

Combined Transport Bill of Lading (CT B/L)

RECEIVED in apparent external good order and condition except as otherwise noted the total number of Containers or other packages or units enumerated below(*) for transportation from the Place of Receipt to the Place of Delivery subject to the terms hereof.

One of the original Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or Delivery Order unless otherwise provided herein.

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant.

IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated below have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void.

《表面約款》

下記(*)印欄に記載のコンテナないしその他の梱包もしくは単位の総数を、本証券記載の条項に従い、受取地から引渡地まで運送するため、本証券に別段の記載なき限り外観上良好な状態で船積みした。

本証券に別段の定なき限り、正当に裏書された船荷証券正本の1通を運送品または荷渡指図書と引換えに引渡さなければならない。

本船荷証券受領に際し、荷主は自ら本証券に署名しないにも拘らず、印刷、スタンプ、手記、その他どのような記載方法であるかを問わず、本証券の全ての条項を明確に受諾し、これに合意する。

上記の証拠として、下記通数の船荷証券正本が署名された。そのうちの1通が回収されたときには、その他は無効となる。

(Terms of Bill of Lading continued on the back hereof)

1. DEFINITIONS

“Carrier” means Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. on whose behalf this Bill of Lading has been signed.

“Merchant” includes the Shipper, Holder of this Bill of Lading, Consignee, Receiver of the Goods, any Person owning or entitled to the possession of the Goods or of this Bill of Lading and anyone acting on behalf of any such Person.

“Person” includes an individual, group, company or other entity.

“Sub-Contractor” includes owners and operators of Vessels and space providers of Vessels (other than the Carrier), stevedores, terminal and groupage operators, inland carriers, road, rail and air transport operators, any independent contractor directly or indirectly employed by the Carrier in performance of the Carriage, their respective servants and agents, and anyone assisting the performance of the Carriage.

“indemnify” includes defend, indemnify and hold harmless.

“Goods” means the whole or any part of the cargo received from the Shipper and includes any equipment or Container not supplied by or on behalf of the Carrier.

“Container” includes any container, trailer, transportable tank, flat or pallet and any equipment thereof or connected thereto.

“Carriage” means the whole or any part of the operations and services undertaken by the Carrier in respect of the Goods under this Bill of Lading.

“Freight” includes all charges payable to the Carrier in accordance with the applicable Tariff and this Bill of Lading.

“Hague Rules” means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August, 1924 and includes the amendments by the Protocol signed at Brussels on 23rd February, 1968, and the amendments by the Protocol signed at Brussels on 21st December, 1979, but only if such amendments (hereinafter collectively called “the Visby Amendments”) are compulsorily applicable to this Bill of Lading (It is expressly provided that nothing in this Bill of Lading shall be construed as contractually applying the Visby Amendments).

“Waterborne Carriage” means the Carriage by sea or water, and includes the period during which the Goods are under the custody of the Carrier for the Carriage at the sea/water terminal of the Port of Loading or of the Port of Discharge, whether or not on board the Vessel.

“Port of Loading” means a port or place so named overleaf or any other port or place where the Goods are loaded onto the Vessel for the Carriage.

“Port of Discharge” means a port or place so named overleaf or any other port or place where the Goods are discharged from the Vessel for the Carriage.

“Place of Receipt” means a place so named overleaf where the Goods are received by the Carrier for the Carriage.

“Place of Delivery” means a place so named overleaf or any other place where the Goods are delivered by the Carrier to the Merchant in accordance with the terms hereof.

“Vessel” means the Ocean vessel named overleaf and includes vessel, ship, craft, lighter or other means of transport by sea or water which is or shall be substituted, in whole or in part, for the Ocean vessel named on the face hereof.

《裏面約款》

〈第1条〉 定義

「運送人」とは、株式会社商船三井をいい、その者のために本船荷証券が発行された。

「荷主」とは、荷送人、本船荷証券の所持人、荷受人、運送品の受取人、運送品または本船荷証券の所有者もしくは占有権者およびかかる者の代理人を含む。

「者」とは、個人、団体、会社またはその他の主体を含む。

「下請負人」とは、（運送人以外の）本船の所有者、運航者および本船のスペース提供者、ステベ、ターミナルおよびグループ・オペレーター、内陸運送人、道路・鉄道・航空輸送業者、運送履行に当って直接または間接に運送人が使用する独立企業者、かかる者それぞれの使用人、代理人および履行補助者を含む。

「補償する」とは、防禦し、免責し、いかなる不利益をも蒙らないようにすることを含む。

「運送品」とは、荷送人から受け取られた貨物の全部または一部をいい、運送人またはその代理人以外の者により提供された一切の機器またはコンテナを含む。

「コンテナ」とは、一切のコンテナ、トレーラー、運送用タンク、フラットまたはパレットおよびこれらの物の備品または附属品を含む。

「運送」とは、本船荷証券に基づいて運送人が請負った運送品に関する運航および役務の全部または一部をいう。

「運賃」とは、適用あるタリフおよび本船荷証券に従い、運送人に支払われるべき全ての費用を含む。

「ヘーグ・ルール」とは、1924年8月25日ブラッセルで署名された船荷証券に関するある規則についての統一のための国際条約の規定をいい、1968年2月23日ブラッセルで署名された議定書による改正および1979年12月21日ブラッセルで署名された議定書による改正を含むが、かかる改正（以降まとめて「ウイスビー改正条約」と称する）は本船荷証券に強行的に適用ある場合にのみ含まれるものとする（本船荷証券のいかなる記載も、ウイスビー改正条約を契約上適用あるものとするとは解されない）。

「水上運送」とは、海上もしくは水上運送をいい、本船上にあるかどうかを問わず、船積港もしくは荷揚港の海上／水上ターミナルで、運送品を運送するため運送人が保管している期間を含む。

「船積港」とは、本証券表面にその旨記載された港または場所もしくは運送品が運送のため本船に船積されるその他の港または場所をいう。

「荷揚港」とは、本証券表面にその旨記載された港または場所もしくは運送のため本船から荷揚げされるその他の港または場所をいう。

「受取地」とは、本証券表面にその旨記載された、運送品が運送のため運送人によって受取られる場所をいう。

「引渡地」とは、本証券表面にその旨記載された場所または運送品が本証券の条項に従い、運送人によって荷主に引渡されるその他の場所をいう。

「本船」とは、本証券表面に記載された外航船舶をいい、当該外航船舶を、全部あるいは一部、代替する、または代替する予定の船舶、船、小型船舶、艇、またはその他の海上ないし水上運送手段を含む。

2. CARRIER'S TARIFF

The terms of the Carrier's applicable Tariff are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are obtainable from the Carrier upon request. In the case of inconsistency between this Bill of Lading and the applicable Tariff, this Bill of Lading shall prevail.

〈第2条〉 運送人のタリフ

運送人の適用あるタリフの諸条項は本証券に摂取されているものとする。適用あるタリフの関連諸規定の写しは、請求あり次第、運送人から入手できる。本船荷証券と適用あるタリフとの間に不一致がある場合には、本船荷証券が優先する。

3. LIMITATION STATUTES

Nothing in this Bill of Lading shall operate to limit or deprive the Carrier of any statutory protection or exemption or limitation of liability authorized by any applicable laws, statutes or regulations of any country. The Carrier shall have the benefit of the said laws, statutes or regulations as if it were the owner of the Vessel.

〈第3条〉 責任制限立法

本船荷証券のいかなる記載も、適用ある法律、成文法または規則によって認められた法律上の保護または責任の免除または制限を運送人から奪い、あるいは制限するものではない。運送人は、あたかも自己が本船の所有者であるかの如く当該法律、成文法または規則上の利益を享受する。

4. SUB-CONTRACTING AND INDEMNITY

(1) The Carrier shall be entitled to sub-contract the Carriage on any terms whatsoever.

(2) The Merchant undertakes that no claim or allegation shall be made against any servant, agent or Sub-Contractor of the Carrier which imposes or attempts to impose upon any of them, or upon any vessel owned or operated by any of them, any liability whatsoever in connection with the Goods, and, if any such claim or allegation should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof. Without prejudice to the foregoing, every such servant, agent and Sub-Contractor shall have the benefit of all provisions herein benefiting the Carrier as if such provisions were expressly for their benefit; and, in entering into this contract, the Carrier, to the extent of those provisions, does so not only on its own behalf, but also as agent and trustee for such servants, agents and Sub-Contractors.

(3) The provisions of Clause 4 (2) including but not limited to the undertakings of the Merchant contained therein, shall extend to claims or allegations of whatsoever nature against other Persons chartering space on the carrying Vessel.

