

國際航空貨物運送契約의 法律關係

—貨主의 權利義務를 中心으로—

李 康 斌*

目 次

I. 序 說	使要件
II. 貨物處分權	(4) 受荷人의 貨物引受拒絕權
(1) 貨物處分權의 行使根據	IV. 航空運送狀 交付義務
(2) 貨物處分權의 行使範圍	(1) 航空運送狀의 性質
(3) 貨物處分權의 行使要件	(2) 航空運送狀의 作成
(4) 貨物處分指示의 不履行에 대한 運送人의 責任	(3) 航空運送狀의 證據力
(5) 受荷人에 의한 送荷人의 權利行使	(4) 航空運送狀의 流通性問題
III. 貨物引渡請求權	(5) 其他 必要書類의 交付
(1) 運送人의 貨物到着通知 및 引渡	V. 運賃支給義務
(2) 受荷人의 貨物引渡請求權의 發生時期	(1) 運賃支給義務의 發生時期
(3) 受荷人의 貨物引渡請求權의 行	(2) 運送人의 權利의 確保
	VI. 結 語

I. 序 說

航空貨物運送契約이란 空中에서 航空機에 의하여 貨物의 運送(場所의 移動)을 航空運送人이 引受하고, 相對方이 그것에 대하여 報酬를 支給할 것을 約定함으로써 성립되는 契約을 말하며, 貨物의 場所의 移動이 國內地點間에 이루어지는가, 혹은 他國家間에 이루어지는가에 따라 國內航空貨物運送契約과 國際航空貨物運送契約으로 나누어진다.

航空貨物契約은 諾成契約이므로 請約과 承諾의 合致로서 성립하며,¹⁾ 契

* 尚志大學 貿易學科 助教授, 韓國航空法學會 理事

1) 航空貨物運送契約은 當事者의 意思表示만으로 성립하는 諾成契約이지만, 실제에 있어서는 海上運送의 경우와 마찬가지로, 送荷人은 航空運送人에게 物品을 引渡함과 동시에 證據證券으로서의 航空運送狀을 作成交付하는 것이 慣例로 되어 있다(伊澤孝平, 「航空法」, 法律學全集 30 卷, (有斐閣, 1969), p. 117).

約이 성립되면 이를 法律要件으로 하여 契約當事者인 送荷人 또는 備機者(charterer)와 航空運送人 사이에 權利義務의 法律關係가 형성된다.

國際航空貨物運送契約의 法律關係는 바르샤바條約體制²⁾에 의하여 規定되고 있지만,³⁾ 條約이 規定하고 있지 않는 사항에 관해서는 國際航空運送協會(International Air Transport Association : IATA)의 標準運送約款에 의하여 보충적으로 規定되고 있다. 여기서 條約과 運送約款은 주로 運送契約當事者인 送荷人과 航空運送人 사이의 權利義務에 관하여 規定하고 있으며, 또 契約當事者는 아니지만 契約에 關係하는 者인 受荷人과 航空運送人 사이의 그것에 관하여도 規定하고 있다.

契約當事者는 아니지만 契約에 關係하는 者로서 受荷人 이외에 航空貨物運送周旋人(Air Freight Forwarder)이 있는데, 運送周旋人이 委託者를 위하여 航空運送人과 契約을 締結한 때에는 航空運送人에 대하여는 運送周旋人이 送荷人이 되며, 運送委託者가 送荷人이 되는 것은 아니다. 한편 運送周旋人은 다른 約定이 없으면 직접 그 自身이 運送을 할 수 있는데, 이 경우에는 運送周旋人은 運送人과 동일한 權利義務가 있게 된다.⁴⁾

오늘날 國際貿易의 擴大와 더불어 企業의 物的 流通管理面에서 航空運送의 중요성이 認識되어 종래 國際貿易에 있어서의 運送方式이 주로 海上運送이었으나, 최근에는 航空運送의 利用度가 날로 높아져 가고 있다.

2) 바르샤바條約體制는 1929年의 바르샤바原條約과 그 改正 또는 補充을 위한 一連의 議定書 및 條約들로 構成되어 있는데, 1955年의 헤이그議定書(Hague Protocol), 1961年의 과달라하라條約(Guadalajara Convention), 1971年의 과테말라議定書(Guatemala Protocol), 1975年의 몬트리얼追加議定書(Montreal Additional Protocol) 등이 그것이다. 다만 이 가운데에서 과테말라議定書와 몬트리얼追加議定書는 아직까지 發效되지 않고 있으며, 우리 나라가 締約國으로 되어 있는 것은 헤이그議定書 뿐이다.

3) 바르샤바條約體制가 적용되는 貨物의 國際運送에는 航空機의 出發地 및 到着地가 각기 다른 締約國의 領域內에 있는 경우 뿐만 아니라, 締約國의 與否를 불문하고 豫定寄航地가 他國의 領域內에 있는 경우로서 出發地 및 到着地가 單一締約國의 領域內에 있는 경우의 貨物의 運送도 포함된다(바르샤바條約 第1條 第2項). 따라서 바르샤바條約의 締約國과 非締約國 사이의 運送은 國際運送이 아니지만, 往復運送의 경우에 다른 나라에서의 中間寄着地가 許容될 때에는 그 나라가 바르샤바條約의 當事國이나 아니냐를 묻지 아니하고 國際運送이 되지만, 만약 出發地는 締約當事國의 領域에 있고, 그 目的地는 非締約當事國의 領域에 있는 경우에는 실사 그 중간에 있는 中間寄着地가 第3國에 있다 하여도 國際運送이 되지 않는다(Nicolas M. Matte, International Air Transport, Martinus Nijhoff, Hague, 1982, p. 27).

4) 孫珠瓊, 商法(下)(博英社, 1985), pp. 213~214 參照.

그러나 國際航空貨物運送을 規制하는 法規가 복잡하여 航空運送의 利用者인 貨主는 運送契約上의 自己의 權利義務를 정확히 把握하지 못함으로써 때로는 不利益을 당하는 경우가 있게 된다.

따라서 本稿에서는 國際航空貨物運送契約의 法律關係 가운데 특히 運送委託者인 貨主의 航空運送人에 대한 權利義務의 內容과 範圍를 명백히 함으로써 貨主의 利益을 保護하고 나아가서 運送契約當事者間의 紛爭을 防止 또는 적정하게 解決하는데 그 目的이 있다.

國際航空貨物運送契約上의 貨主의 權利로는 貨物處分權과 貨物引渡請求權을 들 수 있고, 貨主의 義務로는 航空運送狀 交付義務와 運賃支給義務를 들 수 있다. 여기서 이와 같은 사항들을 1929年의 바르샤마條約을 母體로 하는 바르샤마條約體制의 各 構成條約 및 議定書, IATA 標準運送約款과 歐美法院의 判例 등을 중심으로 하여 考察하고자 한다.

Ⅱ. 貨物處分權

(1) 貨物處分權의 行使根據

送荷人은 여러 가지 이유, 그 중 특히 市場의 景氣 또는 受荷人의 신용 상태의 변화 등에 따라서 運送契約의 目的物인 貨物을 處分할 필요를 느끼는 것은 陸上 또는 海上運送과 다를 바가 없으므로, 바르샤마條約은 貨物의 處分에 관하여 이를 送荷人의 權利面에서 規定하고 있다.⁵⁾ 즉, 送荷人은 約定된 日字에 양호한 상태로 貨物의 引渡를 청구하기 위하여 바르샤마條約 第18條 및 第19條에 포함된 그의 基本적 權利인 貨物의 破壞, 滅失, 損傷 또는 遲延에 대한 損害賠償請求權에 추가해서 受荷人이 貨物의 引渡를 청구할 權利가 있을 때까지 運送中인 貨物을 處分할 權利를 가진다(第12條 第1項·第13條 第1項).

送荷人의 貨物處分權은 當事者間의 約定으로 制限 또는 擴張할 수 있으나, 이러한 制限 또는 擴張은 航空運送狀에 言及되어야 하며(第15條 第2項), 만약 送荷人이 貨物處分權의 制限 또는 擴張의 約定을 航空運送狀에

5) 小町谷操三, 空中運送法論(有斐閣, 1954), p. 95.

記載하지 않은 경우, 단지 當事者 一方이 그 約定을 第3者 예컨대 受荷人 또는 順次運送人 등에 대하여 주장하지 못하는 效力을 가질 뿐이며, 當事者間에 그 約定을 無效로 하는 것은 아니다.⁶⁾

送荷人の 貨物處分權은 送荷人和 受荷人 또는 送荷人이나 受荷人으로부터 權利를 취득한 第3者들간의 約定에도 불구하고 存在하며 行使할 수 있다(第15號 第1項).⁷⁾ 그러나 만약 送荷人이 이러한 約定에 위반하여 自己의 權利를 行使한다면, 이로 인하여 발생하는 다른 當事者의 損害를 無制限으로 責任져야 하는데, 그 이유는 이 責任이 바르샤바條約 第17條 내지 第19條의 범위 밖이기 때문이다. 契約運送人和 實際運送人이 不一致할 경우에 送荷人の 貨物處分權의 行使는 契約運送人이나 順次運送人에게 指示를 하여야 하며, 實際運送人에게 할 필요는 없다(파달라하리條約 第4條).

(2) 貨物處分權의 行使範圍

바르샤바條約 第12條에 規定된 貨物處分權은 送荷人으로 하여금, ① 出發空港이나 到着空港에서 貨物을 回收하거나, ② 運送途中 着陸할 때에 貨物을 留置하거나, ③ 運送人에게 航空運送狀에 기재된 受荷人 이외의 者에게 到着地 또는 運送途中에 貨物을 引渡하도록 指示하거나, ④ 出發空港으로 貨物의 返送을 요구할 權利를 賦與하고 있다.

