

국제항공화물운송에 관한 운송증서의 요건 및 효력

이강빈*

목 차

- I. 서론
- II. 항공화물운송장 및 화물수령증의 교부
- III. 항공화물운송장 및 화물수령증의 작성요건
- IV. 항공화물운송장 및 화물수령증의 효력
- V. 결론

* 상지대학교 무역학과 교수

I. 서론

항공화물의 운송은 항공운송인과 송하인 사이에 화물의 출발지 공항에서 목적지 공항까지의 운송을 목적으로 운송계약을 체결함으로써 이루어지며, 이러한 항공화물운송계약은 요식계약이 아니지만 실제로 있어서는 일정한 양식의 항공화물운송장(Air Waybill)이라는 운송증서가 작성 교부된다.

원칙적으로 항공화물운송장은 송하인이 작성하여 화물과 함께 항공운송인에게 교부되어야 하며, 송하인의 청구가 있는 때에는 항공운송인이 항공화물운송장을 작성하도록 되어 있다. 그러나 실제로는 송하인이 작성하여 교부하는 경우는 거의 없으며, 항공화물대리점이나 혼재운송인들이 항공회사로부터 항공화물운송장의 용지를 받아 작성하고 화물을 인도받은 후 서명하여 송하인에게 교부하고 있다.

이와 같이 작성 교부되는 항공화물운송장은 항공화물 운송을 위한 가장 기본적인 증서로서 본질적으로 화물의 수령과 인도를 구체적으로 증명하는 일종의 수령증에 불과하기 때문에 유가증권이 아니며, 또한 양도가 자유로운 유통증권도 아니다.

항공화물의 운송에 있어서 항공화물운송장의 교부는 이행될 운송에 관한 기록을 보존하는 다른 수단으로 대체할 수 있으며, 이러한 다른 수단이 사용되는 경우, 운송인은 송하인의 요청에 따라 송하인에게 적송품을 증명하는 화물수령증(Cargo Receipt)이라는 운송증서를 교부하여야 한다. 따라서 항공화물 운송에 관한 전자서류가 교부되는 경우에 송하인은 운송인에게 화물수령증의 교부를 요청할 수 있다.

국제항공운송에 관한 규칙의 통일을 위한 최초의 국제협약으로서 바르샤바협약(Warsaw Convention)이 1929년에 채택되었고, 그 후 1955년에 헤이그의정서(Hague Protocol)에 의해 개정되었으며, 또다시 1999년에 바르샤바협약을 현대화 및 통합화한 몬트리올협약(Montreal Convention)이 채택되어 2003년 11월 4일 발효되었다. 한편 우리나라도 몬트리올협약에 82번째로 가입하여 2007년 12월 29일자로 발효되었다.

이러한 몬트리올협약은 여객, 수화물 및 화물의 국제운송에 적용되고 있으며, 특히 몬트리올협약 제2장에서 화물의 운송에 관한 증서와 당사자의 의무에 관하여 규정하고 있다. 또한 국제항공화물 운송에 관하여는 국제항공운송협회(International Air Transport Association : IATA) 화물운송약관에서 규정하고 있다.

따라서 본 연구에서는 몬트리올협약 및 IATA 항공화물운송약관상의 관련규정과 국내 및 국외 법원판례를 중심으로 국제항공화물 운송에 관한 운송증서인 항공화물운송장과 화물수령증의 작성 교부 요건 및 효력에 관하여 고찰하고자 한다.

본 연구와 관련된 선행연구로는 이강빈(1992)의 연구에서 바르샤바원협약 및 개정협약상의 항공화물운송장의 발행, 성질 및 유통성의 문제를 고찰하고 있으며,¹⁾ 동 연구자(2006)의 또 다른 연구에서 몬트리올협약상의 국제항공화물운송인의 수하인에 대한 화물인도 의무와 화물의 불법인도에 대한 국제항공화물운송인의 책임에 관하여 고찰하고 있다.²⁾

II. 항공화물운송장 및 화물수령증의 교부

1. 항공화물운송장의 교부

몬트리올협약에 의하면, 항공화물의 운송에 관하여 항공화물운송장을 교부하여야 한다.³⁾ 1개 이상의 짐꾸러미가 있는 경우, 화물의 운송인은 송하인에게 개별적인 항공화물운송장을 작성하여 줄 것을 청구할 권리를 가진다.⁴⁾

이와 같이 몬트리올 협약은 항공화물운송장의 교부를 요구하고 있으나, 누구에게 그것을 교부할 것인가에 관하여는 언급이 없다. 바르샤바원협약은 운송인이 송하인에게 항공화물운송장을 작성하여 자기에게 교부할 것을 요구할 권리를 가진다 라고 규정함으로써,⁵⁾ 몬트리올협약보다 더욱 상세한 규정을 두고 있었다. 그러나 몬트리올협약은 오직 항공화물운송장은 교부되어야 한다 라고 요구하고 있다. 추측컨대 항공화물운송장은 여전히 송하인에 의하여 작성되어 운송인에게

1) 이강빈, “항공화물운송장의 성질과 유통성”, 「항공법학회지」 제4권, 한국항공법학회, 1992.

2) 이강빈, “국제항공화물운송에 있어서 운송인의 화물인도 의무와 책임”, 「항공우주법학회지」 제21권 제2호, 한국항공우주법학회, 2006.

3) 몬트리올협약 제4조 제1항.

4) 몬트리올협약 제8조 (a).

5) 바르샤바협약 제5조 제1항.

교부되어야 한다.⁶⁾

몬트리올협약에 의하면 항공화물운송장은 송하인이 작성하여 교부하도록 규정하고 있으나, 실제로는 송하인이 작성하여 교부하는 경우는 거의 없으며, 항공화물대리점이나 혼재운송인들이 항공회사로부터 항공화물운송장의 용지를 받아 거기에 필요한 사항을 기입하고 화물의 인도를 받은 후 항공회사의 대리인으로 송하인용 원본에 서명하거나 항공회사가 서명하여 송하인에게 교부한다.⁷⁾

항공회사가 발행하는 Air Waybill과 혼재업자 또는 대리점이 발행하는 Air Waybill을 구분하기 위하여 항공회사가 발행하는 항공운송장을 Master Air Waybill (MAWB)이라고 부르며, 혼재업자 또는 대리점이 개별 송하인의 화물에 대하여 발행하는 항공화물운송장을 House Air Waybill (HAWB)이라고 부른다.

우리 대법원 판례에 의하면, 송하인이 항공운송주선인에게 운송을 의뢰하는 경우에는 그 운송주선인이 항공운송인의 지위에서 송하인용의 혼재항공화물운송장 (House Air Waybill)을 작성 교부하게 되며, 그 혼재화물이 항공사에 인도될 때 그 운송주선인은 송하인의 지위에 서서 항공회사로부터 항공화물운송장(Master Air Waybill)을 작성 교부받게 되는 것이다 라고 하여 운송주선인이 운송인의 지위에서 항공화물운송장을 발행한다고 판시하였고,⁸⁾ 한편 혼재항공화물운송장이 발행된 경우 송하인 및 수하인에 대한 관계에서 운송계약에 따른 권리의 의무를 부담하는 계약운송인인 송하인 또는 그 대리인으로부터 운송을 의뢰받아 실제 운송인에게 그 운송의 전부 또는 일부를 이행하도록 위임하고 혼재화물운송장을 작성 교부한 자이다 라고 판시하였다.⁹⁾

2. 화물수령증의 교부

몬트리올협약에 의하면, 이행될 운송에 관한 기록을 보존하는 다른 수단으로 항공화물운송장의 교부를 대체 할 수 있으며, 이러한 다른 수단이 사용되는 경우,

6) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability : The Montreal Convention of 1999*, McGill University Institute of Air & Space Law, 2005, p.98.

7) 한국복합운송협회, 「항공운송실무」, 2001, p.98.

8) 대법원 1995. 6. 13. 선고 92다19293 판결.