〈第4条〉 下請負契約および補償

(1) 運送人は、いかなる条件によっても、運送を他に下請けさせることができる。

(2) 荷主は、運送人の使用人、代理人または下請負人のいずれか、またはそのいずれかの所有もしくは運航する船舶に対し、運送品に関する何らかの責任を課すか、或いは課そうとする請求または申立てを、これらの者に対し一切行なわないことを保証する。それにも拘らず、そのような請求または申立てが行われた場合には、その結果については全て運送人に対し補償することを保証する。上記条項を損うことなく、かかる使用人、代理人および下請負人はすべて本証券に規定された運送人の利益のための全ての条項の恩恵を、あたかもその条項がかかる者のために明記されているかのごとく享受し、またかかる条項に関する限り、運送人は本契約を締結するに当り、自分自身のためだけでなく、自己の使用人、代理人および下請負人の代理人または受託者として行動するものである。

(3) 第4条(2)に規定された荷主の保証等を含む条項は、本船のスペースを借受けるその他の者に対するあらゆる性質の請求または申立てにも適用されるものとする。

5. CARRIER'S RESPONSIBILITY

The Carrier shall not be responsible for loss or damage to the Goods occurring before the receipt of the Goods by the Carrier at the Place of Receipt or after the delivery of the Goods to the Merchant and the Carrier shall be liable for loss or damage to the Goods occurring between the time when he receives the Goods for transportation at the Place of Receipt and the time of delivery only to the extent set out below.

(1) If the stage of the Carriage during which the loss or damage occurred can be proved, the liability of the Carrier shall be determined:

(a) if the loss or damage is proved to have occurred during the Waterborne Carriage, by the Hague Rules, Articles 1-8 inclusive, but excluding Article 1(e),

(b) except where the loss or damage is proved to have occurred during the Waterborne Carriage, by the provisions contained in any international convention or national law which provisions,

1) cannot be departed from by private contract to the detriment of the Merchant; and

2) would have applied if the Merchant had made a separate and direct contract with the Carrier in respect of the particular stage of the Carriage during which the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued in order to make such international convention or national law applicable; and

3) would have been applicable if the contract referred to in 2) above had been governed by the internal law of the State where the loss or damage occurred.

(2) If neither Clause 5 (1)(a) or (b) above apply, or if the stage of the Carriage during which the loss or damage occurred cannot be determined:

(a) the Carrier shall be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage was caused by;

(i) act of God,

(ii) act of War,

(iii) act of public enemies,

(iv) arrest or restraint of princes, rulers or people or seizure under legal process,

(v) quarantine restrictions,

(vi) an act or omission of the Merchant,

(vii) compliance with instructions of any Person entitled to give them,

(viii) insufficiency of or defective condition of packing or marking,

(ix) handling, loading, stowage or unloading of the Goods by or on behalf of the Merchant,

(x) inherent vice of the Goods,

(xi) strike, lock-out, stoppage or restraint of labour, from whatever cause, whether partial or general,

(xii) riots and civil commotions,

(xiii) any cause or event which the Carrier could not avoid and the consequences whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.

(b) Burden of Proving

The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes or events specified in this Clause 5(2)(a) shall rest upon the Carrier, save that if the Carrier establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events specified in Clause 5(2)(a) other than (vi), (vii) or (xiii), it shall be presumed that it was so caused. The Merchant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused either wholly or partly by one or more of these causes or events.

(c) Limitation of Liability

Except as provided in Clauses 6(1), 6(2), and 29, if Clause 5(2) operates, total compensation shall in no circumstances exceed 2 SDRs per kilo of gross weight of the Goods lost or damaged (SDR means Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund).

(3) Contribution of Liability

Where loss or damage is caused partly by a cause for which the Carrier is liable and partly by a cause for which the Carrier is not liable, the Carrier shall be liable only for the portion of the loss or damage proved by the Merchant to have been produced by the cause for which the Carrier is liable.

(4) Notice of Loss or Damage

Unless notice of loss or damage to the Goods and the general nature of it be given in writing to the Carrier at the Place of Delivery before or at the time of the removal of the Goods into

the custody of the Person entitled to delivery thereof under this Bill of Lading, or if the loss or damage be not apparent, within three working days thereafter, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Carrier of the Goods as described in this Bill of Lading.

(5) Time-bar

The Carrier shall be discharged from all liability unless suit is brought and notice thereof given to the Carrier within one year after delivery of the Goods or, if the Goods are totally lost, after the date when the Goods should have been delivered.

〈第5条〉 運送人の責任

運送人は、受取地における運送人による運送品の受取前または運送品の荷主への引渡後に発生した運送品の滅失もしくは損傷について責任を負わない。運送人は、受取地にて運送品を運送のため受取った時から引渡しの時までに発生した運送品の滅失もしくは損傷につき、以下に規定する範囲内でのみ責を負うものとする。

(1) 滅失もしくは損傷が発生した運送区間が立証される場合、運送人の責任は次のように決定される。

(a) 滅失もしくは損傷が水上運送期間中に発生したと立証される場合は、ヘーグ・ルール第1条から第8条までの規定（但し、第1条(e)を除く）による。

(b) 滅失もしくは損傷が水上運送期間中に発生したと立証される場合以外は、国際条約または国内法の規定であって

1) 私的契約によっては、荷主に不利な変更をすることができないものであり、かつ、

2) 滅失もしくは損傷が発生した特定の運送区間に関し、荷主が、仮に運送人と別個かつ直接の契約を締結し、その証拠として特定の証券（その国際条約または国内法を適用あるものとするために発行を要するもの）を受取ったとするならば適用されるであろうものであり、かつ

3) 仮に上記2)にいう契約が滅失もしくは損傷の発生した国の国内法の適用を受けていたならば、適用されたであろう規定。

(2) 上記第5条(1)(a)ないし(b)がいずれも適用されない場合、あるいは滅失もしくは損傷の発生した運送区間が決定できない場合、

(a) 運送人は、下記の事由により生じたいかなる滅失もしくは損傷についても、その責任を免除される。

(i) 天災

(ii) 戦争

(iii) 公敵行為

(iv) 行政権による抑留もしくは強制または裁判上の差押

(v) 検疫上の制限

(vi) 荷主の作為または不作為

(vii) 指図権者の指図に従ったこと

(viii) 荷造または記号の不完全または欠陥

(ix) 荷主またはその代理人による運送品の取扱い、積込、積付、または荷卸し

(x) 運送品の隠れた瑕疵

(xi) 原因の如何を問わず、また部分的であると全面的であるとを問わず、ストライキ、ロックアウト、労働の停止または制限

(xii) 暴動および内乱

(xiii) 運送人が相当の注意を尽しても避けることのできなかつた原因または出来事であって、その結果の発生をも防ぐことのできなかつた一切のもの

(b) 立証責任

滅失もしくは損傷が、本第5条(2)(a)に記載された原因もしくは出来事のうちの1またはそれ以上によるものであることの立証責任は、運送人が負う。但し、当該事件の事情の下で、滅失もしくは損傷が第5条(2)(a)の(vi)、(vii)あるいは(xiii)以外の項目に記載された原因もしくは出来事のうちの1またはそれ以上により生じたものであることを運送人において立証した場合には、当該滅失もしくは損傷は、そのようにして生じたものと推定される。しかし荷主は実際には、滅失もしくは損傷が全て、あるいはその一部は、そのような原因もしくは出来事の1またはそれ以上により生じたものでないことを証明することができる。

(c) 責任制限

第6条(1)、(2)および第29条に規定される場合を除き、第5条(2)の該当する場合、賠償金額の総額はいかなる場合においても、滅失もしくは損傷を受けた運送品の総重量の1キログラム当り2SDRの金額を超えないものとする（SDRとは、国際通貨基金の規定する特別引出権のことをいう）。

(3) 責任の分担

運送品の滅失もしくは損傷が、一部は運送人の責に帰すべき事由によって生じ、一部は運送人の責に帰すべからざる事由によって生じた場合、運送人の責に帰すべき事由によって生じたことが荷主によって立証された当該滅失もしくは損傷の部分についてのみ、運送人は責任を負う。

(4) 滅失もしくは損傷の通知

運送品の滅失もしくは損傷およびその概況は、本船荷証券の下でその運送品の引渡しを受ける権利を有する者の管理下にそれが移転する以前に、あるいは滅失もしくは損傷が外観上認められない場合はその移転のときから3営業日以内に、引渡地において書面により運送人に通知されない場合は、当該移転は、本証券に記載通りの運送品が運送人によって引渡されたものとの一応の証拠となる。

(5) 出訴期間

運送品引渡しの後あるいは、運送品全品滅失の場合は、それが引渡しあるべかりし日の後1年以内に訴訟が提起され、かつ、当該訴訟提起の通知が運送人になされない限り、運送人は全ての責任を免れる。

6.SUNDRY LIABILITY PROVISIONS

(1) Hague Rules Limitation

If the Hague Rules are applicable by national law, the liability of the Carrier shall in no event exceed the limit provided in the applicable national law. If the Hague Rules are applicable otherwise than by national law, the liability of the Carrier shall in no event exceed 100 pounds sterling per package or unit.

