραυματία στο πλοίο, αμέσως ενεργοποιείται ο κατάλληλος Συναγερμός Κινδύνου, (και παράλληλα και με την

αλληλοενημέρωση του Α/Φ με τον Πλοίαρχο), αναγγέλλεται από τις Μεγαφωνικές Εγκαταστάσεις του πλοίου η «Ύπαρξη Τραυματία στο Πλοίο», για την προσοχή και την ενεργοποίηση των κατάλληλων Αγημάτων Παροχής Αρωγής.

Σχετικά, επίσης αναγγέλλονται:

α) Η υφή του τραυματισμού του (η φύση των ζημιών που προφανώς έχει υποστεί).

β) Η θέση (ο χώρος) που ευρίσκεται ο τραυματίας.

γ) Ο αριθμός των τραυματιών.

δ) Εάν υπάρχουν θύματα ή αγνοούμενοι.

ε) Η γενική κατάστασή του (βαθμός κινδύνου που ευρίσκονται, η υγεία και η ζωή του).

στ) Τα απαιτούμενα κατάλληλα, ανάλογα με την εκάστοτε περίπτωση Αγήματα και ο απαραίτητος εξοπλισμός και μέσα που πρέπει να διαθέτουν για την Αντιμετώπιση της Κατάστασης.

ζ) Η Φύση (το είδος) του δημιουργήσαντος τον Τραυματισμό Κινδύνου, και των Αιτιών του.

η) Ενδεχόμενες Συνεπακόλουθες Επικίνδυνες Καταστάσεις ή Τραυματισμούς, που θα μπορούσαν να προκύψουν για τον τραυματία.

θ) Ο Βαθμός γενικής Επικινδυνότητας στους χώρους των τραυματισμών, που καλούνται να δράσουν τα Αγήματα.

<u>Σημείωση 3</u>

Τα περιγραφόμενα στην § 6 από α) έως θ) σαν αναγγελλόμενα στοιχεία, καταβάλλεται προσπάθεια να γίνουν γνωστά, όσο γίνεται:

α) – έγκαιρα

β) –κατόπιν (κατά το δυνατόν)αντικειμενικής εκτίμησης

και **γ)** – κατατοπιστικά (με σαφήνεια)

- Ο τρόπος αυτός, (οι τρεις αυτές προϋποθέσεις αναγγελίας), συμβάλλει έτσι ώστε τα Αγήματα δράσης:

(1) Να προετοιμαστούν και να εφοδιαστούν κατάλληλα.

(2) Να σπεύσουν ταχύτερα

και **(3)** Να δράσουν αποτελεσματικότερα.

7] Από την στιγμή που έχει ειδοποιηθεί, ο έχων τον γενικό Συντονισμό ενεργειών και το γενικό πρόσταγμα στο πλοίο, (σχετικά με τις ενέργειες Αντιμετώπισης της Κατάστασης) Πλοίαρχος, (είτε και τιθέμενος επικεφαλής Επιτελείου Συντονισμού Ενεργειών), κάνει εκτίμηση της κατάστασης (και ανάλογα εντέλλει τα Αγήματα), λαμβάνοντας υπ' όψην:

α) Τα προαναφερόμενα στην § 6 από α) έως θ), σαν προσδιορίσιμα στοιχεία και αναγγελλόμενα.

Επίσης επισταμένως εξετάζει:

β) Εάν υφίστανται πιθανότητες για επέκταση των βλαβών, ζημιών και τραυματισμών.

γ) Εάν πιθανολογούνται και άλλες συνεπακόλουθες καταστάσεις Κινδύνου για τους επιβαίνοντες και το πλοίο.

δ) Τις δυνατότητες πρόσβασης των Αγημάτων στους χώρους των τραυματισμών.

ε) Τον Βαθμό Επικινδυνότητας που υπάρχει στους χώρους αυτούς, (για τους παραμένοντες εκεί, όσον αναγκαιεί).

στ) Την επάρκεια των απαιτούμενων κατάλληλων μέσων και εξοπλισμού που διατίθενται στο πλοίο, για την Αντιμετώπιση της Κατάστασης.

ζ) Τις Λειτουργικές δυνατότητες του πλοίου για την Αντιμετώπιση, γενικά της Κατάστασης.

η) Τις δυνατότητες Παροχής έξωθεν κάθε αναγκαίουσας Αρωγής.

θ) Τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες.

ι) Τις φυσικές και άλλες επιδρώσες ισχύουσες συνθήκες, όπως θέση, απόσταση από ακτές, Λιμάνια ή Κέντρα Παροχής Αρωγής, παραπλήσια κίνηση πλοίων, θαλάσσια ρεύματα, κ.α..

8] Με βάση τις εκτιμήσεις του ο Πλοίαρχος, (σε σχέση με τα προαναφερόμενα στην § 7, και διαρκούσας ήδη της δράσης των Αγημάτων για να σπεύσουν να εφαρμόσουν τις άμεσες πρωταρχικές ενέργειες όπως τους έχει αναγγελθεί), διαμορφώνει και καταρτίζει με την βοήθεια και των υπολοίπων μελών του Επιτελείου Συντονισμού Ενεργειών, Πλαίσιο Άμεσων - Βραχυπρόθεσμων - Μεσοπρόθεσμων ενεργειών Αντιμετώπισης της Κατάστασης. Όπως π.χ. Μεταφορά, Παροχή Πρώτων Βοηθειών και Περίθαλψη των τραυματιών, ενημέρωση Σταθμών (εάν αναγκαιεί) Παροχής Ιατρικών Οδηγιών (MEDICO), ενδεχόμενη αλλαγή πορείας και μεταφοράς τους σε πλησιέστερο δυνάμενο να παρέχει Αρωγή πλοίο ή λιμάνι κ.α..

9] Ο Πλοίαρχος (εφ’ όσον κάτι τέτοιο αναγκαιεί), εντέλλει την εκπομπή των δέουσας προτεραιότητας σχετικών Σημάτων και Μηνυμάτων Κινδύνου και επικοινωνεί και αλληλοενημερώνεται, με κάθε αρμόδια παράκτια Αρχή ή Κέντρο Παροχής Ιατρικών Οδηγιών (MEDICO), αλλά (εάν χρειάζεται) και με κάθε αρμόδια Υπηρεσία, Σταθμό και Κέντρο Παροχής Αρωγής, με την πλοιοκτήτρια εταιρεία κ.α. Επίσης και με παραπλέοντα δυνάμενα να παρέξουν Αρωγή (εφ’ όσον αναγκαιεί), πλοία, ελικόπτερα κ.α..

10] Καθ’ όλο το χρονικό διάστημα που διαρκούν οι ενέργειες Αντιμετώπισης της Κατάστασης και για όσο αυτό είναι απαραίτητο, ο Πλοίαρχος έχει αδιάλλειπτη επικοινωνία και επαφή, με εκείνους (εκ των προαναφερόμενων φορέων), οι οποίοι χρειάζονται για την ορθότερη, ασφαλέστερη και αποτελεσματικότερη Αντιμετώπιση της Κατάστασης, περίθαλψη των τραυματιών και αποκατάσταση των συνθηκών ασφάλειας (ρουτίνας) στο πλοίο.

- Η επικοινωνία αυτή, διατηρείται και σε κάθε περίπτωση, που προκύψει ανάγκη, λ.χ. μεταφοράς των τραυματιών μέσω ελικοπτέρου, ή μέσω του ίδιου πλοίου σε κατάλληλο Λιμάνι, ή σε δυνάμενο να τους παραλάβει κατάλληλο άλλο παραπλέον πλοίο κ.α.

11] Καθ’ όλο το χρονικό διάστημα, που τραυματίας (ή ασθενής), παραμένει υπό περίθαλψη στο πλοίο και αναμένει, είτε:

1) – Την αποκατάσταση της υγείας του και την ανάρρωσή του,

2) – Τον κατάπλου του πλοίου σε κατάλληλο Λιμάνι, για την διακομιδή του σε Νοσοκομείο,

3) – Την μεταφορά του από το πλοίο σε Νοσοκομείο, μέσω άλλου μέσου, (ελικοπτέρου, άλλου πλοίου κ.α.),

ο Πλοίαρχος οφείλει να εντέλλει και να μεριμνά, έτσι ώστε:

α) Να παρέχεται γενικώς, η ενδεδειγμένη και η έχουσα συστηθεί, από τα Αρμόδια Κέντρα Παροχής Ιατρικών Οδηγιών (MEDICO), θεραπευτική και ιατροφαρμακευτική αγωγή.

β) Να περιθάλπεται ο τραυματίας (ή ασθενής), στον συγκεκριμένο και κατάλληλο προς τούτο, υπάρχοντα χώρο του πλοίου.

γ) Να διατίθενται και διατηρούνται όλα τα απαραίτητα για την περίθαλψή του, στοιχεία, μέσα εξοπλισμός και εφόδια, και γενικότερα να

τηρούνται από κάθε άποψη (λ.χ. υγειονομικής δεοντολογίας και ασφάλειας), όλες οι δέουσες προβλεπόμενες, ανάλογες για την εκάστοτε περίπτωση, συνθήκες περίθαλψης.

δ) Να διατίθεται το κατάλληλο και επαρκές, συγκεκριμένο και επιφορτισμένο με την φροντίδα του ασθενούς (ή τραυματία), προσωπικό του πλοίου.

ε) Να εφαρμόζονται (σύμφωνα και με τις συστάσεις από τα Κέντρα Ιατρικών Οδηγιών), οι δέοντες ανάλογοι τακτικοί έλεγχοι, για την πορεία της κατάστασης και της υγείας του τραυματία ή ασθενούς.

στ) Να διατηρείται, για όλο το χρονικό διάστημα που είναι αναγκαία, αδιάλλειπτη η ενδεδειγμένη επαφή, επικοινωνία και αλληλοενημέρωση, μεταξύ Πλοιάρχου και Κέντρων Παροχής Ιατρικών Οδηγιών, για:

[1] – έλεγχο της πορείας της εξέλιξης της κατάστασης και της υγείας του ασθενούς (ή τραυματία).

[2] – έλεγχο της εκάστοτε (ανάλογης με την εξέλιξη της κατάστασής του), καταλληλότερης να εφαρμόζεται, Θεραπευτικής Αγωγής.

[3] – έλεγχο των ενδεχόμενων (εάν προκύψουν σαν αναγκαίες) κινήσεων, μετακινήσεων ή μεταφοράς του τραυματία σε Νοσοκομείο κ.λ.π.

ζ) Να διατηρείται επίσης, κάθε δέουσα και αναγκαίουσα εκάστοτε (ανάλογα και με την όποια ενδεχόμενη εξέλιξη), επαφή και επικοινωνία, και με κάθε άλλη συσχετιζόμενη πλευρά, όπως Παράκτιες Αρχές και Αρμόδιες Υπηρεσίες, Σταθμοί και Κέντρα Παροχής Αρωγής, Πλοιοκτήτρια εταιρεία κ.α.

Καθώς και με άλλα μέσα, όπως λ.χ. ελικόπτερα ή παραπλέοντα δυνάμενα να ρέξουν

(εάν παραστεί τέτοια ανάγκη) Αρωγή πλοία, κ.α.

η) Να παρέχεται στον ασθενή ή τραυματία [σύμφωνα και με τις συστάσεις των Αρμόδιων Κέντρων Παροχής Ιατρικών Οδηγιών, (εφ' όσον ευρίσκεται υπό περίθαλψη και ανάρρωση και εάν αυτό είναι δυνατόν να εφαρμοσθεί επί του πλοίου)], το αναγκαίο χρονικό διάστημα (που έχει συσταθεί), αποχής από τα καθήκοντα του και από την άσκηση εργασίας, μέχρις ότου αναρρώσει πλήρως και αποκατασταθείσα η υγεία του, το επιτρέψει.

12] Ο Πλοίαρχος οφείλει να λάβει μέριμνα, από την έναρξη όλων των συμβάντων που αφορούν τον τραυματία, (συνθήκες, αιτίες, κίνδυνοι, τρόπος κ.α. τραυματισμού, ώρα, τρόπος και μέσα διάσωσής του, πορεία κατάστασης υγείας του, επαφές με αρμόδιους φορείς, ακολουθητέα συστηθείσα αγωγή κ.α.), για:

(α) – Την καταγραφή τους στο Ημερολόγιο και στα άλλα, οποιαδήποτε σχετικά έγγραφα του πλοίου.

(β) – Την καταγραφή λεπτομερώς, του ιστορικού της πορείας της κατάστασης της υγείας του τραυματία ή ασθενούς.

(γ) – Την προσκόμιση αυτών των απαραίτητων στοιχείων, προς κάθε δέουσα, αρμόδια Υπηρεσία ή Αρχή κ.α., για την πληρέστερη, ορθότερη και ασφαλέστερη ενημέρωση, των συνδεδεμένων άμεσα Φορέων, όπως λ.χ. Νοσοκομεία ή Ιατρικά Κέντρα στα οποία ενδεχομένως μεταφέρεται ο τραυματίας κ.α..

Σημείωση 4

Πέρα από την χρήση του όρου συχνότερα «τραυματίας» (που γίνεται για την ευνόητη αποφυγή των επαναλήψεων στο κείμενο, το Μέρος αυτό με τίτλο «Παροχή Πρώτων Βοηθειών / Περίθαλψη στο Πλοίο», αναφέρεται στις περιπτώσεις όχι μόνο τραυματισμών, αλλά συμπεριλαμβάνονται οι ακολουθητέες δέουσες ενέργειες), για κάθε σχετική περίπτωση, όπως:

1) – τραυματισμένων

2) – ναυαγών

3) – ασθενών

και **4) –** γενικά πασχόντων ή ευρισκόμενων σε κίνδυνο της υγείας είτε της ζωής τους ατόμων, από συνθήκες οποιωνδήποτε αιτιών.

Επίσης είτε τα άτομα αυτά:

(α) – Είναι Μέλη του Πληρώματος

(β) – Είναι Επιβαίνοντες του Πλοίου

(γ) – Είναι Ναυαγοί από εμφανώς γνωστό Πλοίο

(δ) – Είναι Ναυαγοί από αρχικώς μη γνωστό Πλοίο.

36] ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΛΦΑΒΗΤΟ ΣΤΙΣ

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

1	2	3	4	5	6
ΑΓΓΛΙΚΟ ΑΛΦΑΒΗΤΟ	ΜΟΡΣΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΛΦΑΒΗΤΟ	ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΦΩΝΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ	ΔΙΕΘΝΗΣ ΦΩΝΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ	ΑΓΓΛΙΚΗ ΠΡΟΦΟΡΑ ΣΥΛΛΑΒΙΣΜΟΥ
A =	._	**Α**	ΑΛΦΑ	ALFA	AL FAH
B =	_...	**Β**	ΜΠΡΑΒΟ	BRAVO	BRAH VOH
C =	_._.	**Θ**	ΤΣΑΡΛΥ	CHARLIE	CHAR LEE
D =	_..	**Δ**	ΝΤΕΛΤΑ	DELTA	DELL TAH
E =	.	**Ε**	ΕΚΟ	ECHO	ECK OH
F =	.._.	**Φ**	ΦΟΞΤΡΟΤ	FOXTROT	FOKS TROT
G =	__.	**Γ**	ΓΚΟΛΦ	GOLF	GOLF
H =	....	**Η**	ΧΟΤΕΛ	HOTEL	HO TELL
I =	..	**Ι**	ΙΝΤΙΑ	INDIA	IN DEE AH
J =	._ _ _		ΤΖΟΥΛΙΕΤ	JULIET	JEW LEE ETT
K =	_._	**Κ**	ΚΙΛΟ	KILO	KEY LOH
L =	._..	**Λ**	ΛΙΜΑ	LIMA	LEE MAH
M =	__	**Μ**	ΜΑΙΚ	MIKE	MIKE
N =	_.	**Ν**	ΝΟΒΕΜΠΕΡ	NOVEMBER	NO VEM BER
O =	_ _ _	**Ο**	ΟΣΚΑΡ	OSCAR	OSS CAH
P =	._ _.	**Π**	ΠΑΠΑ	PAPA	PAH PAH
Q =	__._	**Ψ**	ΚΕΜΠΕΚ	QUEBEC	KE BEK
R =	._	**Ρ**	ΡΟΜΕΟ	ROMEO	RO MIO
S =	...	**Σ**	ΣΙΕΡΡΑ	SIERRA	SI ER RAH
T =	_	**Τ**	ΤΑΝΓΚΟ	TANGO	TANG GO
U =	.._		ΓΙΟΥΝΙΦΟΡΜ	UNIFORM	YOU NI FORM
V =	..._		ΒΙΚΤΟΡ	VICTOR	VIK TAR
W =	._ _	**Ω**	ΟΥΪΣΚΥ	WHISKEY	OUISS KI
X =	_.._	**Ξ**	ΕΞΡΕΫ	X-RAY	ECSS RE
Y =	_._ _	**Υ**	ΓΙΑΝΚΙ	YANKEE	YANG KI
Z =	__..	**Ζ**	ΖΟΥΛΟΥ	ZULU	ZOU LOU
	_ _ _ _	**Χ**			

37] ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΚΑΙ Ο ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

	ΜΟΡΣΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ	ΑΠΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΟΣ ΦΩΝΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΟΦΟΡΑ ΑΠΛΟΥ ΑΓΓΛΙΚΟΥ ΚΩΔΙΚΑ	ΔΙΕΘΝΗΣ ΦΩΝΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΣΥΛΛΑΒΙΣΜΟΥ	ΑΓΓΛΙΚΗ ΠΡΟΦΟΡΑ ΔΙΕΘΝΗ ΚΩΔΙΚΑ ΣΥΛΛΑΒΙΣΜΟΥ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΟΦΟΡΑ ΔΙΕΘΝΗ ΚΩΔΙΚΑ ΣΥΛΛΑΒΙΣΜΟΥ
1	._ _ _ _	ONE	ΟΥΑΝ	UNAONE	ΟΟ ΝΑΗ WUN	ΟΥ ΝΑ ΟΥΑΝ
2	.._ _ _	TWO	ΤΟΥ	BISSOTWO	BEES SOH TOO	ΜΠΙΣ ΣΟ ΤΟΥ
3	..._ _	THREE	ΘΡΙ	TERRATHREE	TAY RAH TREE	ΤΕ ΡΡΑ ΘΡΙ
4	...._	FOUR	ΦΟΡ	KARTEFOYR	KAR TAY FOWER	ΚΑΡ ΤΕ ΦΟΡ
5	.....	FIVE	ΦΑΙΒ	PANTAFIVE	PAN TAH FIVE	ΠΑΝ ΤΑ ΦΑΪΒ
6	_....	SIX	ΣΙΞ	SOXI SIX	SOK SEE SIX	ΣΟ ΞΙ ΣΙΞ
7	_ _...	SEVEN	ΣΕΒΕΝ	SETTESEVEN	SAY TAY SEVEN	ΣΕ ΤΕ ΣΕΒΕΝ
8	_ _ _..	EIGHT	ΕΙΤ	OKTOEIGHT	OK TOH AIT NO VAY NINER	ΟΚ ΤΟ ΕΪΤ
9	_ _ _ _.	NINE	ΝΑΪΝ	NONENINE	NAH DAH ZAY ROH	ΝΟ ΒΕ ΝΑΪΝ
0	_ _ _ _ _	ZERO	ΖΕΡΟ	NADAZERO		ΝΑ ΝΤΑ ΖΕΡΟ

38] ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΙΞΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΜΒΟΛΙΣΜΟΙ ΤΟΥΣ

.	Τελεία	decimal point, stop, full stop	. _ . _ . _
,	κόμμα	comma	_ _ . . _ _
’	απόστροφος	apostrophe	. _ _ _ _ .
( )	παρενθέσεις αρχή παρένθεσης τέλος παρένθεσης	parentheses (left hand, right hand)	 _ . _ _ . _ . _ _ . _
| /	κάθετος ή διαγώνιος διαχωρισμού	fraction bar or division sign	_ . . _ .
:	άνω-κάτω τελείες	colon	_ _ _ . . .
……..	λάθος	error	. . . . .

39] ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ Q

ΣΤΙΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Στοιχεία συντμήσεων του Κώδικα Q, στις επικοινωνίες πλοίων:

CQ = Γενική κλήση προς όλα τα πλοία

SVVV = Γενική κλήση προς τα ελληνικά πλοία

BND = Προορισμός

QRA = Όνομα σταθμού/πλοίου

QRV = Ετοιμότητα

QRK = Ευκρίνεια σήματος

QSA = Ένταση σήματος

QSO = Δωρεάν μεταβίβαση

QSP = Αναμεταβίβαση

QTC = Τηλεγράφημα

QSS = Συχνότητες

QSW = Συχνότητες εργασίας

QRJ = Ραδιοτηλεφωνική συνδιάλεξη

QSD = Εσφαλμένος χειρισμός

QRS = Κακή λήψη σημάτων

QRX = Ραντεβού για ανταπόκριση

QRY = Σειρά προτεραιότητας για ανταπόκριση

QSV = Εκπομπή V για συντονισμό δέκτου

QTE = Εκπομπή από παύλες μεγάλης διάρκειας
για ραδιοεντοπισμό.

QRM = Δυσχέρειες ακουστηκότητας

QRN = Παρεμβολές στο σήμα

QRC = Ραδιοκομπανία (ραδιοεταιρεία)
διαχείρησης του σταθμού

QRU = Αίτηση/σκοπός

40] ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΚΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

[α] ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΣΤΗΝ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΤΥΠΙΚΗ/ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ, ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ

CQ = Γενική κλήση, προς όλα τα πλοία

CW = Μορσική τηλεγραφία

RT = Ραδιοτηλεφωνία

LL = (LAND LINE) τέλος καλωδίου

SC = (SHIP'S CHARGE) τέλος πλοίου

CC = (COAST CHARGE) τέλος παρακτίου

CK = Αριθμός λέξεων

DE = Πρέλευση (από σταθμό …..)

KA = Έναρξη μηνύματος

BT = Διακοπή

AR = Τέλος εκπομπής μηνύματος

IMI = Επανέλαβε από: (σημείο κειμένου/μηνύματος)

AR VA = Τέλος ανταπόκρισης

NNNN = Τέλος μηνύματος

AS = Αναμονή

TKS, TU = Ευχαριστώ

SU = Στο επανακουστείν

NR = Διαχωριστική κάθετος στο κείμενο

OK = Εντάξει

R = Ελήφθη, λήψη

CH = (CHANNEL) κανάλι συχνοτήτων

K = Έτοιμος, προβείτε

UP = Μεταφερόμαστε, σε συχνότητες συγκεκριμένες

TR = Πληροφορίες, σχετικές με την ανταπόκριση

SVC = Υπηρεσιακό (της Υπηρεσίας Τηλεπικοινωνιών) μήνυμα

MSG = Μήνυμα

MSG = (Σαν πρόθεμα) μήνυμα Υπηρεσιακό

PDH = Μήνυμα πληρώματος

P = Μήνυμα επιβατών

HR = (HERE) Εδώ

CFM, C = Επιβεβαίωση

GA = Προβείτε

CLR = Καθαρά

LT = (LOCAL TIME) η τοπική ώρα

J = JULIET (J) ή ΕΝΑ (1)

O = OSCAR (O) ή ΜΗΔΕΝ (ø)

A = ALPHA (A) ή ΤΕΛΕΙΑ (.)

ADD C = Επιπρόσθετα (τέλη)

FIX C = Πάγια τέλη

Δώδεκα (12) παύλες

(Τ) και μία (1)

μακρά = Σήμα Ανάγκης (και διέγερσης συναγερμού)

TTT = Σήμα ασφαλείας

XXX = Σήμα επείγοντος

S.O.S. = (SAVE OUR SALVES) Σήμα κινδύνου

RRR = Επιβεβαίωση λήψης σήματος κινδύνου

DDD = Αναμετάδοση σήματος κινδυνου

[β] ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ‘‘ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΩΝ ΕΝΔΕΙΞΕΩΝ΄΄ ΣΤΗΝ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΤΥΠΙΚΗ/ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ,

SVC = Ραδιοτηλεγραφημα Υπηρεσιακο

RP ….(RESPONSE PREPAID) = Απαντηση προπληρωμενη (οπου … ποσον)

SLT = Ραδιοναυτικη επιστολη

OBS = Ραδιοτηλεγραφημα Μετεωρολογικου Περιεχομενου

ST = Επι πληρωμη Υπηρεσιακη Ενδειξη

RST = Απαντηση σε Ραδιοτηλεγραφημα που φερει επι πληρωμη Υπηρεσιακη Ενδειξη

REMETTRE …. = Ραδιοτηλεγραφημα που πρεπει να επιδοθει την (..…ημ/νια)

EXPRESS = Εκτακτη επιδοση του Ραδιοτηλεγραφηματος (πληρωθεισα από τον παραληπτη)

XP = Εκτακτη επιδοση προπληρωμενη από τον αποστολεα

URGENT = Επειγον Ραδιοτηλεγραφημα

PR = Επιδοτεον σαν ‘‘Συστατικη επιστολη΄΄

PC (PREPAID CONFIRMATION) = Προπληρωμενη Επιβεβαιωση (ημερομηνιας – ωρας) επιδοσης/παραλαβης/ληψης από τον καλουμενο,

[που αποστελλεται στον αποστολεα από τον Παρακτιο Σταθμο].

