

위험 화물 운송계약 (B/L) & Letter of protest and claim



한국선장포럼

목 차

1. B/L 의 법적 성질 및 서명시 주의사항 :
 - B/B/L 의 법적인 성질을 정확하게 인식하고 선장이 발행
 - B/L 의 서명시 꼭 알아야 할 부분을 명시
2. Protest and claim : 각종 protest 및 claim letter 서명시 주의 사항

위험화물 운송계약 (B/L)



BIMCO

CONGENBILL 2007

BILL OF LADING
To be used with charter parties
Page 1

Shipper QATAR CHEMICAL AND PETROCHEMICAL MARKETING AND DISTRIBUTION COMPANY (MUNTAJAT) Q.P.J.S.C PO BOX 24445, DOHA, QATAR		Bill of Lading No. MJT - 101215-4947	Reference No.
Consignee TO ORDER OF VIETNAM JOINT STOCK COMMERCIAL BANK FOR INDUSTRY AND TRADE, BRANCH NO. 10, HOCHIMINH CITY		Vessel CT CONFIDENCE	
Notify Address TICO JOINT STOCK COMPANY 98 LUY BAN BICH STREET, TAN THOI HOA WARD, TAN PHU DISTRICT, HO CHI MINH CITY, VIETNAM		Port of Loading MESAIEED, QATAR	Port of discharge HOCHIMINH CITY PORT, VIETNAM
Shipper's description of goods COMMODITY: LINEAR ALKYL BENZENE (LAB) L/C NO: 0940IL1900014 DATED 25.01.2019 CLEAN SHIPPED ON BOARD FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY STOWAGE TANK NO. 45		Gross weight 1,003.471 MT	
<small>(of which NIL on deck at shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)</small>			
Freight payable as per CHARTER PARTY dated:	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as the Vessel may safely get the goods specified above.		
FREIGHT ADVANCE Received on account of freight:	Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.		
	IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.		
	FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF.		
	Date shipped on board 02-Mar-2019	Place and date of issue MESAIEED, QATAR 02-Mar-2019	Number of original Bills of Lading 3 (THREE)
	Signature (i) Master Master's name and signature Or (ii) Nakilat Agency Company as Agent for the Master Agent's name and signature Or (iii) as Agent for the Owner Agent's name signature Owner *If option (iii) filled in, state Owner's name above		

Conditions of Carriage

- (1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated

(2) **General Paramount Clause**

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

(3) **General Average**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994 in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.

(4) **New Jason Clause**

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) **Both-to-Blame Collision Clause**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the Servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the Owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight,
destination etc., see overleaf.

1. 선하증권이 왜 생겨 냈나 ?

일반적으로 해상 운송에서 가장 중요한 것은 운송과정 중에서 화물의 멸실 및 손실에 대한 운송인의 면책 범위입니다.

개품 운송계약의 경우 송하인 즉 화주는 해상 운송인에 비해 열등한 지위에 있는 것이 보통이었다.

이에 따라 해상운송인은 우월한 지위를 이용하여 개품 운송계약에 각종 면책 약관을 삽입하기 시작하였고, 19세기 말에 이르러서는 과실로 인한 손해까지 면책되어 해상운송인은 아무런 책임을 지지 않게 되었다 .

이러한 상황은 화주와 보험회사들의 반발을 불러 일으켰고 미국, 호주, 뉴질랜드, 캐나다 등의 국가에서 해상 운송인의 횡포를 막기 위한 법률을 제정 하였습니다.

이러한 분위기 속에서 선주와 화주간의 이해 관계를 합리적으로 조정하고 선주의 면책 약관을 국제적으로 통일 하기 위하여 국제 협약의 필요성이 제기 되었으며 국제법 협회에서 1921 년에 헤이그 규칙을 제정하였다
1968년에 헤이그 규칙을 개정였는데 이를 헤이그-비스비 규칙이라고 하며
1978년에 헤이그 규칙을 2차 개정하였는데 이를 함부르크 규칙이라고 합니다.

1. 선하증권이 왜 생겨 냈나 ?

