

航空貨物運送契約의 種類와 特性

李 康 斌*

目 次

- | | |
|--------------------|-------------|
| I. 序 言 | IV. 混載運送契約 |
| II. 個品運送契約과 備機契約 | V. 海空複合運送契約 |
| III. 再運送契約과 連絡運送契約 | VI. 結 語 |

I. 序 言

航空貨物運送契約이라 함은 空中에서 航空機에 의하여 貨物の 場所的 移動을 航空運送人이 引受하고 상대방이 그것에 대하여 報酬를 지급할 것을 約定하므로써 성립하는 契約을 말한다. 航空貨物運送契約은 貨物の 場所的 移動이 國內지점간에 이루어 지는가 혹은 타국간에 이루어 지는가에 따라 國內航空貨物運送契約과 國際航空貨物運送契約의 二종류로 大別할 수 있는데, 바르샤바條約(Warsaw Convention)이 적용되는 國際運送에는 有償運送 뿐만 아니라 無償運送도 포함되며, 航空機의 出發地 및 到着地가 각기 다른 締約國의 영역내에 있는 경우 뿐만 아니라, 締約國의 여부를 불문하고 豫定寄航地가 他國의 영역내에 있는 경우로써 出發地 및 到着地가 單一締約國의 영역내에 있는 경우의 貨物の 運送도 포함된다.¹⁾ 航空貨物運送契約은 物品을 한 지점에서 다른 지점으로 運送하는 것을 목적으로

*尙志大學校 貿易學科 助教授, 韓國航空法學會 理事.

1) 바르샤바條約 제 1 조; 바르샤바條約의 締約國과 非締約國간의 運送은 國際運送이 아니지만, 往復運送의 경우 다른 나라에서의 中間寄着地가 허용될 경우에는 그 나라가 條約의 締約國이나 아니냐를 불문하고 國際運送이 된다. 그러나 出發地는 締約國의 영역에 있고 目的地는 非締約國의 영역에 있는 경우에는, 설사 그 중간에 있는 寄港地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).

하는 점에서 海上貨物運送契約과 다를바가 없으나, 運送手段이 航空機이고 運送區間이 空中이라는 점에서 兩者는 다르다 할 수 있다.

航空貨物運送契約의 法的 性質은 物品의 場所的 移動이라는 일의 완성에 대하여 報酬 즉 運賃이 지급되므로 우리 民法上 都給契約의 일종이라고 볼 수 있다.²⁾ 또 航空貨物運送契約은 대체로 附合契約에 속하므로, 運送委託人은 보통 航空運送人이 정하여 둔 契約條件에 그대로 따르게 되어 진정한 계약자유라는 것은 보기 드물며, 이 附合契約性은 備機契約보다 個品運送契約에 있어서 더욱 농후다.³⁾ 航空貨物運送契約은 當事者의 의사표시만으로 성립되는 諾成契約이라고 할 수 있지만, 실제에 있어서는 送荷人이 航空運送人에게 物品을 引渡함과 동시에 證據證券으로서의 航空運送狀(Air Waybill)을 작성 교부하는 것이 관계로 되어 있다.⁴⁾

本稿에서는 이와같은 法的 性質을 가지는 航空貨物運送契約의 種類를 그 經濟的·法的 機能에 따라, ① 個品運送契約과 備機運送契約, ② 再運送契約과 連絡運送契約, ③ 混載運送契約, ④ 海空複合運送契約 등으로 나누어 각기 그 概念, 形態 및 상호간의 差異를 고찰한 후, 各 契約이 지니는 經濟的·法的 特性和 問題點들을 살펴보고자 한다.

II. 個品運送契約과 備機契約

1. 個品運送契約

(1) 個品運送契約의 概念

航空貨物運送契約은 그 법적 성격 내지 경제적 기능에 따라 個品運送契約과 備機契約의 두가지로 나눌 수 있다. 個品運送契約이란 航空運送人이

2) 孫珠瓚, 商法(下), 博英社, 1990, p. 511參照.

3) 孫珠瓚, 上揭書, p. 512參照.

4) 航空運送狀의 法的 性質은 貨物을 대표하는 有價證券이 아니라 運送契約의 체결, 貨物의 수령 및 運送條件에 관한 證據書類로서, 送荷人과 受荷人에 대하여 證據가 될 뿐만 아니라 航空運送人에 대해서도 證據가 된다(바르샤바條約 제 11조 1 항). 航空運送人은 送荷人에 대하여 航空運送狀을 작성 교부할 것을 청구할 權利를 가지며, 送荷人은 航空運送人에 대하여 航空運送狀을 수령할 것을 청구할 權利를 가진다(바르샤바條約 제 5조 1 항).

개개의 물품의 運送을 인수하고 送荷人이 여기에 대한 運送賃을 지급할 것을 약정하는 契約을 말하며, 定期航空運送을 전제로 하고,⁵⁾ 航空運送人이 정한 運送約款에 부합하는 契約을 체결하는 것이 일반적이다. 個品運送約은 當事者의 意思表示만으로 성립하는 諾成契約이지만, 실제에 있어서는 前述한 바와 같이 航空運送人에게 물품을 인도함과 동시에 航空運送狀을 작성 교부하고 있다.