TLX = Ραδιοτηλεγραφημα μεσω Τηλετυπιας

TF or TLF = Ραδιοτηλεγραφημα μεσω Τηλεφωνιας

[γ] *ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΕΣ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΤΥΠΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ*

ABS ABSENT SUBSCRIBER = Ο συνδρομητής ο καλούμενος δεν είναι σε λειτουργία

ACB ACESS BARRED = Δεν υπάρχει πρόσβαση επικοινωνίας

ADR ADDRESSE REFUSE TO ACCEPT MESSAGE = Το μήνυμα δεν γίνεται αποδεκτό από τον αποδέκτη

ANU DELETE = Το μήνυμα διαγράφεται

ATD ATTEMPTING TO DELIVER THE MESSAGE = καταβάλλεται προσπάθεια επίδοσης μυνήματος

BK "BREAK OFF" = Διακοπή Επικοινωνίας/Μυνήματος

BUSY BUSY = Ο Σταθμός συνδρομητού είναι κατειλημμένος

CCD CALL OUT/DISCONNECTED = Η κλήση / διακόπτεται / αποσυνδέεται

CFM CONFIRMATION = Επιβεβαίωση

CI CONVERSATION IMPOSSIBLE = Δεν είναι δυνατή η συνδιάλεξη

CNS CALL NOT STARTED = Δεν έγινε διεξαγωγή της κλήσης

COL COLLATION = Αντιπαραβολή (στοιχείων, μηνυμάτων, κειμένων)

CRV CONFIRM WELL RECEIVING = Ερώτηση/Επιβεβαίωση καλής Λήψης

DER "DERELICT" = Δεν δύναται (λόγω προβλήματος) ο καλούμενος σταθμός συνδρομητού να διευθετήσει την κλήση

ERROR ERROR = Λάθος επιλογής

FLIST FILE LIST = Κατάλογος Φακέλλων / Αρχείου

FMT FORMAT ERROR = Υπάρχει σφάλμα στον τύπο διευθέτησης αποστολής δεδομένων.

FSA FAST SELECT ACCEPTANCE = Αποδοχή Επιλογών Υψηλών ταχυτήτων

GA GO AHEAD = Προβείτε

IAB INVALID ANSWERBACK = Δεν είναι αναγνωρίσιμο/ορθό το ANSWERBACK του καλούμενου

IAM INVALID ADDRESS OF THE MESSAGE = Δεν είναι αναγνωρίσιμα/ορθά τα στοιχεία της Διεύθυνσης/Προορισμού του μηνύματος.

IDS INVALID DATA FROM SHIP = Δεν είναι αναγνωρίσιμα/ορθά τα εκπεμπόμενα από το πλοίο στοιχεία δεδομένων.

IDT INPUT DATA TIMEOUT = Τέλος χρόνου εισαγωγής δεδομένων

IFR INVALID FACILITY REQUEST = Η αιτούμενη υπηρεσία δεν είναι αναγνωρίσιμη

IMS INVALID MESSAGES SIZE = Δεν είναι δυνατή η διευθέτηση του μηνύματος, λόγω της έκτασης του (υπέρβαση ορίων χαρακτήρων MSG)

IND INCOMPATIBLE DESTINATION = Δεν είναι αναγνωρίσιμος ο προορισμός του μηνύματος, λόγω ασυμβατότητάς του

INF INFORMATION SERVICE = Χρήση της υπηρεσίας παροχής ενημερωτικών στοιχείων

INH INCOMPATIBLE HEADER = Η επικεφαλίδα του μηνύματος, δεν είναι αναγνωρίσιμη λόγω ασυμβατότητάς της

ITL I TRANSMIT LATER = Θα διενεργηθεί εκπομπή αργότερα

INVALID INVALID = Άκυρο, Μη αναγνωρίσιμο

ISR INVALID SHIP'S REQUEST = Η αίτηση από το πλοίο δεν είναι αναγνωρίσιμη, έγκυρη

LDE LENGTH OF DURATION ERROR = Υπέρβαση της διάρκειας του μηνύματος.

LEF LOCAL, EQUIPMENT FAILURE = Η τοπική εγκατάσταση απέτυχε, να διευθετήσει την επικοινωνία

LPE LOCAL PROCEDURE ERROR = Λάθος διευθέτησης, τοπικά (από την τοπική εγκατάσταση).

MCC MESSAGE CHANNEL CONGESTION = Υπερφόρτωση του εν χρήσει δίαυλου για την διευθέτηση της αποστολής μηνυμάτων.

MCF MESSAGE CHANNEL FAILURE = Στον δίαυλο για την διευθέτηση της αποστολής μηνυμάτων, παρατηρείται αδυναμία διευθέτησης.

MNS MINUTES = Λεπτά

MOM MOMENT (WAIT) = Αναμονή

MSO MACHINE SWITCHED OFF = Έχει τεθεί εκτός λειτουργίας η εγκατάσταση

MUT MUTILATES = Κομμένο (μήνυμα)/(Επικοινωνία)

NAL NOT ADDRESS LINE = Δεν υφίσταται γραμμή διεύθυνσης προορισμού μηνύματος

NC NO CIRCUITS = Δεν παραχωρούνται δίκτυα για την διευθέτηση της επικοινωνίας.

NCH NUMBER (OF SUBSCRIBER) CHANGED = Έχει αλλάξει ο κωδικός κλήσης του καλούμενου συνδρομητή.

NDA NO DELIVERY ATTEMPTED = Δεν επιχειρήθηκε επίδοση του μηνύματος

NFA NO FINAL ANSWERBACK = Δεν ελήφθει το τελικό ANSWERBACK του καλούμενου.

NI NO IDENTIFICATION = Δεν υπάρχει διαδικασία αναγνώρισης

NIA NO INITIAL ANSWERBACK = Δεν ελήφθει το αρχικό ANSWERBACK του καλούμενου.

NL NEW LINE = Νέα γραμμή επικοινωνίας

NOB NOT OBTAINABLE = Δεν είναι δυνατή η επικοινωνία.

NOC NO CONNECTION = Δεν υπάρχει σύνδεση για την διευθέτηση της επικοινωνίας

NP NO PARTY = Δεν υπάρχει ανταπόκριση από τον καλούμενο

NR NUMBER = Αριθμός

NTC NETWORK CONGESTION = Υπερφόρτωση δικτύου

OAB OPERATOR ABORTED = Χρήση χειριστού επικοινωνίας επερρίφθη

OCC OCCUPIED = Κατειλημμένο

OK OKEY = Συμφωνία, Αποδοχή, Συγκατάβαση

OOO OUT OF ORDER = Εκτός λειτουργίας

PRC PREMATURE FAILURE = Η σύνδεση διεκόπει πρόωρα

PRF PROTOCOL FAILURE = Η (διαδικασία) πρωτοκόλλου απέτυχε να διενεργηθεί.

R RECEIVED = Επιβεβαίωση λήψης

REF REMOTE EQUIPMENT FAILURE = Αδυναμία της διεξαγωγής της επικοινωνίας, μέσω τηλεχειριζόμενης εγκατάστασης.

RPE REMOTE PROCEDURE ERROR = Σφάλμα κατά την διευθέτηση Τηλεχειρισμού της Επικοινωνίας

RPT REPEAT = Επανάληψη

RSBA RETRANSMISSION STILL BEING ATTEMPTED = Διενεργείται προσπάθεια επανεκπομπής.

SCC SUCCESSFULLY COMPLETATION OF CALL = Επιτυχής ολοκλήρωση της κλήσης

SHE SES HARDWARE ERROR = Σφάλμα οφειλόμενο στην εγκατάσταση του Σταθμού του Πλοίου

SNF SATELLITE NETWORK FAILED = Αδυναμία διεξαγωγής της Επικοινωνίας, λόγω σφάλματος του Δορυφορικού δικτύου

SPE SES PROTOCOLE ERROR = Σφάλμα κατά την διαδικασία πρωτοκόλλου από τον Σταθμό του πλοίου

TGR TDM GROUP RESET = Αποκαταστάθηκε η εν χρήσει ομάδα TDM

TIM TIME OUT = Τέλος χρονικής διάρκειας

TMD TOO MANY DESTINATIONS = (Μηνύματα) για πάρα πολλούς αποδέκτες.

UNK UNKNOWN = Όχι γνωστός

WFA WRONG FINAL ANSWERBACK = Το τελικό ANSWERBACK είναι λανθασμένο

WIA Το αρχικό ANSWERBACK είναι λανθασμένο.

41] ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ

ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

A = Έχω δύτη που εργάζεται, κρατήσου στην απαραίτητη απόσταση πλέοντας με χαμηλή/ασφαλή ταχύτητα.

B = Παραλαμβάνω ή εκφορτώνω ή μεταφέρω επικίνδυνα προϊόντα/υλικά.

C = Ναι, επιβεβαιώνω.

D = Τήρησε την απαραίτητη απόσταση από εμένα, εκτελώ χειρισμούς ελιγμών με δυσχέρεια.

E = Αλλάζω την πορεία μου, προς τα δεξιά.

F = Δεν έχω δυνατότητα αυτοδύναμης κίνησης, επικοινώνησε μαζί μου.

G = Αιτώ πλοηγό.

H = Έχω πλοηγό στο πλοίο.

I = Αλλάζω την πορεία μου, προς τα αριστερά.

J = Υπάρχει σε εξέλιξη πυρκαϊά στο πλοίο και έχω επικίνδυνο φορτίο, τήρησε την απαραίτητα ασφαλή απόσταση εμένα.

K = Θέλω να επικοινωνήσω μαζί σου.

L = Θα μπορούσες να κάνεις στιγμιαία «κράτει»;

M = Το πλοίο, μου σταμάτησε την προχώρησή του.

N = Όχι, Άρνηση, Αντίθεση.

O = Άνθρωπος στη θάλασσα

P = Επιβίβαση ολων στο πλοιο, ετοιμοτητα για αποπλου (στο λιμανι)

= Σημα που όταν εκπεμπεται ηχητικα (εν πλω), σημαινει: Ζητω πλοηγο

= Εφοσον επιδεικνυεται / εκπεμπεται (από αλιευτικο), σημαινει :

Εμποδια εχουν μπλεχθει στα διχτυα μου

Q = Το πλοίο μου είναι εντάξει υγειονομικώς και ζητώ ελευθεροκοινωνία.

R = Ελήφθη, λήψης σήματος

S = Κάνω χειρισμό κίνησης αναπόδισης

T = Τήρησε την απαραίτητη ασφαλή απόσταση από εμένα. Ασχολούμαι σε ζεύγος αλλίευσης.

U = Πλέεις μέσα σε επικίνδυνη περιοχή.

V = Αιτώ αρωγή/βοήθεια.

W = Αιτώ ιατρική αρωγή.

X = Σταμάτα την εκπομπή των προθέσεών σου και παρακολούθησε τα σήματά μου.

Y = Κινούμαι σέρνοντας την άγκυρά μου.

Z = Ζητώ ρυμουλκό.

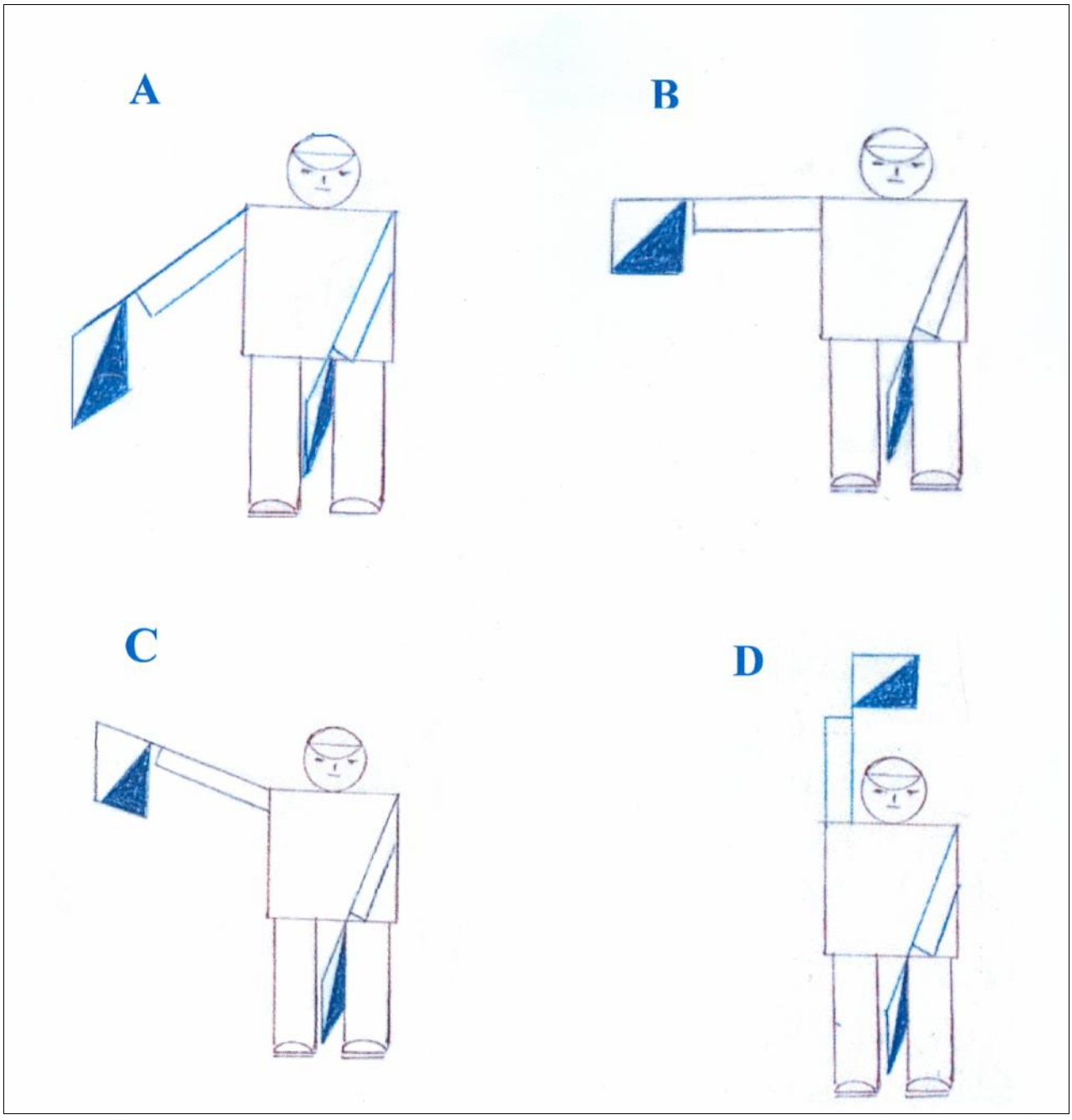
42] ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΙΑ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ, ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

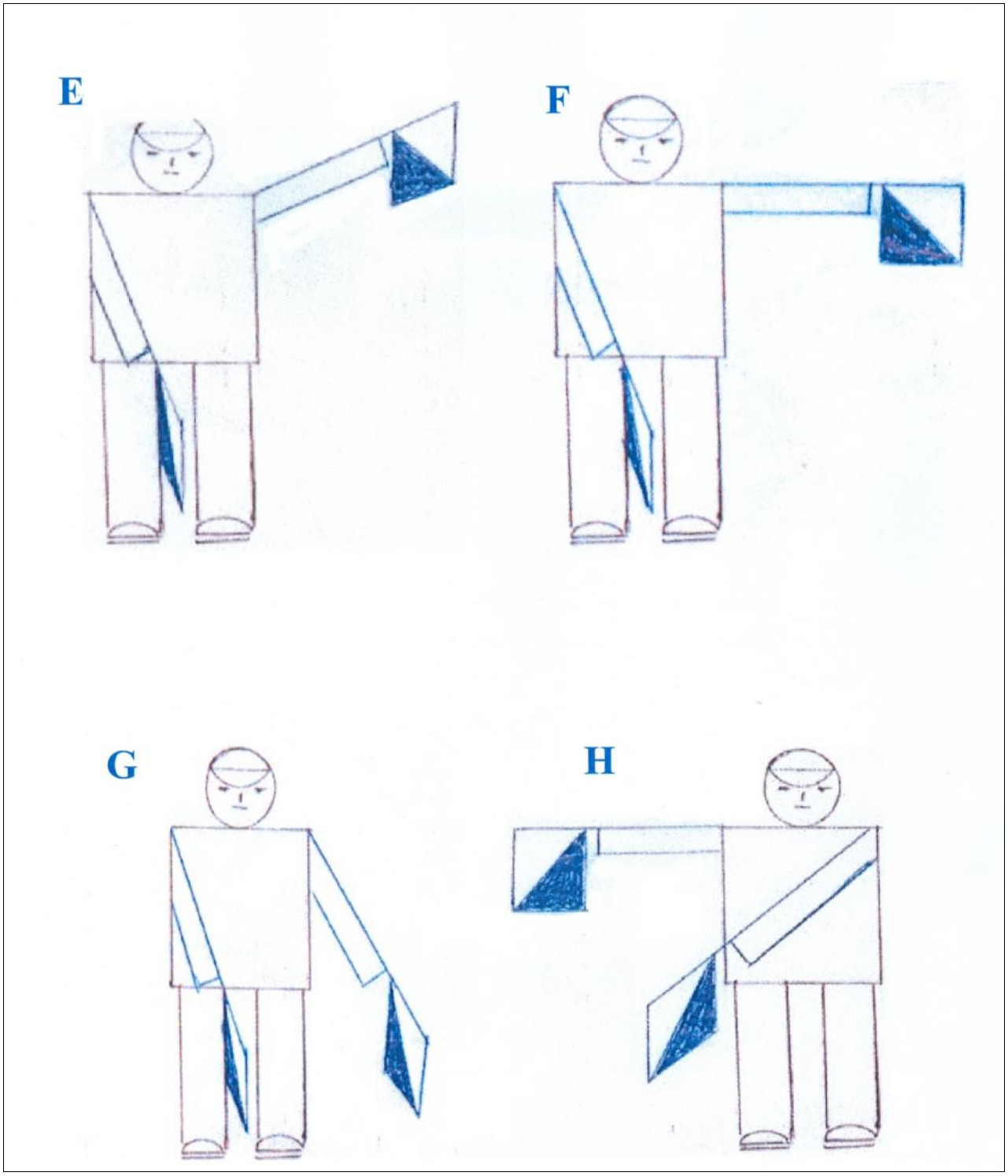
Ερμηνεία	Χαρακτήρας	Κώδικας
Προειδοποιητικό για ρυμουλκούμενο	**B**	_ . . .
Προειδοποιητικό για φορτηγίδα	**H**	. . . .
Επιβεβαίωση, κατάφαση	**C**	_ . _ .
Προειδοποιητικό	**T**	_
Ακατανόητο	**5**	. . . . .
Προσπέραση από δεξιά	**G**	_ _ .
Προσπέραση από αριστερά	**Z**	_ _ . .
Στροφή δεξιά	**E**	.
Στροφή αριστερά	**I**	. .

Αναπόδιση	**S**	**. . .**
Προειδοποιητικό σε περιορισμένη ορατότητα για μηχανοκίνητα	**T**	**–** (κάθε δύο δευτερόλεπτα)
Προειδοποιητικό σε περιορισμένη ορατότητα, για μηχανοκίνητο που δεν κινείται	**M**	– – · (κάθε δύο δευτερόλεπτα)
Προειδοποιητικό, για πλοίο: - Περιορισμένης ικανότητας χειρισμών - Ακυβέρνητο - Εμποδιζόμενο από το βύθισμά του - Ιστιοφόρο	**D**	– · · (κάθε δύο δευτερόλεπτα)

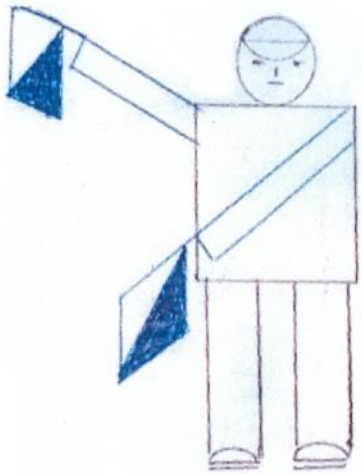
43] ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΛΦΑΒΗΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ

ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΔΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΧΕΙΡΩΝ

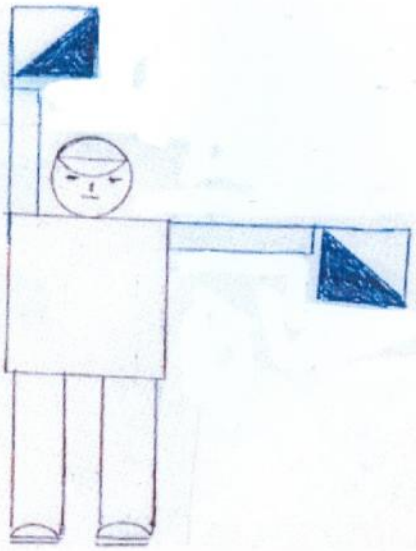



E
F
G
H

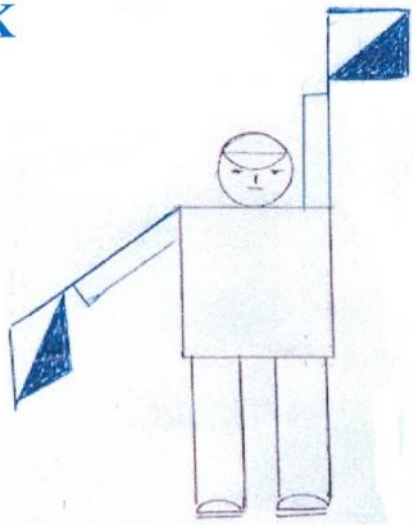
I



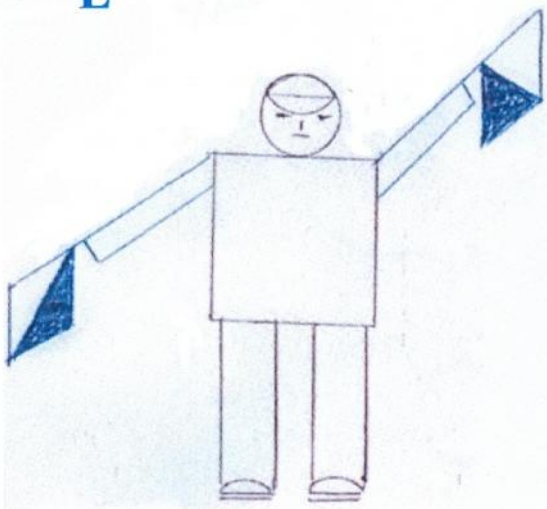
J



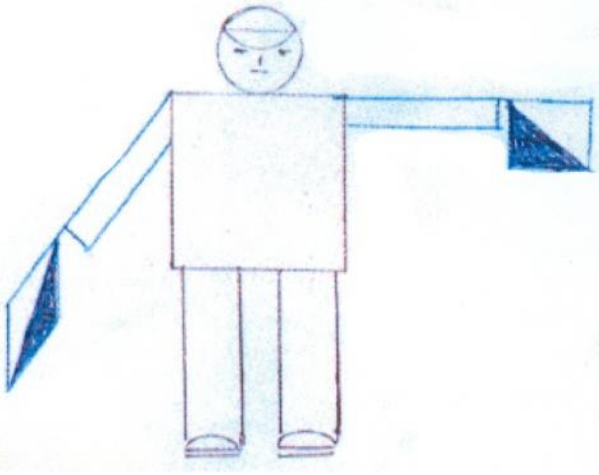
K



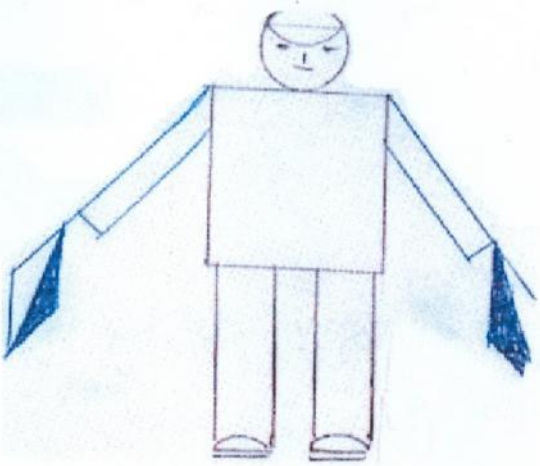
L



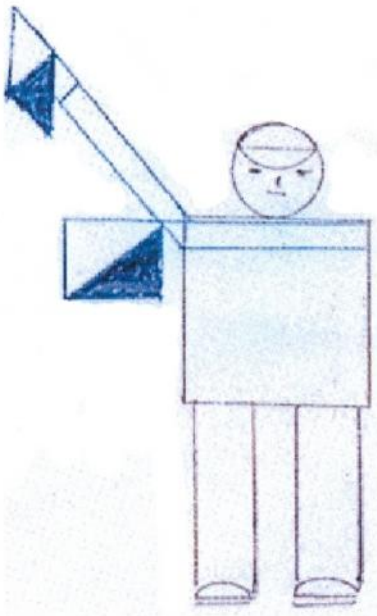
M



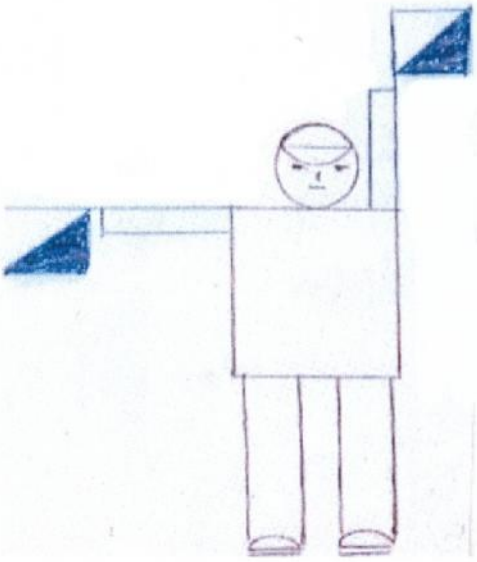
N



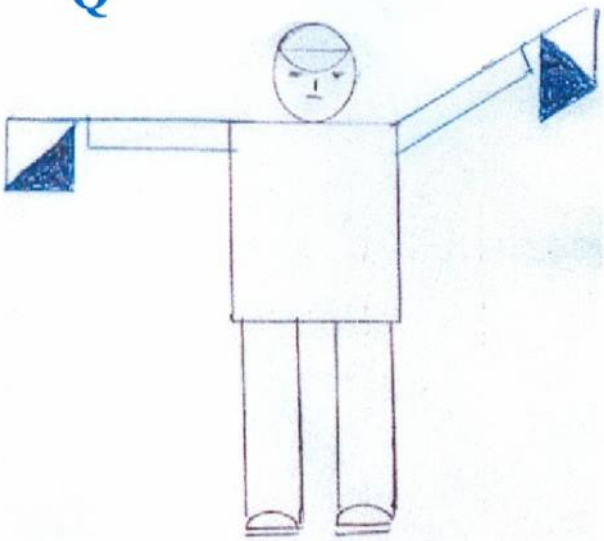
O



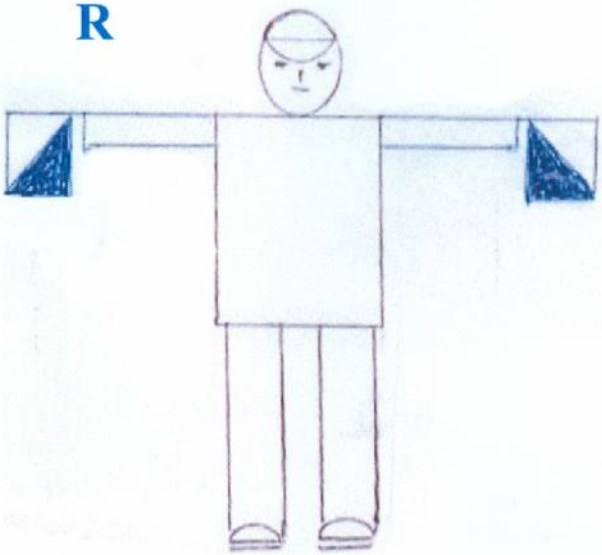
P



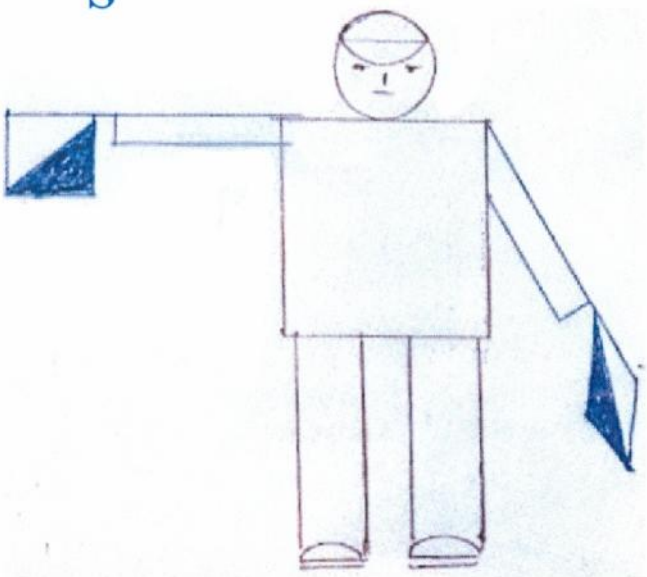
Q



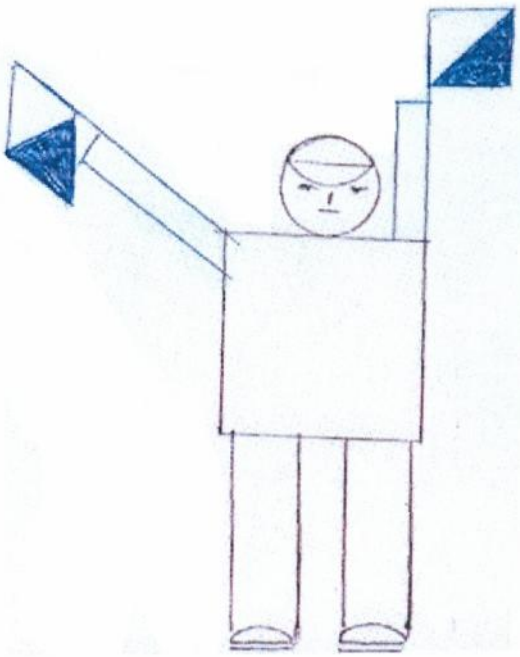
R

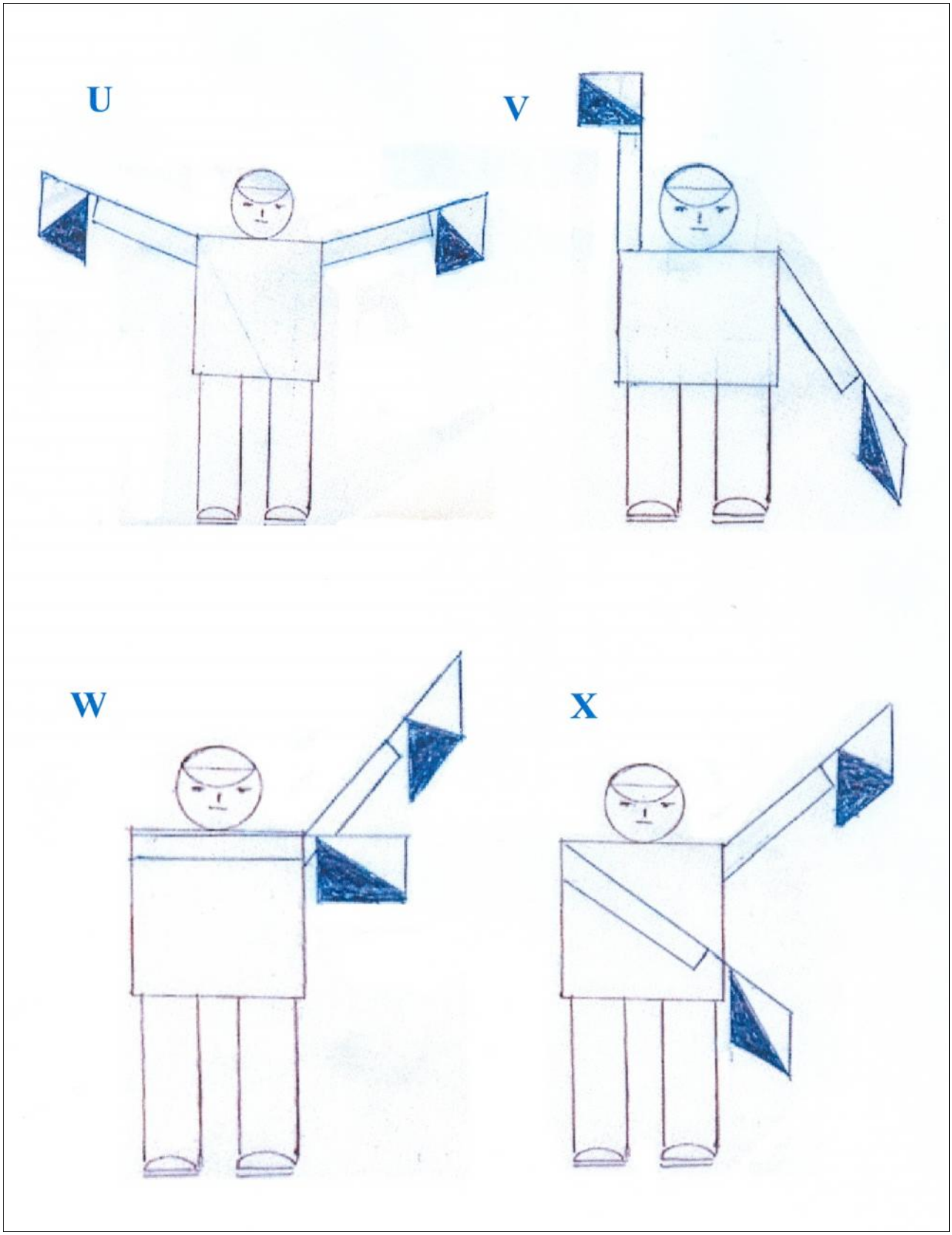


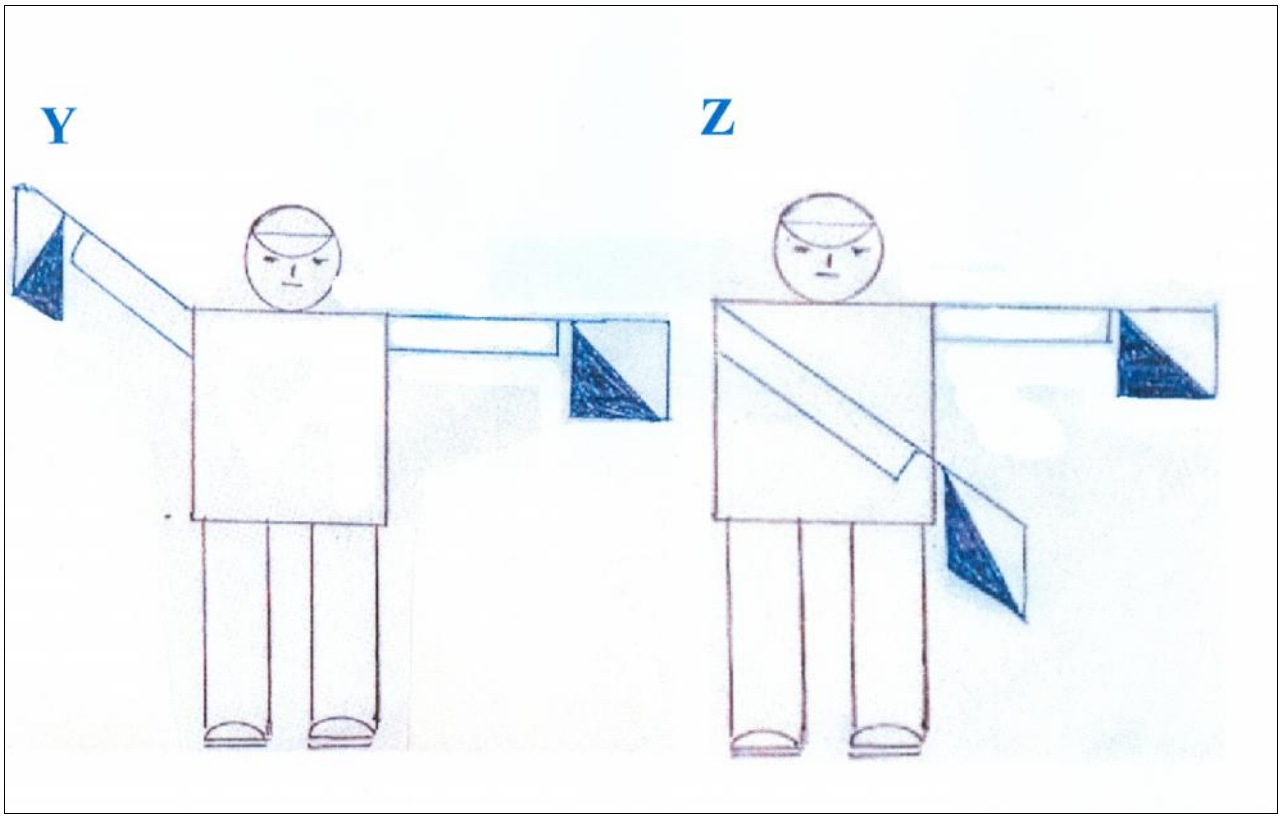
S



T




U
V
W
X

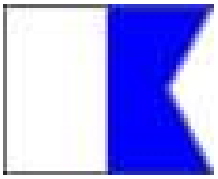

Y
Z

44] ΚΩΔΙΚΑΣ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΔΙΑ

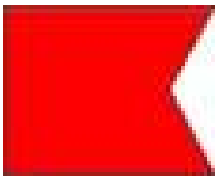
ΣΗΜΑΙΩΝ

α] Κώδικας Αλφαβητικός

A

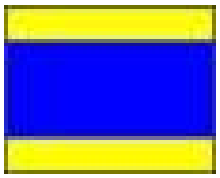


B

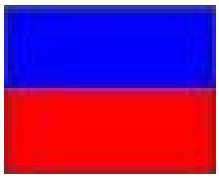


C

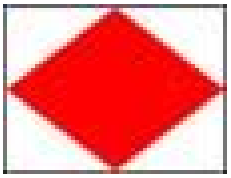
D



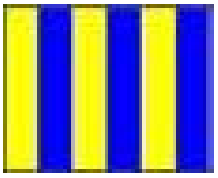
E



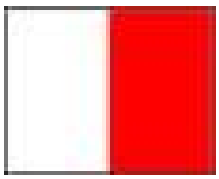
F



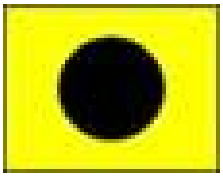
G



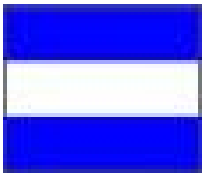
H



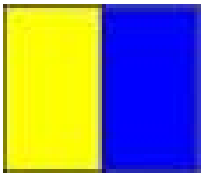
I



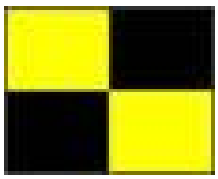
J



K

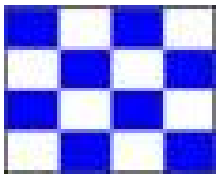


L



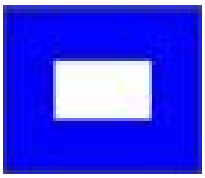
M

N

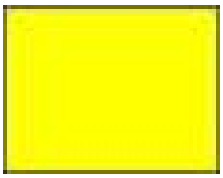


O

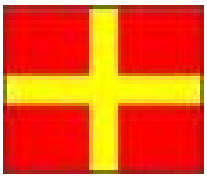
P



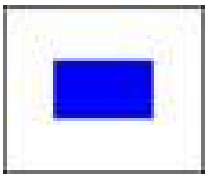
Q



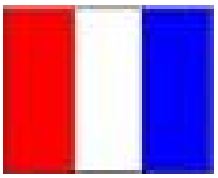
R



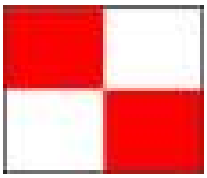
S



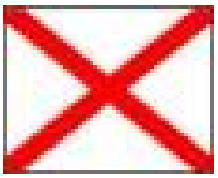
T



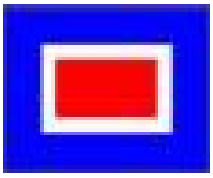
U



V

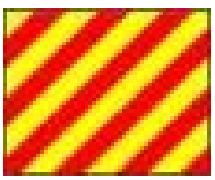


W



X

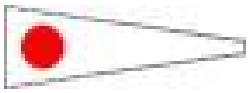
Y



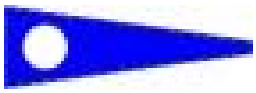
Z

Κώδικας Αριθμών

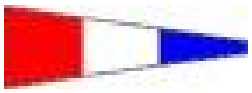
1



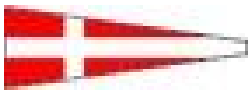
2



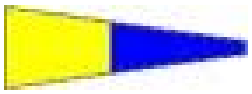
3



4



5



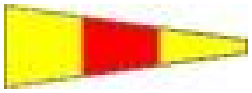
6

7

8

9

0



45] ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

(SAR) **[A]**

ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΔΙΑ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ

Θετικο- Καταφαση (Ναι) αναμονη

Αρνητικο (Οχι)

Ενταξει -Δεν αναγκαιει

Περισυλλεξτε μας - το αεροσκαφος εχει εγκαταληφθει

Χρειαζομαστε μηχανικη βοηθεια ειτε ανταλλακτικα-- Μ εγαλη καθυστερηση

Μπορειτε να πλησιασετε πιο κοντα --- Αναμεινατε - εάν είναι πιο πρακτικο

Μην επιχειρησετε προσγειωση

Προσγειωθειτε (Ενδειξη σημειου προσγειωσης)

Ειμαστε σε ληψη των σηματων σας

Χρειαζεται Επειγοντως Ιατρικη βοηθεια - Επειγον (Θεση κατακλισης – υπτια)

Χρησιμοποιειστε ριπτομενο μυνημα

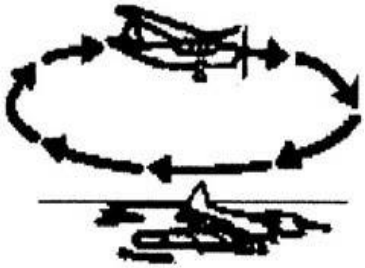
[Β]

<u>ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ SAR ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕΣΩ ΧΕΙΡΙΣΜΩΝ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ ΤΟΥ</u>

Θετικο - Καταφαση Κατανοητο

Το μυνημα Ελληφθει και εγινε

Αρνητικον - Αρνηση Κατανοητο

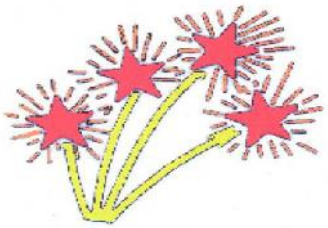


Το μυνημα Ελληφθει και δεν εγινε

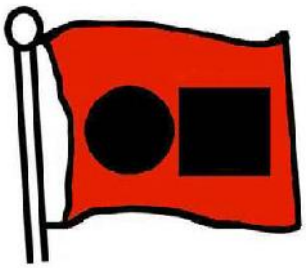
[Γ]

<u>ΒΑΣΙΚΑ ΣΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΕΥΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΑΙΤΗΣΗ ΑΡΩΓΗΣ SAR ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΠΡΟΣ ΤΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ</u>

Φωτοβολιδα Αλεξιπτωτου με κοκκινη αναλαμπη κοκκινων αστεριων

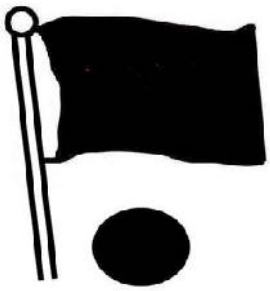


Φωτοβολιδα εκτοξευσης



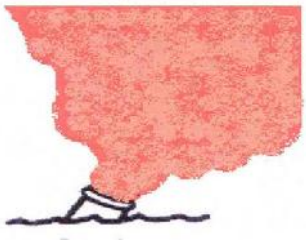
Μαυρο τετραγωνο και Μαυρος κυκλος ανυψουμενων

σε πορτοκαλι φοντο

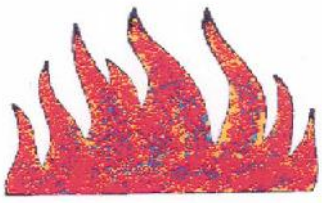


Σχημα Κυκλου και Τετραγωνου

σε κονταρι



Καπνος



Φλογες

V

Αιτουμε Παροχη Αρωγης

N

Όχι - Αρνητικον

X

Αιτουμε Ιατρικη βοηθεια

Y

Ναι - Καταφαση

Προσεγγιση προς αυτή την κατευθυνση

46] (ΤΜΗΜΑ ΤΡΙΤΟ)

ΕΝΟΤΗΤΑ 5^{Η}: ΦΑΝΟΙ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΑ

Κανόνας 20. **Εφαρμογή**

α) Η εφαρμογή των Κανόνων του παρόντος Κεφαλαιου αναφέρεται (σε πλοία) με πλόες οποιωνδήποτε καιρικών συνθηκών.

β) Εκτός από τους φανούς οι οποίοι δεν μπορεί να εκληφθούν ως φανοί Σήμανσης, ούτε να δημιουργήσουν σύγχυση στη Ναυσιπλοΐα, οι Φανοί, που προβλέπονται στους ΔΚΑΣ, επιδεικνύονται από την ΔΥΣΗ μέχρι την ΑΝΑΤΟΛΗ (του ηλίου).

γ) Όταν κριθεί ότι αναγκαιεί, όπως λ.χ. σε πλου με περιορισμένη ορατότητα, οι Φανοί Σήμανσης επιδεικνύονται και από την ΑΝΑΤΟΛΗ μέχρι την ΔΥΣΗ (του ηλίου).

δ) Η επίδειξη των (αναφερομένων) σχημάτων εφαρμόζεται κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Α) Αξιοσημείωτη διευκρίνιση:

Τα επί μέρους στοιχεία για την θέση και για τις τεχνικές λεπτομέρειες των Φανών και των Σχημάτων, καθορίζονται ιδιαίτερα σχετικά από τους Δ.Κ.Α.Σ.

Κανόνας 21. **Ορισμοί**

α) «Εφίστιοι Φανοί» καλούνται (στα «φώτα πορείας»), οι λευκοί φανοί επί των ιστών, που ευρίσκονται στην κατά το Κεντρικό Διάμηκες του πλοίου ευθεία, και που φωτίζουν τόξο συνολικά 225 μοιρών, ή τόξο

180 μοιρών πλώρα από το εγκάρσιο, συν τόξα 22,5 μοιρών εκατέρωθεν του φανού και πρύμα από το εγκάρσιο.

β) «Πλευρικοί Φανοί» καλούνται (στα «φώτα πορείας»), οι ευρισκόμενοι πράσινος στην ΔΕΞΙΑ και κόκκινος στην ΑΡΙΣΤΕΡΗ πλευρά του πλοίου φανοί, που φωτίζουν τόξο συνολικά έκαστος 112,5 μοιρών (το ήμισυ των εφιστίων πορείας), ή τόξα έκαστος 90 μοιρών πλώρα από το εγκάρσιο (του πλοίου) και 22,5 μοιρών πρύμα από το εγκάρσιο.

- Πλοία μικρότερου μήκους από 20 μ., είναι δυνατόν να φέρουν τους δύο πλευρικούς φανούς σε ΕΝΑΝ, τοποθετημένο σε, επί της κατά το Κεντρικό Διάμηκες του πλοίου ευθείας, σημείο.

γ) «Φανός Κορώνης» καλείται ο μονός Λευκός Φανός της πρύμνης, που είναι τοποθετημένος σε σημείο επί της ευθείας του Κεντρικού Διαμήκους του πλοίου και φωτίζει τόξο συνολικά 135 μοιρών (προς ΠΡΥΜΑ), ή τόξα 67,5 μοιρών, εκατέρωθεν του Κεντρικού Διάμηκους του πλοίου.

δ) «Φανός ρυμουλκήσεως» καλείται ο ΚΙΤΡΙΝΟΣ φανός, που κατά τα άλλα (εκτός από το χρώμα) χαρακτηριστικά του, προσδιορίζεται όπως και ο «φανός Κορώνης» της § (γ) του Κ21.

ε) «Φανός Περίβλεπτος» καλείται ο φανός, που καλύπτει τόξο φωτισμού 360 μοιρών.

στ) «Αναλάμπων Φανός» καλείται ο φανός, που κατά τακτά χρονικά διαστήματα, φωτίζει αναλαμπές τουλάχιστον συχνότητας 120 το λεπτό.

Β) Αξιοσημείωτη διευκρίνιση:

Σχετικά με τους όρους «Εφίστιοι φανοί» ή «πλευρικοί φανοί» που αναφέρονται στους Κανόνες ΔΚΑΣ του παρόντος Κεφαλαιου, πρέπει να διευκρινισθεί ότι:

- Όπου στους παρόντες Κανόνες, γίνεται αναφορά στα «Φώτα πορείας» που είναι τα βασικά, (ΕΦΙΣΤΙΟΙ, ΠΛΕΥΡΙΚΟΙ, ΚΟΡΩΝΗΣ), είναι δυνατόν, οι εφίστιοι λ.χ., είτε οι πλευρικοί φανοί πορείας, να αναφέρονται σαν «ΕΦΙΣΤΙΟΣ φανός» ή «ΠΛΕΥΡΙΚΟΣ φανός» κ.λ.π., χωρίς να συνοδεύονται σε κάθε αναγραφόμενη περίπτωση, τα δεδομένα χαρακτηριστικά των «φώτων πορείας», που περιγράφονται αναλυτικά στον Κανόνα 21.
- Όπου όμως γίνεται αναφορά για ΕΦΙΣΤΙΟΥΣ λ.χ. φανούς ΕΚΤΟΣ από αυτούς των εφίστιων πορείας ή για ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ λ.χ. φανούς, επίσης ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΑΛΛΩΝ περιπτώσεων σήμανσης,

ΤΟΤΕ,

σε κάθε τέτοια αναφορά περιπτώσεων φωτοσήμανσης, θα πρέπει στους παρόντες Κανόνες, να αναζητούνται και τα συνοδεύοντα τον εκάστοτε τέτοιο φανό, ΞΕΧΩΡΙΣΤΑ, χαρακτηριστικά του.

Γ) Αξιοσημείωτη διευκρίνιση:

Όπου στους παρόντες Κανόνες, γίνεται λόγος για τόξα φωτισμού των διαφόρων φανών, (είτε προς πλώρα, είτε προς πρύμα), κατά το ΕΓΚΑΡΣΙΟ είτε κατά το ΔΙΑΜΗΚΕΣ, τότε

οι προσδιορισμοί αυτοί εννοούνται σαν γωνίες φωτισμού, που σχηματίζονται **αφ' ενός** από την εκάστοτε διερχόμενη από την

θέση του φανού, κατά το ΕΓΚΑΡΣΙΟ ή κατά το ΔΙΑΜΗΚΕΣ του πλοίου αφετηριακή ευθεία, και **αφ' ετέρου** (σχηματίζονται), από την εκάστοτε (τόσων μοιρών απόκλισης) ευθεία, [προς την οριζόμενη κατά περίπτωση κατεύθυνση, είτε προς ΠΛΩΡΑ είτε προς ΠΡΥΜΑ, αντίστοιχα δε είτε προς ΑΡΙΣΤΕΡΑ είτε προς ΔΕΞΙΑ] (απόκλισης) ως προς την προαναφερόμενη αφετηριακή ευθεία.

Κανόνας 22. **Ορατότητα Φανών**

- Τα ελάχιστα των δεουσών αποστάσεων ορατότητας, για όλα τα είδη των Φανών Σήμανσης, σε συσχετισμό και με τον από τους ΔΚΑΣ προβλεπόμενο τύπο, για την Ένταση των φανών (Αξιοσημείωτη διευκρίνιση Δ) είναι τα ακόλουθα:

α) Για πλοία με μήκος μεγαλύτερο από 50 μ.

