



ΑΝΩΤΕΡΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΟΛΕΣ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

IMO

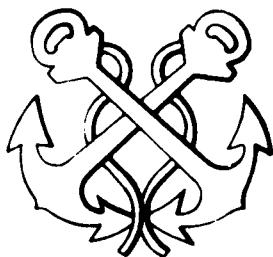
Abbreviated Version of the Seaspeak Manual*

- * Sub-Committee on Safety of Navigation (NAV 30 INF.
2). All paragraph nos. refer to the Seaspeak Reference
Manual of -Essential English for International Use-.
Pergamon Press.

Επιμέλεια - Μεταφράση
Μανούλης Ταμπακάκης

Επιτελης ΔΕΚΝ (Διευθυνον Εκπαιδευοντος Ναυτικον)

ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ



**ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ
Α.Δ.Σ.Ε.Ν.
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**



Το Ίδρυμα Ευγενίδου, μετά τα υπ' αρ. 2117.2/1/91 της 2.7.91, 2117.1/4/91 της 1.10.91 και 2117.1/5/91 της 22.10.91 έγγραφα του ΥΕΝ και προκειμένου να βοηθήσει τους σπουδαστές των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού στη μελέτη των μαθημάτων τους, απεφάσισε κατ' εξαίρεση να προβεί στην προσωρινή εκτύπωση των εγγράφων *IMO Abbreviated Version of the Seaspeak Manual*, δύος αυτός παραδόθηκε από τον κ. Μανώλη Ταμπακάκη, Επιτελή ΔΕΚΝ, που έκανε και την Επιμέλεια - Μετάφραση.

Είναι προφανές ότι, εφόσον δεν έχει πρηθεί η πάγια διαδικασία συγγραφής, ελέγχου και εκδόσεως του βιβλίου, η οποία ακολουθείται απαρεγκλίτως από την Επιτροπή Εκδόσεων του Ίδρυματος Ευγενίδου, τόσο η έκταση της ύλης του βιβλίου, όσο το περιεχόμενο και η στάθμη του, δεν εκφράζουν τις απόψεις της επιτροπής, αλλά μόνον του συγγραφέα.



I ΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

**IMO
Abbreviated Version of the
Seaspeak Manual***

* Sub-Committee on Safety of Navigation (NAV 30/INF. 2).
All paragraph nos. refer to the Seaspeak Reference Manual of
«Essential English for International Use». Pergamon Press.

**Επιμέλεια - Μετάφραση
Μανώλης Ταμπακάκης
Επιτελής ΔΕΚΝ (Διεύθυνση Εκπαίδευσεως Ναυτικών)**

**ΑΘΗΝΑ
1992**





S E C T I O N 1

V H F C O N V E N T I O N S

1.1 U S I N G V H F R A D I O

1.1.1 G e n e r a l p r i n c i p l e s

- .1 D o n o t m a k e u n n e c e s s a r y t r a n s m i s s i o n s .
- .2 A l w a y s f o l l o w t h e r e c o m m e n d e d V H F p r o c e d u r e s .
- .3 S p e a k s l o w e r t h a n i n n o r m a l c o n v e r s a t i o n .
- .4 S p e a k m o r e s l o w l y i f t h e a d d r e s s e e i s w r i t i n g d o w n y o u r m e s -
s a g e .
- .5 M a i n t a i n a c o n s t a n t v o i c e l e v e l .
- .6 P r o n o u n c e e a c h w o r d c l e a r l y .
- .7 A l w a y s f o l l o w V H F m e s s a g e r e c o m m e n d a t i o n s , p a r t i c u l a r l y t h e
u s e o f M e s s a g e M a r k e r s (s e e S e c t i o n 4) .
- .8 A l w a y s b e c o n c i s e a n d u n a m b i g u o u s .
- .9 U s e f i x e d f o r m a t s , e . g . M A R E P , B A R E P , e t c . w h e r e a p p l i c a b l e .
(S e e S e c t i o n 5)

1.1.2 B e f o r e t r a n s m i t t i n g

1. M a k e s u r e t h a t y o u r c a l l i s r e a l l y n e c e s s a r y .
2. P l a n w h a t y o u w a n t t o s a y b e f o r e s t a r t i n g . W r i t e i t d o w n
i f n e c e s s a r y .
3. C h e c k t h a t t h e V H F s e t i s s w i t c h e d t o t h e c o r r e c t V H F
c h a n n e l .
4. L i s t e n t o f i n d o u t i f t h e V H F c h a n n e l y o u i n t e n d t o m a k e
t h e c a l l o n i s a l r e a d y i n u s e .
5. B e f o r e m a k i n g t h e I n i t i a l C a l l l i s t e n t o f i n d o u t i f t h e
V H F c h a n n e l y o u i n t e n d t o s e l e c t a s t h e w o r k i n g V H F c h a n -
n e l i s a l r e a d y i n u s e .
6. D o n o t i n t e r r u p t a n o t h e r s t a t i o n ' s t r a n s m i s s i o n s .

1.1.3 When transmitting

1. Check that the transmit switch is on before starting to speak.
2. Keep the microphone about 3 cm from your mouth when speaking.
3. Do not release the transmit switch until you have finished speaking.
4. Use simplex working, i.e. do not hold the transmit switch down when listening.
5. Only use duplex for making link calls through Coast Radio Stations.
6. Always use the low power setting unless it is necessary to use the high power setting due to distance, interference etc.

1.2 USE OF VHF CHANNELS

1.2.1 Use of VHF channel 16

- .1 If a station's working VHF channel is known it must be used for calling in preference to VHF channel 16.
- .2 VHF channel 16 is only to be used for calling in cases of:
 - (a) distress, safety and urgency;
 - (b) where the other station's working VHF channel is not known;
 - (c) where the other station's working VHF channel is known but is engaged.
- .3 Calls on VHF channel 16 may be made up to three times at intervals of two minutes. If no reply is received after the third call the interval between calls is to be extended to three minutes. Calling is not to be continued after it becomes obvious that no reply is going to be received.

- .4 VHF channel 16 is not to be used for communications other than those connected with distress, safety and urgency situations, except that an exchange less than one minute in length concerning the safety of navigation may be made on VHF channel 16, if it is important that all ships within range hear it. All other communications must be conducted on a VHF working channel.
- .5 A listening watch must be kept on VHF channel 16 at all times while the bridge is manned, except when the local regulations require a watch to be kept on another VHF channel and dual watch facilities are not available.
- 1.2.2 Table showing ITU approved usage of VHF channels (see ITU Rules Appendix 18)

1.3 IDENTIFICATION OF STATIONS

- 1.3.1 .1 ITU regulations state that a station must always identify itself each time it makes a transmission.
- .4 If the name or call-sign of a ship is not known it should be addressed by the phrase Calling ship followed by one or more of the following:
- (a) ship-type and special features;
 - (b) position;
 - (c) course and speed

These elements should be spoken in that order.

If position is used it must be given by one of the methods described in Section 1.8.

e.g.

Calling ship, position: bearing: two - seven - zero degrees true, distance: six miles from West Cape.

N.B. Never use relative directions from your own ship.

1.4 TRANSMISSION OF LETTERS

1.4.1 The phonetic alphabet must be used when giving call - signs, when spelling a word or when speaking individual letters.

letter	Word	Pronunciation Guide
A	Alpha	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	<u>GOLF</u>
H	Hotel	<u>HOH</u> TELL
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	<u>MIKE</u>
N	November	<u>NO</u> <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	<u>PAH</u> PAH
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	<u>SEE</u> AIR RAH
T	Tango	<u>TANG</u> Go
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM
V	Victor	<u>VIC</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	Xray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

The underlined syllables are to be emphasised when pronouncing the words.

1.5 TRANSMISSION OF NUMBERS

- .1 Numbers are pronounced as in normal English except for a few numbers which have modified pronunciation to ensure that they are more clearly received (see table below).
- .2 The decimal point is expressed by the word decimal (pronounced day-see - mal).

.3 Each digit must be given separately.

.4 If the number is a whole thousand, e.g. 25,000, the number of thousands is given by separate digits followed by the word thousand. If it is not a whole thousand, e.g. 25,256 it is given by separate digits without using the word thousand.

Figure	Spelling of number	Pronunciation guide
0	zero	<u>ZERO</u>
1	one	<u>WUN</u>
2	two	<u>TOO</u>
3	three	<u>TREE</u>
4	four	<u>OWER</u>
5	five	<u>FIFE</u>
6	six	<u>SIX</u>
7	seven	<u>SEVEN</u>
8	eight	<u>AIT</u>
9	nine	<u>NINER</u>
1000	thousand	<u>TOUSAND</u>

5 Examples

Figures	Spelling of number	Pronunciation guide
2	two	<u>TOO</u>
15	one-five	<u>WUN-FIFE</u>
34	three-four	<u>TREE-FOWER</u>
217	two -one - seven	<u>TOO-WUN-SEVEN</u>
25.000	two-five-thousand	<u>TOO-FIFE-TOUSAND</u>
25.256	two-five-two-five-six	<u>TOO-FIFE-TOO-FIFE-SIX</u>
250,000	two-five-zero-thousand	<u>TOO-FIFE-ZERO-TOUSAND</u>
36.04	three-six decimal zero-four	<u>TREE-SIX DAYSEEMAL ZERO-OWER</u>

1.6.1 Transmission of measurements and quantities

.1 Measurements must always be given in the following order:

(i) What is being measured (length, draught, speed, etc.;

- (iii) the numbers (e.g. two-five-zero, etc.);
 - (iii) the units of measurement (metres, knots, tonnes, etc.);
e.g. length: two-five-zero metres
- .2 A quantity of items (e.g. cylinders, brushes) must be expressed by the word quantity followed by the number and the name of the item.
- e.g. 24 cylinders would be spoken as :
quantity : two-four cylinders
- .3 A change in measurement or quantity is to be expressed by giving the final measurement or quantity required. This is to be indicated by the use of the word new before the final value required.
- e.g. reduce speed, new speed : one-zero knots
- .4 If the measurement or quantity can be expressed by more than one method e.g. for draught : salt water draught, fresh water draught, draught forward, draught aft, maximum draught, loaded draught, then the method being used must be stated:
- e.g.
My salt water draught is : two-five metres
My draught forward is : two-five metres

1.7 TIME

1.7.1. General Rules

- .1 Time is given in the same way as other measurements. The word time or a phrase containing the word time (e.g. ETA, ETD) will precede the numbers used.
 - .2 The unit to be used is either GMT or UTC, or local.
 - .3 At sea, prior to entry to a port, harbour or other terminal facility, time will be given in GMT or UTC.
 - .4 Inside a port, harbour or other terminal facility time will be given in local time.
- e.g. A time 1500 GMT or UTC is to be spoken as:
[time : one-five-zero-zero GMT or UTC]

1.7.2 Periods of time

- .1 Periods of time are to be given in the same way as other measurements. The word period will precede the number used.
- .2 The units to be used are hours and minutes.
- e.g. A delay of thirty minutes is to be spoken as:
 [delay is period : three-zero minutes]

1.7.3 Time Zones

Time zones are to be indicated using the following convention. The sign to be applied to a time zone is that which would be required to convert it to GMT or UTC i.e. easterly zones are - (minus) GMT or UTC, and westerly zones are + (plus) GMT or UTC.

e.g. A time zone of 2 1/2 hours East of Greenwich is to be given as follows :
 [zone minus : two hours three-zero minutes].

1.7.4 Dates

- .1 The prefixes for giving dates are day, month, year, in that order.
- .2 The day of the week (Monday etc.) is not to be used.
- e.g. Sunday 1 November 1992
 [day : zero-one ; month : one-one ;
 year : one-nine-nine-two]

1.8 POSITION

1.8.1 Methods of giving a position.

- .1 Position can be given in five ways :
- (a) latitude and longitude;
 - (b) bearing and distance;
 - (c) reference to a navigation mark;
 - (d) by reporting points;
 - (e) electronic position-fixing references.

S E C T I O N 2

V H F P R O C E D U R E S

2.1 THE DIFFERENT TYPES OF PROCEDURE

Three types of procedure are to be distinguished :

- (i) exchange procedure;
- (ii) broadcast procedure;
- (iii) distress and safety communications.

2.1.1 Exchange procedure

This applies when two or more stations achieve communication with each other.

2.1.2 Broadcast procedure

This applies when :

- .1 A station transmits without expecting a response from any other station.
- .2 A station transmits without knowing if a response from another station will be received or not.

2.1.3 Distress and Safety communications

See Section 3.1

2.2 GENERAL PROCEDURE RULES

2.2.1 Order of priority of communications

- (a) Distress calls, distress messages and distress communications. These will all be preceded by the word Mayday.
- (b) Communications preceded by the urgency signal, Pan-Pan.
- (c) Communications preceded by the safety signal, Securite.
- (d) Communications related to radio direction finding.
- (e) Communications relating to search and rescue.

- (f) Communications relating to the navigation, movements and needs of ships and aircraft, including official meteorological messages.
- (g) ETAT PRIORITY NATIONS communications (United Nations priority messages).
- (h) ETAT PRIORITY communications (national government priority messages).
- (i) Service communications (messages concerning the conduct of radio communications).
- (j) Communications which do not fall into any of the above categories.

N.B. Stations must stop using any VHF channel which is needed for communications of a higher priority.

2.2.2 The Controlling Station (CS)

- .1 The CS is responsible for making and maintaining contact.
- .2 The CS is either :
 - (a) The station that makes the initial call, or
 - (b) A Coast or Shore Radio Station as soon as it becomes involved in an exchange or broadcast.
- .3 What the CS does. The function of the CS is to:
 - (a) nominate the working VHF channel;
 - (b) conduct the change-over to the working VHF channel;
 - (c) re-establish contact on the working VHF channel;
 - (d) re-establish contact if it should be lost at any time;
 - (e) terminate the exchange or broadcast.
- .4 See Sections 2.3, 2.4

2.2.3 Interruptions: to avoid interrupting and to deal with interruptions.

- .1 Sections 1.1.2.4 and .5 require that you listen to find out if a VHF channel is already in use before you transmit on it.
- .2 If the VHF channel you select is already being used for a communication of higher priority you must :
 - (a) wait until the other communication is finished, or
 - (b) use another VHF channel.

.3 If it is necessary to interrupt a communication you must wait until a break between transmissions, then make the following transmission :

Interruption.

Address of at least one of the stations you are interrupting.

This is.

Identification of own station.

Word or phrase indicating purpose of own communication,
e.g. **Pan-Pan** or **Weather forecast**.

Stop transmitting.

(x) minutes

Over.

.5 If any station's communications are unnecessarily interrupted by transmissions from another station, the following transmission may be made :

Interruption.

Address of the station(s) making the interruption.

This is.

Identification of own station.

Stop transmitting.

(x) minutes

Out.

.6 Because of the capture effect, any station may deal with interruptions to the communications in which they are involved.

2.2.4 Radio reception

.2 The Readability Code

one	- unusable
two	- poor
three	- fair
four	- good
five	- excellent

.3 The readability code is to be used by speaking the appropriate number.

e.g. [I read one or I read five]

.4 A request for a readability report may be made at any stage of the exchange. The phrase to be used is :

How do you read ?

2.2.5 Lost Contact Rule

- .1 If, without prior arrangement, nothing is heard for 20 seconds or more then both stations are to switch back to the calling VHF channel in use.
- .2 The Controlling Station must re-establish contact.
- .3 If the Controlling Station has difficulty in reestablishing contact on the calling VHF channel then VHF channel 16 is to be used.

2.3 EXCHANGE PROCEDURE

2.3.3 Outline diagram of a two-ship exchange

Station making the call (Controlling Station, CS)	Station responding to the call
Ship A	Ship B
.1 Initial Call	
Address and identify. state VHF channel on which the call is being made. Over.	
	.2 Respond to Call Address and identify. Over.
.3 Indicate working VHF channel Address and identify. Indicate working VHF channel. Over.	
	.4 Agree/disagree working VHF channel Address and identify. Agree working VHF channel or disagree working VHF channel, or ask which working VHF channel. Over.
.5 Switch-Over (to working VHF channel) Rules Both stations listen on calling VHF channel. Both stations switch to working VHF channel. Both stations listen on working VHF channel.	

Ensure that the chosen working VHF channel is free before proceeding with the exchange.

.6 **Message**

Address and identify.
Message.
Over.

.7 **Respond to Message**

Address and identify.
Respond to message.
Over.

.8 **End Transmission**

Address and identify.
Respond to previous
transmission.
Thank you. (optional)
Out.

.9 Both stations listen for a period before switching back to the appropriate watchkeeping VHF channel.

See Section 2.4

2.4.10 Example of Exchange Procedure

Call made on a calling VHF channel (VHF 16 in this case).

Station making the call (Controlling Station)	- Station responding to the call
--	----------------------------------

.1 Black tanker, position:
fairway buoy;
black tanker, position :
fairway buoy.
This is Rattler, Golf
Xray Xray Xray: Rattler,
Golf Xray Xray Xray. On
VHF channel one-six.
Over.

.2 Rattler, Golf Xray Xray Xray.
This is Rose Maru, Juliett
Alfa Alfa Alfa, black
tanker, position :
fairway buoy.
Over.

.3 Rose Maru. This is Rattler.

Switch to VHF channel zero-six.
Over.

.4 Rattler. This is Rose Maru.
Agree VHF channel zero-six.
Over.

.5 Both stations listen on VHF channel 16.
Both stations switch their VHF sets to VHF channel 06.
Both stations listen on VHF channel 06.
For the purpose of this example VHF channel 06 is assumed to be free.

.6 Rose Maru. This is Rattler.

QUESTION : What is your ETA ?
Nothing more.
Over.

.7 Rattler. This is Rose Maru,
ANSWER : My ETA is one-five-four-zero GMT.
Nothing more.
Over.

.8 Rose Maru. This is Rattler.

Understood, ETA : one-five-four-zero GMT.
Thank you.
Out.

Both stations listen for a short period on VHF channel 06.
Both stations resume watchkeeping on VHF channel 16.

2.5 BROADCAST PROCEDURE

2.5.2 Outline diagram of a broadcast

Station making the broadcast
(Controlling Station, CS)

.1 Initial Call
Address and identify.
Indicate content of the
broadcast.
Advise VHF channel on
Which broadcast will be made.
Over.

Station listening

Is the broadcast for you?
Is it of interest to you?
If you did not receive the
VHF channel on which the
broadcast is to be made,
request the CS to repeat it
now by making an Ask VHF
Channel transmission
(Section 2.4.4.5)

2.6.5 Example of a broadcast

Station making the broadcast

Other stations

Step 1:
All ships in Malacca
straits;
all ships in Malacca
straits.
This is
China Star, November Alfa
Alfa Alfa;
China star, November Alfa
Alfa Alfa.
Weather report.
Switch to VHF channel one-
three.
Over.

