

Conditions of Carriage for Sea Freight

国際複合一貫輸送約款

This conditions of carriage will become components in English,
Japanese translation version will supplement only.

本約款は英文が正文となり、和訳版はあくまでも補足となります。

Alpha Global Logistics, Inc.

Received by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition unless otherwise indicated herein, the Goods, or the Container(s), or package(s) said to contain the cargo herein mentioned, to be carried subject to all the terms and conditions appearing on the face and back of this Bill of Lading by the vessel named herein or any substitute at the Carrier's option and/or other means of transport, from the Place of Receipt or the Port of Loading to the Port of Discharge or the Place of Delivery shown herein and there to be delivered unto order or assigns.

This Bill of Lading duly endorsed must be surrendered in exchange for the Goods or delivery order.

In accepting this Bill of Lading, the Merchant agrees to be bound by all the stipulations, exceptions, terms and conditions on the face and back hereof, whether written, typed stamped or printed, as fully as if signed by the Merchant, any local custom or privilege to the contrary notwithstanding, agrees that all agreements or freight engagement for and in connection with the Carriage of the Goods are superseded by this Bill of Lading.

Particulars furnished by Merchant. All descriptions contained herein considered unknown to the Carrier.

Note:

The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 18 & 23 of this Bill of Lading, the liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the Goods.

In witness whereof, the undersigned has signed the number of Bill(s) of Lading stated herein, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.

An enlarged copy of back clauses is available from the Carrier upon request.

1. DEFINITIONS

- (1) "Carrier" means the company mentioned on the face hereof by whom or in whose name the contract of carriage is concluded with a Merchant and who assumes responsibility for the performance of the Carriage hereunder.
- (2) "Actual Carrier" includes owners and operators of vessels, stevedores, terminal operators, road, rail and air transport operators and independent contractors and their respective servants and agents of whose services the Carrier procures for the performance of the whole or any part of the Carriage hereunder.
- (3) "Carriage" means the whole or any part of the operations and services undertaken by the Carrier in respect of the Goods.
- (4) "Container" includes any container (including any open top, flat rack or platform container), pallet or any other similar article of transport used to consolidate goods.

- (5) "Goods" means the cargo described on the face hereof and, if the Goods are packed into a Container supplied or furnished by or on behalf of the Merchant, includes the Container as well.
- (6) "Merchant" includes the Shipper, Consignor, Consignee, owner and receiver of the Goods and the holder of this Bill of Lading and anyone acting on behalf of any such person.

2. CLAUSE PARAMOUNT

- (1) As far as this Bill of Lading covers the Carriage of the Goods by sea or inland waterways, this Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the International Carriage of Goods by Sea Act of Japan, enacted 13 June 1957, as amended 3 June 1992, (hereinafter called the Act), unless it is adjudged that any other legislation of a nature similar to the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading done at Brussels on 25 August 1924 (hereinafter called the Hague Rules), or to the Protocol to amend the Hague Rules done at Brussels on 23 February 1968, or, where applicable, to the Protocol amending the Hague Rules as amended by the Protocol of 23 February 1968 done at Brussels on 21 December 1979, mandatorily applies to this Bill of Lading, in which case it shall have effect subject to the provisions of such similar legislation (hereinafter called the Hague-Rules Legislation), and the Act or the Hague-Rules Legislation shall be deemed to be incorporated herein.
- (2) The Act or the Hague-Rules Legislation shall apply and govern before the Goods are loaded on and after they are discharged from the vessel and throughout the entire time the Goods are in custody of the Carrier and his servants or agents or the Actual Carrier within the sea terminal at the Port of Loading or Port of Discharge.
- (3) If any provision herein is held to be inconsistent with or repugnant to any extent of the Act, the Hague-Rules Legislation or any other laws, statutes or regulations mandatorily applicable to the contract evidenced by this Bill of Lading, such provision shall be null and void to the extent of such inconsistency or repugnance but no further.

3. NEGOTIABILITY AND TITLE TO THE GOODS

- (1) By accepting this Bill of Lading, the Merchant and its transferee agree with the Carrier that, unless it is marked Non-negotiable on the face of this Bill of Lading, it shall be deemed to constitute the title to the Goods and the Holder, by endorsement of this Bill of Lading, shall be entitled to receive or to transfer the Goods mentioned on the face hereof.
- (2) This Bill of Lading shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Carrier of the Goods as described on the face hereof, unless a contrary indication such as shipper's weight, load and count", "shipper-packed container" or similar expressions has been made on the face hereof. However, proof to the contrary shall not be admissible when this Bill of Lading has been negotiated or transferred to a third party acting in good faith.

4. GOVERNING 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, and any action against the Carrier thereunder shall be brought before the Tokyo District Court in Japan.

5. CARRIER'S TARIFF

The terms of the Carrier's applicable Tariff are deemed to be 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.

6. 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 and regulations of any countries.

7. ISSUANCE OF MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

- (1) The Carrier, by the issuance of this Multimodal Transport Bill of Lading undertakes to perform and/or in his own name to procure the performance of the Carriage from the place at which the Goods are taken in charge to the place designated for delivery on the face hereof.
- (2) Notwithstanding the heading Multimodal Transport Bill of Lading" the provisions set out and referred to herein shall also apply when the Carriage is performed by one mode of transport only.
- (3) This Bill of Lading is issued as to marks, number, quantity, weight and volume as furnished by the Shipper who shall be deemed to have guaranteed the accuracy and correctness of the contents and description of the Goods at the time they were taken in charge by the Carrier. The Shipper shall indemnify the Carrier against any loss, damage and expense arising or resulting from inaccuracy, inadequacy and/or insufficiency of such particulars. The right of the Carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under this Bill of Lading to any person other than the Shipper

8. METHODS AND ROUTES OF CARRIAGE

- (1) The Carrier may at any time and without notice to the Merchant:
 - (a) use any means of transport or storage whatsoever;
 - (b) transfer the Goods from one conveyance to another including transshipping or carrying the same on another vessel than that named on the face hereof;
 - (c) unpack and remove the Goods which have been packed into a Container and forward them in a Container or otherwise;

- (d) load and unload the Goods at any place or port (whether or not being the port named as the Port of Loading or Port of Discharge on the face hereof) and store the Goods at any such place or port; or
 - (e) comply with any orders, directions or recommendations given by any government or authority, or any person or body 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.
- (2) The liberties set out in the preceding paragraph may be invoked by the Carrier for any purpose whatsoever whether or not connected with the Carriage of the Goods. Anything done in accordance with the preceding paragraph or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the contractual Carriage and shall not be a deviation.

9. 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 the contents. If it thereupon appears that the contents or any part thereof cannot safely or properly be carried or carried further, either at all or without incurring any additional expense or taking any measures in relation to such package or Container or its contents or any part thereof, the Carrier may abandon the Carriage thereof and/or take any measures and/or incur any additional expense to carry or to continue the Carriage or to store the same ashore or afloat under cover or in the open, at any place, which storage shall be deemed to constitute due delivery under this Bill of Lading. The Merchant shall indemnify the Carrier against any expense so incurred.
- (2) If by order of the authorities at any place, a Container has to be opened for the contents to be inspected, the Carrier shall not be liable for any loss, damage or any other consequences as a result of any opening, unpacking, inspection or repacking. The Carrier shall be entitled to recover the cost of such opening, unpacking, inspection and repacking from the Merchant.

