

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO
(ITALIAN COAST GUARD HEADQUARTERS)**

I.M.R.C.C./004

(ITALIAN MARITIME RESCUE CO-ORDINATION CENTRE)

MANUALE ARES

(AUTOMATED SEARCH AND RESCUE SYSTEM)



**EDIZIONE 2002
EDITION 2002**

COPIA N°



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO
GUARDIA COSTIERA

IL COMANDANTE GENERALE

VISTI il D.P.R. 28 Settembre 1994, n.662, recante il Regolamento di attuazione della Legge 3 aprile 1989, n.147, concernente l'adesione alla Convenzione Internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979;

VISTO il D.M. (Ministero Marina Mercantile) in data 22 luglio 1987 con il quale è stato istituito il sistema di plotting delle navi mercantili denominato ARES (Automazione Ricerca e Soccorso);

VISTO il manuale ARES edizione giugno 1990;

CONSIDERATA la necessità di provvedere al rifacimento del Manuale di cui al punto precedente in virtù delle intervenute modifiche legislative in materia di organizzazione e denominazione degli Organi di Governo;

RITENUTO inoltre necessario fornire alle unità partecipanti al sistema le nuove modalità di trasmissione dei messaggi a seguito della dismissione del servizio telex, al fine di garantire la continuità del sottosistema operativo;

APPROVA

il presente "MANUALE ARES" edizione 2002.

Il predetto Manuale entra in vigore dalla data odierna e sostituisce il precedente.

Roma, 7 GIU, 2002

IL COMANDANTE GENERALE
AMMIRAGLIO ISPETTORE CAPO (CP)
Eugenio SICUREZZA

PREMESSA

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Comando Generale delle Capitanerie di Porto

Visto il D.P.R. 28 settembre 1994 n.662 con il quale è stato approvato e reso esecutivo il Regolamento di attuazione della Convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979, che individua nel Comando Generale delle Capitanerie di Porto l'organo nazionale che assicura il coordinamento generale dei servizi di soccorso marittimo (I.M.R.C.C. – Italian Maritime Rescue Coordination Center), Visto il D.M. (Ministero Marina Mercantile) in data 22 luglio 1987, ha predisposto un sistema di monitoraggio delle navi denominato “**ARES**” – Automazione Ricerca e Soccorso per potenziare il servizio di ricerca e soccorso in mare.

Il sistema ARES è stato concepito per fornire informazioni aggiornate sui movimenti delle unità navali, affinché in caso di pericolo si possa:

- a) ridurre i tempi morti tra il momento della perdita del contatto con una nave e l'inizio delle operazioni di ricerca e soccorso (nei casi in cui nessun segnale di pericolo è stato ricevuto);
- b) individuare rapidamente le navi che debbono essere chiamate a fornire assistenza;
- c) delimitare un'area di ricerca di dimensioni ridotte nel caso che la posizione della nave in pericolo sia sconosciuta o incerta;
- d) di fornire urgente assistenza medica o informazioni mediche alle navi che non hanno medico a bordo.

Esso prevede l'utilizzo combinato di informazioni provenienti dalle navi e di informazioni già presenti nel sistema.

Le navi devono fornire alle partenze il proprio piano di navigazione, a intervalli stabiliti la posizione e a destinazione l'arrivo in porto.

Le informazioni preesistenti nel sistema sono:

- ❖ le caratteristiche delle navi;
- ❖ le risorse disponibili per le operazioni di ricerca e soccorso;
- ❖ i piani locali per le operazioni di ricerca e soccorso in mare.

Altre informazioni, quali i dati meteorologici provenienti dal Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica, ecc. sono comunque disponibili presso il Centro Nazionale di Coordinamento.

1. AMBITO DI APPLICAZIONE

Tutte le navi mercantili italiane di SL (stazza lorda) superiore a 1600 tonn. devono comunicare al Centro Nazionale di Coordinamento, istituito presso il Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Centrale Operativa - N.I.S.A.T. (Navigation Information System in Advanced Techology), alla partenza il proprio piano di navigazione, ad intervalli stabiliti la posizione ed, a destinazione, l'avvenuto arrivo in porto.

Le navi di S.L. < 1600 tonn. possono partecipare al sistema volontariamente.

Sono esentate dall'obbligo di cui sopra le navi che effettuano viaggi tra porti nazionali di durata inferiore alle 24 ore e quelle che effettuano viaggi internazionali di durata inferiore alle 12 ore.

Le navi che effettuano la navigazione entro gli stretti possono comunicare il piano di navigazione con punti di accostata (specificati con coordinate con il seguente formato; LAT: XXYY N/S LONG:XXXYY E/W).

Le navi battenti bandiera estera sono soggette alla presente normativa quando navigano lungo le coste dello Stato entro le acque territoriali.

I messaggi devono essere indirizzati al Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Centrale Operativa - N.I.S.A.T. (Navigation Information System in Advanced Techology).

Detti messaggi sono qualificati di servizio e in franchigia e pertanto senza alcuna spesa per la nave, sono inoltrati tramite le stazioni radio costiere nazionali al Centro Nazionale di Coordinamento.

Le informazioni così raccolte sono immesse in un elaboratore che determina la posizione della nave per tutto il periodo del viaggio.

La nave che partecipa all'ARES deve trasmettere, tramite una Capitaneria di Porto o, se all'estero, un Consolato una scheda relativa alle proprie caratteristiche.

Le navi devono mantenere aggiornati tali dati inviando una nuova scheda.

I messaggi che devono essere inviati dalle navi sono di quattro tipi:

- A) Il Messaggio Iniziale – INI – contiene le informazioni necessarie per iniziare il tracciamento della rotta ed è considerato un piano di navigazione.
Esso deve essere trasmesso immediatamente dopo la partenza oppure appena possono essere stabilite adeguate comunicazioni.
- B) Il Messaggio intermedio – INT – è un messaggio di posizione e serve a confermare il piano di navigazione.

Questo messaggio riveste una particolare importanza al fine di garantire che l'elaboratore preveda la posizione con sufficiente accuratezza.

- C) Il Messaggio di modifica – MOD – viene inviato per segnalare modifiche ai dati trasmessi con il messaggio INI e consente all'elaboratore di aggiornare la rotta in base alle nuove informazioni ricevute.
- D) Il Messaggio finale – FIN – dà notizie dell'arrivo a destinazione della nave. Esso deve essere inviato immediatamente prima che la nave raggiunga il porto di arrivo.

2. ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE DEI MESSAGGI

GENERALITA'

Allo scopo di una rigorosa formattazione dei messaggi, si assumono i seguenti standard:

1. GDO ed ETA devono essere espressi in UTC (universal time coordinated).
2. La latitudine e la longitudine devono essere espresse in gradi e primi:

LAT: XX YY	dove XX = gradi YY = primi
LONG: XXX YY	dove XXX = gradi YY = primi

3. La velocità della nave deve essere espressa in nodi e decimi:

XX.Y	dove XX = nodi Y = decimi
------	------------------------------

TESTATA DEL MESSAGGIO

Tutti i messaggi ARES hanno una testata standard di 5 righe codificate come segue:

- | | <u>ESEMPIO</u> |
|--|---------------------|
| 1) Qualifica di precedenza " O " (immediato) seguita dopo da uno spazio bianco, dal Gruppo Data Orario (giorno, ore, minuti) | O 290855UTC |
| 2) Prefisso "FM" seguito dal nome della nave; | FM NOME NAVE |

**TO Comando
Generale delle
Capitanerie di Porto –
Centrale Operativa -
N.I.S.A.T**

3) Contenuto fisso che indica il destinatario del messaggio: il Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Centrale Operativa - N.I.S.A.T. (Navigation Information System in Advanced Technology);

4) Contenuto fisso BT che indica l'inizio del testo del messaggio;

BT

5) Prefisso ARES seguito da un numero progressivo di 2 cifre (*), dal tipo di messaggio, dal mese e dall'anno.

ARES/01/INI/07/2001//

(*)Il numero progressivo avrà il valore 01 per il messaggio iniziale (INI), detto valore sarà incrementato progressivamente per ogni messaggio successivo indipendentemente dal tipo. L'incremento del numero progressivo terminerà con la fine del viaggio e quindi con il numero del messaggio finale (FIN).

Il successivo messaggio INI avrà nuovamente il valore 01.

RIGHE DEL TESTO DI UN MESSAGGIO ARES:

Riga A: è formato da tre campi:

A/nominativo internazionale/ Nome nave/ Codice Bandiera//

Es.: **A/IBCD/MADDALENA/IT//;**

il cui significato è: M/N MADDALENA codice internazionale IBCD, di bandiera italiana.

