

신청인 : 일본의 A사  
피신청인 : 한국의 을사  
품 목 : 인모가발제품  
분쟁원인 : ON BOARD AIR WAYBILL 선발급  
신청금액 : US\$9,960  
중재인 : 법창계 중립중재인 1인, 하계  
및 실업계 각1인  
신청년월 : 1972년 5월  
판정년월 : 1972년 11월

[판정이유의 요지]

수출자가 파산하였더라도 항공운송인이 선 발행한 “On Board” Air Waybill로 인하여 수출자가 입은 손해는 항공운송인이 배상해야 한다.

1. 분쟁경위

일본의 수출상인 A상사는 국내의 수출상인 갑상사와의 사이에 인모가발제품(11,900개)의 매매계약을 체결하고, 동품의 주문과 동시에 갑상사를 수익자로 하는 신용장(US\$50,000 상당액)을 개설하였다.

이에 따라, 갑상사는 제1차로 수주량중의 일부인 4,800개(대가 US\$19,500)를 먼저 기적하였고 나머지 7,100개(대가 US\$30,500)는 제2차로 기적하기로 하였으나, 이 제2차 기적예정량에 대하여서는 동품이 실지로 기적되기 전에 을사로부터 “On Board” Air Waybill(후기 해

설참조)을 선발급받은 후 지급은행에 이를 제시하고 신용장에 의한 어음대금 US\$30,500을 수령하였다.

그러나, 이와같이 “On Board”의 표시가 Air Waybill상에 표기되어 있음에도 불구하고 실지로는 물품이 기적되지 아니함으로써 A상사는 손실을 입게 되었으므로, A상사는 을사에 대하여 Air Waybill을 선발급한데 대한 책임을 추궁하였으나, 을사는 A상사와 교섭한 끝에, 신용장상의 기적기일을 1971. 11. 30까지 1개월간 연장받은 후, 동 기일내에 갑상사를 대신하여 전기 미기적량을 5회에 걸쳐 기적하기로 하였다.

그러나, 그 후 상기 교섭결과에 의하여 을사가 갑상사를 대신하여 기적하는 데 있어서도, 제1차 기적분(3,600개)중 150개가 기적되지 아니하였음이 발견되었을 뿐만 아니라, 또 을사가 갑상사를 대신하여 기적하도록 A사가 동의한 것은, 결코 갑상사의 기적불이행으로 인한 손해배상도 청구하지 않겠다는 조건부가 아니었으므로, A상사가 을사에 대하여, 을사가 갑사에 “On Board” Air Waybill을 발급하여 줌으로써 A사가 입은 총 손해액 US\$9,960에 대한 배상을 청구하였다.

그러나, 을사가 A사에 청구 불응하였으므로 A상사가 본건의 해결을 중재에 부탁하게 된 것이다.

## 2. 신청인의 주장요지

가. 신청인과 가발품 매매계약을 체결한 갑사에 대하여 피신청인(을사)은 전기 가발품을 실지로 기적하지 아니하였으면서도 “On Board” Air Waybill을 선발급하여 줌으로써, 갑상사로 하여금 신용장 지급은행으로부터 US\$30,500 상당액을 수령할 수 있게 하였으며, 그 후 갑사는 파산하였다 하므로, 피신청인(을사)은 의당 이에 대한 책임을 져야 할 것이다.

나. 피신청인은 갑사를 대신하여 신청인의 양해하에 전기 미기적량을 기적하기로 하였으나, 제1차 기적분중 150개가 기적되지 아니하였으므로 이에 대한 손해액 US\$450과 이로 인하여 신청인이 부담한 수입세 및 기타비용등 US\$90 포함 US\$540에 해당하는 손해액을 피신청인이 배상해야 할 것이다.

다. 또, 신청인이 피신청인에게 갑사를 대신하여 미기적량을 기적하도록 동의한 것은, 결코 갑사의 미기적으로 인한 손해배상도 청구하지 아니하겠다는 조건의 것이 아니었으며, 피신청인이 소정량의 기적을 실지로 확인하지도 않고 “On Board” Air Waybill을 갑사에 선발급하여 줌으로 인하여 신청인은 전기 손해액(US\$540) 이외에,

1) 갑사의 기적불이행으로 인하여 계약이행이 지체된데 대한 위약배상금(신용장 금액 US\$30,500의 10% 내지 20%에 해당하는 금액)으로 US\$4,420

2) 위와 같은 원인으로 그간의 이자 및 창고료와 판매시기의 실기로 인한 손실금 및 예상이익 등 합 US\$5,000등 신청인이 입은 총 손해액 US\$9,960에 대하여 피신청인은 의당 배상하여야 할 것이다.

## 3. 피신청인의 주장요지

가. 본건 매매계약의 당사자는 갑사이나, 피신청인은 갑사에 기만 당하여 “On Board” Air Waybill을 선발급한 책임상 그 후 신청인 측과 합의한 결과, 갑사를 대신하여 피신청인이 소정량의 기적을 이행한 것이며, 제1차 기적분중 기적치 못하였던 150개에 대하여서는 동 물품대금에 상당하는 금액(US\$450)을 이미 신청인 앞으로 송금하겠다고 답변한 바 있다.

나. 피신청인이 갑사를 대신하여 소정량을 기적하게 된 것은 신청인과의 사이에 다음과 같은 합의가 있었기 때문이다. 즉,

- 1) 신용장상의 당초 기적기일을 1개월간 연장
- 2) 신청인이 지정한 검사원의 검사를 필한 후 기적하는 조건

다. 피신청인은 신청인과의 위와 같은 합의조건에 위반함이 없이 이를 이행한 것인바, 신청인이 지금에 와서 매매계약의 당사자도 아닌 피신청인에게 대하여 위약배상금과 이자, 창고료 및 예상이익 등에 관한 과도한 배상을 청구하는 것은 부당한 처사로 인정되

로 이에 응할 수 없다.

라. 피신청인은 갑상사에 “On Board” Air Waybill을 선발급한 책임상 본거래와는 하등의 관계도 없음에도 불구하고 최선의 수습을 다하기 위하여 소정량의 기적을 이행한 것이며, 또한 그것을 신청인의 합의를 받아 그 합의조건대로 이행한 것인데, 합의당시는 하등의 배상조건도 제시함이 없었다가 지금에 와서 피신청인에게 과도한 배상청구를 함은 더욱 부당하다고 판단된다.

#### 4. 중재판정의 요지

##### 가. 판정주문(화해)

1) 피신청인은 신청인에게 US\$2,500을 지급한다. 피신청인이 위 금원을 미화로 지급하지 못할 때에는 동 금원을 지급할 때의 외환은행 고시미화의 매도율에 의거 환산한 대한민국 통화로 지급한다.

나. 신청인은 나머지 청구를 파기한다.

다. 중재에 관한 일체의 비용은 이를 2분하여 그 1을 신청인이 부담하고 그 나머지 1을 피신청인이 부담한다.

<편집자주> 본건은 당중재원 상사중재규칙(구규칙 제45조(개정규칙 제52조))에 의하여 중재절차 중에 분쟁당사자 간의 화해가 성립됨으로써 당사자의 요구에 따라 그 합의된 화해의 조항을 판정의 형식으로 기록한 것이다.

<참조조문> 상사중재규칙 제52조(화해에 의

거하여 판정당사자가 중재절차중에 화해를 하였을 경우에 당사자가 요구하면 중재인은 합의된 화해의 조항을 판정으로서 기재할 수 있다)

##### 나. “ON BOARD B/L”의 개념

1) On Board B/L 선적제선하증권(Shipped B/L)이라고도 부르며, 이것은 그 자의로서도 짐작할 수 있듯이, 원래 해운업자가 운송을 위하여 선적화물을 「현실적으로 선적」한 후에 비로소 발행하는 선하증권을 말하는 것이다. 그러므로, “On Board” B/L은 국제무역상 선적화물의 권리(재산권)를 규정하는 유가증권으로서 통용되는 것이다.

2) 신용장통일규칙 제18조에서는 「신용장에 별도 명시되어 있지 아니한 한 선하증권에는 물품이 실지로 선박의 갑판상에 적재되었다고 표시되어 있어야 한다(Unless otherwise specified in the credit, Bills of Lading must show that the goods are loaded on board.)」라고 규정하고 있다.

3) ICC 무역조건통일규칙(INCOTERMS, 1953) CIF조건중 매도인의 의무규정 제4에서는 「매도인은 선적항에서 자기비용으로 물품을 소정선박의 갑판상에 적재하여야 한다... (The seller must load the goods at his own expense on board the vessel at the port of shipment.)」라고 규정하고 있다.

4) 동 FOB 조건중 매도인의 의무규정 제2에서도 「매도인은 지정항에서 물품을 매수인이 지정한 선박의 갑판상에서 인도하여야 한다...(The seller must deliver the goods on

board the vessel named by the buyer, at the named port of shipment...）」라고 규정하고 있다.

5) 또한 CIF조건중 매도인의 의무규정 제7에서는 「...그러한 선하증권은 ..전발행 부수의 『선적제』 선하증권이거나, (현실적으로) 물품이 선적되었다는 취지가 선박회사에 의하여 정당하게 증명되어 있어 『수취』 선하증권이라야 한다.(...Such bill of lading must be a full set of “on board” or “shipped” bills of lading, or a “received for shipment” bill of lading duly endorsed by the shipping company to the effect that the goods are on board,...)」라고 규정하고 있다.

6) 그리고 동 매수인의 의무규정 제3에서는 「매수인은 물품이 선적항에서 본선의 선측난간을 유효하게 통과하였을 때부터 물품에 관한 일체의 위험을 부담(The buyer must bear all risks of the goods from the time when they shall have effectively passed the ship's rail at the port of shipment.)」라고 규정함으로써, “on board” (선적제)의 시기는, 물품을 선적하기 위하여 선박회사가 이를 수취(received for shipment)한 때가 아니라, 그것이 「본선의 선측난간을 현실적으로 통과하였을 때」임을 명시하고 있다.

#### 다. AIR WAYBILL 의 특색

1) Air Waybill은, 원래 “on board” B/L의 형식에 의하여서가 아니라, “received for shipment” B/L의 형식으로 발급되는 것이 보

통이며, 따라서 그러한 Air Waybill은 국제무역상 기적품의 권리를 하제하는 유가증권으로서는 받아들여지지 아니하며, 다만, 기적을 위한 화물수취증에 불과한 것으로

2) 그러나, 항공회사가 현실적으로 기적을 완료하였을 경우에는, 원래의 “received for shipment” B/L면에 “on board”의 스탬프(stamp)를 표기하여 서명(signature) 또는 약식서명(initial)함으로써, 그것이 당초부터 “on board” B/L로서 발행된 것과 동일한 효과를 가질 수 있게 하고 있다. (상관습상 이러한 표시를 “notation” 이라고 부른다. 더욱 상세한 것은 「중재」지 1972년 12월 제13호 제2명 좌단 주2 참조)

3) 위의 분쟁건에 있어서는 항공회사가 기적 의뢰품을 현실적으로 이직 항공기상에 적재하지 아니하였으나, 능히 기적을 이행할 수 있는 상황하에 있었으므로 기적의뢰인의 간청에 못이겨서 현실적인 기적에 앞서서 B/L을 “on board” 형식으로 선발행하여 줌으로써, B/L의 최종소지자에게 대하여 부측(?)의 책임을 지게 된것이라 할 것이다. <자료:중재판정 사례집 1982. 12 대한상사중재소 PP.182-186>

