

РЕЗОЛЮЦИЯ А.851(20)\*  
принята 27 ноября 1997 года

ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ СИСТЕМ СУДОВЫХ СООБЩЕНИЙ И ТРЕБОВАНИЯ К  
СУДОВЫМ СООБЩЕНИЯМ, ВКЛЮЧАЯ РУКОВОДСТВО ПО СООБЩЕНИЯМ  
В СЛУЧАЯХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ, ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ И/ИЛИ  
ЗАГРЯЗНИТЕЛЕЙ МОРЯ

---

\* С учетом поправок, принятых резолюцией МЕРС.138(53) (прим. составителя).

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на [статью 15\(j\) Конвенции о Международной морской организации](#), касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море и предотвращения загрязнения моря с судов, и борьбы с ним,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на резолюцию 3 [Международной конференции по поиску и спасанию на море 1979 года](#) о необходимости принятия согласованных на международном уровне формы и порядка для систем судовых сообщений,

УЧИТЫВАЯ, что в действующих национальных системах судовых сообщений могут применяться различные формы и порядок сообщений с судов,

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

ПОЛАГАЯ, 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 формами и порядком,

ССЫЛАЯСЬ на Руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс опасных грузов в упаковке, разработанное Комитетом по безопасности на море (MSC/Circ.360/Rev.1),

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на [статью 8](#) и [Протокол 1](#) к [Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года](#), измененной [Протоколом 1978 года к ней](#) (МАРПОЛ 73/78) с поправками, а также на Руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс вредных веществ (резолюция МЕРС.30(25)),

ПРИЗНАВАЯ, что государства-стороны [Международной конвенции по вмешательству в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью \(1969\)](#) и [Протокола о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения моря веществами, иными чем нефть \(1973\)](#), могут предпринять в открытом море такие меры, которые могут оказаться необходимыми для предупреждения, уменьшения или ликвидации серьезной и реальной опасности для их побережья или связанных с ним интересов загрязнения или угроза загрязнения нефтью и веществами, иными чем нефть, вследствие морской аварии или действий, связанных с такой аварией, 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, повлекший 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 пятьдесят седьмой сессии и Комитетом по защите морской среды на его двадцать шестой сессии,

1. ПРИНИМАЕТ Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая Руководство по сообщениям с опасными грузами, вредными веществами и/или загрязнителями моря, изложенные в Приложении к настоящей резолюции;

2. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ Правительства-члены обеспечить, чтобы системы судовых сообщений и требования к судовым сообщениям в максимально возможной степени отвечали общим принципам, указанным в Приложении к настоящей резолюции;

3. НАСТОЯТЕЛЬНО ПРИЗЫВАЕТ Правительства-члены довести формат и порядок сообщений с судов до судовладельцев и мореплавателей, а также заинтересованных назначенных организаций;

4. РЕКОМЕНДУЕТ Правительствам-членам и государствам-сторонам [Конвенции МАРПОЛ 73/78](#) задействовать Руководство в соответствии с пунктом 2 [статьи V Протокола I к Конвенции](#);

5. ОТМЕНЯЕТ резолюцию А.598(15), резолюцию МЕРС.30(25) и MSC/Circ.360/Rev.1.

## **Приложение. Общие принципы систем судовых сообщений и требования к судовым сообщениям, включая руководство по передаче сообщений об инцидентах, повлекших сброс опасных грузов, вредных веществ и/или загрязнителей моря**

Приложение

### **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 стандартной международной формы и порядка сообщений с судов; в случаях, когда могут возникнуть языковые трудности, используемые языки должны включать английский с использованием, когда это возможно, Стандартного морского навигационного словаря-разговорника или, по усмотрению, Международного свода сигналов. Стандартные формы и порядок 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:

.10.1 ответственность и требования на международном и национальном уровнях;

- .10.2 издержки для операторов судов и ответственных властей;
- .10.3 навигационные опасности;
- .10.4 существующие и предлагаемые средства обеспечения безопасности;

и

.10.5 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, в случаях с опасными**

## грузами

2.1 Цель этого Руководства и руководства, содержащегося в дополнении, - 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, в случаях с вредными веществами и/или загрязнителями моря

3.1 Цель этого Руководства и руководства, содержащегося в дополнении, - обеспечить прибрежные государства и другие заинтересованные стороны своевременной информацией о любом инциденте, повлекшем загрязнение или угрозу загрязнения морской 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(I) [Протокола I к Конвенции МАРПОЛ 73/78](#), сообщение должно быть направлено ближайшему прибрежному государству.