Step 2:

China Star listens on the VHF channel
No station requests a repeat of the working VHF channel
China Star and all interested stations switch to VHF channel
13 China Star listens on VHF channel 13 for a short period.

For the purpose of this example VHF channel 13 is assumed to be free.

Step 3:

All ships in Malacca
Straits;
all ships in Malacca
Straits.
This is
China Star, November Alfa
Alfa Alfa;
China Star, November Alfa
Alfa Alfa.
Weather report for Malacca
Straits,
time : one-two-zero-zero GMT.
INFORMATION :wind: South,
force : eight,
sea: rough, weather: rain showers,
visibility: five miles,
pressure: nine-seven-two
falling.
Out.

Step 4:

China Star listens on VHF channel 13
No request for a repeat is received.
China Star switches her VHF set back to the appropriate
watchkeeping VHF channel.

SECTION 3

DISTRESS AND SAFETY PROCEDURES

3.1 GENERAL RULES

3.1.1 When to use distress, urgency and safety procedure

Type of procedure	Marker word	To be used when :
Distress	Mayday	a ship or aircraft is threatened by grave and immediate danger, and requests immediate assistance.
Urgency	Pan-Pan	the station sending it has a very urgent message to transmit concerning the safety of a ship, aircraft or other vehicle, or the safety of a person.
Safety	Securite (pronounced Say-cure-e-tay)	the station sending it has a message to transmit containing an important navigational or meteorological warning.

3.1.2 General instructions which must be applied when using any of the procedures in this section.

- .1 Before using any of the procedures in this section check carefully to make sure that you use the correct procedure and marker word.
- .2 The situations are given in order of radio priority. An initial distress message from a ship or aircraft in distress has absolute priority over all other radio situations.

- .3 The procedures are designed to ensure accurate communication and the rapid provision of assistance. Always observe them when communication in one of the above situations.
- .4 Where no standard phraseology exists, use SEASPEAK.
- .5 Never abuse these marker words, procedures or any automatic alarm systems. It is dangerous to do so, as it will lead to the necessity for any distress call to be checked for authenticity before action is taken to effect a rescue (possibly yours).
- .6 Before making any transmission under these procedure rules, consider carefully what you want to say. When making the transmission, ensure that you are transmitting on VHF channel 16 (when required to do so), that the VHF set is switched to maximum power, and that you do not speak too quickly.
- .7 You are reminded of the responsibility of the Master or person in charge.

3.2 DISTRESS - MAYDAY

3.2.1 Outline diagram of distress communications

Ship in Distress	Other stations
All transmissions on VHF channel 16	

.1 Initial Distress Message.

Mayday Mayday Mayday.
 Identify (3 times).
 Mayday.
 Ship's name + callsign.
 Position.
 What is wrong.
 What assistance is
 required.
 Over.

.2 Acknowledgement

Mayday

Name of station in distress
(Three times)

Callsign of station in
distress.

Identify.

Mayday received.

Over.

Note :

Do not reply to
Acknowledgement at this
stage. Allow time for
stations to acknowledge
unless your situation is
too desperate to spare
time for this.

Note :

Obtain up-to-date position,
speed and ETA at the
distressed ship's position.

.3 Assistance Information

Mayday.

Name of station in
distress.

Identify.

Own position.

Own speed.

Own ETA at position given
in Initial Distress
Message.

Over.

.4 Acknowledge Response

Mayday.

Address and identify.

Understood.

Repeat his position.

Repeat his speed.

Repeat his ETA.

Out.

Note:

If you do not hear any other stations acknowledge the Initial Distress Message make a Mayday-Relay transmission.

.5 Mayday-Relay Transmission

Mayday-relay, Mayday-relay,
 Mayday-relay.
 Identify.
 Mayday.
 Name of ship in distress
 and its callsign.
 Following received from
 Name of ship in distress.
 Time (time of receipt) GMT.
 Mayday.
 Name of ship in distress.
 Repeat of position,
 problem and assistance
 required elements of
 Initial Distress Message.
 Identify.
 Over.

Note:

The remainder of the distress communication is to be conducted in accordance with the rules in Section 1 and 2.

All transmissions in distress communication are to be prefaced by the word Mayday.

3.2.2 General rules applicable to distress communications

- .1 An Initial Distress Message is only to be transmitted with the authorisation of the Master or person responsible for the ship or aircraft.
- .2 One station will take control of the conduct of the distress communications and assume the duties of Controlling Station.

.3 The CS will either be:

- (a) the vessel in distress;
- (b) a shore or coast radio station;
- (c) the on-scene commander (OSC)*;
- (d) the co-ordinator surface search (CSS)*.

* N. B. Definitions of these terms will be found in the book "Satellite Communication Systems" by E. Tabakakis as well as in the "MESRSAR" manual of IMO.

.4 Once a station has become CS it must continue until:

- (a) the distress situation has been resolved;
- (b) a positive arrangement has been made with another station for it to assume the duties of CS.

.5 All stations have a legal obligation to acknowledge an Initial Distress Message, and to provide assistance where it is needed to save life. If it is not possible or necessary to go to the assistance of a vessel in distress, then entries detailing the circumstances must be made in the official log-books.

3.2.3 How to conduct distress communications

.1 Initial Distress Message

(a) Mayday Mayday Mayday

An Initial Distress Message is always prefixed by the distress marker word, given three times. It gives this transmission absolute priority over all other communications.

(b) Identify

The phrase This is followed by, own ship's name spoken three times.

e.g. This is

Rattler Rattler Rattler.

(c) Mayday

The marker word is used on its own to indicate that the information part of the Initial Distress Message is about to commence.

(d) Ship's name and Callsign

e.g. Rattler, Golf Xray Xray Xray Xray

(e) Position

Position is to be expressed in the method by which it was obtained, i.e. do not convert a range and bearing into latitude and longitude or vice-versa. The stations receiving the Initial Distress Message have the leisure to make any such conversions themselves, and are less likely to make mistakes. If they require further positional information they will ask for it once contact has been established.

e.g. Position taken off an open waters chart by dead reckoning:

Position: latitude: five-zero degrees three - zero minutes North, longitude: zero-three-nine degrees two-zero nimutes West.

(f) Problem

Problem is to be expressed simply. Details can be given once contact has been established.

e.g. "I have a lub-oil fire at the port for'd end of the main engine room", should be given at this stage as: [fire in engine room].

(g) What assistance is required

Assistance is to be expressed simply. Details can be given once contact has been established. If the type of assistance required cannot be specified then the phrase:

[request: immediate assistance] is to be used

e.g. I am going to have to abondon ship soon so please send a lifeboat, should be given at this stage as:
[request: lifeboat]

(h) Over

This serves the same purpose as in any other communications.

(i) Example of an Initial Distress Message:

Mayday Mayday Mayday

This is

Rattler Rattler Rattler.

Mayday.

Rattler, Golf Xray Xray Xray

Position: latitude: five-zero degrees
 three-zero minutes North, longitude:
 zero-three-nine-degrees two-zero
 nimutes West.

Collision with iceberg, sinking.

Request: immediate assistance.

Over.

.2 Acknowledge

- (a) **Mayday**
All transmissions during distress communications are to be prefaced with the marker word **Mayday**.
- (b) Name of station in distress (three times)
Callsign of station in distress.
e.g. Rattler Rattler Rattler, Golf Xray Xray Xray.
- (c) **Identify**
The phrase This is followed by own ship's name and callsign.
e.g. This is Rose Maru, Juliett Alfa Alfa Alfa.
- (d) **Mayday received**
This is to inform the station in distress that you have heard his transmission and understand that it was an Initial Distress Message.
- (e) **Over**
- (f) **Example of an Acknowledgement:**

Mayday
Rattler Rattler Rattler,
Golf Xray Xray Xray.
This is
Rose Maru, Juliett Alfa Alfa Alfa
Mayday received
Over.

- (g) Every Initial Distress Message must be acknowledged. If you are a large distance from the position given in the Initial Distress Message, allow time for a station which is closer to acknowledge before doing so yourself.
- (h) In coastal waters, allow time for the appropriate search and rescue authorities to acknowledge before doing so yourself.

.3 Assistance Information Message.

This is transmission by which either the ship in distress or the search and rescue (SAR) authorities obtain the information which enables them to decide who is in a position to assist. It will be made either unsolicited, to the ship in distress after Acknowledgements have ceased, or in reply to a request from the SAR authorities or the ship in distress.

- (a) **Mayday**
- (b) **Name of station in distress**
e.g. Rattler
- (c) **Identify**
e.g. This is
Rose Maru
- (d) **Own position**

Own ship's position, as up-to-date as possible, given with the time at which it applies. This and the speed and ETA elements are transmitted in order to help the responsible person to decide who is best suited to help.

When possible, a position given to a ship in distress should be given in the same method as the Initial Distress Message position.

e.g. position: time: one-four-three-zero GMT
 Latitude: five-zero degrees two-zero
 minutes North,
 longitude: zero-three-nine-degrees one-five minutes West.

- (e) **Own speed**
 Own ship's speed, at which the ETA for the distress position was calculated.
 e.g. speed: one-eight knots
- (f) **Own ETA at distress position**
 Own ship's ETA at distress position, calculated at the speed given in the previous element.
 e.g. ETA: one-five-three-zero GMT.
- (g) **Over**
- (h) **Example of Assistance Information Transmission**

e.g. **Mayday**.
 Rattler. This is Rose Maru
 position: time: one-four-three-zero GMT.
 Latitude: five-zero degrees two-zero
 minutes North,
 longitude: zero-three-nine degrees one-five minutes West.
 speed: one-eight knots.
 ETA: one-five-three-zero GMT.

.4 Acknowledge Response

This is the transmission by which the ship in distress or the SAR authorities will acknowledge receipt of the Assistance Information Transmission.

(a) Mayday

(b) Address and identify

All further transmissions in distress procedure will be addressed and identified in the normal manner except in the case of a Mayday-Relay transmission (3.2.3.5)

e.g. Rose Maru. This is Rattler.

(c) Understood + readback

In order to indicate that it has correctly received the Assistance Information Transmission, the station which is making the transmission will readback the message content of the Assistance Information Transmission.

e.g. Understood

position: time: one-four-three-zero, GMT,
 Latitude: five-zero degrees two-zero
 minutes North,
 longitude: zero-three-nine degrees one-
 five nimutes West,
 speed: one-eight knots,
 ETA: one-five-three-zero GMT.
 Over.

(d) Example of acknowledge Response transmission.

.5 Mayday Relay transmission

If no other station makes an Acknowledgement transmission you must make a Mayday Relay transmission. If a shore or coast station makes the Acknowledgement transmission, it will then make a Mayday Relay transmission. If a shore or coast station makes an Acknowledgement transmission, it will assume the duties of CS.

(k) Example of Mayday - Relay transmission:

Mayday-relay Mayday-relay Mayday-relay
 This is
 Rose Maru Rose Maru Rose Maru
 Mayday
 Rattler, Golf Xray Xray Xray
 Following received from,
 Rattler,
 time: one-four-one-five GMT
 Mayday
 Rattler, Golf Xray Xray Xray,
 Position: latitude: five-zero-degrees three-zero
 minutes North, longitude: zero-three,
 nine degrees two-zero minutes West.
 Collision with iceberg, sinking
 Request immediate assistance.
 This is Rose Maru
 Over.

3.2.4 Control of distress communications

- .1 Distress communications will be conducted primarily on VHF channel 16. Other VHF channels may be employed as necessary and silence imposed on them. (Section 1.2.2.3). It should be remembered that greatest range will normally be obtained on VHF channel 16.
- .2 No station is permitted to make transmissions which are unrelated to the resolution of the distress situation, on VHF channels which are being used for distress communications.
- .3 To stop a station which is interfering with distress communications, the CS will make the following transmission:
 Interruption,
 Seelonce Mayday,
 Stop transmitting,
 Seelonce Mayday,
 Out.
- .4 During SAR operations the ship, aircraft, shore or coast station in control of the SAR operations will make Information Broadcasts. These broadcasts will give:
 information on SAR activities in progress;
 requests for specific types of assistance;
 translations of the position given in the initial distress message into other forms, and guidance on its believed accuracy.

- .5 Information broadcasts will be consecutively numbered. They will be transmitted at regular intervals, and when there is a change in the distress situation.
- .6 Information broadcasts will be constructed and handled in accordance with the rules for broadcast procedure, except that
 - (a) they will be made on VHF channel 16;
 - (b) they will be prefaced with the word Mayday.

e.g. Mayday.
 All ships.
 This is Land's End Radio.
 Mayday Rattler.
 Information number...
 message element of
 broadcast.
 This is Land's End Radio.
 Out.

- .7 Only the ship in distress, or the station controlling the SAR activities, has the authority to indicate completion of distress communications.
- .8 It will do so by making the following transmission:

Mayday.
 All ships
 This is Land's End Radio,
 time: (of this broadcast)
 (name of ship in distress and its callsign)
 seelonce fee nee.
 Out.

- .9 This transmission will be made on each VHF channel on which silence was imposed.
- .10 Receipt of this transmission indicates that distress communications and their associated restrictions are terminated. Normal working may now be resumed on VHF.

3.3 URGENCY --- PAN - PAN

3.3.1 Outline diagram of urgency communications.

Ship making an Urgency transmission

Other stations

1. Initial Urgency Message

Pan-Pan Pan-Pan Pan-Pan
Identify (three times),
Pan-Pan,
Ship's name and
call sign.
Position.
What assistance is
required.
Over

.2 Acknowledgement

Pan-Pan,
Address,
identify.
Pan-Pan received.
Over.

All subsequent urgency communications will be conducted in accordance with the exchange and broadcast rules.

3.3.2 General Rules

- .1 Urgency exchanges will be conducted on VHF channel 16, unless a distress is in progress on VHF channel 16, or they are expected to take a long time to complete.
- .2 All transmissions will be prefaced with the urgency marker Pan-Pan.
- .3 Urgency transmissions have priority over all other transmissions except those connected with distress situations.
- .4 Control of urgency communications will follow the rules for exchange and broadcast.
- .5 An urgency transmission is only to be made with the authorisation of the Master or person responsible for the ship or aircraft.

3.3.3. How to conduct urgency communications

.1 Initial Urgency message

(a) Pan-Pan Pan-Pan Pan-Pan

(i) Example of an Initial Urgency Message.

Pan-Pan Pan-Pan Pan-Pan
 This is
 Vega Vega Vega,
 Pan-Pan,
 Vega, Seven Victor Alfa Tango
 position: bearing zero-nine-zero degrees true,
 distance: one-five miles from Ros Sorken.
 Require tow.
 Over.

.2 Acknowledgement

(f) Example of Acknowledgement

Pan-Pan
 Vega, Seven Victor Alfa Tango.
 This is
 Rose Maru, Juliett Alfa Alfa Alfa,
 Pan-Pan received.
 Over.

3.3.4 Medical communications

- .1 Urgent requests for medical assistance are not to be made under distress procedure, since by definition (Section 3.1.1) Mayday procedure only covers situations where a whole ship or aircraft is threatened. Requests for assistance where a person is threatened are to be handled by the use of the urgency procedure.
- .2 Urgent medical communications are those where medical assistance or evacuation is urgently needed to save life or limb.
- .3 The initial description of the medical problem should be simple and in plain language.
- .4 If, during the course of an exchange, it becomes necessary to use medical terms (e.g. drugs, symptoms, physiology) the medical section of the International Code of Signals is to be used.

.5 The following method is to be employed when using the medical section of the International Code Book:

(a) Prefix any codes used with the words:

[Interco Medical]

(b) spell the code group using the phonetic alphabet;

(c) suffix the code groups with the words:

{end of Interco}

.6 Example of a transmission in an exchange concerning medical advice.

Pæn-Pæn
Rose Maru.
This is Pæeete Rædio.
Information.
Interco Medical.
mike tango delta three-two,
End of interco.
Over.

Translated, this transmission reads:

"Rose Maru. this Pæeete Rædio
you should give aspirin tablets. Over.

3.4 SAFETY SECURITE (pronounced Say - cure-e-tay)

3.4.1 Outline diagram of safety communications

Ship making safety transmission	Other stations
	(which will be on VHF channel 16)

.1 Initial Safety

Transmission
 Securite Securite
 Securite.
 Address of a particular
 Station (s)
 This is
 Ship's name (three times)
 Securite.
 Ship's name and callsign.
 Phrase indicating
 content of safety
 message to follow.
 Switch to VHF channel
 Over.

Broadcast procedure switch - over rules to be used.

Any subsequent communications to be conducted on working VHF
 channel.

.2 Safety Message

Securite Securite
 Securite.
 Address of a particular
 station (s)
 This is
 Ship's name (three times)
 Securite.
 Phrase indicating
 content of safety
 message to follow.
 Content of safety
 message.
 Out.

All subsequent safety communication will be conducted in accordance with the exchange and broadcast rules.

3.4.2 General rules applicable to safety communications

- .1 All transmissions will be prefaced with the safety marker Securite pronounced Say-cure-e-tay.
- .2 Safety exchanges will be conducted on a working VHF channel unless it is impossible to do so.
- .3 Safety transmissions have priority over all other transmissions except those connected with distress and urgency situations.
- .4 A safety transmission is only to be made with the authorisation of the Master or person responsible for the ship or aircraft.

3.4.3 How to conduct safety communications.

.1 Initial Safety Transmission

(i) Example of an Initial Safety Transmission:

Securite Securite Securite.
All ships (may be repeated if thought necessary)
This is
Arcadia Arcadia Arcadia.
Securite.
Arcadia, Charlie Alfa Alfa Alfa.
Navigational information; Decca warning.
Switch to VHF channel zero-six.
Over.

(h) Example of a safety message:

Securite Securite Securite
All ships all ships
This is
Arcadia Arcadia Arcadia.
Securite,
Arcadia, Arcadia Arcadia
Securite,
Arcadia, Charlie Alfa Alfa Alfa.
Navigational information; Decca warning.
Decca chain two bravo is not working.
I say again.
Decca chain two bravo is not working.
Out.

S E C T I O N 4

V H F M E S S A G E S

4.0 GENERAL

This section deals with the following additional features of essential maritime English.

- Standard phrases
- Message and reply markers
- Message patterns
- Information content

There are in existence a small group of standard message formats (fixed formats) including MAREP and BAREP. These are covered in detail in Section 5.12.

4.1 Standard Phrases

The thirty - nine standard phrases recommended for SEASPEAK are listed below.

4.1.1 Standard Phrases

Calling...

How do you read?

I read... (1-5)

Interruption.

Out.

Over.

Stand by on VHF channel...

Stop transmitting.

This is...

WaitMinutes.

Break.

Nothing more.

Please acknowledge.

Please read back.

Read back.

Stay on.

Understood.

Making and maintaining contact.

Conversation controls.

Correction.

Mistake.

Please speak in full.

Please speak slowly.

Please spell...

I spell...

Clarification.

Please use SEASPEAK.

Say again...

I say again...

Finally call.

Message for you.

Pass your message.

Reference...

Announcements.

Sorry.

Thank you.

Polite statements

On VHF channel...

Switch to VHF channel...

Agree VHF channel...

VHF channels..... available.

VHF channels..... unable.

Which VHF channel?

Channel switching

4.1.4 Example of Standard Phrases in a typical conversation

The following is an example of a short SEASPEAK conversation in which the standard phrases used have been underlined.

Transmission

- .1 Gammon. Golf X-ray X-ray X-ray, Gammon. Golf X-ray X-ray. This is Stowbridge Port, Stowbridge Port. On VHF channel one-six. Over.
- .2 Stowbridge Port. This is Gammon. Over.
- .3 Gammon. This is Stowbridge Port. Switch to VHF channel one-four. Over.
- .4 Stowbridge Port. This is Gammon. Agree VHF channel one-four. Over.

SWITCHOVER PROCEDURE

- .5 Gammon. This is Stowbridge Port.
INFORMATION: Dredging operations are completed in the South fairway. Over.
- .6 Stowbridge Port. this is Gammon. Say again. Over.
- .7 Gammon. This is Stowbridge Port. I say again,
INFORMATION: Dredging operations are completed in the South fairway. Over.
- .8 Stowbridge Port. This is Gammon.
INFORMATION--RECEIVED: Dredging operations are completed in the South fairway.
Thank you. Nothing more. Over.
- .9 Gammon. This is Stowbridge Port. Out.

END PROCEDURE

4.2 MESSAGE MARKERS

- 4.2.1 A message which cannot be constructed using only standard phrases should always be initiated by a message marker to indicate its message type.
- 4.2.2 a. QUESTION
b. INSTRUCTION
c. ADVICE
d. REQUEST
e. INFORMATION
f. WARNING
g. INTENTION
- 4.2.3 a) The word QUESTION will be used to signal all questions.
eg. QUESTION: What is your ETA at the dock entrance?
- b) The word INSTRUCTION will be used to signal commands.
eg. INSTRUCTION: Go to berth number: two-five.
- c) The word ADVICE will be used to signal suggestions.
eg. ADVICE: Anchor, position: bearing: one-nine-four degrees true, distance: one mile from keel Point.

Note : ADVICE may be followed by the word "please".

- d) The word REQUEST will be used to signal messages which mean "I want something to be arranged or provided" as in ships' stores requirements, bunkering, permission... It is commonly accompanied by the word "Please".
e.g. REQUEST : Please send, quantity: five acetylene cylinders.
 - e) The word INFORMATION will be used to signal messages which simply contain information.
e.g. INFORMATION : The pilot is waiting now, position: near buoy number: two-six.
 - f) The word WARNING will be used to signal messages which contain information of critical importance to the safety of vessels.
e.g. WARNING: Buoy number: two-five and buoy number: two-six are unlit.
 - g) The word INTENTION will be used to signal messages which contain information about immediate operational intentions.
e.g. INTENTION: I intend to reduce speed, new speed: six knots.
But in critical situations the marker WARNING will be used.
-

4.2.4 Each marked message received must be acknowledged and a response given, if appropriate.

4.2.5 There are seven reply markers to match the seven message markers as follows :

<u>Message Markers</u>	<u>Reply Markers</u>
a. QUESTION	e. ANSWER
b. INSTRUCTION	b. INSTRUCTION-RECEIVED
c. ADVICE	c. ADVICE-RECEIVED
d. REQUEST	d. REQUEST-RECEIVED
e. INFORMATION	e. INFORMATION-RECEIVED
f. WARNING	f. WARNING-RECEIVED
g. INTENTION	g. INTENTION-RECEIVED

4.2.6 a) The word ANSWER will be used to signal messages in reply to QUESTION,
e.g. QUESTION : What is your ETA at the dock entrance?
ANSWER : My ETA at the dock entrance is: time: one-six-zero-zero GMT.

- b) The words INSTRUCTION-RECEIVED will be used to signal messages in reply to INSTRUCTION.
 e.g. INSTRUCTION: Go to berth number: two-five.
 INSTRUCTION-RECEIVED: Go to berth number: two-five, positive.
- c) The words ADVICE-RECEIVED will be used to signal messages in reply to ADVICE,
 e.g. ADVICE: Please anchor, position: bearing: one-nine-four degrees true, distance: one mile from keel Point.
 ADVICE-RECEIVED: Anchor, position: bearing: one-nine-four degrees true, distance: one mile from Keel Point, positive.
- d) The words REQUEST-RECEIVED will be used to signal messages in reply to REQUEST,
 e.g. REQUEST: Please send, quantity: five acetylene cylinders, positive.
- e) The words INFORMATION-RECEIVED will be used to signal messages in reply to INFORMATION,
 e.g. INFORMATION: The pilot is waiting now at position: near buoy number : two-six.
 INFORMATION-RECEIVED: The pilot is waiting now at position: buoy number: two-six.
- f) The words WARNING-RECEIVED will be used to signal messages in reply to WARNING,
 e.g. WARNING: Buoy number: two-five and buoy number: two-six are unlit.
 WARNING-RECEIVED: Buoy number: two-five and buoy number two-six are unlit.
- g) The words INTENTION-RECEIVED will be used to signal messages in reply to INTENTION,
 e.g. INTENTION: I intend to reduce speed, new speed: six knots.
 INTENTION-RECEIVED : You intend to reduce speed, new speed: six knots.

4.3.2 Examples of Message Patterns

.1 QUESTION

The use is recommended of only the three following types of question:
 (See Note .1)

- a. Questions beginning with words **what, when, where, why, which, who, how, how many...** (these are referred to as Wh- Questions).
 - e.g. What is your position? etc.
- b. Questions which give alternatives (X or Y).
 - e.g. Is the vessel loading or unloading? etc.
- c. Questions requiring a yes or no answer.
 - e.g. Q. Do you intend to pass ahead of me?
 - A. Yes, or No. etc.

.2 INSTRUCTION

Statements after the message marker **INSTRUCTION** should follow the pattern: turn..., anchor..., stop..., or: do not turn..., do not anchor..., do not stop...

Replies to instructions will be as follows:

- The respondent indicates agreement to an instruction by the word positive after quoting the command.
- The respondent indicates disagreement by the word negative.
- A reason should be given for this inability to carry out an instruction. This will be marked by the word **reason** (Section 4.3.3).

.3 ADVICE

The message pattern for this marker which signals suggestions is the same as for **INSTRUCTION** (except that the word **please** is sometimes used).

.4 REQUEST

Requests for items to be delivered should follow the pattern: Please supply, Please deliver...

- The **REQUEST** marker may also be used when seeking confirmation of information. In this case the marker will be followed by the words **Please confirm**
 - e.g. REQUEST: Please confirm that your length is : two-six-zero metres.

.5 INFORMATION AND WARNING

These types of message may take several forms e.g.

INFORMATION : No vessels are at the anchorage.

INFORMATION : My ETA at the West pier is: time: one-six-three-zero GMT.

INFORMATION : The icebreaker intends to assemble the convoy at time: zero-five-three-zero GMT.

INFORMATION : The casualty is approximately, position: North distance: three miles from you.

WARNING : A vessel is adrift, position: near the Foreland light.

WARNING : A strong South-Westerly wind is blowing now at the berth.

WARNING : Buoy number : three-five is off position.

Replies to **INFORMATION** and **WARNING** are simply acknowledgements.

.6 INTENTION

Replies to **INTENTION** are simply acknowledgements.

4.4.5 Message Checking Steps

Step 1	Step 2	Step 3
QUESTION...	ANSWER... (followed by response which includes a readback).	Understood + readback
INSTRUCTION...	INSTRUCTION-- RECEIVED... (followed by response which includes a readback).	Understood + readback.
ADVICE...	ADVICE--RECEIVED... (followed by response which includes a readback).	Understood + readback.

REQUEST...	REQUEST-- RECEIVED... (followed by response which includes a readback).	Understood + readback.
INFORMATION...	INFORMATION-- RECEIVED... (followed by readback).	Say nothing unless a mistake has been detected.
WARNING...	WARNING-- RECEIVED... (followed by readback)	Say nothing unless a mistake has been detected.
INTENTION...	INTENTION-- RECEIVED... (followed by readback).	Say nothing unless a mistake has been detected.

4.4.6 The standard phrases : "Stay on" and " Nothing more"

.1 **Stay on**

Premature termination of a conversation is prevented by the use of the standard phrase Stay on.

.2 **Nothing more**

Alternatively, if a participant has nothing more to say he may signal this with the standard phrase Nothing more.

4.5 INFORMATION CONTENT

It is important not to overload a single transmission with too much information content. Very long transmissions often lead to confusion which results in longer conversations.

4.5.1 Number of marked messages

A message-bearing transmission should not contain more than two marked messages, e.g.

(Call) Peisano. This is Kotka Harbour.

(Message 1) QUESTION: What is your ETA at the harbour entrance?

(Message 2) INFORMATION: There will be no tugs until time: one-six-three-zero GMT.

(I have no more to say) Stay on.

(Return) Over.

4.5.2 Message length

Messages should be short, to the point, and constructed according to the guidelines.

e.g. QUESTION : What is your ship description?

ANSWER : My ship description is :

ship type : tanker,

length : two-zero-zero metres,

beam : four-eight metres,

tonnage : one-five-zero thousand tonnes.

4.6.3 Lists

The message should be clearly punctuated by slight pauses between each item of information and clear transmission of the marker words like time:, speed:, quantity:, etc.

e.g. INSTRUCTION : Search Merser pattern number : two,

start time : one-zero-two-zero GMT,

initial course : two-four-zero-degrees true,

search speed : six knots.

4.6.4 Responding

All messages must be replied to even if they require nothing more than an acknowledgement.

e.g. INSTRUCTION : Turn starboard immediately.

INSTRUCTION--RECEIVED : Turn starboard immediately, negative.

S E C T I O N 5

M A J O R C O M M U N I C A T I O N S S U B J E C T S

5.0.1 List of Major Communication Subjects

1. Mayday
2. Pan-Pan
3. Securite
4. Search and rescue
5. Collision avoidance and manoeuvring
6. Navigational dangers (non Securite)
7. Navigational information (including tides, currents, etc.)
9. Meteorological reports, forecasts, and information
10. Movement reports
11. Breakdown reports
12. Special message formats
13. Medical information (non-urgent)
14. Ice
15. Special operations information
16. Anchor operations
17. Arrival details
18. Pilot arrangements
19. Tugs and towage
20. Berthing/unberthing
21. Departure details
22. Helicopter and aircraft operations
23. Port regulations
24. Telephone (telegram) link calls
25. Relaying (non-safety)
26. Cargo and cargo operations
27. Bunkering operations
28. Agency, business and commerce
29. Ship's stores
30. Unclassified message
31. Radio checks
32. Closing down (shutting down).

S E C T I O N 6

F U L L C O N V E R S A T I O N S

6.1 EXAMPLE 1 Intership

Nippon Maru is at sea in the South Atlantic and is on passage from Buenos Aires to Yokohama. She sees Gulf Trader going in the opposite direction. Knowing that there is congestion at Buenos Aires, Nippon Maru calls up Gulf Trader to inform her of the current situation and its causes. As this is an intership exchange, the Initial Call is made on VHF Channel 16.

NAV 30/INF. 2
ANNEX

Full conversation

Nippon Maru	Gulf Trader, Gulf Trader. <u>This is Nippon Maru¹, Juliett-Sierra-Alfa-Alfa; Nippon Maru, Juliett-Sierra-Alfa-Alfa.</u> <u>On VHF channel one-six².</u> <u>Over.</u>
Gulf Trader	Nippon Maru, Juliett-Sierra-Alfa-Alfa. <u>This is</u> Gulf Trader, Alfa-Six-Zulu-Zulu. <u>Over.</u>
Nippon Maru	Gulf Trader. <u>This is</u> Nippon Maru. <u>Switch to VHF channel zero-six.</u> <u>Over.</u>
Gulf Trader	Nippon Maru. <u>This is</u> Gulf Trader. <u>Agree VHF channel two-six.</u> <u>Over.</u>
Nippon Maru	Gulf Trader. <u>This is</u> Nippon Maru. <u>Mistake. Switch to VHF channel zero-six. I say again.</u> <u>Switch to VHF channel zero-six.</u> <u>Over.</u>
Gulf Trader	Nippon Maru. <u>This is</u> Gulf Trader. <u>Correction. Agree VHF channel zero-six.</u> <u>Over.</u>
switch- over rules	Both stations listen for a short period on VHF channel 06. Both stations switch to VHF channel 06. Both stations listen for a short period on VHF channel 06. However, another conversation is heard in progress on VHF channel 06. The Controlling Station (Nippon Maru) switches back to the calling VHF channel (16). Gulf Trader hearing nothing from Nippon Maru switches back to the calling VHF channel (16). The Controlling Station then re-establishes contact on the calling VHF channel (16).



NAV 30/INF. 2
ANNEX

Nippon Maru	Gulf Trader. <u>This is Nippon Maru.</u> <u>On VHF channel one-six.</u> <u>Over.</u>
Gulf Trader	Nippon Maru. <u>This is Gulf Trader.</u> <u>Over.</u>
Nippon Maru	Gulf Trader. <u>This is Nippon Maru.</u> <u>Switch to VHF channel zero-eight³.</u> <u>Over.</u>
Gulf Trader	Nippon Maru. <u>This is Gulf Trader.</u> <u>Agree VHF channel zero-eight.</u> <u>Over.</u>
switch- over rules	Both stations listen for a short period on VHF channel 16. Both stations switch to VHF channel 08. Both stations listen for a short period on VHF channel 08. VHF channel 08 is not in prior use, therefore they proceed with the exchange.

NAV 30/INF. 2
ANNEX

Full conversations

Nippon Maru	Gulf Træder. <u>This is Nippon Maru.</u> QUESTION : What is your destination? <u>Stay on.</u> <u>Over.</u>
Gulf Træder	Nippon Maru. <u>This is Gulf Træder.</u> ANSWER : My destination is Buenos Aires. <u>Over.</u>
Nippon Maru	Gulf Træder. <u>This is Nippon Maru.</u> Understood, Buenos Aires INFORMATION:A vessel is aground, position:near Practicos Interseccion Light Vessel. <u>Stay on.</u> <u>Over.</u>
Gulf Træder	Nippon Maru. <u>This is Gulf Træder.</u> <u>Say again,</u> all after position. <u>Over.</u>
Nippon Maru	Gulf Træder. <u>This is Nippon Maru.</u> <u>I say again.</u> Position:near Practicos Interseccion Light Vessel. <u>Over.</u>
Gulf Træder	Nippon Maru. <u>This is Gulf Træder.</u> INFORMATION-RECEIVED:A vessel is aground position: near Practicos Interseccion Light Vessel. <u>Over.</u>
Nippon Maru	Gulf Træder. <u>This is Nippon Maru.</u> INFORMATION: A delay is expected in the approaches, period:four-eight hours. <u>Over.</u>
Gulf Træder	Nippon Maru. <u>This is Gulf Træder.</u> INFORMATION-RECEIVED:A delay is expected in the approaches, period:four-eight hours. <u>Thank you.</u> <u>Over.</u>

Nippon Maru	Gulf Trader. <u>This is Nippon Maru.</u> <u>Nothing more.</u> <u>Out^.</u>
<p>Both stations listen on VHF channel 08 for a short period in order to allow either to renew the exchange if necessary.</p> <p>Both stations switch back to VHF channel 16.</p>	

NOTE 1 : Nippon Maru is the Controlling Station as he is making the Initial Call.

NOTE 2 : Nippon Maru states which VHF channel the call is made on in case Gulf Trader is keeping dual watch.

NOTE 3 : VHF channel 08 was picked as it is number two in priority of choice for use in inter-ship communication (see Section 1.2.2 which gives a table showing ITU approved usage of VHF channels).

NOTE 4 : The Controlling Station Terminates the call.

Π Α Ρ Α Ρ Τ Η Μ Α

Τ Μ Η Μ Α 1

ΚΑΝΟΝΕΣ¹ VHF

1.1. Χρήση ασύρματου VHF

1.1.1. Γενικές αρχές

- 1) Να μην κάνετε επικοινωνίες μη αναγκαίες.
- 2) Άκολουθείτε πάντα τις υποδεικνυόμενες διαδικασίες VHF.
- 3) Ομιλείτε πιο αργά απ' ότι σε συνήθη συνομιλία.
- 4) Ομιλείτε πιο αργά αν ο παραλήπτης γράφει το μήνυμά σας.
- 5) Διατηρείτε σταθερό επίπεδο φωνής.
- 6) Προφέρετε κάθε λέξη καθαρά.
- 7) Πάντα άκολουθείτε τις συστάσεις (που ισχύουν για αποστολή) μηνυμάτων μέσω VHF, ιδιαίτερα στη χρήση Μηνυμάτων με δείκτες (βλ. Τμήμα 4).
- 8) Πάντα να είστε σύντομοι.
- 9) Χρησιμοποιείτε σταθερές μορφές μηνυμάτων όπου είναι δυνατόν (βλ. τμήμα 5). π.χ. MAREP, BAREP κ.λπ.

1.1.2. Πριν την επικοινωνία

- 1) Σιγουρεύετε ότι η κλήση σας είναι πραγματικά αναγκαία.
 - 2) Σχεδιάστε τι γράψτε αν είναι αναγκαίο αυτό που θέλετε να πείτε πριν αρχίσετε.
 - 3) Ελέγξετε αν το VHF είναι γυρισμένο στο σωστό δίαυλο (κανάλι).
 - 4) Άκούστε για να εξακριβώσετε το κανάλι VHF στο όποιο σκοπεύετε να κάνετε τη κλήση βρίσκεται ήδη σε χρήση.
 - 5) Πριν την αρχική κλήση ακούστε για να εξακριβώσετε αν το κανάλι που σκοπεύετε να επιλέξετε σαν κανάλι εργασίας VHF ήδη βρίσκεται σε χρήση.
 - 6) Μην διακόπτετε τις επικοινωνίες άλλου σταθμού.
-

* [Ρυθμιστικές διατάξεις]

1.1.3. Κατά τη διάρκεια της επικοινωνίας

- 1) Ελέγχετε αν ο πομπός είναι ανοικτός πριν αρχίσετε να μιλάτε.
- 2) Κρατήστε το μικρόφωνο περίπου 3 εκατοστά από το στόμα σας όταν μιλάτε.
- 3) Μην απελευθερώσετε το κουμπί εκπομπής μέχρι να σταματήσετε να μιλάτε.
- 4) Χρησιμοποιείτε απλή μεταβίβαση² δηλαδή να μην κρατάτε πατημένο το κουμπί εκπομπής όταν ακούτε).
- 5) Χρησιμοποιείτε πλήρη μεταβίβαση³ για να κάνετε κλήσεις συνδεόμενες μέσω των παράκτιων σταθμών ασυρμάτου.
- 6) Πάντα χρησιμοποιείτε χαμηλή ισχύ λειτουργίας εκτός αν είναι αναγκαίο να χρησιμοποιηθεί υψηλή ισχύς λόγω απόστασης, παρεμβολών κ.λπ.

