

THE HAGUE-VISBY RULES - THE HAGUE  
RULES AS AMENDED BY THE BRUSSELS  
PROTOCOL 1968

\*\*\*\*\*

ARTICLE I

In these Rules the following words are employed, with  
the meanings set out

below:

- (a) 'Carrier' includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.
- (b) 'Contract of carriage' applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.
- (c) 'Goods' includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.
- (d) 'Ship' means any vessel used for the carriage of goods by sea.
- (e) 'Carriage of goods' covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

ARTICLE II

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

ヘイグーヴィスビー・ルールズ

1968年に改正された船荷証券に関するある規則  
の統一のための国際条約

\*\*\*\*\*

第1条

この条約において、次の語は次に定める意義に用  
いる。

- (a) 「運送人」とは、運送契約に於ける荷送人の相手方たる船舶所有者又は傭船者をいう。
- (b) 「運送契約」とは、船荷証券又はこれに類似の海上物品運送に関する証券により証明される運送契約のみをいい、この語は傭船契約に基づいて発行される船荷証券又はこれに類似の証券にあっては、その証券が運送人と証券所持人との関係を規律する時以後について用いる。
- (c) 「物品」とは、生動物及び運送契約において甲板積とされ、且つ、実際に甲板積で運送される積荷以外の財産、貨物、商品その他の各種の物をいう。
- (d) 「船舶」とは海上物品運送に使用される総ての船舶をいう。
- (e) 「物品運送」とは、物品を船舶に積み込んだ時から、これを船舶から荷揚げした時までの期間についていう。

第2条

運送人とは、総ての海上物品運送契約において、物品の積込、取扱、積付、運送、保管及び荷揚げに関し責任及び義務を負い、且つ以下に定める権利及び免責を享受するものとする。但し、第6条の規定の適用を妨げない。

### ARTICLE III

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

- (a) Make the ship seaworthy;
- (b) Properly man, equip and supply the ship;
- (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

- (a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.
- (b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.
- (c) The apparent order and condition of the goods. Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to

### 第3条

1 運送人は航海の前に及び航海の開始に際し、次のことについて相当の注意をしなければならない。

- (a) 船舶を航海に堪える状態にしておくこと。
- (b) 船員の乗組、船舶の艙装及び需品の補給を適切に行うこと。
- (c) 船倉、冷気室、冷蔵室その他物品を積み込む総ての場所を、物品の受人、運送及び保存に適する良好な状態にしておくこと。

2. 運送人は、運送される物品の積込、取扱、積付、運送、保管及び荷揚を適切且つ慎重に行わなければならない。但し、第4条の規定の適用を妨げない。

3. 運送人、船長又は運送人の代理人は、物品を受け取った後は、荷送人の請求により、特に次の事項を記載した船荷証券を荷送人に交付しなければならない。

- (a) 物品の識別のため必要な主要記号で、物品の積み込み開始前に荷送人が書面で通告したものの。この記号は、包装していない物品の上に、又は物品の容器若しくは包装の上に、通常航海の終了の時まで読みうるように押印され、又は他の方法により、判然と表示されていなければならない。
- (b) 荷送人が書面で通告した包若しくは個品の数、容積または重量
- (c) 外部から認められる物品の状態 但し、運送人、船長又は運送人の代理人はこの記号、数、容積又は重量が、実際に自己が受け取った物品を正確に表示していないと疑うべき正当な理由があるとき、又はその正確であること

represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, 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 the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period, may however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

を確認する適当な方法がないときは、これらの事項を船荷証券に記載することを要しない。

4. このような船荷証券は、反証がない限り、3(a) (b) 及び (c) の規定に従って、当該船荷証券に記載されているとおりの物品を運送人が受け取ったことを推定する証拠となる。但し、船荷証券が善意の第三者に譲渡された場合には、反証は認められない。

5. 荷送人は、その通告した記号、数、容積及び重量が、積み込みの時に正確であったことを運送人に担保したものと見做され、これらの事項に関する不正確から生じる総ての損害と費用については運送人に賠償するものとする。

この賠償についての運送人の権利は、運送人が運送契約により荷送人以外の総ての者に対して負う責任及び義務をなんら制限するものではない。

6. 物品が、運送契約により引渡を受ける権利を有する者に引き渡される前に又はその時に、その者が運送人又は荷揚港に於けるその代理人に対し書面で滅失または損害及びその概況に関する通告をしないうときは、その引き渡しは、反証がない限り、運送人が物品を船荷証券に記載されている通り引き渡したことを推定する証拠となる。