送荷人の 貨物處分權의 範圍에 관한 바르샤바條約의 規定은 철저한 것이므로, 運送人에게 貨物을 賣買케 하거나 다른 運送手段으로 運送하도록 요구할 수 없다는 것이 論議되어 왔으나,⁸⁾ 貨物의 賣買指示에 관하여는 送荷人이 이러한 指示를 할 수 없다고 본다. 왜냐하면, 運送人에 의한 貨物의 賣買는 運送契約과는 무관한 행위이며, 運送人은 貨物의 賣買指示를 受諾하든가 또는 拒絶할 수 있기 때문이다. 한편, 다른 運送手段이나 다른 目的地에로의 貨物의 運送指示에 관하여는, 그 指示가 貨物을 航空機에 積

6) René H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carrier*, Kluwer, Deventer/Netherlands, 1981, p.83.

7) Shawcross & Beaumont, *Air Law*, Vol.1, 4ed., Butterworths, London, 1977, p.440.

8) Mankiewicz, *op. cit.*, p.84.

載하기 이전에 행해지는 경우에 그것은 결국 航空運送契約의 取消가 되며 그 指示가 貨物을 航空機에 積載한 이후에 행해지는 경우에는 그것은 約定目的地를 그 貨物이 다른 運送手段에 의한 殘餘運送을 위하여 荷役되어야 할 장소로 交替함으로써 運送契約을 변경하는 것이 된다. 또 運送人은 送荷人의 명시적 또는 묵시적인 航路決定 指示를 따라야 하며, 만약 運送人이 이러한 權限이 賦與됨이 없이 貨物을 다른 航路로 運送한다면 契約違反이 된다.⁹⁾ 그리고 送荷人은 貨物이 目的地에서 通關을 위하여 稅關에 들어오기 전까지는 航空運送狀에 기재된 受荷人에게 貨物의 引渡를 取消할 수 있는 選擇權을 가진다.¹⁰⁾

위와 같은 送荷人의 貨物處分權은 貨物이 到着地에 도착한 경우에 受荷人이 運送人에게 航空運送狀의 交付 및 貨物의 引渡를 청구하면 소멸된다. 다만 受荷人이 航空運送狀 또는 貨物의 受領을 거부한 때 또는 受荷人을 알 수 없는 때에는 送荷人은 處分の 權利를 回復한다(第12條 第4項). 여기서 送荷人의 貨物處分權의 소멸은 貨物이 到着地에 도착한 것이 첫째요건이므로, 貨物이 延着한 경우에도 그것이 到着地에 도착할 때 까지는 受荷人이 航空運送狀의 交付 및 貨物의 引渡를 청구할 수 없는 것이기 때문에 送荷人은 그동안에 자유로이 處分權을 行使할 수 있다. 다만 바르샤바條約은 “貨物이 도착하여야 할 날로부터 7日이 경과하여도 도착하지 아니한 때에는 受荷人은 運送人에 대하여 運送契約으로부터 생기는 權利를 行使할 수 있다”고 規定하고 있으므로(第13條 第3項), 受荷人이 이 規定에 의하여 權利를 行使하는 경우에는 送荷人은 貨物處分權을 行使하지 못하는 것으로 해석된다.¹¹⁾

(3) 貨物處分權의 行使要件

바르샤바條約에 의하면 送荷人이 貨物處分權을 行使하기 위하여는 다음 4가지 條件이 履行되어야 한다(第12條).

9) California Court of Appeal, Second District, Information Control Corp. v. United Airlines, 23 September 1977 : 14 Avi 18, 128.

10) Jacob W.F. Sunberg, 「The changing law of air freight」, Air Law, Vol. No. 4, Kluwer, Deventer/Netherlands, 1981, p. 233.

11) 小町谷操三, 前掲書, p. 104.

첫째, 運送契約로부터 발생하는 그의 모든 債務를 履行하여야 한다. 여기서 債務의 주요한 것은 運送賃으로 그 全額의 지급을 요하며, 債務履行과 運送인이 送荷人の 指示에 따를 義務와는 同時履行의 관계에 있다.¹²⁾ 둘째, 送荷人用 航空運送狀을 運送人에게 제시하여야 한다. 셋째, 送荷人の 指示가 履行 가능한 것이어야 한다. 넷째, 送荷人の 指示가 運送人이나 다른 送荷人을 害하지 않아야 하며 그 行使에 의하여 생긴 費用을 부담하여야 한다.

만약 運送인이 送荷人の 指示를 따를 수 없는 때에는 즉시 그 뜻을 送荷人에게 通知하여야 하는데, 運送인이 送荷人の 指示를 따를 수 없는 事由에는 다음과 같은 기술적인 이유가 있다. 즉, 航空機가 이미 離陸한 경우, 貨物의 荷役이 航空機의 출발을 부당하게 遲延시킬 경우, 貨物이 이미 受荷人에게 引渡된 경우 등이다. 또한 運送인은 送荷人の 指示를 履行함으로써, 예컨대 委託物의 발송을 遲延시킴으로써 運送人 자신이나 다른 運送人에게 損害를 주기 때문에 그 指示의 履行이 불가능한 것으로 인정되는 경우도 있다.¹³⁾

(4) 貨物處分指示의 不履行에 대한 運送人の 責任

運送인이 타당한 이유없이 送荷人の 指示를 履行하지 않은 경우, 運送인은 이로 인하여 送荷인이 입은 손해에 대하여 責任을 진다. 이러한 특수한 契約上の 義務 不履行에 대하여 바르샤바條約 第18條에는言及이 없으므로 運送人の 責任은 制限을 받지 않는다.¹⁴⁾

獨逸判例에 의하면 運送契約上 受荷人の 요청이 있는 경우에만 運送인이 運送을 개시하여야 함에도 불구하고, 受荷人の 요청없이 運送인이 貨物을 運送하였으므로 送荷인이 出發地空港으로 返送을 指示하였으나 運送인이 返送費用이 支給될 때까지 그 指示를 履行하지 않은 경우, 送荷人は 運送人에게 발생한 費用을 償還할 필요가 없으며 運送人は 送荷人에게 발생한 損害를 賠償할 責任이 있다고 判示하였다.¹⁵⁾ 그러나 이 경우에 運送

12) 上掲書, p. 98.

13) Shawcross & Beaumont, *op. cit.*, p. 441.

14) Mankiewicz, *op. cit.*, p. 85.

15) Oberlandesgericht, Dusseldorf, 31 July 1986 : 1987 Air L. 41.

人的 責任範圍는 바르샤바條約 第 18 條 이하의 規定에 의하여 결정된다는 見解가 있는데, 이 見解에 의하면 受荷人을 변경하는 뜻의 指示에 위반하여 運送人이 貨物을 最初의 受荷人에게 引渡하는 경우에는 貨物의 滅失의 문제가 생기고, 運送도중에 處分이나 出發地에로의 返送의 指示를 위반하는 경우에는 滅失 또는 遲延의 문제가 생기며, 또 指示의 위반으로 인하여 貨物이 損傷된 때에는 損傷의 문제가 생긴다고 한다.¹⁶⁾

한편, 運送人이 送荷人의 指示의 履行을 거절한 경우, 이에 대하여 異議를 제기하는 送荷人은 그의 指示가 다른 送荷人들에게 損害를 주지 않고 履行될 수 있다는 것과 貨物이 그의 指示대로 荷役될 장소에서 필요한 書類를 運送人에게 제공하였음을 立證하여야 한다. 이에 관한 獨逸大法院의 判例를 보면 Foto Eich v. Air France 事件¹⁷⁾에서 카메라委託物을 返送하라는 送荷人의 指示가 航空機 출발전에 履行될 수 없었으므로 當該貨物은 두번째 寄着地인 리오데자네이로에서 荷役되었으나, 그 곳에서 通關書類上에 貨物의 目的地가 부에노스아이레스로 되어 있어 適當한 通關書類가 아니라는 이유로 그 貨物이 關稅當局에 押留되었는데, 이 경우에 運送人은 送荷人의 指示를 따름으로써 貨物을 押留당하거나, 또는 그 指示를 따르지 않은채 부에노스아이레스에서 貨物을 荷役하든가 兩者 가운데 하나를 택하지 않으면 안되었으며, 이 때에 運送人은 前者의 방법을 택함으로써 過誤를 범하지 않았으므로 送荷人이 받은 損害에 대하여 그 責任이 없다고 判示하였다.

바르샤바條約에 의하면 運送人이 送荷人에게 交付한 航空運送狀을 送荷人으로부터 제시받음이 없이 送荷人의 指示를 따랐으며, 만약 그렇지 않았더라면 貨物이 處分되지 않았을 것임을 立證하는 경우, 運送人은 航空運送狀의 正當한 所持人이 입은 損害에 대하여 責任이 있는 반면에 送荷人에 대하여 求償權을 行使할 수 있다(第 12 條 第 3 項). 한편, 이 規定은 運送人이 航空運送狀上에 受領事實의 證明이 있는 貨物을 실제로 受領함이 없이 送荷人用 航空運送狀을 送荷人에게 引渡한 경우에도 적용된다.¹⁸⁾ 더

16) 小町谷操三, 前掲書, p. 107.

17) 1965 ZLW 167: Air Law, Vol. VI, no. 4, 1981, p. 231.

18) Mankiewicz, *op. cit.*, p. 86.

