

**РЕЗОЛЮЦИЯ А.851(20),
ПРИНЯТА 27 НОЯБРЯ 1997 Г.**

**ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ СИСТЕМ СУДОВЫХ СООБЩЕНИЙ И ТРЕБОВАНИЙ К
СУДОВЫМ СООБЩЕНИЯМ, ВКЛЮЧАЯ РУКОВОДСТВО ПО СООБЩЕНИЯМ ОБ
ИНЦИДЕНТАХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ, ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ И/ИЛИ
ПОЛЛЮТАНТАМИ**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15(j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море и предупреждения загрязнения моря с судов,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на резолюцию 3 Международной конференции по поиску и спасанию на море 1979 года о необходимости принятия согласованных на международном уровне формата и процедур для систем судовых сообщений,

УЧИТЫВАЯ, что в действующих национальных системах судовых сообщений могут применяться различные форматы и процедуры сообщений с судов,

ПРИЗНАВАЯ, что наличие таких различных форматов и процедур сообщений с судов может вызвать затруднения для капитанов судов, следующих из района с одной системой судовых сообщений в район, охваченный другой системой судовых сообщений,

УБЕЖДЕННАЯ В ТОМ, что таких затруднений можно в значительной степени избежать, если системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям будут отвечать, насколько это практически возможно, ряду общих принципов и если сообщения с судов будут производиться в соответствии со стандартными форматом и процедурой,

ПРИЗНАВАЯ, что государства-стороны Международной конвенции по вмешательству в открытом море в случаях аварийных разливов нефти (1969) и Протокола по вмешательству в открытом море в случаях загрязнения моря веществами, иными чем нефть (1973), могут предпринять в открытом море такие меры от загрязнения или угрозы загрязнения моря нефтью и веществами, иными чем нефть, возникшими в результате аварии на море или действий, связанных с такой аварией, какие могут быть необходимыми для предупреждения, ограничения или ликвидации серьезной и непосредственной опасности для их побережья или связанных с этим интересов, которые, как можно обоснованно предположить, приведут к большим вредным последствиям,

ПРИЗНАВАЯ ТАКЖЕ необходимость прибрежных государств быть информированными капитаном судна, оказывающим помощь или спасание, о подробностях аварии и о предпринимаемых действиях,

ПРИЗНАВАЯ ДАЛЕЕ, что аварийный случай, вылившийся в повреждение, отказ или поломку судна, его механизмов или оборудования, может привести к значительной угрозе загрязнения побережья или связанных с ним интересов,

РАССМОТРЕВ рекомендацию, сделанную Комитетом по безопасности на море на его шестьдесят седьмой сессии и Комитетом по защите морской среды на его тридцать девятой сессии,

1. ПРИНИМАЕТ общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая Руководство по сообщениям об инцидентах с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами, изложенные в Приложении к настоящей резолюции;
2. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ правительства-члены обеспечить, чтобы системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям в максимальной возможной степени отвечали общим принципам, указанным в Приложении к настоящей резолюции;
3. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ ТАКЖЕ правительства-члены довести формат и порядок сообщений с судов до судовладельцев и мореплавателей, а также заинтересованных назначенных

организаций;

4. РЕКОМЕНДУЕТ правительствам и государствам — Сторонам Конвенции МАРПОЛ 73/78 задействовать Руководство в соответствии с пунктом 2 статьи V Протокола I к Конвенции;

5. ОТМЕНЯЕТ резолюцию А.648(16).

ПРИЛОЖЕНИЕ

ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ СИСТЕМ СУДОВЫХ СООБЩЕНИЙ И ТРЕБОВАНИЯ К СУДОВЫМ СООБЩЕНИЯМ, ВКЛЮЧАЯ РУКОВОДСТВО ПО СООБЩЕНИЯМ ОБ ИНЦИДЕНТАХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ, ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ И/ИЛИ ПОЛЛЮТАНТАМИ

1 ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

1.1 Системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям используются для обеспечения сбора информации или обмена ею посредством радиосообщений. Эта информация позволяет получить данные, используемые в различных целях, включая поиск и спасание, службы управления движением судов, прогнозы погоды и предотвращение загрязнения моря. Системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям должны, насколько это практически возможно, отвечать следующим принципам:

.1 сообщения должны содержать лишь информацию, необходимую для достижения целей системы;

.2 сообщения должны быть простыми, с использованием при этом стандартного международного формата и процедур сообщений с судов; в случаях, когда могут возникнуть языковые трудности, используемые языки должны включать английский с использованием, когда это возможно, Стандартные фразы ИМО для общения на море или, альтернативно, Международный свод сигналов. Стандартные формат и процедуры сообщений с судов, которые надлежит использовать, приведены в дополнении к настоящему Приложению;

.3 число сообщений должно быть минимальным;

.4 за передачу сообщений не должно взиматься никакой платы;

5 сообщения, касающиеся безопасности или загрязнения, должны передаваться без задержки, однако время и место передачи несрочных сообщений должны назначаться с достаточной гибкостью, с тем чтобы это не мешало выполнению основных функций, связанных с судовождением;

6 информация, полученная с помощью систем, должна передаваться в другие системы в случаях, когда это необходимо для целей, связанных с бедствием, обеспечением безопасности и загрязнением;

7 основная информация (характеристика судна, судовые системы, оборудование и т.д.) должна передаваться один раз, храниться в системе и обновляться судном при появлении изменений в переданной им основной информации;

8 назначение системы должно быть четко определено;

9 правительства, учреждающие систему судовых сообщений, должны подробно информировать мореплавателей о требованиях, которые необходимо соблюдать, и процедурах, которые необходимо выполнить. Должны быть четко указаны подробности, касающиеся типов судов и районов, на которые распространяется система, времени и географических точек представления сообщений, береговых учреждений, ответственных за эксплуатацию системы, а также предоставляемых услуг. Мореплаватели должны иметь схемы, на которых указаны границы системы и другая необходимая информация;

10 при учреждении системы судовых сообщений и ее эксплуатации необходимо учитывать:

.1 ответственность и требования на международном и национальном уровнях;

.2 издержки для операторов судов и ответственных властей;

.3 навигационные опасности;

.4 существующие и предлагаемые средства обеспечения безопасности; и

.5 необходимость своевременной и непрерывной консультации с заинтересованными сторонами, включая достаточный период времени для испытания, ознакомления и оценки системы с целью обеспечения ее удовлетворительной эксплуатации и внесения в нее необходимых изменений;

.11 правительства должны обеспечить, чтобы береговые учреждения, ответственные за эксплуатацию системы, были укомплектованы персоналом, прошедшим надлежащую подготовку;

.12 правительства должны принимать во внимание взаимосвязь между системами судовых сообщений и другими системами;

.13 предпочтительно, чтобы в системах судовых сообщений использовалась единая рабочая радиочастота; если требуются дополнительные частоты, то число таких частот должно быть минимально необходимым для эффективной эксплуатации системы;

.14 информация, направленная с помощью системы на суда, должна быть ограничена той, которая необходима для обеспечения надлежащей эксплуатации системы и безопасности;

.15 системы судовых сообщений и требования должны предусматривать передачу с судов специальных сообщений, касающихся неисправностей или недостатков в отношении их корпуса, механизмов, оборудования или укомплектования экипажем либо касающихся других ограничений, которые могут отрицательно влиять на безопасность мореплавания, а также специальных сообщений, касающихся инцидентов, связанных с фактическим или вероятным загрязнением моря;

.16 правительства должны издавать инструкции для своих береговых учреждений, ответственных за эксплуатацию систем судовых сообщений, включающих фактическое или возможное загрязнение, инспектору или назначенной организации и обеспечивать, чтобы такой инспектор или организация направляли эти сообщения без задержки государству флага судна, вовлеченного в инцидент, или любому другому государству, которому может быть нанесен ущерб;

.17 государства, которым нанесен ущерб или возможно будет нанесен ущерб в результате инцидентов, связанных с загрязнением, и которым может потребоваться информация, относящаяся к инциденту, должны принимать во внимание обстоятельства, в которых находится капитан, и стараться ограничить свои требования для получения дополнительной информации; и

.18 сообщения об опасности, упомянутые в правиле V/2 Конвенции СОЛАС 1974 года с поправками, не подпадают под дополнение к настоящему приложению. Существующая практика передачи таких сообщений должна оставаться без изменений.

