

3 EntschlieÙung A.851(20)

(angenommen am 27. November 1997)

Allgemeine Grundsätze und Anforderungen für Schiffsmeldesysteme, einschließlich Richtlinien für die Meldung von Ereignissen in Verbindung mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und/oder Meeresschadstoffen

1 Allgemeine Grundsätze

1.1 Schiffsmeldesysteme und Meldeanforderungen werden dazu benutzt, um Informationen durch Funkmeldungen weiterzugeben, zu sammeln oder auszutauschen. Die Informationen dienen der Bereitstellung von Daten für vielfältige Zwecke, darunter Such- und Rettungsaktionen, Schiffsverkehrsdienste, Wettervorhersagen und Verhütung von Meeresverschmutzung. Schiffsmeldesysteme und Meldeanforderungen sollten, soweit dies praktisch möglich ist, den folgenden Grundsätzen entsprechen:

- .1 Die Meldungen sollten nur solche Informationen enthalten, die für die Erfüllung der Zielsetzungen des Systems wichtig sind.
- .2 Die Meldungen sollten einfach gefaÙt sein und das international vereinheitlichte Schiffsmeldeformat und die internationalen Meldeverfahren benutzen; bei möglichen sprachlichen Schwierigkeiten sollte Englisch zu den verwendeten Sprachen zählen, wobei, wenn möglich, das Standard Marine Navigational Vocabulary oder alternativ der International Code of Signals benutzt werden sollten. Das Standardmeldeformat und die Meldeverfahren befinden sich im Anhang zu dieser Anlage.
- .3 Die Zahl der Meldungen sollte auf ein MindestmaÙ beschränkt werden.
- .4 Für die Übermittlung der Meldungen sollte keine Gebühr erhoben werden.
- .5 Meldungen, die die Sicherheit oder Fälle von Meeresverschmutzung zum Gegenstand haben, sollten unverzüglich erfolgen; jedoch sollten Zeitpunkt und Ort für die Übermittlung nicht dringlicher Meldungen ausreichend flexibel sein, um Beeinträchtigungen wichtiger navigatorischer Aufgaben zu vermeiden.
- .6 Informationen aus dem System sollten, wenn erforderlich, anderen Systemen bei Seenot, in sicherheitsgefährdenden Situationen und in Fällen von Meeresverschmutzung zur Verfügung gestellt werden.
- .7 Grundlegende Informationen (Schiffsdaten, Einrichtungen und Ausrüstung an Bord usw.) sollten einmal gemeldet, im System gespeichert und vom Schiff aktualisiert werden, wenn sich Änderungen in den gemeldeten Grundinformationen ergeben.
- .8 Der Zweck des Systems sollte eindeutig festgelegt sein.
- .9 Regierungen, die ein Schiffsmeldesystem einrichten, sollten die Seeleute über die Anforderungen und die vorgeschriebenen Verfahren detailliert unterrichten. Es sind genaue Angaben zu folgenden Punkten zu machen: Schiffstyp und Anwendungsgebiete, Zeitpunkte und geographische Positionen zur Übermittlung von Meldungen, für den Betrieb des Systems zuständige Einrichtungen an Land und bereitgestellte Dienste. Den Seeleuten sollten Karten zur Verfügung gestellt werden, auf denen die Grenzen des Systems eingezeichnet sind und die sonstige wichtige Informationen enthalten.
- .10 Bei der Einrichtung und beim Betrieb eines Schiffsmeldesystems sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:
 - .10.1 internationale sowie nationale Verantwortlichkeiten und Anforderungen;
 - .10.2 Kosten für die Schiffsbetreiber und die zuständigen Behörden;
 - .10.3 Schiffahrtsgefahren;
 - .10.4 vorhandene und vorgeschlagene Sicherheitshilfen;
 - .10.5 die Notwendigkeit frühzeitiger und fortlaufender Konsultationen mit den Beteiligten, einschließlich eines ausreichenden Zeitraums zur Erprobung, Einführung und Beurteilung, um einen zufriedenstellenden Betrieb zu gewährleisten und notwendige Änderungen am System zu ermöglichen.
- .11 Die Regierungen sollten sicherstellen, daß die Einrichtungen an Land, die für den Betrieb des Systems zuständig sind, mit richtig ausgebildetem Personal besetzt sind.
- .12 Die Regierungen sollten die wechselseitige Beziehung zwischen Schiffsmeldesystemen und anderen Systemen berücksichtigen.
- .13 Schiffsmeldesysteme sollten bevorzugt nur eine Betriebsfrequenz benutzen; in Fällen, in denen zusätzliche Frequenzen notwendig werden, sollte deren Zahl auf das für den wirksamen Betrieb des Systems erforderliche MindestmaÙ beschränkt werden.
- .14 Die Informationen, die über das System an die Schiffe weitergegeben werden, sollten auf das für den angemessenen Betrieb des Systems und für die Sicherheit erforderliche MindestmaÙ beschränkt werden.
- .15 Die Schiffsmeldesysteme und Meldeanforderungen sollten dafür sorgen, daß besondere Meldungen von Schiffen über Fehler oder Mängel an Schiffskörper, Maschinen, Ausrüstung