Riga B: è formata da un solo campo:

B/gruppo data orario in UTC relativo al punto nave indicato alla successiva riga C//

Es.: **B/301405UTC//;**

Riga C: è formata da due campi:

C/nome del porto, del punto nave espresso in latitudine e longitudine, nel momento in cui si invierà il messaggio (tempo di cui alla riga B) /codice nazione//;

N.B.: il codice nazione deve essere indicato solo nei messaggi INI e FIN e può essere omesso per i porti italiani. (fatta eccezione per AUGUSTA dove bisogna riportare il codice nazione).

Es.: **C/AUGUSTA/IT//;**

Indica il porto di partenza o di arrivo a seconda che trattasi di messaggio INI o FIN.

C/3950N 01658E//;

Posizione espressa in coordinate geografiche a seconda che trattasi di messaggio INT o MOD.

Riga F: è formata da un campo:

F/ Velocità media (in nodi e decimi) prevista dalla nave al momento dell'invio del messaggio//

Es.: **F/12.5//;**

La predetta riga va inserita nel messaggio iniziale (INI) e, in caso di modifica della velocità della nave, in quello di modifica (MOD).

Riga I: è formata da tre campi:

I/porto di destinazione del viaggio la cui rotta viene indicata nel successivo tipo riga L/codice nazione del predetto porto/GDO in UTC di previsto arrivo nel porto //

Es.: **I/LA SPEZIA/IT/301025UTC//;**

Riga L: è formata da un solo campo:

L/punto o punti di accostata espressi in LAT. e LONG. che rappresentano la rotta che la nave intende seguire dal porto di partenza al porto di destinazione//

Es:L/punto 1/punto 2/punto 3/...../ultimo punto//;

La riga L deve essere inserita nel messaggio iniziale (INI) e, in caso di modifica della rotta, in quello di modifica (MOD);

Riga P: è formata da sei campi:

P/prodotto trasportato/classe di pericolosità/categoria MARPOL 73-78/quantità/modalità di trasporto/collocazione a bordo//

Deve essere indicata nel messaggio iniziale (INI) se la nave trasporta merce pericolosa.

I Succitati dati devono essere indicati per ciascun tipo di prodotto trasportato.

La codifica da utilizzare per ciascuno dei predetti campi è quella indicata nell'annesso 1.

N.B.: Se la nave trasporta, in colli, merci pericolose con varie caratteristiche, sarà sufficiente indicare, separatamente per classe e categoria (da specificare), la quantità complessiva di prodotto trasportato, indicando nel 1° campo della riga "P" il termine "VARIE". Se i predetti colli non sono ubicati in un'unica stiva o zona della nave, nel 6° campo dovrà essere indicato il valore "09".

Es.: **P/VARIE/3/B/1850/1/09//;**

Riga W: è formata da un campo:

W/numero delle persone a bordo//

Es.: **W/25//;**

Deve essere inserita nel messaggio iniziale (INI) per indicare il numero delle persone a bordo della nave (compreso l'equipaggio).

Alla fine del testo del messaggio dovrà essere indicato, su una nuova linea, il contenuto fisso **BT**, e su un'altra nuova linea il contenuto fisso **NNNN**.

3. TIPI DI MESSAGGIO ARES E MODALITA' DI INVIO

Come già visto, sono stati definiti quattro tipi di messaggio ARES, ciascuno corrispondente a una particolare situazione della nave in mare:

TIPO INI – inizio navigazione (messaggio INIZIALE)

TIPO INT - conferma di rotta (messaggio INTERMEDIO)

TIPO MOD – modifica di rotta o altri dati (messaggio di MODIFICA)

TIPO FIN – fine navigazione (messaggio FINALE).

TIPO INI: MESSAGGIO INIZIALE

Il messaggio contiene tutte le informazioni necessarie per iniziare il tracciamento della rotta: esso è il piano di navigazione della nave.

Deve contenere le righe A – B – C – F – I – L – W; se la nave trasporta merce pericolosa, deve contenere anche la riga P.

TIPO INT: MESSAGGIO INTERMEDIO

Questo messaggio fornisce l'attuale posizione della nave e quindi deve contenere solo le righe A – B – C.

Gli altri dati contenuti nel messaggio “*INT*” o nell'ultimo messaggio “*MOD*” sono automaticamente confermati.

Modalità di invio

1. Navigazione oltre gli stretti. Un messaggio “*INT*” deve essere inviato a intervalli di 48 ore.
2. Navigazione nel Mediterraneo. Deve essere inviato alle 12 ore locali.

TIPO MOD: MESSAGGIO DI MODIFICA

Esso deve essere inviato quando si sono verificate modifiche ai dati precedentemente forniti.

Deve contenere le righe A – B – C e può contenere le righe F – I – L.

I dati modificabili sono:

- porto di destinazione (riga I)
- tempo stimato di arrivo (riga I)
- rotta (riga L)
- velocità (riga F)

Modalità di invio

Questo messaggio deve essere inviato quando si verifica una modifica dei dati sopra descritti e/o ogni volta che la posizione effettiva della nave si discosta rispetto alle

posizioni prevedibili sulla base dei dati inviati nei precedenti messaggi delle seguenti unità:

1. 25 mg nella navigazione oltre gli Stretti;
2. 15 mg nella navigazione nel Mediterraneo.

Nel caso sia necessario modificare la rotta trasmessa in precedenza, occorre inviare un nuovo piano di navigazione (riga L), dal punto nave attuale fino al porto di destinazione.

Nel caso in cui la nave in corso di navigazione si ferma, ad esempio, perché si mette alla cappa per avverse condizioni meteo-marine, per avaria, ecc., per cui la sua velocità relativa è nulla o quasi, deve inviare un messaggio “*MOD*” – modifica, con indicato nella riga F velocità 0 (zero).

Es.: **F/00.0//**;

Quando la nave riprende il viaggio deve inviare un altro messaggio “*MOD*” con indicata la velocità e gli eventuali nuovi dati che consentiranno di continuarne a tracciare la rotta.

TIPO FIN: MESSAGGIO FINALE

Esso viene inviato quando la nave giunge nel porto di destinazione.

Se non è possibile stabilire comunicazioni che permettono di inviare il messaggio, l'elaboratore completa automaticamente il tracciamento della rotta al momento previsto per l'arrivo a destinazione.

Deve contenere le sole righe A – B – C.

4. SCHEDA NOTIZIE NAVE

The screenshot displays a software window titled "M.S.A.T. - [Banca Dati]". The interface contains several input fields and sections for entering ship data:

- Nome Int.:** International name field.
- Nome Nave:** Ship name field.
- Cod. Bandiera:** Flag code field.
- Bandiera:** Flag name field.
- Completamento MDT:** Section with a "Tipo nave" dropdown menu.
- Classificazione RINA:** Section with "Tipo" and "Servizio" sub-fields.
- Classificazione NATO:** Section with a "Codice NATO" field.
- Iscrizione:** Section with "Capitaneria" and "Numero" sub-fields.
- Dati Armatore:** Section with "Armatore", "Luogo di residenza", and "Indirizzo di residenza" sub-fields.
- Dati Proprietario:** Section with a "Proprietario" field.
- Stazza Lorda:** Field for gross tonnage.
- N° MMSI:** Field for MMSI number.
- INMARSAT A, B, C, BM:** Fields for various radio call signs.

A placeholder image of a ship is shown with the text "Foto non disponibile" overlaid in blue.

La scheda nave deve contenere, come è possibile vedere dalla figura sopra riportata, alcuni campi ritenuti indispensabili.

I campi che devono essere riempiti sono:

- Nominativo internazionale;
- Nome nave;
- Codice bandiera;
- Tipo nave;
- Classificazione R.I.Na. (diviso in due campi, Tipo e Servizio svolto dalla nave);
- Classificazione NATO;
- Iscrizione (divisa in due campi, Capitaneria di Iscrizione, Numero di iscrizione);
N.B. Qualora la nave fosse iscritta nel Registro Internazionale, utilizzare nel campo Capitaneria, tra parentesi la seguente abbreviazione: Reg. Int. e successivamente nel campo numero il numero di iscrizione nel registro.
- Dati armatore (comprendente tre sottocampi quali Armatore, Luogo di residenza, Indirizzo di residenza);
- Dati proprietario (nome, cognome ed eventuale numero telefonico);
N.B. Qualora l'armatore fosse anche il proprietario riscrivere solo nome e cognome.
- Stazza Lorda;
- N° MMSI;

Eventuali numeri di apparati satellitari presenti a bordo:

- Inmarsat A;
- Inmarsat B;
- Inmarsat C;
- Inmarsat B/M;

5. MODALITA' INOLTRO MESSAGGI ARES

Si riportano di seguito le differenti modalità di trasmissione dei messaggi ARES che l'unità può adottare in virtù delle apparecchiature disponibili a bordo.

Modalità tramite servizio TELTEX

Con questa modalità, l'operatore di bordo può inviare direttamente al Comando Generale delle Capitanerie di Porto (I.M.R.C.C.) i messaggi ARES ai seguenti numeri TELEX:

- **611172**
- **614156**

Modalità Automatica tramite sistema RADIOTELEX in H.F.