2 Руководство по сообщениям, связанным с опасными грузами

2.1 Цель этого Руководства и содержания Дополнения - обеспечить прибрежные государства и другие заинтересованные стороны своевременной информацией о любом инциденте, повлекшем утерю или возможную утерю за борт опасных грузов в упаковке.

2.2 Сообщения должны направляться ближайшему прибрежному государству. Когда судно находится в пределах или вблизи района, в котором установлена система судовых сообщений, сообщения должны передаваться на назначенную береговую станцию этой системы.

3 Руководство по сообщениям, связанным с вредными веществами и/или поллютантами

3.1 Цель этого Руководства и содержания дополнения — обеспечить прибрежные государства и другие заинтересованные стороны своевременной информацией о любом инциденте, повлекшем

загрязнение или угрозу загрязнения морской окружающей среды, так же как и мерах по оказанию помощи и спасанию, таким образом, чтобы могли быть предприняты соответствующие действия.

3.2 В соответствии со статьей V(1) Протокола I к Конвенции МАРПОЛ 73/78, сообщение должно быть направлено ближайшему прибрежному государству.

3.3 Когда судно уже вовлечено или запрошено об оказании помощи или спасании судна, попавшего в аварию, охватываемую подпунктами 1(a) или (b) статьи II Протокола I Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками, капитан первого судна должен без задержки сообщить подробности предпринимаемых или планируемых действий. Прибрежные государства также должны быть информированы о ходе таких действий.

3.4 Вероятность сброса, происходящего от повреждения судна или его оборудования, является причиной для производства сообщения.

ДОПОЛНЕНИЕ

1 ПРОЦЕДУРЫ

Сообщения должны передаваться следующим образом:

План перехода (SP) -До выхода или как можно ближе ко времени выхода из порта, находящегося в районе, охваченном системой, либо при входе в район, охваченный системой.

Сообщение (по мере необходимости) о местоположении (PR) с целью обеспечения эффективной эксплуатации системы.

Сообщение об отклонении (DR)

Когда местоположение судна значительно отличается от того, которое могло бы быть предвычислено на основании предыдущих сообщений, или при изменении намеченного ранее пути, либо по решению капитана.

Конечное сообщение (FR)

По прибытии в порт назначения, а также при выходе из района, охваченного системой.

Сообщение об опасных грузах (DG) Когда имеет место инцидент, связанный с потерей или возможной потерей опасных грузов в упаковке в море, включая грузы в контейнерах, съемных танках, авто- и железнодорожных средствах и судовых баржах.

Сообщение о вредных веществах (HS)

Когда имеет место инцидент, связанный со сбросом или вероятным сбросом нефти (Приложение I к МАРПОЛ 73/78) или вредных жидких веществ, перевозимых наливом (Приложение II к МАРПОЛ 73/78).

Сообщения о загрязнителях моря (MP) (поллютантах) - В случае потери вредных веществ в упаковке, включая грузы в контейнерах, съемных танках, авто- и железнодорожных средствах и судовых баржах, определенных как поллютанты в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов (Приложение III к МАРПОЛ 73/78).

Любое другое сообщение—Любое другое сообщение должно производиться в соответствии с указаниями, приведенными в пункте 9 Общих принципов

2. СТАНДАРТНЫЕ ФОРМАТ И ПРОЦЕДУРЫ СООБЩЕНИЙ С СУДОВ

2.1 Разделы формата сообщений с судов, являющиеся неприменимыми, следует исключить из текста сообщения.

2.2 Когда могут возникать языковые трудности, используемые языки должны включать английский с использованием, когда это возможно, Стандартных фраз ИМО для общения на море. Для

передачи подробной информации может быть использован, по усмотрению, Международный свод сигналов. При использовании Международного свода сигналов в текст сообщения сразу после буквенного индекса необходимо внести соответствующие указания об этом.

2.3 При описании пути необходимо давать широту и долготу каждой поворотной точки, как в «С» ниже, с указанием типа предполагаемого пути между этими точками, например: «RL» (по локсодромии), «GC» (по дуге большого круга) или «вдоль береговой линии» в случае прибрежного плавания, ожидаемую дату и время прохождения характерных точек в виде группы из шести цифр, как в «В» ниже.

