

新FIATA 複合運送證券 裏面標準約款의 改正內容과 逐條解說

李 康 斌*

〈차 례〉

- I. 序
- II. 主要改正內容
- III. 逐條解說

I. 序

현재 運送周旋人에 의하여 발행되고 있는 國際複合運送周旋業協會聯盟(FIATA) 複合運送 船荷證券(FIATA Combined Transport Bill of Lading)은 國際商業會議所(ICC) 公表 298(ICC Publication 298)에 의거한 ICC의 “複合運送證券에 관한 統一規則(Uniform Rules for a Combined Transport Document)”을 근거로 한 것이었다.

ICC 複合運送證券에 관한 統一規則은 이미 1973년부터 존재해 왔으며 지난 수년간의 複合運送 발달과 비교해 볼 때 상당한 정도로 시대에 뒤떨어져 있었음은 말할 필요도 없다. 따라서 ICC는 UNCTAD, FIATA, 船主協會 및 貨主協議會 등과 협력하여 1992년에 “複合運送證券에 관한 UNCTAD/ICC 規則(UNCTAD/ICC Rules for a Combined Transport Document, ICC Publi-

* 尚志大學校 貿易學科 副教授, 韓國航空法學會 常任理事

ation 481)”으로 개정 발전시켰으며, 새로운 FIATA 複合運送 船荷證券 (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)은 이것을 근거로 한 것이다.

FIATA는 ICC의 승인을 받기 위하여 1993년 6월에 새로운 FIATA 複合運送 船荷證券을 ICC에 제출하였고, 1993년 8월에 ICC로부터 새로운 FIATA FBL이 ICC 船荷證券審査委員會의 기준을 충족시키며 複合運送證券에 관한 UNCTAD/ICC 統一規則과 調和된다는 통보를 받았다. 또한 ICC는 FIATA가 FIATA 複合運送 船荷證券에 ICC 로고(logo)를 사용할 권리가 있음을 통보해 왔다.

FIATA 複合運送 船荷證券 樣式의 변경과 함께 FBL 裏面標準約款도 개정되었으며 새로운 FBL 樣式과 裏面標準約款은 1994년 3월 1일부터 시행되고 있다.

II. 主要改正内容

1992년 개정된 新FIATA 複合運送 船荷證券 裏面標準約款은 全體條項을 종전의 총 20개 條項에서 총 19개 條項으로 축소하였으며, 各 條項의 주요 개정 내용을 要約하면 다음과 같다.

- (1) 종전 約款은 “運送周旋人”, “貨主”의 定義만을 규정하였으나 개정 約款에서는 “送荷人”, “受荷人”, “引受”, “物品”에 대한 定義를 추가하였다(定義).
- (2) FBL에 “送荷人の 重量, 적재, 계산”, “送荷인이 포장한 컨테이너” 또는 이와 유사한 표시가 있을 경우 FBL에 기재된 정보의 推定的 證據效果를 否認하는 규정을 추가하였다(제3조 제2항).
- (3) 貨主는 危險物로 인하여 발생한 일체의 滅失, 손상, 책임 및 비용에 대해서 運送周旋人에게 배상할 義務를 추가하였다(제4조 제3항).
- (4) 送荷인이 FBL을 양도하였을 경우에도 物품명세의 부정확 또는 부적합으로 인하여 발생한 일체의 滅失, 손상 및 비용에 대해서 運送周旋人에게 배상할 책임이 있음을 추가로 규정하였다(제5조 제1항).
- (5) 貨主의 檢査에 의하여 運送周旋人이 제공한 컨테이너 또는 기타 운송용구의 결함이나 부적합성이 밝혀진 경우 그로 인하여 발생한 滅失, 손상 또는 비용에 대해서 運送周旋人은 책임이 없음을 추가로

- 규정하였다(제5조 제2항).
- (6) 貨主가 適時引渡에 관심을 표명하고 運送周旋人이 이를 받아들여 FBL에 기재한 경우 運送周旋人은 인도지연으로 인한 멸실에 대하여 책임을 진다는 條項을 추가하였다(제6조 제2항).
 - (7) “引渡遲延”에 관한 定義를 신설하였다(제6조 제3항).
 - (8) 海上 또는 内水路運送中에 발생한 멸실, 손상 또는 인도지연에 대한 運送周旋人의 免責事由를 신설하였다(제6조 제6항).
 - (9) FBL 約款은 國際協約이나 國內法の 强行規定에 저촉되지 않는 범위내에서만 유효하다는 條項을 신설하였다(제7조 제1항).
 - (10) 美國海上物品運送法(COGSA)이 海上物品運送에 적용된다는 條項을 신설하였다(제7조 제3항).
 - (11) 物품의 멸실 또는 손상에 대한 運送周旋人의 책임 한도액을 종전 約款은 중량 매 킬로그램당 2 SDR로 규정하고 있었으나, 개정 約款은 중량 매 킬로그램당 2 SDR 또는 매 짐짝당 666.67 SDR 중 많은 쪽으로 하는 選擇的 條項을 추가하였다(제8조 제3항).
 - (12) FBL에 기재된 짐짝 또는 적재단위가 運送周旋人의 책임 한도액 산정의 기준이 된다는 條項을 신설하였다(제8조 제4항).
 - (13) 複合運送에 海上 또는 内水路運送이 포함되지 않을 경우 物품의 멸실 또는 손상에 대한 運送周旋人의 책임 한도액을 중량 매 킬로그램당 8.33 SDR로 하는 例外條項을 신설하였다(제8조 제5항).
 - (14) 美國海上物品運送法 적용시 運送周旋人의 책임 한도액을 매짐짝당 美貨 500달러로 하는 條項을 신설하였다(제8조 제6항).
 - (15) 運送周旋人의 총책임은 物품의 全損에 대한 책임 한도액을 초과하지 않는다는 條項을 신설하였다(제8조 제8항).
 - (16) 손해배상청구가 運送周旋人의 使用人, 代理人 또는 其他人을 상대로 제기된 경우에도 FBL 約款이 적용된다는 規定, 이른바 “히말라야 約款”을 신설하였으며(제10조 제1항), 運送周旋人은 FBL에 의하여 증명된 계약 체결시에 자기자신을 위해서 뿐만 아니라 代理人 또는 其他人을 위한 受託人로서 행동한다는 條項을 신설하였다(제10조 제2항).
 - (17) 物품의 인도완료 시기에 관한 條項을 신설하였으며(제12조 제1항), 또한 運送周旋人은 불가항력적인 상황에 처했을 때 운송을 종료시킬

- 수 있는 條項을 신설하였다(제12조 제3항).
- (18) 運送周旋人이 他人으로부터 運賃, 料金 또는 기타 비용을 징수하도록 지시를 받았다 하더라도 貨主는 지급되지 않은 금액에 대해서 여전히 책임이 있다는 條項을 신설하였다(제13조 제6항).
- (19) 물품의 멸실 또는 손상이 외관상 명백하지 않은 경우의 통지기간을 受荷人에게 인도된 날로부터 7일에서 6일로 단축하였다(제16조 제2항).
- (20) FBL의 一部條項이 無效라고 판정되더라도 FBL 자체의 효력과 다른 條項에 아무런 영향도 미치지 않는다는 條項을 신설하였다(제18조).

III. 逐條解說

定義

- “運送周旋人”이란 이 FBL을 발행하고 그 표면에 記名되어 運送人으로서 複合運送契約의 이행을 위한 책임을 지는 複合運送人을 의미한다.
- “貨主”란 船積人, 送荷人, 이 FBL의 所持人, 물품의 受領人 및 所有者를 의미한다.
- “送荷人”이란 運送周旋人과 운송계약을 체결하는 사람을 의미한다.
- “受荷人”이란 運送周旋人으로부터 물품을 수령할 권리가 있는 사람을 의미한다.
- “引受”란 運送周旋人이 이 FBL에 명시된 물품의 수령장소에서 운송을 위하여 물품을 인도받아 수령하는 것을 의미한다.
- “物品”이란 컨테이너, 팔레트 또는 運送周旋人이 제공하지 않은 유사한 운송이나 포장용구 뿐만 아니라 生動物을 포함한 재산을 의미하며, 그러한 재산이 甲板상단 또는 하단에 적재나 운송되는가의 여부에 관계 없다.