航空貨物의 個品運送契約에 있어서 航空運送人에게 契約의 체결이 강제되는가에 관하여는, 航空機가 社會大衆의 운송수단으로 되어가고 있고, 또 航空企業이 獨占企業의 성질을 가지고 있으므로, 定期航空運送人에 대하여 契約強制가 인정될 이유는 점점 강해지고 있지만, 현재 航空機의 積載能力에 제한이 있고 특히 重量의 제한이 크며, 豫備機의 투입에는 많은 經費가 들게 되므로, 航空貨物運送에는 契約強制가 없는 것으로 인식되고 있다. 이것은 海上貨物運送에도 마찬가지이지만, 다만 英國의 경우에는 公衆運送人(common carrier)이 契約強制를 받는 것이 일반적이다.⁶⁾

(2) 個品運送契約과 備機契約의 差異

個品運送契約은 備機契約과는 달리 航空機에 중점을 두지 않고 오로지 운송되는 개개의 貨物과 그 運送의 결과가 중요시 되며, 兩者를 비교하면 다음과 같은 差異가 있다.⁷⁾ 첫째, 個品運送契約은 特定航路에서 정기적으로 이용되는 것이 보통이지만, 備機契約은 不定期航路에서 임시적으로 필요에 따라 이용된다. 둘째, 일반적으로 個品運送契約의 경우는 航空機의 규모가 큰데 비하여, 備機契約의 경우에는 少型機가 사용된다. 셋째, 個品運送契約의 경우에는 航空運送人이 정한 運送約款에 따르지만, 備機契約의 경우에는 그 契約內容이 계약시마다 정하여지는 것이 관례이다.

5) 伊澤孝平, 「航空法」, 法律學全集30卷, 有斐閣, 1969, p. 117.

6) 伊澤孝平, 上掲書, p. 117; 바르샤바條約 제33조에는 「이 條約의 規定은 運送人이 運送契約의 체결을 거부하거나 또는 本 條約의 規定에 저촉되지 아니하는 契約을 정하는 것을 막는 것은 아니다」라고 규정하여, 國際航空貨物運送에 있어서 航空運送人에게 契約強制를 요구하고 있지 않다.

7) 孫珠瓊, 前掲書, p. 514參照.

2. 備機契約

(1) 備機契約의 概念

航空貨物運送에 있어서도 海上運送의 경우의 備船契約과 마찬가지로 용기(charter)契約이 존재하며, 備機契約의 概念은 원래 海商法 분야에서 발달된 備船契約⁸⁾에서 비롯된 것으로서, 여기에는 다음과 같은 形態가 있다.⁹⁾ ① 定期航空社의 備機와 不定期航空社의 備機: 定期航空社가 備機運航을 하는 경우, 그 運營方式은 定期航空社 자체가 運營하는 경우와 子會社를 설립하여 運營하는 경우의 두가지가 있는데, 美國과 아시아國家가 前者에 속하고, 유럽國家는 後者에 속한다. ② 定期路線 備機와 定期路線이외의 備機: 定期路線 備機는 定期航空社가 그의 定期路線에 실시하는 備機運航을 말하고,¹⁰⁾ 定期路線이외의 備機는 定期路線權이 없는 備機航空社의 備機運航을 말한다. ③ 定期便 備機와 不定期便 備機: 定期便 備機는 定期便의 전부 또는 일부의 運航區間을 貸切하는 備機運航을 말하고, 不定期便 備機는 不定期便에 의한 備機運航을 말한다. ④ 單一主體備機와 分割備機: 單一主體備機는 單一備機者가 備機運貨의 前부를 부담하여 自기가 사용하기 위해서 航空機의 全機腹(space)을 備機하는 것을 말하며, 이것은

8) 備船契約에는 다음의 3가지 종류가 있다. ① 航海備船契約: 船積港으로 부터 揚陸港까지의 1航海單位의 貨物運送을 의뢰하려는 貨主(또는 備船者)와 船主(또는 運送業者)사이 에 체결되는 契約을 말하며, 일정한 航海(1航海 또는 數航海)를 기초로 한다. ② 定期備船契約: 船主로 부터 일정기간을 정해서 船舶을 備船하며 그에 대한 報酬支給의 기간을 基準으로 하는 契約을 말하며, 船主는 일체의 屬具를 비치하고 船員을 配乘하는 등 耐航狀態를 충분히 유지할 수 있는 船舶을 所定港에서 備船者에게 인도하여야 한다. ③ 裸備船契約: 船主가 船舶 자체만을 일정기간 備船者에게 대여하고, 備船者가 船長 이하 全船員의 任免, 指揮, 監督을 담당하므로써 船舶을 점유하는 契約으로서, 船主가 備船者의 運航能力, 管理能力 또는 經驗 등에 대하여 신뢰할 수 있는 경우에 흔히 체결된다(尹常松, 新海運論, 韓國海事問題研究所, 1982. pp. 166-168).