ТЕЛЕГРАФИЯ
ТЕЛЕФОН (вариант)
ФУНКЦИЯ
ТРЕБУЕМАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Наименование системы (например, AMVER/ ALJSREP/ MAREP/ ECAREG/ JASREP)
Наименование системы (например, AMVER/ AUSREP/ MAREP/ ECAREG/ JASREP)

Указать полностью
Опознавание системы

Тип сообщения
Система судовых сообщений или ближайшая соответствующая береговая радиостанция

Тип сообщения:

SP

План перехода

PR

Сообщение о местоположении

DR

Сообщение об отклонении

FR

Конечное сообщение

DO

Сообщение об опасных грузах

HS

Сообщение о вредных грузах

MP

Сообщение о загрязнителях моря

Дать полностью

Любое другое сообщение

A

Судно (альфа)

Судно

Название, позывные или опознавательные данные судовой радиостанции и флаг судна

B

Время (браво)

Дата и время события

Группа из 6 цифр, указывающая день и месяц (первые две цифры), часы и минуты (последние четыре цифры). Если время указывается не в едином универсальном времени, то необходимо указать используемый часовой пояс

C

Местоположение (чарли)

Местоположение

Группа из 4 цифр, указывающая широту в градусах и минутах, а также знаки N (север) или S (юг), и группа из 5 цифр, указывающая долготу в градусах и минутах, а также знаки E (восток) или W (запад); или

D

Местоположение (дельта)

Местоположение

Истинный пеленг (первые 3 цифры) и расстояние (указать расстояние) в морских милях от четко опознаваемой береговой отметки (указать береговую отметку)

E

Курс (эко)

Истинный курс

Группа из 3 цифр

F

Скорость (фокстрот)

Скорость в узлах и десятых долях узла

Группа из 3 цифр

G

Отход (гольф)

Порт отхода

Название последн его порта захода

H

Вход (хотэл)

Дата, время и место входа в район, охваченный системой

Время входа дается, как в «B», а место входа, как в «C» или «D»

I

Назначение и ETA (индиа)

Порт назначения и предполагаемое время прибытия
Название порта, а также группа, указывающая дату и время, как в «В»

J
Лоцман (джулиэт)
Лоцман
Указать, имеется ли на борту лоцман открытого моря или местный лоцман

K
Выход (кило)
Дата, время и место выхода из района, охваченного системой, или прибытие в место назначения
Время выхода дается, как в «В», а место выхода, как в «С» или «D»

L
Путь (лима)
Описание
Предполагаемый путь

M
Радиосвязь (манк)
Радиосвязь
Полностью указать наименования прослушиваемых станций/частот

N
Следующее сообщение (новэмбэр)
Время следующего сообщения
Группа, указывающая дату и время, как в «В»

O
Осадка (оскар)
Максимальная фактическая статическая осадка в метрах
Группа из 4 цифр, указывающая метры и сантиметры

P
Груз (папа)
Груз на борту
Груз и краткое описание любых опасных грузов, а также вредных веществ и газов, которые могут представлять опасность для людей или окружающей среды (см. Подробные требования к судовым сообщениям)

Q
Неисправность, повреждение, недостаток, ограничения (квэбэк)
Неисправности/повреждения/недостатки/другие ограничения
Краткое описание неисправностей, повреждений, недостатков или других ограничений (см. Подробные требования к судовым сообщениям)

R
Загрязнение/потерянные опасные грузы (роумио)
Описание загрязнения или утерянных за борт опасных грузов
Краткое описание типа загрязнения (нефть, химикаты и т.д.) или утерянных за борт опасных грузов, место дается, как в «С» или «D» (см. Подробные требования к судовым сообщениям)

S
Погода (сьерра)
Погодные условия
Краткое описание преобладающих погодных и морских условий

T
Агент (тангоу)
Представитель судна и/или судовладельца
Имя и другие данные представителя судна или владельца или обоих для получения информации (см. Подробные требования к судовым сообщениям)

и

Размер и тип (юниформ)

Размер и тип

судна

Сведения о длине, ширине, вместимости, типе судна и т.д., в зависимости от необходимости

v

Медицинский персонал (викта)

Медицинский персонал

Доктор, фельдшер, сестра, персонал, не имеющий медицинского образования

w

Люди (уиски)

Общее число людей на борту

Указать число

Замечания (эксрэй)

Прочее

Любая другая информация, включая краткое описание инцидента и других судов, вовлеченных в инцидент, либо оказание помощи или спасение (см. Подробные требования к судовым сообщениям)

Y

Ретрансляция (янки)

Запрос на ретрансляцию сообщения в другую систему, к примеру AMVER, AUSREP, JASREP, MAREP, и т.д.