oder Besatzung oder über andere Beschränkungen, die sich nachteilig auf die Schifffahrt auswirken könnten, sowie besondere Meldungen über tatsächliche oder mögliche Fälle von Meeresverschmutzung weitergegeben werden.

- .16 Die Regierungen sollten Anweisungen an ihre für den Betrieb der Schiffsmeldesysteme zuständigen Einrichtungen an Land herausgeben, um sicherzustellen, daß Meldungen über tatsächliche oder mögliche Fälle von Meeresverschmutzung unverzüglich an die Person oder die Stelle weitergegeben werden, die für die Entgegennahme und Bearbeitung solcher Meldungen zuständig sind, und daß diese Personen oder Behörden Meldungen dieser Art umgehend an den Flaggenstaat des beteiligten Schiffes und an jeden anderen möglicherweise davon betroffenen Staat weiterleiten.
- .17 Staaten, die tatsächlich oder wahrscheinlich von Verschmutzungsfällen betroffen sind und Informationen über den Zwischenfall anfordern können, sollten die jeweilige Situation des Kapitäns berücksichtigen und bestrebt sein, ihre Anfragen nach zusätzlichen Informationen zu begrenzen.
- .18 Der Anhang zu dieser Anlage findet keine Anwendung auf Gefahrmeldungen, auf die in der Verordnung V/2 zum SOLAS 74 in seiner geänderten Fassung Bezug genommen wird. Die gegenwärtige Praxis der Übermittlung solcher Meldungen sollte beibehalten werden.

2 Richtlinien für die Meldung von Ereignissen in Verbindung mit gefährlichen Gütern

- 2.1 Diese Richtlinien sowie die im Anhang aufgeführten Richtlinien zielen darauf ab, es den Küstenstaaten und anderen Beteiligten zu ermöglichen, unverzüglich über alle Ereignisse unterrichtet zu werden, bei denen verpackte gefährliche Güter über Bord freigesetzt werden oder freigesetzt werden könnten.
- 2.2 Die Meldungen sollten an den nächsten Küstenstaat weitergeleitet werden. Befindet sich das Schiff innerhalb oder in der Nähe eines Gebietes, für das ein Schiffsmeldesystem bereits eingerichtet ist, sollten die Meldungen an die zuständige Küstenstation des Systems übermittelt werden.

3 Richtlinien für die Meldung von Ereignissen in Verbindung mit Schadstoffen und/oder Meeresschadstoffen

- 3.1 Diese Richtlinien sowie die im Anhang aufgeführten Richtlinien zielen darauf ab, es den Küstenstaaten und anderen Beteiligten zu ermöglichen, unverzüglich über alle Ereignisse, die zu einer Verschmutzung oder drohenden Verschmutzung der Meeresumwelt führen können, sowie über die ergriffenen Hilfs- und Rettungsmaßnahmen unterrichtet zu werden, so daß geeignete Maßnahmen ergriffen werden können.

- 3.2 Nach Artikel V(1) des Protokolls I zum MARPOL 73/78 ist dem nächsten Küstenstaat Meldung zu erstatten.
- 3.3 In allen Fällen, in denen ein Schiff an Hilfs- oder Rettungsaktionen für ein anderes Schiff teilnimmt oder dazu angefordert wird, welches in ein Ereignis nach Artikel II Absatz 1 Buchstaben a oder b des Protokolls zum MARPOL 73/78 in seiner geänderten Fassung verwickelt ist, sollte der Kapitän des erstgenannten Schiffes unverzüglich in einer Meldung genaue Angaben zu den Einzelheiten der durchgeführten oder geplanten Maßnahmen machen. Die Küstenstaaten sollten ebenfalls über die Entwicklungen auf dem laufenden gehalten werden.
- 3.4 Die Möglichkeit, daß infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung Stoffe eingeleitet werden, ist ein Grund für eine Meldung.