1-1 헤이그 (Hague rules)규칙 1921

1. 운송인의 기본적 의무 , 운송인이 향유할수 있는 면책 범위의 최고 한도와 손해배상책임 액의 최저 한도를 규정하고 이를 위반하여 운송인의 책임을 면책시키는 선하증권의 약관을 무효화 함
2. 운송인의 화물에 관한 손해 배상책임의 기본 원칙은 과실 책임주의에 입각 함
3. 운송인의 기본의무를 감항능력에 관한 주의 의무와 화물취급에 관한 주의 의무로 규정하고 주의 의무 위반 시 화물에 손해가 발생한 경우 손해 배상 책임을 진다고 규정함

1-2 헤이그-비스비 규칙 (Hague-Visby rules) 1968

1. 국내에서 발행 되는 선하증권뿐만 아니라 체결국에서 발행하는 경우의 선하증권에 모두 이 규칙이 적용됨
2. 포장 당 책임제한 규정에 컨테이너에 관한 규정이 신설 됨
3. 운송인의 포장 당 책임한도액을 기존 100파운딩서 1만 프랑(France) 으 로 인상하였고, 그 후 기준 화폐을 국제통화기금 (IMF)의 특별 인출권 (SDR : special drawing right)으로 바꿔1만 프랑을 667SDR로 개정 현재 1SDR =1565원(2015년 7월 3일 기준)

1. 선하증권이 왜 생겨 났나 ?

4. 운송인의 고의나 미리 알고 있는 과실이 있는 경우에는 책임한도액 규정의 이익을 받지 못하도록 하였다.

1-3 함부르크 규칙 (Hambrug rules) 1978

해운회사가 선진국에만 있어 선진국에서만 발행하는 선하증권에만 적용이 되기 때문에 개발 도상국의 화주들이 상대적으로 불리한 위치에 있었음 하지만 시간이 지나면서 개발도상국의 발언권이 커졌고 1978년 헤이그 규칙을 2차 개정하게 되는데요 이것이 바로 함부르크 규칙입니다.

1. 운송인의 관리 하에 있는 동안에 발행된 화물의 멸실, 손상 또는 이도 지영으로 인한 손해는 운송인의 책임은 추정과실이나 부주의 원칙에 따라 결정됩니다.
2. 선박의 충돌 좌초, 침몰 등의 대부분은 항해과실로서 운송인을 면책시킨 종래의 규칙과는 달리 함부르크 규칙은 스스로 무과실을 입증할수 없는한 운송인은 책임을 면할수 없습니다.
3. 단 화재에 관해서는 예외를 두어 운송인의 과실에 의한 화재임을 입증할 책임을 화주에게 부담시키고 있습니다.
4. 포장당 책임 제한 한도액을 포장 단위 당 835SDR로 인상

1. B/L의 법적 성질

1. 선하증권의 법적 성질 (B/L의 성질) (Legal characteristics of B/L)

선하증권의 법적 성질: 선하증권은 선적 화물을 대표하는 증서이므로 인도나 배서에 의해 전매될 수 있는 **유가증권**이며, 이 증권을 소지하고 있다는 것은 선적 화물 그 자체를 소유하고 있는 것과 동일하다.

Legal characteristics of B/L : Bill of landing is Valuable securities which can be resold by delivery and endorsement as representative certificate for shipping goods. Possessing this security is equal to holding cargo itself

이 증권의 법적 특성을 살펴보면 다음과 같다. ① 선하증권은 **요인증권**이다. 선하증권은 운송계약에 의해 화물의 선적을 전제로 하여 발행되는 것이므로 법률상 요인증권이다.

② 선하증권은 상법에 규정된 법정 기재사항의 기재를 요하는 **요식증권**이다.

The following is the legal characteristics of this securities.

① B/L is **prerequisite securities**. B/L is prerequisite security legally as it can be issued with premise to load cargo in accordance with transportation contract.

② B/L is prerequisite securities demand writing legal articles regulated in commercial law.

1. B/L 의 법적 성질

- ③ 선하증권은 운송 화물을 대표하는 **대표증권**이며, 또한 선하증권의 소지인은 선박회사에 화물의 인도를 청구할 수 있기 때문에 채권 효력을 갖는 **채권증권**이며, 운송 화물의 처분에는 반드시 선하증권을 사용하여야 하기 때문에 **처분증권**의 성질도 갖게 된다.
 - ③ B/L is representative securities which represent transportation cargo and also is bond securities having bond effect because the man who possess B/L is able to request shipping company to deliver cargo, moreover, B/L becomes the properties of disposal securities because of using B/L in disposal transported cargoes.
- ④ 선하증권은 **문언증권**이다. 해상운송 계약에 따른 선주와 화주의 의무는 이 증권상에 기재된 문언에 따라 이행되는 것이므로 기재사항 외의 것을 상대방에게 요구할 수는 없다.
 - ④ B/L is the bill of stipulations that the duty between ship owner and shipper should carry out as per stipulated word in the securities and except stipulated word you can not require anything to the opposite

1. B/L 의 법적 성질

⑤ 선하증권은 화물을 대표하는 **유가증권**으로서 배서 또는 인도에 의해 소유권이 이전되는 **유통증권**이다.

