

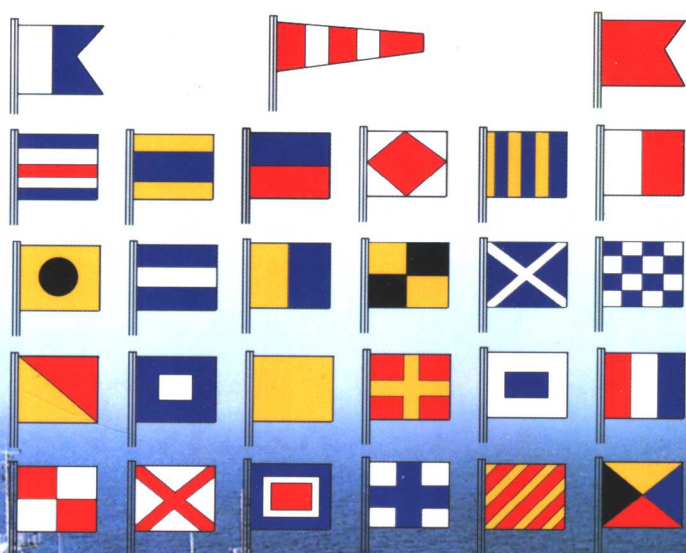


高等学校统编教材

符合 STCW 公约要求
航海类专业教学指导委员会推荐
交通部教育司审定
中华人民共和国港务监督局认可

船舶信号与 VHF 通信

李振华 编
金永兴 审



大连海事大学出版社

高等学校统编教材

船舶信号与 VHF 通信

李振华 编
金永兴 审

大连海事大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

船舶信号与 VHF 通信/李振华编. -大连:大连海事大学出版社,1997

ISBN 7-5632-1049-0

I. 船… II. 李… III. ①船舶-信号②航海通信:无线电通信 IV. U665.16

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 28465 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路 1 号 邮编:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连海事大学印刷厂印装

大连海事大学出版社发行

1998 年 1 月第 1 版

2006 年 1 月第 6 次印刷

幅面尺寸:185 mm×260 mm

印张:10.75

字数:268 千字

印数:14001~17000 册

责任编辑:史洪源

封面设计:王 艳

责任校对:黎 为

版式设计:王瑞国

定价:19.00 元

内 容 提 要

本书是按交通部高等学校交通类九五教材规划,根据现行 STCW 公约对船舶负责航行值班的驾驶员的有关要求编写的。内容以《国际信号规则》为主线,以 VHF 无线电通信为主体,系统介绍了各类视觉信号、声响信号的通信方法,并着重介绍了船舶在各种情况下的 VHF 无线电英语明语通信,包括:遇险、紧急和搜救通信;招请引航员通信;船舶间协调避让行动通信;船舶在 VTS 水域中的通信;代理业务通信等。为体现本课程实践性较强的特点,书中给出了较多的通信示例,并将习题和练习自成体系单独列在书末。

按照 STCW · 95 公约的要求,IMO 对原《标准航海用语》进行了较大的修改,并更名为《标准海事通信用语》(SMCPs)。编写本书时恰逢《标准海事通信用语》试用稿面世,由于受篇幅的限制且国内尚未出版中译本,本书只摘录其中部分原文作为附录,供有关人员参考使用。

本书可作为航海院校船舶驾驶专业教材,亦可供海船驾驶人员及海上交通管理人员参阅。

前 言

根据交通部高等学校交通类九五教材规划的要求,在原教材《船舶通信》的基础上,为突出国际信号规则和 VHF 无线电通信的特点,编写了这本《船舶信号与 VHF 通信》教材,以区别于《GMDSS 海上无线电通信业务》。尽管由于 GMDSS 的全面实施,对船舶驾驶人员在船舶通信方面的要求进入了一个新的领域,但是 STCW · 95 公约要求船舶驾驶人员仍然必须具备使用视觉信号收发信息的能力,使用国际信号规则的能力及使用 IMO 标准海事通信用语与他船、岸台进行通信的能力。这些要求,除了学习必要的理论知识外,只能通过大量的实践才能得以满足。为此,编者试图凭借在书中给出较多通信示例,增加通信练习的机会,以达到提高通信能力的目的。但限于字数约束,无法收进更多的明语通信示例,尚不能完全实现编写的初衷,请读者谅解。

