

Amver

(自动互助船只救援系统)

船只汇报 系统 手册



有关信息和问题，
请联系：

United States Coast Guard
Amver Maritime Relations Office
USCG Battery Park Building
1 South Street, 2nd FL
New York, NY 10004-1499 U.S.A.

电话: (212) 668-7764
传真: (212) 668-7684
电子邮件: benjamin.m.strong@uscg.mil

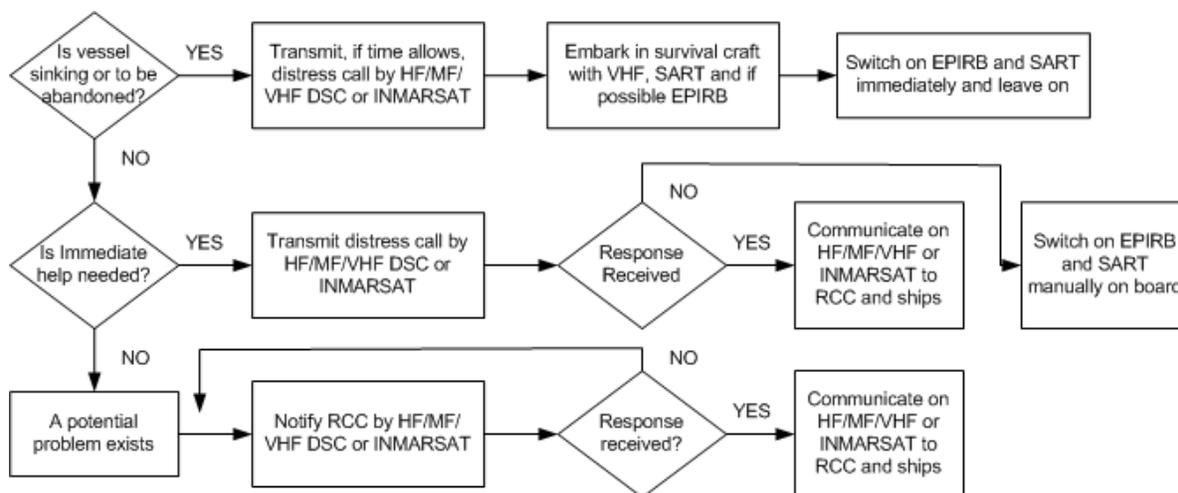
(Revised 06-06)

一些注意事项 –

- 在紧急情况下通知最近的搜救指挥中心 (RCC)。通知 Amver 只会耽搁援救
- Amver 中心不能承认收到你的传送（没有向外发送通讯能力）
- Amver 信息被保护和仅发布搜救（SAR）当局，用在认定的紧急情况
- 列出航途一个历年仅需超过128 日可得到 Amver 奖励
 - o 蓝色的三角旗 - 1年
 - o 金色的三角旗 - 5年
 - o 紫色的三角旗 - 10年
 - o 匾 - 15年
 - o 被雕刻的白蜡盘子 - 20年
 - o 地球仪 - 25年
 - o 被雕刻的水晶球 - 30年

越多船列出航途，Amver 系统运作越有效和有用！
 帮助 Amver 成长！
 请将这条信息传给你的伙伴船员！

在遇难时GMDSS给船长的操作指引



1. EPIRB如果不能被拿到救生艇中应该自动释放漂流和自动开动。
2. 在必要时，船应该使用任何合适的方法惊动其他船。
3. 上述不排除使用任何和所有可能用的求救方法。

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

I. 参与	2
II. 报告信息的使用.....	2
III. AMVER系统的通讯网络.....	3
通过因特网的电子邮件.....	3
Amver/SEAS通过Telenor经INMARSAT-C的“压缩消息”	3
美国海岸警卫队 通讯网络 高频无线电传(HF Radiotelex) 服务	4
以下公司与美国海岸警卫队签订协议使用高频无线电免费	4
电传 (Telex)	4
电话传真.....	4
不提倡使用CW (摩尔斯电码).....	5
IV. 报告格式	5
V. 向 AMVER 报告什么和何时汇报.....	5
VI. 什么不应向 AMVER 汇报	6
VII. AMVER 信息/报告的一般格式	7
VIII. AMVER 信息项目线定义.....	7
AMVER 项目线	7
“ A ” 项目线	7
“ B ” 项目线.....	7
“ C ” 项目线.....	8
“ E ” 项目线.....	8
“ F ” 项目线.....	8
“ G ” 项目线	9
“ I ” 项目线.....	9
“ K ” 项目线	9
“ L ” 项目线.....	9
“ M ” 项目线.....	11
“ V ” 项目线	11
“ X ” 项目线	11
“ Y ” 项目线	12
“ Z ” 项目线.....	12
IX. AMVER报告格式和应用.....	13
X. 评价 AMVER	15

