

航空貨物運送狀의 性質과 流通性

李 康 斌*

《 次 列 》

- | | |
|------------------|------------------|
| I. 序 論 | IV. 航空貨物運送狀의 流通性 |
| II. 航空貨物運送狀의 發行 | 問題 |
| III. 航空貨物運送狀의 性質 | V. 結 論 |

I. 序 論

종래 국제무역에 있어서 상품의 수송방식은 주로 海上輸送이었으나, 최근 수출입업체들의 국제수송관리면에서 航空輸送의 중요성이 인식되어 航空貨物의 이용도가 높아져 가고 있다.

航空貨物의 운송은 航空運送人과 送荷人사이에 화물의 출발지 공항에서 목적지 공항까지의 수송을 목적으로 하여 運送契約을 체결함으로써 이루어지며, 이러한 航空貨物運送契約은 要式契約인 것은 아니지만 실제에 있어서는 일정한 양식의 運送證券이 발행되고 있다.¹⁾ 즉 海上輸送의 경우에 船荷證券(Bill of Lading)이 발행되는 것과 마찬가지로 航空輸送의 경우에도 航空貨物運送狀(Air Waybill)이라는 運送證券이 발행된다.

모든 航空運送人은 送荷人에 대하여 航空貨物運送狀을 작성하여 자기에게 교부할 것을 청구할 권리가 있으며, 모든 送荷人은 航空運送人에

* 尙志大學校 貿易學科 助敎授, 韓國航空法學會 常任理事

1) 국제항공화물에 대하여 발행되는 航空貨物運送狀은 國際航空運送協會(IATA)에서 양식과 발행방식을 세부적으로 규정하고 있다(IATA Resolution 600). 이 IATA 통일양식은 모든 IATA회원 항공사가 의무적으로 사용하도록 규정하고 있으며, IATA비회원 항공사들도 회원 항공사들과 연계운송을 하기 때문에 대부분 IATA양식을 채택하고 있다.

대하여 航空貨物運送狀을 수령할 것을 청구할 권리가 있다(바르샤바조약 제 5 조 제 1 항). 일반적으로 航空貨物運送狀은 送荷인이 작성하여 화물과 함께 航空運送인에게 인도되지만, 送荷인의 청구가 있는 때에는 航空運送인이 航空貨物運送狀을 작성하기도 한다.

이와 같이 작성 교부되는 航空貨物運送狀은 본질적으로 단순한 貨物運送狀(Consignment Note)으로서 화물의 수령과 인도를 구체적으로 증명하는 일종의 受領證에 불과하기 때문에 船荷證券과 같은 有價證券이 아니며, 또한 양도가 자유로운 流通證券도 아니다.²⁾ 그러나 航空貨物運送狀은 航空輸送이 발달하고 그 이용도가 높아져 감에 따라 그 중요성이 커져가고 있으며, 특히 무역결제를 위한 信用狀去來에 있어서 航空貨物運送狀의 기능과 양도가능성은 매우 중요한 문제라고 할 수 있다.

따라서 本稿에서는 國際航空運送에 관한 바르샤바조약, 法院의 判例 및 무역관습을 중심으로 하여 우선 航空貨物運送狀의 발행·교부절차를 살펴보고, 이어서 航空貨物運送狀의 일반적 성질을 개관한 뒤, 貨換信用狀去來에 있어서 航空貨物運送狀의 유통성 문제에 관하여 고찰해 보기로 한다.

II. 航空貨物運送狀의 發行

1. 航空貨物運送狀의 原本 3通 作成·署名

바르샤바조약에 의하면 航空貨物運送狀은 送荷인이 작성하도록 되어 있으며(제 6 조 제 1 항), 航空運送인이 航空貨物運送狀을 작성하는 경우 반대의 증거가 없는 한 送荷인을 대신하여 작성한 것으로 인정된다(제 6 조 제 5 항). 한편 화물이 수개의 포장물로 구성되어 있는 경우에는 航空運送인은 각 포장물마다 별도의 航空貨物運送狀을 작성할 것을 送荷인에게 요구할 수 있다(제 7 조).

航空貨物運送狀은 3통의 원본으로 작성되어야 하며, 제 1 원본은 運送

2) Alan E. Branch, Elements of Export Practice, 2nd ed., Chapman and Hall, London, 1985, p. 249.

人用으로서 送荷人이 署名하고, 제 2 원본은 受荷人用으로서 送荷人 및 運送人이 署名하여 화물과 함께 송부하고,³⁾ 제 3 원본을 送荷人用으로서 運送人이 署名한 후 화물 인수시에 送荷人에게 교부한다(제 6 조 제 2 항) 여기서 運送人의 署名은 항공기에 화물을 적재하기 전에 행해져야 하며(제 6 조 제 3 항),⁴⁾ 스탬프로써 대체할 수 있다(제 6 조 제 4 항). 送荷人의 署名도 인쇄 또는 스탬프로써 대체할 수 있다(제 6 조 제 4 항). 이와같이 航空貨物運送狀은 원본 3통에 모두 署名함으로써 작성이 완료된다.

항공운송실무상으로는 보통 航空貨物運送狀은 원본 3통이외에 부분 9 통을 추가하여 총 12통으로 구성되어 있으며, 이들 부분은 판매대리점용, 受荷人에 대한 화물인도 증명용, 목적지공항용, 세번째 航空運送人用, 두 번째 航空運送人用, 첫번째 航空運送人用, 航空運送人의 예비용, 送狀用, 출발지공항용 등의 목적으로 사용된다. 그러나 이러한 부분들은 항상 사용되는 것이 아니라 오직 필요한 경우에만 사용된다.⁵⁾

2. 航空貨物運送狀의 記載事項

1955년의 개정 바르샤바조약은 航空貨物運送狀의 기재사항으로서 ① 출발지 및 도착지, ② 출발지 및 도착지가 단일 계약국의 영역내에 있는 경우로서 1개 또는 그 이상의 豫定寄航地가 다른 계약국내에 있으면, 적어도 1개의 이러한 豫定寄航地, ③ 운송이 출발국이외의 국가에 최종 도착지 또는 寄航地를 포함한다면 바르샤바조약이 적용되고 또한 동 조약이 화물의 滅失이나 損傷에 대한 運送人의 책임을 규제하여 대부분의

3) 航空貨物運送狀의 受荷人用 제 2 원본을 화물과 함께 송부하지 아니하고 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 책임을 져야 한다(Supreme Court, Germany (Fed.R.), 19 March 1976 : 1977 ZLW 79).