⑤ B/L is a negotiable securities which its ownership is transferred by countersign and delivery as valuable securities represented cargoes.

⑥ 선하증권은 선하증권 발행인이 배서 금지의 뜻을 기재하지 않는 한 배서에 의해 양도할 수 있으므로 법률상 **지시증권**의 성질도 갖는다.

⑥ B/L becomes a properties of order papier legally transferable by countersigning unless the issuer of B/L write the meaning of countersign prohibition

2. B/L 의 종류

2. 선하 증권의 종류 Type of B/L

1) Shipped B/L 과 received B/L :

Shipped B/L: 선적이 끝나고 나서 발행되는 B/L

Published B/L after loading

Received B/L: 선적전이라도 선적 화물이 선박 회사의 창고에 반입되어 있는 한 consignee의 요구에 의하여 발행되는 B/L

Published B/L requested by consignee as shipping cargo was not loaded but carried at shipping company warehouse

2) 기명식 B/L과 지시식 B/L **Straight B/L Order B/L :**

Straight B/L : Consignee 의 이름을 B/L 면상에 명기한 B/L

B/L as specify name of consignee

Order B/L : 단순히 order 로 표시하여 shipper 가 지적하는 자에게 선적 화물을 인도 할 것을 약정한 B/L 이다.

B/L indicate simple order and is a stipulated B/L which loaded cargo should be delivered to person who is appointed by shipper.

2. B/L 의 종류

3) Clean B/L 과 Foul B/L Clean B/L and Foul B/L

Clean B/L : B/L 면에 전연 remark 가 기재되지 아니한 B/L
B/L as no remarked in B/L sheet

Foul B/L : M/R 에 remark 가 있는 선적 화물에 대한 B/L은 M/R과 같은 remark를 기재하게 되는데 이렇게 remark가 기재된 B/L
B/L as remarked as same as M/R for shipping cargo
-보증장 LOI = Letter Of Indemnity

4) Through B/L, Ocean B/L 및 Local B/L

Through B/L : 화물이 목적항까지 도달하는 과정에서 다른 선박 혹은 육상 운송기관에 옮겨 실어 운송될 경우에 처음 운송을 한 운송회사가 발급한 B/L로서 전구간 운송이 행해 질 때의 B/L

B/L as published by first transportation company when the cargo is moved to other ship or shore transportation organ while arrive to the destination port

3. B/L Sign(이서)시의 주의사항

1. B/L 에 선장이 이서 (Sign)할 때 주의 사항

Caution before Master's countersign on B/L

1) Shipper or charterer 뿐만 아니라 Owner 을 위해 B/L의 상업상 중요성을 완전히 이해 하고 B/L서류상 내에 포함되어 있는 모든 사항을 알아야 하는 것은 선장의 책임입니다. 그래서 선주사를 대신해서 선장의 능력을 최대한 발휘하여 B/L을 승인해야 한다.

Not only for the shipper and charterer but also for owner, the captain has responsibility to understand commercial importance of B/L and to know all of contents in B/L document. So B/L should be approved with captain's maximum ability

2) 선장은 직접 B/L을 승인하거나 agent 에게 B/L승인에 대한 선장의 권한을 위임한다는 letter를 발행하기 전 그 항구를 출항해서는 안된다. 혹은 회사에 문의한다.

Captain should not approve B/L directly and not departure that port before publishing letter as B/L approval of authority entrust. Or ask company

3. B/L Sign(이서)시의 주의사항

3) 선장은 B/L을 승인 하기전 다음과 같은 사항은 필히 확인하여야 한다.