I. 参与

A. Amver 是美国海岸警卫队(USCG)用来保护海上生命和财产安全的全球性船只自愿汇报系统。Amver 的任务乃是根据要求快速迅速地提供搜救当局，在灾难附近，其他船只的准确的位置和类型特征信息。在世界上任何地方的商船，航程超过24小时，都欢迎参加Amver系统和家庭。无论船的国籍旗，船主或者公司的国籍，或停靠那个港口，国际地区参与登记是自愿的。

B. 根据美国海事局(MARAD)的管理条例，进行外国贸易1000总吨额或以上的美国旗商船和外国旗登记的1000 总吨额或以上拥有依据1936年，商船海事条例，第十二款所颁发的临时战争风险契约的船只，都必须按照这本手册的指导向Amver报告和定时更新他们的航程和位置。

C. 按照美国联邦条例47款，第一章，80.905条，美国船受雇运送超过六个旅客，在离岸超过200海里操作，“大海航程超过 24 小时就必须加入 Amver系统。”

D. 登记加入 Amver，请填写在网上的[SAR\(Q\) 表格](#)。

II. 报告信息的使用

船只向Amver自愿提供的信息将严格保密，受美国海岸警卫队保管。信息的发布将仅用于安全用途。

Amver最重要的用途在提供海面图片– **SURPICs** – 给搜救指挥中心。海面图片列出纬度/经度或者提供在遇难船的位置附近的图像展示。搜救指挥中心用这信息协调商船和其他资源对遇难船或在海上的遇难者提供最好和最及时的帮助。

提供的信息也用来计算“列出航途天数” – 一艘船活跃参与Amver系统的天数。一艘船在任何一历年（1月1日 - 12月31日）列出航途超过128日可得到Amver奖励。额外的奖励将给与连续5，10，15，20，25和30年每年参与Amver列出航途超过128日（如果告知Amver，可包括延长干船坞或者大修时期）。

更具体有关Amver奖励的详情可通过以下途径获得:

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.

电话: (212) 668-7764

传真: (212) 668-7684

电传: 127594 AMVERNYK

benjamin.m.strong@uscg.mil

III. Amver系统的通讯网络

通过因特网的电子邮件

Amver的地址是amvermsg@amver.org 或者 amvermsg@amver.com.

如果一艘船已经有廉价的方法发送因特网地址的电子邮件（电邮），这是最理想的方法。根据船的装备和岸上通讯服务提供商之间的安排，电子邮件亦可以通过卫星或高频无线电发送。船上必须配备一台个人电脑，与计算机和船的通讯设备结合器材，和合适的软件。请注意：在岸上的电子邮件路径到 Amver中心基本上是免费的，但是电子邮件从船到岸路径通讯服务提供商可能会收取费用。

Amver/SEAS通过Telenor经INMARSAT-C 的“压缩消息”

Amver地址：美国国家海洋和大气局 (NOAA)电话号码可以在 ADDRESSBOOK中找到。[欲知详情，请参阅你的品牌国际机移动卫星机构 (INMARSAT)- C通讯器材的手册。]

达到下边列出系统要求的船可通过 Telenor在 001 大西洋区域 - 西 (AORW) - (Southbury); 101大西洋区域 - 东 (AOE) - (Southbury); 201 太平洋区域 (POR) - (Santa Paula); 321 印度洋区域 (IOR) - (Aussaguel) 的地面接收站免费发送联合的 Amver/天气观察消息。

