

Amver

Scheepsmeldingsysteem

Handboek



Voor Inlichtingen of Vragen
Contact:

United States Coast Guard
Amver Maritime Relation Office
USCG Battery Park Building
1 South Street, 2nd Floor
New York, N.Y. 10004-1499 U.S.A.

Telefoon: (212) 668-7764
Fax: (212) 668-7684

Mail to: benjamin.m.strong@uscg.mil

Radio Distress Communications			
	Digital Selective Calling (DSC)	Radiotelephone	Radiotelex
VHF	Channel 70	Channel 16	2174.5 KHz
MF	2187.5 KHz	2182 KHz	4177.5 KHz
HF4	4207.5 KHz	4125 KHz	6268 KHz
HF6	6312 KHz	6215 KHz	6376.5 KHz
HF8	8414.5 KHz	8291 KHz	8376.5 KHz
HF12	12577 KHz	12290 KHz	12520 KHz
HF16	16804.5 KHz	16420 KHz	16695 KHz

Niet Vergeten --

- ✘ Meld bij het meest nabije Kustwachtcentrum in geval van nood. Bij AMVER melden vertraagt de hulpverlening.
- ✘ AMVER kan de ontvangst van uw bericht niet bevestigen. Er is geen zendvermogen.
- ✘ AMVER gegevens zijn beschermd en worden alleen aan erkende zoek- en reddingsinstanties (SAR) vrijgegeven en dan alleen in een werkelijke noodgeval.
- ✘ U komt in aanmerking voor een van de AMVER onderscheidingen na slechts 128 dagen deelname onderweg in een kalenderjaar.
 - Blauwe Wimpel - 1 jaar
 - Gouden Wimpel - 5 jaren
 - Paarse Wimpel - 10 jaren
 - Schild - 15 jaren
 - Gegraveerd Tinnen Bord - 20 jaren
 - Wereldbol - 25 jaren
 - Gegraveerde Kristallen Wereldbol - 30 jaren

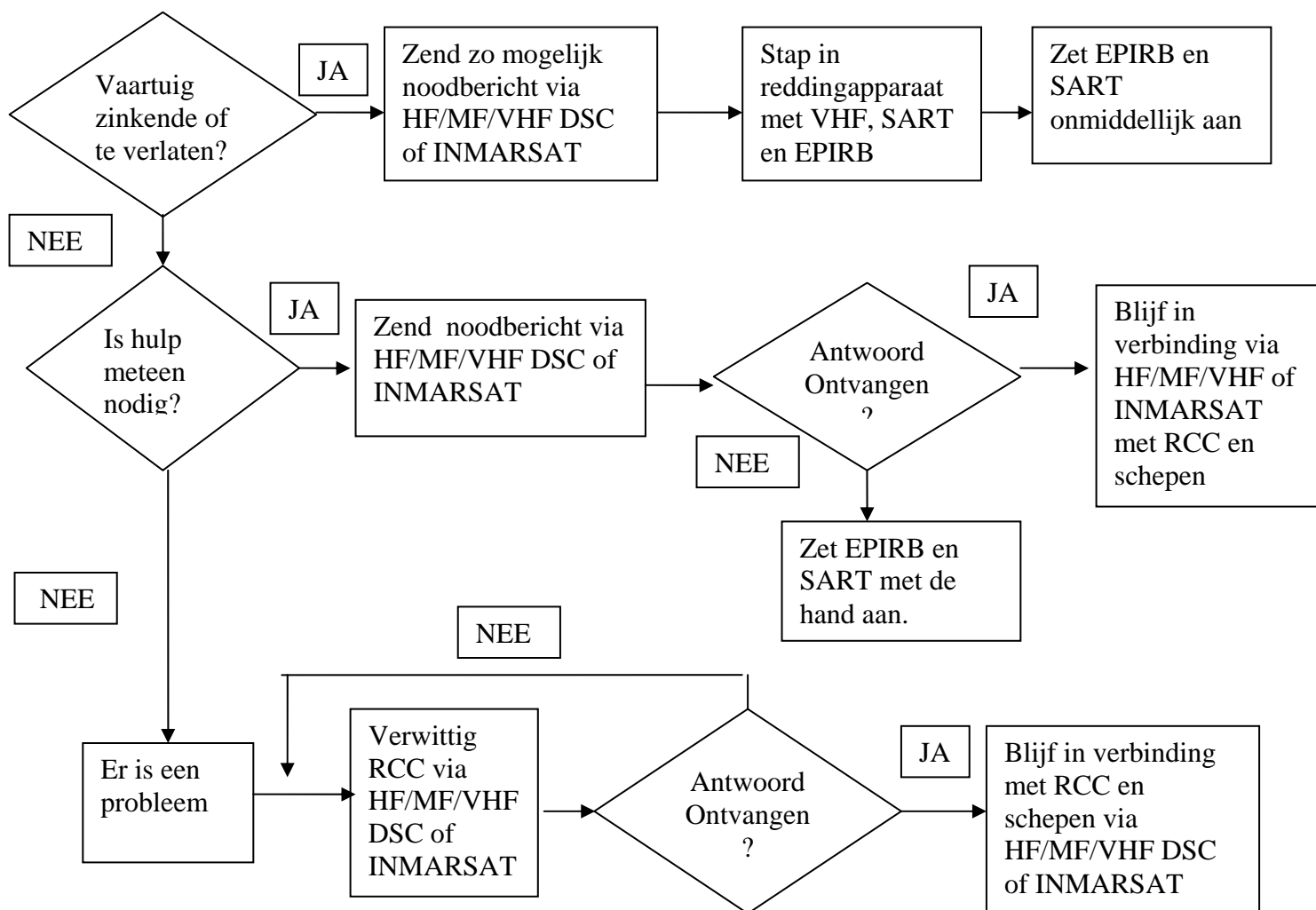
Hoe meer schepen in de kaart des te beter het AMVER systeem functioneert!

Help AMVER uitbreiden!

Deze informatie aan andere zeevarenden doorgeven, a.u.b.