在编写本书的过程中,得到了大连海事大学出版社袁林新副总编、操纵避碰教研室赵月林副教授及郝安临老师的大力帮助,在此向他们深表谢意。

编者虽有一些海上 VHF 通信的实际体验,但编写这类教材还显得力不从心,错误在所难免,敬请读者批评指正。

编 者

1997 年 7 月

第一章 绪论	(1)
第一节 船舶通信方法	(1)
第二节 船舶信号设备	(2)
第二章 国际信号规则	(4)
第一节 概述	(4)
第二节 国际信号码	(4)
第三节 通信要素的发送方法	(9)
第四节 船舶识别	(11)
第三章 视觉信号与声响信号通信	(13)
第一节 旗号通信	(13)
第二节 灯光通信	(16)
第三节 其他通信方法	(20)
第四章 VHF 无线电话通信	(33)
第一节 概述	(33)
第二节 VHF 无线电话通信法	(35)
第三节 遇险、紧急、安全通信	(44)
第四节 海上搜救作业中的 VHF 无线电话通信	(49)
第五节 船舶间利用 VHF 避让协调通信	(50)
第六节 在 VTS 区域中的 VHF 无线电话通信	(54)
第七节 VHF 无线电话明语通信示例综合	(57)
习题与练习	(95)
第一单元 国际信号规则的使用	(95)
第二单元 灯光信号通信	(98)
第三单元 无线电话通信	(99)
附录:标准海事通信用语(摘录)IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES(SMCPs)	(113)

第一章 绪 论

第一节 船舶通信方法

健全可靠的船舶通信不但是船舶安全航行和正常营运的需要,更是海上人命安全必不可少的基本保证。

船舶与外界的通信方法可分为:视觉信号通信、声响信号通信和无线电通信。前两者主要是在人的视觉、听觉范围内进行的,通信距离很近,而无线电通信的作用距离就要远得多。长期以来,远距离的船舶通信都是依靠传统的莫尔斯(Morse)无线电报,它为海上运输的发展及人命安全起到了重要作用。近年来,随着科学技术的飞速发展,海上无线电通信发生了巨大的根本性变革,特别是到1999年2月1日,GMDSS将全面实施,莫尔斯无线电报将完成它的历史使命最终退出船舶通信的历史舞台,代之而起的是更快捷、更可靠的窄带印字电报(即电传)及无线电传真通信。国际海事通信卫星的启用也使无线电话的通信距离大大增加,全球通信成为现实。所有这些都说明无线电通信已进入了一个全新的时代。

然而,无论多么先进的无线电通信都还取代不了视觉、听觉范围内的看似古老的船舶信号通信,这如同先进的电罗经仍然取代不了古老的磁罗经一样。正因为如此,《STCW·95公约》明确要求船舶负责航行值班的驾驶员应能用视觉通信发出和接收信息,具备用莫尔斯灯收发信息的能力及使用国际信号规则的能力,也要求具备使用标准海事通信用语进行无线电话通信的能力。不难看出,视觉信号通信及无线电话通信都是船舶驾驶人员必须掌握的基本技能之一。

一、视觉信号通信

视觉信号通信是在视距范围内的通信,包括:

1. 灯光通信(Flashing Light Signalling)——利用闪光信号灯发出的莫尔斯信号传递信息。
2. 旗号通信(Flag Signalling)——利用一面或数面信号旗组成不同的信号码传递信息。
3. 手旗或手臂通信(Morse Signalling By Hand -Flag or Arms)——双手各持一面信号旗或只用双臂变换不同的部位发出莫尔斯信号传递信息。

