

外航利用運送約款

鴻池運輸株式会社

I. 一般条項

1. 適用

「複合運送証券」との標題にかかわらず、運送証券上に記載された運送が単一の運送手段による場合でも、この証券上に記載され又は言及された条項は同様に適用される。

2. 定義

「運送人」とは、本運送証券においてその者のために署名がなされた者を意味する。「荷主」には、荷送人、受取人、出荷人、荷受人、本運送証券の所持人及び運送品の所有者を含む。

「運送品」とは、本運送証券の表面に記載された運送品を意味し、また、当該運送品が荷主により又は荷主の代理により提供されたコンテナの中に詰められた場合には当該コンテナも含む。「コンテナ」とはすべてのコンテナ（オープントップコンテナ、トレーラー、移動式タンク、フラットラック若しくはパレット又は類似の運送用器具及びその付属品を含む）を意味する。「ヘーグ・ルール」とは、1924年の「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」を意味する。「ヘーグ・ヴィスビー・ルール」とは、1968年及び1979年にブラッセルで署名された同条約改正議定書による改正後のヘーグ・ルールを意味する。

3. 運送人の運賃・料金表

適用される運送人の運賃・料金表の条件は、本証券に撰取される。適用される運賃・料金表の関連規定の写しは、希望により運送人から入手することができる。本運送証券と適用される運賃・料金表との間に不一致がある場合、本運送証券が優先するものとする。

4. 複合運送証券の発行

この「複合運送証券」の発行により、運送人は、運送品の受取場所から本運送証券に記載された引渡指定場所までの運送全体を履行し、かつ/又は、自己の名義で運送全体の履行を確保することを引き受ける。

前段にかかわらず、運送人がなんらかの作業を引き受けた場合には、運送証券の発行の有無にかかわらず、本運送証券の約款は運送人と荷主の間の関係を規律するものとする。

5. 準拠法及び管轄

この運送証券で証明され又はこの運送証券に含まれる契約は、米国の港又は地点を発着し又は経由する運送を除き、日本法に準拠する。本運送証券の下での運送人に対するすべての訴訟は、契約、不法行為その他のいずれに基づくものであっても、日本の東京地方裁判所に

専属的に提起されるものとする。運送人による訴訟は、運送人の選択により管轄を有する裁判所に提起されることができる。

6.時効

運送人の一切の責任は、運送品の引渡後又は運送品が引渡されるべきであった日から 9 ヶ月以内に訴訟が提起されなければ、消滅するものとする。本約款の条項が本契約に強行法的に適用される条約又は法令に抵触すると判断される場合は、その条約又は法令の規定が適用される。

II.契約の履行

7.下請契約

(1)運送人は、いかなる条件でも、運送品に関して運送人が引き受けた運送、積荷役、揚荷役、保管、倉庫保管、荷扱い及びその他すべての義務の全部又は一部について下請契約を締結する権限を有する。

(2)この契約の目的及びこの運送証券の条項に従い、運送人は、運送人が本証券により証明される運送契約の履行のために利用するすべての者の作為又は不作為について、その者が、本契約とは別に荷主との間で直接にその役務に関し契約を締結していたとすれば、その者が責任を負っていたであろう範囲で責任を負うものとする。

(3)すべての使用人、代理人、下請人は、運送人に有利な本運送証券のすべての条項について、その条項がそれらの者の利益のためであると明示されているのと同様に、その利益を享受する。また、契約締結に際し、運送人は、そのような条項については、自己のためだけでなく、そのような使用人、代理人、下請人の代理人又は受託者としても、行為するものとする。

8.運送手段及び経路

(1)運送人は、直行であるかどうか、慣習的なものであるかどうか又は公表されたものであるかどうかにかかわらず、合理的な方法、手段及び経路で運送を行う権限を有する。

(2)海上運送の場合、本船は、直行的航路、慣習的航路、公表された航路上又はその外にある、あらゆる港、場所に、何度でも、前後いかなる順序でも、寄港し、停泊する自由、及び/又は、予定されていたかに関係なく、いかなる港又は場所へ行くことをやめる自由を有する。また、本船は、水先人を乗せて又は乗せないで航海し、修理を実施し、機器を備え付け、乾ドックに入り、船備品、燃料を積み込み、人を上下船させ、禁制品・爆発物・武器・危険物を運送し、曳航又は曳航され、人命又は財産を救助することができる。

(3)本条のもとで運送人が行ったすべての行為は、契約上の運送の範囲内とみなされ、その行為又はその行為による遅延は離路とはみなされないものとする。

9.積付の自由

(1)運送人は運送品をコンテナに詰め込むことができる。

(2)コンテナは、運送人によって積み込まれたか、荷主による積込み済みの状態で受け取られたかにかかわらず、荷主への通知なしに、甲板上、又は甲板下に積載されることができる。すべての運送品は、甲板上、又は甲板下のどちらに積載された場合であっても、共同海損を分担する。運送人は、運送人の過失又は船舶の堪航性の欠如によるかどうかにかかわらず、甲板積みの運送品に関連して生じた滅失、損傷につき、いかなる責任も負わない。

10.履行に影響を与える障害その他

(1)運送人は、運送を完了し、運送品を指定された場所で引き渡しをするために合理的な努力をするものとする。

(2)いつでも、この運送証券によって証明される契約の履行が、合理的な努力によっても避けられないいかなる種類の障害、危険、遅延、困難又は不利益によって影響を受け、又は、受ける可能性がある場合、運送人は、(運送が開始されているかいなかにかかわらず)、荷主への通知なしに、その契約の履行を終了したものと扱い、運送人が安全かつ便宜だと考える場所又は港で、運送品又はその一部を荷主の処分に委ねることができ、その時点で、運送品に関する運送人の責任は消滅するものとする。それにもかかわらず、運送人は運送のために受け取った運送品にかかるすべての運賃及び料金を受領する権利を有し、荷主は、その場所又は港への運送、そこでの引き渡し及び保管のすべての追加料金を支払うものとする。