Wereldwijd Maritiem Nood- en Veiligheidssysteem (GMDSS)
Gebruiksaanwijzing voor gezagvoerders van schepen in nood

1. Laat EPIRB vrij drijven en automatisch aanschakelen wanneer het niet in het reddingapparaat wordt meegenomen.
2. In geval van noodzaak moet ieder schip alle mogelijke middelen gebruiken om de aandacht van andere schepen te trekken.
3. Het is niet de bedoeling van het bovenstaande om het gebruik van enig noodsignaal uit te sluiten.



INHOUD

<u>I.</u>	<u>OM DEEL TE NEMEN</u> * * * * *	3
<u>II</u>	<u>GEBRUIK VAN GERAPPORTEERDE GEGEVENS</u> * *	3
<u>III</u>	<u>HET COMMUNICATIENETWERK VAN HET AMVER SYSTEEM</u>	4
	<u>Electronic Mail via het Internet</u> * * * * *	4
	<u>AMVER/SEAS ingekorte boodschap ("Compressed Message") via</u>	
	<u>INMARSAT-C via COMSAT</u> * * * * *	4
	<u>HF Radiotelex Dienst van de V.S. Kustwacht Verbindingsstations</u> *	5
	<u>HF Radio kosteloos via USCG overeenkomst met bepaalde radiostations</u>	5
	<u>Telex</u> * * * * *	5
	<u>Telefax</u> * * * * *	5
	<u>Gebruik a.u.b. geen Morse code</u> * * * * *	6
<u>IV</u>	<u>HET FORMAAT VAN HET RAPPORT</u> * * * * *	*
	6	
<u>V</u>	<u>WAT EN WANNEER ER GERAPPORTEERD WORDT</u> * *	6
<u>VI</u>	<u>WAT NIET TE RAPPORTEREN</u> * * * * *	7
<u>VII</u>	<u>FORMAAT VAN AMVER BOODSCHAPPEN/RAPPORTEN</u> *	8
<u>VIII</u>	<u>DEFINITIES VAN AMVER RAPPORTREGELS</u> * * * *	9
	<u>De AMVER regel</u> * * * * *	9
	<u>De "A" Regel</u> * * * * *	9
	<u>De "B" Regel</u> * * * * *	9
	<u>De "C" Regel</u> * * * * *	9
	<u>De "E" Regel</u> * * * * *	10
	<u>De "F" Regel</u> * * * * *	10
	<u>De "G" Regel</u> * * * * *	10
	<u>De "I" Regel</u> * * * * *	10
	<u>De "K" Regel</u> * * * * *	11
	<u>De "L" Regel</u> * * * * *	11

	<u>De "M" Regel</u>	*	*	*	*	*	*	*	13
	<u>De "V" Regel</u>	*	*	*	*	*	*	*	13
	<u>De "X" Regel</u>	*	*	*	*	*	*	*	13
	<u>De "Y" Regel</u>	*	*	*	*	*	*	*	14
	<u>De "Z" Regel</u>	*	*	*	*	*	*	*	14
<u>IX</u>	<u>BESCHRIJVING EN TOEPASSING VAN VAARRAPPORTEN</u>	*							15
<u>X</u>	<u>DE WAARDE VAN AMVER BEPALEN</u>	*	*	*	*	*	*	*	17

I. Om Deel te Nemen

- A. AMVER is een wereldwijd vrijwillig scheepsmeldingsstelsel onder het beheer van de Amerikaanse Kustwacht (USCG) om de veiligheid van levens en bezit ter zee te bevorderen. De opdracht van AMVER is om vlug reddingsinstanties, wanneer vereist, nauwkeurig op de hoogte te stellen van de positie en de eigenschappen van vaartuigen in de buurt van een gemeld noodgeval. Ieder koopvaardijvaartuig waar ook ter wereld, op een reis die tenminste vierentwintig uur duurt, is hartelijk welkom bij het AMVER systeem en gezelschap. Internationale deelname is vrijwillig en ongeacht de vlag, rederij, land van oorsprong, of vertrek- en bestemmingshavens.
- B. Volgens reglementen van de V.S. Maritieme Administratie (MARAD) moeten V.S. koopvaardijvaartuigen van 1000 bruto ton of groter in buitenlandse vaart, zowel niet-Amerikaanse schepen van 1000 bruto ton of groter die een Tijdelijk Oorlogsrisico Verzekeringpolis hebben onder Titel XII Koopvaardijwet 1936, zich en hun vaarplan regelmatig melden by AMVER volgens de aanwijzingen in dit geschrift.
- C. Volgens 47 CFR, Ch 1, Sec 80.905, moeten V.S. vaartuigen die meer dan zes passagiers voor vergoeding en die meer dan 200 zeemijl vanaf het meest nabijzijnde vasteland varen deelnemen aan het AMVER systeem wanneer zij op een reis meer dan 24 uur in open zee blijven.
- D. Om in the schrijven gebruik a.u.b. het online SAR (Q) formulier (<http://amver.com/Forms/SarQ>).

II. Gebruik van Gerapporteerde Gegevens

Inlichtingen, die vrijwillig door vaartuigen aan AMVER worden gemeld, worden als strikt vertrouwelijk beschouwd, en worden door de Kustwacht beschermd. Ze worden uitsluitend vrijgegeven voor veiligheidsdoeleinden.

Het meest veelvuldige gebruik van AMVER is het verschaffen van SURface PICTures (Oppervlakte Afbeeldingen) - SURPICS aan Reddingscoördinatiecentra (RCCs). Een SURPIC óf noteert lengte- en breedtegraad óf geeft een afbeelding van vaartuigen in de nabijheid van het noodgeval.

De verkregen inlichtingen worden ook gebruikt om "days on plot" - het aantal dagen dat een vaartuig actief deelneemt in het AMVER systeem. Vaartuigen met 128 of meer dagen deelname in een kalenderjaar (01 januari tot 31 december) komen in aanmerking voor een AMVER onderscheiding. Verdere onderscheidingen worden gegeven voor 5, 10, 15, 20, 25 en 30 achtereenvolgende jaren van deelname per jaar van 128 dagen. Droogdok of reparatieperioden worden ook geteld als AMVER daarvan op de hoogte wordt gesteld.