二、声响信号通信

1. 声响信号通信(Sound Signalling)——通过船舶汽笛、号钟、雾角等发声器具发出莫尔斯信号传递信息。

2. 强力扬声器喊话通信(Voice over a Loud Hailer)——利用扬声器在近距离与对方喊话传递信息。

三、无线电通信

利用无线电设备进行较远距离的通信,包括:

1. 无线电报通信(Radio Telegraphy)——用电键发出莫尔斯无线电信号传递信息。如前所述,GMDSS全面实施之后它将不复存在,被无线电传、传真或其他先进方法所代替。

2. 无线电通信(Radio Telephony)——利用无线电设备在中频、高频、甚高频等频带上通过直接对话或发出信号码语传递信息。详见第三章“甚高频无线电通信”中的有关内容。

第二节 船舶信号设备

船舶信号设备主要包括闪光信号灯、国际信号旗及手旗、声响器材等。按照有关国际公约及国内有关主管机关的要求及船舶尺度,应配备的信号设备数量分别见表 1.2.1,1.2.2,1.2.3。

通信闪光灯配备表

表 1.2.1

形式	数量 视距 n mile	船长(m)			
		≥ 150	< 150 ≥ 100	< 100 ≥ 50	< 50 ≥ 20
手提式	5	1	1		
手提式	2			1	1
旋转座架式	15	2	1 或 2		
旋转座架式	10			1	1
桅顶式	5	1	1		
桅顶式	2			1	1

信号旗配备表

表 1.2.2

数量 名称	船长(m)				
		≥ 150	< 150 ≥ 100	< 100 ≥ 50	< 50 ≥ 20
本国国旗 1 号		1 面			
本国国旗 2 号		2 面			
本国国旗 3 号		4 面	2 面	1 面	
本国国旗 4 号			4 面	2 面	1 面
本国国旗 5 号					2 面
国际信号旗 2 号		2 套			
国际信号旗小 2 号			2 套		
国际信号旗 3 号				1 套	
国际信号旗 4 号					1 套
手 旗		1 副	1 副	1 副	1 副

声响信号器具配备表

表 1.2.3

名称	数量 听 距 n mile	船长(m)			
		≥ 200	< 200 ≥ 100	< 100 ≥ 75	< 75 ≥ 20
超型号笛	2	1			
大型号笛	1.5		1	1	
中型号笛	1				1
大型号钟		1	1	1	1
号锣		1	1		

第二章 国际信号规则

第一节 概 述

根据 SOLAS 公约(International Convention for the Safety of Life at Sea)规定,《国际信号规则》是船舶必备的航海出版物之一。现行的 1969 年国际信号规则(International Code of Signal)于 1965 年在国际海事组织(IMO—International Maritime Organization)的前身 IMCO 的第四次会议上通过,1969 年 4 月 1 日生效。我国政府宣布自 1975 年 7 月 1 日起执行该规则。

一、制定《国际信号规则》的目的

《国际信号规则》主要是为使各国的船舶、岸台、飞机等在各种情况下相互通信时有一个便于共同遵守的原则。因此,制定规则的目的就是为了在出现各种危及航行安全和人命安全的情况时,尤其是相互间存在语言隔阂时,能提供合适的通信方法和手段。即使不存在语言隔阂,也能为广泛使用的无线电报和无线电话提供简便而有效的明语通信方法。

二、《国际信号规则》的主要内容

在中国籍海船上使用的中文版《国际信号规则》依据英文版规则翻译而成。其内容大致可分为三部分:

第一部分是正文,共有 14 章,包括各种信号通信的方法、程序、定义及规则等,供所有通信者共同遵守执行和使用。

第二部分是通信时可能用到的信号码及其所代表的实际意义,分别用中、英文列出,供通信者选用。这部分是《国际信号规则》的主体。

第三部分为附录,包括遇险信号(Distress Signal)、救生信号(Life-Saving Signal)、呼救发信程序及安全电信的收听等,供紧急情况下参考使用。

