

BILL OF LADING TERMS AND CONDITIONS

BILL OF LADING FRONT

Received by the Carrier, the Goods specified herein in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and on the reverse of this Bill of Lading or Multimodal Transport Document (hereinafter called the 'B/L') and the terms and conditions of the Carrier's applicable Tariff to which the Merchant agrees by accepting this B/L, notwithstanding any local privileges, customs or any other agreements between the parties.

The particulars of the Goods provided herein were stated by the shipper and the weight, measurements, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier.

In witness whereof three(3) original B/L(s) have been signed unless otherwise stated herein. If two(2) or more original B/L(s) have been issued and either one(1) has been surrendered, all the other(s) shall be null and void. If required by the Carrier one(1) duly endorsed original B/L must be surrendered in exchange for the Goods or a Delivery Order.

본 선하증권 또는 복합운송증권(이하 '본 선하증권'이라 칭함)을 수령함으로써, 화주는 어떠한 지역적 특권 및 관습 또는 당사자 사이의 다른 약정에도 불구하고, 본 선하증권의 표면 및 이면에 언급한 모든 규정 및 조항과 운송인의 운임 약관에 구속되는 것에 동의한 것으로 하며, 본 선하증권에 달리 기재되지 않는 한 운송인은 본 선하증권에서 합의되고, 위임되고 인가된 장소로 운송하기 위하여 본 선하증권에 열거된 물품을 화주로부터 외관상 양호한 상태로 인수한 것으로 한다. 본 선하증권에 기재된 물품의 명세는 송하인이 기재한 것이며, 물품의 중량, 용적, 수량, 상태 내용물 및 그 가액에 대해서는 운송인은 알지 못한다. 이에 대한 증거로서, 본 선하증권에 달리 기재되지 않는 한, 원본 3통의 선하증권이 서명된다. 2통 이상의 선하증권이 발행되어서 그 중 1통의 원본 선하증권이 회수가 되면 다른 선하증권은 무효가 된다. 운송인이 요구하는 경우, 정히 배서된 원본 선하증권 1통이 물품 혹은 물품인도지시서와 상환으로 반드시 제시되어야 한다.

BILL OF LADING TERMS AND CONDITIONS

BILL OF LADING FRONT

1. GENERAL CLAUSES

1-1. DEFINITIONS

- 1). "Carrier" means the person who is named on the front of this Bill of Lading or Multimodal Transport Document (called "B/L") as a carrier, concludes a multimodal transport contract with the Merchant and assumes responsibility for the performance thereunder.
- 2). "Actual Carrier" means the person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the Carrier, or any other person to whom such performance has been entrusted by the Actual Carrier.
- 3). "Merchant" means the actual or previous holder of this B/L, and shall include shipper, consignor, consignee, exporter, importer, owner and receiver of the Goods, and their agents.
- 4). "Shipper/Consignor" means the person who concludes the transport contract with the Carrier.
- 5). "Consignee" means the person entitled to receive the Goods from the Carrier.
- 6). "Vessel" means the Ocean Vessel named on the front hereof and includes any other Vessels onto which Goods may be loaded for the purpose of being transported thereon in furtherance of the carriage covered by this B/L or any part thereof.
- 7). "Transport Contract" means a single contract for the carriage of the goods either by a single mode of transport or by at least two different modes of transport.
- 8). "Multimodal Transport Document (MT B/L)" means a document evidencing a multimodal transport contract and be: a) issued in a negotiable form, or b) issued in a non-negotiable form indicating a named consignee.
- 9). "Package" is the largest individual unit of partially or completely covered or contained cargo made up by or for the Shipper which is delivered and entrusted to Carrier, including palletized units and each container stuffed and sealed by the Shipper or on its behalf, although the Shipper may have furnished a description of the contents of such sealed container on this B/L.
- 10). "Container" includes any freight container, trailer, transportable tank, flexi-tank, lift van, flat, pallet, or any similar article of transport used to consolidate goods, which of container includes shipping equipment leased or used by Carrier in the transportation of Merchant's goods.
- 11). "Charges" includes freight, surcharges, demurrage, detention, storage and all expenses and monetary obligations incurred and payable by the Merchant.
- 12). "Goods" means the property, including live animals as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging, not furnished by the Carrier, irrespective of whether such property is to be or is carried on or under deck.
- 13). "SDR" means the unit of calculation as defined by International Monetary Funds (IMF).
- 14). "Hague Rules" means the provisions of the International Convention for Unification of certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August 1924.
- 15). "Hague-Visby Rules" means the Hague Rules as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968.
- 16). "COGSA" means the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America approved on 16th April 1936.
- 17). "1992 URM" means the Uniform Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication No 481) approved by UNCTAD/ICC on June 1991.

18). "Taken in charge (Received)" means that the Goods have been handed over to and accepted for carriage by the Carrier at place of receipt evidenced in this B/L.

19). "Delivery" means a) the handing over of the Goods to the consignee or b) the placing of the Goods at the disposal of the consignee in accordance with the transport contract or with the law or usage of the particular trade applicable at the place of delivery or c) the handing over of the Goods to an authority or other third party to whom, pursuant to the law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.

20). "Place of Receipt", "Port of Loading", "Port of Discharge" and "Place of Delivery" means respectively the place of receipt, port of loading (ocean vessel), intended port of discharge (ocean vessel) and intended place of delivery nominated on the front hereof.

1. 일반조항 :

