



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
RESTRICTED

TRADE/WP.4/R.1274
8 January 1997

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО РАЗВИТИЮ ТОРГОВЛИ

Рабочая группа по упрощению процедур
международной торговли

Совещание экспертов по процедурам
и документации (ГЭ.2)
(Пятьдесят пятая сессия, 18-19 марта 1997 года
Пункт 4 б) предварительной повестки дня)

**Пересмотр рекомендации ЕЭК/ФАЛ № 10
"Коды для названий судов"**

Записка секретариата

С целью выяснения потребностей и пожеланий судоходного сектора в отношении стандартных кодов для опознавания судов Международная палата судоходства (МПС) провела исследование в 1995-1996 годах, результаты которого были представлены на рассмотрение сорок четвертой сессии РГ.4 в сентябре 1996 года (документ TRADE/WP.4/R.1253). С учетом предложения, сделанного МПС об использовании системы опознавательных номеров судов, принятой Международной морской организацией, для обеспечения единообразного опознавания судов, РГ.4 просила секретариат подготовить новый пересмотренный вариант рекомендации с новым названием "Опознавательные коды судов" в виде официального документа, который приводится в приложении.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Организация Объединенных Наций
Европейская экономическая комиссия

Опознавательные коды судов

Рекомендация № 10, второй вариант, принятый Рабочей группой
по упрощению процедур международной торговли

Женева, сентябрь 1996 года

Преамбула

На своей седьмой сессии в феврале 1978 года Рабочая группа по упрощению процедур международной торговли приняла рекомендацию № 10, озаглавленную "Коды для названий судов" (документ TRADE/WP.4/INF.52). Она рекомендовала использовать на временной основе принятые Международным союзом электросвязи радиопозывные сигналы судовых радиостанций во всех случаях, когда названия судов желательно обозначать кодами.

На сорок первой сессии РГ.4 в марте 1995 года было представлено два предложения соответственно об отмене и пересмотре этой рекомендации. С целью выяснения потребностей и пожеланий судоводного сектора в отношении стандартных кодов для опознавания судов Международная палата судоходства (МПС) провела исследование в 1995 году, результаты которого были представлены на рассмотрение сорок третьей сессии РГ.4 в марте 1996 года (документ TRADE/WP.4/R.1201). Данный вариант рекомендации № 10 основывается на результатах этого исследования.

Рекомендация

Рабочая группа по упрощению процедур международной торговли на своей сорок четвертой сессии в сентябре 1996 года приняла решение рекомендовать участникам международной торговли, включая судовладельцев, портовые власти и другие стороны, имеющие отношение к морским перевозкам грузов:

- i) использовать систему опознавательных номеров судов, принятую Международной морской организацией, для обеспечения единообразного опознавания судов;
- ii) использовать только последние семь знаков номера ИМО при передаче информации с помощью ЭОД.

На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Дании, Ирландии, Исландии, Испании, Италии, Канады, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации, Румынии, Словацкой Республики, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Украины, Финляндии, Франции, Чешской Республики, Швейцарии, Швеции и Эстонии. В соответствии со статьей 11 круга ведения Комиссии в работе сессии участвовали представители Австралии, Бразилии, Габона, Кореи и Японии.

На сессии присутствовали также представители Европейского союза (ЕС).

На сессии также присутствовали представители секретариата Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), а также представители следующих межправительственных организаций: Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ) и Всемирной таможенной организации (ВТО). На сессии были представлены следующие неправительственные организации: Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международная ассоциация портов и гаваней (МАПГ), Международная торговая палата (МТП), Международная палата судоходства (МПС), Международная конференция служб экспресс-перевозок (МКСЭП), Международная организация по стандартизации (ИСО), Международная межбанковская электронная система платежей (СВИФТ) и Агентство породненных городов за сотрудничество Север-Юг. По приглашению секретариата на сессии также присутствовали представители Международной федерации инспекционных учреждений (МФИУ) и Североамериканской организации по вопросам торговых процедур (НАТПРО).

ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ КОДЫ СУДОВ

I. История вопроса

1. Первый вариант настоящей рекомендации был разработан для установления кодов, представляющих названия судов. Было сочтено, что некодированные названия судов являются слишком длинными. Кроме того, название судна не всегда является единственным, поскольку во многих случаях несколько судов имеют одно и то же название и иногда плавают под одним и тем же флагом.

