

SCHENKER ocean

ORIGINAL

Ocean or Combined Transport Bill of Lading

海上輸送及び複合輸送 船荷証券

(the front of the B/L 船荷証券表面)

RECEIVED by the Carrier in external apparent good order and condition unless otherwise stated the number of containers, packages or other customary freight units to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading either written, printed or stamped or otherwise incorporated by which the Merchant agrees to be bound in accepting this Bill of Lading.

輸送業者は、別段の取り決めがない限り、おもて面のコンテナ数・梱包数・その他慣例の輸送機器の外観が明確に分かるような注文や条件に適ってそのような場所へ輸送される事を合意し承認し許可することを受け入れ、書かれていたり印刷されていたりスタンプを押したり或いは併合した別の方法で荷主がこの船荷証券を受け入れたとみなされる、B/L(船荷証券)の表面や裏面に表示されたすべての取引条項や条件に従います。

The particular given above as stated by the Merchant and the weight, measure, quantity, marks, condition, contents and value of the Goods considered unknown by the Carrier.

特記事項には、顧客によって以下のように表明された、輸送業者が知らないと考えられる 重量・長さ・数量・荷印・状態・体積・貨物の価値などが記入されます。

In witness whereof the number of original Bill of Lading stated on this side have been signed and wherever one original Bill of Lading has been Surrendered any others shall be void.

この証拠として数枚のオリジナル B/L(船荷証券)がこのような立場でこちらの面でサインされて、1枚のオリジナル B/L が Surrendered (引渡し) された場所では、それ以外の数枚は (回収され) 無効にならなくてはなりません。

(the reverse of the B/L 船荷証券裏面)

Terms and Conditions

約款

SCHENKER ocean Ltd.,
35F, Skyline Tower, 39 Wang Kwong Road
Kowloon Bay, Hong Kong, S.A.R., China

RECEIVED by the Carrier in external apparent good order and condition unless otherwise stated the number of containers, packages or other customary freight units to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading either written, printed or stamped or otherwise incorporated by which the Merchant agrees to be bound in accepting this Bill of Lading.

輸送業者は、別段の取り決めがない限り、おもて面のコンテナ数・梱包数・その他慣例の輸送機器の外観が明確に分かるような注文や条件にあってそのような場所へ輸送される事を合意し承認し許可することを受け入れ、書かれていたり印刷されていたりスタンプを押したり或いは併合した別の方法で荷主がこの船荷証券を受け入れたとみなされる、B/L(船荷証券)の表面や裏面に表示されたすべての取引条項や条件に従います。

1. DEFINITIONS 定義

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

「輸送」とは、請け負った手続きやサービスを遂行する総ての或いは幾つかの部分や、このB/L（船荷証券）がカバーしている貨物に関する輸送者の機能をするものを意味します。

“Carrier” on whose behalf this Bill of Lading has been signed means Schenker ocean Ltd, 35F., Skyline Tower, Wang Kwong Road, Kowloon Bay, Hong Kong, S.A. R., China.

この B/L(船荷証券)にサインした「輸送業者」とは、シェンカーオーシャン社（中国 香港 カウルーン湾 ワンクワン通り スカイライントワー 35F）を指します。

“Charges” includes freight, all expenses, costs, detention, demurrage and any other money obligations incurred and payable by the Merchant and all collection costs for freight and other amounts due from the Merchant including attorneys’ fees and court costs.

「料金」とは、運賃を含むすべての支出・費用・引止め料・滞船料・その他の顧客に支払い責任のあるお金や、運賃の回収費用・その他弁護士費用や訴訟費用まで含めた 顧客が原因の総額です。

“COGSA” means the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America approved on 16 April 1936.

「コグサ」とは、1936年4月16日に批准されたアメリカ合衆国の海上輸送に関する条約の事です。

“Combined Transport” arises where the Carriage called for by this Bill of Lading is not Port to Port.

「複合輸送」とは、この B/L（船荷証券）で発生するもので、港から港迄の運送ではありません。

“Container” includes any container, trailer, transportable tank, lift van, flat, platform pallet or any similar article of transport used to consolidate Goods and any connected or accessory equipment.

「コンテナ」は、すべてのコンテナ・牽引車・輸送用タンク・昇降リフト・木箱・貨物を載せる荷台（木枠）や運送に関する類似品で、貨物やそれに関連した付属の設備によく使われます。

“Goods” includes the whole or any part of the cargo supplied by the Merchant and includes any Container or packing or equipment not supplied by or on behalf of the Carrier.

「商品」とは、顧客から提供されたすべての或いは一部の貨物を含み、提供されなくても運送業者の為に用意したコンテナや包装や装置をも含みます。

“Hague Rules” means the provisions of the International Convention for Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

「ヘーグ・ルール」とは、1924年8月25日にブリュッセルで批准された、B/L(船荷証券)に関する一定のルールを統一した、国際条約の規定の事です。

“Hague-Visby Rules” means the Hague Rules as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 (provided that nothing in this Bill of Lading shall be construed as contractually applying the said Rules as amended by the protocol).

「ヘーグ・ヴィスビー・ルール」とは、1968年2月23日にブリュッセルでヘーグ条約を改訂して批准された、(改正ヘーグ)ブリュッセル議定書のことです。
このB/Lの中で規定していないという事は、この議定書で改正されたルールに当てはめると
いう意味に解釈されるべきです。

“Merchant” includes the shipper, the consignee, endorsee, the receiver of the Goods, the holder of this Bill of Lading, any person owning or entitled to the possession of the Goods or this Bill of Lading, importer, exporter, any person having a present or future interest in the Goods and any person acting on behalf of any of the above mentioned persons.

「荷主」とは、荷送人・荷受人・被裏書人・商品の受取人・船荷証券の所持人・商品や船荷証券の所有者及びその資格がある誰か・輸入者・輸出者・現在及び未来にその商品に興味を持つ誰か・そして上記の人達に言われてその代理をする誰かを含みます。

“Person” includes an individual, a partnership, a body corporate or other entity.

「者」とは、個人・協力者・法人団体又はその他のいかなる(法的な)存在をも含みます。

“Port to Port Shipment” arises where the Place of Receipt and the Place of Delivery are not indicated on the front of this Bill of Lading or if both the Place of Receipt and the Place of Delivery indicated are ports and the Bill of Lading does not in the nomination of the Place of Receipt or the Place of Delivery on the front hereof specify and place or port within the area of the port so nominated.

「港から港への輸送」とは、受取り場所と引渡し場所が船荷証券の表面に表示がないか、受取り場所と引渡し場所の両方が港であるか、その指定がそのようになっている為に受取り場所と引渡し場所の場所や港が船荷証券の表面にこれに関して明白な指定されていないという場合に起こります。

“SDR” means Special Drawing Rights as defined by the International Monetary Fund.

「SDR」とは、国際通貨基金の定める特別引出権のことを言います。

“Shipping Unit” includes freight unit and the term “unit” as used in the Hague Rules and

Hague-Visby Rules.

「輸送機器」とは、貨物の積載装置やヘーグ・ルールやヘーグ・ヴィスビー・ルールで使われる「設備一式」という条件を含みます。

“Stuffed” includes filled, consolidated, packed, loaded or secured.

「満載された」とは、満杯になった・混載された・荷造りされた・積み込まれた・或いは保安されたことを含みます。

“Vessel” means any waterborne craft used in the Carriage under the Bill of Lading which may be a feeder vessel or an ocean vessel.

「船舶」とは、船荷証券の下に運送に使用される水上輸送船のことで、多分フィーダー船か海洋船舶のことです。

2. CARRIER'S TARIFF 輸送業者の料金表

The provisions of the Carrier's applicable Tariff, if any, are incorporated herein.

輸送業者の適用される料金表の提供があれば、ここに盛り込まれます。

Copies of such provision are obtainable from the Carrier of his agents upon request or, where applicable, from a government body with whom the Tariff has been filed.

そのような提供のコピーは、輸送業者の代理店を通して依頼したり、適切なところで、その料金表が提供された政府機関などから得ることができます。

In the case of inconsistency between this Bill of Lading and the applicable Tariff, this Bill of Lading shall prevail.

この船荷証券と適用の料金表の間に矛盾がある場合は、この船荷証券が優先されます。

3. WARRANTY 保証

The Merchant warrants that in agreeing to the terms hereof:

荷主は、ここに条件について合意することを保証します。

(1) He is, or is the agent of and has the authority of, the Person owning or entitled to the possession of the Goods or any Person who has a present or future interest in the Goods and this Bill of Lading.

彼とは、或いは代理人と権限をもっている人、商品の所有者或いは所有する資格のある人或いは現在か未来にその商品と船荷証券に興味のあるいかなる人のことも指します。

(2) The Goods placed by the Merchant in any Container are suitable for transportation in Containers.

荷主によってコンテナの中に置かれた商品は、コンテナ輸送に適しています。

(3) The Container if not supplied by or on behalf of the Carrier meets all applicable national or international safety standards and is fit in all respects for Carriage by the Carrier.

コンテナは供給されたものでなくても輸送業者の意向を受けたものでも、すべての適用する国内或いは国際の安全基準に合致し、輸送業者が輸送するすべての条件が揃っています。

4. NEGOTIABILITY AND TITLE TO THE GOODS 譲渡性と商品権

(1) This Bill of Lading shall be negotiable unless marked "non-negotiable and shall constitute title to the Goods and the holder shall be entitled to receive or transfer the Goods herein described.

この船荷証券は、「不譲渡の」と印されていない限りは譲渡性があり、商品権の性質を持ち、所有者はその商品を受取ったり輸送したりする権利があることをここに記します。

(2) This Bill of Lading shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Carrier of the Goods as herein described.

この船荷証券は、その商品をどの輸送業者が担当しているかということに対する明白な証拠となることをここに記します。

However, proof to the contrary shall not be admissible when this Bill of Lading has been negotiated or transferred for valuable consideration to a third party acting in good faith.

しかしながら、この船荷証券が取引されたり、善意の第三者に有価約因として委譲されたりした時は、正反対の証としては証拠能力がありません。

5. SUB—CONTRACTING 下請負契約

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

輸送業者は、どのような条件においてもその輸送の全体或いは一部分においても、下請負をさせる資格があります。

(2) The Merchant undertakes that no claim or allegations whether arising in contract, tort, bailment or otherwise shall be made against any person or vessel whatever, other than the Carrier, including, but not limited to the Carrier's servants or agents, any independent contractor and his servants or agents, stevedores, terminal and groupage operators, road and rail operators and all others by whom the whole or any part of the Carriage, whether directly or indirectly, is procured, performed or undertaken which imposes or attempts to impose upon any such person or vessel owned and chartered by any of them or upon which the Goods have been carried any liability whatsoever in connection with the Goods or the Carriage of the Goods whether arising out of negligence or not on the part of such person or vessel;

荷主は、契約の中や不法行為や委託ないしは別の方法に起因していようとまいと、何人もいかなる船も、輸送業者以外でも、輸送業者も含んだものに対して、輸送会社の社員や代理店に限らず、いかなる請負業者とその社員や代理店や港湾作業や、ターミナルや集団の作業や、道路や鉄道の運転手やその他の輸送のあらゆる部分を司るすべての人を、直接・間接を問わず調達し役割を与え強要も強要の企てもせず請け負わせることに、クレームや申し立てをしないことを保証し、又過失に依らない或いはそのような人や船の部分以外のところで起こったことに関するかどうかにかかわらず、そのような人や所有したりチャーターしたりした船やその商品やその商品の輸送に関するあらゆる責任について、クレームや申し立てをしないことを保証します。

and if any claim or allegation should nevertheless be made to defend, indemnify and hold harmless the Carrier against all consequences thereof.