- 船必须配备包含软盘驱动器的 INMARSAT 标准 C 通讯器材和传送二进制文件的能力 [可使用船上的全球海上灾难安全系统(GMDSS) INMARSAT-C通讯器材]
- 船必须有一台符合 IBM 规范的计算机（那不是船的 GMDSS 系统的一部分），它必须满足以下最低要求。
 - 硬盘
 - 286 兆赫或以上的处理器
 - VGA图像
 - 与计算机和 INMARSAT 通讯器材之间的连接装置
 - Amver/SEAS 软件（国家海洋和大气局免费提供）。见下文。

Amver/SEAS 软件能够从因特网下载:

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

或者向下面地址索取:

Telenor Satellite Services (formerly, Comsat)
1101 Wootton Parkway
Rockville, Maryland 20852
电话: 01 (301) 838-7800 或 1-800-685-7898
电子邮件: <mailto:customer.care@telenor.com>

美国海岸警卫队 通讯网络 高频无线电传(HF Radiotelex) 服务

有关如何使用这方法发送Amver报告详尽的信息可到:

<http://www.navcen.uscg.gov/marcomms/cgcomms/call.htm>

以下公司与美国海岸警卫队签订协议**使用高频无线电免费**

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

电传 (Telex)

Amver地址：(0) (230) 127594 AMVERNYK

Amver报告可以通过电传使用卫星（代码 43）或者高频无线电发送。船必须资付卫星通讯费用。当没有更便宜的方法可以使用时，电传是另一种比较理想的方法。

电话传真

美国海岸警卫队在西弗吉尼亚州马丁斯堡市的操作系统中心 (OSC) 电话传真 (telefax) 号码是: (01) (304) 264-2505

当没有或无方法使用其他通讯媒介，Amver 报告可以直接传真到 Amver 计算机中心。可是，这是最不理想的通讯方法因为信息须人工输入计算机不及电子自动处理。**请注意：**不要发传真给在纽约的Amver 海事关系办公室 (AMR) 因为办公室不是一周七天二十四小时工作，报告的传送和处理会因正常星期一至星期五营业时间而被延误。

不提倡使用CW (摩尔斯电码)

Amver 地址: AMVER

由于它的使用下降，支持它的海岸站数目，它的高昂的费用，发生错误的潜力，和强制加强GMDSS通讯的能力，所以不提倡船只使用这种通讯方式。

对关于Amver报告的更多信息，请参观Amver 新的网址:

<http://www.amver.com>。

所有求救消息必须送到最近的搜救指挥中心，而不是送到AMVER（看第VI节）。收到以后，Amver计算机自动地处理每份汇报。因为Amver报告处理全自动化，Amver中心只是维持少数目的航程分析人员在每天接收到数千份报告作数据验证和解决错误或矛盾。因此，报告送到Amver 中心有必要是经电子传送。

IV. 报告格式

Amver 参加者会注意到Amver报告基本的格式与国际海事局(IMO)的标准互相对应。可是，取消了离开报告，被取而代之是常在离开前归档的联合航行计划/离开报告。换句话说，经验显示没有需要分开航行计划和离开报告因为大部份的船已习惯了合并这两份报告。这份联合报告现已间称航行计划，它应该在离开前后几小时发送。

另一项变化是，位置和偏离报告内信息被增强了，由于很多的参加者提议，以确保足够信息保持 Amver 准确。此外，增加了结束报告的（“Z”）项条促进自动处理Amver 的报告。

V. 向 Amver 报告什么和何时汇报

Amver 汇报共有四种类型：航行计划，位置报告，偏离报告，和到达报告。详尽的描述和每种 报告类型的例子在 [第IX节，Amver 报告格式和应用](#)。下边是一个简洁的描述：

- A. 航行计划 – 包含整个航程信息，应该在离开时，或者离开前后几小时内发送。
- B. 位置报告 – 应该在离开24小时以内和随后至少每 48小时内发送一次直到到达为止。目的地位置应该也被包括进报告。
- C. 偏离报告 –任何航程信息改变应该尽可能立刻发送，那能够影响 Amver 准确地预测船的位置。由于天气变化，浮冰，改变目的地或者任何其他偏离最初航行计划所引起的航向或者速度改变，都应该尽可能尽早汇报。
- D. 到达报告 – 应该在到达入港口的浮标或者目的地港口发送。