(2) Ad Valorem

Higher compensation may be claimed only when, with the consent of the Carrier, the value for the Goods declared by the Shipper which exceeds the limits laid down in this Bill of Lading has been stated in the declared value box on the face of this Bill of Lading and, if applicable, the ad valorem freight has been paid. In that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit. Any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value.

(3) Delay and Consequential Damages

The Carrier does not undertake that the Goods shall arrive at the Place of Delivery at any particular time or to meet any particular market or use, and the Carrier shall in no circumstances be liable for delay or for any indirect or special or consequential loss or damage incurred by the Merchant.

(4) Scope of Application

(a) Save as otherwise expressly provided herein, the Carrier shall not be liable in any circumstances or in any capacity whatsoever for any loss or damage, howsoever arising out of or in connection with the Carriage or the supply of the Container.

(b) The terms of this Bill of Lading shall govern the relations between the Carrier and the Merchant in respect of the Carriage, whether a Bill of Lading is issued or not.

(5) Defences and Limits for the Carrier

The defences and limits of liability provided for in this Bill of Lading shall apply in any action against the Carrier for loss or damage to the Goods, whether the action be founded in contract or in tort.

(6) Agency

Where on the face of this Bill of Lading any place of destination is shown and is different from the Place of Delivery, the Carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for loss, damage or delay of or to the Goods after the delivery at the Place of Delivery. In these circumstances the Carrier in making arrangements with a Person or carrier for or in connection with transshipping or forwarding of the Goods to the place (if requested by the Merchant and so agreed by the Carrier) acts as agent only for the Merchant and the Merchant shall indemnify the Carrier for all charges and expenses therefor. If, for any reason, the Carrier is denied the right to act as agent only at these times, his liability for loss, damage or delay of or to the Goods shall be determined in accordance with this Bill of Lading.

(7) NVOCC

If this Bill of Lading is accepted by a non vessel operating common carrier (NVOCC), who has in turn made other contracts of carriage with third parties, the said NVOCC hereby;

(a) undertakes that no claim or allegation in respect of the Goods shall be made against the Carrier by any Person other than in accordance with the terms hereof which imposes or attempts to impose upon the Carrier or any vessel owned or operated by the Carrier any liability whatsoever in connection with the Goods, whether or not arising out of negligence on the part of the Carrier, and if any such claim or allegation should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof, and

(b) warrants that all bills of lading or other documents recording the contracts of carriage issued by him in respect of the Goods shall incorporate the terms of this Bill of Lading including the law and jurisdiction clause, and agrees to indemnify the Carrier, his servants, agents and Sub-Contractors against all consequences of his failing so to incorporate.

(8) HAMBURG RULES

(a) Notwithstanding the terms of Clause 25 herein if proceedings are brought before the courts of a Contracting State to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (the Hamburg Rules) or the courts of any State whose national legislation makes the Hamburg Rules effective and if such courts adjudge the Hamburg Rules or such national legislation to be compulsorily applicable to this Bill of Lading, then in those circumstances only shall this Bill of Lading take effect subject to the Hamburg Rules or such national legislation and any term of this Bill of Lading derogating therefrom to the detriment of the Merchant shall be void to that extent but no further.

(b) In any event the Carrier shall be entitled to contest enforcement of any judgement made in a Contracting State to the Hamburg Rules in any proceedings before courts in a Non-Contracting State.

<第6条> その他責任条項

(1) ヘーグ・ルール of 責任制限

国内法によりヘーグ・ルールが適用される場合、運送人の責任は、いかなる場合にも、適用ある国内法に規定された制限額を超えない。国内法によらず、ヘーグ・ルールが適用される場合、運送人の責任は、いかなる場合にも1 梱包または1 単位当り英貨 100 ポンドを超えない。

(2) 従価

より高い賠償金額を請求できるのは、本証券に規定された制限額を超える運送品の価額が荷送人により申告され、かつ、運送人の同意を得て本船荷証券表面の価額申告欄に記載され、さらに、適用ある従価運賃が支払われている場合に限られる。その場合には申告価額が、制限額に代わる。一部の滅失もしくは損傷もこの申告価額に基づき、滅失もしくは損傷の割合により算定される。

(3) 遅延および間接損害

運送人は、運送品が引渡地に特定の時期に到着することを保証するものではなく、また、特定の市場もしくは用途を満たすことを保証するものでもない。運送人はいかなる場合も、荷主の蒙る遅延、間接あるいは特殊、ないしは結果的損失もしくは損害につき責任を負わない。

(4) 適用範囲

(a) 本証券に別段の定ある場合を除き、運送人はコンテナの運送または提供、あるいはそれに関連して生じる損失もしくは損害については、いかように生じようとも、いかなる場合、またはいかなる立場においても一切責任を負わない。

(b) 本船荷証券の条項は、船荷証券が発行されていると否とに拘らず、当該運送に関して運送人と荷主との関係を規制する。

(5) 運送人のための抗弁および責任制限

本船荷証券に規定された抗弁と責任制限は、運送品の滅失もしくは損傷に関し運送人に対して提起される一切の訴訟に適用され、その訴訟が契約違反によるものであると、不法行為によるものであるとを問わない。

(6) 代理行為

本船荷証券の表面に何処かの目的地が記載されていて、それが引渡地と異なる場合、運送人は、引渡地での引渡後に生じた運送品の滅失・損傷または遅延については一切責任を負わない。このような場合、運送人は（荷主から要求を受け、それに合意するならば）何らかの者もしくは運送人と当該目的地まで運送品を接続もし

くは継送するため、またはこれに関連して手配をなすに当り、荷主の代理人としてのみ行為し、荷主はそのために生じた全ての費用および諸掛を運送人に対して補償する。何らかの理由により、運送人が、代理人としてのみ終始行為する権利を否認された場合、運送品の滅失、損傷または遅延に対する運送人の責任は、本船荷証券に従って決定される。

(7) NVOCC

本船荷証券が、別途第三者と運送契約を締結する、船舶を運航しない利用運送業者（NVOCC）によって受領された場合、当該 NVOCC は、

(a) いかなる者も、運送人または運送人の所有もしくは運航する船舶に対し運送人の過失によって生じたか否かを問わず、運送品に関する何らかの責任を課すか或いは課そうとするような請求または申立てを、本証券の条項によらず、運送人に対して一切行わないことを保証する。それにも拘らず、かかる請求または申立てが行われた場合には、その結果については全て運送人に対し補償することを保証する。

(b) 運送品に関して NVOCC が発行する運送契約の証となる全ての船荷証券またはその他の書類は、準拠法および裁判管轄約款を含む本船荷証券の条項を撰取していることを保証し、そのような条項を撰取しなかったために生じた結果については、全て運送人、その使用人、代理人および下請負人に対し補償することに同意する。

(8) ハンブルグ・ルール

(a) 本証券第 25 条の条項にも拘らず、訴訟手続が 1978 年国連海上物品運送条約（ハンブルグ・ルール）の締約国の裁判所もしくは国内立法によりハンブルグ・ルール施行されている国の裁判所で提起され、当該裁判所がハンブルグ・ルールまたはかかる国内立法が本船荷証券に強行的に適用されると判示した場合、そのような状況においてのみ、本船荷証券はハンブルグ・ルールもしくは当該国内法にもとづき効力を有するものとし、それから逸脱し荷主に不利な本船荷証券の条項はその範囲でのみ無効とする。

(b) いかなる場合においても、運送人はハンブルグ・ルールの締約国でなされた判決の執行を、非締約国の裁判所の訴訟手続において争うことができる。

7. MERCHANT-PACKED CONTAINERS

If a Container has not been packed or filled by or on behalf of the Carrier:

(1) The Carrier shall not be liable for loss or damage to the Goods and the Merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage, liability or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage, liability or expense has been caused by;

(a) the manner in which the Container has been packed or filled, or

(b) the unsuitability of the Goods for the Carriage in the Containers, or

(c) the unsuitability or defective condition of the Container which would have been apparent upon reasonable inspection by the Merchant at or prior to the time when the Container was filled or packed.

