

勸告第15号

簡易化荷印

ECE/TRADE/243



UNITED NATIONS  
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

ECE/TRADE/243

**Recommendation No.15**  
**“SIMPLER SHIPPING MARKS”**

RECOMMENDATION No. 15, *fourth edition, adopted by the*  
United Nations Centre for the Facilitation of Procedures and Practices for Administration, Commerce  
and Transport

Geneva, November 1999

**Preamble**

At its seventh session in February 1978 the Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, a subsidiary body of the United Nations Economic Commission for Europe, included the following project in its programme of work: "Study the standardization and simplification of shipping marks internationally and make recommend actions". It had been suggested by the United Kingdom delegation supported by other delegations and especially by the representatives of Bulgaria, France, the German Democratic Republic, Japan and the United States of America that there was an urgent need for concerted international action to harmonize relevant national standards and international recommendations and practices. The new project was referred by the Working Party to its Group of Experts on Data Requirements and Documentation.

Rapporteurs from France and the United Kingdom studied the results of detailed research on shipping marks carried out in several countries and in certain international organisations (identified in paragraph 4 below); they worked in close co-operation with facilitation experts in these countries and the secretariats of the organisations concerned to develop rules for a common standard consignment identifier for adoption by the Working Party. The rapporteurs and the Group of Experts took into account relevant international standards and simplification measures possible in certain modes of transport as well as recommendations issued previously by the Working Party, especially UN/ECE/FAL/Rec. No. 8, Common Access Reference (CAR) (February 1978).

The draft Recommendation on Simpler Shipping Marks was presented at the tenth session of the Working Party in September 1979 and was adopted at that session.

Due to the re-engineering process of the Working Party, which concluded in 1997 with the creation of the Centre for Facilitation of Procedures and Practices for Administration, Commerce and Transport, the recommendation was revised by the International Trade Procedures Working Group (ITPWG), a



**勧告第 15 号**  
**「簡易化荷印」**

勧告第 15 号、第 4 版、国連 行政・商業・運輸に関する手続および実務簡易化センター（国連 CEFAC）  
によって採択

ジュネーブ、1999 年 11 月

**序文**

1978 年 2 月の第 7 会期において、国連欧州経済委員会の下部組織である貿易手続簡易化作業部会は、「荷印の標準化と簡易化に関する国際研究と勧告の提言」というプロジェクトを作業計画に組み入れた。それは、他の代表団から支持された英国の代表団および、特に、ブルガリア、フランス、ドイツ民主共和国、日本、および米国の代表団の支持を受けて、関連する国内標準と国際勧告・慣行を整合化するために国際的な協調行動をとることが緊急に必要である、という指摘がなされていた。この新しいプロジェクトは、作業部会によって、データ要件と書類作成に関する専門家グループに委任された。

訳注： 国名・機関名等は本勧告文書作成当時のもの。以下同様。

フランスと英国のラポーターが、いくつかの国と国際組織（下記の第 4 段落を参照）において実施された荷印に関する詳細な調査の結果を分析した。ラポーターらは、こうした国の貿易円滑化専門家や関係機関の事務局との緊密な協力を通じて、共通の標準貨物識別子に関する規則を定め、作業部会の採択を仰いだ。ラポーターと専門家グループは、一定の輸送モードで可能な関連国際標準と簡易化方策を考慮したほか、それ以前に作業部会によって発行された勧告（特に、1978 年 2 月の勧告第 8 号「共通参照番号」(CAR) も考慮した。

簡易化荷印に関する勧告案は、1979 年 9 月の作業部会の第 10 会期に提出され、その会期で採択された。1997 年に、行政・商業・運輸に関する手続および実務簡易化センター（国連 CEFAC）の設立によって、貿易手続簡易化作業部会の改組が完了したことに伴い、この勧告は、国連 CEFAC の下部組織である貿易手続ワーキンググループ（ITPWG）によって改訂された。この軽微な修正は、ITPWG によって提出され、1999 年 3 月の会議で国連 CEFAC によって採択された。この勧告の内容は次のとおりである。

subsidiary body of the UN/CEFA CT. The slide amendments were presented by the ITPWG and adopted by the UN/CEFACT at the March 19 99 meeting. It reads as follows:

### **Recommendation**

The Working Party on Facilitation of International Trade Procedures recommends that Governments, international organisations and those engaged in the international movement and documentation of goods should:

(a) adopt a Standard Shipping Mark comprising Abbreviated Name, Reference Number, Destination and Package number, as described here after, and note opportunities for further simplification made possible in certain modes of transport and by the use of a Common Access Reference (CAR);

(b) discontinue requirements, especially official requirements, for additional information on packages (e.g. Country of Origin, Import Licence No., Documentary Credit No.); where such information is still required, it should be separated from the standard shipping Mark on packages and should not be required as part of the mark when reproduced in documents;

(c) promote the indication on packages of the Gross weight, in kilogrammes, but not of other weights or dimensions;

(d) adopt ISO Standards for cargo handling instructions and United Nations standards for danger warnings and

(e) adopt the physical marking methods, practices and standards set out in this Recommendation.

At its twenty-fifth session, in March 1987, the Working Party agreed to re-issue the Recommendation without the Annexes which concerned handling marks.

At its thirty-fourth session (September 1991) the Working Party approved revised Recommendation No. 8, "Common Access References (CAR)" with the change of the title for "Unique Identification Code Methodology" (UNIC). It was also agreed to issue a new (third) edition of Recommendation No. 15 with the appropriate update of Subsection "Special Notes on Common Access Reference (CAR)" (paragraph 20-22) and the addition of the new Subsection "Bar coding" (paragraph 24).