Con questa modalità, l'operatore di bordo può inviare direttamente al Comando Generale delle Capitanerie di Porto (I.M.R.C.C.) i messaggi ARES, transitando per le SRC di Roma. I messaggi immagazzinati presso il sistema SERVER RTLX della SRC di Roma, vengono "accodati" in MAIL-BOX e successivamente trasmessi per mezzo del collegamento esistente punto-punto (CDN a 9600Bits) tra la stazione radio di Roma e la Centrale Operativa Sezione N.I.S.A.T.

Procedura pratica:

- Chiamata sulle frequenze in H.F. assegnate al servizio RTLX;
- Impostazione del comando POS+ (Position);
- Compilazione del messaggio ARES;
- Inoltro del messaggio compilato;
- Richiesta di "Messaggio Ricevuto";
- Ricezione della conferma da parte della SRC;
- Chiusura del collegamento radio.

Modalità Manuale tramite operatore in RTF-VHF, MF-HF, HF e RTG-MF, HF

Con questa modalità, l'operatore di bordo può inviare i messaggi ARES, chiamando le SRC di Roma e Palermo sui canali radio di ascolto. Successivamente, passando sui canali di lavoro trasmettono agli operatori delle due SRC i messaggi ARES.

La compilazione, a cura dell'operatore di stazione, è guidata dalla maschera "preformattata" che obbligatoriamente dovrà usare per la digitazione del messaggio ARES ricevuto.

In questo caso si riducono notevolmente gli errori di digitazione/compilazione nel messaggio stesso.

Così come avviene per la modalità automatica, i messaggi, immagazzinati presso il SERVER RTLX della SRC di Roma, vengono “accodati” in MAIL-BOX e successivamente trasmessi, per mezzo del collegamento dati p-p alla Centrale Operativa Sezione N.I.S.A.T.

Procedura pratica:

- Chiamata sulle frequenze internazionali di ascolto in VHF, MF-HF e MF assegnate ai servizi RTF e RTG;
- Impegno successivo sui canali radio di lavoro;
- Conferma di “Messaggio Ricevuto”, da parte della SRC;
- Chiusura del collegamento radio

Modalità Automatica tramite Standard “C” via Satellite

Con questa modalità, l’operatore di bordo può inviare i messaggi ARES attraverso il sistema Inmarsat-C.

La LES consegnerà il messaggio al SERVER della Centrale Operativa Sezione N.I.S.A.T., attraverso la rete pubblica a commutazione di pacchetto (X25).

Procedura pratica:

- Impostazione della tipologia e della modalità di inoltro (X25) sul terminale Inmarsat-C (vedi allegato);
- Compilazione del messaggio ARES
- Trasmissione del messaggio alla LES (codice 105 per il satellite AOR-E e codice 335 per il satellite IOR entrambi del Fucino);
- Al messaggio, memorizzato dalla stazione, viene associato un numero di riferimento (M.R.N.);
- La stazione invierà automaticamente il messaggio al numero corrispondente X25, impostato sulla maschera “Addressbook”;
- Qualora il messaggio non venisse consegnato, la LES notificherà al mittente l’informazione con il codice corrispondente alla causa di mancato inoltro.

Il messaggio ARES da trasmettere tramite il sistema INMARSAT-C deve essere inviato con le modalità:

- Tipologia X25 (PSDN)
- Modalità 7 Bit
- Prefisso 222
- Numero 26462315

TRANSMISSION MODALITIES

The following systems can be used to transmit the ARES message to the National Co-ordinator.

The merchant ship will use the most suitable system considering the equipment installed on board.

TELEX

With this modality, the operator on board can transmit the message using telex service to the following address:

- **611172**
- **614156**

AUTOMATED SYSTEM WITH RADIOTELEX ON HF

With this modality the operator on board can transmit the message to the national co-ordinator using the support of radio coastal station of Rome and Palermo and using the RADIOTELEX equipment.

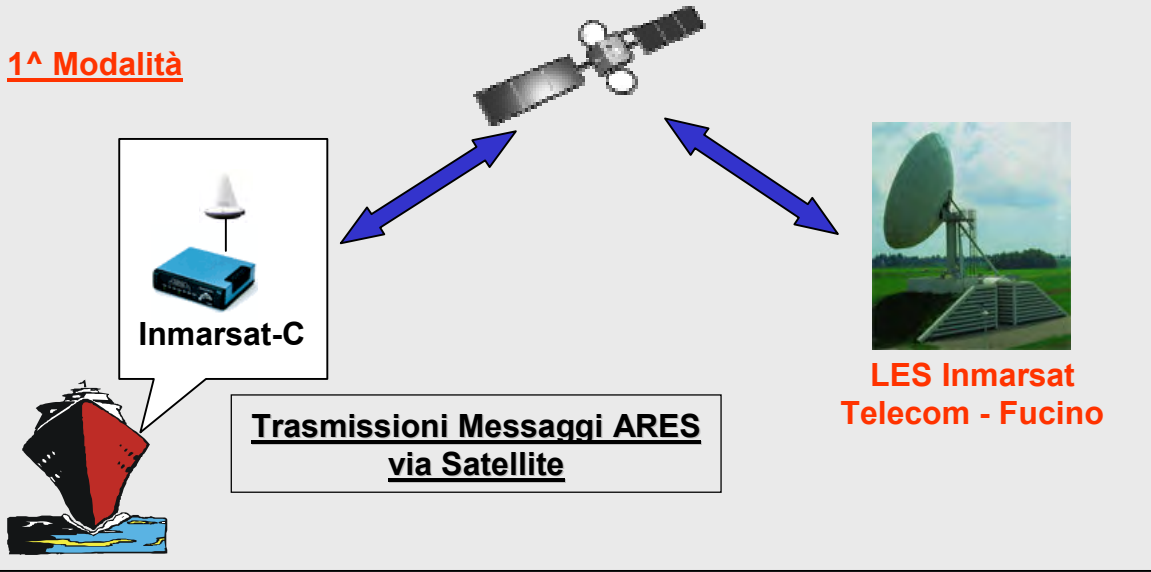
- 1- Call on HF frequency assigned to the RADIOTELEX:
- 2- Set up of POS+ command
- 3- Written up of ARES message
- 4- Send of message
- 5- Acknowledge request