(3)上記(2)項で言及されている状況には、宣戦が布告されたと否とを問わず戦争又は戦争の懸念、戦闘行為、戦争類似又は交戦行為、騒擾、暴動、市民動乱その他の騒動、運河の閉鎖・障害・危険、港又は場所の封鎖、通商又は貿易上の禁制、禁止又は制限、検疫、衛生又はその他類似の規制若しくは制限； 政府若しくは国際機関の権限に基づき行為し若しくは行為していると主張する者による命令、指導、勧告、または、保険の条件に基づき、命令、指導、勧告を出す権限を有し若しくは有していると主張する者又は委員会による命令、指導、勧告； ストライキ・ロックアウトその他の労働争議（部分的か全体的かを問わず、また、運送人またはその下請業者の従業員が関与しているかを問わない）、港・埠頭・海上ターミナルその他の場所の混雑状況、積荷役・揚荷役・引渡その他貨物の取扱のための労働者・設備の不足、不存在又は障害、疫病、悪天候・浅瀬・氷・地滑りその他航海又は運送の障害となるものを含む。

III.運送人の責任

11.原則的責任

(1)運送品の滅失・損傷に対する運送人の責任は、どのような手段によって受け取られたのかにかかわらず、運送品を受け取った時点から開始し、運送品が荷主に引き渡されたときに絶対的に終了するものとする。

(2)ただし、運送人は、次の事由により滅失又は損傷が生じた場合、その責任を免れるものとする。

(a)荷主の違法な行為又は過失

(b)指示を与える権限を有する者からの指示に従ったこと

(c)天災、戦争行為又は公敵行為

(d)その性質上、梱包されていないとき又は適切に梱包されていないときに損耗し又は損傷するおそれのある運送品の場合における梱包の欠如又は欠陥

(e)荷主により又は荷主を代理して行われた運送品の取扱、積荷役、保管又は揚荷役

(f)運送品の隠れた瑕疵

(g)運送品上、包装上、混載貨物上の記号・番号の不足又は欠陥

(h)部分的か全体的かにかかわらず、なんらかの理由に基づく労働者のストライキ、封鎖、停止又は制限

(i)騒擾及び暴動

(j)放射能事故

(k)運送人自身の故意・過失によらない火災

(l)検疫上の制限

(m)運送人が避けることができない原因、事由及び合理的な注意義務を尽くしても運送人が防ぐことができないその結果

(3)(2)項の場合、たとえ(a)から(m)に規定された要素が滅失、損傷に寄与したに過ぎないとしても運送人は責任を負わない。

(4)荷主は、運送人の過失の有無にかかわらず、いかなる者からも、本運送証券の約款に従わずに、運送品に関して何らかの責任を負担させようとする請求が運送人に対して行われないことを保証し、それにもかかわらず、そのような請求がされた場合、その全ての結果に対して運送人に補償することを承諾する。

12.賠償額及び責任制限

(1)運送人が運送品の滅失又は損傷に関して賠償する責任を負う場合、当該賠償は、荷主の正味仕切状金額に運賃及び保険料（支払われた場合に限り）を加えた金額を参照して計算されるものとする。いかなる場合においても、運送人は、逸失利益又は派生的な損失若しくは損害に対して一切の責任を負わないものとする。運送人は、特定の時に、又は特定の市場若しくは用途に間に合うように、運送品が荷揚港又は荷渡港に到着することを引き受けず、遅延に起因する直接的又は派生的損失若しくは損害につき一切責任を負わないものとする。

(2) (i)前項にかかわらず、運送人は運送品の総重量につき 1kg あたり 2SDR を超える金額の滅失又は損傷に対して責任を負わないものとする。ただし、この価額を超える運送品の価額が、荷主により運送品の発送前に書面で申告され、その種類とともに運送証券に記載され、かつ、必要な追加料金が事前に支払われた場合はこの限りではない。単位又は梱包あたりの

運送品の実際の価額が申告価額を上回る場合でも、運送人が責任を負いうる価額は申告価額とみなされ、運送人に責任がある場合でも、その責任は申告価額を上回らないものとする。部分的な滅失又は損傷は申告価額に基づいて按分計算されるものとする。申告価額が実際の価額より著しく高額である場合、運送人はいかなる場合においても賠償金の支払義務を負わないものとする。

(ii) 運送品が、荷主により又は荷主の代理によりコンテナに詰め込まれ、パレットに積載され、又は類似の運送用器具にまとめられた場合には、本証券に規定された責任限度の適用にあたり本証券に示された運送用器具の個数を梱包又は単位の数とすることが合意されたものとする。

(3) 運送人は金、宝石、貴金属、放射性物質、希少な化学物質、その他の、荷主にとってのみ貴重な物を含む、すべての高価品の滅失、損傷について一切の責任を負わないものとする。ただし、運送品の真正な性質及び価額が運送人による受け取り前に荷主により書面で通知され、それが本証券の表面に記載され、従価運賃が前払いされた場合はこの限りではない。

13. 特別条項：至上約款

(1) 本運送証券が運送品の海上運送を対象に含む限り、第 11 条および第 12 条に定める規定にかかわらず、本運送証券は、ヘーグ・ルール(又はヘーグ・ヴィスビー・ルール)の規定に従い効力を有するものとする。ただし、他のヘーグ・ルール(又はヘーグ・ヴィスビー・ルール)立法が本運送証券に強制的に適用されると判断された場合はこの限りでない。この場合、本運送証券は、当該ヘーグ・ルール(又はヘーグ・ヴィスビー・ルール)立法の規定に従い効力を有するものとする。

本運送証券のいずれかの条項が、本運送証券により証明される契約に強制的に適用される法律その他の法、法規又は規則に何らかの範囲で矛盾すると判断される場合、当該条項は、その範囲で無効とするが、それ以上のものではない。

ヘーグ・ルール(又はヘーグ・ヴィスビー・ルール)は、内陸水路による運送についても、当該運送が海上による運送であるかのように運送人の責任を決定するものとする。

さらに、これらは、甲板上又は甲板下のどちらに積載されているかを問わず、すべての運送品に適用する。

(2) 欧州および独立国家共同体における鉄道運送に関する運送人の責任は、1975 年 1 月 1 日にベルヌで改正された鉄道による物品の運送に関する国際条約(CIM)又はその後の改正法により決定されるものとする。

(3) 欧州および独立国家共同体における内陸地点における道路運送に関する運送人の責任は、1956 年 5 月 19 日にジュネーブで作成された道路による運送品の国際運送に関する条約(CMR)又はその後の改正により決定されるものとする。

(4) 国際航空運送に関する運送人の責任は、1955 年 9 月 28 日のヘーグ議定書で改正された 1929 年 10 月 12 日のワルシャワで署名された国際航空運送についてのある規則の統一に関

する条約及びその改正又は 1999 年 5 月 28 日に成立した「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」(モントリオール条約)のうち、いずれか当該区間に適用されるものにより決定される。