4) 화물이 처음 인수되는 장소로부터 상당한 거리에 위치하고 있는 航空運送人의 영업소에서 흔히 航空貨物運送狀을 작성 교부하는 사실 때문에 1955년의 헤이그의정서는 運送人의 署名時期에 관하여 1929년의 바르샤바원조약의 규정을 개정하여 運送人은 화물의 인수시 보다는 항공기에 적재하기전에 署名을 하도록 규정하고 있다.

5) Branch, op.cit., pp. 249~250.

경우에 이를 제한한다는 뜻의 發送人에 대한 告知 등을 정하고 있다(제 8 조).

1929년의 바르샤바원조약은 航空貨物運送狀의 기재사항으로 上記 개정조약에 제 8 조에 규정된 3개 사항이외에 많은 사항들을 정하고 있으며,⁶⁾ 미발효중인 1975년의 몬트리올 제 4 추가의정서는 上記 개정조약 제 8 조 제 3 호의 책임제한의 告知 대신에 화물의 重量을 기재하도록 정하고 있다.

항공운송실무상으로는 보통 航空貨物運送狀의 기재사항으로 ① 작성의 장소 및 일자, ② 출발지공항명 및 목적지공항명, ③ 送荷人, 受荷人, 첫번째 航空運送人의 명칭 및 주소, ④ 물품의 명세, ⑤ 荷印, 중량, 수량 및 용적이 표시된 포장물의 개수, ⑥ 先拂 또는 後拂이 명기된 총운임 및 요율, ⑦ 운송 또는 통관목적의 신고가액 및 通貨, ⑧ 항공편의 일자, ⑨ 특수항공로선의 명세, ⑩ 送荷人 또는 그의 대리인의 署名, ⑪ 발행 航空運送人 또는 그의 대리인의 署名, ⑫ 예약항공편과 실제항공편의 명세 등을 포함하고 있다. 한편 航空貨物運送狀의 裏面에는 운송약관을 기재하고 있다.⁷⁾

3. 航空貨物運送狀의 不作成·不備

1955년의 개정바르샤바조약에 의하면 運送人의 동의를 얻어 航空貨物運送狀을 작성하지 아니하고 화물을 항공기에 적재한 경우 또는 航空貨

6) 바르샤바원조약 제 8 조는 航空貨物運送狀의 기재사항으로 (a) 작성장소 및 일자, (b) 출발지 및 도착지, (c) 예정기항지, (d) 송하인의 성명 및 주소, (e) 최초운송인의 성명 및 주소, (f) 필요한 때 수하인의 성명 및 주소, (g) 화물의 종류, (h) 포장의 개수, 포장방법 및 특별한 기호 또는 번호, (i) 화물의 중량, 수량 및 용적 또는 크기, (j) 화물 및 포장의 외양, (k) 운임을 특약한 때는 그 운임, 지급기일, 장소 및 지급인, (l) 대금상환으로 발송하는 경우에는 화물의 대금 및 필요한 때에는 비용액, (m) 운송신고가액, (n) 항공운송장의 매수, (o) 항공운송장에 첨부하기 위하여 운송인에게 교부된 서류, (p) 특약이 있는 때에 운송의 기간 및 항로의 개요, (q) 운송이 이조약에 정해진 책임에 관한 규정에 따른다는 뜻의 표시 등 17개사항을 정하고 있다.

7) Branch, op.cit., pp. 250~251.

物運送狀에 運送人의 책임제한에 관한 告知가 기재되지 아니한 경우에는 運送人은 동 조약 제22조 제2항의 책임제한 규정을 원용할 수 없다(제9조). 한편 1929년의 바르샤바원조약은 上記 개정조약 제9조의 규정과 달리하여 運送人이 航空貨物運送狀 없이 화물을 인수하거나 또는 航空貨物運送狀에 바르샤바원조약 제8조(a) 내지 (i) 및 (q)에 규정된 모든 사항을 기재하지 아니한 경우에 運送人은 동 조약의 책임제한 규정을 원용할 수 없도록 규정하고 있으며,⁸⁾ 미발효중인 1975년의 몬트리올 제4추가정서는 航空貨物運送狀의 기재사항에서 運送人의 책임제한의 告知를 제외시켜, 책임제한의 不告知 또는 航空貨物運送狀의 不作成의 경우에도 동 조약상의 책임제한 규정을 따르도록 정하고 있다.

1955년의 개정바르샤바조약에 의하면 送荷人은 航空貨物運送狀에 기재된 화물에 관한 명세 및 신고가 정확하다는 것에 대해 책임을 져야 한다(제10조 제1항). 또한 航空貨物運送狀에 기재된 명세 및 신고의 不備, 부정확 또는 불완전으로 인하여 運送人 또는 기타의 者가 입은 모든 손해에 대하여 책임을 져야 한다(제10조 제2항). 즉 送荷人은 그 자신이 기재하였든 또는 그를 대신하여 運送人이나 運送周旋人이 기재하였든 불문하고 虛偽 또는 誤謬있는 기재, 예를들면 受荷人 또는 포장개수의 부정확한 기재로 인하여 발생하는 모든 손해에 대하여 책임을 져야 한다.⁹⁾

8) 바르샤바원조약 제8조(a) 내지 (i)의 기재사항 가운데 단지 어느 사항이 부정확하다고 하여 航空貨物運送狀 자체가 不備한 것으로 되는 것은 아니다(Texas Court of Civil Appeals, Travelers Insurance Corp. v. Delta Air Lines, 10 July 1973 : 12 Avi 18, 049 ; 小町谷操三, 空中運送法論, 有斐閣, 1954, p. 82). 또한 航空貨物運送狀의 책임제한의 告知가 작은활자(Isis型)로 인쇄되어 있는 경우에 그것이 不備로 인정되는 것은 아니다(State of Washington Court of Appeals, Bianch v. United Air Lines, 4 December 1978 : 15 Avi 17, 426).

