

勧告第 11 号

危険物の国際輸送における書類の問題

ECE/TRADE/C/CEFACT/2008/8

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

COMMITTEE ON TRADE

Centre for Trade Facilitation and Electronic Business

Fourteenth session Geneva, 15 - 17 June 2008

Item 5 of the provisional agenda

DEVELOPMENTS BY EXPERT GROUPS: DELIVERABLES AND PRIORITIES

REVISED RECOMMENDATION No. 11

DOCUMENTARY ASPECTS OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS

Note by the Secretariat*

Summary

The International Trade Procedures Working Group is submitting for the approval of the Plenary the current revised UN/CEFACT Recommendation No. 11.

*This document was submitted late due to resource constraint.

I. INTRODUCTION

1. In 1978 the UNECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures approved Recommendation No.11 on “Documentary Aspects of the International Transport of Dangerous Goods”, where it recommended harmonizing information requirements and simplifying documentary procedures affecting the transport of dangerous goods. It listed a number of recommendations on the actions that Governments and international organizations entrusted with the establishment and/or administration of relevant conventions and regulations could take to achieve these goals. The Working Party agreed to review, at regular intervals, national and international measures for the implementation of the approved Recommendation.

2. Recommendation No.11 was revised in 1995 to reflect the major changes to the instruments applicable to the sea, air, road or rail transport of dangerous goods. The revised document offered recommendations for action in two areas: the information requirements (the actual data shown on the Dangerous Goods Form) and the actual means of transferring the data, either by paper document or Electronic Data Interchange (EDI).

3. In 2005, the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT), which succeeded the UNECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures,

欧州経済委員会

貿易委員会

貿易簡易化と電子ビジネスのための国連センター

第14回会期 ジュネーブ、2008年6月15～17日

仮議題項目5

専門家グループの活動状況：成果物と優先課題

改訂勧告第11号

危険物の国際輸送における書類の問題

事務局覚書*

概要

国際貿易手続作業グループは、総会による承認を求めて、最新の改訂国連 CEFACT 勧告第11号を提出する。

*本書は、資源の制約のために提出が遅延した。

I. はじめに

1. 1978年、国連欧州経済委員会（UNECE）の貿易手続簡易化作業部会は、勧告第11号「危険物の国際輸送における書類の問題」を承認した。この勧告は、危険物の輸送に関連する情報要件の整合化、および書類取扱手続の簡素化を勧告したものである。これは、関連する条約と規制の制定ないし運用を委ねられた政府および国際機関が上記目標の達成のために講じ得る対策について、いくつかの勧告を列挙したものである。作業部会は、採択された勧告の導入に向けた国内および国際的な方策を定期的に再検討していくことで合意した。

2. 勧告第11号は、1995年に、危険物の海上、航空、道路、鉄道輸送に適用される法規制や条約の大きな変化を反映するために改訂された。この改訂版は、次の2つの領域に関する勧告を提供した。すなわち、情報要件（危険物書類に記載される実際のデータ）に関する領域と、データを伝送する実際的手段（つまり、紙の書類または電子データ交換（EDI）のいずれかによる）に関する領域である。

3. UNECE 貿易手続簡易化作業部会の作業を引き継いだ貿易簡易化と電子ビジネスのための国連センター（国連 CEFACT）は、第2版以降に国際・地域の両レベルで達成された整合化の著しい成果を反映するた

initiated a further revision of Recommendation No. 11 to reflect significant harmonization at both international and regional levels, which was achieved since the second revision.

II. RECOMMENDATION

4. UN/CEFACT, at its 10th Forum session, in Dublin, Ireland, agreed to recommend to Governments and international organizations entrusted with the establishment and/or administration of conventions and regulations on the transport of dangerous goods that action should be taken to harmonize information requirements in accordance with the following recommendations:

(a) The harmonization of the overall information requirements of dangerous goods documents between the different modes of transport should be pursued as a matter of priority. This should be carried out according to the latest edition of the United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods (hereafter referred to as the “UN Model Regulations”) bearing in mind that additional information may be required by the modal mandatory instruments such as the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code of the International Maritime Organization (IMO) and the Technical Instruments of the International Civil Aviation Organization (ICAO);

(b) The data elements required to identify the goods should be standardized throughout the different modes of transport. The sequence of the dangerous goods description set out in the UN Model Regulations should be followed to assist proper transcription and recognition of details (UN Number, proper shipping name and classification information with primary hazard class and/or division, subsidiary hazard class and/or division, if any, and packing group, if any);

(c) When applicable, the single form of words held in the UN Model Regulations should be adopted as the text for the legal declaration if such a declaration is required by regulations and conventions governing different modes of transport:

“I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations.”