10. CONTINGENCIES

- (1) If at any time the performance of the Carriage hereunder is or is likely to be affected by any hindrance, danger or disturbance of whatsoever kind which cannot be avoided by exercise of reasonable endeavors, the Carrier may, whether or not the Carriage is commenced, without notifying the Merchant, treat the Carriage as terminated and discharge, land, store or take any other necessary means whatsoever on the Goods or any part thereof and place them 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. In such case, the discharge, landing and storing and any means whatsoever taken shall constitute complete and final delivery and full performance of the Carriage hereunder, and the Carrier shall be discharged from any further responsibility of the Goods.
- (2) The situations referred to in the preceding paragraph shall include, but not limited to, those caused by

the existence or apprehension of war, declared or undeclared, hostilities, warlike or belligerent acts or operations, riots, civil commotions or other disturbances; or interdict or prohibition of or restriction on commerce or trading; quarantine, sanitary or other similar regulations or restrictions; strikes, lockouts or other labor troubles whether partial or general and whether or not involving employees of the Carrier or any Actual Carrier; congestion of port, wharf, sea terminal or any other place; shortage, absence or obstacles of labor or facilities for loading, discharge, delivery or other handling of the Goods; epidemics or diseases; bad weather or any other obstacles to the Carriage of the Goods.

- (3) In case of the preceding paragraphs, the Carrier shall be entitled to all freight and other charges due and the Merchant shall be liable for payment of all freight to the Port of Discharge or place of landing or for any other expenses incurred at such port or place as a result of the discharge, landing, storing or other means whatsoever taken by the Carrier in relation to the Goods.

11. OPTIONAL STOWAGE AND DECK CARGO

- (1) The Goods may be packed by the Carrier in any Container and consolidated with Goods of other Merchants for Carriage.
- (2) Any Goods whether packed in Containers or not, may be carried on deck or under deck without notice to the Merchant unless on the face hereof it is specifically stipulated that the Containers or Goods will be carried under deck. If carried on deck, the Carrier shall not be required to note, mark or stamp on the Bill of Lading any statement of such on deck carriage. Subject to Paragraph (3) below, such Goods whether carried on deck or under deck and whether or not stated to be carried on deck shall participate in general average and shall be deemed to be within the definition of goods for the purpose of the Act or of the Hague-Rules Legislation as provided for in Clause 2 hereof.
- (3) Any Goods which are stated herein to be carried on deck, whether or not carried on deck, are carried without responsibility on the part of the Carrier for loss or damage of whatsoever nature arising during Carriage by sea whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever.

12. DANGEROUS GOODS AND CONTRABAND

- (1) The Merchant undertakes not to tender for Carriage any Goods which are of a dangerous, inflammable, radioactive or damaging nature without previously giving written notice of their nature to the Carrier and without the express consent in writing of the Carrier and without marking the Goods and the Container or other covering on the outside as required by any laws, regulations or by reason of international conventions relating to the carriage of goods of a dangerous nature.
- (2) If the requirements of the preceding paragraph are not complied with, or if the Goods are found to be contraband or prohibited by any laws or regulations of the Port of Loading, discharge or call or any place during the Carriage, the Carrier shall be entitled to have such Goods rendered innocuous, thrown overboard or discharged or otherwise disposed of at the Carrier's discretion without compensation to

the Merchant and the Merchant shall be liable for and indemnify the Carrier against any kind of loss, damage or liability including loss of freight, and any expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such Goods. Further, the Carrier shall be under no liability to make general average contribution in respect of such Goods.

- (3) If the Goods of dangerous, inflammable, radioactive, or damaging nature, which were tendered in compliance with Paragraph (1) above, shall become a danger to the vessel, cargo or any other property or person, such Goods may in like manner be discharged, destroyed or rendered harmless without compensation to the Merchant.
- (4) Whether or not the Merchant was aware of the nature of the Goods, the Merchant shall indemnify the Carrier against all claims, losses, damages, or expenses, or personal injury or death, arising in consequence of the Carriage of such Goods.

13. HEAVY LIFT

- (1) The weight of a single piece or package exceeding one metric ton gross must be declared by the Merchant in writing before receipt by the Carrier and must be marked clearly and durably on the outside of the piece or package in letters and numbers not less than five centimeters high.
- (2) In case of the Merchant's failure in his obligation under the preceding paragraph, the Carrier shall not be responsible for any loss of or damage to the Goods and the Merchant shall be responsible for loss of or damage to any property or for personal injury or death arising as a result of the Merchant's said failure and shall indemnify the Carrier against loss or liability suffered or incurred by the Carrier as a result of such failure.

14. AUTOMOBILE AND OTHER UNPACKED GOODS

The term apparent good order and condition with reference to any automobile, rolling stock, tractor, machinery and other unpacked goods does not mean that the condition of the Goods when received were free of any dent, scratch, hole, cut and bruise that could not have been found by ordinary care and diligence. The Carrier shall in no event be liable for such conditions.

15. IRON, STEEL AND METAL PRODUCTS

Superficial rust, oxidation, moisture or any like condition of any iron, steel or metal products is not a condition of damage but is inherent to the nature of the Goods and acknowledgement of receipt of the Goods in apparent good order and condition does not mean that the Goods when received were free of visible rust, oxidation or moisture. The Carrier shall in no event be liable for loss or damage arising out of or resulting from such inherent nature of the Goods.

16. LIVE ANIMALS AND PLANTS

Live animals and plants, when accepted for Carriage, are received, loaded, tended, stowed, carried, discharged and delivered entirely and absolutely at the sole risk of the Merchant and without any warranty or undertaking whatsoever by the Carrier that the vessel and other means of transport are seaworthy, fitted, manned, equipped and supplied for their reception, carriage and preservation of such Goods.

17. TEMPERATURE CONTROLLED GOODS

- (1) The Merchant undertakes not to tender any goods for Carriage which require temperature control without previously giving written notice of their nature and particular temperature range to be maintained and, in case of a temperature controlled Container packed by or on behalf of the Merchant, further undertakes that the Goods have been properly packed in the Container and that its thermostatic controls have been adequately set by the Merchant before receipt of the Goods by the Carrier. If the above requirements are not complied with, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the Goods howsoever arising.
- (2) The Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the Goods arising from latent defects, derangement, breakdown, stoppage or malfunction of the temperature controlling machinery, plant, insulation or any apparatus of the Container, provided that the Carrier shall before or at the beginning of the Carriage exercise due diligence to maintain the temperature controlled Container in an efficient state.

18. VALUABLE GOODS

The Carrier shall not be responsible to any extent for any loss of or damage to platinum, gold, silver, jewelry, precious metals, radioisotope, precious chemicals, bullion, specie, currencies, negotiable instruments, securities, writing, documents, pictures, embroideries, works of art, curios, heirlooms, collections of every nature or any other valuable goods whatsoever including goods having particular value only for the Merchant unless the true nature and value of the Goods are declared in writing by the Merchant before receipt of the Goods and the same are inserted on the face hereof and ad valorem freight is prepaid thereon.

19. DELIVERY OF GOODS

- (1) Any mention herein of parties to be notified of the arrival of the Goods is solely for the 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) If delivery of the Goods or any part thereof is not taken by the Merchant at the time and place when and where the Carrier is entitled to call upon the Merchant to take delivery thereof, the Carrier shall be entitled, without notice, to unpack the Goods if packed in Containers and/or to store the Goods ashore, afloat, in the open or under cover, at the sole risk of the Merchant. Such storage shall constitute due

delivery hereunder, and, thereupon, the liability of the Carrier in respect of the Goods or that part thereof stored as aforesaid shall wholly cease and the costs and expenses of such storage (if payable by the Carrier or his agent or any Actual Carrier) shall forthwith be paid by the Merchant upon demand of the Carrier.

20. DELIVERY BY MARKS

- (1) The Carrier shall not be liable for failure of or delay in delivery in accordance with marks unless such marks shall have been clearly and durably stamped or marked upon the Goods, packages or containers by the Merchant before the Goods are received by the Carrier in letters and numbers not less than five centimeters high together with the name of the Port of Discharge.
- (2) In no circumstances shall the Carrier be responsible for delivery of the Goods in accordance with other than leading marks.