滅失又は損害が外部から認められないときは、前記の通告は、物品の引渡の後3日以内にしなければならない。

物品の状態がその受取の時に立会によって確認されているときは、前記の書面による通告を要しない。

6bis の規定に従うことを条件として、運送人及び船舶は、いかなる場合に於いても、物品の引渡し後、又は物品が引き渡されるべきであった日から1年以内に訴えが提起されない限り、当該物品に関する総ての責任を免れる。ただし、この期間は、当事者が訴訟の原因が発生した後に合意すると

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6 bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands be a 'shipped' bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the 'shipped' bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article III, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a 'shipped' bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect.

A benefit of insurance in favour of the carrier or

きは、延長することができる。

滅失又は損害が現に生じ、又は生じている疑いがあるときは、運送人及び荷受人は、物品の検査及び包の数の点検のための総ての相当な便宜を相互に与えなければならない。

6 bis. 第三者に対する求償の訴訟は、訴訟が係属する裁判所の属する国の法令により許容されている期間内に提起されたときは、6.に定める1年の期間の経過後においても提起することができる。但し、その許容される期間はその求償の訴訟を提起する者が損害賠償の支払いを行った日、又はその者が自己に対する訴訟において訴訟の送達を受けた日から3カ月未満であってはならない。

7. 物品が積み込まれた場合に於いて、運送人、船長又は運送人の代理人が交付すべき船荷証券は、荷送人の要求があるときは、船積があった旨を記載した船荷証券とする。但し、荷送人が当該物品に関する権利を表示する証券をすでに取得しているときは、船積船荷証券の交付と引換にその証券を返還しなければならない。運送人、船長又は代理人は、船積港において、物品を船積した船舶の名称及びその船積の日付けを先に交付した証券に記入することもでき、その証券は、これらの記人があり、且つ3.に掲げる事項を記載している場合には、この条の規定の適用上、船積船荷証券と見做す。

8. 運送契約に於ける条項、約款又は合意で、運送人または船舶に対し不注意、過失、又はこの条に定める義務の不履行による物品の滅失、又は損害についての責任をこの免除し、またはその責任をこの条約の規定に反して軽減するものは無効とする。

保険の利益を運送人に譲渡する条項又は、これに

similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

#### ARTICLE IV

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies.
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or

類似する総ての条項は、運送人の責任を免除するものと見做す。

#### 第4条

1. 運送人及び船舶は、航海に堪えない状態から生ずる滅失又は損害については責任を負わない。ただし、運送人が 前条 1 の規定に従い、船舶を航海に堪える状態におき、船員の乗組、船舶の艙装及び需品の補給を適切に行い、並びに船倉、冷気室、冷蔵室その他物品を積み込む総ての場所を物品の受入、運送及び保存に適する良好な状態におくことについて相当の注意をしなかったことにより航海に堪えない状態を生じた場合は、この限りでない。航海に堪えない状態から滅失又は損害を生じたときは、この条に定める免責を主張する運送人その他の者は、相当の注意をしたことを立証しなければならない。

2. 運送人及び船舶は、次のことから生ずる滅失又は損害については、責任を負わない。

- (a) 航行又は船舶の取り扱いに関する船長、海員、水先人又は運送人の使用人の作為、不注意又は過失
- (b) 火災（運送人の故意又は過失に基づくものを除く。）
- (c) 海上その他の可航水域の災害、危険又は事故
- (d) 天災
- (e) 戦争
- (f) 公敵行為
- (g) 行政権による抑留若しくは強制又は裁判上の差押
- (h) 検疫上の制限
- (i) 荷送人若しくは物品の所有者又はこれらの者の代理人若しくは代表者の作為又は不作為

representative.

(j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.

(k) Riots and civil commotions.

(l) Saving or attempting to save life or property at sea.

(m) Wastage in bulk of weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.

(n) Insufficiency of packing.

(o) Insufficiency or inadequacy of marks.

(p) Latent defects not discoverable by due diligence.