(d) It should be possible to derive the emergency information from the data elements to ensure that no additional information is required. The manual entry of additional related information or codes on documents should not be required;

(e) A dangerous goods form supplied for one mode of transport, irrespective of whether it is an electronic (EDI) message or a paper document, should be valid for subsequent modes of transport in multimodal movement;

(f) Whenever possible, the dangerous goods information, data elements and, where appropriate, declaration should be incorporated in, or combined with, an existing transport or cargo handling document;

(g) Where it is not possible to incorporate the dangerous goods information in an existing document, the form used should be designed in accordance with the aligned recommended layout contained in the UN Model regulations (Multimodal Dangerous Goods Form);

(h) Regulations and Conventions should not preclude the transmission of dangerous goods information by electronic means such as EDI and any legal barriers, which exist, whether they

め、2005年に勧告第11号のさらなる改訂を開始した。

II. 勧告

4. 国連 CEFACT は、ダブリン（アイルランド）における第10回フォーラム会合において、危険物の輸送に関する条約と規制の制定ないし運用を委ねられている政府および国際機関に対して、以下の勧告に従って情報要件を整合化するために対策を講じるべきである、という提言を行うことで合意した。

(a) 危険物書類に課される情報要件全体を異なる輸送モード間で整合化する作業を優先課題として追求すべきである。これは、危険物の輸送に関する国連勧告（以後、「国連モデル規則」と呼ぶ）の最新版に従って実施されるべきであり、その実施にあたっては、国際海事機関（IMO）の国際海上危険物規則（IMDGコード）や国際民間航空機関（ICAO）の技術指針など、輸送モード別の必須規制文書によって追加情報の記載が要求される可能性があることに留意すべきである。

(b) 貨物の内容を識別するために必要となるデータ要素は、さまざまな輸送モードを通じて標準化されるべきである。詳細情報の適正な転記や認識の助けとなるように、国連モデル規則で定められた危険物データ記載順序に従うべきである。すなわち、国連（危険品）番号、正確な輸送品目名、分類情報 — 主危険クラス/区分、副次危険クラス/区分（該当する場合）および容器グループ（該当する場合）の順である。

(c) 必要な場合は、下記のような国連モデル規則に記載された所定の文章を法的な宣言文として採用すべきである（そのような宣言文がさまざまな輸送モードを統制する規制や条約によって要求されている場合）。

「本託送貨物の内容は、該当する国際規制および国内政府規制に則り、正確な輸送品目名によって完全かつ正確に記載され、等級分類され、容器に収納され、荷印/荷札を貼付されていること、および、あらゆる点で輸送に適した状態にあることを、ここに宣言する。」

(d) 緊急事態対応情報は、データ要素から取り出し可能とすべきであり、いかなる追加情報も必要としないように取り計らうべきである。追加的な関連情報やコードを書類上に手書きで記入する必要がないようにすべきである。

(e) ある輸送モードのために提供された危険物書類は、電子的な（EDI）メッセージであるか紙の書類であるかにかかわらず、複合一貫輸送における後続の輸送モードでも有効であるべきである。

(f) 可能な場合は常に、危険物情報、データ要素、および（該当する場合）宣言文は、既存の運送書類または貨物取扱書類に組み込まれ、または、結合されているべきである。

(g) 危険物情報を既存書類の中に組み込むことが不可能な場合は、国連モデル規則に含まれている推奨統一書式である「複合輸送危険物書式」（MDGF: Multimodal Dangerous Goods Form）に従って、使用書式を設計すべきである。

(h) 規制および条約は、EDIのような電子的な手段による危険物情報の伝送を排除すべきではなく、また電子的伝送を妨げる法的障壁が存在する場合は、国内的か国際的かを問わず、そのすべてを除去す

be national or international, should be removed. Where possible this method of transfer of information should be actively encouraged;

(i) Where special additional requirements exist, regulations and conventions should permit incorporation of the necessary data in the dangerous goods transport document itself, as an alternative to a separate document.

III. EXPLANATORY NOTE

GUIDELINES TO RECOMMENDATION No. 11

(a) The harmonization of the overall information requirements of dangerous goods documents between the different modes of transport should be pursued as a matter of priority. This should be carried out according to the United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods (hereafter referred to as the “UN Model Regulations”) in their latest edition bearing in mind that additional information may be required by the modal mandatory instruments such as the IMO IMDG Code and the ICAO Technical Instruments.

5. Simplifying and harmonizing documentary and procedural requirements for the transport of dangerous goods laid down in various national and international regulations would benefit all parties involved in these operations. It would ensure less risk of damage to goods and equipment, fewer delays in the movement of goods, in the preparation and receipt of documents, and reduced costs for paperwork and administration. Progress in this area is therefore essential for achieving simple, transparent and effective processes for global commerce.