– Anhang –

1 Verfahren

Die Meldungen sind wie folgt zu senden:

Fahrtplan (SP):

vor oder unmittelbar vor dem Auslaufen aus einem Hafen innerhalb eines Systems oder bei der Einfahrt in das von einem System abgedeckte Gebiet,

Positionsmeldung (PR):

wenn notwendig, zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Systems,

Deviationsmeldung (DR):

wenn die Position des Schiffes sich erheblich von der aus früheren Meldungen ablesbaren Position unterscheidet, wenn die gemeldete Route geändert wird oder nach Entscheidung des Kapitäns,

Schlußmeldung (FR):

bei Ankunft am Bestimmungsort und bei Verlassen des von einem System abgedeckten Gebiets,

Meldung über gefährliche Güter (DG):

bei einem Ereignis mit Freiwerden oder möglichem Freiwerden über Bord von verpackten gefährlichen Gütern einschließlich der in Frachtcontainern, ortsbeweglichen Tanks, Straßen- und Schienenfahrzeugen und Trägerschiffsleichtern enthaltenden Güter,

Schadstoffmeldung (HS):

bei einem Ereignis in Verbindung mit dem Einleiten oder möglichen Einleiten von Öl (MARPOL 73/78, Anlage I) oder giftigen Flüssigkeiten in großen Mengen (MARPOL 73/78, Anlage II),

Meldung über Meeresschadstoffe (MP):

im Fall des Freiwerdens oder möglichen Freiwerdens über Bord von Schadstoffen in verpackter Form, einschließlich der in Frachtcontainern, ortsbeweglichen Tanks, Straßen- und Schienenfahrzeugen und Trägerschiffsleichtern enthaltenen Güter, die im IMDG-Code als Meeresschadstoffe ausgewiesen sind (MARPOL 73/78, Anlage III),

andere Meldungen:

in Übereinstimmung mit den Verfahren des Systems nach Absatz 9 der Allgemeinen Grundsätze.

2 Standardmeldeformat und -meldeverfahren

- 2.1 Unzutreffende Teile des Schiffsmeldeschemas sollten aus der Meldung weggelassen werden.
- 2.2 Bei möglichen sprachlichen Schwierigkeiten sollte Englisch verwendet werden, wobei, wo immer dies

möglich ist, das Seefahrt-Standardvokabular benutzt werden sollte. Alternativ kann das Internationale Signalbuch zur Übermittlung detaillierter Informationen verwendet werden. Bei Benutzung des Internationalen Signalbuchs sollte der entsprechende Indikator nach dem alphabetischen Index angegeben werden.

- 2.3 Bei Routeninformationen sollten für jeden Wegepunkt, wie in C angegeben, der jeweilige Breiten- und Längengrad zusammen mit der Art des beabsichtigten Kurses zwischen diesen Punkten angegeben werden, z.B. „RL“ (rhumb line = Loxodrome), „GC“ (great circle = Orthodrome) oder „coastal“, oder im Fall der Küstenschiffahrt Tag und Uhrzeit, zu denen voraussichtlich signifikante Punkte passiert werden, durch eine sechsstellige Zahl wie unter B.

Telegraphie	Telefon (Alternative)	Funktion	Angeforderte Information
Systemname (z.B. AMVER/ AUSREP/MAREP/ ECAREG/JASREP)	Systemname (z.B. AMVER/ AUSREP/MAREP/ ECAREG/JASREP)	Systemidentifikator	Schiffsmeldesystem oder nächste geeignete Küstenfunkstation
SP PR DR FR DG HS MP	Vollständig angegeben	Art der Meldung	Art der Meldung. Fahrplan Positionsmeldung Deviationsmeldung Schlußmeldung Meldung über gefährliche Güter Schadstoffmeldung Meldung über Meeresschadstoffe
Vollständige Angabe A	Schiff (Alfa)	Schiff	Andere Meldungen Schiffsname, Rufzeichen oder Seefunkstellen- Rufnummer, Flagge
B	Zeit (Bravo)	Datum und Uhrzeit des Ereignisses	Eine sechsstellige Zahl, die den Tag (erste zwei Zahlen), die Stunden und Minuten (letzte vier Zahlen) angibt. Wenn nicht UTC, benutzte Zeitzone angeben
C	Position (Charlie)	Position	Eine vierstellige Zahl, die die Breite in Grad und Minuten ergänzt durch N (Nord) oder S (Süd) angibt, sowie eine fünfstellige Zahl, die die Länge in Grad und Minuten, ergänzt durch E (Ost) oder W (West), angibt; oder