1-1. 정의

- 1) "운송인"이라 함은 본 선하증권 또는 복합운송증권(이하 "B/L"이라 한다)의 표면에 운송인으로 표기된 자로서, 화주와 복합운송계약을 체결하고, 그 계약이행의 책임을 지는 사람을 말한다.
- 2) "실제운송인"이란 운송인으로부터 물품운송의 전부 또는 일부의 이행을 위탁 받은 사람으로, 실제 운송인으로부터 해당 운송의 이행을 위탁 받은 다른 사람을 포함한다.
- 3) "화주"라 함은 본 선하증권을 실제 또는 이전에 소지한 자를 의미하며, 송하인, 운송 위탁자, 수하인, 수출자, 수입자, 물품의 소유자와 수령인 및 그들의 대리인을 포함한다.
- 4) "송하인/화물운송위탁자"는 운송인과 운송계약을 체결한 자를 뜻한다.
- 5) "수하인"이란 운송인으로부터 물품을 수령할 자격이 있는 자를 말한다.
- 6) "선박"이란 본 선하증권 앞면에 표기된 해양선박을 의미하며, 여기에는 본 선하증권상 또는 그 일부의 운송 이행을 목적으로 화물이 적재되는 다른 선박을 포함한다.
- 7) "복합운송계약"은 적어도 두 가지 이상의 다른 운송수단에 의하여 물품을 운송하기 위한 단일계약을 의미한다.
- 8) "복합운송증권"은 운송계약을 증명하는 문서를 의미하며,
 - a) 유통(유가)증권 형태로 발행되거나, 또는
 - b) 특정 수하인이 표시되는 비유통(유가)증권 형태로 발행된다.
- 9) "Packages"란 송하인이 물품을 부분적으로 혹은 완전하게 감싸거나 담아서 운송인에게 인도하거나 위탁한 화물의 최대 개별 선적단위를 말한다. 패키지(운송 선적단위)에는 본 선하증권에 송하인이 밀봉된 컨테이너의 내용물에 대한 명세를 제공했다고 하더라도, 팔레트로 처리된 유닛 (단위포장)과 송하인에 의하여 채워지고 밀봉된 화물 컨테이너를 포함한다
- 10) "Container"는 화물 컨테이너, 트레일러, 이동용 탱크, 플렉시 탱크, 리프트 밴, 플랫폼, 팔레트 또는 물품의 선적단위 통합에 사용되는 유사한 화물운송 용구를 포함하며, 그 중에는 화주의 물품운송에 운송인이 임대하거나 사용하는 화물운송 용구를 포함한다.
- 11) "Charges"는 화주가 부담하고 지급해야 할 운임, 할증운임료, 컨테이너 반출입 체화료와 지체료, 경과 보관료 및 모든 비용과 금전적 의무를 포함한다.

- 12) "Goods"은 생동물을 포함하여 운송인이 제공하지 않은 컨테이너, 팔레트 또는 이와 유사한 운송이나 물품 포장에 위한 용구를 포함한 모든 재물을 의미하며, 그와 같은 물품이 갑판상단 또는 하단에 적재되어 운송될 예정인가 또는 운송되는가와는 상관없다.
- 13) "SDR"은 국제통화기금에서 정의하는 계산단위를 의미한다.
- 14) "Hague Rules"이라 함은 1924년 8월 25일 브뤼셀에서 조인된 선하증권에 관한 몇 가지 규칙의 통일을 위한 국제협약의 규정을 의미한다.
- 15) "Hague-Visby Rules"이라 함은 1968년 2월 23일 브뤼셀에서 조인된 의정서에 의해 개정된 Hague Rules를 의미한다.
- 16) "COGSA"라 함은 1936년 4월 16일에 승인된 미합중국 해상화물운송법을 의미한다.
- 17) "1992 URM"이라 함은 1991년 6월 UNCTAD와 ICC에서 승인한 복합운송증서에 대한 통일된 규칙을 말한다.
- 18) "Taken in charge(Received)"라고 함은 물품이 운송을 위하여 본 선하증권에 기재된 수령지에서 운송인에게 인도되고 운송인이 이를 수령하였다는 것을 의미한다.
- 19) "Delivery"는 다음의 행위를 말한다.
- 1) 물품을 수하인에게 넘겨주는 것, 또는
 - 2) 운송계약에 따라 또는 인도장소에서 적용될 수 있는 특정거래에 관한 법이나 관습에 따라 물품을 수하인이 처분할 수 있는 상태로 두는 것, 또는
 - 3) 물품을 그 인도장소에서 적용될 수 있는 법규에 의하여 넘겨주어야 할 당국 또는 기타의 제 3자에게 넘겨주는 것.
- 20) "수령장소" "선적항", "양하항", "인도장소"는 각각 본 선하증권 앞면에 지정된 물품을 운송인이 수취한 장소, 해양선박에 물품을 선적한 항구, 해양선박에서 양하할 예정된 항구 및 물품을 인도할 예정장소를 말한다.

1-2. APPLICABILITY AND ISSUANCE OF THIS B/L

- 1) Notwithstanding the heading "Bill of Lading or Multimodal Transport Document," the provisions set out and referred to in this document shall also apply when the carriage as described on the face of this B/L is performed by one mode of transport only.
- 2) The Carrier, by the issuance of this B/L, undertakes to perform and/or, in his own name, to procure the performance of the carriage, from the place at which the Goods are taken in charge (place of receipt evidenced in this B/L) to the place designated for delivery on the face hereof.

1-2. 선하증권 적용과 발행.

- 1). "선하증권 또는 복합운송증권"이라는 표제에도 불구하고 본 선하증권의 약관에서 정하고 언급한 규정은 단일운송수단에 의한 운송의 경우에도 동일하게 적용된다.
- 2). 운송인은 본 선하증권을 발행함으로써 물품을 수령한 장소로부터 본 선하증권의 앞면에 지정된 인도장소까지의 운송을 이행하거나 자기의 명의로 그 이행의 주선을 보증한다.

1-3. NEGOTIABILITY AND TITLE TO THE GOODS

- 1). By accepting this B/L, the Merchant and his transferee agree with the Carrier that, unless it is marked "non-negotiable" on the face of this B/L, it shall be deemed to constitute the title to the Goods and the holder, by endorsement of this B/L, shall be entitled to receive or to transfer the Goods mentioned on the face hereof.
- 2). This B/L shall be negotiable, unless marked "non-negotiable" on the face thereof. The B/L, when negotiable, shall be transferable by endorsement when issued "to order", and without endorsement when issued "to bearer".
- 3). This B/L shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Carrier of the Goods as described on the face of hereof. However, proof to contrary shall not be admissible when this B/L has been negotiated or transferred for valuable consideration to a third party acting in good faith.

1-3. 양도성 및 물품에 대한 권리.

- 1). "선하증권 또는 복합운송증권"이라고 하는 표제에도 불구하고, 본 선하증권 약관에서 정하고 언급한 규정은 단일운송수단에 의한 운송의 경우에도 동일하게 적용된다.
- 2). 운송인은 본 선하증권을 발행함으로써 물품을 수령한 장소로부터 본 선하증권의 앞면에 지정된 인도해야 할 장소까지의 운송을 이행하거나 자기의 명의로 그 이행의 주선을 보증한다.
- 3). 본 선하증권은 운송인이 증서 표면에 기재된 물품을 인수하였다는 추정적 증거가 된다. 그러나 선하증권이 상당한 대가로 선의의 수하인에게 양도 혹은 이전되어졌을 때에는 이에 대응하는 하는 것은 허용되지 않는 것으로 한다.