6. To help countries rationalize and standardize the documentary aspects of the transport of dangerous goods, the original Recommendation No.11 offered a standardized recommended layout for the design and information content of dangerous goods form and advised using a single form for any mode of transport and between any of the parties engaged in the movement of goods. Since the last revision of Recommendation No.11, the United Nations Economic and Social Council's Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals made major steps towards harmonizing the overall requirements for all the modes of transport by amending the United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods - Model Regulations (the UN Model Regulations). The UN Model Regulations present a basic scheme of provisions to assist in the uniform development of national and international regulations governing the various modes of transport; while offering enough flexibility to accommodate any special requirements that might have to be met. The structure of the major legal instruments governing international carriage of dangerous goods is consistent with that of the UN Model Regulations.

These major legal instruments are the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code of the International Maritime Organization), the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO-TI of the International Civil Aviation Organization), the European agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN), the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) and the Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID Annex C to the Convention concerning International Carriage by Rail, COTIF). The UN Model Regulations address the issue of the documentary aspects of the transport of dangerous goods and offer a harmonized (“model”)

べきである。可能な場合、(電子的な) 情報伝送手法が積極的に奨励されるべきである。

(i) 特別な追加要件が存在する場合、規制および条約は、必要なデータを危険物運送書類自体に組みこむことを、別個の書類を作成することに代わる手段として、許容すべきである。

III. 注釈

勧告第 11 号に対するガイドライン

(a) 危険物書類に課される情報要件全体を異なる輸送モード間で統合化する作業を優先課題として追求すべきである。これは、危険物の輸送に関する国連勧告 (以後、「国連モデル規則」と呼ぶ) の最新版に従って実施されるべきであり、その実施にあたっては、IMO の IMDG コードや ICAO の技術指針など、輸送モード別の必須規制文書によって追加情報の記載が要求される可能性があることに留意すべきである。

5. さまざまな国内および国際規制で規定されている危険物の輸送に関する書類要件と手続要件を簡素化および統合化することは、この業務に携わるすべての関係者に利益をもたらす。それは、貨物や輸送装置の損傷リスクを低減し、貨物輸送の遅延や書類作成/受領の遅延を減少させ、事務処理と管理作業のコストを削減することに貢献するであろう。したがって、この領域における取り組みを前進させることが、簡素で、透明かつ効果的な国際通商プロセスを実現するために必要不可欠である。

6. 各国が危険物輸送の書類に関する諸側面を合理化および標準化するのを支援するために、勧告第 11 号の初版は、危険品書類の様式と記載情報内容を標準化した推奨書式を提案し、あらゆる輸送モードで、また貨物輸送に関与するあらゆる関係者間で、単一の書式を使用することを提言した。勧告第 11 号の最後の改訂以来、国連経済社会理事会の「危険物の輸送ならびに化学品の分類および表示に関する世界統一システム」に関する専門家委員会は、「危険物の輸送に関する国連勧告—モデル規則」(国連モデル規則) を改訂することで、すべての輸送モードに関する要件全体を統合化する方向に大きく前進した。国連モデル規則は、さまざまな輸送モードを統制する国内および国際的な規則の統一的な開発を支援するための規定の基本体系を提供すると同時に、特殊な要件を満たす必要が生じても対応できるような柔軟性も提供する。危険物の国際輸送を統制する主要な法的文書の構成は、国連モデル規則の構成と一致している。

そのような主要な法的文書としては、国際海上危険物規則 (国際海事機関の IMDG コード)、危険物航空安全輸送に関する技術指針 (国際民間航空機関の ICAO-TI)、内陸水路による危険物の国際輸送に関する欧州協定 (ADN)、鉄道による危険物の国際輸送に関する欧州協定 (ADR)、および、鉄道による危険物の国際輸送に関する規則 (RID—鉄道による貨物の国際輸送に関する条約 [COTIF] の付属書 C) がある。国連モデル規則は、危険物輸送に伴うさまざまな書類上の側面の問題を解決し、運送書類、コンテナ/車両収納証明書 (危険物明細書)、および緊急事態対応情報を取り扱うための統合化された (モデル)

approach to transport documentation, container/vehicle packing certificate and emergency response information¹.

(b) The data elements required to identify the goods should be standardized throughout the different modes of transport. The sequence of the dangerous goods description set out in the UN Model Regulations should be followed to assist proper transcription and recognition of details (UN Number, proper shipping name and classification information with primary hazard class and/or division, subsidiary hazard class and/or division, if any, and packing group, if any);

7. This part of Recommendation No.11 advises that data requirements throughout the different modes of transport be aligned to the elements listed in the UN Model Regulations, namely: UN Number, proper shipping name and classification information with primary hazard class and/or division, subsidiary hazard class and/or division, if any, and packing group, if any.