TRANSMISSION BY INMARSAT-C

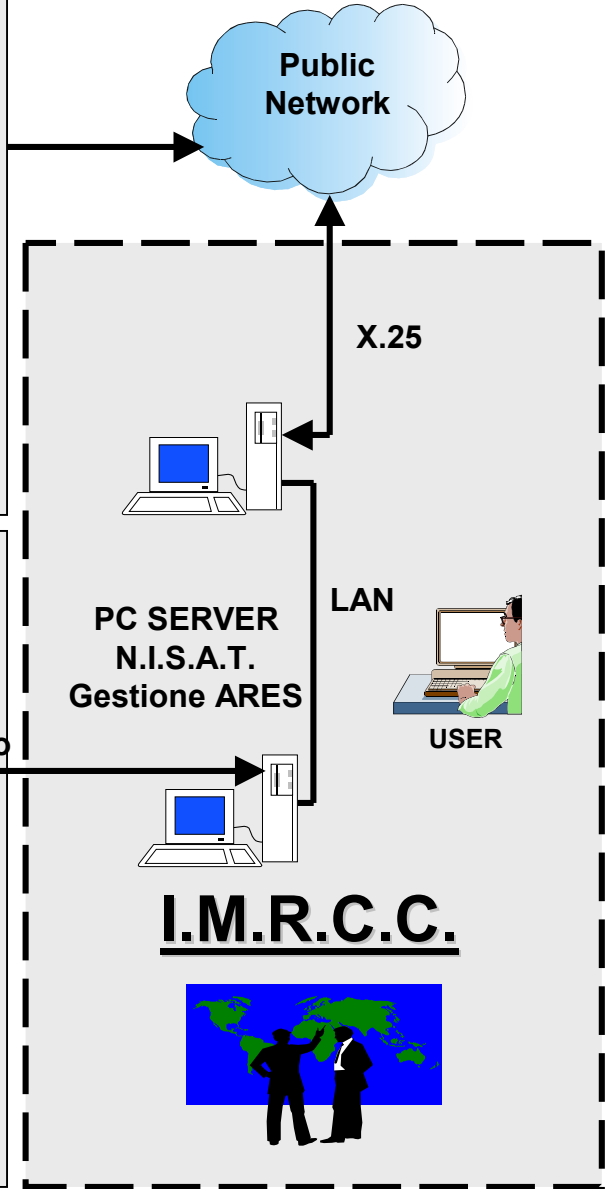
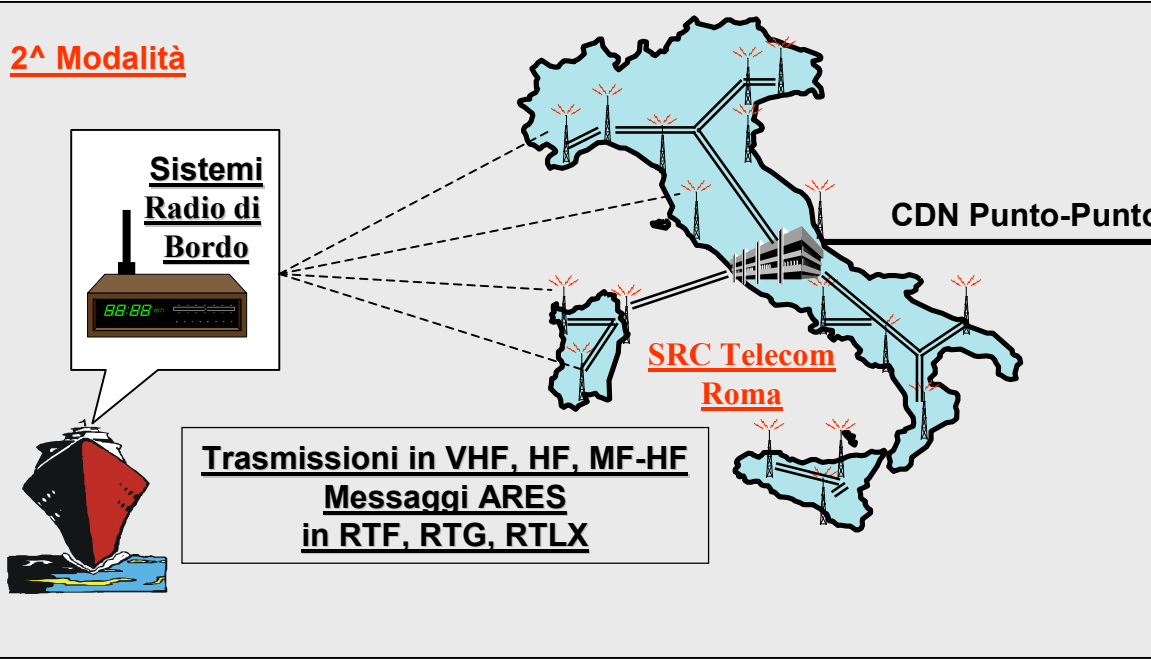
With this modality the operator on board can transmit the message to the national co-ordinator using INMARSAT-C with the following data entry:

- 1- X25 (PSDN)
- 2- 7 bit
- 3- prefix 222
- 4- number 26462315

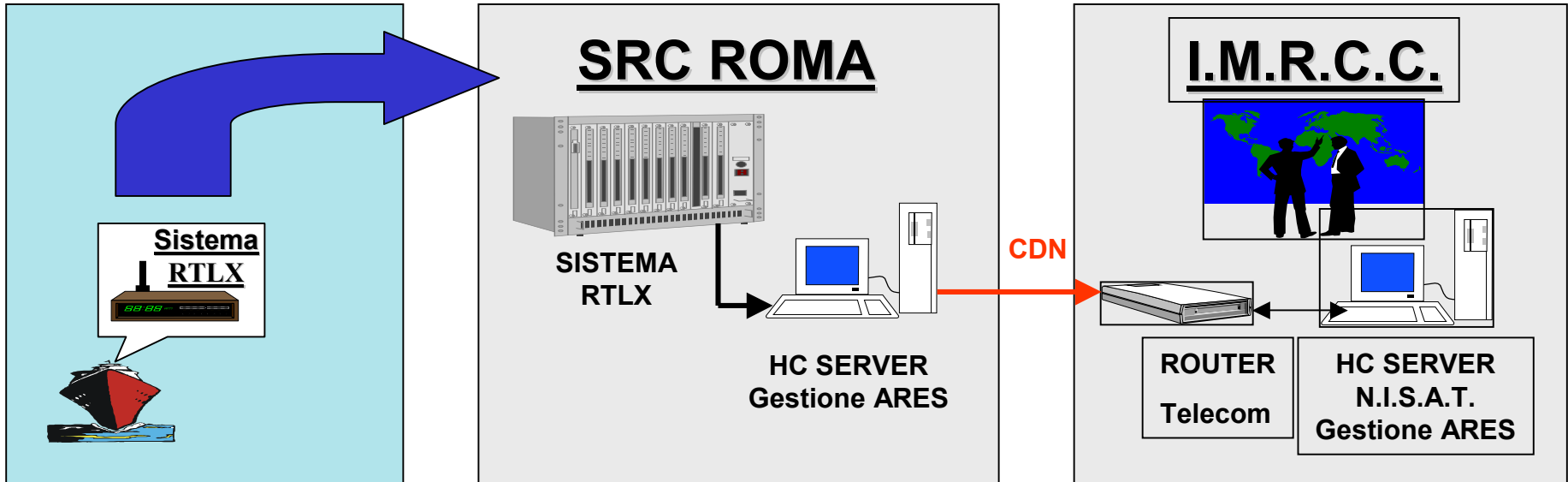
1^ Modalità



2^ Modalità



Inoltro messaggi ARES in modalità “AUTOMATICA tramite sistema RADIOTELEX” in H.F.



Con questa modalità, l'operatore di bordo può inviare direttamente al Comando Generale delle Capitanerie di Porto (I.M.R.C.C.) i messaggi ARES, transitando per le SRC di Roma.

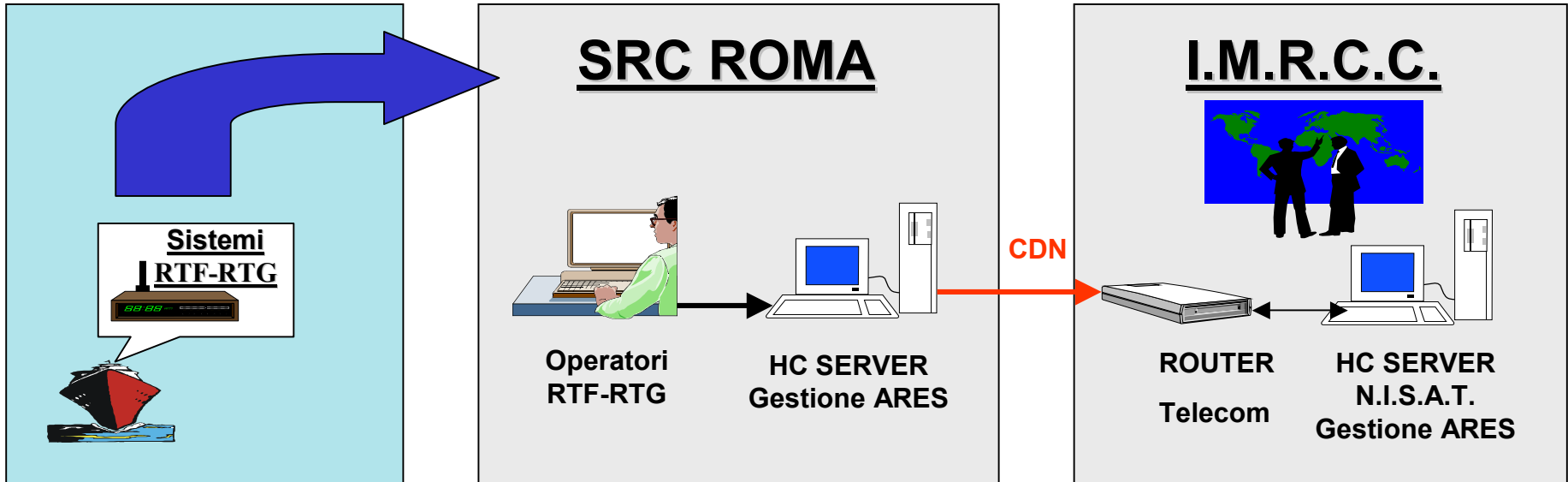
I messaggi, immagazzinati presso il sistema SERVER RTLX della SRC di Roma, vengono “accodati” in MAIL-BOX e successivamente trasmessi, per mezzo del collegamento esistente punto-punto (CDN a 9600Bits) tra la stazione radio di Roma e la Centrale Operativa Sezione N.I.S.A.T.-

Modalita' di inoltro:

- Chiamata sulle frequenze in H.F. assegnate al servizio RTLX;
- Impostazione del comando POS+ (Position);
- Compilazione del messaggio ARES;
- Inoltro del messaggio compilato;
- Richiesta di “Messaggio Ricevuto”
- Ricezione della conferma da parte della SRC;
- Chiusura del collegamento radio.

N.B. La compilazione del messaggio ARES, a cura dell'operatore di bordo, “è libera” pertanto non essendoci controlli sulla corretta formattazione del messaggio, si potrebbero ricevere errori di digitazione/compilazione dello stesso.