At the thirty-fourth session representatives attended from Austria; Belgium ; Bulgaria; Canada; Czech and Slovak Federal Republic; Denmark; Germany; Finland; France; Greece; Hungary; Iceland; Ireland; Malta; Netherlands ; Norway; Poland; Romania; Spain; Sweden; Switzerland ; Turkey; Union of Soviet Socialist Republics; United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland; and United States of America. Representatives from Australia; Brazil; Gabon; Japan; Nigeria. Saudi Arabia; South Africa; and Senegal participated under Article 11 of the Commission's terms of reference.

The session was attended by representatives of the secretariats of the United Nations Conference on Trade and Development (UNC TAD), the United Nations Economic and Social Commission for Asia and

## 勧告

貿易手続簡易化作業部会は、政府、国際機関、および物品の国際的な移動と書類作成に携わる組織に対して、以下のように勧告する。

(a) 省略名、参照番号、仕向地、梱包番号から構成される標準荷印（後述）を採用し、共通参照番号（CAR）の使用と確実な輸送モードを可能とする、さらなる簡易化の機会に留意すべきである。

(b) 梱包/容器上への追加情報（例：原産国、輸入許可番号、荷為替信用状番号）の表示を求める要件、特に公的としての要件は、撤廃すべきである。このような情報が必要な場合は、梱包上の標準荷印から区別すべきであり、書類に転記するときも、そのような情報を荷印の一部として要求すべきではない。

(c) 梱包上の表示はキログラム単位の総重量とすることを推進すべきであり、他の重量や寸法とすべきではない。

(d) 貨物取扱指図に関する ISO 標準と危険警告に関する国連標準を採用すべきである。

(e) 本勧告に規定された物理的な荷印作成手法、慣行、標準を採用すべきである。

1987年3月の第25会期において、作業部会は、荷印の取り扱いに関する付属書を外した形で勧告を再発行することで合意した。

1991年9月の第34会期において、作業部会は、改訂勧告第8号、「共通参照番号」（CAR: Common Access References）を、その名称を「単一識別コード方法論」（UNIC: Unique Identification Code Methodology）に変更することで承認した。また、作業部会は、適切に更新された項目「共通参照番号（CAR）特記事項（第20～22項）」、新項目「バーコード」（第24項）が追記された勧告第15号の新版（第3版）を発行することを合意した。

第34会期に代表が出席した国は、オーストリア、ベルギー、ブルガリア、カナダ、チェコスロバキア連邦共和国、デンマーク、ドイツ、フィンランド、フランス、ギリシャ、ハンガリー、アイスランド、アイルランド、マルタ、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ルーマニア、スペイン、スウェーデン、スイス、トルコ、ソビエト社会主義共和国連邦、英国（グレートブリテンおよび北アイルランド連合王国）、米国であった。また、オーストラリア、ブラジル、ガボン、日本、ナイジェリア、サウジアラビア、南アフリカ、セネガルからの代表者が、欧州委員会の委任事項の第11条に基づいて参加した。

この会期には、国連貿易開発会議（UNCTAD）、国連アジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）、および国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）の事務局代表が出席したほか、以下の政府間機関および非政府機関の

the Pacific (ESCAP) and the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) as well as by representatives of the following intergovernmental and non-governmental organizations:

European Economic Community (EEC), Universal Postal Union (UPU), International Maritime Organization (IMO), General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), European Free Trade Association (EFTA), Central Office for International Railway Transport (OCTI); Customs Co-operation Council (CCC); International Air Transport Association (IATA), International Association of Ports and Harbours (IAPH), International Chamber of Commerce (ICC); International Chamber of Shipping (ICS); International Data Exchange Association (IDEA), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), International Railway Transport Committee (CIT), International Road Transport Union (IRU), International Organization for Standardization (ISO); International Union of Railways (UIC), Korean Committee for Simplification of International Trade Procedures (KOSTP RO) with headquarters located in the Republic of Korea.

## I. BACKGROUND

1. The purpose of shipping marks is to identify cargo and help in moving it rapidly, smoothly and safely without delays or confusion to its final destination and to enable the checking of cargo against documents. However, in some instances marks have become so lengthy and detailed that the sides of packages can no longer hold them. It has been said that packages become documents. The result is unnecessary costs, mistakes, confusion and shipment delays, and the purpose of shipping marks is compromised.

2. Shipping marks differ widely between countries and between modes of transport. With the increasing volume of international trade, with the advent of multimodal and combined transport, with the growing need to manage such data for the best use in modern systems and automatic data processing facilities, and with increasing cost-consciousness, it is clear that simple and consistent standards for shipping marks should be established.

3. Some of the benefits of such standardization are :

**Reduced cost.** Each character eliminated from shipping marks saves time and money in marking goods, in typing documents, in transcribing information and in computer usage.

**Quicker checking** of cargoes and documents – for instance, in cargo tallying and checking of documentary credits. This leads to quicker turn-around of vessels and improved cash flow.

**Increased safety** by using internationally-recognised symbols for handling instructions and danger warnings.

**Trouble-free delivery of goods.** The purpose of shipping marks is fulfilled; the delays and other difficulties caused through lengthy, complex marks are avoided.