9) 대법원 1995. 6. 13. 선고 92다19293 판결; 임태혁, “국제항공운송에서 운송계약의 당사자 및 운송물에 대한 소유권의 이전”, 「국제거래법 연구」 제17집 제1호, 국제거래법학회, 2008, p.171.

운송인은 송하인의 요청에 따라 송하인에게 적송품을 증명하는 화물수령증을 교부하여야 하며, 그리고 이러한 수단에 의해 보존되는 기록에 포함된 정보에 접근할 수 있도록 하여야 한다.¹⁰⁾

1개 이상의 짐꾸러미가 있는 경우로서 송하인은 제4조 제2항에 언급된 다른 수단이 사용되는 경우에 운송인에게 개별적인 화물수령증을 교부하여 줄 것을 청구할 권리를 가진다.¹¹⁾

이 규정은 항공화물 운송에 관한 전자서류의 교부가 이용되는 경우에 송하인은 운송인에게 항공화물수령증의 교부를 요청하는 것을 가능하도록 하고 있다.

항공화물의 급증에 따라 대형공항들은 화물과 서류를 신속히 자동적으로 처리하기 위하여 컴퓨터 등 현대적 장비를 갖추게 되었고 법적으로 이를 뒷받침하기 위하여 컴퓨터에 의한 화물기록을 서류로 인정하고 또한 항공화물운송장을 화물수령증으로 대체하는 것을 허용하는 규정을 1975년 몬트리올 제4추가협정서(Montreal Additional Protocol No.4)에 두게 되었다. 그리고 화물수령증은 항공화물운송장과 같이 3통을 작성하거나 서명을 할 필요가 없는 것이다.¹²⁾

3. 화물의 성질에 관한 증서의 교부

몬트리올협약에 의하면 세관, 경찰 및 유사한 공공기관의 절차를 이행하기 위하여 필요한 경우, 송하인은 화물의 성질을 명시한 서류를 교부할 것을 요구 받을 수 있다. 이 규정은 운송인에게 어떠한 의무, 또는 그로 인한 책임을 부과하지 않는다.¹³⁾

이러한 몬트리올협약 규정은 송하인에게 새로운 의무를 부과하는 것이 아니라 오직 정보의 성질을 가지며, 운송인에게 어떠한 의무 또는 책임을 만들어내지 않는다는 것을 강조하고 있다. 자연히 화물의 성질의 표시는 9/11 사고 이후 강화된 안전에 대한 관심뿐만 아니라 위험물질의 안전한 운송을 위한 국제규정들을 준수하는 것이 실무적으로 중요하다.¹⁴⁾

10) 몬트리올협약 제4조 제2항.

11) 몬트리올협약 제8조 (b).

12) Nicolas M. Matte, *International Air Transport*, Martinus Nijhoff, 1982, p.226.

13) 몬트리올협약 제6조.

14) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, p.105.

III. 항공화물운송장 및 화물수령증의 작성요건

1. 항공화물운송장의 서식

몬트리올협약에 의하면, 항공화물운송장은 송하인에 의하여 원본 3통이 작성된다. 제1의 원본에는 “운송인용” 이라고 기재하고 송하인이 서명한다. 제2의 원본에는 “수하인용” 이라고 기재하고 송하인 및 운송인이 서명한다. 제3의 원본에는 운송인이 서명하고 화물을 인수받은 후 송하인에게 그것을 인도한다. 운송인의 서명 및 송하인의 서명은 인쇄 또는 날인하여도 된다.¹⁵⁾

만약 송하인의 청구에 따라 운송인이 항공화물운송장을 작성 하였을 경우, 반증이 없는 한 운송인은 송하인을 대신하여 그렇게 한 것으로 간주한다.¹⁶⁾

바르샤바협약은 항공화물운송장은 송하인이 원본 3통을 작성하여 물품과 함께 교부되어야 한다고 규정하고 있다.¹⁷⁾ 그러나 몬트리올협약은 항공화물운송장이 물품과 함께 교부되어야 한다는 요건을 삭제하고 있다. 이러한 변경은 항공화물운송장의 작성완료 이전에 항공적재를 시작하는 것을 가능하게 하고 있다.¹⁸⁾

독일 법원판례에 의하면, 항공화물운송장의 수하인용 제2원본을 화물과 함께 송부하지 아니하고 송하인에게 교부한 경우, 운송인은 송하인이 그것을 이용하여 저지른 사기행위에 대하여 수하인에게 책임을 져야 한다 라고 판시하였다.¹⁹⁾

바르샤바협약에 운송인은 물품의 인수 시에 서명하여야 한다는 요건이 있었으나,²⁰⁾ 이 요건은 헤이그의정서에서 운송인은 항공기에 화물을 적재하기 이전에 서명하여야 한다 라고 변경되었으며,²¹⁾ 이러한 요건은 몬트리올협약에서 삭제되었다.

항공운송실무상으로 항공화물운송장은 원본 3장과 부분 6장으로 발행하는 것을 원칙으로 하나, 항공회사의 필요에 따라 부분을 5장까지 추가할 수 있으며, 원

15) 몬트리올협약 제7조 제1항 내지 제3항.

16) 몬트리올협약 제7조 제4항.

17) 바르샤바협약 제6조 제1항.

18) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, pp.107-108.

19) Supreme Court, Germany(Fed. R.), 19 March 1976 : 1977 ZLW 79.

20) 바르샤바협약 제6조 제3항.

21) 헤이그의정서 제5조

본과 부분은 그 사용목적이 명시되어 있다. 항공화물운송장의 용도와 기능을 살펴보면, 원본 1은 발행 항공회사용으로 운송계약 체결의 증거서류로서 운임이나 요금 등의 회계처리를 위해 사용하며, 원본 2는 수하인용으로 화물과 함께 목적지에 보내져 수하인에게 인도되며, 원본 3은 송하인용으로 운송계약 체결의 증거서류로서 출발지에서 화물을 수취(접수)하였다는 수령증(접수증)의 기능을 한다. 항공화물운송장의 부분 4는 화물인도 항공회사용으로 운송계약 이행 증거서류로서 도착지에서 수하인이 화물인수 시에 서명하고 화물인도 항공회사에 돌려주는 화물인도증명서의 기능을 하며, 부분 5는 도착지 공항용으로 화물과 함께 도착지 공항에 보내져 세관 관계 업무에 사용되며, 부분 6, 7, 8은 운송참가 항공회사용으로 운송에 참가한 두번째, 세번째 항공회사가 운임 정산을 위하여 사용하며, 부분 9는 발행 대리점용으로 발행대리점이 보관하며, 부분 10은 예비용으로 필요에 따라 사용한다.²²⁾

항공화물대리점에서 항공화물운송장을 작성할 경우 화주신고서, 신용장 및 상업송장 등 다른 선적서류와 일치하도록 작성해야 한다. 또한 화물을 전량 인수한 후에 발행하는 것이 원칙이며, 수하인, 송하인, 출발지 및 도착지 등 항공화물운송장상의 필수적 기재사항이 빠짐없이 기재되도록 확인해야 한다. 만약 작성된 항공화물운송장의 내용을 수정하거나 추가할 때는 원본과 부분 전체에 대해서 수정 또는 추가해야 한다. 화물이 운송되는 도중이나 목적지에서 이와 같은 수정이나 추가사항이 발생하였을 경우에는 항공화물운송장의 잔여분에 대한 수정이나 추가내용이 반영되어야 한다.²³⁾

우리 대법원 판례에 의하면, 제5차 개정 신용장통일규칙 제27조 a항 I호에 의거 신용장에서 항공운송서류를 요구한 경우에는 은행은 신용장에 별도로 명시하고 있지 않는 한, 그 명칭에 관계없이 문면상 운송인의 이름이 표시되고 운송인 또는 대리인이 서명하거나 기타 다른 방식으로 인증한 서면을 수리하여야 하며, 운송인의 모든 서명 또는 인증에는 반드시 운송인이라는 확인이 있어야 하고, 운송인을 대신하여 서명하거나 인증한 대리인은 반드시 운송인의 명외와 자격도 명시하여야 한다고 규정하고 있는 바, 신용장에서 항공화물운송장의 제시를 요구하고 있는 경우, 신용장 개설은행은 위 규정에서 정한 요건을 충족하는 서류만을 신용장 조건에 합치하는 서류로서 수리하여야 하고, 항공화물운송장이 위와 같은 요건을 충족하고 있는지 여부는 신용장 관련 다른 서류의 기재를 참고하지 아니

22) 한국복합운송협회, 전계서, pp.96-97.

