

【Front Side】

1. Received by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition, except as otherwise noted herein, the Goods or the Container(s) or package(s) said to contain the cargo, as described herein, for transportation from the Place of Receipt or Port of Loading to the Place of Delivery or Port of Discharge, as specified herein, subject to all the terms and conditions on the face and back hereof, whether written, typed, stamped or printed. This Bill of Lading duly endorsed must be surrendered in exchange for the Goods or Delivery Order.
2. 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 and of the Carrier's applicable tariff, whether written, typed, stamped or printed, as fully as if signed by the Merchants, any local custom or privilege to the contrary notwithstanding, and agrees that all agreements or freight engagement for and in connection with the carriage of the Goods are superseded by this Bill of Lading
3. IN WITNESS THEREOF, the number of Bill(s) of Lading stated herein, all of the same tenor and date, has been signed, one of which being accomplished, the others shall be void.
4. 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 and all actions thereunder shall be exclusively brought before the Tokyo District Court in Japan, whether the action be founded in contract, in tort or otherwise.
5. Merchant's Declared Value _____. Carrier's limitation shall not apply if Merchant enters a value and additionally pays the Ad Valorem rate before sailing (see Article 10, 23 & 36(b)).

【Back Side】

1. DEFINITIONS

The following words both on the face and back hereof have the meanings hereby assigned:

- (a) "Carriage" means the operations and services undertaken or performed by or on behalf of the Carrier as to the Goods covered by this Bill of Lading.
- (b) "Carrier" means the entity named on the front page of this Bill of Lading and in whose name the carriage contract is made with a Merchant and who takes responsibility for the Carriage.
- (c) "Merchant" includes the consignor, shipper, exporter, seller, consignee, owner of the Goods, or the lawful holder or endorsee of this Bill of Lading, person entitled to the

possession of the Goods, and any person, corporation, company or other legal entity having any interest in the Goods, or anyone acting on behalf of any such person or entity.

- (d) “Goods” means the cargo that the Merchant has tendered for Carriage, as described on the face hereof or on an attached or referenced manifest, whether carried on or under deck, and includes any containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the Carrier.
- (e) “Vessel” includes the vessel named on the front page of this Bill of Lading or any substitute for that vessel, and any feeder vessel, lighter, barge, or other conveyance used by or on behalf of the Carrier for any part of the Carriage.
- (f) “Sub-Contractor” includes Vessel owners and operators, stevedores, terminals, warehouses, container freight stations, road and rail transport operators, and any person employed by the Carrier in the performance of the Carriage. Sub-Contractor also includes direct and indirect sub-contractors and their respective servants, agents, or sub-contractors.
- (g) “Package” means each Container that is stuffed and sealed by or on behalf of the Merchant, and not the items packed in such Container if the number of such items is not stated on the front page of this Bill of Lading and not where the number of such items is indicated by the terms such as “Said to Contain” or similar expressions.
- (h) “Container” includes any shipping container, open top, trailer, transportable tank, flat rack, platform, pallet, and any other equipment or device used for or in connection with the Carriage.
- (i) “Japan COGSA” means the International Carriage of Goods by Sea Act of Japan, as amended on May 25, 2018 (Law No.29, 2018). “U.S. COGSA” means the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, Apr. 16, 1936, ch. 229, 49 Stat. 1207, reprinted in note following 46 U.S.C. ' 30701.
- (j) “Hague Rules” means the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, signed at Brussels, August 25, 1924.
- (k) “Hague-Visby Rules” means the amendments by the Protocol Amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, adopted at Brussels, February 23, 1968.
- (i) “SDR Protocol” means the amendments by the Protocol Amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, adopted at Brussels, December 21, 1979.
- (m) “Charges” includes freight, all expenses, costs, detention, demurrage, general average, and any other money obligations incurred in the Carriage of the Goods or payable by the Merchant, and all collection costs for freight and other amounts due from the Merchant, including attorneys’ fees and court costs.

- (n) “Dangerous Goods” includes any Goods classified or described as dangerous in the International Maritime Organization’s International Maritime Dangerous Goods Code or in the Carrier’s applicable tariff, and any Goods that could present or could be likely to present any hazard to the Vessel, any other transporting conveyance, to other cargo or property, or to any person.

2. CARRIER’S TARIFF

The Carrier’s applicable tariff is incorporated into these Bill of Lading Contract Terms and Conditions and the Carriage of Goods is subject to all of the terms and provisions of Carrier’s tariff(s). The relevant provisions of the applicable tariff(s) are publicly accessible and/or the Carrier shall provide copies of the applicable tariff upon request. In case of any inconsistency between these Bill of Lading Contract Terms and Conditions and the applicable tariff, the former shall prevail.

3. DEFENCES AND LIMITS FOR CARRIER

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

4. SUB-CONTRACTING: EXEMPTIONS, IMMUNITIES AND LIMITATIONS OF SERVANTS, AGENTS AND SUB-CONTRACTORS

- (a) The Carrier shall be entitled to sub-contract on any terms the whole or any part of the carriage, loading, unloading, storing, warehousing, handling and any and all duties whatsoever undertaken by the Carrier in relation to the Goods, or to substitute any other vessel or means of transport for the Vessel without prior notice to the Merchant. Carrier may freely engage such third parties in accordance with their applicable terms and conditions, which shall in all events be binding upon Merchant.
- (b) 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 any vessel owned 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.

5. NOTICE OF CLAIM AND TIME-BAR FOR SUIT

- (a) Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the Carrier or to the person with whom the Carrier has subcontracted the handling, storage or carriage of the Goods at the Port of Discharge or Place of Delivery before or at the time of delivery of the Goods such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Carrier of the Goods as described in this Bill of Lading in good order and condition. If the loss or damage is not apparent, then the same prima facie presumption shall apply if notice in writing is not given within three (3) days of the delivery.
- (b) In any event the Carrier shall be discharged from all liability in respect of non-delivery, misdelivery, delay, loss or damage unless suit is brought within nine (9) months after delivery of the Goods or the date when the Goods should have been delivered; provided, however, if such time period shall be found to be contrary to any law that compulsorily applies to the segment of the Carriage during which the loss or damage occurred, then the prescribed period or minimum period under such law shall then apply.

6. APPLICABILITY, FORCE AND NEGOTIABILITY OF DOCUMENT

- (a) Notwithstanding the heading "Combined Transport Bill of Lading", the provisions set out and referred to in this Bill of Lading shall also apply when the transport is performed by one mode of transport.
- (b) In tendering the Goods to the Carrier for Carriage, the Merchant accepts this Bill of Lading and agrees to be bound by these Bill of Lading Contract Terms and Conditions, as well as those on the front page, whether written, typed, stamped, or printed, as fully as if signed by the Merchant, any local custom or privilege to the contrary notwithstanding, and the Merchant agrees that this Bill of Lading supersedes all agreements or freight engagements for and in connection with the Carriage of Goods. The defenses and limits of liability of this Bill of Lading shall apply in any action against the Carrier under any legal theory whatsoever, whether in contract, tort, bailment, indemnity, contribution, or otherwise.
- (c) By accepting this Bill of Lading, the Merchant and its transferees agree with the Carrier that, unless the face thereof is marked "non-negotiable", 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 herein mentioned.
- (d) Whether a negotiable bill of lading or a non-negotiable bill of lading, the person receiving the Goods in any and all events warrants their entitlement to such receipt and agrees to indemnify Carrier against all damages and liabilities which Carrier may incur as a result of releasing the Goods.

- (e) This Bill of Lading shall be prima facie evidence of receipt by the Carrier of the Goods as herein described. When this Bill of Lading has been negotiated or transferred to a third party acting in good faith, evidence purporting to show that Carrier did not receive the Goods will not be admissible.

7. CLAUSE PARAMOUNT

(a) Non-U.S. Shipments

- i. As far as this Bill of Lading covers the carriage of the Goods by water, this Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of Japan COGSA, unless it is adjudged that any other legislation of a nature similar to Hague Rules (hereinafter called “the Hague Rules Legislation”) or to Hague-Visby Rules (hereinafter called “the Hague-Visby Rules Legislation”) compulsorily applies to this Bill of Lading, in which case it shall have effect subject to the provisions of such legislation, and Japan COGSA or the said legislation shall be deemed to be incorporated herein.
- ii. If any provision of this Bill of Lading is held to be repugnant to any extent to Japan COGSA or the Hague Rules Legislation or the Hague-Visby 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 such extent but no further.

(b) U.S. Shipments

For carriage of Goods to or from or through the U.S., whether or not applicable by force of law, U.S. COGSA is incorporated by reference as terms of this contract for Carriage whether the Goods are carried on or under deck, whether or not the Carriage is in U.S., foreign trade, between U.S. ports, or between non-U.S. ports, before the Goods are loaded on and/or after the Goods are discharged from the Vessel, and throughout the entire time the Goods are in the custody or are the responsibility of Carrier in performing the Carriage hereunder, whether acting as carrier or bailee. Nothing contained herein shall be deemed a surrender by Carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities under U.S. COGSA. Notwithstanding the foregoing, the provisions of 46 U.S.C. §§ 30701 (3)(8) and (4)(5) of U.S. COGSA addressing minimum liability of the Carrier are excluded from incorporation by reference and shall only apply when required by force of law.

8. RESPONSIBILITY

- (a) The Carrier shall be responsible for loss of or damage to the Goods occurring between the time when the Goods are received by the Carrier at the Place of Receipt or Port of

Loading and the time of delivery by the Carrier at the Place of Delivery or Port of Discharge.

- (b) If it can be proved where the loss or damage occurred, the liability of the Carrier shall be as follows:
- i. with respect to loss or damage occurring during the period of carriage by sea or inland waterways, to the extent prescribed by Japan COGSA, the applicable Hague Rules Legislation or the applicable Hague Visby Rules Legislation, or U.S. COGSA as the case may be, as provided for in Article 7 hereof.
 - ii. with respect to loss or damage occurring during the period of carriage by air, to the extent prescribed in the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air (the Warsaw Convention) dated October 12, 1929, the Warsaw Convention as amended by the Hague Protocol, dated September 28, 1955, the Warsaw Convention as amended by Montreal Protocol No.4, dated September 25, 1975 or the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air (the Montreal Convention) dated May 28, 1999, whichever is applicable to the state of carriage. If none of the said conventions is mandatorily applicable to the state of international air carriage, the Montreal Convention shall be applicable.
 - iii. Save as covered by sub-paragraphs (i) and (ii) above, the liability of the Carrier for the loss of or damage to the Goods will be as provided for in this Bill of Lading.
- (c) If it can be proved that the loss of or the damage to the Goods occurred between the time when the Goods are received by the Carrier at the Place of Receipt or Port of Loading and the time of delivery by the Carrier at the Place of Delivery or Port of Discharge but it cannot be proved that the stage of the carriage where the loss or damage occurred, the loss or damage shall be presumed to have occurred in the course of Carriage by sea and the Carrier shall be liable to the extent prescribed by Japan COGSA, the applicable Hague Rules Legislation or the applicable Hague Visby Rules Legislation in the case of Non-U.S. Shipments, or to the extent prescribed by U.S. COGSA in the case of U.S. shipments, as provided for in Article 7 hereof.
- (d) The column "Final Destination" on the face hereof is solely for the purpose of the Merchant's reference and the Carrier's responsibility in respect to the Goods shall cease in all cases at the time of delivery of the Goods at the Port of Discharge or Place of Delivery.
- (e) The Carrier shall be relieved from liability if the loss or damage has been caused by
- i. The wrongful act or neglect of the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant.
 - ii. The inherent defect, quality or vice of the Goods.
 - iii. The lack of or insufficiency of or the defective condition of packing of the Goods.