そしてもし、クレームや申し立てがそれにも関わらずすべての因果関係に反してあったとしても、抗弁し保証し輸送業者が無害を保つようになされなくてはなりません。

Without prejudice to the foregoing every such person and vessel shall have the benefit of all provisions herein benefiting the Carrier as if such provisions were expressly for his benefit and in entering into this contract the Carrier, to the extent of these provisions, does so not only on his own behalf but also as agent or trustee for such persons and vessels and such

persons and vessels shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.

前述のあらゆる人や船に対する損害なしにここに定める全ての条項の利益は無いものとし、そのような条項が彼の利益を明示しているかのようにその輸送業者に利することもありませんし、この契約を締結したらその輸送業者はこれらの条項の範囲に広がりを見せ、彼ら自身の利益だけでなくそのような人や船の代理人や管財人としてさえも利するよう行動し、そしてそのような人や船のその範囲の広がりはこの契約の関係者と見なされるものとし、ます。

(3) The Merchant shall defend, indemnify and hold harmless the Carrier against any claim or liability (and any expense and all consequences arising there from) arising from the Carriage of Goods insofar as such claim or liability is made other than in accordance with the terms of this Bill of Lading or which exceeds the Carrier's liability under this Bill of Lading.

荷主は、いかなるクレームやその商品の輸送から生じる（いかなる経費やそこから生じるあらゆる結果からの）責任に対しても、弁護し補償し輸送業者に損害を与えない立場を保つものとし、そのクレームや責任がこの船荷証券の条件に従ってできたもの或いはこの船荷証券の下の輸送業者の責任が拡大されたものから出来ています。

(4) The defenses and limits of liability provided for in this Bill of Lading shall apply in any action against the Carrier whether the action can be found in contract, in tort in bailment or otherwise.

その弁護や責任の限度はこの船荷証券の中で規定され、その輸送業者に対するいかなる行動も、その行動が契約の中に見つけることができても、不法行為における保釈やその他でも、適用するものとし、ます。

6. CARRIER'S RESPONSIBILITY 輸送業者の責任

(1) **CLAUSE PARAMOUNT 優先条項**

(A) Subject to Clause 15 below, this Bill of Lading insofar as it relates to sea carriage by any vessel whether named herein or not shall have effect subject to the Hague Rules or any legislation making such Rules or the Hague-Visby Rules including in either case any statutory modification thereof compulsorily applicable to this Bill of Lading and the provisions of the Hague Rules or legislation making such Rules or Hague Visby Rules applicable shall be deemed incorporated herein.

この船荷証券は、この中でどのような名で呼ばれようとあらゆる船による海上輸送に関する

限りにおいて、下の 15 条に従うものとし、ヘーグ・ルールやあらゆるそのような法律やヘーグ・ヴィスビー・ルールに影響されないものとし、この船荷証券に強制的に適用されるあらゆる法改正のケースも含み、ヘーグ・ルールやそのような法律制定やヘーグ・ヴィスビー・ルールの適用はここに併合していると思なされるものとします。

In the absence of such legislation or other legislation to similar effect which is compulsorily applicable, this Bill of Lading shall have effect subject to the Hague Rules or COGSA in the case of carriage to and from the United States of America.

そのような法律制定の不足やその他の法律制定により、同様の結果が強制的に適用される場合、この船荷証券はヘーグ・ルールやアメリカからの輸送の場合にはコグサ（海上物品運送法）に影響され従うものとします。

The Hague Rules, Hague Visby Rules or COGSA shall apply to the carriage of Goods by inland waterways and reference to carriage by sea in such Rules or legislation shall be deemed to include reference to inland waterways.

ヘーグ・ルール、ヘーグ・ヴィスビー・ルール、コグサは、内陸水路の商品輸送に適用され、そのようなルールや法律制定の海上輸送を基準として、内陸水路についての言及を含むものと見なすものとします。

(B) If and to the extent that the provisions of the Harter Act of the United States of America 1893 would otherwise be compulsorily applicable to regulate the Carrier's responsibility for the Goods during the period prior to loading on or after discharge from the vessel the Carrier's responsibility shall instead be determined by the provisions of Clause 6(3) below, but if such provisions are found to be invalid such responsibility shall be subject to COGSA.

さもないと 1893 年制定のアメリカ合衆国のハーター法の条項の限度が広がり、輸送業者の商品に対する責任範囲を船積みより前の期間から船から荷揚げ後までに規定することが強制的に適用されてしまうので、代わりに以下の第 6 条 (3) 項の条項を輸送業者の範囲としますが、もしそれらの条項が無効ということが分かった場合はその責任範囲はコグサ（海上物品運送法）に従うものとします。

(C) The Carrier shall be entitled to (and nothing to this Bill of Lading shall operate to deprive or limit such entitlement) the full benefit of, and rights to all limitations and exclusions of liability and all right conferred or authorized by any applicable law, statute or regulations of any country (including, but not limited to, where applicable any provisions of sections 4281 to 4287, inclusive, of the Revised Statutes of the United States of America and amendments

thereto and where applicable any provisions of the laws of the United States of America) and without prejudice to the generality of the foregoing also any law, statute or regulations available to the owner of the vessel(s) on which the Goods are carried.

輸送業者は、(この船荷証券で何も取り上げる働きをしたり権限を制限したりするものではありませんが) 利益を十分に受け、全権を受け、責任を免除し、あらゆる適用法令によって規則やあらゆる国の規定(を含み、しかし制限はされず、4281~4287のセクションの条項に当てはめて、包括的に、アメリカ合衆国の改正された規則や修正やそれに加え適用されるアメリカ合衆国の法律の条件も)によってすべての権利を授与され、前述の法律や規則や規定の普遍性は先入観なしに商品を輸送する船舶の所有者にも利用することができます。

(D) This Bill of Lading shall be subject to the COGSA if Carriage takes place to from or through a port in the United States of America which terms shall be incorporated herein and shall be paramount throughout the Carriage by sea and at the sea terminal in the United States of America prior to loading and after discharge from the vessel provided that the Carrier shall not be liable for any loss, damage or delay to the Goods which occurs in the United States of America whilst the Goods are outside the sea terminal and not in the custody of the Carrier.

この船荷証券では、もし輸送がアメリカ合衆国内の港からあるいは港を經由して行われた場合は、コグサに従いその条件はここに併合されて、アメリカ合衆国内の海上と海のターミナルにおける輸送を通して優先され、商品のいかなる損失・損害・遅延がアメリカ合衆国内でその貨物が海のターミナルの外や輸送業者の保管中でないところにある間に起こったとしても、船積み前と船からの荷揚げ後については輸送会社は責任を負いません。

In such circumstances the Merchant agrees that the Carrier shall act as agent only for the Merchant to arrange the Carriage by an inland Carrier in the United States of America according to the usual business terms of such Person performing the Carriage and shall not be liable to the Merchant for any loss, damage or delay to the Goods whilst in the custody of such Person performing the Carriage.

そのような事情で、荷主は輸送業者がその荷主の為にのみ代理人としての行動をとってアメリカ合衆国内で国内の輸送業者にそのような人が輸送をするときの通常取引条件によって輸送を手配するものとし、そのような人が輸送している間の荷主の商品のいかなる損失や損害や遅延も責任を負わないものとします。

The liability of the Carrier whilst Carriage or this Bill of Lading is subject to COGSA shall not exceed the limits in Clause 6(4) herein.

輸送中の輸送業者の責任及び船荷証券については、第 6 条 (4) 項の制限を越えない限り、コグサに従います。

(2) PORT TO PORT SHIPMENT 港から港までの出荷

(A) Where the Carriage is Port to Port Shipment, the responsibility of the Carrier is limited to that Carriage from and during loading onto the vessel up to and during discharge from the vessel or any other vessel onto which the Goods have been transshipped and the Carrier shall not be liable for any loss or damage or delay whatsoever and howsoever caused in respect of the Goods or for any other matter arising even though the Goods may be in its actual or constructive possession and Charges for the whole Carriage have been charged by the Carrier.

輸送が港から港までの場合には、輸送の開始と船への船積み中と船からの荷揚げ或いは他の船にその商品を積み替える間に、輸送業者の責任は制限され、輸送業者はその商品に関することが原因のいかなるものやいかなる状況の損失や損害や遅延の責任も負いませんし、その商品の実際の解釈上の所有権や輸送業者によって全輸送中の料金が多分含まれているにもかかわらず何か別の事態が生じた責任を負いません。

Liability shall be determined in accordance with any legislation making the Hague Rules or Hague Visby Rules compulsorily applicable or if none in accordance with the Hague Rules. もしヘーグ・ルールに合致するところがなければ、ヘーグ・ヴィスビー・ルールに強制的に適用されるようにいかなる法律制定もなされ、それに従って責任が決められるものとします。

The Merchant constitutes the Carrier as agent to enter into contracts on behalf of the Merchant with others for transport, storage, handling or any other services in respect of the Goods prior to loading and subsequent to discharge of the goods from the vessel without responsibility for any act or omission whatsoever on the part of the Carrier or others and the Carrier may as such agent enter into contracts with others on any terms whatsoever including terms less favorable than the terms in this Bill of Lading.

荷主は輸送業者を代理人として任命し、商品に関する輸送・保管・取扱いやその他の付帯サービスを船積み前とそれに続く船からの荷揚げについて荷主の代理として他業者と契約を結びますが、その輸送業者がそのような代理人としていかなる条件でこの船荷証券の条件よりあまり良いとは言えない条件も含めて契約しても、どんな行為や手抜きがあっても責任なしの契約です。

(B) Notwithstanding (A) above to the extent that any compulsorily applicable legislation

makes the Carrier responsible for any additional period and in all other cases the Carrier shall have the benefit of the Hague Rules (and COGSA where Carriage occurs in the United States of America) in respect of any loss, damage or delay arising prior to loading or subsequent to discharge from the vessel even though such did not occur at sea or whilst the Goods were in the custody of the Carrier.

上記の (A) にもかかわらず、強制的に適用される法律が許す範囲で、輸送業者の責任範囲の追加の期間とその他のケースのすべてにおいて、そのように海上や商品が輸送業者の保管中でないところで起こったものでないけれども、船積み前あるいは船からの荷揚げ後のいかなる損失・損害・遅延も、輸送業者はヘーグ・ルールの（アメリカ合衆国で起こった輸送はコグサ）の恩恵を得ることができます。

(C) Where COGSA applies, then the provisions stated in the said Act shall govern before loading on the vessel or after discharge therefrom, as the case may be, during Carriage to or from a container yard or container freight station in or immediately adjacent to the sea terminal at the Port of Loading and/or Discharge.

コグサが適用になるところでは、(ハーター) 法という条項が規定され、船積み前と荷揚げ後のそのケースは多分、船積み港と荷揚げ港のいずれか及び両方のコンテナヤードからコンテナフレートステーションか直接隣接した海のターミナルへの輸送中とします。

If the Carrier is requested by the Merchant to procure Carriage by an inland carrier in the United States of America and the inland carrier in his discretion agrees to do so, such carriage shall be procured by the Carrier as agent only to the Merchant and such carriage shall be subject to the inland carrier's contract and tariff.

もし輸送業者が荷主に輸送にアメリカ合衆国の国内輸送業者を調達することを依頼して、その国内輸送業者がそのようにするように直接合意した場合は、そのような輸送は荷主の代理として輸送業者が調達したに過ぎず、国内輸送の契約と料金表に従うものとします。

If for any reason the Carrier is denied the right to act as agent at these times, his liability for loss, damage or delay to the Goods shall be determined in accordance with Clause 6(3) thereof.

もし何らかの理由で輸送業者がそのような時に代理人として振舞う権利を認められない場合は、彼のその商品への損失や損害や遅延の責任は、第 6 条 (3) 条項のそれについてのところから従って消滅します。

(3) COMBINED TRANSPORT 複合輸送

Save as otherwise provided in this Bill of Lading, if the Carriage is Combined Transport the Carrier undertakes to perform or to procure performance of the Carriage and shall only be liable for loss of or damage or delay to the Goods occurring from the Place of Receipt, if applicable otherwise the port of loading, up until the Place of Delivery, if applicable otherwise the Port of Discharge, indicated on the face of the Bill of Lading to the extent set out below.

もし輸送が複合輸送で輸送業者が輸送の遂行や遂行の為の調達を引き受けた場合、責任があるのはその商品の損失や損害や遅延が起こったのが、受取り場所からなのか、もし適用になるなら船積み港からなのか、引渡し場所までなのか、もし適用になるなら荷揚げ港までなのか、船荷証券の表面にその範囲を以下のように定めて、この船荷証券の中に（証拠として）取り決めておきます。

(A) Where the stage of Carriage where the loss or damage occurred cannot be proved

輸送のどの段階にどこでその損失や損害や遅延が起こったのか立証できない場合

- (i) The Carrier shall be entitled to rely upon all exclusions of liability under the Hague Rules or Hague Visby Rules or legislation that would have applied under 6(1)(A) above had the loss or damage or delay occurred at sea or, if there was no carriage by sea, under the Hague Rules (or COGSA if the Carriage is to or from the United States of America).

ヘーグ・ルールやヘーグ・ヴィスビー・ルールやその他の法律が上記の 6 (1) (A) に従って適用され、損失や損害や遅延が海上で起こったり海上輸送がされなかった場合はヘーグ・ルールに従い、(もしその輸送がアメリカ合衆国の及びからの輸送であった場合はコグサに適用されて)、輸送業者は責任を除外する立場の資格があります。

- (ii) Where under (i) above, the Carrier is not liable in respect of some of the factors causing the loss or damage or delay to the Goods, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable have contributed to the loss or damage.

上記の (i) が適用になる所では輸送業者は商品の損失や損害や遅延などが起こった様々な要因については責任がなく、輸送業者がその損失や損害や遅延の一因となってしまった場合の範囲にのみ責任があります。

- (iii) Subject to Clause 7(3) below, when the Hague Rules or any legislation applying such Rules (such as COGSA) or the Hague-Visby Rules is not compulsorily applicable, the Carrier's liability shall not exceed in any circumstances SDR 666.67 per package or shipping unit or SDR 2.00 per kilo of the gross weight (whichever is less) of the Goods

lost, damaged or delayed or, where carriage includes Carriage to, through or from a port in the United States of America, US\$500 per package or shipping unit or USD 2.00 per kilo of the gross weight of the Goods(whichever is less).

以下の第 7 条(3)条項に従い、ヘーグ・ルールやその他の法律（コグサのような）に適用し、ヘーグ・ヴィスビー・ルールが強制的に適用されない場合、輸送業者の責任はいかなる環境においても、1 包当たり或いは設備一式当たり 666.67SDR（国際通貨基金の定める特別引出権）或いはその商品の損失・損害・遅延の総重量に対して立法キロ当たり 2.00SDR（のどちらか少ない方）を超えないものとし、アメリカ合衆国の港への或いは通過の或いはからの場合は、1 包当たり或いは設備一式当たり US\$500 或いは商品の総重量に対して立法キロ当たり 2.00US\$（のどちらか少ない方）とします。

(B) Where the stage of Carriage where the loss or damage occurred can be proved.

輸送のどの段階にどこでその損失や損害や遅延が起こったか立証できる場合

(i)The liability of the Carrier shall be determined by the provisions contained in any international convention or national law of the country which provisions

輸送業者の責任は、どれかの国際条約やその国の法律に盛り込まれている条項によって決定され、その条項は

(a) cannot be departed from by private contract to the detriment of the Merchant, and

荷主に不利益をもたらす独自の契約によって規則から逸脱してはならないものとし、

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

荷主が、輸送のどこで損失や損害や遅延が起こったかという特別な局面における単独で直接の契約を結んでいて、そのような国際条約や国内法を適用させるために作成されたそれらの証拠となる特定の書類を受領していたりした場合も、適用になります。

(ii)If no international convention or national law is applicable then, any liability of the Carrier shall be determined by Clause 6(3)(A) above.

もしどの国際条約や国内法も当てはまらない場合は、上記の第 6 条 (3) (A) 条項によって

輸送業者の責任が決められるものとします。

(iii) In the case of shipment to or from the United States of America, the liability of the Carrier shall be determined by the provisions of COGSA if the loss or damage or delay is known to have occurred during Carriage by sea to or from the United States of America or during Carriage to or from a container yard or cargo berth in or immediately adjacent to the sea terminal at the Port of Loading or Ports of Discharge in ports of the United States of America. アメリカ合衆国への或いはからの輸送の場合、輸送業者の責任はコグサの条項によって決められるものとし、その損失や損害や遅延がアメリカ合衆国への或いはからの海上輸送中或いはコンテナヤードかコンテナバース内或いは直接隣接したアメリカ合衆国内の船積み港か荷揚げ港の海のターミナルの輸送中に起こったと知られている場合とします。

(iv) With respect to the transportation to the Port of Loading or from the Port of Discharge in the United States of America the responsibility of the Carrier shall be to procure transportation by carriers (one or more) and such transportation shall be subject to the inland carriers' contracts of carriage and tariffs in whose custody the loss of damage occurred and any law compulsorily applicable.

アメリカ合衆国内の船積み港までや荷揚げ港からの輸送業者の責任に関しては、その輸送業者によって（1社或いは数社）が調達される事とし、そのような輸送は国内の輸送業者の輸送契約や料金表に従って行われるものとし、その保管中に発生した損失や損害は強制的に適用される法に従うものとします。

The Carrier shall not be liable for any loss, damage, or delay to Goods during such transportation as provided in Clause 6(1)(d) above.

輸送業者は、上記の第6条（1）（d）の条項に規定されるそのような輸送中の損失や損害や遅延の責任を負わないものとします。

(4) GENERAL PROVISIONS 総則

(A) Delay, Consequential Loss 遅延、間接的な損失

The Carrier does not undertake that the Goods or any documents relating thereto shall arrive or be available at any point or place during the Carriage or at the Place of Delivery at any particular time (whether advertised or not) or to meet any particular requirement of the Merchant or any market or use of the goods and the Merchant agrees that save as otherwise provided herein, the Carrier shall under no circumstances whatsoever be liable for any direct,

indirect or consequential loss, loss of profits or loss of market or loss of contract or loss of revenue or use claims, punitive or exemplary damages or damage caused by delay or any cause whatsoever and howsoever caused.

輸送業者は、その商品やそれに関するいかなる書類が届けられて輸送中や引渡し場所のどのようなポイントで有効でも、どのような特別の場合でも（通知していてもいなくとも）、荷主のいかなる特別な要求に合うために或いはどのような市場や商品の使い方も引き受けないものとし、輸送業者はどのような環境下でも何も直接間接を問わず、間接的な損失や利益の損失や市場の喪失や契約の消失や収入の損失や支払請求や懲罰的或いは警告的損害や、遅延その他のいかなる原因の何物からの損害も、どんな理由による損害も負わないものとする事を、荷主はここに同意するものとします。

Without prejudice to the foregoing, if notwithstanding the Carrier is found liable for any such direct, indirect or consequential loss caused by such alleged delay, liability shall be limited to the freight or other charges applicable to the relevant stage of the Carriage.

前述の先入観なしにもかかわらず、輸送業者にそのような直接・間接、或いはそのような疑惑の遅延による間接的な損失の責任があると分かった場合は、責任はその運賃或いはその輸送に関連のある局面に適用されるその他の料金迄に制限されるものとします。

(B) Once the Goods have been received by the Carrier for Carriage, the Merchant shall not be entitled either to impede, delay, suspend or stop or otherwise interfere with the Carrier's intended manner of performance of the Carriage or the exercise of the liberties conferred by this Bill of Lading or to instruct or require delivery of the Goods at a place or point other than the Port of Discharge or Place of Delivery named on the reverse hereof or such other port or place selected by the Carrier in the exercise of the liberties herein, for any reason whatsoever including but not limited to the exercise of any right of stoppage in transit conferred by the Merchant's contract or sale or otherwise.

一旦商品を輸送の為に輸送業者に渡したら、荷主は妨げたり遅らせたり中断させたり止めたりあるいは別の方法でその輸送を遂行するための方法を輸送業者が意図しているのを妨げたり、船荷証券で与えられた自由を行使するのを邪魔したり、商品をこの約款の裏面に記された荷揚げ港や引渡し場所以外やここに記された自由を行使して輸送会社が選んだ港や場所以外の場所や地点に配送する命令や指示をしたりする資格は無いものとし、いかなる理由も何物も含み、荷主の契約や需要や又はその他によって与えられた経由を止めたりするいかなる権利の行使も制限を受けません。

The Merchant shall indemnify the Carrier against all claims, liabilities, loss, damages, costs, delay, attorney fees and/or expenses caused to the Carrier, his directors, officers,

sub-contractors, employees or agents or to any other cargo or to the owner of such cargo during the Carriage arising or resulting from any stoppage (whether temporary or permanent) in the Carriage of the Goods whether at the request of the Merchant, or in consequence of any breach by the Merchant of this clause, or in consequence of any dispute whatsoever in respect of the Goods (including, but not without restriction, disputes as to ownership, title, quality, quantity or description of and/or payment for the Goods) involving any one or more party defined herein as the Merchant as between themselves or themselves or with any third party other than the Carrier.

荷主は輸送業者に、あらゆるクレームや責任や損失や損害や費用や遅延や弁護士費用や又は輸送業者の理由による経費やその役員や乗組員や下請負業者や社員や代理店やどのような貨物もそのような貨物の所有者も輸送中に起こった或いは結果的にそうなった商品の輸送中の停止（一時的でも永久にでも）荷主のリクエストによる或いは因果関係が論争となっているその商品に関するあらゆるもの（を含め、或いは制約なしに、所有権の論争や肩書や品質や数量やその商品の為の支払いの記述も）補償し、関連する1社や数社を荷主として彼らの間で或いは彼らと一緒に第3者として、輸送業者に対して補償するものとします。

(C) Definition of Packaging or shipping Unit 梱包と輸送機器の定義

Where a Container is used to consolidate Goods and such Container is stuffed by the Carrier the number of packages or shipping units stated on the face of this Bill of Lading in the box provided shall be deemed the number of packages or shipping units for the purpose of any limit of liability per package or shipping unit provided in any international convention or national law relating to the carriage of Goods by sea.

商品を混載する為にコンテナが用いられ、そのようなコンテナに輸送業者によってこの船荷証券に基づいて詰め込まれる、箱に入れられて供給された梱包や輸送機器の数は、品物の海上輸送に関するいかなる国際条約や国内法も箱毎或いは輸送機器毎という条件でどのような責任も制限する為の梱包や輸送機器の数とみなします。

Except as aforesaid, the Container shall be considered the package or shipping unit.

前述を除き、コンテナは梱包あるいは輸送機器と考えるものとします。

The words “shipping unit” shall mean each physical unit or piece of cargo not shipped in a package, including articles and things of any description whatsoever, except Goods shipped in bulk, and irrespective of the weight or measurement unit employed in calculating freight charges.

「輸送機器」という言葉は、各々の物質的な設備一式或いは箱に入れられずに出荷された貨物の一部を意味し、いかなる種類であろうとも品目や品物を含み、バラ積みで出荷される商品や重さや長さに関らず運賃が一式として適用されるものを除きます。

As to Goods shipped in bulk, the limitation applicable thereto shall be the limitation provided in such convention or law which may be applicable, and in no event shall anything herein be construed to be a waiver of limitation as to goods shipped in bulk.

バラ積みの出荷については、適用される制限に加えてそのような適用される条約や法律に規定された制限とみなし、バラ積みで出荷した商品なので限度の権利放棄をすると解釈され、いかなる場合も何も責任を負わない事をここに記します。

(D) Rust, etc. さび 等

It is agreed that superficial rust, oxidation or any like condition due to moisture, 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 is not a representation that such conditions of rust oxidation or the like did not exist on receipt.

表面上のさびや酸化や湿気による同様の状態は損傷ではなく、その商品の生来の自然ではありませんが、正常な注文の外見の商品の受取確認書はそのようなさびや酸化の状態或いは同類のものはその受取書に存在しなかったとは説明しないものと同意されています。

(E) Notice of Loss or Damage 損失や損害の通知

The Carrier shall be deemed prima facie to have delivered the Goods as described in this Bill of Lading unless notice of loss of, or damage or delay to, the Goods, indicating the general nature of such loss, damage or delay shall have been given to the Carrier or his representative at the Place of Delivery before or at the time of removal of the Goods into the custody of the person to delivery thereof under this Bill of Lading or, if the loss or damage is not apparent, within three consecutive days thereafter.

輸送会社は、損失や損害や遅延の通知がない限りは、この船荷証券に記載されたその商品が届けられて一見したところでは一般的な性質を示し、そのような損失や損害や遅延を、輸送業者或いはその代理人が引渡し場所に届けた或いはこの船荷証券の下にそれに関する配送をする人が保管場所へ商品を移動するちょうどその時には、もしその損失や損害が見た目に明らかでない場合は、その連続した 3 日間の後に受けたと見なすものとします。

In case of damage not apparent upon inspection, the onus of proof that such occurred during

Carriage shall be on the Merchant.

損害が表面的でなく検査の結果である場合、そのようなことが輸送中に起こったという立証責任は荷主側にあるものとします。

Any notation of loss or damage on the receipt or notice given by the Merchant shall be unequivocal failing which the Carrier shall not accept responsibility for such loss or damage howsoever occurring.

損失や損害のいかなる記録が受取書に書かれていても荷主によって通知されたとしても、輸送業者はそのような損失や損害がどんな風に起こったとしても責任を受け入れないものとし、絶対的な不手際であるものとします。

(F) Time bar 時間の制約

The Carrier shall be discharged of all liability whatsoever in respect of the Goods unless suit is brought in the proper forum and written notice thereof received by the Carrier within nine months after delivery of the Goods or if the Goods are not delivered the date when the Goods should have been delivered.

商品の引渡し或いは商品が引き渡されなかった場合は引き渡されるべきであった日から 9 ヶ月以内に、正式に裁判所へ訴訟が持ち込まれ、それについての書面での通知が輸送業者に受領されない限りは、輸送業者はその商品に関するすべての責任を何も負わないものとします。

Notwithstanding the above, where the Hague Rules or Hague Visby Rules or COGSA apply whether by incorporation in this Bill of Lading or by compulsorily applicable law, the Carrier shall be discharged of all liability whatsoever in respect of the Goods unless such is brought in the proper forum within one year of their delivery or of the date when they should have delivered.

上記にも関わらず、ハーグ・ルールやハーグ・ヴィスビー・ルールやコグサの適用がこの船荷証券に組み込まれていようがいまいが或いは強制的に適用になる法律によって、商品の引渡し或いは引き渡されるべきであった日から 1 年間に正式に裁判所へ訴訟が持ち込まれなかった場合は、輸送業者はその商品に関するすべての責任を何も言わないものとします。

(G) Inspection By Authorities 当局による検査

If by the order of the proper authorities at any point of the Carriage, the Goods or a Container has to be opened in which the Goods are stuffed to be inspected, the Carrier will

not be liable for any loss, damage or delay incurred either to the Goods, the Carriage or to the carrying vessel as a result of such inspection including the cost of opening, unstuffing, inspection or repacking, which cost shall be recoverable by the Carrier from the Merchant as part of the charges.

もし正式な権限のある当局の命令によって、輸送のいかなる地点でその中に検査されなくてはならない商品が詰まっていたり商品或いはコンテナを開示しなければならなかった場合も、その検査の結果として商品や輸送や運んでいる船が被ったいかなる損失や損害や遅延も、開示の費用や詰め替えや検査や再梱包を含む費用は、輸送業者は荷主から取り戻せる料金の一部とします。

7. COMPENSATION AND LIABILITY 賠償と責任

(1) Subject always to the Carrier's right to limit liability as provided for herein, if the Carrier is liable for compensation in respect of loss of or damage to the Goods, such compensation shall be calculated by reference to the invoice value of the Goods plus charges and insurance if paid.

輸送業者の責任を制限する権利はここに定められているものに常に従いますが、もし輸送会社はその商品の損失や損害に関して賠償する責任がある場合には、その賠償は送り状のその商品の価額に料金やもし支払われていれば保険を加えたものを参照することにより計算されるものとします。

If there is no invoice value of the Goods or if any such invoice is not bona fide (and in this respect the Carrier shall be at liberty to seek to challenge the invoice value), such compensation shall be calculated by reference to the value of such Goods at the place and time they are delivered or should have been delivered to the Merchant.

もし送り状の価額がない場合或いはもしその送り状が本物でない場合（そしてこの点で輸送業者は送り状の価額を求めようと名乗りを上げる権利があるものとします）そのような賠償は荷主に引き渡され或いは引き渡されるべきであった時と場所での価額を参照することにより計算されるものとします。

The value of the Goods shall be fixed according to the current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and/or quality.

その商品の価額は市場の通貨の価格や同等の品質の通常の商品価額を参照して確定されます。

(2) Where the Hague Rules or Hague Visby Rules or any legislation making either of such Rules compulsorily applicable (such as COGSA) to this Bill of Lading apply, the Merchant agrees that the Carrier has no knowledge of the value of the Goods and shall not, unless a declared value has been noted in accordance with Clause 7(3) below, be or become liable for any loss or damage to or in connection with the Goods in an amount per package or shipping unit in excess of the package or shipping unit limitation as laid down by such Rules or legislation.

ヘーグ・ルールやヘーグ・ヴィスビー・ルールやいかなる立法行為やそのような強制的に適用される（コグサのような）規則がこの船荷証券に適用になる場合、荷主は輸送業者がその商品の価額を知らず或いは知っていても以下の第 7 条（3）に従って価値が言明されていなければ、いかなる損失や損害の責任も負うことはなく、商品に関連して 1 梱包当たり或いは輸送機器毎の値段が、適用になるそのような規則や法律の 1 梱包当たりや輸送機器毎の制限を超えないものとします。

Where Carriage is to, from or through the United States of America, such limitation amount of the Carrier or the Vessel according COGSA is US\$500 per package or customary freight unit unless a declared value has been noted in accordance with Clause 7(3) below.

輸送がアメリカ合衆国への或いはからの或いは通過するものである場合、コグサによる輸送業者や船社の価格の限度は、以下の第 7 条（3）項に従って確定された価額が記されていない限り、1 梱包あたり US\$500 或いは慣習による一式の運賃迄です。

If such Rules or legislation are not compulsorily applicable, subject to any other compulsory applicable convention or national legislation, the limitation amount shall not exceed the amount of SDR 666.67 per package or shipping unit or SDR2.00 per kilo of the gross weight (whichever is less) of the Goods lost, damaged or delayed or where Carriage includes Carriage to, from or through a port in the United States of America US\$500 per package or shipping unit or USD2.00 per kilo of the gross weight of the Goods whichever is less.

もしそのような規則や法律が強制的に適用されない場合は、他の強制的に適用される条約や国内法に従い、限度額は、1 梱包あたり或いは輸送機器あたり 666.67SDR か品物の損失・損害・遅延の総重量のキロあたり 2.00SDR かどちらか少ない方を超えない額とし、輸送がアメリカ合衆国の港へ或いは港から或いは港を通る輸送を含む場合は、1 梱包あたり或いは輸送機器あたり 500USD 或いは総重量のキロあたり 2.00USD のどちらか少ない方とします。

(3)The Merchant agrees and acknowledges that the Carrier has no knowledge of the value of the Goods and the Carrier's liability may be increased to a higher value only by a declaration in writing of the value of the Goods by the Merchant upon delivery to the Carrier

of the Goods for shipment, such higher value being inserted with the consent of the Carrier on the front of this Bill of Lading in the space provided and, if required by the Carrier, extra freight paid.

荷主は、輸送業者が商品の価額を知らず荷主が輸送の為に輸送業者へ運んでその商品の価額が高額であると申告するだけでは輸送業者の責任が増加するかもしれないので、そのような高い価額の場合はこの船荷証券のおもて面にスペースをとって輸送業者の承諾を盛り込み、もし輸送業者に要求されたら追加料金を払うことに同意し認めます。

In such case, if the actual value of the Goods shall exceed such declared value, the value shall nevertheless be deemed to be the declared value and the Carrier's liability, if any, shall not exceed the declared value and any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value.

もし商品の実際の価額がその申告価額よりも高かったような場合は、その価値は申告価額より少なく見なされることはないものとし、輸送業者の責任は、もしあったとすると、申告価額を超えることはなく、部分的な損失や損害はその申告価額を基に比例して調整されます。

8. DESCRIPTION OF GOODS 商品の記述

(1) This Bill of Lading shall be prima facie evidence of receipt by the Carrier in apparent good order and condition save as may be otherwise noted of the total number of packages or units or containers comprising or in which the Goods have been packed or stuffed.

この船荷証券は輸送業者が一見して分かる受取りの証拠となるような外見上適切な注文や条件を備えていなければならず、全体を構成する梱包数や輸送機器やコンテナの数の合計数が記され、その中に商品が荷造りされ詰め込まれていなくてはなりません。

(2) No representation is made by the Carrier as to the weight, contents, measure, quantity, quality, description, condition, marks, numbers, origin or value of the Goods and the Carrier shall not be under any responsibility whatsoever in respect of such description or particulars.

輸送業者は、重量・体積・寸法・数量・品質・品目・状態・荷印標示・付番・原産地・商品価額を代理で表明することはなく、そのような記述や特記事項について何が書かれていようと一切の責任を負わないものとします。

(3) The description and particulars of the Goods set out on the face hereof are furnished by the Merchant and the Merchant warrants to the Carrier that the description and particulars provided by it or on its behalf including but not limited to, of weight, measure, quantity, quality,

description, conditions, marks, numbers, origin and value have been checked by the Merchant and that such description and particulars including any other particular furnished by or on behalf of the Merchant are true, adequate and correct.

商品の記述と特記事項はこのおもて面に荷主によって詳しく書かれて提示されますが、荷主は輸送業者に、供給された記述や特記事項或いはそこに含まれるがそれに限らない、重量・寸法・数量・品質・品目・状態・荷印標示・付番・原産地と価値について荷主によって確認され、そのような記述や特記事項はいかなる特別なものが提供されても荷主を代表して真実で法的に充分で正しいことを保証します。

The Merchant is responsible for any customs or other fines and penalties imposed on or in respect of any Goods which have been incorrectly described or declared to the Carrier.

荷主は、いかなる通関や他の罰金や刑罰が科せられようと、或いは輸送業者に間違って記載したり申告したりしたいかなる商品についての責任を負います。

The Merchant also warrants that the Goods are lawful goods according to the applicable laws including those of the country of the Place of Receipt and that of the Place of Delivery and are not, or do not contain, contraband, prohibited or illegal substances or articles, drugs or stowaways and that neither the Goods nor the Carriage thereof will cause any loss, expense or delay to the Carrier or to the Vessel or to any other cargo during the Carriage.

荷主は、商品が受取り場所と引渡し場所とそれ以外でもその国々を含み適用される法律に従って合法であり、輸出入禁制品や禁止された薬物や品目や覚醒剤や密輸品などの商品や輸送が無く、そこに起因する損失や経費や遅延を輸送業者や船会社に対しいかなる貨物もこの輸送中に無いことも保証します。

9. MERCHANT'S RESPONSIBILITY 荷主の責任

(1) The Merchant shall comply with all applicable laws, regulations and requirements of customs, port and other authorities and shall bear and pay (or indemnify the Carrier if the latter shall be obliged to pay first) all duties, taxes, fines, imposts, expenses, and losses incurred or suffered and be liable for all losses (whether direct, indirect or consequential), damages, fines, delay and any attorney fees in respect of the Goods by reason of any illegal, incorrect, untimely, or insufficient declaration, marking, number or addressing of the Goods.

荷主は、すべての適用する法律や規則や税関や港湾その他の当局の要求事項に従い、義務を負ったり支払ったり（或いは輸送業者が先に払うことを余儀なくされた場合は後で払うこと

を補償し)すべての義務や税金や罰金や関税や経費や起こったり被ったりして責任をとらなくてはならないあらゆる損失の(直接であろうが間接的であろうが或いは結果として起ころうが)不法や不正や時期を失した商品に関するあるいは・荷印標示・商品の数量や宛先指定が不十分な申請の為の罰金や遅延や弁護士費用も責任を負わなくてはなりません。

In particular, but without limitation, in case of any such non-compliance the Carrier and/or its agents shall be at liberty to reserve not to load the Goods or, if loaded, to arrange at the Merchant's risk and expense for such Goods to be landed and stored without compensation to the Merchant and such shall be deemed to constitute due delivery under this Bill of Lading.

特に、制限なしに、そのような法を遵守していない場合には輸送業者や代理店の両方又は片方は、その商品を搭載する予約をさせず、もし搭載した場合は、荷主のリスクと経費負担によってそのような品物を上陸させ顧客の補償なしに保管させる手配をし、この船荷証券の下でその商品を予定の配送をするかどうか選ぶ自由があるものとします。

(2) The Merchant undertakes that the Goods are packed in a manner, and if applicable stuffed into a Container (in the case of not being stuffed by or on behalf of the Carrier), adequate to withstand the ordinary risks of carriage having regard to their nature and in compliance with all laws, regulations and requirements which may be applicable.

荷主は、要求された方法で梱包し、もしあてはまるならばコンテナに詰め(代理で輸送業者が詰めるのではない場合)、自然に関する通常の危険からも、もし適用するものがあれば適用するあらゆる法律や規則や要求などにも、適正に耐えうるようにすることを約束します。

(3) The Merchant shall be liable for the loss, damage, contamination, soiling, detention or demurrage before, during and after the Carriage of property (including, but not limited to, Containers) of the Carrier or any person or vessel (other than the Merchant) referred to in Clause 5(2) above caused by the Merchant or any person acting on his behalf or for which the Merchant is otherwise responsible.

荷主は輸送中またはその前後も、輸送の資産の(それに含まれるが限定せず、コンテナなど)や人や船(荷主に対して)の損失・損害・汚染・染み・拘束・滞船超過などによるものは、上記の第5章(2)項を参照して、荷主に起因するあるいはその代理として誰かが役割を果たした場合をも、荷主の責任であるものとします。

The Merchant shall indemnify the Carrier, his servants and agents for all losses, damages, liabilities and expenses of whatever nature suffered or incurred by the Carrier as a result of

the Merchant's failure to comply with Clause 9(2) above including but not limited to environmental damage or loss, clean up costs, removal of hazardous material or substances and fines imposed by governmental agencies or port authorities.

荷主は、輸送業者やその社員や代理人に、自然に被ったあらゆることや、荷主の失敗による結果として輸送業者に起こったこと・上記の第 9 条 (2) 項を含めるが限定されない・環境による損失・片付けの費用・有害な物質や薬物の除去・行政機関や港湾当局に課せられた罰金などの、すべての損失や損害や責任や経費を補償するものとします。

(4)The Merchant (and each of the persons within the definition of Merchant shall be jointly and severally liable and remain so whether or not the Bill of Lading has been transferred) shall be liable to the Carrier for the due fulfillment of all obligations to be undertaken by the Merchant in this Bill of Lading and defend, indemnify and hold harmless the Carrier against any loss, damage, claim, liability or expense whatsoever arising from any breach of the provisions of this Bill of Lading or applicable law or from any cause in connection with the Goods for which the Carrier is not responsible.

荷主は、(荷主の定義の両者の連帯責任で、もしこの船荷証券が届けられても残っていても) この船荷証券に荷主によってすべての義務を達成するために輸送業者に約束をし、この船荷証券の条項や適用する法律や輸送業者に責任のないこの商品に関連する条項に違反することから発生するいかなる損失・損害・クレーム・責任や経費を弁護し補償し輸送業者を安全な状態に保つことを約束するものとします。

(5) The Merchant undertakes to provide to the Carrier or his agent, the name and contact details of the consignee if not stated in the Bill of Lading.

荷主は、輸送業者やその代理人に、この船荷証券に基づかない場合でも荷受人の氏名や詳細な連絡先を提供することを約束します。

10. HEAVYLIFT 重量物

(1) Single packages with a weight exceeding 1,000 kilograms gross weight not presented to the Carrier in enclosed Containers or overweight Containers must be declared in writing by the Merchant before receipt by the Carrier.

1 つの梱包で重さが総重量で 1000 キロを超えるものは輸送業者にコンテナに密閉されて渡されないものとし、重量の超過したコンテナは輸送業者が受取る前に荷主によって書面で申告されなくてはなりません。

The weight of each such package must be clearly marked on the outside of such package in letters and figures not less than five (5) centimeters in height.

各梱包の重さはそのような梱包の外側に明瞭に文字で印されなくてはならず、その形状は高さ5センチメートル以上でなくてはなりません。

(2) If the Merchant fails to comply with Clause 10(1), the Carrier shall not be liable for any loss or damage resulting from such failure and the Merchant shall indemnify the Carrier against all loss or damage or liability suffered or incurred by the Carrier as a result of such failure.

もし荷主が第10条(1)項に従っていない場合、輸送業者はその落ち度による結果のいかなる損失や損害も責任を負わないものとし、荷主はその落ち度によって輸送業者に起こったり被ったりしたすべての損失や損害を補償するものとします。

(3) The Merchant agrees to comply with all laws or regulations that may be applicable during the Carriage concerning overweight Containers or any other heavy lift cargo and shall indemnify the Carrier against any and all loss or damages or liability suffered or incurred as a result of the Merchant's failure to comply with the provisions of Clause 10(1).

荷主は、重量超過のコンテナとその他のいかなる重量物の貨物に関して輸送中に適用されるすべての法律や規則に従うことを同意し、荷主が第10条(1)項に従わなかった結果被ったり起こったりしたすべての損失や損害や責任に対して輸送業者に補償するものとします。

11. DANGEROUS GOODS 危険品

(1) No goods which are or may become of a dangerous, inflammable or damaging nature or which are or may become liable to damage any property or person whatsoever or other goods shall be tendered to the Carrier for Carriage, whether or not listed in any official or unofficial international or national code or convention, without previously giving written notice of their nature, type, name, label and classification to the Carrier and obtaining the Carrier's prior express consent in writing.

危険であったり引火性があったり損傷性のある物質やそうなりそうなもの或いは資産や人に損害を与えて責任を問われかねない何物でも或いは輸送中に手厚く扱うべきその他の物は、公式に或いは非公式に国際的に或いは国内での或いは条約でコードがリストに載っていてもいなくても、事前に書面でその性質・種類・銘柄・ラベル・分類を輸送業者に提出し、書面で輸送業者の明白な承諾を獲得することなしには受け入れられません。

Further the Container or other covering in which the Goods themselves are to be transported and the Goods must be distinctly marked on the outside so as to indicate the nature and character of any such Goods and so as to comply with all applicable laws, regulations and requirements.

更に、コンテナや他の覆われている物の中にその商品を入れて輸送し、その商品は外側に目立つようにそのような商品の特質や性質を表示し、すべての適用される法律や規則や要求事項に当てはまるようにしなくてはなりません。

(2) If any such Goods are delivered to the Carrier without obtaining such written consent and without such marking of if in the opinion of the Carrier the Goods are or are liable to become of a dangerous, legal, inflammable or damaging nature and cannot safely or properly be carried or carried further whether taking any measures or incurring additional expense or not, the Carrier at its absolute discretion and without notice to the Merchant (but as the Merchant's agent only) may at any time or place take such measures as it considers appropriate and/or incur reasonable additional expense to continue the Carriage and/or arrange at the Merchant's risk and expense for such Goods to be landed, stored, ashore or afloat, under cover or in the open, sold, destroyed, disposed of, abandoned, or rendered harmless without compensation to the Merchant and without prejudice to the Carrier's rights to Charges.

もしそのような商品がそのような書面での同意を獲得することなしに又はそのような標示をすることなしに届けられたら、もし輸送業者の意見で、その商品が危険で合法で引火性があったり損傷性のある物質であったりそうなりそうであったりして、どんな基準をもってしても追加料金が発生してもしなくても安全に適切に輸送したり更に輸送したりすることができないと思ったら、輸送業者は絶対的な決定権を持って荷主への通知なしに（しかし荷主の代理人としてのみ）いつでもどこでもそのような基準で、適していると思われ又輸送を継続する妥当な料金を受けて又荷主のリスクと費用でそのような商品を陸揚げし、保管し、陸上でも船上でも、覆われていてもオープンでも、受け入れたり、破壊したり、放棄したり、又は荷主の補償なしで輸送業者の請求する権利を害することなしに安全がもたらされたりする、あらゆる方法を取ることができます。

Such action shall be deemed to constitute due delivery under this Bill of lading and the Merchant shall pay all Charges incurred by the Carrier.

そのような行為は、この船荷証券の下で配送の務めを遂行することと見なすものとし、荷主は輸送業者によって発生したすべての料金を支払うものとします。

In exercising its discretion hereunder, the Carrier shall not be under any obligation to take

any particular measure and should not be liable for any loss, damage, or delay howsoever arising or any lack of action relating thereto.

その決定権を行使してこの取り決めに従い、輸送業者はいかなる特別な基準をとることに何も拘束を受けず、いかなる事がおころうともそこに至るまでに関するいかなる行動が欠如していても、いかなる損失・損害・遅延の責任を負わないものとします。

12. CONTAINERS コンテナ

(1) Goods may be stuffed by the Carrier in or on Containers and Goods may be stuffed with other Goods.

商品はおそらく輸送業者によってコンテナの中にあるいはコンテナの上に詰められ、商品はおそらく他の商品と一緒に詰められます。

(2) The terms of this Bill of Lading shall at all times govern all the responsibility of the Carrier in connection with or arising out of the supply of a Container to the Merchant, whether supplied before or after the Goods are received by the Carrier or delivered to the Merchant not only during the Carriage but both before and after the Carriage.

この船荷証券の取引条件は、荷主にコンテナを提供する事から生じ、輸送業者によって商品が受取られる前に提供されたか後かに関らず、或いは荷主に届けられた輸送中だけでなく輸送の前も後も、いつでも常に輸送に関連するあらゆる可能性を規制するものとします。

(3) If a Container has been stuffed by or on behalf of the Merchant other than by the Carrier
もしコンテナが荷主の代理として輸送業者によって詰められていたら

(A) this Bill of Lading shall be a receipt only for such a Container and the Carrier shall not be liable for loss or damage or delay to the Goods howsoever carried including but without prejudice to the generality hereof where such is:

この船荷証券はそのようなコンテナの受領証というだけであって、輸送業者は商品がどのように届けられてもここにあるような一般的な権利を害するもので無ければ、損失や損害や遅延の責任を負わないものとします。

(i) caused by the manner in which the Container has been stuffed
コンテナの中に詰め込まれるのに適しているから

(ii) caused by the unsuitability of the Goods for carriage in Containers
コンテナ内で商品の輸送をするのに不適當であるから

- (iii) caused by the unsuitability or defective condition of the Container provided that where the Container has been supplied by or on behalf of the Carrier, this sub-clause(iii) shall only apply if the unsuitability or defective conditions arose (a) without any want of due diligence on the part of the Carrier or (b) would have been apparent upon reasonable inspection by the Merchant at or prior to the time when the Container was stuffed

コンテナが提供される場合或いは輸送業者の代理で提供されたコンテナが不適当であったり不具合があったりする状態の場合、

この従属条項 (iii) は不適當や不具合な状態が以下の場合のみ当てはまるものとします。

- (a) 輸送業者の一部の適切な配慮の不足による場合。
(b) 荷主による合理的な目視で外見上に表れている或いはコンテナが詰められる時に先立って既にそうである場合。

- (B) the Merchant shall defend, indemnify and hold harmless the Carrier against any loss, damage, claim liability or expense whatsoever arising from one or more of the matters converted by (A) above except for (A)(iii)(a) above.

荷主は、上記の(A)(iii)(a)を除く (A) から様変わりした 1 つ或いはいくつかのやり方から発生したいかなる損失・損害・クレーム・責任・経費に対して、肩をもち補償し輸送業者に無害を保つものとします。

- (4) The Merchant is responsible for packing and sealing all Containers not stuffed by the Carrier and if any such Container is delivered by the Carrier with its original seal as affixed by the Merchant intact, the Carrier shall not be liable for any shortage of goods on delivery nor for any condensation or humidity loss or damage.

荷主は輸送業者によって詰められたものでないすべてのコンテナを包装し密封する責任があり、もしそのようなオリジナルのシールで閉じられ荷主によって傷がないと添えられたコンテナが輸送業者によって届けられたら、輸送業者は配送時のいかなる商品の不足もいかなる圧縮や湿気の損失や損害も責任を負わないものとします。

- (5) Where the Carrier is instructed to provide a Container in the absence of a written request to the contrary, the Carrier is not under an obligation to provide a Container of any particular type of quality.

輸送業者がコンテナを提供するように指示されて、それとは反対の要求を書面なしにされた場合、輸送業者はいかなる特別な種類の品質のコンテナも提供する義務はありません。

The Merchant shall inspect the Container prior to stuffing and use of such Container shall be deemed to be acceptance by the Merchant of it being sound and suitable for use.

荷主はコンテナを詰める前に検査するものとし、そのようなコンテナを使用することは使用に適しているという風に聞こえ、荷主によって受け入れられたと見なすものとします。

Unless otherwise agreed with the Carrier, the Merchant is responsible for returning the empty Containers with clean interiors to the point or place designated by the Carrier or its agents within the time prescribed in the Carrier's applicable Tariff.

輸送業者と合意している場合を除き、荷主は空のコンテナの内部を片付けて輸送業者やその代理人に指定された場所や地点へ、輸送業者の適用される料金表で規定されている時まで、返却する責任があります。

In such case if the Containers are not returned within the time prescribed in the Carrier's applicable Tariff, the Merchant shall be liable for detention and demurrage at the rates specified in the Carrier's applicable Tariff together with any other losses and expenses arising from such non-return including those incurred by Carrier or its agents in seeking the return of the Containers.

そのような場合、もしコンテナが輸送業者の適用される料金表によって規定されている時まで返却されなかったら、荷主は引き止められ保管超過になったその適用される料金表で規定された率で支払う責任と、そのような返却しなかった為に輸送業者や代理人がそのコンテナの返却を求めるにあたり発生した経費を含み、その他のいかなる損失と一緒に支払う責任があるものとします。

In the event that the Carrier assumes responsibility to return the empty Containers, the Merchant agrees to indemnify the Carrier in respect of any charges, costs and expenses of whatsoever nature incurred by the Carrier in returning the empty Containers caused by any act, omission and/or delay on the Merchant's part.

結果的に輸送業者は空のコンテナを返却する費用の負担と見なしますので、荷主は輸送業者に、荷主側の行為や手抜きや遅延に起因する空のコンテナを返すという機能の、いかなる料金や費用や経費に関して支払いを補償することを同意します。

13. PERISHABLE CARGO 生鮮貨物

(1) Goods including those of a perishable nature, shall be carried in ordinary Containers

unless there is noted on the Bill of Lading that the Goods need specific protection.

生鮮の性質を持つ商品は、船荷証券にその商品が詳細な保護が必要であると注釈がついていない限りは、普通のコンテナで運ばれるものとします。

The Merchant undertakes not to tender for transportation any Goods which require refrigerated, heating, ventilation or other control without previously giving written notice (and filling in the box on the front of this Bill of Lading if this Bill of Lading has been prepared by the Merchant or a person acting on his behalf) of the nature of the Goods and the particular temperature or other setting of the thermostatic, ventilation or other controls to be maintained.

荷主は、前もって書面で（荷主かその代理の役割をする人によって用意された船荷証券の所定の囲みの中に、商品の性質や特別の温度設定やその他の温度自動調節の装置や空調やその他の調整を維持されるべき等を記入して）通知することなしには、冷やしたり暖めたり空調やその他の調整を必要とするいかなる商品も輸送を申し込まない事を保証します。

In the case of a temperature controlled Container stuffed by or on behalf of the Merchant, the Merchant further undertakes that the Container has been properly pre-cooled, or pre-heated as applicable, that the Goods have been properly stuffed in the Container and that it's the thermostatic controls have been properly set by the Merchant before receipt of the Goods by the Carrier.

荷主或いはその代理人として詰められた温度調節のコンテナの場合、荷主は更に、コンテナが規定通りに適切に予熱されていて、商品がコンテナに適切に詰められていて、輸送業者が商品を受取る前に荷主によってその温度調節が適切にセットされていることを保証します。

In particular, the Merchant acknowledges and accepts that temperature controlled Containers are not designed to monitor and control humidity levels and the Carrier does not guarantee the maintenance of any particular humidity level inside any Container.

特に、荷主は温度調節のコンテナは監視装置や湿度のレベルまで調整するようには設計されておらず、輸送業者はいかなるコンテナの中も特別の湿度の維持を保証していません。

If any of the above requirements are not complied with the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the Goods howsoever arising.

もし上記の輸送業者の要求事項に適合しない場合は、どのような事が起こっても商品のいかなる損失や損害の責任を負いません。

(2) The Carrier shall not be liable for any loss or of or damage to the Goods arising from defects, derangement, breakdown, stoppage 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 refrigerated Container in an efficient state.

輸送業者は、事前に或いは輸送の始めに効果的に冷蔵したコンテナの維持ができるよう努力して用いるようにして提供した、温度調節装置や設備や断熱材やコンテナの装置などの欠陥・障害・故障・機能停止から起こる商品のいかなる損失や損害も責任を負わないものとします。

14. INSPECTION OF GOODS 商品の検査

The Carrier or any person authorized by the Carrier shall be entitled but under no obligation to open and/or scan any Container or package at any time and to inspect the Goods.

輸送業者或いは輸送業者に権限を与えられた人は、いかなるコンテナや梱包をいつでも開けたり監視したり商品の検査をしたりする権利があるものとしますが、その義務はないものとします。

15. MATTERS AFFECTING PERFORMANCE 仕事の遂行に影響する考慮すべき問題

(1) If at any time the Carriage, the Vessel or other goods on board the Vessel are or are likely to be affected by any hindrance, risk, danger, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind (including the condition of the Goods), or the Goods cannot safely or properly be carried or carried further at all or without incurring additional expense whensoever and howsoever arising (whether or not the Carriage has commenced) without notice to the Merchant, the Carrier at its sole discretion may:

もし輸送のどの時期にでも、船舶や船舶に搭載している他の商品やそれに類するものが、妨害・危険・脅威・遅延・困難や不都合のどんな種類のものでも（商品の状態を含み）影響を受けて、商品が安全に適切に輸送できない或いはいつ起こってもどんな風に起こっても追加の出費なしでは更に遠くへ輸送できない時に、荷主に通知なしで、輸送業者が独断で自由裁量を発揮するのは：

(A) carry the Goods to the Place of Delivery by an alternative route to that indicated in this Bill of Lading.

この船荷証券に表示した代替の経路で引渡し場所へ商品を輸送する場合

If the Carrier does not so, he shall be entitled to charge such additional charges as the Carrier may determine; or

もし輸送業者がそうしなければ、その輸送が終了するような場合、そのような追加料金の請求をする権利があるものとし；若しくは

(B) suspend the Carriage of the Goods and store them ashore or afloat subject to the terms of the Bill of Lading and use reasonable endeavors to forward them the Goods if practicable to destinations abandon the Carriage of the Goods and where reasonably possible place the Goods or any part of them at the Merchant's disposal at any place which the Carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease ; or

商品の輸送を一時停止して船荷証券の取引条件に従ってそれを陸揚げするか船上かに保管し、その商品を送るための合理的な努力をし、その商品の目的地への輸送を断念してもし実行可能ならその商品やその一部を荷主が廃棄できる合理的で可能な場所を、輸送業者が安全で便利とみなすことができ、輸送業者のそのような商品に関する責任はそこで終わり；若しくは

(C) without notice to the Merchant, abandon the Carriage of the Goods and where reasonably possible place the Goods or any part of them at the Merchant's disposal at any place which the Carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease.

荷主への通知なしに、商品の輸送を断念し、合理的で可能な場所にその商品や商品の一部を荷主が廃棄する、その場所は輸送業者が安全で便利であると見なした所で、そこでそのような商品に関連する輸送業者の責任を終わるものとしします。

(D) without prejudice to the Carrier's rights subsequently to use an alternative route under (A) or suspend Carriage under (B) or to abandon the Carriage under (C) above, continue the Carriage.

輸送業者の権利を害することなしに、上記の (A) の下にそれ以降代替の経路を利用して或いは (B) の下に輸送を一時停止し或いは (C) の下にその輸送を断念し、輸送を継続する。

In any event the Carrier shall be entitled to full Charges on Goods received for Carriage and

the Merchant shall pay any additional costs resulting from the above mentioned circumstances.

いずれにしても輸送業者は商品に関連する輸送の料金全額を受取る権利があるものとし、荷主は上記に述べられたような周囲の事情の結果であるいかなる追加の費用も支払うものとします。

(2) Subject to (1) above in any event, the responsibility and liability of the Carrier in respect of the Goods shall cease on the delivery or other disposition of the Goods in accordance with the Orders or recommendations given by any government or authority or any person acting or purporting to act as or on behalf of such government or authority.

上記の(1)に従って、いずれにしてもその商品に関連する輸送業者の義務や責任は、政府や当局の或いはそのような政府や当局の代理として行動することを目的として行動するいかなる人の命令や勧告に従って、その商品の引渡しや処分をしたところで終わるものとします。

16. METHODS AND ROUTE OF TRANSPORTATION 輸送方法や経路

(1) The Carrier may at any time and without notice to the Merchant use any means of transport or storage whatsoever;

輸送業者はいつでも荷主へ通知なしに、いかなる意味でも輸送したり保管したりする何でも使用することができる；

load, transfer or carry the goods on any vessel other than that named on the front hereof or by any other means of transport whatsoever though transshipment or forwarding may not have been contemplated or provided for;

このおもて面で指定した以外のいかなる船舶にでも積載し移動し運搬し、その他の意味での輸送を何でも積み替えや転送は予定されていなくても規定されていて；

at any place unpack and remove Goods which have been stuffed in or on a Container and forward the same in a Container or in any manner whatsoever;

商品をどこでも開けたり異動させることができ、その商品はコンテナに詰めたり載せたりコンテナの中で同じようにしたり或いはどんな方法による何ものでも；

proceed at any speed and by any route in his discretion (whether or not the nearest or

most direct or customary or advertised route) and proceed to, return to or stay at any port or place whatsoever (whether or not the place is a port named on the front hereof as the intended Port of Loading or intended Port of Discharge) and in any order in or out of the route or in a contrary direction to the Port of Discharge;

どのような速度でどの経路でも自由裁量で進ませ（最寄でも最短距離でもお決まりの経路でも通知した経路でも）又は、どの港や場所にでも何にでも進ませても引き返しても留まっても（その港がこのおもて面で指定した意図した船積み港や意図した荷揚げ港であろうとなかろうと）どのような指示によっても、経路の中でも外でも或いは荷揚げ港の方向とは正反対でも；

comply with any orders 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 the insurance on any conveyance employed by the Carrier the right to give orders or directions, permit the vessel to proceed with or without pilots to tow or to be towed or to be dry-docked with or without Goods or Containers;

いかなる政府や当局や或いはそのような政府や当局の代理として行動することを目的として行動するいかなる人の命令や勧告に従って、或いは輸送会社に雇われたいかなる輸送機関の保険の条件に従って、水先案内をさせあるいは水先案内人なしで船舶を進ませたり、曳航したり曳航されたり、品物或いはコンテナを乾ドックに入れるかどうか、指示をする権利や管理する権利を持ち；

permit the vessel to carry livestock, Goods of all kinds dangerous, or otherwise, contraband, explosives, munitions or warlike stores and sail armed or unarmed.

家畜を運んだり、あらゆる種類の危険品を、別の方法で、禁制品や爆発物や軍需品や軍事の貯蔵を武装したり非武装で航海したりする許可をします。

(2) The liberties set out in sub-clause (1) above may be invoked by the Carrier for any purposes whatsoever whether or not connected with the Carriage of the Goods including but not limited to loading or unloading other goods, bunkering, embarking or disembarking other persons, undergoing repairs and/or dry docking, towing or being towed or assisting other vessels.

自由については上記の従属条項（1）に明確に書かれており、商品の輸送に関連していようとまいと輸送業者によって色々な目的に行使され、他の商品の荷積みや荷下ろし・燃料補給・他の人々を乗船させたり下船させたり・修理を受けたり・乾ドックに入れたり・曳航したり曳航されたり・他の船舶を支援したりすることも含まれますが、それに限りません。

Anything done in accordance with (1) above or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the contractual Carriage and shall not be a deviation of whatsoever nature or degree.

上記の（1）項に従って、或いはそこを原因に発生したいかなる遅延も輸送契約に従っている範囲内で、何も性質も程度も逸脱しないものと見なします。

17. DECK CARGO (AND LIVESTOCK) 甲板積み貨物（及び家畜）

(1) Goods of any description whether stuffed in containers or not may be carried on or under deck at the sole discretion of the Carrier without notice to the Merchant and such stowage shall not be a deviation of whatsoever nature or degree.

いかなる種類の商品もコンテナに詰められようといまいとおそらく荷主に通知せずに輸送業者の自由裁量で甲板上か甲板下に積まれて運ばれます。

If carried on deck, the Carrier shall not be obliged to note, mark or stamp on the bill of lading any statement that the Goods are carried on deck.

もし甲板上に積まれた場合、輸送業者は船荷証券に商品が甲板上に積まれて運ばれるとのかいかなる報告の注釈をつけたり印やスタンプを押したりする義務はないものとします。

Subject to (2) below such Goods whether carried on deck or under deck and whether or not stated as carried on deck shall participate in General Average and such Goods (other than livestock) shall be deemed to be within the definition of Goods for the purposes of the Hague Rules or any legislation making such Rules or the Hague-Visby Rules compulsorily applicable (such as COGSA) whichever is applicable to this Bill of Lading.

以下の（2）項に従い、そのような商品は甲板上に積まれようと甲板下に積まれようと、或いは甲板上に積まれて運ばれると事前に表明されていようといまいと、この船荷証券に適用される、ヘーグ・ルールやそのような規則を作っている法律やヘーグ・ヴィスビー・ルールに強制的に適用になる（コグサのような）条約のそのような目的の商品の定義の範囲内と見なされるものとします。

(2) Goods (not being Goods stuffed in or on Containers other than open flats or pallets) which are stated on the front of this Bill of Lading to be carried on deck and which are so carried (and livestock, whether or not carried on deck) are carried without responsibility on the part of the Carrier for loss or damage of whatsoever nature or delay arising during

Carriage whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever on the part of the Carrier, its servants or agents.

(商品の姿ではなくコンテナの中や上に詰められた、オープンフラットやパレット以外の) この船荷証券のおもて面に甲板上にそのようには運ぶと定められた商品 (や家畜、それは甲板上で運ばれるかどうかに関らず) は、航海に適した状態でないことや不注意或いはその他の輸送業者の一部やその従業員や代理人の何者によるどんな理由で輸送中に何か起こったり遅延した為の損失や損害の責任を負うことなしに運ばれます。

The Hague Rules or the Hague Visby Rules as applicable (or COGSA if applicable) shall not apply to such carriage.

ヘーグ・ルールやヘーグ・ヴィスビー・ルールの規定 (もし適用になる場合はコグサも) はそのような輸送には当てはまらないものとします。

The Merchant shall defend, indemnify and hold harmless the Carrier against all and any extra cost incurred for any reason whatsoever in connection with carriage of such Goods or livestock.

荷主は、料金全額とそのような商品や家畜の輸送に関連して起こったいかなる理由のいかなる超過の費用に対しても、肩を持ち補償し輸送業者に無害を保つものとします。

(3) Where local legislation at the Port of Loading or Place of Receipt provides that for Goods carried on or above deck that the Carrier must have the agreement in writing of the Merchant to permit Carriage on or above deck, then to such extent Clause 6(1) and 6(2) is to be read as modified thereby.

船積み港や受取り場所の現地の法律が商品を載せて運ぶことや上記の甲板積みについて規定をしている所では、輸送業者は荷主から乗せて運ぶ或いは上記の甲板積みを許可する書面での同意書を受け取らなければならない、その場合は、第 6 条 (1) 項及び第 6 条 (2) 項の範囲に広がるので、そこで修正されたものが読まれなくてはなりません。

18. DELIVERY OF GOODS 商品の引渡し

(1) 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 as may be provided by the Carrier's applicable Tariff, the Carrier shall be entitled without notice to remove from a Container the Goods or that part of thereof if stuffed in or on a Container and to store the Goods or that part thereof ashore, afloat in the open or under

cover at the sole risk and expense of the Merchant.

もし、商品の引渡しやそこでのいかなる部分でもが荷主によってされなかった場合、輸送業者の適用する料金表に定められている配送を行う為に配送業者は時と場所がいつでもどこでも荷主を呼び出す資格があり、輸送業者は荷主の単独のリスクと経費によって荷主に通知なしにコンテナから異動し商品或いはその一部がもしコンテナの中や上に詰められていたら岸に揚げるか船上かで覆われていてもむき出しでもその商品やその一部を保管する資格があるものとします。

Such storage shall constitute due delivery hereunder, and thereupon all liability of the Carrier including for mis-delivery or non-delivery in respect of the Goods or that part thereof shall cease and the costs of the storage shall be payable forthwith upon demand by the Merchant to the Carrier.

そのような保管は以下のように配送される期日として制定し、誤配送や未配送も含みその商品やその一部に関する輸送業者の責任がそこを持って終了し、その保管費用は荷主から輸送業者へ要求に応じて即座に支払われなくてはならないものとします。

(2) If the Merchant fails or refuses to take delivery of the Goods within 30 days of delivery under sub-clause (1) above, or such shorter time as may be provided in any law, order, decree or regulation applicable at the place of discharge, or if in the sole opinion of the Carrier the Goods are likely to perish or be rendered less valuable or worthless sooner within that period, or incur Charges in excess of their value the Carrier shall be entitled at his discretion without further notice to the Merchant and without prejudice to any other remedies which the Carrier may have under this Bill of Lading, and without responsibility to sell by private treaty or by public auction, dispose of or destroy the Goods and apply any proceeds of sale against sums owed by the Merchant to the Carrier.

もし荷主が上記の従属条項(1)の下で配送から30日以内にその品物を受取ることができなかつたり断つたりした場合、引き渡し場所で適用になるいかなる法律や命令や法令や規則もそのように短期間におそらく定められていて、もし輸送業者が独自の判断でその期間内より早く死んだり価値が下がったり役に立たなくなると思われる場合、それ以上の荷主への通知なし又は輸出業者がこの船荷証券の下で取るであろう救済手段を害することなしに又は当事者売買や競売の責任を取ることなしに、商品を処分したり破壊したり荷主が輸送業者に返すべき義務を負っている合計額に対して充当させたりすることができるものとします。

19. BOTH-TO-BLAME COLLISION 双方過失衝突約款及びニュージェイソン条項

The Both to Blame Collision and New Jason clauses published and/or approved by BIMCO

and obtainable from the Carrier or his agent upon request are hereby incorporated herein.

双方過失衝突約款及びニュージェイソン条項は、ボルチック国際海運協議会（BIMCO）によって発行され承認されており、輸送業者或いはその代理人の要望によって得られ、ここに併合されています。

20. GENERAL AVERAGE 共同海損

(1) The Carrier may declare General Average which shall be adjustable according to the York/Antwerp Rules 2004 or as amended from time to time at any place at the option of the Carrier and by an adjuster appointed by or with the concurrence of the Carrier and the Merchant shall provide such security as may be required by the Carrier in this connection.

輸送業者は共同海損を宣言し、2004年のヨークアントワープ・ルールに従って、或いは時々どこかで輸出業者の自由選択で修正されたものによって従って、輸出業者と荷主の両方が一致して選任した精算人によって精算されるものとし、これに関連して輸出業者によって多分要求されるそのような保証金を規定するものとします。

General Average on a vessel not operated by the Carrier shall be adjusted according to the requirements of the operator of that vessel.

船の上の共同海損は輸送業者によって機能するのではなく、その船舶の運航者の要求によって精算されるべきものとします。

(2) Notwithstanding (1) above, the Merchant shall defend, indemnify and hold harmless the Carrier in respect of any claim (and any expense arising therefrom) of a General Average nature which may be made on the Carrier and shall provide to the Carrier prior to delivery of the Goods such cash deposit or security as may be required by the Carrier in this connection to cover the estimated contribution in respect of the Goods and any salvage and special charges thereon.

上記の（1）にもかかわらず、荷主はいかなるクレームに関しても（又そこにいかなる経費がかかっても）肩を持ち補償し輸送業者に無害を保つものとし、輸送業者がおそらく作成した共同海損が、商品の引渡しに先立ってそのような現金での預入金や保証金はその商品に関連した分担金或いは海難救助やそこに加わる特別料金などを見積もってこれに関連して準備する為に、おそらく輸送業者の要求によって定められるものとします。

(3) The Carrier shall be under no obligation to take any steps whatsoever to collect security for General Average contributions due to the Merchant.

輸送業者は、荷主から共同海損の分担の責についての保証金を集めるのに何もいかなる段階を踏む義務もありません。

21. CHARGES 運賃及び費用

(1) Charges shall be deemed fully earned on receipt of the Goods by the Carrier whether or not such Charges or any of them are stated on the face of the Bill of Lading and shall be paid and non-returnable in any event Goods and/or Vessel or other conveyance lost or not lost.

運賃は、輸送業者から品物を受取ることにより、そのような料金やそれらのうちのいかなるものが船荷証券上にあってもなくても、全額が得られるものとみなし、支払われるべきで、商品又は船舶やその他の運搬機関を失っても失わなくても何が起きても返却できません。

All sums payable to the Carrier shall be paid in full without set-off, deduction or counterclaim in United States Dollars or, at the Carrier's option, its equivalent in the currency of the Port of Loading or Port of Discharge.

輸送業者へのすべての支払勘定の合計が、相殺や控除や反対要求なしで全額を US ドル或いは輸送業者の選択により船積み港或いは荷揚げ港のそれと同額の他の通貨で支払われなくてはなりません。

(2) The Charges have been calculated on the basis of particulars furnished by or on behalf of the Merchant and the Carrier's confirmation of the basis of the calculation shall be conclusive.

運賃は特有に提供している基準のもとに計算されて、或いは荷主の代理として及び輸送業者の確認書をもとに計算され、確定されるものとする。

The carrier shall be entitled to production of the commercial invoice for the Goods or true copy thereof and to open the goods or the Container to inspect, reweigh, re-measure and re-value the Goods.

輸送業者は、商品の請求書或いはそれに関する申請な写しを作成し、商品を開梱し、コンテナを検査し、商品の重さを量り直し、再測定し、再評価する資格があるものとします。

If the particulars are found by the Carrier to be incorrect, the Merchant shall pay the Carrier the correct Charges (credit being given for the Charges charged) together with the costs incurred by the Carrier in establishing the correct particulars.

もし誤った特別なことが輸送業者によって見つかった場合は、荷主は輸送業者に正しい運賃を（信用取引が与えられた場合はそれに）特別なことを正しくするにあたって輸送業者に起こった費用も一緒に支払うものとします。

(3) All Charges shall be paid in full regardless of the condition and any loss or damage without any set-off, deduction or counter-claim before the delivery of the Goods to the Merchant .

すべての運賃は、その状態やいかなる損失や損害に関らず、相殺や控除や反対要求なしに全額が、荷主に商品が届けられる前に支払われなくてはなりません。

(4) If the Merchant fails to pay the Charges in full when due, the Merchant shall be liable in addition for interest due on any outstanding sum together with reasonable expenses and attorney fees incurred in obtaining payment due to the Carrier.

もし荷主が期日までに運賃全額を支払わなかった場合は、荷主は追加の利息を未払いの負債合計に加えて、合理的な経費と輸送業者が支払いをして貰う為にかかった弁護士費用も一緒に支払う責任があるものとします。

(5) The Merchant shall remain responsible for all Charges, regardless of whether the Charges are stated on the face of the Bill of Lading or intended to be pre-paid or collect.

荷主には、運賃が船荷証券のおもて面に前払いと表示されようと受取人払いと表示されようと関係なく、すべての運賃に対する責任が残るものとします。

(6) The Merchant shall pay all Charges payable by way of return freight or otherwise in the event that any Goods or the Container cannot be loaded at the Place of Loading or delivered at the Place of Delivery due to applicable law.

荷主は、商品やコンテナを適用される法律によって船積み港で搭載できなかつたり引渡し場所へ期日までに届けられなくても、すべての支払勘定の料金を戻り運賃やいかなる方法によっても支払うものとします。

22. LIEN リエン（先取特権）

(1) The Carrier, its servants or agents shall have a lien on the Goods and any documents relating thereto for all sums whatsoever earned or due at any time to the Carrier from the Merchant under this Bill of Lading and/or any other contract or paid by the Carrier, including

but not limited to any liens or penalties levied on the Carrier, for any acts or omissions for which the Merchant is responsible and for General Average contributions to whomsoever due and for the costs of recovering the same.

輸送業者及びその従業員と代理人は、商品とそれに関するいかなる書類のすべての収入の合計の先取特権を有するものとしますが、それはいつでも荷主から輸送業者へ船荷証券の下において及びその他のいかなる契約や輸送業者によって支払われるものや、輸送業者が徴収されたいかなる先取特権や罰金あるいは荷主に責任のあるいかなる行為や不作為の共同海損の分担金や同様の埋め合わせをするどんなものでも含まれますが、それに限りません。

The Carrier shall have the right to exercise the lien at any time and at any place at its discretion to recover the sums due to the Carrier and for that purpose 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.

輸送業者は、いつでもどこでもその自由裁量において、荷主に通知なしに荷主の経費で荷主に何の責任を負うこともなく、輸送業者に支払われるべき合計金額を回収し、その目的で商品と書類を競売や当事者売買をする先取特権を行使する権利を持つものとする。

The Carrier shall be entitled to claim the difference in the event that the sale proceeds do not discharge in full the amount due from the Merchant.

輸送業者は結果的に売却代金で荷主が支払うべき全額を回収しきれない時は、その不足分を請求する権利を持つものとします。

The Carrier's lien shall survive the delivery of the Goods.

輸送業者の先取特権は商品の配送で存続するものとします。

(2) For shipments to and from the United States, the Carrier shall become a warehouseman at the expiration of free time stipulated in the Tariff.

アメリカ合衆国へ及びからの輸送については、輸送業者は料金表（タリフ）に契約条項として規定された自由な時間の期限切れで、倉庫業者となるものとします。

The Carrier shall be entitled to exercise a warehouseman's lien and liquidation rights in respect of sums due from the Merchant, whether before or after the expiry of free time by applying a general lien on the cargo.

輸送業者は荷主が支払うべき合計額に関する倉庫業者の先取特権及び弁済権を、貨物の通常

の先取特権の自由な期日を満了する前でも後でもに関らず、行使する権利を持つものとします。

23. VARIATION OF THE CONTRACT 契約の逸脱

No servant or agent of the Carrier shall have power to waive or vary any or the terms of this Bill of Lading unless such waiver or variation is in writing and is specifically authorized or ratified in writing by a director or officer of the Carrier who has the actual authority of the Carrier so to waive or vary.

輸送業者の従業員や代理人は、そのような権利放棄や逸脱が書面で明確に承認されたり、輸送業者がそのように権利放棄や逸脱をする権限を実際に持つ輸送業者の取締役や役員によって書面で承認されない限り、この船荷証券のいかなる条件も権利放棄したり逸脱したりする力を持たないものとします。

24. PARTIAL INVALIDITY 部分的無効

If any provision in this Bill of Lading is held to be invalid or unenforceable by any court or regulatory or self-regulatory agency or body, such invalidity or unenforceability shall attach only to such provision.

もしこの船荷証券のいかなる条項でもが裁判所或いは規制や自主規制をさせる政府機関や組織によって無効或いは履行不能になることがあった場合には、そのような無効や履行不能はそのような条項にただ添付するだけのものとします。

The validity of the remaining provisions shall not be affected thereby and this Bill of Lading shall be carried out as if such invalid or unenforceable provisions were not contained herein.

その無効から残った条項は、それによって影響されないものとし、この船荷証券はそのような無効或いは履行不能な条項はここに盛り込まれなかったかのように実効されるものとします。

25. JURISDICTION AND LAW CLAUSE 裁判管轄及び準拠法条項

The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading shall be governed by and construed in accordance with Hong Kong law and, save as may be compulsorily applicable under the local law of the place of loading or that of discharge, any dispute arising hereunder shall be determined in the Courts of Hong Kong to which jurisdiction both the Merchant and

the Carrier irrevocably agree to submit. (Rev. 05/09)

この証券によって証明され、この船荷証券の中に盛り込まれた契約は、香港の法律及び船積み港と荷揚げ港の現地の強制的に適用になる法律に従うものと解釈され、発生したいかなる紛争もこの取り決めに従って荷主と輸送業者の両者によって提訴提出にこぎ着いた変更不可で管轄司法権を持つ香港裁判所で決定されるものとします。 (改訂 05/09)