21. SPECIAL DELIVERY OF GOODS

- (1) In case the Goods received by the Carrier are Containers into which contents have been packed by the Merchant, the Carrier shall only be responsible for delivery of the total number of Containers as shown on the face hereof; provided that, at the 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 Containers, the Containers may be opened and the contents thereof delivered in accordance with the brands, marks, numbers, sizes or types of packages or pieces.
- (2) In case the Goods have been packed into Containers by the Carrier, the Carrier shall unpack the Containers and deliver the contents thereof; provided that, at the absolute discretion of the Carrier the Goods may be delivered in Containers to the Merchant, in which case if the Containers are delivered with seals intact by the Carrier, such delivery shall be deemed as full and complete performance and the Carrier shall not be responsible for any loss of or damage to the contents of the Containers.

22. LIABILITY OF THE CARRIER

- (1) The Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods occurring from the time when the Carrier receives the Goods for Carriage until the time of delivery, only to the extent set out below.
- (2) The Carrier shall be relieved of liability for any loss or damage, if such loss, damage or delay in delivery was caused by:
 - (a) the wrongful act or neglect of the Merchant;
 - (b) compliance with the instructions of the person entitled to give them;
 - (c) inherent vice or nature of the Goods;
 - (d) insufficiency of packing or inadequacy of marks;
 - (e) defect of the Container used to consolidate the Goods if supplied by the Merchant;

- (f) handling, loading, stowage into or discharge from Container by the Merchant;
- (g) war, warlike operations, riots, civil commotions and strikes or lockouts or stoppage or restraint of labor from whatever cause, whether partial or general; or
- (h) any cause or event which the Carrier could not avoid and the consequence whereof the Carrier could not prevent by the exercise of due diligence.
- (3) If the stage of the Carriage during which the loss or damage occurred is known, notwithstanding anything provided for otherwise herein, the liability of the Carrier shall be determined by the provisions contained in any international convention or mandatory national law which provisions:
 - (a) cannot be departed from by private contract to the detriment of the Merchant, or
 - (b) 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.
- (4) If it can be proved that the loss or damage occurred during inland carriage while the Goods were in custody of an Actual Carrier, the liability of the Carrier and the limitation thereof shall be determined in accordance with the Actual Carrier's contract of carriage or tariff, or where such contract or tariff does not exist, the limit shall be as set out in Clause 23 hereunder.
- (5) If it cannot be proved where the loss or damage occurred, the loss or damage shall be deemed to have occurred in the course of Carriage by sea and the Carrier shall be liable to the extent prescribed by the Act or applicable Hague-Rules Legislation, as the case may be, as provided for in Clause 2 hereof.

23. LIMITATION OF LIABILITIES

- (1) When the Carrier is liable for compensation in respect of any loss of or damage to the Goods, it is agreed with the Merchant that such compensation shall be calculated by reference to the value of the Goods at the place and time they are delivered to the Merchant, or at the place and time they should have been delivered. For the purpose of determining the extent of the Carrier's liability for loss of or damage to the Goods, the sound value of the Goods is presumed to be the Merchant's invoice value of the Goods plus freight, charges and insurance, if paid.
- (2) The Carrier shall in no event be or become liable for any loss of or damage, whatsoever and howsoever arising, to the Goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 Units of Account per package or unit or 2 Units of Account per kilogram of gross weight of the Goods lost or damaged, whichever is the higher.
- (3) Higher compensation may be claimed only when, with the consent of the Carrier, the value of the Goods declared by the Shipper prior to the commencement of the Carriage, which exceeds the limits laid down in this Clause, has been inserted on the face hereof in the space provided and extra freight paid, in which case such declared value shall be the limit and any partial loss or damage shall be adjusted pro

rata on the basis of such declared value.

- (4) The Units of Account mentioned in Paragraph 2 above is the Special Drawing Right (SDR) as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Paragraph (2) above shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the court seized of the case.
- (5) When the Goods have been packed into a Container by or on behalf of the Merchant, and when the number of packages or units packed into the Container is not enumerated on the face hereof, each Container including the entire contents thereof shall be considered as one package for the purpose of application of the Carrier's limitation of liability.
- (6) The Carrier does not undertake that the Goods shall arrive at the Port of Discharge or Place of Delivery at any particular time or in time to meet any particular market or use and the Carrier shall not be responsible for any direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay or any other cause whatsoever and howsoever caused. Without prejudice to the foregoing, if the Carrier is found liable for delay, liability shall be limited to the freight applicable to the relevant stage of the Carriage.

24. DEFENSES

The defenses and limits of liability provided herein shall apply in any action against the Carrier for loss of or damage to the Goods or delay in delivery whether the action be founded in contract, in tort or otherwise.

25. LIABILITY OF SERVANTS, AGENTS AND OTHER PERSONS

- (1) If an action for loss of or damage to the Goods is brought against any servants or agents of the Carrier or other persons including, but not limited to, Actual Carriers or their servants or agents, of whose services the Carrier procures for the performance of the Carriage evidenced by the terms and conditions herein, such servants, agents or other persons shall be entitled to avail themselves of the defenses and limits of liability which the Carrier is entitled to invoke hereunder, and in entering into this Contract the Carrier, to the extent of those provisions, does so not only on his behalf but also as agent and trustee for such servants, agents or other persons. The aggregate of the amounts recoverable from the Carrier and such servants, agents or other persons and their servants and agents shall in no case exceed the limits provided herein.
- (2) The Merchant shall indemnify the Carrier for any claim which may be made upon the Carrier by such servants, agents or other persons and their servants and agents in relation to the claims made against them by the Merchant.

26. NOTICE OF CLAIM AND TIME BAR

- (1) Unless notice of loss of or damage to the Goods and the general nature of it is given in writing to the Carrier or his agent at the place of delivery before or at the time of 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 is not apparent, within seven consecutive days thereafter, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Carrier of the Goods described in this Bill of Lading.

- (2) The Carrier shall be discharged from all liability under this Bill of Lading unless suit is brought within nine months after delivery of the Goods or the date when the Goods should have been delivered. In the event such time period shall be found to be contrary to any international convention or mandatory national law, the period covered by such convention or mandatory national law shall then apply but in that circumstance only.

27. MERCHANT'S RESPONSIBILITY

- (1) The Merchant warrants that in agreeing to the terms and conditions hereof, he is, or has the authority of, the person owning or entitled to the possession of the Goods and this Bill of Lading.
- (2) All of the persons coming within the definition of Merchant in Clause I shall be jointly and severally liable to the Carrier for the due fulfillment of all obligations undertaken by the Merchant in this Bill of Lading.
- (3) 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 (including freight for any additional Carriage undertaken) incurred or suffered by reason of failure to comply, or by reason of any illegal, incorrect or insufficient marking, numbering or addressing of the Goods, and shall indemnify the Carrier in respect thereof.

28. MERCHANT PACKED CONTAINERS

- (1) If a Container has not been packed by the Carrier, this Bill of Lading shall be a receipt only for the Container and the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the contents and the Merchant shall indemnify the Carrier against any injury, 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 filled, packed, stuffed or loaded;
 - (b) the unsuitability of the contents for carriage by 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 the Container was filled, packed, stuffed or loaded.
- (2) The Merchant shall inspect any Container before packing the contents into the Container and the use of the Container shall be prima facie evidence of the Container being sound and suitable for use.
- (3) If the Container is delivered by the Carrier 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 of or damage to the contents of the Container.

29. CARRIER'S CONTAINER

- (1) The Merchant shall assume full responsibility for and shall indemnify the Carrier against any loss of or damage to any Container or other equipment furnished or arranged by the Carrier for the Merchant which occurs while in the possession or control of the Merchant, its agent or its inland carrier engaged by or on behalf of the Merchant.
- (2) The Carrier shall in no event be liable for and the Merchant shall indemnify and hold harmless the Carrier from and against any loss of or damage to the property of any other person or any injury to or death of any other person caused by any Container or other equipment furnished or arranged by the Carrier or by contents of the Container during handling by or while in the possession or control of the Merchant, its agent or its inland carrier engaged by or on behalf of the Merchant.
- (3) If any Container furnished or arranged by the Carrier is unpacked at the Merchant's premises, the Merchant shall be responsible for returning the empty Container, with interior brushed and cleaned, to the point or place designated by the Carrier within the time prescribed. Should a Container not be returned within the time prescribed by the Carrier, the Merchant shall be liable for any detention charge, loss or expenses which may arise from such nonreturn.