- iv. Compliance with the instructions of the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant or the person entitled to give them.
- v. Handling, loading, stowage or unloading of the Goods by the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant.
- vi. Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the Goods, coverings, cases or Containers.
- vii. Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- viii. Latent defect in any Vessel, vehicle, conveyance, Container, or other cargo-carrying equipment or storage facilities whatsoever, not discoverable by due diligence.

9. WAIVERS

- (a) Where the liability scheme for interstate motor transportation under U.S. laws collectively known as the “Carmack Amendment” (hereinafter called “Carmack”) would otherwise apply to any segment of the Carriage, the Merchant expressly agrees to a waiver of the Carmack liability scheme. For such motor transportation, the Merchant expressly agrees that this Bill of Lading, and particularly, this paragraph, satisfies the express written waiver required under 49 U.S.C. section 14101(b) of all the Merchant’s rights and remedies under Carmack, excluding the provisions governing registration, insurance, or safety fitness.
- (b) For any segment of the Carriage that may be non-exempt rail transportation under 49 U.S.C. Title 49 and, therefore, subject to that part of Carmack that governs rail transportation, the Merchant expressly agrees that this Bill of Lading is a contract for specified services under specified rates and conditions under 49 U.S.C. section 10709. For any segment of the Carriage that may be exempt rail transportation as part of a continuous intermodal movement, the Merchant expressly agrees that this Bill of Lading is a contract of exempt rail transportation under 49 U.S.C. section 10502. For such transportation, the Merchant understands and agrees that the Carrier has offered to the Merchant contractual terms for liability and claims that are consistent with the provisions of 49 U.S.C. section 11706 and that the Merchant has instead elected to ship the Goods under the alternative terms for liability and claims of this Bill of Lading, in exchange for the Carrier’s regular/lower rates for Goods with a limited value.
- (c) Notwithstanding paragraphs (a) and (b) above, if a court were to hold that that Carmack nevertheless applies to any segment of the Carriage, then the following notice and time-for-suit periods shall apply:

- i. Any cargo claims subject to Carmack must be filed within nine months after the delivery of the Goods, or in the case of export traffic, within nine months after delivery at the port of export, except that claims for failure to make delivery must be filed within nine months after a reasonable time for delivery has elapsed. The failure to file a claim within the applicable nine-month period shall result in the claim's being time-barred and the Carrier's discharge from any liability. The Carrier shall not pay any time-barred claims. A timely notice of claim is a condition precedent to the right to institute a timely lawsuit against the Carrier, as set forth below in sub-paragraph (ii).
- ii. Any lawsuits for cargo claims subject to Carmack shall be filed against the Carrier no later than two years and one day from the date on which the Carrier has given written notice to the claimant that the Carrier has disallowed the claim or any part or parts of the claim specified in the timely notice of claim. Assuming a timely notice of claim, the failure to file a timely lawsuit within the above two-year-and-one-day period shall result in the claim's being time-barred and the Carrier's discharge from any liability. The Carrier shall not pay any time-barred claims.

10. LIMITATION OF LIABILITY

- (a) All Claims for which the Carrier may be liable shall be limited pursuant to the laws as prescribed in Clause 7 above.
- (b) In no event shall Carrier's aggregate liability exceed the actual value of Goods listed on the Merchant's net invoice cost plus freight and insurance premium, if paid.
- (c) In any and all events, nothing in this document shall constitute a surrender of any liability immunity or limitation inuring to Carrier's benefit under any applicable law, even if such immunity or limitation by law results in a liability of Carrier less than the otherwise applicable maximum contractual liability hereunder.
- (d) In the event of loss or damage subject to mandatory applicable law which invalidates Carrier's otherwise applicable maximum contractual liability hereunder, Carrier's liability shall be limited to the lowest amount permissible by / in accordance with such applicable law.
- (e) Non-U.S. Shipments
 - i. The Carrier shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the Goods in amount exceeding the equivalent of 666.67 SDR (the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund) per package or unit or 2 SDR per kilogram of gross weight of the Goods lost or damaged, whichever is the higher, unless the nature and value of the Goods have been declared by the Merchant before delivery to the Carrier and inserted in this Bill of Lading and extra freight has been paid as required.

This declaration, if embodied in this Bill of Lading, shall be prima facie evidence, but shall not be conclusive on the Carrier.

ii. The Units of Account mentioned above shall be determined on the basis of the final figures published on a date on which the Carrier shall compensate for damage to the Goods.

(f) U.S. Shipments

i. Unless the shipper declares a higher value, Carrier's liability shall be limited as follows: for loss or damage occurring during any portion of the Carriage governed by US COGSA by force of law, Carrier's liability shall be limited to a maximum of US\$500 per package of the portion of Goods adversely affected, or for Goods not shipped in packages, per customary freight unit; (b) for loss or damage occurring during any portion where COGSA is otherwise incorporated herein but is not applicable by force of law, to include periods of domestic water carriage and inland (surface) transportation, Carrier's liability shall be limited to a maximum of US\$500 per Package of Goods adversely affected.

ii. For purposes of Carrier's liability, and for good and valuable consideration to Merchant in the form of freight rate, the package or customary freight unit shall be the object and unit referred to in the "No. of Pkgs." column on the face of this document and in the absence of designation in such column shall be deemed the Container.

iii. The Merchant may avoid the liability limitations hereunder, or any other liability limitation imposed by applicable law, by unequivocally declaring the value of the Goods for liability purposes to Carrier in writing prior to Carriage and paying Carrier an ad valorem freight rate. Such declared value shall only be binding upon Carrier to the extent also memorialized and indicated on the face of this document. Carrier's knowledge of the value of Goods and/or Merchant's declaration of the value of the Goods to Carrier in regular course or for any other purpose, such as for Customs purposes, shall in no event constitute a declared value of the Goods to Carrier for liability purposes.

11. METHODS AND ROUTES OF CARRIAGE

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

i. use any means of transport or storage whatever;

ii. consolidate the Goods with other cargoes;

iii. transfer the Goods from one conveyance to another including transshipping or carrying the same on another vessel than that named on the face hereof;

- iv. unpack and remove the Goods which have been packed into a Container and forward them in a Container or otherwise.
 - v. 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;
 - vi. comply with any orders or recommendations given by any government or authority or any person or body or purporting to act as or on behalf of such government or authority or having under the terms of the insurance on any conveyance employed by the Carrier the right to give orders or directions;
 - vii. sail with or without pilots, proceed at any speed and by any route in the Carrier's sole discretion-irrespective of whether such route is the nearest, most direct, customary, or advertised route, proceed to, return to, and stay at any port or place whatsoever in any order, in or out of the route, or in a contrary direction to or beyond the Port of Discharge, once or more in order to, without limitation, bunker or load or discharge cargo, undergo repairs, adjust equipment, drydock, make trial trips, tow, or be towed.
- (b) 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.

12. FORCE MAJEURE

- (a) Without prejudice to any of the Carrier's rights or privileges under this Bill of Lading or under applicable law, the Carrier shall not be responsible for any loss, damage, or delay that arises out of or is in any way related to, directly or indirectly, any event beyond the reasonable control of the Carrier, regardless of the event's foreseeability, including war, civil unrest, hostilities, warlike operations, terrorism, natural disasters, embargoes, blockades, port congestion, shortages or stoppage of labor, strikes, lockouts or other labor disturbances, pirates, hijackers or assailing thieves, regulations of any governmental authority pertaining thereto or any other official interferences with commerce that arise out of or are in any way related to the above conditions and affecting the Carrier's operations or the Carriage in any way, in which case the Carrier shall have the right to cancel any outstanding booking or the Carriage.
- (b) The Carrier, at its sole discretion, without prior notice to the Merchant and irrespective of whether the Carriage has begun, may treat the performance of the Carriage as terminated and place the Goods at the Merchant's disposal at any place or port that the Carrier, at its sole discretion, deems to be safe and convenient, whereupon the Carrier's

responsibility for such Goods shall cease. The Carrier shall nevertheless be entitled to full freight and Charges on such Goods, and the Merchant shall pay any additional costs of transportation, transshipment, loading, unloading, delivery, storage, and all expenses related to each of the foregoing.

13. NOTIFICATION AND DELIVERY

- (a) The Carrier shall have the right to deliver the Goods at any time from or at the Vessel's side, customhouse, warehouse, wharf, quay or any other place designated by the Carrier within the geographic limits of the Port of Discharge or Place of Delivery shown on the face hereof.
- (b) The Goods shall be deemed to be delivered when they have been delivered to or placed at the disposal of the Merchant or its agent in accordance with this Bill of Lading, or when the Goods have been delivered to any authority or other party to which, pursuant to the law or regulation applicable at the place of delivery, the Goods must be delivered or surrendered, or such other place at which the Carrier is entitled to call upon the Merchant to take delivery. Carrier shall have no liability for any direct or consequential damages arising after delivery of the Goods. Delivery of the Goods to the custody of customs or any other authorities shall constitute final discharge of the Carrier's responsibility hereunder.
- (c) In case the cargo received by the Carrier is Container(s) into which contents have been packed by or on behalf of the Merchant, the Carrier shall only be responsible for delivery of the total number of Container(s) shown on the face hereof, and shall not be required to unpack the Container(s) and deliver the contents thereof in accordance with brands, marks, numbers, sizes or types of packages or pieces.
- (d) 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 to store the Goods or the part thereof at the sole risk of the Merchant, whereupon the liability of the Carrier in respect of the Goods or that part thereof stored as aforesaid (as the case may be) shall wholly cease and the cost of such storage (if paid by or payable by the Carrier or any agent or sub-contractor of the Carrier) shall forthwith upon demand be compensated for by the Merchant to the Carrier.
- (e) Any mention in this Bill of Lading 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 give rise to any liability on the part of the Carrier or relieve the Merchant of any obligation thereunder.
- (f) If at any time the Carriage is or is likely to be affected by any hindrance or risk of any kind (including the condition of the Goods) not arising from any fault or neglect of the Carrier, its subcontractors or agents, the Carrier may abandon the Carriage of the Goods

and, where reasonably practicable, place the Goods or any portion of them at the Merchant's disposal at any place that the Carrier may deem safe and convenient, whereupon delivery shall be deemed to have been made, and the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease. In such event, the Carrier shall be entitled to full freight under this Bill of Lading and the Merchant shall pay any additional costs arising out of such event.

- (g) The Merchant's refusal to take delivery of the Goods notwithstanding its having received notice of their availability shall constitute an irrevocable waiver of any claims arising out of or relating to the Goods or the Carriage. The Merchant shall be liable to the Carrier for any losses, damages, expenses, and liabilities it incurs arising out of such a refusal, including for the cost of returning the Goods to their place of origin.
- (h) The Merchant understands and agrees to the provisions on free storage time and demurrage in the Carrier's applicable tariff.

14. SPECIAL DELIVERY

- (a) The special arrangements 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 charges and shall pay any additional cost incurred.
- (b) The special arrangements for receiving the Goods as Less than Container Load and delivering them as Full Container Load (LCL/FCL) 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 not apparent at the time of such delivery, provided that the Carrier shall have exercised ordinary care in packing the Container.

15. FREIGHT AND CHARGES

- (a) Full freight to the Port of Discharge or Place of Delivery named herein shall be considered as completely earned on receipt of the Goods by the Carrier, whether the freight be stated or intended to be prepaid or collect.
- (b) Freight may be calculated on the basis of the particulars of the Goods furnished by the Merchant who shall be deemed to have guaranteed to the Carrier the accuracy of the contents, weight, measure or value furnished by him, at the time of receipt of the Goods by the Carrier, but the Carrier may, for the purpose of ascertaining the actual particulars, at

any time, open the Container(s) and/or package(s) and examine contents, weight, measure and value of the Goods at the risk and expense of the Merchant. In case of incorrect declaration of the contents, weight, measure and value of the Goods, the Merchant shall be liable for and bound to pay to the Carrier (a) the balance between the freight charged and that which would have been due had the correct details been given plus (b) a sum equal to the correct freight, as and by way of liquidated and ascertained damages. Such liquidated damages shall only related to freight charges; Carrier reserves all rights to recover from Merchant other damages caused by Merchant's breach of its warranty as to the accuracy and completeness of the description and the marks, numbers, quantities and weight of the Goods.

