

勧告第 10 号

船舶識別コード

TRADE/WP.4/R.1274

Recommendation 10 TRADE/WP.4/R.1274

CODES FOR THE IDENTIFICATION OF SHIPS

Preamble

At its seventh session in February 1978, the Working Party on Facilitation of International Trade Procedures adopted Recommendation No. 10 entitled "Codes for Ships' Names" (Document TRADE/WP.4/ INF.52). It recommended that the International Telecommunication Union Radio Call Signs (IRCS) for ship stations should be used, on a provisional basis, whenever a coded representation of the names of ships is desirable.

Two proposals, for abolishing and revising this Recommendation, were presented to the forty-first session of WP.4 in March 1995. In order to ascertain the needs and preferences of the shipping industry in respect of standard codes for identifying ships, the International Chamber of Shipping (ICS) conducted a research during 1995, the results of which were presented to the forty-third session of WP.4 in March 1996 (Document TRADE/WP.4/R.1201). This revision of Recommendation No. 10 is based on the findings of this research.

Recommendation

The Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, at its forty-fourth session in September 1996, agreed to recommend to participants in international trade including ship owners, port authorities and other parties involved in maritime transport of goods:

- (i) to use the International Maritime Organization's Ship Identification Number Scheme for the unique identification of ships;
- (ii) to use only the final seven characters of the IMO number in EDI applications.

The session was attended by representatives from: Austria, Belgium, Bulgaria, Canada, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Luxembourg, the Netherlands, Norway, Poland, Romania, Russian Federation, Slovak Republic, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, Ukraine, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America. Representatives from : Australia, Brazil, Gabon, Japan, Korea, participated under Article 11 of the Commission's terms of reference.

The session was attended by representatives of the European Union (EU).

The session was also attended by representatives of the secretariat of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) and the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), as well as by representatives of the following intergovernmental organizations: European Free Trade Association (EFTA) and the World Customs Organization (WCO). The following

船舶識別コード

序 文

1978年2月の第7回会期において貿易手続簡易化作業部会 (WP.4)は、“Codes for Ships’ Names (船名コード)” と題する勧告第10号 (文書 TRADE/WP.4/INF.52) を採択した。同作業部会は、船舶名称のコード表記が望ましい場合には、暫定措置として、船舶無線局のための国際電気通信連合の無線局コールサイン(呼出符号)(IRCS) を使用すべきであると勧告した。

1995年3月、この勧告の改廃に関して、2つの提案がWP.4の第41回会期に提出された。船舶識別用の標準コードに関して、海運業界のニーズと要望を確かめるために、国際海運会議所 (ICS) は1995年に調査を行い、その調査結果が1996年3月のWP.4第43回会期に提出された(文書 TRADE/WP.4/R.1201)。勧告第10号の当改訂は、この調査結果に基づくものである。

勧 告

貿易手続簡易化作業部会は、1996年9月の第44回会期において、船主、港湾当局ならびに海上物品輸送に携わるその他の関係者を含む、国際貿易の関係者に対して、つぎの勧告を行うことを合意した：

- (i) 船舶の単一識別用に、国際海事機関 (IMO) の船舶識別番号体系を使用すること、
- (ii) 電子データ交換 (EDI) 適用業務において、IMO 番号の末尾の7文字 (下7桁) だけを使用すること。

この会期には以下の国の代表が出席した： オーストリア、ベルギー、ブルガリア、カナダ、チェコ共和国、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、ハンガリー、アイスランド、アイルランド、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ルーマニア、ロシア連邦、スロバキア共和国、スペイン、スウェーデン、スイス、トルコ、ウクライナ、英国、米国。オーストラリア、ブラジル、ガボン、日本、韓国は、欧州経済委員会の設立規約第11条のもとに参加した。

この会期には、欧州連合 (EU) の代表が出席した。

また、この会期には、国連貿易開発会議 (UNCTAD) 事務局および国連国際商取引法委員会 (UNCITRAL) の代表、また、以下の政府間機関、すなわち、ヨーロッパ自由貿易連合 (EFTA) および世界税関機構 (WCO) の代表も出席した。以下の非政府機関の代表が出席した： 国際航空運送協会 (IATA)、国際港湾協会 (IAPH)、国際商業会議所 (ICC)、国際海運会議所 (ICS)、国際急送便協議会 (IECC)、

non-governmental organizations were represented: International Air Transport Association (IATA), International Association of Ports and Harbours (IAPH), International Chamber of Commerce (ICC), International Chamber of Shipping (ICS), International Express Carriers Conference (IECC), International Organization for Standardization (ISO), Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication (S.W.I.F.T.), and the United Towns Agency for North-South Cooperation. Also present at the invitation of the secretariat was a representative of the International Federation of Inspection Agencies (IFIA) and of the North American Trade Procedures Organization (NATPRO).