(2) The loading of the Container by the Merchant shall be prima facie evidence that the Container was sound and suitable for use and the Merchant agrees that he will return the Carrier's Container in the same condition as received. Any loss or damage caused to the Container supplied by the Carrier while in the possession of the Merchant is for the account of the Merchant.

(3) If the Container is delivered with seals intact, such delivery shall be deemed as full and complete performance of the Carrier's obligation hereunder and the Carrier shall not be liable for any loss or damage to the Goods.

〈第 7 条〉 荷主が詰めたコンテナ

コンテナが運送人またはその代理人によって詰込まれたものでない場合には、

(1) 運送人は次の原因によって生じた運送品の滅失もしくは損傷に対し責任を負わず、かつ荷主は運送人に対し、次の原因によって運送人に生じたいかなる損失、損害、責任もしくは費用につき補償しなければならない。

(a) コンテナ内の積付方法、または

(b) 運送品がコンテナによる運送に適していないこと、または

(c) コンテナ詰めをする前か、またはその時に荷主が合理的な検査をすれば明瞭であったであろうコンテナの不適合性または瑕疵ある状態。

(2) 荷主によるコンテナの積付は、コンテナが健全で、使用に適していたとの一応の証拠とされ、荷主は運送人のコンテナを、受取った時と同じ状態で返却することに

合意する。荷主の占有期間中に生じた運送人提供コンテナの損失もしくは損害は、荷主勘定となる。

(3) コンテナが封印に異常なく引渡された場合、かかる引渡は本証券の下での運送人の義務の全面的且つ完全な履行と看做され、運送人は運送品の滅失もしくは損傷について一切責任を負わない。

8. INSPECTION OF GOODS

(1) The Carrier shall be entitled, but under no obligation, to open any Container or package at any time and to inspect, reweigh, remeasure, revalue or repack the Goods without notice to the Merchant.

(2) If Clause 8 (1) applies or if by order of the authorities at any place, a Container or package has to be opened, the Carrier will not be liable for any loss or damage incurred as a result of any opening, unpacking, inspection, reweighing, remeasurement, revaluation, or repacking. The Merchant shall indemnify the Carrier for the cost of all measures taken as above.

〈第8条〉 運送品の検査

(1) 運送人は荷主に通知することなく、いつでもコンテナまたは梱包を開き、運送品を検査し、その重量、容積、価額を再検査し、または再梱包する権利を有するが、そのような義務を負わないものとする。

(2) 第8条(1)が適用されるか、または、ある場所における官憲の命令によって、コンテナまたは梱包を開かねばならない場合、運送人は開扉、開梱、検査、重量、容積、価額の再検査または再梱包の結果生じた、いかなる損失もしくは損害についても責任を負わない。荷主は、上記全ての処置に要した費用を運送人に対し補償するものとする。

9. DESCRIPTION OF GOODS

(1) This Bill of Lading shall be prima facie evidence of the receipt by the Carrier in apparent external good order and condition except as otherwise noted of the total number of Containers or other packages or units enumerated overleaf (*).

(2) No representation is made by the Carrier as to the weight, contents, measure, quantity, quality, description, condition, marks, numbers or value of the Goods and the Carrier shall be under no responsibility whatsoever in respect of such description or particulars.

(3) If any particulars of any Letter of Credit and/or Import Licence and/or Sale Contract and/or Invoice or Order Number and/or details of any contract to which the Carrier is not a party are shown on the face of this Bill of Lading, such particulars are included solely at the request of the Merchant for his convenience. The Merchant acknowledges that except when the provisions of Clause 6(2) apply, the value of the Goods is unknown to the Carrier, and that the inclusion of such particulars shall not be regarded as a declaration of value and in no way increases the Carrier's liability under this Bill of Lading. The Merchant further agrees to indemnify the Carrier against all consequences of including such particulars in this Bill of Lading.

〈第9条〉 運送品の記述

(1) 本船荷証券は、別段の注記なき限り、表面(*)欄に記載のコンテナまたはその他の梱包もしくは単位の合計数を、外観上良好な状態で運送人が受取ったことの一応の証拠となる。

(2) 運送人は、運送品の重量、中品、容積、数量、品質、種類、状態、記号、番号および価額に関し、いかなる表明をも行うものではなく、運送人はかかる記述もしくは明細につき何ら責任を負わない。

(3) 信用状、輸入許可証、売買契約書、商業送り状および／もしくは発注番号の明細および／または運送人が当事者でない契約の明細が、本船荷証券の表面に記載されている場合、かかる明細は、荷主の要請を受けてその便宜のためにのみ記載されているに過ぎない。第6条(2)の規定が適用される場合を除き、運送品の価額は運送人にとって不知であり、そのような明細の記載があっても価額の申告とは看做されず、本船荷証券の下での運送人の責任を何ら加重するものでないことを荷主は承諾する。更に、荷主は、かかる明細を本船荷証券に記載したために生じた全ての結果につき、運送人に対し補償することを合意する。

10. MERCHANT'S RESPONSIBILITY

(1) All of the Persons coming within the definition of Merchant in Clause 1 shall be jointly and severally liable to the Carrier for the due fulfillment of all obligations of the Merchant in this Bill of Lading.

(2) The Merchant warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods as set out overleaf have been checked by the Merchant on receipt of this Bill of Lading and that such particulars and any other particulars furnished by or on behalf of the Shipper are accurate and correct. The Merchant also warrants that the Goods are lawful goods and contain no contraband, are adequately packed and prepared for shipment, and will not cause loss, damage, or expenses to the Carrier, the Vessel, or to any other cargo during the Carriage.

(3) The Merchant shall indemnify the Carrier against all loss, damage, expenses and fines arising or resulting from any breach of any of the warranties in Clause 10(2) hereof or from any other cause whatsoever in connection with the Goods, unless the Merchant proves that the Carrier is responsible for them.

(4) The Merchant shall comply with all regulations or requirements of customs, port and other authorities, and shall bear and pay all duties, taxes, fines, imposts, expenses or losses incurred or suffered by reason of any failure to so comply, or by reason of any illegal, in-correct or insufficient marking, numbering or addressing of the Goods, and shall indemnify the Carrier in respect thereof.

〈第10条〉 荷主の責任

(1) 第1条の荷主の定義に入っている全ての者は、本船荷証券上の荷主のあらゆる義務の完全履行につき、運送人に対し連帯して責任を負うものとする。

(2) 荷主は、運送人に対し、本証券表面に記載された運送品に関する明細が、本船荷証券を受取ったときに荷主により照合されたこと、および荷送人またはその代理人により申告されたかかる明細およびその他の明細が正確であることを保証する。更に、荷主は運送品が適法な物品であって禁制品を含んでいないこと、船積のため適切に梱包・準備されたものであること、運送中に運送人・本船もしくは他の貨物に損失・損害もしくは費用を生じさせるようなものではないことを保証する。

(3) 荷主は、運送人に責任があると立証できる場合を除き、第10条(2)に記載された保証の何れかに違反したことにより、または運送に関するその他の原因により発生した全ての損失、損害、費用および罰金につき運送人に補償するものとする。

(4) 荷主は、税関、港湾当局およびその他の当局の全ての規則と必要条件とに従わなければならない、それらの規則や必要条件に従わなかったために、あるいは運送品についての何らかの違法、不正確、または不十分な記号、番号もしくは宛名の記載のために課され、または蒙った全ての関税、税金、罰金、賦課金、費用もしくは損失を負担し、支払わねばならず、さらに運送人に対しそれらを補償しなければならない。

11. FREIGHT

(1) Freight shall be deemed fully earned on receipt of the Goods by the Carrier, whether the Goods are lost or not, and shall be paid and non-returnable in any event.

(2) The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the Freight is to be paid, rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to Freight in the applicable Tariff.

(3) Freight has been calculated on the basis of particulars furnished by or on behalf of the Merchant. If the particulars furnished by or on behalf of the Merchant are incorrect, it is agreed that a sum equal to double the correct Freight less the Freight charged shall be payable as liquidated damages to the Carrier, provided that the Carrier's Tariff does not stipulate otherwise.

(4) All Freight shall be paid to the Carrier by the Merchant in cash without any set-off, counter-claim, deduction or stay of execution either at or prior to the time agreed for payment or at latest before delivery of the Goods.