(5)本運送証券が非国際航空運送、内陸鉄道運送又は道路運送、又は水路運送を含む場合、運送人は、当該運送に適用される国の法令に基づくすべての権利、防御権、免除及び免責を享受する権限を有するものとし、当該権利、防御権の免除及び免責は、本契約に包摂されたものとみなされ、本契約の一部を構成するものとする。

(6)運送品が海上を含む複合運送中に滅失又は損傷した場合には、いずれの区間で運送品が滅失又は損傷したかを証明できないときは、11 条及び 12 条が運送人の責任に適用されるものとする。

14.引渡

運送人が荷主に引取りを要求できる時点及び場所において、運送品又はその一部が荷主によって引き取られない場合、運送人は、運送品又はその一部を、荷主のみのリスクで保管する権限を有し、(もしもそのような場合には)その時点で前述のとおり保管された運送品又はその一部に関する運送人の責任は全面的に終了するものとし、その保管費用(運送人、又は運送人の代理人若しくは下請人により支払われたか又は支払われるべき場合)は、運送人からの要求があり次第、荷主から運送人に直ちに支払われるものとする。運送人が税関、港湾又はその他の当局の管理下に運送品を荷揚げする義務を負う場合、かかる荷揚げが本証券に基づく荷主への適切な引渡しと見做される。

15.分割引渡

運送品を FCL 貨物として受け取り、小口貨物として引き渡す、及び/又は、運送品を複数の荷受人へ分割して引き渡す旨の特別の手配は、運送人の自由裁量に基づき、コンテナからの取り出しの際に発見された、いかなる運送品の不足、滅失、損傷及び相違について、運送人が責任を負わないことを条件として引き受けるものとする。荷主は、運賃および料金を適切に精算するものとし、発生した追加費用を支払うものとする。

16.損害通知

引渡地において、本運送証券に基づき受領権限を有する者の支配下に運送品が移転する時又はその前に、又は、滅失、損傷が明らかではない場合は 3 日間以内に、運送人に対して、運送品の滅失、損傷及びその一般的性質が書面で通知されない限り、その移転は、本運送証券に記載された運送人による運送品の引渡しの一応の証拠となるものとする。

17.運送人の防御権及び限度

(1)本運送証券に規定された防御権及び責任限度は、訴訟が契約、不法行為又はそれ以外に

基づくものであっても、運送品の滅失又は損傷に関する運送人に対するすべての訴訟において適用されるものとする。

(2)第 12 条の規定に従うことを条件として、運送人及びその使用人、代理人又は独立の契約当事者から回収可能な金額の合計額は、いかなる場合にも本運送証券に規定される限度を超えないものとする。

IV.運送品の明細

18.運送人の責任

第 24 条(1)(a)の規定に従うことを条件として、本運送証券は、運送人が合理的確認手段を有していた明細について、本証券に記載されたとおりの運送品が運送人によって受領されたことの一応の証拠となるものとする。運送品の重量、内容、容積、数量、品質、品名、状態、荷印、番号又は価額は、運送人による表示ではなく、運送人は、これら明細について一切責任を負わない。

19.荷主の責任

荷主は、運送人が運送品を引き受けた時点で、荷主が提供した運送品の明細、荷印、番号、数量及び重量の表記の正確性を運送人に保証したものとみなし、荷主は、明細が不正確であったこと又は不十分であったことに起因するすべての滅失、損傷および費用を運送人に補償するものとする。

V.運賃及びリーエン

20.運賃及び料金

(1)運賃は、値引なしに現金で支払われるものとし、前払い又は仕向地支払のいずれかを問わず、運送品の受領時に発生したものとみなされ、いかなる場合においても返金又は放棄されないものとする。荷主は、運送人に対し、全ての運賃、及び／又は、運送人に支払われるべき金銭を回収するために発生した、裁判費用、弁護士費用その他の費用を支払う義務を負う。

(2)運送品に関するすべての公租公課、料金その他の費用は荷主が支払うものとする。

(3)荷主は、離路若しくは遅延の費用、又は、性質のいかんを問わず、戦争、戦闘行為、伝染病の蔓延、ストライキ、政府の指示又は不可抗力によって生じた費用の増加を、運賃額に比例して運送人に補償するものとする。

(4)荷主は、運送品の内容、保険、重量、寸法又は価額の申告の正確性を保証するが、運送人は、その内容を検査させ、重量、寸法又は価額の確認をさせる権限を留保するものとする。その検査の結果、申告が正確でないことが判明した場合に、運賃として運送証券に記載された合計額に関係なく、正確な運賃額と請求した運賃額の差額の 2 倍に相当する金額が、検査費用及び運送品の運賃の損失の予定賠償金として支払われることに合意する。

21.リーエン

(1)運送人は、この契約のもとで支払うべき金額、その回収にかかる費用、及び共同海損分担金につき、運送品の上にリーエンを有し、合理的な方法でそのリーエンを行使することができる。

(2)運送品が合理的期間内に引き取られない場合、又は運送人が、運送品が劣化、腐敗、悪化すると判断したときはいつでも、運送人は、その裁量により、リーエンを条件として、いかなる責任を負うことなく、荷主のみの危険及び費用で、その運送品を売却、放棄、処分することができる。

VI.雑則

22.共同海損、ニュージェイソン条項

(1)共同海損は、東京その他運送人の選択した港又は場所で、1994年のヨークアントワープ規則又はその改正常規、そしてこれらの規則に規定されていない事項については精算の行われる港又は場所の法又は慣習に従い、運送人の選択した通貨により、精算され、精算書を作成し、決済されるものとする。運送人が運送品の分担見込額、海難救助及び特別費用を担保するに十分であると考え共同海損盟約書又は保証状及び供託金並びに運送人が要求するその他追加担保は、運送品の引渡前に荷主から運送人に対し提供されるものとする。

(2)航海の開始前に又は開始後に、過失によると否とを問わず、かつ原因のいかんを問わず、事故、危険、損害又は災害が発生し、その原因又はその原因の結果について、運送人が法律、契約、その他によって責任を負わないときは、運送品及び荷主は、よって生じた共同海損の性質を有する犠牲、損失又は費用の支払いを運送人と分担し、かつ運送品について生じた救助料及び特別の費用を支払わなければならない。救助船が運送人によって所有され、又は運航されている場合でも、その救助船が第三者の所有に属する場合と同様に、救助料は全額支払わなければならない。