E. 随船长的意愿，汇报频率可以多过上述要求的时间表，如遇恶劣的天气或其他特殊情况。完整，及时和准确的汇报是 Amver 掌握准确信息挽救生命的保证！

VI. 什么不应向 Amver 汇报

Amver 经常收到原本应该被发送到其他机构的消息，而不应是 Amver。Amver 是一个信息系统，用来帮助搜救指挥中心为公海上搜救事故提供信息。Amver 本身并不是一个搜救指挥中心，也没有协调和救援的设备。Amver 也不是一个总的信息交换平台。下列是一些常见而不应该发送至 Amver 的信息：

A. 求援信息：任何一支求救的船只都应该联系适当的搜救指挥中心而不是 Amver！同样，任何一艘船收到遇难船发送的SOS，MAYDAY或DSC警报或是得知发生了海难事故，应该联系适当的搜救指挥中心而不是Amver。虽然 Amver 会传递任何紧急情况的消息 给最适当的海岸警卫队搜救指挥中心（也许这个搜救指挥中心会继续把这个紧急情况告知给另一个搜救指挥中心），但是会耽误营救。

联系大西洋海域的海岸警卫队搜救指挥中心可以电传至 127775 或拨打 757-398-6231。联系太平洋海域的海岸警卫队搜救指挥中心可电传至 172343（CG ALDA）或拨打：510-437-3700。

B. 发现情况汇报：在公海上发现小型帆船，废弃船只，救生艇，救生筏，轮船或飞机的残骸等，应该直接向适当的搜救指挥中心而不是 Amver 汇报。同样的，看到会对航行造成危险的情况，海上的浮油等等，应直接报告给适当的搜救指挥援中心，而不是 Amver。在大西洋西北部发现冰山应直接汇报给国际冰巡指挥中心。发送发现冰山的报告的适当格式和方法可以从以下地址获得：

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

860-441-2626
传真: 860-441-2773
iipcomms@uscg.mil

www.uscg-iip.org

C. 天气观察汇报：天气观察汇报应该直接发送至相关的气象组织（诸如 OBS METEO WASHINGTON DC）而不是汇报给Amver。

D. 汇报船上设备和船员状态：有时船只需要在到达港口前汇报船员和某样设备的状态。这一信息需要直接汇报给适合的港口管理部门，而不是Amver。

VII. Amver 信息/报告的一般格式

每一Amver信息由不同的报告项目线组成。一共有15种项目线。每一份报告的第一项目线开始于“Amver”单词，跟着的是一斜线 (/)，一种两个字母的密码鉴别报告的种类，（见 [第 VIII 节, Amver 信息项目线定义](#)），和以双斜线结束 (//)。跟着的每一项目线开始于一个特别的字母，和一斜线 (/) 以鉴别项目线种类。其他的每个项目线包含一个或更多的数据域，用单斜线 (/) 区别。每个项目线以双斜线 (//) 结尾。所有报告以” Z” 报告结束项目线结尾。

项目线形式及他们的数据域的详细描述和例子，见 [第 VIII 节, Amver 信息项目线定义](#)。

完整报告的详细描述和例子，见 [第 IX 节, Amver 报告格式和应用](#)。

报告中要求的一些信息是多余的，比如同时提供速度和预计到达时间（ETAs），或者位置和港口名字，等等。这些多余信息是故意的。尽管现代信息交流很先进，Amver继续收到部分混淆的，不完整的报告，包括颠倒数字顺序的时间或位置，等等。多余的信息用于发现改正这些错误以保证准确的数据输入Amver 的数据库。

VIII. Amver 信息项目线定义

AMVER 项目线

所有 Amver 报告必须以AMVER项目线开始。报告的种类是以下其中一种两个字母密码代表：SP – 航行计划，PR – 位置报告，DR – 偏离报告，FR – 到达（最后）报告。

AMVER/报告种类//

例子: AMVER/PR//

“A” 项目线

在所有报告中“ A” 项目线必须填写，用于鉴别提交报告的船只。

A/船名/国际广播呼叫标记//

例子: A/Sea Wolf/KNFG//

“B” 项目线

“B” 项目线鉴别报告中“C” 或“G” 项目线所提供位置的时间。在“B”，“I”，“K”，和“L” 项目线的所有时间应该是协调世界时间（格林尼治标准时间，“Z” Zulu时区），用一个六位数字日期时间组合表示，紧跟着字母“Z”，“GMT”，或者“UTC” 及任选用的一个由三个字母缩写的月份。例如，12月23日格林尼治标准时区9点（0900）可以以下面例子任何一种形式出现。但是，倾向于前两种。