1-4. METHODS AND ROUTES OF CARRIAGE

- 1). Without notice to the Merchant, the Carrier has the liberty to ;
 - (1) use any means of transport or storage whatsoever ;
 - (2) transfer the Goods from one conveyance to another including trans-shipping or carrying the same on another vessel than that named on the face hereof ;
 - (3) have been packed into a container and forward them in a container or otherwise;
 - (4) load and unload the Goods at any place or port (whether or not being the port named as the port of loading or port of discharge on the face of hereof) and store the Goods at any such place or port; or
 - (5) comply any orders, directions or recommendations given by any government or authority, or any person or body acting or purporting to act as or on behalf of such government or authority, or having under the terms of any insurance on any conveyance employed by the Carrier the right to give orders or directions. whether or not connected with the carriage of the Goods.
- 2). The liberties set out in the preceding paragraph may be invoked by the Carrier for any purpose whatsoever
- 3). Anything done in accordance with the above 1) or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the contractual carriage and shall not be a deviation of whatsoever nature of degree.

1-4. 운송방법 및 운송경로

- 1). 운송인은 화주에게 통지하지 않고 언제라도,
 - (1) 어떠한 운송이나 이전 수단을 사용할 수 있으며,
 - (2) 다른 운송수단으로의 대체 혹은 표면에 기재한 이외의 선박에 의한 운송을 포함해서 하나의 운송 수단에서 다른 운송수단에 옮겨서 물품을 운송하는 것 또는,
 - (3) 컨테이너에 적입된 물품을 꺼내어 다른 컨테이너 혹은 그 외의 다른 방법에 의해 전달하는 것, 또는
 - (4) 물품을 어떠한 지점 혹은 항구(표면에 선적항, 양하항으로 기재됨과 상관없이)에서 선적 혹은 양하 하든지, 혹은 물품을 어떤 지점 혹은 항구에서 보관하는 것 또는,
 - (5) 어떠한 정부 혹은 정부의 대리인으로서 행위 대리하며 혹은 행위 대리한다고 칭하고 있는 사람 혹은 단체 및 운송인이 사용하는 운송수단에 들어있는 보험조항에 의한 명령 혹은 지시를 하는 권한을 가진 자 혹은 단체에 의해 내려진 명령 및 권고에 따를 수 있다.
- 2). 전 항에 규정된 운송인의 재량권에 대해서는 물품의 운송에 관계됨이 없이, 운송인은 어떠한 목적을 위해서도 원용할 수 있다.
- 3). 상기 1 항에 의거하여 취해진 행위 혹은 그것에 의해 발생된 지연은 계약상의 범위내로 보며 어떠한 경우에도 이리가 아니다.

2. CARRIER

2-1. Optional Stowage and Deck Cargo

- 1) The Goods may be stuffed be the Carrier in any container and consolidated with Goods of other Merchants for carriage.
- 2) The Carrier has the right to carry the Goods, whether packed in container or not, under deck or on deck.
- 3) When the Goods are carried on deck, the Carrier shall not be required to specially not, mark or stamp ant statement of “on deck stowage” on the face of hereof.

2. 운송인

2-1. 적부의 자유 및 갑판적 화물:

- 1) 운송인은 물품을 컨테이너에 적입하고 또한 다른 화주의 물품을 함께 담아서 운송할 수 있다.
- 2) 운송인은 물품의 컨테이너 적입(포장) 여부와 관계없이 물품을 선박의 갑판 상단 또는 하단에 적재할 운송할 권리를 갖는다.,
- 3) 물품이 갑판상단에 적재되었을 경우, 운송인은 “갑판상단 적재” 상태를 운송증서의 표면에 마크하거나 스탬프하는 등의 특별한 표기를 필요로 하지 않는다.

2-2. Liability of the Carrier

- 1) The responsibility of the Carrier for the Goods under these conditions covers the period from the time he takes the Goods in his charge to the time of their delivery.
- 2) Subject to the terms and conditions of this B/L, the Carrier shall be responsible for the acts and omissions of his servants or agents, when any servant or agent is acting

within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.

3) The Carrier shall be liable for loss of or damage to the Goods, as well as for delay in delivery, unless it is proved that fault or neglect of the Carrier himself, his servants or agents or any other person referred to in above 5-2, 2) has caused or contributed to such loss, damage or delay in delivery. However, the Carrier shall not be liable for any loss following from a delay in delivery unless the Shipper/Consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the Carrier and stated on this B/L.

4) Delay in delivery occurs when the Goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which would be reasonable to require of a diligent Carrier, having regard to the circumstances of the case.

5) If the Goods have not been delivered within ninety(90) consecutive days following the date of delivery determined according to above 5-2, 4), the person entitled to make a claim for the loss of Goods may, in the absence of evidence to the contrary, treat the Goods as lost.

6) The Carrier shall be relieved of liability for any loss or damage, if such loss, damage or delay in delivery was caused by;

(a) the wrongful act or neglect or omission of the Merchant,

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

(c) inherent vice or nature of the Goods,

(d) insufficiency of packing or inadequacy of marks and/or numbers,

(e) handling, loading, stowage into or discharge from container by the Merchant,

(f) war, warlike operations, riots civil commotions and strikes or lockouts or stoppage or restraint of labor from whatever cause, whether partial or general, or,

(g) any cause or event which the Carrier himself could not avoid the consequence whereof the Carrier could not prevent by the exercise of due diligence.

7) Notwithstanding above 5-2, 3), the Carrier shall not be liable for loss, damage or delay in delivery with respect to the Goods carried by sea or inland waterways when such loss, damage or delay during such carriage has been caused by:

(a) act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the Actual Carrier in the navigation or in the management of the vessel (the ship).

(b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the Actual Carrier.

(c) unseaworthiness of the vessel (the ship), unless it is proved that due diligence has not been exercised to make the vessel (the ship) seaworthy at the commencement of the voyage.

8) Notwithstanding any other conditions to the contrary under this B/L, if the shipment is on the basis of "Shipper's Weight, Load and Count" or "Shipper Packed Container" or a similar expression has been made on the hereof, then the Carrier should have no liability whatsoever as to any loss or damage of the Goods inside the container unless such is caused by the fault, mistake or negligence of the Carrier or of any person of whose services the Carrier makes use for the performance of the contract.