육이 運送人이 送荷人用 및 受荷人用 航空運送狀을 모두 回收하지 않으므로써 送荷人用 航空運送狀을 제시할 때에 代金を 지급할 權限이 있는 銀行으로부터 그 貨物의 賣買代金を 지급받을 수 있는 素地를 남겨둔채 送荷人의 요구에 따라 그에게 貨物을 返送하는 경우에는 運送人은 바르샤바條約上의 責任이 있는 것이 아니라 一般法上의 責任이 있다.¹⁹⁾

(5) 受荷人에 의한 送荷人의 權利行使

受荷人은 자기 자신의 利益을 위하여 행동하는가, 또는 送荷人을 포함하여 타인의 利益을 위하여 행동하는가를 불문하고, 바르샤바條約 第12條에 의하여 送荷人에게 賦與된 權利를 行使할 수 있는데, 이것은 오직 受荷人이 運送契約上 送荷人의 義務를 履行하는 경우에 限한다(第14條). 이러한 特權은 航空運送狀에 지정된 受荷人에게만 歸屬되며, 비록 貨物에 利害關係를 가지는 者라 할지라도 다른 사람에게는 이 特權은 발생하지 않는다.

그러나 受荷人이 그의 權利를 行使하지 않을 경우, 受荷人은 나타나지 않은 本人으로서 受荷人의 權利를 行使할 수 있다.²⁰⁾ 이러한 原則은 만약 受荷人이 貨物의 遲延으로 인하여 契約을 取消한 경우에는 受荷人은 바르샤바條約上 더 이상 權利를 가지고 있지 않기 때문에 명백히 적용되지 않는다.²¹⁾

受荷人은 바르샤바條約 第14條에 의하여 運送中인 貨物이 도착하기 전에 貨物을 處分할 權利를 行使할 수도 있으나, 이 경우에는 送荷人用으로 작성된 航空運送狀을 제시하지 않으면 안된다.

19) New York Supreme Court, New York County, Philip A. Feinberg Inc. v. Varig, SA., 16 September 1974: 13 Avi 17,626; Florida District Court of Appeals, Cooper's Fine Food Inc. v. Pan American Airways, 17 August 1965: 9 Avi 17,776.

20) Mankiewicz, *op. cit.*, p.90.

21) New York Supreme Court, New York County, American Banana Co. v. Venezolana Internacional de Aviacion, 30 June 1978: 15 Avi 17,286.

Ⅲ. 貨物引渡請求權

(1) 運送人의 貨物到着通知 및 引渡

마르샤바條約에 의하면 運送人은 반대의 特約이 있는 경우를 제외하고 貨物이 도착한 때에는 그 뜻을 受荷人에게 通知할 義務가 있으며(第13條 第2項), 到着通知의 相對方은 航空運送狀에 通知하기로 合意한 受荷人과 其他人이다.²²⁾ 또 運送人은 航空機로부터 荷役한 運送物을 正當한 受荷人에게 引渡하여야 하는데, 이 義務는 受荷人의 貨物引渡請求權에 相應하는 것으로 受荷人의 協력이 필요하다.

貨物의 引渡는 航空貨物運送契約의 終局의 目的이며, 이로써 運送人의 運送實行義務가 완료하는 최후의 義務가 되는데, 引渡完了時期에 관하여는 運送人이 그 運送物을 자신이 지정한 保稅倉庫에 搬入한 후 그 搬出에 필요한 書類를 貨主에게 교부하였다면, 運送人은 이로써 그 運送物에 대한 引渡를 완료한 것으로 보아야 한다는 判例²³⁾가 있다.

한편, IATA 標準貨物運送約款에 의하면 到着의 通知는 통상적인 방법으로 발송되며,²⁴⁾ 이를 受領하지 않거나 受領의 遲延에 대하여 運送人은 責任을 지지 않는다(約款 第8條 第1項). 또 貨物의 引渡는 航空運送狀에 별도로 規定된 경우를 제외하고, 航空運送狀에 기재된 受荷人 또는 그의 代理人에게만 행하여야 하는데, 適用法律이나 稅關規程에 의하여 稅關이나 기타 政府當局에 引渡되었을 경우에도 受荷人에 대한 引渡는 유효하게 이루어진 것으로 인정한다(約款 第8條 第2項). 특히 運送人이 配達서비스를 제공하는 경우를 제외하고, 受荷人은 目的地空港에서 貨物의 引渡를 받고 이를 受領하여야 하며, 航空運送狀 또는 貨物의 受領과 동시에 運送과 관련된 모든 費用과 料金を 支給할 責任이 있고, 運送人은 그 支給을 조건으로 航空運送狀 또는 貨物을 受荷人에게 引渡할 수 있다(約款 第8條 第

22) IATA 標準航空運送狀에는 通知處(notify party)欄이 있으며, 信用狀이 개설된 경우, 信用狀 發行銀行이 受荷人으로서, 買受人(輸入業者)이 通知處로서 기재된다.

23) 現代海上火災保險(株) 3人 v. 大韓航空, 大判, 1986.7.22, 다카 1372.

24) 到着通知는 일반적으로 郵便의 방법으로 한다.

6項).

(2) 受荷人の貨物引渡請求權의 發生時期

바르샤바條約에 의하면 별도의 規定이 있는 경우를 제외하고, 受荷人は 運送契約의 受益者이므로 貨物이 目的地에 到着時에 運送人에 대한 債務額을 支給하고, 또한 航空運送狀上의 運送條件을 충족하였으면 貨物과 함께 運送된 受荷人用 航空運送狀 第2原本과 貨物의 引渡를 받을 權利가 있다(第13條 第1項). 여기서 受荷人이라 함은 航空運送狀에 受荷人으로 지정된 사람을 말하며 貨物의 最終受領人이 아니다.²⁵⁾

受荷人에 의하여 貨物의 到着時에 運賃이 支給되고 기타 조건이 충족될 때까지 運送人은 貨物을 保留할 權利 즉 留置權이 생기게 되므로,²⁶⁾ 受荷人은 貨物引渡請求權을 行使할 수 없으며, 여기서 貨物의 到着日字는 到着通知에서 運送人이 표시한 날자로 推定된다.²⁷⁾

受荷人の 貨物處分權의 發生時點의 결정은 送荷人の 貨物處分權이 바로 그 時點에서 종료되므로(第12條 第4項) 중요한데, 受荷人の 權利는 貨物 到着과 동시에 발생하며 運送人으로부터의 到着通知는 受荷人の 權利의 발생요건이 아니다.²⁸⁾ 그러나 이에 反하여 受荷人の 權利는 運送人이 작성한 到着通知를 受領한 時點에 발생된다는 判例가 있으나,²⁹⁾ 이러한 判例에 의하면 到着通知의 發送과 受領이 運送人の 過失이나 그가 통제할 수 없는 사정으로 遲滯될 가능성을 고려하지 않고 있으며, 그 결과 受荷人の 權利의 發生時期가 不當하게 遲延되게 된다.³⁰⁾

위와 같은 受荷人の 權利發生時期에 관한 해석은 運送人이 貨物到着 즉시 受荷人에게 貨物의 到着을 通知할 義務가 있기 때문에 不當함이나 불공정함이 생기지는 않는다. 만약 貨物의 전부 또는 일부가 到着하지 않았

25) U.S. Court, Southern District of New York, *Swiss Bank Corp. v. First National City Bank et al.*, 11 May 1979: 15 *Avi* 17,631.

26) *Shawcross & Beaumont, op. cit.*, p.441.

27) *Mankiewicz, op. cit.*, p.88.

28) 小町谷操三, 前掲書, p.108; 伊澤孝平, 前掲書, p.122.

29) City Civil Court, New York County, *Alltransport v. Seaboard World Airlines*, 1 November 1973: 12 *Avi* 18,163.

30) *Mankiewicz, op. cit.*, p.89.

다면, 受荷人의 權利는 貨物이 到着하였어야 할 날로부터 7日이 경과한 때 또는 運送人이 貨物의 滅失을 인정하는 때 가운데 그 어느 하나에 발생한다(第13條 第3項). 그러나 一部滅失의 경우에 殘存貨物에 관한 受荷人의 權利는 貨物 到着時에 발생한다(第13條 第1項).³¹⁾

(3) 受荷人의 貨物引渡請求權의 行使要件

바르샤바條約에 의하면 受荷人은 債務額을 支給하고 航空運送狀에 規定된 運送條件을 충족하였을 경우에만 貨物引渡請求權을 行使할 수 있다(第13條 第1項). 이것은 運送人이 送荷人의 명시적인 指示에 위반하여 賣買代金の 支給없이 貨物을 引渡하는 때에는 送荷人에 대하여 責任을 진다는 취지이다.³²⁾ 여기서 '債務額'이란 規定된 運賃 뿐만 아니라, 運送人이 運送契約의 履行을 위하여 지출한 비용 예컨대 關稅, 受領人의 所在地에서 또는 貨物의 最終受領人에게 貨物을 引渡하는 비용 등을 말하며, 이러한 비용들은 送荷人이 이미 支給하지 않았거나 또는 이들 비용을 支給할 것을 航空運送狀에 約定한 경우에 限한다.