4. Following detailed research carried out in several countries, in particular in France, the German Democratic Republic, Japan, Sweden, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of

代表も参加した。

欧州経済共同体 (EEC)、万国郵便連合 (UPU)、国際海事機関 (IMO)、関税と貿易に関する一般協定 (GATT)、欧州自由貿易地域 (EFTA)、国際鉄道輸送中央事務所 (OCTI)、関税協力理事会 (CCC)、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)、国際データ交換機構 (IDEA)、国際貨物輸送業者協会連合会 (FIATA)、国際鉄道輸送委員会 (CIT)、国際道路輸送連盟 (IRU)、国際標準化機構 (ISO)、国際鉄道連合 (UIC)、韓国貿易手続簡易化委員会 (KOSTPRO、本部：韓国)。

## 1. 背景

1. 荷印の目的は、貨物を識別すること、貨物を最終仕向地まで遅延・混乱なしに迅速、円滑、安全に輸送する一助となること、そして貨物を書類と照合できるようにすることである。しかし、場合によっては、荷印が長大かつ詳細になり、梱包の側面に記載し切れないことがある。梱包自体が書類と化していると言われるほどである。その結果、無用な費用、誤り、混乱、輸送の遅延が発生し、荷印本来の目的が損なわれている。

2. 荷印は、国ごとに、また輸送モードごとに大きく異なっている。貿易の拡大と複合/一貫輸送の出現によって、また先進システムと自動データ処理設備の最大活用に適した荷印データ管理の必要性やコスト意識の高まりによって、荷印に関する簡潔な一貫した標準を制定すべきであることは明らかになっている。

3. 次に、そのような標準化のいくつかの利点を列挙する。

**コストの削減:** 荷印から文字を減らすごとに、荷印の作成、書類の印字、情報の転記、コンピュータの使用に要する時間と費用を節減できる。

**点検の迅速化:** 貨物と書類の照合が迅速化される (例: 貨物の集計、荷為替信用状の点検など)。これは、船舶の港湾滞在時間の短縮とキャッシュフローの改善をもたらす。

**安全性の向上:** 取扱指図と危険警告に関する国際的に認められた記号を使用することで安全性が高まる。

**貨物の円滑な引渡:** 荷印の本来の目的が達せられる。長い複雑な荷印によって引き起こされる遅延やその他の問題が回避される。

4. 詳細な調査がいくつかの国、特に、フランス、ドイツ民主共和国、日本、スウェーデン、ソビエト連邦、英国、および米国において国際標準化機構 (ISO) や国際荷役調整協会 (ICHCA) などの国際機関

Great Britain and Northern Ireland and the United States of America, and in co-operation with international organizations such as the Organization for Standardization (ISO) and the International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA), it was agreed to put forward a recommendation setting out:

- A Standard Shipping Mark** for marking on packages and for reproduction in documents.
- Information Marks** for providing any necessary additional information on packages only.

5. It was recognized that shipping marks are predominantly stipulated by importers. While this Recommendation is particularly directed at them – especially their purchase and documentary credit departments - it applies equally to others responsible for the marking, handling and documentation - for example, Government offices and agencies, international organizations, trading companies, manufacturers, export packers, warehousemen, freight forwarders, groupage and inland clearance depot operators, stevedores, port authorities, carriers by any mode of transport, as well as measuring and tallying institutions.

## II. SCOPE

6. This Recommendation aims at establishing a standard consignment identifier in the form of a simplified and standardized shipping mark, for marking on packages and for reproduction in documents. It also aims at establishing rules for the use of information marks, although these are not part of this Recommendation.

## III. FIELD OF APPLICATION

7. The Standard Shipping Mark established in this Recommendation should be used for marking on packages moved internationally by all modes of transport, for reproduction in related documents, and as data elements in trade data interchange.

<p>Complicated shipping Mark</p> <p>ASSOCIATED BUYING CORPORATION LIMITED  MUMBAI INDIA 1234  CONTRACT NO. 1234  IMPORT LICENCE SA-100-77-35790  PACKAGE NO. 1 OF 25  DESTINATION: MUMBAI INDIA  NET WEIGHT: 401 KGS  GROSS WEIGHT: 402 KGS  DIMENSIONS: 105CMLx90CMWx62CMH  CONTRACTOR: STANDARD TRADING CO LTD  TOKYO JAPAN  MADE IN THE UNITED KINGDOM</p>	<p>Simple shipping mark</p> <p>ABC  1234  MUMBAI  1/25</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------



の協力を得て実施され、以下の勧告を提出することが合意された。

**標準荷印** — 梱包上に標識を付け、書類に転記する

**情報標識** — 必要な追加情報を梱包上のみに表示する

5. すでに知られた事実として、荷印は主に輸入者側によって定められている。本勧告は、特に輸入者側（とりわけ、その購買部門と荷為替信用状部門）を対象としたものであるが、荷印の作成、取扱、文書化を担当する他の事業者や部門にも等しく適用される。例えば、官公庁や政府機関、国際機関、貿易会社、メーカー、輸出品梱包業者、倉庫管理業者、海運貨物取扱業者、混載輸送業者、内陸通関拠点（ICD）事業者、船内荷役業者、港湾管理当局、あらゆる輸送モードによる運送業者、そして検数・検量機関などである。

## II. 範囲

6. 本勧告は、梱包上の荷印作成と書類への転記のために、簡易化および標準化された荷印の形式で、標準委託貨物識別子を制定することを目的とする。また、情報標識の使用方法に関する規則を制定することも目的としているが、情報標識は本勧告の一部ではない。

## III. 適用分野

7. 本勧告で制定された標準荷印は、あらゆる輸送モードで国際的に輸送される梱包上の荷印作成と関連書類への転記のために使用されるべきであり、貿易データ交換におけるデータ要素として使用されるべきである。

複雑な荷印	簡易な荷印
ASSOCIATED BUYING CORPORATION LIMITED MUMBAI INDIA 1234 CONTRACT NO. 1234 IMPORT LICENCE SA-100-77-35790 PACKAGE NO. 1 OF 25 DESTINATION: MUMBA I INDIA NET WEIGHT: 401 KGS GROSS WEIGHT: 402 KGS DIMENSIONS: 105CMLx90CMWx62CMH CONTRACTOR: STANDARD TRADING CO LTD TOKYO JAPAN MADE IN THE UNITED KINGDOM	ABC 1234 MUMBAI 1/25

## IV. REFERENCES

8. The following documents have been taken into account in the preparation of the present Recommendation:

UN/ECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures Recommendation No. 1, "ECE Layout Key for Trade Documents" (now referred to as the United Nations Layout Key for Trade Documents), ME/TTD/73/D1.