Captain should check as follows before approve B/L

① Quantity of cargo: B/L량과 본선량과의 차이

Different between B/L amount and ship amount

(Usually 0.3% : chemical, 0.5%: oil & product). 이런 경우 다시 본선량을 확인 하기 위해 For re-check ship's amount re-measuring (Tempt. Ullage, trim and list to be corrected)

a) 확인 후에도 0.5% 이상 초과 차이가 발생했을 시 다음 중 하나를 remark로 첨부한다

When excessive difference has occurred over 0.5% even check, attached one of those as remark

- 논쟁에서 --톤을 의구심 같고 B/L 승인

Endorse the B/L with the reservation -- tones in dispute

- B/L에 승인을 거절하며 적절한 지시와 함께 대리점에 선장을 대신해서 B/L승인에 대한 적절한 지시로 전달 함

Refuse to sign it and pass it to the agent with the appropriate instruction given in "authorization from master to agent for signing bills of Lading

3. B/L Sign(이서)시의 주의사항

b) 화물에 대한 손상이나 off-spec난 화물에 대한 B/L sign을 해서는 안되며 명확하게 본선에 선적 되지 않은 상태인데도 B/L 상에 Clean 로 승인해서는 안 된다.

You shouldn't sign for damaged cargo or off-spec cargo B/L and approve clean state before ship loading clearly

② Date of B/L : B/L상 날짜가 정확하게 기재 되어 있지 않으면 Sign 을 해서는 안된다. B/L의 정확한 날짜 기재 기준은 C/P 상에 포함되어 있다.

If date on B/L is not written clearly, you shouldn't sign. The exact date write standard is included in C/P

③선박에 대한 정보 Information about the ship : 선명, 국적 선장의 이름 등이 정확하게 기재 되어 있어야 한다.

The ship's name, name of nationality captain should be written clearly

④ 항차 번호 Description of Voyage : Voyage order 혹은 선박을 관리하는 charter party 상에 기재된 항차 번호나 하역항

The voyage number or loading port written charter party for managing voyage order or ship

⑤ 조건 Terms and condition : 분명하게 선주가 해야 할 일을 B/L상 명시 해야 될 란에 기재 되어 있지 않으면 sign을 해서는 안된다.

If to do for shipowner in remark is not written B/L clearly, you shouldn't sign.

3. B/L Sign(이서)시의 주의사항

⑥ Payment of Freight (운임지불) : 만약 B/L 상에 “ Freight prepaid” or “Freight paid” 로 기재 되어 있으면 Sign 하기 전 필히 회사에 화물 운임이 적절하게 지불 되었고 수령했는지 확인 할 것

If “Freight prepaid” or “Freight paid” was written in B/L, you should check cargo fare and receipt to company before sign.

참고로 본선 선장이 B/L 에 의문점이 있으면 “Authorization from Master to agent for signing of Bills” form 이용 agent 에 위임

If captain has any doubt in B/L, entrust agent with using “Authorization from Master to agent for signing of Bills” form

⑦ B/L 원본 Original B/L of Lading carried onboard : 통상 본선 1장의 original B/L 과 육상에 다른 2장의 original B/L

Usually 1sheet of original in ship B/L and 2sheets of original B/L in land

3. B/L Sign(이서)시의 주의사항

⑧ 화물인도 Delivery of Cargo / Transhipment : 선장은 original B/L 을 수령하기 전 하역 작업을 진행 해서는 안 된다.

The captain shouldn't proceed loading work before taking original B/L

Owner 측에 LOI (Letter of indemnity)나 은행 보증을 득해야 한다.

You should confirmed LOI by owner or bank guarantee

B/L에 대한 화물인도 시 가장 문제가 될 사항

The most problematic issues to cargo delivery by B/L

- 1)Change of destination = LOI to be received from charterer
- 2)Delivery without presentation of original B/L
- 3)Transshipment or lightering.

Letter of Protests and claims

4. Letter of protests and claims

4-1 Protest 에 remarks 하는 방법 및 대처 방법

종류 (kinds of protest and claim)	처리방법 How to deal with	연락처 To whom Contact
<p>1. 외부에서 제기한 Protest</p> <p>1. Protest issued from shore</p>	<p>1. 선장은 accept 혹은 document 에 sign 해서는 안됨. Master should not sign or accept documents</p> <p>2. 만약 상황이 선장이 accept 하도록 요구된다면, 선장은 거절의 뜻을 분명하고 선명하게 영어로 진술 할것. If state require master's consent, master's refusal should be presented definitely and write down in English clearly</p> <p>3. 내용을 정확하게 알지 못한다면 다음과 같은 remark을 첨부할수 있다. if you don't understand accurately the content of protest what it alleged "This protest rests on an incorrect factual premise"</p> <p>4. 제기된 Protest 는 charterer 와 충분히 논의하여 correct and appropriate 한 영어가 구사 되도록 한다. Raised protest should be discussed with charterer sufficiently and correct and appropriate English should be written.</p>	<p style="text-align: center;">Charterer</p>