한편, 送荷人이 運賃을 支給하기로 約定하거나 혹은 이미 支給한 경우라도, 受荷人은 航空運送狀에 그가 支給하도록 명시되어 있는 경우에는 運賃을 支給하여야 한다.³³⁾ 그러나 이에 대하여 美國法院은 運送人이 送荷人에게 信用을 供與한 경우에는 受荷人은 運賃의 支給을 거절할 수 있다고 判示하였다.³⁴⁾

(4) 受荷人의 貨物引受拒絕權

바르샤바條約에 의하면 受荷人은 送荷人에 대한 契約上の 義務에도 불구하고, 航空運送狀 또는 貨物을 引受하지 않을 權利가 있으며(第12條 第4項), 受荷人의 債務額의 支給拒絕이나 航空運送狀에 規定된 條件의 履行

31) *Ibid.*, p. 89.

32) U.S. District Court, Southern District of New York, *Swiss Bank Corp. v. First National City Bank et al*, 11 May 1979 : 15 Avi 17, 631.

33) Tribunal, Köln, Germany(Fed. R.), 4 May 1970 : 1971 ZLW 47 ; *Mankiewicz, op. cit.*, p. 89.

34) New York Supreme Court, Appellate Division, *Airborne Freight v. Irving Trust*, 19 December 1966 : 10 Avi 17, 210.

拒絶이 이러한 權利의 行使에 해당된다. 물론 受荷人에 의한 航空運送狀 또는 貨物의 引受拒絶은 送荷人 또는 受荷人으로부터 그 權利를 취득한 第三者의 상호관계나 送荷人에 대한 受荷人의 관계에 영향을 미치지 않는다(第15條 第1項). 만약 受荷人이 묵시적으로 航空運送狀 또는 貨物의 引受를 거절하거나 또는 受荷人을 찾을 수 없어서 送荷人이 貨物의 返送을 요구하는 경우에 그 返送은 最初의 運送契約에 의하여 행해진다.³⁵⁾

한편, IATA 標準貨物運送約款에 의하면 貨物이 目的地空港에 도착한 후에 受荷人이 貨物의 受領을 拒絶하거나 受領하지 않는 경우, 運送人은 航空運送狀에 기재된 送荷人의 指示를 따르도록 노력하여야 한다. 그러나 當該指示가 기재되어 있지 않거나 합리적으로 遵守할 수 없는 경우에는 運送人은 送荷人에게 受荷人의 受領拒絶의 사실을 通知하고 그의 指示를 요청하여야 하며, 運送人이 當該指示를 30日內에 접수하지 못할 경우에는 當該貨物을 일괄하여 또는 수개로 나누어 競賣 또는 任意賣却하거나 破棄할 수 있다(約款 第8條 第4項 1號).

送荷人은 受荷人이 貨物을 受領하지 않음으로써 또는 그와 관련하여 발생하는 모든 요금과 비용에 대하여 責任을 져야 하는데, 여기에는 送荷人의 要請에 의한 貨物의 返送으로 인하여 발생하는 運送料金を 포함하되 이것에 한정되는 것은 아니다. 한편, 貨物이 出發地空港으로 返送되고 그후 15日 이내에 送荷人이 運送料金の 支給을 거절하거나 태만히 하는 경우, 運送人은 送荷人에게 10日前에 通知하고 競賣 또는 任意賣却으로 貨物의 전부 또는 일부를 처분할 수 있다(約款 第8條 第4項 2號).

Ⅳ. 航空運送狀 交付義務

(1) 航空運送狀의 性質

바르샤바條約에 의하면 모든 貨物의 運送人은 送荷人에 대하여 航空運送狀을 作成하여 交付할 것을 청구할 權利를 가지며, 送荷人은 運送人에 대하여 航空運送狀을 受領할 것을 청구할 權利를 가진다(第5條 第1項).

³⁵⁾ Mankiewicz, *op. cit.*, p.90.

이러한 航空運送狀의 性質에 관해서는 바르샤바條約에 證據證券으로서 일정한 效力이 있는 것으로 規定되어 있는 것 이외에 적극적인 規定이 없으므로, 條約 가운데에 散在해 있는 規定으로부터 類推하여 해석하면 다음과 같은 法的 性質을 가진다.³⁶⁾

(가) 證據證券

航空運送狀은 貨物을 대표하는 有價證券이 아니라 運送契約의 締結, 貨物의 受領 및 運送條件에 관한 證據書類로서, 그것은 送荷人과 受荷人에 대하여 證據가 될 뿐만 아니라 運送人에 대해서도 證據가 된다(第11條 第1項). 그런데, 바르샤바條約에는 契約當事者에 대하여 航空運送狀의 기재가 事實과 다르다는 것, 예컨대 證券의 작성이 있음에도 불구하고 契約의 締結이 없단거나 또는 貨物을 受領하지 않았다는 것에 관해서 反證을 들 수 있음을 인정하고 있으며(第11條 第1項), 또한 航空運送狀이 없어도 運送契約 자체의 效力에는 아무런 영향이 없으며(第5條 第2項), 다만 運送人이 航空運送狀을 발행하지 않고 貨物을 引受하는 경우에는 條約이 정하는 有限責任을 援用할 수 없다는 制裁가 있다(第5條 第2項·第9條).

(나) 資格證券

航空運送狀은 運送物處分權의 행사에 있어서 資格證券으로서 機能을 하는 데, 이 機能이 있으므로 불완전하면서도 船荷證券 또는 貨物相換證券과 같이 代金決済에 있어서 대단히 중요한 역할을 할 수 있게 된다. 또 送荷人이 運送物處分權을 행사하려던 반드시 運送人으로부터 교부받은 送荷人用 航空運送狀을 제출하여야 한다(第12項 第1條).

(다) 要式證券

1929年의 바르샤바原條約에는 航空運送狀의 기재사항으로 17개 항목의 要件을 規定하고 있으며(第8條), 더욱이 특정사항에 있어서는 그것을 기재하지 않은 경우에 運送人은 條約에 정한 免責 및 責任制限을 援用할 수 없는 制裁를 정하고 있다. 이와 같이 기재사항이 法定되어 있는 점에서 航空運送狀은 要式證券이라고 할 수 있다. 그러나 1955年의 헤이그議定書에

³⁶⁾ 高田桂一, 「航空運送狀의 流通性について」, 空法 第10號, 日本公法學會, 1966, pp. 65~67.

위한 改正條約에서는 그 기재사항이 대폭 축소되어 運送人의 責任과의 관계에서 필요한 것을 제외하고 다른 것은 모두 當事者의 裁量에 위임되어 있으므로, 이미 航空運送狀은 要式證券이라고 할 수 없게 되었다.³⁷⁾

위와 같은 性質을 가지고 있는 航空運送狀은 다음과 같은 점에서 船荷證券과는 본질적으로 相異하다.³⁸⁾ 즉, 船荷證券은 ① 船舶會社가 貨物을 船積하거나 또는 船積하기 위하여 受領한 것을 확인하는 것임과 동시에 揚陸地에서 그것의 善意的 所持人(bonafide holder)에게 그것과 相換으로 到着貨物을 引渡할 것을 약속한 受領證인 동시에 流通證券이며, ② 船舶會社와 貨主 사이의 運送契約書로서 要式證券이며, ③ 船積貨物에 대한 權利가 그대로 船荷證券에 具現되어 있어 그것의 引渡가 곧 貨物의 引渡와 동일한 것으로 인정되는 權利證券이며 有價證券이라는 特質을 가지는 반면에, 航空運送狀은 그것이 貨物의 受領證券이며 要式證券이고 또 要因證券이라는 점에 있어서는 船荷證券과 類似하지만, 航空運送狀은 指示式이 아닌 記名式³⁹⁾으로, 또 積載式이 아닌 受領式⁴⁰⁾으로 발행되는 非流通性⁴¹⁾의 證據證券에 불과한 점에서 船荷證券과는 본질적으로 다르다.

(2) 航空運送狀의 作成

(가) 航空運送狀의 原本 3 通

바르샤바條約에 의하면 航空運送狀은 送荷人이 작성하도록 되어 있으며(第6條 第1項), 만약 運送人이 航空運送狀을 작성하는 경우에는 반대의 證據가 없는 한 送荷人을 대신하여 작성한 것으로 인정된다(第6條 第2項).

37) 高田桂一, 上揭論文, p. 67.

38) 姜二秀, 國際去來價習論(三英社, 1984), pp. 183~184.

39) 信用狀이 개설되는 경우에는 보통 信用狀 開設銀行을 受荷人으로 발행되며, 實際受荷人 즉 買受人은 通知處(notify party)로서 기재되는데 불과하다. 이것은 信用狀 開設銀行의 利益을 보호하자는 취지이다(姜二秀, 上揭書, p. 184).

40) 航空運送狀이 受領式으로 발행되는 이유는, 일반적으로 航空機는 船舶과는 달리 發航回數가 많고 運送貨物도 輕量品이기 때문에 그 積載도 간단히 행해지므로, 受領式으로 하더라도 그 동안에 貨物의 損害가 발생할 위험이 적고, 따라서 受荷人이 不利益을 입을 위험이 적기 때문이다(姜二秀, 上揭書, p. 184).

41) 航空運送狀에는 보통 거의 빠짐없이 非流通性航空運送狀(Not Negotiable Air Waybill)이라고 명시되어 있으며, 따라서 航空運送狀은 證券面上으로도 그 流通이 금지되어 있다.

또 바르샤바原條約이나 改正條約에 별도의 規定이 없는 경우, 즉 航空運送狀이 仲介人이나 運送周旋人에 의하여 작성된 경우에도 동일한 原則이 적용되어야 한다.⁴²⁾ 한편, 委託貨物이 수개의 包裝物로 구성되는 경우, 運送人은 각 包裝物마다 별개의 航空運送狀의 작성을 요구할 수 있다(第17條).