Telegraphie	Telefon (Alternative)	Funktion	Angeforderte Information
D	Position (Delta)	Position	Rechtweisende Peilung (erste drei Zahlen) und Entfernung (Entfernung angeben) in Seemeilen ab einer deutlich erkennbaren Landmarke (Landmarke angeben)
E	Kurs (Echo)	Wahrer Kurs	Eine dreistellige Zahl
F	Geschwindigkeit (foxtrot)	Geschwindigkeit in Knoten und Zentelknoten	Eine dreistellige Zahl
Telegraphie	Telefon (Alternative)	Funktion	Angeforderte Information
G	Abgang (Golf)	Abgangshafen	Name des letzten Anlaufhafens
H	Eintritt (Hotel)	Datum, Uhrzeit und Eintrittspunkt in das System	Eintrittszeit ausgedrückt wie in (B) und Eintrittsposition ausgedrückt wie in (C) oder (D)
I	Bestimmungsort und voraussichtliche Ankunft (India)	Bestimmungsort und voraussichtliche Ankunftszeit	Name des Hafens und Datum-Zeit-Gruppe wie in (B)
J	Lotse (Juliett)	Lotse	Angeben, ob sich ein Übersee- lotse oder ein Revierlotse an Bord befindet
K	Austritt (Kilo)	Datum, Zeit und Austrittspunkt aus dem System oder Ankunft am Bestimmungsort des Schiffes	Austrittszeit wie in (B) und Austrittsposition wie in (C) oder (D)
L	Route (Lima)	Routeninformation	Beabsichtigter Kurs
M	Funkverkehr (Mike)	Funkverkehr	Namen der Stationen/gesicherte Frequenzen vollständig angeben
N	Nächste Meldung (November)	Zeitpunkt der nächsten Meldung	Datum-Zeit-Gruppe wie in (B)
O	Tiefgang (Oscar)	Augenblicklicher statischer Maximaltiefgang	Vierstellige Zahl, die Meter und Zentimeter angibt
P	Ladung (Papa)	Ladung an Bord	Ladung und kurz Angaben zu jeder gefährlichen Ladung sowie zu Schadstoffen und gasförmigen Stoffen, die eine Gefahr für Personen und Umwelt darstellen können (vgl. genaue Meldeanforderungen)
Q	Mangel, Schaden, Fehler, Beschränkungen (Quebec)	Mängel/Schäden/ Fehler/ andere Beschränkungen	Kurze Angaben zu Mängeln, Schäden, Fehlern oder anderen Beschränkungen (vgl. genaue Meldeanforderungen)