Meerdere inlichtingen over AMVER onderscheidingen zijn te krijgen bij
United States Coast Guard
AMVER Maritime Relations Office
USCG Battery Park Building
1 South Street, 2nd Floor
New York, NY 10004-1499
U.S.A.

Telefoon: 212 668-7764
FAX: 212 668-7684
Telex: 127594 AMVERNYK
amverinfo@d1.uscg.mil

III. Het Communicatienetwerk van het AMVER Systeem

Electronische post via het Internet

Het adres van AMVER is óf amvermsg@amver.org óf amvermsg@amver.com.

Als een vaartuig al een voordelige manier heeft om electronische post (e-mail) naar een internet adres te verzenden dan geve men daar de voorkeur aan. Men kan e-mail verzenden via satelliet of via HF radio. Dit hangt af van de installaties aan boord en de overeenkomsten met de leveranciers aan de wal. Schepen hebben dan een computer, een raakvlak tussen de computer en de zendapparatuur aan boord en toepasselijke software. Let op a.u.b.: E-mail aan de wal is praktisch gratis, maar de verbindingleverancier kan de verbinding van vaartuig naar de wal in rekening brengen.

AMVER/SEAS "Compressed Message" via INMARSAT-C via Telenor

AMVER adres: National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)
telefoonnummer staat in het ADDRESSBOOK. [Voor inlichtingen zie
gebruiksaanwijzing van uw merk van Internationale Mobile Satelliet Vereniging
(INMARSAT)-C zendontvanger.]

Schepen die aan de volgende vereisten van het systeem voldoen mogen kosteloos een samengevoegd AMVER/Weerbericht rapport sturen via Telenor Land Earth Stations te:
001 Atlantic Ocean Region - West (AORW) - (Southbury); 101 Atlantic Ocean Region -
(AORE) - (Southbury), 201 Pacific Ocean Region (POR) - (Santa Paula) 321 Indian
Ocean Region (IOR) - (Aussaguel).

- Schepen moeten uitgerust zijn met INMARSAT Standard C zendontvanger met floppy diskdrive en vermogen van een binaire file te zenden [Gebruik Wereldwijd Maritiem Nood- en Veiligheidssysteem (GMDSS) INMARSAT-C zendontvanger van het vaartuig].

- Schepen moeten een IBM-aangepaste computer hebben (niet deel van GMDSS systeem) die voldoet aan de volgende vereisten:
 - harde schijf
 - 286 MHz of betere processor
 - VGA grafische media
 - een raakvlak tussen de computer en de INMARSAT zendontvanger
 - AMVER/SEAS software (kosteloos verkrijgbaar van NOAA). Zie hieronder.

AMVER/SEAS software kan men downloaden van het internet te:

<http://seas.amverseas.noaa.gov/seas>

Of vraag aan van:

Telenor Satellite Service (voormalig Comsat)
 1101 Wootton Parkway
 Rockville, MD 20852
 Tel. 01 (301) 838-7800 of 1-800-685-7898
 E-mail: <mailto:customer.care@telenor.com>

HF Radiotelex Service van Kustwacht (USCG) Verbindingsstations

Zie voor volledige inlichtingen: <http://navcen.uscg.gov/marcomms/cgcomms/call.htm>

HF Radio kosteloos via Kustwacht gecontracteerde overeenkomsten met de volgende radiostations

- Mobile Marine Radio (WLO) (ShipCom Radio Network)
- Mobile (WCL)
- Marina Del Ray (KNN)
- Seattle (KLB)

Telex

AMVER Address: (0) (230) 127594 AMVERNYK

AMVER rapporten kunnen worden verzonden via telex door óf satelliet (code 43) óf HF radio te gebruiken. Schepen moeten de tarieven voor satellietenverbindingen betalen. Telex verdient de voorkeur wanneer meer voordelige middelen niet beschikbaar zijn.

Telefax

Telefacsimile (telefax) phone number van het Kustwacht (USCG) Operations Systems Center (OSC) in Martinsburg, WV: (01) (304) 264-2505.

In geval dat andere verbindingsmiddelen niet beschikbaar of bereikbaar zijn kan men AMVER rapporten rechtstreeks aan het AMVER computer centrum faxen. Dit echter is de minst wenselijke manier van doorgeven omdat de informatie dan met de hand in plaats van elektronisch behandeld wordt. Nota bene: Fax uw rapporten niet aan het AMVER Maritime Relations Kantoor (AMR) in New York, want daar is men niet 24 uur per dag, zeven dagen per week en dus is er vertraging van de rapporten vanwege de normale maandag tot vrijdag kantoortijd.

CW (Morse Code) is niet Aanbevolen

AMVER adres: AMVER

Vanwege afnemend gebruik, het geringe getal van Kuststations die het nog gebruiken, duurte, mogelijke fouten, en de verplichtte uitrusting met een verbeterd GMDSS verbindingsvermogen worden vaartuigen afgeraden dit middel te gebruiken.

Voor verdere inlichtingen omtrend AMVER rapporteren bezoek de nieuwe AMVER website: <http://www.amver.com>.

ALLE NOODBERICHTEN MOETEN NAAR HET DICHTSBIJZIJNDE RCC (REDDINGSCOÖRDINATIECENTRUM), NIET NAAR AMVER

(Zie Sectie IV). De AMVER computer verwerkt ieder rapport automatisch na ontvangst. Vanwege de aanzienlijke automatizering van de rapporten heeft het AMVER Centrum maar een gering aantal van deskundigen om de gegevens te bevestigen en om fouten of onverenigbaarheden op te lossen. Daarom is het noodzakelijk dat de rapporten elektronisch ontvanger worden op het AMVER Centrum.

