

第一章 - 一般規定および定義

第1条 定義

本船荷証券の表面および裏面上の次の各用語は、以下の意味で用いられるものとする。

- (1) 「運送人」とは、本船荷証券の表面上部に記載された当事者およびその使用人、代理人、船長、船舶および／またはその所有者を意味する。
- (2) 「荷主」とは、荷送人、荷受人、積荷の受取人、積荷もしくは本船荷証券を所有する者もしくは所有する権利を有する者およびこれらの代理人を意味する。
- (3) 「下請契約者」とは、船舶の所有者および運航者、および運送人以外の船舶の船腹提供者、荷役業者、ターミナル運業者および混載輸送業者、および運送の実施にあたって運送人に直接または間接に起用された独立の契約者、それらの使用人および代理人、および運送の実施を補助するすべての者を意味する。
- (4) 「積荷」とは、荷送人から受領した貨物の全部または一部を意味し、運送人によってまたは運送人のために提供されたたものでないコンテナおよびケースを含むものとする。
- (5) 「運送」とは、本船荷証券の下で運送人が積荷に関して実施する積荷のサービスのすべてまたは一部を意味する。

第2条 運送契約の規定および条件

- (1) 本船荷証券は荷主(1条の規定の定義による)と運送人の間の運送契約を構成する。
- (2) 前項にかかわらず、運送人と荷主の間に他の運送契約が存在するときは、本船荷証券運送人の船積港における貨物受領証にすぎず、かかる運送契約の規定および条件が、第7条(適用法規および裁判管轄)に従って、運送人および荷主の権利、義務および責任について適用される。

第3条 運送人のタリフ

適用される運送人のタリフが本船荷証券に攝取されたものとする。適用されるタリフの関連規定の写しは、要求により運送人から入手可能である。本船荷証券と適用されるタリフが相互に抵触するときは、本船荷証券の規定および条件が適用される。

第4条 運送人の特定

- (1) 船舶が(そのように判断されないにも関わらずあり得ることとして)運送人により所有または裸傭船されていなければ、本船荷証券は、代理人としての運送人の代理で、場合によって船舶所有者または裸傭船者を本人として、これらの者の代理人としての立場にすぎない運送人の代理行為を通じた契約としてのみ効力を有する。
- (2) 前項にも関わらず、船舶所有者または裸傭船者ではなくて、運送人が本船荷証券の当事者または積荷の受託者であると判断されたときには、運送人は、法律上または本荷証券上のすべての責任の制限および免除の規定を援用することができる。

第5条 ヘーグ規則法制度

- (1) 本船荷証券は、アメリカ合衆国の1936年海上運送法(以下「US COGSA」という)を全面的に含む、1924年8月25日にブリュッセルで署名された船荷証券の統一のための国際条約または1968年2月23

日にブリュッセルで署名された議定書による修正、または1979年12月21日にブリュッセルで署名された議定書による修正(かかる同様の法制度および US COGSA は、以下「ヘーグ規則法制度」という)と同種の他の法制度が強行的に本船荷証券に適用されると判断される場合を除いて、日本の1992年6月3日修正の1957年国際海上物品運送法に従って効力を有するものとし、ヘーグ規則法制度が適用されるときは、ヘーグ規則法制度に従って効力を有するものとする。

- (2) US COGSA を含むヘーグ規則法制度は、積荷が船舶に船積みされる前、揚荷された後の運送および積荷が運送人、その代理人、使用人、代表者および下請人の管理下にある期間に対しても、第9条(運送人の責任期間)に従って適用されるものとする。

第6条 US COGSA 至上約款

本船荷証券の他の規定に関わらず、本船荷証券は、アメリカ合衆国(この表現にはその地方、領地、領土を含むものとする)仕向けおよび仕出しの運送に対しては、US COGSA に従って効力を有するものとする。

第7条 適用法規および裁判管轄

- (1) 本船荷証券により構成される契約は日本法に準拠し解釈されるものとし、運送人(第1条の定義による)に対する積荷(第1条の定義による)の損失、損害および/または運送の遅延に関するすべての訴訟は、専属的に日本の東京地方裁判所に提起されるものとする。
- (2) 前項(1)の規定は、運送人の荷主に対する、積荷の損失、損害および/または運送遅延に関する債務の不存在訴訟について適用される。
- (3) 本船荷証券の規定および条件を執行するための、運送人の荷主に対するその他の訴訟は、運送人の選択により、管轄権のあるいずれの裁判所においても提起することができる。
- (4) 前項(1)、(2)および(3)に従うため、荷主は対物訴訟が認められているどの管轄地においても、対物訴訟の権利を放棄する。

第8条 本船荷証券の表記

- (1) 積荷の表記

本船荷証券は、他の記載がなければ、合計数のコンテナもしくは梱包(コンテナ内またはコンテナ上に船積みされた貨物のとき)または積荷(バラ積みまたは液体貨物の場合)を外観上良好な荷姿および状態で、運送人が受領したことの一義的な証拠となる。ただし、

- (a) 本船荷証券の善意の所持人と運送人との間では、本船荷証券上の積荷の表記は、積荷が船舶に船積みされたときに外観上良好な荷姿および状態であったことの最終的な証拠となり、
- (b) 前号(a)の解釈にあたって、本船荷証券の所持人が、荷主の当社もしくは支店、親会社、子会社もしくは関連会社、または主契約者もしくは下請契約者、または同種の組織であって、積荷に独立した利益を持たない者は、善意の所持人とはみなされない。

- (2) 運送人が契約当事者でないいかなる契約上の信用状、輸出許可証、売買契約/商業送り状/注文書番号その他の詳細事項が本船荷証券の表面に記載されている場合でも、その記載は、荷主の便宜上の理由から荷主の求めに応じてなされたものである。荷主は、本船荷証券裏面約款 33 条(6)が適用される場合を除き、運送人は、本件運送品の価格については不知であり、上記の通り、契約の詳細を記載したとしても、それは決して運送品の価格の宣言とは見做されず、いかなる点からも運送人の責任を加重するものでないことを確認する。また、荷主は、そのような契約の詳細を本船荷

証券に記載することから生じるいかなる結果に関して運送人に賠償する。

(3) 「から」の表記

本船荷証券表面の「から」の欄に記載があり、本船荷証券が船舶への船積港以外の地で発行されたときは、積荷の船積みに関するいかなる記載事項も、積荷が地方船舶に積載された時と場所だけに関するものと解釈される。

第9条 運送人の責任期間

(1) バース・ターム／ライナー・ターム

運送人と荷主の間で別途合意されたときを除き、運送人は船積港において船舶に船積みされる前または揚荷港で揚荷された後に生じた積荷のいかなる損失および／または損害についても、いかなる立場でも責任を負わない。

(2) FI、FO、FIOターム

積荷の船積みおよび／または揚荷が荷主の費用負担で荷主によって行われたときは(この場合、実態により「FI」、「FO」または「FIO」の文言が本船荷証券に記載される)、運送人の責任は、それぞれ船積みが終了したときに開始し、および／または荷揚げが開始されたときに終了し、荷主の積付不良、保管不良、荷揚不良により生じた運送品の滅失、損傷、その他運送品に関する損害について、運送人は、その損害が積み付け中、保管中、荷揚げ中、海上運送中に発生したか否かを問わず、また、そのような積み付け、荷揚げが船長その他の士官、船員の助言補佐でなされたときでも、そのような場合は、これらの者は荷主の補助者、使用人とみなされるため、一切責任を負わない。

第10条 請求権限

揚荷港で積荷(第1条の定義による)の引渡しを要求し、積荷の損失もしくは損害または 積荷の運送の遅延に関して運送人に対する請求権を有する者は、法的に有効な裏書がなされた本船荷証券の所持人のみとする。

第2章 - 運送人の裁量

第11条 運送に影響をおよぼす事項

- (1) 運送の開始前または途上において存在し、もしくは予測されると否とを問わず、運送人が次の各号に該当すると判断するいかなる状況、すなわち、
- (a) 船舶、運送人、積荷、すべての者もしくは財物に対して危険、傷害、損失、捕獲、拘束、拘留される脅威または、いかなる性質のものであれ、不利益を引き起こす可能性のある状況、または
 - (b) 理由を問わず、運送の開始もしくは継続、または当初運送人が意図した航路もしくは方法による揚荷港における積荷の揚荷が、安全でないか、実行不能か、不法であるか、または運送人もしくは荷主の利益に反することとなったとき、またはなると考えられる状況においては、運送人は以下の裁量を有するものとする。すなわち、運送人は
 - (a) 補償することなく、積荷が船舶に積載される前に運送契約を解除すること、かかる場合に運送人は荷主に対して積荷の引取りを求めることができ、荷主が引き取らないときは、荷主の危険と費用の負担で、積荷をいかなる場所にでも保管または仮置きすること、または
 - (b) 積荷がすでに船舶に積載されているときは、積荷またはその一部を運送人の選択するいずれかの港も

しくは地において揚荷するか、または船積港に戻してそこで揚荷することができ、本船荷証券の下での運送人の義務は、かかる積荷の揚荷によって終了するものとする。

- (2) 前項のいずれかの措置の後、運送人が積荷を保管および／または積替えおよび／または継送の手配をするときは、以下のことが合意されたものとする。
 - (a) 運送人は、荷主の代理として、かつ荷主の全ての危険と責任の負担によってかかる手配を行い、
 - (b) 荷主は運送人に対して、これらの手配によって生じた追加運賃、料金および費用を、要求に従って補償するものとする。
- (3) 前項(1)に掲げた状況には、次の各号の状況の存在または認識に起因するものを含むが、これだけに限らない。
 - (a) 宣戦布告された戦争またはその他の変乱
 - (b) 運河の閉鎖、障害または危険
 - (c) 港湾もしくは地の封鎖または商業もしくは商取引の禁制、禁止もしくは制限
 - (d) 検疫上、衛生上またはその他同種の規則または規制
 - (e) 一部であると全体であるとを問わず、かつ運送人もしくはその下請人の従業員が関与すると否とを問わず、同盟罷業、封鎖またはその他の労働争議
 - (f) 港湾、岸壁、埠頭またはその他の地の混雑、または
 - (g) 積荷の船積み、揚荷、引渡しもしくはその他の荷扱いのための労働力もしくは設備の不足、不在または障害、伝染病その他の疾病、荒天、水深不足、結氷またはその他の航海上の障害
- (4) また運送人は、出帆、到着、航路、寄港地、停泊地、船積み、揚荷、荷繰り、目的地、引渡し、検疫またはその他のいかなる事項に関するものであっても、いかなるものであれ政府、その公的機関もしくは当局またはかかる政府、公的機関もしくは当局の権限を有するか、有すると称する者、または船舶に関するいずれかの保険の規定、かかる命令、指示、規則、指導もしくは提言を発する権利を有するいずれかの委員会もしくは者の命令、指示、規則、指導もしくは提言にしたがう裁量を有するものとする。
- (5) かかる命令、指示、規則、指導もしくは提言を理由として、またはこれらに従うために、実行され、もしくは実行されなかったことは、運送の正当な遂行とみなされ、契約の違反または逸脱とはみなされない。

第12条 積荷の状態により影響を受ける運送

- (1) 積荷の状態のために、積荷が安全もしくは適切に運送できないか、または追加費用をかけず、もしくは積荷の梱包、コンテナ、ケースに関してなんらかの手段を講じずには、運送できないと判断されたときは、運送人は、荷主に通知の上、もしくは通知なくして、かつ代理人として、もしくは自身の名義において、運送人の絶対的な裁量で、最も適切と判断される方法、すなわち、運送の実施もしくは継続、および／またはいずれかの地における積荷の売却もしくは処分、および／または運送の放棄、および／または積荷の有蓋もしくは無蓋での、陸上もしくは海上における保管のために、いかなる手段でも講じ、および／またはいかなる追加費用でもかける自由を有するものとする。
- (2) 積荷のかかる放棄、保管、売却または処分により、本船荷証券の下での運送人の義務は消滅し、荷主は、運送人に対し、このために生じたいかなる追加費用も補償する。

第13条 運送の方法および経路

- (1) 運送人は、いつでも荷主に通知せずに、次の措置を自由に講ずることができる。
 - (a) いかなる運送手段でも使用すること

- (b) いかなる条件でも下請け人を使用すること
 - (c) 積荷のすべてまたは一部を、通知の有無を問わず、いかなる港もしくは地においても、いかなる目的のためであっても、運送人の運航すると否とを問わず、または水路、陸路もしくは空路によるいかなる輸送手段を用いても、継送のために積み替えをすること。この場合、運送人の責任は船舶の舷側を離れたときに終了する。
 - (d) 自身の裁量により(直近もしくは直行もしくは慣行的もしくは公示された経路であると否とを問わず)いかなる経路も取ること
 - (e) 積荷を(本船荷証券の表面に、船積港もしくは揚げ荷港として記載されていると否とを問わず)いかなる地または港においても、船積みもしくは揚げ荷し、かかる地または港において保管すること
 - (f) いかなる政府もしくは当局、またはこれらのために、もしくは代理として行動し、もしくは行動すると称する者、または運送に対して運送人が手配したいずれかの保険の条件により命令もしくは指示を出す権限のある者の、いかなる命令もしくは指示にも従うこと
 - (g) 水先人の有無、曳航もしくは被曳航を問わず船舶を航行させ、またはバラストもしくは積載状態でドライドックするために修理地に向かい、岸壁を変更し、燃料もしくは貯蔵品を積み込み、いかなる者でも乗船もしくは下船させ、爆発物、戦闘用貯蔵品および有蓋貨物を運搬し、および人命もしくは財物を救助し、もしくは救助を試みることを許可すること
 - (h) いずれのコンテナもしくは梱包であっても、荷主に通知することなく、いつでも開放、再計量、再計測、再評価、分類、補修、修理、再梱包もしくは再整備し、またはその他積荷を保護もしくは養生すること。運送人はこれらにより生じたいかなる損失もしくは損害についても責任を負わない。荷主は、運送人に対して上述のいかなる事項についても、荷主の代理人としてすべての経費および費用を支払もしくは支出し、いかなる措置でも講ずることができる権限を付与する。
 - (i) 合法的、実質的もしくは商業的のいずれであっても、また、地域的、全国的もしくは国際的のいずれかであっても適用される、積荷の受領、船積み、積み付け、保管、運搬、揚げ荷および／または引き渡しに関する、いずれかの港もしくは地の慣習もしくは実務慣行に、荷主自身がそれらの存在を承知していることと否とを問わずに、従うこと。特に運送人は、慣習もしくは法律のいずれかによって、船荷証券の本紙の提示なしに積荷を引き渡すことが認められている地においては、かかる方法で積荷を引き渡すことができるものとする。
- (2) 荷主は、本契約の下で支払われた、または、支払うべき運賃は、荷揚港向けに最も近距離であるか、便利である航路である限り、パナマ海峡、スエズ海峡を含む自然の、または人工の海峡(「海峡」)を通航することを前提としていることを確認する。荷主は、このような海峡が封鎖されたり、閉鎖される危険や、そのような海峡で本船が深刻な遅れ(72 時間以上に及ぶ待機時間)に遭遇する危険があることを確認する。そのような事態が発生したり、合理的に予想できる場合は、運送人の裁量で、次のことができる。
- (a) 本船が当該海峡の内外で待機すること、または、
 - (b) 運送人がふさわしいと判断する別の航路を航行すること、または、
 - (c) 船長が近接ないし便宜上都合の良い港にて運送品を荷揚げして、その段階で運送人の全責任を履行したとすること。

荷主は、(a)航海が最終的に復活されるか合法的に最寄りの便宜上都合がよい港に荷揚げされるかを問わず 48 時間を超える待機時間、別の航路を航行したことによって伸びた航行時間に対する合意される追加運賃を支払う責任を負う。追加運賃の額は、(a)の場合は、48 時間を超える待機時間に生じた追加傭船料、消費燃料代に基づき、また、上記(b)の場合は、別航路を航行して伸びた航海日数に

発生した傭船料、燃料代に基づき決定されるものとする。運送人と荷主との間で追加運賃の額が合理的な期間内に合意できない場合は、日本海運集会所の鑑定証明規約に基づき日本海運集会所が決定する。この決定は覆すことのない最終的な決定で、費用については敗訴者がこれを負担する。

荷主が負担すべき本規定に基づく追加運賃、荷揚げ費用について、運送人は運送品に対する留置権を有するものとする。

- (3) 前項(1)および(2)に従って行われた行為またはこれらから生じた遅延は、運送の適正な遂行とみなされ、契約違反または逸脱とはみなされない。
- (4) (1)(f)、(h)および(i)の各号の場合には、運送人は、かかる行為によって生じたいかなる積荷の損失もしくは損害についても責任を負わず、荷主は運送人に対して、かかるすべての手段のために要した費用を補償するものとする。

第3章 - 荷主の責任および約定事項

第14条 荷主の責任

- (1) 第1条で荷主の定義に該当するすべての者は、荷主が本船荷証券および／または法律の定めにより約定さ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責任を負うものとする。
- (2) 荷主は、運送人に責任のない、荷主のいかなる義務違反および／または担保違反についても、または積荷に関するいかなる条項違反によって生じたすべての損失、損害、罰金および費用についても、運送人に補償しなければならない。
- (3) 荷主は、税関、港および／またはその他の当局によるすべての規則もしくは要求に従うものとし、従わなかったことにより生じ、もしくは被り、または積荷に対するいずれの不法、不正もしくは不十分なマーキング、番号もしくは宛名書きにより生じ、または荷主が詰めたコンテナもしくはケースもしくは荷主が供給した積荷の中に、いかなるものであれ、薬物、麻薬、密航者もしくはその他の不法な物品が発見されたことによる生じる、すべての関税、税金、罰金、輸入税、費用または損失(これらの包括的な意味に影響することなく、遂行されたいかなる追加運送に対する運賃も含む)またはいかなる国により課徴された印紙税も負担し、運送人に対してこれらについて補償する。

第15条 請求に関する荷主の約定

- (1) 荷主は積荷の損失および／または損害および／または運送の遅延に関し、運送人および／または船舶に対して、第7条(1)で指定された東京地方裁判所以外のいずれの外国の裁判管轄地においても、訴訟を提起しないことを約束する。
- (2) 荷主は運送人の使用人、代理人、子会社および／または下請人に対して、これらの者またはこれらの者のいずれかにより所有もしくは運航されている船舶に積荷に関連するいかなる責任を課すためもしくは課そうとするために、請求もしくは申立てを行わないことを約束し、それにも係わらずにかかる請求もしくは申立てもしくは訴訟が提起されたときは、荷主は運送人に対してかかる結果のすべてについて補償をする。
- (3) 前項の規定に影響を与えることなく、かかる運送人の使用人、代理人、子会社および／または下請人は、運送人にとって利益となるすべての規定が、これらの者にとっても利益となると明示されているものとして、かかる規定の利益を享受することができ、運送人は、本契約を締結するにあたって、かかる規定に関しては、自身のためだけでなく、かかる使用人、代理人、子会社および／または下請人の代理人およ

び受託者として締結したものとす。

第16条 積荷の安全性および合法性

- (1) 荷主は次のことを約定する。
 - (a) 積荷の性質と合法性および梱包状態の充足性が、運送上安全であり耐久性のあるものであること
 - (b) 運送中の積荷の安全性および梱包状態の充足性に関するいかなる情報も、積荷の船積み前に、運送人がかかる情報を知っていると否とを問わず、提供すること
- (2) 特に荷主は、事前に自身の知る積荷の安全な運送のための要求事項に関するすべての最新情報を、積荷の性質および積荷を無害化する方法を含め、荷送人と荷受人の名称と住所とともに、運送人に文書で通知することなく、そして積荷とコンテナもしくはその他の外装に、当該運送に適用される法律その他の規則で求められる通りにマーキングをすることなく、危険性、可燃性、放射性または危害性のあるいかなる積荷の輸送も依頼しないものとする。
- (3) 本船が、米国、カナダ、ブラジル、欧州連合の各国、および、それらの領域に限らず、荷主の運送品の船積み港であろうと荷揚げ港であろうと、セキュリティ申告を必要とする国に寄港する場合、適用される規則、措置に関して次の規定が適用される。

荷主は、本船の船積み 72 時間前にセキュリティ申告に必要な情報を運送人に提供しなくてはならず、また、運送人が本船の出港後セキュリティ申告が必要な国に寄港することを決定した場合は、その要請を受けてより 48 時間までに運送人にそのような情報を提供しなくてはならない。
- (4) 荷主は本運送全期間中次のことを保証する。
 - (a) 荷主(会社の場合、株主の全部及び一部でも)が制裁の対象でないこと、
 - (b) 荷主が制裁規定を順守していること、
 - (c) 集荷、運送がいかなる制裁の対象でないこと。

運送人は、その判断で荷主が作為不作為を問わず制裁に違反している、いるかもしれないと気が付いた場合、運送品又は運送自体が運送人ないし荷主に対して制裁が科される危険があると運送人が判断した場合、運送品の引き渡しを履行するか保留するか選択する権利を有する。いずれかにするか運送人の絶対的な裁量にてもっとも適切と判断して選択できるものとする。
- (5) 荷主は、上記保証に違反したことから生じた、ないし、その違反に関係した、または、本規定に基づき運送人が過失なく行使した権利の結果発生した損害金、責任、罰金、費用、経費、運送の遅延について運送人に補償し、防御し、防衛する。

第17条 積荷の重量申告

- (1) 積荷の重量は、運送人が受領する前に荷主が書面で申告しなければならず、個品または梱包の外側に明瞭かつ耐久性のある、高さ2インチ以上の大きさの文字と数字で記載されなければならない。
- (2) 荷主が前項の義務を怠ったときは、運送人は積荷を受領せず、かつ、受領したときといえども、いかなる積荷の損失および／または損害および／または運送の遅延について責任を負わない。
- (3) 荷主は、かかる懈怠の結果生じたいかなる財物の損失および／または損害、または人身障害についても責任を負うものとし、運送人に対して、かかる懈怠により運送人に生じたいかなる損失、損害または責任についても、補償するものとする。

第18条 積荷に対するマーク

- (1) 荷主は次のことを約定する。
 - (a) 船積み前に高さ2インチ以上の文字と数字で、積荷または梱包に明瞭かつ耐久性のあるマークを、揚荷港および／または仕向地の名称とともに押印もしくは印字すること、
 - (b) かかるマークは船荷証券上に表示されたマークと一致させ、また
 - (c) かかるマークは、すべての面において船積港と揚荷港および／または仕向地で有効なすべての法律および規則に従ったものとする
- (2) 荷主は、不正確または不完全なマークにより生じたすべての損失、損害、第三者に対する賠償、費用、罰金、課徴金について、運送人に補償する。

第19条 船積および揚荷のための積荷の準備

- (1) 荷主は、船積港において船舶の日程に従って船積みできるよう、また揚荷港において運送人が積荷を引き渡す準備が整い次第積荷の引き渡しを受けるように積荷を用意する義務を負う。
- (2) 荷主がこの手配を怠ったために船舶の予定が遅延したときは、荷主は滞船料を支払うものとする。
- (3) 荷主は、積荷を特定できる状態のままである限り、積荷に損傷が生じていたとしても、積荷の引き渡しを拒否できないことが確認されている。

第4章 - 運送に係わる作業の実施

第20条 積付け

- (1) 積荷は次のとき以外には、冷蔵、換気、断熱、加熱された、もしくはその他の特別な区画ではなく、通常の区画内で運送されるものとする。
 - (a) かかる積付けをすることの特別な手配について、運送人と荷主の間で、船積み前に書面により合意されたとき
 - (b) かかる特別な手配が船荷証券面上に明記されているとき
 - (c) 求められた特別運賃が事前に支払われたとき
- (2) 運送人は、通常の区画へのかかる積付けによって、もしくはその結果生じた、いかなる積荷の損失および／または損害および／または運送の遅延についても責任を負わない。
- (3) 船尾楼、船首楼、甲板室、避難甲板、船客用区画、燃料庫もしくはその他の被覆区画に積付けられた積荷は、共同海損を含むすべての目的において、甲板下に積付けられたものとみなされる。荷主は、荷主が運送人に対して、積荷を運送人に引き渡す前に、甲板下に積付けるよう要求しないときは、積荷は甲板下に積付ける必要はなく、甲板上に積付けられても構わないことに同意する。

第21条 揚荷

積荷は、船舶の準備が整い次第、日曜日および祝日を含めて継続して、天候または港湾の慣習の状態に係わらず、昼夜を問わずに運送人の決定による時間に、荷主に対して到着もしくは揚荷の通知により、または通知なしに船舶から揚荷されるものとする。

第22条 引渡し

- (1) 運送人の責任は、いかなる場合にも積荷が船舶から陸揚げされたときに終了し、船舶から揚荷されたとき以降のすべての危険と費用(陸揚げ、艀取り、保管、荷車運送、港費等の費用を含む)は、いかなる

場合にも、港湾の慣習が異なっていたとしても、荷主の負担とする。積荷は、いかなる場合にも税関やその他の当局の管理下に引き取られたときには、荷主の危険と費用の全面的な負担で、荷主に引き渡されたものとする。

- (2) 運送人は、荷主が積荷もしくは梱包に押印したマークに従った引渡しについてのみ責任を負い、不正確なマークに従ったことによる引渡し上の失敗や遅延については責任を負わない。
- (3) マークや数量で照合できない積荷、積荷の掃き集め、液体の残滓および理由が不明で引き取られない積荷は、各荷主に引き渡しを完了するために、同種の積荷の見かけの不足量、重量損失もしくは損害の割合によって配分されるものとし、かかる積荷またはその一部は、全量の完全な引渡しとして受け入れられるものとする。
- (4) 積荷を船舶の用具または船倉から直接荷主に引渡すことに関する合意に係わらず、運送人は、運送人が選択した岸壁、埠頭の上および舢、平底荷船、舟艇もしくは倉庫の中に積荷を揚荷することについての権限を荷主から付与されたものとする。
- (5) 運送人が、特定の埠頭または岸壁で積荷を引き渡すことに特別に合意したときは、運送人は、次の場合に限って、自らのみの判断により、かかる引渡しを行うものとする。
 - (a) 船舶が、かかる埠頭または岸壁に、常に浮揚した状態で、自力で着岸、係留、離岸ができ、かつ
 - (b) かかる埠頭または岸壁が、船舶が揚荷を行うために直ちに利用可能であるときそして、そうでないときは、積荷は他のいずれの場所においても揚荷されるものとし、それによって運送人の責任は終了する。
- (6) 選択的引渡しは、運送前に手配され、その旨が明示されたときに限って認められるものとする。荷主は、明示された選択権を行使するときは、運送人に対して選択候補地の最初の港において、同港に到着する48時間以上前に書面で通知をしなければならず、そうでなければ、積荷は運送人の選択したいずれの選択候補の港においても揚荷することが出来るものとし、それによって運送人の責任は終了する。
- (7) 積荷が船舶から揚荷されて30日以内に引き取られないか、または、運送人の判断で、積荷が劣化、腐敗、無価値化し、もしくは保管その他のために、積荷の価値を超える金額の費用が発生する可能性があるときは、積荷は、運送人の裁量により、かつ留置権の対象として、荷主の危険と費用負担において、売却、放棄もしくはそれ以外の方法で処分されることがある。運送人は、本条のもとで積荷の処分についていかなる通知をすることも求められないものとする。

第23条 積越し

積荷またはその一部が、船舶が揚荷港に停泊中に発見されないときは、積荷は、発見されたら運送人の費用負担で目的地に継送されるが、運送人は、かかる積越しまたは継送によって生じたいかなる損失、劣化、損害についても責任を負わない。

第24条 通し運送

- (1) 本船荷証券のもとで通し運送が行われるときは、荷主は、運送人を自らの代理人として、積荷について前後の運送および／または運送人の船舶による運送に先行、並行または後続する保管、舢取り、積替えまたはその他の手配を行うために、他の者と契約を締結する権限を付与し、運送人には、かかる代理によりいかなる責任も付随しないものとする。
- (2) かかる運送の一部を実施する個々の運送人の責任は、それらの者が実際に実施した部分の運送に限定され、運送人は、その他の輸送区間においていかなる理由によって生じた損害および／または損失についても、運送人が全輸送区間についての運賃を収受していたといえども、一切の責任を負わないもの

とする。

第5章 - 特定の積荷

第25条 甲板積みの積荷

本船荷証券に甲板積みと記載された積荷は、海上運送中に生じたすべての種類の損失または損害について、不堪航または過失またはその他のいかなる理由によって生じたものであっても、荷主の全面的危険負担により受領され、運送されたものであり、運送人の側に責任は生じず、荷主は、運送人に対して、これによって生じたすべての請求、損失、損害または費用を補償するものとする。

第26条 鉄および鉄鋼品

- (1) 鉄、鉄鋼および金属の積荷が、船積み時に錆、腐食、酸化、湿り、擦り傷、凹みまたは曲がりについて通常の外観上の状態であるときには、本船荷証券面上の「外観上良好な荷姿および状態」という用語は運送人が、かかる通常の錆、腐食、酸化、湿り、擦り傷、凹みまたは曲がりがないことを承認または表明したことを意味するものではなく、運送人は荷主(本船荷証券の善意の所持人を含む)に対して、かかる通常の不備について責任を負わない。
- (2) 鉄および鉄鋼、山形鋼、平鋼、チャンネル鋼等がバラまたは結束されて船積みされたときは、運送人は、適正な引渡しについて責任を負わず、不十分な保持状態もしくはマーキングの結果生じたすべての費は、以下の場合を除いて荷主が支払うものとする。
 - (a) すべての個品が明瞭かつ耐久性のある油性塗料でマークされ、
 - (b) すべての結束がしっかりと固縛され、明瞭かつ耐久性のある油性塗料でマークされ、金属の札がつけられていて、個品または結束が揚荷港で個別に識別できる場合

第27条 丸太材および製材

- (1) 丸太材、製材およびこれらの製品に、船積時に通常の擦過損、破損、鉤損、割損、折損、汚損、歪み振動および／または変色があったときは、本船荷証券面上の「外観上良好な荷姿および状態」という表記は、運送人が、かかる通常の擦過損、破損、鉤損、割損、折損、汚損、歪み、振動および／または変色がないことを承認または表明したのではなく、運送人はかかる通常の不備について責任を負わない。
- (2) 丸太材、製材およびこれらの製品の虫害については、運送人は、荷主がかかる積荷が船積み前に適切に燻蒸されたことを示し、船積み前に本船の船倉の燻蒸が必要であることを書面で通知したものでなければ、責任を負わない。

第28条 バラ積み貨物

- (1) 本船荷証券面に表示された積荷の数量もしくは重量は、それらを正確に計測する手段を持たない荷主および運送人以外の当事者が確認したものであり、荷主の利便のためにのみ記載されたものであり、運送人に対する証拠とはならないことが合意しているものとする。
- (2) 運送人は、積荷の陸上計測機器による船積み前と揚荷後の検量の差または積荷港と揚荷港におけるドラフト・サーベの差に基づく不足については、船積港において船積みされた積荷の全量が揚荷港で揚荷されたことを運送人が立証したときは、責任を負わない。

第29条 中古およびその他の非梱包積荷

- (1) 「外観上良好な荷姿および状態」という用語が本船荷証券で、中古の乗用車、貨物自動車、トラクター、機械類およびその他の非梱包の積荷に対して用いられたときは、積荷が運送人によって受領されたときに、目視できる曲損、凹損、擦損、破孔、折損および／または打痕がなかったことを意味するものではない。
- (2) すべての非梱包積荷は、梱包不十分であることが相互に理解され合意されたものとし、運送人はいかなるときも、これによって生じた損失および／または損害について責任を負わない。

第6章 - コンテナ

第30条 甲板下または甲板上へのコンテナの積み付け

運送人または荷主によってコンテナ(平置台またはパレットを除く)に梱包された積荷は、荷主への通知なしに、かつ船荷証券面に甲板積の注記なしに、甲板上または甲板下のいずれかで運送されるものとする。甲板上または甲板下で運送される、かかるすべての積荷(生動物を除く)は共同海損を分担するものとし、かかる積荷はヘーグ規則法制の目的において積荷の定義に含まれるものとみなす。

第31条 荷送人が梱包したコンテナの「外観上良好な荷姿および状態」

コンテナおよび／またはケースが運送人によって、または運送人に代わって荷詰めされたのではなく、荷主によって荷詰めされたときは、本船荷証券面上の「外観上良好な荷姿および状態」という文言は、コンテナ内に積み付けられた積荷の外観上良好な荷姿および状態を指すのではなく、単にコンテナの外観上良好な荷姿および状態を指すものとする。

第32条 荷送人が詰めたコンテナに対する運送人の責任

- (1) 運送人は、次の原因によって生じた損失および／損害について責任を負わない。
 - (a) コンテナおよび／またはケースの荷詰めの不適切な方法、または
 - (b) 供給されたコンテナおよび／またはケース内の積荷が運送に適さない状態であること、または
 - (c) コンテナおよび／またはケースが不適切な、もしくは欠陥のある状態であること
- (2) 前項の(c)については、コンテナおよび／またはケースが運送人によって、または運送人に代わって供給されたときであっても、コンテナの不適切かつ欠陥のある状態に関する運送人の免責は、かかる不適切かつ欠陥のあるコンテナの状態が、荷主によって運送人に対して通知されたものでなければ、コンテナの不適切かつ欠陥のある状態が、コンテナおよび／またはケースが荷詰めされる前または荷詰めされる時の荷主による検査によって明らかになっていたとしても、適用されるものとする。
- (3) 荷主によって詰められた積荷の入ったコンテナは、荷主が無傷で高安全度の封緘をして供給されなければならない。荷主によって本船荷証券上に封緘の番号が記載されなければならない。
- (4) コンテナが外観上良好な荷姿および状態で、かつ封緘が無傷のまま、揚荷港において本船から揚荷されたときは、かかる揚荷によって、運送人の義務は完全に履行されたものとみなし、運送人は積荷のいかなる損失または損害についても責任を負わない。
- (5) 荷主は、前項(1)の各号のいずれかの事由によって生じた、いかなる損失、損害、責任または費用についても、運送人に対して補償するものとする。

第7章 — 積荷に対する運送人の責任

第33条 責任の範囲

(1) 損害の査定

運送人が積荷の損失または損害について補償する責任を負うときは、かかる補償額は積荷が本船から揚荷された時と場所、または揚荷されるべきであった時と場所の積荷の価格を参照して計算される。

(2) 仕切状価格

積荷の損失または損害に対する運送人の責任の程度を決定するために、仕切状価格に運賃および、保険料が支払われたときは保険料を加算した額を積荷の価格とみなす。

(3) 責任制限

前各項にかかわらず、運送人は梱包当たり特別引出権(SDR)の666.67単位または積荷の総重量のキログラム当たりSDRの2単位のいずれか高い額を超える責任を負わないものとする。

(4) 米国海上物品運送法

本船荷証券がアメリカ合衆国(その地域、領域、領土を含む)に向けて、またはアメリカ合衆国から運送される積荷に対するものであり、米国海上物品運送法が強制的に適用されるときは、前項の制限額に代えて、梱包または慣習的運賃単位当たり500米ドルが適用される。

(5) コンテナ

積荷が荷主によって、または荷主に代わってコンテナに詰められ、または同様の輸送用具に収納され、本船荷証券面上に梱包数またはコンテナ詰めされた、または同様の輸送用具に収納された数量が記載されていないときは、本条に定めた責任制限の適用上、すべての内容物を含む各コンテナもしくは同様の用具が一梱包とみなされる。

(6) 積荷の価格申告

前各項にかかわらず、運送人は次の各号におけるときに限って、積荷の損失または損害に対して、積荷の価格の金額までの責任を負うものとする。

(a) 前項(3)および(4)の責任制限額を上回る積荷の価格が、荷主によって船積み前に書面で申告され、

(b) この積荷の申告価格が、積荷の性質とともに本船荷証券面上に記載され、かつ

(c) 運賃に加えて必要な追加料金が前払いされたとき

ただし、本船荷証券面上に記載されたこの積荷の価格申告は、つねに運送人に対して一義的な証拠とはなるが、最終的なものとはならない。したがって、

(d) 積荷の梱包または単位当たりの実際の価格が、かかる申告価格を超えるときは、運送人の責任は申告価格に制限され、かつ

(e) 申告価格が実際の価格を相当程度超えるときは、運送人はいかなる補償をする責任もない。本船荷証券面に「申告価格欄」があることにより、積荷の価格を申告するための十分な機会が荷主に与えられたことが確認され合意されたものとする。

(7) 一部の損失または損害

一部の損失または損害は、かかる仕切状価格または申告価格に基づく割合に応じて精算される。

(8) 遅延および結果損害

運送人は、積荷が特定の時期または特定の市場もしくは用途に合わせて揚荷港に到着することを約束するものではなく、運送人は、荷主に生じた遅延または間接的もしくは特別もしくは結果的な損失もしくは損害については、いかなるときも責任を負わない。

第34条 損失または損害の通知および時効

(1) 請求の通知

積荷の損失または損害およびその概要が、揚荷港において積荷の引渡の際に、第21条および第22条にしたがって、または、損失または損害が判明していないときは、引渡後3日以内に、書面で運送人に通知がなされないときは、積荷は本船荷証券上に記載されたとおりに引き渡されたものとみなす。

(2) 一年間の時効

運送人および船舶は、積荷の引渡後または積荷が引き渡されるべき日から一年以内に訴訟が提起されないかぎり、いかなるときも、いかなる立場においても、すべての責任を免れるものとする。

第8章 一 運賃、料金および留置権

第35条 運賃

- (1) 運賃額は、事情に応じて荷主から提供された積荷の数量、重量または容積の明細に基づいて計算され合意されたものである。荷主によって、または荷主に代わって提供された明細が正しくないときは、運送人の料金表に別途定めがあるときを除いて、正しい運賃の二倍に等しい金額から課金された運賃を控除した額が、運送人の損害の清算金として支払われることが合意されたものとする。
- (2) 運賃全額は、合意された支払期日もしくはそれ以前または遅くとも積荷の引渡の前に、相殺、反対請求、控除、支払留保をすることなく、荷主によって運送人に支払われなければならない。
- (3) 運賃は、積荷が滅失すると否とを問わず、運送人が積荷を受領したときに全額運送人が得たものとみなされ、いかなるときも支払われ、返礼されないものとする。

第36条 不積み運賃

理由の如何を問わず、本船が船積みの準備が整ったときに、積荷またはその一部が用意されていなかったとき(バースターム)または荷主が積荷を船積みしなかったとき(FIターム)は、運送人は、かかる積荷を船積みする義務を免れ、本船は以後通知をすることなく港を出帆できるものとし、損害清算として不積み運賃が荷主によって支払われるものとする。

第37条 荷主によって支払われるその他の料金、支出および費用

- (1) いったん船積みされた積荷は、荷主または本船荷証券の所持者が持ち出すこと、または処理することは、運送人の同意があり、かつ運賃全額と、かかる持ち出しや処理によって運送人がこうむるすべての損失、損害または支出に対する補償がなされない限り、行うことは出来ない。
- (2) 荷主は、積荷に対して課せられるすべての費用、関税、税金および領事手数料を含む料金または、いかなる政府もしくは公共団体のものであれ、法律および規則に違反したことまたは積荷に付帯させるべき領事館、公衆衛生部もしくはその他の証明書の手配を怠ったことを含む、いかなる理由によるものであれ、運送人が積荷に関して被りまたは支出したすべての罰金および／または損失について、運送人に補償しなければならない。
- (3) 荷主が支払うべき料金には、裁判所費用、弁護士費用、および運送人が受け取るべき金額を回収するための費用を含む。

第38条 返送された積荷

荷主は、如何なるものであれ、政府または公共団体または揚荷港における荷主により、輸出もしくは輸入が拒否され、運送人の権限で積み荷港に返送された積荷に対する返送のための運賃及び料金を支払う責任を負う。

第39条 積荷に対する留置権

- (1) 運送人は、次の各号の金額について、積荷およびそれに関するすべての書類に対して留置権を有する。
 - (a) いずれの者が支払うべきものであっても、運送人に対して支払われるべき、共同海損分担額を含むすべての金額
 - (b) 他の契約のもとで荷主から運送人に対して支払われるべきすべての金額
- (2) すべての支払われるべき金額を回収するために、運送人は、荷主に通知することなく公的競売または私的売却により積荷を売却する権利を有する。いずれの場合にも、留置権は支払われるべき金額を回収するための費用に及ぶ。

第9章 ー その他の規定

第40条 共同海損および救助

- (1) 共同海損
運送人が運航する船舶に係る共同海損は、1994年ヨーク／アントワープ規則(または、運送人の選択により、1990年修正1974年ヨーク／アントワープ規則)に従って、運送人の選択するいずれかの港および地において、いずれかの通貨により精算される。
運送人の運航しない船舶(外航船または内航船のいずれであるかを問わない)に係る共同海損は、船舶の運航者の要求に従って精算される。
いずれの場合にも、荷主は、運送人の要求があれば、積荷の共同海損分担見込額を保証するに十分な供託金またはその他の担保を提供しなければならない。
- (2) 救助
船舶と積荷に対して救助作業が実施されたときは、荷主は、要求があれば直ちに救助者が求める金額と形式による救助費の担保を提供しなければならない。
荷主は、速やかに担保を提供しなかったときは、運送人に対して、運送人が被った遅延による結果損害を含むすべての損失、損害および費用を補償する。
- (3) 環境に対する損害
環境に対する損害を防止するために、共同海損または救助行為に関連して生じたすべての費用は、つねに共同海損費用となる。

第41条 修正ジェーソン約款および双方過失衝突約款

ボルチック国際海事評議会が発行した新ジェーソン約款および双方過失衝突約款が本船荷証券に攝取されたものとし、運送人は荷主に対して損害額を求償することが出来る。

第42条 火災および原子力事故

- (1) 運送人は、いつ発生したものであっても、運送人の重過失または故意によるものでない限り、火災により生じた、または火災の結果生じた、積荷のいかなる損失または損害についても責任を負わない。
- (2) 運送人は、いつ発生したものであっても、運送人の重過失または故意によるものでない限り、原子力事故により生じたまたは火災の結果生じた、積荷のいかなる損失または損害についても責任を負わない。

第43条 運送人の防御および責任制限

本船荷証券に定められた防御および責任制限は、積荷に関するすべての責任に係る、運送人に対するいかなる訴訟においても、その訴訟が債務不履行、不法行為またはその他に基づくものであることに係わらずに、適用される。

第44条 あらゆる感染症の流行

- (1) 荷主は、船積み港ないし荷揚げ港の機能が停止するまでに及ばないロックダウンにより船積みをキャンセルすることはできず、船積み作業、荷揚げ作業が可能でないか長時間保留されることを立証しない限り船積みする責任を負う。
- (2) 荷主は、船積み港、荷揚げ港の機能が止まってしまうロックダウンにより船積みをキャンセルすることができるが、そのようなキャンセルが本船の船積み港への到着の直前になされた結果、運送人において航海を中止できず、また代替貨物の手配が困難となる場合は、荷主は不積み運賃ないしキャンセル料を支払う責任がある。
- (3) 本船ないし乗組員が感染症、伝染病にかかる高度な危険、または、荷揚げ港／地、その他の航海途上の港／地に関するいかなる検疫、制限の危険にさらされる場合、その他これらの危険が増大する場合、船長及び運送人は、運送品を船積み港／地、ないし、その他安全で便宜上都合が良い港／地にて荷揚げすることができる。
- (4) いかなる運送品の荷揚げによっても、契約を完全に履行したものとみなされ、荷主は、貨物数量に応じて割り振られた追加運賃ないし追加業務の対価を支払う責任を負う。
- (5) 乗組員が感染症、伝染病に感染したことによって運送品の船積みないし荷揚げが遅延した場合、荷主は、そのような遅延によって発生するかもしれない本船の滞船料等の追加費用を支払わなくてはならない。運送人は、(a)船積み前といえども追加費用、(b)運送品の船積み荷揚げの遅延、(c)荷主が負ったいかなる間接的、特別、結果的な損失、損害について一切責任を負わない。