(5) The Merchant shall be liable to the Carrier for the payment of all Freight and/or expenses including but not limited to court costs, legal fee and expenses incurred in collecting monies due to the Carrier. Payment of the Freight to a freight forwarder, broker or anyone other than the Carrier or its authorized agent shall not be deemed payment to the Carrier and shall be made at the Merchant's sole risk.

〈第11条〉 運賃

- (1) 運賃は、運送品が滅失すると否とを問わず、運送人が運送品を受取ったときに全額が取得されたものと看做され、現実に支払われなければならない、いかなる場合にも払戻しされない。
- (2) 荷主は、適用するタリフ上の運賃の支払い通貨、換算率、平価切下げに関する規定ならびに運賃についてのその他の不測の事態に関する規定に留意するものとする。
- (3) 運賃は、荷主またはその代理人によって申告された明細に基づき計算された。荷主またはその代理人によって申告された明細が不正確であった場合は、運送人のタリフに別段の規定なき限り、正当運賃の2倍の金額から請求運賃を差し引いた額を損害賠償金として運送人に対し支払うべきことが合意された。
- (4) 運賃の全額はその支払いの合意をした時もしくはそれ以前に、または遅くとも運送品の引渡し前に、一切の相殺、反対請求、控除もしくは執行の猶予なしに、現金で荷主によって運送人に支払わなければならない。
- (5) 荷主は、運賃およびもしくは運送人に支払われるべき金額の回収に当って発生した裁判費用、弁護士料等を含む費用の支払いにつき運送人に対し責任を負うものとする。貨物取扱人、仲介業者または運送人もしくはその授權代理人以外の者に対する運賃の支払いは運送人への支払いとは看做されず、もっぱら荷主の危険負担において行われるべきものとする。

12.LIEN

The Carrier shall have a lien on the Goods and any documents relating thereto for all sums payable to the Carrier under this contract and for general average contributions, to whomsoever due. The Carrier shall also have a lien against the Merchant on the Goods and any documents relating thereto for all sums due from the Merchant to the Carrier under any other contract.

For recovering any sums due, the Carrier shall have the right to sell the Goods by public auction or private sale, without notice to the Merchant. In any event any lien shall extend to cover the cost of recovering any sums due. The lien shall survive delivery of the Goods.

〈第12条〉 先取特権

運送人は、本契約により運送人に支払われるべき全ての金額、および何人に支払われるべきものであれ共同海損分担金のため、運送品および運送品に関する一切の証券に対して先取特権を有する。運送人はまた、その他の契約により荷主が運送人に支払うべき全ての金額につき、荷主に対し運送品および運送品に関する一切の証券に先取特権を有する。支払われるべき金額の回収のため、運送人は荷主に通知することなく、運送品を公の競売もしくは私的取引により売却する権利を有する。いかなる場合でも先取特権は支払われるべき金額の回収費用をも対象とする。先取特権は、運送品の引渡し後も存続する。

13.OPTIONAL STOWAGE AND DECK CARGO

- (1) The Goods may be packed by the Carrier in Containers.
- (2) The Goods packed in Containers (other than flats or pallets) whether by the Carrier or the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant. All such Goods whether carried on deck or under deck shall participate in general average and such Goods (other than live animals) shall be deemed to be within the definition of the Goods for the purposes of the Hague Rules.
- (3) Notwithstanding Clause 13(2), Goods which are stated herein to be carried on deck are carried without responsibility on the part of the Carrier for loss or damage of whatsoever nature arising during the Carriage whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever.

〈第13条〉 選択積付および甲板積貨物

- (1) 運送人は、運送品をコンテナに詰込むことができる。
- (2) 運送人によると荷主によるとを問わず、(フラットまたはパレット以外の)コンテナに詰込まれた運送品は荷主への通知なしに艙内積または甲板積で運送しうる。かかる運送品は、甲板積で運送されようと艙内積で運送されようと、全て共同海損

に参加するものとし、かつ、かかる運送品（生動物を除く）は、ヘーグ・ルールにおける運送品の定義に含まれるものと看做す。

(3) 第 13 条(2)の規定に拘らず、甲板積で運送される旨本証券に記載された運送品は、船舶の不堪航によると、過失によると、またはその他いかなる原因によるとを問わず、海上運送中に生じたその滅失または損傷については、いかなる性質のものであっても運送人は責任を負わないものとして運送される。

14.LIVE ANIMALS

Live animals are carried without responsibility on the part of the Carrier for any accident, injury, illness, death, loss or damage arising at any time whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever. The Merchant shall indemnify the Carrier against any claim, loss, damage or expense arising in consequence of the Carriage of live animals.

〈第 14 条〉 生動物

生動物は、不堪航、過失またはその他如何なる原因によるものであれ、またいかなるときに発生したものであれ、一切の事故、傷害、病気、死亡、滅失もしくは損傷につき、運送人は責任を負わないものとして運送される。荷主は、生動物運送の結果生じた請求、損失、損害または費用につき運送人に対し補償しなければならない。

15.SPECIALIZED CARRIAGE

(1) The Merchant undertakes not to tender for Carriage any Goods which require refrigeration, ventilation or any other special attention without previously giving written notice of their nature and particular temperature range to be maintained and/or special attention required. In the case of refrigerated, ventilated or any other specialized Container packed by or on behalf of the Merchant, the Merchant further undertakes that the Goods have been properly packed in the Container and that he has checked that its thermostatic, ventilating or any other special controls have been properly and exactly set, before receipt of the Goods by the Carrier.

The Carrier shall not be liable for any loss or damage to the Goods arising out of or resulting from the Merchant's failure in such obligation and further does not guarantee the maintenance of any intended temperature inside the Container.

(2) The Carrier shall not be liable for any loss or damage to the Goods arising from latent defects, derangement, breakdown, defrosting, stoppage of the refrigerating, ventilating or any other specialized machinery, plant, insulation and/or any apparatus of the Container, vessel, conveyance and any other facilities, provided that the Carrier shall before and at the beginning of the Carriage exercise due diligence to maintain the Container supplied by the Carrier in an efficient state.

(3) If the Goods have been packed into a refrigerated Container by the Carrier and the particular temperature range requested by the Merchant is inserted in this Bill of Lading, the Carrier will set the thermostatic controls within the requested temperature range, but does not guarantee the maintenance of such temperature inside the Container.

〈第 15 条〉 特殊な運送

(1) 荷主は、冷凍、換気またはその他特殊な手当を要する運送品の運送を申出の場合、かならずその性質および保持すべき温度範囲かつ／または必要とされる特殊な手当を事前に書面により通知することを確約する。荷主またはその代理人により詰込まれた冷凍、換気またはその他特殊コンテナの場合は、荷主は、運送品がコンテナの中で適当に詰込まれたこと、および運送人により運送品が受取られる前に、その温度調節、換気またはその他の特殊装置が適切かつ正確にセットされているのを確認した旨確約する。運送人は、荷主がかかる義務を怠ったことにより生じた運送品の損失もしくは損害については責任を負わないし、さらにコンテナ庫内の指定温度が維持されることを保証するものでもない。

(2) 運送人は、コンテナ、船舶、運送機器、その他一切の施設の冷凍、換気またはその他特殊な機械、設備、絶縁体および／または付属器具の隠れた欠陥、不調、破損、解凍、停止により生じた運送品の損失もしくは損害については、一切責任を負わない。但し、運送人は、運送開始の前および開始のときに、運送人が提供したコンテナを効率的な状態に保持するよう相当の注意を尽さなければならない。

(3) 運送品が運送人によって冷凍コンテナに詰込まれ、かつ、荷主の要求する温度範囲が本船荷証券に記載された場合、運送人は温度調節器を要求された温度範囲内にセットするが、コンテナ庫内で当該温度が維持されることを保証するものではない。

16. METHODS AND ROUTES OF CARRIAGE

(1) The Carrier may at any time and without notice to the Merchant:

- (a) use any means of carriage whatsoever,
- (b) transfer the Goods from one conveyance to another, including transshipping or carrying them on a different vessel from that named overleaf,
- (c) unpack and remove the Goods which have been packed into a Container and forward them in a Container or otherwise,
- (d) proceed by any route in his discretion (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route) and proceed to or stay at any place or port whatsoever, once or more often and in any order,
- (e) load and unload the Goods at any place or port (whether or not such port is named overleaf as the Port of Loading or Port of Discharge) and store the Goods at any such place or port,
- (f) comply with any orders or recommendations given by any government or authority, or any Person acting or purporting to act as or on behalf of such government or authority, or having under the terms of any insurance on any conveyance employed by the Carrier the right to give orders or directions,
- (g) permit the Vessel to proceed with or without pilots, to tow or be towed, or to be dry-docked, loaded or not.
- (h) comply with the custom or practice of any port or place, whether legal, factual or commercial, whether prevailing locally, nationally, or internationally, and whether the Merchant personally knows of the custom or practice with regard to receiving, loading, stowing, keeping, carrying, discharging, and/or delivering Goods and, in particular, the Carrier shall be entitled to give delivery of the Goods without surrender of an original Bill of Lading in those jurisdictions where such practice is recognized whether by custom or law. Compliance with such custom or practice shall be deemed to be proper performance of the contract of carriage hereunder.