IV. Het Formaat van het Rapport

Zoals vroegere deelnemers zullen zien voldoet het grondformaat voor AMVER rapporten aan de standaard van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Vertrekrappen echter zijn afgeschaft ten voordele van het meer gebruikelijke zenden van een gecombineerd Vaarplan/Vertrekrapport ten tijde van afvaart. De ervaring leert dat er geen twee rapporten nodig zijn omdat de meeste schepen die twee rapporten al combineren. Dit rapport wordt nu eenvoudig Vaarplan genoemd en zou binnen een paar uur vóór of na afvaart gezonden moeten worden.

Daar komt nog een verandering bij. De vereiste inlichtingen voor Positie- en Wijzigingsrapporten zijn vermeerderd op aanbeveling van veel deelnemers om er zeker van de zijn dat AMVER correct blijft. Verder nog is er een afsluitingsregel ("Z") toegevoegd om het automatische behandelen van de rapporten te vergemakkelijken.

V. Wat en Wanneer er Gerapporteerd Wordt

Er zijn vier soorten AMVER rapporten: Vaarplan, Positie-, Wijzigings-, en Aankomstrapport. In [Sectie IX, Beschrijving en Toepassing van Vaarrapporten](#) worden bijzonderheden en voorbeelden van de verschillende rapporten gegeven. Een korte beschrijving volgt hierbij.

- A. Vaarplan - bevat volledige routebeschrijving en moet binnen een paar uur vóór, na, of gedurende de afvaart verzonden worden.
- B. Positierapport - dient binnen 24 uur na afvaart, en daarna tenminste elke 48 uren tot aankomst te worden uitgezonden. Positierapporten moeten de bestemmingshaven vermelden.
- C. Wijzigingsrapport - dient verzonden te worden zodra reisgegevens veranderen die de nauwkeurigheid van positiebepaling door AMVER beïnvloeden. Veranderingen van koers en snelheid vanwege weersomstandigheden, ijs, verandering van bestemmingshaven, of andere wijzigingen van het oorspronkelijke vaarplan dienen zo spoedig mogelijk vermeld te worden.
- D. Aankomstrapport - dient te worden verzonden wanneer de zeeboei of het loodstation van de bestemmingshaven gepasseerd wordt.
- E. Rapporten mogen naar oordeel van de gezagvoerder frequenter dan bovenvermeld tijdschema worden uitgezonden, zoals b.v. bij zwaar weer of onder andere ongunstige omstandigheden. Volledige, stipte, en nauwkeurige rapporten zijn noodzakelijk om AMVER correct te houden en levens te redden.

VI. Wat NIET te Rapporteren

AMVER ontvangt dikwijls berichten die naar andere instanties hadden moeten gaan. AMVER is een informatiesysteem om Reddingcoördinatiecentra (RCCs) te ondersteunen met inlichtingen voor SAR gevallen op volle zee. AMVER is niet zelf een RCC en heeft geen middelen om een redding te coördineren of hulp te bieden. AMVER is geen algemeen verbindingscentrum. Een paar algemene voorbeelden van berichten die NIET naar AMVER gestuurd moeten worden volgen hierbij:

- A. Verzoek om Hulp: **IEDER VAARTUIG DAT HULP NODIG HEEFT MOET ZICH MET HET TOEPASSELIJKE RCC IN VERBINDING STELLEN, NIET MET AMVER.** Evenzo een vaartuig dat een SOS, MAYDAY, of DSC ontvangt van een vaartuig in nood, of op een andere manier te weten komt dat een noodgeval bestaat, moet het toepasselijke RCC verwittigen, niet AMVER. Vanzelfsprekend zal AMVER berichten van noodgevallen doorgeven aan het toepasselijke V.S. Kustwacht RCC (die het wellicht ook moet doorgeven aan nog een andere RCC), maar dit alles vertraagt de hulpverlening.

Het V.S. Kustwacht RCC voor het Atlantische Gebied is bereikbaar op TELEX 127775 of telefoon 757 398-6231. Het V.S. Kustwacht Stille Oceaan Gebied is bereikbaar op TELEX 172343 (CG ALDA), of telefoon 510 437-3700.

- B. Rapporten over Waarnemingen: Rapporten over waarnemingen van kleine zeilboten op volle zee, verlaten vaartuigen, reddingsboten of vlotten, wrakstukken van vaartuigen of vliegtuigen, etc., moeten naar het toepasselijke RCC gezonden worden, niet AMVER. Evenzo risicos voor de scheepvaart, olievlekken, etc. Waarneming van ijsbergen in de noordwestelijke Atlantische Oceaan moeten rechtstreeks gerapporteerd worden aan de Commander, International Ice Patrol. Het juiste formaat voor ijsbergrapporten is verkrijgbaar bij:

International Ice Patrol
1082 Shennecossett Road
Groton, CT 06340-6095

Tel. 860 441-2626
Fax: 860 441-2773

iipcomms@uscg.mil
www.uscg-iip.org

- C. Meteorologische Waarnemingen. Meteorologische waarnemingen dienen rechtstreeks aan de toepasselijke meteorologische instantie gestuurd te worden (zoals: OBS METEO WASHINGTON DC), not AMVER.
- D. Rapport over de conditie van de bemanning en uitrusting van het vaartuig: Het is soms nodig dat een vaartuig dit rapport stuurt voor havenaankomst. Stuur dit rechtstreeks aan de bepaalde haveninstantie, niet AMVER.

VII. Algemeen Formaat van AMVER Boodschappen/Rapporten

Iedere AMVER bericht bestaat uit rapportregels. Er zijn vijftien soorten regels. De eerste regel in ieder rapport begint met het woord "AMVER" gevolgd door een schuine streep (/), een tweeletter code voor het soort van rapport, (zie [Sectie VIII, Definities van AMVER Rapportregels](#)) en de regel eindigt met twee schuine streepen. Alle achtereenvolgende regels bevatten een of meer datafields gescheiden door een schuine streep. De regel eindigt met twee schuine strepen. Alle rapporten eindigen met een "Z" einde-van-rapport regel.

Voor bijzonderheden en voorbeelden van alle soorten van regels en de gegevens die daarin staan zie [Sectie VIII, Definities van AMVER Rapport Regels](#).