9) René H. Mankiewicz, The Liability Regime of the International Air Carrier, Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer/Netherlands, 1981, p. 65.

Ⅲ. 航空貨物運送狀의 性質

1. 不要式證券

上述한 바와 같이 1929년의 바르샤바원조약은 航空貨物運送狀의 기재 사항으로서 17개 사항의 요건을 정하고 있으며(제8조), 특히 일정한 사항은 그것을 기재하지 아니한 경우 運送人이 동 조약의 책임제한 규정을 원용할 수 없는 制裁를 가하고 있다. 이와같이 바르샤바원조약에 航空貨物運送狀의 기재사항이 法定되어 있다는 점에서 要式證券이라고 볼 수 있겠으나, 1955년의 개정바르샤바조약에서는 航空貨物運送狀의 기재 사항이 대폭 축소되어 運送人의 책임과의 관계에서 필요로 하는 사항을 제외하고 다른 사항은 모두 운송계약 당사자의 裁量에 맡겨져 있으므로 이제 航空貨物運送狀은 要式證券이라고 볼 수 없게 되었다.¹⁰⁾

물론 대부분의 航空運送人들이 國際航空運送協會(IATA)가 정한 標準航空貨物運送狀 양식을 사용하고 있으나 반드시 標準航空貨物運送狀을 그대로 사용해야 하는 것은 아니다.

2. 證據證券

바르샤바조약에 의하면 航空貨物運送狀은 反證이 없는 한 운송계약의 체결, 화물의 수령 및 운송조건에 관한 증거가 된다(제11조 제1항). 그러나 航空貨物運送狀의 不存在, 不備 또는 滅失은 운송계약의 존재나 효력에 영향을 미치지 않으며, 운송계약은 바르샤바조약의 원칙에 따라 존속한다(제5조 제2항).

이와같이 航空貨物運送狀은 화물을 대표하는 有價證券이 아니라 단순한 證據證券으로서 화물의 수령, 운송계약의 체결 및 조건의 推定的 證據(prima facie evidence)를 구성할 뿐이다. 따라서 운송계약의 당사자는 航空貨物運

10) 高田桂一, 「航空運送法の流通性について」, 空法 第10號, 日本空法學會, 1966, p. 67.

送狀의 기재가 사실과 다르다는 것을 反證을 들어 주장할 수가 있다. 예를 들면, 航空貨物運送狀이 작성되었음에도 불구하고 운송계약의 체결이 없었다든가 또는 運送人이 화물을 수령하지 않았다는 것¹¹⁾에 관해서, 또는 航空貨物運送狀에 기재된 화물의 신고가격보다 실재가격이 더 높다는 것¹²⁾에 관해서 反證을 들어 주장할 수 있다.

航空貨物運送狀上의 화물의 중량, 크기, 포장 및 포장물의 개수에 관한 기재는 反證이 없는 한 기재된 사실에 대한 증거가 되며, 특히 화물의 수량, 용적 및 상태에 관한 기재는 運送人이 送荷人의 입회하에 화물을 점검하고 그 뜻을 航空貨物運送狀에 기재한 경우 또는 화물의 外樣에 관한 기재의 경우를 제외하고는 運送人에 대하여 불리한 증거를 구성하지 않는다(제11호 제2항). 따라서 航空貨物運送狀上에 “여기에 기재된 화물은 운송을 위하여 명백히 양호한 상태로(별도 기재가 있는 경우는 제외)인수 된 것임에 동의한다(It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition(excepted as noted) for carriage).”라고 인쇄되어 있는 기재는 당해 화물이 運送人에게 인도되었을 때 양호한 상태이었다는 증거가 되지 못하며, 이것은 단지 화물의 외부포장 상태를 언급하는 것일 뿐 화물자체의 상태를 언급하는 것이 아니다.¹³⁾

航空貨物運送狀에는 送荷人名, 受荷人名 및 運送人名이 기재되어 있으므로 原本 3통은 각기 증거력이 있다.¹⁴⁾ 航空貨物運送狀에 증거력이 있

11) 航空運送人이 화물의 수령사실을 航空貨物運送狀의 裏面에 기재한 경우 그것은 화물수령의 推定的 證據가 된다(New York Supreme Court, New York County, Du Pont de Nemours v. Schenkers International Forwarders, 13 March 1974 : 12 Avi 18, 360).

12) 통관목적을 위하여 稅關에 한 화물의 가격신고는 바르샤바 제22조 제2항에 의한 가격신고로 볼 수 없다(U.S. District Court, Southern District of New York, Wing Hang Bank v. Japan Air Lines, 20 April 1973 : 12 Avi 17, 884).

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

14) 運送人이 航空貨物運送狀 제2 원본에 포장물의 개수를 訂正한 경우에는 비록 제3 원본에 포장물의 개수가 訂正되어 있지 않더라도 별다른 문제가 없다(Court of Appeals, Paris, Mat Transport v. Air France, 7 June 1966 : 19966 RFDA 337).

기 때문에 航空貨物運送狀에 기재된 運送人은 그 자신이 스스로 운송을 행하든 아니하든 불문하고 契約運送人으로 인정된다. 따라서 바르샤바조약 제11조에 규정된 범위내에서 航空貨物運送狀은 契約運送人 및 送荷人 뿐 만 아니라 順次運送人,¹⁵⁾ 受荷人 및 제 3 자에 대해서도 推定的 證據가 된다.¹⁶⁾

3. 資格證券

바르샤바조약에 의하면 送荷人이 동 조약에 규정된 화물처분권을 행사하려면 반드시 運送人으로부터 교부받은 送荷人用 航空貨物運送狀을 運送人에게 제시하여야 한다(제12조 제 3 항). 따라서 航空貨物運送狀은 화물처분권의 행사에 있어서 資格證券으로서의 기능을 한다.¹⁷⁾

바르샤바조약 제12조에 규정된 화물처분권의 내용은 送荷人으로 하여금 ① 출발공항이나 도착공항에서 화물을 회수하거나, ② 운송도중 착륙할 때에 화물을 留置하거나, ③ 運送人에게 航空貨物運送狀에 기재된 受荷人이외의 者에게 도착지 또는 운송도중에 화물을 인도하도록 지시하거나, ④ 출발공항으로 화물의 반송을 요구할 권리를 부여하는 것이다.