UN/ECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, Recommendation No. 8, "Common Access Reference", TRADE/WP.4/INF.50 : TD/B/FAL/INF.50

International Trade Centre (ITC) (a joint UNCTAD/GATT organ), "Reference Document on International Standardization of Selected Products, Packaging and Labelling", ITC /DFO/IN F/78/ Rev. 2.

International Air Transport Association (IATA), Resolution 606, "Cargo Identification Forms".

International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA), "Recommendation for the Marking of General Cargo".

## V. STANDARDIZED MARKS

### ***The Standard Shipping Mark***

9. This recommendation establishes a Standard Shipping Mark and sets out information marks.

10. The Standard Shipping Mark is made up of the following four elements in the sequence indicated and should be shown both on packages and documents.

#### ***Example:***

- (1) Initials or Abbreviated Name -- ABC
- (2) Reference Number -- 1234
- (3) Destination -- MUMBAI
- (4) Package Number -- 1/25

Any of the four elements which is considered unnecessary for a shipment may be omitted. Section VI below gives some examples of further simplified marks.

(1) Initials or Abbreviated Name of Consignee or Buyer: name/address should not be shown in full except for rail transport, where the CIM Convention requires full address on all packages; this is conventional practice also for road transport. Note: exporters and importers could usefully agree on a set of initials/abbreviations to be used for all shipments between them. If an abbreviated name is preferred

#### IV. 参考資料

8. 本勧告の作成にあたっては、以下の資料が考慮された。

UN/ECE 貿易手続簡易化作業部会、勧告第1号「貿易書類のための ECE レイアウトキー」（現在は「貿易書類のための国連レイアウトキー」と呼ばれている）、ME/TTD/73/D1

UN/ECE 貿易手続簡易化作業部会、勧告第8号「共通参照番号」（CAR）、TRADE/WP.4/INF.50:TD/B/FAL/INF.50

国際貿易センター（ITC）（UNCTAD/GATT 共同機関）、「特定の製品、梱包、荷札の国際的標準化に関する規范文書」（“Reference Document on International Standardization of Selected Products, Packaging and Labelling”）、ITC /DFO/IN F/78/Rev. 2

国際航空運送協会（IATA）、決議第606号、「貨物識別書式」（“Cargo Identification Forms”）

国際荷役調整協会（ICHCA）、「一般貨物の荷印に関する勧告」（“Recommendation for the Marking of General Cargo”）

#### V. 標準化された荷印

##### 標準荷印

9. 本勧告は、標準荷印を制定し、情報標識を規定する。

10. 標準荷印は、以下の4つの要素から以下の順序で構成され、梱包と書類の両方に表示されるべきである。

##### 例:

- (1) 頭文字または省略名 -- ABC
- (2) 参照番号 -- 1234
- (3) 仕向地 -- MUMBAI
- (4) 梱包番号 -- 1/25

この4つの要素のうち輸送（出荷から荷渡しまで）に不要と見なされるものは省略してよい。次の第VI項で、さらに簡易化された荷印の例を示す。

(1) 荷受人または買主の頭文字または省略名：名前/住所は、鉄道輸送を除き、省略なしの完全な形で表示すべきではない。鉄道輸送では、CIM 規約が完全な住所をすべての梱包上に記載することを義務付けている。また、これは道路輸送でも慣例となっている。注記：輸出者と輸入者は、相互間のすべての積荷に使用する一連の頭文字/省略名について合意しておくこと役立つであろう。省略名の方が頭文字よ

to initials, the consignees'/buyers' name, as abbreviated in their telex answer back or cable address, could be used.

(2) Reference Number: should be as brief as possible to avoid confusion and mistranscription. Only the most important number of those available, e.g. shipment or order or invoice number as agreed between seller and buyer, should be shown. Such information as "Order No." and the year and date accompanying numbers should be avoided.

(3) Destination: The name of the port or place of ultimate destination of the goods (port of discharge, place of delivery, place of delivery by on-carrier) should always be shown. In case of transshipment during the transport also the name of the port or place of transshipment can be indicated preceded by VIA, e.g. MUM BAI VIA COLOMBO.

However, in multi modal/combined transport only the ultimate destination of the goods should be shown; this will permit the transport operator to send the goods by the preferred route (e.g. via Adelaide rather than Sydney) and will avoid interruption of the transport at the place of transshipment (e.g. goods marked CANBERRA VIA SYDNEY could be held for clearance at Sydney).

**Example:**       ABC  
                  1234  
                  CANBERRA  
                  1/25

(4) Package Number: The running and, where known, the total number of packages or pieces should be indicated as, for example, "1/25", "2/25", and so on to "25/25". This is shown on documents as "1/25", meaning "packages number 1 to 25". Such indications as "P/No." need not be given.

### **Information Marks**

11. Information marks are not essential for the delivery to destination and hence, do not form part of the shipping mark to be reproduced in documents. Nevertheless, information marks are often important for identification, safety and handling purposes; they may be shown on packages clearly separated from the shipping mark.