Telegraphie	Telefon (Alternative)	Funktion	Angeforderte Information
R	Verschmutzung/gefährliche Güter, die über Bord frei geworden sind (Romeo)	Beschreibung der Verschmutzung oder der über Bord freigegebenen gefährlichen Güter	Kurze Angaben zur Art der Verschmutzung (Öl, Chemikalien usw.) oder der über Bord gegangenen gefährlichen Güter; Position wie in(C) oder (D) (vgl. genaue Meldeanforderungen)
S	Wetter (Sierra)	Wetterbedingungen	Kurze Angaben zu den vorherrschenden Wetter- und Seebedingungen
T	Spediteur (Tango)	Bevollmächtigter des Schiffes und/oder Schiffseigner	Namen und nähere Angaben zum Bevollmächtigten oder Eigner des Schiffes oder beiden im Hinblick auf die Bereitstellung von Informationen (vgl. genaue Meldeanforderungen)
Telegraphie	Telefon (Alternative)	Funktion	Angeforderte Information
U	Größe und Typ (Uniform)	Schiffsgröße	Angaben zu Länge, Breite, Tonnage und Schiffstyp usw., nach Bedarf
V	Medic (Victor)	Medizinisches Personal	Arzt, Assistent, Krankenschwester, Personal ohne medizinische Ausbildung
W	Personen (Whiskey)	Gesamtzahl der Personen an Bord	Zahl angeben
X	Bemerkungen (X-Ray)	Verschiedenes	Andere Informationen, einschließlich gegebenenfalls kurzer Angaben zum Ereignis und zu den anderen Schiffen, die entweder am Ereignis, an Hilfeleistungen oder Rettungsaktionen beteiligt sind (vergl. genaue Meldeanforderungen)
Y	Übermittlung (Yankee)	Bitte um Übermittlung der Meldung an ein anderes Meldesystem (z. B. AMVER, AUSREP, JASREP, MAREP, etc.)	Inhalt der Meldung
Z	Ende der Meldung (Zulu)	Ende der Meldung	Keine weiteren Informationen erforderlich

3 Richtlinien für genaue Meldeanforderungen

3.1 Meldungen über gefährliche Güter (DG)

3.1.1 Erste Berichte sollten Angaben zu den Schlüsselbuchstaben A, B, C (oder D), M, Q, R, S, T, U, X des Standardmeldeformats enthalten, die Angaben zu R sollten beinhalten:

- R 1 korrekte technische Bezeichnung oder Bezeichnungen der Güter,
- 2 UN-Nummer oder -Nummern,
- 3 IMO-Gefahrenklasse oder -Gefahrenklassen,
- 4 Namen der Hersteller, wenn bekannt, oder Empfänger oder Verfrachter der Güter,
- 5 Verpackungsarten einschließlich Kennzeichnung, genaue Angaben darüber, ob die verpackten Güter sich in einem ortsbeweglichen Tank oder Tankfahrzeug, oder in einem Fahrzeug oder Frachtcontainer oder einer anderen Beförderungseinheit befinden, ebenfalls Angaben zu den amtlichen Kennzeichen der Ladeeinheiten,
- 6 Schätzung der Menge und des wahrscheinlichen Zustands der Güter
- 7 Angaben darüber, ob die frei gewordenen Güter auf dem Wasser schwimmen oder gesunken sind,
- 8 Angaben darüber, ob noch weitere Güter frei werden,
- 9 Ursachen des Freiwerdens.

3.1.2 Ist der Zustand des Schiffes derart, daß die Gefahr eines weiteren Freiwerdens von verpackten gefährlichen Gütern auf See besteht, sollten die Schlüsselbuchstaben P und Q des Standardmeldeformats gemeldet werden; die Angaben zu P sollten beinhalten:

- P 1 korrekte technische Bezeichnung oder Bezeichnungen der Güter,
- 2 UN-Nummer oder -Nummern,
- 3 IMO-Gefahrenklasse oder -Gefahrenklassen,
- 4 Namen der Hersteller, wenn bekannt, oder Empfänger oder Verfrachter der Güter,
- 5 Verpackungsarten einschließlich Kennzeichnung, genaue Angaben darüber, ob die verpackten Güter sich in einem ortsbeweglichen Tank oder einem Tankfahrzeug, oder in einem Fahrzeug oder Frachtcontainer oder einer anderen Beförderungseinheit befinden, ebenfalls Angaben zu den amtlichen Kennzeichen der Ladeeinheiten,
- 6 Schätzung der Menge und des wahrscheinlichen Zustands der Güter,

3.1.3 Nicht sofort verfügbare Einzelheiten sollten Gegenstand einer zusätzlichen Meldung beziehungsweise zusätzlicher Meldungen sein.