3.3 В случае, когда судно занято в операции по оказанию помощи или спасанию судна, вовлеченного в инцидент, упомянутый в [пунктах 1\(a\) или 1\(b\) статьи II Протокола I Конвенции МАРПОЛ 73/78](#) с поправками, или к нему обратились с просьбой об участии в такой операции, капитан первого судна должен без задержки сообщить подробности предпринимаемых или планируемых действий. Прибрежные государства также должны быть информированы о ходе таких действий.

3.4 Возможность сброса в результате повреждений, нанесенных судну или его оборудованию, является основанием для передачи сообщения.

## Дополнение

### 1 Порядок сообщений с судов

Сообщения должны передаваться следующим образом:

План перехода (SP)	До выхода или как можно ближе ко времени выхода из порта, находящегося в районе действия системы, либо при входе в район действия системы.
Сообщение местоположении (PR)	о По мере необходимости, с целью обеспечения эффективной эксплуатации системы.
Сообщение об отклонении от плана перехода (DR)	Когда местоположение судна значительно отличается от того, которое могло бы быть предвычислено на основании предыдущих сообщений, или при изменении пути, о котором было ранее сообщено либо по решению капитана.
Конечное сообщение (FR)	По прибытии в порт назначения, а также при выходе из района действия системы.
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 транспортных средствах и судовых баржах.
Сообщение о вредных веществах (HS)	Когда имеет место инцидент, связанный со сбросом или вероятным сбросом нефти ( <a href="#">Приложение I к МАРПОЛ 73/78</a> ) или вредных жидких веществ, перевозимых наливом ( <a href="#">Приложение II к МАРПОЛ 73/78</a> ).

Сообщения загрязнителях моря (MP)	о В случае потери вредных веществ в упаковке, включая грузы в контейнерах, съемных танках, авто и железнодорожных транспортных средствах и судовых баржах, определенных в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов как загрязнители моря ( <a href="#">Приложение III к МАРПОЛ 73/78</a> ).
Любое другое сообщение	Любое другое сообщение должно производиться в соответствии с порядком, приведенным в пункте 9 Общих принципов.

## 2 Стандартные форма и порядок сообщений с судов

2.1 Разделы формы сообщений с судов, которые не используются, следует исключить из текста сообщения.

2.2 Когда могут возникать языковые трудности, используемые языки должны включать английский с использованием, когда это возможно, Стандартного морского навигационного словаря-разговорника. 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 "coastal" (вдоль береговой линии) либо в случае прибрежного плавания, ожидаемую дату и время прохождения характерных точек в виде группы из шести цифр, как в строке "В" ниже.

ТЕЛЕГРАФИЯ	ТЕЛЕФОН (вариант)	ФУНКЦИЯ	ТРЕБУЕМАЯ ИНФОРМАЦИЯ
Наименование системы (например, AMVER/ AUSREP/ MAREP/ ECAREG/ JASREP)	Наименование системы (например, AMVER/ AUSREP/ MAREP/ ECAREG/ JASREP)	Опознавание системы	Система судовых сообщений или ближайшая соответствующая береговая радиостанция
	Указать полностью	Тип сообщения	Тип сообщения:
SP			План перехода
PR			Сообщение о местоположении
DR			Сообщение об отклонении
FR			Конечное сообщение
DG			Сообщение об опасных грузах
HS			Сообщение о вредных грузах

MP			Сообщение о загрязнителях моря
Дата 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 (голф)	Порт отхода	Название последнего 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 ПВП (индиа)	Порт назначения и предполагаемое время прибытия	Название порта, а также группа, указывающая дату и время, как в "B"
J	Лоцман (джулиэт)	Лоцман	Указать, имеется ли на борту лоцман открытого моря или местный лоцман

К	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 (майк)	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 превалирующих 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 судовым сообщениям) к
U	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 (виктор)	Медицинский персонал	Доктор, фельдшер, сестра, персонал, не имеющий медицинского образования
W	Люди (уиски)	Общее число людей на борту	Указать число

X	Замечания (экерэй)	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	Дальнейшей информации не требуется

### 3 Руководство по подробным требованиям к судовым сообщениям

#### 3.1 Сообщения об опасных грузах (DG)

3.1.1 Основные сообщения должны содержать сведения по пунктам А, В, С (или D), М, Q, R, S, Т, U, X стандартной формы сообщений с судов; в пункте R должно быть указано следующее:

- R
1. Точное техническое наименование или наименования грузов.
  2. Номер или номера по Списку ООН.
  3. Класс или классы опасности ИМО.
  4. Наименование фирм-изготовителей грузов, если они известны, или грузополучателя или грузоотправителя.
  5. Типы упаковки, включая маркировку. Специально указать, является ли это съемным танком, либо автодорожной цистерной, либо транспортным средством, грузовым контейнером, либо другим грузовым транспортным местом, содержащим упаковки. Включите официальные регистрационные знаки и инвентарные номера, присвоенные средству.
  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 стандартной формы сообщений с судов; в пункте Р должно быть указано следующее:

- Р
1. Точное техническое наименование или наименования грузов.
  2. Номер или номера по Списку ООН.
  3. Класс или классы опасности ИМО.
  4. Наименование фирм-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 в другом грузовом транспортном средстве, содержащем упаковки. Включите официальные регистрационные знаки и инвентарные номера, присвоенные средству.
  6. Оценка количества и вероятного состояния грузов.