航空運送狀은 1件이든 數件이든 불문하고 자기 3通의 原本으로 작성되어야 하며, 第1原本은 運送人用이고, 委託貨物에 첨부되는 第2原本은 受荷人用이고, 第3原本은 運送人이 署名한 후 貨物 引受時에 送荷人에게 교부된다(第6條 第2項·第13條 第1項). 그러나 일반적으로 運送人들은 IATA 標準貨物運送約款의 規定에 따라 航空運送狀의 原本 이외에 추가로 寫本의 작성을 요구하고 있지만, 이러한 寫本들은 그 어느 것도 原本의 地位를 갖지 않으며, 때로는 이들이 잘못 이용되는 경우가 있다.⁴³⁾ 한편, 運送人이 잘못하여 航空運送狀 原本 3通 가운데 受荷人用 航空運送狀 第2原本을 送荷人에게 교부한 경우, 運送人은 送荷人이 그것을 이용하여 행한 詐欺行爲에 대하여 受荷人에게 責任을 져야한다.⁴⁴⁾

(나) 送荷人과 運送人의 署名

바르샤바條約에 의하면 運送人用 航空運送狀은 送荷人이 署名하여야 하고, 送荷人用 航空運送狀은 運送人이 署名하여야 하며, 受荷人用 航空運送狀은 運送人과 送荷人이 모두 署名하여야 한다(第6條 第2項). 한편, 運送人이 責任制限을 援用할 수 있기 위하여는 貨物이 航空機에 積載되기 전에 航空運送狀에 署名하여야 하는데(第6條 第3項·第9條), 運送人의 署名은 印章(stamp)으로 할 수 있으며, 送荷人의 署名은 印章 또는 印刷로 할 수 있다(第6條 第4項). 이와 같이 航空運送狀은 原本 3通에 모두 署名함으로써 작성이 완료된다.

42) Mankiewicz, *op. cit.*, p. 63.

43) Florida District Court of Appeals, Cooper's Fine Food Inc. v. Pan American Airways, 17 August 1965 : 9 Avi 17,776(送荷人의 요구로 貨物을 送荷人에게 返送한 후, 불법적으로 賣買代金を 推尋할 수 있는 送荷人으로부터 運送人이 航空運送狀 第9寫本을 回收하는 것을 잊었던 경우임).

44) Supreme Court, Germany(Fed. R.), 19 March 1976 : 1979 ZLW 79(運送人은 실제로 貨物을 受領하지 않았음에도 불구하고, 航空運送狀第2原本에 貨物을 受領하였다고 명시하여 送荷人에게 교부하였으며, 그 후에 送荷人은 受荷人用 航空運送狀의 提示時에 銀行이 지급하도록 되어있는 금액을 受荷人의 去來銀行으로부터 受領한 특수한 경우임); Mankiewicz, *op. cit.*, p. 64.

運送人の 航空運送狀의 署名에 關하여 바르샤바條約은 時間的 制限을 두 고 있으나, 送荷人이 언제까지 署名하여야 하는가, 또 署名하지 않은 경우의 不利益에 關하여는 規定하고 있지 않다. 그러나 이 경우에 送荷人이 署名하 지 않은 것은 그 자신의 過失이기 때문에 條約 第9條가 적용되지 않는다.⁴⁵⁾

(다) 航空運送狀의 記載事項

現行 改正 바르샤바條約 第8條에는 航空運送狀에 기재하여야 할 事項으로 ① 出發地 및 到着地, ② 出發地 및 到着地가 單一締約國의 領域內에 있는 경우로서 하나 또는 그 이상의 豫定寄航地가 다른 締約國內에 있으면 적어도 하나의 이러한 豫定寄航地, ③ 運送이 出發國 이외의 國家에 最終到着地 또는 寄航地를 포함한다면 바르샤바條約이 적용되고, 또한 同條約이 貨物의 滅失이나 損傷에 關한 運送人의 責任을 規制하여 대부분의 경우에 이를 제한한다는 뜻의 發送人에 대한 告知 등을 規定하고 있다. 한편, 몬트리얼 第4 追加議定書는 上記 ③號의 責任制限告知 대신에 運送物의 重量을 기재하도록 改正하고 있다(몬트리얼改正條約 第8條).

바르샤바原條約에 의하면 航空運送狀에는 改正條約 第8條에 規定된 事項에 추가하여 많은 事項들이 기재되어야 하지만(原條約 第8條),⁴⁶⁾ 특히 原條約 第8條 (a) 내지 (i) 및 (q)號의 事項이 漏落된 경우에만 條約 第9條에 의하여 不利益을 받는다. 바르샤바原條約 第8條에 規定된 記載事項 가운데 많은 事項들이 改正條約 第8條에 言及되어 있지 않지만, 다음 몇가지 事項들은 바르샤바條約의 다른 規定과 關連하여 절대 필요하기 때문에 航空運送狀에 기재되어야 한다.⁴⁷⁾

45) Mankiewicz, *op. cit.*, p. 64.

46) 바르샤바原條約 第8條는 航空運送狀의 記載事項으로 (a) 作成場所 및 日字, (b) 出發地 및 到着地, (c) 豫定寄航地, (d) 送荷人의 姓名 및 住所, (e) 最初運送人의 姓名 및 住所, (f) 필요한 때 受荷人의 姓名 및 住所, (g) 貨物의 種類, (h) 包裝의 個數, 包裝方法 및 특별한 記號 또는 番號, (i) 貨物의 重量, 數量 및 容積 또는 크기, (j) 貨物 및 包裝의 外樣, (k) 運送賃을 特約할 때는 그 運送賃, 支給期日, 그 場所 및 支給人, (l) 代金 相換으로 발송하는 경우에는 貨物의 代金 및 필요한 때에는 費用額, (m) 運送申告價額, (n) 航空運送狀의 通數, (o) 航空運送狀에 첨부하기 위하여 運送人에게 교부된 書類, (p) 特約이 있는 때의 運送의 期限 및 經路의 概要, (q) 運送이 이 條約에 정해진 責任에 關한 規定에 따른다는 뜻의 表示 등 17개 項目을 規定하고 있다.

47) Mankiewicz, *op. cit.*, p. 65.

첫째, 送荷人과 受荷人의 姓名은 航空運送狀에 기재되어야 하는데, 그 이유는 航空運送狀에 기재된 送荷人과 受荷人만이 條約에 의하여 그들에게 賦與된 權利를 행사할 수 있기 때문이다.

둘째, 貨物의 重量 및 경우에 따라 包裝物의 개수도 航空運送狀에 기재되어야 하는데, 그 이유는 이것이 貨物의 破壞, 滅失, 損傷 또는 遲延의 경우에 지급해야 할 賠償額을 결정하기 때문이며(第22條 第2項), 貨物의 重量이 기재되지 않은 경우에 運送人은 條約上의 責任制限을 援用할 수 없게 된다.⁴⁸⁾

셋째, 送荷人이 引渡時에 貨物의 價格을 申告한 경우, 割増料金の 지급이 요구되기 때문에 申告價額은 航空運送狀에 기재되어야 한다(第22條 第2項 (a)號).

넷째, 特約에 의하여 航路가 명시된 경우, 運送人이 權限없이 航路를 변경하면 契約違反의 責任을 져야 한다.⁴⁹⁾

다섯째, 貨物의 處分權에 관한 바르샤바條約 第12條 내지 第14條의 規定을 修正하는 規定이 第3者에 대하여 效力이 있기 위하여는 航空運送狀에 기재되어야 한다(第15條 第2項).

여섯째, 運送人이 IATA 標準運送約款의 條項과 運送人의 料率表(tariff)의 일부를 航空運送狀에 再現하거나 그것을 言及하는 것이 일반적이지만, 이러한 運送約款이나 料率表의 條項들은 바르샤바條約上의 運送人의 責任을 輕減시키지 않거나 條約의 적용을 排除하지 않는 범위 내에서만 유효하다.⁵⁰⁾

일곱째, 航空運送狀의 作成日字는 반드시 貨物이 航空機에 積載된 日字는 아니며, 또 航空運送狀의 作成場所가 반드시 契約이 締結된 場所는 아니다. 물론 이것 가운데 어느 것이라도 바르샤바條約의 規定을 적용하는데 영향을 미치지 않는다.⁵¹⁾

48) *Ibid.*, p. 65.

49) California Court of Appeal, Second District, International Control Corp. v. United Airlines, 23 September 1977 : 14 Avi 18, 128.

50) Mankiewicz, *op. cit.*, p. 78.

51) *Ibid.*, p. 68.