Inoltro messaggi ARES in modalità “**MANUALE tramite operatore**” in RTF- VHF, MF-HF, HF e RTG - MF, H.F.



Con questa modalità, l'operatore di bordo può inviare i messaggi ARES, chiamando le SRC di Roma e Palermo sui canali radio di ascolto. Successivamente, passando sui canali di lavoro trasmettono agli operatori delle due SRC i messaggi ARES. La compilazione, a cura dell'operatore di stazione, è guidata dalla maschera "preformattata" che obbligatoriamente dovrà usare per la digitazione del messaggio ARES ricevuto.

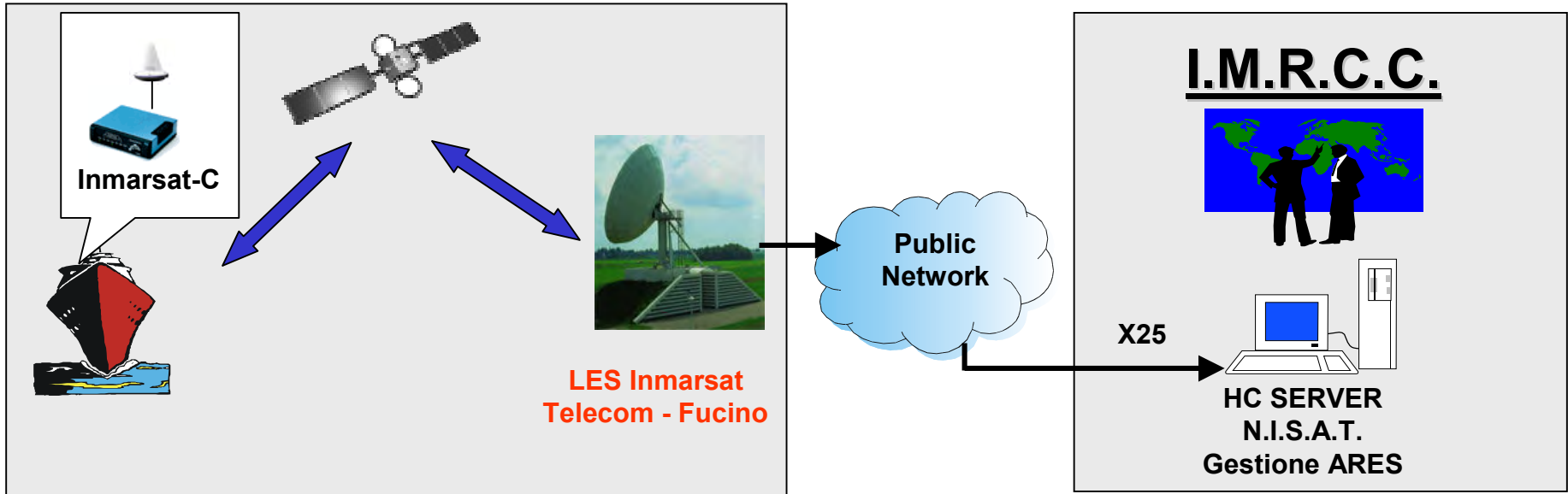
In questo caso si riducono notevolmente gli errori di digitazione/compilazione nel messaggio stesso.

Così come avviene per la modalità automatica, i messaggi, immagazzinati presso il sistema SERVER RTLX della SRC di Roma, vengono "accodati" in MAIL-BOX e successivamente trasmessi, per mezzo del collegamento dati p-p alla Centrale Operativa Sezione N.I.S.A.T.-

Modalità' di inoltro:

- Chiamata sulle frequenze internazionali di ascolto in VHF, MF-HF, H.F. e MF assegnate ai servizi RTF e RTG;
- Impegno successivo sui canali radio di lavoro;
- Trasmissione e Compilazione del messaggio ARES;
- Conferma di "Messaggio Ricevuto", da parte della SRC;
- Chiusura del collegamento radio.

Inoltro messaggi ARES in modalità “AUTOMATICA tramite Standard C” via Satellite modalità X25



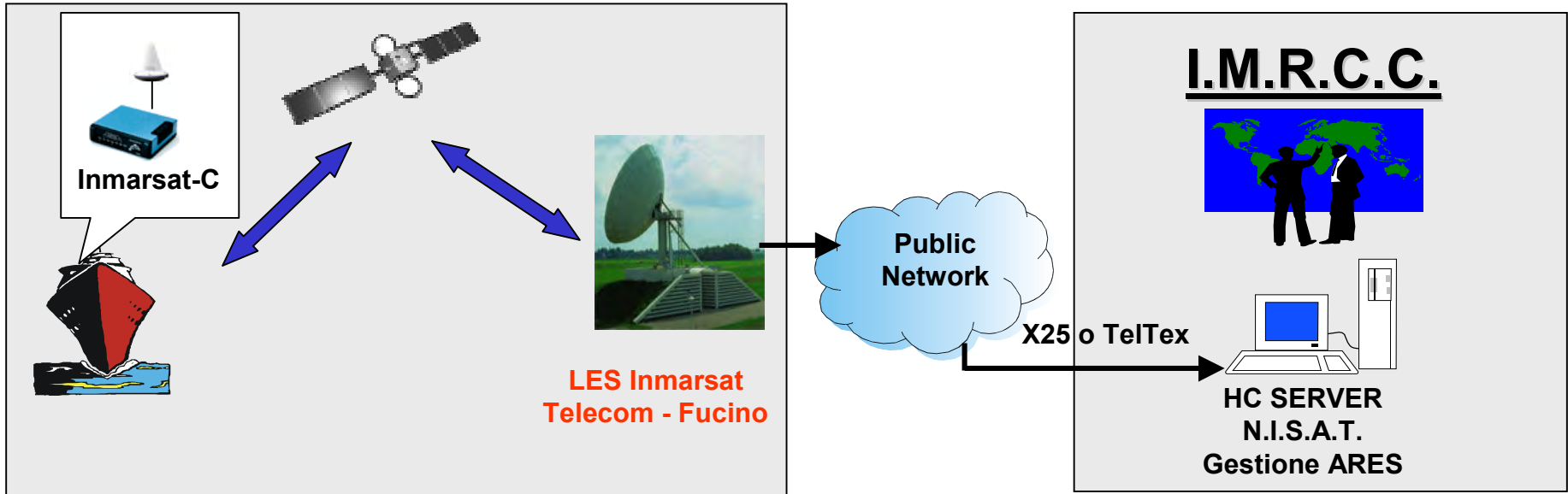
Con questa modalità, l'operatore di bordo può inviare i messaggi ARES attraverso il sistema Inmarsat-C.

La LES consegnerà il messaggio, al SERVER della Centrale Operativa Sezione N.I.S.A.T, attraverso la rete pubblica a commutazione di pacchetto (X25).

Modalità di inoltro:

- Impostazione della tipologia e della modalità di inoltro (X25) sul terminale Inmarsat-C (slide successiva);
- Compilazione del messaggio ARES;
- Trasmissione del messaggio ARES alla LES (codice 105 per il satellite AOR-E e codice 335 per il satellite IOR entrambi del Fucino);
- Al messaggio, memorizzato dalla stazione, viene associato un numero di riferimento (M.R.N.);
- La stazione invierà, automaticamente, il messaggio al numero corrispondente X25, impostato sulla maschera “Addressbook”;
- Qualora il messaggio non venisse consegnato, la L.E.S notificherà al mittente l'informazione, con il codice corrispondente alla causa di mancato inoltro.

Inoltro messaggi ARES in modalità “**AUTOMATICA tramite Standard C**” via Satellite modalità TELEX



Con questa modalità, l'operatore di bordo può inviare i messaggi ARES attraverso il sistema Inmarsat-C.

La LES consegnerà il messaggio, al SERVER della Centrale Operativa Sezione N.I.S.A.T, attraverso la rete pubblica a commutazione di pacchetto (X25) o, Telex .

Modalita' di inoltro:

- Impostazione della tipologia e della modalità di inoltro (X25, o Telex) sul terminale Inmarsat-C (slide successive);
- Compilazione del messaggio ARES;
- Trasmissione del messaggio ARES alla LES (codice 105 per il satellite AOR-E e codice 335 per il satellite IOR entrambi del Fucino);
- Al messaggio, memorizzato dalla stazione, viene associato un numero di riferimento (M.R.N.);
- La stazione invierà, automaticamente, il messaggio al numero corrispondente X25 o Telex, impostato sulla maschera "Addressbook";
- Qualora il messaggio non venisse consegnato, la L.E.S notificherà al mittente l'informazione, con il codice corrispondente alla causa di mancato inoltro.