通信中应尽可能首先使用明语,即互相听得懂的语言。但当彼此间因语言隔阂无法用明语通信时,就必须用一种共同约定的且能代表一定实际意义的信号码来代替明语。《国际信号规则》中的信号码包括:单字母信号码、双字母信号码即“通用部分”(General Section)和三字母信号码即“医疗部分”(Medical Section)。

第二节 国际信号码

一、通信信文的种类

所谓通信信文就是通过某种通信方式向他方表达的信息。在信号通信及 VHF 无线电话通信中,有两种类型的信文:明语信文和信号码信文。

1. 明语信文(Plain Language Message)

这是一种直接使相互间都能明白的语言信文。比如,中国船员间的通信可以使用汉语或汉语拼音来表达。在国际信号规则中,明语是指英语,这是不同国籍的船员之间的共同语言。这

种信文的特点是通信各方听到或看到之后可直接明了其内容而无需借助于其他翻译工具的帮助。因此国际信号规则要求在通信中尽可能使用明语。其先决条件是通信各方间不存在语言隔阂。国际海事组织(IMO)为了减少各国船舶间的语言隔阂而推行一种容易掌握的词汇量较少且语法简单的英语——标准海事通信用语(IMO Standard Marine Communication Phrases)。船舶负责航行值班的驾驶员要具有使用并理解这种通信用语的能力。

2. 信号码信文(Signal Code Message)

信号码信文又叫码语信文,是由《国际信号规则》中列出的信号码或其组合——码组来表达的信文,在通信各方之间有语言障碍无法进行明语通信时使用。因此,《国际信号规则》是进行码语通信的必不可少的翻译工具。例如,当一船无法用明语表示“我遇险,需要立即救助(I am in distress and require immediate assistance)”时,可用《国际信号规则》中与其对应的信号码“NC”来表达。他船在认清或收到信号码“NC”后,在《国际信号规则》中即可按字母的顺序查到它所代表的实际意义。

二、信号码

每一信号码均力求有其完整的意义。《国际信号规则》中给出的信号码由下列三种组成:

1. 单字母信号(Single-letter Signals)

单字母信号适用于任何通信方法,26个英文字母除R外,每一个字母都代表一个完整的意义。单字母信号用于最紧急的、最重要的或者最常用的通信,应熟记。其中,部分单字母所代表的意义与国际海上避碰规则中操纵信号完全一致。单字母信号及其意义如下:

A 我下面有潜水员;请慢速远离我。

I have a diver down ; Keep well clear at slow speed.

B* 我正在装、卸或载运危险货物。

I am taking in, or discharging, or carrying dangerous goods.

C* 是(肯定或“前组信号的意义应理解为肯定的”)。Yes.

D* 请让开我;我操纵困难。Keep clear of me ; I am manoeuvring with difficulty .

E* 我正在向右转向。I am altering my course to starboard.

F 我操纵失灵;请与我通信。I am disabled ; Communicate with me.

G* 我需要引航员。在渔场附近由正在作业的渔船使用时,它的意思是“我正在收网”。

I require a pilot. When made by fishing vessels operating in close proximity on the fishing grounds, it means : “I am hauling nets”.

H* 我船上有引航员。I have a pilot on board.

I* 我正在向左转向。I am altering my course to port.

J 请远离我,我船失火,并且船上有危险货物;我船正在渗漏危险货物。

Keep well clear of me, I am on fire and have dangerous cargo on board ; I am leaking dangerous cargo.

K 我希望与你通信。I wish to communicate with you.

L 你应立即停船。You should stop your vessel instantly.

M 我船已停,并已没有对水速度。

My vessel is stopped and making no way through the water.