해설

이 제목하에 6개의 定義가 나타나 있으며, 그들 가운데 몇가지는 어느 정도 自明한 것이지만, 그럼에도 불구하고 간략하게 약간의 설명을 하는 것이 유용할 것이다.

“運送周旋人”이란 용어는 FIATA 複合運送 船荷證券(이하 FBL이라 칭함)에 널리 사용되고 있으며, 따라서 “複合運送人”이란 용어는 회피되고 있음을 유의하여야 한다. 이것은 FBL이 運送周旋人型 複合運送人에 의하여 사용되어야 함을 강조하기 위한 것이다. 실제로 약간의 運送人들은 運送周旋人型 複合運送人의 代理人으로서 행동하며, 이 경우에 그러한 運送人은 記名된 運送周旋人의 代理人으로서 FBL에 署名하게 된다. 그때에 어느 누가 FBL에 따라 複合運送人으로서 책임을 지고, 또 어느 누가 단지 代理人으로서만 행동하였는가는 船荷證券의 표면에 運送周旋人名을 기재함으로써 나타나게 된다.

“貨主”란 용어는 넓은 범위로 複合運送에 관련된 사람을 나타내기 위하여 관습적으로 船荷證券에 사용된다. 운송을 위하여 물품을 인도하는 사람은 運送周旋人과 운송계약을 체결한 사람과 반드시 同一人일 필요가 없다는 점이 특히 유의해야 할 중요한 것이다. 따라서 “送荷人”은 예를 들면 運送人 引渡條件(FCA)에서의 買受人이 체결한 운송계약에 의거하여 운송을 위하여 물품을 인도하는 運送人 引渡條件(FCA)에서의 賣渡人이 될 수 있다. 그러나 이것은 FBL 제5조(물품의 명세 및 貨主의 포장과 검사)에 따라 運送周旋人이 “送荷人”에게 책임을 지게 할 가능성을 배제하는 것은 아니다. 마찬가지로, “受荷人”은 운송계약상 물품을 인도받을 권리가 있을지라도 運送周旋人과 운송계약을 체결하는 사람과 同一人이 아닐 수 있다. FBL의 所持人, 물품의 受領人 및 所有者에게도 동일하게 적용된다.

“送荷人”이란 용어는 運送周旋人과 실제로 계약을 체결하는 사람을 위하여 마련된 반면에, “受荷人”이란 용어는 運送周旋人으로부터 물품을 수령할 권리가 있는 사람을 의미한다. 목적지에서 運送周旋人으로부터 물품을 수령할 권리는 FBL의 성질이 流通證券인가 또는 예외적으로 非流通證券인가에 달려 있다. FBL이 流通證券인 경우, 보통은 送荷人이 白地背書를 하게 되고(즉 送荷人의 單純署名에 의하여), 그때 FBL의 所持人이 목적지에서 물품을 수령할 권리가 있게 된다. 만약 FBL이 非流通證券으로 발행되는 경우에는 受荷人이 처음부터 證券에 記名된다.

FBL상의 運送周旋人의 책임기간 개시에 관한 분쟁을 회피하기 위하여 물품이 실제로 “引受”되었을 뿐만 아니라 運送周旋人이 운송을 위하여 물품을 수령하였음을 요한다. 運送周旋人이 운송을 수배하기 위하여 추후 지시가 있을 때까지 단지 또다른 收容施設(예를 들면 창고 보관을 위하여)에

있는 물품을 수령하는 것은 당연히 있을 수 있다.

“物品”의 定義는 광범위하고 그러한 물품의 부류가 FBL에 채택된 책임 제도하에 들어간다는 것을 명백히 하기 위하여 生動物과 甲板積載貨物을 포함하고 있다.

제1조 適用

제목이 FIATA 複合運送 船荷證券(FBL)이라고 되어 있음에도 불구하고 이 約款은 단지 단일 운송수단만이 사용된 경우에도 똑같이 적용된다.

해설

FBL의 명칭 자체가 나타내는 바와 같이 FBL은 複合運送契約이 적어도 두가지 다른 운송수단을 포함하는 경우를 위한 것이지만, 단일 운송수단의 운송에 FBL을 사용해도 상관없다. 왜냐하면 어떤 경우이든 FBL의 사용은 當事者들간의 자발적인 合意에 달려있는 것이지 國際協約이나 國內法の 적용에 달려있는 것이 아니기 때문이다. 이것은 FBL의 사용을 손쉽게 하고 있는데, 그 이유는 만약 그렇게 하지 않는다면 운송이 실제로 운송의 한 쪽이나 양쪽 끝에서 작은 보조운송으로서의 단일 운송수단인가의 여부 또는 그러한 추가운송이 별도수단을 구성함으로써 계약을 複合運送契約으로 할 것인가의 여부를 결정하지 않으면 안되기 때문이다.

제2조 FBL의 發行

2.1. 이 FBL을 발행함으로써 運送周旋人은

- a) 물품을 인수한 장소(이 FBL에 명시된 수령장소)로부터 이 FBL에 지정된 인도장소까지 全運送을 이행하는 것과/또는 自己名義로 그 이행을 周旋하는 것을 확약하며;
- b) 이 約款에 규정된 대로 책임을 진다.

2.2. 이 FBL의 約款에 의거하여 運送周旋人은 고용범위내에서 활동하는 그의 使用人이나 代理人, 또는 이 FBL에 의하여 증명된 계약의 이행을 위하여 그 서비스를 이용하는 기타 사람의 作爲 및 不作爲에 대하여 자기자신의 作爲 및 不作爲와 마찬가지로 책임을 진다.

해설

이 條項은 다음 3가지 점에서 중요하다.

첫째, 運送周旋人의 책임기간은 FBL에 명시된 물품의 인수장소로부터 FBL에 언급된 인도장소까지 全運送에 미친다는 것을 나타내고 있다.

둘째, FBL에 명시된 바와 같이 책임을 인수하는 명백한 약속이 있다.

셋째, 運送周旋人은 자기자신의 作爲 또는 不作爲에 대하여 책임을 질 뿐만 아니라 FBL에 명시된 계약 이행을 위하여 運送周旋人이 사용하는 그의 使用人, 代理人 및 기타 사람들에 대하여 책임을 진다(이른바 代理責任). 따라서 運送周旋人은 자기의 지위를 仲介人으로 칭하더라도 기타 사람들에 대하여 책임을 회피할 수 없음을 유의하여야 한다. 이것이 본질적으로 運送人으로서의 運送周旋人과 단지 代理人으로서 행동하는 運送周旋人간의 주요 차이점이다.

제3조 流通性 및 物品에 대한 權利

- 3.1. 이 FBL은 “流通不能”으로 표시되지 않은 한 流通性 樣式으로 발행된다. 이 FBL은 물품에 대한 권리를 구성하며 所持人은 이 FBL의 背書에 의하여 證券上의 물품을 수령 또는 양도할 권리를 가진다.
- 3.2. “送荷人의 重量, 적재, 계산”, “送荷人이 포장한 컨테이너” 또는 이와 유사한 표현과 같은 상반된 표시가 인쇄된 樣式에 되어 있거나 이 FBL에 첨부되어 있지 않은 한 이 FBL상의 정보는 運送周旋人이 그러한 정보에 의하여 기재된 것과 같은 물품을 인수하였다는 推定的 證據가 된다. 그러나 이 FBL이 善意로 믿고 행동한 受荷人에게 상당한 對價로 양도되었을 때에는 反證이 허용되지 아니한다.

해설

FBL의 표면에는 流通性 複合運送 船荷證券이라는 표시가 되어 있다. 제3조는 FBL이 流通不能 樣式으로 발행될 수 있다고 규정하고 있지만, 이 경우에는 FBL의 표현의 “流通可能”이라는 용어를 삭제할 필요가 있으며 또한 FBL 자체에 單純背書함으로써 受荷人名을 바꿀 수 없음을 처음부터 알 수 있도록 受荷人名을 명백히 기재할 필요가 있다. FBL이 流通不能 樣式으로 발행된 경우에 受荷人名을 바꾸려면 運送周旋人에게 명백한 지시를 할 필요가 있다. 證券上의 정보가 發行人에게 책임을 지우는 원칙은

물론 매우 통상적인 것이지만, 그 책임은 여러가지 면에서 수정된다는 것을 유의하여야 한다.