30. FREIGHT AND CHARGES

- (1) Full freight to the place of delivery mentioned on the face hereof shall be considered as completely earned on receipt of the Goods, whether the freight be stated to be prepaid or be collected at the destination and all charges due hereunder against the Goods shall be paid to the Carrier as soon as they have incurred.
- (2) The Carrier shall be entitled to all freight and other charges due, whether actually paid or not, under any circumstances whatsoever, whether the vessel or other means of transport or the Goods be lost or not, or the voyage or the Carriage be broken up or frustrated or abandoned. The Merchant shall make payment of all freight and other charges in cash without any offset, counterclaim or deduction.
- (3) The Merchant shall be liable for and indemnify the Carrier for any mending, baling, repairs or replacement of packages resulting from insufficiency of packing or from excepted perils, and expenses incurred in fumigating, protecting, caring for, regaining possession of or otherwise made for the benefit of the Goods.
- (4) Any dues, duties, taxes and charges that may be levied on any basis such as the amount of freight, weight of the Goods or tonnage of the carrying vessel or on other means of transport shall be paid by the Merchant.
- (5) The Merchant shall be responsible for all fines and losses which the Carrier may incur from the Merchant's failure to load the Goods or in part on the vessel or other means of transport from any cause whatsoever.
- (6) The freight has been calculated on the basis of the particulars furnished by or on behalf of the Shipper. If

the particulars furnished by or on behalf of the Shipper 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.

- (7) The Shipper, Consignee, owner of the Goods and Holder of this Bill of Lading shall be jointly and severally liable to the Carrier for the payment of all freight and charges and for the performance of the obligation of each of them hereunder.

31. LIEN

- (1) 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/or any other contract and for general average contributions to whomsoever due and for the cost of recovering the same and the Carrier shall have the right to sell the Goods and documents by public auction or private treaty, without notice to the Merchant and at the Merchant's expense and without any liability towards the Merchant. If on sale of the Goods, the proceeds fail to cover the amount due and the cost incurred, the Carrier shall be entitled to recover the deficit from the Merchant.
- (2) If the Goods are unclaimed during a reasonable time, or whenever in the Carrier's opinion, the Goods will become deteriorated, decayed or worthless, the Carrier may, at his discretion and subject to his lien and without any responsibility attaching to him, sell, abandon or otherwise dispose of such Goods solely at the risk and expense of the Merchant.

32. GENERAL AVERAGE

- (1) General average shall be adjusted, stated and settled at the port or place where the carrying vessel and/or her owner shall decide according to the York-Antwerp Rules of 1974, as amended 1990 or any modification thereof, and any other rules, laws and usage of the port or place of the adjustment as may be stated in the ocean bill of lading issued for the Goods. Such cash deposit as the Carrier or the owner of the vessel may deem sufficient to cover the estimated contribution of the Goods and any salvage and special charges thereon shall be made by the Merchant to the Carrier or the owner of the vessel, if required, before delivery of the Goods.
- (2) If the Carrier delivers the Goods without obtaining security for general average contributions, the Merchant, by taking delivery of the Goods, undertakes responsibility to pay such contributions and to provide such cash deposit or other security for the estimated amount of such contributions as the Carrier shall require.

33. BOTH-TO-BLAME COLLISION AND NEW JASON CLAUSE

The both-to-blame collision clause and New Jason Clause provided for in the ocean bill of lading issued for the Goods by the owner or the operator of the carrying vessel shall be available to the Carrier and be

deemed to be incorporated herein and constitute a part hereof with the same force and effect as if fully set forth herein.

34. VARIATION OF THE CONTRACT

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.

35. U.S.A. LOCAL CLAUSE

- (1) If the Carriage covered by this Bill of Lading includes Carriage to or from or through a port or place in the United States of America, this Bill of Lading shall be subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America approved 16 April 1936 (U.S. COGSA) of which terms shall be deemed to be incorporated herein and shall be paramount throughout Carriage by sea or inland waterways and the entire time that the Goods are in the actual custody of the Carrier or any Actual Carrier at the sea terminal in the United States of America before loading on or after discharge from the Vessel, as the case may be.
- (2) If U.S. COGSA applies, the liability of the Carrier shall not exceed U.S. \$500 per package or customary freight unit, unless the nature and value of the Goods have been declared on the face hereof, in which case Clause 23 shall apply.
- (3) The Carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for loss, damage or delay to the Goods while the Goods are in the United States of America away from the sea terminal and are not in the actual custody of the Carrier. The responsibility of the Carrier shall be to procure, as agent, transportation by inland carriers (one or more) and such transportation shall be subject to the inland carrier's contract of carriage and tariffs and any law mandatorily applicable. The Carrier guarantees the fulfillment of such inland carrier's obligation under their contracts and tariffs. If, for any reason, the Carrier is denied the right to act as agent only at these times, the Carrier's liability for loss, damage or delay to the Goods shall be determined in accordance with Clause 22 and Clause 23 hereof.

表面約款

運送人は、本運送証券記載の運送品又は本運送証券記載の運送品を内容とするコンテナ、若しくは包を、本運送証券に別段の記載がない限り、外觀上良好な状態で荷送人から受け取り、本運送証券の表面及び裏面に規定する全ての条項に従い、本運送証券記載の本船又は運送人の選択する代船及び／又は他の運送手段により、本運送証券記載の受取地又は船積港から、荷揚港又は引渡地まで運送し、そこで本運送証券の指図人又は譲受人に引き渡すものとする。

正当に裏書された本運送証券と引き替えに、運送品又は荷渡指図書を引き渡すものとする。

この運送証券を受領することにより、荷主は、これに反する地域的習慣又は特権にかかわらず、自ら署名した場合と同じく、手記、タイプ、スタンプ又は印刷のいずれかを問わず、本運送証券の表面及び裏面の規定、免責及び条項に拘束されることに合意し、かつ、本運送証券が運送品の運送に関連した全ての協定又は運賃取決めに優先することに合意する。

明細は荷主が提供したものである。ここの全記載事項については、運送人は不知である。

本運送証券第18条及び第23条の規定により、運送人の責任は多くの場合、運送品の滅失又は損傷について減免されている事実について荷主の注意を喚起する。

上記の証拠として、下記の署名者は、同一の文言及び日付の本運送証券記載の通数に署名し、このうち一通が回収されたときは、その他は無効とする。

裏面約款条項を拡大したコピー(写し)は、要求あり次第運送人から入手できる。

裏面約款

第1条 定義

- (1)「運送人」とは、自己又はその名において荷主と運送契約を締結し、かつ、本運送証券に基づく運送の履行責任を負う本運送証券表面記載の会社をいう。
- (2)「実運送人」とは、船舶の所有者及び運航者、港湾荷役業者、ターミナル・オペレーター、道路、鉄道、航空運送人、独立契約者並びにそれらの者の使用人及び代理人であって、本運送証券に基づく運送の全部又は一部を履行するために、運送人がその役務を調達する者等をいう。
- (3)「運送」とは、運送品に関して運送人が引き受ける作業及び役務の全体又は一部をいう。
- (4)「コンテナ」とは、運送品をまとめるために使用されるコンテナ(オープントップ、フラットラック若しくはプラットフォームコンテナを含む)、パレット又はその他の類似の輸送用器具等をいう。
- (5)「運送品」とは、本運送証券表面記載の貨物をいい、荷主が提供し又は荷主のために提供されたコンテナに貨物が詰められている場合には、そのコンテナをも含むものとする。
- (6)「荷主」とは、荷送人、委託者、荷受人、運送品の所有者、その受取人、本運送証券の所持人並びにそれらの者のために行為する者等をいう。