8. This sequence of the dangerous goods description ensures that the transport documents for dangerous goods convey the fundamental information relative to the hazard of the goods being offered for transport.

(c) When applicable, the single form of words held in the UN Model Regulations should be adopted as the text for the legal declaration if such a declaration is required by all regulations and conventions governing different modes of transport.

“I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations.”

9. The transport of dangerous goods may require a certification or declaration that the consignment is acceptable for transport and that the goods are properly packaged, marked and labeled and in proper condition for transport in accordance with the applicable regulations. The wording of the dangerous goods declaration is of legal and practical importance, whether it appears on a separate document or is combined with a transport or cargo handling document. In most cases, declarations required under various Conventions and regulations are similar or identical in meaning but simply use different words. In order to overcome the problems of multimodal transport, the UN Model Regulations offer a standardized wording for such a notification, which should be used when required as the text for the legal declaration by all regulations and conventions governing different modes of transport.

¹ See Chapter 5.4 of the UN Model Regulations. The edition of the United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods, Model Regulations (14th revised edition) at the time of issuing Revision 2 of UN/CEFACT's Recommendation No. 11 has been published by the United Nations with the following identification numbers: Sales No. E.05.VIII.1. ISBN 92-1-139106-7 (complete set of two volumes), ISSN 1014-5753. Also available on the UNECE website (http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev14/14files_e.html). The UN Model Regulations are regularly amended and updated at succeeding sessions of the Committee of Experts every 2 years pursuant to resolutions of the Economic and Social Council.

² One widely used road consignment note is the 'CMR Note'. The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) lists the particulars that the consignment note shall contain and establishes the uniform conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carrier's liability. Similarly many other conventions governing the contract of carriage include other document requirements than those related specifically to the transport of dangerous goods (such as the Convention concerning International Carriage by Rail [COTIF] and International Goods Transport by Rail (SMGS).

手法を提供する¹。

(b) 貨物の内容を識別するために必要となるデータ要素は、さまざまな輸送モードを通じて標準化されるべきである。詳細情報の正確な転記や認識の助けとなるように、国連モデル規則で定められた危険物データ記載順序に従うべきである。すなわち、国連番号、正確な輸送品目名、分類情報—主危険クラス/区分、副次危険クラス/区分（該当する場合）および容器グループ（該当する場合）の順である。

7. 勧告第 11 号のこの部分は、さまざまな輸送モードを通じたデータ要件を、国連モデル規則に列挙されている要素と整合化させるように提言している。すなわち、国連番号、正確な輸送品目名、分類情報—主危険クラス/区分、副次危険クラス/区分（該当する場合）および容器グループ（該当する場合）の順である。

8. この危険物情報の記載順序を守ることにより、危険物に関する運送書類によって、輸送に託される物品の危険性に関する基本情報を確実に伝達することが可能となる。

(c) 必要な場合は、下記のような国連モデル規則に記載された所定の文章を法的な宣言文として採用すべきである（そのような宣言文がさまざまな輸送モードを統制するすべての規制や条約によって要求されている場合）。

「本託送貨物の内容は、該当する国際規制および国内政府規制に則り、正確な輸送品目名によって完全かつ正確に記載され、等級分類され、容器に収納され、荷印/荷札を貼付されていること、および、あらゆる点で輸送に適した状態にあることを、ここに宣言する。」

9. 危険物の輸送には、託送貨物が輸送に適した状態にあること、および該当する規制に従って物品が適切な容器に収納され、荷印とラベルが貼付され、輸送に適した状態にあることを示す証明書または宣言書が要求されることがある。危険物宣言の文言には法的および実務的な重要性があり、それは、別個の書類に記載されていても、運送書類や貨物取扱書類と結び付けられていても同じである。ほとんどの場合、さまざまな条約や規制の下で義務付けられた宣言文は、意味は似ているか同じであり、単に言葉遣いが異なるだけである。複合一貫輸送に伴う問題を克服するために、国連モデル規則は、そのような告知のための標準化された文言を提供しており、必要な場合には、さまざまな輸送モードに適用されるすべての規制と条約によってこの文章が法的宣言のための文言として使用されるべきである。

¹ 国連モデル規則の第 5.4 項を参照。国連 CEFAC の勧告第 11 号第 2 版発行時点における「危険物の輸送に関する国連勧告 - モデル規則」の最新版(改訂第 14 版)は、国連によって識別番号 "Sales No. E.05.VIII.1. ISBN 92-1-139106-7(2 巻セット)、ISSN 1014-5753" で出版された。また、UNECE ウェブサイト(http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev14/14files_e.html)でも入手できる。国連モデル規則は、経済社会理事会の決議に従って、専門家委員会の後続会期で 2 年に 1 回、定期的に改訂および更新されている。