運送周旋人は 送荷人 자신이 제공한 정보에 대하여 책임을 회피할 수 있고 이것은 FBL의 표면에 “送荷人の 신고에 따라”와 같은 용어로 표시되어 있다. 그럼에도 불구하고 運送周旋人は 물품의 수량이나 성질에 결함이 있음을 알게 되었을 때 물품의 상태에 관하여 留保를 하지 않는다면 책임을 질 수도 있다. 그러나 運送周旋人は 물품이 인수시에 “外觀上” 양호한 상태였다는 것을 FBL의 발행에 의해서 보증할 뿐이다. 運送周旋人は 보다 정밀한 검사를 이행하도록 특별히 요구되지 않는 한 보다 정밀한 검사를 하여 運送周旋人이 발견한 것에 대하여 책임을 지지 않는다.

運送周旋人と 운송을 위하여 물품 인도시에 FBL의 최초 所持人이 되는 사람간에도 運送周旋人は 물품이 FBL에 기재된 바와 같지 않았음을 입증함으로써 정보에 대하여 책임을 회피할 수 있다. 그러나 이것은 FBL이 受荷人에게 양도되고 善意의 受荷人이 FBL에 포함된 정보를 믿고 행동한 경우에는 불가능하다. FBL상의 정보에 대한 책임의 첫째 목적은 이와 같이 FBL의 讓受人을 보호하고 賣渡人と 買受人간의 거래에 사용될 수 있는 證券으로서 FBL의 지위를 강화하기 위한 것이다.

제4조 危險物 및 賠償

- 4.1. 貨主는 위험성 있는 물품의 운송에 관하여 國內法 또는 國際協約에 따른 强行規定들을 준수하여야 하며, 또한 어떠한 경우에도 運送周旋人이 위험성 있는 물품을 인수하기 전에 그 위험의 정확한 성질을 書面으로 통지하여야 하며, 또한 필요한 경우 취하여야 할 예방조치를 運送周旋人에게 표시하여야 한다.
- 4.2. 貨主가 그러한 정보를 제공하지 않고 또 運送周旋人이 물품의 위험성과 취하여야 할 필요한 예방조치를 알고 있지 못하며 또 언제든지 그 물품이 人命이나 財産에 有害하다고 간주되는 경우에는 상황에 따라 배상함이 없이 그 물품을 어느 곳에서나 揚荷, 破壞 또는 無害하게 할 수 있다. 貨主는 물품의 인수 또는 운송이나 그에 부수적인 서비스로 인하여 발생된 모든 멸실, 손상, 책임 또는 비용에 대하여 運送周旋人에게 배상하여야 한다. 上記 물품의 운송에 따른 위험의 정확한 성질을 運送周旋人이 알고 있었음을 입증할 책임은 貨主에게

있다.

- 4.3. 어떠한 물품이 人命 또는 財産에 위험을 주는 경우 그 물품도 마찬가지로 어느 곳에서나 揚荷 또는 揚陸시키거나 破壞 또는 無害하게 할 수 있다. 그러한 위험이 運送周旋人의 過失과 不注意에 의하여 발생되지 않았을 경우 運送周旋人은 아무런 책임을 지지 않았으며 또 貨主는 그러한 위험으로 인하여 발생한 모든 멸실, 손상, 책임 및 비용에 대하여 運送周旋人에게 배상하여야 한다.

해설

제4조는 危險物 및 貨主가 그러한 화물에 관련된 規則들을 준수할 의무에 관한 것이다. 貨主가 그러한 規則들에 따라서 書面으로 적당한 정보를 運送周旋人에게 제공하지 않은 경우 貨主는 運送周旋人에게 무겁고 광범위한 책임을 지게 된다. 또한 運送周旋人은 물품의 위험성이 人命, 財産 또는 環境에 손해를 발생시키는 것을 방지하기 위하여 필요한 예방책을 취할 권리가 있다. 貨主는 그러한 조치로 인하여 발생한 비용을 運送周旋人에게 배상할 의무가 있다.

제5조 物品의 明細 및 貨主의 包裝과 檢査

- 5.1. 送荷人은 運送周旋人에 의하여 물품이 인수된 때에 자기가 제공하였거나 그를 대신하여 FBL에 기재한 물품의 일반적인 성질, 貨印, 개수, 중량, 수량 및 용적과 적용할 수 있는 경우에 물품의 위험성에 관한 모든 明細의 정확함을 運送周旋人에게 보증한 것으로 간주한다. 送荷人은 그러한 明細의 부정확이나 부적합으로 인하여 발생한 모든 멸실, 손상 및 비용에 대해서 運送周旋人에게 배상하여야 한다. 送荷人은 FBL이 그에 의하여 양도된 경우에도 여전히 책임을 져야 한다. 運送周旋人의 이러한 배상을 받을 권리는 결코 送荷人 이외의 어떠한 사람에 대한 이 FBL상의 그의 책임을 제한하지 아니한다.
- 5.2. 물품의 적재 또는 포장에 貨主 또는 그를 대신하여 運送周旋人 이외의 사람에 의하여 행해진 때에 결함이 있거나 불충분한 물품의 포장이나 컨테이너 또는 기타 운송용구의 결함이나 부적합성에 의한 것이거나, 또는 運送周旋人에 의하여 제공된 것으로 貨主의 적절한 검사에 의하여 명백해진 컨테이너 또는 기타 운송용구의 결함이나 부적합

성에 의하여 발생한 멸실, 손상 또는 비용에 대해서 運送周旋人은 책임을 지지 아니한다. 貨主는 그와 같이 발생한 모든 멸실, 손상, 책임 및 비용에 대해서 運送周旋人에게 배상하여야 한다.

해설

제5조는 물품에 관한 정보가 정확함을 送荷人이 보증하는 중요 원칙을 강조하고 있다. 여기서 再次 送荷人이 이 의무를 이행하지 않으면 運送周旋人에게 배상할 책임이 발생하게 된다. 이러한 책임은 또한 船荷證券이 送荷人에 의하여 다른 사람에게 양도된 후에도 존속함을 유의하는 것이 중요하다. 그러나 運送周旋人이 送荷人으로부터 배상받을 권리는 送荷人 이외의 다른 사람에게 FBL상 저야할 책임을 축소시키지 않는다.

제5조 제2항에는 또한 결합있는 포장이나 적재가 貨主에 의하여 또는 運送周旋人 자신 이외의 다른 사람이 貨主를 대신하여 이행되었을 때에 결합있는 물품의 포장 또는 컨테이너나 기타 운송용구의 물품 적재에 관한 특별 규정을 두고 있다. 이것은 또한 부적합한 컨테이너나 기타 운송용구가 貨主에 의하여 공급되거나 또는 運送周旋人에 의하여 공급된 컨테이너의 결합이나 부적합한 상태가 貨主의 적절한 검사에 명백하였음에도 불구하고 貨主가 컨테이너를 거절하지 않은 경우에 적용된다. 이러한 경우에 運送周旋人은 결합있는 포장, 적재 또는 컨테이너나 기타 운송용구의 상태로 인하여 발생한 멸실, 손상 또는 비용에 대해서 책임을 회피할 수 있을 뿐만 아니라 또는 運送周旋人이 받은 멸실, 손상, 책임 및 비용에 대해서 貨主로부터 배상을 받을 권리가 있다.

제6조 運送周旋人の 責任

- 6.1. 이 約款에 의거한 運送周旋人の 물품에 대한 책임기간은 運送周旋人이 물품을 인수한 때로부터 물품을 인도할 때까지이다.
- 6.2. 運送周旋人이 자기자신, 그의 使用人이나 代理人 또는 제2조 제2항에 언급된 기타 사람의 過失 또는 不注意가 물품의 멸실, 손상 또는 인도지연의 원인이 되지 않았거나 또는 기여하지 않았다는 것을 입증하지 않는 한 멸실, 손상 또는 인도지연을 일으킨 사고가 제2조 제1항 a호에 定義된 바와 같이 물품이 運送周旋人の 책임하에 있는 동안 발생하였을 경우 運送周旋人은 인도지연 뿐만 아니라 물품의

멸실 또는 손상에 대해서 책임을 진다. 그러나 FBL에 기재하였을 경우 運送周旋人은 인도지연으로 인하여 발생한 멸실에 대해서만 책임을 진다.