(q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5 (a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for

(j) 原因の如何を問わず、部分的又は全体的の同盟罷業、作業所閉鎖又は作業の停止若しくは妨害

(k) 暴動又は内乱

(l) 海上に於ける人命又は財産の救助又は救助の企図

(m) 物品の隠れた欠陥、特殊な性質又は固有の欠陥から生ずる容積又は重量の減少その他総ての滅失又は損害

(n) 荷造りの不十分

(o) 記号の不十分又は不完全

(p) 相当の注意をしても発見することのできない隠れた欠陥

(q) その他運送人又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失によらない原因。但し、この例外の利益を主張する者は、運送人又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失が滅失または損害に関係のなかったことを立証しなければならない。

3. 荷送人は、運送人又は船舶が被った滅失又は損害で、荷送人又はその代理人若しくは使用人の作為、過失又は不注意によらない原因から生じたものについては責任を負わない。

4. 海上に於ける人命若しくは財産の救助若しくは救助の企図のための離路または相当の理由のある離路は、この条約又は運送契約に違反しないものとし、運送人は、これにより生じた滅失又は損害については責任を負わない。

5. (a) 物品の性質及び価額が荷送人により船積み前に通告され、且つ、その通告が船荷証券に記載されている場合を除くほか、運送人及び船舶は、如何なる場合に於いても、当該物品

any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 units of account per package or unit or units of account per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

(d) The unit of account mentioned in this Article is the special drawing right as defined by the International Monetary Fund.

The amounts mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case.

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

の又は当該物品に関する滅失又は損害については、1包若しくは1単位につき666.67計算単位又は滅失若しくは損害に係る物品の総重量の1キログラムにつき2計算単位のいずれか高い方の額を超えて責任を負わない。

(b) 賠償を受けることができる総額は、物品が契約に従って船舶から荷揚げされ、又は荷揚げされるべきであった時及び場所に於ける当該物品の価額に応じて算定する。

物品の価額は、商品取引所の相場に従って決定し、そのような相場がないときは市場価格に従って決定し、これらのいずれもないときは同種且つ同品質の物品の正常な価額に応じて決定する。

(c) コンテナ、パレット又はこれらに類似の輸送用器具が物品をまとめるために使用される場合には、この5の規定の適用については、これらの輸送用器具に積み込まれたものとして船荷証券に記載されている包又は単位の数をこれらの包又は単位の数と見做し、その記載のない場合には、その輸送用器具を包又は単位と見做す。

(d) この条にいう計算単位は、国際通貨基金の定める特別引出権とする。(a)の規定による金額は、訴訟が係属する裁判所の属する国の法令で定める日に於けるその国の通貨の価値を基準として、その国の通貨に換算する。

(e) 損害を生じさせる意図をもって又は無謀に且つ損害の生ずるおそれのあることを認識して行った運送人の作為又は不作為により損害が生じたことが証明された場合には、運送人及び船舶は、この5.に定める責任の制限の利益を受けることができない。

(f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

(h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

#### ARTICLE IV BIS

1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

(f) (a)の通告は、船荷証券に記載されている場合には、反証がない限り推定の証拠となるが、運送人にとって拘束力を有し又は確定的なものになることはない。

(g) 運送人、船長又は運送人の代理人と荷送人との間の約定により(a)に定める額と異なる最高額を定めることができる。但し、そのように定められる最高額は、(a)に定める最高額を下回るものであってはならない。

(h) 運送人及び船舶は、荷送人が船荷証券中の物品の性質又は価額に関し故意に虚偽の通告をしたときは、いかなる場合に於いても、当該物品の又は当該物品に関する滅失又は損害については、責任を負わない。

6. 引火性、爆発性又は危険性を有する物品で、運送人、船長又は運送人の代理人がその性質又は特徴を知っていればその船積を承諾しなかったものについて運送人は、賠償することなく、荷揚前にいつでも、任意の場所に荷揚し、破壊し、又は無害にすることができ、これらの物品の荷送人は、その船積により直接に又は間接に生ずる総ての損害及び費用について責任を負うものとする。これらの物品で運送人が了知し、且つ承諾して船積したものが船舶又は積荷にとって危険となったときは、運送人は、共同海損の場合を除くほか、その責任を負うことなく、その物品を同様に荷揚し、破壊し、又は無害にすることができる。

#### 第4条 BIS

1. この条約に定める抗弁及び責任の限度は、訴訟が契約に基づく合であるか不法行為に基づく場合であるかを問わず、運送契約の対象とされている物品の滅失又は損害に関する運送人に対する総ての訴訟について適用する。

2. 前項の訴訟が運送人の使用人又は代理人(独立



2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

#### ARTICLE V

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under these Rules, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of these Rules shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

#### ARTICLE VI

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the

の契約者でないものに限る。) に対して提起されたときは、その使用人又は代理人は、運送人がこの条約に基づいて援用することができる抗弁及び責任の限度を援用することができる。