² 広く使用されている道路運送状の 1 つは、国際道路物品運送書類('CMR Note')である。国際道路物品運送条約(CMR)は、運送状に記載しなければならない細目を列挙しており、道路による物品の国際運送に関する契約を規定する統一条件を(特に、そのような運送人のために使用される書類と、運送人の法的責任に関して)制定している。同様に、運送契約を規定する他の多くの条約も、危険物の運送に特に関連する要件以外の他の書類要件を盛り込んでいる(たとえば、鉄道による国際輸送に関する条約 [COTIF] や鉄道による国際貨物輸送に関する協定 [SMGS])。

(d) It should be possible to derive the emergency information from the data elements to ensure that no additional information is required. The manual entry of additional related information or codes on documents should not be required.

10. It is necessary to ensure that appropriate information be immediately available at all times, for use in emergency response to accidents and incidents involving dangerous goods. It should be available separately from the packages containing the dangerous goods, and readily and easily accessible in the event of an accident or incident.

11. The emergency information may be derived from the dangerous goods information already included in the data elements recommended by the UN Model Regulations (e.g. UN number, proper shipping name and classification information). Some separate documents cross-referencing emergency information to UN numbers and proper shipping names are available. Such documents have been prepared by ICAO (“Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods”) and IMO (“Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods” and “Medical First Aid Guide for use in Accidents Involving Dangerous Goods”) and by certain governments for inland transport (e.g. the Emergency Response Guidebook in the United States of America, Canada and Mexico).

(e) A dangerous goods form supplied for one mode of transport, irrespective of whether it is an electronic means such as EDI or a paper document, should be valid for subsequent modes of transport in multimodal movement;

12. In addition to reducing the number of documents required for the transportation of dangerous goods, the use of one form for all modes of transport helps diminish the risk of errors and the burden of reentering the same data.

13. This part of Recommendation No.11 can be implemented by using the Multimodal Dangerous Goods Form (MDGF) as advised in Part VII of this Recommendation. Once the consignor has completed the MDGF and other appropriate documentation it should not be necessary for the technical data to be re-written, amended or transferred to another document by any party. Where there is a change of carrier or mode of transport during the movement of a consignment it will be the responsibility of the carrier undertaking the onward movement of the goods to complete the “Carrier” box giving his name and address details.

14. It is recommended that no more than six original copies of the MDGF should be required for multimodal transport operations. This decision is based on the assumption that no more than four modes of transport were likely to be used for a single shipment and, whilst a mode could be reused at a later stage in the transport chain, it would not be feasible or realistic to recommend more copies. If further copies of the document were required to be retained by the consignee or any other party other than the authority, then photocopies should be made. This should also be the case where the authority does not require an original signature.

15. Also linked to the use and destination of the individual copies of the MDGF is the question of the data that will change with the mode of transport. This includes information in the “carrier” box, “Vessel/flight

(d) 緊急事態対応情報は、データ要素から得られるようにすべきであり、いかなる追加情報も必要としないようにすべきである。追加的な関連情報やコードを書類上に手書きで記入する必要がないようにすべきである。

10. 危険物が関係する事故や不測事態への緊急対応に使用できるように、常時、適切な情報が即時に入手できるようにすることが必要である。情報は、危険物を収納している容器とは別に入手できるべきであり、事故や不測事態の発生時にすぐ容易に参照できるべきである。

11. 緊急事態対応情報は、国連モデル規則によって勧告されたデータ要素にすでに含まれている危険物情報から取り出すこともできる（例：国連番号、正確な輸送品目名、分類情報）。緊急事態対応情報を国連番号および正確な輸送品目名と相互参照させる文書も別途提供されている。そのような文書をすでに用意している機関としては、ICAO（危険物が関わる航空機事故に関する緊急対応指針―“Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods”）、IMO（危険物を輸送する船舶のための緊急対応手続―“Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods”、および危険物による事故の際の応急医療手引―“Medical First Aid Guide for use in Accidents Involving Dangerous Good”）、および内陸輸送関係の政府機関（例：米国、カナダ、メキシコにおける緊急事態対応ガイドブック）がある。

(e) ある輸送モードのために提供された危険物書類は、EDI のような電子的な手段又は紙の書類にかかわらず、複合一貫輸送における後続の輸送モードでも有効であるべきである。

12. 危険物の輸送に要求される書類の数を減らすことのほかに、あらゆる輸送モードに単一の書式を使用することが、誤記のリスクや、同じデータを再入力する負担を低減することに役立つ。