第2条 至上約款

- (1) 本運送証券が運送品の海上又は内陸水上運送を対象とする限り、本運送証券は、1992年6月3日に改正された、1957年6月13日制定の日本国の国際海上物品運送法(以下法律という)の規定に基づいて効力を

有する。但し、1924年8月25日ブラッセルで作成された船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約(以下ヘーグ・ルールという)、又はヘーグ・ルールを改正するための1968年2月23日にブラッセルで作成された議定書、若しくは、適用ある場合には、1968年2月23日の議定書によって改正されたヘーグ・ルールを改正する1979年12月21日にブラッセルで作成された議定書と類似の性質のその他立法が本運送証券に強行的に適用すると判示された場合には、それら類似の立法(以下ヘーグ・ルール立法という)の規定に基づいて効力を有するものとし、かつ、法律及びヘーグ・ルール立法は、本運送証券に摂取されているものとみなすものとする。

- (2) 法律又はヘーグ・ルール立法は、運送品が船舶への積込前及び船舶からの荷揚げ後、かつ、運送品が船積港又は荷揚げ港の臨海ターミナルにおいて、運送人及びその使用人、代理人若しくは実運送人の管理下にある全期間を通じて適用されるものとする。
- (3) 本運送証券のいずれかの規定が、法律又はヘーグ・ルール立法又は本運送証券により証明される契約に強行的に適用されるその他一切の法律、制定法又は規則に抵触し若しくは矛盾すると判断された場合には、当該規定はその抵触又は矛盾する範囲で無効とするが、それ以上には及ばないものとする。

第3条 譲渡性及び運送品の権利

- (1) 本運送証券を受領したことにより、荷主及びその譲受人は、本運送証券の表面に「譲渡禁止」と記載されていない限り、本運送証券が運送品の権利を構成するものであること、及び本運送証券の所持人は、本運送証券を裏書することにより本運送証券記載の運送品を受け取り、または譲渡する権利を有することを運送人と合意する。
- (2) 本運送証券は、その表面に「Shipper's weight, load and count」、「Shipper-packed container」又は類似の表現等の反対の表示がなされていない限り、運送人が表面記載の運送品を受け取ったことを証明する推定的証拠となる。但し、本運送証券が善意の第三者に譲渡又は移転されたときは、反証は認められないものとする。

第4条 準拠法及び裁判管轄

本運送証券により証明され又は含まれる契約は、本運送証券に別段の定めがない限り、日本法に準拠し、本運送証券の下で生ずる運送人に対する一切の訴訟は、日本の東京地方裁判所に提起されるものとする。

第5条 運送人のタリフ

運送人が適用するタリフの条項は、本約款に摂取されているものとみなす。適用するタリフの関係条項のコピーは、申し込み次第運送人から入手することができる。本運送証券と適用するタリフとの不一致があるときは、本運送証券が優先するものとする。

第6条 責任制限法

本約款の規定は、運送人に対して適用される全ての国の法令、制定法又は規則により認められる法定の保護、免責又は責任制限を制約し、又は運送人から奪うように運用されてはならない。

第7条 複合運送証券の発行

- (1) 運送人は、本複合運送証券の発行により、運送品を受け取った場所から本複合運送証券表面指定の引渡地までの運送の履行及び／又は自己の名において運送の履行を調達すること引き受ける。
- (2) 「複合運送証券」の頭書にかかわらず、本複合運送証券に定め、かつ、言及する規定は、運送が単一の運送方法による場合にも適用する。
- (3) 本運送証券は、荷送人が通告した記号、番号、数量、重量及び容積に基づいて発行され、荷送人は、運送人が運送品を受け取ったときに、運送品の中身及び明細が正確かつ適正であることを保証したものとみなす。荷送人は、かかる明細が不正確であること、不適當であること及び／又は不十分であることにより、運送人が被る損失、損害及び費用を補償するものとする。運送人の当該補償請求権は、荷送人以外の者に対し、運送人が本運送証券の下で負う義務及び責任をなんら制限するものではない。

第8条 運送の方法及び経路

- (1) 運送人は荷主に通知することなく、いつでも
 - (a) いかなる運送方法又は保管方法をも使用すること
 - (b) 積替又は表面記載以外の船舶による運送を含み、一つの運送手段から他の運送手段に移して運送品を運送すること
 - (c) コンテナに詰め込まれた運送品を取出し、他のコンテナ又はその他の方法により転送すること
 - (d) 運送品をいかなる地点又は港(表面に船積港又は荷揚港として記載されている港であると否とを問わず)において積込み又は荷揚げし、かつ運送品をかかる地点又は港において保管すること、又は
 - (e) いかなる政府若しくは当局又はかかる政府若しくは当局の代理人として行為し又は行為すると称する者又は団体並びに運送人の使用する運送手段にかけられた保険の条項により、命令又は指示をする権限を有する者又は団体により出された命令及び勧告に従うことができる。
- (2) 前項に規定された自由については、運送品の運送に関係あると否とを問わず、運送人は、いかなる目的のためにも援用できる。前項に基づいてなされた行為又はそれにより生じた遅延は、契約上の運送の範囲内とみなされ、かつ離路ではない。

第9条 運送品の検査

- (1) 運送人は、なんら義務を負うことなく、いつでもコンテナ若しくは包を開きその中身を検査する権利を有する。かかる検査により中身又はその一部が安全、適切に運送すること、若しくは運送を継続することが全く不可能であるか、又はそのために包若しくはコンテナ又はその中身若しくはその一部について追加費用を要するか、又はなん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、その運送を放棄及び／又は運送のため若しくは運送の継続のため又は運送品の保管のため、いかなる措置をも講ずることができ、さらに陸上と船上であることを問わず、屋内と屋外であることを問わずに、これを行うことができ、かかる保管は、本運送証券上の正当な引渡しを構成するものとみなされる。荷主は、これらにより生じた追加費用を運送人に対して補償するものとする。
- (2) いかなる場所であっても、当局の命令により中身の検査のためにコンテナを開扉しなければならない

ときは、運送人は、開扉、取出し、検査又は再詰込みに基づく損失、損害又はその他の一切の結果に関して責任を負わない。運送人は、開扉、取出し、検査及び再詰込みの費用を荷主から回収する権利を有する。

第10条 不測の事態

- (1) 本運送証券に基づく運送の履行が相当な努力を尽くしても避けることができない障害、危険又は騒動の影響を受け若しくは受けそうなときは、運送人は、運送が開始されていると否とを問わず、荷主に通知することなく、運送が終了したものとして処理することができ、かつ、運送品又はその一部を、運送人が安全で便利であるとみなすいかなる地点又は港において、荷主の処置に委ねることができ、それをもって運送品に関する運送人の責任が終了する。その場合には、荷揚げ、陸揚げ、保管及びその他取られた措置をもって、完全にして最終の引渡し及び本運送証券に基づく運送の完全な履行を構成し、運送人はそれ以後運送品の責任を免れる。
- (2) 前項の事態には、宣戦が布告されたと否とを問わず戦争若しくは戦争の懸念、戦闘行為、戦争類似若しくは交戦行為、騒擾、暴動若しくはその他の騒動、又は通商若しくは貿易上の禁制、禁止若しくは制限、検疫、衛生、若しくはその他類似の規則若しくは制限、部分的であると全面的であるとを問わず、運送人又は実運送人の使用人を含むと否とを問わず、同盟罷業、作業所閉鎖又はその他の労働争議、港、埠頭、臨海ターミナル又はその他の地点の混雑、運送品の積込み、荷揚げ、引渡し若しくはその他の取扱いのための労働力、施設の不足、欠如若しくは障害、伝染病、疾病、悪天候又はその他運送品の運送に係る如何なる障害等を含むものとする。
- (3) 前二項の場合、運送人は、運賃及び料金の全額を受け取る権利を有し、荷主は、荷揚港若しくは陸揚地までの運賃又はかかる港若しくは地点において、荷揚げ、陸揚げ、保管、その他の措置により生じたその他費用を支払う義務を負うものとする。

第11条 積付の自由及び甲板積貨物

- (1) 運送人は、運送品をコンテナに詰め、かつ、他の荷主の運送品とまとめて運送することができる。
- (2) 本運送証券の表面にコンテナ又は運送品が艙内積みで運送されることが明示されている場合を除き、運送品がコンテナ詰めであると否とを問わず、荷主に通知することなく、運送品を甲板積み又は艙内積みで運送することができる。甲板積みで運送された場合、運送人は、甲板積である旨を本運送証券に記載、マーク若しくはスタンプすることを要しない。本条第(3)項を条件として、運送品が甲板積みであると艙内積みであるとを問わず、かつ、甲板積みである旨の記載があると否とを問わず、共同海損に参加するものとし、かつ、第2条に規定する国際海上物品運送法又はハーグ・ルール立法の運送品の定義に含まれるものとみなす。
- (3) 本運送証券に甲板積みである旨の記載がある運送品は、実際に甲板積みであると否とを問わず、不堪航又は過失その他の原因によるとを問わず、海上運送中に発生するいかなる種類の滅失又は損傷についても、運送人は、責任を負わない。

第12条 危険品及び禁制品

- (1) 荷主は、運送品の種類を書面により運送人に事前に通知し、運送人の書面による明確な同意を得て、かつ、運送品又はコンテナその他の包装の外面に法律、規則若しくは危険物の運送に関する国際条約の定める表示をしなければ、危険性、可燃性、放射性又は破壊性のある運送品を運送のために提出してはならない。
- (2) 前項の必要条件が満たされない場合又は運送品が禁制品であること又は船積港、荷揚港、寄港地、運送途上のいかなる地点における法律又は規則により禁止されていることが判明した場合、運送人は、自らの裁量により荷主に補償することなく当該運送品を無害化し、投げ荷し、荷揚げし若しくはその他の方法で処分できるものとし、荷主は、当該運送品から生ずる一切の損失、損傷又は責任、運賃の損失及び直接的に又は間接的に生ずる一切の費用について責任を有し、運送人に対して補償するものとする。また、運送人は、当該運送品に関する共同海損分担金の支払いの責任を負わない。
- (3) 第1項の規定を満たして提出された危険性、可燃性、放射性又は破壊性がある運送品が船舶、貨物、その他の財貨又は他人に危害を及ぼすようになった場合、当該運送品は、同様に荷揚げし、処分し又は荷主に補償することなく無害化できるものとする。
- (4) 荷主が運送品の性質を承知している与否とを問わず、荷主は、当該運送品の運送の結果発生する全ての求償、損害賠償若しくは費用又は人体の障害若しくは死亡について、運送人に補償するものとする。

第13条 重量物

- (1) 一個又は一包当たりの重量が1メトリック・トンを超えるものである場合、運送人の受取前に、荷主は、その重量を書面により通告し、かつ、その個品又は包の外面に縦5センチメートル以上の文字と数字で明瞭に、消えないように表示しなければならない。
- (2) 荷送人が前項に基づく義務に違反した場合には、運送人は、運送品の一切の滅失又は損傷についても責任を負わず、かつ、荷主の義務違反に基づく財貨の滅失又は損傷又は人身の傷害若しくは死亡については、荷主が責任を負い、かつ当該義務違反の結果として運送人の被る損失又は責任について、荷主は、補償しなければならないものとする。

第14条 自動車及びその他の無包装運送品

自動車、鉄道車両、トラクタ、機械その他の無包装運送品について、その外観上良好である旨の記載は、これらの運送品が受け取られたときに、通常の注意をもってしても発見できない曲損、凹損、掻き傷、穴、切り傷及び打撲傷がなかったことを意味するものではない。運送人は、いかなる場合であっても、かかる状態については、責任を負わない。

第15条 鉄、鋼材及び金属製品

鉄、鋼材及び金属製品の表面の錆、酸化、湿気その他の類似の状態は、損害の状態ではなく、運送品の性質に固有のものであり、かつ、運送人が外観上良好な状態で運送品を受け取ったことの容認は、運送品が受け取られたときに、明らかに錆、酸化、湿気その他類似の状態がなかったことを意味するものではない。

運送人は、運送品の固有の性質の結果として生ずる損失又は損傷については、その責めを負わない。

第16条 生動物及び植物

生動物及び植物の運送引受けがなされたときは、その受取、船積み、手入れ、積付け運送、荷揚げ及び引渡しは、荷主のみの危険負担においてなされるものとし、かつ、運送人は、当該運送品の受取、運送及び保管のために、船舶及びその他の運送手段の堪航能力、装備、人員配置及び補給状態について、いかなる担保及び保証もしない。

第17条 温度調節を要する運送品

- (1) 荷主は、その種類及び維持されなければならない特定温度範囲を事前に書面により通知することなく温度調節を要する運送品を運送のために申し込まないことを保証し、かつ、荷主は、自己又は代理人により詰められた温度調節コンテナの場合には、運送人が運送品を受け取る前に、運送品がコンテナに正しく詰められ、かつ、その温度自動調節装置が荷主により適正にセットされていることを保証する。もし、前述の条件が満たされていないときは、運送人は、運送品の滅失又は損傷について、一切責任を負わない。
- (2) 運送人は、運送の開始前又は開始時に効率の良い状態に温度調節コンテナを維持するために十分な注意を尽くした場合には、コンテナの温度調節機械、装置、断熱剤の隠された瑕疵、故障、不調、停止又は機能低下により生ずる運送品の滅失又は損傷については、一切責任を負わない。

第18条 高価品

運送人は、白金、金、銀、宝石、貴金属、放射性同位元素、高価な化学物質、金銀塊、正金、通貨、流通証券、有価証券、作品、文書、絵画、刺繍品、芸術品、骨董品、相続財産、あらゆる種類の蒐集品又は荷主のみにとり特別な価値のある物品を含めたすべての高価品の滅失又は損傷について、それらの真実の種類及び価値が運送品の受取りに先立って荷主により書面で通告され、本運送証券の表面に記載され、かつ、それについての従価運賃が前払いされているのでなければ、運送人は、一切責任を負わない。

第19条 運送品の引渡し

- (1) 本運送証券上、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のものであり、通知しなかったことにより運送人は、なんら責任を負わないし、また、荷主は、本運送証券に基づく義務を免れないものとする。
- (2) 運送人が荷主に対して運送品の受取を要求できる時及び場所において、荷主が運送品又はその一部を受け取らない場合には、運送人は、通知することなく、運送品がコンテナに詰められているときは、これを取り出し、及び/又は運送品を、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、荷主の責任において保管することができる。かかる保管は、本運送証券に基づく正当な引渡しを構成し、かつ、これにより運送品又は保管された運送品に対する運送人の責任は終了し、かかる保管の(運送人若しくはその代理人又は実運送人が支払うべき)費用は、運送人の請求あり次第、

荷主が支払わなければならないものとする。

第20条 記号による引渡し

- (1) 運送人が運送品を受け取る前に、荷主によって運送品、包又は容器に縦5センチメートル以上の文字と数字により記号が陸揚港名とともに明瞭に、かつ、消えないようにスタンプされ若しくは明示されない限り、運送人は、記号による引渡しの不履行又は遅延についての責任を負わない。
- (2) 運送人は、いかなる場合にも、主記号以外の記号による引渡しについては、責任を負わない。

第21条 特殊な引渡し

- (1) 運送人により受け取られた運送品が、荷主によりその中身が詰められたコンテナである場合には、運送人は、本運送証券表面に記載されたコンテナの合計数の引渡しについてののみ責任を負う。但し、運送人の絶対裁量により、かつ、コンテナの開扉時に発見された運送品の不足、滅失、損傷又は不一致について一切責任を負わないことを条件に、コンテナを開扉し、その中身を包又は個品の商標、記号、番号、寸法若しくは種類別に基づいて引き渡すことができる。
- (2) 運送品が運送人によりコンテナに詰められた場合には、運送人は、コンテナを開扉して、その中身を引き渡すものとする。ただし、運送人の絶対的裁量により、かつ、荷主と運送人との間の事前の協定により、運送品をコンテナに詰められた状態で、荷主に引き渡す事ができる。この場合において、運送人により封印に異常がない状態でコンテナが引き渡されたときには、その引渡しは、運送人の義務の全面的かつ完全な履行とみなされ、運送人は、コンテナの中身の滅失又は損傷について責任を負わない。

第22条 運送人の責任

- (1) 運送人は、運送のために運送品を受け取ったときから引渡しまでの間に生じた運送品の滅失又は損傷について、以下に述べる範囲で責任を負うものとする。
- (2) 運送人は、滅失、損傷又は引渡しの遅延が次の事由により生じたものであるときは、滅失又は損傷の責任を免除される。
 - (a) 荷主の故意又は過失
 - (b) 指図権者の指図に従ったこと
 - (c) 運送品の固有の瑕疵又は性質
 - (d) 包装の不完全又は記号の不十分
 - (e) 荷主が提供した運送品をまとめるために使用されたコンテナの欠陥
 - (f) 荷主によるコンテナの取扱、積込、積付又は取出
 - (g) 戦争、戦争類似の作戦、騒乱、暴動及び理由のいかんを問わず、部分的又は全面的なストライキ又はロックアウト若しくは労働の停止又は制限
 - (h) 運送人が避けることができない原因又は事件であつて、相当な注意を尽くしても、その発生を防ぐことができない結果

- (3) 滅失又は損傷が発生した運送区間が判明したときは、本約款の別段の規定にかかわらず、運送人の責任は、国際条約又は強行的に適用される国内法の規定により定めるものとする。但し、それらは、
- (a) 私的契約によって、荷主に不利な変更をすることができないものであるか、又は、
- (b) 滅失又は損傷が発生した特定の運送区間の運送人と荷主が別個かつ直接の契約を締結し、その証拠として、当該国際条約又は国内法が適用されるために発行すべき特定の書類を受け取ったとしたら適用されるであろう規定とする。
- (4) 内陸運送中実運送人の管理下にある間に滅失又は損傷が発生したことが証明されたときには、運送人の責任及びその限度は、実運送人の運送契約又はタリフに基づいて決定するものとし、そのような契約又はタリフがないときには、責任の限度は、本約款第23条に定めるところによるものとする。
- (5) 滅失又は損傷が発生した区間が立証できないときは、滅失又は損傷は海上運送中に発生したものとみなし、運送人は、本約款第2条に定める国際海上物品運送法又はヘーグ・ルール立法に規定する範囲で責任を負うものとする。

第23条 責任の限度

- (1) 運送人が運送品の滅失又は損傷について賠償責任を負う場合には、荷主との合意によりその賠償額は、運送品が荷主に引渡される場所及び時又は引渡されるべき場所及び時における運送品の価格により計算されるものとする。運送品の滅失又は損傷に関する運送人の責任の範囲を定めるに当たり、運送品の正品価格は、荷主の送り状価格に支払い済みの運賃、料金及び保険料を加えたものとみなす。
- (2) 運送人は、いかなる場合であっても、その原因のいかんにかかわらず、1包又は1単位当たり666.67計算単位、又は滅失又は損傷した物品の総重量の1kg当たり2計算単位に相当する金額のうち、いずれか高い金額を超える運送品に係る一切の滅失又は損傷について責任を負わないものとする。
- (3) 本条に定める限度を超える賠償額は、運送人の同意を得て運送の開始に先立ち、荷送人により通告された運送品の価格が本運送証券の表面の所定欄に記載され、かつ、割増運賃が支払われた場合に限り請求することができ、その場合には、通告価格が限度となり、一部の滅失又は損傷は、通告価格に基づいて、滅失又は損傷の割合に比例して精算される。
- (4) 前記第2項にいう計算単位は、国際通貨基金(International Monetary Fund:IMF)の定める特別引出権(Special Drawing Rights:SDR)とする。前記第2項の規定による金額は、訴訟が係属する裁判所の属する国の法令で定める日におけるその国の通貨の価値を基準として、その国の通貨に換算されるものとする。
- (5) 荷主により又は荷主のために運送品がコンテナに詰められ、かつ、コンテナに詰められた包又は単位の数本運送証券の表面に記載されない場合には、中身全体を含む各コンテナが、運送人の責任の限度の適用上1包とみなされる。
- (6) 運送人は、運送品が荷揚港又は引渡地に、特定の市場又は用途を満たすために、特定の時期若しくは時間内に到着することを保証するものではなく、かつ、運送人は、遅延その他の事由に基づくいかなる直接、間接又は派生的損失若しくは損害についても一切責任を負わない。上記の権利を害することなく、運送人が遅延に対して責任があることが判明した場合には、責任は、当該運送区間に適用され

る運賃を限度とする。

第24条 抗 弁

本運送証券に定める抗弁及び責任制限は、訴訟が契約、不法行為その他のいずれに基づいてなされるものであっても、運送品の滅失、損傷又は引渡しが遅延に関して、運送人に対し提起される一切の訴訟について適用される。

第25条 使用人、代理人その他の者の責任

- (1) 運送品の滅失又は損傷に関して、運送人の使用人若しくは代理人又はこの約款によって証される運送の履行のために、運送人がその役務を調達する全ての実運送人及びその使用人若しくは代理人を含むその他の者に対して、訴訟が提起された場合には、これらの使用人、代理人又はその他の者は、運送人がこの約款の下で行使できる抗弁及び責任制限を援用できるものとし、この運送契約の締結に当たり、運送人は、それらの規定に関しては、自己のためのみならず、使用人、代理人その他の者の代理人及び受託者として、契約を締結するものとする。運送人、使用人、代理人又はその他の者から賠償を得ることができる総額は、いかなる場合であっても、この約款に規定される制限額を超えないものとする。
- (2) 荷主が運送人の使用人、代理人、その他の者及びその他の者の使用人並びに代理人に対して行った賠償請求に関して、これらの者が運送人に対して行う一切の賠償請求を運送人に補償するものとする。

第26条 損害の通知と出訴期間

- (1) 運送品の滅失又は損傷及びその概況がこの運送証券の下でその引渡しを受ける権利を有する者の管理下へ移される前又はその時に、若しくは滅失又は損傷が外部から認められないものである場合には、その移転のときから連続7日以内に、引渡地において運送人に対して、書面により通知されないときは、その移転は、運送人がこの運送証券の表面記載の運送品を引渡したことの一応の証拠となる。
- (2) 運送人は、運送品の引渡し後又は引渡すべきであった日から9か月以内に、訴訟が提起されないときには、この約款の下での一切の責任を免れる。当該期間が国際条約又は強行的に適用される国内法に抵触するときは、その場合に限り、当該国際条約又は国内法の規定する期間が適用されるものとする。

第27条 荷主の責任

- (1) 荷主は、本約款の条件に合意するに当たり、自己が運送品又は本運送証券の所有者又は所持人本人であること、又は所有者若しくは所持人の代理権者であることを保証するものとする。
- (2) 第1 条の荷主の定義に該当する全ての者は、本運送証券に基づき荷主が引き受ける義務一切を履行する責任を連帯して負うものとする。
- (3) 荷主は、税関、港湾その他公的機関の全ての規則又は命令を遵守するものとし、かつ、規則及び命令を遵守することを怠り、運送品に係る違法、不正確又は不十分な記号、番号若しくは宛先の記載により発生し又は被る全ての関税、税金、罰金、賦課金、費用又は損害額(追加運送の運賃を含み)を負担