2-2. 운송인의 책임:

- 1) 본 선하증권 약관 하에서의 물품에 관한 운송인의 책임기간은 운송인이 물품을 인수한 시점에서 이를 인도하는 시점까지이다.
- 2) 본 선하증권의 약관에 의거 운송인은 고용계약 범위 내에서 활동하는 자신의 사용인 또는 대리인의 작위 및 부작위, 또는 계약의 이행을 위하여 사용하는 기타 사람들의 작위 또는 부작위에 대하여 운송인 자신의 작위 또는 부작위인 것과 마찬가지로 책임을 진다.
- 3) 만일 운송인은 물품의 멸실이나 훼손 뿐만 아니라 인도지연에 대하여 운송인 자기자신, 사용인, 대리인 또는 상기 2)항에서 언급된 사람의 과실 또는 부주의로 인하여 물품의 멸실, 훼손 또는 인도지연이 발생되지 않았다는 사실을 입증하지 않는 한, 운송인은 인도지연 뿐만 아니라 멸실 또는 훼손에 대해서 책임을 진다. 그러나 송하인이 적시 인도에 관심을 표시하고 이를 운송인이 수용해서 본 선하증권에 명기하고 있지 않는 한, 운송인은 인도지연으로 인하여 발생한 손해에 대한 책임을 지지 아니한다.
- 4) 물품이 명시적으로 합의된 시일내에 인도되지 아니하거나 또는 합의가 없는 경우에는 관련 상황을 고려하여 성실한 운송인에게 합리적으로 요구되는 시일내에 물품이 인도되지 않을 때에는 인도지연에 해당된다.
- 5) 만일 물품이 상기 4)항에서 정해진 인도일로부터 90 일내에 인도되지 않을 경우, 손해배상 청구자는 반증이 없는 한, 그와 같은 물품이 멸실된 것으로 간주할 수 있다.
- 6) 운송인은 물품의 멸실, 훼손 또는 인도지연이 다음의 사유에 의해서 발생한 것일 때에는 그 책임을 면할 수 있다.
 - (1) 화주의 고의 또는 과실, 태만.
 - (2) 지시권자의 지시에 따랐을 때.
 - (3) 물품의 고유의 하자 또는 성질.
 - (4) 포장의 불완전 또는 기호 또는 번호의 불충분.
 - (5) 화주 자신에 의한 컨테이너 물품 취급, 컨테이너 적입, 적부 또는 적출.
 - (6) 전쟁, 전쟁과 유사한 작전, 소란, 폭동 및 이유를 불문하는 부분 혹은 전면적 스트라이크, 공장폐쇄, 노동중지 또는 제한.
 - (7) 운송인 자신이 피할 수 없는 원인 또는 사건으로서 상당한 주의를 기울여도 그 발생을 막을 수 없는 결과.
- 7) 상기 3)항에도 불구하고, 운송인은 해상 또는 내수로를 이용하여 운송되는 물품에 관하여는 그 멸실, 훼손 또는 인도지연이 그러한 운송 중에 다음의 사유로 인하여 발생한 경우에는 물품의 멸실, 훼손 또는 인도지연에 대하여 책임을 지지 않는다.
 - (1) 선장, 선원, 도선사 또는 실제 운송인의 사용인에 의한 항해 또는 선박의 관리에 관한 행위, 태만 또는 부주의.
 - (2) 실제 운송인의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것이 아닌 화재.
 - (3) 선박의 감항능력 결여. 이는 실제 운송인이 항해 개시 전에 선박의 감항능력을 갖추기 위해 상당한 주의를 다 하였음을 입증한 경우에 한하다.
- 8) 본 선하증권상에 상치되는 내용이 있음에도 불구하고, "화주의 계량, 적입 및 계수" "화주가 적입 작업을 한 컨테이너" 또는 이와 유사한 표현이 본 선하증권 앞면에 기재된 경우, 운송 계약을 수행하는 운송인 또는 본 계약의 이행을 위한 운송인의 사용인의 과실, 실수, 태만에

의해 발생되지 않은 컨테이너 내부의 물품의 분실이나 훼손에 대해서 운송인은 책임을 지지 않는다.

2-3. Limitation of Liability of the Carrier

- 1) Assessment of compensation for loss of or damage to the Goods shall be made by reference to the value of such Goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with the transport contract. They should have been so delivered.
- 2) The value of the Goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price, by reference to the normal value of Goods of the same kind and quality.
- 3) The Carrier shall in no event be or become liable for any loss, misdirection, mis-delivery of a damage to the Goods or otherwise liable in respect of the Goods howsoever caused in an amount exceeding the equivalent of 666.67 SDR per package or 2 SDR per kilogram of gross weight of such Goods, whichever is the higher, if the nature and value of the Goods shall have been declared by the Shipper/Consignor and accepted by the Carrier before the Goods have been taken in his charge, and the ad-valorem freight rate paid, and such value is stated in this B/L by him, then such declared value shall be deemed as the limitation amount.
- 4) Notwithstanding the above mentioned provisions, if the multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, an amount not exceeding 8.33 SDR per kilogram of gross weight of the Goods shall be deemed as the limitation amount for the purpose of this Article.
- 5) When the loss, misdirection, mis-delivery of or damage to the Goods occurred during one [articular stage of the multimodal transport, in respect of which any mandatory applicable international convention or national law would have provided for another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the Carrier's liability therefore shall be determined by reference to the provisions of such convention or national law.
- 6) Unless the nature and value of the Goods shall have been declared by the Merchant before the Carrier receives the Goods and is inserted in this B/L, and the ad valorem freight rate paid, the liability of the Carrier under COGSA, where applicable, shall not exceed US\$500 per package or, in this case of Goods not shipped in packages, per customary freight unit.
- 7) If the Carrier is held liable for delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the Goods, the liability of the Carrier shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of the freight under the transport contract for the multimodal transport under this B/L.
- 8) The aggregated liability of the Carrier shall not exceed the limits of liability for total loss of the Goods.
- 9) The Merchant and the Carrier specially agree that the exemption, exclusion and limitation of the Carrier liability in this B/L, are additional to those provided for under the applicable international convention or legislation to this B/L and that no terms and conditions in this B/L shall be interpreted or construed to deprive the Carrier of such exemption, exclusion or limitation. The Carrier may be exempted from his liability or may exclude or limit his liability under the terms and conditions in this B/L or under

the international convention or applicable law, whichever is the more favorable to him, regardless of whether the cause of such liability is based upon the breach of the terms and conditions of this B/L or tort, or upon any other cause of whatsoever kind.