- 6.3. 도착시간은 運送周旋人에 의하여 보증되지 아니한다. 그러나 명백히 合意한 시간 이내에 물품이 인도되지 아니하거나 또는 그러한 合意가 없을 경우에는 그 사건의 상황을 고려하여 근면한 運送周旋人에게 합리적으로 요구되는 시간 이내에 물품이 인도되지 않을 때 인도지연이 발생한다.
- 6.4. 물품이 제6조 제3항에서 정한 물품 인도일 경과후 연속 90일 이내에 인도되지 않을 경우 損害賠償請求人은 反證이 없어도 그 물품이 멸실된 것으로 간주할 수 있다.
- 6.5. 運送周旋人이 그 사건의 상황에 있어서 멸실 또는 손상이 이 조항의 a) 내지 e)에 상술된 원인이나 사건중 하나 또는 그 이상에 기인한 것이었음을 입증한 때에 그것을 발생원인으로 推定하여야 되지만, 항상 損害賠償請求人은 멸실 또는 손상이 실제로는 그러한 원인이나 사건중의 하나 또는 그 이상으로 인하여 전부 또는 일부 발생된 것이 아님을 입증할 권리가 있다.
 - a) 貨主 또는 運送周旋人 이외의 貨主의 代理人이나 運送周旋人이 물품을 인수받은 사람의 作爲 또는 不作爲
 - b) 포장 또는 貨印 및/ 또는 개수의 불충분 또는 결함 상태 ;
 - c) 貨主 또는 貨主의 代理人에 의한 물품의 취급, 적재, 積付 또는 揚荷 ;
 - d) 물품의 고유 결함 ;
 - e) 罷業, 직장폐쇄, 조업정지 또는 작업 방해.
- 6.6. 海上 또는 内水路運送을 위한 抗辯

제6조 제2항, 제6조 제3항 및 제6조 제4항에도 불구하고 海上 또는 内水路運送과 관련하여 운송중 멸실, 손상 또는 인도지연이 다음과 같은 원인에 의하여 발생된 때에 運送周旋人은 그러한 멸실, 손상 또는 인도지연에 대해서 책임을 지지 아니한다.

 - a) 항해 또는 선박 관리시에 船長, 船員, 導船士 또는 運送人의 使用人의 作爲, 不注意 또는 怠慢.
 - b) 運送人의 實際過失이나 내밀한 關與에 의하여 발생되지 아니한

火災, 그러나 항상 멸실 또는 손상이 선박의 堪航能力 缺如로 인하여 발생하였다면, 運送周旋人은 항해 개시시에 선박의 堪航能力을 갖추기 위하여 상당한 注意를 다하였음을 입증할 수 있다.

해설

제6조는 FBL의 가장 중요한 規定을 포함하고 있다고 할 수 있다. 그 이유는 여기에 運送周旋人의 책임에 관하여 적용되는 원칙들이 규정되어 있기 때문이다.

첫째, 책임기간에 관하여 제2조에서 이미 밝힌 원칙이 제6조 제1항에 반복되어 있다.

둘째, 推定過失 또는 不注意에 대한 기본책임은 제6조 제2항에 나타나 있다. 또한 運送周旋人의 책임은 자기의 계약을 이행하기 위하여 사용되는 使用人, 代理人 또는 기타 사람의 作爲 또는 不作爲에 까지 미친다는 것을 강조하기 위하여 제2조가 참조된다.

책임은 물품의 멸실 또는 손상뿐만 아니라 인도지연을 포함한다. 그러나 後者 즉, 인도지연에 있어서도 送荷人이 適時引渡에 관심을 표명하고 이것을 運送周旋人이 받아들여 FBL에 기재하지 않는 한 책임을 지지 않는다. 실제로 이것은 인도지연에 대한 모든 책임의 포기와 마찬가지로이다. 그럼에도 불구하고 제6조 제2항은 當事者들에게 이른바 定時性保證運送의 가능성을 고려해 보도록 권유하고 있다. 運送周旋人은 자기 스스로 特殊保險에 의한 보호를 마련하지 않는 한 適時引渡에의 관심 표명을 받아 들이는데 注意를 하도록 권고되어 진다. 왜냐하면 보통의 保險約款은 이러한 위험을 담보하는데 충분하지 못하기 때문이다.

推定過失 또는 不注意에 대한 책임은 航空, 鐵道 및 道路運送에 관한 國際協約상의 책임(嚴格運送人責任)보다 더욱 완화되어 있음을 유의하여야 한다. 그럼에도 불구하고, 그 상황하에서 過失을 反證하기는 어려울 것이다. 왜냐하면 첫째로 멸실 또는 손상의 원인이 규명되고, 둘째로 그러한 원인이 運送周旋人이나 그의 使用人側의 不注意한 作爲 또는 不作爲에 기인될 수 있다는 것이 보통 요구되고 있기 때문이다. 그러므로 실제로 예외가 있는 嚴格責任과 推定過失 또는 不注意에 대해서 더욱 수정된 책임간의 차이점은 그렇게 중대한 것이 아닐 수 있다.

제6조 제3항 및 제6조 제4항은 모두 인도지연에 관한 것이다. 前述한 바와

같이 適時引渡에 관심의 표명이 있지 않는 한 인도지연에 대해서 책임이 없으므로 그러한 관심이 표명된 때에만 이 條項들이 중요하게 되어질 수 있다. 그럼에도 불구하고 이 조항들은 인도지연중에 결국 멸실이 초래된 정확한 시간을 나타내기 위하여 중요한 것이다. 그러한 멸실의 초래를 위하여 요구되는 시간의 계속에 있어서 출발시점은 제6조 제3항에 근면한 運送周旋人에게 요구되는 합리적인 시간으로 언급되어 있다. 일단 그러한 시간이 경과되면, 연속 90일에 달하는 추가 지연은 損害賠償請求人에게 그 물품이 멸실된 것으로 간주할 권리를 주게 된다. 그러나 만약 運送周旋人이 사실상 그 물품이 멸실된 것이 아니라 아마 적재의 부족임을 입증하는데 성공한다면, 損害賠償請求人은 그 물품이 멸실된 때와 같은 배상을 받을 권리를 갖지 못하게 된다.

제6조 제5항은 運送周旋人이 자기나 그의 使用人에게 돌릴 수 있는 過失이 없었음을 용이하게 입증하기 위한 것이다. 따라서 만약 멸실 또는 손상에 관련된 貨主의 作爲 또는 不作爲가 있었다거나 또는 물품 자체가 멸실 또는 손상을 발생시킬 정도로 부적합하게 포장 또는 貨印되거나 또는 고유한 상태를 지니고 있었음이 나타난다면, 그때 損害賠償請求人은 멸실 또는 손상의 전부 또는 일부가 그러한 문제들로 인하여 발생하지 않았음을 입증하는데 성공하지 않은 한 이것이 멸실 또는 손상의 원인이 된 것으로 推定된다. 運送周旋人의 책임이 없음을 뒷받침하기 위한 유사한 推定이 罷業, 공장폐쇄 또는 유사한 노동분쟁의 경우에 적용된다.

끝으로 제6조 제6항에서 海上 또는 内水路運送에 적용할 수 있는 특수한 抗辯에 유의하여야 한다. 이 條項에는 海上法에 따른 특수한 抗辯 즉 선박의 항해 및 관리상의 잘못과 火災에 대해서 언급되어 있다. 그러나 이러한 抗辯들은 멸실 또는 손상이 管理者의 地位에서의 不注意한 作爲나 不作爲에 기인한 것인 때에는 적용하지 않는다. 마찬가지로 만약 멸실 또는 손상이 선박의 堪航能力缺如로 발생한 경우 運送周旋人은 堪航能力 缺如가 항해 개시시에 선박의 堪航能力을 갖추기 위하여 적절한 노력을 하지 않아서 발생하였다면 책임을 지게 된다. 運送周旋人에 관한 한 이 條項은 運送周旋人이 複合運送契約의 이행을 위하여 사용했던 船舶會社에 적용하는 것 보다 運送周旋人을 위하여 더 큰 위험을 회피하는데 이바지 한다. 따라서 만약 海上에서 衝突, 坐礁 또는 火災가 있는 경우에 運送周旋人은 船舶會社가 할 수 있는 것과 뜻같은 抗辯을 원용할 수 있다.

제7조 至上約款

- 7.1. 이 約款은 이 FBL에 의하여 증명된 계약에 적용되는 國際約款 또는 國內法の 強行規定에 상반되지 않는 범위내에서 효력을 가질 뿐이다.
- 7.2. 1924년 8월 25일 브뤼셀에서 제정된 船荷證券에 관한 規則統一을 위한 國際協約에 포함된 헤이그規則 또는 船積國에서 法制化된 대로 이미 발효중인 1968년 2월 23일 제정된 브뤼셀議定書에 포함된 헤이그-비스비規則은 모든 海上物品運送과 內水路物品運送에도 적용되고, 또 그러한 規定은 甲板 상단 또는 하단 적재 운송인가를 불문하고 모든 물품에 적용된다.
- 7.3. 美國海上物品運送法(COGSA)은 이 FBL에 강제적으로 적용될 경우, 甲板 상단 또는 하단 적재 운송인가를 불문하고 海上物品運送에 적용되거나 또는 이 FBL상의 진술에 따라 甲板 상단에 적재 운송되는 물품에 대해서만 적용된다.

해설

UNCTAD/ICC規則과 헤이그/비스비規則상의 원칙간에 충돌을 회피하기 위한 모든 노력이 있었던 사실에도 불구하고, FBL 約款과 強行規則들간의 충돌의 가능성은 배제될 수 없다. 약간의 경우에 複合運送에 적용되는 強行規則들이 FBL의 規定에 대신할 수 있다. 이 효과를 想起시키는 것이 제7조 제1항에 포함되어 있다.

엄격히 法的 觀點에서 볼 때 만약 그 規則들이 強行的이라면 그것들이 FBL의 모순된 규정에도 불구하고 적용된다는 것은 말할 것도 없으므로 어떤 특정한 強行規則들을 언급할 필요가 없다. 그러나 약간의 국가들에게서는 헤이그規則과 이러한 規則들을 法制化하는 관련 國內立法에 대해서 특별한 언급이 있을 것을 요건으로 하고 있다. 이것은 헤이그規則, 헤이그/비스비規則 및 美國에서 法制化된 헤이그規則의 變形에 대한 제7조 제2항 및 제7조 제3항의 언급을 설명하는 것이다. 이들 條項에서 甲板積載貨物에 대한 언급은 그러한 화물이 헤이그規則上 “物品”의 定義에서는 배제되는 반면에, 甲板積載貨物이 FBL상 廣義의 “物品”의 定義에 포함된다는 사실로 설명된다.

제8조 運送周旋人の 責任制限

- 8.1. 물품의 멸실 또는 손상에 대한 賠償額의 算定은 물품이 受荷人에게

- 인도된 장소 및 時期 또는 이 FBL에 따라 물품이 인도되었어야 할 장소 및 時期의 물품의 價額을 참조하여 이루어진다.
- 8.2. 물품의 價額은 현행 商品去來所 價格에 따르거나, 또는 그러한 가격이 없는 경우에는 현행 市場價格에 따르거나, 또는 그러한 가격이 없는 경우에는 동일한 명칭과 품질의 물품의 通常價額을 참조하여 결정한다.
- 8.3. 제8조 제4항에서 제8조 제9항까지의 規定에 의거하여 運送周旋人은 어떠한 경우에 있어서도 짐짝이나 단위당 666.67 SDR(特別引出券) 상당액 또는 멸실 또는 손상된 물품의 총중량 매 킬로그램당 2 SDR 상당액중 더많은 금액을 초과하여 물품의 멸실 또는 손상에 대하여 책임을 지지 아니한다. 그러나 運送周旋人이 물품을 인수하기 전에 送荷人이 물품의 성질과 價額을 신고하고 運送周旋人이 이를 수락하거나, 또는 從價運賃이 지급되고 그 價額이 運送周旋人에 의하여 이 FBL에 기재된 때에는 그 申告價額이 限度額이 된다.
- 8.4. 컨테이너, 팔레트 또는 유사한 운송요구에 1개 이상의 짐짝 또는 단위가 적재될 경우, 그러한 운송요구에 포함된 것으로 이 FBL에 기재된 짐짝 또는 기타 선적단위는 짐짝 또는 선적단위로 간주한다.
- 8.5. 위에 언급된 條項에도 불구하고, 계약에 따라 複合運送에 海上 또는 內水路에 의한 물품 운송을 포함하지 않을 경우, 運送周旋人의 책임은 멸실 또는 손상된 물품의 총중량 매 킬로그램당 8.33 SDR을 초과하지 않는 금액으로 제한된다.
- 8.6. a) 물품의 멸실 또는 손상이 複合運送中 특정 구간에서 발생되었고, 이와 관련적용 가능한 國際協約 또는 強行的인 國內法에서 그 특정 구간을 위한 個別運送契約이 체결되었다면 다른 책임한도를 규정하고 있는 때에는 그러한 멸실 또는 손상에 대한 運送周旋人의 책임한도는 그러한 國際協約 또는 強行的인 國內法의 規定을 참조하여 결정한다.
- b) 貨主가 물품의 성질과 價額을 신고하지 아니하여 이 FBL에 기재하지 않았으며, 또한 從價運賃이 지급되지 않는 한, 적용 가능한 경우 COGSA에 의거한 運送周旋人의 책임은 매짐짝당 또는 짐짝이외의 방법으로 물품이 선적된 경우, 관습상의 대화물단위당 美貨 500달러를 초과하지 아니한다.

- 8.7. 運送周旋人이 인도지연으로 인한 멸실 또는 물품의 멸실이나 손상이외의 간접적 멸실 또는 손상에 대하여 책임을 질 경우, 運送周旋人의 책임은 이 FBL에 의거한 複合運送을 위한 複合運送契約상의 運賃의 2배 상당액을 초과하지 않는 금액으로 제한된다.
- 8.8. 運送周旋人의 총 책임은 물품의 全損에 대한 책임한도를 초과하지 아니한다.
- 8.9. 멸실, 손상 또는 인도지연을 발생시킬 意思로써 또는 無謀하게 그리고 아마 멸실, 손상 또는 인도지연이 발생할 것이라는 인식으로써 행한 運送周旋人의 個人的인 作爲 또는 不作爲로 인하여 멸실, 손상 또는 인도지연이 발생하였음이 입증되었을 경우 運送周旋人은 책임제한의 이익을 받을 권리가 없다.

해설

제8조는 물품의 멸실 또는 손상(제8조 제1항 내지 제8조 제6항)과 그 밖의 멸실 또는 손상(인도지연, 간접적 멸실; 제8조 제7항)에 대한 運送周旋人의 책임의 금전적 한도에 관한 중요한 規定들을 포함하고 있다.

제8조 제1항 및 제8조 제2항에는 물품의 멸실 또는 손상에 대한 賠償額의 算定을 위한 원칙들이 규정되어 있다. 목적지에서의 價額이 참조된다는 것에 유의하는 것이 중요하다. 이것은 헤이그/비스비規則上 海上物品運送에 적용되는 원칙이며, 반면에 運賃 및 기타 비용을 추가한 발송지에서의 價額에서 출발하기 위한 반대원칙이 道路, 鐵道 및 航空에 위한 물품운송에 관한 協約에서 채택되고 있다.

또한 목적지에서의 價額은 시세변동이 있을 때, 물품이 운송중일 때, 또는 물품의 買受人이 물품 유통에 있어서 후속 단계를 맡고 있을 때에 送狀價額을 초과할 수 있다. 이 경우에 賠償額의 算定은 그러한 유통경로를 위한 現행 市價를 기준으로 한다.

제8조 제3항 및 제8조 제4항에는 헤이그/비스비規則에 따른 책임제한의 주요 원칙들이 반영되어 있다. 送荷人은 價額을 신고하면 더 많은 배상을 받을 수 있고, FBL의 표면에 그러한 목적을 위한 기재란이 있음을 유의하여야 한다. 통상적으로 運送周旋人은 價額을 신고한 경우에 追加運賃을 부과하는데, 이것을 從價運賃이라고 부른다. 價額의 신고가 유효하기 위하여는 그러한 경우에 從價運賃이 지급되는 것이 필요하다. 그러므로 價額의

신고는 어느 정도 追加保險으로서 간주할 수 있다. 실제로는 價額의 신고가 거의 행해지지 않고 있는데, 그 이유는 경우에 따라 送荷人 또는 受荷人은 貨物保險에 의하여 보호되고 있기 때문이다. 貨物保險者들은 거의 運送周旋人에게 價額의 신고를 하도록 강요하지 않는다.

헤이그/비스비規則上 이른바 컨테이너방식이 제8조 제4항에 나타나 있다. 컨테이너에 積付된 단위들이 각 단위에 단위 한도가 적용되는 경우에 열거되어 있지 않는 한, 단위 한도가 내용물과 함께 컨테이너에 적용된다는 것을 유의하는 것이 중요하다.

제8조 제5항에서는 國際道路物品運送協約(CMR)에 나타나 있는 것과 동일한 금전적 한도(매 킬로그램당 8.33 SDR)가 複合運送에 海上運送區間이 포함되지 아니한 때에 이용되고 있다. 만일 그렇다면, 메킬로그램당 한도가 2 SDR에서 8.33 SDR로 증가될지라도 헤이그/비스비規則에 따른 것보다 낮은 한도가 될 수 있는 추가적인 단위한도는 없을 것이다. 왜냐하면, 단위한도는 단위가 약 80킬로 이하로 무게가 나갈 때에 損害賠償請求人에게 더욱 유리해지기 때문이다.

이른바 異種責任(network liability)原則이 제8조 제6항의 規定에 따라 금전적 한도에 적용된다. 따라서 運送周旋人과 損害賠償請求人은 멸실 또는 손상이 발생한 특정 구간에 대해서 별도계약이 체결되어 있는 경우에 적용될 또다른 책임한도를 인용할 수 있다. 다만 그러한 다른 한도는 國際協約 또는 強行的인 國內法에 따라 적용된다. 이 條項은 멸실 또는 손상이 複合運送의 海上運送部分에 국한되는 때에 損害賠償請求人이 단위 한도로부터 이익을 받게 할 수 있으며, 또한 그는 道路, 鐵道 및 航空에 의한 물품운송에 적용되는 더 높은 금전적 한도(鐵道 및 航空의 경우 매 킬로그램당 17 SDR)로부터 이익을 받을 수가 있다. 美國法上의 無限責任을 회피하기 위하여 COGSA(美國海上物品運送法) 限度額(매 짐작당 美貨 500달러)이 특별히 참조되어 있다.

인도지연, 간접적 멸실 및 기타 비물질적 손실에 대한 특별 한도가 運賃額의 2배로 규정되어 있으며(UNCTAD/ICC規則에는 2배가 아니라 단지 運賃과 同一額으로만 언급되어 있음을 유의할 것), 제8조 제8항에는 損害賠償請求가 비물질적 멸실뿐만 아니라 물질적 멸실에 대해서 행해지는 경우를 위하여 이른바 “總計”한도가 있다. 이러한 경우에 總計는 물품의 全損의 경우에 적용되는 것을 초과할 수 없다.

책임을 제한하기 위한 권리의 상실에 관한 중요한 規定이 제8조 제9항에 포함되어 있다. 모든 실제적 목적을 위하여 運送周旋人의 制限權은 깨어질 수 없는 것이다. 멸실, 손상 또는 인도지연이 運送周旋人側의 不注意한 作爲 또는 不作爲로부터 발생했다는 것을 損害賠償請求人인 입증해야 할 뿐만 아니라 또한 制限權을 깨뜨리기 위하여 2가지 추가적 요건이 있다. 첫째, 보통의 不注意로는 충분하지 않다. 作爲나 不作爲는 故意로 또는 “無謀하게 그리고 아마 멸실, 손상 또는 인도지연이 발생할 것이라는 인식으로써”(이른바 故意的의 不法行爲) 행해져야 한다. 둘째, 이러한 비난 받을만한 행동은 運送周旋人의 使用人, 代理人 또는 그가 고용한 기타 사람들에 기인하는 것으로는 충분하지 않다. 왜냐하면 그것은 運送周旋人 자신에 기인하여야 하며 그의 회사에서 管理者의 地位에서의 것이어야 하기 때문이다. 이것은 제8조 제9항에 “作爲 또는 不作爲”란 용어 앞에 “個人的”이라는 용어가 추가된 결과이다.

제9조 不法行爲에 대한 適用

損害賠償請求가 계약 또는 불법행위에 근거한 것인가를 불문하고 이 約款은 이 FBL에 의하여 증명된 계약의 이행에 관하여 運送周旋人을 상대로 한 모든 損害賠償請求에 적용된다.

해설

제9조는 목적은 損害賠償請求人이 자기의 損害賠償請求를 계약상의 損害賠償請求에서 비계약적 損害賠償請求(“不法行爲上의”)로 전환시킴으로써 더욱 좋은 결과에 도달할 가능성을 배제하기 위한 것이다. 비록 이러한 전환이 適用法律上 가능할지라도 제9조는 동일한 조건들이 그러한 비계약적 損害賠償請求에 적용되어야 한다는 것을 규정하고 있다.

제10조 使用人 및 其他人の 責任

10.1. 損害賠償請求가 계약 또는 불법행위에 근거한 것인가를 불문하고, 이 FBL에 의하여 증명된 계약의 이행에 관한 損害賠償請求가 계약을 이행하기 위하여 그 서비스가 이용된 使用人, 代理人 또는 其他인(獨立契約者 포함)을 상대로 이루어진 경우 이 約款이 적용되며, 그리고 運送周旋人 및 그 使用人, 代理人 또는 其他人들의 총책임은

제8조의 한도를 초과하지 못한다.

- 10.2. 이 FBL에 의하여 증명된 이 계약 체결시 運送周旋人은 이 規定들의 범위내에서 자기자신을 위해서 뿐만 아니라 代理人 또는 그러한 사람을 위한 受託人으로서 행동하며, 그리고 그러한 사람들은 이 범위내에서 이 계약의 當事者가 되거나 當事者로 간주된다.
- 10.3. 그러나, 손해를 발생시킨 意思로서 또는 無謀하게 그리고 아마 손해가 발생할 것이라는 인식으로써 행한 제10조 제1항에 언급된 사람의 個人的인 作爲 또는 不作爲로 인하여 물품의 멸실 또는 손상이 발생하였음이 입증된 경우, 그러한 사람은 제8조에서 규정한 책임 제한의 이익을 받을 권리가 없다.
- 10.4. 運送周旋人과 제2조 제2항 및 제10조 제1항에 언급된 사람으로부터 배상받을 수 있는 총금액은 이 約款에서 규정한 한도를 초과하지 못한다.

해설

제10조는 運送周旋人의 使用人, 代理人 및 其他人들로 하여금 運送周旋人 자신의 이익을 위하여 적용되는 책임의 면제와 제한을 마찬가지로 누릴 수 있도록 규정하고 있다(이른바 히말리야 約款). 이 條項을 유효하게 하기 위하여 제10조 제2항에 運送周旋人은 複合運送契約 체결시 자기자신을 위해서 뿐만 아니라 代理人 또는 其他人들을 위한 受託人으로서 계약을 체결하는 것이라고 규정되어 있다. 이 條項은 주로 계약상 運送人 자신 이외의 其他人에게 책임의 면제와 제한의 이익을 주도록 요구하는 法制度를 위한 것이다(이른바 契約當事者의 相互關係主義).

제11조 運送의 方法 및 經路

運送周旋人은 貨主에게 통지하지 아니하고 물품을 甲板 상단 또는 하단 적재로 운송할 수 있으며, 물품의 취급, 積付, 보관 및 운송에 따른 수단, 경로 및 절차를 선택 또는 대체할 수 있는 裁量權을 가진다.

해설

제11조는 運送周旋人을 위하여 그 경우가 자주 있는 實際運送을 그들 자신이 관리하지 않는 複合運送人들을 위하여 특히 중요하다. 運送周旋人은

물품을 甲板상단 또는 하단 적재로 운송할 뿐만 아니라 또한 물품의 취급, 積付, 보관 및 운송에 관한 방법 및 경로를 선택할 裁量權이 있다. 運送周旋人은 甲板 상단 적재로 물품을 운송하는 것에 관하여 자기자신을 보호하는 것이 특히 중요하다. 왜냐하면 運送周旋人은 船舶會社에 의하여 컨테이너가 甲板 상단에 積付로써 간주되는 그러한 방식으로 놓이게 될 것인가의 여부를 사전에 알 수 없기 때문이다. 運送周旋人이 적합하다고 생각한대로 행동할 광범위한 裁量權이 있음에도 불구하고, 만약 그가 損害賠償請求人에게 손해를 입히고 자기의 裁量權을 남용한다면 책임을 지게 될 수 있다는 것은 말할 것도 없다.