N 不(否定或“前组信号的意义应理解为否定的”)。No. 这个信号仅可以用视觉或用音

响信号发出。在用语音或无线电发送这个信号时,应该用“no”字。

O 有人落水。Man overboard.

P 在港内,本船将要出海,所有人员应立即回船。在海上,当由渔船使用时,意为“我的网缠在障碍物上”。在海上,也可以用声号表示“我需要一名引航员”。

In harbor, all persons should report on board as the vessel is about to proceed to sea.

At sea, it may be used by fishing vessels to mean: “My nets have come fast upon an obstruction”. It may also be used as a sound signal to mean: “I require a pilot”.

Q 我船没有染疫,请发给进口检疫证。

My vessel is healthy, and I request free pratique.

S 我船正在向后推进。I am operating astern propulsion.

T 请让开我;我正在对拖作业。Keep clear of me; I am engaged in pair trawling.

U 你正在邻近危险中。You are running into danger.

V 我需要援助。I require assistance.

W 我需要医疗援助。I require medical assistance.

X 中止你的意图,并注意我发送的信号。

Stop carrying out your intentions and watch for my signals.

Y 我正在走锚。I am dragging my anchor.

Z 我需要一艘拖轮。在渔场附近由正在作业的渔船使用时,它的意思是“我正在放网”。

I require a tug. When made by fishing vessels operating in close proximity on the fishing grounds it means: “I am shooting nets”.

注: 1) 有 * 号者,仅在遵照《国际海上避碰规则》第 34 条和第 35 条规定的情况下才可以用声号发送,而邻近一起捕鱼的渔船间可不受限制地使用声号“G”和“Z”。

2) 单字母信号“K”和“S”如果作为对乘小艇的遇险人员或船员的登陆信号时,则另有专门的含义。见 1974 年《国际海上人命安全公约》第五章第 16 条规定,即救生信号中的“K”是指“这是登陆的最好地点”;“S”是指“在这里登陆最危险”。

此外,在国际信号规则中还有破冰船与被救助船之间的单字母信号,需要时可查阅。

2. 双字母信号(Two-letter Signals)

双字母信号由两个英文字母构成,表达一个完整的意义,属于规则的通用部分,是规则的主要组成部分。

1) 双字母信号码的编排:根据信文内容的不同主题,将 AA~ZZ 的全部信号码分为九个部分:

第一部分:遇险—紧急(AC~HT)

第二部分:伤亡事故—损坏(HV~LJ)

第三部分:助航设备—航行—水文(LK~QC)

第四部分:船舶操纵(QD~SQ)

第五部分:杂项(ST~VF)

第六部分:气象—天气(VG~YD)

第七部分:船舶定线(YG)

第八部分:通信(YH~ZR)

第九部分：国际健康检疫规则(ZS~ZZ)

在上述的各部分中,根据不同的意义又分别列出许多不同的子项,以便于查找。如在第二部分中又有“碰撞(Collision)”、“失火—爆炸(Fire-explosion)”、“搁浅—抢滩—起浮(Grounding-beaching-refloating)”、“漏水(Leak)”等。每一组信号码的右侧都有与其相对应的明语(中、英文)。例如信号码“AE”=我必须放弃我的船 I must abandon my vessel;“ZZ”=你应锚泊进行检疫 You should proceed to anchorage for health clearance。反之,根据明语信文的不同主题也可以查到它所对应的信号码。例如某船欲通知对方:“我不能前来靠泊”,根据其主题在第四部分船舶操纵“靠泊”一项中,查出对应的信号码为“QR”。

2) 双字母信号码的补充码:在某些双字母信号的后面加上了 0~9 中的一位数字,这个数字就是补充码。它使双字母信号所表达的内容作更改或更完善。补充码有四种不同的使用方法:

第一种是在规则中,已将其直接补充在双字母信号码之后。例如:

IN=我需要一名潜水员。

IN1=我需要一名潜水员清理螺旋桨。

IN2=我需要一名潜水员检查船底。

第二种是根据国际信号规则中明语内容的提示由通信人从补充码表中选择使用。双字母信号码部分的末尾有三个“补充码表”(根据 1987 年英文版):

表一

1—— 莫尔斯式手旗或手臂信号	morse signalling by hand-flags or arms
2—— 扬声器(扩音器)	loud hailer (megaphone)
3—— 莫尔斯信号灯	morse signalling lamp
4—— 声号	sound signals

表二

0—— 水	water	1—— 食品	provisions
2—— 燃料	fuel	3—— 抽水设备	pumping equipment
4—— 消防器具	fire-fighting appliances	5—— 医疗救助	medical assistance
6—— 拖带	towing	7—— 救生船艇	survival craft
8—— 后备船	vessel to stand by	9—— 破冰船	ice-breaker

表三

0—— 方向不明(或平静)direction unknown(or calm)	
1—— 东北 north-east	2—— 东 east
3—— 东南 south-east	4—— 南 south
5—— 西南 south-west	6—— 西 west
7—— 西北 north-west	8—— 北 north
9—— 无定向(或混乱的或多变的) all directions(or confused or variable)	

应该注意的是这三个补充码表并非可以任意选择使用。只有当信号码所对应的明语中有关于使用补充码表的提示时才可在指明的表中进行选择。如信号码“CD”=“我需要……性质的援助(补充码表 2)”,指明在表二中选择补充码。如选择“食品”一项时,补充码为“1”,则信文的完整信号码为“CD1”=我需要食品援助。

第三种方法是根据信号码所对应的明语内容,由通信人选择使用。如:“LP”=“该浅滩的水深不少于……英尺或米”。若水深不少于 10 m 时,则信号码“LP 10M”=“该浅滩的水深不少于 10 m”。

第四种方法是直接附在某些信号码后面的补充码表。如:“JF”=“我在纬度……经度……处(需要时加下列补充码)搁浅”:

- | | |
|---------------|---------------|
| 0— 搁在岩石底上 | 1—— 在软质底上 |
| 2—— 前部 | 3—— 中部 |
| 4—— 后部 | 5—— 在高潮时搁在前部 |
| 6—— 在高潮时搁在船中部 | 7—— 在高潮时搁在船尾部 |
| 8—— 全部都搁浅 | 9—— 在高潮时全船都搁浅 |

3) 一些应记忆的重要的双字母信号码:

AE 我必须放弃我的船。I must abandon my vessel.

CB 我需要立即援助。I require immediate assistance.

CB6 我需要立即援助,我船失火。I require immediate assistance, I am on fire.

DX 我船正在下沉(必要时指明经纬度)。I am sinking (lat...long...if necessary).

FR 我(或指明的船)负责协同搜索工作。

I am (or vessel indicated is) in charge of co-ordinating search

NC 我遇险,需要立即援助。I am in distress and require immediate assistance.

YG 你船没有遵守通航分隔制。

You appear not to be complying with the traffic separation scheme.

3. 三字母信号码(Three-letter Signals)

三字母信号码由以字母 M(Medical)为首的三个英文字母组成,从 MAA~MVU 按字母顺序排列,专供进行医疗方面通信时使用。

1) 三字母信号码的编排

第一部分——请求医疗援助(Request for Medical Assistance)

船长可根据病员的具体病情,选择适合的信号码组成信文并发给医疗指导机构,以便请求医疗援助。该部分分为:

请求—— 一般情况/ 病人情况/ 病史/ 症状/ 一般症状/ 特殊症状/ 进度报告等子项。

第二部分——医疗指导(Medical Advice)

医疗指导机构的医生根据船长的请求,作出诊断并用适合的信号码组成信文对船长进行医疗指导。该部分分为:

要求补充情况/ 诊断/ 特别治疗/ 药物治疗/ 饮食/ 分娩/ 一般指导等几个子项,以使船长对病员作进一步的医疗处理。如信文“MRL BT3”=立即进行人工呼吸,直升飞机正前往你处去接病员。船长在得到医生的答复并按照医生的指导处置后,还可作进度报告。如信文“MPE MPO”=我正按照处方指导进行治疗,病状减轻。

2) 补充码表

医疗部分信号码的末尾共有三个补充码表(医学术语表)供选择使用。该三个表均用两位数字表示。

表 I. 躯体各部位名称,补充码由 01~92。

例如:MBF=……(医学术语表 I)部感染。

MBF22=下腹部感染(补充码 22=下腹部)。

表 I. 常见疾病的名称,补充码由 01~94。

例如:MBB=为病人曾动过……(医学术语表 II)手术。

MBB08=病人曾动过阑尾炎手术(补充码 08=阑尾炎)。

表 III. 药物名单,补充码由 01~38。药名除用英文外还用拉丁文及其他各种文字表示,以便于查找正确的译名。

例如:MAT=病人已给……(医学术语表 III)无效果。

MBB18=病人已给普罗卡因青霉素 G 无效果(补充码 18=普罗卡因青霉素 G)。

由于大部分人尤其是非英语国家的船员,对专业性很强的医学术语不很熟悉,这些补充码表无疑使船长在请求医疗援助时或在接受医疗援助时都得到至关重要的帮助。即使通信各方不存在语言困难,使用明语通信时,这些医学术语也有重要的参考作用。

3) 医疗通信示例

医疗指导,只要有可能,请求者和指导者都应使用明语通信。但如果遇到语言隔阂,则应使用信号码通信。

例 1. 某船长请求医疗援助

码语信文:MAJ35 MAM3 MBR38 MCI MCU MAA

译成明语:我有一个男性病人,35 岁,患者已病了 3 天,口腔体温 38℃,呼吸不规则,病人神志不清,我请求紧急医疗指导。

I have a male aged 35 years, patient has been ill for 3 days, temperature taken in mouth is 38℃, the breathing is irregular, patient is unconscious, I request urgent medical advice.

例 2. 船长收到医疗指导

码语信文:MQU MRI BU

译成明语:我不能作出诊断。如果有的话,你应参考国际船用医疗指南或类似的参考资料。一架直升机正前往去接病人。

I cannot made a diagnosis. You should refer to your International Medical Guide for Ships if available or its equivalent. A helicopter is coming to take sick.

第三节 通信要素的发送方法

一、船名和地名(Name of Vessels and Places)

信号码信文中的船名和地名用字母直接拼出(中国船名和地名为汉语拼音)。

例如:RV Shanghai = 你应驶往上海。You should proceed to Shanghai.

HY1 Merry Trans = 同我碰撞的 Merry Trans 轮已恢复航行。

The vessel Merry Trans with which I have been in collision has resumed her voyage.

二、方位(Azimuth or Bearing)

方位由 A 加上三位数字表示,从 000~359 顺时针方向计算。除另有说明外,该方位为真

方位。

例如:LT A120 T1540 = 当地时间 1540 你在我方位 120°。

Your bearing from me is 120° at 1540(Local Time).

三、距离(Distance)

距离由 R 加数字表示,以海里(n mile)为单位。

例如:OJ A090 R10= 我用雷达测定你船的方位是 090°,距离 10 海里。

I have located you on my radar bearing 090°, distance 10 miles.

四、航向(Course)

航向由 C 加上三位数字表示。除另有说明外,它通常表示真航向。

例如:MD 025 = 我的航向是 025°。My course is 025°.

五、时间和日期(Time and Date)

1. 时间(Time)

1) 当地时间(Local Time):由 T 加四位数字表示。

2) 世界协调时(UTC)或世界时(GMT):由 Z 加四位数字表示。

四位数字中的前两位代表“时”,由 00~23;后两位代表“分”,由 00~59。

例如:RX Z0830= 你应在世界时 0830 行驶。You should proceed at UTC0830.