23) 한국복합운송협회, 전계서, p.110.

하고 해당 항공화물운송장의 문언만을 기준으로 하여 형식적으로 엄격하게 판단하여야 한다. 그런데 신용장에 따라 제시된 항공화물운송장의 발행인란에 운송인으로 기재된 자가 운송인의 대리인으로서 서명함으로써, 항공화물운송장의 문언만으로는 그 항공화물운송장이 운송인에 의하여 서명 발행되었는지, 운송인의 대리인에 의하여 서명 발행되었는지 신용장 개설은행의 입장에서 판단하기 어려운 경우, 항공운송서류에 관한 신용장통일규칙 제27조 a항 I호의 요건을 충족하는 항공화물운송장이 신용장 개설은행에 적법하게 제시되었다고 볼 수 없다고 판시하였다.²⁴⁾

2. 항공화물운송장 및 화물수령증의 기재사항

몬트리올협약에 의하면, 항공화물운송장 또는 화물수령증에는 ① 출발지 및 도착지의 표시, ② 출발지 및 도착지가 단일의 당사국 영역 내에 있거나 하나 또는 그 이상의 약정 기항지가 다른 국가의 영역 내에 있을 경우에는 최소한 한곳의 그러한 기항지의 표시, ③ 적송품의 중량의 표시 등을 기재하여야 한다.²⁵⁾

국제항공운송협회(IATA)는 그의 화물서비스결의편람(Air Cargo Services Resolutions Manual)에서 대부분의 항공산업이 지지하는 지침과 함께 표준국제항공화물운송장을 채택하고 있다.²⁶⁾

바르샤바협약은 항공화물운송장에 포함될 것이 요구되는 17가지 항목의 별개의 정보목록을 규정하고 있었으나,²⁷⁾ 몬트리올협약은 3가지 항목으로 축소하여 단지 운송경로와 적송품의 중량만을 명시하는 간단한 항공화물운송장이나 화물수령증으로 대체하고 있다. 여기서 운송경로의 명시는 몬트리올협약 제1조 제2항의 조건에 의한 국제운송임을 결정하기 위해 필수적이다. 또한 적송품의 중량은 몬트리올협약 제22조 제3항에 매 킬로그램당 17 SDR로 명시된 운송인의 최대책임을 결정하기 위해 중요하다.

Brink's Ltd. v. South African Airways 사건에서 법원은 항공화물운송장이 기

24) 대법원 2007. 5. 10. 선고 2005다57691 판결, 임태혁, 전개논문, p.172.

25) 몬트리올협약 제5조

26) IATA 표준국제항공화물운송장은 1981년에 최초 개발되었으며, 국내 및 국제항공화물운송장은 운송약관을 포함하는 이면은 크게 다를지라도 표면은 본질적으로 동일하다, Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, p.99.

27) 바르샤바협약 제8조

항지가 나타나있는 운항시간표를 명백히 참조함으로써 기항지의 기재요건을 충족하였다는 근거로서 운송인의 항공화물운송장에의 기항지 기재 불이행을 면책하였다.²⁸⁾

Tai Ping Ins. v. Northwest Airlines 사건에서 효과적으로 기항지들이 명시되어야 하는 운송인의 운항시간표에 대한 명백하고 눈에 띄는 참조문구를 항공화물운송장에 포함시킴으로써 약정기항지들이 포함될 수 있다고 판시하였다.²⁹⁾

IV. 항공화물운송장 및 화물수령증의 효력

1. 운송증서 요건의 불준수시 효력

몬트리올협약에 의하면, 동 협약 제4조 내지 제8조의 규정을 준수하지 아니하는 경우 운송계약의 존재 또는 효력에 영향을 미치지 아니하며, 그럼에도 불구하고 책임제한에 관한 규정을 포함한 이 협약의 규정들이 적용된다.³⁰⁾

이 규정은 운송인이 일정한 기재사항 즉 ① 항공화물운송장의 작성일자 및 장소, ② 출발지 및 도착지, ③ 예정기항지, ④ 송하인의 성명 및 주소, ⑤ 최초의 운송의 및 수하인, ⑥ 물품의 성질, ⑦ 짐꾸러미의 개수, ⑧ 물품의 중량, 수량, 용적 또는 치수, ⑨ 물품 및 그의 포장의 외관상태 등을 포함하는 적절한 항공화물운송장을 작성하지 않은 경우에 그것에 의해 발생한 책임에 관한 제한을 배제하는 바르샤바협약의 요건³¹⁾을 크게 변경하고 있다.

이 규정은 더 이상 몬트리올협약 제4조 내지 제8조의 요건들을 형식화하고 있지 않는데, 그 이유는 이들 요건들의 불준수에 대한 처벌이 더 이상 없기 때문이다. 그럼에도 불구하고 몬트리올협약의 다른 곳에는 특정정보가 항공화물운송장에 포함된다는 것을 운송인이 보장하는 유인들이 있다. 즉 몬트리올협약 제11조

28) Brink's Ltd. v. South African Airways, 93 F. 3d 1022 at 32(2d Cir. 1996); Paul Stephen Dempsey and Michael Milde. *op. cit.*, p.102.

29) Tai Ping Ins. v. Northwest Airlines, 2d cir., 1996; F. 3d 29; Diederiks-Verschoor, I. H. Ph., *An Introduction to Air Law*, Eight revised edition, Kluwer Law International, 2006, p.112.

30) 몬트리올협약 제9조

31) 바르샤바협약 제9조

에서 짐꾸러미의 개수뿐만 아니라 화물의 중량, 크기 및 포장에 관한 항공화물운송장 또는 화물수령증의 기재사량은 반증이 없는 한 기재된 사실에 관한 증거가 된다고 규정하고 있다. 더욱이 몬트리올협약 제22조 제3항에 의한 책임제한(매 킬로그램당 17 SDR)은 적송품의 중량에 의해 좌우된다. 그러므로 운송인은 적송품의 무게를 측정하도록 잘 통보받게 되고 각 짐꾸러미의 중량과 전체 적송품을 항공화물운송장에 기재할 것이다. 또한 몬트리올협약 제22조 제4항에 의거 만약 짐꾸러미의 파괴, 분실 또는 손상이 항공화물운송장에 포함된 다른 짐꾸러미의 가액에 영향을 미치는 경우, 그때 전체 적송품의 총중량은 최대책임을 결정하기 위하여 얼마의 킬로그램이 17 SDR로 곱해지는 가를 결정하기 위해 고려되어야 한다.³²⁾

항공화물운송장에 기재하여야 할 사항이 협약에 규정되어 있기는 하지만 그 기재에 흠결이 있더라도 항공화물운송장 자체가 무효가 되는 것이 아니라, 오직 기재의 책임있는 당사자가 그에 따른 불이익을 받는 것에 그친다. 실제에 있어서 대부분의 항공회사는 IATA 표준항공화물운송장을 이용하고 있지만, 반드시 표준항공화물운송장을 사용해야 하는 것은 아니며, 표준항공화물운송장에 수정, 변경을 가하여 사용하더라도 항공화물운송장의 법적 성질은 변하지 않는다.³³⁾

항공화물운송장의 작성은 화물운송계약의 성립요건은 아니고 계약에 근거하여 당사자가 항공화물운송장의 교부 또는 수령의 청구권을 취득하는데 불과하다. 따라서 당사자는 명시 또는 묵시의 특약에 의하여 청구권을 포기할 수 있다. 항공화물운송장의 교부가 없는 경우 또는 있다고 하더라도 부적법한 경우이거나 항공화물운송장을 상실한 경우에도 운송계약의 효력은 하등 방해를 받지 않는다.³⁴⁾

항공화물운송장의 요식증권성에 대하여는 이를 인정하는 견해도 있으나, 원래 운송계약은 불요식의 낙성계약이므로 항공화물운송장의 작성이 항공화물운송계약의 성립요건은 아니다. 그러나 만약 항공화물운송장을 작성한다면 반드시 요식성을 갖추어야 하느냐가 문제될 수 있는 데 그 기재에 흠결이 있더라도 항공화물운송장 자체가 무효가 되는 것은 아니다. 따라서 항공화물운송장은 요식증권이 아니며 항공화물운송장의 증거증권성을 강조한다면 요식성의 필요도 없다고 할

32) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, pp.109-110.