- ΕΦΙΣΤΙΟΣ → 6 ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ
- ΠΛΕΥΡΙΚΟΣ → 3 Ν.Μ.
- ΚΟΡΩΝΗΣ → 3 Ν.Μ.
- ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ → 3 Ν.Μ.
- ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΣ (Λευκός ή Κόκκινος ή Πράσινος ή Κίτρινος) → 3 Ν.Μ.

β) Για πλοία με μήκος από 12 μ. μέχρι 50 μ.

- ΕΦΙΣΤΙΟΣ (Από 20 μ. μέχρι 50 μ.) → 5 Ν.Μ.
- ΕΦΙΣΤΙΟΣ (Από 12 μ. μέχρι 20 μ.) → 3 Ν.Μ.
- ΠΛΕΥΡΙΚΟΣ → 2 Ν.Μ.
- ΚΟΡΩΝΗΣ → 2 Ν.Μ.

- ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ → 2 Ν.Μ.
- ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΣ (Λευκός ή Κόκκινος ή Πράσινος ή Κίτρινος) → 2 Ν.Μ.

γ) Για πλοία με μήκος κάτω από 12 μ.

- ΕΦΙΣΤΙΟΣ → 2 Ν.Μ.
- ΠΛΕΥΡΙΚΟΣ → 1 Ν.Μ.
- ΚΟΡΩΝΗΣ → 2 Ν.Μ.
- ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ → 2 Ν.Μ.
- ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΣ (Λευκός ή Κόκκινος ή Πράσινος ή Κίτρινος) → 2 Ν.Μ.

δ) Για ημιπλέοντα ή ρυμουλκούμενα διαφόρων ειδών κύτη:

- ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΣ (Λευκός) → 3 Ν.Μ.

Δ) Αξιοσημείωτη διευκρίνιση:

Η ένταση των Φανών σύμφωνα με τους Δ.Κ.Α.Σ., καθορίζεται από τον τύπο:

$$\mathbf{I = 3{,}43 \times 10^{6} \times T \times D^{2} \times K^{-D}}$$

όπου

I = Ένταση Φωτισμού σε κεριά

T = $2X10^{-7}$ Συντελεστής που αφορά τις Διεθνείς Μονάδες Φωτισμού LUX

K = Συντελεστής Ατμοσφαιρικής Μεταδοτικότητας

- Για τους Φανούς Σήμανσης ο Συντελεστής **Κ** υπολογίζεται ως **Κ=0,8** που αντιστοιχεί σε Μετεωρολογική Ορατότητα απόστασης 13 Ναυτικών μιλιών.

Κανόνας 23. **Μηχανοκίνητα πλοία «εν πλω»**

α) Μηχανοκίνητο πλοίο που είναι «εν πλω» πρέπει να φέρει:

1) Έναν ΠΡΩΡΑΙΟ ΕΦΙΣΤΙΟ

2) Έναν ΠΡΥΜΝΑΙΟ ΕΦΙΣΤΙΟ, σε υψηλότερο σημείο από τον πρωραίο, (για πλοία μικρότερα από 50 μ. μήκος δεν είναι υποχρεωτικός)

3) Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ

4) Έναν ΚΟΡΩΝΗΣ

β) Αερόστρωμνο πλοίο σε πλήρη κίνηση (χωρίς εκτόπισμα), πρέπει να φέρει:

1) Τους φανούς της § α) του Κ23

2) Έναν ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟ, κίτρινο, ΑΝΑΛΑΜΠΟΝΤΑ

γ) 1) Μηχανοκίνητο πλοίο μικρότερου των 12 μ. μήκους, πρέπει να φέρει:

Αντί για τους φανούς της § (α) του Κ23:

1α) Έναν Λευκό ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟ

1β) Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ

2) Μηχανοκίνητο πλοίο μικρότερου των 7 μ. μήκους και με ταχύτητα μέχρι και 7 κόμβους, πρέπει να φέρει:

Αντί για τους φανούς της § (α) του παρόντος Κ23:

2α) Έναν Λευκό ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟ

2β) Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ, εάν είναι δυνατόν.

3) Μηχανοκίνητο πλοίο μικρότερου των 12 μ. μήκους, εάν δεν είναι δυνατόν να φέρει επί της ευθείας του Κεντρικού Διαμήκους του πλοίου, τον ΕΦΙΣΤΙΟ Λευκό φανό, τότε, πρέπει να τον φέρει όσο γίνεται πλησιέστερα εις αυτήν.

- Αυτό ισχύει και για την περίπτωση επίδειξης των δύο ΠΛΕΥΡΙΚΩΝ φανών σε έναν φανό Σύνθετο, όσο είναι δυνατόν πλησίον στην ευθεία του Κεντρικού Διαμήκους.

<u>Κανόνας 24.</u> **<u>Ρυμούλκηση και Ώθηση</u>**

α) Μηχανοκίνητο πλοίο που ρυμουλκεί πρέπει να φέρει:

1) Αντί για τους φανούς που ορίζουν οι §(α)1) και §(α)2 του Κ23,

- Δύο ΕΦΙΣΤΙΟΥΣ ΠΡΩΡΑΙΟΥΣ Λευκούς φανούς σε ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ευθεία

  ή

- Τρεις τέτοιους ΕΦΙΣΤΙΟΥΣ, όταν το μήκος του Ρυμούλκιου υπερβαίνει τα 200 μ.

2) Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ

3) Έναν ΚΟΡΩΝΗΣ

4) Έναν ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ, κίτρινο σε ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ευθεία με τον φανό ΚΟΡΩΝΗΣ.

5) Ρόμβο (Σήμανση ΗΜΕΡΑΣ), σε καταφανές σημείο, όταν το μήκος Ρυμούλκιου είναι μεγαλύτερο από 200 μ.

β) Στην περίπτωση που Ρυμουλκό και Ωθούμενο, είναι συνδεδεμένα μεταξύ τους, σαν ΕΝΙΑΙΑ μονάδα, τότε θεωρούνται σαν ΕΝΑ πλοίο, και φέρουν τους φανούς Μηχανοκίνητου που ορίζονται στον Κ23.

γ) Μηχανοκίνητο πλοίο που ρυμουλκεί παράπλευρα ή ωθεί, και **ΔΕΝ** αποτελεί με το Ρυμουλκούμενο ΕΝΙΑΙΑ μονάδα, πρέπει να φέρει:

1) Δύο ΕΦΙΣΤΙΟΥΣ ΠΡΩΡΑΙΟΥΣ, σε ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ευθεία

2) Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ

3) Έναν ΚΟΡΩΝΗΣ

δ) Μηχανοκίνητο πλοίο για το οποίο ισχύουν οι § (α) ή (γ) του Κ24, υποχρεούται να εφαρμόζει και την § (α)2 του Κ23.

ε) Κάθε είδους Ρυμουλκούμενο, εκτός από τα όσα ορίζονται στην § (ζ) του Κ24, πρέπει να φέρει:

1) Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ

2) Έναν ΚΟΡΩΝΗΣ

3) Ρόμβο (Σήμανση ημέρας) σε καταφανές σημείο, όταν το μήκος του Ρυμούλκιου είναι μεγαλύτερο από 200 μ.

στ) Οσαδήποτε Ρυμουλκούμενα, (που ΔΕΝ αποτελούν με το ρυμουλκό ΕΝΙΑΙΑ μονάδα), αποτελούν συνδεδεμένα μεταξύ τους ΕΝΙΑΙΑ μονάδα, ρυμουλκούμενα είτε ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΑ, είτε ΩΘΟΥΜΕΝΑ, θεωρούνται σαν ΕΝΑ πλοίο, και πρέπει να φέρουν:

1) Ωθούμενα: Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ

2) Παράπλευρα: Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ (πλώρα) και έναν ΚΟΡΩΝΗΣ

ζ) Αντικείμενο (ή κύτος) που ρυμουλκείται είτε σαν μονάδα, είτε σαν Ομάδα και είναι ΑΚΑΝΟΝΙΣΤΟΥ Σχήματος ή ΗΜΙΒΥΘΙΣΜΕΝΟ, πρέπει να φέρει:

1α) Έναν ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟ, Λευκό ΠΡΩΡΑΙΟ

1β) Έναν ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟ, Λευκό, ΠΡΥΜΝΑΙΟ για ΠΛΑΤΟΣ (αντικειμένου) μικρότερο από 25 μ.

2) Δύο επιπρόσθετους ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ, στα απώτατα σημεία των πλευρών του, Λευκούς, επίσης, για ΠΛΑΤΟΣ μεγαλύτερο από 25 μ.

3) Εκτός από τους φανούς της § (ζ) 1) και 2) του Κ24, Έναν πρόσθετο ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟ, Λευκό φανό, στο μέσον όλων των προαναφερομένων ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΩΝ φανών, (με μέγιστη απόσταση μεταξύ των φανών πρωραίου-πρυμναίου 100 μ.), όταν το μήκος του ρυμουλκούμενου είναι μεγαλύτερο των 100 μ.

4) ΠΟΛΥΕΔΡΙΚΟ Σχήμα (Σήμανση ημέρας) ΠΡΥΜΝΑΙΟ, στο τελευταίο από τα ρυμουλκούμενα σκάφη ή αντικείμενα, και εφ' όσον το ρυμούλκιο είναι μεγαλύτερου μήκους από 200 μ. Ένα επιπρόσθετο ΠΟΛΥΕΔΡΙΚΟ σχήμα, σε καταφανές σημείο ει δυνατόν ΠΡΩΡΑΙΟ.

η) Όταν δεν είναι δυνατή η φωτεινή Σήμανση ρυμουλκούμενου σκάφους ή αντικειμένου, σύμφωνα με τις § (ε) και (ζ) του παρόντος Κ24, τότε, πρέπει να επισημαίνεται ότι υφίσταται ρυμούλκηση, έστω με απλό φωτισμό.

θ) Όταν πλοίο που δεν είναι ρυμουλκό, συμβεί λόγω δικαιολογημένων συνθηκών να ρυμουλκεί, και δεν διαθέτει την δυνατότητα επίδειξης των φανών σύμφωνα με τις § (α) και (γ) του Κ24, τότε επισημαίνεται έστω με κάθε άλλο προσφορότερο και καταλληλότερο τρόπο και μέσο Σήμανσης και Φωτοσήμανσης, η ρυμούλκηση, σύμφωνα και με τον Κ36.

Ε) Αξιοσημείωτη διευκρίνιση:

1) Οι δύο ή τρεις ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΟΙ, Λευκοί ΠΡΩΡΑΙΟΙ Κατακόρυφοι ΕΦΙΣΤΙΟΙ φανοί του Ρυμουλκού εκτός από την θέση, (το ότι είναι κατακόρυφοι), έχουν τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά τους (χρώμα, ένταση, τόξο φωτισμού, κ.λ.π.) ΟΜΟΙΑ με εκείνα των ΠΛΟΪΚΩΝ ΕΦΙΣΤΙΩΝ φανών, (Εφίστιων πορείας).

2) Σαν Μήκος Ρυμούλκιου, χαρακτηρίζεται το μήκος των Σχοινιών Ρυμούλκησης, συν το Μήκος του ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΟΥ.

Κανόνας 25. **Ιστιοφόρα πλοία «εν πλω» και κωπήλατα πλοία**

α) Ιστιοφόρο πλοίο «εν πλω», πρέπει να φέρει:

1) Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ

2) Έναν ΚΟΡΩΝΗΣ

β) Όταν το μήκος Ιστιοφόρου πλοίου είναι μικρότερο των 20 μ., τότε οι φανοί της § (α) του Κ25, φέρονται πάνω ή κοντά στην κορυφή του ιστού σε ΕΝΑΝ φανό, ΣΥΝΘΕΤΟ (ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΚΟΚΚΙΝΟΥ-ΛΕΥΚΟΥ χρώματος).

γ) Ιστιοφόρο πλοίο «εν πλω» μπορεί ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ, εκτός από τους φανούς της § (α) του παρόντος Κ25, να φέρει:

Δύο ΕΦΙΣΤΙΟΥΣ ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ,

συγκεκριμένα: Έναν ΚΟΚΚΙΝΟ πάνω

και Έναν ΠΡΑΣΙΝΟ κάτω,

σε ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ευθεία, πάνω ή κοντά στην κορυφή του ιστού και όχι μαζί με τον Σύνθετο προαναφερόμενο φανό, της § (β) του παρόντος Κ25.

δ) 1) Ιστιοφόρο πλοίο μήκους μικρότερου των 7 μ., όταν δε φέρει τους φανούς της § (α) και (β) του παρόντος Κ25, τότε πρέπει να φέρει έστω πρόχειρο ΛΕΥΚΟΥ φωτός φανό, ή Ηλεκτρική Λυχνία που να επισημαίνει έγκαιρα την ύπαρξή του.

ε) Πλοίο που κινείται και με ιστία, όποτε κάνει χρήση ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ (εάν διαθέτει τέτοια) πρόωσης, πρέπει να φέρει:

ΚΩΝΙΚΟ Σχήμα (Σήμανση Ημέρας) ΠΡΩΡΑΙΟ και σε καταφανές σημείο, με την κορυφή προς τα ΚΑΤΩ.

Στ) Αξιοσημείωτη διευκρίνιση:

Τα χαρακτηριστικά όσων από τους ΠΛΟΪΚΟΥΣ φανούς (Φώτα πορείας) φέρουν σε κάθε περίπτωση τα Ιστιοφόρα (όπως είναι τόξο φωτισμού, χρώμα, κ.α.) είναι ΟΜΟΙΑ με αυτά των ΠΛΟΪΚΩΝ φανων των ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ.

Κανόνας 26. **Αλιευτικά Πλοία**

α) Πλοίο που αλιεύει, είτε είναι «εν πλω», είτε «αγκυροβολημένο» πρέπει να φέρει την Σήμανση που ορίζεται στον Κ26.

β) Πλοίο που σέρνει ΓΡΙΠΟ, κατά τον χρόνο που αλιεύει, πρέπει να φέρει:

1) Δύο ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ σε κατακόρυφη ευθεία,

ο πάνω ΠΡΑΣΙΝΟΣ

και ο κάτω ΛΕΥΚΟΣ

ή κατά την ημέρα:

Σχήμα Δύο ΚΩΝΩΝ σε κατακόρυφη ευθεία με ενωμένες τις κορυφές τους, σε καταφανή θέση.

Όταν το μήκος του Αλιευτικού είναι μικρότερο των 20 μ., τότε, αντί των δύο ΚΩΝΩΝ, μπορεί να φέρει ένα ΚΑΛΑΘΙ.

2) Έναν ΕΦΙΣΤΙΟ φανό (με τα χαρακτηριστικά των πλοϊκών ΕΦΙΣΤΙΩΝ), Λευκό, ΠΡΥΜΝΑΙΟ και σε υψηλότερο σημείο από τον προαναφερόμενο στην § (β) 1) του Κ26, πράσινο ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟ.

- Όταν το μήκος του Αλιευτικού είναι μικρότερο των 50 μ., ο φανός αυτός είναι ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΟΣ.

3) Όταν το Αλιευτικό κινείται (ενόσω σέρνει Γρίπο), τότε εκτός από τους φανούς που προβλέπονται στην παρούσα § (β) του Κ26, πρέπει να φέρει:

Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ

και Έναν ΚΟΡΩΝΗΣ

γ) Πλοίο που αλιεύει με άλλα μέσα (εκτός Γρίπου) πρέπει να φέρει:

1) Δύο ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ σε ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ευθεία:

ο πάνω ΚΟΚΚΙΝΟΣ

και ο κάτω ΛΕΥΚΟΣ,

ή κατά την ημέρα:

Σχήμα Δύο ΚΩΝΩΝ σε ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ευθεία με ΕΝΩΜΕΝΕΣ τις κορυφές τους σε καταφανή θέση.

- Όταν το μήκος του Αλιευτικού, είναι μικρότερο των 20 μ., τότε αντί των Δύο ΚΩΝΩΝ, μπορεί να φέρει ένα ΚΑΛΑΘΙ.

2) Εάν τα εργαλεία αλιείας, έχουν έκταμα οριζόντιο, μεγαλύτερο από 150 μ., τότε, φέρει ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟ ΛΕΥΚΟ φανό, προς την πλευρά που ΕΚΤΕΙΝΟΝΤΑΙ τα εργαλεία, ή κατά την ημέρα: Έναν ΚΩΝΟ, με την κορυφή προς τα ΠΑΝΩ (τοποθετημένο σε καταφανές σημείο) προς την πλευρά του εκτάματος.

3) Όταν κινείται το αλιευτικό της § (γ) του Κ26, τότε, εκτός από τους φανούς της § (γ) του Κ26, φέρει:

Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ

και Έναν ΚΟΡΩΝΗΣ

Όταν αλιευτικό αλιεύει πλησίον άλλων επίσης ασχολουμένων με την αλιεία πλοίων, τότε, φέρει τα πρόσθετα στοιχεία Σήμανσης που ιδιαίτερα προβλέπονται από τους Δ.Κ.Α.Σ.

δ) Αλιευτικό ενόσω ΔΕΝ ασχολείται με την αλιεία, φέρει ΜΟΝΟΝ τους ΠΛΟΪΚΟΥΣ φανούς, που ορίζονται για πλοίο (Μηχανοκίνητο) του αυτού μήκους με το αλιευτικό.

Κανόνας 27. Πλοία ακυβέρνητα ή πλοία Περιορισμένης Ικανότητας Χειρισμών

α) Πλοίο που είναι ακυβέρνητο πρέπει να φέρει:

1) Δύο ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ ΚΟΚΚΙΝΟΥΣ, σε κατακόρυφη ευθεία, σε καταφανές σημείο.

2) Για Σήμανση ΗΜΕΡΑΣ, δύο ΣΦΑΙΡΕΣ ή ΠΑΡΟΜΟΙΑ ΣΧΗΜΑΤΑ σε καταφανές σημείο.

3) Εάν το ακυβέρνητο κινείται τότε, εκτός από τους φανούς της § (α) 1) και 2) του Κ27, φέρει:

Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ

Έναν ΚΟΡΩΝΗΣ

β) Πλοίο Περιορισμένης Ικανότητας Χειρισμών (εκτός από την περίπτωση πλοίου που ασχολείται με τη Ναρκαλιεία), πρέπει να φέρει:

1) Τρεις ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ, σε κατακόρυφη ευθεία, σε καταφανές σημείο:

- ο επάνω ΚΟΚΚΙΝΟΣ
- ο μεσαίος ΛΕΥΚΟΣ
- ο κάτω ΚΟΚΚΙΝΟΣ

2) Για Σήμανση ημέρας, τρία ΣΧΗΜΑΤΑ σε κατακόρυφη ευθεία, σε καταφανές σημείο:

- το επάνω ΣΦΑΙΡΙΚΟ
- το μεσαίο ΡΟΜΒΟΕΙΔΕΣ
- το κάτω ΣΦΑΙΡΙΚΟ

3) Εάν το Π.Ι.Χ. κινείται, τότε εκτός από τους φανούς της § (β)1) του Κ27, φέρει:

- έναν ή δύο ΕΦΙΣΤΙΟΥΣ
- δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ
- έναν ΚΟΡΩΝΗΣ

4) Εάν πρόκειται για Π.Ι.Χ. αγκυροβολημένο τότε, εκτός από τους φανούς και σχήματα της § (β)1) και 2) του Κ27, φέρει και τους φανούς και Σχήματα του Κ30.

γ) Όταν Μηχανοκίνητο Ρυμουλκεί, και λόγω της ρυμουλκήσεως Ρυμουλκό και Ρυμουλκούμενο καθίστανται Π.Ι.Χ., τότε το Ρυμουλκό φέρει:

(εκτός από τους φανούς και Σχήματα της § (α) του Κ24, (φέρει) τους φανούς και Σχήματα της § (β) 1) και 2) του Κ27.

δ) Όταν πλοίο που ασχολείται με υποβρύχιες εργασίες, γενικά, καθίσταται Π.Ι.Χ., τότε πρέπει να φέρει: τους φανούς και Σχήματα της §(β)1), 2) και 3) του Κ27,

όταν, εν τω μεταξύ, υπάρχουν εμπόδια (λ.χ. σύρματα κ.α.) τότε πρέπει να φέρει:

1) Δύο ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ ΚΟΚΚΙΝΟΥΣ, σε κατακόρυφη ευθεία, ή για Σήμανση ΗΜΕΡΑΣ:

Δύο ΣΦΑΙΡΕΣ, σε κατακόρυφη ευθεία, προς την ΠΛΕΥΡΑ του ΕΜΠΟΔΙΟΥ.

2) Δύο ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥΣ, σε κατακόρυφη ευθεία, ή για Σήμανση ΗΜΕΡΑΣ:

Δύο ΡΟΜΒΟΥΣ, σε κατακόρυφη ευθεία, προς την ΠΛΕΥΡΑ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ, για τα παραπλέοντα πλοία.

3) Εάν πρόκειται για αγκυροβολημένο πλοίο της § (δ) του Κ27, τότε, φέρει τους φανούς και Σχήματα της § (δ) του Κ27, αντί εκείνων του Κ30.

ε) Όταν πλοίο που ασχολείται με ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΕΣ εργασίες, ΔΕΝ μπορεί να φέρει τους φανούς και Σχήματα της § (δ) του Κ27, τότε φέρει:

1) Τρεις ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ, σε κατακόρυφη ευθεία, σε καταφανές σημείο:

- ο επάνω ΚΟΚΚΙΝΟΣ
- ο μεσαίος ΛΕΥΚΟΣ
- ο κάτω ΚΟΚΚΙΝΟΣ

2) Για Σήμανση ΗΜΕΡΑΣ, άκαμπτη σημαία, κατακόρυφου ύψους 1μ., με (τα χρώματα που συμβολίζουν) το γράμμα «Α» του ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΣΗΜΑΤΩΝ, σε θέση περίβλεπτη.

στ) Όταν πλοίο ασχολείται με Ναρκαλιεία, εκτός από τους φανούς και Σχήματα των Κανόνων Κ23 (για Μηχανοκίνητο όταν κινείται) και Κ30 (για Μηχανοκίνητο όταν είναι αγκυροβολημένο), αντίστοιχα, πρέπει να φέρει:

- Τρεις ΠΡΑΣΙΝΟΥΣ ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ

ως εξής:

- Ο επάνω φανός στην κορυφή του ΠΡΩΡΑΙΟΥ ιστού.

- Ο ένας εκ των υπολοίπων στο ΔΕΞΙΟ άκρο της κεραίας του ΠΡΩΡΑΙΟΥ ιστού (σταυρού).

- Ο τρίτος στο ΑΡΙΣΤΕΡΟ άκρο της κεραίας του ΠΡΩΡΑΙΟΥ ιστού

ή για Σήμανση ΗΜΕΡΑΣ:

Τρεις ΣΦΑΙΡΕΣ σε θέσεις αντίστοιχες με των φανών.

ζ) Πλοία με μικρότερο μήκος των 12 μ., (εκτός από τα πλοία που ασχολούνται με καταδυτικές εργασίες), **ΔΕΝ** είναι υποχρεωμένα να φέρουν τους φανούς και τα Σχήματα του Κ27.

η) Τα περιλαμβανόμενα στον παρόντα Κ27 σήματα, **ΔΕΝ** ανήκουν στα Σήματα ΚΙΝΔΥΝΟΥ ή ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ των πλοίων.

Ζ) Αξιοσημείωτη διευκρίνιση:

● Στην παράγραφο § (ε)2) του Κ 27:

Η σήμανση για την διεξαγωγή ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΩΝ εργασιών, στους Δ.Κ.Α.Σ. και σε συναφείς Κανονισμούς, όπως λ.χ. το γράμμα «Α» του ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΩΔΙΚΑ ΣΗΜΑΤΩΝ, αναλυτικά σημαίνει:

«Διεξάγονται από δύτες καταδυτικές εργασίες, τα παραπλέοντα πλοία πρέπει να τηρούν απόσταση ασφαλείας 1.000 μ., πλέοντας με ταχύτητα ασφαλείας».

● Στην παράγραφο § (στ΄) του Κ 27:

Οι φανοί και τα Σχήματα Σήμανσης για την διεξαγωγή ΝΑΡΚΑΛΙΕΙΑΣ στην § (στ΄) του Κ 27, αναλυτικά σημαίνουν:

«Διεξάγονται εργασίες Ναρκαλιείας, τα παραπλέοντα πλοία, πρέπει να τηρούν απόσταση ασφαλείας 1.000 μ.»

Κανόνας 28. **Πλοία εμποδιζόμενα από το βύθισμά τους**

Τα πλοία που εμποδίζονται στους χειρισμούς τους, λόγω του βυθίσματός τους, εκτός από τους φανούς του Κ23, για Μηχανοκίνητα, φέρουν και:

- Τρεις ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ ΚΟΚΚΙΝΟΥΣ φανούς, σε ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ευθεία, σε καταφανές σημείο, ή κατά την ΗΜΕΡΑ:
- Έναν ΚΥΛΙΝΔΡΟ

Κανόνας 29. **Πλοηγίδες**

α) Κάθε πλοίο που ασχολείται με πλοήγηση, πρέπει να φέρει:

1) Δύο ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ, σε ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ευθεία:

- ο επάνω ΛΕΥΚΟΣ

και - ο κάτω ΚΟΚΚΙΝΟΣ

πάνω ή κοντά στην κορυφή του ιστού τους.

2) Ενόσω πλοηγίδα είναι «εν πλω», φέρει επιπρόσθετα, με τα σήματα της § (α) 1) του Κ29, και:

- Δύο ΠΛΕΥΡΙΚΟΥΣ
- Έναν ΚΟΡΩΝΗΣ

3) Ενόσω πλοηγίδα είναι αγκυροβολημένη, φέρει επιπρόσθετα με τα σήματα της § (α) 1) του Κ29, και:

Τους φανούς που αναφέρονται στον Κ30, για πλοία που αγκυροβολούν.

β) Ενόσω πλοίο πλοηγίδα **ΔΕΝ** ασχολείται με την πλοήγηση, τότε πρέπει να φέρει ΜΟΝΟΝ εκείνη τη Σήμανση, που ορίζεται για πλοίο της περιπτώσεώς του, (εν πλω ή αγκυροβολημένο, ανάλογα) και του ίδιου μήκους με αυτό.