23.危険品、禁制品

(1)運送人は、爆発性、引火性、放射性、腐食性、加害性、有害性、毒性、又は危険性を有する運送品の運送を、自己の裁量で、かつ運送人がその運送品の運送のための荷主からの書面による事前申請を受諾した場合に限り、引き受ける。当該申請書には、運送品の種類、名称、ラベル及び分類並びに運送品を無害にする方法を、荷送人及び荷受人の氏名及び住所とともに正確に記載しなければならない。

(2)荷主は前項に記載する運送品の種類を運送品又は梱包の外側に明確かつ永久的に記載し明らかにすることを引き受け、また、適用法令又は規則により、又は運送人に要求された書類又は証明書を提出することに承諾するものとする。

(3)運送品が上記第(1)項又は第(2)項に従わずに発送されたことが判明した場合、又は、運

送品が船積港、荷揚港、寄港地若しくは運送中の場所又は水域の法律又は規則に基づき禁制品であることが判明した場合、運送人は、裁量により、補償することなく、当該運送品を無害にし、船外に投棄し、荷揚げし、又はその他の方法で処分する権限を有するものとし、荷主は、当該運送をすることにより直接的または間接的に生じた、運賃の損失及び費用を含むあらゆる種類の損失、損害又責任について運送人に補償する責任を負い、要求に応じて必要な担保又は経済的保証を提供するものとする。

(4)運送人は、第(1)項及び第(2)項に従い発送された運送品が運送人、船舶、運送品、人及び/又はその他の財産に対し危害を与えることが懸念される場合にはいつでも、前項に基づき運送人に与えられた権利又は利益を行使し又は享受することができる。

(5)運送人は、荷主の同意なく、荷主のみの危険と費用で、いつでもどこでも運送品又は梱包物の内容を検査する権利を有する。

24.荷主が詰めたコンテナ

(1)運送人が受領した運送品が、荷主により又は荷主の代理により内容物が詰められたコンテナである場合、

(a)本運送証券は、表面に表示された数のコンテナの受領についてのみ一応の証拠となり、本証券上のコンテナの内容物の状態、表記(記号及び番号、梱包又は個品の個数及び種類、明細、数量、規格、重量、寸法、種類及び価値を含む)は、運送人には不明であり、運送人はこれらに関する責任を一切負わない。

(b)荷主は、運送人に運送品及びコンテナの認定重量を提供するものとし、荷主は運送人がその重量の正確性に依拠する権限を有することを表明する。荷主は、荷主、その代理人または請負人が提供し、運送人が依拠した重量又は確定総重量についての不正確な又は不適切な記載に起因するすべての請求、損失、罰及びその他の費用を運送人に補償し、これを免責することに同意する。

(c)荷主は、コンテナの内容物の積付及びその閉扉および封印が安全かつ適切であることを保証し、またコンテナ及びその内容物が本証券の約款に従った甲板積運送を含む取扱及び運送に適していることを保証する。荷主が上記保証に違反した場合、運送人はその違反に起因する運送品の滅失又は損傷、及び運送品に関連する一切の責任を負担しないものとし、荷主は、他の財産の滅失若しくは損傷、又は人身傷害若しくはその他の事故若しくは事件の結果につき責任を負い、当該事故又は事件に起因して運送人が被ったすべての種類の損失又は責任につき運送人に補償するものとする。

(d)荷主は、運送人により又はその代理によりコンテナが提供された場合、そのコンテナを検査するものとし、荷主が運送人に対し反対の趣旨の書面による通知をしない限り、そのコンテナは本証券で約された運送の目的に適した欠陥のない適切な状態にあるものとして、荷主により受け取られたものとみなされる。

(e)運送人により、封印が無傷の状態でコンテナが引き渡された場合、その引渡は、本証券

に基づく運送人の義務の完全な履行とみなされ、運送人は、コンテナの内容物の滅失又は損傷について一切の責任を負わないものとする。

25.運送品の検査

運送人には、運送人が必要と考える時と場所において、荷主への通知なしに、コンテナを開け、コンテナの内容物を検査する自由があり、それに起因するすべての費用は荷主が負担するものとする。コンテナの封印が、コンテナ内の内容物検査のため、税関、その他官憲により壊された場合、運送人はそれに起因する滅失、損傷、費用その他発生する結果について責任を負わないものとする。

26.特殊コンテナ

(1)運送人は、冷凍、加熱、断熱、換気コンテナ又はその他の特殊コンテナでの運送品の運送を引き受けず、また、荷主又は荷主を代理して詰められた特殊コンテナもそのような性質のものとして運送することを引き受けず、運送人はそのような運送品、コンテナをそれぞれ通常の運送品、ドライコンテナとして扱うものとする。ただし、そのような運送品又はコンテナの運送に関する特約が書面で運送人と荷主の間で合意され、そのような特約が運送書類に記載され、要求される特別の運賃が支払われた場合はこの限りではない。運送人は、荷主により又は荷主の代理により供給された特殊コンテナの機能について責任を負わない。

(2)特殊コンテナでの運送が合意された運送品に関し、運送人が運送の開始前又は開始時に冷凍装置、冷凍設備、断熱材、及びコンテナ、船舶、運送機関又はその他の施設の装置が機能状態にあるように保守をしかるべく実施した場合、運送人は、当該装置の隠れた瑕疵、破損、故障により生じた運送品のあらゆる種類の滅失、損傷について責任を負わない。

(3)もし、運送品が運送人により冷凍コンテナに詰められ、荷主により要求された特定の温度範囲が運送証券に記載された場合、運送人は温度制御装置を要求された温度範囲内に設定するが、コンテナ内のそのような温度の維持は保証しない。

(4)もし運送人が受領した運送品が荷主により又は荷主の代理により内容物が詰められた冷凍コンテナである場合、内容物を適正に積みつけ、温度制御装置を正確に設定するのは荷主の義務とする。運送人は、荷主によるそのような義務の不履行に起因する運送品の滅失、損傷について責任を負わず、コンテナ内を意図された温度に維持することについて保証しない。

27.運送人のコンテナ

荷主は、荷主、その代理人、その使用人又は荷主により若しくは荷主の代理により用いられた独立の請負人による占有中又は管理中に、運送人のコンテナ及びその他の装置に生じたすべての滅失・損傷について全責任を負い、かつ、運送人に補償しなければならない。

28.双方衝突約款

(1)もし本船が、他船の過失及び本船の船長、船員、水先人、船舶所有者の使用人の航海上若しくは船舶取扱上の過失、懈怠により、他船と衝突した場合は、荷主は、直接的、間接的に、運送人が、他船、非積載船又はその船主に対して負ったすべての損失又は責任を補償する。ただし、その損失又は責任は、荷主が、他船、非積載船若しくはその船主から賠償を受け、又は受けるべき運送品の滅失、損傷又はその運送品の所有者の一切の請求権で、かつその他船、非積載船又はその船主が、積載船又は船主に対する自己の求償額の一部として相殺、控除又は回収するものを限度とする。

(2)前項の規定は、衝突船又は衝突物以外の船舶若しくは物体の所有者、運航者又は管理者が、衝突、接触につき過失がある場合にも適用される。

29.地域約款

本運送証券が米国の港又は地点を発着又は経由する運送を扱う場合には、本運送証券に関するすべての請求又は紛争は米国法によるものとし、1936年米国海上物品運送法が、参照により、本契約に基づく運送の履行にあたり運送品が運送人の管理下または責任下にある全期間中、本運送契約の内容として組み込まれるものとする。

(1)前段の場合、運送人又はすべての下請人の責任は、一単位又は慣習的運賃単位あたり、500米ドルを超えないものとする。ただし、運送品の種類及び価格が本運送書類表面に表明された場合はこの限りではない。

(2)生物、鳥類、は虫類、魚類、植物及び本証券上に甲板積みする旨が記載された甲板積みの運送品に関しては、そのような運送に固有の又は付随する危難による滅失、損傷のすべての危険は荷主が負担し、そのような運送品の保管、運送に関するその他のすべての点について、運送人は、1936年米国海上物品運送法第1条(c)にかかわらず、同法の条項の利益を享受するものとし、また、本条の条項と矛盾しない限り、この運送証券約款の利益を享受する。

(3)運送人の下請人又は代理人による運送品の取扱い、保管又は運送中の滅失、損傷についての運送人の責任に関しては、もし運送人が適用法規、ルール又は規則によりそのような取扱い、保管又は運送を自己の責任で実施することが承認又は認可されていない場合、他の運送人又は他人の契約又は運賃・料金表の下でそれらの者が起こした運送品引渡の不能、誤配、遅延、滅失又は損傷について、運送人は荷主との間でいかなる請求についても解決する権限をもたない。

訴訟が1978年海上物品運送に関する国際連合条約(ハンブルグ・ルール)の締約国の裁判所、又は国内法によりハンブルグ・ルールに効力を与えた国の裁判所に提起され、その裁判所がハンブルグ・ルール又はそのような国内法が本運送証券に強制的に適用されると判断した場合には、そのような状況においてのみ、本運送証券はハンブルグ・ルール又はその国内法に従って効力を有するものとし、それら害し、荷主の利益を奪う本運送証券のすべての条項はその限度で無効としそれ以上には及ばないものとする。

Terms and Conditions

I. GENERAL PROVISIONS

1. Applicability

Notwithstanding the heading "Multimodal Transport Bill of Lading", the provisions set out and referred to in this document shall also apply if the transport as described on the face of the Bill of Lading is performed by one mode of transport only.

2. Definitions.

"Carrier" means the party on whose behalf this bill of Lading has been signed. "Merchant" includes the Shipper, the Receiver, the Consignor, the Consignee, the Holder of this Bill of Lading and the Owner of the Goods. "Goods" means the cargo described on the face of this Bill of Lading and, if the cargo is packed into container(s) supplied or furnished by or on behalf of the Merchant includes the container(s) as well. "Container" means any container including an open top container, trailer, transportable tank, flat rack or pallet or any similar article used to consolidate Goods and any ancillary equipment. "Hague Rules" means provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bill of Lading signed at Brussels on August 25. "Hague-Visby Rules" means the amendments of Hague Rules by the Protocols signed at Brussels in 1968 and 1979.

3. Carrier's Tariff.

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

4. Issuance of the "Multimodal Transport Bill of Lading".

By the issuance of this "Multimodal Transport Bill of Lading", the Carrier undertakes to perform and / or in his own name to procure the performance of the entire transport, from the place at which the Goods are taken in charge to the place designated for delivery in this Bill of Lading.

Notwithstanding the preceding paragraph, if the Carrier undertakes any tasks, the terms and conditions of this Bill of Lading shall govern the relations between the Carrier and the Merchant, whether a Bill of Lading is issued or not.

5. Governing Law and Jurisdictions.

The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading shall be governed by Japanese law with the exception of carriage to or from or through a port or place in the United States of America. Any action against the Carrier thereunder shall be exclusively brought before the Tokyo District Court in Japan, whether the action be founded in contract, in tort or otherwise. Any action by the Carrier may be brought before any court

of competent jurisdiction at the option of the Carrier.

6. Time Bar.

All liability whatsoever of the Carrier shall cease unless suit is brought within 9 months after delivery of the Goods or the date when the Goods should have been delivered. If any provision herein is held to be inconsistent with or repugnant to any conventions, laws, statutes, or regulations mandatorily applicable to the contract, the provision of conventions, laws, statutes, or regulations shall apply.

II. PERFORMANCE OF THE CONTRACT

7. Sub-contracting.

(1) The Carrier shall be entitled to sub-contract on any terms the whole or any part of the carriage, loading, unloading, storage, warehousing, handling and any all duties whatsoever undertaken by the Carrier in relation to the Goods.

(2) For the purposes of this contract and subject to the provisions in this Bill of Lading, the Carrier shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services the Carrier makes use for the performance of the contract of carriage evidenced by this document to the extent to which any such person would have been liable to the Merchant if he had made a direct and separate contract with the Merchant in respect of such services.

(3) Any servant, agent and subcontractor shall have the benefit of all provisions herein for the benefit of the Carrier as if such provisions were expressly for their benefit and in entering into this contract the Carrier, to the extent of those provisions, do so not only on his own behalf but also as agent and trustee for such servants, agents and sub-contractors.

8. Methods and Routes of Transportation.

(1) The Carrier is entitled to perform the transport in any reasonable manner and by any reasonable means, methods and routes whether or not direct, customary or advertised.

(2) In the event of carriage by sea, vessels shall have liberty to call and / or stay at any ports or places in or out of the direct, customary or advertised route, once or more often and in any order backwards or forwards and / or to omit calling at any ports or places whether scheduled or not and may sail with or without pilots, undergo repairs, adjust equipment, drydock, take on stores or fuel, embark or disembark any person, carry contraband, explosives, munitions, warlike stores and hazardous cargo, tow or be towed and save or attempt to save life or property.