Examples of information marks as follows:

12. **Product name:** is useful to prevent mistaken identity of those products which, visually, are not readily identifiable;

13. The **Gross Weight** shown in kilogrammes, should be marked whenever it assists safe handling or (as for airfreight) correct stowage. It should be marked below the Standard Shipping Mark but separated from it; example "462KG". Information such as "GROSS/BRUTTO WEIGHT" need not to be shown.

りも望ましい場合は、荷受人/買主の名前を、テレックスのアンサーバックや電信アドレスにおける省略形で使用することも可能である。

(2) 参照番号: 混乱と転記誤りを避けるために、可能な限り簡潔にすべきである。利用可能な番号の中で最も重要な番号、例えば、売主と買主の間で合意された積荷番号、発注番号、インボイス番号を表示すべきである。また、「発注番号」や、年月日といった数字付随情報は避けるべきである。

(3) 仕向地: 貨物の最終仕向地となる港湾や場所の名称（揚地港、引渡地、継続運送人による引渡地）を常に表示すべきである。

輸送中に積み換えを行う場合、積換港または積換地の名前を VIA に続けて表示できる（例: MUMBAI VIA COLOMBO）。

ただし、一貫/複合輸送では、貨物の最終仕向地のみを表示すべきである。これにより、複合運送業者は、最適な経路で（例: シドニー経由ではなくアデレード経由で）貨物を送ることが可能となり、積換地における輸送の中断が回避される（例: CANBERRA VIA SYDNEY という荷印が添付された貨物はシドニーで通関のために留置される可能性がある）。

**例:**       ABC  
              1234  
              CANBERRA  
              1/25

(4) 梱包番号: 梱包または個々の貨物の通し番号と、既知の合計数を、例えば、“1/25”、“2/25”、…… “25/25” のように表示すべきである。このような貨物は書類上では“1/25”と表示され、「梱包番号1から25まで」を意味するものとなる。“P/No.”のような表示を付ける必要はない。

## 情報標識

11. 情報標識は、仕向地への配送に必須のものではなく、したがって、書類に転記されるべき荷印の一部ではない。それでも、情報標識は、多くの場合、貨物の識別、保安、取扱の目的で重要なものである。情報標識は、梱包上に、荷印とは明確に区別して表示される。

次に、情報標識の例を示す。

12. **製品名:** 見た目だけでは識別しにくい製品の混同を防ぐのに有効である。

13. **総重量:** キログラム単位で表示する。安全な取扱や、（航空貨物の場合などの）正しい積込みに役立つときに記載すべきである。これは、標準荷印の下に、荷印から区別して記載すべきである（例: 462KG）。“GROSS/BRUTTO WEIGHT”のような情報を表示する必要はない。

14. Other details such as **Country of Origin or Import Licence No.** are sometimes required by government regulations or might facilitate Customs clearance. Details can also be included at the buyers' request to facilitate sorting and redistribution of the goods. It is however not advisable to show the sender's name/address on packages if it increases the risk of pilferage. All such details should be well separated from the Standard Shipping Mark and be kept to an absolute minimum. They should be abbreviated as much as possible, for example "ILGG22455 170672" instead of "IMPORT LICENCE NUMBER. G/G2 2455-1 7067-2".

15. It is not normally necessary to show **Net Weight** and **Linear Dimensions** on packages (although this is done conventionally on certain goods such as chemicals in drums or on very large packages); national and international regulations should, to the extent possible, not make such details mandatory. When required, they can be abbreviated as, for example, "N401KG 105X90X62CM".

### **Special Notes on Standardized Marks**

15.1 Shipping marks must not exceed ten lines of characters per line. This is the maximum for documents and computer systems established in accordance with internationally recommended standards.

15.2 Only characters which can be produced by typewriter and telex equipment or can be transmitted by electronic means should be used for the Standard Shipping Mark and Information Marks. These are the letters A to Z, the numerals 0 to 9, the space character and the following graphic characters: full stop (.), hyphen or minus (-), parenthesis ( ), oblique stroke or slant (/) and comma (,). Certain other graphic characters may be used as control characters within the UN/ECE trade data interchange syntax rules but should be avoided in shipping marks; they are the following: plus (+), colon (:), apostrophe ('), equals sign (=), question mark (?) and asterisk (\*).

15.3 Geometric or other figures (e.g. diamonds, triangles, squares) should not be used for the Standard Shipping Mark or Information Marks.

15.4 Where the Standard Shipping Mark is required in more than one alphabet or language (e.g. Cyrillic, Arabic, Chinese) at least one mark should be shown in the Roman alphabet. The other mark should be shown in brackets beside the first or on another side of the package (marks are shown on two sides of the individual packages of the shipment - see Section VII). Only the mark in the Roman alphabet should be reproduced in documents. (These rules will not apply to Standard Shipping Marks shown on goods moving between countries where the Roman alphabet is not used).

15.5 Colour coding - such as the marking of green stripes or crosses - should be avoided whenever possible, and no reference in documents to such coding should be required.

## **VI. SIMPLIFIED MARKING FOR DIFFERENT MODES OF TRANSPORT**

16. The Standard Shipping Mark can be simplified further for some modes of transport whereas Cargo Handling Marks - especially danger marks - must be shown in full.