4. Letter of protests and claims

<p>2. 본선에서 제기한 Protest.</p> <p>2. Protest issued from ship</p>	<p>즉 : Voyage charterers, suppliers, receivers or any terminal or surveyors.</p> <p>1. 선장은 Document에 적절하고 읽기 쉽게 서명하고 날자를 기입할것 Master should sign on document properly/legibly with date</p> <p>2. 만약 sign 하는 사람의 signature가 읽기 어려울 때에는 서명자의 이름을 signature 밑에 대문자로 받을 것. If whose signature is hard to read, the name of the undersigned should be written with capital letter under signature</p> <p>3. 만약 sign 을 거부하는경우는 선장은 ship log book에 (1. Document명, 2. sign 거절한 사람의 성명, 3. 회사명 , 직위, 4. 장소, 날자, 시간)등을 기입할것 In case that if the signature was refused, master should record in ship log book that (document, name of persons who refused signature, company name, position , place, date and time.</p> <p>Ex : Notice of readiness / Mr. k. Jones /Saybolt . Cargo surveyor/ Houston . Paktank terminal/ Feb. 28th 2016. 1000AM Local time</p> <p>4. 위에 Remark는 ship Log 뿐 아니라 sign 을 거절한 Document에도 똑같이 기입할것. The above remark should be written in not only ship log but also document</p>	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Charterer</p>
--	--	--

4. Letter of protests and claims

<p>3. 본선량이 B/L량보다 많을때</p> <p>3. When ship's quantity is larger than B/L figure</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Loading 시에 물이 함유 되었을 가능성에 대비하여 Discrepancy letter을 받고 다음의 remark을 할것. - Discrepancy letter should be issued and signed against water may possibly be inside tank with cargo when cargo loaded and the following remarks should be added <p>Remark :</p> <ul style="list-style-type: none"> - This protest rests on the further investigation. - Further investigation may be necessary 	<p>Charterer</p>
<p>4. 만약 claim이 발생될것으로 생각되는경우</p> <p>4. In case that claim will be created</p>	<p>예) EX- Cargo quality, Cargo quantity, Alleged pollution .</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Charterer 에 통보함 Inform charterer of the fact 2. Owner's P & I club 하고 연락함 Contact owner's P&I club. <p>위와 같은 조치는 다음 사항을 대비할수 있다.</p> <p>The above measures can be ready for the following matters</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Defense 계획을 세울수 있다. 2. 정당한 claim 에 의해서 생긴 손실을 최소한 줄이는데 serve 할 수 있다. <p>It can be served to reduce the loss resulted in reasonable claim</p>	<p>Charterer and owner</p>

4. Letter of protests and claims

<p>5. Pilot 가 조선 중에 안벽과 접촉 사고가 일어났을 경우 (Remark 하는 방법)</p> <p>5. While pilot berthing, ship contact with pier or wharf</p>	<p align="center">- Log book 기록 사항-</p> <p align="center">Items to be recorded in deck log book</p> <p>While bringing her into lock port side to under assistance pilot Capt' and 2 tugs . The ship lost her locking postures and contacted to the lock with considerable stress.</p> <p>1. Pilot 의 witness sign 을 받을것.</p> <p>The witness sign of pilot should be received in log book</p> <p>2. P&I cover용 sea protest 및 terminal or 부두측의 claim에 대비한 선장의 진술서 Sea protest for P&I cover and master's statement of fact for the representative of terminal or wharf should be made out.</p>	<p align="center">Owner or charterer</p>
<p>6. Surveyor or loading master 등 기타 관련 당국에서 어떤 certificate에 서명을 요구할 시에 Remark 방법</p> <p>6. When required signature to certain certificate from surveyor / loading master and relating to authority</p>	<p>For receipt only, but in no way acknowledge any responsibility for the incident (or result)</p>	<p align="center">Owner or charterer</p>
<p>7. Ullage report sign하는 방법</p> <p>7. How to sign on ullage report</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Final stoppage of transferring : Shore stop • No checked free water in cargo tank 	

4. Letter of protests and claims

8. 본선의 잘못에 대하여 Protest 제출시 서명방법 / 본선의 잘못이 어느 정도 인정이 될때.