Inoltro messaggi ARES in modalità "AUTOMATICA tramite Standard C" via Satellite modalità TELEX

F:\GALAXY\GALAXY.EXE

..... No message NO DCE LINK

Edit address

Name ARES Presentation ITA-2 <5-bit, All Networks>
Data Format Standard <All Presentations>

Prefix	Country Code	Destination	Extension
	43	4361172	

Use "Prefix" field for "Special Access Code" and "Closed Network Id"

CES Fucino 335 IOR Delivery Network TELEX

Trimble Position Report Disabled Trimble Position Report Disabled
Trimble Position Report Disabled Trimble Position Report Disabled

<ENTER> to modify, <UP><DOWN> to move, <ESC> to exit

Lat ----- COG ----- 16.57
Lon ----- SOG ----- 24 May 2002

Il messaggio ARES che viene trasmesso attraverso il sistema INMARSAT-C, deve essere inviato con le seguenti modalità:

- Tipologia: Telex
- Modalità : 5 Bit
- Prefisso: 43
- Numero: 611172

F:\U322\CAPSAT.EXE

Transceiver not connected! Capsat INM-C 17 16

File Edit Transmit Logs Distress Position Options Applications

Addressbook

Select	Mark	New	Revise	Erase	Options
			< >	< >	Telex 5 bit
			< >	< >	Mobile 7 bit
			< >	< >	X.25
			< >	< >	Fax
			< >	< >	PSTN [] Position
			< >	< >	Special [] Prefixed
			< >	< >	DNID
			< >	< >	E-mail

Number: 4361172
Answerback:

ASCII: ting

Nelle due immagini a fianco viene riportato, a titolo di esempio, come definire l'indirizzo in questione attraverso l'interfaccia DTE dei due modelli più diffusi (coprono circa l'80% del mercato dei terminali Inmarsat-C)

SCHEDA MESSAGGIO ARES TIPO INI

O “*gdo*” UTC

FM “*nome della nave*”

TO Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Centrale Operativa – N.I.S.A.T. (Navigation Information System in Advanced Technology)

BT

ARES/01/INI/ *mese/ anno/ /*

A/ *nominativo internazionale/ nome della nave/ codice bandiera/ /*

B/ *gdo di partenza UTC/ /*

C/ *porto di partenza/ codice nazione/ / o*

C/ *latitudine – longitudine del punto di partenza/ /*

F/ *velocità/ /*

I/ *porto di destinazione/ codice nazione/ gdo di previsto arrivo UTC/ / o*

I/ *latitudine – longitudine del punto di arrivo/ gdo di previsto arrivo/ /*

L/ *piano rotte/ / punti di accostata (specificati in latitudine e longitudine)*

P/ *specifiche merci pericolose/ /*

W/ *n° di persone a bordo compreso l’equipaggio/ /*

BT

NNNN

SCHEDA MESSAGGIO ARES TIPO INT

O “*gdo*” UTC

FM “*nome della nave*”

TO Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Centrale Operativa – N.I.S.A.T. (Navigation Information System in Advanced Technology)

BT

ARES/ numero progressivo del messaggio/INT/ mese/ anno/ /

A/ nominativo internazionale/ nome della nave/ codice bandiera/ /

B/ gdo di trasmissione UTC/ /

C/ punto della nave al GDO specificato nel set B/ /

BT

NNNN

SCHEDA MESSAGGIO ARES TIPO MOD

O “*gdo*” UTC

FM “*nome della nave*”

TO Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Centrale Operativa – N.I.S.A.T. (Navigation Information System in Advanced Technology)

BT

ARES/ *numero progressivo del messaggio*/MOD/ *mese*/ *anno*/ /

A/ *nominativo internazionale*/ *nome della nave*/ *codice bandiera*/ /

B/ *gdo di trasmissione* UTC/ /

C/ *latitudine – longitudine del punto di modifica*/ /

F/ *velocità (se variata)*/ /

I/ *porto di destinazione*/ *codice nazione*/ *gdo di previsto arrivo* UTC (*se variato*)/ / o

I/ *latitudine – longitudine del punto di arrivo*/ *gdo di previsto arrivo (se variato)*/ /

L/ *piano rotte (se variato)*/ / punti di accostata (specificati in latitudine e longitudine)

BT

NNNN

SCHEDA MESSAGGIO ARES TIPO FIN

O “*gdo*” UTC

FM “*nome della nave*”

TO Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Centrale Operativa – N.I.S.A.T. (Navigation Information System in Advanced Technology)

BT

ARES/*numero progressivo del messaggio*/FIN/*mese*/*anno*//

A/*nominativo internazionale*/*nome della nave*/*codice bandiera*//

B/*gdo di trasmissione* UTC//

C/*porto di arrivo* GDO *specificato nel set B*// o

C/*coordinate del punto di arrivo*//

BT

NNNN

INLSA.T. - [Banca Dati]

File | Visualizza | Strumenti | 1

16 44 4 1 99 8

Nome Int. _____ Nome Nave _____ Cod. Siredda _____ Bandiera _____

Completamento MRE
 Tipo nave

Categoria PRM
 Tipo Servizio

Qualificazione NATO
 Qualificazione NATO
 Codice NATO

Indirizzo
 Capitaneria Numero

Dati Azione
 Azione

Luogo di imbarco Indizzo di residenza

Dati Proprietario
 Proprietario

Stato Lorde

M MMS

INMARSAT A

INMARSAT B

INMARSAT C

INMARSAT BM

Foto non disponibile

Count: 10

Start | [Taskbar icons] | INLSA.T. - [Banca Dati] | [Taskbar icons] | 11/08

AFGHANISTAN	AF
ALBANIA	AL
ALGERIA	DZ
ANDORRA	AD
ANGOLA	AO
ANGUILLA	AI
ANTARTICA	AQ
ANTIGUA E BARBUDA	AG
ANTILLE OLANDESI	AN
ARABIA SAUDITA	SA
ARGENTINA	AR
ARMENIA	AM
ARUBA	AW
AUSTRALIA	AU
AUSTRIA	AT
AZERBAIJAN	AZ
BAHAMAS	BS
BAHREIN	BH
BANGLADESH	BD
BARBADOS	BB
BELGIO	BE
BELIZE	BZ
BENIN	BJ
BERMUDA	BM
BHUTAN	BT
BIELORUSSIA	BY
BOLIVIA	BO
BOSNIA ERZEGOVINA	BA
BOTSWANA	BW
BRASILE	BR
BRUNEI DARUSSALAM	BN
BULGARIA	BG
BURKINA FASO	BF
BURUNDI	BI
CAMBOGIA	KH
CAMERUN	CM
CANADA	CA
CAPO VERDE	CV
CIAD	TD
CILE	CL
CINA	CN
CIPRO	CY
COCOS (ISOLE KEELING)	CC
COLOMBIA	CO
COMORE	KM
CONGO	CG

COREA DEL NORD	KP
COREA DEL SUD	KR
COSTA D'AVORIO	CI
COSTARICA	CR
CROAZIA (HRVATSKA)	HR
CUBA	CU
DANIMARCA	DK
DJIBOUTI	DJ
DOMINICA	DM
ECUADOR	EC
EGITTO	EG
EL SALVADOR	SV
EMIRATI ARABI UNITI	AE
ERITREA	ER
ESTONIA	EE
ETIOPIA	ET
FEDERAZIONE RUSSA	RU
FIGI	FJ
FILIPPINE	PH
FINLANDIA	FI
FRANCIA	FR
GABON	GA
GAMBIA	GM
GEORGIA	GE
GERMANIA	DE
GHANA	GH
GIAMAICA	JM
GIAPPONE	JP
GIBILTERRA	GI
GIORDANIA	JO
GRAN BRETAGNA	UK
GRECIA	GR
GRENADA	GD
GROENLANDIA	GL
GUADALUPA	GP
GUAM	GU
GUATEMALA	GT
GUINEA	GN
GUINEA EQUATORIALE	GQ
GUINEA-BISSAU	GW
GUYANA	GY
GUYANA FRANCESE	GF
HAITI	HT
HONDURAS	HN
HONG KONG	HK
ICELAND	IS

INDIA	IN
INDONESIA	ID
IRAN, REPUBBLICA ISLAMICA DEL	IR
IRAQ	IQ
IRLANDA	IE
ISLANDA	IS
ISOLA CHRISTMAS	CX
ISOLA DI NORFOLK	NF
ISOLE CAYMAN	KY
ISOLE COOK	CK
ISOLE FALKLAND	FK
ISOLE FAROER	FO
ISOLE MARIANNE (SAIPAN)	MP
ISOLE MARSHALL	MH
ISOLE SALOMONE	SB
ISOLE SANDWICH E GEORGIA	GS
ISOLE TURK E CAICOS	TC
ISOLE VERGINI AMERICANE	VI
ISOLE VERGINI BRITANNICHE	VG
ISOLE WALLIS E FUTUNA	WF
ISRAELE	IL
ITALIA	IT
KAZAKISTAN	KZ
KENYA	KE
KIRIBATI	KI
KUWAIT	KW
KYRGYZSTAN	KG
LAOS	LA
LESOTHO	LS
LETTONIA	LV
LIBANO	LB
LIBERIA	LR
LIBIA	LY
LIECHTENSTEIN	LI
LITUANIA	LT
LUSSEMBURGO	LU
MACAO	MO
MACEDONIA	MK
MADAGASCAR	MG
MALAWI	MW
MALDIVE	MV
MALEYSIA	MY
MALI	ML
MALTA	MT
MARIANNE DEL NORD	MP
MAROCCO	MA