3.2 Schadstoffmeldungen (HS)

3.2.1 Im Fall eines tatsächlichen Einleitens sollten die ersten HS-Meldungen die Schlüsselbuchstaben A, B,

C (oder D), E, F, L, M, N, Q, R, S, T, U, X des Standardmeldeformats enthalten. Im Fall eines möglichen Einleitens sollte auch der Punkt P berücksichtigt werden. Die Angaben zu P, Q, R, T und X sollten beinhalten:

- P 1 Öltyp oder korrekte technische Bezeichnung der giftigen flüssigen Stoffe an Bord,
- 2 UN-Nummer oder -Nummern,
- 3 Verschmutzungskategorie (A, B, C oder D) für giftige flüssige Stoffe,
- 4 gegebenenfalls Namen der Hersteller der Stoffe, wenn bekannt, oder Empfänger oder Verfrachter,
- 5 Menge:
- Q 1 Schiffszustand, sofern relevant,
- 2 Möglichkeit der Verlagerung von Ladung/Balast/Treibstoff;
- R 1 Öltyp oder korrekte technische Bezeichnung des giftigen flüssigen Stoffes, der in die See eingeleitet wurde,
- 2 UN-Nummer oder -Nummern,
- R 3 Verschmutzungskategorie (A, B, C oder C) für giftige flüssige Stoffe,
- 4 gegebenenfalls Namen der Hersteller der Stoffe, wenn bekannt, oder Empfänger oder Verfrachter,
- 5 geschätzte Menge der Stoffe,
- 6 Angaben darüber, ob die frei gewordenen Stoffe auf dem Wasser schwimmen oder gesunken sind,
- 7 Angaben darüber, ob noch weitere Stoffe frei werden,
- 8 Ursache des Freiwerdens,
- 9 geschätzte Bewegung der eingeleiteten oder frei gewordenen Stoffe mit Angabe der Strömungsverhältnisse, sofern bekannt,
- 10 geschätzte Fläche der Verunreinigung, wenn möglich;
- T 1 Name, Adresse, Telex- und Telefonnummer des Schiffseigners und seines Bevollmächtigten (Charterer, Reeder oder Betreiber des Schiffes oder ihr (deren) Beauftragter);
- X 1 Maßnahmen betreffend das Austreten von Stoffen und die Bewegung des Schiffes,
- 2 Hilfe- oder Rettungsleistungen, die angefordert oder von anderen bereitgestellt wurden;
- 3 der Kapitän eines Hilfe leistenden Schiffes oder Rettungsschiffes sollte in einer Meldung genaue Angaben zu den getroffenen oder geplanten Maßnahmen machen.

3.2.2 Nach Übermittlung der oben genannten Informationen in der ersten Meldung sollten möglichst bald in einer zusätzlichen Meldung möglichst viele Informationen, die für den Schutz der Meeresumwelt von wesentlicher Bedeutung sind, nach Maßgabe des Ereignisses weitergegeben werden. Diese Informationen sollten Angaben zu den Schlüsselbuchstaben P, Q, R, S und X enthalten.

3.2.3 Der Kapitän eines Schiffes, das an einer Hilfs- oder Rettungsaktion teilnimmt oder dazu angefordert wurde, sollte, soweit praktisch möglich, Angaben zu den Schlüsselbuchstaben A, B, C (oder D), E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U, X des Standardmeldeformats machen. Der Kapitän sollte ebenfalls den Küstenstaat über die Entwicklung auf dem laufenden halten.

3.3 Meldungen über Meeresschadstoffe (MP)

3.3.1 Im Fall des tatsächlichen Austretens von Stoffen sollten die ersten MP-Meldungen die Schlüsselbuchstaben A, B, C (oder D), M, Q, R, S, T, U, X des Standardmeldeformats enthalten. Im Fall des möglichen Austretens von Stoffen (vgl. 3.4) sollte auch Punkt P eingeschlossen werden. Einzelheiten zu P, Q, R, T und X sollten beinhalten:

- P 1 korrekte technische Bezeichnung oder Bezeichnungen der Güter,
 - 2 UN-Nummer oder -Nummern,
 - 3 IMO-Gefahrenklasse oder -Gefahrenklassen,
 - 4 Namen der Hersteller der Güter, wenn bekannt, oder Empfänger oder Verfrachter,
 - 5 Verpackungsarten einschließlich Kennzeichnung, genaue Angaben darüber, ob die verpackten Güter sich in einem ortsbeweglichen Tank oder einem Tankfahrzeug, oder in einem Fahrzeug oder Frachtcontainer oder einer anderen Beförderungseinheit befinden, ebenfalls Angaben zu den amtlichen Kennzeichen,
 - 6 geschätzte Menge und voraussichtlicher Zustand der Güter,
- Q 1 Zustand des Schiffes, sofern relevant,
 - 2 Möglichkeit der Verlagerung von Ladung, Ballast, Treibstoff;
- R 1 korrekte technische Bezeichnung oder Bezeichnungen der Güter,
 - 2 UN-Nummer oder -Nummern,
 - 3 IMO-Gefahrenklasse oder -Gefahrenklassen,
 - 4 Namen der Hersteller der Güter, wenn bekannt, oder Empfänger oder Verfrachter,
 - 5 Verpackungsarten einschließlich Kennzeichnung, genaue Angaben darüber, ob die verpackten Güter sich in einem ortsbeweglichen Tank oder einem Tankfahrzeug, oder in einem Fahrzeug oder Frachtcontainer oder einer anderen Beförderungseinheit befinden, ebenfalls Angaben zu den amtlichen Kennzeichen,
 - 6 geschätzte Menge und voraussichtlicher Zustand der Güter,
 - 7 Angaben darüber, ob die frei gewordenen Stoffe auf dem Wasser schwimmen oder gesunken sind,
 - 8 Angaben darüber, ob noch weitere Stoffe austreten,
 - 9 Ursachen des Freiwerdens;
- T 1 Name, Adresse, Telex- und Telefonnummer des Schiffseigners und seines Bevollmächtigten

(Charterer, Reeder oder Betreiber des Schiffes oder ihr Beauftragter);

- X 1 Maßnahmen betreffend das Austreten von Stoffen und die Bewegung des Schiffes,
 - 2 Hilfe- und Rettungsleistungen, die angefordert oder von anderen bereitgestellt wurden;
 - 3 der Kapitän eines Schiffes, das Hilfe leistet oder an der Rettung beteiligt ist, sollte in einer Meldung genaue Angaben zu den getroffenen oder geplanten Maßnahmen machen.

3.3.2 Nach Übermittlung der oben genannten Informationen in der ersten Meldung sollten möglichst bald in einer zusätzlichen Meldung möglichst viele Informationen, die für den Schutz der Meeresumwelt von wesentlicher Bedeutung sind, nach Maßgabe des Ereignisses weitergegeben werden. Diese Informationen sollten Angaben zu den Schlüsselbuchstaben P, Q, R, S und X enthalten.

3.3.3 Der Kapitän eines Schiffes, das an einer Hilfs- oder Rettungsaktion teilnimmt oder dazu angefordert wurde, sollte im Rahmen des Möglichen Angaben zu den Schlüsselbuchstaben A, B, C (oder D), M, P, Q, R, S, T, U, X des Standardmeldeformats machen. Der Kapitän sollte ebenfalls die Küstenstaaten über die Entwicklung auf dem laufenden halten.

3.4 Wahrscheinlichkeit des Austretens

3.4.1 Die Wahrscheinlichkeit, daß infolge einer Beschädigung des Schiffes oder seiner Ausrüstung Stoffe austreten, ist ein Grund für eine Meldung. Bei der Beurteilung, ob eine solche Wahrscheinlichkeit besteht und ob eine Meldung erfolgen sollte, müssen unter anderem nachgenannte Faktoren berücksichtigt werden:

- 1. die Art des Schadens, der Störung oder des Versagens des Schiffes, seiner Maschinenanlage oder Ausrüstung und
- 2. See- und Windverhältnisse sowie Verkehrsdichte im Gebiet zum Zeitpunkt des Ereignisses.

3.4.2 Es wird anerkannt, daß es undurchführbar wäre, genaue Definitionen für alle Arten von Ereignissen mit möglichem Austreten von Stoffen zu erarbeiten, die eine Meldepflicht rechtfertigen würden. Nichtsdestoweniger kann als allgemeine Richtlinie gelten, daß der Kapitän in den nachfolgenden Fällen eine Meldung erstatten sollte:

- 1. Beeinträchtigung der Sicherheit der Schiffe durch Beschädigung, Störung oder Betriebsversagen (Beispiele für derartige Ereignisse: Kollision, Auflaufen, Feuer, Explosion, Störung am Schiffskörper, Flutung, Übergehen der Ladung) und
- 2. Störung oder Versagen der Maschinenanlagen oder Ausrüstung, die zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit der Schifffahrt führen (Beispiele für derartige Zwischenfälle: Störung oder Versagen der Rudermaschine, der Antriebseinheit, des Generatorsystems sowie wichtige Navigationshilfen an Bord des Schiffes).