B/时间//

例子: B/230900Z//
B/230900Z DEC//
B/230900GMT//
B/230900UTC//

“C” 项目线

“C” 项目线是用于在位置和偏离报告中提供船的目前经纬度位置（在“B” 项目线所提供的时间内）。纬度必须写成一个四位数组组合，紧跟着“N”（北）或者“S”（南）。前两个数字解释为度数，后两个解释为分数。类似地，经度必须写成一个五位数组组合，紧跟着“E”（东）或“W”（西）。前三个数字解释为度数，后两个解释为分数。例如，地理位置北纬46度53分，西经28度20分（46-53N 028-20W）将以如下例子中的形式出现。每次使用所有数字是很重要的，必要时在第一个数字前加上0，以保证准确翻译位置信息。位置数据可能会出现在“C”，“G”，“I”，和“L”项目线里。

C/纬度/经度//

例子: C/4653N/02820W//

“E” 项目线

“E” 项目线是用来报告船目前的航向（在“B” 项目线中的时间），用一个三位数字来表示真正方向度数。第一个例子显示的是一个230度真正方向航线，第二个例子显示的是一个045度真正方向航线。

E/目前航向//

例子: E/230//
E/045//

“F” 项目线

“F” 项目线是用来表示剩余航程的预计平均船对地速度，用一个三位数字代表十分之一节。下面第一个例子显示的是一个速度为12.6节，第二个例子显示的是速度为9.2节。这是一个非常重要的汇报项目，因为这个速度是用作Amver的航位推测计算指令，除非航程中一段特别的路程被提供了一个不同的速度（见下面“L”项目线解释）。如果没有提供速度，Amver必须用一个假设的速度。因为只要一节的错误会造成在48小时位置更新时48海里的位置错误，Amver参与船要准确报告预计的平均速度是很重要的。正如位置数据一样，当指定一个速度时，使用所有的数字去报告航速以保证准确的翻译信息是很重要的。

F/预计平均船速//

例子: F/126//
F/092//
F/140//

“G”项目线

“G”项目线是用来报告离开的港口名字和位置。重要是报告港口的位置因为仅仅报告名字不一定独特地识别这港口。在下面的第一个例子中，省略了位置会分不开英格兰的利物浦，或者加拿大的利物浦（44-04N，64-43W），因这两个都是可能离开的港口。要进一步分析航程才可决定哪个是正确的。

G/离开的港口/纬度/经度//

例子: G/LIVERPOOL/5325N/00300W//
G/LIVERPOOL UK/5325N/00300W//

“T”项目线

“T”项目线是用来报告船的下一个港口和预计到达时间。就象上面的“G”项目线一样，重要的是包括港口的位置以及它的名字。下一个港口的预计到达时间也是重要的，特别当目标是一美国港口。在所有案例，报告中的预计到达时间会与 Amver 计算的预计到达时间比较，以保证航行路线信息准确和合理。

I/目标/纬度/经度/预计到达时间//

例子: I/NEW YORK US/4042N/ 07401W/051230Z MAR//

“K”项目线

“K”项目线是用来报告一艘船实际到达目标附近位置。到达报告对 Amver 是很重要但是很少船发送这报告。不发送到达报告至少有二个严重的后果。第一，它导致不能确定船的状况（正在航行或者在港中），特别是如果没有定期发送过位置报告。不止一次，一艘船被联系和要求转向去帮助一艘海上遇难的船，只因为这船没有报告实际到达港口。第二，不发送到达报告难以为 Amver 奖励计划统计准确船参与 Amver 的数据。

K/到达的港口/纬度/经度/到达时间 //

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

“L”项目线

“L”项目线是用来报告航线信息。这些项目线是一份 Amver 报告最复杂的项目，但是他们对 Amver 的成功至关重要。当船的航线或者目的地有改变，完整的航线信息应该包含在航行计划和偏离报告中。每份包含不足信息的报告，Amver 航程分析人员必须用人手在海图上列出航途和估计可能的转向点。猜测船的预期航线可能导致严重的错误。如需要可用无限多的“L”项目线来描述船的预期航线。可是，因为 Amver 的最主要目的乃是在公

