

송하인의 운송물 처분청구권과 항공화물운송장

남현숙* · 최준선**

목 차

- I. 머리말
- II. 항공화물운송장의 지위
- III. 운송물 처분청구권의 내용
- IV. 항공화물운송장과 결제
- V. 맺음말

* 성균관대학교 법학전문대학원 박사과정.

** 성균관대학교 법학전문대학원 교수.

I. 머리말

국내외 상거래에 있어서 운송이 차지하는 부분은 매우 크다. 다양한 거래를 통하여 인간은 부족한 부분을 채우고 물질적으로 풍요로움을 누리게 되었다. 그리고 운송수단이 발달함에 따라 국제적인 상거래 및 물류의 흐름이 더욱 활발해 지게 되었다.

전통적으로 국제거래는 바다를 통하여 장기간에 걸쳐 이루어지는 것이 일반적이었다. 그런데 해상운송의 경우는 황천, 폭풍우 등 날씨의 영향을 많이 받게 마련이다. 따라서 해상으로 운반되는 화물 손상의 대부분은 운송 중 발생하는 좌초, 침몰, 선박화재, 충돌 또는, 도난, 폭풍우, 태풍 등이 원인이 되어 발생한 다. 반면 항공운송의 경우는 운송 중에는 화물에 대한 사고가 거의 없다. 왜냐 하면 목적지가 세계 어느 곳이든 하루 정도면 대부분의 물품이 도착하는 등 신속성 면에서 해상운송보다 탁월하기 때문이다.

항공기가 대형화되고 더불어 고부가가치 제품에 대한 국제적인 물류거래의 확대, 인터넷 상거래 발달로 인하여 다양한 품목의 물품을 단시간 내 운송하는 것이 유통업자들의 매출향상으로 이어지고 있다. 해마다 경기나 국제 거래 환경에 따라 항공운송 의존도가 달라지기는 하지만 앞으로 항공운송에 대한 중요성은 점점 더 커질 전망이다.¹⁾ 우리나라도 항공운송에 대한 중요성을 인식하고, 2011년에 국내 상법에 항공운송을 새로이 구성하여 넣었다.

상법 항공운송편의 내용 및 관련 협약에 대한 전반적인 내용에 대해서는 그동안 많은 학자들이 활발하게 연구한 결과, 많은 논문이 나와 있다. 본고에서는 범위를 좁혀 물품 운송이 시작된 뒤에 발생할 수 있는 상황에 대처할 수 있는 수단과 관련하여 송하인의 운송물 처분청구권에 대하여 살펴보고자 한다. 우리 상법상 육상과 해상운송과는 달리 항공운송의 경우는 처분청구권의 주체를 송하인으로 한정하고 있다. 이러한 차이는 항공화물운송장의 유통성 여부와 관련하여 나타나는 것이다. 그리고 물품의 대금지급 문제와 관련하여서도 항공화물운송장의 소지가 어떠한 영향을 미치는지 알아보려면 우선 항공화물운송장이

1) 국내의 항공화물 수송과 관련한 구체적인 지표는 http://www.index.go.kr/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1256 참조.

무엇인지에 대하여 알아볼 필요가 있다. 따라서 항공화물운송장의 지위에 대하여 먼저 살피기로 한다.

II. 항공화물운송장의 지위

항공운송장은 송하인이 처분청구권을 행사할 때나 물품의 대금과 관련하여 필요한 서류중의 하나이다. 상법상 항공운송증권으로는 여객항공권, 수하물표, 항공화물운송장 등 3종을 규정하고 있다.²⁾ 상법상 항공운송증권은 몬트리올 협약의 규정뿐만 아니라, 기존의 상법상 운송증서에 관한 규정을 반영한 것으로,³⁾ 3종의 운송증권의 법적 성질이 각각 다르다.⁴⁾ 본고에서는 항공화물운송장에 대한 내용만을 다루기로 한다.

1. 항공화물운송장의 작성

항공운송에서는 해상운송 시에 이용되고 있는 선하증권과 같은 것은 발행되지 않고, 대신에 항공화물운송장(Air Waybill, AWB)이 발행되고 있다. 현재 국제항공사법의 표준이라고 할 수 있는 1929년 바르샤바 협약은 현재 152개국으로 미국 등 항공대국이 대부분 참가하고 있고⁵⁾ 국제항공운송협회(International Air Transport Association, IATA)는 항공운송장의 양식 및 항공운송약관의 통일화를 꾀하여 운송장에 기재해야 할 사항과 사항란의 구성까지도 정형화시키고 있어 사무처리의 자동화에도 유리하도록 하였다.⁶⁾ 현재 전체 항공운송에 약 86%에 해당하는 260개 항공사가 IATA에 회원이고 실무상 IATA가 마련한 포

2) 상법 제921조~제923조 참조.