3.1.3 Неизвестные на момент события 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 сведения по пунктам А, В, С (или D), Е, F, L, M, N, Q, R, S, T, U, X стандартной формы сообщений с судов. В случае вероятного сброса (см. 3.4) также должен быть включен пункт Р. В пунктах Р, Q, R, T и X должно быть указано следующее:

- P
1. Тип нефти или точное техническое наименование вредных жидких веществ, находящихся на борту.
  2. Номер или номера по Списку ООН, если известны.
  3. Категория загрязнения (X, Y или Z) для вредных жидких веществ.
  4. Наименование фирм-изготовителей веществ, если они необходимы и известны, или грузополучателя или грузоотправителя.
  5. Количество.
- Q
1. Состояние судна.
  2. Возможность перекачки груза/балласта/топлива.
- R
1. Тип нефти или точное техническое наименование вредных жидких веществ, сброшенных в море.
  2. Номер или номера по Списку ООН, если известны.
  3. Категория загрязнения (X, Y или Z) для вредных жидких веществ.
  4. Наименование фирм-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 площади поверхности разлива.
- T
1. Фамилия, имя, адрес, номера телекса и телефона судовладельца и представителя (фрахтователь, владелец или оператор судна или их агент).
- X
1. Действия, предпринимаемые в отношении сброса и движения судна.
  2. Помощь или спасение судна, которые были затребованы или предоставлены 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 А, В, С (или D), Е, 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 загрязнителях моря (MP)**

3.3.1 В случае фактических сбросов главные сообщения "MP" должны содержать сведения по пунктам А, В, С (или D), M, Q, R, S, T, U, X стандартной формы сообщений с судов. В случае вероятного сброса (см. 3.4) также должен быть включен пункт P. В пунктах P, Q, R, T и X должно быть указано следующее:

- P
1. Точное техническое наименование или наименования грузов.
  2. Номер или номера по Списку ООН.
  3. Класс или классы опасности ИМО.
  4. Наименование фирм-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 в другом грузовом средстве, содержащем упаковки. Включите официальные регистрационные знаки и инвентарные номера, присвоенные средству.
  6. Оценка количества и вероятного состояния грузов.
- Q
1. Состояние судна, если это имеет отношение к потере груза.
  2. Возможность перекачки груза/балласта/топлива.
- R
1. Точное техническое наименование или наименования грузов.
  2. Номер или номера по Списку ООН.
  3. Класс или классы опасности ИМО.

4. Наименование фирм-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 в другом грузовом средстве, содержащем упаковки. Включите официальные регистрационные знаки и инвентарные номера, присвоенные средству.
  6. Оценка количества и вероятного состояния грузов.
  7. Плавает или затонул утерянный груз.
  8. Продолжается ли потеря груза.
  9. Причины потери груза.
- Т
1. Фамилия, имя, адрес, номера телекса и телефона судовладельца и представителя (фрахтователь, владелец или оператор судна или их агент).
- Х
1. Действия, предпринимаемые в отношении сброса и движения судна.
  2. Помощь или спасение, которые были затребованы или предоставлены 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 более полную информацию, важную для защиты морской среды, связанную с инцидентом. 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, U, X стандартной формы сообщений с судов. Капитан также должен информировать прибрежное государство о ходе такой операции.

### 3.4 Вероятность сброса

3.4.1 Вероятность сброса, возникающая при повреждении 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, отказа или поломки судна, механизмов или оборудования; и

.2 состояние моря и ветра, а также интенсивность движения судов в районе во время происшествия.

3.4.2 Известно, что практически невозможно изложить точные определения всех типов инцидентов, 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 инцидентов 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 инцидентов являются отказ или поломка рулевого устройства, двигательной установки, системы электроснабжения, основного судового навигационного оборудования.

---

\* Текст резолюции на английском языке см. по [ссылке](#). - Примечание изготовителя базы данных.

МАРПОЛ 73/78, Санкт-Петербург, ЗАО ЦНИИМФ, 2012 год