(注:UTC=Coordinated Universal Time; GMT=Greenwich Mean Time)

2. 日期(Date)

由 D 加六位数字表示。六位数字中前两位数字为“日期”,中间两位为“月份”,后两位为“年份”。如果 D 后面有四位数字,那么前两位表示“日期”,后两位表示“月份”。如果只有两位数字,则表示当年本月的“日期”。

例如:D010797= 1997 年 7 月 1 日;

D0107 = 7 月 1 日;

D01 = 本月 1 日。

六、速度(Speed)

1. 用 S 加数字表示,以节(Knot)为单位。

例如:GR C240 S18= 前来救助你的船,航向 240°,航速 18 节。

Vessel coming to your rescue is steering course 240°, speed 18 knots.

2. 用 V 加数字表示,以公里/小时为单位。

例如:SQ V300=我机的相对地面速度为 300 公里/小时。

The speed of my aircraft in relation to the surface of the earth is 300 kilometers per hour.

七、纬度和经度(Latitude and Longitude)

1. 纬度(Latitude)由 L 加四位数字加 N(S)表示。前两位数字为“度”后两位为“分”。

2. 经度(Longitude)由 G 加四或五位数字加 E(W)表示。前两位或三位数字表示“度”、后两位表示“分”。

例如:CH L2537N G4015W=据报所指明的船舶在 25°37'N 40°15'W 处,需要援助。

Vessel indicated is reported as requiring assistance in lat. 25° 37'N long. 40°15'W.

八、水深(Depth)

1. 数字加 M(Metre)表示以米为单位的水深。

2. 数字加 F 表示以英尺(Feet)为单位的水深。

例如:OC 6 M = 我前吃水为 6 米。My draft forward is 12 metres.

MU 18 F=我的吃水为 18 英尺。My draft is 18 feet.

以上通信要素的表示方法可归结为:

A 连同三个数字——方位角或方位;

C 连同三个数字——航向;

D 连同二、四或六个数字——日期;

G 连同四或五个数字——经度;

L 连同四个数字——纬度;

R 连同—个或几个数字——以海里为单位的距离;

S 连同—个或几个数字——以节为单位的速度;

V 连同—个或几个数字——以公里/小时为单位的速度;

T 连同四个数字——当地时间;

Z 连同四个数字——世界时或世界协调时(格林尼治时)。

第四节 船舶识别

海上通信中,互相识别的途径有三个:名称、呼号与船舶识别码。

一、名称

船舶的名称即船名(Ship's Name)。每一船舶都由其所有人赋予一个名字并登记注册。在我国,不存在两个完全相同的船名。

岸台(站)的名称通常按其工作性质称呼,如× 话台(× port radio)、× 港调(× port operation /control)、× 引航站(× pilot station)、× 代理公司(× agency, × shipping, Penavico ×, Sino-agency ×)、香港海事处(HONG KONG MARDEP)等。

二、呼号(Call Sign)

每一船舶除船名外,还必须具有她自己的呼号。呼号是在国际范围内统一分配的,所以,呼号不但能代表某一特指的船,而且还可以表示她的国籍。

1. 呼号的组成

船舶呼号是船舶所有国政府指定给该船的一组字母和数字,通常由四个或四个以上的英文字母或字母与数字混合构成。起始的一个或两个字母通常代表船舶所属国籍。如分配给:

中国——BAA~BIZ, 3HA~3UZ;

英国——GAA~GZZ, 2AA~2ZZ;

日本——JAA~JSZ, 8JA~8NZ;

巴拿马——HOA~HPZ, 3EA~3FZ;

利比里亚——ELA~ELZ, 5LA~5MZ。

岸台呼号由三个字母或字母与数字混合构成。如上海话台呼号为 XSG。

2. 呼号的用途

由于呼号是特指某一船舶的一组符号,它比船名更有可靠性,并且方便简洁,因此在通信中互相识别时经常使用。呼号的作用主要有两个: