

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ “Ε”

ΣΩΣΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ VHF ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1. Τα τελευταία χρόνια με την αύξηση των σταθμών ραδιοτηλεφωνίας VHF στα πλοία, έχει παρατηρηθεί σε ευρεία κλίμακα λανθασμένη χρήση των διαύλων VHF, αποτέλεσμα της οποίας είναι η παρενόχληση των ραδιοεπικοινωνιών των πλοίων και ειδικότερα των ραδιοεπικοινωνιών κινδύνου και ασφαλείας.

2. Η υπηρεσία μας, ακολουθώντας και σχετική απόφαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), παρέχει οδηγίες για την σωστή χρήση του VHF στη θάλασσα έτσι ώστε να επιτυγχάνεται σωστή ταχεία και άμεση επικοινωνία των πλοίων με άλλους σταθμούς, ενώ παράλληλα τονίζει ότι επιβάλλεται **να αποφεύγονται** οι παρακάτω εκπομπές:

- α) Από πλοίο προς πλοίο στο δίαυλο 16, εκτός αν πρόκειται για κλήσεις που αφορούν σε επικοινωνίες κινδύνου ή επείγοντος και πολύ σύντομες επικοινωνίες ασφαλείας (συνήθως διατίθεται άλλος δίαυλος για τις επικοινωνίες ασφαλείας);
- β) Από πλοίο προς πλοίο σε διαύλους που έχουν εκχωρηθεί σε άλλους χρήστες (π.χ. Λιμενικές Αρχές, Πλοηγική υπηρεσία κλπ.)
- γ) Άσκοπες ή περιττές κλήσεις, ή σήματα χωρίς ή με ψευδές διακριτικό κλήσης ή όνομα εκπέμποντος σταθμού καθώς και η παρενόχληση διαύλου.

3. Σημειώνεται επίσης ότι η πρόοδος της τεχνικής στον τομέα των ραδιοεπικοινωνιών επέβαλε την διάθεση των διαύλων 87B και 88B για τις ανάγκες του συστήματος Αυτόματης Αναγνώρισης Ταυτότητας Πλοίων (AIS) και επέτρεψε την αύξηση των διατιθέμενων διαύλων VHF για επικοινωνίες **από πλοίο προς πλοίο**, με αποτέλεσμα οι δίαυλοι **8, 72 και 77** να διατίθενται σήμερα διεθνώς αποκλειστικά για τον σκοπό αυτό. Ο δίαυλος 6 χρησιμοποιείται για επικοινωνίες ασφαλείας μεταξύ πλοίων καθώς και πλοίων με αεροσκάφη σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Κατά συνέπεια επιστάται η προσοχή των Πλοιάρχων και υπεύθυνων χειριστών για την αποκλειστική χρήση των παραπάνω διαύλων κατά την διεξαγωγή επικοινωνιών από πλοίο σε πλοίο (ship-to-ship communications).

4. Μετά τα ανωτέρω, θα πρέπει να επισημαίνεται και να τονίζεται στους Πλοιάρχους και στους υπεύθυνους χειριστές των πλοίων, όταν χρησιμοποιούν το ραδιοηλέφωνο VHF να ακολουθούν τις οδηγίες που παρατίθενται στις επόμενες σελίδες.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΩΣΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ VHF ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

1 Τεχνική των επικοινωνιών VHF

Προετοιμασία

Πριν να αρχίσετε να εκπέμπετε, σκεφθείτε τα θέματα για τα οποία πρέπει να επικοινωνήσετε και, αν είναι αναγκαίο, προετοιμάστε γραπτές σημειώσεις για συντόμευση της επικοινωνίας, αποφυγή ανεπιθύμητων διακοπών και μείωση του χρόνου απασχόλησης του διαύλου.

Έλεγχος προ εκπομπής

Πριν αρχίσετε να εκπέμπετε, βεβαιωθείτε ότι ο δίαυλος δεν χρησιμοποιείται από άλλον ανταποκριτή. Ο έλεγχος αυτός έχει σκοπό να αποφευχθούν περιττές κι ενοχλητικές παρεμβολές, που καθιστούν τελικά αδύνατη τη χρήση του συγκεκριμένου διαύλου.

Συμμόρφωση προς τους Κανονισμούς

Η χρήση του VHF πρέπει να γίνεται σωστά και σύμφωνα με τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών. Ειδικότερα τονίζεται ότι πρέπει να **αποφεύγονται** τα εξής:

- .1 οι κλήσεις στον δίαυλο 16, εκτός αν πρόκειται για κλήσεις κινδύνου, επείγοντος και πολύ σύντομες επικοινωνίες ασφαλείας, όταν διατίθεται άλλος δίαυλος για τις επικοινωνίες ασφαλείας;

ΟΔΗΓΙΕΣ	
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΡΑΔΙΟΕΞΟΠΛΙΣΜΟ VHF	

- .2 οι επικοινωνίες που δεν έχουν σχέση με την ασφάλεια ή την ναυσιπλοΐα σε διαύλους που έχουν εκχωρηθεί για υπηρεσίες λιμένα (π.χ. Λιμενικές Αρχές, Πλοηγική υπηρεσία, VTS κλπ.)
- .3 οι επικοινωνίες που θεωρούνται ως μη ουσιώδεις ή περιττές.
- .4 οι κλήσεις χωρίς ή με ψευδές διακριτικό κλήσης;
- .5 η επιμονή στη χρήση ενός διαύλου, όταν οι συνθήκες επικοινωνίας είναι κακές.
- .6 η χρησιμοποίηση φράσεων ή λέξεων που προσβάλουν τα χρηστά ήθη;

Επανάληψη

Η επανάληψη λέξεων ή φράσεων θα πρέπει να αποφεύγεται, εκτός εάν ζητηθεί ειδικά από τον λαμβάνοντα σταθμό;

1.5 Ελάττωση ισχύος πομπού

Όπου είναι δυνατό θα πρέπει να χρησιμοποιείται η ελάχιστη δυνατή ισχύς πομπού (1 WATT), που εξασφαλίζει ικανοποιητική επικοινωνία. Στους διαύλους **15 & 17**, όταν χρησιμοποιούνται για ενδοεπικοινωνίες των πλοίων, η ελάττωση της ισχύος του πομπού σε 1W είναι υποχρεωτική.

1.6 Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης Πλοίων (AIS)

Το AIS χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή πληροφοριών σε επικοινωνίες «πλοίο-προς-πλοίο» και επίσης σε επικοινωνίες πλοίων με σταθμούς ξηράς. Ο σκοπός του AIS είναι η αναγνώριση πλοίων, η υποβοήθηση παρακολούθησης στόχων, η απλοποίηση ανταλλαγής πληροφοριών (π.χ. μείωση προφορικών αναφορών) και παροχή πρόσθετων πληροφοριών για υποβοήθηση της ενημέρωσης και εγρήγορσης. Το AIS μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε συνδυασμό με τις ραδιοτηλεφωνικές επικοινωνίες VHF. Το AIS λειτουργεί σύμφωνα με την απόφαση του IMO A.917(22) «Οδηγίες για την επί του πλοίου λειτουργική χρήση των συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης ταυτότητας πλοίων».

1.7 Επικοινωνίες με τους σταθμούς ξηράς.

1.7.1 Στους διαύλους VHF που έχουν εκχωρηθεί στις υπηρεσίες λιμένα, οι μόνες επικοινωνίες που επιτρέπονται περιορίζονται σε εκείνες που έχουν σχέση με λειτουργικούς χειρισμούς, την κίνηση και την ασφάλεια πλοίων και, σε περίπτωση ανάγκης, την ασφάλεια προσώπων. Η χρήση των διαύλων αυτών για επικοινωνίες μεταξύ πλοίων θα μπορούσε να προκαλέσει σοβαρές παρεμβολές στις επικοινωνίες, που σχετίζονται με την κίνηση και ασφάλεια των πλοίων σε περιοχές λιμένα.

1.7.2 Γενικά θα πρέπει να ακολουθούνται οι οδηγίες για τον τρόπο επικοινωνίας που παρέχονται από τους σταθμούς ξηράς.

1.7.3 Οι επικοινωνίες θα πρέπει να διεκπεραιώνονται στο δίαυλο που καθορίζεται από τον σταθμό ξηράς. Όταν ζητείται αλλαγή διαύλου, το πλοίο που λαμβάνει θα πρέπει να βεβαιώσει τη λήψη και να συμμορφωθεί.

1.7.4 Όταν λαμβάνονται εντολές από σταθμό ξηράς να σταματήσουν οι εκπομπές, θα πρέπει να διακοπούν οι επικοινωνίες μέχρι νεωτέρας εντολής από τον σταθμό ξηράς. (Στις περιπτώσεις αυτές είναι ενδεχόμενο ο σταθμός ξηράς να λαμβάνει ή να διαχειρίζεται σήμα κινδύνου ή ασφάλειας και τυχόν άλλες εκπομπές θα προκαλούσαν παρενοχλήσεις).

1.8 Επικοινωνίες με άλλα πλοία

1.8.1 Ο δίαυλος 13 του VHF έχει εκχωρηθεί από τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών για επικοινωνίες γέφυρας-προς-γέφυρα. Το καλούμενο πλοίο μπορεί να υποδείξει άλλο δίαυλο εργασίας στον οποίο θα διεξαχθούν περαιτέρω επικοινωνίες. Το πλοίο που καλεί πρέπει να επιβεβαιώσει αποδοχή πριν να αλλάξει δίαυλο.

1.8.2 Η διαδικασία ελέγχου, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1.2, θα πρέπει να ακολουθείται πριν αρχίσουν οι επικοινωνίες στο διάλυο που επιλέχθηκε.

1.9 Επικοινωνίες κινδύνου

1.9.1 Οι κλήσεις και τα μηνύματα κινδύνου έχουν απόλυτη προτεραιότητα από όλες τις άλλες επικοινωνίες. Όταν διεξάγεται ανταπόκριση κινδύνου, όλες οι άλλες εκπομπές θα πρέπει να διακόπτονται και να τηρείται συνεχής φυλακή ακρόασης στον διάλυο κινδύνου και ασφαλείας (διάλυο 16).

1.9.2 Κάθε σήμα κινδύνου, που λαμβάνεται πρέπει να καταχωρείται στο ημερολόγιο του πλοίου και να ενημερώνεται αμέσως ο Πλοίαρχος.

1.9.3 Μόλις ληφθεί ένα μήνυμα κινδύνου, από πλοίο που βρίσκεται στην περιοχή του συμβάντος, αμέσως αυτό πρέπει να βεβαιώσει λήψη. Αν το πλοίο που λαμβάνει τέτοιο μήνυμα δεν βρίσκεται στην περιοχή, αφήνει να περάσει ένα λογικό χρονικό διάστημα πριν κάνει βεβαίωση λήψης, για να επιτραπεί σε άλλα σκάφη πλησιέστερα στο κινδυνεύον πλοίο να βεβαιώσουν εκείνα λήψη.

1.10 Κλήση

1.10.1 Σύμφωνα με τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών ο διάλυο 16 χρησιμοποιείται μόνο για επικοινωνίες κινδύνου, επείγοντος και πολύ σύντομες επικοινωνίες ασφαλείας καθώς επίσης και για κλήσεις λοιπών επικοινωνιών (κλήσεις ρουτίνας) οι οποίες στη συνέχεια διεξάγονται σε κατάλληλο διάλυο εργασίας.

1.10.2 Για να καλέσετε έναν άλλο σταθμό VHF να χρησιμοποιείτε, όταν είναι δυνατόν, διάλυο εργασίας. Εάν δεν υπάρχει διαθέσιμος διάλυο εργασίας, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αρχική επαφή ο διάλυο 16, με την προϋπόθεση ότι δεν θα είναι κατελιημμένος για επικοινωνίες κινδύνου ή επείγοντος.

1.10.3 Σε περίπτωση που υπάρχει δυσκολία στην επίτευξη επαφής με πλοίο ή παράκτιο σταθμό, να αφήσετε να περάσει επαρκής χρόνος πριν επαναλάβετε την κλήση. Μην καταλαμβάνετε τον διάλυο άσκοπα, προσπαθήστε σε άλλο διάλυο.

1.11 Αλλαγή διαύλων

Όταν οι επικοινωνίες σ' ένα διάλυο δεν είναι ικανοποιητικές (π.χ. παράσιτα – παρεμβολές), ενδείκνυται αλλαγή διαύλου, με προηγούμενη επιβεβαίωση από το σταθμό που λαμβάνει.

1.12 Αλφαβητισμός

Όταν καθίσταται αναγκαίο να εκφωνήσετε ένα – ένα τα γράμματα λέξεως ή λέξεων (π.χ. ονόματα, Διακριτικά κλήσης, λέξεις οι οποίες θα μπορούσαν να παρεξηγηθούν κ.λ.π.) θα πρέπει να χρησιμοποιήσετε το διεθνές φωνητικό αλφάβητο (Βλέπε Παράρτημα 3).

1.13 Προσφώνηση

Οι λέξεις “I” και “YOU” θα πρέπει να προφέρονται με έμφαση. Δείξτε σε ποιόν αναφέρονται.

Παράδειγμα:

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ» εδώ το «ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΡΑΦΙΚ», έχετε πλοηγό?

«ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΡΑΦΙΚ» εδώ το «ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ», έχω πλοηγό.

1.14 Τήρηση φυλακής ακρόασης

Κάθε πλοίο, για το οποίο σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία προβλέπεται ο εφοδιασμός του με συσκευή VHF πρέπει, κατά τη διάρκεια του πλου, να τηρεί στη γέφυρα ναυσιπλοΐας συνεχή φυλακή ακρόασης στο διάλυο 16.

2 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΜΕ VHF

2.1 Κλήση

Όταν καλείτε παράκτιο σταθμό ή σταθμό πλοίου θα πρέπει να εκφωνείτε το όνομα του σταθμού αυτού μία φορά (ή δύο φορές αν θεωρείται αναγκαίο σε περίπτωση μεγάλης ανταπόκρισης) και στη συνέχεια το όνομα του πλοίου σας δύο φορές, δηλώνοντας ταυτόχρονα και το διάλυο που χρησιμοποιείτε.

Παράδειγμα:

«ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΡΑΦΙΚ» εδώ το «ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ», στον διάλυο 13.

2.2 Ανταλλαγή μηνυμάτων

2.2.1 Όταν θέλουμε να επικοινωνήσουμε με ένα πλοίο του οποίου δεν γνωρίζουμε το όνομα, αλλά μας είναι γνωστή η θέση του, τότε μπορεί να χρησιμοποιηθεί αυτό το στοιχείο.

Παράδειγμα:

«Προς όλα τα πλοία εδώ το πλοίο «ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ». Ειδοποιείται το πλοίο που πλησιάζει την σηματοδούρα αριθμός τέσσερα, ότι διέρχομαι το Φανό Τούρλος»

2.2.2 Όταν ληφθεί ένα μήνυμα και απαιτείται μόνο γνωστοποίηση της λήψης, απαντήστε «λήφθηκε» (RECEIVED). Όταν ένα μήνυμα ληφθεί και απαιτείται γνωστοποίηση της ορθότητας του κειμένου απαντήστε «λήφθηκε και κατανοήθηκε» (RECEIVED AND UNDERSTOOD) και αν είναι αναγκαίο επαναλάβετε το μήνυμα.

Παράδειγμα:

«Μήνυμα: Η προβλήτα θα είναι ελεύθερη στις 08.30.

Απάντηση: Λήφθηκε και κατανοήθηκε. Η προβλήτα θα είναι ελεύθερη στις 08.30».

2.2.3 Όταν καθίσταται αναγκαίο, θα πρέπει να εκπέμπετε το ακόλουθο μήνυμα:

"Please use/ I will use the IMO Standard Marine Communication Phrases".

Στην περίπτωση που υπάρχουν δυσκολίες γλώσσας οι οποίες δεν μπορεί να ξεπεραστούν με την χρήση του "Πρότυπου ναυτιλιακού τηλεπικοινωνιακού λεξιλογίου του IMO» (IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES), μπορείτε να χρησιμοποιήσετε το «Διεθνή Κώδικα Σημάτων» (INTERNATIONAL CODE OF SIGNALS). Στην περίπτωση αυτή, κατά την εκφώνηση των ομάδων του Κώδικα θα πρέπει να προηγείται η λέξη "INTERCO".

Παράδειγμα:

"Please use/I will use the International Code of Signals".

2.2.4 Όταν ένα μήνυμα περιέχει οδηγίες ή συμβουλές θα πρέπει να επαναλαμβάνονται τα ουσιώδη σημεία.

Παράδειγμα:

«Μήνυμα: Σε συμβουλεύω να περάσεις αριστερά μου.

Απάντηση: Θα περάσω αριστερά σου».

2.2.5 Αν ένα μήνυμα δεν ληφθεί σωστά, ζητήστε να επαναληφθεί με τη λέξη «επαναλάβετε» (SAY AGAIN).

2.2.6 Αν ένα μήνυμα λήφθηκε αλλά δεν κατανοήθηκε θα πρέπει να πείτε : «Το μήνυμα δεν κατανοήθηκε» (MESSAGE NOT UNDERSTOOD).

2.2.7 Αν πρέπει να αλλάξετε διάυλο θα πρέπει να πείτε: «Πηγαίνετε στο διάυλο.....» και περιμένετε για επιβεβαίωση λήψης πριν αλλάξετε διάυλο.

2.2.8 Κατά την διάρκεια της επικοινωνίας όταν εκείνος που μιλάει θέλει να δείξει ότι η ομιλία του τελείωσε και αναμένει απάντηση, τότε εκφωνεί την λέξη «έτοιμος» (OVER).

2.2.9 Το πέρας της επικοινωνίας δηλώνεται με τη λέξη «Τέλος» (OUT).

3 ΣΥΝΗΘΗ ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ

3.1 Επειδή τα περισσότερα πλοία έχουν ανάγκη επικοινωνίας με τους σταθμούς ξηράς για ανταλλαγή πληροφοριών, συνιστάται η χρήση τυποποιημένων μηνυμάτων προκειμένου να μειωθεί ο χρόνος εκπομπής.

3.2 Οι συνηθέστεροι τύποι τυποποιημένων μηνυμάτων που χρησιμοποιούνται παρέχονται στους πίνακες με παραδείγματα που περιέχονται στα συνημμένα Παραρτήματα 1 και 2. Περισσότερα παραδείγματα παρέχονται στο “Πρότυπο ναυτιλιακό τηλεπικοινωνιακό λεξιλόγιο του IMO» (IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES - (Απόφαση IMO A.918(22)) το οποίο θα πρέπει να χρησιμοποιείται όταν είναι δυνατόν.

ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

- Δ.Σ. SOLAS όπως έχει τροποποιηθεί, Κεφάλαιο IV Περί Ραδιοεπικοινωνιών.
- Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών, Παράρτημα 18, Πίνακας Συχνοτήτων εκπομπής στη ζώνη VHF της Κινητής Ναυτικής Υπηρεσίας.
- Απόφαση IMO A.917(22) «Οδηγίες για την επί του πλοίου λειτουργική χρήση των συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης πλοίων».
- Απόφαση IMO A.954(23) « Χρήση των διαύλων VHF στη Θάλασσα.
- Απόφαση IMO A.918(22) «Πρότυπο ναυτιλιακό τηλεπικοινωνιακό λεξιλόγιο του IMO»

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1 : ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2 : ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΚΙΝΔΥΝΟ, ΕΠΕΙΓΟΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΠΛΟΪΑΣ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 3: ΔΙΕΘΝΕΣ ΦΩΝΗΤΙΚΟ ΑΛΦΑΒΗΤΟ ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΑΣ ΨΗΦΙΩΝ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 4: ΔΙΑΥΛΟΙ VHF ΚΑΙ ΧΡΗΣΗ ΕΚΑΣΤΟΥ ΔΙΑΥΛΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 5: ΟΛΥΜΠΙΑ ΡΑΔΙΟ - ΔΙΑΥΛΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΝΑΜΕΤΑΔΟΤΩΝ ΡΑΔΙΟΔΙΚΤΥΟΥ VHF

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 6: ΔΙΑΥΛΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΣΤΟ ΡΑΔΙΟΔΙΚΤΥΟ VHF

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 7: ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΚΛΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΜΕ DSC

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 8: ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΛΟΜΕΝΟΥΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ G.M.D.S.S

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 9: ΔΙΑΥΛΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΕΝΤΡΩΝ VTS ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΟΔΗΓΙΕΣ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΡΑΔΙΟΕΞΟΠΛΙΣΜΟ VHF

Προσάρτημα 1 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ε'

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΜΗΝΥΜΑΤΩΝ

Α/Α	ΜΗΝΥΜΑ	ΚΑΛΟΥΜΕΝΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΚΑΛΩΝ ΣΤΑΘΜΟΣ/ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΥΝΗΜΑΤΟΣ
1	ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΡΧΙΚΗΣ ΕΠΑΦΗΣ	ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΛΗΜΝΟΥ	ΕΔΩ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΕΙΡΗΝΗ ^(δύο φορές) ΚΑΝΑΛΙ 12 ^(χρησιμοποιούμενος δίαυλος VHF) ΕΤΟΙΜΟΣ
2	ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΦΙΞΗΣ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΕΔΩ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ ΔΗΛΟΣ <ul style="list-style-type: none"> • ΤΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΣΙΕΡΡΑ ΟΥΪΣΚΙ ΔΕΛΤΑ ΛΙΜΑ • ΑΠΟ ΛΟΝΔΙΝΟ • ΠΡΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ • ΠΙΘΑΝΗ ΩΡΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ (ΕΤΑ) 06,00 • ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΙ ΠΛΟΗΓΟ • ΤΟ ΜΗΚΟΣ ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ 150 ΜΕΤΡΑ • ΤΟ ΒΥΘΙΣΜΑ ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ 6,20 ΜΕΤΡΑ • ΜΕΤΑΦΕΡΩ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟ ΦΟΡΤΙΟ 300 ΤΟΝΟΥΣ I.M.D.G. ΤΑΞΗ 4.1 ΣΤΟ ΑΜΠΑΡΙ Ν° 4 • ΕΧΩ ΠΑΘΕΙ ΖΗΜΙΑ ΣΤΗΝ ΠΛΩΡΗ ΚΑΙ ΤΟ ΡΑΝΤΑΡ ΔΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ • Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΜΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟ «.....» ΕΤΟΙΜΟΣ
3	ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΠΙΘΑΝΗΣ ΩΡΑΣ ΚΑΤΑΠΛΟΥ (ΕΤΑ)	ΠΛΟΗΓΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΑΣ	ΕΔΩ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ ΙΟΝΙΟ <ul style="list-style-type: none"> • ΠΙΘΑΝΗ ΩΡΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ (ΕΤΑ) ΕΤΟΙΜΟΣ
4	ΑΙΤΗΣΗ ΠΛΟΗΓΟΥ	ΠΛΟΗΓΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΙΤΕΑΣ	ΕΔΩ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΓΕΩΡΓΙΟΣ <ul style="list-style-type: none"> • ΤΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΣΙΕΡΡΑ ΓΙΑΝΚΙ ΙΝΤΙΑ ΔΕΛΤΑ • Ο ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΠΛΕΥΡΙΣΩ ΣΤΟ ΣΙΛΟ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΣΑΣ • Ε.Τ.Α. 06,00 • ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΙ ΠΛΟΗΓΟ ΕΤΟΙΜΟΣ
5	ΑΝΑΦΟΡΑ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ	ΕΔΩ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΟΔΗΓΙΕΣ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΡΑΔΙΟΕΞΟΠΛΙΣΜΟ VHF

	ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΡΟΔΟΥ	<ul style="list-style-type: none"> • ΤΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΣΙΕΡΡΑ ΓΙΑΝΚΙ ΙΝΤΙΑ ΔΕΛΤΑ • Ο ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΠΛΕΥΡΙΣΩ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΑΣ • ΜΕΤΑΦΕΡΩ 100 ΤΟΝΟΥΣ CHLOROBENZENE IMDG ΚΛΑΣΗ 3.3 UN N° 113 ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ N° 7 <p>ΕΤΟΙΜΟΣ</p>
6	ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ	ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΣΑΜΟΥ	<p>ΕΔΩ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΕΙΡΗΝΗ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ΤΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΣΙΕΡΡΑ ΟΥΪΣΚΥ ΚΙΛΟ ΑΛΦΑ • ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΗΣΑ ΣΕ ΣΤΙΓΜΑ 200 ΜΟΙΡΕΣ ΑΠΟ ΠΡΑΣΙΝΟ ΦΑΝΟ ΛΙΜΕΝΟΒΡΑΧΙΟΝΑ ΚΑΙ ΣΕ ΑΠΟΣΤΑΣΗ 1,5 ΜΙΛΙ <p>ΕΤΟΙΜΟΣ</p>
7	ΑΛΛΑΓΗ ΔΙΑΥΛΟΥ	ΟΛΥΜΠΙΑ ΡΑΔΙΟ	<p>ΕΔΩ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΕΙΡΗΝΗ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ΠΑΜΕ ΚΑΝΑΛΙ 28 <p>ΕΤΟΙΜΟΣ</p> <p>Σημ. Αναμείνате γνωστοποίηση λήψης πριν μεταβείτε στο νέο κανάλι.</p>

ΟΔΗΓΙΕΣ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΡΑΔΙΟΕΞΟΠΛΙΣΜΟ VHF

Προσάρτημα 2 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ε'

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΚΙΝΔΥΝΟ, ΕΠΕΙΓΟΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Α/Α	ΕΙΔΟΣ ΜΗΝΥΜΑΤΟΣ	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ-ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ
1	ΚΛΗΣΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	<p>Ο συναγερμός ΚΙΝΔΥΝΟΥ (Distress alert) εκπέμπεται με χρήση ψηφιακής επιλογικής κλήσης μέσω της συσκευής VHF/DSC. Μετά την λήψη επιβεβαίωσης λήψης (Distress alert acknowledgement) από παράκτιο σταθμό ή άλλο πλοίο, το πλοίο σε κίνδυνο αρχίζει την ανταπόκριση κινδύνου στην διεθνή συχνότητα ανταπόκρισης κινδύνου (Κανάλι 16) ως ακολούθως: (Βλέπε Α/Α 2)</p>
2	ΜΗΝΥΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	<p>MAYDAY^(Μια φορά)</p> <p>ΕΛΩ (THIS IS)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ΔΥΟ ΤΡΙΑ ΕΠΤΑ ΕΠΤΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΕΞΗ ΜΗΔΕΝ ΜΗΔΕΝ ΜΗΔΕΝ^(ΑΣΠ) (TWO THREE SEVEN SEVEN FOUR SIX ZERO ZERO ZERO^(MMSI)) • ΦΟΡΤΗΓΟ ΠΛΟΙΟ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (CARGO SHIP GEORGIOS) • ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ ΣΙΕΡΡΑ ΒΙΚΤΟΡ ΓΚΟΛΦ ΤΑΓΚΟ (CALL SIGN SIERRA VICTOR GOLF TANGO) • ΒΡΙΣΚΟΜΑΣΤΕ ΣΕ ΣΤΙΓΜΑ ΤΡΙΑ ΕΠΤΑ ΜΟΙΡΕΣ ΕΝΑ ΕΝΑ ΚΟΜΜΑ ΟΚΤΩ ΛΕΠΤΑ ΒΟΡΕΙΟ ΜΗΔΕΝ ΔΥΟ ΤΡΙΑ ΜΟΙΡΕΣ ΤΕΣΣΕΡΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΛΕΠΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ (MY POSITION IS THREE SEVEN DEGREES ONE ONE DECIMAL EIGHT MINUTES NORTH ZERO TWO THREE DEGREES FOUR FOUR MINUTES EAST) • ΒΥΘΙΖΟΜΑΣΤΕ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΕΚΡΗΞΗ ΣΤΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟ (WE ARE SINKING AFTER EXPLOSION IN ENGINE ROOM) • ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΣΤΕ ΑΜΕΣΗ ΒΟΗΘΕΙΑ (I REQUIRE IMMEDIATE ASSISTANCE) <p>ΕΤΟΙΜΟΣ (OVER)</p>
3	ΚΛΗΣΗ ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ	<p>Η κλήση ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ (Urgency Call) εκπέμπεται με χρήση ψηφιακής επιλογικής κλήσης μέσω της συσκευής VHF/DSC. Μετά την εκπομπή της κλήσης, μεταβείτε στον δίαυλο 16 και αρχίστε την εκπομπή του μηνύματος επείγοντος ως ακολούθως: (Βλέπε Α/Α 4)</p>
4	ΜΗΝΥΜΑ ΕΠΕΙΓΟΝΤΟΣ	<p>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</p> <p>ΠΡΟΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ^(ΤΡΕΙΣ ΦΟΡΕΣ) (ALL STATIONS^(THREE TIMES))</p> <p>ΕΛΩ (THIS IS)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ΔΥΟ ΤΡΙΑ ΕΠΤΑ ΕΠΤΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΕΞΗ ΜΗΔΕΝ ΜΗΔΕΝ ΜΗΔΕΝ^(ΑΣΠ) (TWO THREE SEVEN SEVEN FOUR SIX ZERO ZERO ZERO^(MMSI)) • ΦΟΡΤΗΓΟ ΠΛΟΙΟ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (CARGO SHIP GEORGIOS) • ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ ΣΙΕΡΡΑ ΒΙΚΤΟΡ ΓΚΟΛΦ ΤΑΓΚΟ (CALL SIGN SIERRA VICTOR GOLF TANGO)

ΟΔΗΓΙΕΣ	
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕ ΡΑΔΙΟΕΞΟΠΛΙΣΜΟ VHF	

		<p>SIERRA VICTOR GOLF TANGO)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ΒΡΙΣΚΟΜΑΣΤΕ ΣΕ ΣΤΙΓΜΑ ΤΡΙΑ ΕΠΤΑ ΜΟΙΡΕΣ ΕΝΑ ΕΝΑ ΚΟΜΜΑ ΟΚΤΩ ΛΕΠΤΑ ΒΟΡΕΙΟ ΜΗΔΕΝ ΔΥΟ ΤΡΙΑ ΜΟΙΡΕΣ ΤΕΣΣΕΡΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΛΕΠΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ (MY POSITION IS THREE SEVEN DEGREES ONE ONE DECIMAL EIGHT MINUTES NORTH ZERO TWO THREE DEGREES FOUR FOUR MINUTES EAST) • ΕΧΟΥΜΕ ΒΛΑΒΗ ΜΗΧΑΝΗΣ (WE HAVE ENGINE PROBLEM) • ΧΡΕΙΑΖΟΜΑΣΤΕ ΒΟΗΘΕΙΑ ΡΥΜΟΥΛΚΟΥ (I REQUIRE TUG ASSISTANCE) <p>ΕΤΟΙΜΟΣ (OVER)</p>
5	ΚΛΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	<p>Η κλήση ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Safety Call) εκπέμπεται με χρήση ψηφιακής επιλογικής κλήσης μέσω της συσκευής VHF/DSC. Μετά την εκπομπή της κλήσης, μεταβείτε στον διάλο 16 και αρχίστε την εκπομπή του μηνύματος ασφαλείας ως ακολούθως: (Βλέπε Α/Α 6)</p>
6	ΜΗΝΥΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	<p>SECURITE SECURITE SECURITE ΠΡΟΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ^(ΤΡΕΙΣ ΦΟΡΕΣ) ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ (ALL STATIONS^(THREE TIMES)) IN SARONIKOS GULF ΕΔΩ (THIS IS)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ΔΥΟ ΤΡΙΑ ΕΠΤΑ ΕΠΤΑ ΤΕΣΣΕΡΑ ΕΞΗ ΜΗΔΕΝ ΜΗΔΕΝ ΜΗΔΕΝ^(ΔΣΠ) (TWO THREE SEVEN SEVEN FOUR SIX ZERO ZERO ZERO^(MMSI)) • ΦΟΡΤΗΓΟ ΠΛΟΙΟ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (CARGO SHIP GEORGIOS) • ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΟ ΚΛΗΣΗΣ ΣΙΕΡΡΑ ΒΙΚΤΟΡ ΓΚΟΛΦ ΤΑΓΚΟ (CALL SIGN SIERRA VICTOR GOLF TANGO) • ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΕΝΤΟΠΙΣΘΗΚΕ ΣΕ ΣΤΙΓΜΑ ΔΥΟ ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ ΝΟΤΙΑ ΤΗΣ ΝΗΣΙΔΑΣ ΣΑΝ ΤΖΙΩΡΤΖΙΟ (DANGEROUS WRECK LOCATED IN POSITION TWO NAUTICAL MILES SOUTH OF SAN GIORGIO ISLAND) <p>ΕΤΟΙΜΟΣ (OVER)</p>