MARTINICA	MQ
MAURITANIA	MR
MAURITIUS	MU
MAYOTTE	YT
MESSICO	MX
MICRONESIA	FM
MOLDAVIA	MD
MONACO	MC
MONGOLIA	MN
MONTSERRAT	MS
MOZAMBICO	MZ
MYANMAR (BIRMANIA)	MM
NAMIBIA	NA
NAURU	NR
NEPAL	NP
NICARAGUA	NI
NIGER	NE
NIGERIA	NG
NIUE	NU
NORVEGIA	NO
NUOVA CALEDONIA	NC
NUOVA ZELANDA	NZ
OMAN	OM
PAESI BASSI	NL
PAKISTAN	PK
PALAU	PW
PANAMA	PA
PAPUA NUOVA GUINEA	PG
PARAGUAY	PY
PERU'	PE
PITCAIRN	PN
POLINESIA FRANCESE	PF
POLONIA	PL
PORTOGALLO	PT
PORTORICO	PR
QATAR	QA
REPUBBLICA CECA	CZ
REPUBBLICA CENTRAFRICANA	CF
REPUBLICA DEMOCRATICA DEL CONGO	CD
REPUBBLICA DOMENICANA	DO
REUNION	RE
ROMANIA	RO
RUANDA	RW
SAHARA OCCIDENTALE	EH
SAINT KITTS E NEVIS	KN
SAINT PIERRE E MIQUELON	PM

SAINT VINCENT E LE GRENADINES	VC
SAMOA AMERICANE	AS
SAMOA OCCIDENTALI	WS
SAN MARINO	SM
SANTA LUCIA	LC
SANT'ELENA	SH
SAO TOME E PRINCIPE	ST
SENEGAL	SN
SEYCHELLES	SC
SIERRA LEONE	SL
SINGAPORE	SG
SIRIA	SY
SLOVACCHIA	SK
SLOVENIA	SI
SOMALIA	SO
SPAGNA	ES
SRI LANKA	LK
STATI UNITI D'AMERICA	US
SUD AFRICA	ZA
SUDAN	SD
SULTANATO DEL BRUNEI	BN
SURINAME	SR
SVALBARD E ISOLE JAN MAYEN	SJ
SVIZZERA	CH
SWAZILAND	SZ
SWEDEN	SE
TAIWAN	TW
TAJKISTAN	TJ
TANZANIA	TZ
TERRITORIO BRITANNICO DELL'OCEANO INDIANO	IO
TERRITORI FRANCESI DEL SUD	TF
THAILANDIA	TH
TIMOR EST	TP
TOGO	TG
TOKELAU	TK
TONGA	TO
TRINIDAD E TOBAGO	TT
TUNISIA	TN
TURCHIA	TR
TURKMENISTAN	TM
TUVALU	TV
UCRAINA	UA
UGANDA	UG
UNGHERIA	HU
UNITED KINDOM	GB
US MINOR OUTLYING ISLANDS	UM

URUGUAY	UY
UZBEKISTAN	UZ
VANUATU	VU
VATICAN CITY STATE	VA
VENEZUELA	VE
VIETNAM	VN
YEMEN	YE
YUGOSLAVIA	YU
ZAMBIA	ZM
ZIMBABWE	ZW
ZONA INTERNAZIONALE	XZ

ARES SYSTEM (Automated Search And Rescue)

FORWARD

The Ministry of Infrastructure and Transport – Italian Coast Guard Headquarters, considering that the SAR Convention of Hamburg in 1979 came into force on June 22nd, 1985, and that has been ratified by the Parliament with Presidential Decree 28 of September 1994 n.662, viewing the Ministerial decree dated 22.07.1987, has planned a ship plotting system named ARES (Automazione e Ricerca e Soccorso - Automated Search and Rescue) to strengthen search and rescue service at sea.

The ARES System has been drawn up to give up-to-date information about vessel movements, in order that in case of danger the following may take place:

- a) shortening of the dead time between the moment of the loss of contact with a ship and the starting of search and rescue operations (when no distress signal has been received);
- b) rapid determining of the vessels that must be called to give assistance;
- c) definition of a limited search area in case the position of the endangered vessel is unknown or uncertain;
- d) provision of urgent medical assistance-or information to the ships with no doctor, onboard.

The ARES System contemplates the combined utilization of information transmitted by vessels and information already present in the system.

On their leaving ships must give their own sailing plan, at fixed time their position and at destination they -must communicate the arrival in a port.

The already-existing information in the system includes

- characteristics of the vessels;
- available resources for search and rescue operations;
- local plans for search and rescue operations.

Further information, such as meteorological data, are available at the Centro Nazionale di Coordinamento (National Co-ordinating Centre).

PARTICIPATION IN THE ARES SYSTEM

Every Italian merchant ship of over 1600 gross tons on its leaving must communicate its own sailing plan to the Centro Nazionale di Coordinamento (National Coordinating Centre), set up at the Italian Coast Guard Headquarters – Operation Centre (Navigation Information System in Advanced Technology); in the course of navigation it must signal its position at regular intervals and, when at destination, its arrival in a port.

The vessels effecting voyages less than 24 hours long between national ports and the ones effecting international voyages less than 12 hours long are relieved of the above-mentioned duty.

The vessels effecting voyages in the strait can communicate navigation plan with waypoint in the terms of Latitude and Longitude.

The vessels belonging to non national flag are obliged to the present directive when they sail inside Italian national waters.

Reports containing information about navigation should be transmitted as soon as possible; the information contained should be accurate and data should correspond to the indicated hours.

The above mentioned messages are qualified as service messages, and are forwarded, through the systems mentioned in the attachment to the Italian Coast Guard Headquarters – Operation Centre (Navigation Information System in Advanced Technology).

Enclosed is the list of the Italian coastal radio stations with the indication of the services carried out.

The information thus obtained is introduced into a computer which determines the position of the vessel through out the voyage.

Each vessel participating in the ARES System must send a file with its own specifications (through a Harbour Office or, if abroad, a Consulate). (Annex 1) Vessels should keep such data up-to-date sending a new file.

ARES voyage reports are of 4 types:

- A) INITIAL report (INI): it contains the information necessary to start the course plotting, and is considered as a sailing plan. It must be sent immediately after departure or as soon as communications can be established;

- B) INTERMEDIATE report (INT): it is a position report and confirms the sailing plan. This report is of particular importance in order to allow the computer to determine the vessel position with sufficient accuracy;
- C) MODIFICATION report (MOD): it is sent to communicate modifications to the data transmitted by the initial report, and allows the computer to update the course on the basis of the new information received;
- D) FINAL report (FIN) : it reports the arrival of the ship at destination. It must be sent before the ship reaches the port of arrival.

INSTRUCTIONS FOR THE DRAWING UP OF ARES VOYAGE REPORTS

General

With the purpose of a strict formatting of the messages, the following standards are followed:

- 1) Date-time groups and ETA must be expressed in UTC time;
- 2) Latitude and longitude must be expressed in degrees and minutes:

LAT.:	xx yy	xx = degrees
		yy = minutes
LONG.:	xxx yy	xxx = degrees
		yy = minutes

- 3) Craft speed must be expressed in knots and tenths of knot:

SPEED:	xx.y	xx = knots
		y = tenths of knot

Heading of the message

Alt ARES voyage reports have a standard heading, composed of 5 lines codified as follows:

- 1) Priority qualification "0" (immediate) followed, after a blank space, by the date-time group expressed in UTC. Ex.: 0 290855 UTC;
- 2) Prefix "FM" followed by the name of the vessel. Ex.: FM MADDALENA;
- 3) Fixed line indicating the addressee of the message: Italian Coast Guard Headquarters – Operation Centre (Navigation Information System in Advanced Technology);
- 4) Fixed line "BT" indicating the beginning of the report text;
- 5) Prefix "ARES" followed by a progressive 2 digit number), type of report, month and year.
Ex.: ARES/O1/INI/01/1988//

(*) The progressive number will be equal to 01 in the initial report (INI); the said number must be progressively increased for every following report, whatever the type. The increase of the progressive number ends with the end of the voyage, thus with the number of the final report. The following initial report will be equal to 01 again.

Text of the message

After line no. 5 of the heading, the text of the message begins. Its lines follow the *standard IMO-ITU* compilation of an ALPHA-BRAVO message, that is:

- each line of the text is identified by a letter, placed at the beginning of the line, identifying the type of information
- lines must be written in alphabetical order and are to contain the required information only;
- each datum on a line must be separated from the following one by the character "/" (slant);
- the end of the line must be indicated by the character "/" (double slant).

LINES OF THE TEXT OF AN ARES REPORT

Line "A": is composed of 3 items:

A/international radio call sign/vessel name/flag code

Example: A/IBCD/MADDALENA/IT//

the meaning of which is: M/V "MADDALENA", call sign IBCD, Italian flag.

Line "B": is composed of 1 item:

B/date-time group in UTC relating to the vessel position indicated in the following line "C"//

Example: B/301115 UTC//

Line "C": is composed of 2 items:

C/harbour, notable spot or vessel position expressed in latitude and longitude, at the time the report is sent (time reported in line "B")/
Nation code//

N.B.: Nation code must be indicated in "INI" and

"FIN" reports only; it may be omitted for Italian harbours or spots.

Examples: C/MESSINA/

Position indicating the port of departure or of arrival, according to whether it is an "INI" or "FIN" report/Nation code omitted.

C/C ST. VINCENT/PO//

Position expressed
By indicating the notable spot
Cape St. Vincent/
Nation Portugal.

C/3950N 01658E//

Position expressed in geographic coordinates
(39°50'N -.016°58'E).

Line "F": is composed of 1 item: F/average speed (in knots and tenths of knot) foreseen by the vessel at the time the report is sent,1/ Example: F/12.5//

The above-mentioned line should be included in the "INI" report and, in case of modification of the speed, in the "MOD" report.

Line "I": is composed of 3 items: I/destination harbour of the voyage, the course of which is indicated in the following line "L"/ Nation code of the aforesaid harbour (it may be omitted for Italian harbours)/date-time group in UTC of the foreseen arrival (ETA)// Example: I/LA SPEZIA/IT/301025 UTC//

Line "L": is composed of 1 item: L/turnpoint or turnpoints, expressed in latitude and longitude, representing the route the ship means to follow from the port of departure (line "C") to the port of arrival (line "I")// Example: L/lat. and long. of turnpoint 1/ lat. and long. of turnpoint 2/ lat. and long. of turnpoint x// s

NOTES. a) line "L" should be included in the "INI" report and, in case of modification of the route, in the "MOD" report; b) in line "L", data relating the port of departure. and the port of arrival shall not be indicated; c) in case one line is not sufficient to contain all the turnpoints, line "L" may be repeated as many times as needed; d) in place of the geographic coordinates of the turnpoints, the acronym (a whole of prefixed and computer-known turnpoints) or the route code may be indicated. (Annex 5)

- e) if the course is direct, that is plotted without turnpoints between the ports of departure and arrival, only the term "DIRETTA" (DIRECT) will be indicated. (Ex.: L/DIRETTA//)

Line "P": is composed of 6 items:

P/goods carried/danger class/MARPOL 73-78 category/ quantity/method of transport/placement onboard//

It should be included in the "INI" report, if the ship carries dangerous cargo.

The above-mentioned information should be indicated for each type of cargo carried.

The code to be used for each of the above-mentioned items is shown in Annex 3.

If the ship carries dangerous package cargo with different features, it is sufficient to indicate separately for class and category (to be specified) the total quantity of cargo carried, indicating in the first item of line "P" the term "VARIE" (GENERAL).

If the aforesaid package cargo is not placed in only one hold or area of the vessel, code "09" should be used in the sixth item.

Example: P/VARIE/3/B/1850/1/09//

Line "W": is composed of 1 item:

W/number of people onboard//

Example: W/25//

It should be inserted in the "INI" report to indicate the number of people onboard (crew included).

At the end of the text of the report, the fixed line "BT" should be indicated on another line.

TYPES OF ARES VOYAGE REPORTS AND FORWARDING MODALITIES

As we have seen, four types of ARES reports have been defined, each corresponding to a particular situation of the vessel at sea.

TYPE "INI" - beginning of navigation (INITIAL report);
TYPE "INT" confirmation of the course (INTERMEDIATE report);
TYPE "MOD" modification of the course or of other data (MODIFICATION report);
TYPE "FIN" end of navigation (FINAL report).

TYPE "INI": INITIAL REPORT.

This report contains all necessary information to start the plotting of the course: it is the vessel sailing plan. It must contain lines "A" "B" "C" "F" "I" "L" "W". If the ship carries dangerous cargo, it must also contain line "P".

TYPE "INT": INTERMEDIATE REPORT.

This report gives the current position of the ship; therefore it contains lines "A", "B", "C" only.

All the data contained in the "INI" or last "MOD" report are automatically confirmed.

Forwarding modality

1. Navigation beyond straits:
an "INT" report must be sent every 48 hours;
2. Navigation in the Mediterranean Sea:
it must be sent at 12.00 local time.

TYPE "MOD": MODIFICATION REPORT.

It must be sent when there are modifications to the data previously given. It must contain lines "A", "B", "C" and may contain lines "Fr", "I", "L".

The alterable data are:

- port of destination (line "I");
- estimated time of arrival (line "I"); course (line "L");
- speed (line "F").

Forwarding modality

This report must be sent when a modification to the above described data occurs and/or when the real position of the ship shifts away from the foreseeable position on the basis of the data sent in preceding reports, in the following measure:

1. 25 miles in navigation 'beyond straits;
2. 15 miles in navigation in the Mediterranean Sea.

If it is necessary to modify the course previously transmitted, a new sailing plan (line "L"), from the current position to the port of destination, should be sent.

Should a sailing ship stop, for instance to take shelter from an unfavourable meteorological and sea condition, for a damage, etc., so that its relative speed is null or almost null, a "MOD" report with speed = 0 shown in line "F" should be sent.

Example: F/00.0//

When the ship goes back to its original course, it should send a further "MOD" report with the new speed and any new data, in order to enable the computer to keep plotting the course.

TYPE "FIN": FINAL REPORT.

It is sent when a ship arrives at the port of destination. If it is not possible to establish communications enabling the forwarding of the report, the computer ends the plotting of the course automatically at the foreseen time of arrival at destination. It should contain lines "A", "B", "c" only.

FORMS FOR THE COMPILATION OF ARES VOYAGE REPORTS

As an aid to the compilation of ARES reports, herewith enclosed are the forms relative to each type of report (see enclosures from no. 1 to no. 4).



ARES
(AUTOMAZIONE RICERCA E SOCCORSO)

**SCHEMA DI REGISTRAZIONE
(REGISTRATION FORM)**

1 DATI DELL'UTENTE (Proprietario o Armatore):

Nome:.....
Indirizzo:..... Telefono:.....
Fax:..... Telex:..... E-Mail:.....

2 - CONTATTI DI EMERGENZA

Nome:.....	Nome:.....
Telefono: (ufficio).....	Telefono: (ufficio).....
Telefono: (casa).....	Telefono: (casa).....
Cellulare:	Cellulare:
Fax:.....	Fax:.....

3 - DETTAGLI DELLA NAVE

-Nome Nave:.....

-Numero e Compartimento di Iscrizione:.....

-Nominativo Internazionale (Call Sign):.....

-MMSI Numero (9 cifre):.....

-IMO Numero:.....

-Lunghezza:....., Tsl:.....

-Colore Nave:.....

-Porto di stazionamento:.....

-Max. Numero di Persone a Bordo:.....

- Foto disponibile : SI NO

-Propulsione: (prego indicare √)

Vela: 1 albero , 2 albero ,
Motore: Entrobordo , Fuoribordo , Entrofuoribordo

-Numero Motori specificare:.....

-Tipo: (prego indicare √)

Natante , Imbarcazione , Veliero , Motonave
Motopeschereccio , Aliscafo , Rimorchiatore
Cisterna , Piattaforma , Governativo , Guardia Costa
Portarinfuse , Unità Veloci , Nave scuola

-Uso: (prego indicare √)

Salvataggio , Passeggeri , Misto , Soccorso
Crociera , Pesca , Traghetto , Ricerche , Posacavi
Container , Rimorchio , Diporto , Chimichiera
Petroliera , Gassiera , Perforazione

-Comunicazioni/Navigazione: (prego indicare √)

VHF , MF , HF , DSC , Glonass/GPS
Inmarsat - A , - B , - C , - M
Numero Inmarsat :.....

**COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE
CAPITANERIE DI PORTO
VIALE DELL'ARTE 16
00144 ROMA**

**TELEFONO : + 39 06 59084443 - 59084492
FAX : + 39 06 59084319**

E-MAIL : cogecap3@flashnet.it

Data:..... Firma:.....

AUTORIZZO IL COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO AL TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI PER FINI ISTITUZIONALI AI SENSI DELLA LEGGE DEL 31/12/1996 N ° 675.

Data:..... Firma:.....