3) 몬트리올 협약은 제4조에서 제8조에 화물운송장에 대한 내용 및 절차를 설명하면서 전자 수단 등의 기록 보존장치에 의해서도 항공화물운송장의 교부를 대체도 가능한 것으로 하고 있다. 그리고 이들 규정에 위배한 경우라도 운송계약은 유효하다고 규정하고 있다.

4) 최준선, “항공운송증권”, 『항공우주법학회지』 제7권, 1995, 102면.

5) http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf 참조; 박원화, 『항공사법』, 2012, 27면.

6) 박세운, “신용장거래에서 항공운송장 서류심사에 관한 연구”, 『국제상학』 제2권 제3호, 2009, 202면.

준약관을 토대로 하여 마련된 항공화물운송장이 이용되고 있어) 그 형식 및 내용 등이 세계적으로 통일되어 있다고 보아도 무방하다.

항공화물운송장은 3통의 원본이 한 세트로 발행된다. 제1원본은 운송인용(녹색)이고, 제2원본은 수하인용(분홍색), 그리고 제3원본은 송하인용(청색)이다. 항공화물운송장은 운송인과 송하인사이의 운송계약의 체결 및 계약 조건에 대한 증거가 되며, 운송물품의 수령서 역할을 한다. 그리고 항공운임이나 과금을 하는데 있어서 청구서가 되고, 보험증명서이며, 세관에서의 신고서류이다. 운송인에 대해서는 운송품의 취급, 발송, 인도에 관한 지시서의 역할을 한다.⁸⁾⁹⁾

몬트리올 협약에 의하면 항공화물운송장은 송하인이 작성·교부하도록 하고 있으나, 실제로는 대리점이나, 혼재운송인들이 항공사로부터 용지를 받아 필요한 사항을 기재하고 화물의 인도를 받은 후에 항공사의 대리인으로서 송하인용 원본에 서명하거나 항공회사가 서명하여 송하인에게 교부하고 있다.¹⁰⁾ 전문적인 기술과 지식을 가지고 합당한 시설과 인재를 이용하여 원활한 물류활동이 가능하도록 서비스를 제공하고, 화물을 즉시 항공운송이 가능한 상태로 항공사에 인도하는 항공대리점 등의 업무에는 항공화물운송장의 발행도 포함되어 있으나, 이는 운송장의 구비 여부에 대한 확인에 불과하다.¹¹⁾ 그러므로 실무상 항공화물대리점 등이 항공화물운송장을 작성한다고 하더라도 실제로 운송장의 작성 및 내용에 대해서는 송하인이 책임져야 한다.

7) <http://www.iata.org/about/members/Pages/airline-list.aspx?All=true> 참조.

8) 항공회사가 송하인이나, Air Forwarder앞으로 발행하는 것을 Master Air Waybill(MAWB), 에어포 워더가 각 송하인 앞으로 발행하는 항공운송장을 House Air Waybill(HAWB)이라고 부른다.

9) IATA가 만든 표준적인 neutral air waybill이 사용됨에 따라서 최근에는 HAWB이라는 명칭을 사용하는 사례가 거의 발생하지 않는다. 신용장통일규칙에서 운송서류 명칭이 중요하다는 것을 명시하기 전에는 HAWB로 표시된 경우 신용장 거래에서 수리 여부가 종종 문제된 바 있었다. 박세운, “신용장거래에서 항공운송장 서류심사에 관한 연구”, 「국제상학」, 제24권 제3호, 2009, 214면~215면.

10) 이강빈, “국제항공화물운송에 관한 운송증서의 요건 및 효력”, 「항공우주법학회지」, 제23권 제2호, 2008, 70면.

11) IATA 대리점 계약서에서는 항공회사와의 관계에 있어서 대리점이 발행하는 것을 원칙으로 하고 있으며, IATA 대리점 계약의 내용에 위반한 항공화물운송장이 발행된 경우에는 그 항공화물운송에 관한 수수료는 지급되지 않는다고 한다. 横山研治, “航空運送狀と貿易決済”, 「政策科學」 14-3, 2007, 136頁~137頁.