Κανόνας 30. **Αγκυροβολημένα πλοία και πλοία προσαραγμένα**

α) Κάθε πλοίο που είναι αγκυροβολημένο, πρέπει να φέρει σε καταφανές σημείο:

1) Έναν ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟ, Λευκό, ΠΡΩΡΑΙΟ ή κατά την ΗΜΕΡΑ:

Μία ΣΦΑΙΡΑ

2) Έναν ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟ, Λευκό, ΠΡΥΜΝΑΙΟ, (χαμηλότερα από τον πρωραίο).

β) Όταν το μήκος αγκυροβολημένου πλοίου, είναι μικρότερο των 50 μ., τότε, αντί των σημάτων της § (α), του Κ30, φέρει:

- Έναν ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟ, Λευκό φανό στο καταφανέστερο σημείο του.

γ) Όταν πλοίο είναι αγκυροβολημένο, ή όταν είναι μεγαλύτερου μήκους από 100 μ., τότε εκτός από όλα τα άλλα απαραίτητα σήματα, μπορεί εάν αναγκαιεί να χρησιμοποιεί τα ΦΩΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ του ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ.

δ) Πλοίο που είναι προσαραγμένο πρέπει να φέρει:

Τα σήματα των § (α) και (β) του Κ30 και επιπρόσθετα:

- Δύο ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΥΣ ΚΟΚΚΙΝΟΥΣ φανούς σε κατακόρυφη ευθεία, στο καταφανέστερο σημείο, ή

κατά την ΗΜΕΡΑ:

- Τρεις ΣΦΑΙΡΕΣ σε ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ευθεία.

ε) Όταν πλοίο με μήκος μικρότερο των 7 μ., είναι αγκυροβολημένο αλλά σε περιοχή ΕΚΤΟΣ από:

- Αγκυροβόλιο που αγκυροβολούν πλησίον άλλα πλοία,
- Θαλάσσιο διάδρομο/Σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας
- Στενό δίαυλο

τότε,

ΔΕΝ είναι υποχρεωμένο να φέρει τα Σήματα των § (α) ή (β) του Κ30.

Αντίθετα, όταν είναι αγκυροβολημένο ΕΝΤΟΣ των περιοχών αυτών, τότε,

ΠΡΕΠΕΙ να φέρει ΚΑΝΟΝΙΚΑ τα σήματα των § (α) ή (β) του Κ30.

στ) Όταν πλοίο με μήκος μικρότερο των 12 μ., είναι προσαραγμένο,

τότε,

ΔΕΝ είναι υποχρεωμένο, να φέρει τα σήματα των § (δ) 1) και 2) του Κ30.

Κανόνας 31. **Υδροπλάνα**

Όταν Υδροπλάνο αδυνατεί να φέρει επακριβώς, τα Σήματα τα οριζόμενα από τους Κανόνες ΔΚΑΣ από 20 μέχρι και 31, τότε, πρέπει να φέρει Σήμανση, με όσο το δυνατόν ΠΑΡΟΜΟΙΑ χαρακτηριστικά, με εκείνα των προαναφερομένων Κανόνων.

47] (ΤΜΗΜΑ ΤΕΤΑΡΤΟ)

ΕΝΟΤΗΤΑ 6^{Η}: ΗΧΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΑ ΣΗΜΑΤΑ

Κανόνας 32. **Ορισμοί**

α) Σειρήνα, σύμφωνα με τους Δ.Κ.Α.Σ. θεωρείται κάθε συσκευή που παράγει όλους τους προβλεπόμενους απαιτούμενους Συριγμούς Ηχητικής Σήμανσης.

β) ΒΡΑΧΥΣ συριγμός, καλείται ο ήχος σειρήνας, που έχει χρονική διάρκεια, περί το ένα δευτερόλεπτο.

γ) ΜΑΚΡΟΣ συριγμός, καλείται ο ήχος σειρήνας, που έχει χρονική διάρκεια, από τέσσερα μέχρι έξι δευτερόλεπτα.

Κανόνας 33. **Όργανα παραγωγής Ηχητικών Σημάτων**

α) Όλα τα πλοία που έχουν μήκος μεγαλύτερο των 12 μ., πρέπει να φέρουν:

- Μία ΣΕΙΡΗΝΑ

και - Μία ΚΑΜΠΑΝΑ

ενώ,

όλα τα πλοία που έχουν μήκος μεγαλύτερο των 100 μ., πρέπει να φέρουν:

1) - Μια ΣΕΙΡΗΝΑ

2) - Μία ΚΑΜΠΑΝΑ

και 3) - Ένα ΚΥΜΒΑΛΟ, με ήχο ΜΗ ΣΥΓΧΕΟΜΕΝΟ με τους ήχους της Σειρήνας ή της Καμπάνας.

β) Όταν το μήκος πλοίου είναι μικρότερο των 12 μ., ΔΕΝ είναι υποχρεωμένο να φέρει τα όργανα παραγωγής Ηχητικών Σημάτων, της §(α), του παρόντος Κ33, αλλά τότε, πρέπει να φέρει άλλες παρεμφερείς συσκευές, με ικανοποιητική ένταση των παραγομένων ηχητικών σημάτων.

<u>Κανόνας 34.</u> **<u>Σήματα χειρισμών και προειδοποίησης</u>**

α) Εφόσον Μηχανοκίνητο πλοίο «εν πλω», ευρεθεί «εν όψει αλλήλων» με άλλο πλοίο, τότε, όποτε μεταβάλλει την πορεία του, πρέπει να γνωστοποιεί στο αντιπλέον πλοίο τον εκάστοτε χειρισμό του, με τα εξής Ηχητικά σήματα σειρήνας:

1) Ένα ΒΡΑΧΥ σφύριγμα, που σημαίνει:

«Εκτελώ ΣΤΡΟΦΗ προς τα ΔΕΞΙΑ»

2) Δύο ΒΡΑΧΕΑ σφυρίγματα, που σημαίνουν:

«Εκτελώ ΣΤΡΟΦΗ προς τα ΑΡΙΣΤΕΡΑ»

3) Τρία ΒΡΑΧΕΑ σφυρίγματα, που σημαίνουν:

«Εκτελώ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥΣ ΑΝΑΠΟΔΙΣΗΣ»

β) 1) Όταν πλοίο εκπέμπει τα σήματα της § (α) 1), 2) και 3) του Κ34, κατά τη διάρκεια νύκτας τότε, επιπρόσθετα μπορεί να εκπέμπει και ανάλογα ΦΩΤΕΙΝΑ σήματα των προαναφερόμενων χειρισμών, ως εξής:

- Μία ΑΝΑΛΑΜΠΗ, που σημαίνει:

«Εκτελώ στροφή προς τα ΔΕΞΙΑ»

- Δύο ΑΝΑΛΑΜΠΕΣ, που σημαίνει:

«Εκτελώ στροφή προς τα ΑΡΙΣΤΕΡΑ»

- Τρεις ΑΝΑΛΑΜΠΕΣ, που σημαίνει:

«Εκτελώ χειρισμούς ΑΝΑΠΟΔΙΣΗΣ»

2) -Κάθε αναλαμπή, έχει χρονική διάρκεια ενός δευτερολέπτου.

- Κάθε διάλλειμα μεταξύ δύο αναλαμπών, έχει διάρκεια ενός δευτερολέπτου.
- Κάθε διάλλειμα μεταξύ δύο συνεχόμενων σημάτων, έχει διάρκεια μικρότερη των δέκα δευτερολέπτων.

3) Χαρακτηριστικά του ΦΑΝΟΥ, για την εκπομπή του προαναφερόμενου ΦΩΤΕΙΝΟΥ σήματος είναι:

- ΠΕΡΙΒΛΕΠΤΟΣ
- ΛΕΥΚΟΣ
- Εμβέλειας 5 Ν.Μ.
- Λοιπά στοιχεία φανού σύμφωνα με τα ιδιαίτερα καθοριζόμενα από τους Δ.Κ.Α.Σ.

γ) Όταν πλοίο «εν πλω» ευρεθεί «εν όψει αλλήλων» με άλλο πλοίο, μέσα σε στενό δίαυλο (ή Σύστημα Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας), τότε:

1) Όταν προτίθεται να προσπεράσει το άλλο πλοίο, πρέπει σύμφωνα και με τον Κανόνα 9 § (ε)1), να εκπέμψει τα εξής ηχητικά σήματα, για να γνωστοποιήσει την πρόθεσή του:

- Δύο ΜΑΚΡΑ σφυρίγματα και ένα ΒΡΑΧΥ, που σημαίνει:

«Προτίθεμαι να προσπεράσω από ΔΕΞΙΑ σου».

- Δύο ΜΑΚΡΑ σφυρίγματα και δύο ΒΡΑΧΕΑ, που σημαίνει:

«Προτίθεμαι να περάσω από ΑΡΙΣΤΕΡΑ σου».

2) Όταν πλοίο συγκατατίθεται για να προσπερασθεί από άλλο πλοίο, τότε, γνωστοποιεί, σύμφωνα και με τον Κανόνα 9 § (ε)1), στην συγκατάθεσή του, εκπέμποντας το εξής ηχητικό σήμα:

- Ένα ΜΑΚΡΟ
- Ένα ΒΡΑΧΥ
- Ένα ΜΑΚΡΟ
- Ένα ΒΡΑΧΥ

δ) Όταν πλοίο αμφιβάλει για την σαφήνεια, την ορθότητα ή την επάρκεια χειρισμού άλλου πλοίου «εν όψει αλλήλων» προς αυτό, τότε εκπέμπει:

- Πέντε τουλάχιστον ΒΡΑΧΕΑ, ΤΑΧΕΑ σφυρίγματα ή και (κατά την διάρκεια της νύκτας):
- Πέντε ΒΡΑΧΕΙΕΣ και ΤΑΧΕΙΕΣ αναλαμπές.

ε) Όταν πλοίο «εν πλω» προσεγγίζει:

- Στενό δίαυλο
- Στροφή εντός διαύλου
- Θαλάσσιο διάδρομο / Σύστημα Διαχωρισμού Θαλάσσιας Κυκλοφορίας,

ή, γενικά σε περιοχή με εμπόδια στην ορατότητα που πιθανολογείται ή ΑΙΦΝΙΔΙΑ εμφάνιση πλησίον άλλου πλοίου, τότε, το «εν πλω» πλοίο προειδοποιεί την διέλευσή του με:

- Ένα ΜΑΚΡΟ σφύριγμα,

ενώ

το ΠΡΟΣΕΓΓΙΖΟΝ πλοίο, πρέπει να απαντήσει με εκπομπή επίσης

- Ενός ΜΑΚΡΟΥ σφυρίγματος

στ) Όταν πλοίο έχει εγκατεστημένες ΔΥΟ σειρήνες, σε απόσταση μεγαλύτερη των 100 μ., τότε για την αποφυγή ενδεχόμενης ηχητικής σύγχυσης, πρέπει να γίνεται χρήση μόνον της μιας σειρήνας.

Κανόνας 35. **Ηχητικά σήματα σε περιορισμένη ορατότητα**

Για όλα τα πλοία που πλέουν ημέρα ή νύκτα, εντός ή πλησίον θαλάσσιας περιοχής με περιορισμένη ορατότητα, ισχύουν οι παρακάτω υποχρεώσεις:

α) Μηχανοκίνητο πλοίο που κινείται εκπέμπει:

Ένα ΜΑΚΡΟ σφύριγμα κάθε 2 λεπτά

β) Μηχανοκίνητο πλοίο που δεν κινείται, εκπέμπει κάθε 2 λεπτά, ηχητικό σήμα:

Δύο ΜΑΚΡΩΝ σφυριγμάτων, με μεταξύ τους διάλειμμα 2 δευτερολέπτων.

γ) Τα πλοία που είναι:

1) Ακυβέρνητα

2) Π.Ι.Χ.

3) Εμποδιζόμενα από το βύθισμά τους

4) Ιστιοφόρα

5) Αλιευτικά που εργάζονται

6) Ρυμουλκά που εργάζονται,

αντί των ηχητικών σημάτων των § (α) και (β) του Κ35, εκπέμπουν κάθε 2 λεπτά,

Ένα ΜΑΚΡΟ και Δύο ΒΡΑΧΕΑ σφυρίγματα

δ) Πλοίο Αλιευτικό ή Π.Ι.Χ. όταν εργάζονται αγκυροβολημένα, αντί για τα ηχητικά σήματα της § (ζ) του Κ35, εκπέμπουν τα σήματα της §(γ) του Κ35.

ε) Ρυμουλκούμενο πλοίο ή εάν πρόκειται για περισσότερα ρυμουλκούμενα του ενός, το ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ από αυτά ΟΤΑΝ ΕΙΝΑΙ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΟ, τότε, εκπέμπει κάθε 2 λεπτά:

Ένα ΜΑΚΡΟ και Τρία ΒΡΑΧΕΑ σφυρίγματα

- Το ηχητικό σήμα αυτό εάν είναι δυνατόν να ακολουθεί μετά από το σήμα που εκπέμπει το ΡΥΜΟΥΛΚΟ.

στ) Πλοίο που ωθεί και ωθούμενο πλοίο, όταν είναι συνδεδεμένα σαν ΕΝΙΑΙΑ μονάδα, τότε, θεωρούνται σαν ΕΝΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ ΠΛΟΙΟ και εκπέμπουν τα σήματα των § (α) ή (β) του Κ35.

ζ) 1) Πλοίο αγκυροβολημένο, σημαίνει με την καμπάνα, συνεχή σήματα γρήγορων κωδωνισμών, διαρκείας 5 δευτερολέπτων το καθένα, με διάλλειμα μεταξύ τους 1 λεπτό.

2) Για πλοία μήκους άνω των 100 μ., γίνεται κρούση της καμπάνας ΠΡΩΡΑ, μετά ΠΡΥΜΝΑ, και ακολουθεί σήμα (όμοιο με τα προηγούμενα της § (ζ)1) του Κ35), διαρκείας 5 δευτερολέπτων με το κύμβαλο.

3) Πλοίο αγκυροβολημένο μπορεί επιπρόσθετα να εκπέμπει: Ένα ΒΡΑΧΥ, ένα ΜΑΚΡΟ και ένα ΒΡΑΧΥ σφύριγμα, εφόσον θεωρείται αναγκαίο, για την αποφυγή σύγκρουσης.

η) Πλοίο προσαραγμένο, σημαίνει το ηχητικό σήμα της καμπάνας και του κυμβάλου της § (ζ) του Κ35, και επιπλέον ΠΡΙΝ και ΜΕΤΑ από αυτό, κάθε φορά, σημαίνει με την ΚΑΜΠΑΝΑ 3 ξεχωριστούς κωδωνισμούς.

- Επίσης προσαραγμένο πλοίο εκπέμπει ανάλογο σήμα με την σειρήνα.

θ) Πλοίο με μήκος μικρότερου των 12 μ., **ΔΕΝ** είναι υποχρεωμένο να εκπέμπει τα προαναφερόμενα ηχητικά σήματα του Κ35, αλλά, ΤΥΧΑΙΟ ηχητικό σήμα, με διάλλειμα διάρκειας 2 λεπτών και ικανοποιητικού βαθμού ένταση.

ι) Πλοηγίδα που είναι σε υπηρεσία εάν κριθεί αναγκαίο, εκτός από τα σήματα των § (α), (β) ή (ζ) του Κ35, εκπέμπει ηχητικό σήμα ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ, που είναι 4 βραχέα σφυρίγματα.

Κανόνας 36. **Σήματα για την προσέλκυση της προσοχής**

Για να προσελκύσει την προσοχή άλλου πλοίου, όταν αυτό είναι απαραίτητο, κάθε πλοίο είναι δυνατόν να εκπέμπει διάφορα σήματα, ηχητικά και φωτεινά, τέτοια όμως που δεν θα πρέπει να συγχέονται ή να εκληφθούν σαν σήματα των Δ.Κ.Α.Σ.

Αντί σημάτων επίσης (μπορεί το πλοίο) να φωτίζει με τον προβολέα, την πλευρά προς την οποία υπάρχει κίνδυνος, φροντίζοντας να μην παρενοχλούνται άλλα πλοία.

Κανόνας 37. **Σήματα Κινδύνου**

Πλοίο που κινδυνεύει και χρειάζεται να καλέσει βοήθεια με την εκπομπή Σημάτων Κινδύνου, υποχρεούται να κάνει χρήση των Σημάτων Κινδύνου.

48] ΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΚΑΤΑΧΩΡΟΥΜΕΝΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΑ.

1) **Μετεωρολογικά Δελτία,** μέσω:

WEATHER SHIPPING BULLETIN, by:

(α) NAVTEX

(β) E.G.C.

(γ) DSC κ.λ.π.

2) **Δελτία Προαγγελιών για τους Ναυτιλλόμενους**

NAVIGATIONAL WARNINGS

3) **Δελτία που αφορούν μηνύματα S.R.S.**

SHIPS REPORTING SYSTEMS, REPORTS

4) **Δελτία Μετεωρολογικής κάλυψης πλόων**

(METEO) ROUTEING REPORTS

5) **Δελτία μηνυμάτων Κινδύνου, Επειγοντος και Ασφάλειας**

SAFETY, URGENT OR DISTRESS MESSAGES

6) **Δελτία Μετεωρολογικών Παρατηρήσεων**

METEO OBSERVATIONS REPORTS

7) **Δελτία Θεμάτων ανακοινώσεων Υπηρεσιακων CES/LES,**

ειτε αλλων φορεων συσχετιζομενων με οποιοδηποτε τροπο με τις υποδομες και τους Οργανισμους που αφορουν το GMDSS (όπως π.χ. INMARSAT κ.α.)

CES OR LES ANNOUNCEMENTS OF DSC OR INMARSAT e.t.c., RELATIVE ASSOCIATIONS AND SERVICES

8) **(Μηνύματα) Απεικόνισης Μετεωρολογικών Χαρτών**

METEO – CHARTS (by FACSIMILE, FAX OR SATELLITE SYSTEMS)

49] ΕΝ ΧΡΗΣΕΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΤΥΠΑ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΠΛΟΙΟ

Α] --- ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΣΥΝΑΝΤΩΜΕΝΕΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΙΜΟ

==========

→ **www.imo.org**
→ PUBLICATIONS
→ CATALOGUE AND BOOK CODE LISTS
→ IMO PUBLISHING CATALOGUE (JANUARY 2012)
(PUBLICATIONS CATALOGUE (TILL 1/2012) [PRINT AND DIGITAL])

==========

Β] --- ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟΥ ΝΑΥΑΡΧΕΙΟΥ

==========

→ **www.ukho.gov.uk**
→ PRODUCTS AND SERVICES
→ PAPER PUBLICATIONS
→ VIEW MORE DETAILS
→ ADMIRALTY NAUTICAL PAPER PUBLICATIONS
→ (SAILING DIRECTIONS, TIDAL PUBLICATIONS, LIST OF RADIO SIGNALS, LIST OF LIGHTS, OTHER PUBLICATIONS)

==========

Γ] --- ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ INMARSAT, ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ GMDSS

INMARSAT - INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE ORGANIZATION
[Διεθνης Ναυτιλιακος Δορυφορικος Οργανισμος]

1] GMDSS, INMARSAT ROLE
2] GMDSS INFORMATIONS, CARRIAGGE REQUIREMENTS
3] GMDSS, OCEAN VOICE SUPPLEMENT
4] INMARSAT HELP-LINE FAST SHEET
5] INMARSAT MARITIME COMMUNICATIONS HANDBOOK
6] INMARSAT -C, MARITIME USER'S MANUAL
7] ENHANCED GROUP CALL RECEIVER DESIGN AND INSTALLATION GUIDELINES
8] INMARSAT -C OPERATIONAL LAND EARTH STATIONS
9] INMARSAT -C SHIP EARTH STATION DESIGN AND INSTALLATION GUIDELINES
10] INMARSAT -B, EARTH STATION DESIGN AND INSTALLATION GUIDELINES
11] INMARSAT -M, MARITIME COMISSIONING PROCEDURES MODULE
12] MOBILE EARTH STATIONS ALPHABETIC DIRECTORY

(Για περισσοτερη ενημερωση στο συνολο των συγχρονων Εκδοσεων του INMARSAT, σημειωνεται στη συνεχεια η διαδικασια της πληκτρολογησης, για την παραθεση από την σχετικη ιστοσελιδα του INMARSAT στο Διαδικτυο, και ολων των υπολοιπων εκδοσεων του Οργανισμου.)

(Ντοκουμεντα του IMO και IEC τα οποια αναφερονται (και ενσωματωνονται) στα Εγχειριδια ''Σχεδιασμος και Οδηγιες Εγκαταστασεων'' του INMARSAT)

IEC : INTERNATIONAL ELECTROTECHNICAL COMMISSION
Διεθνης Ηλεκτροτεχνικη Επιτροπη)

==========

→ **www.inmarsat.com**

→ MARITIME

→ MERCHANT

→ SAFETY

→ GMDSS

→ INMARSAT AND THE GMDSS

→ DESIGN AND INSTALLATION GUIDELINES

→ DESIGN AND INSTALLATION GUIDELINES

→ (MARITIME DESIGN AND INSTALLATION GUIDELINES)

==========

ΤΑ ΑΛΛΑ ‘‘NON GMDSS΄΄ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

50] ΤΟ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

‘‘ THURAYA΄΄

1) ***ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ :***

α) Κινητη Τηλεφωνια (βασικη παρεχομενη)

(Παρεχει σε πρωτη φαση συνδεση σε 250.000 φορητα τηλεφωνα)

β) TELEX

γ) Δεδομενα (DATA)

δ) e – mail

ε) Διαδικτυο (INTERNET)

στ) Συνδεση με Υπηρεσιες Μετεωρολογικης Προγνωσης

ζ) Δυνατοτητες Ηλεκτρονικων Αγορων

η) Συνδεση με δικτυο Εταιρειων

2) ***ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ :***

144 Kilobits / second

3) ***ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ :***

Εχει δυνατοτητα χωρητικοτητας 13.750 τηλεφωνικων κυκλωματων

4) ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ :

Δυο εγκαταστημενοι σε τροχια Γεωστατικοι Δορυφοροι, (από κατασκευαστες την‘‘BOEING SATELLITE SYSTEMS΄΄) και προετοιμαζεται και η εγκατασταση ενός ακομη Δορυφορου.

Υψος τροχιας : 35.786 Khmtrs

Γεωγραφικο Μηκος : 044 East

5 *) ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ ΚΑΛΥΨΗΣ*

Το συστημα THURAYA καλυπτει τις εξης περιοχες :

α) ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ

β) ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ

γ) ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΙΝΔΙΚΟΥ

δ) ΒΑΛΤΙΚΗ

ε) ΚΑΣΠΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

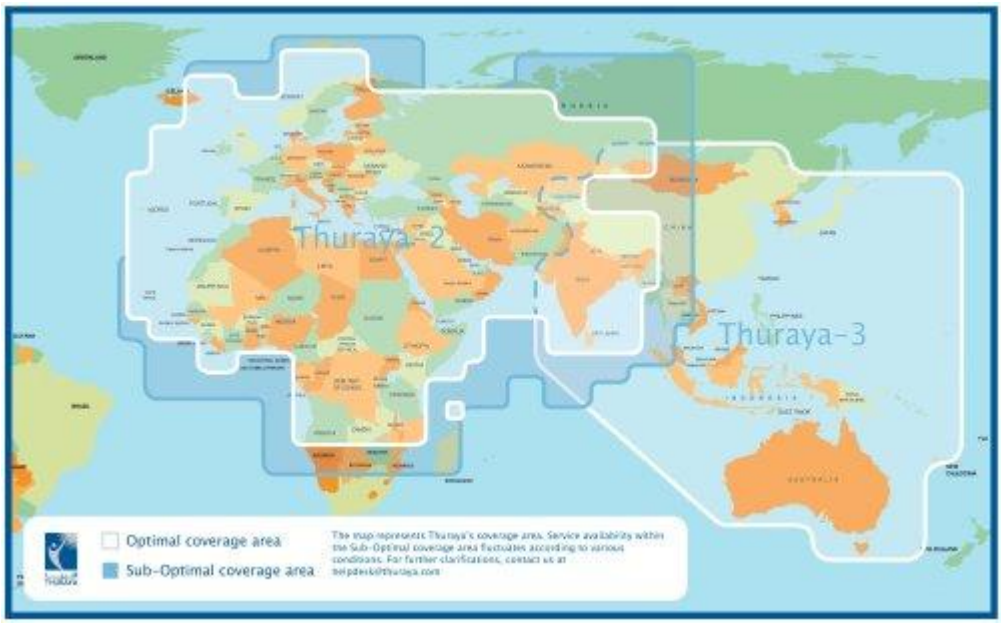
στ) ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

ζ) ΒΟΡΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΑ

η) ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

θ) ΠΕΡΣΙΚΟΣ

ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΟΥ ‘‘THURAYA’’



51] ΤΟ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ‘‘ GLOBASTAR’’

1) ***ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ :***

α) Τηλεφωνια

β) Κινητη Τηλεφωνια

γ) Υπηρεσιες Μεταδοσης SMS – (SHORT MESSAGING SERVICE)

δ) FAX

ε) Δεδομενα (DATA)

2) ***ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ :***

Παρεχεται μεταφορα Δεδομενων μεσω του συστηματος, με ταχυτητες μεχρι 9.6 Kilobits / second με NON COMPACT (ασυμπιεστο) περιεχομενο.

3) ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ :

Σαραντα οκτω (48) Δορυφοροι χαμηλης τροχιας

Κινουνται σε οκτω (8) συγκεκριμμενα διαφορετικα επειπεδα περιφορας γυρω από την Γη

Υψος τροχιας : 1.414 Khm

Υπευθυνη Εταιρεια : GLOBASTAR

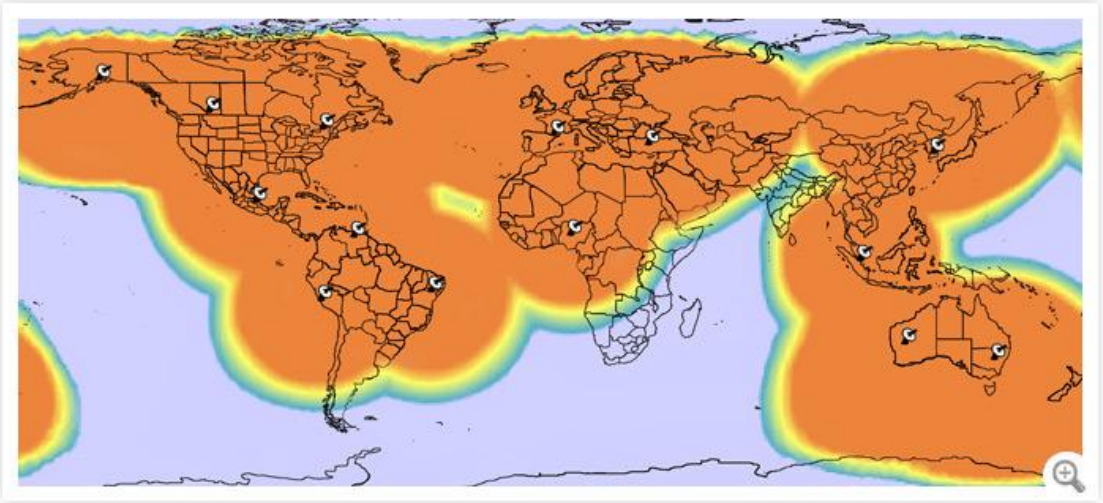
Η συνδεση του Τερματικου σταθμου του χρηστη και χρησιμοποιουμενων Επιγειων σταθμων, καθως και αντιστροφα, είναι ασυμμετρη, χωρις την Δορυφορικη διασυνδεση τους

Ετσι χρειαζονται (- για την καλυψη των συνδεσεων αυτων καθως και για την συνδεση τους με αλλα Δορυφορικα και Επιγεια συστηματα -) εκατο (100) Επιγειοι Σταθμοι.

4) ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

Από το Γεωγραφικο πλατος 70 Βορειο μεχρι το 70 Νοτιο Εξαιρουμενων των περιοχων των πολων και ορισμενων τμηματων των Ωκεανων

ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΟΥ GLOBASTAR



Last update August 08, 2012

52] ΤΟ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

‘‘ IRRIDIUM’’

1) ***ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ :***

(Χρησιμοποιουνται και σταθερα Τερματικα χρηστη και φορητα)

α) Τηλεφωνια

β) Κινητη Τηλεφωνια

γ) Υπηρεσιες Μεταδοσης SMS – (SHORT MESSAGING SERVICE)

ε) Δεδομενα (DATA)

στ) Διαδικτυο (INTERNET)

(Παρεχεται και η δυνατοτητα συνδεσης Πλοιου με άλλο Πλοιο)

2) ***ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ :***

Παρεχεται μεταφορα Δεδομενων μεσω του συστηματος, με ταχυτητες μεχρι 9.6 Kilobits / second

(Μειονεκτει εναντι συστηματων όπως το INMARSAT Mini-M λογω της χαμηλης ταχυτητας μεταδοσης)

3 *) ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ :*

Εξηντα εξι (66) Δορυφοροι χαμηλης τροχιας (LEO)

Σε εξι διαφορετικα επιπεδα τροχιας, εντεκα ανα κάθε επιπεδο.

Κατασκευαστρια εταιρεια είναι η BOEING

4) ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

Παγκοσμια καλυψη, που συμπεριλαμβανει και τις περιοχες των πολων.

Για την συνδεση του Τερματικου Σταθμου κάθε χρηστη , με το συστημα, χρησιμοποιειται ο πλησιεστερος Δορυφορος.

Στη συνεχεια μεσω της συνδεσης του Δορυφορου με αλλους Δορυφορους του συστηματος,, γινεται η τελικη επαφη χρηστη και του καταλληλου Επιγειου Σταθμου.

ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ‘‘ IRRIDIUM’’

53] ΤΟ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ‘‘ VSATs’’

1) ***ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ :***

α) Τηλεφωνια

β) Κινητη Τηλεφωνια

γ) FAX

δ) MAINTENANCE LOGISTICS

ε) TELE-MEDICAL

στ) TELE-TRAINING

ζ) OPERATIONS MONITORING

η) ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

θ) ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ (INTERNET)

ι) ΤΗΛΕΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ - FLEET MANAGEMENT

κ) DVB - DIGITAL VIDEO BROADCASTING

2) ***ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ :***

Ταχυτητες ληψης Δεδομενων μεχρι και 2 Megabits / second

Ταχυτητες εκπομπης Δεδομενων μεχρι 126 Kilobits / second

3) ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ :

Το συστημα VSATs συναποτελειται από :

- **έναν Κεντρικο Σταθμο Ελεγχου**
- **πολλους περιφερειακους Σταθμους**
- **Δορυφορους Αναμεταδοσης (TRANSPONDER SEGMENT)**

Η Λειτουργια του συστηματος, βασιζεται στην επιλογη μιας από τις εξης τρεις μεθοδους :

1) <u>Αστεροειδης μεθοδος</u>

Για την συνδεση μεταξυ των Τερματικων σταθμων δυο χρηστων μεσολαβει υποχρεωτικα ο Κεντρικος Σταθμος Ελεγχου.

(Χρησιμοποιειται για Τηλεοπτικες μεταδοσεις)

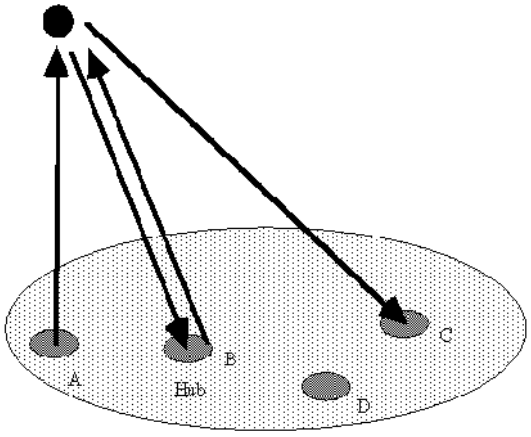
2) <u>Μεθοδος ‘‘full – mesh’’ :</u>

Για την συνδεση μεταξυ δυο Τερματικων σταθμων χρηστων , γινεται μεσω Δορυφορου ενώ δεν μεσολαβει ο Κεντρικος Σταθμος Ελεγχου.

3) ‘‘<u>Υβριδικη’’ μεθοδος :</u>

Για την συνδεση μεταξυ των Τερματικων δυο χρηστων μεσολαβει και ο ο Κεντρικος Σταθμος Ελεγχου και ο Δορυφορος αναμεταδοσης του σηματος.

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ *VSAT*



ΧΑΡΤΗΣ ΤΟΥ *VSAT* ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ

54] ΤΟ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ‘‘ INMARSAT - ‘‘BGAN’’

1) ***ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ :***

Το συστημα εχει την βαση του στην Υπηρεσια παροχης BGAN- (BROADBAND GLOBAL AREA NETWORK) ,

και παρεχει :

α) - Μεταφορα Βιντεο και Εικονας

β) - Μεταφορα αρχειων μεγαλης χωρητικοτητας

γ) - Προσβαση στα Εταιρικα δικτυα

δ) - Συνδεση με το INTERNET με δυνατοτητες προσβασης υψηλης ταχυτητας

ε) - Συνδεση με VIRTUAL PRIVATE NETWORKS

στ) - Τηλε-συντηρηση ηλεκτρονικων Υπολογιστων

ζ) - Δυνατοτητες ηλεκτρονικης αλληλογραφιας

ι

2) *ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ :*

Ταχυτητα σε πρωτη φαση μεχρι 144 Kilobits / second

Με την ολοκληρωση του συστηματος η επιδιωκομενες ταχυτητες θα φθασουν τα 500 Kilobits (0,5 Megabit) / second

3) ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ :

Τεσσερεις (4) Δορυφορους του INMARSAT (η τεταρτη γενια Δορυφορων) σε Γεωστατικη Τροχια.

Υψος θεσης Δορυφορων : 35.786 Khm

Ταχυτητα περιστροφης (σε εναρμονισμο με την περιφορα της Γης) : 11. 064 Khm / hour

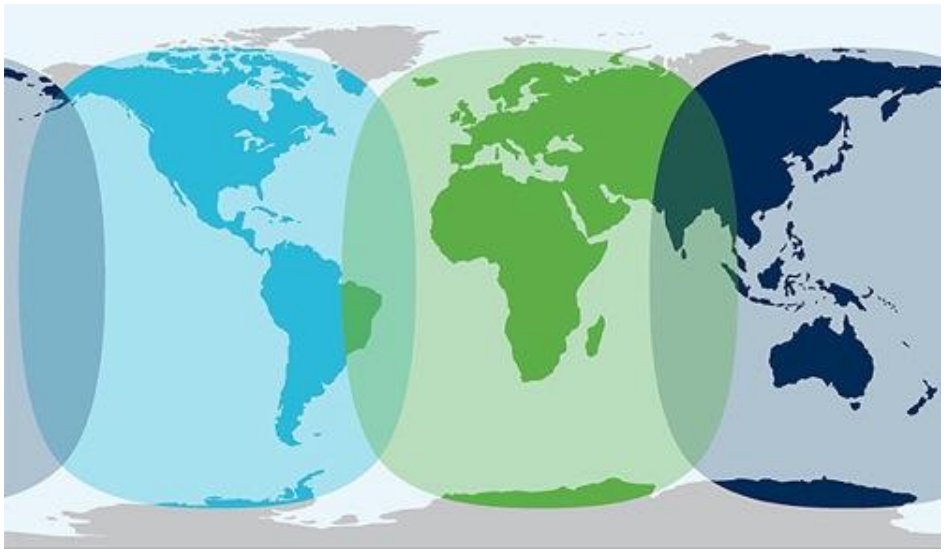
Σχεδιαστρια Εταιρεια : EADS

4) ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

Στην παρουσα φαση το συστημα είναι Περιφερειακο με καλυψη 99 χωρων.

Με την ολοκληρωση του συστηματος, η καλυψη θα επεκταθει στο συνολο των περιοχων που καλυπτουν οι Δορυφοροι του INMARSAT.

ΧΑΡΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΑΠΟ ΤΟ BGAN



55] ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Ι:
ΥΛΗ ΜΕ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ --
ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ

1. Ερώτηση :
Με ποια γραμματα του κωδικα σημαιων υποδηλωνεται κινδυνος

Απάντηση :
Με τα γραμματα N C

2. Ερώτηση :
Ποιο είναι το γραμμα και το χρωμα με τον κωδικα σημαιων που σημαινει :
‘‘το πλοιο είναι εν ταξει από αποψη υγειονομικου ελεγχου και αιτω ελευθεροκοινωνια΄΄

Απάντηση :
Το γραμμα Q με χρωμα κιτρινο

3. Ερώτηση :
Περιγραψατε την σημαια του γραμματος V και την σημασια της

Απάντηση :
Χιαστι κοκκινο Χ μεσα σε λευκο φοντο και σημαινει : ‘‘ΑΙΤΩ ΑΡΩΓΗ, ΒΟΗΘΕΙΑ΄΄

4. Ερώτηση :
Περιγραψατε την σημαια του γραμματος Χ και την σημασια της

Απάντηση :
Μπλε σταυρος μεσα σε λευκο φοντο και σημαινει :
‘‘ΣΤΑΜΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΜΠΗ ΤΩΝ ΠΡΟΘΕΣΕΩΝ ΣΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΕ ΤΑ ΣΗΜΑΤΑ ΜΟΥ΄΄

5. Ερώτηση :
Με ποιο ηχητικο σημα θα δηλωσομε :
‘‘ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ, ΑΡΝΗΣΗ, ΔΥΣΝΟΗΤΟ, ΑΚΑΤΑΝΟΗΤΟ ΄΄

Απάντηση :
Με συνεχομενες τελειες (τουλαχιστον εξι (6))

6. Ερώτηση :
Με ποια ηχητικα σηματα θα σημανομε :
1) ‘‘ΣΤΡΟΦΗ ΔΕΞΙΑ΄΄

2) ‘‘ΣΤΡΟΦΗ ΑΡΙΣΤΕΡΑ΄΄
3) ‘‘ΑΝΑΠΟΔΙΣΗ΄΄

Απάντηση :
Με τα γραμματα **:**
E = **.**
I = **..**
S = **…**

7. Ερώτηση :
Ποια είναι η σημασια του ηχητικου γραμματος Τ

Απάντηση :
Προειδοποιητικο

8. Ερώτηση :
Με ποια γραμματα του ηχητικου κωδικα θα δηλωσομε :
1) ‘‘ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΗ ΑΠΟ ΔΕΞΙΑ΄΄
2) ‘‘ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΗ ΑΠΟ ΑΡΙΣΤΕΡΑ΄΄

Απάντηση :
Με τα γραμματα :
1) G = _ _ **.**

2) Z = _ _ **..**

9. Ερώτηση :
Ποιο είναι το γραμμα και το χρωμα του κωδικα σημαιων που σημαινει :
‘‘ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΤΑΙ ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΗ ΕΙΤΕ ΜΕΤΑΓΓΙΣΗ ΕΥΦΛΕΚΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ΄΄

Απάντηση :
Είναι το γραμμα Β και εχει χρωμα κοκκινο

10. Ερώτηση :
Ποια είναι η σημασια του σηματος με μαυρο γραμμα Η (hotel) μεσα σε πορτοκαλι φοντο, επανω στο καταστρωμα δεξαμενοπλοιων και μεγαλης χωρητικοτητας πλοιων

Απάντηση :
Ειναι ενδειξη του σημειου για την προσνηωση ελικοπτερου**.**

11. Ερώτηση :
Αναφερατε τα γραμματα και σηματα των εκπεμπομενων σηματων του Μορσικου Κωδικα :
1) ΚΙΝΔΥΝΟΥ
2) ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ
3) ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Απάντηση :

1) SOS = . . . _ _ _ . . .
2) XXX = _ . . _ _ . . _ _ . . _
3) TTT = _ _ _

12. Ερώτηση :

Περιγραψατε το σημα Αναγκης του Μορσικου Κωδικα ;αι την σημασια του

Απάντηση :

Δωδεκα συνεχομενες παυλες _ (Τ) και μετα μια μακρα (----------).
Εκπεμπεται για την διεγερση των AUTO- ALARMS των Μορσικων Σταθμων Ασυρματου και σημαινει : ‘‘ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ, ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΕΠΕΙΔΗ ΑΜΕΣΩΣ ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΣΗΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ΄΄

13. Ερώτηση :
Με ποιο γραμμα του κωδικα σημαιων θα δηλωσομε : ‘‘ΕΧΩ ΠΛΟΗΓΟ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ΄΄ και τι χρωματα εχει

Απάντηση :

Με το γραμμα Η που εχει χρωματα ΛΕΥΚΟ και ΚΟΚΚΙΝΟ

14. Ερώτηση :
Περιγραψατε το σημα επισημανσης της προσοχης των παραπλεοντων πλοιων λογω πλευσης μεσα σε συνεχη ομιχλη και που βρισκεται ο μηχανισμος ενεργοποιησης του.

Απάντηση :

Συνεχομενες παυλες _ (Τ) και ευρισκεται στην Γεφυρα του πλοιου.

15. Ερώτηση :
Αναφερατε τις συντμησεις που σημαινουν :
1) Περας μυνηματος
2) Περας εκπομπης
3) Περας ανταποκρισης

Απάντηση :

1) NNNN
2) AR
3) AR VA

16. <u>Ερώτηση :</u>
Αναφερατε ορισμενες περιπτωσεις, οπου είναι δυνατον να εκπεμπονται φωτεινα σηματα από πλοιο, μεσω ALDIS ειτε μεσω μονιμης εγκαταστασης χειριστηριου φωτεινων σηματων γεφυρας :

<u>Απάντηση :</u>
1) κατά τις σχετικες εφαρμογες των Διεθνων κανονισμων Αποφυγης Συγκρουσης πλοιων στην θαλασσα
2) κατά την διελευση πορθμων, διαυλων, συστηματων διαχωρισμου κυκλοφοριας, κ.α.
3) κατά την διενεργεια νηοψιων η ελεγχων από αρχες
4) κατά την αντιμετωπιση συνθηκων Αναγκης ειτε Κινδυνου

17. <u>Ερώτηση :</u>
Αναφερατε ποια βασικα μονιμα ηχητικα Λειτουργικα μεσα διαθετει το πλοιο για την παραγωγη ηχητικων σηματων Κινδυνου.

<u>Απάντηση :</u>
1) την σφυρικτρα του πλοιου
2) την σειρηνα του πλοιου
3) τους κωδωνες ηχησης Συναγερμων του πλοιου

18. <u>Ερώτηση :</u>
Αναφερατε ποια φορητα μεσα για Ενδοεπικοινωνιες (εντος του κινδυνευοντος Πλοιου) είναι δυνατον να χρησιμοποιουνται, (ειτε σαν προβλεπομενα υποχρεωτικα ειτε προαιρετικα), σε καταστασεις Αναγκης και Κινδυνου για το πλοιο.

<u>Απάντηση :</u>
1) οι φορητοι πομποδεκτες VHF Κινδυνου (EMERGENCY)
2) οι Τηλεβοες
3) τα ‘‘Χωνια΄΄ επικοινωνιας
4) οι (ατομικες) σφυρικτρες

19. <u>Ερώτηση :</u>
Αναφερατε ποιες είναι οι γνωστες περιπτωσεις της χρησιμοποιησης της Καμπανας της πλωρης του Πλοιου για την εκπομπη ηχητικων σηματων.

<u>Απάντηση :</u>
1) η ενημερωση της Γεφυρας κατά την αγκυροβολια, για την σημανση των αμματων ‘‘ κλειδιων΄΄ της καδενας της αγκυρας**.**
2) η ενημερωση της Γεφυρας και του πληρωματος γενικοτερα, για σημανση (με αδιαλειπτους συνεχεις κωδωνισμους) περιστατικου Κινδυνου

20. <u>Ερώτηση :</u>
Σε κινδυνευον πλοιο λογω καταστροφων δεν λειτουργουν ουτε φορητα (προβλεπομενα μεσα διασωσης), ουτε μονιμα μεσα του Σταθμου Τηλεπικοινωνιων, για επαφη με αλλα παραπλεοντα πλοια

και Σταθμους. Αναφερατε με ποιους τροπους δυναται να κανει αισθητη περαν αυτου, την παρουσια του το Κινδυνευον πλοιο.

Απάντηση :

1) Μ ε συνεχεις συριγμους της σφυρικτρας του Πλοιου
2 Με την εκπομπη συνεχων ηχων, με οποιοδηποτε άλλο μεσο η οργανο είναι δυνατον να παραχθουν εντονα αισθητοι ηχοι (π.χ. με την καμπανα της Πλωρης, με το γκονγκ, κ.λ.π.)
3) Με την επιδειξη κατά την νυκτα, οποιασδηποτε επι του πλοιου παραγωγης φωτος.

Ακομη και - ελλειψει αλλων μεσων, - με το αναμα ελεγχομενης φλογας σε εμφανες σημειο του πλοιου.

4) Με την σημανση σηματων, με φορητους Φανους σηματων
5) Με την σημανση μεσω κατοπτρων - κατά την ημερα
6) Με την επιδειξη Κινδυνου, με την αναρτηση σχετικων (εστω αυτοσχεδιων) σημαιων και σχηματων

21. Ερώτηση :

Αναφερατε ποιους τροπους και συντμησεις γνωριζετε για να δηλωσομε σε ολους τους τυπους Επικοινωνιων των Πλοιων (Τηλετυπια, Τηλεγραφια, Τηλεφωνια):
ΕΜΠΡΟΣ, ΕΤΟΙΜΟΣ, ΠΡΟΒΕΙΤΕ

Απάντηση :

1) K (Τηλεγραφια)
2) GA (Τηλετυπια)
3) OVER (Τηλεφωνια)

22. Ερώτηση :

Αναφερατε την σημασια που εχει για κατατεθεν προς αποστολη μυνημα η Υπηρεσιακη Ενδειξη : ‘‘ REMETRE AT….’’

Απάντηση :

Να επιδοθει την …..

23. Ερώτηση :

Αναφερατε την σημασια που εχουν στις Τηλετυπικες- Τηλεγραφικες

Επικοινωνιες Κινδυνου οι συντμησεις :

1) **CFM**
2) **RRR**
3) **DDD**
4) **ACKN**

Απάντηση :

1) Επιβεβαιωση / Επιβεβαιωνω /Ειμαι συμφωνος (γενικα)
2) Επιβεβαιωση ληψης σηματος Κινδυνου

3) Αναμεταδοση σηματος Κινδυνου

4) Επιβεβαιωση ληψης Κλησης η Μυνηματος

24. Ερώτηση :

Ποιες συχνοτητες γνωριζετε ότι παραμενουν σαν συχνοτητες κινδυνου και στο συστημα GMDSS, οπως και στο προηγουμενο Μορσικο, και σε ποια περιοχη συχνοτητων.

Απάντηση :

1) Η συχνοτητα 16 CHANNEL στα VHF

2) Η συχνοτητα 2182 KHz στα MF

25. Ερώτηση :

Με ποιο γραμμα του κωδικα ηχητικων σηματων δηλωνεται :
‘‘ΑΝΘΡΩΠΟΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ΄΄ και πως εκπεμπεται.

Απάντηση :

Με το γραμμα Ο, και εκπεμπεται με τρεις (3) συνεχεις παυλες (_ _ _)

26. Ερώτηση :

Με ποιες συντμησεις κατά την Τηλετυπικη και Τηλεγραφικη διαδικασια θα δηλωσομε :

1) - αναμονη
2) - σειρα , αιτηση σειρας αναμονης

Απάντηση :

1) AS

2) QRY

27. Ερώτηση :

Ποια είναι κατά την Τηλετυπικη και Τηλεγραφικη διαδικασια η σημασια των συντμησεων :

1) CLR
2) UP
3) LT

Απάντηση :

1) Καθαρα

2) Μεταφερομαστε

3) Τοπικη ωρα

28. Ερώτηση :

Ποια είναι κατά την Τηλετυπικη και Τηλεγραφικη διαδικασια η σημασια των προθεματων :

1) PDH
2) OBS
3) SVC

Απάντηση :
1) Μυνημα προσωπικο

2) Μυνημα Μετεωρολογικων παρατηρησεων

3) Μυνημα Υπηρεσιακου περιεχομενου

29. Ερώτηση :
Με ποιες συντμησεις του κωδικα Q, δηλονονται :
1) Ενταση σηματος
2) Ευκρινεια σηματος
3) Κακη ληψη σηματος

Απάντηση :
1) QSA

2) QRK

3) QRS

30. Ερώτηση :
Ποια είναι κατά την Τηλετυπικη και Τηλεγραφικη διαδικασια η σημασια των συντμησεων :
1) LL
2) CK
3) CW

Απάντηση :
1) Τελος καλωδιου (LAND LINE)

2) Αριθμος λεξεων

3) Μορσικη τηλεγραφια

31. Ερώτηση :
Ποια είναι κατά την Τηλετυπικη και Τηλεγραφικη διαδικασια η σημασια των συντμησεων του κωδικα Q:
1) QRC
2) QRN
3) QRM

Απάντηση :
1) Ραδιοκομπανια / (εταιρεια διαχειρησης) του σταθμου

Τηλεπικοινωνιων του πλοιου

2) Παρεμβολες στο λαμβανομενο σημα

3) Δυσχερεια / κακες συνθηκες ακουστικοτητας

32. Ερώτηση :

Ποια είναι κατά την Τηλετυπικη και Τηλεγραφικη διαδικασια η σημασια των συντμησεων του κωδικα Q:

1) QRJ
2) QSW
3) QSS

Απάντηση :

1) Ραδιοτηλεφωνικη συνδιαλεξη

2) Συχνοτητες εργασιας

3) Συχνοτητες

33. Ερώτηση :

Ποια γνωριζετε ότι είναι τα βασικα προβλεπομενα στοιχεια της Επικεφαλιδας ενός αποστελλομενου μυνηματος, μεσω των Επικοινωνιων του πλοιου.

Απάντηση :

1) Το προθεμα (λ.χ. SVC, PDH κ.λ.π.)

2) Ο αριθμος (η αριθμηση) του εξερχομενου μυνηματος

3) Ο αριθμος των λεξεων του μυνηματος

4) Η ημερομηνια και η ωρα καταθεσης / εκπομπης

5) Η Ραδιοκομπανια (εταιρεια διαχειρησης του Ραδιοσταθμου του πλοιου)

34. Ερώτηση :

Ποια είναι τα βασικα / θεμελιωδη προβλεπομενα μερη από τα οποια αποτελειται ένα αποστελλομενο από το πλοιο μυνημα.

Απάντηση :

1) Η Υπηρεσιακη ενδειξη (εάν υπαρχει)

1) Η Επικεφαλιδα

2) Η Διευθυνση αποστολης του μυνηματος

3) Το κειμενο του μυνηματος

4) Η υπογραφη του αποστελλοντος

35. Ερώτηση :

Με ποιο συνηθες προθεμα χαρακτηριζομε τα υπηρεσιακα του πλοιου αποστελλομενα μυνηματα

Απάντηση :
Με το προθεμα MSG

36. Ερώτηση :

Να αναγραψετε την μορσικη εκπομπη τουλαχιστον τεσσαρων σημειων της στιξης.

Απάντηση :
1) Τελεια = .

2) Κομμα = _ _ . . _ _

3) Ανω Κατω τελεια = _ _ _ . . .

4) Καθετος η διαγωνιος διαχωρισμου = _ . . _ .