14. **原産国**や**輸入許可番号**といった他の詳細情報なども、政府規制や、通関の円滑化に役立てるために時々要求される。また、貨物の仕分けや再配送を円滑化したいという買主の要請を、詳細情報に含めることもできる。しかし、発送者の名前/住所を梱包上に表示することは、それが窃盗のリスクを増大させるならば、望ましくない。そのような詳細すべては、標準荷印から適切に区別されるべきであり、最小限にとどめるべきである。また、可能な限り省略表記すべきであり、例えば、“IMPORT LICENSE NUMBER. G/G22455-1 7067-2”ではなく、“ILGG22455 170672”とする。

15. 通常、**正味重量**および**長さ寸法**を梱包上に表示する必要はない（ただし、ドラム缶に入った化学製品や超大型の梱包には慣例的に表示される）。国内・国際規制は、可能な限り、そのような詳細の義務化を避けるべきである。表示がどうしても必要な場合は、例えば、“N401KG 105X90X62CM”のように略記することができる。

### 標準化された荷印に関する特記事項

15.1 荷印は、1行当たりの文字制限以内で10行を超えてはならない。これは、国際的に勧告されている標準に従って設定された書類とコンピュータシステムの上限である。

15.2 標準荷印と情報標識に使用する文字は、タイプライターとテレックス装置で出力でき、しかも電子的な手段で伝送できるような文字だけに限るべきである。そのような文字とは、AからZまでの英字、0から9までの数字、空白文字、以下の記号である。終止符（.）、ハイフンまたはマイナス（-）、括弧（()）、斜線またはスラント（/）、コンマ（,）である。そのほか、ある種の記号も、UN/ECE貿易データ交換構文規則の枠内で制御文字として使用できるが、荷印の中では避けるべきである。そのような記号とは、プラス（+）、コロン（:）、アポストロフィ（'）、等号（=）、疑問符（?）、星印（\*）である。

15.3 幾何学的図形やその他の図形（例：ひし形、三角形、正方形）は、標準荷印にも情報標識にも使用すべきではない。

15.4 標準荷印を複数の文字体系（アルファベット）や言語で記載する必要がある場合（例：キリル文字、アラビア文字、中国文字）、少なくとも1つの荷印はローマ字で表示すべきである。ローマ字以外の荷印は、かっこで囲みローマ字荷印の横に表示するか、または別の側面に表示すべきである（荷印は、貨物の個々の梱包の2つの側面に表示する — 第VII項を参照）。書類には、ローマ字の荷印のみを転記すべきである。（以上の規則は、ローマ字を使用しない国どうしの間で移動される貨物の標準荷印には適用されない）。

15.5 色による表現、緑の縞や十字の標記は、可能な限り避けるべきであり、書類でそのような色使いを要求すべきでない。

## VI. さまざまな輸送モードの簡易化荷印

16. 標準荷印は、ある種の輸送モードではさらに簡易化することができるが、貨物取扱標識、特に、危険標識は完全な形で表示しなければならない。

**Loose General Cargo** in all modes of transport should be fully marked in accordance with Section V.

**Groupage Cargo** Even if the groupage cargo makes the greater part of its journey in a container or a TIR trailer, handling at various groupage de pots is necessary and individual parts of the shipment should be fully marked in accordance with Section V. If a full container or trailer, consigned by one shipper is broken down during transit for split deliveries, all parts should likewise be fully marked.

**Full Loads** (i.e. full container loads (FCL), trailers, wagons or airline ULDs containing goods sent from one shipper to one consignee): the Standard Shipping Mark can be simplified as follows:

(a) if the load is covered by a single set of documents and if packaging and contents are identical in every way - size, type, grade (for example, 50-Kg bags of rolled oats or refined sugar) - the Standard Shipping Mark should not be at all necessary (this does not preclude the use of information marks, as per paragraph 11 above, while appropriate);

(b) if the load is covered by more than one set of documents (e.g. two sets of invoices for accounting purposes) or comprises packages whose contents differ, only items 2 and 4 of the Standard Shipping Mark (Reference No. and Package No.) should be necessary to check goods against documents and for identification of the goods by Customs or consignee. Identification marks may additionally be used as per paragraph 11 above, while appropriate;

**Example:**           1234  
                          1/25

17. In any event, it must be possible to cross-reference packages to a comprehensive packing list for Customs examination and for purposes of sorting and redistribution.

18. It should be noted that containers and trailers containing dangerous goods must bear on the outside the danger labels and other mandatory data such as correct technical name/proper shipping name of the contents. Similar rules apply to radioactive material.

**Air freight**, loose or consolidated cargo.

19. IATA Resolution 606 sets out the mandatory and optional content of shipping marks for air freight:

(a) **the Standard Shipping Mark.** The Air Waybill No., as a unique reference, replaces items 1 and 2 of the Standard Shipping Mark (Abbreviated Name and Reference Number); the three-letter IATA code can be used to shorten item 3 (Destination); item 4 remains unchanged.

**Example:**           015-12345675  
                          DEL  
                          1/25

(b) for consolidated (groupage) cargo, the House AWB No. can be shown at the end of the marks.

(c) Information Marks. IATA Regulations state that the gross weight may be shown below the shipping



**ルースカーゴ**（訳注．ユニット化されていない一般雑貨）： どの輸送モードでも、第 V 項に従って荷印を完全に表示すべきである。

**混載輸送貨物**： 1つのコンテナや TIR トレーラーの中で混載輸送貨物はその行程の大部分を占めている場合であっても、さまざまな混載拠点での取扱が必要となるため、第 V 項に従って、積荷の個々の部分に完全な荷印を付けるべきである。コンテナやトレーラー全体が単一の荷主によって託送されており、それを輸送中に分類して分割配送する場合も、同様に、すべての部分に完全な荷印を付けるべきである。