2. 항공화물운송장의 법적 성질

항공화물운송장은 운송계약의 체결, 화물의 인수 및 운송의 조건에 관한 증거가 되는 증거증권으로서의 성격을 가진다.¹²⁾ 또 운송인이 송하인에게 교부한 항공화물운송장을 제시할 것을 요구하지 않고서 화물의 처분에 관한 송하인의 지시를 따름으로 인하여 항공화물운송장의 정당한 소지인이 손해를 입었다면 이에 대하여 운송인이 책임을 져야 한다.¹³⁾ 따라서 송하인이 운송물처분권을 행사하려면 운송인으로부터 교부받은 송하인용 항공화물운송장을 제출하여야 하고 이런 점에서는 자격증권이라고 할 수 있다.

항공화물운송장은 선하증권과 비교가 많이 되고 있으나, 특히 큰 차이점은 유통성 여부이다. 선하증권은 권리 행사시 소지인이 제시, 상환하여야 하고, 제3자에게 권리이전을 할 수 있는 유가증권인데 반하여 항공화물운송장의 경우 수하인용, 운송인용, 송하인용 모두 유통을 위하여 교부되는 것이 아니고, 운송계약상의 권리를 행사할 때에도 필요한 것도 아니며, 교부 또는 배서에 의하여 제3자에게 권리이전도 할 수 없으므로 유통성이 없는 증권이다.¹⁴⁾ 이와 관련하여 CIF매매나 화환어음거래에서 항공운송증권이 이용되는 경우가 있으므로 유통성 항공운송장의 발행이 필요하다는 견해도 있다.¹⁵⁾ 그러나 몬트리올 협약상으로는 우리 상법상으로는 전자운송증서의 발행이 가능하도록 하고 있어¹⁶⁾ 앞으로도 유가증권으로서의 성질을 가지는 항공운송장 출현가능성은 거의 없을 것으로 보인다.¹⁷⁾

12) 몬트리올 협약 제11조, 상법 제929조 참조.

13) 몬트리올 협약 제12조 제3항, 상법 제917조 제3항 참조.

14) 김두환, 「국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)」, 2011, 157면; 최준선, “항공운송증권”, 「항공우주법학회지」 제7권, 1995, 102면~116면

15) 김두환, 「국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)」, 2011, 158면.

16) 몬트리올 협약 제4조 제2항, 상법 제924조 참조.

17) 이강빈, “국제항공화물운송에 관한 운송증서의 요건 및 효력”, 「항공우주법학회지」 제23권 제2호, 2008, 81면.

3. 항공화물운송장의 대체

몬트리올 협약 제4조18)에서는 화물운송에서는 항공운송증이 교부되고, 운송에 관한 기록 보존을 위해서 항공운송장의 교부 대신 다른 수단에 의할 수 있음을 명시하여, 전자항공화물운송장이 발행되는 경우 교부되는 화물수령증의 증거증권을 인정하고 있다.¹⁹⁾ 이는 항공화물운송에서 운송장을 발행하는 대신 관련 정보를 전자식으로 저장하고 화물수령증을 교부하는 관행에 관한 근거규정이 된다.²⁰⁾ 우리 상법은 이를 참조하여 상법 제924조에 전자적 형태나 기타 방법에 의하여 항공화물운송장 교부에 대체가 가능하다는 것을 규정하고 있다.

다른 산업분야에서는 필요한 서류가 전자적 방식으로 대체가 빠르게 진행되어 정착되는 것에 비하여 아직도 항공운송 절차에 있어서는 대부분이 종이 서류에 의존하고 있다. 이는 전자적 방식에 의하여 운송업무가 이루어지려면 여러 가지 장비를 구비해야 하고, 전자적 방식으로 업무를 처리할 수 있는 운용형식상의 통일, 그리고 무엇보다 이러한 업무를 처리할 수 있는 인력 등이 필요하기 때문이다. 게다가 항공운송은 국제적으로 이루어지므로 설사 한나라가 전자방식으로 처리할 능력과 환경을 갖추게 되었다고 해서 항공물류가 원활하게 전자식으로 이루어질 수는 없다. 각국의 인터넷 등의 구현 현실이나 항공사의 규모 및 재정적 능력 등이 모두 다른데다 국가 간에 전자정보 교환과 관련한 각종 법제도의 정비도 필요하기 때문이다.

18) Article 4 – Cargo

1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered. 화물의 경우, 항공운송장이 교부된다.
2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means. 운송에 관한 기록을 보존하는 다른 수단도 항공운송장의 교부를 대체할 수 있다. 그러한 수단이 사용되는 경우, 운송인은 송하인의 요청에 따라 송하인에게 운송을 증명하고 그러한 수단에 의하여 보존되는 기록에 포함된 정보를 수록한 화물수령증을 교부한다.

19) 최준선, “항공운송서류의 전자화”, 『인터넷법률』 통권 제45호, 2009, 18면. 전자항공화물운송증과 관련한 각 조약의 규정 및 흐름에 대해서는 동 논문 16면~18면 참조.