제12조 引 渡

- 12.1. 물품이 이 FBL에 따라 受荷人 또는 그의 代理人에게 인도되거나 그들이 처분할 수 있는 장소에 놓여진 때, 또는 引渡地에서 적용되는 法律 또는 規程에 의거하여 물품이 인도되어야 할 當局이나 다른 當事者에게 인도되었거나, 또는 運送周旋人이 貨主에게 물품을 인수하도록 요구할 권리가 있는 다른 장소에 놓여진 때에 물품은 인도된 것으로 간주한다.
- 12.2. 運送周旋人은 貨主의 단독 위험 부담하에 물품을 보관할 권리가 있으며, 그리고 運送周旋人의 책임은 종료되며, 요구가 있을시 貨主는 運送周旋人에게 물품의 보관비용을 지급하여야 한다.
- 12.3. 언제든지 이 FBL에 의거한 운송이 運送周旋人 또는 제2조 제2항에 언급된 사람의 過失이나 不注意에 의하여 발생하지 아니한 방해 또는 다른 종류의 위험(물품의 상태 포함)에 의하여 영향을 받거나 또는 받을 것 같으며 그것들이 합리적인 노력의 행사에 의하여 회피될 수 없는 것인 경우 運送周旋人은 이 FBL에 의거한 물품의 운송을 포기하고, 합리적으로 가능한 경우 運送周旋人이 안전하고 편리하다고 생각되는 장소에 물품의 전부 또는 일부를 貨主가 처분할 수 있도록 놓을 수 있으며, 그 후에 인도된 것으로 간주되며, 그리고 그러한 물품에 관한 運送周旋人의 책임은 종료된다.
어떠한 경우에도 運送周旋人은 이 FBL에 의거한 運賃全額을 받을 권리가 있으며 貨主는 위에 언급한 상황으로 인하여 발생한 추가 비용을 지급하여야 한다.

해설

제12조는 運送周旋人의 책임기간의 종료를 결정하는 문제를 다루고 있다. 약간의 경우에 運送周旋人은 受荷人 또는 그의 代理人에게 직접 물품을 인도할 수 있지만 많은 경우에 이것은 불가능하다. 만약 그렇다면, 책임기간은 물품이 목적지에서 무관계한 當局 또는 기타 當事者에게 인도되는 때에 종료한다. 또한 運送周旋人은 貨主에게 인수할 것을 요구함으로써 물품에 대한 그의 책임을 종료시킬 수 있다.

運送周旋人은 또한 제12조 제2항에 따라서 複合運送의 종료후에 顧客의 위험과 비용으로 물품의 보관을 수배할 수 있다.

제12조 제3항은 複合運送의 계획된 이행을 방해하는 상황들을 다루고 있다. 運送周旋人은 그때 운송을 앞당겨 종료시킬 권리가 있으며 안전하고 편리하다고 생각되는 장소에서 顧客이 처분할 수 있도록 놓을 권리가 있다. 이른바 運賃危險은 顧客이 부담하게 되므로(제13조의 추가 해설 참조) 그러한 경우에 運賃全額과 추가 비용이 있을시 그 비용을 顧客이 지급하여야 한다.

제13조 運賃 및 料金

- 13.1. 運賃은 先給 또는 목적지에서 지급할 수 있는 것인가를 불문하고 損害賠償請求, 反訴 또는 相殺請求를 이유로 할인 또는 연기함이 없이 現金으로 지급되어야 한다. 運送周旋人이 물품을 인수하는 순간에 運賃을 획득한 것으로 간주되며, 어떠한 경우에도 반환되지 않는다.
- 13.2. 이 FBL에 언급된 運賃 및 기타 모든 금액은 이 FBL에서 지정된 通貨로 지급되거나 또는 運送周旋人의 선택에 따라 발송지 또는 목적지 국가의 通貨로 지급되며, 이 때의 換率은 發送日에 先給된 運賃에 대해서는 가장 높은 銀行의 現行 一覽出給換率이 적용되며, 貨主가 물품의 도착통지를 받은 날에 또는 引渡指示書의 回收日에 목적지에서 지급되는 運賃에 대해서는 兩日 換率中 더 높은 銀行의 現行 一覽出給換率을 적용하거나 또는 運送周旋人의 선택에 따라 이 FBL 發行日의 換率을 적용한다.
- 13.3. 貨主는 물품과 관련된 모든 賦課金, 税金, 料金 또는 기타 비용을 지급하여야 한다. 運送周旋人이 裝備를 제공하는 경우, 貨主는 運

送周旋人の 過失 또는 不注意에 기인하지 아니한 모든 滯船料 및 料金を 지급하여야 한다.

- 13.4. 貨主는 전쟁, 군사적 행동, 전염병, 파업, 정부지시 또는 불가항력으로 인하여 발생한 離路 또는 지연에 따른 비용 또는 기타 어떠한 성질의 비용 증가에 대하여 送周旋人에게 運賃에 비례하여 배상하여야 한다.
- 13.5. 貨主는 물품의 내용, 보험, 중량, 용적 또는 價額의 신고가 정확함을 보장하지만 送周旋人은 내용물을 검사받게 하고 중량, 용적 또는 價額을 확인받게 할 裁量權을 가진다. 이러한 검사에서 신고가 정확하지 않음이 발견된 경우 기타 금액이 이 FBL에 지급한 運賃으로 기재되어 있음에도 불구하고 부과된 運賃과 정확한 運賃과의 差額의 5배에 해당하는 금액 또는 정확한 運賃의 2배에서 부과된 運賃을 차감한 금액 중 더 적은 금액을 送周旋人の 檢査費와 다른 물품에 관한 送周旋人에 대해서 豫定損害賠償額으로 貨主가 送周旋人에게 지급하여야 한다.
- 13.6. 이 FBL에 의거한 운송에 관하여 送周旋人이 다른 사람으로부터 運賃, 料金 또는 기타 비용의 징수지시를 수락하였음에도 불구하고 貨主는 지급 요구의 증거를 받는 즉시 그러한 금액과 어떠한 이유에서든지 지급되지 아니한 금액에 대해서 여전히 책임을 져야 한다.

해설

제13조 제1항의 둘째 단락에서 顧客의 위험부담원칙을 送周旋人이 물품을 인수하였을 때 運賃을 획득하게 된다는 관습적인 용어로 나타내고 있다.

運賃이 先給되는 경우 반환이 불가능하다. 더욱이 送周旋人の 運賃請求는 反訴에 의한 相殺請求를 금지하는 제13조 제1항의 첫째 단락의 規定에 의하여 보호된다. 따라서, 만약 顧客이 손해에 대해서 送周旋人을 상대로 損害賠償請求를 한다면 그는 運賃을 지급하여야 하며, 통상적으로 送周旋人の 責任保險者에 의한 損害賠償請求의 원만한 해결을 기다리지 않으면 안된다.

제13조 제2항은 장기간 운송후에 運賃이 목적지에서 지급되는 경우에

(“運賃着給”) 특히 중요한 것이 되는 通貨變動에 대해서 運送周旋人을 보호하고 있다. 동일한 文句가 船荷證券에 있는 것이 보통이며 運送周旋人은 제13조 제2항에 의하여 通貨調整要因(“CAF”)을 그의 顧客에게 돌릴 가능성을 얻고 있다.

제13조 제3항은 물품에 관련된 賦課金, 税金, 料金 및 기타 비용을 貨主가 부담하는 것으로 규정하고 있다. 이 規定은 광범한 용어에도 불구하고, 運送周旋人의 料金率 또는 통상의 報酬에 포함되는 그러한 보통의 내용을 언급하는 것으로 간주할 수 없다. 마찬가지로 선박, 컨테이너 또는 기타 운송용구에 대한 滯船料 및 料金은 만약 그것들이 運送周旋人의 통상의 報酬 포함되는 것이 아니고 그리고 運送周旋人의 過失 또는 不注意로 인한 것이 아니라면 貨主의 부담으로 한다. 제13조 제4항에 따라 運送周旋人은 여러가지 예기치 못한 방해가 있는 경우 추가비용에 대해서 추가 배상을 받을 권리를 가진다.