海上找出能协助遇难船的资源，详细说明近海岸短距离转向的航线信息是不必要的。倒是，应该提供一条大概的航线不必包含所有的转向点和“沿海岸的”航行方法。所有的“L”项目线，除了在报告中的最后的一个以外，需要列出到下一个转向点的航行方法，下一个转向点的经纬度，和下一个转向点的预计到达时间。在航行计划中的最后“L”项目线只需要列出从最后转向点到目标的航行方法。

A. 航行方法：所有的“L”项目线上都需要列出航行方法。这方法是用来从最后被标示的位置航行到在这条“L”项目线中被标示的位置。被 Amver 认可的有三种航行方法。他们是斜角线 (RL)，大圆弧 (GC) 和沿海岸 (COASTAL)。“沿海岸的”方法应该仅在指示一条近海岸的大概航线来代替一条需要用很多转向点去描述船真足迹的航线。可是，应该提供足够的转向指示确保 Amver 计算船的位置在船的真正位置 25 海里之内。

“沿海岸的”方法不应该是一条航线主要的部分。例如，一条从巴拿马运河到旧金山的航线不应该整条航线使用一种“沿海岸”航行方法，虽然它粗略地沿中美和北美海岸成平行。

B. 航线速度：航线速度是在“L”项目线上的一项可选择填写的条款。这是一段航线的预计平均船对地速度，这段航线结束的位置被标示在同样的“L”项目线上。当一段航线的预计平均船速明显不同于在“F”项目线中报告预计的平均速度，航线速度就应该被使用。一般规则，船速一节或者更多的差异应该被认为是“有意义。”一个更精确的试验乃是不用这段航线的船速去直接推测计算最大的位置错误。任何导致多于 25 海里的位置错误，应该被认为是意义。就象整条航程一样，航线速度和预计到达时间会被比较，找寻错误，确保报告中的数据正确。

C. 纬度：这是下一个转向点的纬度。所有“L”项目线上都需要有，除了在报告中最后的一项目线。

D. 经度：这是下一个转向点的经度。所有“L”项目线上都需要有，除了在报告中最后的一项目线。一条航线的最后位置会假定是被标示在“I”项目线的目标港口。

E. 港口或界标名字：这是在“L”项目线的一项可选择填写的条款。它只是用来使航线变得更容易理解。它不应该用来代替地方位置。

F. 预计到达时间 (ETA)：这条款需要在任何“L”项目线中填写，如果船在同样的“L”项目线上的位置停留。例如，一艘船可能在巴拿马运河停留一日等待经过运河。下面最后的例子说明这种类型的“L”项目线。

L/航行方法/段航速/纬度/经度/港口或界标名字/预计到达时间/估计离开时间//

例子: 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//(最后的“L”项目线)

“M”项目线

“M”项目线是不必一定填写的和是用来在海上遇难情况下提供最迅速方法去联系船的信息。很多生命被救了因为 Amver 能提供在灾难附近船只的信息和搜救指挥中心能迅速地联系他们，让他们在适时间能前往进行协助。

M/当前沿海岸的无线电台或者卫星数字 / 如果有，下一个沿海岸的无线电台

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

“V”项目线

“V”项目线可选择填写在航行期间在船上的医护能力。重要的是准确地报告你每次航行船上的医护资源。在公海受过训练的医护人员很少，这使他们在船员生病或者受伤时变得非常重要。使用的代码是“NONE (没有)”如果没有受过训练的医护人员在船上，是“NURSE (护士)”如果有一位护士在船上，是“PA”如果有一位医生助理或医救护员在船上，和“MD”如果有一个医学博士或者医生在船上。

V/这次航行在船上的医护人员//

例子: V/NONE//
V/NURSE//
V/PA//
V/MD//
V/MD/NURSE//

“X”项目线

“X”项目线是用来给船与 Amver 送上的任何关于它当前航程的英语批注或者评论。任何在“X”项目线中的信息将储存在 Amver 自动数据处理系统中以便日后审核。可是，不会有立即的行动，信息也不会定期地被传送到其他机构。“X”项目线不能够作为替代发送给其他搜救机构的信息（看上面[第 VI 节，什么不应该向 Amver 报告](#)）。可是，Amver 会因其他搜救当局 的请求，把“X”条的信息提供给当局。