1.2. Χρήση των διαύλων (καναλιών) VHF

1.2.1. Χρήση του καναλιού 16 VHF

- .1 Αν το κανάλι εργασίας VHF του σταθμού είναι γνωστό πρέπει να χρησιμοποιείτε για κλήση κατά προτίμοτη αντί το κανάλι 16 VHF.
- .2 Το κανάλι 16 VHF χρησιμοποιείται για κλήση μόνο στις περιπτώσεις:
 - (α) κινδύνου, ασφάλειας και επείγοντος
 - (β) Όταν το κανάλι εργασίας VHF του άλλου σταθμού δεν είναι γνωστό.
 - (γ) Όταν το κανάλι εργασίας VHF του άλλου σταθμού είναι κατειλημένο.
- .3 Οι κλήσεις στο κανάλι 16 VHF μπορούν να γίνονται τρεις φορές με διαλείμματα δύο λεπτών. Αν δεν ληφθεί απάντηση μετά την τρίτη κλήση το διάλειμμα μεταξύ των κλήσεων εκτείνεται στα τρία λεπτά. Η κλήση δεν πρέπει να συνεχίζεται αν είναι φανερό ότι δεν πρόκειται να ληφθεί απάντηση.
- ² Απλή μεταβίβαση ή (μονή λειτουργία) σημαίνει η μεταβίβαση της φωνής ή στοιχείων προς μία μόνο κατεύθυνση όπου ένας πομπός αποστέλλει (εκπέμπει) προς ένα δέκτη που βρίσκεται σε άλλο μέρος.
- ³ Στην πλήρη μεταβίβαση ή (διπλή λειτουργία) μπορούμε να έχουμε εκπομπή και λήψη ταυτόχρονα.

- .4 Το κανάλι 16 VHF δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για άλλες επικοινωνίες από αυτές που έχουν σχέση με περιστάσεις κινδύνου, ασφάλειας και επείγοντος, εκτός από περίπτωση ανταλλαγής, μηνυμάτων λιγότερο από ένα λεπτό, όταν αφορά την ασφάλεια της ναυσιπολοίας οπότε μπορεί να χρησιμοποιηθεί το κανάλι 16 VHF αν είναι σημαντικό να ακουστεί από όλα τα πλοία εντός εμβέλειας. Όλες οι άλλες επικοινωνίας πρέπει να γίνονται σε κανάλι εργασίας VHF.
- .5 Φυλακή ακρόασης πρέπει να τηρείται συνεχώς στο κανάλι 16 VHF ενδέω π γέφυρα είναι επανδρωμένη, εκτός αν οι τοπικοί κανονισμοί απαιτούν η φυλακή να τηρείται σε άλλο κανάλι του VHF και δεν υπάρχουν διαθέσιμες ευκολίες διπλής φυλακής ακρόασης.

1.2.2. Πίνακας που δειχνεί την εγκεκριμένη χρήση καναλιών VHF από την ITU (Κανόνες ITU του Παραρτήματος 18), βλέπε στο τέλος.

1.3. Αναγνώριση σταθμών

- 1.3.1. 1. Οι κανονισμοί της Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (ITU) καθορίζουν ότι ένας σταθμός πρέπει πάντα να γνωστοποιεί τα στοιχεία του κάθε φορά που κάνει μια εκπομπή.
4. Αν το όνομα ή το ενδεικτικό κλήσης ενός πλοίου δεν είναι γνωστό πρέπει να προσφωνείται με την φράση Καλούμενο πλοίο ακολοθούμενη από ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω στοιχεία:
- (α) τύπος πλοίου και ειδικά χαρακτηριστικά.
 - (β) στίγμα
 - (γ) πορεία και ταχύτητα.

Αυτά τα στοιχεία πρέπει να δίνονται κατ' αυτή τη σειρά διαδοχής.

Αν δίδεται το στίγμα πρέπει να χρησιμοποιείται μια από τις μεθόδους που περιγράφονται στο Τμήμα 1.8

π.χ.

Καλούμενο πλοίο, θέση: διέπευση αληθής 2-7-0 μοίρες,
απόσταση: 6 μίλια από Δυτικό ακρωτήριο (West Cape)

N.B. Ποτέ μην χρησιμοποιείτε σχετικές διοπτεύσεις από το πλοίο σας.

1.4 Μεταβίβαση γραμμάτων

1.4.1 Το φωνητικό αλφάριπτο πρέπει να χρησιμοποιείται όταν δίνονται ενδεικτικά κλήσεως, όταν συλλαβίζεται μια λέξη ή όταν προφέρονται μεμονωμένα γράμματα.

Γράμμα	Λέξη	Οδηγός προφοράς
A	Alpha	<u>AL FAH</u>
B	Bravo	<u>BRAH VOH</u>
C	Charlie	<u>CHAR LEE</u>
D	Delta	<u>DELL TAH</u>
E	Echo	<u>ECK TROT</u>
G	Golf	<u>GOLF</u>
H	Hotel	<u>HOH TELL</u>
I	India	<u>IN DEE AH</u>
J	Juliett	<u>JEW LEE ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY LOH</u>
L	Lima	<u>LEE MAH</u>
M	Mike	<u>MIKE</u>
N	November	<u>NO VEM BER</u>
O	Oscar	<u>OSS CAYH</u>
P	Papa	<u>PAH PAH</u>
Q	Quebec	<u>KEY BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW ME OH</u>
S	Sierra	<u>SEE AIR RAH</u>
T	Tango	<u>TANG GO</u>
U	Uniform	<u>YOU NEE FORM</u>
V	Victor	<u>VIK TAH</u>
W	Whiskey	<u>WISS KEY</u>
X	X-ray	<u>ECKS RAY</u>
Y	Yankee	<u>YANG KEY</u>
Z	Zulu	<u>ZOO LOO</u>

Οι υπογραμμισμένες συλλαβές θα πρέπει να τονίζονται όταν προφέρονται οι λέξεις.

1.5 Μεταβίβαση αριθμών

- Οι αριθμοί προφέρονται σε κανονικά Αγγλικά εκτός από μερικούς αριθμούς που έχουν τροποποιημένη προφορά για να είναι πιο ευκρινείς (βλ. παρακάτω πίνακα).
- Το σημείο του δεκαδικού αριθμού (υποδιαστολή) εκφράζεται από τη λέξη δεκαδικός και πρόφερεται υτέσιμαλ.
- Κάθε ψηφίο πρέπει να δίνεται χωριστά.

4. Αν ο αριθμός αποτελείται μόνο από χιλιάδες, π.χ. 25.000, ο αριθμός των χιλιάδων δίνεται από ξεχωριστά ψηφία, που ακολουθούνται από τη λέξη χιλιά. Αν δεν αποτελείται ο αριθμός μόνο από χιλιάδες π.χ. 25.256 δίνεται από διαφορετικά ψηφία χωρίς να χρησιμοποιείται η λέξη χιλιά.

Αριθμός	Προφορά	Οδηγός προφοράς
0	zero	<u>ZERO</u>
1	one	<u>WUN</u>
2	two	<u>TOO</u>
3	three	<u>TREE</u>
4	four	<u>FOWER</u>
5	five	<u>FIFE</u>
6	six	<u>SIX</u>
7	seven	<u>SEVEN</u>
8	eight	<u>AIT</u>
9	nine	<u>NIVER</u>
1000	thousand	<u>TOUSAND</u>

5. Παραβελγάτα

Αριθμός	Προφορά αριθμού όπως λέγεται	Οδηγίες προφοράς
2	two	TOO
15	one - five	WUN-FIFE
34	three-four	TREE-FOWER
217	two-one-seven	TOO-WUN-SEVEN
25.000	two-five-thousand	TOO-FIFE-TOUSAND
25.256	two-five-two-five-six	TOO-FIFE-ZERO-TOUSAND
250.000	two-five-zero-thousand	TREE-SIX DAYSEEMAL
36.04	three-six decimal zero-four	TREE-SIX DAYSEEMAL

1.6.1 Μεταβιβαση ποσοτήτων και μετρήσεων

1. Οι μετρήσεις πρέπει πάντα να προφέρονται ως εξής:

- (i) είδος μέτρησης (μήκος, βύθισμα, ταχύτητα κ.λπ.)
- (ii) αριθμοί (π.χ. 2 - 5 - 0 κλπ)
- (iii) μονάδες μέτρησης (μέτρα, μίλια, τόννοι, κ.λπ.)

π.χ.

μήκος: 2-5-0 μέτρα

2. Μια ποσότητα ειδών (π.χ. κύλινδροι, ψίκτρες) πρέπει να εκφράζονται με τη λέξη ποσότητα ακολουθούμενη από τον αριθμό και το όνομα του ειδούς:

π.χ. 24 κύλινδροι εκφράζονται ως εξής:

ποσότητα: 2 - 4 κύλινδροι

3. Άλλαγή μέτρησης ή ποσότητας εκφράζεται δίνοντας την τελική αιτούμενη μέτρηση ή ποσότητα. Αυτή γίνεται χρησιμοποιώντας την λέξη νέα πριν την τελική αιτούμενη.

π.χ. Μειώστε ταχύτητα. νέα ταχύτητα: ένα-μηδέν κόμβοι

4. Άν η μέτρηση ή ποσότητα μπορεί να εκφρασθεί με περισσότερες από μια μεθόδους τότε η χρησιμοποιούμενη μέθοδος πρέπει να δηλώνεται (π.χ. βύθισμα στο αλμυρό νερό, βύθισμα στο γλυκό νερό, βύθισμα πλώρα, βύθισμα πρύμα, μέγιστο βύθισμα, βύθισμα φρότωσης):

π.χ.

Το βύθισμά μου στο αλμυρό νερό είναι: 2-5 μέτρα

Το βύθισμά μου πλώρα είναι: 2-5 μέτρα

1.7 Ωρα (χρόνος)

1.7.1 Γενικοί κανόνες

1. Η ώρα δίνεται με τον ίδιο τρόπο όπως οι άλλες μετρήσεις. Η λέξη ώρα ή μια φράση που περιέχει την λέξη ώρα (π.χ. ΕΤΑ, ΕΤΔ) θα προηγείται των χρησιμοποιουμένων αριθμών.

2. Η μονάδα που χρησιμοποιείται είναι GMT ή UTC ή τοπική.

3. Στη θάλασσα πριν την είσοδο σε λιμάνι ή άλλο τερματικό σταθμό η ώρα δίνεται σε GMT ή UTC.

4. Μέσα σε λιμάνι ή άλλο τερματικό σταθμό η ώρα δίνεται σε τοπική ώρα.

π.χ. η ώρα 1500 GMT ή UTC ή τοπική προφέρεται ως εξής:
[ώρα : ένα-πέντε-μηδέν-μηδέν GMT, ή UTC ή τοπική]

1.7.2 Περίοδοι ώρας (χρόνου)

1. Οι περίοδοι ώρας δίνονται με τον ίδιο τρόπο όπως οι άλλες μετρήσεις. Η λέξη περίοδος θα προηγείται των χρησιμοποιουμένων αριθμών.

2. Οι μονάδες που πρέπει να χρησιμοποιούνται είναι ώρες και λεπτά.

π.χ. μια καθυστέρηση τριάντα λεπτών εκφράζεται:

[περίοδος καθυστέρησης: 3-0 λεπτά].

1.7.3 Ήριαίες ζώνες

Οι ηριαίες ζώνες δίνονται με την χρήση του ακόλουθου κανόνα. Το σύμβολο που επιθέτεται (μπροστά) σε μια ηριαία ζώνη είναι αυτό που θα απαιτείτο για τη μετατροπή της σε GMT ή UTC. Στις ανατολικές ζώνες είναι - (πλην) GMT ή UTC και στις δυτικές ζώνες είναι + (συν) GMT ή UTC.

π.χ. η ώρα ζώνης 2 1/2 ωρών Ανατολικά του Γκρήνουϊτς δίνεται ως εξής:

[ζώνη πλην]: δύο ώρες τρία-μηδέν λεπτά.

1.7.4 Ημερομηνίες

1. Οι ημερομηνίες εκφράζονται με την εξής σειρά: ημέρα, μήνας, έτος.

2. Η ημέρα της εβδομάδας (Δευτέρα κ.λπ.) δεν χρησιμοποιείται.

π.χ. Κυριακή 1 Νοεμβρίου 1992

[μέρα: 0-1, μήνας: 1-1, έτος: 1-9-9-2]

1.8 Στίγμα

1.8.1 Μέθοδοι που δίνουν το στίγμα.

1. Το στίγμα μπορεί να δοθεί με πέντε τρόπους:

- α) γεωγραφικό πλάτος και μήκος:
- β) διόπτευση και απόσταση:
- γ) αναφορά σε ένα ναυσιπλοϊκό σημείο:
- δ) με σημεία αναφοράς:
- ε) αναφορές ηλεκτρικού καθορισμού στίγματος:

Τ Μ Η Μ Α 2

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΒΗΦ

2.1 ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΤΥΠΟΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Υπάρχουν τρεις τύποι διαδικασιών:

- (i) διαδικασίες ανταλλαγής μηνυμάτων
- (ii) διαδικασία, εκπομπής πληροφοριών
- (iii) επικοινωνίες κινδύνου και ασφάλειας

2.1.1 Διαδικασία ανταλλαγής μηνυμάτων

Αυτή (η διαδικασία) εφαρμόζεται όταν δύο ή περισσότεροι σταθμοί καταφέρνουν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους.

2.1.2 Διαδικασία εκπομπής πληροφοριών

Εφαρμόζεται όταν:

- .1 Ένας σταθμός εκπέμπει χωρίς να περιμένει απάντηση από κανένα άλλο σταθμό.
- .2 Ένας σταθμός εκπέμπει χωρίς να γνωρίζει αν θα ληφθεί απάντηση από άλλο σταθμό.

2.1.3 Επικοινωνίες κινδύνου και ασφάλειας

βλ. τμήμα 3.1

2.2. Γενικοί κανόνες διαδικασιών

2.2.1 Τήρηση προτεραιότητας επικοινωνιών

- α) Κλήσεις κινδύνου, μηνύματα κινδύνου και επικοινωνίες κινδύνου. Σ' αυτές θα προηγείται πάντα η λέξη MAYDAY.
- β) Επικοινωνίας στις οποίες προηγείται το σήμα επείγοντος PAN-PAN.
- γ) Επικοινωνίες στις οποίες προηγείται το σήμα ασφάλειας SECURITE.
- δ) Επικοινωνίες που σχετίζονται με την ραδιογωνιομέτρηση.
- ε) Επικοινωνίες που σχετίζονται με την έρευνα και διάσωση.
- στ) Επικοινωνίες που σχετίζονται με τη ναυσιπλοΐα, κινήσεις και ανάγκες πλοίων και αεροσκαφών, περιλαμβανομένων των επίσημων μετεωρολογικών δελτίων.

- ζ) Επικοινωνίες ETAT PRIORITY NATIONS (μηνύματα προτεραιότητας των Ηνωμένων Εθνών).
- η) Επικοινωνίες ETAT PRIORITY (κυβερνητικά - μηνύματα προτεραιότητας).
- θ) Υπηρεσία - επικοινωνιών (μηνύματα που αφορούν την διεξαγωγή ραδιοπικοινωνιών)
- ι) Επικοινωνίες που δεν ανήκουν σε καμιά από τις παραπάνω κατηγορίες.

N.B. Οι σταθμοί πρέπει να σταματούν να χρησιμοποιούν οιοδήποτε κανάλι VHF χρειάζεται για επικοινωνίες μεγαλύτερης προτεραιότητας.

2.2.2 Σταθμός Ελέγχου (ΣΕ)

- .1 Ο Σταθμός Ελέγχου είναι υπεύθυνος για τη δημιουργία και διατήρηση της επαφής.
- .2 Ο ΣΕ είναι είτε:
 - α) Σταθμός που κάνει την αρχική κλήση, ή
 - β) Ο Παράκτιος Σταθμός ή Σταθμός Ασυρμάτου Ξηράς εφόσον εμπλέκεται σε ανταλλαγή μηνυμάτων ή εκπομπή πληροφοριών.
- .3 Τι κάνει ο ΣΕ. Η λειτουργία του ΣΕ είναι να:
 - α) Προτείνει (κατ' ονομάζει) το κανάλι εργασίας VHF
 - β) Διενεργεί την αλλαγή στο κανάλι εργασίας VHF
 - γ) Επαναφέρει επαφή στο κανάλι εργασίας
 - δ) Επαναφέρει επαφή αν χαθεί οποτεδήποτε
 - ε) Τερματίζει την ανταλλαγή ή εκπομπή μηνυμάτων.
- .4 Βλ. Τμήματα 2.3, 2.4

2.2.3 Διακοπές: αποφυγή διακοπών και αντιμετώπιση αυτών.

- .1 Στα τμήματα 1.1.2.4 και 5 απαιτείται να ακούσετε για να διαπιστώσετε αν το κανάλι VHF είναι ήδη σε χρήση πριν εκπέμψετε σε αυτό.
- .2 Αν το κανάλι VHF που επιλέξατε χρησιμοποιείται ήδη για επικοινωνία μεγαλύτερης προτεραιότητας:
 - α) Περιμένετε μέχρι να τελειώσει η άλλη επικοινωνία ή
 - β) Χρησιμοποιείτε άλλο κανάλι VHF.

.3 Άν είναι αναγκαίο να διακόψετε μια επικοινωνία πρέπει να περιμένετε μέχρι να γίνει κάποια παύση μεταξύ των εκπομπών και μετά να κάνετε την παρακάτω εκπομπή (μεταβίβαση):

Διακοπή

Προσφωνείτε τουλάχιστον ένα από τους σταθμούς που διακόπτετε.

Εδώ

Όνομα ή διεθέσις διακριτικό κλήσης του σταθμού σας
Λέξη ή φράση που να δηλώνει το σκοπό της επικοινωνίας σας δημοσίευση
PAN-PAN ή Μετεωρολογικό δελτίο.

Σταματάτε να εκπέμπετε

(x) λεπτά.