- (c) The Carrier shall be entitled to all freight and other charges due hereunder, whether actually paid or not, and to receive and retain them irrevocably under any circumstances whatsoever, whether the Vessel and/or the Goods be lost or not, or the voyage be broken up or frustrated or abandoned at any stage of the entire transit. Full freight shall be paid on damaged or unsound Goods.
- (d) The payment of freight and/or charges shall be made in full and in cash without any offset, counterclaim or deduction. Where freight is payable at the Port of Discharge or Place of Delivery, such freight and all other charges shall be paid in the currency named in this Bill of Lading or, at the Carrier's option, in other currency subject to the regulations of the freight conference concerned or custom at the place of payment.
- (e) Payment of freight and Charges to any person other than the Carrier or its authorized agent is not and shall not be considered payment to the Carrier and shall be made at the Merchant's sole risk.
- (f) The Merchant shall, where applicable, reimburse and indemnify the Carrier for payment of all duties, taxes, charges, freight, demurrage, detention, general average, or any other expenses whatsoever in connection with the Goods, and also all expenses including court costs, interest, expenses, and attorneys' fees the Carrier incurs in collecting any sums due, failing which shall be considered a default by the Merchant in the payment of freight and Charges.
- (g) Goods once received by the Carrier cannot be taken away or disposed of by the Merchant except upon the Carrier's consent and against payment of full freight and compensation for any loss sustained by the Carrier through such taking away or disposal. If the Goods are not available when the Vessel is ready to load, the Carrier is relieved of any obligation to load such Goods and the Vessel may leave the port without further notice and dead freight shall be paid by the Merchant.

- (h) The Merchant shall be liable for expenses for mending, baling, repairs or replacement of package resulting from insufficiency of packing or from excepted perils, and expenses incurred in fumigating, protecting, caring for or regaining possession of the Goods or taking any other measures for the benefit of the Goods. 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 insufficiency of packing or from excepted perils regardless of the Merchant's negligence.
- (i) The shipper, consignor, 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.

16. LIEN

- (a) The Carrier shall have a lien on the Goods, even after delivery thereof, for all freight, dead freight, demurrage, damages, loss, charges, expenses and any other sums whatsoever payable by or chargeable to or for the account of the Merchant under this Bill of Lading and any contract preliminary hereto and the cost and expenses of recovering the same, and may sell the Goods privately or by public auction without notice to the Merchant. If, on sale of the Goods, the proceeds fail to cover the amount due and the cost and expenses incurred, the Carrier shall be entitled to recover the deficit from the Merchant.
- (b) 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.

17. DESCRIPTION OF GOODS

- (a) Any reference on the face hereof to marks, numbers, description, quality, quantity, gauge, weight, measure, nature, kind, value and any other particulars of the Goods is as furnished by the Merchant, and the Carrier shall not be responsible for the accuracy thereof. The Merchant understands that the Carrier has not verified the contents, weight, or measurement of a sealed Container or Package, or the value, quantity, quality, description, condition, marks, or numbers of the contents thereof. The Carrier is under no responsibility whatsoever in respect of such description of particulars. This Bill of Lading is prima facie evidence of the receipt only of the number of Container(s) as shown on the face hereof
- (b) The Carrier shall not in any circumstances whatsoever be under any liability for insufficient packing or inaccuracies, obliteration or absence of marks, numbers, addresses or description, or for misdelivery due to marks or countermarks or numbers, or for failure

to notify the consignee of the arrival of the Goods, notwithstanding any custom of the Port of Discharge or Place of Delivery, as applicable, to the contrary.

- (c) The Merchant warrants to the Carrier that the particulars furnished by him are correct and shall indemnify the Carrier against all loss, damage, expenses, liability, penalties and fines arising or resulting from inaccuracy thereof.

18. DELIVERY BY MARKS

- (a) 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, package(s) and Containers by the Merchant before they are received by the Carrier in letters and numbers not less than two inches high, together with names of the Port of Discharge and Place of Delivery.
- (b) In no circumstances shall the Carrier be responsible for delivery in accordance with other than leading marks.
- (c) The Merchant warrants to the Carrier that the marks on the Goods, package(s) and Container(s) correspond to the marks shown on this Bill of Lading and also in all respects comply with all laws and regulations in force at the Port of Discharge or Place of Delivery, and shall indemnify the Carrier against all loss, damage, expenses, penalties and fines arising or resulting from incorrectness or incompleteness thereof.
- (d) Goods which cannot be identified by marks and numbers, cargo sweepings, liquid residue and any unclaimed Goods not otherwise accounted for shall be allocated for the purpose of completing delivery to the various Merchants of like character, in proportion to any apparent shortage, loss of weight or damage, and such Goods or parts thereof shall be accepted as full and complete delivery.

19. DANGEROUS GOODS, CONTRABAND

- (a) The Carrier undertakes to carry the Goods of an explosive, inflammable, radioactive, corrosive, damaging, noxious, hazardous, poisonous, injurious or dangerous nature (Dangerous Goods) only upon the Carrier's acceptance of a prior written application by the Merchant for the carriage of such Goods. Such application must accurately state the name, nature, label and classification of the Goods as well as the method of rendering them innocuous and the full names and addresses of the shipper and the consignee.
- (b) The Merchant shall undertake that the nature of the Goods referred to in the preceding paragraph is distinctly and permanently marked and manifested on the outside of the package(s) and Container(s) and shall also undertake to submit the documents or certificates required by any applicable statutes or regulations or by the Carrier.

- (c) Whenever the Goods are discovered to have been received by the Carrier without complying with the paragraph (a) or (b) above or 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 or waters during the transport, 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 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 regardless of the Merchant's knowledge of the nature of such Goods.
- (d) The Carrier may exercise or enjoy the right or benefit conferred upon the Carrier under the preceding paragraph whenever it is apprehended that the Goods received in compliance with paragraphs (a) and (b) above become dangerous to the Carrier, Vessel, cargo, persons and/or other property.
- (e) The Carrier has the right to inspect the contents of the package(s) or Container(s) at anytime and anywhere without the Merchant's agreement but only at the risk and expense of the Merchant.

20. SPECIAL CONTAINERS

- (a) The Carrier shall not undertake to carry the Goods in refrigerated, heated, insulated, ventilated or any other special container(s), nor to carry special container(s) packed by or on behalf of the any the Merchant as such; but the Carrier will treat such Goods or Container(s) only as ordinary Goods or dry container(s) respectively, unless special arrangements for the carriage of such Goods or Container(s), have been agreed to in writing between the Carrier and the Merchant and unless such special arrangements are noted on the face of this Bill of Lading and unless special freight as required has been paid. The Carrier shall not accept any responsibility for the function of special container(s) supplied by or on behalf of the Merchant.
- (b) The term "apparent good order and condition," when used in this Bill of Lading with reference to Goods that require refrigeration, does not mean that the Goods upon the Carrier's receipt of the same, were verified by the Carrier as being at the designated carrying temperature.
- (c) As regards the Goods which have been agreed to be carried in special container(s), the Carrier shall exercise due diligence to maintain the facilities of the special container(s) while they are in his actual custody and control and shall not be liable for any kind of loss of or damage to the Goods caused by latent defects, derangement or breakage of facilities of the Container(s).

- (d) If the Merchant requests a particular temperature range, which, upon acceptance by the Carrier, is inserted in this Bill of Lading, the Carrier will set the thermostatic controls within the requested temperature range, but the Carrier does not guarantee the maintenance of such temperature inside the Container(s).
- (e) The Carrier shall in no event be held liable for damage to Goods due to condensation.

21. AUTOMOBILE AND OTHER UNPACKED GOODS

The term "apparent good order and condition" with reference to any automobile, rolling stock, tractor, machinery and any other unpacked Goods does not mean that 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 held liable for loss or damage arising out of or resulting from the Goods being unpacked.

22. 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.

23. VALUABLE GOODS

The Carrier shall not be liable 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.

24. HEAVY LIFT

- (a) The weight of a single piece or package exceeding 2,240 lbs. gross must be declared by the Merchant in writing before receipt thereof by the Carrier and must be marked clearly and durably on the outside of the piece or package in letters and figures not less than two inches high.
- (b) In case of the Merchant's failure in his obligations under the preceding paragraph, the Carrier shall not be responsible for any loss of or damage to or in connection with the Goods, and at the same time the Merchant shall be liable for loss of or damage to any property or for

personal injury arising as a result of the Merchant's said failure and shall indemnify the Carrier against any kind of loss or liability suffered or incurred by the Carrier as a result of such failure.

25. DECK CARGO

- (a) The Carrier has the right to carry the Goods in Container(s) under deck or on deck.
- (b) When the Goods are carried on deck, the Carrier shall not be required to specially note, mark or stamp any statement of "on deck stowage" on the face hereof, any custom to the contrary notwithstanding, and the Goods so carried shall be subject to the applicable Hague Rules Legislation or the Hague Visby Rules Legislation, as provided for in Article 7(a) hereof, and shall be deemed to be carried under deck for all purposes including general average.
- (c) The Carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for any non-delivery, misdelivery, delay in arrival or loss of or damage to the Goods which are carried on deck and specially stated herein to be so carried, whether or not caused by the Carrier's negligence or the Vessel's unseaworthiness.

26. 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. The Carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for the loss of or damage to live animals and/or plants. The Merchant shall indemnify and hold the Carrier harmless from and against any extra costs the Carrier has incurred for any reason whatsoever in connection with the Carriage of such live animals or plants.

27. CONTAINER PACKED BY MERCHANT

If the cargo received by the Carrier is Container(s) into which contents have been packed by or on behalf of the Merchant,

- (a) the Merchant warrants that the stowage of the contents of Container(s) and their closing and sealing are safe and proper and also warrants that the Container(s) and contents thereof are suitable for handling and carriage in accordance with the terms hereof; in the event of the Merchant's breach of said warranties, the Carrier shall not be responsible for any loss of or damage to or in connection with the Goods resulting from said breach and the Merchant shall be liable for loss of or damage to any other property, or for personal injury or the consequences of any other accidents or events whatsoever and shall

indemnify the Carrier against any kind of loss or liability suffered or incurred by the Carrier on account of the said accidents or events, and

- (b) the Merchant shall inspect the Container(s) when the same are furnished by or on behalf of the Carrier, and they shall be deemed to have been accepted by the Merchant as being in sound and suitable condition for the purpose of the transport contracted herein, unless he gives notice to the contrary in writing to the Carrier, and
- (c) if the Container(s) are 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(s).

28. INSPECTION OF GOODS

- (a) Without obligation to do so, the Carrier shall be at liberty to open the Container(s) and to inspect the contents of the Container(s) without notice to the Merchant for any purpose and to inquire and verify the accuracy or sufficiency of information provided and to seek assurances. Any discrepancies may result in shipment delay, cancellation and/or additional charges assessed by the Carrier. All expenses incurred therefrom shall be borne by the Merchant.
- (b) In case the seals of Container(s) are broken by the customs or other authorities for the inspection of the contents of the said Container(s), the Carrier shall not be liable for any loss, damage, expenses or any other consequences arising or resulting therefrom.
- (c) The Carrier may disclose and report, whether on a mandatory or voluntary basis, any and all regulatory non-compliance to authorities; such authorities may exercise forfeiture and/or assess penalties against Merchant.