送荷人의 화물처분권은 운송계약 당사자간의 約定으로 제한 또는 확장할 수 있으나, 이러한 제한 또는 확장은 航空貨物運送狀에 기재되어야 한다(제15조 제 2 항). 만일 이것을 航空貨物運送狀에 기재하지 아니한 경우에는 단지 계약당사자의 一方이 第 3 者, 예를 들면 受荷人 또는 順次運送人 등에 대하여 그 제한 또는 확장을 주장하지 못할 뿐이며, 당사자 사이에 그 약정이 무효로 되는 것은 아니다.¹⁸⁾

運送人이 送荷人에게 교부한 航空貨物運送狀을 제시받지 아니하고 送荷人의 화물처분 지시를 따랐고, 만일 그렇게 하지 않았더라면 화물이 처분되지 않았을 것임을 입증하는 경우에 運送人은 航空貨物運送狀의

15) 航空貨物運送狀에 기재된 順次運送人은 그가 화물을 인수한 때로부터 契約運送人으로 인정된다(바르샤바조약 제30조 제 1 항).

16) Mankiewicz, op.cit., p. 66.

17) 高田桂一, 前掲論文, p. 66.

18) Mankiewicz, op.cit., p.83.

정당한 所持人이 받은 손해에 대하여 책임이 있는 반면에 送荷人에 대하여 求償權을 행사할 수 있다(제12조 제3항). 이에 관한 美國法院의 判例를 보면, Philip A. Feinberg Inc. v. Varig, S.A. 사건¹⁹⁾에서 送荷人이 화물의 반송을 요구하였을 때 航空運送人이 送荷人에게 送荷人用 航空貨物運送狀의 회수를 요구하지 않았으므로, 送荷人이 화물의 반송을 받은 후 受荷人으로부터 받은 信用狀에 의거하여 발행한 환어음에 航空貨物運送狀 및 기타 필요서류를 첨부하여 은행에 賣渡(negotiation)하여 환어음 금액(물품대금)을 지급받은 경우 航空運送人은 受荷人의 손해에 대하여 책임을 져야 한다고 판시하였다.

受荷人은 바르샤바조약 제14조의 규정에 의하여 운송계약상 送荷人의 의무를 이행하는 경우에 한하여 운송중인 화물이 도착하기 전에 화물을 처분할 권리를 행사할 수 있으나, 이 경우에도 送荷人用으로 작성된 航空貨物運送狀을 제시하지 않으면 안된다.

4. 非流通證券

航空貨物運送狀에는 보통 명확하게 'Not negotiable'이라고 표시되어 유통이 금지된 非流通證券으로만 발행된다. 航空貨物運送狀의 受荷人用 原本은 航空運送人이 受荷人에게 화물의 인도를 위하여 교부하는 것이며 유통을 목적으로 하는 것이 아니고 운송계약상의 권리행사에 필요한 것도 아니다.²⁰⁾

이와같이 航空貨物運送狀은 船荷證券과 달리²¹⁾ 운송계약상의 권리를 化體한 有價證券이 아니라 단순한 화물의 受領證에 불과한 것이다. 航空貨物運送狀에 유통성을 주지 않는 것은 선박에 의한 화물수송의 경우에는 수송에 많은 시간을 요하므로 화물의 수송중에도 그 화물의 교환가

19) New York Supreme Court, New York County, 16 September, 1974 : 13 Avi 17, 626.

20) 玉璿鍾, 國際運送論, 法文社, 1986, p.631.

21) 航空貨物運送狀과 船荷證券의 성질상의 차이점은 船荷證券이 指示式 및 積載式으로 발행되는 流通性 有價證券인 반면에, 航空貨物運送狀은 記名式 및 受取式으로 발행되는 非流通性 證據證券에 불과한 점이다(姜二秀, 國際去來慣習論, 三英社, 1984, p. 184).

치를 활용하기 위하여 화물에 대한 권리를 船荷證券에 化體시켜 그 유통을 쉽게 할 필요가 있었던 반면, 항공기에 의한 화물의 수송의 경우에는 화물의 수송에 오랜시간을 필요로 하지 않으므로 航空貨物運送狀에 유통성을 부여할 필요가 없었던 점에 그 근본적인 이유가 있다.

IV. 航空貨物運送狀의 流通性 問題

1. 바르샤바조약상 航空貨物運送狀의 流通性 問題

1929년의 바르샤바원조약에서 화물운송증권에 관한 규정을 제정할 당시 육상운송에서 이용되고 있는 貨物相換證이나 해상운송에서 이용되고 있는 船荷證券과 유사한 제도를 두지않고 航空貨物運送狀의 제도를 채택한 것은 베른철도운송조약을 모방한 것으로 그 당시에도 상당한 논의가 되었던 문제이다. 그후에도 바르샤바조약상 流通性 航空貨物運送狀의 발행을 허용할 것인가에 관한 토의가 계속되어 왔으며,²²⁾ 1940년대 말경 商人들에 의해 流通性 航空貨物運送狀의 발행이 요구되었는데, 商人들의 이러한 요구의 주된 이유는 항공화물의 高價品化, 通貨制限 및 물품의 賣渡人에게 대금지급을 지연시키는 기타 제한조치들 때문이었다.²³⁾

流通性 航空貨物運送狀은 물품의 賣渡人이 대금을 은행으로부터 미리 지급받기 위한 담보로서 이용할 수 있으므로 商人들에게는 유용한 것으로 보인 반면, 航空運送人들은 그들의 화물창고가 수령해가지 않은 高價貨物로 가득차게 되어 혼잡을 우려했으므로 流通性 航空貨物運送狀을 그렇게 바람직한 것으로 보지는 않았다. 그러나 그후 은행들이 바르샤바조약의 航空貨物運送狀을 담보로 하여 물품대금을 미리 지급하고자 하였으며 航空運送人들의 화물창고 혼잡의 우려도 해소되었으므로, 1955년의 개정 바르샤바조약 제15조 제3항으로 “이 조약의 어떠한 규정도 流

22) 航空貨物運送狀의 유통가능성의 문제에 관하여는 Drion, Report on Negotiable Air Waybill(Minutes of the ICAO Legal Committee, 9th Session, Rio de Janeiro 1953) ICAO Doc. 7450-LC/136 참조.