제13조 제5항에 따라 貨主가 運賃 부과 목적을 위한 물품의 신고를 정확하게 하지 않음으로써 運賃의 증가를 초래할 수 있다(정확한 運賃과 貨主의 신고를 기초로 하여 계산한 부정확한 運賃과의 差額의 5배 또는 정확한 運賃의 2배). 이것은 英美法에서 “違約條項”의 無效原則을 회피하기 위한 “損害賠償額의 豫定”이라고 불려지고 있다. 제13조 제6항에서 FBL에 의거하여 지급해야 할 運賃, 料金 또는 기타 비용을 징수하기 위한 運送周旋人에 대한 지시가 있다 하더라도 만약 지급을 받을 수 없는 경우에는 貨主가 동일금액을 지급할 의무가 면제되지 않는다고 규정하고 있다.

제14조 留置權

運送周旋人은 保管料와 동일한 금액을 회수하기 위한 비용을 포함하여 貨主가 運送周旋人에게 언제든지 지급해야 할 금액에 대해서 물품과 그 관련서류에 留置權을 가지며, 運送周旋人이 적합하다고 생각하는 합리적인 방법으로 그러한 留置權을 행사할 수 있다.

해설

제14조는 運送周旋人이 “물품 및 그 관련서류”를 貨主가 運送周旋人에게 언제든지 지급해야 할 금액의 擔保로서 이용할 수 있도록 하고 있다. 인용된 용어들에 의하여 定時보다 이른 경우에 생길 수 있는 債務들이 포함된다.

運送周旋인이 貨主에 대해서 이러한 일반적인 留置權을 행사할 수 있는 반면에, 運送周旋인은 FBL이 運送周旋인에 대한 貨主의 기타 債務를 알지 못하는 受荷人에게 양도되었을 때에 FBL에 의거한 물품의 운송과 관련된 지급금액 이외의 기타 지급금액에 대해서 물품과 서류들에 留置權을 행사하는 것이 금지될 수 있다. 만약 그렇지 않으면, 國際賣買契約 當事者들 간에 있어서 FBL이 중요한 서류로서 이용될 가능성이 극도로 제한될 것이다. 留置權의 행사방법은 適用法律에 달려 있다. 보통은 貨主에게 그의 이익을 보호하기 위한 기회가 주어질 수 있도록 運送周旋인이 취하고자 하는 조치(公賣 등)를 합리적인 시간내에 貨主에게 통지하여야 한다.

제15조 共同海損

貨主는 運送周旋인에게 발생된 共同海損의 성질을 지나는 損害賠償請求에 대해서 運送周旋인에게 배상하여야 하며 이와 관련하여 運送周旋인이 요구할 수 있는 擔保를 제공하여야 한다.

해설

共同海損에 관한 제15조는 제13조와 관련하여 설명한 바와 같은 원칙, 즉 運送周旋인은 기타 當事者들과 자기와의 계약의 결과로써 運送周旋인이 부담해야 할 예기치 못한 그러한 비용과 料金들을 貨主에게 전가시킬 권리를 가져야 한다는 것을 나타내고 있다. 따라서, 위험으로부터 선박, 화물 및 運賃을 구하기 위하여 특별한 조치를 취한 경우에 運送周旋인이 船舶會社에게 共同海損分擔金을 지급하여야 한다면, 그때 運送周旋인은 貨主로부터 그에 비례하여 償還을 받을 권리가 있다.

제16조 通知

- 16.1. 제12조에 따라 물품이 受荷人에게 인도된 때에 受荷인이 運送周旋인에게 멸실 또는 손상의 概況을 명시한 물품의 멸실 또는 손상의 통지를 書面으로 하지 않는 한, 그러한 인도는 運送周旋인이 이 FBL에 기재된 대로 물품을 인도하였다는 推定的 證據가 된다.
- 16.2. 멸실 또는 손상이 외관상 명백하지 아니한 때에, 제12조에 따라 물품이 受荷人에게 인도된 날로부터 연속 6일 이내에 書面으로 통지하지 않을 경우 동일한 推定的 證據의 효과가 적용된다.

해설

제16조의 通知에 관한 규정은 UNTACD/ICC 規則 제9조와 같은 것이다. 멸실 또는 손상이 명백한 경우 즉시 書面으로 통지하여야 하며 멸실 또는 손상이 명백하지 않은 경우 연속 6일 이내에(일요일과 공휴일로 중단되지 않음) 書面으로 통지하여야 한다. 通知의 지연효과는 損害賠償請求權의 상실을 가져오는 것이 아니라 運送周旋人에게 책임 지을 수 있는 멸실 또는 손상이 발생하지 않았다는 推定的證據의 假定만을 가져온다는 것에 유의하여야 한다. 이 假定에 反證을 들 수 있지만, 말할 필요도 없이 이것은 시간이 경과할수록 점점 어려워질 것이다.

제17조 提訴期限

물품 인도후, 또는 물품이 인도되어야 할 날 또는 제6조 제4항에 따라 물품이 인도되지 아니하여 受荷人이 그 물품이 멸실된 것으로 간주할 수 있는 권리를 가지게 된 날로부터 9개월 이내에 訴訟이 제기되지 아니하고 달리 명백히 合意되지 않는 한, 運送周旋人은 이 約款에 의거한 모든 책임으로부터 면제된다.

해설

지연된 通知는 입증책임에 관계되는 반면에, 물품 인도후 또는 물품이 인도되어야 할 날이나 인도지연으로 물질적 멸실이 발생한 날로부터 9개월 이내 訴訟이 제기되지 않으면 제17조에 따라 運送周旋人의 책임은 면제된다. 9개월의 기간은 UNCTAD/ICC 規則 제10조와 일치한다. 단순한 損害賠償請求의 통지만으로는 충분하지 못하며, 通知는 道路物品運送을 위한 CMR 協約에서 처럼 기간의 진행을 중단시키지 않는다. 訴訟期限을 회피하기 위한 유일한 방법은 法的 訴訟을 제기하는 것이다.

그러나 當事者들은 기간의 연장을 合意할 수 있다. 이것이 어떻게 행해질 것인가는 適用法律에 의하여 결정된다.

國際物品複合運送協約에 따라 提訴期限을 연장하기 위한 合意는 書面으로 이루어져야 하며 이 요건은 그 合意의 적절한 증거가 보장될 수 있도록 하기 위하여 통상적으로 절대 필요한 것이다.

제18조 一部無效

어떠한 條項이나 그 중 일부가 無效라고 판정될 경우, 이 FBL의 효력과 나머지 條項이나 그 중 일부에는 영향을 미치지 아니한다.

해설

제7조 제1항에 대한 해설에서 이미 언급한 바와 같이 FBL의 規定들은 強行的인 法律에 의하여 대체되어질 수 있다. 제18조는 FBL의 規定 가운데 1개 또는 그 이상의 強行的인 法律과 상반된다는 단순한 사실인 強行的인 法律에 영향을 받지않는 다른 規定들을 無效가 되게 하는 것을 의미하지 않음을 보장하고 있다.

제19조 裁判管轄權 및 準據法

運送周旋人을 상대로 한 訴訟은 이 FBL의 裏面에 기재된 運送周旋人의 主된 營業場의 소재지에서만 제기될 수 있으며 그 營業場이 위치한 국가의 法律에 따라 결정된다.

해설

運送周旋人을 상대로 한 法的 訴訟은 제19조에 따라 FBL에 기재된 바와 같이 運送周旋人의 營業場의 소재지에서만 제기될 수 있으며, 그 紛爭은 그 營業場이 위치한 국가의 法律의 적용에 의하여 해결되어야 한다. 이러한 종류의 條項들은 적어도 顧客이 국제적으로 인정된 法制度에 따라 적절한 보호를 받게 될 경우 통상적으로 法院에 의하여 확인된다. 1980년 國際物品複合運送協約이 發效될 때까지 1992년 FBL 約款의 기초가 된 1992년 複合運送證券에 관한 UNCTAD/ICC 規則이외에 複合運送을 규제하는 法制度가 없으므로, 제19조의 規定이 전세계적으로 인정될 것이라는 기대를 할만한 충분한 이유가 있다.