2-3. 배상 책임한도:

- 1) 물품의 멸시이나 훼손에 대한 배상금액은 물품이 수한인에게 인도된 시점 장소와 시기 또는 운송계약에 따라 물품이 인도되어야 할 장소와 시기의 가격을 참조하여 산정한다.
- 2) 물품 가액은 해당 물품의 현 거래가격에 따라 결정되거나 또는 그와 같은 가격이 없는 경우에는 현 시장가격에 따르거나 동종 동질의 물품에 대한 정상가격을 참조하여 결정한다.
- 3) 운송인은 물품의 멸실, 오인인도, 오송 또는 훼손 기타 물품과 관련한 책임에 대해, 어떠한 경우에도 매 포장당 666.67 SDR 또는 매 kg 당 2 SDR 을 초과하여 책임을 지지 않는다.
- 4) 위에서 언급된 조항에도 불구하고 계약에 따라 복합운송에 해상 또는 내수로에 의한 물품운송이 포함되지 아니한 경우, 운송인의 책임은 물품의 매 kg 당 8.33SDR 을 배상한도액으로 본다.
- 5) 물품의 멸실, 오인인도, 오송, 훼손, 기타 운송인의 책임의 원인이 되는 상황이 복합운송 중 어느 특정구간에서 발생한 경우, 그 운송구간에 대하여 강행 적용되는 국제협약이나 국내 법에서 다른 책임의 한도를 규정하고 있고 그 구간에 대해서만 별도로 운송계약이 체결되어 있다면, 이에 대한 운송인의 책임제한은 그 국제협약 또는 국내법의 규정에 의하여 결정한다.
- 6) 화주가 물품의 성질과 가액을 운송인이 물품을 수령하기 전까지 신고하지 아니하여 본 운송증서에도 기재되지 않고 또한 증가운임이 지급되지 아니하는 한, 미국의 해상물품운송법에 의한 운송인의 책임은 매 포장당 또는 포장 이외의 방법으로 적재된 경우에는 관습적 운임 단위당 미화 500 달러를 초과할 수 없다.
- 7) 운송인의 책임 총액은 물품의 전손에 의한 책임한도를 초과할 수 없다.
- 8) 본 선하증권상의 운송인의 면책 또는 책임제한은 본 선하증권에 적용되는 국제협약 또는 제정된 법에 추가적인 것이라는 점과 본 선하증권의 어떠한 조건도 그러한 면책 또는 책임제한을 배제하는 것이 아니라는 것에 화주와 운송인은 특별히 합의한다. 운송인은 본 선하증권의 조건 또는 국제협약 또는 준거법 중 보다 유리한 것에 의하여, 책임의 원인이 본 선하증권의 약관 위반 또는 불법행위 또는 기타 어떠한 사유에 근거하는지에 관계없이, 자신의 책임을 제한 또는 면제할 수 있다.

2-4. Liability of Servants and Other Persons of the Carrier

- 1) The terms and conditions of this B/L apply whenever claims in relation to the performance of the contract evidenced by the B/L are made against any servant, agent or other person (including any independent contractor) whose services have been used in order to perform the contract, whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the Carrier and of such servants, agents or other persons shall not exceed the limits set forth in Article 5-3.
- 2) In entering into this contract as evidenced by this B/L, the Carrier, to the extent of this Article shall apply does not only act on his own behalf, but also as the agent or trustee for such persons, and such persons shall, to such extent, be or be deemed to be parties to this contract.

3)The aggregate of the amounts recoverable from the Carrier, servants, agents and other persons shall not exceed the limits provided for herein.

2-4. 운송인의 사용인 등의 책임:

1) 본 선하증권의 약관은 본 선하증권의 이행에 관한 손해배상청구가 운송인이 운송계약 이행을 위하여 해당 업무에 이용한 사용인, 대리인 또는 기타 사람(독립된 계약자 포함)을 상대로 제기되는 경우, 그것이 계약을 근거로 한 것인지 또는 불법행위에 근거한 것인지 여부에 상관없이 적용된다. 그리고 운송인과 그 사용인, 대리인 또는 기타 사람의 총 책임은 상기 2-3 조 3)항의 한도를 초과할 수 없다.

2) 본 선하증권에 의하여 입증된 운송계약의 체결에, 운송인은 선하증권상 규정의 적용 범위내에서 자신을 대리하는 자뿐만 아니라 대리인으로 또는 그와 같은 자를 위한 수탁인으로서 행동하며, 그런 자들은 본 선하증권 규정의 범위내에서 본 운송계약의 당사자이거나 당사자로 간주한다.

3) 운송인 및 사용인, 대리인 혹은 그 외의 자로부터 배상을 받을 수 있는 총액은 어떠한 경우일 지라도 선하증권에서 규정된 한도를 초과할 수 없다.

2-5. Applicability of the Conditions to Actions in Tort

The terms and conditions of this B/L apply to all claims against the Carrier relating to the performance of the transport contract, whether the claim be founded in contract or in tort.

2-5. 불법행위에 대한 약관의 적용:

본 선하증권 약관은 운송인의 운송계약 이행에 관하여 운송인을 상대로 하는 모든 청구에 대하여, 그것이 계약내용을 근거로 하는 것인가 또는 불법행위를 근거로 하는 것인가에 상관없이 적용된다.

2-6. Delivery of the Goods

1) Any mention herein of parties to be notified of the arrival of the Goods is solely for the information of the Carrier, and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability and shall not relieve the Merchant of any obligation hereunder.

2) The Carrier shall have the right to deliver the Goods at any time at any place designated by the Carrier within the geographic limits of the place of delivery.

3) In any case, the Carrier's responsibility shall cease when the Goods have been delivered to the Merchant, its agent or subcontractors or otherwise according to the law at the place designated by the Carrier. Delivery of the Goods to the custody of Customs or any other authorities shall always constitute final discharge of the Carrier's responsibility hereunder.

4) For the Goods received by the Carrier in containers, the Carrier shall only be responsible for delivery of the total number of containers shown on the face of this B/L, and shall not be required to unpack the containers.

5) Where the Goods have been packed into container by the Carrier, the Carrier shall unpack the container and deliver the contents thereof and shall not be required to deliver the Goods in containers.

6) The Carrier shall not be liable for the failure to deliver in accordance with marks unless the Goods or Packages shall have been clearly, legibly and permanently marked.

7) Whether at destination or elsewhere, the Carrier may refuse to deliver the Goods unless this B/L or one original thereof, when two(2) or more originals have been issued, has been surrendered. When the Carrier delivers the Goods to the holder of this B/L or to a holder of one original thereof when two(2) or more original B/l(s) have been issued, the Carrier shall be relieved from any responsibility for delivery to any other who may hold other original B/L(s) or otherwise have any title to the Goods.

8) Notwithstanding Article 5-6, 7) above, when this B/L is marked "non-negotiable" on its face, the Carrier shall be discharged from his obligation to deliver the Goods if he delivers the Goods to the consignee named in this B/L even if he does not surrender this B/L.

2-6. 인도:

1) 물품의 도착통지 받을 당사자를 본 선하증권에 기재하는 것은 단지 운송인의 정보용일 뿐이며, 그러한 통지를 하지 않았다 하더라도, 운송인은 어떠한 책임에도 연루되지 않을 뿐만 아니라, 본 선하증권 하에서의 화주의 의무가 면제되는 것도 아니다.

2) 운송인은 언제라도 물품을 인도예정지의 지리적 범위내에서 자신이 정한 임의의 장소에서 임의 인도가 가능하다.