Uitgebreide informatie en voorbeelden van voltooide rapporten worden gegeven in [Sectie IX, Beschrijving en Toepassing van Vaarrapporten](#).

Een deel van de informatie die wordt verzocht in de rapporten is overbodig, zoals de vraag na vaarsnelheid en vermoedelijke tijd van aankomst (ETA), of positie en havennamen, etc. Deze overbodigheid is opzettelijk. Niettegenstaande de gevorderde staat van moderne verbindingsmiddelen krijgt AMVER toch nog steeds rapporten die gedeeltelijk verdraaid of onvolledig zijn en die tijd en positie vermelden met omgezette cijfers, etc. De overbodige inlichtingen worden gebruikt om zulke fouten te vinden en te corrigeren en om zekerder te zijn dat de AMVER database nauwkeurig is.

VIII. Definities van AMVER Rapport Regels

De AMVER Regel

Alle AMVER rapporten beginnen met de "AMVER" regel. Het soort van rapport wordt uitgedrukt door tweelettercodes: SP - Vaarplan, PR - Positierapport, DR - Wijzigingsrapport, FR - Aankomstrapport (Final).

AMVER/Report type// Voorbeeld: AMVER/PR//

De "A" Regel

De "A" regel is vereist in alle rapporten om het zendende vaartuig te identificeren.

A/naam vaartuig/internationale roepnaam// Voorbeeld: A/Sea Wolf/KNFG//

De "B" Regel

De "B" regel bevat de tijd van de positie gegeven in de "C" of "G" regels. Tijden in "B", "I", "K", en "L" regels moeten worden uitgedrukt in UTC (GMT, tijdzone "Z" Zulu) als datumtijdgroepen van zes cijfers gevolgd door de letters "Z", "GMT", of "UTC" en zogewenst gevolgd door de drieletter afkorting voor de maand. B.v. negen uur (0900) UTC op drieëntwintig december kan geschreven worden als volgt, maar de eerste twee voorbeelden hebben de voorkeur.

B/Time// Voorbeelden: B/230900Z//
 B/230900Z DEC//
 B/230900GMT//
 B/230900UTC//

De "C" Regel

De "C" regel dient om de huidige positie (om dezelfde tijd als in regel "B") in breedte- en lengtegraad uit te drukken. Breedtegraad wordt altijd uitgedrukt in een viercijfergroep van graden en minuten gevolgd door een "N" voor noord en een "S" voor zuid. Lengtegraad is een vijfcijfergroep gevolgd door een "E" voor oost of een "W" voor west. De eerste drie cijfers zijn graden en de laatste twee zijn minuten. B.v. de positie zesenzeventig graden drieënvijftig minuten noord, achtentwintig graden twintig minuten

west (46-53N 028-20W) verschijnt als in het voorbeeld hierna. Het is belangrijk alle cijfers altijd te gebruiken door met nullen in te vullen als nodig. Positiedata kunnen in de "C", "G", "I", en "L" regels voorkomen.

C/breedtegraad/lengtegraad// Voorbeeld: C/4653N/02820W//

De "E" Regel

De "E" regel wordt gebruikt voor de ware koers (om dezelfde tijd als in regel "B") uitgedrukt in een getalgroep van drie cijfers. Het eerste voorbeeld is een ware koers van 230 graden en het tweede voorbeeld is een ware koers van 045 graden.

E/huidige koers// Voorbeelden: E/230//
E/045//

De "F" Regel

De "F" regel meldt de verwachte gemiddelde snelheid over de bodem voor de rest van de reis als een drielettercode dat tiende van knopen weergeeft. Het eerste voorbeeld hieronder laat een snelheid van 12.6 knopen zien en het tweede voorbeeld een snelheid van 9.2 knopen. Deze regel telt zwaar want de snelheid dient de positieberekening door AMVER, tenzij een verschillende snelheid wordt verstrekt voor een tussenroute (vergelijk de uitleg van "L" regels hierna). Wanneer de snelheid niet vermeld is dan moet AMVER een snelheid veronderstellen. Omdat de gevolgen van een fout van maar één knoop een positiefout van achtenveertig zeemijlen wordt tussen positieherzelingen is het van belang dat iedere achtenveertig uren de deelnemers de verwachte gemiddelde snelheid nauwkeurig melden. Zoals met positiedata is het gewichtig ook met snelheid alle cijfers te gebruiken om een correcte uitslag te krijgen.

F/vermoedelijke gemiddelde snelheid// Voorbeelden: F/126//
F/092//
F/140//

De "G" Regel

De "G" regel is bestemd om de vertrekhaven te rapporteren bij naam en positie, want de naam alleen is soms onvoldoende om de haven uitsluitend vast te stellen. In het eerste voorbeeld hierna zou het mogelijk zijn Liverpool in Engeland met Liverpool in Canada te verwarren. Dan zou het nodig geweest zijn om naar de verdere vaart te kijken om te zien welke haven bedoeld was.

G/vertrekhaven/breedtegraad/lengtegraad// B.v.: G/LIVERPOOL/5325N/00300W//
G/LIVERPOOL UK/5325N/00300W//

De "I" Regel

Voor de bestemmingshaven en de verwachte tijd van aankomst (ETA) gebruikt men de "I" regel. Zoals met de "G" regel is het nodig om de positie van de bestemmingshaven bij de naam te voegen. ETA is van betekenis, vooral in het geval dat de bestemmingshaven in de V.S. is. In ieder geval wordt deze ETA vergeleken met de berekende ETA van AMVER om de nauwkeurigheid van alle inlichtingen te controleren.