9) 日本航空協會, 航空輸送概論, 1981, p. 235.

10) 國際航空運送에 있어서는 各國마다 定期便 보호를 위하여 備機運航에 대하여 제한을 가하는 것이 通例이며, 定期航空社가 행하는 定期路線 備機에 대해서는 定期便에 손해를 주지 않는 것으로 보아 절차상 불리한 취급을 받는 경우가 있다.

備機運送의 原形으로서 유럽이외의 지역에서는 현재에도 備機運航의 상당한 부분을 차지하고 있다. 分割備機는 航空機의 機腹을 複數의 備機者가 분할해서 貸切하는 備機運航을 말한다.¹¹⁾

위와같은 형태를 갖고 있는 備機契約과 備船契約의 差異를 살펴보면, 첫째, 備機契約은 備船契約보다 運送時間이 짧고 貨物取扱方法이 다르며 운송되는 貨物量이 적다. 둘째, 備船契約에 있어서 特定船舶은 대개 船舶名으로 구별되는 반면, 備機契約에서는 航空機의 형태만을 특정하는 것이 보통이다. 셋째, 備船契約에 있어서는 全部備船과 一部備船 어느것도 행해지고 있으나, 備機契約에 있어서는 一部備機는 거의 행해지지 않고 일반적으로 全部備機가 행해지고 있다.¹²⁾

(2) 備機契約의 特性

備機契約은 個品運送契約과는 달리 계약체결시 備機契約書가 작성되는데 그 特性이 있으며, 航空社마다 독자적으로 제정한 일정한 樣式을 사용하고 있다.¹³⁾ 備機契約書가 작성되면 계약상으로는 航空運送狀의 발행이 불필요하지만, 실무상으로는 貨物取扱, 通關節次, 收入金管理 기타 편의상 備機運航 개시전에 備機者가 被備機者에게 航空運送狀을 작성 교부하도록 요청하고 있다.

貨主들이 貨物運送에 航空機를 備機하는 理由는 個品運送에 비하여 다음과 같은 經濟的 效果 내지 利點이 있기 때문이다.¹⁴⁾ 즉, ① 備機運送은 貨物의 價格 對 重量比率이 높은 경우, 예컨대 貨物價格이 1파운드當 1달러이상으로 높을수록 더욱 유리하다. ② 備機運送은 輸送時間의 短縮 및 盜難, 損傷 또는 取扱過誤의 減少 등으로 인하여 이익을 가져오는 2개 市

11) IATA Cargo Resolution 045a 규정에 의하면 單一主體備機만이 인정되고 分割備機는 인정되지 않는다.

12) 伊澤孝平, 前掲書, p. 111.

13) 備機契約書의 主要內容은 ① 機種, ② 最大積載量, ③ 運航路線, ④ 貨物의 性質, ⑤ 受荷人, ⑥ 備機料 및 支給時期, ⑦ 備機者의 責任, ⑧ 貨物의 申告 價格, ⑨ 被備機者에 의한 運航의 中斷·取消, ⑩ 備機者에 의한 遲延, ⑪ 適用法律 및 料率表 등에 관한 사항이다(KAL Charter Agreement 參照).

14) Nawal K. Taneja, The U.S. Airfreight Industry, Lexington Books, Lexington, 1981, pp. 47-48.

場間の貨物運送에 더욱 경제적이다. ③ 備機運送은 家畜과 같은 특별취급을 요하는 貨物에 더욱 유용하다. ④ 備機運送은 定期貨物路線에 의하여 쉽게 접근할 수 없는 都市로 수송되는 貨物에 유용하다. ⑤ 備機運送은 特定品目, 예컨대 高價의 流行衣類의 수요급증에 대응하기 위한 유일한 방법이 될 수 있다. ⑥ 貨主는 航空機 전부를 備機하므로써 콘테이너 또는 팔레트를 사용하지 않고 機腹의 이용을 최대화하기 위하여 撒貨物로 積載할 수 있으며, 이 경우에 積載費用의 節減效果를 가져올 수 있다.

한편 備機運送에는 이와같은 利點이 있는 반면에 다음과 같은 短點도 있다. 즉, ① 備機運送은 일반적으로 備船運送보다 높으므로 運賃負擔力이 낮은 貨物인 경우 備機運送의 이용이 곤란하다. ② 備機契約은 원칙적으로 航空機 전부의 備機만이 인정되고 分割備機는 허용되지 않으므로, 少量貨物의 경우에는 다른 貨物과 混載하여 大量貨物化될 경우에만 備機運送이 가능해 진다. ③ 航空社의 定期路線이외의 備機運航의 경우에는 到着地 國家의 着陸許可를 취득하여야 하는데, 이를 위하여 시간이 소요되므로 緊急輸送을 요하는 貨物의 경우에는 備機運送이 적합하지 않다.