3) 운송인의 책임은 어떠한 경우에도 운송인이 지정한 장소에서의 법에 따라 화주, 그의 대리인 또는 하수 계약자, 다른 자 등에게 물품이 인도될 때 종료된다. 세관 또는 기타 당국의 관리 하에 물품을 인도함으로써 운송인의 책임이 종료된 것으로 간주된다.

4) 컨테이너에 물품이 적입된 상태로 운송인이 수취하였을 경우, 운송인은 본 증권의 앞면에 기재된 컨테이너 총 개수의 인도에만 책임이 있으며, 컨테이너를 개봉할 책임은 없다.

5) 물품을 운송인이 컨테이너에 적입한 경우, 운송인은 컨테이너를 개봉하여 컨테이너 내부의 내용물(물품)을 인도하며, 운송인은 물품을 컨테이너에 적입된 채로 인도할 의무가 없다.

6) 물품이나 포장의 분명이 분명하게, 알아볼 수 있게 또한 경고하게 표식이 되어 있지 않을 경우, 표식에 따라 인도하지 못한 것에 대해서는 운송인은 책임이 없다.

7) 도착지에서든 또는 다른 곳에서든 본 선하증권이 2통 이상의 원본이 발행되었을 경우 그 중 1통의 원본이 제시되지 않는 경우에는 운송인은 물품의 인도를 거절할 수 있다. 운송인은 본 선하증권이 2통 이상의 원본이 발행되었을 경우 그 중에서 1통의 원본을 소지한 자에게 물품을 인도한 경우에는 나머지 원본을 소지하거나 또는 달리 물품에 대한 권리를 가지는 자에 대한 인도의 책임은 없다.

8) 상기 7)항에도 불구하고, 본 선하증권의 표면에 "양도금지"의 기재가 있는 경우, 운송인은 본 선하증권상의 수하인으로 기재된 자가 본 선하증권을 제시하지 않더라도 그에게 물품을 인도함으로써 물품의 인도 의무를 다 한 것으로 한다.

2-7. Carrier's Lien

- 1) The Carrier shall have a lien on the Goods and any documents relating thereto for all sums payable to the Carrier under this contract and/or any other contract and for General Average Contributions to whomever due and for the cost of recovering the same. The Carrier shall also have the right to sell the Goods and documents by public auction or private treaty, without notice to the Merchant, at the Merchant's expense, and without any liability towards the Merchant.
- 2) If the Goods are unclaimed within a reasonable time, or whenever, in the Carrier's opinion, the Goods will 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.
- 3) If the proceeds from the auction, private treaty or sale of the Goods fail to cover the amount due and the cost and expenses incurred, the Carrier shall be entitled to recover the deficit sum from the Merchant.

2-7. 유치권:

- 1) 운송인은 본 운송계약 혹은 그 외의 계약에 의거하여 누구의 부담이든 상관없이 운송인에게 지급되어야 할 제 금액, 공동해손 분담금 및 그 회수비용을 위해 물품 및 물품에 관한 서류에 대해서 유치권을 가지며, 또한 이 때문에 화주에게 통지하지 않고 물품 및 서류를 화주의 비용 및 화주에 대해서 어떤 책임도 지지 않고 공적 경매 또한 사적매매에 의해 매각할 권리를 갖는다.
- 2) 물품이 상당 기간내에 인수되어지지 않을 경우 혹은 운송인의 판단에 의해 물품의 상태가 나빠지거나, 부패 혹은 무가치로 될 위험이 있을 때에는 운송인은 유치권과 관계없이 자기 재량으로 어떠한 책임도 지지 않고 전적으로 화주의 위험과 비용 부담으로 물품을 매각, 그 외의 방법에 의해 처분할 수 있다.
- 3) 만일 물품의 경매 또는 매매 대금이 채권 금액 및 발생비용에 미치지 못할 경우, 운송인은 화주로부터 그 부족액을 회수할 수 있다.

2-8. Carrier's Tariff

The terms and conditions of the Carrier's applicable Tariff are incorporated into this B/L. Particular attention is drawn to terms and conditions relating to free storage time and to additional charges including container and vehicle demurrage or detention charges, storage expenses and legal fees, etc. A copy of the applicable Tariff can be obtained from the Carrier or its agent upon request and the Merchant is deemed to know and accept such Tariff. In the case of any conflict or inconsistency between this B/L and the applicable Tariff, it is agreed that this B/L shall prevail.

2-8. 운임 및 추가 운송관련 요율

운송인의 적용 가능한 운임 및 추가 운송관련 요율표(테리프)는 본 B/L 에 통합되어 있다. 무료 보관 시간과 컨테이너 및 차량의 반출입 대기료와 지체료, 경과 보관료 및 법적 수수료 등을 포함한 추가 비용과 관련한 조건에 특히 주의를 기울인다.

해당 태리프에 대한 사본은 요청 시 운송인 또는 운송인의 대리점에서 구할 수 있으며, 화주는 그러한 태리프에 대해서 알고 있고 수용하는 것으로 간주된다. 본 B/L 과 해당 태리프간에 상충되거나 또는 불일치가 있는 경우에는 본 선하증권이 우선한다는 데에 동의한다.

3. MERCHANT

3-1. Dangerous Goods and Indemnity

- 1) The Merchant must mark or label dangerous Goods as dangerous in accordance with all applicable laws, regulations and requirements.
- 2) Where the Merchant hands over dangerous Goods to the Carrier, as the case may be, the Merchant must inform the Carrier in writing of the dangerous nature and character of the Goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the Merchant fails to do so and such Carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous nature and character:
 - a) the Merchant is liable to the Carrier for all loss, damage, delay, or expenses, or personal injury or death resulting from the shipment of such Goods; and
 - b) the Goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without compensation to the Merchant.
- 3) If any Goods shipped with the knowledge of the Carrier as to their dangerous nature shall become a danger to the vehicle or other cargo, they may in like manner be unloaded or loaded at any place or destroyed or rendered innocuous by the Carrier, without liability on the part of the Carrier, except General Average, if any.

3. 화주

3-1. 위험물과 배상:

- 1) 화주는 위험물품에 대하여는 관련 법규 혹은 규정에 따라 위험이 있다는 취지의 뜻을 표식하거나 라벨을 붙여야 한다.
- 2) 화주가 운송인에게 위험품을 인도할 때에는 화주는 물품의 특성이나 성질 및 필요하다면 취하여야 할 예방조치에 관하여 운송인에게 통지하여야 한다. 화주가 이 통지를 소홀히 하고 운송인이 물품의 위험성과 특성에 관하여 달리 인식하지 못하는 경우에는,
 - (1) 화주는 그러한 물품의 선적으로부터 발생하는 모든 손실, 손상 또는 비용, 인적사상에 대해서 운송인에게 책임을 지며, 또
 - (2) 운송인은 화주에게 그 물품에 대해 배상을 하지 않고 언제라도 사정에 따라 이를 양하하거나 파괴하거나 또는 무해화 할 수 있다.,
- 3) 만일 운송인이 위험성을 알고 있는 어떠한 물품이 선적되어 선박이나 다른 물품에 위험을 미치게 될 경우, 운송인은 적절한 방법으로 그 물품을 운송인의 책임 없이 장소여하를 불문하고 양하, 양륙, 파괴 또는 무해 처리할 수 있으며, 다만 공동해손의 경우에는 예외로 한다.