(라) 航空運送狀 記載事項의 不備에 대한 送荷人의 責任

바르샤바條約에 의하면 送荷人은 航空運送狀에 표시된 貨物에 관한 記載事項의 정확함에 대하여 그것을 送荷人 자신이 기재하였거나, 또는 運送人, 通關業者, 運送周旋人 등이 기재하였거나 責任을 진다(第10條 第1項·第6條 第5項). 이와 같이 送荷人은 航空運送狀上의 記載事項이 不備, 不正確 또는 不完全함으로 인하여 運送人이나 他人이 입은 損害에 대하여 絶對·無限責任을 지며(第10條 第2項), 損害에 관하여 當事者 사이에 約定이 없는 경우의 回復할 수 있는 損害의 種類와 金額은 國內法에 의하여 결정된다. 다시 말해서 送荷人은 그 자신 또는 그를 대신하여 작성된 虛偽 또는 誤謬있는 記載, 예컨대 受荷人이나 包裝物 개수의 부정확한 표시로 인하여 발생하는 모든 損害에 대하여 責任을 진다.⁵²⁾

(3) 航空運送狀의 證據力

運送契約은 當事者 사이의 合意에 의하여 성립되기 때문에 航空運送狀의 作成交付는 契約의 성립요건이 아니다.⁵³⁾ 따라서 航空運送狀의 不存在, 不備 또는 滅失은 運送契約의 存在나 效力에 영향을 미치지 않으며, 바르샤바條約의 原則에 따라 존속한다(第5條 第2項). 그러나 航空運送狀은 運送契約의 締結 및 條件의 推定的 證據(prima facie evidence)를 구성하므로(第11條),⁵⁴⁾ 航空運送狀이나 運航時間表上의 日字와 時間에 運送를 실행시키기 위한 航空運送狀의 所持人 또는 航空運送狀에 지정된 者의 推定的 權利를 성립시킨다. 또한 航空運送狀은 運送人이 條約 第9條에 의거 責任져야 할 遲延에 대한 推定的 證據가 된다. 이와 같이 航空運送狀은 推定的 證據에 불과하기 때문에 運送人은 航空運送狀이 署名된 이후에 不法的으로 航空運送狀에 貨物의 價格申告가 기재되었음을 立證하여 責任을 免할 수 있다.⁵⁵⁾

바르샤바條約 第11條의 ‘條件’이란 표현은 바르샤바條約에 規定된 條

52) *Ibid.*, p. 65.

53) 小町谷操三, 前掲書, p. 74.

54) 上掲書, p. 85.

55) Mankiewicz, *op. cit.*, p. 61.

件 뿐만 아니라, 航空運送狀에 規定되거나 言及된 其他條件을 의미한다. 따라서 當事者 사이에 約定되거나 運送約款에 規定된 特殊條件들이 航空運送狀에 명시적 또는 묵시적으로 言及되지 않았을 때에 그 條件들은 第3者에게 效力이 없지만 契約當事者 사이에 效力이 없는 것은 아니다.⁵⁶⁾ 여기서 航空運送狀의 記載事項이나 條件의 位置는 航空運送狀의 앞면, 뒷면 또는 둘째장 어느 곳이든 상관없다.⁵⁷⁾

航空運送狀은 貨物의 重量, 크기, 包裝 및 包裝物의 개수 뿐만 아니라 貨物受領의 推定的 證據를 구성한다. 그러나 數量, 容積 및 貨物의 상태에 관한 기재는 送荷人의 立會下에 貨物이 점검된 경우 또는 貨物의 外樣에 관한 기재의 경우에는 예외로 한다(第11條 第2項). 대개 航空運送狀에는 “여기에 기재된 貨物은 運送을 위하여 명백히 양호한 상태로(별도 기재가 있는 경우는 예외) 引受된 것임에 동의한다”(It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition(except as noted) for carriage)라고 인쇄되어 있는데, 이러한 기재는 當該貨物이 引渡되었을 때 양호한 상태이었다는 證據가 되지 않으며, 단지 貨物 外部의 包裝狀態를 言及하는 것일 뿐 貨物 자체의 상태를 言及하는 것이 아니다.⁵⁸⁾

運送人이 航空運送狀 第2原本에 包裝物의 개수를 訂正한 때에는 第3原本에 개수가 訂正되지 않은 채로 그대로 남아 있다 하더라도 별다른 문제가 없다.⁵⁹⁾ 또한 航空運送狀에 送荷人名, 受荷人名 및 運送人名이 표시되므로 原本3通은 각각 證據力이 있고,⁶⁰⁾ 送荷人이나 受荷人이 각각의 原本을 占有하는 것은 運送契約上 그의 權利의 行使要件이 된다(第12條 第3項·第13條 第1項).

航空運送狀의 證據力 때문에 航空運送狀에 지정된 運送人은 그 자신이

56) New York Supreme Court, New York County, Sissa v. Pan American Airways, 21 October 1970 : 11 Avi 17,773(運送人이 貨物을 付保하기로 약속한 경우임).

57) New York Supreme Court, Du Pont de Nemous v. Schenkers International Forwarders, 13 March 1974 : 12 Avi 18,360.

58) Landgericht, Frankfurt, 6 January 1987 : 1987 Air L.208.

59) Court of Appeals, Paris, Mat Transport v. Air France, 7 June 1966 : 1966 RFDA 337 ; Mankiewicz, *op. cit.*, p.62.

60) 小町谷操三, 前掲書, p.86.

運送을 수행하든 하지 않든간에 契約運送人으로 인정된다.⁶¹⁾ 그러나 航空運送狀에 지정된 順次運送人은 그가 貨物을 引受한 때로부터만 契約運送人으로 인정되며(第30條 第1項), 만약 順次運送人이 受領한 貨物에 대하여 航空運送狀을 발행하지 않을 경우, 그에게 無限責任을 지게 하지는 않는다. 따라서 바르샤바條約 第11條에 規定된 범위 내에서 航空運送狀은 契約運送人과 送荷人 뿐만 아니라 順次運送人, 受荷人 및 第3者에 대해서도 推定的 證據가 된다.⁶²⁾

運送人이 委託貨物의 受領을 航空運送狀의 裏面에 기재한 경우에 그것은 受領의 推定的 證據가 되며,⁶³⁾ 航空運送狀이 일단 署名되면 運送人은 그가 貨物을 실제로 受領하지 않았음을 證明하여야 하므로, 만약 運送人이 실제와는 다르게 貨物을 受領했다고 航空運送狀 第2原本에 명시하여 送荷人에게 그 原本을 교부한 경우, 運送人이 航空運送狀 第2原本의 提示時에 貨物代金を 지급토록 權限이 賦與된 銀行으로부터 代金を 지급받음으로써 受荷人이 받은 損害에 관하여 運送人은 責任을 져야 한다.⁶⁴⁾ 또 航空運送人에게 貨物을 引渡時에 價格이 申告된 경우, 그것은 그 價格에 대한 推定的 證據가 되지만 關係當事者는 當該貨物의 實際價格이 申告價格보다 더 높음을 證明할 權利가 있다. 다만 여기서 주의할 점은 通關目的을 위한 貨物의 價格申告는 바르샤바條約 第22條 第2項에 의한 價格申告가 아니다.⁶⁵⁾

(4) 航空運送狀의 流通性問題

(가) 바르샤바條約의 立場

바르샤바條約은 航空貨物 運送에 있어서 運送證券에 관한 規定을 設定할 당시 陸上運送에 이용되고 있는 貨物相換證 또는 海上運送에서 이용되

61) Mankiewicz, *op. cit.*, p. 66.

62) *Ibid.*, p. 66.

63) New York Supreme Court, New York County, Du Pont de Nemours v. Schenkers International Forwarders, 13 March 1974 : 12 Avi 18, 360.

64) Supreme Court, Germany(Fed. R.) 19 March 1976 : 1977 ZLW 79 ; Mankiewicz, *op. cit.*, p. 67.

65) U.S. District Court, Southern District of New York, Wing Hang Bank v. Japan Air Lines, 20 April 1973 : 12 Avi 17, 884.

고 있는 船荷證券과 유사한 制度를 인정하지 않고 航空運送狀의 制度만을 채택하였는데, 이것은 베른鐵道條約을 따른 것으로서 바르샤바條約의 制定 당시에 상당히 논의가 되었던 것이다.⁶⁶⁾ 그 후 바르샤바條約上 流通性 航空運送狀의 사용을 허용할 것인가에 관한 논의가 계속되어 왔으며, 1940年代末頃に 商人들에 의하여 流通性航空運送狀의 創案이 요구되었는데, 그 주요 원인은 航空貨物의 高價品化, 通貨制限, 賣渡人에 대한 代金支給의 遲延을 일으키게 한 기타 제한조치 때문이었다.⁶⁷⁾

流通性航空運送狀은 銀行이 貨物의 買入代金を 先支給하기 위한 擔保로서 이용될 수 있기 때문에 매력적으로 보였으나, 航空運送人들은 그렇게 열망하지는 않았다. 왜냐하면, 航空運送이 迅速性보다는 高價品の 運送을 이유로 하여 선택되었기 때문에 航空社의 貨物倉庫는 受領人이 없는 高價貨物로 가득차게 되어 혼잡을 걱정했기 때문이다. 어쨌든 航空運送人들은 이 문제가 解消되자 안심되었으며, 銀行들은 바르샤바條約上의 航空運送狀을 근거로 하여 貨物代金を 先支給하고자 하는 것으로 나타났으므로,⁶⁸⁾ 1955年의 헤이그議定書에서 바르샤바條約 第15條 第3項으로 “이條約의 어떠한 規定도 流通性航空運送狀의 발행을 막는 것은 아니다”라는 規定을 추가하였다. 그러나 1975年의 몬트리얼第4 追加議定書에서는 다시 上記 改正바르샤바條約 第15條 第3項을 삭제하고 航空運送狀에 대체하여 電算化된 運送書類와 貨物受領證을 送荷人에게 교부하도록 規定하고 있으며(第5條 第2項·第15條), 이와 같은 運送書類의 作成의 電算化는 流通性航空運送狀의 발행문제를 영구히 未決로 남게 할 것 같이 보인다.

(나) 貿易慣習

현행 貿易慣習은 F.O.B. Airport 條件에서 信用狀(letter of credit)이 개설되면 開設銀行을 受荷人으로, 輸入業者를 通知處로 하는 航空運送狀을 첨부한 어음으로 輸出代金を 回收하고 있으며, 또 실무상으로 航空運送狀으로 貨換就結을 할 수 있도록 하기 위하여 信用狀에 ‘air waybill acceptable’이라는 文言의 기재가 필요한 바, 이러한 文言없이 貨換就結을 하

66) 小町谷操三, 前掲書, p. 70.