備機契約에 대한 法規制面에서의 特性은 航空貨物運送市場의 질서를 유지하고 건전한 발달을 도모하기 위하여 최소한의 기본규칙을 세계적으로 정하고 있는 國際航空運送協會 決議(IATA Cargo Resolution 045a)가 있다는 점이다.¹⁵⁾ 이 決議의 규정에 의하면, 前述한 바와 같이 備機契約은 自己使用(own use)만을 위하여만 인정되고 있으며, 備機者가 備機運送의 여하한 부분이건간에 전부 또는 일부, 직접 또는 간접적인 것을 불문하고 타인에게 轉賣하는 것이 인정되지 않는다. 다만 備機者가 물품 賣買代金の 일부로서 實受荷人으로부터 備機料金の 전부 또는 일부를 回收하는 것은 무방하다. 또 IATA決議는 備機契約은 航空機 運航전에 반드시 書面으로 체결하도록 규정하고 있으며, 備機契約書의 IATA樣式은 제정되어 있지 않지만, 備機申請書의 標準樣式을 제정하여 사전에 航空社에게 제출하도록 규정하고 있다.

15) IATA에 가입한 航空社는 貨物備機契約에 관하여 IATA Cargo Resolution 045a 규정의 구속을 받는다.

Ⅲ. 再運送契約과 連絡運送契約

1. 再運送契約

(1) 再運送契約의 概念

航空運送인과 備機契約을 체결한 備機者가 送荷인과 다시 運送契約을 체결했을 경우에, 그 기본이 되는 備機契約을 主運送契約이라고 하고, 備機者와 送荷人사이의 契約을 再運送契約이라고 한다. 再運送契約의 경우에 航空運送인은 實際運送인이 되고, 備機者는 契約運送인이라는 관계가 생긴다.¹⁶⁾ 再運送契約은 主運送契約의 備機者가 부담하는 運賃(備機料)과 再運送契約上の 運賃과의 差額을 얻기 위하여 투기적으로 이용되는 경우가 많다.¹⁷⁾

再運送인과 비슷하지만 이와 다른 者에 航空貨物運送周旋人(air freight forwarder)이 있는데, 航空貨物運送周旋인이 스스로 送荷인과 運送契約을 체결함과 동시에 스스로 航空運送人(實際運送人)과의 사이에 자기가 送荷인이 되어 運送契約을 체결하는 점에서는 再運送契約과 같으나, 航空貨物運送周旋인과 航空運送人사이에는 備機契約이 아니라 個品運送契約이 체결된다는 점에서 再運送契約과 다르다.¹⁸⁾ 그러나 再運送契約과 運送周旋契約은 실제에 있어서는 그 구별이 곤란하지만, 再運送契約의 備機者는 貨物運送 자체를 인수하는 者이지 周旋行爲를 하는 것이 아니다.¹⁹⁾

(2) 再運送契約과 連絡運送契約의 差異

再運送契約과 連絡運送契約은 모두 처음부터 複數의 運送인의 관계가 예정되어 있는 점에서 類似하지만, 連絡運送契約은 複數의 運送인의 運送區間이 각각 다르며 運送手段이 複數인데 반하여, 再運送契約은 複數의 運

16) 伊澤孝平, 前掲書, p. 111.

17) 孫珠瓚, 前掲書, p. 515.

18) 伊澤孝平, 前掲書, p. 112.

19) 孫珠瓚, 前掲書, p. 515.

送人の 運送區間이 동일하며 運送手段이 單數라는 점에서 서로 다르다.²⁰⁾

2. 連絡運送契約

(1) 連絡運送契約의 概念

連絡運送(through carriage)契約이라 함은 航空運送人이 자기의 擔當區間의 運送뿐만 아니라 그것과 연결되는 다른 運送人의 運送手段에 의하여 目的地까지의 全運送을 全運送賃을 받고 도맡아하는 契約을 말하며,²¹⁾ 하나의 契約에 의하여 처음부터 運送人 및 運送手段의 複數가 예정되어 있는 점이 그 특징이다.

連絡運送과 구별하여야 할 것으로는 換積約款附 單純運送이 있는데, 連絡運送은 처음부터 複數의 運送人이 예정되어 운송도중에 반드시 事實의 換積이 이루어지게 되어있지만, 換積約款附 單純運送은 運送人이 1인이고 운송도중에 반드시 換積이 있어야 하는 것이 아닌 점에서 서로 다르다.²²⁾

國際航空運送에 있어서의 連絡運送에 관하여는 바르샤바條約 제31조에 규정되어 있는데, 이 規定에 의하면 連絡運送의 경우 바르샤바條約은 航空運送에 대하여만 적용되며, 當事者가 航空運送狀에 다른 運送節次에 관한 조건을 기재할 수 있도록 하고 있다.

(2) 連絡運送契約의 特性

連絡運送契約은 처음부터 複數의 運送人이 예정되어 있지만, 最初의 運送人만이 全運航區間에 걸쳐 책임을 지며 다른 運送人은 最初의 運送人의 下都給運送人(履行補助者)에 지나지 않는다.