33) 최준선, 「국제항공운송법론」, 삼영사, 1987, p.199.

34) 김두환, 「국제항공운송법론」, 한국학술정보, 2005, p.172.

것이다. 몬트리올협약에서는 단지 협약의 적용여부와 중량에 의하여 산정되는 책임제한액을 결정하는데 필요한 정보만을 항공화물운송장에 포함하도록 하고 있다.³⁵⁾

2. 운송증서 기재사항에 대한 책임

몬트리올협약에 의하면, 송하인은 본인 또는 그의 대리인이 항공운송장에 기입한 화물에 관한 기재사항 또는 본인 또는 그의 대리인이 화물수령증에 기입을 위하여 또는 제4장 제2항에 언급된 다른 수단에 의하여 보존되는 기록에 기입을 위하여 운송인에게 제공한 화물에 관한 기재사항의 정확성에 대하여 책임을 진다. 상기 내용은 송하인을 대신하여 행동하는 자가 운송인의 대리인인 경우에도 적용된다.³⁶⁾

이 규정에 의하면, 송하인은 본인, 대리인 또는 송하인을 대신하여 행동하는 자가 항공화물운송장에 기입하거나 운송인에게 제공한 정보의 정확성에 대하여 책임을 진다. 송하인은 그 자신이 기재하였든 또는 그를 대신하여 운송인이나 운송주선인이 기재하였든 불문하고 허위 또는 오류있는 기재, 예를 들면 수하인 또는 짐꾸러미 개수의 부정확한 기재로 인하여 발생하는 모든 손해에 대하여 책임을 져야 한다.³⁷⁾

운송주선인의 도착지 운송취급대리점이 세관에 신고하는 적하목록의 수하인란에 항공화물운송장상의 수하인인 신용장 개설은행이 아니라 실수입자로 기재한 것이 운송취급대리점의 주의의무 위반이 되는가 하는 점이다. 이에 관한 우리 대법원 판례를 보면, 관세행정의 편의와 화물의 신속한 입출고를 위하여 적하목록의 수하인을 항공화물운송장상의 수하인이 아닌 실수입자로 기재하는 것이 보편화되어 있고 보세창고업자들도 이러한 사정을 잘 알고 있으므로 운송취급대리점이 적하목록의 수하인을 신용장 개설은행이 아니라 실수입자로 기재한 것만으로 운송대리점으로서의 주의의무를 위배하여 화물의 무단 반출을 용이하게 한 것이라고 볼 수 없으며, 따라서 운송취급대리점은 항공화물운송장상의 수하인에 대하여 운송계약상의 채무불이행 책임을 지지 아니한다고 판시하였다.³⁸⁾

35) 홍순길·신홍길·김종복, 「신국제항공우주법」, 한국항공대학교출판부, 2006, p.156.

36) 몬트리올협약 제10조 제1항.

37) Rene' H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carrier*, Kluwer and Taxation Publishers, 1981, p.65.

몬트리올협약에 의하면, 송하인은 본인 또는 그의 대리인이 제공한 기재사항의 불비, 부정확 또는 불완전으로 인하여 운송인 또는 운송인이 책임을 부담하는 타인이 입은 모든 손해에 대하여 운송인에게 보상한다.³⁹⁾ 이 규정은 송하인은 그가 제공한 정보의 결함에 대하여 운송인을 보상할 것을 요구하고 있다.

몬트리올협약에 의하면, 송하인은 화물이 수하인에게 인도될 수 있기 전에 세관, 경찰 또는 기타 공공기관의 절차를 이행하기 위하여 필요로 하는 정보 및 서류를 제공해야 한다. 송하인은 운송인에 대하여 그러한 정보 및 서류의 부재, 부족 또는 불비로부터 일어난 손해에 대하여 그 손해가 운송인, 그의 사용인 또는 대리인의 과실에 기인되지 않는 한 책임을 진다. 운송인은 이러한 정보 및 서류의 정확함 또는 충분함을 조사할 의무가 없다.⁴⁰⁾

몬트리올협약에 의하면, 제10조 제1항 및 제2항의 규정을 조건으로, 운송인은 본인 또는 그의 대리인이 화물수령증 또는 제4조 제2항에 언급된 다른 수단에 의하여 보존되는 기록에 삽입한 기재사항의 불비, 부정확 또는 불완전으로 인하여 송하인 또는 송하인이 책임을 부담하는 타인이 입은 모든 손해에 대하여 송하인에게 보상한다.⁴¹⁾ 이 규정은 운송인은 그에 의하여 작성 교부된 화물증서의 결함에 대하여 송하인을 보상할 것을 요구하고 있다.

3. 운송증서의 증거력

몬트리올협약에 의하면, 항공화물운송장 또는 화물수령증은 반증이 없는 한, 그러한 증서에 언급된 계약의 체결, 화물의 인수 및 운송의 조건에 관한 증거가 된다. 짐꾸러미의 개수뿐 만 아니라 화물의 중량, 크기 및 포장에 관한 항공화물운송장 또는 화물수령증의 기재사항은 반증이 없는 한, 기재된 사실에 관한 증거가 된다. 화물의 수량, 부피 및 상태는 그들이 송하인의 입회하에 점검되고 그 사실을 항공화물운송장 또는 화물수령증에 기재한 경우 또는 화물의 외양에 관한 기재를 한 경우를 제외하고는 운송인에게 불리한 증거를 구성하지 않는다.⁴²⁾

38) 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다67164 판결.

39) 몬트리올협약 제10조 제2항.

40) 몬트리올협약 제16조.

41) 몬트리올협약 제10조 제3항.

42) 몬트리올협약 제11조.

이 규정에 따라 화물의 수량, 중량, 부피, 포장 및 상태에 관한 운송증서의 추정적 증거력이 인정되기 때문에 손해배상청구인은 화물의 손해에 대한 운송인의 과실을 입증할 필요가 없다. 송하인은 오직 화물이 양호한 상태로 운송인에게 인도되었다는 것, 화물이 손상된 상태로 도착하였다는 것 또는 전혀 도착하지 않았다는 것, 그리고 손해액 등을 입증할 필요가 없다. 그러나 이것은 예외없이 절대 책임을 의미하는 것은 아니며, 항공운송인이 몬트리올협약 제18조 제2항에 수록된 사실들의 어느 것을 증명하는 경우에 엄격책임으로부터 면제될 수 있다.⁴³⁾

항공화물운송장은 화물을 대표하는 유가증권이 아니라 단순한 증거증권으로서 운송계약의 체결, 화물의 인수 및 운송조건의 추정적 증거를 구성할 뿐이다. 따라서 운송계약의 당사자는 항공화물운송장의 기재가 사실과 다르다는 것을 반증을 들어 주장할 수가 있다. 예를 들면, 항공화물운송장이 작성되었음에도 불구하고 운송계약의 체결이 없었다거나 또는 운송인이 화물을 인수하지 않았다는 것에 관해서, 또는 항공화물운송장에 기재된 화물의 신고가격보다 실제가격이 더 높다는 것에 관해서 반증을 들어 주장할 수 있다.

항공화물운송장은 운송인이 운송을 위하여 화물을 수령하였다는 증거가 되기 때문에 일단 항공화물운송장에 서명한 이후에는 화물을 수령하지 않았음에 대한 거증책임은 운송인에게 있게 된다.⁴⁴⁾ 또한 만약 화물인수 시에 그 화물의 운송신고가격이 항공화물운송장에 기재된 경우에는 그 신고가격은 화물가격에 대한 증거가 된다. 그러나 세관신고용으로 화물의 가격을 신고한 것은 협약의 신고가격으로 볼 수 없다.⁴⁵⁾

항공화물운송장은 증거력이 있기 때문에 항공운송장에 기재된 운송인은 그 자신이 스스로 운송을 행하든 아니하든 불문하고 계약운송인으로 인정된다. 따라서 항공화물운송장은 계약운송인 및 송하인 뿐 만아니라 순차운송인, 수하인 및 제3자에 대해서도 추정적 증거가 된다.⁴⁶⁾

항공화물운송장은 운송인에 의한 물품 수령의 추정적 증거이기 때문에 운송인의 구내에 있는 동안 물품이 손해를 입는 경우 운송인은 책임을 진다.⁴⁷⁾ 몇 개의

43) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, p.113.

44) Rene' H. Mankiewicz, *op. cit.*, p.67.

45) Nicolas M. Matte, *op. cit.*, p.57.

46) Rene' H. Mankiewicz, *op. cit.*, p.66.

47) Air France v. Belamich, Courd'Appel de Paris, 9 February 1990; RFDA 1990; Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *op. cit.*, p.114.

법원사건에서 항공화물운송장은 오직 포장의 외부상태의 추정적 증거일 뿐이며, 짐꾸러미 및 컨테이너 등의 내용물은 매우 잘 외부적으로 나타남이 없이 손해를 입을 수 있다고 판시하였다.⁴⁸⁾

4. 운송증서의 유통성 문제

항공화물운송장은 재산권을 표창하는 것이 아니고 유통성도 없으므로 단순한 증거증권 또는 화물수령증에 불과하다. 그러면 항공화물운송장에도 선하증권이나 화물상환증과 마찬가지로 유통성을 부여할 필요가 있는가의 문제에 대하여 오래전부터 논의가 되어 왔다.

항공화물운송장에 유통성을 부여할 필요가 있다는 입장에 따르면, 육상 및 해상운송과의 복합운송인 경우에는 운송기간이 길어질 수 있고, 수하인이 화물을 수령하지 않고 있으면 창고에 보관하는 기간이 일어질 수도 있으며, 空渡 또는 보증도 제도의 이용 등과 함께 은행거래의 원활, 확실화를 위하여 항공화물운송장에도 유통성을 부여할 필요가 있으며, 특히 복합운송의 경우에는 유가증권인 선하증권과 일괄하여 처리될 필요성이 크다고 한다.⁴⁹⁾

유통성 항공화물운송장의 이점들은 다음과 같이 요약될 수 있다. 즉 ① 물품보다 항공화물운송장이 먼저 도착하면 물품은 재 매도되고 두번째 매수인이 인도 받을 수 있다. ② 유통성 항공화물운송장은 매수인이 대금을 지급하기 전에 매도인이 은행에 가서 대금을 받을 수 있게 하며, 그리고 매수인은 물품을 수령할 때까지 대금지급을 하지 않을 수 있게 한다. ③ 유통성 서류는 가능한 운송기간 중에 거래를 하게 한다. ④ 항공 및 해상운송과의 복합운송은 유통성 선하증권이 해상운송에서 인정되고 잘 알려져 있으므로 더욱 용이해질 것이며, 운송일정이 길면 길수록 유통성 서류들의 이점들은 더욱 커질 것이다.⁵⁰⁾

유통성 항공화물운송장의 발행에 관하여 바르샤바원협약에는 아무런 규정을 두고 있지 않았으나, 1955년 헤이그의정서에서 “이 조약의 어떠한 규정도 유통성 있는 항공화물운송장의 발행을 막는 것은 아니다”라고 규정하여⁵¹⁾ 양도성을

48) Arkwright Boston Manufactures Manual Insurance Company v. Interans Airfreight Corp. D.C.Massachusetts 1991; 777 F. Supp.103; Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *op. cit.*, p.114.

49) Nicolas M. Matte, *op. cit.*, p.47; 최준선, 전게서, pp.186-187.

50) Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *op. cit.*, p.113.

51) 헤이그의정서 제15조 제3항.

갖는 항공화물운송장의 발행 가능성을 인정하였다. 그러나 1999년 몬트리올협약에서는 유통성 항공화물운송장의 발행 가능성에 관한 규정을 두고 있지 않으며, 더욱이 전자 운송증서의 발행을 가능하게 하는 규정을 두고 있으므로⁵²⁾ 유통성 항공화물운송장의 발행은 더욱 어려울 것으로 보인다.

결국 유통성 항공화물운송장의 발행문제는 운송계약 당사자의 합의와 상관습의 성립에 기대할 수할 수 밖에 없는데, 양도가능 항공화물운송장의 발행은 운송인과 항공화물운송장의 송하인 간에 양당사자의 특별합의가 있는 경우에만 발행할 수 있다고 본다.⁵³⁾

무역업계의 신용장거래에서의 관행을 살펴보면, 항공화물운송의 경우 화물과 항공화물운송장 원본 2가 동시에 도착하므로 항공화물운송장의 통지수령권자로 되어 있는 수입업자는 원본 2를 운송인으로부터 직접 교부받아 이를 수하인인 신용장 개설은행에 지참하여 매매대금을 청산하고 은행의 배서를 얻은 후 통관절차를 밟는다. 만약에 송하인에게 교부된 항공화물운송장 원본 3이 매입은행을 통하여 우편으로 신용장 개설은행에 송부되고 은행의 통지를 기다려 이로써 화물을 인수하여야 한다면, 긴급, 신속성이라는 항공운송의 기본적 성격이 상실된다. 따라서 항공화물운송장 원본 2로서도 화물을 신속히 인수할 수 있게 한 것은 항공화물운송장이 유가증권이 아닌 점을 충분히 이용한 것이라고 할 수 있으며, 항공화물운송장상에 명문으로 Non-negotiable 이라고 기재되어 있음에도 불구하고 신용장 개설은행이 이에 배서하여 수입업자에게 양도하는 것은 항공화물의 긴급, 신속성에서 생긴 무역업계의 관행이라고 생각된다.⁵⁴⁾

5. 화물의 처분권 행사

몬트리올협약에 의하면, 송하인은 운송계약에 의한 모든 채무를 이행할 책임을 조건으로, 출발공항 또는 도착공항에서 화물을 회수하거나, 운송도중 착륙할 때에 화물을 유치하거나, 최초 지정한 수하인 이외의 자에 대하여 도착지에서 또는 운송도중에 화물을 인도할 것을 요청하거나 또는 출발공항으로 화물을 반송할 것을 청구함으로써 화물을 처분할 권리를 가진다. 송하인은 운송인 또는 다른 송

52) 몬트리올협약 제4조 제2항.

53) 김두환, 전게서, p.167.

54) 최준선, 전게서, p.193.

하인을 해하는 방식으로 이러한 처분권을 행사해서는 안되며, 이러한 처분권의 행사에 의하여 발생한 어떠한 비용도 변제하여야 한다.⁵⁵⁾

운송인은 송하인에게 교부한 항공화물운송장 또는 화물수령증의 제시를 요구하지 아니하고 화물의 처분에 관한 송하인의 지시를 따른 경우, 이로 인하여 항공화물운송장 또는 화물수령증의 정당한 소지인에게 발생한 어떠한 손해에 대하여도 책임을 진다. 다만 송하인에 대한 운송인의 구상권은 침해받지 않는다.⁵⁶⁾

송하인이 화물처분권을 행사하려면 반드시 운송인으로부터 교부받은 송하인용 항공화물운송장을 운송인에게 제시하여야 한다. 따라서 항공화물운송장은 화물 처분권 행사에 있어서 자격증권으로서의 기능을 한다. 만일 운송인이 송하인에게 항공화물운송장 또는 화물수령증(전자증서 교부가 이용되는 경우에 중요함)의 제시를 요구하지 않고 화물을 처분하는 경우 책임을 질 수 있다.

이에 관한 미국법원의 판례를 보면, *Philip A. Feinberg Inc. v. Varig, S.A.* 사건에서 송하인이 화물의 반송을 요구하였을 때 운송인이 송하인에게 송하인용 항공화물운송장의 회수를 요구하지 않았으므로, 송하인이 화물의 반송을 받은 후 수하인으로부터 받은 신용장에 의거하여 발행한 환어음에 항공화물운송장 또는 기타 필요서류를 첨부하여 은행에 매도(Negotiation)하여 환어음금액(물품대금)을 지급받은 경우 운송인은 수하인의 손해에 대하여 책임을 져야 한다고 판시하였다.⁵⁷⁾

6. 화물의 도착통지 및 인도

몬트리올협약에 의하면, 운송인은 별도의 약정이 없는 한 화물이 도착하자마자 수하인에게 통지할 의무가 있다.⁵⁸⁾ 여기서 도착통지의 상대방은 항공화물운송장에 통지하기로 합의한 수하인과 기타인이다.⁵⁹⁾ 통지는 통상적인 방법으로 발송되며, 이를 수령하지 않거나 수령의 지연에 대하여 운송인은 책임을 지지 않는

55) 몬트리올협약 제12조 제1항.

56) 몬트리올협약 제12조 제3항.

57) New York Supreme Court, New York County, 16 September 1978: 13 Avi 17,626.

58) 몬트리올협약 제13조 제2항.

59) IATA 표준항공화물운송장에는 통지처(notify party) 란이 있으며, 신용장이 개설된 경우 신용장 발행은행이 수하인으로, 매수인(수입업자)이 통지처로 기재된다.

다.⁶⁰⁾

우리 대법원 판례에 의하면, 1955년 개정 바르샤바협약 제13조 제2항에 따라 운송인은 반대의 특약이 있는 경우를 제외하고 화물이 도착한 때에는 그 뜻을 수하인에게 통지하여야 하는데, 항공화물운송장 약관 제28조에 운송인은 화물이 도착한 경우 수하인 또는 항공화물운송장에 지정된 사람에게 통지하도록 규정되어 있으므로 피고 운송취급대리점이 이 약관에 따라 항공화물운송장의 통지처인 실수입자에게 화물도착 사실을 통지한 이상 개정 바르샤바협약에 따른 통지의무를 이행한 것으로서 이와는 별도로 수하인인 원고에게도 화물의 도착을 통지하여야할 의무가 있다고 볼 수 없다고 판시하였다.⁶¹⁾

몬트리올협약에 의하면, 수하인을 화물이 도착지에 도착하였을 때 운송인에게 정당한 비용을 지급하고 운송의 조건을 충족하면 화물의 인도를 요구할 권리를 가진다.⁶²⁾ 한편 IATA 화물운송약관에 의하면, 운송인이 배달서비스를 제공하는 경우를 제외하고, 수하인은 목적지 공항에서 화물의 인도를 받고 이를 수령하여야 하며, 항공화물운송장 또는 화물의 수령과 동시에 관련된 모든 비용과 요금을 지급할 책임이 있고, 운송인은 그 지급을 조건으로 항공화물운송장 또는 화물을 수하인에게 인도할 수 있다.⁶³⁾

화물의 인도는 항공화물운송장에 별도로 규정된 경우를 제외하고, 항공화물운송장에 기재된 수하인 또는 그의 대리인에게만 행하여야 하는데, 적용 법률이나 세관규정에 의하여 세관 또는 기타 정부당국에 인도되었을 경우에도, 수하인에 대한 인도는 유효하게 이루어진 것으로 인정한다.⁶⁴⁾

우리 대법원 판례에 의하면, 항공화물의 운송에 있어서 운송인이 공항에 도착한 수입 항공화물을 통관을 위하여 보세창고업자에게 인도하는 것만으로 항공화물이 운송인이나 운송주선인의 지배를 떠나 수하인에게 인도된 것으로 볼 수 없다 할 것이므로,⁶⁵⁾ 항공화물이 통관을 위하여 보세창고에 입고된 경우에는 운송인과 보세창고업자 사이에 항공화물에 관하여 묵시적 임치계약이 성립한다고 볼

60) IATA 화물운송약관 제8조 제1항.

61) 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다67164 판결.

62) 몬트리올협약 제13조 제1항.

63) IATA 화물운송약관 제8조 제6항.

64) IATA 화물운송약관 제8조 제2항.

65) 대법원 1996. 9. 6. 선고 94다46404 판결.

것이고, 따라서 보세창고업자는 운송인과 임치계약에 따라 운송인 또는 그가 지정하는 자에게 화물을 인도할 의무가 있고, 한편 운송인은 항공화물운송장상의 수하인이나 그가 지정하는 자에게 화물을 인도할 의무가 있으므로, 보세창고업자로서는 운송인의 이행보조자로서 항공운송의 정당한 수령인인 수하인 또는 수하인이 지정하는 자에게 화물을 인도할 의무를 부담한다고 판시하였다.⁶⁶⁾

항공화물운송에 있어서 운송주선인은 House Air Waybill상의 수하인 혹은 그 수하인이 지시하는 자에게 화물을 인도할 의무를 지고 실제운송인인 항공운송인은 Master Air Waybill,상의 수하인 혹은 그 수하인이 지시하는 자에게 화물을 인도할 의무를 진다. 통상 Master Air Waybill상의 수하인은 운송주선인의 도착지 대리점이나 파트너운송주선인이 되는 바, 이들은 실제운송인으로부터 화물을 인도받아 이를 House Air Waybill상의 수하인에게 인도하는 업무를 담당하게 된다.

그러나 수입화물은 실수입자가 지정한 영업용 보세창고로 입고되기 때문에 House Air Waybill상의 수하인의 지시가 없는 상태에서 실수입자에게 불법 인도되는 경우가 있는 바, 이와 같이 화물이 불법 인도된 경우에 정당한 권리를 가진 수하인에 대하여 운송주선인 및 그의 도착지 운송취급대리점이 어떠한 책임을 지는가의 문제가 생긴다.

이에 관한 우리 대법원 판례를 보면, 화물이 운송계약상의 수하인인 신용장 개설은행에게 인도되지 않고 수입자에게 인도됨으로써 운송주선인은 수하인에 대하여 채무불이행책임을 져야 하지만, 당시의 관세법과 보세화물관리에 관한 고시에 따라 실수입자가 보세창고업자들을 선임하였고, 화물이 보세창고에 입고된지 불과 1일 또는 1주일 만에 출고되어 운송주선인 및 그의 도착지 운송취급대리점 으로서는 화물의 행방을 파악하기도 어려웠으며, 운송취급대리점이 화물인도지 시서를 발행한 사실도 없고 수하인용 항공화물운송장도 운송취급대리점이 보관하고 있어 운송주선인 및 그의 운송취급대리점으로서 보세창고업자들이 정상적인 절차를 거치지 아니하고 화물을 수하인이 아닌 사람에게 함부로 인도하리라는 것을 미리 예견할 수 있다고 보기 어렵다. 따라서 운송주선인이나 그의 운송취급대리점이 보세창고업자들을 선임하고 감독함에 있어 과실이 없고 상당한 주의를 다하였다고 인정되며, 한편 운송주선인의 대리인인 도착지 운송취급대리점이 화물의 도착통지와 적하목록의 작성 등 운송취급인으로서의 의무를 이행함에 있어 주의의무를 다하지 아니한 과실이 있다고 볼 수도 없으므로 운송주선인도 채무불이행 또는 불법행위책임을 지지 아니한다고 판시하였다.⁶⁷⁾

66) 대법원 2004. 1. 27. 선고 2000다63639 판결.