し、かつ、運送人に対して補償しなければならない。

第28条 荷主の詰めたコンテナ

- (1) コンテナが運送人により詰められたものでないときは、本運送証券は、コンテナのみの受領証に過ぎず、かつ、運送人は、中身に係る滅失又は損傷について責任を負わず、かつ、荷主は、次の原因による運送人が被った滅失、損傷、責任又は費用を運送人に補償しなければならない。
 - (a) コンテナ詰めの方法、
 - (b) 中身がコンテナ運送に不適当な物品であること、又は
 - (c) 荷主がコンテナ詰めの際に又は事前に相当な検査を行ったのであれば発見できたコンテナの不適正又は欠陥。
- (2) 荷主は、中身をコンテナ詰めするに先立ち、全てのコンテナを検査するものとし、当該コンテナの使用は、コンテナが使用のため正常かつ適正であることの一定の証拠とみなす。
- (3) コンテナが封印に異常がなく引渡されたものであるときは、当該引渡しをもって本運送証券に基づく運送人の義務の完全な履行であるとみなし、かつ、運送人は、コンテナの中身の滅失又は損傷について一切責任を負わない。

第29条 運送人のコンテナ

- (1) 荷主は、荷主自身、その代理人又は荷主により若しくは荷主のために雇われた内陸運送人の占有又は管理下で発生した運送人が提供又は手配した全てのコンテナ及びその他の機器に係る一切の滅失又は損傷に対して全責任を負い、かつ、運送人に損害を補償しなければならないものとする。
- (2) 荷主、その代理人又は荷主により若しくは荷主のために雇われた内陸運送人による取扱、占有若しくは管理下にある間に、運送人が提供若しくは手配したコンテナ、その他機器、又はコンテナの中身に起因する第三者の財貨の滅失又は損傷、第三者の傷害又は死亡について、運送人は、一切責任を負わず、かつ、荷主は、それらについて運送人に損害を補償し、責任を負担させないことを保障するものとする。
- (3) 運送人が提供し若しくは手配したコンテナの中身を荷主の施設で取出したときは、荷主は、空コンテナを、内部のブラシかけしをした上、汚れがない状態で、運送人の指定する地点又は場所へ指定期日までに返却する責任を負う。コンテナを運送人の指定期日までに返却しないときは、荷主は、かかる未返却により生ずる一切の留置料、損失又は費用について責任を負うものとする。

第30条 運賃及び料金

- (1) 本運送証券の表面に記載された引渡地までの運賃全額は、当該運賃が前払であると又は着払であると記載されているかを問わず、運送品の受取時に全額收受されたものとみなされ、かつ、運送品に係る諸料金は、発生次第運送人に払われなければならない。
- (2) 運賃及びその他料金について運送人は、その支払いを受けたと否とを問わず、いかなる状況の下においても、航海又は運送が中止、不達成又は放棄となった場合であっても、その請求権を有する。荷主

は、運賃及びその他料金を控除、反対請求又は相殺することなく、全額を現金で支払うものとする。

- (3) 荷主は、荷造りの不完全又は免責危険によって生じた荷造りの修理、袋詰め、手直し又は詰替えに要する諸費用及び消毒、保全、管理、占有の回復その他運送品の利益のために行う措置によって発生した諸費用について、その支払責任を負う。
- (4) 運賃額、運送品の重量又は運送品を運送する船舶のトン数等を基礎として賦課された全ての公租、公課及び税金は、荷主の負担とする。
- (5) 荷主が運送品又はその一部を船舶又はその他の運送手段に、理由のいかんを問わず積むことができなかったときは、荷主は、運送人が被る全ての罰金及び損失について責任を負うものとする。
- (6) 運賃は、荷送人又はその代理人により通告された明細に基づき計算されたものである。荷送人又はその代理人により通告された明細が不正確であったときは、正当な運賃の2倍の金額から請求運賃を差し引いた差額を、合意により確定損害賠償金として運送人に支払うものとする。
- (7) 荷送人、荷受人、運送品の所有者及び本運送証券の所持人は、運送人に対し連帯して、運賃及び料金の支払い及び本運送証券に基づく義務の履行につき、責任を負うものとする。

第31条 リエン

- (1) 運送人は、本運送契約又はその他の契約に基づき、何人に支払われるべきものであっても、運送人に支払われるべき金額、共同海損分担金及びその回収費用のため、運送品及び運送品に関する書類に対しリエンを有し、かつ、このために荷主に通知することなく、運送品及び書類を荷主の費用及び荷主に対して何ら責任を負うことなく、公の競売若しくは私的取引により売却する権利を有する。運送品売却の結果、売却代金が未払金の合計額に満たないときは、運送人はその不足額を荷主から回収する権利を有する。
- (2) 運送品が相当の期間内に引取られない場合又は運送人の判断により運送品が品質劣化、腐敗若しくは無価値となるおそれがあるときは、運送人は自己の裁量でリエンに基づき、かつ、何ら責任を負うことなく、荷主の危険と費用負担により、運送品を売却し、放棄し又は他の方法により処分することができる。

第32条 共同海損

- (1) 共同海損は、運送品の運送船舶及び／又は同船舶の所有者が指定する港又は場所において、1990年に改正された1974年ヨーク・アントワープ規則又はその改正及び運送品のために発行される船荷証券に記載された精算のための港又は場所におけるその他の規則、法令、慣習に従って、これを精算し、精算書を作成し、かつ、決済するものとする。荷主は、運送品の引渡し前に請求があるときは、運送人又は船舶所有者が運送品に関する共同海損推定分担金額、海難救助料その他特別の費用に充当するに十分であるとみなす金額の供託金を、当該運送人又は船舶所有者に差し入れるものとする。
- (2) 運送人が共同海損分担金の支払いに関する担保を取得せずに運送品を引渡しした場合、荷主は、運送品を受取ることにより、分担金の支払及び運送人が要求する推定分担金額に対する供託金又はその他の担保を提供することの責任を負うものとする。

第33条 双方過失衝突約款及びニュージェイソン約款

運送品に対し運送船舶の船主又は運航人が発行する船荷証券に定める双方過失衝突約款及びニュージェイソン約款は、運送人が援用できるものとし、かつ、本運送証券の一部として摂取され、かつ、規定されたものと同等の効力及び効果を有するものとみなす。

第34条 契約の変更

運送人の使用人若しくは代理人は、本運送証券の条項を放棄し又は変更する権限を有しない。但し、その放棄又は変更が書面によるものであり、かつ、運送人により書面をもって明確に委任又は承認されたものであるときは、その限りでない。

第35条 米国地域約款

- (1) 本運送証券に基づく運送が米国の港若しくは地点へ/からの、若しくは経由の運送である場合には、本運送証券は、1936年4月16日に承認された米国海上物品運送法 (US COGSA) に準拠するものとし、同法の規定は本約款に摂取されたものとみなし、かつ、海上又は内陸水上運送を通じて、かつ、米国の臨海ターミナルにおいて船積前又は荷揚後、運送人又は全ての実運送人の実際の管理下にある全期間を通じて至上約款とする。
- (2) US COGSAが適用されたときは、運送人の責任は、1包又は慣習的な運賃単位につき、500米ドルを超えないものとする。但し、本運送証券の表面に運送品の種類及び価額が通告された場合は、本運送証券第23条によるものとする。
- (3) 運送人は、運送品が米国内の臨海ターミナルを離れて、かつ、運送人の実際の管理下でないときには、運送品の滅失、損傷又は遅延については、責任を負わない。運送人の責任は、（単・複数の）内陸運送人による運送を、代理人として調達することであり、当該運送は内陸運送人の運送契約、タリフ及び強行的に適用ある法律に基づいて行われるものとする。運送人は、内陸運送人がその運送契約及びタリフに基づいて運送を履行することを保証する。運送人がそのようなときに、代理人として行動することが認められない場合には、運送品の滅失、損傷又は遅延に関する運送人の責任は、本運送証券第22条又は第23条に基づいて負うものとする。