29. CARRIER'S CONTAINER

- (a) The Merchant shall assume full responsibility for and shall indemnify the Carrier against any loss of or damage to the Carrier's Container(s) and other equipment(s) which occurs while in the possession or control of the Merchant, his agents or inland carriers engaged by or on behalf of the Merchant.
- (b) The Carrier shall in no event be liable for and the Merchant shall indemnify and hold the Carrier harmless from and against any loss of or damage to property of other persons or injuries to other persons caused by the Carrier's Container(s) or the contents thereof during handling by, or while in the possession or control of, the Merchant, his agents or inland carriers engaged by or on behalf of the Merchant.

30. CARRIAGE AFFECTED BY THE CONDITION OF THE GOODS

If it appears at any time that the Goods cannot safely or properly be carried or carried further, either at all or without incurring any additional expense or taking any measure in relation to the Goods or the Container, then the Carrier may, without notice to the Merchant, but as its agent only, take any measure or incur any additional expense to carry or to continue the Carriage, or to sell or dispose of the Goods, or to abandon the Carriage or store Goods ashore or afloat, under cover or in the open, at any place that the Carrier, in its sole discretion, considers most appropriate, which abandonment, storage, sale, or disposal shall be deemed to constitute delivery under this Bill of Lading. The Merchant shall indemnify the Carrier against any additional expenses it has so incurred.

31. DELAY, CONSEQUENTIAL LOSS

- (a) The Carrier does not undertake that the Goods will be transported from the Place of Receipt or Port of Loading, as applicable, or will arrive at the Port of Discharge or Place of Delivery, as applicable, or will be transhipped on board any particular vessel or other conveyance at any particular date or time or to meet any particular market in time for any particular use. The scheduled or advertised departure and arrival times are only expected times and the Carrier shall in no circumstances have any liability whatsoever for any direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay. Save as otherwise provided for herein, the Carrier shall in no circumstances be liable for direct, indirect or consequential loss or damage arising from any other cause.
- (b) Without prejudice to the foregoing, if the Carrier is found liable for delay by the court, the Carrier's liability shall be in no event exceed to the freight applicable to the relevant stage of the Carriage.

32. GENERAL AVERAGE, SALVAGE AND NEW JASON CLAUSE

- (a) The Merchant shall admit that General Average may be declared during the course of or in respect of the carriage of the Goods by sea and shall in such a case undertake to make for settlement of the General Average such contribution due from the Goods as is determined in accordance with the York-Antwerp Rules of 1994 or any modification thereof.
- (b) Such security including a cash deposit as the Carrier or the owner of the Vessel may deem sufficient to cover the estimate contribution of the Goods, any salvage and special charges thereon, shall be furnished by the Merchant to the Carrier or the owners of the Vessel, if required, prior to delivery of the Goods.
- (c) If the Carrier delivers the Goods without obtaining security for general average contribution, the Merchant, by taking delivery of the Goods, undertakes personal 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 reasonably require.

- (d) In the event of 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, shippers, consignees or the owners of the Goods shall jointly and severally contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses 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 full as if the said salving Vessel or Vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the Goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the Goods, shippers, consignees or owners of the Goods to the Carrier before delivery.

33. BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE

If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the Goods carried hereunder will indemnify the Carrier 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 of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said Goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said Goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

34. MERCHANT'S RESPONSIBILITIES

- (a) The parties within the definition of "Merchant" shall be jointly and severally liable to the Carrier for the fulfillment of all obligations undertaken by any of them under this Bill of Lading.
- (b) The Merchant warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods stated on the front page of this Bill of Lading have been checked by the Merchant on its receipt of this Bill of Lading. The Merchant further warrants that any particulars relating to the Goods furnished by or on behalf of the Merchant are adequate and correct for all purposes including for purposes of security filings or disclosures and all other government-required filings

or disclosures. The Merchant also warrants that the Goods are lawful goods and are not contraband.

- (c) The Merchant has the exclusive obligation to ensure, and hereby warrants, the Goods and Merchants are compliant with all relevant authorities and are legally eligible for Carriage in all respects under all relevant governing laws and regulations. The Merchant shall further inform Carrier of any applicable licensing, reporting, or other regulatory requirement under all relevant laws and regulations prior to Carriage of the Goods.
- (c) The Merchant shall indemnify and hold the Carrier harmless from and against any loss, damage, liability, and expense, including attorneys' fees, that the Carrier has incurred, arising out of or in any way connected with or caused by, in whole or in part, any breach of the warranties in sub-paragraph (b) of this clause or from any other cause in connection with the Goods for which the Carrier is not responsible.
- (e) The Merchant shall provide Carrier with certified weights obtained on calibrated and certified weighing equipment of the Goods and the Container that are tendered to steamship lines and Merchant represents that Carrier is entitled to rely on the accuracy of such weights and to counter-sign or endorse it as agent of Merchant in order to provide the certified weight certificates or verifications of gross mass to the steamship line or terminal operator. The Merchant agrees that it shall indemnify and hold the Carrier harmless from any claims, losses, fines, penalties, or other costs resulting from any incorrect or improper statements of the weight or verified gross mass provided by the Merchant or its agent or contractor on which the Carrier relies.
- (f) The Merchant shall assume full responsibility for and shall indemnify Carrier against any loss of or damage to Containers and other equipment provided by Carrier or its subcontractors, servants, or agents which loss or damage occurs while in the possession or control of Merchant, its agents or independent vendors engaged by or on behalf of Merchant. Merchant shall indemnify and hold Carrier harmless from and against any loss of or damage to property of other persons or injuries to other persons caused by Containers or the Goods during handling by, or while in the possession or control of, Merchant, its agents or any independent vendors engaged by or on behalf of Merchant.

35. MANDATORY GOVERNING LAW, VENUE AND JURISDICTION FOR NON-U.S. SHIPMENTS

The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading shall be governed by Japanese law, except as may be otherwise provided for in Article 7(b), 9, 10(f) and 36 herein, and any and all actions thereunder shall be exclusively brought before the Tokyo District Court in Japan, whether the action be found in contract, in tort or otherwise.

36. MANDATORY GOVERNING LAW, VENUE AND JURISDICTION FOR U.S. SHIPMENTS

- (a) 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, then the Merchant agrees that:
- (b) This Bill of Lading shall be subject to U.S. COGSA of which terms shall be deemed to be incorporated herein;
- (c) In case of the above paragraph, the liability of the Carrier or any sub-contractor shall not exceed US\$500 per package or customary freight unit, unless the nature and value of the Goods have been declared on the face hereof. This declaration, if embodied in this Bill of Lading, shall be prima facie evidence on the Carrier.
- (d) All claims or disputes arising out of or in any way connected to this Bill of Lading or the Carriage shall be determined under the federal law of the United States of America, without regard to its conflict of laws rules or, in the absence of such federal law, then under the laws of the State of New York, without regard to its conflict of laws rules.
- (e) The exclusive and mandatory venue for any of the above claims or disputes shall be exclusively brought before the Tokyo District Court in Japan, whether the action be found in contract, in tort or otherwise.

37. VARIATION OF THE CONTRACT; PARTIAL INVALIDITY

No employee, servant, agent, or Sub-Contractor of the Carrier has the power to waive or vary any of these Bill of Lading Contract Terms and Conditions unless the Carrier, in writing, has specifically authorized such a waiver or variation. If any provision of these Bill of Lading Contract Terms and Conditions shall for any reason be held to be invalid or unenforceable by any court or regulatory body, then the remainder of these Bill of Lading Contract Terms and Conditions shall be unaffected thereby and shall remain in full force and effect.

【表面約款】

1. 本証券記載の物品、または貨物が収められたコンテナ若しくは梱包は、手書、タイプ、スタンプ、印刷のいずれによるかを問わず、本証券に記載された荷受地または船積地から荷渡地 または陸揚地まで、本証券の表面及び裏面に記載された約款に従って運送されるために、運送人によって、荷送人から、本証券に別段の記載がある場合を除いて、外観上良好な状態で受領されたものである。正式に裏書された本証券は物品または荷渡指図書と引換えに引き渡されなければならない。
2. 本証券を受領することにより、荷主は、これに反する地方的慣習または特権にかかわらず、自ら署名した場合と同じく、手書、タイプ、スタンプまたは印刷のいずれによるかを問わず、本証券の表面及び裏面並びに運送人の適用するタリフに記載された全ての規定、免責及び条項に拘束されることに合意し、かつ、本証券が物品の運送に関連した全ての協定または運賃の取り決めに優先することに合意する。
3. 上記を証するため、すべて記載及び日付が同一である、本証券記載の数の証券に署名がなされており、このうち 1 通が回収されれば、残りは無効となるものとする。
4. 本証券で証明されまたは含まれる契約は、別段の定めのない限り、日本の法律を準拠法とし、かつ、契約、不法行為及びその他いかなる原因に基づくものであっても、本契約から生じる一切の訴訟は日本の東京地方裁判所に提起されなければならない。
5. 荷主の申告価額。荷主が、航海前に、価格を記入し、追加的な従価運賃を支払った場合には、運送人の責任制限は適用されないものとする(第 10 条、23 条及び 36 条(b)参照)。

【裏面約款】

第 1 条 定義

本証券の表面及び裏面における以下の用語の意味は、次のとおりである。

- (a) 「運送」とは、本証券の対象となる物品に関して、運送人により、または運送人に代わって行われる業務及びサービスを意味する。
- (b) 「運送人」とは、本証券の表面に記載され、その名称で荷主との間で運送契約が締結され、運送に対して責任を負う事業体を意味する。
- (c) 「荷主」には、荷送人、輸出業者、売主、荷受人、物品の所有者、または本証券の適法な所持人もしくは譲受人、貨物の占有権限を有する者、及び本物品に利害関係を有するあらゆる個人、企業、会社またはその他の法人、またはそのような個人または団体を代理する者を含む。
- (d) 「物品」には、甲板上に積まれたか、甲板下に積まれたかにかかわらず、本証券の表面または添付または参照マニフェストに記載された荷主が委託した貨物を意味し、運送人が提供したものでないコンテナ、パレットまたは類似の運送用器具または梱包を含む。

- (e) 「船舶」には、本証券の表面に記載されている船舶、及び代替船、フィーダー船、はしけ、バージ及び運送のため運送人が使用または運送人のために使用するその他の運搬船を含む。
- (f) 「下請契約者」には、船舶の所有者及び運航者、荷役業者、ターミナル、倉庫、コンテナフレートステーション、陸上及び鉄道の運送業者、ならびに運送業務において運送人によって雇用されている全ての者を含む。また、下請契約者には、直接及び間接の下請契約者、及びそれぞれの使用人、代理人、または下請契約者も含む。
- (g) 「梱包」とは、荷主によりまたは荷主のために詰込・封印がなされた各コンテナを意味し、個品の数が本証券の表面に記載されていない場合、及び個品の数が「Said to Contain」などの用語または類似の表現で示されていない場合には、コンテナ内の個品を意味しない。
- (h) 「コンテナ」には、運送用コンテナ、オーブントップ、トレーラー、可搬型タンク、フラットラック、プラットフォーム、パレット、及び運送に関連して使用されるその他の機器または装置を含む。
- (i) 「国際海上物品運送法」とは、2018年5月25日に改正した日本の「国際海上物品運送法」（平成30年法律第29号）を意味する。「US COGSA」とは、米国海上物品運送法を意味する。
- (j) 「ハーグ・ルール」とは、1924年8月25日にブリュッセルで調印された、船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約を意味する。
- (k) 「ハーグ・ヴィスビー・ルール」とは、1968年2月23日にブリュッセルで採択された、船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約の改正議定書による改正を意味する。
- (l) 「SDR 議定書」とは、1979年12月21日にブリュッセルで採択された、船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約の改正議定書による改正を意味する。
- (m) 「費用」には、運賃、すべての諸費用、実費、返却延滞料、超過保管料、共同海損、その他、物品の運送の際に被った、または荷主が支払うべき金銭的債務、及び運賃、弁護士費用及び裁判費用を含む、荷主のその他の未払金の徴収費用を含む。
- (n) 「危険物」には、国際海事機関の国際海事危険物規定または運送人の適用タリフで危険と分類または記載されている物品、及び船舶、その他の運送機関、その他の物品または財産、または人に危険を及ぼす可能性がある貨物を含む。