Содержание сообщения

Z

Окончание сообщения (зулу)

Окончание сообщения

Дополнительной информации не требуется

3 ПОДРОБНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СУДОВЫМ СООБЩЕНИЯМ

3.1 Сообщения об опасных грузах (DG)

3.1.1 Главные сообщения DG должны содержать пункты A, B, C (или D), M, Q, R, S, T, U, X стандартного формата сообщений с судов; подробности для R должны быть следующие:

R 1. Точное техническое наименование или наименования грузов.

2. Номер или номера по Списку ООН.

3. Класс или классы опасности ИМО.

4. Наименование изготовителей грузов, если они известны, или грузополучателя или грузоотправителя.

5. Типы упаковки, включая маркировку. Специально указывается, в съемном танке, либо в колесной цистерне, либо на транспортном средстве, в грузовом контейнере, либо другом грузовом месте содержится груз. Включите официальные регистрационные знаки и номера мест.

6. Оценка количества и вероятного состояния грузов.

7. Плавает или затонул утерянный груз.

8. Продолжается ли потеря груза.

9. Причины потери груза.

3.1.2 Если судно находится в таком состоянии, что существует опасность дальнейшей потери грузов в упаковке в море, должны сообщаться пункты Р и Q стандартного формата сообщения с судов; подробности для Р должны быть следующие:

Р 1. Точное техническое наименование или наименования грузов.

2. Номер или номера по Списку ООН.

3. Класс или классы опасности ИМО.

4. Наименование изготовителей грузов, если они известны, или грузоотправителя или грузополучателя.

5. Типы упаковки, включая маркировку. Специально указывается, в съемном танке, либо в колесной цистерне, либо на транспортном средстве, в грузовом контейнере, либо другом грузовом месте содержится груз. Включите официальные регистрационные знаки и номера мест.

6. Оценка количества и вероятного состояния грузов.

3.1.3 Неизвестные сразу характеристики должны быть включены в дополнительное сообщение или сообщения.

3.2 Сообщения о вредных веществах (HS)

3.2.1 В случае фактического сброса главные сообщения HS должны содержать пункты А, В, С (или D), Е, F, L, M, N, Q, R, S, T, U, X стандартного формата сообщений с судов. В случае вероятного сброса (см. 3.4) также должен быть включен пункт Р. Подробности для Р, Q, R, T и X должны быть следующие:

Р 1. Название нефти или точное техническое наименование вредных жидких веществ, находящихся на борту.

2. Номер или номера по Списку ООН.

3. Категория загрязнения (А, В, С или D) для вредных жидких веществ.

4. Наименование изготовителей веществ, если они необходимы и известны, или грузополучателя или грузоотправителя.

5. Количество.

1. Состояние судна.

2. Возможность перекачки груза/балласта/топлива.

1. Название нефти или точное техническое наименование вредных жидких веществ, сброшенных в море.

2. Номер или номера по Списку ООН.

3. Категория загрязнения (А, В, С или D) для вредных жидких веществ.

4. Наименование изготовителей веществ, если они необходимы и известны, или грузополучателя или грузоотправителя.

5. Оценка количества веществ.

6. Плавают или затонули утерянные вещества.

7. Продолжается ли потеря веществ.
8. Причины потери веществ.
9. Оценка перемещения сброшенных или утерянных веществ, если известно, дать характеристику течения.
10. По возможности оценка поверхности района разлива.

1. Имя, адрес, номера телекса и телефона судовладельца и представителя (фрахтователь, владелец или оператор судна или их агент).

1. Действия, предпринимаемые в отношении сброса и движения судна.

2. Помощь, которая была затребована или была предоставлена другими судами.

3. Капитан судна, оказывающего помощь, или спасательного судна должен сообщать о предпринимаемых или планируемых действиях.

3.2.2 После передачи вышеуказанной информации в первоначальном сообщении в дополнительном сообщении, как можно ранее и насколько это практически возможно, следует передать информацию, важную для защиты морской среды в отношении происшествия. Эта информация должна включать пункты P,Q,R,S и X.