Έτοιμος

.4 -

.5 Άν οι επικοινωνίες οιουδήποτε σταθμού διακόπτονται χωρίς λόγο από τις επικοινωνίες άλλου σταθμού, γίνεται η παρακάτω μεταβίβαση:

Διακοπή

Προσφωνείτε τον σταθμό που κάνει την παρεμβολή

Εδώ

Όνομα ή διεθέσις διακριτικό κλήσης του σταθμού σας

Σταματάτε να εκπέμπετε

(x) λεπτά.

Τέλος

.6 Εξαιτίας του φαινομένου της εξάλειψης του σήματος, οποιος δήποτε σταθμός μπορεί να αντιμετωπίσει διακοπές στις επικοινωνίες που εμπλέκεται.

2.2.4 Λήψη μέσω ασυρμάτου

.2 Κώδικας ευκρίνειας σημάτων

ένα	= μη χρησιμοποιούμενη (μόλις ακουστή)
δύο	= φτωχή (μετρά)
τρία	= ικανοποιητική
τέσσερα	= καλή
πέντε	= εξαιρετή

3. Ο κώδικας ευκρίνειας σημάτων χρησιμοποιείται με την ομιλία προφέροντας τον κατάλληλο αριθμό.

π.χ. [Σας λαμβάνω (ακούω) με ένα ή σας λαμβάνω με πέντε].

4. Αίτηση να αναφερθεί ο βαθμός ευκρίνειας μπορεί να γίνει σε οποιοδήποτε στάδιο της ανταλλαγής μηνυμάτων. Η φράση που χρησιμοποιείται είναι:

Πώς με λαμβάνετε (ακούτε):

2.2.5 Κανόνας που ισχύει σταν χάνεται η επαφή

- .1 Αν χωρίς προηγούμενη ρύθμιση, δεν ακούγεται τίποτα για 20 δεπτερόλεπτα ή περισσότερα, τότε αμφότεροι οι σταθμοί πρέπει να γυρίσουν πίσω στο χρησιμοποιούμενο κανάλι κλήσης VHF.
- .2 Ο σταθμός ελέγχου πρέπει να αποκαταστήσει ξανά την επαφή.
- .3 Αν ο σταθμός ελέγχου δυσκολεύεται να αποκαταστήσει την επαφή στο κανάλι κλήσης του VHF τότε χρησιμοποιείται το κανάλι 16 VHF.

2.3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΓΗΣ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ

2.3.3 Περίγραμμα διαγράμματος ανταλλαγής μηνυμάτων μεταξύ δύο πλοίων.

Ο σταθμός που κάνει τη κλήση Ο σταθμός που απαντά στη κλήση
(Σταθμός Ελέγχου, ΣΕ)

Πλοίο Α

Πλοίο Β

.1 Αρχική Κλήση

Προσφωνεί τον καλούμενο σταθμό και δίνει όνομα και διακριτικό κλήσης του.

Δηλώνεται το κανάλι VHF στο οποίο γίνεται η κλήση.
Εποιμος.

.2 Απόκριση στη Κλήση

Προσφωνεί τον σταθμό που καλεί και δίνει όνομα και διακριτικό κλήσης του σταθμού.
Εποιμος.

.3 Καθορισμός καναλιού εργασίας VHF

Προσφωνεί τον καλούμενο σταθμό με το όνομα και το διακριτικό κλήσης του και καθορίζει το κανάλι εργασίας VHF

4. Συμφωνία/διαφωνία για το κανάλι εργασίας VHF.
 Προσφωνεί τον σταθμό που καλεί και δίνει το δικό του όνομα και διακριτικό κλήσης.
 Συμφωνεί ή διαφωνεί για το κανάλι εργασίας VHF ή ρωτάει ποιδ είναι το κανάλι εργασίας VHF.
 Ετοιμος

.5 Κανόνες αλλαγής σε κανάλι εργασίας VHF.

Αμφότεροι οι σταθμοί ακούν στο κανάλι κλήσης VHF
 Αμφότεροι οι σταθμοί ανοίγουν στο κανάλι εργασίας VHF.
 Αμφότεροι οι σταθμοί ακούν στο κανάλι εργασίας VHF.

Εξασφαλίζεται οτι το επιλεχθέν κανάλι εργασίας VHF είναι ελεύθερο πρίν την έναρξη ανταλλαγής μηνυμάτων.

.6 Μήνυμα

Προσφωνεί τον καλούμενο σταθμό
 Βίνει το δικό του όνομα και διακριτικό κλήσης του.
 Το μήνυμα
 Ετοιμος

.7 Απόκριση στο μήνυμα
 Προσφωνεί τον σταθμό πού έστειλε το μήνυμα και δίνει το δικό του όνομα και διακριτικό Απάντηση στο μήνυμα
 Ετοιμος

.8 Τέλος Εκπομπής
 Προσφωνεί τον σταθμό πού έλαβε το μήνυμα και δίνει το δικό του όνομα και διακριτικό Απαντά στην προηγούμενη κλήση εκπομπής Ευχαριστεί (προαιρετικά)
 Τέλος.

.9 Αμφότεροι οι σταθμοί κάνουν ακρόαση (ακούν) για μια περίοδο πρίν να επανέλθουν στον κατάλληλο δίσυλο τήρησης φυλακής ακρόασης του VHF.

Βλ. τμήμα 2.4

2.4.10 Παράδειγμα διαδικασίας ανταλλαγής μηνυμάτων

Κλήση που λαμβάνει χώρα σε κανάλι κλήσης του VHF (VHF 16 σ' αυτή τη περίπτωση).

Σταθμός που κάνει τη κλήση
(σταθμός ελέγχου)

- Σταθμός που απαντά στη κλήση

.1 Black τάνκερ, στίγμα:
σημαντήρας διαύλου;
Μπλάκ τάνκερ, στίγμα
σημαντήρας διαύλου.
Εδώ RATTLER, GOLF
XRAY XRAY XRAY; RATTLER,
GOLF XRAY XRAY XRAY.
Στο κανάλι VHF 1-6
Ετοιμος.

.2 RATTLER, GOLF XRAY XRAY XRAY
Εδώ ROSE MARU, JULIETT
ALFA ALFA ALFA, black tanker,
στίγμα: σημαντήρας διαύλου.
Ετοιμος.

.3 ROSE MARU. Εδώ RATTLER.
Γυρίστε στο κανάλι VHF 0 - 6
Ετοιμος.

.4 RATTLER. Εδώ ROSE MARU.
Συμφωνούμε (πάμε) στο κανάλι VHF
0-6.
Ετοιμος.

.5 Και οι δύο σταθμοί κάνουν ακρόαση στο κανάλι 16 VHF.
Και οι δύο σταθμοί γυρίζουν στο κανάλι 06 VHF.
Και οι δύο σταθμοί ακούν στο κανάλι 06 VHF.
Γιά τους σκοπούς αυτού του παραδείγματος το κανάλι 06 VHF
υποτίθεται ότι είναι ελεύθερο.

.6 ROSE MARU. Εδώ RATTLER.
Ερώτηση: Ποιά ETA έχετε;
Τίποτα άλλο.
Ετοιμος.

.7 RATTLER. Εδώ ROSE MARU.
Απάντηση: Η ETA μου είναι
1-5-4-0 GMT.
Τίποτα άλλο.
Ετοιμος.

.8 ROSE MARU. Εδώ RATTLER.
 Εγίνε κατανοητό (Ελήφθη),
 ETA: 1-5-4-0 GMT.
 Ευχαριστώ.
 Τέλος.

Και οι δύο σταθμοί κάνουν ακρόαση γιά μικρό διάστημα στο κανάλι 06 VHF.

Και οι δύο σταθμοί τηρούν φυλακή ακρόασης στο κανάλι 16 VHF.

2.5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΚΠΟΜΠΗΣ

Περίγραμμα διαγράμματος εκπομπής
 Σταθμός που κάνει εκπομπή
 πληροφορικού δελτίου
 (Σταθμός Ελέγχου, CS).

Σταθμοί που κάνουν ακρόαση.

1. Αρχική κλήση

Προσφωνείτε τον καλούμενο σταθμό
 (ή καλούμενους σταθμούς) και δίνετε
 όνομα και διακριτικό του σταθμού.
 Άναφέρατε το περιεχόμενο
 του πληροφορικού δελτίου.
 ενημερώνετε για το κανάλι VHF
 όπου θα γίνει η εκπομπή του
 δελτίου.
 Οθερ

Είναι το πληροφορικό δελτίο για σάς;
 Σας ενδιαφέρει; Αν δεν κάνετε λήψη
 του καναλιού VHF στο οποίο θα γίνει
 η εκπομπή του δελτίου ζητήστε από τον
 Σταθμό Ελέγχου (ΣΕ) να το επαναλάβει
 μετά κάνοντας μια εκπομπή αίτησης
 σε Κανάλι VHF. (Τμήμα 2.4.4.5)

2.6.5 Παράδειγμα εκπομπής πληροφορικού δελτίου

Σταθμός που κάνει εκπομπή
πληροφορικού δελτίου.

Άλλοι σταθμοί

Βήμα 1:

Όλα τα πλοία που βρίσκονται
στον πορθμό της Μαλάγα
όλα τα πλοία που βρίσκονται
στο πορθμό της Μαλάγα

Εδώ

China star, November Alfa

Alfa Alfa ;

China star, November Alfa

Alfa Alfa :

Μετεωρολογικό δελτίο

Γυρίστε στο κανάλι VHF 1-3

Οθερ.

Βήμα 2:

Το China star ακροάται στο κανάλι VHF.

Κανένας σταθμός δεν ζητάει επανάληψη του καναλιού εργασίας VHF.
Το China star και όλοι οι ενδιαφερόμενοι σταθμοί γυρίζουν στο
κανάλι 13 VHF.

Το China star ακοροάται στο κανάλι 13 VHF για μικρό διάστημα.

Για τους σκοπούς του παραδείγματος αυτού το κανάλι 13 VHF
υποτίθεται ότι είναι ελεύθερο.

Βήμα 3:

Προς όλα τα πλοία στόν πορθμό της

Μαλάγα

Πρός όλα τα πλοία στον πορθμό της

Μαλάγα

Εδώ China star, November Alfa

Alfa Alfa .

Μετεωρολογικό δελτίο για τον πορθμό της

Μαλάγα

ώρα: 1-2-0-0 GMT.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ : σήμερος : δυτικός μποφόρ: 8

Θάλασσα: κυματώδης, καιρός: βροχή,

νεροποντές (μπόρες),

ορατότητα: 5 μίλια

πίεση: 9-7-2 ελαττούμενη

Τέλος.

Βήμα 4:

Το China Star ακροάται στο κανάλι 13 VHF.

Δεν λαμβάνεται αίτηση για επανάληψη.

Το China Star γυρίζει το VHF ξανά στον κατάλληλο διαυλο τήρησης
φυλακής ακρόασης.

Τ Μ Η Μ Α 3

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

3.1 Γενικές Διατάξεις

- 3.1.1 Πότε χρησιμοποιείται η διαδικασία κινδύνου, επείγοντος και ασφάλειας.**

Τύπος διαδικασίας	Λέξη δείκτης	Χρησιμοποιείται όταν:
Κινδύνου	Məyday	ένα πλοίο ή αεροσκάφος απειλείται από σοβαρό και άμεσο κίνδυνο, και αιτεί άμεση βοήθεια.
Επείγοντος	Pan-Pan	ο σταθμός που μεταδίδει το σήμα έχει επείγον μήνυμα να εκπέμψει που αφορά στην ασφάλεια του πλοίου, αεροσκάφους ή άλλου οχήματος ή στην ασφάλεια ανθρώπου.
Ασφάλειας	Securite (προφέρεται: SAY-Cure-e-tay)	ο σταθμός που μεταδίδει αυτό το σήμα έχει να εκπέμψει μήνυμα που περιέχει ναυσιπλοϊκή ή σημαντική μετεωρολογική προειδοποίηση.

- 3.1.2. Γενικές οδηγίες που πρέπει να εφαρμόζονται όταν χρησιμοποιείται μία από τις διαδικασίες που αναφέρονται σε αυτό το Τμήμα.**

- .1 Πριν τη χρήση μιας εκ των διαδικασιών που αναφέρονται σ' αυτό το Τμήμα ελέγχετε προσεκτικά για να σιγουρεύετε ότι χρησιμοποιείτε τη σωστή διαδικασία και τη λέξη δείκτη.
- .2 Τα περιστατικά δίδονται κατά σειρά προτεραιότητος ασυρμάτου. Μία αρχική κλήση κινδύνου από πλοίο ή αεροσκάφος που βρίσκεται σε κίνδυνο έχει απόλυτη προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων περιστατικών.

- .3 Οι διαδικασίες σχεδιάζονται κατά τρόπο που να εξασφαλίζουν ακριβή επικοινωνία και ταχεία παροχή βοηθείας. Να τις ακολουθείτε πάντα όταν αντιμετωπίζετε μια από τις ανωτέρω περιπτώσεις.
- .4 Όπου δεν υπάρχει συγκεκριμένη φρασεολογία χρησιμοποιείτε το **Seaspeak**.
- .5 Ποτέ μην κάνετε κατάχρηση των λέξεων-δεικτών, διαδικασιών ή οιονδήποτε αυτομάτων συστημάτων συναγερμού. Είναι πολύ επικίνδυνο καθ' ότι οδηγεί στην αναγκαιότητα ελέγχου της αυθεντικότητας οιασδήποτε κλήσης κινδύνου πριν γίνουν ενέργειες για διάσωση (πιθανόν της δικής σας).
- .6 Πριν κάνετε οιασδήποτε εκπομπή σύμφωνα με τους κανόνες αυτών των διαδικασιών ελέγξετε προσεκτικά αυτά που θέλετε να πείτε. Οταν κάνετε την εκπομπή σιγουρεύετε ότι εκπέμπετε στο κανάλι 16 VHF (όταν απαιτείται να κάνετε χρήση αυτού) και ότι το VHF είναι ανοιγμένο στο μέγιστο βαθμό ισχύος καθώς και ότι δεν ομιλείτε πολύ γρήγορα.
- .7 Σας υπενθυμίζεται π η ευθύνη του Πλοιάρχου ή άλλου υπεύθυνου ατόμου.

3.2 ΚΙΝΔΥΝΟΣ – MAYDAY

3.2.1 Περίγραμμα διαγράμματος επικοινωνιών κινδύνου

Κινδυνεύοντα Πλοία	Άλλοι Σταθμοί
--------------------	---------------

Όλες οι εκπομπές γίνονται στο κανάλι 16 VHF

.1 Αρχική Κλήση Κινδύνου

Məyday Məyday Məyday
Αναγνώριση¹ (3 φορές)
Məyday.
 Όνομα πλοίου + ενδεικτικό κλήσεως.
Στίγμα
 Τι δεν πάει καλά
 Τι βοήθεια αιτείται
 Οθερ (Ετοιμος).

¹ [Σημαίνει το ενδεικτικό κλήσεως ή οποιαδήποτε άλλη ταυτότητα του σταθμού που εκπέμπει το σήμα κινδύνου και προφέρεται τρείς φορές].

.2 Βεβαιωση Λήψης

Μεγδεγ

Ονομα του κινδυνεύοντος σταθμού (3 φορές).
Ενδεικτικό κλήσης του κινδυνεύοντος σταθμού.

Αναγνώριση (Ονομα και διακριτικό κλήσης του σταθμού που βεβαιώνει λήψη).

**Μεγδεγ ελήφθη
ΟΒερ.**

Σημείωση:

Μην απαντάτε στη Βεβαιωση Λήψης σε αυτό το στάδιο. Αφήστε χρόνο στούς σταθμούς για βεβαιωση λήψης εκτός αν η κατάστασή σας είναι απελπιστική και δεν επιδέχεται καθυστέρηση.

Σημείωση:
υπολογίσετε το τελευταίο στίγμα, ταχύτητα και ΕΤΑ προς το στίγμα του κινδυνεύοντος πλοίου.

.3 Βοηθητικές Πληροφορίες

Μεγδεγ

Ονομα κινδυνεύοντος σταθμού.

Αναγνώριση (Ονομα και διακριτικό κλήσης του άλλου σταθμού)

Το στίγμα του.

Την ταχύτητα του.

Την ΕΤΑ του στο

στίγμα που δόθηκε

στο Αρχικό Μήνυμα Κινδύνου.

ΟΒερ.

.4 Απάντηση σε Βεβαιωση Λήψης

Μεγδεγ

Προσφώνηση και αναγνώριση

Εγινε κατανοητό

Επαναλάβετε το στίγμα του

Επαναλάβετε την ταχύτητά του

Επαναλάβετε την ΕΤΑ του

Τέλος.

Σημείωση

Άν δεν ακούτε τυχόν
άλλους σταθμούς
κάνετε βεβαίωση λήψης
του Αρχικού Μηνύματος
Κινδύνου και κάνετε μια
εκπομπή αναμετάδοσης
κινδύνου.

.5 Εκπομπή Mayday-Relay

Mayday-relay, Mayday-relay
Mayday-relay

Αναγνώριση

Mayday

Όνομα κινδυνεύοντος
πλοίου και το ενδεικτικό
κλήσης.

Τα ακόλουθα ελήφθησαν από
Όνομα κινδυνεύοντος πλοίου
Ωρα (ώρα λήψης) GMT.

Mayday.

Όνομα κινδυνεύοντος πλοίου
Επαναλάβετε στίγμα
πρόβλημα και βοήθεια
που αιτείται, στοιχεία
Αρχικού Μηνύματος Κινδύνου
Αναγνώριση
Οθερ.

Σημείωση:

Το υπόλοιπο της επικοινωνίας κινδύνου πρέπει να διεξάγεται
σύμφωνα με τους κανόνες των Τμημάτων 1 και 2. Σε δλες τις
εκπομπές πρέπει να προηγείται η λέξη **Mayday**.

3.2.2 Γενικοί κανόνες που εφαρμόζονται στις επικοινωνίες κινδύνου.

- .1 Η αρχική κλήση κινδύνου εκπέμπεται μόνο κατόπιν
εξουσιοδότησης (γραπτής) από τον Πλοίαρχο ή άλλον υπεύθυνο
του πλοίου ή αεροσκάφους.
- .2 Ένας σταθμός αναλαμβάνει τον έλεγχο της επαφής των επι-
κοινωνιών κινδύνου και τα καθίκοντα του Σταθμού Ελέγχου.

.3 Ο Σταθμός Ελέγχου (ΣΕ) θα είναι είτε :

- (α) το κινδυνεύον πλοίο
- (β) ένας παράκτιος σταθμός ή σταθμός ασυρμάτου ξηράς
- (γ) ο επιτόπιος διοικητής (OSC)*
- (δ) ο συντονιστής έρευνας επιφανείας (CSS)*.