37. Ερώτηση :

Ποια ειναι η σημασια του γραμματος U του διεθνους Αλφαβητικου κωδικα χειρισμων των πλοιων

Απάντηση :
Πλεετε σε επικινδυνη περιοχη

38. Ερώτηση :

Ποια ειναι η σημασια των γραμματων :
1) W
2) Y
3) Z
του διεθνους Αλφαβητικου κωδικα χειρισμων των πλοιων

Απάντηση :
1) Αιτω ιατρικη αρωγη

2) Κινουμαι σερνοντας την αγκυρα μου

3) Αιτω ρυμουλκο

39. Ερώτηση :

Να περιγραψετε τις σημαιες του αντιστοιχου κωδικα σημαιων, που υποδηλωνουν τον αριθμο 40

Απάντηση :

4 = Λευκος σταυρος σε κοκκινο φοντο

0 = Κιτρινο Κοκκινο Κιτρινο

40. <u>Ερώτηση :</u>

Ποιο γραμμα υποδηλωνουν και τα δυο χερια σε οριζοντια θεση, του αλφαβητικου κωδικα σηματων δια κινησεων των χειρων

<u>Απάντηση :</u>
Το γραμμα R

56] ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΙΙ:
ΥΛΗ ΜΕ ΤΗΝ ΜΟΡΦΗ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ -- ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ

1. Ερώτηση :

Ορισμοί συχνότητας, κύκλου, μήκους, πλάτους, περιόδου Ραδιοηλεκτρομαγνητικών κυμάτων (ραδιοκυμάτων) και συσχετισμοί τους.

Απάντηση :

Συχνότητα στις ραδιοεπικοινωνίες είναι ο αριθμός των κύκλων του ηλεκτρομαγνητικού κύματος (ραδιοκυματος) στη μονάδα του χρόνου 1second.
Η συχνότητα εκφράζεται σε κύκλους ανά second
F=c/s ή Hertz F=Hz

Κύκλος στα ηλεκτρομαγνητικά κύματα (ΗΜΚ) είναι μια ολοκληρωμένη εξέλιξη των αλλαγών της κυματομορφής του ΗΜΚ (μια πλήρης ταλάντωση), κατά την διάδοση του ΗΜΚ στο χώρο.

Περίοδος είναι ο χρόνος (ή χρονική διάρκεια), κατά την οποία πραγματοποιείται ένας κύκλος του ΗΜΚ.
T=1/F

Μήκος του ΗΜΚ είναι το διάστημα (σε μέτρα ή υποδιαιρέσεις του μέτρου), που διανύει το ΗΜΚ κατά την διάδοση του, εντός μιας περιόδου
λ=c/F (οπου c =ταχύτητα του ΗΜΚ)

Πλάτος του ΗΜΚ είναι οι μέγιστες τιμές θετικές και αρνητικές, που λαμβάνουν οι εναλλαγές του κατά την εξέλιξη μιας πλήρους ταλάντωσης.
Η ταχύτητα του ΗΜΚ είναι αυτή του φωτός και ισούται
με : c=300.000 kHz/second

2. Ερώτηση :

Ποια είναι τα είδη των ραδιοκυμάτων ως προς τον τρόπο της μετάδοσης τους.

Απάντηση :

α) Κύματα εδάφους: Ακολουθούν κατά την μετάδοση τους την καμπυλότητα του εδάφους.

β) Κύματα χώρου ή Κύματα ευθύγραμμης διάδοσης: Μεταδίδονται κατευθείαν από την κεραία του πομπού προς την κεραία του δέκτη μέσα από τον χωρο, χωρίς να ανακλώνται ούτε να συσχετίζονται με το έδαφος.

γ) Κύματα ανακλώμενα από την Τροπόσφαιρα:
Κύματα που κατευθύνονται από την κεραία του πομπού προς την τροπόσφαιρα και από εκεί ανακλώνται προς την κεραία του δεκτη (Τροποσφαιρικά κύματα).

δ) Κύματα ανακλώμενα από την Ιονόσφαιρα:
Κύματα που κατευθύνονται από την κεραία του πομπού προς την Ιονόσφαιρα και από εκεί ανακλώνται προς την κεραία του δέκτη (Ιονοσφαιρικά και κύματα).

ε) Κύματα ανακλώμενα από την επιφάνεια της γης:
πχ. Κύματα χώρου, που ανακλώνται στην επιφάνεια της γης και με αλλεπάλληλες ανακλάσεις καταλήγουν στην κεραία του δέκτη.

3. Ερώτηση :

Θεμελιωδη κριτήρια επιλογής των συχνοτήτων για την διεξαγωγή των ραδιοτηλεπικοινωνιών των πλοίων.

Απάντηση :

α) Η απόσταση
και
β) Η ώρα

4. Ερώτηση :

Τι καλούμε περιοχή συχνοτήτων και τι ζώνη συχνοτήτων

Απάντηση :

Περιοχές συχνοτήτων είναι οι ενότητες εκείνες στις οποίες διαιρείται το φάσμα των συχνοτήτων, με βάση το πώς μεταδίδονται και πως χρησιμοποιούνται.τα Ραδιοηλεκτρομαγνητικά κύματα.
Τέτοιες περιοχές είναι τα MF, HF, VHF, UHF, κτλ.

Οι Ζώνες συχνοτήτων αποτελούν τις εντός κάθε μιας περιοχής διακρινόμενες
επί μέρους διαβαθμίσεις, κατά ανάλογα πολλαπλάσια της συχνότητας (1MHz, 2MHz, 3MHz, 4MHz, κ.ο.κ.)

5. Ερώτηση :

Ποιες είναι οι παρεχόμενες από το GMDSS θεμελιώδεις λειτουργικές υπηρεσίες στην ναυτιλία

Απάντηση :

α) Δυνατότητες αυτόματης εκπομπής (ηλεκτρονικά) Συναγερμού Κινδύνου, άσχετα από τις επικρατούσες συνθήκες : (μετεωρολογικές – ατμοσφαιρικές – γεωγραφικές – χρονικές –επικρατούσας πυκνοτητας επικοινωνιών κ.α.)
β) Δυνατότητες επιλογών Κλήσεων:

- Είτε αποκλειστικού επιλεγμένου αποδέκτη
- Είτε ομαδικής κλήσης πλοίων
- Είτε Γενικής Κλήσης,

γ) Διασπορά προς επιλεγμένους σε κάθε περίπτωση αποδέκτες πλοία, μηνυμάτων Ενημέρωσης Ναυτιλιακής - Ναυσιπλοϊκής Ασφάλειας

6. Ερώτηση :

Ποι οι είναι και ποιος ο συσχετισμός των Διεθνών Οργανισμών στους οποίους υπάγονται οι αρμοδιότητες για τον σχεδιασμό, την εφαρμογή και την λειτουργία του GMDSS

Απάντηση :

Στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.) υπαγονται οι δύο βασικοι Διεθνείς Οργανισμοι που αφορούν τις Ραδιοεπικοινωνίες των πλοίων:

Α) Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION), που έχει γενικά στις αρμοδιότητες του τα θέματα όλων
των τομέων της Ναυτιλίας,
και
Β) Η Διεθνή Ένωση Ραδιοεπικοινωνιών (INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION), που έχει αρμοδιότητες στην εκχώρηση, χρήση κ.λ.π. των ραδιοσυχνοτήτων.
Οι δύο αυτοί Οργανισμοί , προβαίνουν σε από κοινού εγκύκλιους και αποφάσεις που σχετίζονται με τις Επικοινωνίες Έρευνας και Διάσωσης (COMSAR).
Επισης :
Α1) Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (INTERNATIONAL CONVENTION FOR **S**AFETY **O**F **L**IFE **A**T **S**EA), υπάγεται στον IMO,
ενώ
Β1) Οι Ραδιοκανονισμοί (RADIO REGULATIONS) αποτελούν τις σχετικές με τους ισχύοντες κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών, αποφάσεις της ITU.
Έτσι μέσω:

- COMSAR
- RADIO REGULATIONS
- CHAPTER IV (Κεφάλαιο 4) της SOLAS, συγκροτουνται και εκδίδονται οι θεμελιώδεις κατά

καιρούς αποφάσεις, που αφορούν το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM - GMDSS).

7. <u>Ερώτηση :</u>

Σε ποια περιοχή συχνοτήτων (και σε τι ταξη εκπομπης), εκτός από το σύστημα NAVTEX και το σύστημα SAFETY NET- EGC, μεταδίδονται προς τα πλοία μηνύματα Ναυτικης Ασφαλειας - (MSI).

<u>Απάντηση :</u>

Στην περιοχή των Βραχέων Συχνοτήτων (HF) μέσω Τηλετυπίας.

8. <u>Ερώτηση :</u>

Ποια είναι τα βασικά είδη κλήσεων που παρέχονται από το σύστημα DSC, για πλοία με εγκατάσταση DSC

<u>Απάντηση :</u>

α) προς όλα τα πλοία (Γενική Κλήση)
β) προς πλοία περιοχής (Ομαδική Κλήση)
γ) προς πλοία Εθνικότητας (Ομαδική Κλήση)
δ) προς πλοία Στόλου-Ομάδας (Ομαδική Κλήση)
ε) προς μεμονωμένο πλοίο ειτε σταθμο αποδέκτη (Ατομική Κλήση)

9. <u>Ερώτηση :</u>

Με ποια χερσαία δίκτυα επικοινωνιών συνδέεται το πλοίο με εγκατάσταση DSC

<u>Απάντηση :</u>

α) Με το χερσαίο Τηλεφωνικό Δίκτυο
β) Με το χερσαίο Τηλετυπικό Δίκτυο

10. <u>Ερώτηση :</u>

Ποια είναι η λειτουργική ομοιότητα του συστήματος DSC και του συστήματος INMARSAT, ως προς τα είδη των διεξαγόμενων κλήσεων από τους παρακτιους σταθμούς CRS του DSC και τους σταθμούς LES του INMARSAT

Απάντηση :

Παρέχεται η δυνατότητα από τους Επίγειους Παρακτιους Σταθμούς και των δύο συστημάτων CRS (COAST RADIO STATION) για το DSC και αντίστοιχα LES (LAND EARTH STATION) για το INMARSAT **]**, της διενέργειας Κλήσεων:

α) είτε προς μεμονωμένο αποκλειστικό πλοίο - αποδέκτη
β) είτε προς Επιλεγμένα Πλοία (εθνικότητας, ομαδας, περιοχής,)
γ) είτε προς όλα τα πλοία

11. Ερώτηση :

Ποια είναι η θεμελιώδης λειτουργική διαφορά μεταξύ του συστήματος DSC και της μεχρι προτινος παραδοσιακής συμβατης ραδιοτηλεφωνίας.

Απάντηση :

Ότι με το σύστημα DSC παρέχεται:

α) - Η δυνατότητα (μέσω CRS), της αυτόματης σύνδεσης με τον αποδέκτη, μέ την χρήση ψηφιακής κλήσης
και
β) - Η δυνατότητα της επιλογής:
είτε μεμονωμένου συγκεκριμένου πλοίου ειτε σταθμου αποδέκτου, είτε πολλών συγκεκριμένων πλοίων αποδεκτών.

12. Ερώτηση :

Να παρατεθεί παράδειγμα βασικων λαμβανομενων ψηφιακά στοιχείων, των απαραίτητων παραμέτρων, κατά την εκπομπή κλήσης Επείγοντος, από πλοίο με εγκατάσταση DSC.

Απάντηση :

PRIORITY: URGENT
FROM: 237543894
TIME: 11:30 UTC 10 JUN 2011
POSITION: 08º 00N 150 00W
TYPE OF CALL: ALL SHIPS
TRANSMITION (CLASS OF) : F3E/G3E

13. Ερώτηση :

Να παρατεθεί παράδειγμα αναμεταβίβασης δια ζωσης φωνης, Κλήσης και Μηνύματος Κινδύνου πλοίου με εγκατάσταση DSC.

Απάντηση :

(Κληση)

MAY DAY RELAY (X3**)**
ALL STATIONS (X3)
THIS IS OLYMPIA RADIO (X3**)**
FOR M/T HELLAS SVDE (X3

(Μυνημα)

MAY DAY RELAY (X1**)**
THIS IS OLYMPIA RADIO (X1)
ID 002375412
FOR M/T HELLAS SVDE (X1**)**
MMSI 237543894
IN POSITION: 08º 00΄S 024º 00΄W
AT TIME : 15:10 UTC 25 MAR 2010
NATURE OF DISTRESS: DANGEROUS LISTING
KIND OF REQUESTED ASSISTANCE: TUG ASSISTANCE
OTHER INFORMATIONS: TWO CREW MEMBERS ARE MISSING

14. Ερώτηση :

Αναφερατε τουλαχιστον δυο ζωνες (BANDS) συχνοτητων που να είναι αποτελεσματικες, για Ραδιοεπικοινωνιες πλεοντος πλοιου κατά τις εσπερινες
ωρες.

Απάντηση :

Η ζωνη των 8 MHz και η ζωνη των 12 MHz

15. Ερώτηση :

Ποια είναι η επιβεβλημένη διαδικασία αμέσως μετά από την ενεργοποίηση Συναγερμού Κινδύνου, από πλοίο με εγκατάσταση /DSC για τους παρακείμενους παράκτιους σταθμούς CRS και τα παραπλέοντα πλοία με εγκατάσταση DSC.

Απάντηση :

Αμέσως μετά την εκπομπή Συναγερμού Κινδύνου στο DSC από κινδυνεύον πλοίο και την λήψη του από τους πλησίον ευρισκόμενους παράκτιους Σταθμούς και τα παραπλέοντα πλοία:

- Ο πρώτος παράκτιος Σταθμός CRS / DSC που έλαβε τον Συναγερμο Κινδύνου , πρέπει αμέσως να προβεί σε επιβεβαίωση της λήψης με καταρχήν Αυτοματη (ψηφιακή) διαδικασία, προς το κινδυνεύον πλοίο.

- Στην συνέχεια το κινδυνευον πλοιο εκπεμπει από τις συχνότητες ανταπόκρισης Κινδύνου, την Κλήση και το Μηνύμα Κινδύνου,
- Τότε ο ίδιος παράκτιος, επιβεβαιώνει και εκεί, την λήψη Κλήσης και Μηνύματος Κινδυνου :

(α) είτε με φωνή (εάν πρόκειται για χρήση Ραδιοτηλεφωνίας),
(β)είτε μέσω Τηλετυπιας (εάν πρόκειται για χρήση Τηλετυπίας, για την Ανταπόκριση Κινδύνου).

Εάν όμως, από την εκπομπή του Συναγερμού Κινδύνου, παρέλθει εύλογος χρόνος και δεν υπάρξει επιβεβαίωση λήψης από παράκτιο, τότε τα παραπλέοντα πλοία που έλαβαν την εκπομπη Συναγερμού Κινδύνου , οφείλουν να επιβεβαιώσουν λήψη στις συχνότητες της Ανταπόκρισης Κινδύνου.

16. Ερώτηση :

Απο τον φορητο εξοπλισμο GMDSS :
- **SART**
- **EPIRB**
- **πομποδεκτης Κινδυνου VHF,**

ποιες (από αυτές τις συσκευες) διαθετουν δυνατοτητα επαναφορτισης στο πλοιο των συσσωρευτων λειτουργιας τους.

Απάντηση :

Ο πομποδεκτης Κινδυνου VHF

17. Ερώτηση :

Βασικοί παράγοντες που επιδρούν στον βαθμό αποτελεσματικότητας της διάδοσης των ραδιοηλεκτρομαγνητικών κυμάτων.

Απάντηση :

α) Η ορθολογική επιλογή (σε κάθε περιπτωση) περιοχής, ζώνης, συχνότητας
β) Η ώρα και η απόσταση της επικοινωνίας
γ) Ο βαθμός ιονισμού, οι μετεωρολογικές συνθήκες και η αγωγιμότητα των χρησιμοποιημένων στρωμάτων της ατμόσφαιρας και του χώρου
δ) Η μορφολογία, η υφή(ή φύση) και η αγωγιμότητα του εδάφους
ε) Τεχνητοί εμβόλιμοι παράγοντες και συντελεστές που επιδρούν στην διάδοση των ΗΜΚ (πχ. Παρακείμενες υψηλής τοποθέτησης κεραίες άλλων πομποδεκτών μεγάλης ισχύος, τεχνητά εμπόδια που παρεμβάλλονται κ.α.)

18. Ερώτηση :

Βασικοί συντελεστές και προϋποθέσεις, που συμβάλλουν στον βαθμό αποτελεσματικότητας στις διεξαγωγές των ραδιοεπικοινωνιών των πλοίων.

Απάντηση :

α) Η ορθολογικότητα στις επιλογές Επικοινωνιακού μέσου (συσκευής), περιοχής, ζώνης και συχνότητας
β) Ο ασφαλής και δεοντολογικός χειρισμός των συσκευών
γ) Ο βαθμός Λειτουργικότητας και ετοιμότητας προς διάθεση για λειτουργική χρήση των συσκευών
δ) Η επάρκεια και καταλληλότητα του προσωπικού Ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου

19. Ερώτηση :

Ποια στοιχεία αναγνώρισης στις κλήσεις των Πλοίων και των Παρακτιων σταθμων DSC και INMARSAT, προσδιορίζουν (ένα προς ένα) τα ψηφία των διακριτικων κλησεως αντίστοιχα MMSI και ID.

Απάντηση :

Στο DSC :

1) -- το MMSI των Πλοιων:

MIDXXXXXX (9ψήφιο) (239573414)

οπου:

α) MID = ο κωδικός (τρία ψηφία) αναγνώρισης της χώρας αδειοδότησης (π.χ. 237561492)
β) XXXXXX = ο αποκλειστικός κωδικός (από έξι ψηφία) του συγκεκριμένου πλοίου του φέροντος εγκατάσταση DSC
γ) Ø MID XXXXX (το μονό Ø στην αρχή του MMSI, υποδηλώνει ομάδα πλοίων)

2) -- το ID των Παρακτιων :

δ) ØØ MID XXXX (τα δύο ØØ (μηδενικά) υποδηλώνουν Παράκτιο)

Στο INMARSAT,
το I.D (Πλοιων :

XMID XXXXXX (9ψήφιο) (π.χ. 423759426)

οπου:

α) X = (ο κωδικος του τυπου εγκαταστασης INMARSAT του Πλοιου) Όταν πρόκειται για:
INMARSAT-B τότε σαν πρώτο ψηφίο υπάρχει το 3
INMARSAT-C τότε σαν πρώτο ψηφίο υπάρχει το 4
INMARSAT FLEET F77 τότε σαν πρώτο ψηφίο υπάρχει το 76 (για τηλεφωνία) ενώ INMARSAT FLEET F77 τότε σαν πρώτο ψηφίο υπάρχει το 60 (για DATA (δεδομένα))

β) MID = ο κωδικός (τρία ψηφία) αναγνώρισης της χώρας αδειοδότησης

(π.χ. X 237 XXXXX ειτε X 239 XXXXX για την Ελλαδα)

γ) XXXXXX = ο αποκλειστικός κωδικός (από έξι ψηφία) του συγκεκριμένου πλοίου του φέροντος εγκατάσταση INMARSAT

το I.D (Παρακτιων)

Όταν πρόκειται για INMARSAT -C :

KXX (3ψήφιο) (π.χ. 221)

οπου:

K = ο Κωδικος χαρακτηρισμου της Ωκεανικης περιοχης του Παρακτιου

XX = Κωδικος του συγκεκριμμενου Παρακτιου, ο ιδιος για ολες τις ωκεανικες περιοχες

(π.χ. Κωδικοι του ιδιου παρακτιου :

για AOR- E = 121
για AOR-W = 021
για IOR = 321
για POR = 221)

Όταν πρόκειται για INMARSAT πλοιου διαφορων τυπων, εκτος INM –C :

XXX (3ψήφιο) (π.χ. 306)

οπου:

XXX = Κωδικος αποκλειστικος για κάθε Παρακτιο ο ιδιος για ολες τις ωκεανικες περιοχες

(π.χ. AOR- E = 306, AOR-W = 306, IOR = 306, POR = 306)

20. Ερώτηση :

Τι προβλέπεται από τους κανονισμούς για τις ζώνες Αυτοματης ακρόασης Συναγερμών Κινδύνου στα H.F., από πλέον στις περιοχές Α3 και Α4 πλοίο, με εγκατάσταση DSC (Ζώνες που υποχρεωτικά πρέπει να γίνεται ακρόαση)

Απάντηση :

Προβλέπεται η υποχρεωτική Αυτοματη ακρόαση για Συναγερμο Κινδύνου, στην ζώνη των 8MHz και επίσης,
σε τουλάχιστον άλλη μία ζώνη, που καθορίζεται από τον Αξιωματικο Επικοινωνιων του πλοίου, (ανάλογα με τον εκάστοτε πλου, την απόσταση από τους σταθμούς, την ακουστικότητα κ.α.).

21. Ερώτηση :

Με ποια διαδικασία χειρισμών γίνεται η εκπομπή της διαδοχικης εκπομπης Συναγερμού Κινδύνου μέσω όλων των ζωνών, που διατιθένται για αυτόν

τον σκοπο στα H.F, από πλοίο με εγκατάσταση DSC

Απάντηση :

Γίνεται με την επιλογή , << ALL BANDS>>, δηλαδή ενεργοποίηση διαδοχικών εκπομπών Κλήσης Συναγερμού, σε όλες τις BANDS (ζώνες) 4, 6, 8, 12 και 16MHz.
Με δεδομένη την παροχή του απαραίτητου χρόνου αποκλειστικής εκπομπής, για κάθε ζώνη,
α) για την ληψη από τους πλησιον σταθμους και πλοια και επιβεβαιωσης της ληψης της Κλησης Συναγερμου Κινδυνου, και
β) για την αποφυγή εμπλοκής των συσκευών εκπομπής των Συναγερμών, και την ομαλή διεξαγωγή των εκπομπών αυτών σε όλες τις ζώνες.

22. Ερώτηση :

Με ποια Ναυσιπλοϊκή συσκευή Γέφυρας είναι υποχρεωτικό (για τις σύγχρονες εγκαταστάσεις των πλοίων με GMDSS), να υπάρχει λειτουργική σύζευξη με την εγκατάσταση Ραδιοεπικοινωνιών Κινδύνου του πλοίου και γιατί.

Απάντηση :

Με το GPS, για να παρέχονται αυτόματα στις συσκευές τα στοιχεία του στίγματος, της ώρας, της πορείας, κλπ

23. Ερώτηση :

Ποιο καθοριστικής σημασίας ναυτικό ατύχημα, αποτέλεσε βασικό έναυσμα και αιτία για την πρώτη σχετική Διεθνή Διάσκεψη, που αποτέλεσε την αρχή των Διεθνών FORUM για την Διεθνή Σύμβαση SOLAS και γιατί.

Απάντηση :

Το πολύνεκρο ναυάγιο του Τιτανικού, λόγω της έλλειψης από πλευράς του πλοίου, στοιχειωδών προϋποθέσεων θεσμικά αναγνωρισμένων για την Διάσωση της ζωής εκατοντάδων ναυαγών.

24. Ερώτηση :

Ποιες είναι οι κύριες εγκαταστάσεις Ραδιοεπικοινωνιών για κάθε περιοχή GMDSS A1,A2, A3,A4, και ποια είναι η εμβέλεια των ορίων κάθε περιοχής

Απάντηση :

1) -Για την περιοχή Α1, η εγκατάσταση VHF DSC, και αντιστοιχα η αποσταση δυνατοτητας μεταδοσης του σηματος μεσω VHF DSC.

2) - Για την περιοχή Α2 η εγκατάσταση VHF/ DSC, MF/ DSC και αντιστοιχα η αποσταση δυνατοτητας μεταδοσης του σηματος μεσω MF/ DSC.

3) - Για την περιοχή Α3, που καθορίζεται μεταξύ 76ºΒ πλάτος και 76ºΝ πλάτος, προβλέπεται VHF/ DSC, MF/ DSC, και :

είτε HF/ DSC,
είτε εγκατάσταση δορυφορική (INMARSAT) πλοίου
(INMARSAT-C,
και INMARSAT-B ειτε FLEET 77)

25. <u>Ερώτηση :</u>

Ποιες είναι οι βασικές κατευθύνσεις του σκοπού που επιτελεί η Διεθνής Σύμβαση SOLAS (SAFETY OF LIFE AT SEA)

<u>Απάντηση :</u>

Η υιοθέτηση και η θέσπιση υποχρεώσεων για τα πλοία,
που προάγουν από κάθε άποψη την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SAFETY OF LIFE AT SEA). Τέτοιες υποχρεώσεις αφορούν όρους στην κατασκευή των πλοίων, προϋποθέσεις και STANDARDS σχετικά με τον Λειτουργικό εξοπλισμό του πλοίου, ιδιαίτερα με τα Λειτουργικά μέσα που συσχετίζονται με την Ασφάλεια προσωπικού και πλοίου, και την Αντιμετώπιση Συνθηκών Κινδύνου.
Καθώς επίσης (αφορούν) [σε συνάρτηση και με την υιοθέτηση από κοινού όρων με άλλες Υπηρεσίες και Οργανισμούς], την επάρκεια και καταλληλότητα του προσωπικού των πλοίων.
Καθώς και τις απαραίτητες διαδικασίες και καθήκοντα και ενέργειες, για αυτή την προάσπιση της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα.

26. <u>Ερώτηση :</u>
Ποιες κατηγορίες πλοίων έχουν υποχρέωση εξοπλισμού GMDSS, σύμφωνα με την Δ.Σ. SOLAS

<u>Απάντηση :</u>

Εγκατάσταση GMDSS φέρουν όλα τα φορτηγά πλοία πάνω από 300 κοχ , και όλα τα επιβατηγά ανεξαρτήτου χωρητικότητας που κάνουν διεθνή ταξίδια.
Σύμφωνα με κοινοτικές οδηγίες, εξοπλισμό GMDSS
φέρουν όλα τα επιβατηγά εθνικών πλόων των Κρατών -Μελών και όλα τα αλιευτικά πάνω από 12m.

27. <u>Ερώτηση :</u>

Ποιά Δορυφορικά συστήματα χρησιμοποιούνται στο GMDSS και ποιος είναι βασικος λειτουργικος προορισμος για κάθε ένα από αυτά.