**フルロード**（すなわち、単一の荷主から単一の荷受人に発送された貨物を収納したコンテナ（FCL）、トレーラー、ワゴン、航空機の ULD）： 標準荷印は以下のように簡易化できる。

(a) 積載貨物が一式の書類によって網羅され、しかも、梱包材と内容物が、寸法、種類、等級など、あらゆる面で完全に同じである場合（例えば、押しオート麦や精製糖の 50 キロ袋など）、標準荷印はまったく不要とすべきである（これは、適切なものに、上記の段落 11 に従って、情報標識を使用することを排除しない）。

(b) 積荷が複数の書類によって取り扱われている場合（例：会計目的で二組のインボイスがある場合）、あるいは、内容が異なる梱包物から成り立っている場合、標準荷印の項目 2 および 4（参照番号および梱包番号）は、貨物を書類と照合するために、また税関や荷受人が貨物を識別するために必要となる。また、適切なものに、識別標識を上記の段落 11 に従って、追加的に使用することもできる。

**例：** 1234  
1/25

17. いかなる場合でも、税関検査のために、また仕分けと再配送の目的で、梱包を包括的な梱包明細書と相互参照することが可能でなければならない。

18. 特に留意すべき点として、危険物を積んでいるコンテナおよびトレーラーは、外側に必ず危険標示ラベルと、内容物の正確な専門名称 / 正式輸送品目名といった必須データを掲示していなければならない。類似の規則が放射性物質にも適用される。

**航空貨物**、ルースカーゴまたは混載輸送貨物

19. IATA 決議第 606 号は、航空貨物の荷印の必須内容と任意内容を定めている。

(a) **標準荷印**。航空貨物運送状(AWB)番号は、一意の参照番号として、標準荷印の項目 1 および 2（省略名および参照番号）の代わりに使用できる。3 文字の IATA コードを使用して項目 3（仕向地）を短縮することができる。項目 4 は不変である。

**例：**

015-12345675  
DEL  
1/25

(b) 混載輸送貨物の場合は、ハウス AWB 番号を荷印の末尾に表示できる。

(c) 情報標識。IATA 規制は、総重量を荷印の下に表示できること、および荷受人の完全な住所を少な

mark and the full consignee address must appear on at least one package.

***Special Notes on the Unique Identification Code Methodology (UNIC)***

20. Implementation by commerce, carriers and Governments of revised Recommendation No. 8 of the UN/ECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, "Unique Identification Code methodology", could further simplify shipping marks while enhancing the possibilities of using automated procedures including electronic trade data interchange.

21. The Unique Identification Code (UNIC) could be used to replace items 1 and 2 of the Standard Shipping Mark (Abbreviated Name and Reference Number) and link up with ADP systems in one or both countries.

**Example:**           16/128735258/B1928  
                          HELSINK I  
                          1/25

22. Eventually, if a comprehensive ADP system existed for control of goods movements and transmission of information, and was used by the countries and carriers concerned in a particular goods movement, it would be possible to replace the Standard Shipping Mark entirely (except for item 4 - Package Number) with the UNIC.

**Example:**           16/128735258/B1928  
                          1/25

23. An interesting comparison may be made with the ADP methods used by containership operators to control and trace cargoes worldwide by sole use of the container number, e.g. AB CU 212 8835, and those used by airlines with the Air Waybill No., e.g. 015-12345675.

24. When bar coding shipping marks, the maximum number of characters that can be encoded depends on several factors, primarily: the bar code, printing technique, reading equipment and symbology. For companies or organizations wishing to bar code the Standard Shipping Marks, it is important that the appropriate symbology and reading equipment are chosen.

くとも1つの梱包物に表示しなければならないことを定めている。

### 単一識別コード方法論 (UNIC) に関する特記事項

20. 商企業、運送業者、政府機関が UN/ECE の貿易手続簡易化作業部会の改訂勧告第 8 号、「単一識別コード方法論」を導入することで、荷印をさらに簡易化すると同時に、取引データの電子的な交換を含む自動化された手続を使用する可能性を高めることが可能となるであろう。

21. 単一識別コード (UNIC) を使用して、標準荷印の項目1および2 (省略名および参照番号) を置き換え、一方または両方の国において ADP (Automated Data Processing) システムとの連動を実現することも可能である。

例: 16/128735258/B1928  
HELSINKI  
1/25

22. 最終的に、貨物の動きと情報の伝送を統制できる包括的な ADP システムが存在して、特定の貨物の動きに関与する国と運送業者がそのシステムを使用するようになれば、標準荷印を (項目 4 の梱包番号を除いて) 完全に UNIC で置き換えることも可能となるであろう。

例: 16/128735258/B1928  
1/25

23. コンテナ船運航船社がもっぱらコンテナ番号 (例: AB CU 212 8835) の使用によって貨物の管理と追跡を全世界で実行するために使用している ADP 手法と、航空会社が航空貨物運送状番号 (例: 015-12345675) とともに使用している手法との間で、興味深い比較を行うことが可能である。

24. 荷印をバーコード化するとき、符号化できる最大文字数は、いくつかの要因によって暗号化できる。主にバーコード、印刷技術、読取装置、符号化論である。標準荷印をバーコード化したいと考えている企業や組織にとって、適切な符号化論と読取装置を選択することが重要である。

## VII. METHODS OF MARKING

### **On documents**

25. **The United Nations Layout Key specifies a position for entering shipping marks, under the heading "Marks and Numbers", in the following way:**

Only the Standard Shipping Mark should be shown and **buyers should ensure that documentation instructions (in particular those given in documentary credits) do not call for any additional details to be shown under "Marks and Numbers"** other than the Standard Shipping Mark. The "Special notes on standardized marks" under Section V should also be considered in this respect.