I/bestemmingshaven/breedtegraad/lengtegraad/ETA//

Voorbeeld: I/NEW YORK US/40/42N/07401W/051230Z MAR//

De "K" Regel

Met de "K" regel meldt men de werkelijke aankomst van het vaartuig in de onmiddellijke nabijheid van haar bestemming. Aankomstrapporten zijn van belang voor AMVER maar helaas weinig schepen zenden ze. Verzuim van het zenden van een aankomstrapport heeft tenminste twee ernstige gevolgen: Ten eerste bevordert het onzekerheid ten aanzien van de status van het vaartuig (onderweg of in de haven), vooral wanneer regelmatige positierapporten niet werden verzonden. Het is meer dan eens gebeurd dat contact werd opgenomen met een vaartuig met het verzoek om te assisteren bij een noodgeval op zee ofschoon het al was aangekomen maar had verzuimd te rapporteren. Ten tweede wordt het moeilijk, door het weglaten van een aankomstrapport, om goede gegevens over de deelname van een vaartuig in het AMVER systeem bij te houden, ook in verband met het uitreiken van AMVER onderscheidingen.

K/bestemmingshaven/breedtegraad/lengtegraad/tijd van aankomst//

Voorbeeld: K/YOKOHAMA JA/3524N/13940E/152315Z//

De "L" Regel

De "L" regel geeft routegegevens. Niet alleen zijn deze regels de meest ingewikkelde in het AMVER rapport, ze zijn ook onmisbaar voor een goed AMVER resultaat. Volledige routegegevens worden geveerd in het vaarplan en ook in wijzigingsrapporten in geval van veranderingen wat betreft route of bestemming. Een rapport met onvoldoende routegegevens moet door een deskundige van AMVER met de hand in de kaart gebracht worden en koerswijzigingen naar schatting ingevoerd. Zulke veronderstellingen kunnen op aanzienlijke fouten uitlopen. Men mag zoveel van de "L" regels gebruiken als er nodig zijn om de bedoelde route weer te geven. Omdat echter het doel van AMVER is het bepalen van de positie van vaartuigen op volle zee die assistentie kunnen verlenen in geval van nood is uitvoerige informatie over manoeuvreren nabij de kust overbodig. Gebruik in plaats daarvan een route bij benadering en gebruik de navigatiemethode "COASTAL". Iedere "L" line, behalve de laatste in het rapport moet de navigatiemethode naar het volgende koerswijzigingspunt bevatten, en breedtegraad en lengtegraad van het volgende koerswijzigingspunt en het ETA aldaar. De laatste "L" regel in een Vaarplan heeft alleen maar de navigatiemethode vanaf het laatste koerswijzigingspunt naar de bestemminghaven nodig.

- A. Navigatiemethode: De navigatiemethode is een vereiste op alle "L" regels. Dat is de methode om van de voorgaande positie naar de positie van deze "L" regel te komen. AMVER erkent drie navigatiemethodes: Rhumb Line (loxodroom) "RL", Grootcirkel "GC", en "COASTAL". Gebruik de "COASTAL" methode om aan te duiden dat in plaats van de ware vaarroute met veel keren men een benadering daarvan opgeeft. **Geef in ieder geval genoeg koersveranderingpunten om de ware positie van het schip tenminste binnen 25 zeemijlen in de kaart te kunnen brengen. Gebruik deze methode niet voor de hoofdroute.** Bijvoorbeeld, een reis van het Panama Kanaal naar San Francisco moet niet de "COASTAL" navigatiemethode gebruiken voor de gehele route, ook al vaart men min of meer langs de kust van Centraal en Noord Amerika.
- B. Snelheid op Tussenliggende Routes: Vermelding van de snelheid op tussenliggende routes is nuttig doch niet vereist in de "L" regels. Het betreft de gemiddelde verwachte snelheid over de bodem die eindigt met de positie in dezelfde "L" regel. Snelheden op tussenliggende routes worden vereist wanneer de gemiddelde verwachte snelheid op die route aanduidend verschilt van de verwachte gemiddelde snelheid voor de hele reis zoals gemeld in regel "F". **Doorgaans een verschil van een knoop of meer is belangrijk.** Een meer nauwkeurige proeve is om te berekenen wat de grootste positiefout zou zijn wanneer de veranderde snelheid niet gegeven zou zijn. Als dan de fout groter is dan 25 zeemijlen dan is dat van belang. De snelheid en de ETA worden door AMVER vergeleken om te zien of alles in het rapport klopt.
- C. Breedtegraad: De breedtegraad van het eerstvolgende keerpunt is bedoeld. Vereist in iedere "L" regel behalve de laatste in het rapport.
- D. Lengtegraad: De lengtegraad van het eerstvolgende keerpunt is bedoeld. Vereist in iedere "L" regel behalve de laatste positie in het rapport. De laatste positie in een route wordt aangenomen de bestemmingshaven van regel "I" te zijn.
- E. Naam van Haven of Oriëntatiepunt: Nuttig maar niet vereist in de "L" regels. Gebruik het om een route duidelijker te maken, maar NIET in plaats van een positie.
- F. Vermoedelijke Tijd van Aankomst (ETA): Vereist in ieder "L" regel wanneer het vaartuig van plan is op een tussenliggende positie voor anker te gaan of te stoppen. Bij voorbeeld, het vaartuig zou een dag moeten wachten voor het Panama Kanaal. Zie het laatste voorbeeld voor dit soort van "L" regel.

L/navigatiemethode/snelheid op tussenliggende routes/breedtegraad/lengtegraad/naam van haven of oriëntatiepunt/ETA/vermoedelijke vertrektijd//

Voorbeelden: L/RL/125/2548N/07710W/ABACO/111200Z//
 L/GC/3600N/00600W/161430Z//
 L/COASTAL/2230N/07800W/OLD BAHAMA CHANNEL/241745Z//
 L/GC/0857N/07934W/PANAMA CANAL/211800Z/221300Z//

L/RL//(Alleen de laatste "L" regel)

De "M" Regel

De "M" regel is nuttig maar niet vereist. Het gaat om de beste manier om het vaartuig te bereiken in geval van nood op zee. Veel levens zijn gered omdat AMVER inlichtingen kon geven over vaartuigen in de omgeving van het noodgeval EN een reddingscentrum in staat was onmiddellijk deze vaartuigen te bereiken zodat zij zonder oponthoud konden handelen en bijtijds helpen.