3.2.3 Капитан любого судна, занятого в операции по оказанию помощи или спасанию, или к которому обратились с просьбой о проведении такой операции, должен передать сообщение, насколько это практически возможно, содержащее пункты A,B,C(или D),E,F, L,M,N,P,Q,R, S, T, U, X стандартного формата сообщений с судов. Капитан также должен информировать прибрежное государство о ходе такой операции.

3.3 Сообщения о поллютантах (MP)

3.3.1 В случае фактических сбросов главные сообщения MP должны содержать пункты A, B, C (или D),M,Q, R,S,T, U, X стандартного формата сообщений с судов. В случае вероятного сброса (см.

3.4) также должен быть включен пункт P. Подробности для P, Q, R, T и X должны быть следующие:

P 1. Точное техническое наименование или наименования грузов.

2. Номер или номера по Списку ООН.

3. Класс или классы опасности ИМО.

4. Наименование изготовителей грузов, если они известны, или грузополучателя или грузоотправителя.

5. Типы упаковки, включая маркировку. Специально указывается, в съемном танке, либо в колесной цистерне, либо на транспортном средстве, в грузовом контейнере, либо другом грузовом месте содержится груз. Включите официальные регистрационные знаки и номера мест.

6. Оценка количества и вероятного состояния грузов.

Q 1. Состояние судна.

2. Возможность перекачки груза/балласта/топлива.

1. Точное техническое наименование или наименования грузов.

2. Номер или номера по Списку ООН.

3. Класс или классы опасности ИМО.

4. Наименование изготовителей грузов, если они известны, или грузополучателя или

грузоотправителя.

5. Типы упаковки, включая маркировку. Специально указывается, в съемном танке, либо в колесной цистерне, либо на транспортном средстве, в грузовом контейнере, либо другом грузовом месте содержится груз. Включите официальные регистрационные знаки и номера мест.

6. Оценка количества и вероятного состояния грузов.

7. Плавает или затонул утерянный груз.

8. Продолжается ли потеря груза.

9. Причины потери груза.

Г 1. Имя, адрес, номера телекса и телефона судовладельца и представителя (фрахтователь, владделец или оператор судна или их агент).

1. Действия, предпринимаемые в отношении сброса и движения судна.

2. Помощь, которая была затребована или была предоставлена другими судами.

3. Капитан судна, оказывающего помощь, или спасательного судна должен сообщать о предпринимаемых или планируемых действиях.

3.3.2 После передачи вышеуказанной информации в первоначальном сообщении, следует сообщить как можно большую информацию, важную для защиты морской среды в отношении происшествия. Эта информация должна включать пункты P,Q,R,S и X.

3.3.3 Капитан любого судна, занятого в операции по оказанию помощи или спасанию или к которому обратились с просьбой о проведении такой операции, должен передать сообщение, насколько это практически возможно, содержащее пункты A, B, C (или D),M, P,Q,R,S, T,LJ,X стандартного формата сообщений с судов. Капитан также должен информировать прибрежное государство о ходе такой операции.

3.4 Вероятность сброса

3.4.1 Вероятность сброса, возникающая от повреждения судна или его оборудования, является причиной для передачи сообщения. При вынесении заключения, имеется или нет такая вероятность и следует ли передавать сообщения, следует принять к рассмотрению следующие, среди прочих, факторы:

.1 характер повреждения, отказ или поломка судна, механизмов или оборудования; и

.2 состояние моря и ветра, а также плотность судопотока в районе во время происшествия.

3.4.2 Известно, что практически невозможно изложить точные определения всех типов происшествий, приводящих к вероятному сбросу, вызывающему обязательство передавать сообщение. Тем не менее, как руководство общего характера, капитан должен передать сообщение в случаях:

.1 повреждения, отказа или поломки, которые затрагивают безопасность судов; примерами таких происшествий являются столкновение, посадка на мель, пожар, взрыв, нарушение прочности корпуса, поступление воды, смещение груза; и

.2 отказ или поломка механизмов или оборудования, которая приводит к снижению уровня безопасности мореплавания; примерами таких происшествий являются отказ или поломка рулевого устройства, двигательной установки, системы электроснабжения, важных судовых навигационных средств.