連絡運送契約의 經濟的 機能으로는, ① 運送區間마다 運送契約을 변경할 때에 貨物을 換積하므로써 생기는 貨物의 損傷과 時間의 浪費를 피할 수 있고, ② 連絡運送契約을 이용하므로써 中間運送周旋人의 運送周旋을 면할

20) 李均成, 「通運送契約과 運送人의 責任」, 無礙徐燉任教授停年紀念商事論文集, 法文社, 1986, p. 365.

21) 李澤孝平, 前掲書, p. 116.

22) 李均成, 前掲論文, p. 366.

수 있으므로 그 수고와 비용을 절약할 수 있으며, ③ 送荷人は 全運送過程에 소요되는 運賃 기타의 費用을 미리 精確하게 알 수 있으므로 특히 賣渡人이 運送上의 費用을 부담하는 CIF 貿易契約의 경우에 편리한 長點을 가지고 있다.²³⁾

IV. 混載運送契約

1. 混載運送契約의 概念

混載運送契約이라함은 相異한 送荷人이 자기의 貨物을 다른 同種同質의 運送品과 混合하여 積載할 것을 승인하므로써 成립되는 運送契約을 말하며,²⁴⁾ 航空運送人은 이에 따라 航空機의 機腹의 낭비가 없는 이용과 運送品의 保管·관리의 單一化의 이익을 얻음으로써, 그만큼 싼 運賃으로 운송을 행할 수 있게 된다. 한편 送荷人은 大量貨物의 경우 航空運送人에게 運送을 위탁하지만, 少量貨物의 경우에는 混載業者(consolidator)에게 運送을 위탁하는 일이 많으며, 이경우 混載業者가 航空運送狀(Air Bill)²⁵⁾을 발행하므로 送荷人은 이것에 의하여 貨換어음을 就結하게 된다.

混載業者는 送荷人에 대하여는 運送人의 立場에서 독자의 運送契約에 의거하여 運送을 인수하고, 多數의 貨主로 부터 위탁받은 貨物을 行先地別로 분류하여 하나의 大貨物로 만들어서, 실제 운송하는 航空運送人에 대하여 스스로 送荷人이 되어 運送을 의뢰하며 航空運送人의 運送約款에 의거하여 航空運送人과 運送契約을 체결한다. 여기서 유의해야 할 것은 航空貨物가운데 危險品, 寶石, 生鮮品 등은 混載貨物이 될 수 없다는 것이다.²⁶⁾

23) 孫珠瓚, 前掲書, p. 516.

24) 李澤孝平, 前掲書, p. 116.

25) Air Bill은 보통 混載業者가 발행하는 航空運送狀을 말하며, House Air Bill 또는 House Air Waybill이라고도 한다. 이에 반하여 航空社가 混載貨物을 위하여 발행하는 航空運送狀을 Master Air Waybill이라고 한다.

26) 浜谷源藏, 貿易實務, 同文館, 1982, p. 269.

2. 混載運送契約의 特性

混載運送契約의 特性은 2개의 運送契約으로 이루어 지는데, 그 하나는 混載業者의 航空運送狀에 의한 送荷人과 混載業者와의 運送契約이고 여기에 기재된 運賃은 모두 混載業者의 收入이 되는 성질을 가지며, 다른 하나는 航空運送人의 航空運送狀에 의한 混載業者와 航空運送人과의 運送契約으로서 여기에 기재된 運賃은 混載業者가 航空運送人에게 지급하는 성질을 가지는데 있다.²⁷⁾

따라서 混載業者는 航空運送人의 運賃보다 저렴한 獨自運賃을 설정하고 있으며, 混載業者가 貨主로부터 인수한 개개의 混載貨物의 運賃과 航空運送人에게 지급한 運賃과의 差額이 混載差益收入이 되는 것이며, 이것은 航空運送人의 運賃 가운데 大貨物의 割引運賃의 적용을 받음으로써 생기게 되는 것이다. 이와같이 航空貨物 混載取扱은 混載業者에게 收入을 생기게 할 뿐만 아니라, 저렴한 運賃의 제공에 의하여 貨主의 運送原價의 절감과 貨物의 一括託送에 의한 航空運送人의 業務의 경감, 經費와 人件費의 절감 등의 利點이 있다.²⁸⁾

V. 海空複合運送契約

1. 海空複合運送契約의 概念

複合運送契約이란 複合運送人이 물품을 어느 한 國家의 地點에서 수탁하여 다른 國家의 引渡地點까지 海上, 內陸, 水路, 航空, 鐵道 또는 道路運送의 運送手段가운데 적어도 2가지 이상의 運送手段에 의한 物品運送契約을 말한다.²⁹⁾ 그러나 2가지 이상의 運送手段에 의한 경우라 할지라도 契約을 이행하기 위하여 부수적으로 행하여지는 集貨와 引渡를 위하여 다른 運送手段이 이용된 경우에는 複合運送契約으로 간주되지 않는다.³⁰⁾ 複合運送契約은 複數의 運送人이 참여하는 運送을 인수하는 契約이라는 관점에

27) 山野邊義方, 航空業界, 教育社, p. 153.

28) 山野邊義方, 上掲書, p. 154.

29) 複合運送證券統一規則 제 2 조 a 항 參照.

30) 國際物品複合運送條約 제 1 조 1 항.

서 連絡運送契約과 유사하며, 最初運送人과 체결한 運送契約으로서 全運送區間이 담당되며, 運送區間마다 별도의 運送契約을 체결할 필요가 없다는 점에서 連絡運送契約과 같은 성질을 띠고 있다. 그러나 連絡運送契約은 물품의 受託地點에서 부터 引渡地點까지의 運送이 주로 한가지 運送手段에 의하여 이행되는 반면에, 複合運送契約에서는 적어도 2가지 이상의 運送手段에 의하여 이행된다는 점에서 兩者의 차이가 있다고 할 수 있다.³¹⁾

海空複合運送³²⁾은 1960年代의 후반에 美國 內陸部와 東海岸지역에 걸쳐 행하여진 것이 최초로서, 1962년에 美國의 후라이타이거(Flying Tiger)航空社에 의하여 처음 개발되어, 1964년에 KLM航空社가 美國經由 歐洲行 海空複合運送을 개시하였으며, 1968년에 시작된 北美航路의 콘테이너화와 1970년경 부터 航空機의 大型化라는 수송혁신에 의하여 海空複合運送이 본격적으로 행해지게 되었다. 그후 1980년대에 들어와 많은 航空貨物周旋業者와 海空複合運送仲介人들이 海空複合運送서비스의 제공을 적극적으로 취급하기에 이르러 비약적인 伸張을 나타냈고, 이에 따라 海空複合運送經路의 多樣화와 서비스의 質的 향상이 이루어지고 運賃도 저하되었다.³³⁾

2. 海空複合運送契約의 形態

海空複合運送契約은 複合運送의 主體가 누가 되느냐에 따라 運送人型和 運送周旋人型の 2가지 형태로 나눌 수 있다.³⁴⁾ 첫째, 運送人型은 航空社가 自社路線을 주축으로 運送經路를 설정하여 運送을 인수하는 형태로서, 航空社는 運送仲介業者를 이용하여 海上運送부분을 위한 貨物의 集貨와 船積의 手配 등을 행할 トラック運送代理店을 지정하고, 貨主로부터 海上·航空

31) 韓柱燮, 國際物品運送論, 東星社, 1987, p. 284.

32) 일반적으로 航空(sea & air)複合運送이라고 하지만, 엄밀하게는 港口로 부터 空港까지의 부분적 陸上運送을 포함하는 것이 通例이며, 따라서 海陸空複合運送이라고 하는 것이 정확한 경우가 많을 것이다.

33) 室越城大, 「擴大するSea & Air輸送—その現狀と將來, 荷主と輸送10月號, 日本荷主協會, 1987, p. 14.

34) 室越城大, 上掲論文, p. 15.

의 일관된 運送을 인수하고 있다. 이경우에 航空社는 본래 航空運送부분만을 위한 自社의 航空運送狀을 발행하지만, 그 航空運送狀에 「連絡條項(conjunction clause)」을 기재하여 海上·航空을 일관하여 인수한 것임을 표시하고, 다만 運貨에 관하여는 海上·航空부분을 각각 나누어 표시한다. 運送人型의 특색은 自社 航空機에 의한 運送의 신뢰성, 공급의 안정성, 그리고 貨物追跡情報의 제공 등에 있다고 할 수 있다.³⁵⁾

둘째, 運送周旋人型은 運送周旋人 등이 독자의 連絡網에 의하여 運送經路를 설정하여 運送을 인수하는 형태로서, 運送周旋人은 독자의 連絡運送貨에 따라 連絡運送狀(through waybill)을 발행한다. 運送周旋人型의 특색은 運送人型이 自社의 路線과 輸送能力 등의 제약을 받는 반면에 運送周旋人型은 運送周旋人이 間接運送人으로서의 특성을 살려서 貨主의 필요에 합치하는 最適의 運送人과 中繼地를 선정할 수 있는 利點이 있다는 것이다. 더욱이 초기에 運送人型에서 나타난 中繼地에서의 滯貨 및 路線이외의 지점에서의 불확실한 運送 등의 문제를 개선하고, 안전·확실한 취급 및 정확한 所要日數와 運送情報의 제공에 의하여 運送의 정확성을 도모하고 貨主의 신뢰를 얻은 점에서 運送周旋人型은 海空複合運送의 발전에 크게 寄與하였다고 할 수 있다. 運送周旋人型은 다시 狹義의 運送周旋人型和 仲介人型으로 구분되는데, 兩者는 모두 그 제공서비스의 내용과 형태면에서 동일하지만, 自社의 複合運送서비스를 주로 貨主에게 제공하는 형태를 狹義의 運送周旋人型이라 하며, 貨主에게 직접 제공하지 않고 주로 運送周旋人 등에게 제공하는 형태를 仲介人型이라고 한다. 仲介人型의 경우에는 運送周旋人이 貨主에 대하여 複合運送人이 되어 自社의 運送狀을 발행한다.