### **On cargo**

26. The keywords for cargo marking are: Big, Bold and Brief.

### **The Standard Shipping Mark**

(a) should be marked centrally on **two sides** of the package or pallet load; loose cargo by conventional sea freight should be marked on the top also;

(b) should be in characters **5 cm high**, but can be varied where necessary in proportion to the size of the package ; but can be varied where necessary in proportion to the size of the package;

(c) should preferably be **stencilled** using black ink (or a colour contrasting with the background) which is waterproof, permanent and resistant to humidity and friction.

Transport details	Term of delivery	
Shipping mark: Container No.	Number& kinds f packages:Goods Description	C
ABC	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
1234	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
MUMBAI	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	
1/25	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	

**Note 1** - If a felt-tip is used, the ink must be water-proof and permanent, as indicated on the barrel of suitable pens. Writing should be large, clear and in capital letters.

**Note 2** - Fluorescent colours might be considered. Red should only be used for dangerous cargo. Some colours might merge with the background under fluorescent, mercury or sodium vapour lighting.

## VII. 荷印表示の手法

### 書類上

25. 国連レイアウトキーは、「荷印・荷番号」(“Marks and Numbers”) という見出しの下で、荷印を記入する位置を以下のように指定している。

標準荷印のみを表示すべきであり、買主は、書類作成の指図(特に、荷為替信用状で与えられる指図)が「荷印・荷番号」の欄に標準荷印以外のいかなる追加詳細の表示も要求しないように取り計らうべきである。この点に関して、第V項の「標準化された荷印に関する特記事項」も考慮すべきである。

### 貨物上

26. 貨物に表示する荷印のキーワードは、「大きく」「太く」「簡潔に」である。

### 標準荷印

(a) 梱包またはパレット貨物の**2つの側面**の中央に記載すべきである。従来からの海上輸送によるルースカーゴは、上面にも荷印を表示すべきである。

(b) **高さ5センチ**の文字で記載すべきであるが、必要に応じて、梱包の大きさに合わせて調節することができる。

(c) 可能な限り、黒インク(または背景との対比が目立つ色のインク)を使用して、**型板で刷り込む**べきである。インクは耐水性、耐退色性、および湿気と摩擦への耐性を備えているべきである。

輸送詳細	引渡条件
荷印: コンテナ番号	梱包の数および種類: 物品の説明
ABC	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
1234	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
MUMBAI	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
1/25	XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

**注記 1** — マジックペンを使用する場合、インクは耐水性と耐退色性を備えていなければならない— 適切なペンには胴部にそのような表示がある。文字は、大きく、明瞭に、大文字で書くべきである。

**注記 2** — 蛍光色の使用も検討できる。赤は危険な貨物だけに使用すべきである。いくつかの色は、蛍光灯、水銀灯、ナトリウム灯の下では、背景に混ざって見えにくくなる可能性がある。

**Information Marks** - should be well separated from the Standard Shipping Mark and should be shown in smaller characters or in different colour.

### **Special Notes on Methods of Marking**

27. Unpacked items, e.g. ironwork should be marked with a metal tag, securely wired. Tie-on tags can be used for personal effects. Tags and tie-on labels should otherwise be avoided.

Bales should be marked on both sides.

Bags and sacks should be marked on both sides with a marking fluid which impregnates the material. Where contents can sift through a material, such as Hessian, marking should be done before filling.

Drums should be marked on the head (top) and side; the size of the characters on the head may be reduced because of the small area available for marking.

Carboys should be marked with self-adhesive labels on two opposite sides.

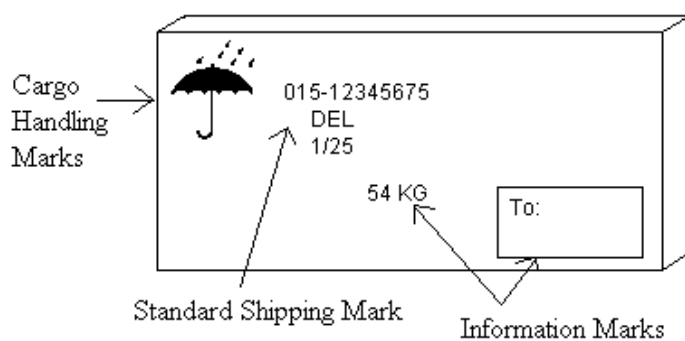
Areas which will be covered by straps or bands should not be marked.

Old marks should be completely obliterated.

## **Annex**

### **Sea Freight**

### **Air Freight**



**情報標識** — 標準荷印から十分に離れた場所に表示すべきであり、小さめの文字か、または異なる色で表示すべきである。

### 荷印表示手法に関する特記事項

27. 梱包されていない品目（例：鉄製品）の荷印は、ワイヤーでしっかり結び付けた金属の荷札（タグ）に表示することができる。携行品には、ひもで結び付ける荷札を使用できる。荷札やひもで結ぶラベルは避けるべきである。

ボール梱包（訳注：帯掛けの俵形状）の荷印は両側に付けるべきである。

袋（バッグ/ザック）の荷印は両側に付けるべきであり、梱包材に浸透する液体を使用すべきである。内容物が梱包材の細かいすきまを通り抜ける可能性がある場合（例：ヘシアン - 粗い麻布）、袋詰めの前に荷印を付けるべきである。

ドラム缶の荷印は、上面と側面に付けるべきである。上面は、荷印の表示に使用できる場所が少ないので、小さめの文字を使用してもよい。

カーボイ（箱入りのガラス瓶）の荷印では、相対する2つの側面に粘着ラベルを貼り付けるべきである。

紐やベルトで覆われる場所に荷印を表示すべきではない。

古い荷印は、完全に消去すべきである。

### 付属書

#### 海上輸送貨物

#### 航空輸送貨物