* N.B. Οι ορισμοί αυτών των δρων δίδονται στο Βιβλίο με τίτλο " Δορυφορικά Συστήματα Επικοινωνιών " του M. Ταμπακάκη και στο εγχειρίδιο MERSAR του IMO.

.4 Όταν ένας σταθμός αναλάβει ΣΕ πρέπει να συνεχίσει μέχρι:

- (α) εξάληψης της κατάστασης κινδύνου
- (β) επίτευξης θετικής ρύθμισης με άλλο σταθμό για να αναλάβει τα καθήκοντα του ΣΕ.

.5 Όλοι οι σταθμοί έχουν νομική υποχρέωση να κάνουν βεβαίωση λήψης του Αρχικού μηνύματος Κινδύνου, και να παρέχουν βοήθεια όπου χρειάζεται για τη διάσωση ανθρώπινης ζωής. Άν δεν είναι δυνατόν ή απαραίτητο να συντρέξουν πρός βοήθεια ενός κινδυνεύοντος πλοίου τότε πρέπει να κάνουν καταχώριση στα επίσημα ημερολόγια στην οποία να δίδονται με κάθε λεπτομέρεια οι περιστάσεις.

3.2.3 Πώς διεξάγονται οι επικοινωνίες κινδύνου

.1 Αρχικό μήνυμα κινδύνου

(α) **Meyday Meyday Meyday**

Ενα πρωταρχικό μήνυμα κινδύνου έχει πάντοτε σαν πρόθεμα τη λέξη-δείκτη κινδύνου, που δίδεται 3 φορές. Κατ' αυτόν τον τρόπο δίδεται στην εκπομπή απόλυτη προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων επικοινωνιών.

(β) **Άναγνώριση**

Η φράση Εδώ ακολουθείται από το όνομα του πλοίου που δίδεται τρεις φορές.

π.χ. **Εδώ**

Rattler Rattler Rattler

(γ) **Meyday**

Η λέξη-δείκτης χρησιμοποιείται μόνη της για να υποδειχτεί ότι το πληροφοριακό μέρος του Αρχικού Μηνύματος Κινδύνου πρόκειται να αρχίσει.

(δ) **Όνομα πλοίου και ενδεικτικό κλήσεως**

π.χ. **Rattler, Golf Xray Xray Xray**

(ε) **Στίγμα**

Το στίγμα εκφράζεται με την ίδια μέθοδο που αποκτήθηκε, δηλαδή μην κάνετε μετατροπή της απόστασης και διόπτευσης σε γεωγραφικό πλάτος και μήκος ή αντίστροφα. Οι σταθμοί που κάνουν λήψη του Αρχικού Μηνύματος Κινδύνου έχουν την άνεση να κάνουν τέτοιου είδους μετατροπές διατρέχοντας πολύ μικρότερο κίνδυνο να κάνουν λάθη. Άν θελήσουν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το στίγμα μπορούν να ζητήσουν κάτι τέτοιο αφού θα έχει εδραιωθεί η επαφή.

π.χ. στίγμα ληφθέν από χάρτη ανοικτών θαλασσών δια του υπολογισμού εξ αναμετρήσεως:

Στίγμα: γεωγραφικό πλάτος: 5-0 μοίρες
 3-0 λεπτά Βόρειο, γεωγραφικό μήκος:
 0-3-9 μοίρες 2-0 λεπτά Δυτικό.

(στ) **Πρόβλημα**

Το πρόβλημα εκφράζεται απλά. Λεπτομέρειες μπορούν να δοθούν αφού εδραιωθεί η επαφή.

π.χ. Εχω φωτιά λιπαντικών ελαίων στην αριστερή μπροστινή άκρη του κυρίως μηχανοστάσιου, πρέπει να δοθεί σε αυτό το στάδιο ως εξής:
 [φωτιά στο μηχανοστάσιο].

- (ζ) Τι είδους βοήθεια αιτείται
 Η βοήθεια εκφράζεται απλά. Λεπτομέρειες μπορούν να δοθούν αφού εδραιωθεί η επαφή. Άν το είδος της αιτούμενης βοήθειας δεν μπορεί να καθοριστεί τότε η φράση [ζητώ: άμεση βοήθεια] πρέπει να χρησιμοποιηθεί.
 π.χ. "Θα χρειαστεί να εγκαταλείψω το πλοίο σύντομα
 γι' αυτό, παρακαλώ αποστείλατε σωσίβιο λέμβο θα
 πρέπει να δοθεί σε αυτό το στάδιο ως εξής:
[ζητώ: σωσίβιο λέμβο]".

- (η) Οβερ
 Εξυπηρετεί τον ίδιο ίδιο σκοπό διώς και στις άλλες επικοινωνίες

(θ) Παράδειγμα Αρχικού Μπνύματος Κινδύνου

Meyday Meyday Meyday
Εδώ
Rattler Rattler Rattler
Meyday
Rattler, Golf! Xray Xray Xray
 στίγμα: γεωγραφικό πλάτος: 5.0 μοίρες
 3-0 λεπτά Βόρεια, γεωγραφικό μήκος:
 0-3-9 μοίρες 2-0 λεπτά Δυτικό
 Σύγκρουση με παγόβουνο θυθιζόμαστε
 Ζητώ άμεση βοήθεια Τέλος
Τέλος

.2 Βεβαίωση (Γνωστοποίηση) λήψης

(α) **Meyday**

Σε όλες τις εκπομπές κατά την διάρκεια επικοινωνιών κινδύνου προηγείται η λέξη - δείκτης **Meyday**.

(β) Όνομα του κινδυνεύοντος σταθμού (3 φορές)

Ενδεικτικό κλήσεως του κινδυνεύοντος σταθμού.
 π.χ. **Rattler Rattler Rattler, Golf Xray Xray Xray**

(γ) **Άναγνώριση**

Η φράση [Εδώ], ακολουθείται από το όνομα του πλοίου και το ενδεικτικό κλήσεως του.

π.χ. **Εδώ**

Rose Meru, Juliett Alfa Alfa Alfa.

(δ) **Meyday ελήφθη**

Κατ' αυτόν τον τρόπο πληροφορείτε τον κινδυνεύοντα σταθμό ότι έχετε ακούσει την εκπομπή του και γνωρίζετε ότι πρόκειται για Αρχικό Μήνυμα Κινδύνου.

(ε) Οβερ

(ζ) Παράδειγμα Βεβαιώσης λήψης:

Mayday
 Rattler Rattler Rattler.
 Golf Xray Xray Xray.
 ΕΕΩ
 Rose Maru, Juliett Alfə Alfə Alfə
 Mayday ελήφθη
 Οβερ

- (η) Κάθε Αρχικό Μήνυμα Κινδύνου πρέπει να επιβεβαιώνεται (η λήψη του). Αν βρίσκεστε σε μεγάλη απόσταση από το στίγμα που δόθηκε στο Αρχικό Μήνυμα Κινδύνου δώστε χρόνο σε σταθμό που βρίσκεται εγγύτερα να βεβαιώσει λήψη πριν πράξετε τούτο εσείς.
- (θ) Σε παράκτια ύδατα, δώστε χρόνο στις αρμόδιες αρχές έρευνας και διάσωσης να βεβαιώσουν λήψη πριν πράξετε τούτο εσείς.

3. Μήνυμα Βοηθητικών Πληροφοριών

Αυτή είναι η εκπομπή δια της οποίας είτε το κινδυνεύον πλοοί ή οι αρχές έρευνας και διάσωσης αποκτούν πληροφορίες οι οποίες τους επιτρέπουν να αποφασίσουν ποιός είναι σε θέση να βοηθήσει. Αυτή γίνεται ή αυτόκλητα προς το κινδυνεύον πλοοί μετά την παύση των βεβαιώσεων λήψης, ή σε απάντηση αιτήματος από τις αρχές έρευνας και διάσωσης ή από το κινδυνεύον πλοοί.

- (α) **Mayday**
 (β) Όνομα κινδυνεύοντος σταθμού
 π.χ. Rattler
 (γ) Άναγνώριση
 π.χ. ΕΕΩ
 Rose Maru
 (δ) Το στίγμα του

Το στίγμα του πλοοίου κατά το δυνατόν πλέον πρόσφατο δίδεται με την ώρα στην οποία αντιστοιχεί. Αυτό μαζί με τα στοιχεία της ταχύτητας και ΕΤΑ εκπέμπονται με σκοπό να βοηθήσουν τον υπεύθυνο να αποφασίσει ποιός είναι ο πλέον κατάλληλος για παροχή βοήθειας. Οταν είναι δυνατόν, το στίγμα που δίδεται σε ένα κινδυνεύον πλοοί πρέπει να είναι με την ίδια μέθοδο διπλά το δοθέν στίγμα στο Αρχικό Μήνυμα Κινδύνου.

π.χ.

Στίγμα: ώρα: 1-4-3-0 GMT
 γεωγραφικό πλάτος: 5-0 μοίρες 2-0
 λεπτά Βόρειο,
 γεωγραφικό μήκος 0-3-9 μοίρες 1-5
 λεπτά Δυτικό

(ε) Η ταχύτητα του πλοίου

Η ταχύτητα του πλοίου, κατά την οποία υπολογίστηκε η ΕΤΑ για το στίγμα κινδύνου.

π.χ. ταχύτητα: 1-8 κόμβοι

(στ) ΕΤΑ του πλοίου στο στίγμα κινδύνου

ΕΤΑ του πλοίου στη θέση κινδύνου υπολογισθείσα σύμφωνα με την ταχύτητα που δόθηκε στο προηγούμενο στοιχείο.

π.χ. ΕΤΑ: 1-5-3-0 GMT

(π) Οθερ

(θ) Παράδειγμα Μετάδοσης Βοηθητικών Πληροφοριών

π.χ. **Meyday**

Rattler. Εδώ Rose Māru
 στίγμα: ώρα: 1-4-3-0- GMT
 γεωγραφικό πλάτος: 5-0 μοίρες 2-0
 λεπτά Βόρειο,
 γεωγραφικό μήκος: 0-3-9 μοίρες 1-5
 λεπτά Δυτικό
 ταχύτητα: 1-8 κόμβοι
 ΕΤΑ: 1-5-3-0 GMT

.4 Βεβαιώση λήψης απάντησης

Αυτή είναι η εκπομπή δια της οποίας το κινδυνεύον πλοίο ή οι Αρχές SAR βεβαιώνουν λήψη της Μετάδοσης Βοηθητικών Πληροφοριών.

(α) **Meyday**

(θ) Προσφώνηση και αναγνώριση

Σε διεσ τις περαιτέρω εκπομπές κατά τη διαδικασία κινδύνου η προσφώνηση και η αναγνώριση θα γίνεται κατά τον συνήθη τρόπο πλήν της εκπομπής αναμετάδοσης κινδύνου (Meyday - Relay) (3.2.3.5)

π.χ. Rose Māru. Εδώ Rattler.

- (γ) Λήψη και επανάληψη του μηνύματος.
Ο σταθμός που κάνει την εκπομπή για να δείξει ότι
έχει λάβει σωστά την Μετάδοση Βοηθητικών Πληροφοριών,
Θα επαναλάβει το περιεχόμενο του μηνύματος της
Μετάδοσης Βοηθητικών Πληροφοριών.

π.χ. Ελήφθη (Εγίνε κατανοητό)
στίγμα: ώρα : 1-4-3-0 GMT
γεωγραφικό πλάτος: 5-0 μοίρες 2-0
λεπτά Βόρειο,
γεωγραφικό μήκος: 0-3-9 μοίρες 1-5
λεπτά Δυτικό
ταχύτητα: 1-8 κόρμοι
ETA: 1-5-3-0 GMT
Οθερ

(δ) Παράδειγμα Βεβαίωσης λήψης απάντησης

5 Εκπομπή αναμετάδοσης κινδύνου (*Meyday Relay*)

Αν δεν κάνει άλλος σταθμός εκπομπή Βεβαίωσης λήψης τότε
πρέπει εσείς να κάνετε εκπομπή αναμετάδοσης κινδύνου.
Αν ένας σταθμός ξηράς ή παράκτιος σταθμός κάνει εκπομπή
Βεβαίωσης λήψης, τότε θα κάνει στη συνέχεια μια εκπομπή
αναμετάδοσης κινδύνου (*Meyday Relay*).
Αν ένας σταθμός ξηράς ή παράκτιος σταθμός κάνει εκπομπή
Βεβαίωσης λήψης, τότε αναλαμβάνει και τα καθήκοντα του CS.

- (κ) Παράδειγμα εκπομπών *Meyday-Relay*.

Meyday-relay Meyday-relay Meyday-relay.
Εδώ
Rose Maru Rose Maru Rose Maru
Meyday
Rattler, Golf Xray Xray Xray
Ακόλουθα ελτίφθησαν από¹
Rattler
ώρα: 1-4-1-5 GMT
Meyday
Rattler, Golf, Xray Xray Xray
Στίγμα: γεωγραφικό πλάτος: 5.0 μοίρες 3-0
λεπτά Βόρειο.
γεωγραφικό μήκος: 0-3-9 μοίρες 2-0
λεπτά Δυτικό
Σύγκρουση με παγόβουνο, βυθιζόμαστε
Ζητώ άμεση βοήθεια
Εδώ Rose Maru
Οθερ

3.2.4. Ελεγχος επικοινωνιών κινδύνου

- .1 Οι επικοινωνίες κινδύνου θα διεξάγονται βασικά στο κανάλι 16 VHF. Άλλα κανάλια VHF μπορούν να απασχοληθούν σαν απαραίτητα και να τους επιβληθεί σιγή (Τμήμα 1.2.2.3.) θα πρέπει να υπενθυμηθεί ότι μεγαλύτερη εμβέλεια έχουμε συνήθως στο κανάλι 16 VHF.
- .2 Σε κανένα σταθμό δεν επιτρέπεται να κάνει εκπομπές που είναι δάσχετες με την επίλυση του περιστατικού κινδύνου, σε κανάλια VHF που χρησιμοποιούνται για τις επικοινωνίες κινδύνου.
- .3 Για να σταματήσει ένας σταθμός που παρεμβάλει σε επικοινωνίες κινδύνου, ο Σταθμός Ελέγχου (ΣΕ) θα πρέπει να κάνει την ακόλουθη μετάδοση:

Διακοπή
Sealone Mayday
Σταματήστε την εκπομπή
Sealone Mayday.
Τέλος.

- .4 Κατά την διάρκεια επιχειρήσεων των SAR, το πλοίο αεροσκάφος, σταθμός ξηράς ή παράκτιος σταθμός που ελέγχει τις επιχειρήσεις SAR θα κάνει εκπομπές Πληροφοριακών δελτίων. Αυτά τα δελτία θα δίδουν:
πληροφορίες σχετικά με τις εν εξελίξει δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης (SAR);
αιτήματα για συγκεκριμένους τύπους βοήθειας;
επεξηγήσεις του στίγματος που δόθηκε στό αρχικό μήνυμα κινδύνου με άλλες μορφές διατύπωσης και οδηγίες για την πιστευόμενη (πιθανή του) ακρίβεια.
- .5 Τα πληροφοριακά δελτία θα αριθμούνται διαδοχικά. Αυτά θα εκπέμπονται σε κανονικά διαλείμματα, και όταν υπάρχει μια αλλαγή στο περιστατικό κινδύνου.
- .6 Τα πληροφοριακά δελτία θα συντάσσονται και θα χειρίζονται σύμφωνα με τους κανόνες για διαδικασία εκπομπής πληροφοριακών δελτίων με τη διαφορά ότι:
 - (a) θα μεταδίδονται στο κανάλι 16 VHF;
 - (b) θα προηγείται αυτών η λέξη **Mayday**.

π.χ. **Mayday.**
 Προς όλα τα πλοία.
 Εδώ Land's End Radio
Mayday, Rattler.
 Άριθμός πληροφορίας ...
 στοιχείο μηνύματος
 του πληροφοριακού δελτίου
 Εδώ Land's End Radio
Τέλος

- .7 Μόνο το κινδυνεύον πλοίο ή ο σταθμός που ελέγχει τις δραστηριότητες SAR έχει το δικαίωμα να υποδείξει ολοκλήρωση των επικοινωνιών κινδύνου.
- .8 Αυτό γίνεται κάνοντας την ακόλουθη εκπομπή.

Mayday
 Προς όλα τα πλοία.
 Εδώ Land's End Radio,
 ώρα: (αυτού του δελτίου)
 (όνομα κινδυνεύοντος πλοίου και
 το ενδεικτικό κλήσης του
 seelonge fee nee.
Τέλος.

- .9 Αυτή η εκπομπή θα πρέπει να γίνει σε κάθε διάστημα του VHF στον οποίο είχε επιβληθεί σιγή.
- .10 Λήψη της εκπομπής σημαίνει ότι οι επικοινωνίες κινδύνου και οι σχετιζόμενοι περιορισμοί έχουν λήξει. Η συνήθης λειτουργία επικοινωνίας μπορεί να επανέλθει στο VHF.

3.3 Κλήση επείγοντος PAN-PAN

3.3.1. Περίγραμμα διαγράμματος επικοινωνιών επείγοντος

Πλοίο που κάνει εκπομπή Επείγοντος Άλλοι σταθμοί

.1 Αρχικό Μήνυμα Επείγοντος

Pan-Pan Pan-Pan Pan-Pan.

Αναγνώριση (3 φορές).

Pan-Pan,

Όνομα πλοίου και το
ενδεικτικό κλήσης.

Στίγμα

Τι δεν πάει καλά.

Τι βοήθεια χρειάζεται

Οθερ.

.2 Βεβαίωση λήψης

Pan-Pan,

Προσφύνηση,

Αναγνώριση.

Pan-Pan ελήφθη.

Οθερ.

Ολες οι επόμενες επικοινωνίες επείγοντος θα διεξάγονται σύμφωνα με τους κανόνες για ανταλλαγή μηνυμάτων και εκπομπών πληροφοριακών δελτίων.

3.3.2. Γενικοί κανόνες

.1 Ανταλλαγές μηνυμάτων επείγοντος θα διεξάγονται στο κανάλι 16 VHF, εκτός αν βρίσκεται σε εξέλιξη κλήση κινδύνου στο κανάλι αυτό ή πρόκειται να διαρκέσει πολύ η ανταλλαγή.

.2 Σε όλες τις εκπομπές θα προηγείται η λέξη δείκτης Pan-Pan.

.3 Οι εκπομπές μηνυμάτων επείγοντος έχουν προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων εκπομπών πλήν των περιστατικών κινδύνου.

.4 Ο έλεγχος των επικοινωνιών επείγοντος θα ακολουθεί τους κανόνες για ανταλλαγή μηνυμάτων και εκπομπών πληροφοριακών δελτίων.