3. 海空複合運送契約의 特性

海空複合運送契約은 그 構造에서 볼 수 있는 바와 같이 航空運送의 신속성과 海上運送의 저렴성의 長點을 효과적으로 결합한 複合運送契約이라

35) 玉璿鍾, 國際運送論, 法文社, 1986, p. 752.

는 데에 그 機能上의 特性이 있다. 따라서 운송거리가 길수록 運送日數의 短縮率이 海上運送에 비하여 높아지고, 또한 運送費도 航空運送에 비하여 低率化되는 利點이 있다.³⁶⁾ 예컨대, 歐洲行 海上運送이 30일 이상 걸리는 데 비하여 航空複合運送은 8~15일 정도 걸리며, 또한 歐洲行 航空複合運送의 경우 運賃은 航空運賃의 半額 내지 4분의 1 정도이며, 일반적으로 航空運賃이 海上運賃의 7~10배라고 하지만, 海空複合運送의 경우는 4~5배이다.³⁷⁾ 海空複合運送의 또다른 利點은 海上運送에 비하여 買受人이 注文을 적절한 시기까지 기다렸다가 할 수 있으므로 商機를 놓치는 일이 없고 倉庫料가 경감되기 때문에 物的 流通原價의 절감과 定時性의 관리를 도모할 수 있는 점이다.

海空複合運送契約의 法制的 特性은 海空複合運送이 특수한 성격의 運送形態이기 때문에 기존의 諸 規定에 구속을 받지 않아 競爭原理가 유효하게 작용하여 運送經路의 개설이나 運賃의 설정이 자유롭게 되어 있는 점이다. 이와같이 海空複合運送契約에 대해 아무런 法的 規制가 없는 점, 특히 海空複合運送人의 適格性 및 責任體制, 그리고 運送證券 등에 관한 規定이 없는 점에 대한 문제가 오래전 부터 지적되어 오고 있다. 특히 運送周旋人型의 海空複合運送서비스의 경우 國際航空運送協會(IATA)에 가입하지 않은 航空社나 不定期貨物專用會社의 混載運賃을 이용하는 등 IATA의 규제를 받지않는 부분이 많으며, 더욱이 서비스의 開始, 새로운 運送經路의 開設 혹은 自社 運賃率의 設定에 있어서 行政廳의 認·許可가 필요치 않기 때문에 新規參加나 서비스의 경쟁이 자유로이 이루어지고 있다. 그러나 이와같은 行政介入의 不在에서 발생하는 法制面에서의 不備나 複合運送業者의 適格性 등의 문제가 대두되고 있다.³⁸⁾

36) 玉璫鍾, 上揭書, p. 753.

37) 室越城大, 前揭論文, p. 15.

38) 玉璫鍾, 前揭書, p. 754.

VI. 結 語

오늘날과 같이 航空貨物運送이 비약적으로 발전하게 된 것은 1950년대에 제트航空機의 등장 이후 B747F機 등 大型貨物專門機의 지속적인 출현으로 貨物의 대량적재가 가능해졌고, 또한 컨테이너化에 의한 陸海空 一貫輸送으로 輸送原價의 低下를 가져온데 그 원인이 있다고 할 수 있다. 한편 國際貿易의 확대와 더불어 企業의 物的 流通管理面에서 航空運送의 중요성이 인식되어 輸出入貨物의 航空運送이 급증하고 있다.

航空貨物運送은 利用者인 送荷人 또는 傭機者 등과 航空運送人間의 貨物運送契約을 통하여 이루어지는데, 國內航空貨物運送契約보다는 國際航空貨物運送契約의 중요성이 더 크다 할 수 있다. 國內航空貨物運送契約에 관하여는 各國의 國內法이 적용되지만, 國際航空貨物運送契約에 관하여는 이를 규제하는 法規가 국제적으로 통일되어 있는데 그것은 1929년의 바르샤바條約(Warsaw Convention)을 母體로 한 바르샤바體制(Warsaw System)³⁹⁾이며, 國際航空貨物運送契約法의 法源이 되고 있다. 또한 國際航空貨物運送契約에 관하여 바르샤바條約을 보충규제하는 IATA의 標準運送約款이 있으나, 運送約款이 利用者들에게 잘 公示되지 않고 있으며, 또 바르샤바條約上의 航空運送人의 責任을 輕減시키는 條項을 내포하고 있는 경우가 있다는 점에서 볼 때, 附合契約인 航空貨物運送契約의 當事者인 貨主의 보호를 위하여 이러한 運送約款의 適用 또는 拘束力은 否認되어야 할 것이다.

前述한 航空貨物運送契約의 여러가지 종류 가운데 특히 傭機契約, 混載運送契約, 그리고 海空複合運送契約과 관련하여 제기되고 있는 몇가지 法的인 문제점들을 지적하고 그 해결책을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 傭機契約에 있어서의 當事者는 航空機所有者와 傭機者가 되는데, 경우에 따라서는 送荷人이 傭機者가 되고 航空機所有者가 運送人이 되는 일이 있으나, 일반적으로는 送荷人과 傭機者가 同一人이 아니고 傭機契約

39) Matte, op. cit., p. 34 ; 伊澤孝平, 前掲書, p. 83.