CODES FOR THE IDENTIFICATION OF SHIPS

I. Background

1. The first version of this Recommendation was cast in terms of establishing a code for representing ships' names. Plain language names were felt to be excessively long. Moreover, they are not always unique as, in many cases, several vessels bear the same name and sometimes sail under the same flag.
2. The need for a coded representation of ships' names is no longer so apparent. Indeed, the intrinsic value of a coded representation of a ship's name is not obvious. Just as ships' plain language names are not unique, coded representations of them would also not be unique to specific ships. With transmissions of ships' full names in free text being no longer financially prohibitive, there is no longer seen to be any added value in encoding plain language names.
3. There is clear value, however, in a set of unique codes for identifying ships. The particulars of a ship may be required for a number of documents and EDI messages used in international trade. Several of these particulars remain constant throughout the ship's lifetime. Rather than repeat all of them in every data transmission pertaining to the ship, it would therefore be more satisfactory to transmit a single identifier code for the ship which would then be used to reference the necessary particulars from a database. This revision of Recommendation No. 10 is accordingly cast in terms of establishing a set of unique codes for the identification of ships, rather than for representing their names.
4. Studies undertaken within the shipping industry have shown that ships are presently identified in a number of different ways within the control systems of individual shipping lines. These include lines' own bespoke codes, the ship's full name, an abbreviation of the ship's name, the ship's Radio Call Sign, and the ship's Lloyd's Register number (from which the IMO number is derived).
5. The same studies showed a requirement for an international standard set of unique codes. The IMO Number and the Radio Call Sign are endorsed by an intergovernmental organisation - the International Maritime Organisation and the International Telecommunication Union, respectively.
6. Both the IMO Number and the Radio Call Sign represent such a set of unique codes and both encompass a very extensive proportion of the world's fleet of trading ships. The Radio Call Sign, however, derives from the ship's nationality and therefore changes when a ship is transferred from one national register to another. Only the IMO Number always remains unchanged throughout the life of a

国際標準化機構 (ISO)、国際銀行間通信協会 (SWIFT)、南北協力自治体連合機関 (United Towns Agency for North-South Cooperation)。また、事務局の招請により、国際検査機関連盟 (IFIA)および北米貿易手続機構 (NATPRO) の代表も出席した。

(訳注：国名、機関名等は、1996年9月、第44回部会開催当時のものである。)

船舶識別コード

I. 背景

1. この勧告の初版は、船舶名表記のコードを確立するという観点から形成された。普通の言語での名称は冗長過ぎる感があった。さらに、多くの場合、同じ名称を持つ船舶は幾つかあり、同じ国旗の下で航海する場合もあるため、普通の言語での名称は必ずしも唯一のものではない。

2. 船舶名の短縮表記の必要性は、もはやそれほど明確ではない。実際に、船舶名の短縮表記の本質的な価値は明白ではない。普通の言語での船舶の名称が唯一固有のものでないと同様に、その短縮された表記も特定の船舶に固有のものとはならない。フリーテキスト（自由記述部）での船舶のフルネームの伝達が、もはや経済的に負担となることはなくなっているため、普通の言語(平文)による名称を短縮することに、もはや付加価値は見られない。

3. しかし、船舶を識別するための固有コードには、疑う余地のない価値がある。船舶の明細は、国際貿易において使用される多くの船積書類および EDI メッセージ用に要求されるであろう。これらの明細のいくつかは、その船舶が存続する限り不変である。その船舶に属するそうした明細のすべてを、あらゆるデータ伝送において繰り返すよりはむしろ、当該船舶の唯一の識別子コードを伝送し、それがデータベースからの必要な明細事項の参照に使われるようになるほうが、より望ましいと思われる。従って、勧告第10号の当改訂は、船舶名を表記することではなく、船舶識別のための固有コード体系を確立するという観点から形成されているものである。

4. 海運業界内で行われた調査は、船舶の識別が現在、個々の海運会社の管理システム内で、多くの異なる方法でなされていることを示した。これらの方法には、船社独自に作成したコード、船舶のフルネーム、船舶名の略称、船舶の無線局コールサイン(Radio Call Sign 無線局呼出符号)、および船舶のロイズ船舶登録番号 (IMO 番号はこれに由来する) が含まれる。

5. 同調査で、固有コードの国際標準セットの必要性が明らかになった。IMO 番号と無線局コールサインは、それぞれ、政府間機関の国際海事機関 (IMO) および国際電気通信連合 (ITU) によって保証されている。

6. IMO 番号も無線局コールサインもそうした固有のコードの体系を表わし、両者とも世界の極めて大きい割合の商船隊を含んでいる。しかしながら無線局コールサインは、当該船舶の国籍から派生するものであるため、ある船舶がある国から別の国に移籍すると変わってしまう。IMO 番号だけが、船舶名、国籍あるいは船主の変更とは無関係に、船舶の存続中をとおしてずっと不変である。従って、海

ship irrespective of changes of name, nationality or ownership. There is therefore a preference within the shipping industry for the IMO Number to serve as the official international standard.