.5 Μια εκπομπή επείγοντος γίνεται μόνο κατόπιν εξουσιοδότησης του Πλοιάρχου ή άλλου υπεύθυνου για το πλοίο ή το αεροσκάφος.

3.3.3. Πώς διεξάγονται οι επικοινωνίες επείγοντος

.1 Αρχικό μήνυμα επείγοντος

(α) Pan-Pan Pan-Pan Pan-Pan

Παράδειγμα Αρχικής Κλήσης Επείγοντος

Pan-Pan Pan-Pan Pan-Pan

Εδώ

Vega Vega Vega

Pan-Pan

Vega, Seven Victor Alfa Tango

Στίγμα: διόπτευση 0-9-0 μοίρες αληθής,
απόσταση: 1-5 μίλια από Ras Serkan,

Απώλεια έλικα

Ζητώ ρυμούλκηση

Οθερ

.2 Βεβαίωση λήψης

Παράδειγμα Βεβαίωσης λήψης

Pan-Pan

Vega, Seven Victor Alfa Tango

Εδώ

Rose Maru, Juliett Alfa Alfa Alfa

Pan-Pan ελήφθη

Οθερ

3.3.4 Ιατρικές επικοινωνίες

- .1 Επείγοντα μηνύματα για ιατρική βοήθεια δεν πρέπει να μεταβιβούνται σύμφωνα με τη διαδικασία κινδύνου, εφόσον ο ορισμός (Τμήμα 3.1.1.). Μάγδεγ καλύπτει μόνο περιστάσεις δησου απειλείται πλοϊο ή αεροσκάφος. Αιτήσεις για βοήθεια δησου απειλείται η ζωή ενός ανθρώπου πρέπει να γίνονται με τη χρήση της διαδικασίας επείγοντος.
- .2 Επείγοντες ιατρικές επικοινωνίες είναι αυτές όπου αιτείται επείγοντος ιατρική βοήθεια ή εκκένωση για την διάσωση ζωής ή μέλους ανρώπινου μέλους.
- .3 Η αρχική περιγραφή του ιατρικού προβλήματος θα πρέπει να είναι απλή και σε σαφή γλώσσα.

- .4 Άν. κατά τη διάρκεια ανταλλαγής μηνυμάτων, καθίσταται αναγκαία ή χρήση ιατρικών όρων (π.χ. φάρμακα, συμπώματα, φυσιολογία) το ιατρικό τμήμα του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων πρέπει να χρησιμοποιηθεί:
- .5 Η ακολουθούμενη μέθοδος πρέπει να εφαρμόζεται όπου χρησιμοποιείται το ιατρικό τμήμα του Βιβλίου του Διεθνούς Κώδικα:
- (α) προτάσσονται (ως πρόθεμα) σε οιονδήποτε σύμβολα που χρησιμοποιούνται οι λέξεις: **Interco Medical**
 - (β) συλλαβίζεται η ομάδα συμβόλου χρησιμοποιώντας το φωνητικό αλφάριττο.
 - (γ) το επίθημα (κατάληξη) των ομαδικών συμβόλων με τις λέξεις: **Τέλος του Interco**
- .6 Παράδειγμα εκπομπής όπου γίνεται ανταλλαγή μηνυμάτων αφορώντας ιατρικές συμβουλές.

Pən-Pən.
 Rose Maru.
 EĐW Pateete Radio.
 Плηροφορίες.
 Interco Medical,
 mike təngə delta three-two,
 Τέλος του intetco.
 Oħra.

Μεταφρασμένη αυτή η εκπομπή διαβάζεται:

"Rose Maru, eĐw Pateete Radio,
 πρέπει να δώσετε ταμπλέτες ασπιρίνης, Oħra".

3.4 Κλήση Ασφάλειας - SECURITE (προφέρεται Say-cure-e-tay).

3.4.1 Περίγραμμα διαγράμματος επικοινωνιών ασφάλειας

<p>Πλοίο που κάνει εκπομπή ασφάλειας.</p>	<p>Άλλοι σταθμοί (οι οποίοι θα είναι στο κανάλι 16 VHF).</p>
<p>.1 Αρχική Κλήση Ασφάλειας Securite Securite Securite. Προσφώνηση συγκεκριμένου σταθμού (ων). Εδώ Όνομα πλοίου (3 φορές) Securite Όνομα πλοίου και ενδεικτικό κλήσης Φράση που υποδεικνύει το περιεχόμενο του μηνύματος ασφάλειας που ακολουθεί. Γυρίζετε στο κανάλι VHF Οθερ</p>	
<p>Χρησιμοποιείται η διαδικασία εκπομπής και κανόνες αλλαγής σε κανάλι VHF. Τυχόν επακόλουθες επικοινωνίες θα διεξάγονται σε κανάλι εργασίας VHF.</p>	
<p>.2 Μήνυμα ασφάλειας Securite Securite Securite Προσφώνηση συγκεκριμένου σταθμού (ων). Εδώ Όνομα πλοίου (3 φορές) Securite. Φράση που υποδεικνύει το περιεχόμενο του μηνύματος ασφάλειας που ακολουθεί. Περιεχόμενο του μηνύματος ασφάλειας Τέλος</p>	
<p>Ολες οι επακόλουθες επικοινωνίες ασφάλειας θα διεξάγονται σύμφωνα με τους κανόνες ανταλλαγής μηνυμάτων και εκπομπής πληροφοριακών δελτίων.</p>	

3.4.2 Γενικοί κανόνες που έχουν εφαρμογή στις επικοινωνίες ασφάλειας.

- .1 Σε όλες τις εκπομπές θα προηγείται η λέξη **Securite** που προφέρεται **Seay-cure-e-thy**.
- .2 Η ανταλλαγή μηνυμάτων ασφάλειας θα διεξάγεται σε κανάλι εργασίας VHF εκτός και αν είναι αδύνατον κάτι τέτοιο.
- .3 Οι εκπομπές ασφάλειας έχουν προτεραιότητα έναντι όλων των άλλων εκπομπών πλήν αυτών που αφορούν σε περιστατικά κινδύνου ή επείγοντος.
- .4 Εκπομπή ασφάλειας γίνεται μόνο κατόπιν εξουσιοδότησης του Πλοιάρχου ή ατόμου υπευθύνου για το πλοίο ή το αεροσκάφος.

3.4.3 Πώς διεξάγονται οι επικοινωνίες ασφάλειας.

.1 Αρχική Κλήση Ασφάλειας

Παράδειγμα Αρχικής Κλήσης Ασφάλειας:

Securite Securrite Securite
 Προς όλα τα πλοία (μπορεί να
 επαναληφθεί αν κρίνεται απαραίτητο)
 Εδώ
Arcadia Arcadia Arcadia
Securite
Arcadia, Charlie Alfa Alfa Alfa
 Ναυσιπλοϊκή πληροφορία προειδοποιεί Decca
 Γυρίστε στο Κανάλι 0-6 VHF
 Οθερ

Παράδειγμα μηνύματος ασφάλειας:

Securite Securite Securite
 Προς όλα τα πλοία προς όλα τα πλοία
 Εδώ
Arcadia Arcadia Arcadia.
Securite.
Arcadia, Charlie Alfa Alfa Alfa
 Ναυσιπλοϊκή πληροφορία : προειδοποίηση Decca
 Άλυσος Decca two bravo δεν λειτουργεί.
 Τέλος.

ΜΗΝΥΜΑΤΑ VHF

4.0 ΓΕΝΙΚΑ

Άυτό το τμήμα διαπραγματεύεται τα ακόλουθα επιπρόσθετα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των βασικών ναυτιλιακών Αγγλικών

- Σταθερές Φράσεις
- Δείκτες μηνυμάτων και απαντήσεων
- Υποδείγματα μηνυμάτων
- Ελεγχος μηνυμάτων
- Περιεχόμενα Πληροφοριών

Υπάρχει μια μικρή ομάδα σταθερών όρων μηνυμάτων (μόνιμοι δροι) περιλαμβανομένων των MAREP και BAREP. Αυτοί καλύπτονται λεπτομερώς στο Τμήμα 5.12.

4.1 Σταθερές Φράσεις.

Οι 39 σταθερές φράσεις που συνιστώνται για το SEASPEAK διδούνται κατωτέρω

4.1.1. Σταθερές Φράσεις

Καλώ....

Πως με λαμβάνετε:

Διακοπή

Τέλος

Οθερ

Αναμείνατε στο κανάλι VHF...

Αναμένω στο κανάλι VHF...

Σταματήστε την εκπομπή...

Εδώ...

Περιμένετε... Λεπτά...

Παύση.

Τίποτε άλλο.

Παρακαλώ θεβαιώσατε λήψη.

Επαναλάβθατε.

Παραμείνατε.

Εγίνε κατανοητό.

Διόρθωση.

Λάθος.

Παρακαλώ ομιλείτε. χωρίς περικοπές.

Παρακαλώ ομιλείτε αργά.

Παρακαλώ συλλαβίστε....

Συλλαβίζω.....

Δημιουργία
και διατήρηση επαφής

Ελεγχος Συνομιλίας

Διευκρίνηση

Παρακαλώ χρησιμοποιήστε τό Seaspreak

Επαναλάβατε....

Επαναλαμβάνω....

Τελική κλήση.

Μήνυμα για σας

Διαβιβάστε το μήνυμά σας.

Αναφορά

Ανακοίνωση

Συγγνώμη

Ευχαριστώ

Ευγενικές δηλώσεις

Στο κανάλι VHF...

Γυρίστε στο κανάλι VHF...

Συμφωνούμε στο κανάλι VHF....

Κανάλια VHF... διαθέσιμα.

Κανάλια VHF... μη δυνόμενα

Ποιό κανάλι VHF;

Αλλαγή καναλιών

4.1.4 Παράδειγμα Σταθερών φράσεων σε μια τυπική συνομιλία.

Το ακόλουθο είναι ένα παράδειγμα μιας μικρής διάρκειας συνομιλίας SEASPEAK στην οποία οι σταθερές φράσεις που χρησιμοποιούνται έχουν υπογραμμιστεί.

Εκπομπή

1. Gammon. Golf Xray Xray Xray.., Gammon Golf Xray Xray. Εδώ Stowbridge Port, Stowbridge Port.
Στο κανάλι VHF 0-6 Οθερ.
2. Stowbridge Port. Εδώ Gammon., Οθερ
3. Gammon. Εδώ Stowbridge Port. Γυρίστε στο κανάλι VHF 1-4. Οθερ.
4. Stowbridge Port. Εδώ Gammon. Συμφωνώ στο κανάλι VHF 1-4 Οθερ.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΛΛΑΓΗΣ ΚΑΝΑΛΙΟΥ

5. Gammon. Εδώ Stowbridge Port.
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ: Επιχειρήσεις βυθοκόρισης έχουν ολοκληρωθεί στον Δυτικό δίσυλο. Οθερ.
6. Stowbridge Port. Εδώ Gammon . Επαναλάβατε. Οθερ.
7. Gammon. Εδώ Stowbridge Port. Επανλαμβάνω
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ: Επιχειρήσεις βυθοκόρισης έχουν ολοκληρωθεί στον Δυτικό δίσυλο. Οθερ.

8. Stowbridge Port. Εδώ. Gammon
 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ - ΕΛΗΦΘΗ: Επιχειρήσεις βυθοκόρισης ολοκληρώθηκαν στο Δυτικό δίσυλο.
 Ευχαριστώ. Τίποτε άλλο. Οθερ.
9. Gammon. Εδώ. Stowbridge Port. Τέλος.

ΛΗΞΗ - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

4.2 ΔΕΙΚΤΕΣ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ

- 4.2.1. Ένα μήνυμα που δεν μπορεί να συνταχθεί με την χρήση μόνο σταθερών φράσεων θα πρέπει πάντα να χαρακτηρίζεται από δείκτες μηνύματα που να φανερώνει το είδος του μηνύματος.
- 4.2.2. (α) ΕΡΩΤΗΣΗ
 (β) ΟΔΗΓΙΑ
 (γ) ΣΥΜΒΟΥΛΗ
 (δ) ΑΙΤΗΜΑ
 (ε) ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ
 (στ) ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
 (ζ) ΠΡΟΘΕΣΗ / ΣΚΟΠΟΣ
- 4.2.3 α) Η λέξη ΕΡΩΤΗΣΗ χρησιμοποιείται για χαρακτηρισμό δλων των ερωτήσεων, π.χ. ΕΡΩΤΗΣΗ: ποιά είναι η ΕΤΑ σας στην είσοδο του ντόκου (μώλου):
- β) Η λέξη ΟΔΗΓΙΑ χρησιμοποιείται για χαρακτηρισμό εντολών, π.χ. ΟΔΗΓΙΑ: πήγαινε στο αγκυροβόλιο υπ. αριθ. 2-5.
- γ) Η λέξη ΣΥΜΒΟΥΛΗ χρησιμοποιείται για χαρακτηρισμό συστάσεων,
 π.χ. ΣΥΜΒΟΥΛΗ: Αγκυρυροβολίστε, στίγμα: διόπτευση: 1-9-4 μοίρες αληθής, απόσταση 1 μίλι από το Keel Point.
- Σημείωση: Η λέξη ΣΥΜΒΟΥΛΗ μπορεί να ακολουθείται από την λέξη "παρακαλώ".
- δ) Η λέξη ΑΙΤΗΜΑ χρησιμοποιείται για χαρακτηρισμό μηνυμάτων που σημαίνουν θέλω και να ρυθμιστεί ή παρασχεθεί όπως απαιτήσεις προμηθείων πλοίου, ανθράκευσης, άδεια... Συνήθως συνοδεύεται από την λέξη "Παρακαλώ".

π.χ. ΑΙΤΗΜΑ: Παρακαλώ στείλετε, ποσότητες : 5 κυλίνδρους ασετυλίνης.

ε) Η λέξη ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ χρησιμοποιείται για χαρακτηρισμό μηνυμάτων που περιέχουν απλά πληροφορίες.

π.χ. ΠΛΗΛΟΦΟΡΙΑ: Ο πλοηγός περιμένει τώρα, στήγμα: κοντά στον σημαντήρα με αριθμό : 2-6.

στ.) Η λέξη ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ: χρησιμοποιείται για χαρακτηρισμό μηνυμάτων που περιέχουν πληροφορίες σημαντικές για την ασφάλεια του πλοίου.

π.χ. ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ: Ο σημαντήρας υπ' αριθ. 2-5 και σημαντήρας υπ' αριθ. 2-6 είναι σβηστοί.

ζ) Η λέξη ΠΡΟΘΕΣΗ χρησιμοποιείται για χαρακτηρισμό μηνυμάτων που περιέχουν πληροφορίες για άμεσες προθέσεις λειτουργικής φύσης.

π.χ. ΠΡΟΘΕΣΗ: Σκοπεύω να μειώσω ταχύτητα, νέα ταχύτητα: 6 κόμβοι.

Άλλα σε κρίσιμες περιστάσεις η λέξη δείκτης ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ θα χρησιμοποιείται.

4.2.4 Κάθε μήνυμα που λαμβάνεται πρέπει να αναγνωρίζεται και να διδεται απόκριση, αν χρειάζεται.

4.2.5 Υπάρχουν επτά δείκτες απαντήσεις που αντιστοιχούν στους επτά δείκτες μηνυμάτων και έχουν ως εξής:

ΔΕΙΚΤΕΣ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ

- α. ΕΡΩΤΗΣΗΣ
- β. ΟΔΗΓΙΑ
- γ. ΣΥΜΒΟΥΛΗ
- δ. ΑΙΤΗΜΑ
- ε. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ
- στ. ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ
- ζ. ΠΡΟΘΕΣΗ

ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΚΡΙΣΗΣ

- | | | |
|---------------|-------------------|----------|
| α. ΑΠΑΝΤΗΣΗ | β. ΟΔΗΓΙΑ | - ΕΛΗΦΘΗ |
| γ. ΣΥΜΒΟΥΛΗ | δ. ΑΙΤΗΜΑ | - ΕΛΗΦΘΗ |
| ε. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ | στ. ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ | - ΕΛΗΦΘΗ |
| ζ. ΠΡΟΘΕΣΗ | | - ΕΛΗΦΘΗ |

4.2.6. α) Η λέξη ΑΠΑΝΤΗΣΗ χρησιμοποιείται για χαρακτηρισμό μηνυμάτων σε απάντηση στην ΕΡΩΤΗΣΗ,

π.χ. ΕΡΩΤΗΣΗ: Ποιά είναι η ΕΤΑ σας στην είσοδο του μώλου; ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Η ΕΤΑ μου στην είσοδο του μώλου είναι: 1-6 -0-0 GMT.

β) Οι λέξεις ΟΔΗΓΙΑ - ΕΛΗΦΘΗ χρησιμοποιείται για χαρακτηρισμό μηνυμάτων σε απάντηση στην ΟΔΗΓΙΑ,

π.χ. ΟΔΗΓΙΑ: Πήγαινε στο αγκυροβόλιο υπ' αριθ. 2-5
ΟΔΗΓΙΑ - ΕΛΗΦΘΗ: Πήγαινε στο αγκυροβόλιο υπ' αριθ. 2-5 θετικό.

γ) Οι λέξεις ΣΥΜΒΟΥΛΗ - ΕΛΗΦΘΗ χρησιμοποιείται για χαρακτηρισμό μηνυμάτων σε απάντηση στη ΣΥΒΜΟΥΛΗ.

π.χ. ΣΥΜΒΟΥΛΗ: Παρακαλώ αγκυροβολήστε, θέση: διόπτευσης: 1-9-4 μοίρες αληθής απόσταση: 1 μίλι από το Keel Point
ΣΥΜΒΟΥΛΗ - ΕΛΗΦΘΗ: Αγκυροβολίστε, θέση, διόπτευση: 1-9-4 μοίρες αληθής απόσταση: 1 μίλι από το Keel Point, θετικό.

δ) Οι λέξεις ΑΙΤΗΜΑ - ΕΛΗΦΘΗ χρησιμοποιούνται για χαρακτηρισμό μηνυμάτων σε απάντηση στο ΑΙΤΗΜΑ,

π.χ ΑΙΤΗΜΑ: Παρακαλώ στείλατε, ποσότητα 5 κυλίνδρους ασετυλίνης
ΑΙΤΗΜΑ - ΕΛΗΦΘΗ: Στείλτε, ποσότητα 5 κυλίνδρους θετικό.

ε) Οι λέξεις ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ - ΕΛΗΦΘΗ χρησιμοποιείται για χαρακτηρισμό μηνυμάτων σε απάντηση στη ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ:

π.χ. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ: Ο πλοιογός περιμένει τώρα στην θέση: κοντά στον σημαντήρα υπ' αριθ. 2-6

στ) Οι λέξεις ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ - ΕΛΗΦΘΗ χρησιμοποιούνται για χαρακτηρισμό μηνυμάτων σε απάντηση στη ΠΡΟΕΙΔΟΟΙΗΣΗ.