3. 運送人及び2に規定する使用人又は代里人から受けることができる賠償の総額は、この条約に定める限度を超えることがあってはならない。

4. それにも拘わらず、損害を生じさせる意図をもって又は無謀に且つ損害の生ずるおそれのあることを認識して行った運送人の使用人又は代理人の作為又は不作為により損害が生じたことが証明された場合には、その使用人又は代理人は、この条の規定を援用することができない。

#### 第5条

運送人は、この条約で定める権利及び免責の全部若しくは一部を放棄し、又は責任及び義務を加重することができる。 但し、この放棄又は加重は、荷送人に交付する船荷証券に記載しなければならない。

この条約の規定は、傭船契約には適用しない。 但し、傭船契約の場合に船荷証券が発行されるときは、その船荷証券は、この条約の規定に従うものとする。

この条約のいかなる規定も、共同海損に関する適法な規約を船荷証券に記載することを妨げるものではない。

#### 第6条

前諸条の規定にかかわらず、運送人、船長又は運送人の代理人及び荷送人は、ある特定の物品については、物品についての運送人の責任及び義務並びに権利及び免責に関し、船舶が航海に堪えることについての運送人の義務に関し(公の秩序に反しない範囲に限る。) 又は海上運送物品の積込、

carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

An agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

#### ARTICLE VII

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to he loading on, and subsequent to the discharge from, the ship on which the goods are carried by sea.

#### ARTICLE VIII

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

取扱、積付、運送、保管及び荷揚についての使用人若しくは代理人の注意義務に関し、任意の条件を附して契約を締結することができる。但し、船荷証券が発行されておらず、今後も発行されない場合であって、且つ、合意された条件が非流通証券たる受取証でその旨を明記したものに記載された場合に限る。

このようにして締結される総ての契約は、完全な法律上の効力を有する。

この条の規定は、通常の商取引に於ける通常の商業的船積には適用せず、その他の船積で、運送される物品の特徴及び状態並びに運送の行われる事情及び条件が特約を正当とするものにものみ適用する。

#### 7条

この条約のいかなる規定も、運送人又は荷送人が、契約に、海上運送物品の積込前及び荷揚後に於けるその滅失若しくは損害又はその保管及び取扱に関して運送人又は船舶の負う義務及び責任についての特約、条件、留保又は免責を附することを妨げるものではない。

#### 第8条

この条約の規定は、航海船舶の所有者の責任の制限に関する現行の法令に基づく運送人の権利及び義務を変更するものではない。

## ARTICLE IX

These Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.

## ARTICLE X

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if

- (a) the bill of lading is issued in a contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in a contracting State, or
- (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract;

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

(The last two paragraphs of this Article are not reproduced. They require contracting States to apply the Rules to bills of lading mentioned in the Article and authorise them to apply the Rules to other bills of lading).

(Article 11 to 16 of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on August 25, 1974 are not reproduced. They deal with the coming into force of the Convention, procedure for ratification, accession and denunciation and the right to call for a fresh conference to consider amendments to the Rules contained in the Convention).

=====  
Title: The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968

## 第9条

これらの規則は、核損害に対する責任を規定する国際条約または国内法の規定に影響を与えるものではない。

## 第10条

この条約の規定は、船舶、運送人、荷送人、荷受人その他の関係者の国籍の如何を問わず、次のいずれかのことを条件として、異なる二国にある港の間の物品運送に関するすべての船荷証券について適用する。

- (a) 船荷証券が締約国で作成されていること。
- (b) 運送が締約国にある港からのものであること。
- (c) 船荷証券に含まれている契約又は船荷証券によって証明されている契約により、この条約の規定又はこの条約の規定を実施しているいずれかの国の法令が当該契約を規律すべきことを定めていること。

船舶、運送人、荷送人、荷受人、またはその他の利害関係者の国籍が何であれ、適用する。

(この条文の最後の2段落は再現されていない。締約国は、条文に記載されている船荷証券に規則を適用し、他の船荷証券に規則を適用することを許可する必要がある。)

(1974年8月25日にブリュッセルで署名された船荷証券に関連する特定の法の支配の統一に関する国際条約の第11条から第16条は再現されていない。それらは条約を批准手続、承認、廃棄し、そして条約に含まれるこの法律の改正を検討するための新しい会議を招集する権利を扱う。)

出典：マテリアルズ国際取引法（有斐閣）付属資料（意識と思われる部分を一部、直訳に戻しました。）、

Creator: multilateral

出典 : <https://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>

--	--