3-2. Liability of the Merchant

- 1) At the time the Goods were taken in charge by the Carrier, the Merchant shall be deemed to have guaranteed to the Carrier the accuracy, of all particulars relating to the general nature of the Goods, their marks, number, weight, volume and quantity and, if applicable, the dangerous character of the Goods, as furnished by him or on his behalf for insertion in this B/L.
- 2) The Merchant shall indemnify the Carrier against any loss resulting from inaccuracies in or inadequacies of the particulars referred to above.
- 3) The Merchant shall remain liable even if this B/L has been transferred by him
- 4) The right of the Carrier to such indemnity shall in no way limit his liability under the transport contract to any person other than the Shipper/Consignor.

3-2. 화주의 책임:

- 1) 화주는 운송인이 물품을 인수할 때에 화주가 직접 또는 그 대리인이 본 선하증권에 기재하기 위하여 제공한 물품의 일반적인 성질, 화물표식, 개수, 중량, 용적 및 수량과 경우에 따라서는 물품의 위험성에 관한 제반명세의 정확성을 운송인에게 보장한 것으로 간주한다.
- 2) 화주는 상기와 같은 물품의 명세와 관련하여 그것이 부정확하거나 또는 불완전으로 인하여 발생된 모든 손실에 대해서 운송인에게 배상하여야 한다.
- 3) 화주는 본 선하증권을 양도한 후에도 그 책임을 면치 못한다.
- 4) 운송인의 이와 같은 배상청구권은 어떠한 경우에도 송하인 외의 제 3 자에게 본 운송계약의 책임과 의무를 제한하는 것은 아니다.

3-3. Freight and Charges

- 1) Freight shall be paid in cash, without any reduction or deferment on account of any claim, counterclaim or set-off, whether prepaid or payable at destination. Freight shall be considered as earned by the Carrier at the moment when the Goods have been taken in his charge, and not to be returned in any event.
- 2) Even if, for any reason, the freight, demurrage, disbursement, general average contribution, salvage charge or other charges of similar nature payable to the Carrier under this B/L or the applicable law should become payable at the destination or elsewhere or collectable from the Consignee, the Shipper/Consignor shall not be released from the obligation for payment thereof.
- 3) Freight and other amounts payable as mentioned in this B/L are to be paid in the currency named in this B/L or, at the Carrier's option, in the currency of the country of dispatch or destination at the highest current rate of exchange for banker's sight bills on the date of dispatch for the freight be payable or on the date when the Merchant is notified of arrival of the Goods there or on the date of withdrawal of the delivery order, whichever rate is the higher, or at the option of the Carrier, on the date of this B/L for the freight payable at destination.
- 4) All dues, taxes and charges or other expenses in connection with the Goods shall be paid by the Merchant. Where equipment be like the freight container is supplied by the Carrier, the Merchant shall pay all demurrage and charges in connection with the equipment which are not attributable to a fault or neglect of the Carrier.

5) 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 operations, epidemics, strikes, government directions or force majeure.

6) The Merchant warrants the correctness of the declaration of contents, insurance, weight, measurements or value of the Goods, but the Carrier has the liberty to have the contents inspected and the weight, measurements or value verified. If on such inspection it is found that the declaration is not correct, it is agreed that a sum equal either to five times the difference between the correct freight and the freight actually charged, or double the correct freight less the freight actually charged, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damages to the Carrier for his inspection costs and losses of freight on other Goods notwithstanding any other sum having been stated on this B/L as freight payable.

7) Despite the acceptance by the Carrier of instructions to collect freight, charges or other expenses from any other person in respect of the transport under this b/L, the Merchant shall remain responsible for such monies on receipt of evidence of demand and the absence of payment for whatever reason.

3-3. 운임과 비용:

1) 본 선하증권의 표면에 기재되어진 인도지까지의 운임은 해당운임이 선불 또는 도착지 후불에 관계없이 손해배상청구, 반소 또는 상계로 인한 할인이나 연기함이 없이 현금으로 지급되어야 한다. 운송인이 물품을 인수 수취하는 순간 운임을 획득한 것으로 간주되며, 이는 어떠한 경우에도 반환될 수 없다.

2) 어떠한 이유에서든 본 선하증권이나 준거법에 의하여 운송인에게 지급되어야 하는 운임, 디머리지, 지체료 공동해손분담금, 해난구조료, 기타 유사한 성질의 비용을 도착지 또는 기타 장소에서 지급하거나 또는 수하인으로부터 수취하여야 할 경우에도 송하인은 그 지급의무에서 면제되지 아니한다.

3) 본 선하증권상의 운임과 기타 제 비용금액은 본 선하증권에서 지정하고 있는 통화로 지급되거나 또는 운송인의 선택에 따라 발송지(운송인의 물품 인수지) 또는 목적지 국가의 통화로 지급되며, 이 때의 환율은 선불 지급되는 운임에 대해서는 발송일의 가장 높은 은행의 현행 일람출급 환율이 적용되며, 목적지에서 지급되는 운임에 대해서는 화주가 물품의 도착통지를 받은 날 또는 인도지시서의 회수일 양일 중 최고의 은행 현행 일람출급 환율을 적용하거나 또는 운송인의 선택에 따라 본 선하증권 발행일의 환율을 적용한다.

4) 화주는 물품과 관련된 모든 부과금, 세금, 비용 또는 기타 비용을 지급하여야 한다. 만일 운송인이 컨테이너와 같은 장비를 제공할 경우 화주는 운송인의 과실 또는 부주의에 기인하지 않는 한 그러한 장비와 관련한 모든 유지료(디머리지) 및 비용을 지급해야 한다.

5) 화주는 전쟁, 비상사태, 전염병, 파업, 정부통제 또는 불가항력으로 인한 이로 또는 지연에 따른 일체의 경비 또는 기타의 비용에 대해서 운송인에게 운임에 비례하여 보상하여야 한다.