(2) The liberties set out in Clause 16(1) may be invoked by the Carrier for any purpose whatsoever, whether or not connected with the Carriage including loading or unloading other goods, bunkering, undergoing repairs, adjusting instruments, picking up or loading any persons and assisting vessels in all situations. Anything done in accordance with Clause 16(1) or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the Carriage and shall not be a deviation.

〈第16条〉 運送の方法および経路

- (1) 運送人は、荷主に通知することなく、いつでも、
 - (a) いかなる運送方法をも用いることができ、
 - (b) 積替え、または本証券表面に記載のものとは異なる船舶による運送を含め、運送品を一つの運送手段から他の運送手段に移して運送することができ、
 - (c) コンテナに詰込まれた運送品を開扉の上取出し、コンテナまたはそれ以外のものでも転送することができ、
 - (d) (最短のものであると、直航のものであると、慣習的なものであると、または広告されたものであるとを問わず)、運送人の裁量によりいかなる経路によっても進むことができ、かつ、どのような場所、または港にでも、何度でも、またどのような順序でも赴き、または停泊することができ、
 - (e) (本証券表面に船積港または荷揚港として記載されている港であるか否かを問わず)運送品をいかなる場所または港においても積込みまたは荷揚げすることができ、かつ、かかる場所または港で保管することができ、
 - (f) 政府もしくは官憲、またはかかる政府または官憲として、あるいはその代理人として行動し、もしくは行動すると称している者、ならびに運送人の使用する運送手段にかけられた保険条項により、命令もしくは指示を出すことのできる者により、出された命令および勧告に従うことができ、
 - (g) 本船が、積荷のあるなしに拘らず、水先人を伴いまたは伴わないで航行したり、曳航しまたは曳航され、乾ドックに入ったりすることができ、

- (h) 法律上、事実上もしくは商業上のものであるかを問わず、地域的、全国的もしくは国際的に普及しているかを問わず、さらに荷主が運送品の受取り、船積み、積付け、保管、運送、荷揚および／または引渡しに関する慣習もしくは慣例を直接知っているか否かを問わず、いかなる港または場所の慣習もしくは慣例にも従うことができる。特に運送人は慣習もしくは法律によるかを問わず、慣例として認められている地域においては、船荷証券原本の提示なしに、運送品を引渡すことができる。かかる慣習もしくは慣例に従うことは、本証券の下で運送契約を正当に履行したものと看做される。
- (2) 第 16 条(1)に規定された権利は、運送に関する否とに拘らず、他貨を船積みもしくは荷揚げし、補油し、修理を行い、器具を調整し、いかなる者をも乗船させ、あらゆる状況下において他船を救助することを含むいかなる目的のためにも、運送人により援用されうるものとする。第 16 条(1)に従ってなされた一切の事項、およびそのことから生じた一切の遅延は、運送の範囲内と看做され、離路とはされないものとする。

17. CARRIAGE AFFECTED BY CONDITION OF GOODS

If it appears at any time that, due to their condition, the Goods cannot safely or properly be carried or carried further, either at all or without incurring any additional expense or taking any measure(s) in relation to the Container or the Goods, the Carrier may without notice to the Merchant (but as his agent only) take any measure(s) and/or incur any additional expense to carry or to continue the Carriage thereof, and/or store them ashore or afloat, under cover or in the open at any place, whichever the Carrier, in his absolute discretion, considers most appropriate. Furthermore, the Carrier shall be entitled with or without notice to the Merchant to abandon the Goods whether in store or not, or to effect a sale or disposal of the Goods as may be necessary or appropriate. The Carrier's liability shall cease upon such abandonment, storage, sale or disposal. The Merchant shall indemnify the Carrier against any additional expense so incurred.

〈第 17 条〉 運送品の状態により影響される運送
いかなる時においても、運送品がその状態の故に、安全にまたは適切に運送すること、あるいは運送を継続することが全く不可能か、あるいはそのためにはコンテナもしくは運送品につき何らかの追加費用を支出するか、あるいは何らかの措置を講ずる必要があることが判明した場合には、運送人は荷主に通知することなく（但し、荷主の代理人としてののみ）、その最も適当と判断するところに従い、その運送もしくは運送継続のため、かつ／またはいかなる場所においても、屋内と屋外とを問わず、陸上と船上とを問わず、運送品を保管するため、いかなる措置を講ずることもでき、かつ／またはいかなる追加費用を支出することもできる。更に運送人は、荷主に通知し、もしくは通知することなく、必要もしくは適当に応じて、保管されていると否とにかかわらず運送品を放棄し、または運送品を売却もしくは処分することができる。運送人の責任は、かかる放棄、保管、売却もしくは処分を以て終了するものとする。荷主は、上記により生じた一切の追加費用を運送人に対し補償する。

18. MATTERS AFFECTING PERFORMANCE

If at any time the Carriage is or is likely to be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of any kind and howsoever arising (even though the circumstances giving rise to such hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage existed at the time this contract was entered into or the Goods were received for the Carriage), the Carrier (whether or not the Carriage is commenced) may, without prior notice to the Merchant and at the sole discretion of the Carrier, either:

- (a) Carry the Goods to the named Place of Delivery by an alternative route to that indicated in this Bill of Lading or that which is usual for the Goods consigned to that Place of Delivery (If the Carrier elects to invoke the terms of this Clause 18(a), then notwithstanding the provisions of Clause 16 hereof, he shall be entitled to charge such additional Freight as the Carrier may determine); or
- (b) Suspend the Carriage of the Goods and store them ashore or afloat upon the terms of this Bill of Lading and endeavour to forward them as soon as possible, but the Carrier makes no representations as to the maximum period of suspension (If the Carrier elects to invoke the

terms of this Clause 18(b) then he shall be entitled to such additional Freight as the Carrier may determine); or

(c) Abandon the Carriage of the Goods and place the Goods at the Merchant's disposal at any place or port which the Carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease. The Carrier shall nevertheless be entitled to full Freight on the Goods received for the Carriage, and the Merchant shall pay any additional costs of the Carriage to, and delivery and storage at, such place or port. If the Carrier elects to use an alternative route under Clause 18(a) or to suspend the Carriage under Clause 18(b), this shall not prejudice his right subsequently to abandon the Carriage.

〈第18条〉 履行に影響する事項

運送が、いかなる時点においてであれ、いかなる種類の、またいかように発生するものであれ、障害、危険、遅延、困難または不利益によって影響を受けるか、または受けそうな場合は（かかる障害、危険、遅延、困難または不利益を生じた状況が、本運送契約が締結された時、または運送品が運送のため受取られた時に既に存在していたとしても）、運送人は（運送が始つていようといまいと）荷主への通知なしに、運送人の裁量のみで、

(a) 運送品を本船荷証券に記載されている経路、または指定の引渡地へ運送される運送品にとって通常の経路とは別の経路で、当該引渡地まで運送することができる

（運送人が第18条(a)の条項を援用する場合には、本証券第16条の規定にも拘らず、運送人はその決定する追加運賃を課徴することができる）。または、

(b) 運送品の運送を中断し、本船荷証券の条項に従つて運送品を陸上または船上に保管し、運送品を出来るだけ早期に転送するよう努めるが、運送中断の期限については一切表示を行わない（運送人が第18条(b)の条項を援用する場合、運送人はその決定する追加運賃を課徴できる）。または、

(c) 運送品の運送を放棄して、運送人が安全で便利である、と考えるいかなる場所もしくは港においても、運送品を荷主の処置に委ねることができる。その場合は、かかる運送品に関する運送人の責任は、それをもって終了する。上記のような場合においても、運送人は、運送のために受取った運送品につき、運賃を全額受ける権利を有し、荷主は、かかる場所もしくは港までの運送、ならびにそこでの引渡しおよび保管に要した追加費用を全て支払わなければならない。運送人が第18条(a)に基づき別の運送経路を使用するか、または第18条(b)に基づき運送を中断した場合においても、以後運送を打ち切る運送人の権利は損われない。

19. DANGEROUS GOODS

(1) The Merchant undertakes not to tender for transportation any Goods which are of a dangerous, inflammable, radio-active, or damaging nature without previously giving written notice of their nature to the Carrier and marking the Goods and the Container or other covering on the outside as required by any laws or regulations which may be applicable during the Carriage.

