

新 FIATA 複合運送證券 標準約款上 포워더(Forwarder)의 責任

李 康 斌*

目 次	
I. 머리말	2. 責任限度
II. 포워더의 責任期間	3. 責任制限의 排除
1. 責任의 時期	4. 免責事由
2. 責任의 終期	V. 포워더의 責任消滅
III. 포워더의 責任原則	1. 損害通知期限
1. 過失推定責任原則	2. 提訴期限
2. 物品의 滅失, 損傷 또는 引渡遲延	VI. 포워더의 不法行爲責任
IV. 포워더의 責任制限과 免責	1. 契約責任과 不法行爲責任 과의 競合問題
1. 損害賠償額 算定基準	2. FBL 約款의 適用
	VII. 맺음말

I. 머리말

오늘날 국제간의 화물운송은 컨테이너의 보급에 따라 종래의 단일 운송방식에서 複數의 다른 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 출발 지로부터 목적지까지 일관하여 이행하는 복합운송(Combined or Multimodal Transport)이 급격히 증가하고 있다. 복합운송은 通運送(Through Transport)의 일종이지만 同種의 운송수단의 결합 방식인 單純通運送(Unimodal Transport)과는 달리 운송계약의 단일성, 複合運送人에 의한 전운송구간의 인수, 운송수단의 異種多樣性, 단일운임의 제시, 複合運送證券의 발행 등을 기본요소로 한다.¹⁾

* 尙志大學校 貿易學科 副敎授, 經濟學博士.

複合運送人(Multimodal Transport Operator: MTO)은 送貨人과 운송계약을 체결하고 또한 운송인으로서 그 계약이행의 채무를 부담하는 자를 의미하며, 複合運送人과 同一人이거나 아니거나 상관없이 실제로 운송의 전부 또는 일부를 이행하거나 또는 그 이행을 인수하는 자를 포함한다.²⁾ 따라서 複合運送人은 다음과 같이 두 가지 유형으로 분류할 수 있다.³⁾

첫째, 實際運送人(Actual Carrier)형으로 複合運送人 자신이 직접 운송수단을 보유하고 있는 선박회사, 항공회사, 철도회사 등이 있다.

둘째, 契約運送人(Contracting Carrier)형으로 운송수단을 보유하지 않으면서 實際運送人처럼 운송주체자로서 기능과 책임을 지는 國際運送周旋業者 (International Freight Forwarder), 海上運送周旋業者 (Ocean Freight Forwarder), NVOCC⁴⁾ 등이 있다.

포워드(Forwarder)는 複合運送證券⁵⁾(Multimodal Transport Document)의 발행에 의하여 증권에 표시된 화물의 인수지로부터 인도까지 전구간의 운송을 인수하고 동시에 전운송구간의 어느 구간에서 발생한 화물의 손해에 대하여도 증권에 기재된 約款의 규정에 따라 증권의 所持人에 대하여 책임을 지는 複合運送人으로서의 지위에 있게 된다.⁶⁾

複合運送人으로서 포워더의 책임에 관하여는 國際運送周旋業者協會

- 1) 錢昌源, 貿易運送實務, 日新社, 1993, p.646. 1992년 UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제2조 1항에 “복합운송계약은 적어도 두 가지 이상의 운송수단에 의하여 물품을 운송하기 위한 단일계약을 의미한다”라고 규정하고 있다.
- 2) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제2조 2항 및 3항.
- 3) 日本海上コンテナ協會, 國際コンテナ實務, 東京: 成山堂書店, 1982, p.200.
- 4) “NVOCC”(Non-Vessel Operating Common Carrier)라 함은 해상운송에 있어서 자기 스스로 선박을 직접 운항하지 않으면서 海上運送人에 대해서는 貨主의 입장이 되는 자를 의미한다(美國 新海運法 제13조 17호).
- 5) 複合運送證券은 유통가능한 형식 또는 特定 受貨人이 지정된 유통불가능한 형식으로 발행된 복합운송계약을 증명하는 증권을 의미하며, 이것은 관련법규가 허용하는 경우 電子資料交換(Electronic Data Interchange: EDI) 메시지(message)로서 갈음할 수 있다(UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제2조 6항).
- 6) 1992년 FIATA 複合運送證券 標準約款 제2조 2항.

聯盟⁷⁾(International Federation of Forwarding Agent's Association: FIATA)이 제정한 複合運送證券 標準約款⁸⁾(Standard Conditions governing the FIATA Multimodal Transport Bill of Lading: 이하 "FBL 約款"이라 칭함)에 상세히 규정되어 있으며, 이 約款에 의하면 포워더는 복합운송의 전과정에 걸쳐 물품에 생긴 멸실, 손상 또는 인도지연으로 인한 손해에 대하여 책임을 지게 된다.

本稿에서는 위와 같은 複合運送人으로서의 포워더의 책임에 관하여 책임기간, 책임원칙, 책임제한 및 면책, 책임소멸 및 포워더 (Forwarder)의 불법행위 책임 등을 고찰하되, 이러한 내용들은 FIATA 複合運送證券 標準約款, UNCTAD/ICC 複合運送證券規則, UN 國際物品複合運送協約 및 기타 육상·해상 및 항공운송에 관한 國際協約을 중심으로 하여 살펴보기로 한다.

II. 포워더의 責任期間

1. 責任의 始期

FBL 約款은 複合運送人으로서의 포워더의 책임기간에 관하여 포워

-
- 7) FIATA는 본래 유럽제국의 運送周旋業者 간의 협조를 통해서 이익을 옹호할 목적으로 1926년 비인에서 설립되어 현재는 세계적인 運送周旋業者의 대표기관으로서 스위스 베른에 본부를 두고 있다(黃根植·李源哲, 國際複合運送實務, 韓國海事問題研究所, 1985, p.385).
- 8) FIATA 複合運送證券 標準約款은 FIATA가 그 樣式을 제정한 複合運送證券(FIATA Multimodal Transport Bill of Lading: FBL)의 裏面에 기재되어 있는 約款으로서 1992년의 UNCTAD/ICC 複合運送證券規則에 준거하여 같은 해 개정하여 1994년 3월 1일부터 시행하고 있다. 改正 FBL 約款의 구성내용을 보면, 定義條項, 제1조 適用, 제2조 FBL의 發行, 제3조 流通性 및 物品에 대한 권리, 제4조 危險物 및 賠償, 제5조 物品의 明細 및 貨主의 包裝과 檢査, 제6조 運送周旋人의 責任, 제7조 至上約款, 제8조 運送周旋人의 責任制限, 제9조 不法行爲에 대한 適用, 제10조 使用人 및 其他人의 責任, 제11조 運送의 方法 및 經路, 제12조 引渡, 제13조 運賃 및 料金, 제14조 留置權, 제15조 共同海損, 제16조 通知, 제17조 提訴期限, 제18조 一部無效, 제19조 裁判管轄權 및 準據法 등으로 되어 있다.

더가 물품을 인수한 때로부터 물품을 인도할 때까지로 규정하고 있다(제6조 1항). 따라서 複合運送人으로서의 포워더의 책임은 물품을 인수할 때에 개시되며, 여기서 “引受”(Taken in charge)라 함은 포워더가 FBL에 명시된 물품의 수령장소에서 운송을 위하여 물품을 인도받아 수령하는 것을 의미한다(FBL 約款 定義條項).

포워더의 책임은 물품을 인수한 때에 개시하여 물품을 인도할 때에 종료하기 때문에 책임기간은 당해 물품을 그의 관리하에 두고 있는 全期間이 된다.

2. 責任의 終期

上記와 같이 複合運送人으로서의 포워더의 책임은 물품을 인도한 때에 종료된다(FBL 約款 제6조 1항). 여기서 “引渡”(Delivery)라 함은 물품이 FBL에 따라 受貨人 또는 그의 대리인에게 인도되거나 그들이 처분할 수 있는 장소에 놓여진 때 또는 인도지에서 적용되는 법률이나 규정에 의하여 물품이 인도되어야 할 當局이나 다른 당사자에게 인도되었거나 또는 포워더가 貨主¹⁰⁾(Merchant)에게 물품을 인수하도록 요구할 권리가 있는 다른 장소에 놓여진 때에 물품이 인도된 것으로 간주된다(제12조 1항).

포워더는 복합운송 종료 후에 貨主의 단독 위험부담으로 물품을 보관할 수 있으며, 이 경우에 포워더의 책임은 종료된다(제12조 2항). 또한 포워더 또는 그의 履行補助者의 과실이나 부주의에 기인하지 않은 방해 또는 다른 종류의 위험(물품의 상태포함)에 의하여 영향을 받거나 받을 우려가 있고 합리적인 노력에 의하여 그것이 회피될 수 없는 것인 경우 포워더는 안전하고 편리하다고 생각되는 장소에 물품의 전부 또는 일부를 貨主가 처분할 수 있도록 놓을 수 있으며, 그 후에 물품이 인도된 것으로 간주되며 포워더의 책임은 종료하게 된다(제12조

9) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제4조 1항 참조.

10) “貨主”(Merchant)라 함은 船積人, 送貨人, FBL의 所持人, 물품의 受領人 및 所有者를 의미한다(FBL 約款 定義條項).

3항). 즉, 포워더는 불가항력적인 상황에 처하였을 때에 운송을 종료시킬 수 있는 권리가 있으며, 이때 포워더의 책임은 종료하게 된다.

III. 포워더의 責任原則

1. 過失推定責任原則

FBL 約款에 의하면 複合運送人으로서의 포워더는 자기 자신, 그의 사용인이나 대리인 또는 계약이행을 위하여 그 서비스를 이용하는 기타 사람의 과실(Fault) 또는 부주의(Neglect)가 물품의 멸실, 손상 또는 인도지연의 원인이 되지 않았거나 기여하지 않았다는 것을 입증하지 않는 한, 멸실, 손상 또는 인도지연을 일으킨 사고가 물품이 포워더의 관리하에 있는 동안 발생하였을 경우 물품의 멸실, 손상 또는 인도지연에 대하여 책임을 진다¹¹⁾(제6조 2항).

複合運送人으로서의 포워더의 귀책사유는 고의 또는 과실로서 포워더 자신의 과실뿐만 아니라 그의 履行補助者의 과실도 포함된다. 한편 포워더 자신과 그의 履行補助者의 무과실에 관하여 포워더에게 그 거증책임이 있다. 그러나 물품의 손해가 FBL 約款 제6조 5항에 규정된 貨主측의 작위 또는 부작위 등 면책사유에 기인한 것임을 포워더가 증명한 때에는 손해가 그렇게 발생된 것으로 추정되고, 따라서 이에 대한 反證은 손해배상청구인이 하여야 한다.

이와 같이 FBL 約款은 複合運送人으로서의 포워더의 책임에 관하여 過失推定의 原則에 바탕을 두고 있으며, 포워더의 추정적 과실 또는 부주의에 대한 책임은 도로 및 철도운송에 관한 國際協約上의 운송인의 책임, 즉 절대책임의 원칙보다 완화되어 있는 것이다.¹²⁾

11) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제5조 1항 참조.

12) 운송인의 책임원칙에 관하여 살펴보면, 해상운송에 관한 1968년 헤이그-비스비 規則은 과실책임원칙, 1978년 함부르크 規則은 과실추정책임원칙, 1956년 國際道路物品運送協約은 절대책임원칙, 1970년 國際鐵道物品運送

2. 物品의 滅失, 損傷 또는 引渡遲延

複合運送人으로서의 포워더는 자기자신 또는 履行補助者의 과실로 인한 물품의 멸실, 손상 또는 인도지연에 대하여 책임을 진다(FBL 約款 제6조 2항).

“滅失”(Loss)이란 포워더가 受貨人이나 FBL 所持人에게 물품을 인도할 수 없게 된 모든 경우를 말한다. 따라서 물품이 물리적으로 소멸한 경우뿐만 아니라 현존하고 있더라도 그 점유를 잃어 사실상 회복할 수 없기 때문에 인도할 수 없는 경우도 여기서 말하는 멸실로 취급된다.

“損傷”(Damage)이란 물품에 경제적 가치를 감소시키는 상태를 생기게 하는 경우를 말한다. 따라서 물품이 파손, 변질 또는 蟲害를 입는 경우는 물론 물품이 동종의 다른 물품과 혼동된 경우도 포함된다.

“引渡遲延”(Delay in delivery)이란 포워더가 명백히 합의한 시간내에 물품이 인도되지 아니 하거나 또는 그러한 합의가 없을 경우에는 그 사건의 상황을 고려하여 근면한 포워더에게 합리적으로 요구되는 시간내에 물품이 인도되지 않은 경우를 말한다¹³⁾(FBL 約款 제6조 3항). 인도지연에 관한 判例를 보면, 크리스마스 상품시장에 맞춰 도착토록 되어 있는 화물이 잘못으로 인하여 12월 23일까지 受貨人이 수령치 못하여 크리스마스 상품에 포함시키는데 너무 늦은 경우, 送貨人이 그 상품을 제때 목적지에 도착시키기 위하여 항공운송을 선택하였다는 것을 포워더가 알고 있었음을 고려해 볼 때 이와 같은 인도지연은 부당한 것이라고 판시하였다.¹⁴⁾

포워더의 인도지연에 대한 책임은 送貨人이 適時引渡(Timely del-

協約은 절대책임원칙, 항공운송에 관한 1955년 개정 바르샤바 協約은 과실추정책임원칙, 1980년 UN 國際物品複合運送協約은 과실추정책임원칙을 채택하고 있다.

13) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제5조 2항 참조.

14) Peter Jones, *FIATA Legal Handbook on Forwarding*, Toronto: Republic Communications Inc., 1993, p.41.

ivery)에 관심(Interest)을 표명하고 포워더가 이를 받아들여 FBL 표면에 기재한 경우에 한하여 포워더가 책임을 지게 된다¹⁵⁾(FBL 약款 제6조 2항 단서). 이것은 실제로 인도지연에 대한 책임의 포기과 마찬가지로 이 규정은 복합운송계약의 당사자들로 하여금 이른바 定時性 保證運送(Time Guaranteed Transport)의 가능성을 고려해 보도록 권유하는데 그 목적이 있으며, 포워더는 一般保險約款으로서는 이러한 위험의 담보가 불충분하므로 자기 자신이 특수한 보험에 付保하여 대비를 하지 않는 한 送貨人의 適時引渡에의 관심표명에 동의하는데 주의를 기울여야 할 것이다.¹⁶⁾

물품이 인도일을 경과한 후 연속 90일내에 인도되지 않을 경우 손해배상청구인은 反證이 없는 한 그 물품이 멸실된 것으로 간주할 수 있다¹⁷⁾(FBL 약款 제6조 4항). 이와 같이 인도지연이 오래 계속될 때에 손해배상청구인이 이를 全損이 된 것으로 취급할 수 있는 기간을 90일¹⁸⁾이라는 긴 기간을 정한 것은 단일 운송계약에 의하여 그러한 권리가 발생하기 전에 복합운송계약 아래서 그러한 권리가 발생하는 일이 없도록 하기 위한 것이다. 여기서 유의해야 할 점은 인도가 지연된 당해 물품이 실제로 멸실되지 않았다는 증거가 없을 때에만 손해배상청구인에게 그러한 권리가 인정된다는 것이다. 만약 포워더가 사실상 그 물품이 멸실된 것이 아니라 아마 적재의 부족임을 증명하는데 성공한다면 손해배상청구인은 그 물품이 멸실된 때와 같은 배상을 받을 권리를 갖지 못하게 된다.¹⁹⁾

15) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제5조 1항 단서 참조. 다만 해상운송에 적용되는 헤이그-비스비 規則에는 海上運送人의 인도지연에 대한 책임에 관한 명시적 규정을 두고 있지 않다.

16) Jan Ramberg, *The Law of Freight Forwarding*, FIATA, 1993, p.58.

17) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제5조 3항, UN 國際物品複合運送協約 제16조 3항 참조.

18) 해상운송에 관한 함부르크 規則 제5조 3항에는 60일로 규정하고 있다.

19) Jan Ramberg, *op. cit.*, p.59.

IV. 포워더의 責任制限과 免責

1. 損害賠償額 算定基準

FBL 約款에 의하면 물품의 멸실 또는 손상에 대한 複合運送人으로서의 포워더의 배상액의 산정은 受貨人에게 인도된 장소 및 시기 또는 물품이 인도되었어야 할 장소 및 시기의 물품의 價額을 참조하여 행한다²⁰⁾(제8조 1항). 여기서 물품의 價額은 현행 상품거래소²¹⁾의 가격에 따르거나, 그러한 가격이 없는 경우에는 현행 시장가격에 따르며, 그러한 가격도 없는 경우에는 동일한 명칭과 품질의 물품의 通常價格을 참조하여 결정한다²²⁾(제8조 2항).

이와 같이 FBL 約款은 물품의 멸실 또는 손상에 대한 배상액 산정시 목적지에서의 물품가액을 기준으로 삼고 있으며, 이 점에서 발송지에서의 물품가액에 운임 및 기타 비용을 추가한 금액을 기준으로 하는 도로, 철도 및 항공운송에 관한 國際協約과 다르다. 목적지에서의 물품가액은 시세변동이 있거나 受貨人이 물품유통 경로의 후속단계를 맡고 있을 때에는 送狀價額을 초과할 수 있으며, 이때에 배상액의 산정은 그러한 유통경로에 있어서의 現行市價를 기준으로 한다.

2. 責任限度

(1) 물품의 滅失 또는 損傷의 경우

FBL 約款에 의하면 複合運送人으로서의 포워더는 어떠한 경우에 있어서도 짐짝이나 단위당 666.67 SDR(特別引出權) 상당액 또는 멸실이나 손상된 물품의 총중량 매 킬로그램당 2 SDR 가운데 더 많은 금

20) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제5조 5항 1호 참조.

21) 외국의 경우 각종 상품거래소가 있으며, 예를 들면 소맥·대맥·옥수수 거래소, 은·동·주식·아연 등 금속거래소, 사탕·커피·연초·고무·면화·생사·피혁 등의 거래소가 있다.

22) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제5조 5항 2호 참조.

액을 초과하여 물품의 멸실 또는 손상에 대하여 책임을 부담하지 않는다. 다만 포워더가 물품을 인수하기 전에 送貨人이 물품의 성질과 가액을 신고하고 포워더가 이를 수락하거나 또는 從價運賃이 지급되고 포워더에 의하여 FBL에 기재된 때에는 그 신고가액이 책임한도액이 된다²³⁾(제8조 3항).

종전 FBL 約款은 포워더의 책임한도에 관하여 중량 매 킬로그램당 2 SDR로 하는 중량 단일방식을 채택하고 있었으나,²⁴⁾ 개정 FBL 約款은 중량 매 킬로그램당 2 SDR 또는 매 짐작당 666.67 SDR 중 많은 쪽으로 하는 중량·선적단위 병용방식을 채택하고 있다.²⁵⁾

送貨人이 물품가액을 사전에 신고하면 책임한도액보다 더 많은 배상을 받을 수 있으나 가액신고가 유효하기 위하여는 從價運賃(Ad valorem freight)의 지급을 필요로 한다. 여기서 물품가액의 신고는 어느 정도 추가보험으로 간주할 수 있는데 실제로는 가액신고가 거의 행해지고 있지 않다. 그 이유는 경우에 따라 送貨人 또는 受貨人이 付保한 貨物保險에 의해 담보되고 있기 때문이며, 화물보험회사들은 거의가 貨主들로 하여금 포워더에게 가액신고를 하도록 강요하지 않고 있다.²⁶⁾

FBL 約款에 의하면 컨테이너, 팔레트 또는 유사한 운송용구에 1개 이상의 짐작 또는 단위가 적재될 경우 그러한 운송용구에 포장된 것으로 FBL에 기재된 짐작 기타 적재단위는 짐작 또는 선적단위로 간주되며, 위에 언급한 경우를 제외하고는 당해 운송용구를 짐작 또는 단위로 간주한다²⁷⁾(제8조 4항). 이 규정은 컨테이너 내부의 물품단위

23) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제6조 1항 참조.

24) 運送人의 책임한도에 관하여 중량단일방식을 채택하고 있는 國際協約으로는, 국제항공운송에 관한 1955년 개정 바르샤바 協約(1킬로그램당 250포앙카레프랑), 1961년 國際道路運送協約(1킬로그램당 25첼미닐프랑), 1971년 國際鐵道運送協約(1킬로그램당 50미닐프랑) 등이 있다.

25) 헤이그-비스비 規則 제4조 5항도 FBL 約款과 같은 책임한도를 규정하고 있다. 그러나 UN 國際物品複合運送協約 제18조 제1항은 매 짐작당 920 SDR과 매 킬로그램당 2.75 SDR 중 많은 금액을 책임한도로 규정하고 있다.

26) Jan Ramberg, *op. cit.*, p.64.

의 개수가 複合運送證券에 기재된 경우 손해배상청구인은 그 단위의 개수를 책임한도액의 기준으로 주장할 수 있다는 이른 바 “컨테이너 방식”(Container Formula)을 포함한 헤이그-비스비 規則의 책임제한 규정을 토대로 하고 있는 것이다.

위에서 언급한 포워더의 책임한도액에 대한 예외로서 만약 복합운송에 海上 또는 內水路에 의한 물품운송이 포함되지 않은 경우 포워더의 책임은 멸실 또는 손상된 물품의 총중량 매 킬로그램당 8.33 SDR을 초과하지 않는 금액으로 제한된다²⁸⁾(제8조 5항). 이 금액은 國際道路物品運送協約에 규정된 책임한도액과 동일한 금액으로 복합운송에 해상운송구간이 포함되지 않은 경우 포워더의 책임한도는 중량 단일방식을 채택하되 매 킬로그램당 2 SDR에서 8.33 SDR로 그 금액을 인상하고 있다. 그러나 실제로 이 규정은 적재단위의 중량이 약 80 킬로그램 이하로 나갈 때에 손해배상청구인에게 유리한 결과가 될 뿐이다. 예를 들면 적재단위의 중량이 50킬로그램인 경우 포워더의 책임한도는 매 킬로그램당 2 SDR로 계산하면 100 SDR이 되고, 매 킬로그램당 8.33 SDR(해상운송구간이 포함되지 않는 경우)로 계산하면 416.50 SDR이 되어 後者의 경우에 더 많은 배상을 받을 수 있게 된다.

그러나 적재단위의 중량이 80킬로그램인 경우 매 킬로그램당 8.33 SDR로 계산하더라도 666.40 SDR이 되어 적재단위를 기준으로 한 666.67 SDR과 거의 같은 금액이 된다.²⁹⁾

(2) 引渡遲延 또는 間接的 損害의 경우

FBL 約款에 의하면 인도지연으로 인한 손실 또는 물품의 멸실이나 손상 이외의 간접적 멸실이나 손상에 대한 複合運送人으로서의 포워더의 책임은 복합운송계약상의 운임의 두 배 상당액을 초과하지 않는

27) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제6조 2항 참조.

28) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제6조 3항, UN 國際物品複合運送協約 제18조 3항 참조.

29) Jan Ramberg, *op. cit.*, p.65.

금액으로 제한된다³⁰⁾(제8조 7항).

이와 같이 FBL 約款은 인도지연으로 인한 손실(인도일 경과 후 90 일내 인도되지 않아 멸실된 것으로 간주하는 경우 포함)뿐만 아니라 간접적 손해에 대하여도 포워더의 책임을 제한하고 있다. 물품의 물리적인 멸실이나 손상의 결과로 여러 가지 간접적 손해가 발생하기 쉬운데 그러한 손해에 대하여 各國法院은 귀책당사자의 책임을 제한하는 원칙을 채택하지 않을 수도 있으므로 복합운송계약에 이와 같은 책임한도를 둘 필요가 있는 것이다.

FBL 約款에 의하면 複合運送人으로서의 포워더의 총책임은 물품의 全損(Total loss)에 대한 책임한도를 초과하지 않는다³¹⁾(제8조 8항). 따라서 손해배상청구가 물질적 멸실이나 손상뿐만 아니라 비물질적 손해에 대하여 행해지는 경우 손해배상청구인은 단위 또는 중량기준의 책임한도액에 추가하여 운임의 두 배를 한도액으로 하는 배상을 받을 수 없게 된다.

(3) 損害發生區間이 判明된 경우의 特則

FBL 約款에 의하면 물품의 멸실이나 손상이 복합운송 중 특정구간에서 발생되었고 이와 관련하여 적용가능한 國際協約 또는 강행적인 國內法에서 그 특정구간을 위한 개별운송계약이 체결되었다면 다른 책임한도를 규정하고 있는 경우에는 그러한 멸실이나 손상에 대한 포워더의 책임한도는 그러한 國際協約 또는 강행적인 國內法의 규정을 참조하여 결정한다³²⁾(제8조 6항 a호).

이 규정은 손해발생구간이 판명된 경우에 적용되는 複合運送人으로서의 포워더의 책임한도에 관한 것으로서 물품이 멸실 또는 손상된 경우에 한하며, 인도지연의 경우에는 적용되지 않는다. 또한 물품의 멸실이나 손상이 복합운송의 특정구간에서 발생하였음이 판명된 경우

30) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제6조 5항은 인도지연으로 인한 손실 또는 간접적 멸실이나 손상에 대한 複合運送人의 책임을 복합운송계약상의 운임을 초과하지 않는 금액으로 제한하고 있다.

31) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제6조 6항 참조.

32) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제6조 4항 참조.

포워더의 책임한도는 FBL 約款에 규정된 책임한도와 다른 책임한도가 적용될 수 있는데, 이는 그 다른 책임한도가 적용하여야 할 國際協約이나 국내의 強行法規에 규정되어 있는 경우에 한한다. 따라서 포워더와 손해배상청구인 양측 모두가 마치 당해운송구간에 대하여 별도로 운송계약을 체결했을 경우와 마찬가지로 FBL 約款上的 책임한도보다 높거나 낮은 책임한도를 적용할 수 있게 된다.

複合運送인이 전운송구간에 대하여 단독으로 일관하여 책임을 지는 단일책임체계는 ① 각 운송구간의 기존의 協約이나 規則에 따라 책임한도가 결정되는 異種責任體系(Network Liability System)와 ② 손해의 발생장소나 운송수단에 관계없이 전운송구간에 동일한 내용의 책임을 지는 同一責任體系(Uniform Liability System)로 나누어 진다.³³⁾ FBL 約款은 이 가운데 異種責任體系를 채택하여 손해발생구간이 판명된 경우에는 당해 구간에 대한 기존의 책임원칙을 적용하고, 손해발생구간이 판명되지 않은 不明損害(Concealed damage)에 대하여는 별도로 규정한 책임원칙을 적용하고 있다.³⁴⁾ 그러나 이와 같은 異種責任體系는 貨主의 입장에서 볼 때 동일한 손해가 그 발생구간에 따라 또는 발생구간의 판명여부에 따라 포워더의 책임원칙이 다르게 되는 모순이 있게 된다.

上記 FBL 約款 규정에 따라 손해발생구간이 판명된 경우 당해 운송구간에 적용가능한 國際協約으로는 해상운송에 관한 헤이그-비스비 規則(Hague-Visby Rules), 항공운송에 관한 改正 바르샤바 協約(Warsaw Convention), 國際道路物品運送協約(CMR), 國際鐵道物品運送協約(CIM) 등이 있고 實定法으로는 韓國 商法, 美國 州際通商法 등을 들 수 있다. 여기서 만약 美國海上物品運送法(COGSA)이 적용될 경우 포워더의 책임은 貨主가 물품의 성질과 가액을 신고하고 從價運賃이 지급된 경우를 제외하고 물품이 매 짐작당 또는 짐작 이외의 방법으로 선적된 때에는 관습상의 매 화물단위당 美貨 500달러로 제한

33) 黃根植·李源哲, 前掲書, p.70.

34) UN 國際物品複合運送協約 제19조 참조.

된다(FBL 約款 제8조 6항 b호). 이것은 美國法上의 無限責任原則의 적용을 회피하기 위하여 美國海上物品運送法上의 책임한도(매 짐작당 美貨 500달러)에 관하여 특별히 언급한 것이다.³⁵⁾

3. 責任制限의 排除

FBL 約款에 의하면 물품의 멸실, 손상 또는 인도지연을 발생시킬 의사로서 또는 무모하게(recklessly) 그리고 아마 멸실, 손상 또는 인도지연이 발생할 것이라는 인식으로서 행한 포워더의 개인적인 작위 또는 부작위로 인하여 멸실, 손상 또는 인도지연이 발생하였음이 입증 되었을 경우 포워더는 책임제한의 이익을 받을 권리가 없다³⁶⁾(제8조 9항).

이와 같이 FBL 約款上의 複合運送人으로서의 포워더의 책임제한권을 상실시켜 無限責任을 지게 하기 위하여는 다음과 같은 요건이 충족되어야 한다. 첫째, 멸실, 손상 또는 인도지연이 포워더의 작위 또는 부작위로 인하여 발생하였음을 손해배상청구인이 입증하여야 한다. 둘째, 포워더의 작위나 부작위는 고의로 또는 무모하게 그리고 멸실, 손상 또는 인도지연이 발생할 것이라는 인식, 이른 바 고의적 불법행위 로써 행해져야 한다. 따라서 보통의 부주의로는 충분하지 않다. 셋째, 포워더 자신의 작위 또는 부작위에 기인한 것이어야 한다. 따라서 그의 대리인이나 기타 사용인 등에 기인한 것으로는 충분치 않으며, 포워더가 자기 회사에서 관리자적 지위로서 행한 것이어야 한다.³⁷⁾ 그러므로 포워더가 他人의 작위나 부작위에 대하여 단지 代位責任만을 지게 되는 경우에는 FBL 約款上의 책임제한권을 상실하지 않게 된다.³⁸⁾

4. 免責事由

35) Jan Ramberg, *op. cit.*, p.65.

36) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제7조 참조.

37) Jan Ramberg, *op. cit.*, pp.65-66.

38) 錢昌源, 前揭書, p.667.

(1) 一般免責事由

FBL 約款에 의하면 複合運送人으로서의 포워더는 물품의 멸실이나 손상이 다음과 같은 사유, 즉 ① 貨主, 포워더 이외의 貨主의 대리인 또는 포워더가 물품을 인수받은 사람의 작위 또는 부작위, ② 포장, 貨印 또는 개수의 불충분 또는 결함상태, ③ 貨主 또는 貨主의 대리인에 의한 물품의 취급, 적재, 적부 또는 양하, ④ 물품의 고유결함, ⑤ 파업, 직장폐쇄, 조업정지 또는 작업방해 등의 사유로 인하여 발생하였음을 입증한 때에는 책임을 지지 않는다(제6조 5항).

종전 FBL 約款은 포워더의 면책사유로 일곱 가지를 열거하고 있었으나 개정 FBL 約款은 그 가운데 “포워더가 상당한 주의를 기울여도 피할 수 없는 원인”과 “원자력 사고”를 삭제하여 다섯 가지 사유를 열거하고 있으며, 이와 같은 사유로 포워더가 면책을 받기 위하여는 포워더 자신에게 거증책임이 있음을 규정하고 있다.

上記의 면책사유 가운데 貨主나 貨主의 대리인이 물품의 적재를 한 경우에 있어서 貨主가 제공한 컨테이너나 기타 운송용구의 결함이나 부적합으로 인하여 또는 貨主의 적절한 검사에 의하여 명백히 밝혀진 포워더가 제공한 컨테이너나 기타 운송용구의 결함이나 부적합으로 인하여 발생한 멸실, 손상 또는 비용에 대하여도 포워더는 책임을 지지 않는다³⁹⁾(제5조 2항). 종전 FBL 約款은 이와같은 면책사유가 없었으나 개정 FBL 約款은 이를 면책사유로 추가하고 있다.

(2) 海上 또는 內水路運送에 있어서의 抗辯

FBL 約款에 의하면 海上 또는 內水路 운송중에 멸실, 손상 또는 인도지연이 다음과 같은 사유로 인하여 발생한 때에 포워더는 책임을 지지 않는다. 즉, ① 항해 또는 선박관리에 있어서의 船長, 船員, 導船士 또는 運送人의 사용인의 작위, 부주의 또는 태만, ② 運送人의 실제적 과실이나 내밀한 관여에 의하여 발생한 것이 아닌 화재, 그러나 항상 멸실이나 손상이 선박의 壙航能力 결여로 인하여 발생하였다면

39) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제8조 참조.

포워더는 항해 개시시에 선박의 堪航能力을 갖추기 위하여 상당한 주의를 다하였음을 입증할 수 있다⁴⁰⁾(제6조 6항).

이와 같은 사유들은 海上 또는 內水路運送에 적용할 수 있는 複合運送人으로서의 포워더의 특수한 항변으로서 항해과실과 화재의 두 가지에 대한 근본적인 면책을 인정하고 있다. 그러나 이러한 항변들은 멸실 또는 손상이 管理者의 지위에서의 포워더의 작위 또는 부작위에 기인한 것인 때에는 적용되지 않으며, 마찬가지로 멸실 또는 손상이 선박의 堪航能力 결여로 발생한 경우에 그것이 항해 개시시에 선박의 堪航能力을 갖추기 위하여 포워더가 적절한 노력을 하지 않음으로써 생긴 것이라면 포워더는 면책되지 않는다.⁴¹⁾

V. 포워더의 責任消滅

1. 損害通知期限

FBL 約款에 의하면 물품이 受貨人에게 인도된 때에 受貨人이 포워더에게 멸실 또는 손상의 概況을 명시한 물품의 멸실 또는 손상의 통지를 書面으로 하지 않는 한, 포워더는 FBL에 기재된 대로 물품을 인도하였다는 추정적 증거가 된다⁴²⁾(제16조 1항). 만약 멸실 또는 손상이 外觀상 명백하지 않은 때에는 물품이 受貨人에게 인도된 날로부터 연속 6일내에 書面으로 통지하지 않을 경우 동일한 추정적 증거의 효과가 적용된다⁴³⁾(제16조 2항).

이 규정은 물품의 멸실이나 손상 발생시 複合運送人으로서의 포워더에 대한 클레임 제기방법과 기한 그리고 책임소멸에 관하여 언급하

40) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제5조 4항 참조.

41) Jan Ramberg, *op. cit.*, p.60.

42) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제9조 1항 참조.

43) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제9조 2항 참조. 다만 헤이그-비스비規則 제3조 6항은 멸실 또는 손상이 外觀상 명백하지 않을 때에 3일내에 書面으로 운송인 또는 그 대리인에게 통지하여야 한다고 규정하고 있다.

고 있는데, 물품의 멸실이나 손상의 통지에 있어 외관상 명백한 경우와 명백하지 않은 경우 간에 차이를 두고 있다. 즉, 외관상 명백한 멸실이나 손상의 경우에는 受貨인이 물품을 받는 즉시 포워더에게 書面으로 통지하여야 하며, 외관상 명백하지 않은 멸실이나 손상의 경우에는 물품이 受貨인에게 인도된 날에 이은 6일(일요일과 공휴일을 포함)내에 포워더에게 書面으로 통지하여야 한다. 종전 FBL 約款 제17조는 물품의 멸실이나 손상이 외관상 명백하지 않은 경우의 書面通知期限을 7일로 규정하고 있었으나 개정 FBL 約款은 이를 6일로 단축하고 있다.

물품의 멸실이나 손상에 대한 受貨인의 書面通知가 FBL 約款上에 정해진 時期보다 늦은 경우라 하더라도 受貨인의 손해배상청구권이 상실되는 것이 아니라 포워더에게 책임지울 수 있는 멸실이나 손상이 발생하지 않았다는 추정적 증거의 假定만을 가져올 뿐이다. 물론 受貨인은 이러한 假定에 대하여 反證을 들 수 있지만 이것은 사실상 시간이 경과할수록 점점 곤란해 지게 된다.⁴⁴⁾

2. 提訴期限

FBL 約款에 의하면 물품 인도 후 또는 물품이 인도되어야 할 날 또는 물품이 인도되지 않아 受貨인이 그 물품이 멸실된 것으로 간주할 수 있는 권리를 갖게 되는 날로부터 9개월 내에 소송이 제기되지 아니하고 달리 명백히 합의되지 않는 한 포워더는 면책된다.⁴⁵⁾

이와 같이 복합운송인으로서의 포워더의 책임소멸을 위한 除斥期間은 9개월로 정해져 있는데,⁴⁶⁾ 이것은 포워더가 적당한 시기에 實際運送人을 상대로 求償請求訴訟을 제기할 수 있도록 하기 위함이다.

단순히 포워더에 대한 손해배상청구의 통지만으로는 9개월의 除斥

44) Jan Ramberg, *op. cit.*, p.74.

45) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제10조 참조.

46) 손해배상청구를 위한 提訴期限에 관하여 헤이그-비스비 規則 제3조 6항은 1년, UN 國際物品複合運送協約 제25조 1항은 2년의 除斥期間을 정하고 있다.

期間의 進行을 중단시키지 않음으로 이 기간내에 법적소송을 제기하지 않으면 그 이후에는 貨主가 포워더에게 손해배상청구를 할 수 없게 된다. 그러나 복합운송계약의 당사자들은 이 提訴期限의 연장을 합의할 수 있으며, 이것이 어떻게 行해될 것인가는 적용법률에 따라 결정된다. 1980년 UN 國際物品複合運送協約 제25조 3항에 의하면 提訴期限 연장을 위한 합의는 書面으로 이루어져야 하며, 이러한 요건은 합의에 대한 증거보전을 위해 일반적으로 절대 필요한 것이다.⁴⁷⁾

VI. 포워더의 不法行爲責任

1. 契約責任과 不法行爲責任과의 競合問題

FBL 約款에 의하면 손해배상청구가 계약 또는 불법행위에 근거한 것인가를 불문하고 FBL 約款은 계약의 이행에 관하여 포워더를 상대로 한 모든 손해배상청구에 적용된다⁴⁸⁾(제9조).

이것은 손해배상청구가 계약의 이행과 관련되어 있음에도 불구하고 손해배상청구인이 불법행위를 근거로 한 손해배상청구를 함으로써 FBL 約款의 적용을 회피하려고 할 경우에 複合運送人으로서의 포워더를 보호하기 위한 규정이다.

포워더 또는 그의 履行補助者의 고의 또는 과실로 인하여 물품이 멸실 또는 손상된 경우에 포워더가 채무불이행으로 인한 책임을 지는 것은 물론이지만, 물품을 멸실 또는 손상시키는 행위는 물품의 소유권 침해로서 위법성을 띠는 것이기 때문에 그것과는 별도로 不法行爲(民法 제750조, 제756조 참조)의 성립요건을 충족하게 된다. 이 경우에 포워더의 채무불이행책임(계약책임)과 불법행위책임이 서로 독립하여 병존 성립하는가, 바꾸어 말하면 이와 같은 책임에 대응한 貨主의 청

47) Jan Ramberg, *op. cit.*, p.75.

48) UNCTAD/ICC 複合運送證券規則 제11조 참조.

구권이 경합하는가 하지 않는가의 문제가 있게 된다.⁴⁹⁾

2. FBL 約款의 適用

FBL 約款上 複合運送人으로서의 포워더의 책임에 관하여는 책임의 제한(제8조)과 책임소멸을 위한 9개월의 短期의 除斥期間이 인정되고 있는데 반하여, 우리 民法上 불법행위책임에 관하여는 완전배상이 원칙으로 되어 있고⁵⁰⁾(제763조), 손해배상청구권의 消滅時效期間을 被害者가 그 손해와 加害者를 안 때로부터 3년 또는 불법행위일로부터 10년으로 정하고 있다(제766조). 따라서 포워더에 대하여 FBL 約款上の 계약책임과 별도로 民法上の 불법행위책임을 추궁할 수 있다면 FBL 約款上の 책임원칙은 무의미한 것이 되므로, 계약책임이든 불법행위책임이든 모두 FBL 約款을 적용하도록 규정하고 있는 것이다.

VII. 맺음말

오늘날 많은 화물들이 복합운송방식에 의하여 운송되고 있는데 포워더가 복합운송에의 참여를 계기로 하여 一般運送人(Common Carrier)의 입장에서 운송행위에 개입하게 되었으며, 서로 다른 운송구간을 유기적으로 결합하여 貨主에게 “門前에서 門前까지”(Door to Door)의 일관된 복합운송 서비스를 제공하는 主體로서의 역할을 담당하게 됨으로써 포워더는 곧 複合運送人으로서의 지위를 갖게 되었다. 이와 같은 複合運送人으로서의 포워더가 화물의 손해에 대해 부담하여야 할 책임에 관하여는 FIATA가 1992년에 개정하여 1994년 3월 1일부터 시행하고 있는 新 FBL 標準裏面約款에 상세히 규정되어 있으며, 그것

49) 李均成, 國際海上運送法研究, 三英社, 1984, p.242.

50) 民法 제763조(제393조 준용)에 의하면 불법행위로 인한 손해배상은 통상의 손해를 한도로 하며, 특별한 사정으로 인한 손해는 加害者가 그 사정을 알았거나 알 수 있었을 때에 한하여 배상책임이 있다.

은 바로 1992년의 “UNCTAD/ICC 複合運送證券規則”을 토대로 한 것이다. 그러나 현행 FBL 標準約款上的 複合運送人으로서의 포워더의 책임에 관한 규정은 理論上 또는 實務上으로 몇 가지 문제점들이 있는 바 이에 관하여 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 물품의 인도지연에 대한 포워더의 책임문제이다. FBL 約款 제6조 2항에 의하면 受貨人이 適時引渡(Timely delivery)에 관심을 표명하고 이를 포워더가 받아 들여 FBL 표면의 소정란에 기재한 경우에만 포워더는 인도지연으로 인한 손실에 대하여 책임을 지게 된다. 그러나 이 규정은 사실상 貨主가 인도지연에 대하여 포워더에게 책임을 거의 물을 수 없는 결과를 초래하게 될 것이다. 왜냐하면 비록 送貨人이 適時引渡에 관심을 표명하더라도 포워더는 여러가지 이유를 들어 이에 동의하지 않는 경우가 흔히 있게 될 것이기 때문이다. 따라서 貨主의 이익을 보호함과 아울러 複合運送人으로서의 포워더의 定時性和 信賴性 확보의 측면에서 이 규정은 再考되어야 할 것이다.

둘째, 포워더의 책임원칙으로서의 異種責任體系에 대한 문제이다. FBL 約款 제8조 6항은 포워더의 책임에 관하여 異種責任體系를 채택하고 있는데, 만약 손해발생구간이 판명되지 않은 不明損害(Concealed damage)의 경우 어느 운송구간의 법규를 적용하여야 하는가를 결정하는데 어려움이 따른다. 화물이 컨테이너에 積入·密封되어 운송되는 경우에는 不明損害가 많이 발생하게 되는데,⁵¹⁾ 예를 들면 컨테이너에 생긴 구멍으로 인한 화물의 浸水損害는 표면화되지 않는 경우가 많고, 그 밖에 컨테이너 자체가 흔적없이 行방불명이 되는 경우도 있다. 이와 같은 경우에 그 손해발생구간을 판명하는 것은 거의 불가능하거나 매우 곤란하게 되며, 따라서 이 때에 포워더의 책임에 관하여 어떠한 法規를 적용할 것인가는 매우 어려운 문제가 된다.⁵²⁾

셋째, 포워더의 책임과 保險에 관한 문제이다. FBL 約款 제2조 2항

51) UNCTAD 통계에 의하면 貨物損害賠償請求의 약 40~60%가 不明損害에 관한 것이다.

52) 玉璿鍾, 國際運送論, 法文社, 1986, pp.683-684.

에 의하면 포워더는 자기 자신의 행위뿐만 아니라 계약이행을 위하여 그 서비스를 이용하는 사용자, 대리인 및 기타인 등 履行補助者의 행위에 대하여도 책임을 떠맡게 되므로, 일반적으로 FBL 約款에 의거한 위험보다도 더 많은 위험에 놓이게 된다. 따라서 포워더가 FBL을 발행하고 複合運送人으로서의 역할을 맡아 複合運送人으로서의 책임을 지게 되는 때에 그 자신을 보호하기 위해 保險을 필요로 하게 된다. 더욱이 FBL 約款상의 책임이 항상 付保되어 貨主가 포워더를 신뢰할 수 있고 또한 포워더가 자기 자신의 責任保險에 의해 받을 수 있는 보호로부터 간접적으로 이익을 얻을 수 있다는 점은 포워더의 서비스에 대한 마케팅을 위해서도 필요한 것이다.⁵³⁾

포워더를 위한 運送保險은 이미 歐美先進國의 경우 일반화·보편화 되어 있으나 우리 나라는 아직 그렇지 못한 실정이다. 다행히 최근에 國內損害保險會社가 “國際貨物運送業者 綜合保險”을 개발하여 판매하고 있는데, 이 保險은 포워더의 업무와 관련된 전위험의 담보가 가능하며, 특히 화물의 멸실이나 손상에 대한 법적 책임뿐만 아니라 被保險者의 운송용구 등 장비에 대한 책임과 포워더의 사용인의 과실이나 부주의로 인한 책임의 배상도 가능하다.⁵⁴⁾ 따라서 複合運送人으로서의 포워더의 책임을 분산시켜 포워더業의 보호·발전을 도모함과 아울러 貨主의 이익 보호를 위하여 上記한 포워더를 위한 責任保險의 가입은 활성화 되어야 할 것이다.

參考文獻

- 玉璿鍾, 國際運送論, 法文社, 1986.
 李均成, 國際海上運送法研究, 三英社, 1984.
 錢昌源, 貿易運送實務, 日新社, 1993.

53) Jan Ramberg, *op. cit.*, p.44.

54) 海運貿易新聞社, 海運貿易新聞, 1994年 2月 7日字, 5面.

- 黃根植·李源哲, 國際複合運送實務, 韓國海事問題研究所, 1985.
- 日本海上コンテナ協會, 國際 コンテナ實務, 東京: 成山堂書店, 1982.
- Ramberg, Jan, *The Law of Freight Forwarding*, FIATA, 1993.
- Jones, Peter, *FIATA Legal Handbook on Forwarding*, Toronto: Republic Communications Inc., 1993.
- 國際道路運送協約.
- 美國 新海運法.
- 海運貿易新聞社, 海運貿易新聞, 1994. 2. 7.
- 헤이그-비스비 規則.
- FIATA 複合運送證券 標準約款.
- UN 國際物品複合運送協約.
- UNCTAD/ICC 複合運送證券規則.