(3) Any action taken by the Carrier under this clause shall be deemed to be included within the contractual carriage and such action or delay resulting therefrom shall not deemed to be a deviation.

9. Optional Stowage.

(1) Goods may be stowed by the Carrier by means of Container(s).

(2) Container(s) whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant. All such Goods whether carried on deck or under deck shall participate in general average. The Carrier shall not have any liability for any loss or damage arisen in connection with the Goods which are carried on deck, whether or not caused by the Carrier's negligence or the Vessel's unseaworthiness.

10. Hindrances etc. Affecting Performance.

(1) The Carrier shall use reasonable endeavours to complete the transport and to deliver the Goods at the place designated for delivery.

(2) If at any time the performance of the contract evidenced by this Bill of Lading is or is likely to be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind which cannot be avoided by the exercise of reasonable endeavours, the Carrier (whether or not the transport is commenced) may without notice to the Merchant treat the performance of this contract as terminated and place the Goods or any part of them at the Merchant's disposal at any place or port which the Carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease. The Carrier shall nevertheless be entitled to full freight and charges on Goods received for transportation, and the Merchant shall pay any additional costs of carriage to and delivery and storage at such place or port.

(3) The situations referred to in sub-clause (2) above shall include, but shall not be limited to, those caused by the existence or apprehension of war declared or undeclared, hostilities, warlike or belligerent acts or operations, riots, civil commotion or other disturbances, closure of, obstacle in or danger to any canal, blockage of port or place, interdict or prohibition of or restriction on commerce or trading, quarantine sanitary or other similar regulations or restrictions: Orders, directions or recommendations given by any person acting or purporting to act with the authority of any government or international organization or by any person or committee having, or purporting to have under the term of any insurance, the right to give such orders, directions or recommendations; strikes, lockouts or other labour troubles whether partial or general and whether or not involving employees of the Carrier or his sub-contractors, congestions of port, wharf, sea terminal or any other place, shortage, absence or obstacles of labour or facilities for loading, discharging, delivery or other handling of the Goods, epidemics or diseases, bad weather, shallow water, ice, landslip or other obstacles in navigation or haulage.

III. CARRIER'S LIABILITY

11. Basic Liability.

(1) The Carrier's responsibility for loss of or damage to the Goods shall commence only when the Goods are received by any means whatsoever and cease absolutely when the Goods are delivered to the Merchant.

(2) The Carrier shall, however, be relieved of liability for any loss or damage if such loss arose or resulted from;

(a) The wrongful act or neglect of the Merchant

(b) Compliance with the instructions of the person entitled to give them

(c) act of Gods, War or public enemies

(d) The lack of, or defective condition of, packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed

(e) Handling, loading, stowage or unloading of the Goods by or on behalf of the Merchant

(f) Inherent vice of the Goods

(g) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the Goods, covering, or unit loads

(h) Strikes or lockouts or stoppage or restraints of labour from whatever cause whether partial or general

(i) riots and civil commotions

(j) a nuclear incident

(k) fire, unless caused by the actual fault or privity of the Carrier

(l) quarantine restrictions

(m) Any cause or event which the Carrier could not avoid and the consequence whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence.

(3) Where under sub-clause (2), the Carrier is not liable even if a factor set forth in (a) to (m) merely contributes to the loss or damage.

(4) The Merchant undertakes that no claim in respect of the Goods shall be made against the Carrier by any Person, other than in accordance with the terms and conditions of this Bill of Lading, which imposes or attempts to impose upon the Carrier any liability whatsoever in connection with the Goods, whether or not arising out of negligence on the part of the Carrier and, should any such claim nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

12. The Amount of Compensation and Limitation of Liability.

(1) When 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 Merchant's net invoice cost plus freight and insurance premium, if paid. In no event shall the Carrier be liable for any loss of profit or consequential loss or damage. The Carrier does not undertake that

the Goods will arrive at the Port of Discharge or Delivery at any particular time or in time to meet any particular market or use and shall not be liable for any direct or consequential loss or damage caused by delay.

(2) (i) Notwithstanding the preceding subclause, the Carrier shall not be liable for loss or damage in an amount exceeding 2 SDR per kilogram of gross weight of the Goods lost or damaged unless the value of the Goods higher than this amount has been declared in writing by the Merchant before shipment of the Goods and inserted in the Bill of Lading together with the nature thereof and the additional charges as required have been prepaid in addition to freight. If the actual value of the Goods per unit or package exceeds such declared value, the value the Carrier may be liable for shall nevertheless be deemed to be the declared value and the Carrier's liability, if any, shall not exceed the declared value. Any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value. In case the declared value is markedly higher than the actual value, the Carrier shall in no event be liable to pay any compensation.

(ii) Where the cargo has been packed into container(s), loaded on pallets or unitised into similar article(s) of transport by or on behalf of the Merchant, it is expressly agreed that the number of such article(s) of transport shown on the hereof shall be considered as the number of the package(s) or units for the purpose of the application of the limitation of liability provided for herein.

(3) The Carrier shall not be liable to any extent for any loss of or damage to gold, jewelry, precious metals, radioisotope, precious chemicals, or any other valuable goods whatsoever including goods having particular value only for the Merchant unless the true nature and value of the Goods are declared in writing by the Merchant before receipt of the Goods by the Carrier and the same are inserted on the face hereof and ad valorem freight is prepaid thereon.

13. Special Provisions: Paramount Clause.

(1) Notwithstanding anything provided for in Clause 11 and 12 as far as this Bill of Lading covers the carriage of the Goods by sea, this Bill of Lading shall have effect subject to the Hague Rules (or Hague-Visby Rules) , unless it is adjudged that any other Hague Rules (or Hague-Visby Rules) legislation shall compulsorily apply to this Bill of Lading, in which case it shall have effect subject to the provisions of such Hague Rules (or Hague-Visby Rules) legislation.

If any provision of this Bill of Lading is held to be repugnant to any extent to such legislation or any other laws, statutes or regulations compulsorily applicable to the contract evidenced by this Bill of Lading, such provision shall be null and void to such extent but no further.

The Hague (or Hague-Visby Rules) shall also determine the liability of the Carrier in respect of carriage by inland waterways as if such carriage were carriage by sea.

Furthermore, they shall apply to all Goods, whether carried on deck or under deck.