(2) If the requirements of Clause 19(1) are not complied with, the Goods may, at any time or place, be unloaded, destroyed, or rendered harmless without compensation and the Merchant shall indemnify the Carrier against all loss, damage or expense arising out of the Goods being tendered for transportation or handled or carried by the Carrier. Further, the Carrier shall be under no liability to make any general average contribution in respect of such Goods.

(3) Whether or not the Merchant or the Carrier is aware of the nature of such Goods, the Merchant shall indemnify the Carrier against all claims, loss, damage or expenses arising in consequence of the Carriage of such Goods.

〈第19条〉 危険品

(1) 荷主は、危険性、引火性、放射性または加害性のある運送品については、運送人に対し事前に、その性質につき書面による通知を行い、かつ、運送品およびコンテナもしくはその他の包装の外部に、運送期間中適用される一切の法律および規則の要求に従い、記号を記すことなしには、運送のため提供しないことを保証する。

(2) 第19条(1)の要求が満たされない場合は、運送品は、いつ、いかなる場所においても、何らの補償なしに荷揚げ、破壊もしくは無害化することができ、かつ荷主は、運送品が運送のため提供されたこと、または運送人によるその取扱いもしくは運送

から生じたすべての損失、損害および費用を運送人に補償しなければならない。更に、運送人はかかる運送品に関し、共同海損分担金を負担する責任を負わない。
(3) 荷主もしくは運送人が、かかる運送品の性質を知っていたか否かに拘わらず、荷主はかかる運送品を運送した結果生じるあらゆる請求、損失、損害もしくは費用を運送人に対し補償しなければならない。

20. NOTIFICATION AND DELIVERY

(1) Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the Goods is solely for information of the Carrier, and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.

(2) The Merchant shall take delivery of the Goods within the free storage time provided for in the Carrier's applicable Tariff or otherwise. If the Merchant fails to do so, without prejudice to any other rights of the Carrier hereunder, the Carrier may without notice unload the Goods or that part thereof from the Vessel or the Container and/or store the Goods or that part thereof ashore, afloat, in the open or under cover at the sole risk of the Merchant. Such storage shall constitute due delivery hereunder, and thereupon all liability whatsoever of the Carrier in respect of the Goods or that part thereof shall cease, and the costs of such unloading or storage (if paid or payable by the Carrier or any agent or Sub-Contractor of the Carrier) shall forthwith upon demand be paid by the Merchant to the Carrier.

(3) If the Merchant fails to take delivery of the Goods within 30 days of becoming due under Clause 20(2), or if in the opinion of the Carrier they are likely to deteriorate, decay, become worthless or incur charges whether for storage or otherwise in excess of their value, the Carrier may, without prejudice to any other rights which he may have against the Merchant, without notice and without any responsibility whatsoever attaching to him, sell, destroy or dispose of the Goods and apply any proceeds of sale in reduction of the sums due to the Carrier from the Merchant in respect of this Bill of Lading.

〈第20条〉 通知と引渡

(1) 本船荷証券上、運送品の到着通知を受ける者についての記載は、単に運送人の参考のために過ぎず、かかる通知をしないことにより運送人に何ら責任を生じることなく、また荷主はそのことにより、本証券の下で何ら義務を免れることはない。

(2) 荷主は、運送人の適用あるタリフその他に規定された無料保管期間内に運送品を引取らなければならない。荷主がそのように引取することを怠った場合、運送人は、本証券上のその他の権利を損なわれることなく、通知なしに荷主の危険負担のみにて、本船またはコンテナから運送品の全部または一部の荷卸しを行い、かつ/または陸上であると船上であると、あるいは屋外であると屋内であるとを問わず、運送品またはその一部を保管することができる。かかる保管は、本証券の下で正当な引渡しと看做され、保管と同時に運送品の全部または一部に関する運送人の責任は一切終了するものとし、このような荷卸しもしくは保管の費用（それが運送人または運送人の代理人もしくは下請負人によって支払われたかまたは支払われることになっている場合）は、請求あり次第直ちに荷主は運送人に支払わなければならない。

(3) 荷主が第20条(2)に基づく期限到来後30日以内に運送品を引取することを怠った場合、または運送人の判断で、運送品の品質が劣化、腐食し、無価値になる、あるいは保管もしくはその他の手当をするためとを問わず、運送人は、荷主に対して有するその他の権利を損なうことなく、通知なしにかつ運送人に帰すべき責任を一切負うことなく、運送品を売却、破壊もしくは処分することができ、売却による収益を、本船荷証券に関し荷主が運送人に支払うべき金額の削減に充当できる。

21. SPECIAL DELIVERY

The special arrangement for receiving the Goods as Full Container Load and delivering them as Less than Container Load(FCL/LCL) and/or for split delivery of the Goods to more than one receiver shall be undertaken by the Carrier at his absolute discretion and on condition that the Carrier shall not be liable for any shortage, loss, damage, or discrepancies of the Goods, which are found upon unpacking the Container. The Merchant shall be liable for an appropriate adjustment of the Freight and shall pay any additional cost incurred.

〈第21条〉 特殊の引渡し

運送品をFCLで受取り、LCLで引渡す（FCL/LCL）ため、かつ／または複数の荷受人に運送品を分割引渡しするための特別の手配は、運送人の絶対的裁量で、かつ、コンテナの開梱時に発見される運送品の不足、滅失、損傷もしくは不一致に対し、運送人は一切責任を負わないことを条件として、運送人が引受ける。荷主は運賃を適切に精算する責任を負い、発生する一切の追加費用を支払う。

22.AMENDED JASON CLAUSE AND BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE

(The amended Jason clause)

In the event of an accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the Goods, and the Merchant shall jointly and severally contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, loss or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the Goods. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully in the same manner as if the said salving vessels belonged to strangers.

(Both to Blame Collision Clause)

If the (carrying) Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default in the navigation or the management of the carrying Vessel, the Merchant undertakes to pay the Carrier, or, where the Carrier is not the owner and in possession of the carrying Vessel, to pay to the Carrier as trustee for the owner and/or demise charterer of the carrying Vessel, a sum sufficient to indemnify the Carrier and/or the owner and/or demise charterer of the carrying Vessel against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss or damage to his Goods or any claim whatsoever of the Merchant, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the Merchant and setoff, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or her owner or demise charterer or the Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators, or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact stranding or other accident.

〈第22条〉 改訂ジェーソン約款および双方過失衝突約款

(改訂ジェーソン約款)

航海の開始前又は開始後において、事故、危険、損害又は災害が発生した場合には、それが如何なる原因から生じたかを問わず、又それが過失によると否とを問わず、その過失に対し又はその過失の結果に対し、運送人が法律、契約その他により責任を負わないときには、運送品および荷主は連帯して、発生した共同海損の性質を有する犠牲、損失又は費用の支払につき、共同海損として運送人に対し分担し、かつ、運送品に関して生じた救助料および特別費用を支払わなければならない。救助船が運送人によって所有又は運航されている場合にも、救助料は、当該救助船が第三者に所属している場合と同様に、全額を同じ方法で支払われるものとする。

(双方過失衝突約款)

積載船が、他船の過失、および本船の航海上、または船舶取扱上の行為、過失、または懈怠の結果、他船と衝突した場合、荷主は、運送人に対し、あるいは運送人が本船の所有者か占有者でない場合には、積載船の所有者および／または裸傭船者の受託者としての運送人に対し、他船、すなわち非積載船、またはその所有者に対する関係で、運送人、および／または積載船の所有者、および／または裸傭船者が負担することとなる、次のような損失または債務を全て補償するに足る金額を支払うことを約する。即ち、荷主の運送品の滅失または損傷、または荷主の行った全ての請求であって、他船すなわち非積載船またはその所有者が、荷主に対して賠償したか、または賠償すべきものであり、かつ、他船すなわち非積載船、またはその所有者が、本船またはその所有者もしくは裸傭船者または運送人に対する自己の請求の一部として相殺、控除または回収したものであるところの損失または債務。前記の規定は、衝突船または衝突物以外の船舶もしくは物体の所有者、運航者または管理者が、衝突、接触、座礁、もしくはその他の事故につき過失がある場合、またはこれらの者が、衝突船または衝突物の所有者、運航者、または管理者とともに過失がある場合にも適用する。

23. GENERAL AVERAGE & SALVAGE

(1) Any general average on a Vessel operated by the Carrier shall be adjusted according to the York/Antwerp Rules of 1994 (or at the election of the Carrier, York/Antwerp Rules 1974 as amended in 1990 or York/Antwerp Rules 2004 or York/Antwerp Rules 2016) at any port or place and in any currency at the option of the Carrier. Any general average on a Vessel not operated by the Carrier (whether a seagoing or inland waterways Vessel) shall be adjusted according to the requirements of the operator of that Vessel. In either case the Merchant shall give such cash deposit or other security as the Carrier may deem sufficient to cover the estimated general average contribution of the Goods before delivery if the Carrier requires, or, if the Carrier does not so require, within three months of the delivery of the Goods, whether or not at the time of delivery the Merchant had notice of the Carrier's lien. The Carrier shall be under no obligation to exercise any lien for general average contribution due to the Merchant.