船数据方面的变更：下边第二个例子尤其重要和对 Amver 有帮助：如果船最近改了名字，国旗，业主，和其他类似。重要的是包括在 Lloyds 航运登记簿中的船编号，因为这个号码肯定地识别这船和大大地减少确保 Amver 数据准确，和正确列出船的航程天数之审核工作。

X/批注//

例子: X/SLOWED DUE TO HEAVY WEATHER//
X/PREVIOUSLY UNIQUE PIONEER/ VRPD LLOYDS NR 7223663//
X/NEXT REPORT AT 171200Z//

“Y” 项目线

“Y” 项目线是用来请求将报告传递到某个其他船报告系统。Amver，得到其他地区汇报系统的支持和合作，会在一艘参加船的特别请求下，传递一份它的Amver报告复件到被选定的汇报系统。Amver 仅将报告传递到在 “Y” 项目线中正确注明的其他汇报系统。

A. **MAREP**：按照美国联邦条例46款，所有美国旗商船和其他一些船规定通过参与Amver系统向美国海事局（MARAD）报告他们的位置。这样的船**必须**包括关键词“MAREP”在每份Amver报告的“Y”项目线中。

B. **JASREP, AUSREP, and CHILREP**: 目前，Amver和日本，澳大利亚，和智利地区汇报系统（JASREP，AUSREP，和CHILREP）通过彼此合作接受和传递报告的请求。

在下面第一个例子中，一艘船在请求 Amver传递报告到 JASREP。在第二个例子中，船在请求 Amver 同时传递报告到JASREP 和美国海事局。在第三个例子中，一艘船向另一个汇报系统，诸如 JASREP，报告并请求将报告传递到Amver。在第四个例子中，到另一个系统报告的一艘船请求将报告同时传递到Amver 和美国海事局。

Y/传递指令//

例子: Y/JASREP//
Y/JASREP/MAREP//
Y/AMVER//
Y/AMVER/MAREP//

“Z” 项目线

“Z” 项目线必须是每份 Amver 报告的最后一项因为它被 Amver计算机作为标志着报告的终止。这项目线有两个理由是必要的。第一，在电传，连线电传，或者其他类型传递的Amver 报告后面经常会混杂了通讯数据。Amver计算机有时会尝试把这信息当作Amver 报告的一部分去理解，导致Amver航程分析家化不必要的工夫去改正发生的错误。第二，一些无线电台在寄出一个信息中付上多个Amver报告以减少通讯费用。一条终止报告的项目使变得自动分隔这些报告更容易和更可靠。

Z/报告终止//

例子: Z/EOR//

IX. Amver报告格式和应用

A. **航行计划**：航行计划报告应该在离开前几小时，离开时，或者离开后几小时内发送。报告必须包括足够信息在航行期间的任何时候预测船的实际的位置在 25 海里之内，假定船依航行计划确切执行。航行计划需要包括 A， B， E， F， G， I， L， 和 Z 项目线。M， V， X 和 Y 项目线不须要一定填写。（美国船需要包括Y 项目线）。

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. **位置报告**：位置报告应该在离开港口的 24 小时以内发送和至少以后每 48 小时一次。万一 Amver 没有获得过航行计划的信息，至少在前几个报告中应该包括目的地信息。在少数但有相当数目的案例， Amver 从未经列出航途的船获得位置报告。在这样的案例，仅仅位置信息作用非常有限。位置报告需要包括A， B， C， E， F 和 Z项目线。强烈推荐包括 I项目线。M， X 和 Y项目线不须要一定填写。（美国旗船需要包括Y项目线。）

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. **偏离报告**：当船明显偏离它的航行计划就应该发送偏离报告。下边的偏离报告展了由于遇见不良天气的航程改变。**请注意**：尽管船继续保持它预期的航线，如果没有这些报告的信息， Amver预测这船在后半航途的位置会是很多里，甚至数百里的差错。其他应该发送偏离报告的处境包括，但不是局限于，改变目的地，为疏散有病或者受伤工作人员而