23) Jacob W.F. Sunberg, 「The changing law air freight」, Air Law Vol. VI no. 4, Kluwer, Deventer/Netherlands, 1981, p. 232.

流通性 航空貨物運送狀의 발행을 막은 것은 아니다”라는 규정을 두어 流通性 航空貨物運送狀을 발행할 수 있는 길을 열어 놓았다. 그러나 또다시 미발효중인 1975년의 몬트리올 제 4 추가의정서에서는 1955년의 개정 바르샤바조약 제15조 제 3 항의 규정을 삭제하고, 航空貨物運送狀에 대체하여 컴퓨터로 작성된 운송서류와 貨物受領證을 送荷人에게 교부하도록 규정함으로써(제15조)²⁴⁾ 流通性 航空貨物運送狀의 발행 가능성은 더욱 희박해질 것으로 보인다.

2. 信用狀統一規則上 航空貨物運送狀의 受理性 問題

신용장통일규칙(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits)²⁵⁾에 의하면 운송서류²⁶⁾의 제시를 요구하는 信用狀에서 그러한 서류를 海上船荷證券(Ocean Bill of Lading)으로 명시하고 있지 아니하는 한, 은행이 信用狀에서 별도의 명시가 없는 한 受理하여야 하는 운송서류로서 ① 文面上에 지정된 운송업자 또는 그 대리인이 발행한 것으로 나타나 있고, ② 상황에 따라서 물품의 발송이나 수탁 또는 선적을 나타내고 있고, ③ 1통 이상의 원본이 발행되었을 경우에는 送荷人앞으로 발행된 全通의 원본으로 구성되어 있으며, ④ 信用狀의 모든 기타조건에 일치하는 운송서류라고 규정하고 있다(제25조 제 a 항). 따라서 信用狀 거래에 있어서

24) 항공화물의 급증에 따라 大型空港들은 화물과 서류를 신속히 자동적으로 처리하기 위하여 컴퓨터 등 현대적 장비를 갖추게 되었고, 法的으로 이를 뒷받침하기 위하여 컴퓨터에 의한 화물기록을 서류로 인정하고 또한 航空貨物運送狀을 貨物受領證으로 代替하는 것을 허용하는 규정을 두게 되었다. 貨物受領證은 航空貨物運送狀과 같이 3통을 작성하거나 署名을 할 필요가 없는 것이다(Nicolas M. Matte, international Air Transport, Martinus Nijhoff, Hague, 1982, p. 226).

25) 신용장통일규칙은 國際商業會議所(ICC)가 1933년 비인繪會에서 정식 채택하여 1951년에 1차 개정, 1962년에 2차 개정, 1974년에 3차 개정, 1983년에 4차 개정 되었으며, 현행 신용장통일규칙은 1984년10월1일부터 시행되었다.

26) 신용장통일규칙 제 4 장의 1에 의하면 운송서류란 물품의 선적, 발송 또는 수탁을 표시하는 서류를 말하며, 海上船荷證券과 같은 해상운송서류, 航空貨物運送狀과 같은 항공운송서류, 鐵道貨物相換證과 같은 육상운송서류, 複合運送船荷證券 및 貨物受領證과 같은 복합운송서류 등이 있다.

은행이 受理하여야 하는 운송서류로서의 航空貨物運送狀은 航空運送人 또는 그 대리인이 발행한 것이어야 하며, 3통의 원본가운데 送荷人用 제 3 원본을 은행에 제시하여야 한다.

만일 信用狀에서 운송서류로서 海上船荷證券(Ocean Bill of Lading)이 아닌 단순한 船荷證券(Bill of lading)²⁷⁾은 요구하는 경우에 航空貨物運送狀도 은행에서 受理되는가의 문제가 있다. 이에 대하여 은행은 船荷證券을 해상운송과 관련된 것으로 해석하고 있으므로 船荷證券의 제시를 요구하는 信用狀에서 항공운송을 요구하거나 허용하는 경우에만 航空貨物運送狀이 은행에서 受理된다.²⁸⁾

신용장통일규칙에 의하면 信用狀에서 별도의 표시가 없는 한 은행은 運送周旋人(freight forwarder)이 발행한 운송서류가 그것이 國際商業會議所가 승인한 FIATA(國際運送周旋人協會) 복합운송서류 또는 운송업자의 대리인으로 행동하는 運送周旋人에 의하여 발행된 것으로 표시되어 있지 아니하는 한 이를 거절하여야 한다(제25조 제 d 항). 따라서 運送周旋人인 航空貨物混載業者(air cargo consolidator)가 발행하는 航空貨物運送狀(House Air Waybill)²⁹⁾은 航空運送人 또는 그의 대리인으로서 행동하는 混載業者가 발행한 경우에만 은행에서 受理가 가능하다. 그러나 國際商業會議所(ICC)에서는 1977년 10월 21일에 航空運送人의 대리인으로 행동하는 運送周旋人이 발행한 航空貨物運送狀의 受理성과 관련하여 運送周旋人이 서류를 발행하고 서명하는 경우 그 능력을 결정하는 것이 곤란한 경우가 있으므로 비록 서류에 署名者가 행동하는 능력을 명확히 하

27) 船荷證券(Bill of Lading)에는 海上運送狀(Ocean Waybill), 海上船荷證券(Ocean Bill of Lading), 複合船荷證券(Combined Transport Bill of Lading) 또는 內水路船荷證券(Inland Waterway Bill of Lading)을 포함하는 것으로 해석할 수 있다.