7. 화물에 대한 책임한도 결정

몬트리올협약에 의하면, 화물의 일부 또는 화물에 포함된 물건의 파괴, 분실, 손상 또는 지연의 경우, 운송인의 책임한도를 결정함에 있어서 고려하여야 할 중량은 관련 짐꾸러미의 총 중량이다. 그럼에도 불구하고 화물의 일부 또는 화물에 포함된 물건의 파괴, 분실, 손상 또는 지연이 동일한 항공화물운송장 또는 화물수령증에 기재하거나 또는 이러한 증서가 발행되지 아니하였을 때에는 제4조 제2항에 언급된 다른 수단에 의하여 보존되고 있는 동일한 기록에 기재되어 있는 기타 짐꾸러미의 가액에 영향을 미칠 때에는 운송인의 책임한도를 결정함에 있어 그러한 짐꾸러미의 총 중량도 고려되어야 한다.⁶⁸⁾

이 규정에 의하면, 운송인이 화물의 일부파괴 또는 분실에 대하여 책임을 지는 경우 그 손해배상액은 중량을 기준으로 산정하되, 이때의 중량은 파괴 또는 분실된 부분만의 중량이 아니라 그 부분의 파괴 또는 분실로 인한 화물전체의 가치에 미치는 영향을 고려하여 포장단위 전체의 중량을 기준으로 한다.

이에 관한 법원판례를 보면, *Data Card Corp. v. Air Express International* 사건에서 1개의 항공화물운송장에 기계류 8상자 13,132.5 kg을 운송하던 중 한 상자가 파손되어 남은 7상자의 기계도 작동할 수 없게 된 사건에서 손해배상액의 결정을 화물 전체의 무게인 13,132.5kg으로 할 것인가, 손괴로 영향을 받은 전체의 무게를 기준으로 할 것인가, 포장단위의 무게를 기준으로 할 것인가가 문제되었는데, 법원은 포장단위를 기준으로 한다고 판시하였다.⁶⁹⁾

그러나 *Deere and Company v. Lufthansa* 사건에서는 컴퓨터의 주요부분이 파손되어 대체가 불가능하고, 파손된 부품만의 구입 또는 임차가 불가능하며, 파손으로 인하여 컴퓨터 전체의 가치가 크게 영향을 받았으므로, 책임한도액 계산을 파손된 부분의 중량이 아니라 파손된 부분을 포함하여 영향을 받은 전체의 중량을 기준으로 하여야 한다고 판시하였다.⁷⁰⁾

67) 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다67164 판결.

68) 몬트리올협약 제22조 제4항.

69) Queen's Bench Division (Commercial Court), England, *Data Card Corp. v. Air Express International*, 28 March 1983: 1084 Air Law. 123.

70) United States Court of appeals for the Seventh Cir., *Deere and Company v. Lufthansa*, 16 August 1988: Avi 17,513; 김종복, 「항공판례의 연구」, 한국학술정보, 2008, pp.106-107.

V. 결 론

항공화물운송장은 항공화물의 운송을 위한 가장 기본적인 증서로서 운송인(혼재업자는 계약운송인에 속함)과 송하인 사이에 화물의 운송계약이 체결되었다는 것을 나타내는 증거서류이며, 동시에 송하인으로부터 화물을 수령하였다는 증거서류이기도 한다.

국제항공화물운송의 경우 발행하는 항공화물운송장은 IATA에서 양식과 발행 방법을 세부적으로 규정하고 있으며, 이 통일양식은 전 IATA 회원 항공회사들이 의무적으로 사용하도록 규정하고 있다. 한편 IATA 비회원 항공회사들도 회원 항공사들과 연결운송을 하기 때문에 대부분 IATA 양식을 채용하고 있다.

항공화물운송장의 기능을 요약해 보면, 첫째 항공화물운송장은 송하인과 항공운송인 또는 복합운송인 사이의 운송계약의 성립을 입증하는 운송계약서이며, 원본1(운송인용)과 원본3(송하인용)이 운송계약서에 해당된다. 둘째 항공화물운송장은 항공운송인이 송하인으로부터 화물의 수취를 증명하는 화물수취증의 성격을 가지며, 원본3(송하인용)이 이에 해당된다. 셋째 항공화물운송장은 선불의 운임요금의 송하인에 대한 청구서 자료(원본3) 및 후불의 운임요금의 수하인에 대한 청구서 자료(원본2)로 사용되는 운임계약서의 역할을 한다. 넷째 항공화물운송장은 운송인이 항공화물운송장에 기재된 대로 화물의 운송, 취급 및 인도에 관한 지침서로 활용한다.

항공화물운송장은 해상운송에 있어서 선하증권(Bill of Lading)과 같은 기능을 하고 있지만 그 법률적 성정에 있어서는 상당한 차이가 있다. 즉 항공화물운송장은 선하증권과는 달리 단순한 화물운송장이지 유가증권이 아니며, 또한 수취식이고 원칙적으로 기명식이며 비유통성(Non-negotiable)이다.

신용장통일규칙에 의하면 무역대금의 결제를 위한 신용장(Letter of Credit)거래에 있어서 은행이 수리하여야 하는 항공운송서류로서의 항공화물운송장은 항공운송인 또는 그의 대리인이 발행한 것이어야 하며, 3통의 원본 가운데 송하인용 원본3을 은행에 제시하여야 한다.⁷¹⁾ 따라서 운송주선인인 항공화물혼재업자가 발행하는 항공화물운송장(House Air Waybill)은 항공운송인 또는 그의 대리인으로서 행동하는 혼재업자가 발행한 경우에만 은행에서 수리가 가능하다.

우리 대법원 판례에 의하면, 첫째 운송인의 화물 도착통지의 상대방에 관하여

71) 2007년 개정 신용장통일규칙 (UCP600) 제23조.

몬트리올협약 제13조 제2항은 수하인에게 화물 도착통지를 하도록 규정하고 있는 반면, 항공화물운송장의 약관에는 통지처에게 통지하도록 규정하고 있는 바, 약관에 따라 운송인은 수하인에게는 화물 도착통지를 할 의무가 없는 것이다. 둘째 화물이 불법 인도된 경우 운송주선인은 House Air Waybill상의 운송인으로서 화물의 불법 인도에 운송주선인의 도착지 운송취급대리점이나 보세창고업자의 고의 또는 과실이 관여되지 않은 경우 항공화물운송장상의 수하인에게 운송계약상의 손해배상책임을 부담하지 않는다.

우리나라 관세청은 우리나라가 세계최고 무역강국으로 발돋움하기 위한 발판으로 항공화물서류의 전자화 사업인 e-Freight를 오는 2012년 완결을 목표로 적극 추진해 나갈 계획이다. e-Freight는 IATA가 항공화물의 통관·운송단계에서의 문서처리를 전자화하여 물류를 원활화하기 위한 사업으로서 우리나라는 세계에서 7번째로 e-Freight시범 시행국⁷²⁾으로 지정받았다. 우리나라의 e-Freight 사업은 2008년 5월에 민·관 합동추진단이 구성되어 운영되어 왔으며, 제1차 시범 시행 6개국이 1주당 평균 8건의 운송서류(Master Air Waybill 기준)를 전자적으로 처리하고 있는데 비해 우리나라는 50건 이상을 처리해 현재 전세계 e-Freight 추진국가 중 단연 선두이다.

향후 e-Freight 사업의 추진으로 항공화물운송에 있어서 전자 운송서류의 사용이 활발해질 것이므로, 운송인 및 운송주선인은 전자 운송서류의 작성요건 및 법적 효력에 관한 보다 세심한 관심을 가져야 할 것이다.

72) e-Freight 제1차 시범 시행국은 영국, 캐나다, 싱가포르, 홍콩, 네덜란드, 스웨덴 등이다.