π.χ. ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ: Σημαντήρας υπ' αριθμ. 2-5, και σηματήρας υπ' αριθ: 2-6 είναι σβηστοί.
ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ-ΕΛΗΦΘΗ: Σηματήρας υπ' αριθ.: 2-5 και σηματήρας υπ' αριθ. 2-6 είναι σβηστοί.

ζ) Οι λέξεις ΠΡΟΘΕΣΗ - ΕΛΗΦΘΗ χρησιμοποιούνται για χαρακτηρισμό μηνυμάτων σε απάντηση στην ΠΡΟΘΕΣΗ,

π.χ. ΠΡΟΘΕΣΗ: Σκοπεύω να μειώσω ταχύτητα, νέα ταχύτητα: 6 κόμβοι.

ΠΡΟΘΕΣΗ1- ΕΛΗΦΘΗ: Σκοπεύετε να μειώσετε ταχύτητα, νέα ταχύτητα 6 κόμβοι.

4.3.2 Παραδείγματα. Υποδείγματα Μηνυμάτων.

.1 ΕΡΩΤΗΣΗ

Συνιστάται η χρήση μόνο των ακόλουθων τύπων, ερώτησης: (Βλ. Σημείωση 1).

- α. Ερωτήσεις που αρχίζουν με τις λέξεις πότε, τι, που, γιατί, ποιδ, ποιδις, πως, πόσο, πόσα... (αυτό αναφέρεται σαν Χ. Ερωτήσεις).
- β. Ερωτήσεις που δίδουν εναλλακτικές λύσεις (Χ ή Υ).
- γ. Ερωτήσεις που αποκτούν αρνητική ή θετική μονολεκτική απάντηση.

.2 ΟΔΗΓΙΑ

Δηλώσεις μετά τον εδείκτη μηνύματος ΟΔΗΓΙΑ πρέπει να ακολουθούν το υπόδειγμα στρίψε..., αγκυροβόλησε..., σταμάτησε.... ή μην στρίψεις..., μην αγκυροβολήσεις..., μην σταταμήσεις...

Οι αποκρίσεις στις οδηγίες θα έχουν ως εξής:

- Ο αποκρινόμενος δηλώνει ότι συμφωνεί με τη οδηγία με την λέξη θετικό αφού προηγουμένως αναφέρει την εντολή.
- Ο αποκρινόμενος δηλώνει ότι διαφωνεί με την οδηγία με την λέξη αρνητικό.
- Θα πρέπει να διδεται αιτιολογία για τη μη δυνατότητα για εκτέλεση της οδηγίας. Αυτή θα ενδείκνυται με την λέξη λόγος (Τμήμα 4.3.3.).

.3 ΣΥΜΒΟΥΛΗ

Το υπόδειγμα μηνύματος για αυτόν τον δείκτη που συμβολίζει συστάσεις είναι το ίδιο με εκείνο για ΟΔΗΓΙΑ (με τη διαφορά ότι χρησιμοποιείται μερικές φορές η λέξη παρακαλώ).

.4 ΑΙΤΗΜΑ

Αιτήματα για την αποστολή ειδών πρέπει να ακολουθούν το υπόδειγμα. Παρακαλώ προμπθεύσατε, Παρακαλώ αποστείλατε...

- Ο δείκτης ΑΙΤΗΜΑ μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί όταν ζητείται επιβεβαίωση κάποιας πληροφορίας. Σε τέτοια περίπτωση του ενδείκτη ακολουθούν οι λέξεις Παρακαλώ βεβαιώσατε.

.5 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ

Άυτοί οι τύποι μηνυμάτων μπορούν να λάβουν διάφορες μορφές π.χ.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ: Δεν υπάρχουν πλοία στο αγκυροβόλιο.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ: Η ΕΤΑ μου στη Δυτική αποθράθρα είναι ώρα: 1-6-3-0 GMT.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ: Το παγοθραυστικό πρόκειται να μαζεύψει την νηοπομπή κατά ώρα 0-5-3-0 GMT.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ: Το θύμα είναι κατά προσέγγιση, στο στίγμα: Βόρεια απόσταση: 3 μίλια από σας.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ: Πλοίο έχει παρασυρθεί, στίγμα: κοντά στο φάρο του Ακρωτηρίου (Foreland).

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ: Δυνατός Νότιος Δυτικός άνεμος φυσά (πνέει) τώρα στο αγκυροβόλιο.

ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ: Σημαντήρας υπ'. αριθ. 3-5 βρίσκεται εκτός θέσεως.

Αποκρίσεις σε ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ και ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΕΙΣ είναι απλές βεβαιώσεις λήψης.

.6 ΠΡΟΘΕΣΗ / ΣΚΟΠΟΣ

Αποκρίσεις σε ΠΡΟΘΕΣΕΙΣ είναι απλές βεβαιώσεις λήψης.

4.4.5 Βήματα ελέγχου μηνυμάτων

Διάβημα 1ο.	Διάβημα 2ο	Διάβημα 3ο
ΕΡΩΤΗΣΗ...	ΑΠΑΝΤΗΣΗ.... (ακολουθείται από επανάληψη μηνύματος απόκριση που περιλαμβάνει επανάληψη του μηνύματος)	Εγίνε κατανοητό και επανάληψη μηνύματος
ΟΔΗΓΙΑ	ΟΔΗΓΙΑ -- ΕΛΗΦΘ.... (ακολουθείται από απόκριση που περιλαμβάνει επανάληψη του μηνύματος)	Εγίνε κατανοητό επανάληψη μηνύματος
ΣΥΜΒΟΥΛΗ	ΣΥΜΒΟΥΛΗ -- ΕΛΗΦΘ.... (ακολουθείται από απόκριση που περιλαμβάνει επανάληψη του μηνύματος)	Εγίνε κατανοητό και επανάληψη μηνύματος

ΑΙΤΗΜΑ . . .	ΑΙΤΗΜΑ - ΕΛΗΦΘΗ . . . (ακολουθείται από απόκριση που περιλαμβάνει επανάληψη του μηνύματος)	Εγίνε κατανοπτό και επανάληψη μηνύματος
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ . . .	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ -- ΕΛΗΦΘΗ . . . (ακολουθείται από επανάληψη του μηνύματος)	Δεν λέτε τίποτα παρά μόνο αν έχετε εντοπίσει κάποιο λάθος.
ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ . ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΗΣΗ - ΕΛΗΦΘΗ . . . (ακολουθείται από επανάληψη του μηνύματος)		Δεν λέτε τίποτα παρά μόνο αν έχετε εντοπίσει κάποιο λάθος.
ΠΡΟΘΕΣΗ / ΣΚΟΠΟΣ . . .	ΠΡΟΘΕΣΗ - ΕΛΗΦΘΗ . . . (ακολουθείται από επανάληψη του μηνύματος)	Δεν λέτε τίποτα παρά μόνο αν έχετε εντοπίσει κάποιο λάθος

4.4.6 Οι σταθερές φράσεις: Παραμείνατε και Τίποτε άλλο

.1 Παραμείνατε

Πρώτη λήξη της συνομιλίας αποτρέπεται με τη χρήση
σταθερής φράσης. Παραμείνατε

.2 Τίποτε άλλο

Εναλλακτικά, εάν είναι ενδέος από τους συνομιλητές δεν έχει
τίποτα να προσθέσει μπορεί να δηλώνει κάτι τέτοιο με την
σταθερή φράση. Τίποτε άλλο.

4.5 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Είναι σημαντικό το να μην γίνεται υπερφόρτωση σε μια
μετάδοση με πάρα πολλές πληροφορίες. Οι μακροσκελείς
εκπομπές οδηγούν συχνά σε σύγχυση που καταλήγει σε ακόμα
μεγαλύτερης διάρκειας συνομιλίες.

4.5.1 Αριθμός των χαρακτηριστικών μηνυμάτων

Μία εκπομπή διαβίβασης μηνύματος δεν θα πρέπει να περιέχει περισσότερα από δύο χαρακτηριστικά μηνύματα.

π.χ. (Καλώ)	Paisanoo.	Εδώ Kotka Harbour
(Μήνυμα 1)	ΕΡΩΤΗΣΗ:	Ποιά η ΕΤΑ σας στην είσοδο του λιμανιού;
(Μήνυμα 2)	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ:	Δεν θα υπάρχουν ρυμουλκά μέχρι ώρας: 1-6-3-0 GMT/
(Δεν έχω τίποτε άλλο να πω) (Επανέρχομαι)	Παραμείνατε. Οθερ.	

4.5.2 Διάρκεια μηνύματος

Τα μηνύματα πρέπει να είναι σύντομα, επί του θέματος, και καταρτισμένα σύμφωνα με τις οδηγίες.

π.χ. ΕΡΩΤΗΣΗ: Ποιά είναι η περιγραφή του πλοίου σας;
 ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Η περιγραφή του πλοίου μου είναι:
 τύπος πλοίου : δεξαμενόπλοιο,
 μήκος : 2-0-0 μέτρα,
 δοκός : 4-8 μέτρα,
 κ.ο.χ.: 1-5-0 χιλιάδες τόννοι.

4.6.3 Λίστες

Το μήνυμα θα πρέπει να διακόπτεται κατά διαστήματα με μικρές παύσεις μεταξύ κάθε είδους πληροφορίας και ευκρινή μετάδοση των λεξεων ενδεικτών διπας ώρα:, ταχύτητα:, ποσότητα:, κ.λπ.

π.χ. ΟΔΗΓΙΑ: Ερευνα Mersar υπόδειγμα αριθμού: 2,
 ώρα έναρξης : 1-0-2-0 GMT,
 αρχική πορεία : 2-4-0 μοίρες αληθής.
 ταχύτητα έρευνας : 6 κόμβοι.

4.5.4 Απόκριση

Ολα τα μηνύματα πρέπει να απαντώνται ακόμη και αν δεν χρειάζεται τίποτα παραπάνω από μία απλή βεβαίωση λήψης.

π.χ. ΟΔΗΓΙΑ: Στρίψτε αμέσως δεξιά,
 ΟΔΗΓΙΑ-- ΕΛΗΦΘΗ: Στρίψτε αμέσως δεξιά,
 αρνητικό.

Τ Μ Η Μ Α 5

Κ ΥΡΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

6.0.1 Πίνακας των κυρίων θεμάτων επικοινωνιών

1. Κινδύνου
2. Επείγοντος
3. Ασφάλειας
4. Ερευνα και διάσωση
5. Αποφυγή συγκρούσεων και ελιγμοί
6. Ναυσιπλοϊκοί κίνδυνοι (όχι ασφάλειας)
7. Ναυσιπλοϊκές οδηγίες (περιλαμβανομένης της πορειογράφησης)
8. Ναυσιπλοϊκές οδηγίες (περιλαμβανομένων ρευμάτων, παλιρροιών (κ.λπ.))
9. Μετεωρολογικά δελτία, προγνώσεις και πληροφορίες
10. Άναφορές κινήσεων
11. Άναλυτικές αναφορές
12. Ειδικές μορφές μηνυμάτων
13. Ιατρικές πληροφορίες (όχι επείγουσες)
14. Πάγος
15. Ειδικές πληροφορίες επιχειρήσεων
16. Χειρισμοί άγκυρας
17. Λεπτομέρειες άφιξης
18. Ρυθμίσεις πλοηγού
19. Ρυμουλκά και ρυμούλκηση
20. [Πλεύρισα (πλοίου) / απομάκρυνση (πλοίου)
(από/στη προβλήτα (ντόκος) κ.λπ.)]
21. Λεπτομέρειες απόπλου
22. Επιχειρήσεις ελικοπτέρων και αεροσκαφών
23. Κανονισμοί λιμένος
24. Συνδέσεις τηλεφωνικών (τηλεργαφικών) κλήσεων
25. Αναμετάδοση μηνυμάτων (πλήν των μηνυμάτων κινδύνου επείγοντος και ασφάλειας)
26. Φορτίο και χειρισμοί φορτίου
27. χειρισμοί εφοδιασμού καυσίμων
28. Πρακτορεία (Ναυτικά), επιχειρήσεις και εμπόριο
29. Εφόδια (προμήθειες) πλοίου
30. Μη χαρακτηρισμένο μήνυμα
31. Δοκιμές Ασυρμάτου
32. Κλείσιμο (παύση λειτουργίας).

Τ Μ Η Μ Α 6

Π Λ Η Ρ Ε Ι Σ Σ Υ Ν Ο Μ Ι Λ Ι Ε Σ

6.1 Παράδειγμα 1 Μεταξύ πλοίων

Το Nippon Maru βρίσκεται στο Νότιο Ατλαντικό και κινείται με πορεία από το Buenos Aires στη Yokohama. Βλέπει το Gulf Trader να κινείται προς την αντίθετη κατεύθυνση. Γνωρίζοντας ότι υπάρχει συμφόρηση κυκλοφορίας στο Buenos Aires, το Nippon Maru καλεί το Gulf Trader να πληροφορθεί σχετικά με την υπάρχουσα κατάσταση και τις αιτίες της.

Καθότι πρόκειται για ανταλλαγή μηνυμάτων μεταξύ δύο πλοίων η Αρχική Κλήση γίνεται στο κανάλι 16 του VHF.

Nippon Maru	Gulf Træder, Gulf Træder. <u>Εδώ</u> Nippon Maru ¹ , Juliett-Sierra-Alfa-Alfa; Nippon Maru, Juliett-Sierra-Alfa-Alfa. <u>Στο κανάλι 16 VHF 1-6².</u> <u>Οθερ.</u>
Gulf Træder	Nippon Maru, Juliett-Sierra-Alfa-Alfa. <u>Εδώ</u> Gulf Træder. Alfa-Six-Zulu-Zulu. <u>Οθερ.</u>
Nippon Maru	Gulf Træder. <u>Εδώ</u> Nippon Maru. <u>Γυρίστε στο κανάλι VHF 0-6.</u> <u>Οθερ.</u>
Gulf Træder	Nippon Maru. <u>Εδώ</u> Gulf Træder. <u>Συμφωνούμεστο κανάλι VHF 2-6.</u> <u>Οθερ.</u>
Nippon Maru	Gulf Træder. <u>Εδώ</u> Nippon Maru. <u>Λάθος. Γυρίστε στο κανάλι VHF 0-6. Επαναλαμβάνω.</u> <u>Γυρίστε στο κανάλι VHF 0-6.</u> <u>Οθερ.</u>
Gulf Træder	Nippon Maru. <u>Εδώ</u> Gulf Træder. <u>Διόρθωση. Συμφωνούμε στο κανάλι VHF 0-6.</u> <u>Οθερ.</u>
κανόνες αλλαγής	Αμφότεροι σταθμοί ακούν για λίγο διάστημα στο κανάλι 06 VHF.
κανα- λιού	Αμφότεροι σταθμοί γυρίζουν στο κανάλι 06 VHF. Αμφότεροι σταθμοί ακούν για λίγο διάστημα στο κανάλι 06 VHF, Εν τούτοις, όποια άλλη συνομιλία ακούγεται να εξελίσσεται στο κανάλι 06 VHF. Ο Σταθμός Ελέγχου (Nippon Maru) γυρίζει πάλι στο κανάλι κλήσεως VHF (16). Ο Gulf Træder μη ακούγοντας τίποτα από τον Nippon Maru γυρίζει πάλι στο κανάλι κλήσης VHF (16). Ο Σταθμός Ελέγχου επαναφέρει την επαφή στο κανάλι κλήσης VHF (16).

Nippon Naru	Gulf Trader. <u>Εδώ</u> Nippon Maru. <u>Στο κανάλι VHF 1-6.</u> <u>Οθερ.</u>
Gulf Trader	Nippon Maru. <u>Εδώ</u> Gulf Trader. <u>Οθερ.</u>
Nippon Maru	Gulf Trader. <u>Εδώ</u> Gulf Trader. <u>Γυρίστε στο κανάλι VHF 0-8.</u> <u>Οθερ.</u>
Gulf Trader	Nippon Maru. <u>Εδώ</u> Gulf Trader. <u>Συνυφωνούμε στο κανάλι VHF 0-8.</u> <u>Οθερ.</u>
κανόνες κανα- λιού	κανόνες Αμφότεροι σταθμοί ακούν για μικρό διάστημα στο κανάλι αλλαγής 16 VHF. Αμφότεροι σταθμοί γυρίζουν στο κανάλι 08 VHF. Αμφότεροι σταθμοί ακούν για μικρό διάστημα στο κανάλι 08 VHF. Το κανάλι 08 VHF δεν χρησιμοποιείται οπότε προχωρούν στην ανταλλαγή μηνυμάτων.

Nippon Maru	Gulf Trader. <u>Εδώ</u> Nippon Maru. ΕΡΩΤΗΣΗ : Ποιός είναι ο προορισμός σας; <u>Παραμείνατε.</u> <u>Οθερ.</u>
Gulf Trader	Nippon Maru. <u>Εδώ</u> Gulf Trader. ΑΠΑΝΤΗΣΗ: Ο προορισμός μου είναι το Buenos Aires. <u>Οθερ.</u>
Nippon Maru	Gulf Trader. <u>Εδώ</u> Gulf Trader. Εγίνε κατανοπτό, Buenos Aires ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ :Πλοίο βρίσκεται προσπραγμένο,θέση : κοντά στο Practicos Interseccion Light Vessel. <u>Παραμείνατε.</u> <u>Οθερ.</u>
Gulf Trader	Nippon Maru. <u>Εδώ</u> Gulf Trader. <u>Επαναλαβετε</u> τα πάντα μετά από θέση. <u>Οθερ.</u>
Nippon Maru	Gulf Trader. <u>Εδώ</u> Nippon Maru. <u>Επαναλαμβάνω</u> θέση : κοντά στο Practicos Interseccion Light Vessel. <u>Οθερ.</u>
Gulf Trader	Nippon Maru. <u>Εδώ</u> Gulf Trader. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ-ΕΛΗΦΘΗ : Πλοίο βρίσκεται προσπραγμένο κοντά στο Practicos Interseccion Light Vessel. <u>Οθερ.</u>
Nippon Maru	Gulf Trader. <u>Εδώ</u> Nippon Maru. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ : Άναμένεται καθυστέρηση στις αφίξεις, διάστημα : 4-8 ώρες. <u>Οθερ.</u>
Gulf Trader	Nippon Maru. <u>Εδώ</u> Gulf Trader. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ-ΕΛΗΦΘΗ :Άναμένεται καθυστέρηση στις αφίξεις, διάστημα:4-8 ώρες <u>Ευχαριστώ.</u> <u>Οθερ.</u>