67) Sundberg, *op. cit.* article, p. 232.

68) *Ibid.*, p. 232.

는 경우에는 銀行에서 補償狀(letter of indemnity)을 요구할 수 있게 되어 있다.

한편, 현행 信用狀統一規則(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 1983) 第 25 條 a 項 (i) 號에 讓渡性이 없는 航空運送狀에 適格性을 인정하여 船荷證券과 마찬가지로 이용할 수 있도록 하였으나, 航空運送狀은 運送人의 受領證에 지나지 않으므로 外國換銀行이 航空運送狀의 送荷人用 第 3 原本을 취득하더라도 물품 그 자체를 취득한 것과 동일한 證券의 效力은 발생하지 않는다. 따라서 물품의 代金決済를 위하여 信用狀이 개설되어 있는 경우, 外國換銀行이 航空運送狀의 送荷人用 第 3 原本을 船荷證券과 마찬가지로 어음에 첨부한 運送書類로서 入手하더라도 航空運送狀이 非流通證券인 한, 그것은 貨換어음의 買入이 아니며 어음 就結銀行은 信用狀의 條件에 따라 無擔保어음을 買入하는 것과 같은 효과를 갖는다.⁶⁹⁾

결국 1955 年の 改正바르샤바條約 第 15 條 第 3 項에서 讓渡性을 갖는 航空運送狀을 발행할 수 있는 길을 열어 놓았고, 또한 무엇보다도 현실적으로 航空運送狀을 船荷證券과 같이 背書 후 讓渡로 貨換就結을 가능하게 하고 있으므로, 비록 貨換信用狀 方式에 의한 貿易金融에 있어서는 買入銀行이 開設銀行이나 確認銀行의 信用을 擔保로 無擔保어음의 買入이 가능하다고 하더라도, 開設銀行의 信用狀發行依頼人 즉 買受人에 대한 補償債權을 확보하기 위해서, 또 非信用狀去來 즉 단순히 貨換어음方式에 의한 貿易金融에 있어서 航空運送狀이 物的 擔保가 되도록 하기 위하여 流通性(讓渡可能) 航空運送狀의 발행을 인정할 필요가 있다 할 것이다.⁷⁰⁾

그러나 讓渡可能 航空運送狀을 발행하는 경우, 현재의 航空企業 및 空港施設이 이에 對應하느냐 못하느냐는 별문제로 하더라도, 貨物의 引渡節次가 상당히 복잡해지고 증대한 遲延의 원인을 만들어 내게 되어, 신속하게 貨物을 運送해서 送荷人에게 引渡한다는 航空運送의 본래의 目的이沮

69) 姜二秀, 前掲書, p. 184.

70) 高田桂一, 前掲論文, pp. 69~75; 小町谷操三, 前掲書, p. 71; 伊澤孝平, 前掲書, p. 132; Shawcross & Beaumont, *op. cit.*, p. 438; Matte, *op. cit.*, p. 227.

害된다는 점이 지적되고 있다. 그러므로 讓渡可能信用狀의 발행은 실무상의 요청이라기 보다는 오히려 이론상의 요청이라고 할 수 있으며, 이러한 視角에서 볼 때 通信手段 및 銀行決濟의 발달 여하에 따라서는 讓渡可能信用狀이 발행되어 이용되는 날이 올 것으로 생각된다.⁷¹⁾

(5) 其他 必要書類의 交付

바르샤바條約에 의하면 送荷人은 貨物이 受荷人에게 引渡되기 전에 關稅, 團束 또는 警察의 檢査를 履行하기 위하여 필요한 情報를 提供하고, 또 필요한 書類를 항공운송장에 첨부하여야 하며, 그 情報 및 書類의 不存在, 不足 또는 不備로부터 생기는 運送人의 損害에 대하여 責任을 지는데, 다만 그 損害가 運送人 또는 그의 使用人의 過失에 의한 경우에는 責任이 없다(第16條 第1項). 한편, 運送人은 上記의 情報 및 書類가 正確한지의 與否 또는 충분한지의 與否를 檢査할 義務가 없는데(第16條 第2項), 이것은 運送業務의 신속을 기하기 위함이다. 여기서 提供된 情報와 書類의 不充分 또는 不備는 送荷人에게 無限責任을 발생시키지만, 損害가 運送人이나 그의 使用人 또는 代理人의 過失로 인한 경우는 예외로 하며(第16條 第1項), 送荷人의 責任은 情報와 書類의 不充分 또는 不備로 인하여 損害를 입은 第3者에게 運送人이 지급한 補償金을 포함하여 運送인이 입은 一切의 損害에 미친다.⁷²⁾

바르샤바條約 第10條 第2項은 航空運送狀의 기재에 關하여 送荷人이 運送人 이외의 一切의 者에 대하여 損害賠償義務를 부담하는 것을 規定하고 있는 반면에, 第16條 第1項은 運送人에 대한 義務만을 들고 있지만, 第10條 第2項 및 第16條 第1項은 當然한 것을 規定한 것이므로, 送荷人이 提供한 情報 및 書類의 不正確 또는 不充分에 의하여 第3者에게 損害가 발생한 경우에는 마찬가지로 責任이 있는 것으로 해석하여야 할 것이다.⁷³⁾

71) 이것의 첫째 가능성으로서 航空貨物混載業者를 이용하는 경우에 一定量의 集貨가 있을 때까지 數日間의 待機期間이 있고, 그 경우에 混載業者가 讓渡可能 航空運送狀의 발행이 고려될 수 있다(高田桂一, 上掲論文, p.77).

72) Mankiewicz, *op. cit.*, p. 90.

73) 小町谷操三, 前掲書, p. 122.

V. 運賃支給義務

(1) 運賃支給義務의 發生時期

航空運送인은 運送契約에 따라 그 상대방인 送荷인에 대하여 運賃請求權을 취득하며, 또한 第3者인 受荷인에 대해서도 그가 運送物을 受領했을 때에는 運賃請求權을 가지는데, 이러한 運賃請求權은 特約 또는 慣習이 없는 한 運送物의 引渡를 할 수 있는 상태가 되었을 때 발생한다.⁷⁴⁾

이와 같은 運送인의 運賃請求權에 相應하여 送荷인 또는 受荷인은 運賃支給義務를 지게 되는데, 모든 運賃 및 料金は 先給貨物인 경우에는 運送인이 그 貨物을 引受할 때에, 着地給貨物의 경우에는 運送인이 그 貨物을 引渡할 때에 現金 또는 運送인이 수락할 수 있는 기타 支給手段으로 지급되어야 한다(IATA 標準貨物運送約款 第5條 第4項 6號).

運賃支給義務와 관련하여 적용되는 料率 및 料金は 運送인이 적정하게 公示한 것이어야 하며, 航空運送狀의 發行日에 有效한 것이어야 한다. 여기서 公示된 料率과 料金は 運送인의 規程에 별도 規定된 경우를 제외하고는 出發地空港에서 目的地空港까지의 運送에만 적용되며, 航空運送과 관련하여 運送인이 제공하는 補助서비스 料金は 포함되지 않는다(IATA 標準貨物運送約款 第5條 第3項). 한편, IATA에 加入한 航空社는 IATA 運送會議에서 결정되는 運賃을 채택하므로 公同의 運賃을 적용하게 되는데, 航空社가 IATA에서 결정된 運賃을 적용함에 있어서는 政府의 認可를 얻어야만 비로서 有效하게 된다(航空法 第84條).

(2) 運送인의 權利의 確保

(가) 貨物留置權

바르샤바條約에는 運送인의 貨物留置權(lien)에 관한 規定이 없으므로 運送契約當事者들이 特約에 의하여 運送인에게 留置權을 임의로 賦與할 수 있지만, 運送인의 留置權이 運送契約에 명시적으로 挿入되어 있지 않는 경

74) 伊澤孝平, 前掲書, p.122.

우에 運送人에게 留置權이 없는 것은 명백하다.⁷⁵⁾

한편, IATA 標準貨物運送約款에 의하면 運送人은 모든 運賃, 替當支給金 및 다음 사유, 즉 ① 法律에 의하여 運送이 금지된 品目을 貨物에 不法 混入하거나, ② 貨物의 包裝, 荷印, 番號 또는 住所를 不適法 또는 不正確하게 기재하거나, ③ 輸出 또는 輸入許可書나 필요한 書類가 不在, 遲延 또는 不正確하거나, ④ 關稅에 대한 價格申告가 不適正하거나, ⑤ 重量 또는 容積에 대한 不適正한 기재로 인하여, 運送人이 지급하였거나 부담할 모든 費用, 罰金, 過怠料 및 기타 支出金에 대한 지급을 送荷人 또는 受荷人으로부터 받을 때까지 貨物을 계속 占有할 수 있는 留置權을 가진다(約款 第5條 第4項 3號 前段).