II. Scope and Field of Application

7. The scope and field of application of the IMO Ship Identification Number Scheme is to provide a scheme for the unique identification of ships. Its stated purpose is to enhance maritime safety and pollution prevention and to facilitate the prevention of maritime fraud.

8. The IMO Ship Identification Number Scheme was first adopted on a voluntary basis on 19 November 1987, with the intention that a ship's IMO number should be inserted on its Certificate of Registry and other certificates issued under IMO Conventions.

9. The application of the IMO Ship Identification Number Scheme became mandatory with the coming into force on 1 January 1996 of Regulation 3 of Chapter IX of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) which provides for:

- all passenger ships of 100 gross tonnage and upwards and all cargo ships of 300 gross tonnage and upwards to be provided with an IMO number;
- the ship's IMO number to be inserted on the following certificates and certified copies thereof:

- . Passenger Ship Safety Certificate,
- . Cargo Ship Safety Construction Certificate,
- . Cargo Ship Safety Equipment Certificate,
- . Cargo Ship Safety Radio Certificate,
- . Exemption Certificate.

10. For ships constructed before 1 January 1996, this regulation takes effect when a certificate is renewed on or after 1 January 1996.

III. Code Structure and Maintenance

11. The structure of the IMO number comprises two parts: a variable seven-digit numeric number (the Lloyd's Register number) and a constant alpha prefix "IMO" (eg IMO 1234567).

12. It is therefore recommended, on grounds of efficiency, that only the variable seven-digit numeric element of the IMO number be used in EDI transmissions. The constant 3-alpha prefix by definition does not contribute to the identification of the ship.

13. The seven-digit numeric number is maintained by the Lloyd's Register which may assign a number to a ship at any time following the initiation of its construction.

運業界内では、IMO 番号が公式国際標準として望ましいとされている。

II. 適用の範囲と分野

7. IMO 船舶識別番号体系適用の範囲と分野は、船舶の唯一固有の識別のための体系を規定することである。その定められた目的は、海上の安全と汚染防止を強化し、海上における不正行為の防止を容易にすることである。

8. IMO 船舶識別番号体系は、船舶の IMO 番号が IMO 国際条約のもとに発行された登録証明書およびその他の証明書に記載すべきとの意図で、1987年11月19日に、まず任意ベースで採択がなされた。

9. IMO 船舶識別番号スキームの適用は、海上人命安全国際条約（SOLAS：Safety of Life at Sea）の、以下のことを規定する第9章第3項の1996年1月1日の発効に伴い、義務付けられた。

－ 100 総トン以上のすべての客船および 300 総トン以上のすべての貨物船には、IMO 番号を付けること。
－ 当該船舶の IMO 番号を、以下の証明書およびその謄本に記載すること。

- ・ 客船安全証書
- ・ 貨物船安全建造証書
- ・ 貨物船安全設備証書
- ・ 貨物船安全無線証書
- ・ 免除証明書

10. 1996年1月1日以前に建造された船舶については、1996年1月1日以降に証明書が更新される時に、この規定を適用する。

III. コードの構造とメンテナンス

11. IMO 番号の構造は、2つの部分すなわち、可変の数字7桁の番号（ロイズ船級協会番号）と、英字の固定接頭辞 ”IMO” から成る（例、IMO1234567）。

12. 効率化のために、IMO 番号の可変数字7桁だけの EDI 伝送を推奨する。すなわち英字3文字の接頭辞は、省略可能である。

13. 数字7桁の番号は、ロイズ船級協会によって維持管理され、船舶の建造開始後いつでも番号を付与できる。

IV. Sources for Reference

14. The following sources may be used for referencing the IMO number:

- The Register of Ships and the 11 cumulative monthly supplements to it published by Lloyd's Register;
- The weekly list of alterations to the Register of Ships (non-cumulative) produced by Lloyd's Register;
- On-line access to the Lloyd's Register Ship Particulars File;
- Inquiry to the IMO Secretariat.

V. Revision of the Recommendation

15. This Recommendation may be revised in the light of experience to be gained with its use.

IV. 情報入手方法

14. 以下により、IMO 番号が照会可能である。

- － ロイズ船級協会の発行する、船舶登録簿および同登録簿への 11 ヶ月分の累積補遺。
- － ロイズ船級協会が毎週発行する、船舶登録簿への変更部分のリスト（非累積）。
- － ロイズ船級協会の船舶明細ファイルへのオンラインアクセス
- － IMO 事務局への問合せ。

V. 勧告の改訂

15. この勧告は、実際に使用しての経験に照らして改訂することができる。