(2) All expenses in connection with a general average or salvage act to avoid damage to the environment always to be considered general average expenses.

(3) If salvage services are rendered to the Vessel and the Goods, then as soon as requested to do, the Merchant shall provide salvage security in the amount and in the form requested by the salvor or shall provide counter security to the Carrier if the Carrier has provided security to the salvor on behalf of the Merchant. In the event of any failure to provide security promptly, the Merchant shall indemnify the Carrier for all loss and expenses, including consequential loss caused by delay, suffered by the Carrier.

〈第23条〉 共同海損および救助料

(1) 運送人によって運航される本船の共同海損は、運送人が選択する港または場所および通貨で、1994年ヨーク・アントワープ規則（または、運送人の選択により、1990年に改正された1974年ヨーク・アントワープ規則、2004年ヨーク・アントワープ規則の、または2016年ヨーク・アントワープ規則の何れか）に従って精算される。（外航船であると内水船であるとを問わず）運送人によって運航されない本船の共同海損は、当該本船の運航者の要求に従って精算される。いずれの場合にも、荷主は、荷渡しの時に運送人の先取特権について通知を受けたか否かに拘らず、運送人が要求した場合は荷渡し前に、または運送人が要求しなかった場合は荷渡しから3カ月以内に、運送品の推定共同海損分担金を償うに充分と運送人が判断する現金供託金またはその他の担保を提供しなければならない。運送人は、荷主に支払うべき共同海損分担金の徴収のために留置権を行使する義務を負わない。

(2) 環境汚染損害防止のための全ての共同海損行為または救助行為の費用は、常に共同海損費用とみなされる。

(3) 本船および運送品に対して救助活動がなされた場合、荷主は要求あり次第速かに、救助者が要求する金額と書式で救助料担保を提供しなければならない。また、運送人が荷主のため救助者に担保を提供した場合は、運送人に対し見返り担保を提供しなければならない。迅速に担保を提供するのを怠った場合、荷主は遅延によって生じた間接損害を含め、運送人が蒙った一切の損失・損害および費用を運送人に対し補償しなければならない。

24. FIRE AND NUCLEAR INCIDENT

(a) The Carrier shall not be responsible for any loss or damage to the Goods arising or resulting from fire occurring at any time, unless caused by the actual fault or privity of the Carrier.

(B) The Carrier shall not be responsible for any loss or damage to the Goods arising or resulting from nuclear incident occurring at any time, unless caused solely by personal willful misconduct of the Carrier.

〈第24条〉 火災および核物質の事故

(a) 運送人は、その火災がいかなるときに発生したものであっても火災によって生じた運送品の滅失もしくは損傷については、責任を負わない。但し、運送人自身の故意または過失によって発生した場合は、この限りでない。

(b)運送人は、その事故がいかなるときに発生したものであっても核物質の事故によって生じた運送品の滅失もしくは損傷については、責任を負わない。但し、運送人自身の故意によって専ら発生した場合は、この限りでない。

25.LAW AND JURISDICTION

The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading shall be governed by Japanese law except as may be otherwise provided for herein. Unless otherwise agreed by the Carrier, any action against the Carrier thereunder must be brought exclusively before the Tokyo District Court in Japan. Any action by the Carrier to enforce any provision of this Bill of Lading may be brought before any court of competent jurisdiction at the option of the Carrier.

〈第25条〉 法律および裁判管轄

本船荷証券によって証明され、または本証券に含まれる契約は、本証券に別段の定なき限り、日本法に準拠する。別段の合意なき限り、本証券に基づく運送人に対する訴訟は専ら日本の東京地方裁判所において提起されなければならない。本船荷証券のいずれかの規定を執行するため運送人による訴訟は、運送人の選択により、管轄権を有するいかなる裁判所においても提起できるものとする。

26.VARIATION OF THE CONTRACT

Any agreement for or in connection with the Carriage of the Goods is superseded by this Bill of Lading. No servant or agent of the Carrier shall have the power to waive or vary any of the terms of this Bill of Lading unless such waiver or variation is in writing and is specifically authorized or ratified in writing by the Carrier.

〈第26条〉 契約の変更

運送品を運送するためのまたはそれに関する一切の契約は、本船荷証券に取って替わられる。運送人の使用人もしくは代理人は、本船荷証券のいかなる条項も放棄したり、変更したりする権限を有しない。但し、かかる放棄もしくは変更が書面で行われ、かつ運送人により書面にて特に授權されるか、追認された場合はこの限りではない。

27.VALIDITY

In the event that anything herein contained is inconsistent with any applicable international convention or national law which cannot be departed from by private contract, the provisions hereof shall be null and void to the extent of such inconsistency but no further.

〈第27条〉 効力

本証券に含まれる何らかの事項が、私的契約によっては変更することのできない適用ある国際条約もしくは国内法と抵触する場合、本証券の条項は、その抵触する範囲でのみ無効とする。

28. WAIVER

Non-performance or delay by the Carrier in exercising its rights for any period of time under this Bill of Lading shall not be a waiver of any of the Carrier's rights.

〈第28条〉 権利放棄

本船荷証券に基づく運送人の権利を、運送人が如何なる期間行使せず、またはその行使を遅らせたとしても、それは運送人が当該権利を放棄したことにはならない。

29. US CLAUSE PARAMOUNT

(1) If the Carriage covered by this Bill of Lading includes Carriage to or from a port or place in the United States of America, this Bill of Lading shall be subject to the United States Carriage of Goods by Sea Act 1936 (US COGSA), the terms of which are incorporated herein and shall govern throughout the entire Carriage set forth in this Bill of Lading. Neither Clause 5(1)(a),(b), the Hamburg Rules nor the Visby Amendments shall apply to the Carriage to or from the United States. The Carrier shall be entitled to the benefits of the defences and limitations in US COGSA, whether the loss or damage to the Goods occurs at sea or not.

(2) If the US COGSA applies as Clause 29(1) above, neither the Carrier nor the Vessel shall, in any event, be or become liable for any loss or damage to or in connection with the Goods in an amount exceeding \$500.00 per package, lawful money of the United States, or in case of Goods not shipped in packages, per customary freight unit unless the value of the Goods has been declared and inserted in the declared value box on the face hereof, in which case Clause 6 (2) shall apply.

〈第 29 条〉 米国至上約款

(1) 本船荷証券により取扱われる運送が、アメリカ合衆国の港または場所への、ないしは港または場所からの運送を含む場合、本船荷証券は、1936年米国海上物品運送法（US COGSA）に従うものとし、同法の条項は本証券に攝取され、本証券に規定される全運送期間を通じて適用されるものとする。本証券第5条(1)(a),(b)、ハンブルグ・ルールもしくはウィスビー改正条約のいずれも、米国へのまたは米国からの運送には適用されない。運送人は、運送品の滅失もしくは損傷が海上で発生するか否かを問わず、US COGSA 上の防禦および責任制限の利益を享受する権利を有する。

(2) 上記第29条(1)により US COGSA が適用される場合、運送人もしくは本船のいずれも、いかなる場合においても、運送品またはそれに関する滅失もしくは損傷については、合衆国法定通貨で1梱包当たり、あるいは運送品が梱包しないで船積みされている場合には、慣習的な運賃単価当たり、500ドルを超えては責任を負わないものとする。但し、運送品の価額が申告され、本証券表面の価額申告欄に記載されたときはその限りではなく、その場合は本証券第6条(2)が適用される。