참고 문헌

- 김두환, 「국제항공법학론」, 한국학술정보(주), 2005.
- 김종복, 「항공판례의 연구」, 한국학술정보(주), 2008.
- 이강빈, “항공화물운송장의 성질과 유통”, 「항공법학회지」 제4권, 1992.
- _____, “국제항공화물운송에 있어서 운송인의 화물인도 의무와 책임,” 「항공 우주법학회지」 제21권 제2호, 2006. 12.
- 이태원, 「현대항공수송론」, 한국컴퓨터프레스, 1991.
- 임태혁, “국제항공운송에서 운송계약의 당사자 및 운송물에 대한 소유권에 이 전,” 「국제거래법 연구」 제17집 제1호, 국제거래법학회, 2008.
- 최준선, 「국제항공운송법론」, 삼영사, 1987.
- 한국복합운송협회, 「항공운송실무」, 2001.
- 한국항공진흥협회, 「국제항공운송인의 배상책임제도」, 1999.
- 홍순길• 신흥균• 김종복, 「신국제항공우주법」, 한국항공대학교 출판부, 2006.
- Dempsey, Paul Stephen and Milde, Michael, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, McGill University Institute of Air & Space Law, 2005.
- I.H.Ph., Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Eighth revised edition, Kluwer Law International, 2006.
- International Air Transport Association, *Cargo Services Conference Resolutions Manual*, 1 October 2003.
- Mankiewicz, Rene', *The Liability Regime of the International Air Carrier*, Kluwer Law and Taxation Publisher, 1981.
- Matte, Nicolas H., *International Air Transport*, Martinus Nijhoff, 1982.
- Shawcross and Beaumont, *Air Law*, Fourth Edition, Butterworth & Publishers, 1989.
- 板本昭雄 • 三好晉, 「新國際航空法」, 有信堂, 1999.

초 록

본 연구의 목적은 몬트리올협약 및 IATA 항공화물운송약관상의 관련규정과 국내 및 외국의 법원판례를 중심으로 국제항공화물운송에 관한 운송증서인 항공화물운송장과 화물수령증의 작성 교부 요건 효력에 관하여 고찰하는데 있다.

몬트리올협약 제4조에 의하면, 항공화물의 운송에 관하여 항공화물운송장을 교부하여야 한다. 한편 이행될 운송에 관한 기록을 보존하는 다른 수단으로 항공화물운송장의 교부를 대체할 수 있으며, 이러한 다른 수단이 사용되는 경우, 운송인은 송하인의 요청에 따라 송하인에게 적송품을 증명하는 화물수령증을 교부하여야 한다.

몬트리올협약 제7조에 의하면, 항공화물운송장은 송하인에 의하여 원본 3통이 작성된다. 제1원본에는 “운송인용”이라고 기재하고 송하인이 서명한다. 제2원본에는 “수하인용”이라고 기재하고 송하인 및 운송인이 서명한다. 제3원본에는 운송인이 서명하고 화물을 인수받은 후 송하인에게 그것을 인도한다. 만약 송하인의 청구에 따라 운송인이 항공화물운송장을 작성하였을 경우, 반증이 없는 한 운송인은 송하인을 대신하여 그렇게 한 것으로 간주한다.

몬트리올협약 제5조에 의하면, 항공화물운송장 또는 화물수령증에는 ① 출발지 및 도착지의 표시, ② 출발지 및 도착지가 단일 당사국 영역내에 있거나 약정기항지가 다른 국가의 영역내에 있을 경우 최소한 한곳의 기항지의 표시, ③ 적송품의 중량의 표시 등을 기재하여야 한다.

몬트리올협약 제10조에 의하면, 송하인은 본인 또는 그의 대리인이 제공한 기재사항의 불비, 부정확 또는 불완전으로 인하여 운송인 또는 운송인이 책임을 부담하는 타인이 입은 모든 손해에 대하여 운송인에게 보상한다.

몬트리올협약 제9조에 의하면, 동 협약 제4조 내지 제8조의 운송증서에 관한 요건을 준수하지 아니하는 경우 운송계약의 존재 또는 효력에 영향을 미치지 아니하며, 책임제한에 관한 규정을 포함한 이 협약의 규정들이 적용된다.

항공화물운송장은 유가증권이나 유통증권이 아니다. 몬트리올협약 제11조에 의하면, 항공화물운송장 또는 화물수령증은 계약의 체결, 화물의 인수 및 운송의 조건에 관한 추정적 증거가 된다.

몬트리올협약 제12조에 의하면, 운송인은 항공화물운송장 또는 화물수령증의 제시를 요구하지 아니하고 화물의 처분에 관한 송하인의 지시를 따른 경우, 이로 인하여 항공화물운송장 또는 화물수령증의 정당한 소지인에게 발생된 손해에 대하여 책임을 진다.

우리 대법원 판례에 의하면, 운송인으로서 운송주선인은 보세창고업자가 항공화물 운송장상의 통지처(실수입자)에게 화물을 불법인도한데 대해 책임을 지지 아니하는 바, 그 이유는 운송주선인이 보세창고를 지정하지 아니하였으며, 보세창고업자에 대한 고용자의 입장에 있지 않았기 때문이다.

결론적으로, 우리나라 관세청은 항공화물서류의 전자화 사업인 e-Freight를 오는 2012년말을 목표로 적극 추진해 나갈 계획이다 따라서 향후 항공화물운송에서 전자 운송서류의 사용이 활발해 질 것이므로 운송인 및 운송주선인은 전자 운송서류의 작성요건 및 법적 효력에 세심한 관심을 가져야 할 것이다.

주제어: 항공화물운송장, 화물수령증, 운송인, 송하인, 수하인, 증서요건, 증서기재 사항, 증거력, 처분권, 화물인도

Abstract

The Requirement and Effect of the Document of Carriage in Respect of the International Carriage of Cargo by Air

Lee, Kang-Bin*

The purpose of this paper is to research the requirements and effect of the document of carriage in respect of the carriage of cargo by air under the Montreal Convention of 1999, IATA Conditions of Carriage for Cargo, and the judicial precedents of Korea and foreign countries.

Under the Article 4 of Montreal Convention, in respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered. If any other means which preserves a record of the carriage are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt.

Under the Article 7 of Montreal convention, the air waybill shall be made out by the consignor. If, at the request of the consignor, the carrier makes it out, the carrier shall be deemed 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", and shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the goods have been accepted.

Under the Article 5 of Montreal Convention, the air waybill or the cargo receipt shall include (a) an indication of the places of departure and destination, (b) an indication of at least one agreed stopping place, (c) an indication of the weight of the consignment.

Under the Article 10 of Montreal Convention, the consignor shall indemnify the carrier against all damages suffered by the carrier or any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or

* Professor, Sangji University

incompleteness of the particulars and statement furnished by the consignor or on its behalf.

Under the Article 9 of Montreal Convention, non-compliance with the Article 4 to 8 of Montreal Convention shall not affect the existence of the validity of the contract, which shall be subject to the rules of Montreal Convention including those relating to limitation of liability.

The air waybill is not a document of title or negotiable instrument. Under the Article 11 of Montreal Convention, the air waybill or cargo receipt is prima facie evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage.

Under the Article 12 of Montreal Convention, if the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt, the carrier will be liable, for any damage which may be accused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.

According to the precedent of Korea Supreme Court sentenced on 22 July 2004, the freight forwarder as carrier was not liable for the illegal delivery of cargo to the notify party (actual importer) on the air waybill by the operator of the bonded warehouse because the freighter did not designate the bonded warehouse and did not hold the position of employer to the operator of the bonded warehouse.

In conclusion, as the Korea Customs Authorities will drive the e-Freight project for the carriage of cargo by air, the carrier and freight forwarder should pay attention to the requirements and legal effect of the electronic documentation of the carriage of cargo by air.

Key Words: Air waybill, Cargo receipt Carrier, Consignor, Consignee, Documentary requirements, Particulars of documentation, Evidence value, Right of disposition, Delivery of cargo