第 2 条 運送人のタリフ

運送人の適用タリフは、本証券約款に組み込まれており、物品の運送は、運送人のタリフのすべての条件及び条項に従う。該当するタリフの関連規定は公にアクセス可能であり、及び/または運送人は要求に応じて該当するタリフの写しを提供するものとする。これらの船荷証券約款と適用タリフの間に矛盾がある場合は、前者が優先するものとする。

第 3 条 運送人の抗弁及び責任制限

本証券に定める抗弁及び責任の制限は、契約、不法行為及びその他の事由に基づくものであろうとも、物品の滅失または損傷につき運送人に対し提起されるすべての訴訟に適用する。

第 4 条 下請契約：使用人・代理人・下請契約者の免責・責任制限

- (a) 運送人は、荷主への事前の通知なしに、運送、積込み、荷卸し、保管、倉庫保管、取扱いその他物品に関し運送人が引き受けた義務の全部または一部につき、任意の条件で下請契約を締結することができ、他の船舶または本船への運送手段を使用することができる。運送人は、自由に、第三者とその第三者の約款に従い契約を締結することができ、荷主はいかなる場合もこの約款に拘束されるものとする。
- (b) 荷主は、運送人の使用人、代理人または下請契約者に対し、これらの者またはこれらの者により所有される船舶に対し、物品に関する責任を負担させ、負担させようとする一切の請求がなされないことを保証する。それにもかかわらず、かかる請求がなされたときには、当該請求によるすべての結果について、運送人に補償するものとする。前記の権利を害することなく、かかるすべての使用人、代理人及び下請契約者は、本証券上に記載された運送人のためのすべての条項を、その条項があたかも自己のために明記されたかのように、援用することができる。運送人は、本契約を締結するにあたり、これらの条項の範囲で、自己のためだけでなく、使用人、代理人及び下請契約者の代理人及び受託者として行為するものとする。

第 5 条 請求の通知・出訴期限

- (a) 滅失または損傷の事実、及び滅失または損傷の概況についての書面による通知が、物品の引渡前または引渡時に、陸揚港または荷渡地で、運送人または運送人が物品の取扱、保管または運送について下請契約をした者に対してなされないときは、かかる受領は本証券に記載された物品を良好な状態で運送人が引き渡したことの一応の証拠となる。滅失または損傷が明白でない場合で、引渡から 3 日以内に書面での通知がなされないときも、同様とする。
- (b) いかなる場合にも、運送人は、物品の引渡の後または引き渡すべき日から 9 ヶ月以内に訴えが提起されないときは、不渡、誤配、遅延、滅失または損傷についてのすべての責任を免れる。ただし、かかる期間が滅失または損傷が発生した運送区間に強制的に適用される法と異なることが判明したときは、かかる法の所定期間または最短期間を適用するものとする。

第 6 条 適用範囲、書面の効力及び流通性

- (a) 「複合運送証券」という標題にかかわらず、本証券に記載され、言及されている規定は、運送が 1 つの運送手段によって行われる場合にも適用されるものとする。
- (b) 運送人へ物品の運送を委託するにあたり、荷主は、本証券を受け入れ、これに反する地域的慣習または特権が存在する場合であっても、手書き、タイプ、スタンプまたは印刷による

かを問わず、荷主が署名した場合と同様に、これらの船荷証券約款及び、本証券の表面に記載された条件に拘束されることに同意するものとし、また、本証券が物品の運送に関するすべての協定または運賃の取り決めに優先することに同意する。本証券の抗弁及び責任の限度は、契約、不法行為、委託、補償、分担、その他にかかわらず、いかなる法理論に基づくものかを問わず、運送人に対するすべての訴訟において適用されるものとする。

- (c) 本証券を受領することにより、荷主及びその譲受人は、運送人との間で、本証券表面に「非流通」との記載がない限り、本証券が物品に対する権利を表象すること、及び本証券所持人が、本証券に裏書きすることにより、本証券記載の物品を受領または譲渡する権利を有することに同意する。
- (d) 流通証券または非流通証券であるかを問わず、いかなる場合でも本物品を受け取ろうとする者は、かかる受取に関する正当な権限を有することを保証し、物品を引渡した結果、運送人が負う可能性のあるすべての損害及び責任を運送人に賠償することに同意する。
- (e) 本証券は、証券に記載されているところに従い、物品の運送人による受領の一応の証拠とする。本証券が善意の第三者に譲渡された場合、運送人が物品を受け取っていないことを示す証拠には採用されない。

第 7 条 至上約款

(a) 米国運送以外の運送

- i. 本証券は、物品の水上運送に関する限り、国際海上物品運送法の規定に基づき効力を有するものとする。ただし、ハーグ・ルールに類似の性格を有する他の立法（以下、「ハーグ・ルール立法」という。）または、ハーグ・ヴィスビー・ルールに類似の性格を有する他の立法（以下、「ハーグ・ヴィスビー・ルール立法」という。）が強制的に、本証券に適用される場合にはこの限りではない。この場合には、本証券は、かかる立法の規定に基づき効力を有し、かつ国際海上物品運送法または上記立法は本証券に摂取されているものとみなす。
- ii. 本証券のいずれかの規定が国際海上物品運送法、ハーグ・ルール立法またはハーグ・ヴィスビー・ルール立法その他本証券で証明される契約に強制的に適用ある法律または規則に抵触するときは、かかる条項は抵触する範囲で無効とし、それ以上の範囲には及ばない。

(b) 米国運送

米国発または米国向けまたは米国を通過する物品運送には、米国海上物品運送法が、法が適用されるか否かにかかわらず、貨物が船倉積みであろうと甲板積みであろうと、また、運送が米国内であろうと、海外貿易であろうと、米国の港間であろうと、米国外の港間の運送であろうと、貨物が本船への積み込み前であろうと、本船からの陸揚後であろうと、本契約に基づく運送中における運送人の管理下または責任下にある全ての期間、運送人としてであろうと、寄託者としてであろうと、契約内容として組み入れられる。本書に記載

された事項は運送人によって米国海上物品運送法上の権利、免責の放棄、及び責任の加重と見なされてはならない。上記にかかわらず、米国海上物品運送法上の 46 U.S.C. §§ 30701 (3)(8) 及び (4)(5)の運送人の最低限の責任を規律する条項は組み入れから除外し、法によって要求される場合のみ適用されるものとする。

第 8 条 責任

- (a) 運送人は受取地または船積港で物品を受け取ったときから、荷渡地または陸揚港で物品を引渡したときまでに生じた物品の滅失または損傷について責任を負う。
- (b) 滅失または損傷がどこで発生したか証明できる場合は、運送人の責任は以下のとおりとする。
 - i. 海上または内水航路による運送期間中に生じた滅失または損傷については、国際海上物品運送法、または第 7 条に定めるところにより、適用あるハーグ・ルール立法またはハーグ・ヴィスビー・ルール立法、または米国海上物品運送法による責任。
 - ii. 航空による運送期間中に生じた滅失または損傷については、1929 年 10 月 12 日に成立した「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」(ワルソー条約)、1955 年 9 月 28 日ハーグ議定書により改正されたワルソー条約に定める責任、1975 年 9 月 25 日モンリオール第4議定書により改正されたワルソー条約に定める責任または 1999 年 5 月 28 日に成立した「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」(モンリオール条約)のいずれか当該区間に適用される条約に定める責任。もし国際航空運送の当該区間に強制的に適用される条約がない場合にはモンリオール条約が適用されるものとする。
 - iii. 前記 i. 及び ii. による場合を除き、物品の滅失または損傷に対する運送人の責任は本証券に定めるところによる。
- (c) 物品が受取地または船積地で運送人によって受領されたときから荷渡地または陸揚地で運送人が引渡をしたときまでの間に物品に滅失・損傷が発生したことは証明できたが、滅失・損傷が発生した運送区間が証明できない場合には、滅失または損傷は海上運送中に生じたものとみなし、本約款第 7 条に定めるように、運送人は米国運送以外の運送に関しては国際海上物品運送法、または適用あるハーグ・ルール立法またはハーグ・ヴィスビー・ルール立法に規定する範囲で、米国運送に関しては米国海上運送法に規定する範囲で責任を負うものとする。
- (d) 本証券表面上の「最終到達地」は、専ら荷主の参照のためであり、物品に対する運送人の責任は陸揚港または荷渡地で物品を引渡したときに終了する。
- (e) ただし、運送人は滅失または損傷が次の事由により生じたときは責任を免れる。
 - i. 荷主または荷主のために行為する者の故意または過失
 - ii. 物品の固有の欠陥、性質

- iii. 物品の無包装またはその不備もしくは欠陥
- iv. 荷主または荷主のために行為する者もしくはその権利を有する者の指図に応じたこと
- v. 荷主または荷主のために行為する者による取扱い、積込、積付または荷卸し
- vi. 物品の包装、梱包またはコンテナに記載された記号または番号の不備もしくは欠陥
- vii. 原因のいかんを問わず、また部分的であると全体であるとを問わず、同盟罷業、ロックアウトまたは労働の停止もしくは抑制
- viii. 相当の注意をもってしても発見できない船舶、車両、運送用具、コンテナ、物品の運送のためのその他の施設または設備、その他一切の施設の隠れた欠陥

第 9 条 放棄

- (a) 「Carmack Amendment」(以下「Carmack」という。)と総称される米国法に基づく州間自動車運送の責任制度が運送区間のどこかに適用されうる場合、荷主は Carmack 責任制度の放棄に明確に同意する。かかる自動車運送に関して、荷主は、本証券、特に本項が、49 U.S.C. 14101(b)の下で要求されている、登録、保険、または安全適合性に関する規定を除く、Carmack に基づくすべての荷主の権利及び救済手段の明示的な書面による放棄の要件を満たすことに明示的に承認する。
- (b) 49 U.S.C. Title 49 に基づく非免責の鉄道運送となる運送区間に関し、鉄道運送に適用される Carmack の該当部分に従うことを条件として、荷主は、本証券が 49 U.S.C. section 10709 に基づく特定の料金及び条件の下での特定のサービスの契約であることに明確に同意する。継続的な複合一貫運送の一区間として免責鉄道運送となる運送のいかなる区間についても、荷主は、本証券が 49 U.S.C. section 10502 の下での免責鉄道運送の契約であることに明確に同意する。かかる運送について、荷主は、運送業者が荷主に対し、責任に関する契約条項を提示し、それらは 49 U.S.C. section 10709 の規定と矛盾しないこと、及び、荷主は、価格が制限された物品のための運送人の通常かつ低い運賃レートに従うことと引換えに、荷主は、本証券の責任及び請求のための契約条項に基づく物品の運送を選択したことを理解し 同意した。
- (c) 上記(a)及び(b)にかかわらず、裁判所が、Carmack が運送のいずれかの区間に適用されると判断した場合、以下の通知及び訴訟期間が適用されるものとする。
 - i. Carmack に基づく貨物クレームは、物品の引渡後 9 か月以内、輸出運送の場合は輸出港での引渡後 9 か月以内に、また、不着クレームの場合は引渡のための合理的な期間が経過した後 9 か月以内に請求しなければならない。該当する 9 か月以内に請求しなかった場合は、請求権は消滅し、運送人の責任は免除される。運送人は、請求期間満了後の請求については支払わないものとする。適時の請求通知は、下記 ii .に規定されるように、運送人に対して適時に訴訟を提起する権利の停止条件とする。
 - ii. Carmack に基づく貨物クレームに関する訴訟は、運送人が適時の請求通知に記載のクレームの全部または一部を拒否したことを請求者に書面で通知した日から 2 年 1 日以

内に、運送人に対して提起されなければならない。適時の請求通知がなされたことを前提として、上記の2年1日以内に訴訟を提起しなかった場合、請求は時効となり、運送人は一切の責任を負わない。運送人は、時効期間満了後の請求については支払わないものとする。

第10条 責任制限

- (a) 運送人が責任を負う可能性のあるすべての請求は、上記第7条に規定される法律に従って制限されるものとする。
- (b) いかなる場合においても、運送人の責任の総額は、荷主の正味送り状価格として記載されている物品の実価に、もし支払われているときには運賃及び保険料を加えた金額を超えないものとする。
- (c) いかなる場合においても、たとえ、法律上の免責及び責任制限によって運送人の責任が本約款上の責任制限額より低くなるときでも、本証券上の条項は適用法規上運送人の利益のために効力が認められる免責、責任制限の放棄とならない。
- (d) 本約款上の合意による責任制限を無効とする強行法規が適用される滅失及び損害の場合には、運送人の責任はかかる強行法規で許される最低金額を上限とする。
- (e) 米国運送以外の運送
 - i. 運送人は、いかなる場合においても、当該物品の滅失または損傷について、1包または1単位あたり666.67計算単位(国際通貨基金によって定義される特別引出権)または滅失または損傷した物品の総重量につき1キログラムあたり2計算単位のいずれか高い額を超えて責任を負わない。ただし、荷主により、物品が運送人に引き渡される前にその種類と価額が申告され、それが本証券に記載され、かつ必要な割増運賃が支払われたときはこの限りではない。この申告は、本証券に記載されたとしても、一応の証拠であり、確定的なものではない。
 - ii. 上記の計算単位は、運送人が物品に関する損害を賠償する日において公表されている最終のものとする。
- (f) 米国運送
 - i. 荷送人がより高い価格を申告しない限り、運送人の責任は次のように制限される:(a)法によって米国海上物品運送法が適用される運送区間において発生した滅失及び損害に関しては、運送人の責任は物品のうち悪影響が及んだ部分については1包あたり、梱包されずに運送された貨物については慣習的な運賃単位あたり、500米ドルを上限とする。(b)法によらず、国内水上運送及び内国(陸上)運送区間を含む、米国海上物品運送法が攝取されているものの、法の適用でない運送区間において発生した滅失及び損害に関しては、運送人の責任は物品のうち悪影響が及んだ部分について1包あたり500米ドルを上限とする。

- ii. 運送人の責任のため、及び運賃レートの形式での荷主の有効な有価約因のための、包または運賃単位は、本書表面にある「梱包数」の欄で言及される物及び単位とし、かかる欄に指定がない場合は「コンテナ」とみなす。
- iii. 荷主は、運送に先立って、書面で、運送人に賠償責任に関する目的で物品の価値を明白に申告し、かつ運送人に従価運賃を支払うことにより、本契約に基づく責任制限、または準拠法によって課されるその他の責任制限を回避することができる。かかる申告価格は、本証券表面に記載され、示されている範囲においてのみ、運送人を拘束するものとする。通常業務過程や税関申告などの他の目的で、運送人が物品価格を知ったこと、及び/または荷主が物品の価格を申告したことは、賠償責任のための運送人に対する価格申告にはあたらない。

第 11 条 運送方法・経路

- (a) 運送人は、何時でも、かつ荷主に通知することなく、以下のことを行うことができる。
 - i. 一切の運送手段または保管施設を利用すること
 - ii. 物品を他の貨物と混載すること
 - iii. 物品を本証券表面に記載された船舶以外の船舶に積み替えること、またはその船舶により運送することその他、ある運送手段から他の運送手段に物品を積み替えること
 - iv. コンテナに詰め込まれた物品を開封し、取り出し、かつ、コンテナその他の運送用具で運送すること
 - v. (本証券表面に船積港または陸揚港として指定された港であるかどうかにかかわらず) 任意の場所または港で貨物を積み降ろしし、そのような場所または港に貨物を保管すること
 - vi. 全ての政府または当局による、または、かかる政府または当局として、または、かかる政府または当局のために行為しまたは行為していると主張する個人または団体、または運送人が使用する運送手段にかけられた保険条件に従って命令または指示を行う権利を有する者または団体による命令、指示または勧告に従うこと
 - vii. 運送人の自由裁量で、水先人を付けまたは付けずに航海し、最寄りの、最短距離の、通例の、または公表航路であるかどうかにかかわらず、任意の速度、任意の航路で進行し、任意の順序で、経路の内外に、または港の反対方向に、または港を越えて、給油、積荷、荷卸し、修理、設備の調整、ドライドック、試験航海、曳航、被曳航のために、制限なしに、一度またはそれ以上に任意の港に進行し、引き返し、寄港すること
- (a) 運送人は、前項に規定する権利を、当該物品の運送と関連すると否とにかかわらず、いかなる目的のためにも援用することができる。前項の規定に従って行われた一切の行為またはそれによる遅延は契約された運送の範囲内にあるものとみなされ、離路とはならないものとする。

第 12 条 不可抗力

- (a) 本証券または適用法に基づく運送人の権利または特権を侵害することなく、運送人は、その予見可能性の有無にかかわらず、運送人の合理的な支配の及ばない事由により、または、直接的、間接的に関連する、いかなる滅失、損傷、または遅延にも責任を負わないものとする。これらの事由には、戦争、内戦、戦闘、戦争的行為、テロ、自然災害、禁輸、封鎖、港湾の混雑、労働力の不足または停止、ストライキ、ロックアウトまたはその他の労働争議、海賊、ハイジャック犯、強盗、これらに関連する政府当局の規制、または、上記の事由から生じ、またはこれに関連して運送会社の運航または運送に影響を与えるその他の公的な商業妨害を含む。これらの場合、運送人は未処理の予約または運送をキャンセルする権利を有するものとする。
- (b) 運送人は、その独自の裁量により、荷主への事前に通知することなく、運送が開始されたかどうかにかかわらず、運送の履行を終了したものとして扱い、運送人は、その独自の裁量により、安全かつ都合が良いとみなした任意の場所または港で物品を荷主の処分委ねることができ、それにより、物品に対する運送人の責任は消滅する。それにもかかわらず、運送人はかかる物品の全運賃及び料金を受け取る権利を有し、荷主は、追加の運送、積替え、積込み、荷卸し、引渡、保管費用及び、これらに関連するすべての費用を支払うものとする。

第 13 条 通知及び引渡

- (a) 運送人は、いつでも、船側、税関事務所、倉庫、埠頭、岸壁その他本証券表面に記載されている陸揚港または荷渡地の地理的範囲内で運送人が指定した場所において物品を引き渡す権利を有する。
- (b) 物品は、物品が引き渡されまたは本証券に従って荷主またはその代理人の管理下に置かれたとき、または、物品が、当局、または、荷渡地で適用される法または規則に従って物品が引き渡されなければならないとされる、その他の当事者に引き渡され、運送人が荷主に対し物品の受領を求めることができる場所に持ち込まれたときに、物品は引き渡されたものとみなされる。運送人は、物品の引き渡し後に発生した直接的または間接的損害に関し、一切責任を負わない。物品が税関その他の当局に引き渡され、その管理下に入ったときは、かかる引渡は本証券による運送人の責任を最終的に解除するものとする。
- (c) 運送人によって受け取られた物品が、荷主によってまたは荷主に代わって内容品が詰められたコンテナであるときは、運送人は、本証券表面に表示された総数のコンテナの引渡についてのみ責任を負い、コンテナを開封し、その内容品を包装または個品の商標、記号、番号、大きさまたは型に従って引き渡すことは要求されない。
- (d) 運送人が荷主に物品の受取りを要求する権限を有する時及び所で、荷主が物品の全部または一部を引き取らないときは、運送人は、荷主のみのリスクで、物品の全部または一部

を保管することができ、その時点で、(存在する場合には)上記の規定に従って保管された物品の全部または一部に関する運送人の責任はすべて消滅するものとする。(運送人またはその代理人もしくは運送人の下請契約者によって支払われ、または支払われるべき場合には)かかる保管の費用は、請求により、直ちに、荷主によって運送人に支払われなければならない。

- (e) 物品の到着通知を受けるべき当事者の本証券への記載は、運送人の情報に過ぎず、かかる通知をしなかったことにより運送人側にはいかなる責任も発生せず、荷主の本証券における責任を免除するものではない。
- (f) 運送人、その下請契約者または代理人の過失または怠慢から生じたものではない障害または危険(物品の状態を含む)によって運送が影響を受け、またはその可能性がある場合、運送人は、物品の運送を放棄し、合理的に実行可能な場合には、運送人が安全かつ都合が良いと見なした場所で物品またはその一部を荷主の管理下に置くことができ、その時に引渡が行われたものとして、かかる物品に関する運送人の責任は終了する。かかる場合、運送人は、本証券に基づく運賃すべてにつき権利を有するものとし、荷主はかかる事由から生じる追加費用を支払うものとする。
- (g) 受取可能である旨の通知を受け取ったにもかかわらず荷主が物品の受取を拒否したときは、物品及び運送からまたはこれに関連して発生した請求権を確定的に放棄したものとす。荷主は、運送人に対して、かかる拒否により運送人が負担した滅失、損傷、費用、責任について責任を負うものとし、これには物品の発送地への返送費用を含むものとする。
- (h) 荷主は、運送人の適用されるタリフに基づく、自由保管期間及び超過保管料に関する条項を理解し同意した。

第 14 条 特殊な引渡

- (a) 物品を満載貨物として受け取り、小口貨物として引き渡すため(FCL/LCL)の、及び/または複数の受領者に物品の分割引渡をするための特別の手配は、運送人の絶対的裁量に基づき、かつコンテナの開封時に発見された物品の不足、滅失、損傷もしくは不一致につき運送人は一切の責任を負わないという条件においてのみ引き受けるものとする。荷主は、運賃及び料金の適正な調整について責任を負い、かつ生じた付加的な費用を支払わなければならない。
- (b) 物品を小口貨物として受け取り、満載貨物として引き渡すため(LCL/FCL)の特別な手配は、運送人の絶対的裁量により、かつかかる引渡のときに外部から認められなかった不足、滅失、損傷もしくは不一致につき運送人はコンテナを詰めるにあたって、相当の注意を尽くした限り、一切の責任を負わないという条件においてのみ引き受けるものとする。

第 15 条 運賃・料金

- (a) 本証券に記載された陸揚港または荷渡地への全ての運賃は、運賃が記載されているか、先払いか後払いにかかわらず、運送人によって物品が受領されたときに、完全に発生したものとする。
- (b) 運賃は荷主の提示した物品の明細に基づいて計算されるものであり、荷主は、運送人に対し、提示した内容品、重量、大きさまたは価格が運送人が物品を受け取った時点で正確であることを保証したとみなされるものとするが、運送人は、その実際の明細を確認するため、何時でも、コンテナ及び/または包装を開封し、物品の内容品、重量、大きさ及び価格を、荷主の危険と費用において、点検することができる。物品の内容品、重量、大きさ及び価格の申告が不正確であった場合、荷主は、(a) 徴収された運賃と、正確な明細が申告されていたならば課せられたであろう運賃との差額、及び(b) 約定の確定的損害賠償金として、正確な運賃に相当する額を加えた金額について責任を負い、運送人に支払わなければならないものとする。かかる損害賠償金は、運賃のみに関係するものとする。運送人は荷主から記載の正確性及び完全性、物品の記号、個数、量及び重量に関する荷主の保証義務違反によって生じたその他の損害を請求する全ての権利を保持する。
- (c) 運送人は、実際に支払われたか否かは問わず、本証券のもとで支払われるべきすべての運賃及び料金を請求する権利を有し、船舶及び/または物品が滅失すると否とを問わず、また航海が全行程中のいかなる地点で中断または変更され、もしくは打ち切られると否とを問わず、いかなる場合にもそれらの運賃及び料金を受領し、確定的に保持する権利を有するものとする。損傷し、または不良となった物品に対しても、運賃全額が支払われなければならない。
- (d) 運賃、料金の支払いは、一切の相殺、反対請求または控除をすることなしに、全額を現金によってなされなければならない。運賃が陸揚港または荷渡地で支払われるべきときは、かかる運賃及び一切の料金は本証券に指定された通貨で、または、運送人の選択により、関係する運賃同盟の規則または支払地の慣習に従い、その他の通貨で支払わなければならない。
- (e) 運送人またはその権限のある代理人以外の者に対する運賃及び諸料金の支払いは、運送人に対する支払とはならず、荷主だけの危険で行われるものとする。
- (f) 荷主は、該当するときは、全ての税金、諸費用、運賃、延滞金、共同海損、その他物品に関する全ての費用の支払、及び支払われるべき金銭を回収するために運送人が負担した裁判費用、利息、費用、弁護士報酬を含む全ての費用について運送人に償還及び補償し、支払がなされない場合には、荷主は運賃及び諸費用の支払いに関して債務不履行とみなされる。
- (g) 運送人によって一旦受け取られた物品は、運送人が同意し、かつ運賃全額の支払とそのような引取りまたは処分によって運送人が被る一切の損失を補償するものでなければ、荷主によって引き取られまたは処分されないものとする。本船の船積準備が整ったとき物品が用

意されていなければ、運送人はその物品の船積義務を免れ、本船は何らの通知なく出航でき、荷主は不積運賃を支払わねばならないものとする。

- (h) 荷主は、梱包の不完全または免責危険によって生じた梱包の修理、袋詰め、手直し、梱包の詰替えに要する費用及び物品の消毒、保全、取扱、占有の回復その他の物品のためになされる措置によって生じた費用について責任を負うものとする。荷主は、その過失の有無にかかわらず、梱包の不完全または免責の危険によって生じた運賃の損失及び直接または間接に生じる費用を含む、すべての損失、損害及び責任について責任を負い、運送人に対して補償するものとする。
- (i) 荷送人、荷受人、物品の所有者及び本証券の所持人は、運賃及び料金の全額について、またこの契約のもとで各自が負担する義務の履行についても、運送人に対し、連帯して責任を負う。

第 16 条 先取特権

- (a) 運送人は、物品の引渡後であっても、すべての運賃、不積運賃、滞船料、損害、損失、料金、費用及び本証券に基づくその他の支払われるべきまたは請求されるべき金額、本契約の事前契約ならびにそれを回収するための費用及び実費について先取特権を有するものとし、荷主に通知することなく、個人的にまたは公売によって物品を売却することができる。物品の売却時に売却額が未払額と発生した費用及び費用をてん補できない場合、運送人は荷主から不足額を回収する権利を有するものとする。
- (b) 合理的な期間内に物品の引渡請求がなされない場合、または運送人の考えによれば、物品が劣化、腐敗、または無価値になる場合はいつでも、運送人は、自己の裁量で、いかなる責任も負わずに先取特権を行使し、そのような物品を売却、廃棄、またはその他の方法で荷主のリスクと費用で処分することができる。

第 17 条 物品の明細

- (a) 物品の記号、番号、品名、品質、数量、大きさ、重量、容積、性質、種類、価額その他の明細についての本証券表面記載の言及は荷主によって申告されたものであり、運送人はその正確なことについて責任を負わない。荷主は、運送人が封印されたコンテナ及び包の内品、重量、容積、または本証券の内品の価格、量、品質、明細、状態、記号、数量確認していないことを理解した。運送人は、かかる明細の記載についていかなる責任も負わない。本証券は、表面に記載された数のコンテナが受領されたことについての一応の証拠に過ぎない。
- (b) 運送人は、異なる陸揚港、荷渡地の慣習の有無にかかわらず、いかなる状況においても、梱包の不備、記号、番号、住所及び品目の不正確、抹消、不存在、または記号、付加記号、番号を原因とする誤配、荷受人に対する物品の到着通知の誤りに関して責任を負わない。

- (c) 荷主は、運送人に対して、その申告した明細が正確であることを保証し、かつその不正確から生ずる一切の損害、費用、責任、罰課金について、運送人に補償しなければならない。

第 18 条 記号による引渡

- (a) 物品、包装及びコンテナが運送人に受領される前に、荷主によって、当該物品、包装及びコンテナの上に、記号が、陸揚港と荷渡地名とともに、高さ 2 インチ以上の文字と数字を用いて明瞭かつ永続的にスタンプされもしくは記されていない限り、運送人は記号による引渡の懈怠または遅延について責任を負わない。
- (b) 運送人は、いかなる場合においても、主要記号以外の記号による引渡について責任を負わない。
- (c) 荷主は、物品、包装及びコンテナに付された記号が本証券に表示された記号と一致していること、かつすべての点において、陸揚港または荷渡地の法令及び規則に合致していることを運送人に保証し、かつ記号の不正または不完全による一切の損害、費用、罰課金について運送人に補償しなければならない。
- (d) 記号及び番号によって識別することができない物品、残余貨物、液体残渣及び別段の説明なく引取りがなされない物品は、同様の地位にある荷主らに対する引渡を完了するため、外観上の、数量不足、重量不足、損傷の割合に応じて割り当てられる。かかる物品またはその一部は完全な引渡として受け取られるものとする。

第 19 条 危険物及び禁制品

- (a) 運送人は、爆発性、引火性、放射性、腐食性、易損性、有害性、有毒性または危険性のある物品（危険物）については、当該物品の運送について、予め荷主から提出された書面による申告を運送人が承認した場合にのみ運送を引き受ける。かかる書面には、正確に物品の名称、性質、ラベル及び分類並びにその物品を無害にする方法、荷送人及び荷受人の完全な氏名及び住所が記載されなければならない。
- (b) 荷主は、前項に掲げられた物品の性質については、包装及びコンテナの外側に明確かつ消えないように記号を付しまたは明示し、かつ適用法規または運送人により要求される書類または証明書を提示しなければならない。
- (c) かかる物品が、本条(a)または(b)の規定によらずに運送人により受け取られたことが発見されたとき、またはその物品が船積港または寄港地もしくは運送中の一切の地または水上の法令または規則により禁止されているものであることが判明したときは、運送人は自己の裁量により、かかる物品を無害化し、船外に投棄し、または陸揚げその他一切の措置をとることができ、それに対して補償はしない。また、荷主がそのような物品の性質を知っていたか否かにかかわらず、荷主はかかる物品から生じる直接的または間接的な一切の損害、損失（運賃の損失を含む）、費用について責任を負い、運送人に補償しなければならない。

- (d) 運送人は、本条(a)または(b)の規定に従って受け付けられた物品が、運送人、本船、物品、人及び/またはその他の財物にとって危険となるときは前項により運送人に与えられる権利 を行使し、または利益を享受することができる。
- (e) 運送人は、いかなる時、いかなる場合でも、包装またはコンテナの中を荷主の同意なしに、かつその危険及び費用において点検する権利を有する。

第 20 条 特殊コンテナ

- (a) 運送人は、冷凍ないし冷蔵、保温、断熱、通風その他の特殊コンテナによって物品を運送すること、並びに荷主によりまたは荷主のために詰められた特殊コンテナを特殊コンテナとして運送することを引き受けないものとする。そして、事前に、当該物品またはコンテナの運送について運送人と荷主との間で書面による特別の合意がなされた上、その旨が本証券の表面に記載され、さらに必要な特別運賃が支払われている場合を除いて、運送人は、当該物品またはコンテナを通常の物品またはドライ・コンテナとしてのみ取り扱うものとする。運送人は、荷主によりまたは荷主に代わって提供された特殊コンテナの機能について責任を負わない。
- (b) 「外観上良好な状態」という用語は、冷凍ないし冷蔵を必要とする物品に関して本証券に使用されている場合、運送人が物品を受領したときに同物品が指定された運送温度であったと確認したことを意味しない。
- (c) 事前に特殊コンテナによる運送が合意された物品については、運送人は、その特殊コンテナを現実に保管し、支配している間のみ、当該特殊コンテナの設備の状態を維持するために相当な注意を尽くすものとし、当該コンテナの設備の隠れた欠陥、不調または破損により物品に生じた一切の滅失または損傷について責任を負わないものとする。
- (d) 荷主が、一定の温度維持を要求し、そのことが運送人によって承認された上で、本証券に記載されたときは、運送人は、温度自動調節装置を要求された温度の範囲内に設定するが、コンテナの内部でその温度が維持されていることは保証しない。
- (e) 運送人は、いかなる場合も、結露による物品の損傷について責任を負わない。

第 21 条 自動車その他の無包装貨物

自動車、鉄道車両、トラクター、機械その他の無包装の物品についての「外観上良好な状態」という用語は、これらの物品が受け取られたときに、運送人により通常の注意をもってしても発見できない曲損、凹損、擦過傷、穴、切損及び打撲傷がなかったことを意味するものではない。包装されていないことにより、当該物品に生じた滅失及び損傷について、運送人はいかなる場合にも責任を負わない。

第 22 条 鉄、鉄鋼及び金属製品

鉄、鋼鉄または金属製品の表面の錆、酸化、湿気その他類似の状態は、損害の状態ではなく、物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物品を受け取ったことの

承認は、物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、いかなる場合にも、かかる物品の固有の性質から生ずる滅失または損傷について責任を負わない。

第 23 条 高価品

白金、金、銀、宝石、貴金属、放射性同位体、高価な化学物質、金銀塊、正金、通貨、流通証券、有価証券、文書、絵画、刺繍品、芸術品、骨董品、相続財産、あらゆる種類の収集品または荷主にのみ特別な価値のある物品を含めたすべての高価品の滅失または損傷について、それらの真実の性質及び価値が物品の受取りに先立って荷主より文書で通告され、本証券表面に記載され、かつそれについての従価運賃が前払いされていない限り、運送人は一切の責任を負わない。

第 24 条 重量物

- (a) 個品または梱包一個当たり総重量 2,240 ポンドを超える物品の重量は、運送人によって受け取られる前に、荷主により、書面で申告されなければならない、かつ高さ 2 インチ以上の文字と数字で個品または梱包の外面に明確にかつ消えないように記載されなければならない。
- (b) 荷主が前項に規定する義務を履行しなかった場合、運送人は、物品の滅失または損傷もしくはその間接的損害について責任を負わず、同時に、荷主は、その義務の不履行による一切の財物の滅失または損傷もしくは人身損害について責任を負い、かつかかる義務の不履行により運送人が受けた一切の損失及び責任に対し、運送人に補償しなければならない。

第 25 条 甲板積貨物

- (a) 運送人は、コンテナに収められた物品を甲板下または甲板上で運送する権利を有する。
- (b) 物品が甲板積で運送される場合、運送人は、「甲板積」である旨を本証券の表面に特に記載またはスタンプすることを、反対のいかなる慣習にもかかわらず要求されないものとする。甲板積で運送される物品は、第 7 条(a)の規定により適用あるハーグ・ルール立法またはハーグ・ヴィスビー・ルール立法の適用を受け、かつ共同海損を含めすべての目的のために甲板下による運送とみなされる。
- (c) 運送人は、甲板積みで運送され、かつその旨が本証券に記載されている物品の不着、誤渡、遅延、滅失、損傷に対しては、運送人の過失または本船の不堪航によると否とを問わず、一切の責任を負わないものとする。

第 26 条 生動物及び植物

生動物及び植物が、運送人によって引き受けられたときは、受取、積込み、手入れ、積付、運送、荷卸し及び引渡は専ら荷主の危険において行われるものとし、運送人は物品の受取、運送及び

保管のために船舶その他の運送手段が堪航性を有していること、適切であること、人員が配備されていること、艙装されていること及び備品が供給されていることについていかなる保証または約束をするものではない。運送人は生動物及び/または植物の損失または損害に対し、いかなる責任も負わないものとする。荷主は、生動物または植物の運送に関連する理由に基づき運送人が被った特別費用について補償し、運送人の責任を免れさせる。

第 27 条 荷主により詰められたコンテナ

運送人によって受け取られた貨物が、その内容品が荷主によってまたはその代理として梱包されたコンテナである場合、

- (a) 荷主は、コンテナの内容品の積付もしくはそれらの閉扉及び封印が安全かつ適切であることを保証し、またコンテナ及びその内容品が本証券上の規定に従った取扱い及び運送に適していることを保証する。荷主が上記の保証に違反した場合、運送人は当該違反に起因する物品の損失または損害について一切の責任を負わないものとし、荷主は、第三者の財産の滅失または損傷もしくは第三者の死傷その他性質のいかんを問わず、一切の事故または出来事の結果について責任を負い、かつかかる事故または出来事のために運送人が被ったまたは負ったいかなる種類の損失または責任についても運送人に補償しなければならない。そして、
- (b) 荷主は、運送人によりまたは運送人に代わり提供されたコンテナを点検しなければならず、荷主が、運送人に対し書面により、反対の通知をしない限り、コンテナは、本運送状上契約された運送のために健全かつ適正な状態において荷主により受け取られたものとみなす。そして、
- (c) コンテナが封印に異常がない状態で運送人によって引き渡された場合、かかる引渡は本証券のもとで運送人の義務の完全な履行とみなされ、運送人はコンテナの中品の滅失または損傷について責任を負わない。

第 28 条 物品の検査

- (a) そうする義務を負うことなく、運送人はいかなる目的でも荷主に通知することなくコンテナを開封しコンテナの内容品を検査し、提供された情報の正確性または十分性を照会し検証し、その情報の保証を求める自由がある。不一致があると、出荷の遅延、キャンセル、及び/または運送人による追加料金が発生する可能性がある。そこから発生するすべての費用は荷主が負担するものとする。
- (b) コンテナの内容品の検査のために税関またはその他の当局によってコンテナの封印が破られた場合、運送人は、いかなる損失、損害、費用またはその他のそれに起因またはそこから生じる結果に対しても責任を負わないものとする。
- (c) 運送人は、強制的または自発的のいずれであろうと、規制当局への不遵守を開示し報告することができる。かかる当局は、没収を行使し、及び/または荷主に対する罰を査定することができるものとする。

第 29 条 運送人のコンテナ

- (a) 荷主は、自己、その代理人または自己によりもしくは自己のために選任された陸上運送人の占有または管理のもとにある間に生じた運送人のコンテナ及びその他の機器の滅失または損傷に対して、全面的に責任を負い、運送人に補償しなければならない。
- (b) 運送人は、荷主、その代理人または荷主によりもしくは荷主のために選任された陸上運送人による取り扱いまたは占有もしくは管理の間に運送人のコンテナまたはその内容品により生じた第三者の財産の滅失または損傷もしくは第三者の死傷について、いかなる場合にも責任を負わず、荷主は、運送人に補償し、責任を負担させないことを保証するものとする。

第 30 条 物品の状態に影響される運送

物品またはコンテナに関連して追加の費用を負担したり、何らかの措置を講じたりすることなく、物品を安全にまたは適切に運送することができない、またはさらに運送することができないと思われる場合、運送人は、荷主への通知なしに、その代理人としてのみ、物品の運送または運送継続、物品の売却または処分、あるいは運送の放棄、または、運送人が独自の裁量で最も適切と判断した場所にて、覆いの下または野外での海上または陸上における積荷の保管のために、何らかの措置を取るか、追加の費用を負担することができる。その放棄、保管、売却、または廃棄は、本証券に基づく引渡とみなされるものとする。荷主は、運送人に対して、発生した追加費用を補償するものとする。

第 31 条 延着及び間接損害

- (a) 運送人は、物品が、該当する場合には、荷渡地または積込港から運送されること、荷受港または荷渡地に到着すること、あるいは特定の日時にまたは特定の用途に間に合うように特定の市場を満たすため特定の船上または他の運送手段に積み替えられることを保証するものでもない。予定されたまたは公表された出発及び到着時間は予想される時間に過ぎず、運送人はいかなる場合においても遅延によって生じた直接的、間接的または必然的な損失 または損害について一切の責任を負わないものとする。本契約に別段の定めがある場合を除き、運送人はいかなる状況においても、他の原因から生じる直接的、間接的または結果的な損失または損害について一切責任を負わないものとする。
- (b) 上記の権利を害することなく、裁判所により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、いかなる場合にも、運送人の責任は当該運送区間に適用される運賃を超えないものとする。

第 32 条 共同海損、救助、及びニュー・ジェイソン条項

- (a) 荷主は、共同海損が物品の海上運送中においてまたはそれに関して宣言されることを認め、そのような場合には、共同海損の解決のために 1994 年のヨーク-アントワープ規則またはその修正に従って物品の共同海損分担金の精算を行うことを約束するものとする。

- (b) 要求があれば、荷主は、引渡前に、運送人または船舶所有者に対して、運送人が物品の推定分担金、全ての救助料及び特別費用を担保するに十分であると考える供託金を支払うものとする。
- (c) 運送人が共同海損分担金の担保を得ずに物品を引渡す場合、荷主は、物品の引渡によりそのような分担金を支払い、運送人から合理的な要求があれば、そのような現金供託または推定分担金額に対するその他の担保を提供する個人的責任を負う。
- (d) 過失の有無、原因のいかんに関わらず、運航開始前または運航開始後に事故、危険、損害または災害が発生し、その原因またはその原因の結果について、運送人が、法律、契約その他によって責任を負わないときは、物品、荷送人、荷受人または物品の所有者は、運送人と連帯して、物品に関連して発生する可能性がある共同海損の全ての犠牲、損失または費用の支払いを分担し、物品に関して発生した救助料及び特別費用を支払うものとする。救助船が運送人によって所有され、または運航される場合には、当該救助船が他人に属していた場合と全く同様に、救助料は満額支払われるものとする。運送人またはその代理人としてのそうした供託は、物品の推定分担金をカバーするのに十分であると考えることができ、物品に関して発生した救助料及び特別費用は、要求があれば、物品、荷送人、荷受人または物品の所有者によって引渡前に運送人に対してなされるものとする。

第 33 条 双方過失衝突約款

本船が、他船の過失及び本船の船長、船員、水先人または運送人の使用人による船舶の航行または取扱いに関する作為、不注意または怠慢との結果、その他船と衝突したときは、本証券に基づき運送される物品の所有者は、運送人が他船、非積載船もしくはその船主に対して負うべきすべての損失または債務を運送人に補償する。ただし、その損失または債務は、物品の所有者が、他船、非積載船もしくはその船主から賠償を受け、または受けるべき物品の滅失、損傷またはその物品の所有者の一切の請求権で、かつその他船、非積載船またはその船主が、積載船または船主に対する自己の求償額の一部として相殺、控除または回収するものを限度とする。上記の規定は、衝突船舶または衝突物体以外のいずれかの船舶または物体の所有者、運航者もしくは管理者に、衝突または接触について過失がある場合にも適用されるものとする。

第 34 条 荷主の責任

- (a) 「荷主」の定義内の当事者は、本証券に基づいてそれらのいずれかによって引き受けられたすべての義務の履行について、運送人に対して連帯してかつ個別に責任を負うものとする。
- (b) 荷主は、本証券の表面に記載された物品に関する詳細が本証券の受領時に荷主により確認されていることを運送人に保証する。荷主はさらに、荷主によってまたは荷主に代わって提供される物品に関する詳細事項が、保安申告または開示、ならびにその他の政府が要

求するすべての提出または開示に対して適切で正しいことを保証する。荷主はまた、本物品が合法的な物品であり禁制品ではないことを保証する。

- (c) 荷主は、物品及び荷主がすべての関連当局の規則に遵守し、関連するすべての準拠法及び規制に基づくすべての点で法的に適格であることを保証する排他的義務を負う。荷主はさらに、運送に先立ち、関連するすべての法律及び規制に基づき適用される免許、報告、またはその他の規制要件について運送人に通知するものとする。
- (d) 荷主は、本条項の(b)項の保証の全部または一部の違反、または運送人が責任を負わない物品に関連するその他の原因による違反によって、運送人が被った、またはそれに関連して生じた、あるいはそれが原因で引き起こされた、弁護士費用を含むいかなる損失、損害、責任、及び費用からも運送人を免責し、無害に保つものとする。
- (e) 荷主は、汽船会社に提供される物品及びコンテナについての校正検証済み計量器で得られた確定重量を運送人に提供するものとし、荷主は、運送人が、確定重量証明書または総重量証明を汽船会社またはターミナルオペレーターに提供するために、かかる重量の正確さに依拠し、また、荷主の代理人としてその証明書に連署または裏書きする権利を有することを表明する。荷主は、運送人が信頼する荷主またはその代理人もしくは請負業者によって提供された重量または確定済み総重量の不正確または不適切な記載から生じるいかなる請求、損失、罰金、ペナルティ、またはその他の費用からも運送人を免責し、無害にするものとする。
- (f) 荷主は、荷主またはその代理人または、荷主によってまたは荷主に代わって従事する独立の売主の所有または管理下で、運送人またはその下請契約者、使用人または代理人によって提供されたコンテナ及びその他機器に損失または損害が発生した場合、その全ての責任を負い、運送人に賠償するものとする。荷主は、荷主、その代理人または、荷主によってまたは荷主に代わって従事する独立の売主による取扱い中またはそれらの所有または管理下に ある間に、コンテナまたは物品によって引き起こされる他人の財産の滅失または損傷、他人への傷害について運送人を免責し、無害にするものとする。

第 35 条 米国向け以外の積荷に対する準拠法、裁判地及び管轄

本証券によって証明される、または本証券に含まれる契約は、本証券第 7 条(b)項、9 条、10 条 (f) 項及び第 36 条に別段の定めがある場合を除き、日本国法に準拠するものとする。いかなる訴訟も、それが契約上、不法行為またはその他の理由によるものかどうかにかかわらず、排他的に日本国の東京地方裁判所に提起されるものとする。

第 36 条 米国の積荷に関する準拠法、裁判地及び管轄

本証券の対象となる運送に、米国国内の港または場所への、またはこれらを通ずる運送が含まれる場合、荷主は以下のことに同意するものとする。

- (a) 本証券は、米国海上物品運送法によるものとし、その条項は本約款に組み込まれるものとする。

- (b) 上記の場合、運送人または下請契約者の責任は、物品の性質及び価値が本証券に記載されている場合を除き、1 梱包または慣習的な運賃単位当たり 500 米ドルを超えないものとする。この申告が本証券に記載されている場合、これは推定的証拠に過ぎず、運送人に対して確定的なものとはならない。
- (c) 本証券または運送に起因する、またはこれらに関連するすべての請求または紛争は、抵触法の規定にかかわらず、米国連邦法に基づき決定されるものとする。そのような連邦法がない場合は、抵触法の規定にかかわらず、ニューヨーク州法に基づくものとする。
- (d) 上記の請求または紛争のいずれについても、その排他的かつ強制的な裁判地は、その訴訟が契約上不法行為またはその他の理由によるかにかかわらず、独占的に日本国東京地方裁判所に提起されるものとする。

第 37 条 契約の変更:部分的無効

運送人の従業員、使用人、代理人、または下請契約者は、運送人が書面でそのような権利放棄または変更を明示的に承認しない限り、これらの船荷証券契約条件を放棄または変更する権限を有しない。これらの船荷証券契約条件のいずれかの規定が何らかの理由で裁判所または法的機関によって無効または執行不能とみなされる場合、これらの船荷証券契約条件の残りの部分はそれによって影響を受けずに残るものとする。