(2) The liability of the Carrier in respect of any carriage by rail at interior point(s) in Europe and C.I.S. shall be determined by the International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (CIM) revised at Berne on 1 January 1975 or any subsequent amendment thereto.

(3) The liability of the Carrier in respect of any carriage by road at interior point(s) in Europe and C.I.S. shall be determined by the Convention for the International Carriage of Goods by Road (CMR) made at Geneva on 19 May 1956 or any subsequent amendment thereto.

(4) The liability of the Carrier in respect of any international carriage by air shall be determined by the Convention for the Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air at Warsaw 12 October 1929 as amended by the Hague Protocol dated 28 September 1955 and any subsequent amendment thereto or the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air (the Montreal Convention) dated 28 May 1999, whichever is applicable to the state of carriage.

(5) As far as this Bill of Lading covers non-international carriage by air or inland carriage by rail or road, or waterways the Carrier shall be entitled to avail itself of all rights, defences, liberties and exceptions under any legislation in any country applicable to such carriage and all such rights, defences, liberties and exceptions shall be deemed incorporated herein and shall form a part of this contract.

(6) When the Goods have been lost or damaged during multimodal transport which includes a sea leg and it cannot be established in which custody the Goods were lost or damaged, Clause 11 and 12 shall apply to the liability of the Carrier.

14. Delivery.

If delivery of the Goods or any part thereof is not taken by the Merchant, at the time and place when and where the Carrier is entitled to call upon the Merchant to take delivery thereof, the Carrier shall be entitled to store the Goods or the part thereof at the sole risk of the Merchant, whereupon the liability of the Carrier in respect of the Goods or that part thereof stored as aforesaid (as the case may be) shall wholly cease and the cost of such storage (if paid by or payable by the Carrier or any agent or sub-contractor of the Carrier) shall forthwith upon demand be paid by the Merchant to the Carrier. If the Carrier is obliged to discharge the Goods into the hands of any customs, port or other authority, such discharge shall constitute due delivery of the Goods to the Merchant under this bill of lading.

15. Split Delivery.

Special arrangements for receiving the Goods as Full Container Load and delivering them as Less than Container Load (FCL/LCL) and / or for split delivery of the Goods to more than one receiver shall be undertaken by the Carrier at his absolute discretion and on condition that the Carrier shall not be liable for any shortage, loss, damage, or discrepancies of the Goods, which are found upon unpacking the Container.

The Merchant shall be liable for an appropriate adjustment of the freight and charges and shall pay any additional cost incurred.

16. Notice of Loss or Damage.

Unless notice of loss of or damage to the Goods and the general nature of it be given in writing to the Carrier at the place of delivery before or at the time of the removal of the Goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under this Bill of Lading, or if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Carrier of the Goods as described in this Bill of Lading.

17. Defences and Limits for the Carrier.

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

(2) Subject to the provisions of Clause 12, the aggregate of the amounts recoverable from the Carrier and his servants, agents or independent contractors shall in no case exceed the limits provided for in this Bill of Lading.

IV. DESCRIPTION OF GOODS

18. Carrier's Responsibility.

Subject to the provisions of Clause 24 (1) (a), this Bill of Lading shall be prima facie evidence of the receipt by the Carrier of the Goods as herein described in respect of the particulars which he had reasonable means of checking.

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

19. Merchants Responsibility.

The Merchant shall be deemed to have guaranteed to the Carrier the accuracy, at the time the Goods were taken in charge by the Carrier, of the description of the Goods, marks, number, quantity and weight, as furnished by the Merchant, and the Merchant shall indemnify the Carrier against all loss, damage and expenses arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars.

V. FREIGHT AND LIEN

20. Freight and Charges.

(1) Freight shall be paid in cash without discount and, whether prepayable or payable at destination, shall be considered as earned on receipt of the Goods and not to be returned or relinquished in any event. The Merchant shall be liable to the Carrier for the payment of all Freight and / or expenses including but not limited to court costs, legal fees and expenses incurred in collecting monies due to the Carrier.

(2) All dues, taxes and charges or other expenses in connection with the Goods shall be paid by the Merchant.

(3) The Merchant shall reimburse the Carrier in proportion to the amount of freight for any costs for deviation or delay or any other increase of costs of whatever nature caused by war, warlike operation, epidemics, strikes, Government directions or force majeure.

(4) The Merchant warrants the correctness of the declaration of contents, insurance, weight, measurements or value of the Goods but the Carrier reserves the right to have the contents inspected and the weight, measurements or value verified, if on such inspection it is found the declaration is not correct, it is agreed that sum equal to twice the difference between the correct freight and the freight charged shall be payable as liquidated damage to the Carrier for his inspection costs and losses of freight on the Goods notwithstanding any other sum having been stated on the Bill of Lading as Freight payable.

21. Lien.

(1) The Carrier shall have a lien on the Goods for any amount due under this contract, for the cost of recovering the same, and for general average contributions, and may enforce such lien in any reasonable manner.

(2) If the Goods are unclaimed during a reasonable time, or whenever in the Carrier's opinion the Goods become deteriorated, decayed or worthless, the Carrier may, at his discretion and subject to his lien and without any responsibility attaching to him, sell, abandon or otherwise dispose of such Goods solely at the risk and expense of the Merchant.

VI. MISCELLANEOUS PROVISIONS

22. General Average, New Jason Clause.

(1) General average shall be adjusted, stated and settled at Tokyo or any other port or place at the Carrier's option according to the York-Antwerp Rules 1994 or any modification thereof, and as to matters not provided for by these Rules, according to the laws and usages of the port or place of adjustment, and in the currency selected by the Carrier.

Average agreement or bond and such cash deposit as the Carrier may deem sufficient to

cover the estimated contribution of the Goods and any salvage and special charges thereon and any other additional securities as the Carrier may require shall be furnished by the Merchant to the Carrier before delivery of the Goods.

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

23. Dangerous Goods, Contraband.

(1) The Carrier undertakes to carry goods of an explosive, inflammable, radioactive, corrosive, damaging, noxious, hazardous, poisonous, injurious or dangerous nature at his absolute discretion and only upon the Carrier's acceptance of a prior written application by the Merchant for the carriage of such goods.

Such application must accurately state the nature, name, label and classification of the goods as well as the method of rendering them innocuous with the full name and addresses of the shipper and the consignee.

(2) The Merchant shall undertake that the nature of the goods referred to in the preceding sub-clause is distinctly and permanently marked and manifested on the outside of the goods or package(s) and shall also undertake to submit the documents or certificates required by any applicable statutes or regulations or by the Carrier.