Απάντηση :

Χρησιμοποιούνται :

α) το δορυφορικό σύστημα INMARSAT, δια μεσου του οποιου διεξαγονται οι Δορυφορικες Επικοινωνιες του GMDSS,

και

β) το δορυφορικό σύστημα COSPAS – SARSAT, μεσω του οποιου διενεργειται ο εντοπισμος του Κινδυνευοντος πλοιου.

28. Ερώτηση :

Αναφέρατε τις λειτουργικές απαιτήσεις, στις οποίες πρέπει να μπορεί να ανταποκρίνεται ένα πλοίο, που είναι υποχρεωμενο να φέρει εξοπλισμό GMDSS.

Απάντηση :

1. Να εκπέμπει συναγερμούς κινδύνου πλοίο - ξηρά με δύο τουλάχιστον χωριστά και ανεξάρτητα μέσα, κάθε ένα από τα οποία να χρησιμοποιεί διαφορετική υπηρεσία ραδιοεπικοινωνιών.
2. Να εκπέμπει και να λαμβάνει συναγερμούς κινδύνου στην κατεύθυνση πλοίο - πλοίο.
3.Να λαμβάνει συναγερμούς κινδύνου στην κατεύθυνση ξηρά -πλοίο.
4. Να πραγματοποιεί επικοινωνίες Συντονισμού Έρευνας και διάσωσης.
5.Να πραγματοποιεί επικοινωνίες " περιοχής συμβάντος".
6.Να πραγματοποιεί επικοινωνίες Γέφυρα προς Γέφυρα.
7. Να εκπέμπει και να λαμβάνει σήματα για εντοπισμό.
8. Να εκπέμπει και να λαμβάνει πληροφορίες Ναυτικής Ασφάλειας.
9.Να διαχειρίζεται γενικές ραδιοεπικοινωνίες.

29. Ερώτηση :

Αναφέρατε τον εξοπλισμό που πρέπει να έχει το πλοίο ώστε να μπορεί να εκπέμπει και να λαμβάνει σήματα εντοπισμού για την έρευνα και τη διάσωση.

Απάντηση :

- RADAR (των 9 GHZ).
- SART (ανακλαστήρας radar).
- EBIRB (δορυφορικός ραδιοφάρος).
- AIS/SART (εναλλακτικα με το SART, από την $1^{η}$ Ιανουαριου 2010 και μετα)

30. Ερώτηση :

Αναφέρατε τουλάχιστον 5 κατηγορίες μηνυμάτων MSI.

Απάντηση :

1) Βλάβες σε φάρους σημαντήρες.
2) Επικίνδυνα ναυάγια.
3) Περιστατικά ρυμούλκησης σε περιοχές αυξημένης κίνησης
4)Πρόσφατα εντοπισμένα αβαθή, βράχοι κτλ.
5) Νέες κατασκευές μέσα ή κοντά σε λωρίδες ναυσιπλοΐας.
6) Πόντιση καλωδίων, σωλήνων κτλ.(υποθαλάσσιες δραστηριότητες).
7) Πολεμικές ασκήσεις.

31. Ερώτηση :

Αναφέρατε ολες τις περιπτωσεις μεθοδων, με τις οποιες παρεχονται οι πληροφοριες Ναυτικης Ασφαλειας (MSI) προς τα πλοία.

Απάντηση :

- NAVTEX (Επιγειο συστημα για MSI μικρής εμβέλειας).
- EGC - SAFETY NET (μέσω δορυφόρων INMARSAT για MSI μικρης και μεγάλης εμβέλειας.
- Σύστημα HF/NBDP για MSI, (επίγειο σύστημα με χρήση τηλετυπίας, εναλλακτικό του EGC - SAFETY NET).

32. Ερώτηση :

Υπολογίσατε το μήκος κύματος της συχνότητας των 3 MHz

Απάντηση :

λ= c/f=3000000000m/sec / 3000000 = 100m/c

33. Ερώτηση :

Από πλοιο με εγκατασταση INMARSAT - C έχει γίνει εσφαλμενη κλήση Συναγερμου κινδύνου (false distress alert), από λάθος ενεργοποίηση του αντίστοιχου button.

α) Αναφέρατε ποιά στοιχεία (πληροφορίες) έχουν σταλεί στην αρχικη τετοια κληση Συναγερμου κινδύνου.

β) Αναφέρατε ενέργειες που πρέπει να γίνουν (από το εκπεμπον αυτή την εσφαλμενη κληση πλοιο), για την ακύρωση του ψευδούς Συναγερμού (μήνυμα ακύρωσης).

Απάντηση :

α) Στην κληση Συναγερμου κινδυνου, που εσφαλμενα εστάλει μέσω της συσκευής INMASAT – C του πλοιου, περιλαμβάνονται τα εξής στοιχεία:

1. Distress alert (priority)
2. ID του πλοίου(ταυτότητα)
3. Στίγμα/Ωρα/Πορεία/ (πληροφορίες στίγματος απο GPS)
4. Undesignated εητε Unspesified (απροσδιοριστη φύση κινδύνου)

β) Οι ενέργειες για την ακύρωση του ψευδούς συναγερμού, είναι οι ακόλουθες :

β1) - Μέ την χρήση INMARSAT -C και χρησιμοποιωντας τον ίδιο LES, συντάσομε και αποστέλλομε προς το αρμόδιο ΚΣΕΔ (RCC), μήνυμα ακύρωσης με προτεραιότητα Κινδύνου.

π.χ :

FROM**:** M/V HELLAS/SVCF
TO**:** RCC PIRAEUS VIA THERMOPYLAE LES
DATE**:** 21st DECEMBER 2011 TIME**:** 10 00 UTC
WE HAVE SENT OUT A FALSE DISTRESS ALERT VIA INMARSAT SES.
PLEASE CANCEL SAME WE CONFIRM THAT OUR SHIP IS SAFE.
MASTER

β2) - Ακολουθούν εγγραφές στα ημερολόγιο GMDSS, τοσο για τον ψευδή Συναγερμο όσο και για την ακύρωσή του.

34. <u>Ερώτηση :</u>

Αναφέρατε τον ραδιοεξοπλισμό των σωστικών μέσων.

<u>Απάντηση :</u>

- Φορητός αμφίδρομος πομποδέκτης επιτόπιων επικοινωνιών VHF
- Ραδιοφάροι EPIRB
- SART

35. <u>Ερώτηση :</u>

Αναφέρατε τις βασικές στροφες του πλοιου για την περισυλλογη Ανθρωπου από την θαλασσα

<u>Απάντηση :</u>

- Στροφη ANDERSON
- Στροφη WILLIAMSON
- Στροφη SCHARNOW

<u>36. Ερώτηση :</u>

Γιατί οι συχνότητες ακρόασης Αυτοματοποιημένων κλήσεων Συναγερμού Κινδύνου
καθώς και αντίστοιχης Ανταπόκρισης κινδύνου των πλοίων με DSC στα HF, έχουν
εκχωρηθεί από τις ζώνες των 4, 6, 8, 12 και 16 MHz, και όχι σε ζώνες υψηλότερες

(όπως 18, 22, 25 MHz κ.ο.κ.).

Απάντηση :

.

Επειδή **:**

(α) - Στις ζώνες πάνω από τους 16 MHz, οι εμβέλειες των μεγάλων αποστάσεων που μεταδίδονται τα σήματα των πλοίων και των παράκτιων, δεν ευνοούν την
αποτελεσματικότητα των διαδικασιών Επικοινωνιών Κινδύνου και Έρευνας και Διάσωσης

(β) - Επισης λόγω των μεγάλων αποστάσεων ο βαθμός αποτελεσματικής ακουστικότητας και διάδοσης του σήματος διακυμαίνεται ανάλογα επειδη το σήμα αποσβένει και εξασθενεί, και ετσι βαθμιαία με την κλιμάκωση των ζωνών, ο χρόνος καλής ακουστικότητας περιορίζεται.

(Δηλαδη η χρονικη διάρκεια καλής επαφής και το ύψος των ζωνών και συχνοτήτων, είναι αντιστρόφως ανάλογα).

(γ) - Μεσολαβει η επιδραση στην ακουστικοτητα του σηματος, που ασκειται από την μεγαλη διαφορετικοτητα των συνθηκων φωτος (ημερα – νυκτα).

(δ) - Από άποψη χρόνου, με το σύνολο των ζωνών αυτών που ισχύουν (4, 6, 8, 12, 16), καλύπτεται όλο το 24ωρο για την μεταδοτικότητα των Ραδιοηλεκτρομαγνητικων κυμάτων.

(ε) - Επίσης γι' αυτους τους λόγους (α,β,γ,δ), στον σχεδιασμό των υποδομών (Σταθμών/ Ξηράς) του DSC, έχουν ληφθεί υπ' όψην όλοι αυτοί οι επιμέρους ιδιαίτεροι παράγοντες και προϋποθέσεις αποτελεσματικότητας του DSC, σε τέτοιες εκπομπές κινδύνου στα HF

37. Ερώτηση :

Για πλοίο που εκτελεί πλόες στην περιοχή Α4, αναφέρατε τις περιοχές συχνοτήτων στις οποίες μπορεί να εκπέμψει Αυτοματοποιημένη κλήση Συναγερμού κινδύνου.

Απάντηση :

α) στα VHF
β) στα MF
και
γ) στα HF

38. Ερωτηση :

(α) - Σε ποια ξεχωριστα δικτυα διακρινεται το συστημα EGC του INMARSAT (συστημα βελτιωμενων ομαδικων κλησεων) προς τα πλοια.
και
(β) - Τι φυσης πληροφοριες παρεχει προς τα πλοια, κάθε δικτυο από αυτά.

Απαντηση :

(α) - Στο δικτυο SAFETY- NET και στο δικτυο FLEET-NET.

(β) - Το SAFETY-NET παρεχει ενημερωση MSI, ενώ το δικτυο FLEET-NET παρεχει ενημερωση εμπορικης φυσης.

39. Ερωτηση :

Πλοίο με εγκατασταση DSC, προτιθεται να διεξαγει εκπομπη Αυτοματοποιημενης (Ψηφιακης) κλησης Ρουτινας προς παραπλεον σε μικρη αποσταση πλοιο.
Μεσω ποιων συσκευων του θα γνωστοποιηθουν στο εκπεμπον πλοιο, τα χαρακτηριστικα και διακριτικα κλησεως του παραπλεοντος αλλου πλοιου.

Απαντηση :

Μεσω **:**

- AIS
- RADAR/ARPA
- VHF

40. Ερωτηση :

Ποια είναι η βασικη διαδικασια για την χρησιμοποιηση από πλοιο με εγκατασταση INMARSAT, των παρεχομενων προς τα πλοια από τον INMARSAT Υπηρεσιων ‘‘TWO DIGIT ACCES CODE ΄΄.

Απαντηση :

(1) Κληση του LES (που παρεχει την επιθυμητη απο το πλοιο Υπηρεσια).
(2) Πληκτρολογηση από το πλοιο του διψηφιου κωδικου κλησης της αιτουμενης
Υπηρεσιας.

41. Ερωτηση :

Ποια είναι η λειτουργικη χρησιμοτητα της Μοναδας Τοπικου χρηστη (LUT) στο συστημα COSPAS – SARSAT.

Απαντηση :

Η αποκωδικοποιηση των λαμβανομενων (μεσω δορυφορου COSPAS - SARSAT) από ο EPIRB, στοιχειων εντοπισμου του κινδυνευοντος πλοιου, και η μεταβιβαση των αποκωδικοποιημενων στοιχειων, προς το αρμοδιο Κεντρο Συντονισμου Ερευνας και Διασωσης (RCC).

42. Ερωτηση :

Κινδυνευον πλοιο που απεχει 25 ν.μ. από τις ακτες και που εκτελει πλοες σε περιοχες Α1 και Α2 του GMDSS, διεξαγει στα MF αποκλειστικα (λογω ιδιαζουσων συνθηκων), την Αυτοματοποιημενη εκπομπη Συναγερμου κινδυνου και ακολουθως την κληση και Μυνημα κινδυνου.
Να εξηγησετε γιατι παραπλεον πλοιο σε αποσταση 15 ν.μ., που εκτελει πλοες της περιοχης Α1, αδυνατει να λαβει το σημα κινδυνου του Κινδυνευοντος.

Απαντηση :

Επειδη το Κινδυνευον πλοιο, χρησιμοποιει τις συχνοτητες κινδυνου στα MF, ενώ το παραπλεον πλοιο της περιοχης Α1 ακροαται στις συχνοτητες Συναγερμου κινδυνου στα VHF.

43. Ερωτηση :

Γιατι συμφωνα με τους ισχυοντες Κανονισμους, για τις συχνοτητες Αυτοματης ακροασης των κλησεων Συναγερμων κινδυνου στα HF του DSC,
τιθεται σε λειτουργια σαν υποχρεωτικη η ζωνη των 8 MHz, και κατ' επιλογην του πλοιαρχου οι οποιες καταλληλες εκαστοτε άλλες ζωνες.

Απαντηση :

Επειδη η ζωνη των 8 MHz, προσφερεται σαν η ζωνη που περισσοτερο προσεγγιζει τις διαφορετικοτητες **:**
α) και από την αποψη των επιδρασεων των συνθηκων φωτος (ημερας - νυκτας) στην διαδοση των ραδιοκυματων.
β) και από την αποψη της εμβελειας αποστασης για την μεταδοτικοτητα του σηματος των τηλεπικοινωνιων κινδυνου.

44. Ερωτηση :

Αναφερατε ολες τις δυνατες περιπτωσεις ενεργοποιησης των EPIRBS, στις συνθηκες κινδυνευοντος πλοιου.

Απαντηση :

α) - Χειροκινητη ενεργοποιηση, με το EPIRB να εκπεμπει από το πλοιο ειτε από τα σωστικα μεσα.
β) - Ρηψη του EPIRB στη θαλασσα και αυτοματη ενεργοποιηση του.
γ) - Αυτοματη απελευθερωση του EPIRB μεσω του υδροστατικου μηχανισμου κατά την βυθιση του πλοιου, και αυτοματη ενεργοποιηση του.

45. Ερωτηση :

Ποιος είναι ο βασικος σκοπος του καθορισμου των Κωδικων κλησης των Ωκεανικων περιοχων, στο συστημα INMARSAT.

Απαντηση :

Οι κωδικοι κλησης των ωκεανικων περιοχων, επεχουν στο INMARSAT την αντιστοιχη χρησιμοτητα που εχουν οι κωδικοι κλησεων της κάθε χωρας.
Ετσι επιτυγχανεται η απαραιτητη επιλογη της κάθε Ωκεανικης περιοχης, που πλεει πλοιο με εγκατασταση INMARSAT, όταν είναι καλουμενο **:**
α) - ειτε από σταθμο η συνδρομητη Ξηρας
β) - ειτε από άλλο πλοιο με SES INMARSAT

46. Ερωτηση :

Κινδυνευον πλοιο με εγκατασταση INMARSAT και βλαβη στις υπολοιπες επικοινωνιες του (πλην INMARSAT), αδυνατει να ενημερωσει τα παραπλεοντα πλοια.
Αναφερατε τις δυνατες περιπτωσεις κλησεων που μπορει να διεξαγει, για να αιτησει παροχη αρωγης.

Απαντηση :

α) - κληση προς συγκεκριμμενο Επιγειο Παρακτιο Σταθμο (LES)
β) - κληση προς συγκεκριμμενο αρμοδιο Κεντρο Συντονισμου Ερευνας και Διασωσης (RCC) (μεσω LES)

47. Ερωτηση :

(α) - Ποια ειναι η δυνατη μεγιστη εμβελεια (σε αποσταση), που πρεπει να μπορουν να καλυψουν οι εγκαταστασεις επικοινωνιων πλοιου, που πλεει στην περιοχη Α4.

Απαντηση :

(α) - Η αποσταση εμβελειας των βραχεων (HF)

48. Ερωτηση :

Κινδυνευον πλοιο που πλεει σε απομακρυσμενη από τις ακτες θαλασσια περιοχη, δεν δυναται λογω βλαβων να χρησιμοποιησει για Επικοινωνιες για παροχη βοηθειας, παρα μονον συχνοτητες των ανω των 18 MHz ζωνων, από εκεινες που εκχωρουνται για Επικοινωνιες Ρουτινας.
Να απαντηθει :
(α) - εάν παρεχεται λειτουργικα τετοια δυνατοτητα για το κινδυνευον πλοιο.

(β) - εάν οι ισχυοντες Κανονισμοι επιτρεπουν τετοιας περιπτωσης Επικοινωνια.

(γ) - ποια είναι η ευνοικοτερη χρονικη (εντος του 24ωρου) περιοδος, για τετοιας χρησης κλησεις.

Απαντηση :

(α) – Ναι, παρεχεται τετοια δυνατοτητα με κληση προς τους Παρακτιους σταθμους, που ακροωνται στους διαυλους για την Δημοσια ανταποκριση (ρουτινας).
(β) - Ναι, επιτρεπεται και προβλεπεται από τους ισχυοντες Κανονισμους, επειδη στο κινδυνευον πλοιο επιτρεπεται να χρησιμοποιησει κάθε μεσον επικοινωνιας που διαθετει.
(γ) - Η ευνοικοτερη χρονικη περιοδος του 24ωρου, είναι οι ωρες εκεινες, που οι διαφορετικες συνθηκες φωτος (ημερα - νυκτα), προσεγγιζουν κατά το μεγιστο (περι τις ωρες ανατολης του ηλιου), οποτε εχομε και μεγιστο της μεταδοτικοτητας των Ραδιοσηματων.

57] ΠΗΓΕΣ

1. Π.Δ. Αριθ. 160 ΦΕΚ Α- 141/2.7.97 **"Κύρωση Τροποποιήσεων έτους 1995 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην θάλασσα 1974"**
2. IMO: **"SOLAS CONSOLIDATED EDITION 2001"**
3. LLOYD'S REGISTER: **"FUTURE IMO LEGISLATION 2002. ENTERING INTO FORCE BETWEEN JANUARY 2002 AND 2010 AND OTHER LEGISLATION UNDER CONSIDERATION AT 28 FEBRUARY 2002"**
4. BRITISH ADMIRALTY: **"LIST OF RADIO SIGNALS VOLUMES I-VIII EDITION 2008-2009"**
5. MALCOLM MACLACHLAN (MARINE MASTER, LECTURER IN BUSINESS AND LAW, IN GLASGOW COLLEGE OF NAUTICAL STUDIES): **"THE SHIPMASTER'S BUSINESS COMPANION"**
6. DET NORSKE VERITAS: **"NEW IMO REQUIREMENTS PRESENT AND FUTURE AMENDMENTS 11TH EDITION JANUARY 2005"**
7. IMO: **"REVISED LIST OF CERTIFICATE AND DOCUMENTS REQUIRED TO BE CARRIED ON BOARD SHIPS"**
8. IMO: **"INTERNATIONAL CODE OF SIGNALS"**
9. IMO: **"INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA"**

10. IMO: **“ISM CODE MANAGEMENT CODE”**

11. IMO: **“SEARCH AND RESCUE MANUAL (IAMSAR) III AND AMENDMENTS”**

12. “ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ, ΕΚΔΟΣΗ Β΄ 2008” (ΤΟΥ ΙΔΙΟΥ)

13. “ΠΡΟΣΩΠΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ ΣΕ:

α) **ΑΕΝ**/ΕΙΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

β) **ΑΕΝ**/ΣΧΟΛΕΙΑ:

β1) ARPA

β2) RADAR/ΥΠΟΤΥΠΩΣΗΣ,
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ,
ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

γ) **ΥΕΝ**/ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΧΟΛΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

δ) **ΚΕΣΕΝ**:

- ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

14. “ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ, 2008” (ΤΟΥ ΙΔΙΟΥ)

15. “ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΝΑΥΛΟΥ, 2008” (ΤΟΥ ΙΔΙΟΥ)

16. ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΓΚΥΚΛΙΟΥΣ ΤΟΥ ΥΕΝ, ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΔΙΔΑΚΤΕΑ ΥΛΗ ΓΙΑ ΤΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Ι ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΙΙ ΣΤΙΣ ΣΧΟΛΕΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΤΩΝ ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ.

17. ΣΤΑΧΥΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ, ΑΠΟ ΤΙΣ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ ΣΥΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΩΝ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ, ΟΠΩΣ :

INMARSAT (www.inmarsat.com), ITU (www.itu.int),

BA(www.ukho.gov.uk), IHO (www.iho.int),

IMO (www.imo.org), ICAO (www.icao.int),

WWNWS(www.iho.int/.../IRCC2-09-wwnws.pdf),

IALA (www.iala-aism.org), κ.λ.π.,

καθως και SOLAS, STCW, MARPOL, COLREGS, COMSAR, IAMSAR, κ.λ.π.

18. Φ.Ε.Κ. 1446 -- 3 ΟΚΤ 2006 :

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΟ ΤΗΣ STCW ΜΕ ΤΙΣ ΚΕΙΜΕΝΕΣ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ SOLAS - IMO ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΤΥΠΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΤΩΝ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ GMDSS ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.

19. ΚΕΣΕΝ PH - PE :

GMDSS – ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Πιστοποιητικο G O C) ΜΕΡΟΣ Α 2010

20. ΚΕΣΕΝ PH - PE :

GMDSS – ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Πιστοποιητικο G O C) ΜΕΡΟΣ Β 2010

21. ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ :

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Κ. ΤΑΜΠΑΚΑΚΗ και ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΛΥΜΠΕΡΗ:

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Ι 2008, και

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΙΙ 2009

22. ΠΑΝΤΕΛΗ ΡΗΓΑ:

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΤΟΜΟΣ Ι (ΕΚΔΟΣΗ Β) και ΤΟΜΟΣ ΙΙ (ΕΚΔΟΣΗ Β) 1977

23. ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ :

Α. ΚΑΡΑΤΖΗ και Γ. ΤΖΑΝΙΔΑΚΗ :

(ΑΔΣΕΝ-ΚΕΣΕΝ) ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

24. ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ :

Α. ΚΑΡΑΤΖΗ και Γ. ΤΖΑΝΙΔΑΚΗ :

(ΑΔΣΕΝ-ΚΕΣΕΝ) ΤΗΛΕΤΥΠΙΚΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

25. ΜΑΝΩΛΗ ΤΑΜΠΑΚΑΚΗ :

ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ 2001

26. ΜΑΝΩΛΗ ΤΑΜΠΑΚΑΚΗ :

ΠΡΟΤΥΠΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΛΕΞΙΛΟΓΙΟ - ΙΜΟ, ΕΚΔΟΣΗ 3^{Η} 1996

27. ΣΤΑΧΥΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΑΝΑΡΤΗΜΕΝΑ :

- ΔΙΔΑΣΚΟΜΕΝΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ

- ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΣΥΓΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΘΕΜΑΤΑ (ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΘΕΜΑΤΩΝ) ΠΤΥΧΙΑΚΩΝ, ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ, ΣΤΙΣ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ ΤΩΝ ΑΕΙ ΚΑΙ ΤΕΙ :

1) www.alfavita.gr/ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

2) www.teiath.gr/ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ (ΤΕΙ) ΑΘΗΝΑΣ

3) www.teicrete.gr/ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ (ΤΕΙ) ΚΡΗΤΗΣ

4) www.teithe.gr/ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ (ΤΕΙ) ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

5) artemis.cslab.ntua.gr/ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΤΗΛΕΜΕΤΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

58] ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΙΔΙΟΥ

1. **ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ 2007**
   (ISBN 978-960-93116-9)
2. **ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ 2007**
   Β΄ ΕΚΔΟΣΗ
   (ISBN 978-960-930120-6)
3. **ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΗΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ 2007**
   (ISBN 978-960-92576-0-2)
4. **ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΑΝΑΓΚΗΣ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ 2007**
   (ISBN 978-960-92576-2-6)
5. **ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΑΝΑΓΚΗΣ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ 2007**
   Β΄ ΕΚΔΟΣΗ
   (ISBN 978-960-92576-4-0)
6. **ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ 2007**
   (ISBN 978-960-92576-6-4)
7. **ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ 2008**
   Β΄ ΕΚΔΟΣΗ
   (ISBN 978-960-92576-9-5)
8. **ΧΕΙΡΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ 2008**

(ISBN 978-960-92654-0-9)

9. ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΤΑΞΙΔΙΟΥ -- ΝΑΥΛΟΥ 2008

(ISBN 978-960-92654-1-6)

10. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ 2009

Γ΄ ΕΚΔΟΣΗ

(ISBN 978-960-92654-3-0)

11. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ 2009

(ISBN 978-960-92654-4-7)

12. ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΤΑΞΙΔΙΟΥ – ΝΑΥΛΟΥ 2009

Β΄ ΕΚΔΟΣΗ

(ISBN 978-960-92654-2-3)

13. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΡΟΥΤΙΝΑΣ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ 2010

(ISBN 978-960-92654-5-4)

14. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΜΕΣΑ ΠΛΟΙΩΝ 2010

(ISBN 978-960-92654-6-1)

15. ΘΕΜΑΤΑ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ 2010

(ISBN 978-960-92654-7-8)

16. ΘΕΜΑΤΑ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ 2010

Β΄ ΕΚΔΟΣΗ

(ISBN 978-960-92654-8-5)

17. ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΡΟΥΤΙΝΑΣ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΟΡΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥΣ 2010

(ISBN 978-960-92654-9-2)

18. ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ 2011

(ISBN 978-960-92905-1-7)

19. ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 2011

(ISBN 978-960-92905-2-4)

20. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ

(ISBN 978-960-92905-5-5)

21. ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 2011

Β΄ ΕΚΔΟΣΗ

(ISBN 978-960-92905-3-1)

22. ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΩΝ Α.Ε.Ν. 2011

Γ΄ ΕΚΔΟΣΗ

(ISBN 978-960-92905-4-8)

23. ΘΕΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ – ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ GMDSS

(ISBN 978-960-92905-6-2)

24. ΘΕΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ – ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ GMDSS

Β΄ ΕΚΔΟΣΗ

(ISBN 978-960-92905-7-9)