이와 같은 運送人의 留置權은 當該貨物에 대하여, 또는 運送中에 있는 貨物의 運賃 및 上記 運送人의 支出金에 해당하는 금액에 대해서만 적용되므로, 運送人은 동일한 貨主에 대하여 다른 貨物의 運送으로 인한 運賃 또는 債務를 확보하기 위하여 貨物의 占有를 留保할 權利를 가지지 아니한다.⁷⁶⁾

(나) 貨物競賣權

IATA 標準貨物運送約款에 의하면 貨物의 運賃 및 上述한 運送人의 支出金에 대한 지급이 送荷人 또는 受荷人으로부터 이루어 지지 않을 경우, 運送人은 當該物을 競賣 또는 任意賣却 處分하여 그 賣却代金으로서 전부 또는 일부의 지급에 充당할 權利를 가진다. 다만 運送人은 賣却 이전에 航空運送狀에 기재된 住所의 送荷人 또는 受荷人에게 郵便으로 通知를 발송하여야 하며, 만약 이 競賣權을 행사하여도 부족한 경우에는 不足額에 대한 支給責任은 면제되지 아니하고, 送荷人과 受荷人은 각각 連帶하여 責任을 져야 한다(約款 第5條 第4項 3號 後段).

運送人의 貨物留置權은 運送人의 占有中에 있는 運送物에 대해서만 행사할 수 있고, 따라서 運送人은 이 權利를 확보하기 위하여 運送物을 引渡하지 않고 계속하여 占有하게 되므로, 이러한 缺陷을 보충하기 위하여

75) Jasper Ridley, *The Law of the Carriage by Land, Sea and Air*, Shaw & Sons, London, 1982, p.253.

76) *Ibid.*, p.37.

運送인에게 인정된 權利가 貨物競賣權이다.⁷⁷⁾

VI. 結 語

國際航空貨物運送은 空港과 航路를 중심으로 하여 運送手段인 航空機에 의하여 그 對象인 貨物을 일정한 國家의 空港에서 다른 國家의 空港까지 장소적으로 移動시키는 것을 目的으로 하고 있으며, 이러한 運送은 運送委託者인 貨主와 航空運送人 사이의 貨物運送契約을 통하여 이루어진다.

그런데 이러한 國際航空貨物運送契約을 국제적으로 統一 規制하고 있는 바르샤바條約은 그간 수차의 改正과 補訂을 통하여 利用者인 貨主와 航空運送人의 地位가 모두 향상되었다고 볼 수 있다. 또 國際航空貨物運送契約에 관하여 바르샤바條約을 補充 規制하는 IATA 標準運送約款도 바르샤바條約의 改正과 더불어 발전적으로 改正되어 왔으며, 貨主의 地位가 다소 強化되었다고 볼 수 있다. 한편, 최근 美國法院의 判例도 利用者인 貨主의 義務를 인정하는데 관대한 立場을 취하여 왔으며, 利用者의 權利를 때로는 非正常的인 方法으로 확장시켜 왔다.

그러나 아직까지 바르샤바條約은 航空貨物의 國際運送에 있어서 貨主와 航空運送人間의 法律關係를 명확히 規制하지 못하고 있는 점이 있으며, 또 航空貨物運送契約이 附合契約인 점에 비추어 볼 때, IATA 標準運送約款이나 航空社의 運送約款이 利用者인 貨主보다 航空運送人의 保護의 側面에서 一方的으로 規定한 점이 있음을 엿볼 수 있다.

이러한 觀點에서 國際航空貨物運送契約의 法律關係 가운데 특히 貨主의 權利義務面에서의 現存하는 問題點과 그 解決方案을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 貨物處分權의 行使問題와 관련하여 運送인이 타당한 이유없이 送荷人의 貨物處分指示를 履行하지 않는 경우가 있는데, 이러한 경우에 貨主가 입은 損害에 대한 運送人의 賠償責任은 엄격히 判斷하여 貨主에게 不利益을 주는 일이 없도록 하여야 할 것이다. 여기서 이러한 判斷의 基準을 들어보면, 送荷人의 貨物處分權은 어디까지나 그 運送契約을 전제로 하는

77) 孫珠瓚, 前掲書, p.241.

것이므로, 일방적으로 運送人의 契約上의 義務를 加重시키거나 또는 그 義務를 본질적으로 變更하는 것은 인정되지 않으며, 따라서 運送人은 이와 같은 指示에는 따를 필요가 없다 할 것이다.

한편, 運送人이 부당하게 送荷人의 貨物處分權의 行使를 제한하는 特約이나 運送約款의 規定은 이를 無效로 하여야 할 것이다. 또 運送人은 送荷人의 貨物處分權 行使로 인하여 발생한 費用을 부당하게 청구하여서는 안될 것이며, 送荷人의 恣意에 의한 運送中止에 있어서 比率運賃만을 청구할 수 있다는 것은 타당하지 못하다.⁷⁸⁾

둘째, 航空運送狀 交付義務와 관련하여 航空運送狀 발행의 電算化와 流通性 賦與의 問題가 있는데, 1955 年の 改正바르샤바條約은 原條約上의 航空運送狀의 法定記載事項을 3 가지로 대폭 축소하였으며, 바르샤바條約體制 가운데 아직까지 未發效中인 몬트리얼第 4 追加議定書는 運送書類의 작성을 더욱 간소화하는 동시에 電算化된 運送記錄의 維持를 허용하고 있지만, 이 條約이 發效될 때까지 航空運送人들은 航空運送狀의 公式的인 발행을 電算化하지 못하는 실제적인 問題에 直面하게 될 것이다. 그러나 현재 세계 대부분의 航空社가 각종 航空貨物運送에 관련된 情報 및 書類를 電算化하고 있는 實情에 비추어 볼 때, 航空運送狀 발행업무의 간소화와 신속화를 위하여 그 發行의 電算化가 조속히 인정되어야 할 것이다.

한편, 現行 貿易慣習은 信用狀去來에 있어서 非流通證券인 航空運送狀을 運送書類로서 첨부한 換어음으로 輸出代金を 回收하고 있는데, 이 경우에 買入銀行은 貨換어음의 買入이 아니라 無擔保어음을 買入하는 것과 같은 效果만을 가지게 되므로, 信用狀 開設銀行의 債權確保 또는 非信用狀去來에 있어서 貿易金融의 物的 擔保를 위하여 流通性航空運送狀의 발행을 인정함이 필요하다고 생각된다.

78) 孫珠璜, 商法(上)(博英社, 1985), p.237.

»Summary«

Legal Relations of the Contract of International Carriage of Goods by Air

Lee, Kang-Bin*

The purpose of this study is to review the rights and duties of cargo owners, the party to the contract of international carriage of goods by air under the Warsaw Convention System and the IATA conditions.

It is generally known that air freight is the most-cost mode of transportation. However, should there be considerations of total distribution cost, the use of air freight leads exporters to be advantageous in physical distribution.

The Warsaw Convention System defined and limited the rights and duties of cargo owners and air carriers participating in the international carriage of goods, but it does not regulate every aspect of air transportation. Therefore, the unregulated parts are governed by national laws and by individual contracts of carriage.

The International Air Transport Association(IATA), a world-wide organization of airlines, has formulated model conditions of contract for the carriage of cargo. These models are not uniformly followed but they serve as a basis for many of the individual standard form of contracts prepared by air carriers.

The contract of air carriage of goods is a contract of adhesion, 'the consignor recognizing and accepting the conditions laid down by the carrier'. There are consignors and carriers as the parties to the contract of international carriage of goods.

* Assistant Professor, Department of International Trade, Sang Ji University

In addition to his basic right, implied in Warsaw Convention Article 18 and 19, to require delivery of the goods in good condition and at the date agreed upon, the consignor has the right to dispose the goods in the course of the journey up to the moment when the consignee is entitled to require delivery. If it is impossible to carry out the orders of the consignor, the carrier must so inform him forthwith. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Warsaw Convention Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the air waybill or the goods, or if he cannot be communicated with, the consignor resumes his right of disposition.

Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the goods arrive. The consignee is entitled, on arrival of the goods at the place of destination, to require the carrier to hand over to him the air waybill and to deliver the goods to him, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage set out in the air waybill.

The air waybill is supposed to be made out by the consignor. If the carrier makes it out, he is deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor. Whether there is one air waybill or several, each must be made out in three original parts. The first is for the carrier, the second is for the consignee, and the third is handed to the consignor when the shipment has been accepted. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statement concerning the cargo appearing in the air waybill. Each of the original parts of the air waybill has evidential value and possession of his part is a condition for the exercise by the consignor or consignee of his rights under the contract of carriage. Hague Protocol set forth in Article 9 that nothing in this Convention prevents the issue of a negotiable air waybill, but Montreal Additional Protocol No. 4 deleted this article.

All charges applicable to a shipment are payable in cash at the time of acceptance thereof by the carrier in case of a prepaid shipment or at the time of delivery thereof by the carrier in case of a collect shipment. The carrier shall have lien the cargo for unpaid charges and, in the event of non-payment thereof, shall have the right to dispose of the cargo at public or private sale and pay itself out of the proceeds of such sale any and all such amounts.

In conclusion, the Warsaw Convention System has the character of ambiguity in various respects, not only in the part of the forms of documents but also in conditions of contract. Accordingly, the following propositions might be considered:

(1) If the carrier does not obey the orders of the consignor for the disposition of the goods without proper reasons, he will be liable strictly for any damage which may be caused thereby to the cargo owner. The special agreement and carrier's conditions of carriage which limit unreasonably the consignor's right of disposition of the goods will be nullified.

(2) The instrument of the Warsaw Convention System which is not yet in force (Montreal Additional Protocol No. 4) would considerably simplify the processing and keeping of computerized records of the carriage. Until this instrument enters into force, the airlines will be faced with practical problems preventing them to substitute computerized data processing techniques for the formal issuance of the documents. Accordingly, Montreal Additional Protocol No. 4 should become effective as soon as possible. From a practical point of view in the international trade, the issuance of negotiable air waybill should be permitted for the security of the bank.