6) 화주는 물품의 내요, 보험, 중량, 용적 또는 가액의 신고가 정확함을 보장하지만, 운송인은 내용물의 검사와 중량, 용적 또는 가액을 확인할 수 있다. 만일 당해 검사 중 상기 신고내용이 부정확하다는 사실이 발견될 경우에는 본 선하증권에 기재된 운임에 관계없이 부과된 운임과 정확한 운임과의 차액의 5 배에 해당하는 금액, 또는 정확한 운임의 2 배에서 부과된 운임을

차감한 금액 중 적은 쪽을 택하여 검사비와 다른 물품에 대해 운임손실의 보상금으로 화주가 운송인에게 지급해야 한다.

7) 본 선하증권에 의한 운송과 관련하여 운송인이 타인으로부터 운임, 비용 또는 기타 비용의 징수 지시를 수락하더라도 화주는 청구서를 접수하는 즉시 지급하여야 하고, 어떠한 이유에서든 지급되지 않은 상기 금액에 대해서는 여전히 책임을 져야 한다

3-4. General Average

1) General Average shall be adjusted at any port or place at the option of the Carrier in accordance with the York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990.

2) Notwithstanding Article 6.4, 1) the Merchant shall defend, indemnify and hold harmless the Carrier in respect of any claim (and any expenses arising therefrom) of a General Average nature which may be made on the Carrier and shall provide such security as may be required by the Carrier in this connection.

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

3-4. 공동해손:

1) 공동해손은 운송인이 선택하는 항구 또는 장소에서 1990년 수정된 York-Antwerp Rules, 1974에 따라 정산한다.

2) 위 1항에도 불구하고 화주는 운송인에게 부과된 공동해손에 관한 청구와 그로 인하여 발생하는 비용에 대해 운송인을 보호하고, 운송인에게 보상을 하여 해가 되지 않도록 하고, 운송인이 이와 관련하여 보증을 요구할 경우 이에 응하여야 한다.

3) 운송인은 화주가 지급해야 할 공동해손 부담금에 대해 보증서를 징수하기 위한 조치를 취해야 할 의무를 지지 않는다.

3-5. Notice of Loss of or Damage to the Goods

1) Unless notice of loss of or damage to the Goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the Consignee to the Carrier when the Goods are handed over to the Consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the Carrier of the Goods as described in this B/L.

2) Where the loss or damage is not apparent, the same prima facie effect shall apply if notice in writing is not given within three(3) consecutive days after the day when the Goods were handed over to the Consignee.

3-5. 물품의 멸실 및 훼손의 통지;

1) 만일 수하인이 물품의 인도를 받을 때에 수하인이 운송인에게 물품의 멸실이나 훼손에 대하여 서면으로 통지하지 않는 한, 그 물품의 인도는 운송인이 본 선하증권에 기재된 대로 물품을 인도했다는 사실에 대한 추정적 증거가 된다.

2) 만일 멸실이나 훼손이 외견상 명백하지 않고, 물품이 수하인에게 인도된 날로부터 연속 3일 이내 서면으로 통지하지 않을 경우, 동일한 추정증거의 효과가 적용된다.

4. Supplementary Provisions

4-1. Clauses Paramount

- 1) The terms and conditions shall only take effect to the extent that they are not contrary to the mandatory provisions of international conventions or national law applicable to the contract evidenced by this B/L.
- 2) As far as this B/L covers the carriage of the Goods by sea or inland waterways from the time when the Goods are loaded onto the vessel to the time they are discharged therefrom, this B/L shall be subject to the Hague Rules or the Hague-Visby Rules, but only to the extent that those Rules are compulsorily applicable any legislation and the provisions of those Rules shall apply to all Goods whether carried on or under deck.
- 3) The COGSA shall apply to the carriage of Goods by sea, whether on or under deck, but only to such extent it is compulsorily applicable to this B/L.

4 부가 조항

4-1. 지상약관

- 1) 본 약관은 선하증권에 적용되는 국제협약이나 국내법의 강행규정에 저촉되지 않는 범위내에서 그 효력을 가진다.
- 2) 본 선하증권상의 물품이 선박에 선적으로부터 양하까지 해상운송과 내수로 운송을 대상으로 하는 한, 본 선하증권은 입법에 의하여 적용이 강제되는 헤이그 규칙 또는 헤이그-비스비 규칙이 적용되며, 그와 같은 규정은 갑판 상단 또는 하단 적재운송에 관계없이 모든 물품에 적용된다.
- 3) 미국 해상물품운송법은 본 선하증권에 강제 적용되는 한도 내에서 갑판상.하단에 적재됨에 관계없이 해상에 의한 물품운송에 적용된다.

4-2. Time-bar

The Carrier shall be discharged of all liability whatsoever in respect of all claims howsoever caused unless suit is brought within nine(9) months after the delivery of the Goods, or the date when the Goods should have been delivered, or the date when in accordance with the 2-3, 5) failure to deliver the Goods would give the Consignee the right to treat the Goods as lost or the date of the event giving rise to the claim, whichever is occurs first.

4-2. 제소기간

운송인은 물품인도 후 또는 물품이 인도되어야 하는 일자나 2-3 조 5 항에 의거, 물품이 인도되지 않아 수하인이 그 물품이 멸실된 것으로 간주할 수 있는 권한을 갖게 되거나 기타 청구의 원인이 되는 사건의 발생 중 최초로 도래하는 것으로부터 9 개월 이내에 소송이 제기되지 않으면, 본 약관에 의거 모든 책임으로부터 면제된다.

4-3. Partial Invalidity

- 1) If any clause or a part thereof is held to be invalid, the validity of this B/L and the remaining clauses or a part thereof shall not be affected.
- 2) In particular, if any term of the B/L is held to be repugnant to the applicable international conventions or national law or to any tariff to any extent, such term shall be void to that extent but no further.

4-3. 일부 무효

- 1) 만일 본 선하증권의 어느 한 조항이나 어느 한 부분이 무효라고 판정될 경우, 본 선하증권의 효력과 다른 조항이나 다른 부분에 대해 영향을 미치지 아니한다.
- 2) 특히 본 선하증권상의 어느 조항이 국제협약이나 국내법이나 어떤 태리프의 한 부분과 상이할 때 그 부분에 한해 그 조항이 효력이 발생하지 않을 뿐이고, 그 외 다른 조항까지 효력을 잃는 것은 아니다.

4-4. Jurisdiction and Applicable law

Actions against the Carrier may be instituted only in the place where the Carrier has his place of business as stated on the front of this B/L and shall be decided according to the law of country in which that place of business is situated.

4-4. 재판관할권 및 준거법

운송인을 상대로 한 소송은 본 선하증권의 표면에 기재된 운송인의 주된 영업장 소재지에서만 제기될 수 있으며, 그 영업장이 위치한 국가의 법률에 따라 결정된다.