28) 金漢洙, 信用狀去來時 unpaid의 豫防과 解決策, 大韓商事仲裁院, 1991, p. 36.

29) 航空貨物混載業者(air cargo consolidator)가 여러 送荷人앞으로 발행한 航空貨物運送狀을 House Air Waybill이라고 하며, 航空運送人이 混載業者의 화물을 수령하고 이들 앞으로 발행한 航空貨物運送狀을 Master Air Waybill이라고 한다.

고 있다 하더라도 사례별로 판단되어야 한다는 견해를 표명한 바 있다.³⁰⁾

3. 貿易慣習上 航空貨物運送狀의 流通性 問題

현행 무역관습은 무역거래의 결제수단으로 信用狀이 발행된 경우 送荷人인 수출업자는 물품 발송후 발행은행을 受荷人으로, 수입업자를 通知先(notify party)로 하는 航空貨物運送狀 제 3 원본을 환어음에 첨부하여 매입은행에 貨換어음(documentary bill)의 매입(negotiation)을 의뢰하여 수출대금을 회수하고 있다. 또한 실무상으로도 航空貨物運送狀으로 貨換就結을 할 수 있도록 하기 위하여 信用狀에 'air waybill acceptable'이라는 文言의 기재가 필요하며, 만일 이러한 文言의 기재없이 貨換就結을 하는 경우에는 은행에서 補償狀(Letter of Indemnity)을 요구할 수 있도록 되어 있다.

이와같이 물품의 대금결제를 위하여 信用狀이 발행되어 있는 경우에 외국환은행이 送荷人用 航空貨物運送狀 제 3 원본을 환어음의 첨부 운송서류로서 입수하더라도 航空貨物運送狀이 단순한 貨物受領證에 불과하고 非流通證券인 한 물품 그 자체를 취득한 것과 동일한 증권적 효력은 발생하지 않는다. 따라서 그것은 외국환은행이 貨換어음을 매입하는 것이 아니라 信用狀의 조건에 따라 無擔保어음(clean bill)을 매입하는 것과 같은 효과를 갖게 된다.³¹⁾ 비록 貨換信用狀 방식에 의한 무역금융에 있어서는 매입은행이 信用狀 발행은행의 신용을 담보로 無擔保어음의 매입이 가능하다 하더라도 발행은행의 신용장발행의뢰인인 수입업자에 대한 보상채권을 확보할 수 있도록 하기 위하여 流通性 航空貨物運送狀의 발행이 요청된다 할 것이다. 또한 非信用狀 거래인 단순한 貨換어음 추심방식에 의한 무역금융에 있어서도 航空貨物運送狀이 物的 擔保가 되도록 하기 위하여 流通性 航空貨物運送狀의 발행을 인정하여야 할 것이다.³²⁾

30) Meeting on 21 October, 1977, ICC Document 470/314, 470/323.

31) 姜二秀, 前掲書, p. 184.

32) 小町谷操三, 前掲書, p. 132; 高田桂一, 前掲論文, p. 69; Matte, op.cit., p. 227.

4. 航空運送業界의 慣行上 航空貨物運送狀의 流通性 問題

현재 우리나라 항공운송업계의 慣行을 보면 항공화물운송의 경우에는 受荷人用 航空貨物運送狀 제 2 원본이 화물과 함께 목적지 공항에 도착 되면 航空運送人이 이것을 航空貨物運送狀上의 通知先인 수입업자에게 직접 교부하고 수입업자는 이것을 受荷人인 信用狀 발행은행에 제시하여 은행이 確認畢(check on)이라고 날인한 후 은행으로부터 輸入貨物引渡 承諾書(Letter of Guarantee)³³⁾를 교부 받아 화물을 수령하는 화물 인도방법이 이용되고 있다.

이와같이 航空貨物運送狀에 受荷人이 은행으로 지정되어 있고 따로 通知先이 표시되어 있는 경우에 실제로 화물의 수령권을 가지고 있는 者는 通知先으로 표시되어 있는 수입업자이며, 은행은 보통 信用狀 발행 은행으로서 수입업자에 대한 일정한 채권을 확보하기 위한 방법으로 航空貨物運送狀上에 受荷人으로 표시되어 있는데 불과하며 이러한 사정은 항공운송업계나 은행측에도 널리 알려진 사실이다.

은행측으로는 航空貨物運送狀에 표시된 화물의 도착통지를 받거나, 受荷人用 航空貨物運送狀 제 2 원본의 인도를 받거나 또한 복잡한 통관절차에 개입하는 것을 원하지 아니하기 때문에 항공운송업계에서는 通知先으로 표시되어 있는 수입업자에게 受荷人用 航空貨物運送狀 제 2 원본을 교부하면 수입업자가 이것을 가지고 信用狀 발행은행에 가서 대금을 지급하거나 다른 담보를 제공한 뒤 輸入貨物引渡承諾書를 발급받아 이를 航空運送人에게 제출하고 화물을 수령해 가는 것이 商慣行으로 되어 있다.³⁴⁾

33) 輸入貨物引渡承諾書(Letter of Guarantee : L/G)제도는 외국환은행에서 1989년 3월 2일부터 시행하고 있으며, 이 제도는 수입통관제도의 개편(수입신고서 航空貨物運送狀사본에 대한 信用狀 발행은행의 확인여부 심사폐지 : 관세청고시89-559호, 1989년 2월 15일)에 따른 은행의 수입대금 확보측면에서 도입 운영하고 있다(韓國荷主協議會, 「航空貨物引渡承諾書制度의 問題點 및 改善方案」, 荷主 3 號, 1990, p. 16.)

34) 본래의 輸入貨物引渡承諾書制度는 通知先인 수입업자가 航空運送人으로부터 受荷人用 航空貨物運送狀을 찾기 전에 먼저 受荷人인 信用狀 발행 은행으로부터 輸入貨物引渡承諾書를 발급받아 이를 제시하고 航空貨物

1983년의 우리나라 法院의 判例를 보면³⁵⁾ 항공운송의 경우 受荷人用 航空貨物運送狀 제 2 원본이 화물과 함께 도착되어 이것이 航空貨物運送狀上의 通知先(notify party)인 수입업자에게 직접 교부되고 通知先이 이것을 受荷人인 信用狀 발행은행에 제시하여 그 背書를 받아 화물을 수령하는 화물인도방법이 이 사건이 있기 10년전부터 이용되어 왔고, 1991년 9월 한달동안에도 160여건의 화물이 모두 이와같은 방법으로 인도되었으므로 이러한 화물인도방법은 당사자간에 묵시적인 合意에 의한 것이라고 하겠고, 이와같은 合意를 바탕으로 航空運送人이 通知先인 수입업자에게 화물도착의 통지를 하고 航空貨物運送狀 제 2 원본을 교부함으로써 행한 화물의 인도는 적법하게 이루어진 것이라고 판시하였다.

위에서 살펴본 바와 같이 航空貨物運送狀은 有價證券으로서의 성질을 가지고 있는 것은 아니나 우리나라의 경우 적어도 은행과 수입업자사이의 價行에서는 은행이 발급한 輸入貨物引渡承諾書에 의하여 화물수령권을 양도하는 방법을 이용하고 있다.

運送狀을 인수하도록 되어 있으나, 동 제도는 절차의 복잡과 항공운송업체의 기피로 사실상 준수되지 않고 있는 실정이다.

- 35) 서울민사지방법원 제17부, 1983. 3. 4 판결, 82가합4536; 서울고등법원 제 3 민사부, 1983. 11. 30 판결, 83나 1489.

이 사건의 개요는 다음과 같다: 1981년 9월 韓國의 수입업자인 라미實業이 日本의 수출업자인 크라운會社로부터 스케치종이를 수입하면서 韓國商業銀行에게 信用狀의 발행을 의뢰하였고 大韓航空에 화물의 운송을 위탁하였다. 따라서 大韓航空은 韓國商業銀行을 受荷人으로, 라미實業을 通知先으로 하는 航空貨物運送狀을 발행하였고, 화물이 김포공항에 도착하자 通知先인 라미實業에게 도착통지를 한 후 受荷人用 航空貨物運送狀 제 2 원본을 라미實業에게 교부하였다. 라미實業은 受荷人이며 信用狀 발행은행인 韓國商業銀行에 수입대금을 결제하고 航空貨物運送狀 제 2 원본의 裏面에 은행으로부터 화물인도지시의 背書를 받아 통관한 후 화물을 인수하여야 함에도 불구하고 은행의 背書를 위조하여 호물을 통관 인수한 후 倒産하였다. 따라서 信用狀 발행은행인 韓國商業銀行이 信用狀 발행의뢰인인 라미實業으로부터 수입대금의 결제를 받을 수 없게 되고 또한 담보물도 확보할 수 없게 되자 大韓航空에 대하여 航空貨物運送狀上의 受荷人이 아닌 者에게 航空貨物運送狀 제 2 원본과 화물을 인도한 것은 운송계약 위반이므로 受荷人인 韓國商業銀行에게 화물을 인도해 줄 것과 화물의 인도가 불가능할 경우를 예상하여 예비적으로 填補賠償을 청구하는 소송을 제기하였다.

외국에서는 우리나라 항공운송업계의 慣行과는 달리 信用狀 발행은행이 직접 航空運送人으로부터 受荷人用 航空貨物運送狀 제 2 원본을 인수하거나 通知先인 수입업자가 화물 도착통지를 받은 후 직접 은행에 대금을 지급하거나 貸渡(Trust Receipt)를 제출하여 은행으로부터 引渡指示書(Delivery Order)를 발급받아 航空運送人이나 稅關으로부터 화물을 수령하는 방법이 이용되고 있다. 美國法院의 判例를 보면³⁶⁾ 일반적으로 인정된 항공운송업계의 慣行이 航空貨物運送狀上的 通知先에게 화물 인도를 인정하고 있을 지라도 去來慣行이 운송계약의 명백한 조건과 상위할 경우에는 계약조건이 去來慣行에 우선하므로, 航空運送人이 운송계약에 화물의 인도를 받을 권한이 있는 者로 受荷人을 지정한 경우 航空貨物運送狀에 표시된 通知先에 화물을 인도하였다면 인도잘못(misdelivery)에 대한 책임을 져야 한다고 판시하였다.

V. 結 論

1955년의 개정바르샤바조약은 이 조약의 어떠한 규정도 流通性 航空貨物運送狀의 발행을 막는 것은 아니다(제15조 제 3 항)라고 규정하여 流通性 航空貨物運送狀의 발행 가능성을 확인하고 있으나 이에 필요한 관련규정은 아무것도 정하지 않고 있다. 이것은 流通性 航空貨物運送狀의 발행에 관하여 모두 항공운송계약 당사자의 合意와 商慣行의 성립에 기대하고 있는 것으로 볼 수 밖에 없다.³⁷⁾ 이와같은 현행 바르샤바조약의 규정하에서 流通性 航空貨物運送狀의 발행에 따르는 법률문제를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 流通性 航空貨物運送狀은 航空運送人과 送荷人 兩者의 특별한 合意가 있는 경우에만 발행되어야 할 것이다. 왜냐하면 流通性 航空貨物

36) Kologel Co., Ltd. v. Down in the Village Inc., R.G. Hobelman & Co., Inc., and Northwest AirLines Inc. ; U.S. District Court, Southern District of New York, 81 Civ. 522(MEL), 3 June 1982 : 17 Avi 17, 104.

37) 高田桂一, 前掲論文, p. 78.

運送狀이 발행될 경우 航空運送人은 화물의 보관 및 인도에 대하여 특별한 부담을 저야 하고, 한편 送荷人도 航空貨物運送狀의 流通性과 거래의 안전을 위하여 화물의 운송 및 인도에 있어서 신속성을 어느정도 희생하지 않으면 안되므로 이러한 종류의 航空貨物運送狀의 발행 교부를 航空運送人과 送荷人에게 강제해서는 안되기 때문이다.

둘째, 航空貨物運送狀 원본 3통가운데 어느 것에 流通性을 부여할 것인가의 문제가 있다. 運送人用 제 1 원본은 證據證券으로서의 기능이상을 인정할 필요가 없고, 受荷人用 제 2 원본도 화물과 함께 목적지에 발송되며 送狀으로서의 기능을 하기 위한 것이다. 따라서 送荷人用 제 3 원본에만 流通性이 부여되어야 할 것이다. 送荷人用 航空貨物運送狀 제 3 원본에 流通性을 부여하는 경우에 記名式으로 발행한 것은 종래와 같이 양도할 수 없고 有價證券性을 가지는 것도 아니며, 指示式 또는 無記名式으로 발행한 것만이 양도할 수 있는 有價證券이라고 할 수 있다.³⁸⁾

셋째, 流通性 航空貨物運送狀을 발행할 경우 바르샤마조약의 규정에 저촉되는 사항은 그것을 수정 변경할 필요가 있다. 바르샤마조약은 送荷人의 화물처분권(제12조) 및 受荷人의 지위(제13조)등의 규정에 있어서는 航空貨物運送狀에의 기재를 조건으로 하여 運送約款에 의한 변경을 인정하고 있음으로(제15조 제 2 항) 流通性 航空貨物運送狀이 발행될 때에는 送荷人 및 受荷人의 지위는 送荷人의 의무를 제외하고 모두 航空貨物運送狀의 정당한 所持人에게 흡수된다는 취지를 運送約款에 삽입하는 것이 필요하다. 구체적으로 표현하면 운송중의 화물에 대한 처분권의 행사는 航空貨物運送狀의 정당한 所持人이 그것을 제시한 경우에만 인정되고, 목적지에서 화물의 인도는 航空貨物運送狀의 정당한 所持人에게 그것과 상환하여 인도되며, 航空運送人의 책임에 관한 訴는 航空貨物運送狀의 정당한 所持人에 의하여 제기된다는 것 등이다.

航空貨物運送狀은 海商法上の 船荷證券과는 달리 바르샤마조약이 流

38) 伊太利의 1942년의 航行法은 바르샤마조약의 규정을 국내법화하면서 送荷人用 航空貨物運送狀을 記名式, 指示式 또는 無記名式으로 발행할 수 있는 취지를 규정하고 있다.

通性の 측면을 강조하고 있지 않으나, 航空貨物運送狀이 流通證券化 함으로써 현재의 去來界의 수요를 충족시켜야만 한다는 점은 인정하고 있다. 그러나 流通性 航空貨物運送狀의 발행에 따른 당사자들간의 법률관계에 관하여 현행 바르샤바조약에는 아무런 규정이 없으므로 運送約款에 의해 자세히 정해질 것이지만 그것으로는 불충분하다. 따라서 이에 관한 바르샤바조약의 규정의 보완 또는 국제적인 商慣習의 성립이 요망된다. 그러나 앞으로 항공화물서류의 현대화에 따라 현행 航空貨物運送狀이 컴퓨터에 의한 서류로 대체되어 갈 경우 航空貨物運送狀의 발행 자체가 불필요하게 되고 따라서 流通性 航空貨物運送證券의 발행의 필요성이 더욱 줄어들 것으로 예상된다.

»Abstract«

The Character and Negotiability of Air Waybill

Kang Bin Lee*

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. The air waybill shall be made out in three original parts. The first part shall be marked "for the carrier", and shall be signed by the consignor. The second part shall be marked "for the consignee", it shall be signed by the consignor and by the carrier and shall accompany the goods. The third part shall be signed by the carrier and handed by him to the consignor, after the goods have been accepted.

According to the original Warsaw Convention article 8, the air waybill must contain 17 particulars or items. However, the Hague Protocol reduced to three the number of particulars required to appear on the air waybill. Only one item is obligatory, namely, the notice that the carriage is subject to the rules of the Warsaw Convention.

The absence of the air waybill entails unlimited liability of the carrier because it deprives him of the right to avail himself of the provisions of the Warsaw Convention which exclude or limit his liability. The consignor shall be liable for all damages suffered by the carrier or any other person by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the partic-

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

ulars and statements in the air waybill.

Although the contract of the carriage of goods by air is not a formal contract, the document of carriage is issued. The issue of air waybill is not essential for the existence or validity of the contract, but serves merely as a means of proof. The Hague Protocol has lessened the consequences of the carrier's neglect to faithfully accomplish the required formalities. Henceforth, these formalities no longer constitute legal obligations.

The air waybill is the consignment note used for the carriage of goods by air. It is often called an air consignment note and is not a document of title or transferable/negotiable instrument. It is basically a receipt for the goods for despatch and is prima facie evidence of the conditions of carriage. 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.

Overall, it is an usage that under a documentary letter of credit, the consignee on the air waybill is the opening bank of the letter of credit, and the notify party is the importer who applied for the letter of credit. In Korea there is an usage as to process of cargo delivery in air transportation as follows : The carrier carries the cargo into the bonded area of the airport and gives both the notice of arrival of the cargo and the consignee's air waybill to the notify party who is the importer. Then the notify party obtains the Letter of Guarantee from the opening bank in exchange for reimbursing the amount of the letter of credit or tendering the security therefor to the opening bank. The notify party then presents this document to the customs authorities for the process of customs clearance. The opening bank becomes a consignee only to ensure repayment of the funds it has expended, and the only interest of the opening bank as consignee is the reimbursement of the money paid to the exporter under the documentary letter of credit.

Just as the bill of lading in maritime law, the air waybill has always been considered negotiable although the Warsaw Convention does not emphasize this aspect of negotiability. However, the Hague Protocol article 4 corrected the situation by stating that “nothing in this Convention prevents the issue of a negotiable air waybill.” This provision officially recognizes that the air waybill must meet the needs of the present day business circles by being a negotiable instrument. Meanwhile, Montreal Additional Protocol no. 4 has brought important changes. Registration by computer is acceptable and the parties to the contract of carriage are allowed to replace the air waybill with a receipt for the goods.

In conclusion, as the Warsaw Convention has not details of provisions relating to the issuing of the negotiable air waybill, it is hoped that there should be supplement to the Warsaw Convention and establishment of international commercial usage with regard to the negotiable air waybill.