13. 勧告第 11 号のこの部分は、本勧告の第 VII 項で提案されている複合輸送危険物書式（MDGF: Multimodal Dangerous Goods Form）を使用することで導入できる。荷送人が MDGF と他の関連書類への記入を完了した後は、どの関係者も技術データの再記入、修正、および他の書類への転記を行わずに済むようにすべきである。運送人や輸送モードの変更が託送貨物の移動中に生じた場合、運送人の名前と住所の明細を示す「運送人」（“Carrier”）の欄に記入する責任は、その先の物品の輸送を請け負う運送人が担うことになる。

14. 複合一貫輸送業務のために 6 部を超える MDGF の原本を要求することがないように勧告する。この判断の基になっている想定は、第一に、4 つを超える輸送モードが単一の積荷に対して使用される可能性が低いこと、そして第二に、輸送チェーンの後半段階で特定のモードが再利用される可能性があるのに、6 部を超える原本を用意するように勧告することは、実用的でも現実的でもないであろう、ということである。より多くの部数を政府当局以外の荷受人またはその他の関係者が要求した場合は、コピー機による複写を行うべきである。また、当局が署名現物を義務付けていない場合も、コピー機による複写を行うべきである。

15. また、MDGF の個々の控えの用途と送り先には、輸送モードとともに変化するデータの問題が絡んでくる。そのようなデータとしては、「運送人」の欄や、「船舶（航海番号）/航空便名および日付」、「積

no. and date”, “Port/airport of loading” and “Port/airport of discharge” boxes. With subsequent changes in the mode of transport there is likely to be a change of carrier etc. and therefore these boxes may have to cope with a different name and address on each copy of the form. To cater for this possibility it is necessary that this box, when the document is used in a carbonized set, is desensitized so that the information only appears on the top sheet.

(f) Whenever possible, the dangerous goods information, data elements and, where appropriate, declaration should be incorporated in, or combined with, an existing transport or cargo handling document.

16. Combining the dangerous goods information with an existing transport or cargo-handling document helps to reduce the number of documents and thereby minimize both risk and costs of documents and procedures.

17. The UN Model Regulations state that a dangerous goods transport document itself may be in any form, provided it contains all of the required information. The document may be that already required by other regulations in force for carriage². The dangerous goods transport information may be incorporated in, or combined with, an existing transport or cargo-handling document, provided the information on dangerous goods is easy to identify, legible and durable. For example, the dangerous goods transport information may be included in:

- (a) Application for forwarding/shipment of cargo;
- (b) Export Cargo Shipping Instructions or multimodal Transport Cargo Booking Form as used by many multimodal transport companies;
- (c) Cargo handling documents for example, shipping notes for cargo reservation, dock delivery, and tallying;
- (d) Dangerous goods manifest, as required by the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 74), regulation VII/ 5.5, the International Convention for the Prevention of Pollution From Ships (MARPOL 73/78), regulation 4 (3) of Annex III, and the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL 65), standard 2;
- (e) Shipowner’s Stowage Order. This can be an additional copy of the document containing the dangerous goods information, which is returned to the shipper, annotated by the carrier with dock delivery authorization and instructions;
- (f) The Main Transport Document, i.e. Road/Rail/Sea/Air Waybill or Consignment Note, or Multimodal Transport Document in accordance with the Rules of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) and the International Chamber of Commerce (ICC) for Multimodal Transport Documents.

18. The UN Model Regulations recommend, as required by the IMDG code, that when dangerous goods are packed or loaded into any container or vehicle which will be transported by sea, those responsible for this operation provide a “container/vehicle packing certificate” specifying the container/vehicle identification number(s) and certifying that the operation has been carried out in accordance with the requirements set out in the UN Model Regulations. They advise to incorporate the dangerous goods

地港/空港」、「揚地港/空港」の欄の情報がある。後で生じる輸送モードの変更により、運送人などの変更も生じる可能性があり、したがって、このような欄は、書類の各控えごとに異なる名称と住所を取り扱う必要が生じる。この可能性に対処するために、カーボン複写式の書類を使用しているときは、そのような欄の複写機能を抑止して、情報が一番上の紙のみに記載されるようにすることが必要となる。

(f) 可能な場合は常に、危険物情報、データ要素、および宣言文（該当する場合）は、既存の運送書類または貨物取扱書類に組み込まれ、または、結合されているべきである。

16. 危険物情報を既存の運送書類や貨物取扱書類と結び付けることは、書類の数を減らし、それによって書類と手続のリスクとコストを最小限に抑えることに寄与する。

17. 国連モデル規則は、危険物運送書類自体は、必要な情報すべてが含まれていれば任意の書式でよい、と述べている。この書類は、運送事業に適用される他の規制によってすでに義務付けられている書類でもよい²。危険物輸送情報は、既存の運送書類または貨物取扱書類に組み込む（または、結合する）ことができるが、そのためには、危険物に関する情報が容易に識別でき、判読しやすく、耐久性を備えていることが条件となる。たとえば、危険物輸送情報は、以下の書類に組み込むことができる：

(a) 貨物発送/船積申込書

(b) 輸出貨物船積指図書または複合運送貨物ブッキングフォーム（多くの複合一貫輸送会社が使用している書類）

(c) 貨物取扱書類、たとえば、貨物予約、港頭引渡、および検数に関する船積通知

(d) 「海上における人命の安全のための国際条約」（SOLAS 74）の規則 VII 5.5、「船舶からの汚染防止に関する国際条約」（マルポール条約—MARPOL 73/78）、付属書 III の規則 4 (3)、および、「国際海上交通簡易化条約」（FAL 65）、標準規定 2 によって要求される危険物積荷目録。

(e) 船舶所有者（船主）の積付指図書。これは、危険物情報を記載した書類の追加の写しとすることができ、運送人による注釈付きで、港頭引渡許可および指図書とともに船主に返送される。

(f) 主な運送書類、すなわち、道路/鉄道/海上/航空の貨物運送状またはコンサインメントノート、あるいは UNCTAD および ICC の複合運送書類に関する規則に準拠した複合運送書類。

18. 国連モデル規則は、国際海上危険物規則（IMDG コード）による要求どおりに、次のように勧告している。すなわち、海上輸送されるコンテナまたは車両に危険物を収納または積載する場合、その業務の責任を担う者は「コンテナ/車両収納証明書」（危険物明細書）を提供すべきであり、それによって、コンテナ/車両識別番号を指定し、当該の運送業務が国連モデル規則に規定された要件に準拠して実施されることを証明すべきである。国連モデル規則は、危険物運送書類とコンテナ/車両収納証明書を単一の書類に統合化することを提言しており、もしそれが可能でない場合は、2 つの書類を相互に添付するように提言している。

transport document and the container/vehicle packing certificate into a single document; and, if this is not possible, to attach these documents one to the other.

(g) Where it is not possible to incorporate the dangerous goods information in an existing document, the form used should be designed in accordance with the aligned recommended layout contained in the UN Model regulations (Multimodal Dangerous Goods Form).

19. Modal requirements or multimodal movements can make it impossible to incorporate dangerous goods information, data elements and, where appropriate, declaration in existing transport documents, as advised in Part VI. In these cases, dangerous goods documentation can still be simplified and harmonized through the use of Multimodal Dangerous Goods Form (MDGF) given in the UN Model Regulations.

20. The MDGF layout is fully aligned with the United Nations Layout Key for Trade Documents, elaborated in 1973 to offer countries an international basis for the standardization of documents used in international trade and transport and for visual display representations of such documents³. The central body of the form is an area for the description of the goods being transported and allows the layout of the hazardous information to be as flexible as possible and, therefore, accommodates the data requirements in the individual modal regulations. A short notation is shown in the left hand margin of the form, which draws attention to the additional information and the need to comply with the applicable modal regulations. As well as the information shown, further advice on completion of the form could also be included. The MDGF fulfils not only the function of a dangerous goods form, but also that of a packing certificate and receiving organization receipt.

(h) Regulations and conventions should not preclude the transmission of dangerous goods information by electronic means such as EDI and any legal barriers, which exist, whether they be national or international, should be removed. Where possible this method of transfer of information should be actively encouraged.

21. The Model Regulations, the IMDG Code and the ICAO Technical Instructions do not preclude the use of electronic data processing (EDP) and Electronic Data Interchange (EDI) transmission techniques as an aid to paper documentation. The IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, (FAL), as amended, also encourages public authorities and other parties concerned to make use of electronic data interchange techniques to facilitate the clearance processes. In the same spirit, according to the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), Carriage of Dangerous Goods (RID) and the European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN), these techniques are permitted as an aid to, but also instead of, paper documentation, provided that the procedures used for the capture, storage and processing of electronic data meet the legal requirements as regards the evidential value and availability of data during transport in a manner at least equivalent to that of paper documentation.

³ For more information consult, *UN Layout Key for Trade Documents - Guidelines for Applications*, http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetrd137.pdf

(g) 危険物情報を既存書類の中に組み込むことが不可能な場合は、国連モデル規則に含まれている推奨統一書式である「複合輸送危険物書式」(MDGF: Multimodal Dangerous Goods Form)に従って、使用書式を設計すべきである。

19. 各輸送モードに固有の要件が存在する場合や複合一貫輸送の場合には、第 VI 章の提言に従って危険物情報、データ要素、および宣言文(該当する場合)を既存の運送書類に統合化することが不可能となることがある。そのような場合でも、国連モデル規則で提供されている複合輸送危険物書式(MDGF)の使用を通じて、危険物書類を簡素化および整合化することは可能である。

20. MDGF の書式は、貿易書類に関する国連統一書式(レイアウトキー)(UNLK)と完全に整合化されている。UNLK は、1973 年に、国際貿易と国際輸送で使用される書類を標準化し、そのような書類の視覚的な外観を規定するための国際的な基盤を各国に提供するために考案されたものである³。この書式の中央部分は、輸送される物品の説明に充てられた領域であり、危険物情報の記載を可能な限り柔軟に割り付けることが可能であるため、そこに各輸送モードに固有の規制に対応するデータ要件の記載欄を設けることが可能である。短い注釈が書式の左側余白に示されており、追加情報の存在や、該当する輸送モードの規制を遵守する必要性に対して注意を促している。記載された情報のほかに、さらに書式への記入方法に関する指示を盛り込むことも可能である。MDGF は、危険物書類のための書式の機能を満たすだけでなく、収納証明書や荷受組織の受領書の機能も果たすことができる。

(h) 規制および条約は、EDI のような電子的な手段による危険物情報の伝送を排除すべきではなく、また電子的伝送を妨げる法的障壁が存在する場合は、国内的か国際的かを問わず、そのすべてを除去すべきである。可能な場合、電子的な情報伝送手法が積極的に奨励されるべきである。

21. 国連モデル規則、国際海上危険物規則(IMDG コード)、および ICAO 技術指針は、電子データ処理(EDP)と電子データ交換(EDI)伝送技法を紙の書類に対する補助的手段として使用することを排除していない。IMO の国際海上交通簡易化条約(1965 年、FAL)の改訂版も、当局機関やその他の関係機関が電子データ交換技法を利用して船舶の入出港手続を簡易化するように奨励している。これと同じ考え方で、鉄道による危険物の国際輸送に関する欧州協定(ADR)、鉄道による危険物の国際輸送に関する規則(RID)、および内陸水路による危険物の国際輸送に関する欧州協定(ADN)の規定によれば、このような技法が、紙の書類の補助手段として、さらにはそれにとって代わる手段として認められている。ただし、その前提として、電子データの入手、保管、処理に使用される手続が、データの証拠能力と輸送中のデータ利用可能性に関する法的要件を少なくとも紙の書類と等価の形で満たしていることが条件となっている。

³詳細については、「貿易書類のための国連統一書式—適用指針」(*UN Layout Key for Trade Documents - Guidelines for Applications*)を参照。

http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetrd137.pdf

22. Recommendation No.11 encourages countries to adopt the electronic exchange of data, which is frequently more efficient and more reliable.

(i) Where special additional requirements exist regulations and conventions should permit incorporation of the necessary data in the dangerous goods transport document itself, as an alternative to a separate document.

23. Transportation of some dangerous goods, such as radioactive substances or government exemption, may be subject to special additional documentary requirements. Some of these requirements have been laid down in the transport document (e.g. various statements required by RID or ADR). Other requirements, such as weathering certificates, statements of approved classification by the competent authority, approval certificates and exemption certificates, may have to be provided in addition to the transport document. In the Multimodal Dangerous Goods Form, a short notation is shown in the left hand margin of the form to draw the attention of persons completing the form to the fact that special information is required in the circumstances described above. When deemed appropriate, additional information, which would facilitate carriage of dangerous goods, may also be incorporated in the transport documents.

22. 勧告第 11 号は、多くの場合に効率性と信頼性がより優れているデータの電子的な交換の採用を各国に奨励する。

(i) 特別な追加要件が存在する場合、規制および条約は、必要なデータを危険物運送書類自体に組みこむことを、別個の書類を作成することに代わる手段として、許容すべきである。

23. ある種の危険物、たとえば、放射性物質や政府の規制適用免除品目の輸送には、特別な追加的文書要件が課されることがある。そのような要件の一部は、運送書類の中にすでに規定されている（たとえば、RID や ADR によって要求されているさまざまな明細書）。その他の要件、たとえば、曝気証明書、所轄官庁による認可分類の明細書、承認証明書、および免除証明書なども、運送書類に加えて用意しなければならないことがある。複合輸送危険物書式（MDGF）には、短い注釈が書式の左側余白に示されており、上記のような状況では特記事項が要求されるという事実に対して書式記入者の注意を促している。適切と見なされる場合は、危険物の輸送を円滑化すると考えられるその他の追加情報を運送書類に組み込むことも可能である。