2. В настоящее время необходимость в кодированном представлении названий судов больше не является столь очевидной. Так, не ясно, в чем заключаются реальные преимущества кодированного представления названия судна. Так же, как некодированные названия судов не являются единственными, их кодированное представление также может повторяться в случае некоторых судов. Поскольку передача полных названий судов открытым текстом больше уже не считается неприемлемой с финансовой точки зрения, их кодирование вряд ли позволяет получить реальную выгоду.

3. Вместе с тем совершенно очевидна целесообразность использования набора неповторяющихся кодов для опознавания судов. Сведения о судне могут требоваться для ряда документов и сообщений ЭОД, используемых в международной торговле. Некоторые из этих сведений остаются неизменными на протяжении всего срока службы судна. Вместо того, чтобы повторять все эти сведения каждый раз при передаче информации, касающейся судна, уместнее передавать лишь опознавательный код судна, который затем может быть использован для получения необходимых сведений из базы данных. Поэтому настоящий пересмотренный вариант рекомендации № 10 был разработан с целью установления неповторяющихся кодов для опознавания судов, а не для представления их названий в виде кодов.

4. Как показало обследование, проведенное в рамках судоходного сектора, в настоящее время в системах управления отдельных судоходных линий используются различные способы опознавания судов. В частности, используются коды, устанавливаемые самими линиями, полные названия судов или их сокращения, радиопозывные судна и номер судна в Регистре Ллойда (на основе которого устанавливается номер ИМО).

5. В ходе этих исследований была выявлена также необходимость в принятии международного стандартного набора неповторяющихся кодов. Номер ИМО и радиопозывные одобряются двумя международными организациями, а именно Международной морской организацией и Международным союзом электросвязи.

6. Как номер ИМО, так и радиопозывные представляют собой такой набор неповторяющихся кодов и охватывают весьма значительную часть мирового флота торговых судов. Вместе с тем радиопозывные устанавливаются с учетом национальности судна, и поэтому они изменяются в случае перенесения судна из одного национального регистра в

другой. Лишь номер ИМО остается прежним на протяжении всего срока службы судна, независимо от изменения названия, национальности или собственника. Поэтому судоходный сектор отдает предпочтение использованию номера ИМО в качестве официального международного стандарта.

II. Назначение и сфера применения

7. Назначение и сфера применения системы опознавательных номеров судов ИМО заключаются в создании схемы для единообразного опознавания судов. Ее задача заключается в повышении безопасности на море, содействии предотвращению загрязнения и облегчению предупреждения мошенничества на море.

8. Система опознавательных номеров судов ИМО была впервые принята на добровольной основе 19 ноября 1987 года, с тем чтобы присваиваемый судну номер ИМО указывался на его регистрационном свидетельстве и других свидетельствах, выдаваемых на основании конвенций ИМО.

9. Применение системы опознавательных номеров судов ИМО стало обязательным с вступлением в силу с 1 января 1996 года правила 3 главы IX Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), в котором предусматривается, что:

- всем пассажирским судам валовой вместимостью 100 т и более и всем грузовым судам валовой вместимостью 300 т и более должен присваиваться номер ИМО;
- присвоенный судну номер ИМО должен указываться на следующих свидетельствах и их заверенных копиях:
 - свидетельство о безопасности пассажирского судна,
 - свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции,
 - свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению,
 - свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию,
 - свидетельство об изъятии.

10. В отношении судов, построенных до 1 января 1996 года, это правило вступает в силу при возобновлении свидетельства начиная с 1 января 1996 года.

III. Структура и введение кода

11. Номер ИМО состоит из двух частей: изменяющегося семизначного цифрового номера (номер в Регистре Ллойда) и неизменяемого буквенного префикса "ИМО" (например, ИМО 1234567).

12. Поэтому, исходя из соображений эффективности при обмене информацией с помощью средств ЭОД, рекомендуется использовать лишь изменяющийся семизначный цифровой элемент номера ИМО. Неизменяемый трехбуквенный префикс по определению не содействует опознаванию судна.

13. Семизначный цифровой номер ведется Регистром Ллойда, который может присваивать номер судну в любое время после начала его постройки.

IV. Справочные источники

14. Информацию о номере ИМО можно получить из следующих источников:

- Регистр судов и 11 ежемесячных дополнений к нему, публикуемых Регистром Ллойда и содержащих обновленные данные;
- еженедельный перечень изменений к Регистру судов (без обновления предыдущей информации), выпускаемый Регистром Ллойда;
- интерактивный доступ к файлу сведений о судах, который ведется Регистром Ллойда;
- направление запроса в секретариат ИМО.

V. Пересмотр рекомендации

15. Настоящая рекомендация может пересматриваться с учетом опыта, накопленного в ходе ее использования.