(3) Whenever the Goods are discovered to have been shipped without complying with sub-clauses (1) or (2) above or the Goods are found to be contraband or prohibited by any laws or regulations of the port of loading, discharge or call or any place or waters during the carriage, the Carrier shall be entitled to have such Goods rendered innocuous, thrown overboard or discharged or otherwise disposed of at the Carrier's discretion without compensation and the Merchant shall be liable for and indemnify the Carrier against any kind of loss, damage or liability including loss of freight and any expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment, and shall post any necessary bonds or financial guarantees as may be required.

(4) The Carrier may exercise or enjoy the right or benefit conferred upon the Carrier under the preceding sub-clause whenever it is apprehended that the Goods shipped in compliance with sub-clauses (1) and (2) above become dangerous to the Carrier, Vessel,

cargo, persons and / or other property.

(5) The Carrier has the right to inspect the contents of the Goods or packages at anytime and anywhere without the Merchant's agreement but only at the risk and expense of the Merchant.

24. Container(s) Packed by Merchant

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

(a) This Bill of Lading is Prima Facie evidence of receipt only of the number of Container(s) as shown on the face hereof, and the order and condition of the contents and any particulars thereof (including marks and numbers, number and kind of packages or pieces, description, quantity, gauge, weight, measure, kind and value) are unknown to the Carrier, who accepts no responsibility in respect thereof.

(b) The Merchant shall provide the Carrier with certified weights of the Goods and the Container(s) and the Merchant represents that the Carrier is entitled to rely on the accuracy of such weights. The Merchant agrees that it shall indemnify and hold the Carrier harmless from any claims, losses, fines, penalties, or other costs resulting from any incorrect or improper statements of the weight or verified gross mass provided by the Merchant or its agent or contractor on which the Carrier relies.

(c) The Merchant warrants that the stowage of the contents of Container(s) and their closing and sealing are safe and proper and also warrants that the Container(s) and contents thereof are suitable for handling and carriage, including on-deck carriage, in accordance with the terms hereof. In the event of the Merchant's breach of said warranties, the Carrier shall not be responsible for any loss of or damage to or in connection with the Goods resulting from said breach and the Merchant shall be liable for loss of or damage to any other property, or for personal injury or the consequences of any other accidents or events whatsoever and shall indemnify the Carrier against any kind of loss or liability suffered or incurred by the Carrier on account of the said accidents or events.

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

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

25. Inspection of Goods

The Carrier shall be at liberty to open the Container(s) and to inspect the contents of the

Container(s) without notice to the Merchant at such time and place as the Carrier may deem necessary and all expenses incurred therefrom shall be borne by the Merchant.

In case the seals of Container(s) are broken by the customs or other authorities for inspection of the contents of the said Container(s), the Carrier shall not be liable for any loss, damage, expenses or any other consequences arising or resulting therefrom.

26. Special Container.

(1) The Carrier shall not undertake to carry the Goods in refrigerated, heated, insulated, ventilated or any other special container(s) nor to carry special container(s) packed by or on behalf of the Merchant as such, but the Carrier will treat such Goods or container(s) only as ordinary Goods or dry container(s) respectively, unless special agreements for the carriage of such Goods or container(s) have been agreed to in writing between the Carrier and the Merchant and unless such special arrangements are noted on the face of this Bill of Lading and unless special freight as required has been paid.

The Carrier shall not accept responsibility for the function of special container(s) supplied by or on behalf of Merchant.

(2) As regards the Goods which have been agreed to be carried in special container(s), the Carrier shall not be liable for any kind of loss of or damage to the Goods arising from latent defects, breakdown or derangement of the refrigerating machinery, plant, insulation or of any apparatus of the container(s), vessel, conveyance(s) or other facilities, if the Carrier shall before or at the beginning of the transport have exercised due diligence to maintain such equipment in an efficient state.

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

(4) If the cargo received by the Carrier is refrigerated container(s) into which the contents have been packed by or on behalf of the Merchant, it is the obligation of the Merchant to stow the contents properly and set the thermostatic controls exactly. The Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the Goods arising out of or resulting from the Merchant's failure in such obligation and further does not guarantee the maintenance of the intended temperature inside the container(s).

27. Carrier's Container

The Merchant shall assume full responsibility for and shall indemnify the Carrier against any loss of or damage to the Carrier's container(s) and other equipment(s) which occurs while in the possession or control of the Merchant, his agents, servants or independent contractors engaged by or on behalf of the Merchant.

28. Both to Blame Collision.

(1) If the vessel comes into collision with ship as a result of the negligence of the other ship, and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the owner of the Vessel in the navigation or in the management of the Vessel, the Merchant shall indemnify the Carrier against all loss or liability which might be incurred directly or indirectly to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of or damage to his Goods or any claim whatsoever of the Merchant paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the Merchant and setoff, coupled or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the owner thereof.

(2) The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than or in addition to the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

29. Local Clause.

In case this Bill of Lading covers carriage to or from or through a port or place in the United States of America, all claims or disputes in connected to this Bill of Lading shall be governed by the laws of the United States of America, and the Carriage of Goods by Sea Act.1936 of the USA is incorporated by reference as terms of this contract for carriage throughout the entire time the Goods are in the custody or are the responsibility of the Carrier in performing the carriage hereunder;

(1) In case of the above paragraph, the liability of the Carrier or any sub-contractor shall not exceed US\$500 per package or customary freight unit, unless the nature and value of the Goods have been declared on the face hereof.

(2)With respect to live animals, birds, reptiles and fish and plants and Goods carried on deck and stated herein to be so carried, all risks of loss or damage by perils inherent in or incidental to such carriage shall be borne by the Merchant but in all other respects in connection with the custody and carriage of such Goods, the Carrier shall have the benefit of the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act.1936 of the USA notwithstanding Section I (c) thereof, and of all the terms and conditions of this Bill of Lading except those inconsistent with the provisions of this clause.

(3)With respect to the Carrier's responsibility for loss or damage occurring during the handling, storage or carriage of the Goods by a Sub-contractor or agent of the Carrier if it is not approved or authorised under any applicable laws, rules or regulations for the Carrier to undertake such handling, storage or carriage under his own responsibility, the Carrier is not entitled to settle any claims with the Merchant regarding the non-delivery, misdelivery, delay or loss of or damage to the Goods arising or resulting from such

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