8. How to sign on protest issued against her fault and when she acknowledged somewhat about her fault.

1. 하역 회사측이 상병서류를 작성 후 본선의 서명을 요구 하는 경우에는 비록 본선의 책임이 명백하다고 할지라도 반드시 적절한 remark를 기재해야 하며, 아래에 열거된 것 중 사례에 맞게 선택 기재.

In case that shipper or consignee require master to sign on injury document which they made out, master should put appropriate remark even though ship's liability was very clear. Please select one among examples as follows

- Received only and signed without prejudice to the vessel and her owner
- It reportedly caused by his own negligence / carelessness
- Any medical charge and expense incurred relating to the captioned to be strictly subject to the approval of the local correspondent of owner' P&I club

2. P&I club의 최인접 correspondent 에게 연락하여 agent와 협조하에 저절 한 사후 조치가 이루어지도록 한다
어떠한 경우에도 본선의 책임을 인정하지 말것

Master should contact nearest correspondent of P&I club and take corrective action collaborating with local agent, in any event,/ ship's liability should not be acknowledged by master.

4. Letter of protests and claims

<p>9. 해상사고 보고</p> <p>9. Marine incident report</p>	<p>예 EX : Collision (with other ship, Jetties, Buoys. ETC) Fire, Explosion, Grounding, Spillage, Serious loss of life or injury.</p> <p>- 위에 사건이 발생 시에는 선장은 지체없이 Charterer 에 보고 (at sea or in port 불문)</p> <p>- When the above incident came about, master should inform charterer without fail regardless at sea or in port</p> <p>- 제목 Casualty advice</p> <p>- Subject casualty advice</p> <p>- Initial 보고는 우선 보고 할수 있는 사항을 먼저 하고 추후에 자세한 보고를 할것</p> <p>- Initial report should be advised with preferential items in advance and then further report in detail</p>	<p>Owner and Charterer</p>
<p>10. Claim 을 주장 할 때</p> <p>10. Alleged claim</p>	<p>- Notice of claim 이 본선에 제기되면 다음의 연락처에 바로 연락 If The notice of claim was alleged to ship, please be advised to the follow</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Local port agent 2. Owner's P&I club (제일 가까운 곳에 주재한 P&I club) (Nearest correspondent or representative) 	<p>Owner and Charterer</p>

4. Letter of protests and claims

<p>11. Claim 이 본선 혹은 대리점에 제출 되었을 때</p> <p>11. When claim was presented to ship or local agent</p>	<p>- Local cargo or insurance interests (관계자) 에 의해서 본선 및 대리점에 제출 되었을때.</p> <p>- When the claim was presented to ship or local agent by local cargo or insurance interests</p> <ol style="list-style-type: none">1. 바로 P&I 에 연락 할것 Please contact P& I club2. 선장의 서면으로 연락 할 것. Please contact concerned party in written3. 지체 없이 claim에 제기된 document 의 원본을 P&I 에 Fax 보낼것 Please send a original claim document to P&I by fax without fail4. 선장은 절대로 alleged claim 의 document에 sign 해서는 안됨. Master should never sign on alleged claim.5. Local P&I club 에 사전 연락 (without the prior consent)없이 는 혹은 receipt only 라고도 sign 해서는 안됨) Without the prior consent from local P and I club, never sign even receipt only
---	--

4. Letter of protests and claims

<p>12. 만약 Receipt of claim 을 인정해야만 하고 또 sign 해야만 하는 경우</p> <p>12. In case that if the receipt of claim should be consent or signed by master onboard</p>	<p>- 만약 선장이 claim 에 sign 을 해야만 하는 경우. In case that if master should sign to the claim</p> <p>1. 아래 문구를 삽입할 것. Please insert the following phrase</p> <ul style="list-style-type: none">• Signed for receipt only , and without prejudice to our right and reminders in this regard.• Received only and signed without prejudice to the vessel & her owners• It was reportedly caused own negligence / carelessness• Any medical charge and expense incurred relating to the captioned to be strictly subject to the approval of the local correspondent of owner's P & I club (Britannia p & I club)
---	--

4. Letter of protests and claims

13. Agent 등 선장에게 제출된 Protest

13. Protest which was presented to agent or master.

1. 선장은 제출된 어떤 protest 에도 signature 를 해서는 안됨 : 주위의 조건이 반드시 서명을 하여야만 하는 경우, 다음 remark를 반드시 삽입 할 것. Master should never sign to any protest which was presented to master ; however, in case that the term and condition are required master to sign, the following remark should be made out if applicable.