밖에 있는 者가 送荷人이 된다. 이와같이 航空機所有者와 備機契約을 체결한 者가 送荷人과 다시 運送契約을 체결했을 경우, 보통 航空機所有者가 實際運送人이 되고 備機者는 契約運送人이 된다. 그러나 備機運送에 있어서 과연 누가 實際運送人인가를 알기 위해서는 備機契約에 나타난 契約關係가 어떠한가를 각 경우에 따라 검토하여야 한다. 즉 乘務員이 航空機所有者의 통제와 지시에 따르고, 더욱이 航空機所有者가 航空機의 유지를 위한 책임을 지는 경우에는 航空機所有者가 實際運送人이 되고, 備機者는 契約運送人으로 보게 될 것이지만, 만약 乘務員이 備機者의 통제와 지시에 따르는 경우에는 航空機의 유지가 航空機所有者의 책임이든 아니든 불문하고, 備機者를 契約運送人이 아니라 實際運送人으로 보아야 할 것이다.⁴⁰⁾ 따라서 乘務員과 함께 航空機가 일정기간 동안 備機者의 임의사용에 맡겨지는 定期備機(time charter)의 경우에는 航空機所有者는 航空機가 운항하는 장소와 시간에 대하여 통제할 수 없기 때문에 그가 實際運送人이 아니고, 備機者가 實際運送人이 된다. 반면에 乘務員을 포함하지 않고 단순히 航空機만을 賃貸借하는 裸備機(bare hull charter)의 경우에도 賃借인이 그 使用·受益權을 가지는 동시에 乘務員 任免權을 가지므로 그가 實際運送人이고, 航空機所有者는 運送人이 아니다.

둘째, 混載運送契約에 있어서 委託貨物의 事故에 대한 混載業者의 책임에 대하여는 運送約款에 규정되어 있으며, 航空運送狀에 기재되어 있는 貨物의 申告價額 또는 1킬로그램당 20弗을 초과하지 않는 有限責任으로 되어 있다. 그런데 보통 混載業者가 발행한 航空運送狀(House Air Waybill)에는 貨物의 申告價額이 기재되어 있더라도 航空社가 발행하는 航空運送狀(Master Air Waybill)에는 이를 기재하지 않는다. 따라서 航空社는 이 混載貨物의 事故에 대하여 1킬로그램당 20弗을 한도로 賠償責任을 질 뿐

40) 바르샤바體制는 1929년의 바르샤바原條約과 그 개정 또는 보충을 위한 일련의 條約 및 議定書들로 구성되어 있는데, 1955년의 헤이그議定書(Hague Protocol), 1961년 과다라하라條約(Guadalajara Convention), 1971년의 과테말라議定書(Guatemala Protocol), 1975년의 몬트리올追加議定書(Montreal Additional Protocol)등이 그것이며, 이 가운데 과테말라議定書와 몬트리올追加議定書는 아직까지 발효되고 있지 않다.

이므로, 만약 混載業者가 발행한 航空運送狀上의 貨物의 申告價額이 이를 초과할 경우에는 그 초과분에 대하여는 混載業者가 스스로 賠償責任을 지지 않으면 안되는 문제가 있다.⁴¹⁾

셋째, 현재 海空複合運送契約에 관하여는 아무런 규제도 없고 複合運送人인 各社가 각기 다른 契約條件으로 運送을 인수하고 있으며 責任體制도 各社마다 다르게 되어 있다. 즉 同一責任(uniform liability)를 지는 곳이 있고, 異種責任(net-work liability)을 지는 곳이 있으며, 혹은 運送手配者로서 전혀 運送責任이 없는 곳도 있다.⁴²⁾ 따라서 海空複合運送에 관한 標準約款이 없는 현 상태하에서는 發生區間 不明의 損害가 발생한 경우의 처리와 賠償責任保險의 정비에도 문제가 있는 등 貨主에 대한 損害賠償에 불안한 점이 남아 있으므로, 貨主의 보호를 위한다는 관점에서 海空複合運送 標準約款의 제정은 시급히 해결되어야 할 문제이다.

끝으로, 위와같은 各種 航空貨物運送契約에 따르는 여러가지 문제점들을 해결하고 이용자인 貨主의 이익을 보호하기 위하여는 우선 現行法上 아무런 규정이 없는 國內航空貨物運送契約에 관한 特別法의 제정이 조속히 이루어져야 하고, 아울러 國際航空貨物運送契約에 관한 바르샤바體制의 규정들이 현실에 부합되도록 改正되어야 함과 동시에, 이들 兩者의 규정에 준거하여 航空運送人의 貨物運送約款의 改正이 이루어져야 할 것으로 생각된다.

41) 山野邊義方, 航空輸送の知識, 東洋經濟新聞社, 1983, p. 215.

42) 室越城大, 前掲論文, p. 14.