转向，为帮助另一艘船而转向，为回避坏天气而转向，路线的任何变化，（例如，根据船只导航服务的建议而转向），停下来做修补或者等待命令，预计平均的速度变化超过一海里，等情况。偏离报告需要包括 A， B， C， E， F和 Z项目线。如果目标或者路线有变化， 需要包括 I 项目线和 L项目线。即使不一定需要，强烈推荐包括 I 项目线。M， X 和 Y项目线不须要一定填写。（美国船需要包括Y项目线）。

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. 到达报告：发送到达报告应该在到达目标港口附近，诸如入港口的浮标或者领港站。这份报告适当地终止船在 Amver 计算机中的航程，确保船不将在 Amver 海面图片上出现直到下一次航程为止，和正确地更新计算列出航途天数在为未来决定船是否合乎 Amver 奖励的资格。到达报告需要包括 A， K 和 Z项目线。X 和 Y项目线不须要一定填写。（美国 船需要包括 Y项目线）。

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

X. 评价 Amver

Amver 的目标乃是不论日夜任何时间可立即提供参加Amver船最准确的位置信息到搜救指挥中心，这样他们可以有效的利用所有的资源去帮助遇难的船员。因为你是 Amver 信息的来源，Amver 的效用全掌握在你手中。通过提供完全，准确和适时的报告，你可提高 Amver 的准确度和保持数据适时。你也许能因此挽救生命，或者反过来，被救的生命可能是你的。

尽管我们知道 Amver 发挥效用和挽救生命，我们也注意到Amver不经常被告知有关用它的信息成功挽救生命因为行动直接在船和搜救指挥中心之间发生。因此，我们请介入搜救工作的Amver船的船长向Amver 海事关系办公室发送一封信，信息或者电子邮件总结参与过程，地址是在[第 II 节，报告信息的使用](#)。这些报告也能够用作不同特别年终奖励考虑的基础。**非常欢迎送上救援的画片或者视频录像带。我们想要特别推举协助救援的 Amver 参加者上电视真实媒介，行业和训练出版物。相片也将用于展示和宣传这项目的材料。**

没有系统是完美的。如果你在 Amver 经历任何问题，应该通过传真，电传或者电子邮件向Amver 海事关系办公室报告。正象我们没有经常被告知 Amver 成功之处，我们经常也不知道问题所在。我们经常努力改进 Amver，但是我们不能改正问题除非我们知道他们存在。非常欢迎你们的叙述性的报告，批注和建议。Amver 希望你们一帆风顺！

AMVER/ _____ //
Report type

A/ _____ / _____ //
Vessel name Call sign

B/ _____ //
Time

C/ _____ / _____ //
Latitude Longitude

E/ _____ //
Course

F/ _____ //
Speed

G/ _____ / _____ / _____ //
Port Latitude Longitude

I/ _____ / _____ / _____ / _____ //
Port Latitude Longitude Time

K/ _____ / _____ / _____ / _____ //
Port Latitude Longitude Time

L/ _____ / _____ / _____ / _____ / _____ //
Method Speed Latitude Longitude Time

L/ _____ / _____ / _____ / _____ / _____ //
Method Speed Latitude Longitude Time

L/ _____ / _____ / _____ / _____ / _____ //
Method Speed Latitude Longitude Time

M/ _____ //
Radio Guard

V/ _____ //
Medical

X/ _____ //
Comments

Y/ _____ //
Comments

Z/EOR//

List of Required and Optional Line Entries

SAILING PLAN REPORT

Required: AMVER/SP//
A,B,E,F,G,I,L,Z
Optional: M,V,X,Y

POSITION REPORT

Required: AMVER/PR//
A,B,C,E,F,Z
Optional: I,M,X,Y

ARRIVAL REPORT

Required: AMVER/FR//
A,K,Z
Optional: X,Y

DEVIATION REPORT

Required: AMVER/DR//
A,B,C,E,F,Z (I and L are also required for destination or route changes)
Optional: M,X,Y



United States Coast Guard
Amver Maritime Relations Office
USCG Battery Park Building
1 South Street, 2nd Floor
New York, New York 10004-1499
电话 (212) 668-7762/64
传真 (212) 668-7684
电传 127594 AMVERNYP
AmverInfo@d1.uscg.mil

计算机运作热线 (304) 264-2500