- I accept the receipt of this documents. But this does not constitute acceptance of the contents of this documents.

2. 선장이 Charterer, Supplier, Receivers, Terminal, Surveyor 에게 Protest 를 제출시에는 선장은 Protest를 제출한 그 부서를 대표하는 사람으로부터 적절하게 또한 알아보기 쉽게 Signature 및 date를 받는 것을 확실하게 하여야 함. When making a protest to charterer, supplier, receivers terminal and surveyor, master should make sure that whether signature and date have been written properly and legibly by the shore representative.

3. 만약 서명을 하는 사람이 알아 볼 수 없게 서명을 할 때에는 반드시 서명 밑에 대문자로 서명자의 서명을 기재하여 받을 것.

If the signature was illegible, the name of person who signed should be written with capital letter under the signature

4. Letter of protests and claims

<p>14. 부상자 및 사망자 발생의 경우 Incase of person's injury and death</p>	<p>-Bodily Injury – (Liability claim and Personal injury)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Owner's P & I club에 연락하여 attending 시킬것. Contact Owner's P & I club and let him attend 2. 이러한 연락관계는 선장의 책임이다. Master is responsible for these concerned communication 3. Claim에 대한 통신관계는 직접 owner에게 보내고 관계되는 part에 copy 참조 보낸다. The concerned communication on the claim should be sent directly owner and copy to concerned party for reference.
<p>15. Alleged pollution</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1.오염 사고 및 대량 오염사고 발생시에는 agent 의 협조 아래 owner's P & I club 에 연락을 취해서 attending 시킬 것. In case when large oil polluted incident happened , Owner's P & I should be advised and presented under agent's assistance. 2. 통신관계는직접 owner 에게 보내고 copy 는 charterer 에 보낼 것. The related communication should be sent to owner and copy to charterer 3. 오염사고는 Pollution contingency plan 에 대응할 것 The oil polluted incident should be taken response under pollution contingency plan.

4. Letter of protests and claims

	<p>4. 오염사고 발생시는 신속히 Charterer에 연락 할 것. When oil pollution was taken place, advise charterer timely</p> <p>5. Immediate action 그리고 notification of P & I 은 어느 claim 에서 나 구술되어 진 것이다 Immediate action and notification of P & I is described to any claim 적절한 대응에 의심이 있으면 조언을 위해서 charterer를 직접 적으로 연락 할 것. If you have any doubt of reasonable contingent action, please contact charterer directly to get appropriate advice.</p>
<p>Discharge Mitigation 본선에서 유류 유출 사고를 일으키지 않았는데 유출된 기름이 보일때</p>	<p>1. 만약 유출의 원인을 알 수 없을 경우: In case that if the reason for oil leaking was unknown :</p> <ul style="list-style-type: none"> - USCG에 즉시 통보하고 assistance 를 구할것. - Inform USCG immediately to get help - Clean-up 계약자에게 연락하여 attending 하도록 하고 유출을 제거 하도록 함 Advise clean-up contractor to attend site and remove spilled oil <p>2. 배의 방제팀은 방제계약자가 도착 할때까지 모든 장비를 동원해서 회수 작업을 최대한 행할 것. The respond team onboard should conduct maximum mitigating jobs with all gears provided</p>

4. Letter of protests and claims

3. 선장 및 방제팀은 USCG 및 방제계약자의 회수 작업 및 제거 작업에 최대한 협조 할 것.

Master and respond team should fully help USCG and respond contractor to recovery works

4. 만약 본선에서 유출이 안되었더라도 본선의 Local P & I representative을 대리점을 통하여 수배 할 것.

Local P & I representative should be arranged to present at site even though spilled oil was not from onboard

5. USCG 에 의해서 요구된 Piping diagram 을 첨부할 것.

Please attach piping diagram required by USCG

6. Deck area 의 실내 안에 oil transfer procedure의 copy 을 첨부할 것 The copy of oil transfer procedure should be attached

감사합니다!



한국선장포럼