M/current coastal radio station or satellite number/next coastal radio station, if any//

Voorbeelden: M/GKA/WSL/NMN//
M/INMARSAT 1501562//

De "V" Regel

De "V" regel is nuttig maar niet vereist. Men geeft hiermee de aan boord aanwezige medische hulpmiddelen voor die reis. Het is belangrijk dat de medische hulpmiddelen voor **IEDERE REIS** vermeld worden. Mensen met medische opleiding zijn schaars op volle zee en daarom zeer waardevol wanneer een lid van de bemanning ziek is of verwondingen oploopt. De codes zijn "NONE" als er geen medisch personeel aan boord is, "NURSE" voor verpleegster, "PA" voor assistant arts of paramedic, en "MD" voor arts.

V/medische hulpmiddelen aan boord dese reis//

Voorbeelden: V/NONE//
V/NURSE//
V/PA//
V/MD//
V/MD/NURSE//

De "X" Regel

De "X" regel wordt gebruikt voor aanvullende opmerkingen in de Engelse taal. Deze worden in het AMVER automatische informatieverwerkingssysteem bewaard om later te worden geanalyseerd. Geen onmiddellijke actie wordt ondernomen, noch worden de gegevens naar andere organisaties doorgegeven. Gebruik de "X" regel niet als een vervanging voor het zenden van gegevens naar andere zoek-en-reddingsinstantie (zie Sectie VI, [Wat NIET te Rapporteren](#) hierboven). AMVER kan wel op verzoek van andere SAR autoriteiten gegevens van de aanmerkingsregel "X" doorgeven aan die instanties.

Veranderingen van Gegevens van Vaartuigen: Het tweede voorbeeld hieronder is bijzonder belangrijk en bruikbaar voor AMVER als een schip onlangs van naam, vlag, of

eigenaar is veranderd. Het is vooral nuttig om het nummer toegewezen door Lloyds Register of Shipping toe te voegen, want dat nummer stelt definitief de identiteit van het schip vast en maakt veel opsporing door AMVER overbodig. Ook worden dan zeker de dagen onderweg toegeschreven aan het juiste vaartuig.

X/opmerkingen//

Voorbeelden: X/VERTRAAGD DOOR ZWAAR WEER//

X/VOORMALIG UNIQUE PIONEER/ VRPD LLOYDS NR 7223663//

X/VOLGENDE RAPPORT OM 171200Z//

De "Y" Regel

De "Y" regel is om AMVER te vragen het AMVER rapport door te geven aan andere scheepsmeldingsystemen. AMVER stuurt door aan bepaalde systemen uitsluitend op verzoek met gebruik van de "Y" regel.

- A. MAREP: Volgens Title v.46, U.S. Code of Federal Regulations, alle koopvaardij schepen onder de U.S. vlag en zekere andere vaartuigen moeten hun positie melden aan de U.S. Maritime Administration (MARAD) via deelneming in het AMVER systeem. Deze vaartuigen MOETEN het woord "MAREP" aan the "Y" regel van ieder rapport toevoegen.
- B. JASREP, AUSREP, en CHILREP: Op het ogenblik werken AMVER en de Japanse, Australische, and Chileense meldingsystemen (JASREP, AUSREP, and CHILREP) samen door het aannemen en doorgeven van de rapporten.

In het eerste voorbeeld hieronder vraagt een vaartuig aan AMVER om een rapport door te geven aan JASREP. In het tweede vraagt het vaartuig aan AMVER om het rapport door te geven aan JASREP en aan MARAD. In het derde voorbeeld vraagt het vaartuig dat gemeld heeft aan een ander systeem, bij voorbeeld aan JASREP, om het rapport door te geven aan AMVER. In het vierde voorbeeld vraagt een vaartuig aan een ander systeem om het rapport door te geven aan Amver en MARAD beiden.

Y/verzoek om door te seinen//

Voorbeelden: Y/JASREP//

Y/JASREP/MAREP//

Y/AMVER//

Y/AMVER/MAREP//

De "Z" Regel

De "Z" regel moet de laatste regel van het rapport zijn omdat het gebruikt wordt door de AMVER computer om het einde van het rapport te bepalen. Deze regel is noodzakelijk omdat diverse communicatiedata dikwijls het einde van een AMVER rapport volgen in een TELEX, EasyLink, of een ander soort van teletype boodschap. Dit maakt het moeilijker voor de AMVER computer en het AMVER personeel. Tevens zijn er

radiostations die meerdere AMVER rapporten samenvoegen in een bericht. Dan kan de "Z" regel op een eenvoudige en betrouwbare manier de rapporten sorteren.

Z/einde van rapport//

Voorbeeld: Z/EOR//

IX. Beschrijving en Toepassing van Vaarrapporten

- A. Vaarplan: Het vaarplan dient te worden verzonden binnen enkele uren vóór, gedurende, of binnen een paar uur na vertrek. Het moet genoeg gegevens hebben om, wanneer dan ook onder de reis, de positie van een vaartuig van vooraf nauwkeurig in de kaart te brengen binnen vijftientig zeemijlen, op voorwaarde dat het vaarplan precies gevolgd wordt. Het vaarplan vergt A, B, E, F, G, I, L, en Z regels. De M, V, X, en Y regels zijn nuttig maar niet vereist. (De Y regel is verplicht voor V.S. schepen).

AMVER/SP//

A/SEALAND MARINER/KGJF//

B/240620Z MAR//

E/045//

F/198//

G/TOKYO/3536N/13946E//

I/LOS ANGELES/3343N/11817W/ 031300Z APR//

L/RL/190/3448N/13954E/ NOJIMASAKI/240850Z//

L/GC/210/4200N/18000E/280400Z//

L/RL/200/4200N/16000W/300030Z//

L/GC/188/3422N/12047W/030500Z APR//

L/RL/161//

M/JCS//

V/NONE//

X/NEXT REPORT 250800Z//

Y/JASREP/MAREP//

Z/EOR//

- B. Positierapport: Positierapporten dienen binnen vierentwintig uur na afvaart, en daarna tenminste elke achtenveertig uur tot aankomst te worden uitgezonden. De bestemmingshaven moet vermeld worden in de eerste paar rapporten voor het geval dat AMVER het Vaarplan niet ontving. In een klein maar aanzienlijk aantal van gevallen krijgt AMVER positierapporten van vaartuigen die nog niet in de kaart staan. Dan is een positierapport van weinig nut. Positierapporten vereisen A, B, C, E, F, en Z regels. Het gebruik van de I regel wordt sterk aanbevolen. De M, X, en Y regels zijn nuttig maar niet vereist. (De Y regel is verplicht voor V.S. vaartuigen.)

AMVER/PR//

A/SEALAND MARINER/KGJF//

B/281330Z//

C/4200N/17544W//

E/090//
F/200//
I/LOS ANGELES/3343N/11817W/ 031300Z APR//
M/NMC//
Y/MAREP//
Z/EOR//

- C. Wijzigingsrapport: Wijzigingsrapporten dienen altijd te worden verzonden wanneer een vaartuig onmiskenbaar afwijkt van het Vaarplan. De Wijzigingsrapporten hierna tonen veranderingen als het resultaat van zwaar weer. N.B.: Ofschoon het vaartuig op de voorgenomen koers bleef, zonder de inlichtingen die in deze rapporten gegeven werden, zou AMVERs verwachte positie voor dit vaartuig vele mijlen, en zelfs honderden mijlen fout zijn voor de tweede helft van de vaart. Andere gevallen wanneer Wijzigingsrapporten verzonden dienen te worden omvatten onder anderen een verandering van bestemmingshaven, afwijken om een ziek of gewond bemanningslid te evacueren, afwijken om een ander vaartuig te assisteren, afwijken om zwaar weer the onlopen, een verandering van route, (b.v. een verandering op aanbeveling van een vaartuig routedienst), stoppen voor reparaties of in afwachting van opdrachten, verandering van snelheid van één knoop of meer, etc. Wijzigingsrapporten vereisen de A, B, C, E, F en Z regels. De I en L regels zijn vereist wanneer de bestemming of route verandert. De I regel wordt sterk aanbevolen, ook wanneer niet vereist. De M, X, en Y regels zijn nuttig maar niet vereist. (De Y regel is verplicht voor V.S. vaartuigen).

AMVER/DR//
A/SEALAND MARINER/KGJF//
B/291200Z//
C/4200N/16654W//
E/090//
F/175//
I/LOS ANGELES/3343N/12074W/040100Z APR//
X/REDUCED SPEED DUE TO WEATHER//
Y/MAREP//
Z/EOR//

AMVER/DR//
A/SEALAND MARINER/KGJF//
B/300830Z MAR//
C/4200N/16000W//
E/100//
F/185//
I/LOS ANGELES/3343N/12047W/ 032130Z APR//
Y/MAREP//
Z/EOR//

- D. Aankomstrapport: Aankomstrappen dienen bij aankomst in de onmiddellijke nabijheid van de bestemmingshaven, b.v. bij de zeeboei of het loodsstation, te worden uitgezonden. Dit rapport eindigt terecht de vaart in de computer van AMVER, verzekert dat het vaartuig niet in een AMVER SURPIC verschijnt tot haar volgende reis, en laat toe dat het aantal dagen in de kaart nauwkeurig wordt bijgehouden in verband met een toekomstige vaststelling van het in aanmerking komen voor een AMVER onderscheiding. Aankomstrappen vereisen de A, K, en Z regels. De X en Y regels zijn nuttig maar niet vereist. (De Y regel is verplicht voor V.S. vaartuigen).

AMVER/FR//
A/SEALAND MARINER/KGJF//
K/LOS ANGELES/3343N/12074W/ 032200Z//
Y/MAREP//
Z/EOR//

X. De Waarde van AMVER Bepalen

Het doel van AMVER is het onmiddellijke verschaffen aan de Reddingscoördinatiecentra (RCC) de meest nauwkeurige positieinformatie van AMVER deelnemers ten alle tijden van dag en nacht, zodat de RCCs daar op de meest efficiënte manier gebruik van kunnen maken om de scheepsvaarder in nood bij te staan. U bent de sleutel voor de doelmatigheid van Amver omdat U de oorsprong bent van de inlichtingen. Door volledige en nauwkeurige rapporten op tijd te zenden verhoogt U de nauwkeurigheid van AMVER en houdt het informatieverwerkingssysteem van AMVER actueel. U zou levens kunnen redden en het zou best uw eigen leven kunnen zijn.

Ofschoon wij weten dat AMVER functioneert, wij zijn ons ook bewust dat AMVER dikwijls niet op de hoogte wordt gehouden wanneer de door AMVER verschaft inlichtingen het redden van levens mogelijk maakte, want de actie verliep tussen de Coördinatiecentra en de vaartuigen. Daarom vragen wij de gezagvoerder van een deelnemend AMVER vaartuig die helpt met een SAR geval om een samenvatting van zijn betrokken zijn te zenden via brief, boodschap, of e-mail aan AMR (AMVER Maritime Relations Office) op het adres gegeven in [Sectie II, Gebruik van Gerapporteerde Gegevens](#). Deze samenvatting kunnen ook gebruikt worden als de grondslag voor de benoeming voor speciale jaarlijkse onderscheidingen. Fotos of videotapes van reddingen zouden zeer welkom zijn. Wij zouden graag een belangrijke plaats willen verzekeren voor AMVER deelnemers in de media en de beroeps- en trainingpublicaties. Fotos zullen ook gebruikt worden in tentoonstellingen en reclame voor het AMVER systeem.

Een systeem is nooit perfect. Meld problemen met AMVER via fax, TELEX of e-mail. Net zoals wij dikwijls niet verwittigd worden van een goed afloop van AMVER, zo horen wij vaak ook niet over moeilijkheden. Wij zijn steeds bezig AMVER te verbeteren, maar wij kunnen niets doen aan een probleem als wij niet weten dat het bestaat. Uw samenvattingen, opmerkingen en voorstellen zijn zeer welkom. AMVER wenst U gunstige wind en de zee achter!