20) 송옥렬, 『상법강의』 제5판, 2015, 444면.

실무상 국제항공운송에 있어서 가장 중요한 항공화물운송장을 포함하여 필요한 서류의 종류만 30종이 넘는다고 한다. 이에 IATA는 과도한 서류업무를 줄이고, 이에 따르는 오류 및 비용을 줄이기 위하여 전자적 방식에 의한 항공화물운송장(e-awb) 이용을 독려하고 있다.²¹⁾ IATA의 보고에 따르면 전체적으로는 현재까지 e-AWB 이용 실적은 9월말 현재 34.1%에 불과하다.²²⁾ 한국의 경우를 보면, 인천공항의 경우는 취급률이 44%, 국내에서 출발하는 화물을 기준으로 하면 43.1%이다. 전체적으로 볼 때 IATA가 2015년 연말까지 목표로 했던 45% 달성과는 상당한 거리가 있음이 분명하다. 그러나 e-AWB가 신속성, 정확성, 효율성 면에서 종이로 된 항공화물운송장보다 뛰어난 것은 확실하고, 특히 Flydubai 항공사는 전체 화물의 99.9%를 e-AWB로 처리하고 있다²³⁾는 사실을 보면, 실제 전자항공화물운송장으로의 대체가 완전히 불가능한 일만은 아니라고 생각된다. 그리고 항공산업 이외의 분야에서 이루어지는 진산화 작업과 항공물류체계를 이용하는 사람들의 생활 패턴이 인터넷과 자동화에 맞추어 빠르게 변화하고 있는 현실에서 항공화물 운송에서만 전통적인 운송장방식을 계속 해서 고집하기는 어렵다. e-AWB 이용과 관련한 그 간의 통계 수치를 보더라도 업계에서 관심을 가지고 꾸준히 그 이용을 늘려나가고 있어 전자적 방식의 운송장이 주류가 되는 시기가 곧 도래할 것으로 기대된다.

Ⅲ. 운송물 처분청구권의 내용

운송물 처분청구권과 관련해서는 운송기간이 비교적 긴 해상운송과 관련하여 주로 논하여져 왔으며, 항공운송과 관련하여서는 그다지 크게 문제시되지 않았다. 왜냐하면 항공운송은 해상운송에 비하여 운송시간이 짧아, 송하인이 운송이 진행되는 동안 운송물의 처분청구권을 행사하여야 할 일이 상대적으로 적었기 때문인 듯하다. 그러나 수하인이 물건의 인도청구권을 행사하기 전까지

21) <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/awb/Pages/index.aspx> 참조.

22) <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/awb/Documents/e-awb-buzz-october-2015.pdf> 참조.

23) <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/awb/Documents/e-awb-monthly-report-r17.pdf> 참조.

는 송하인이 운송물처분권을 행사할 수 있는 것으로 해석되고, 처분권의 종료 시점에 화물에 대한 소유권 관계와 관련하여 대금회수의 문제도 발생할 수 있으므로, 이에 대하여 살펴볼 필요가 있다고 생각된다.

우리 상법을 기준으로 하여 보면 송하인의 운송물 처분청구권과 운송물 인도에 관하여 육상운송에서 상법 제139조와 제140조를 두고 그 내용을 제815조 해상운송에서 준용하고 있고, 항공운송과 관련해서는 상법 제917조에 ‘운송물의 처분청구권’이라는 표제로 새로 규정하고 있다. 상법상의 운송물 처분청구권과 유사한 제도에 대한 내용을 알아보고, 상법 규정이 어떠한지 보기로 한다.

1. 운송중지권과 처분청구권

국제 물품 매매 계약에 관한 유엔 협약²⁴⁾(CISG)은 당사자가 계약체결 후 상대방의 이행능력 또는 신용도의 증대한 결함이 있거나 계약의 이행준비나 이행에 과한 상대방의 행위로 의무의 실질적 부분을 이행하지 아니할 것이 판명된 경우에는 자신의 의무이행을 정지할 수 있음²⁵⁾을 규정하고 있다. 그리고 이러한 이행의 정지에 관한 사유가 명백하게 되기 전에 매도인이 물품을 발송한 경우에는 매수인이 물품을 취득할 수 있는 증권을 소지하고 있더라도 매도인은 물품이 매수인에게 교부되는 것을 저지할 수 있다²⁶⁾고 하여 운송도중의 물품의 인도중지에 관한 내용을 두고 있다. 이는 영미법상의 이행기 전 계약위반(anticipatory breach of contract)의 법리를 도입한 것으로 당사자 일방의 의무불이행이 분명한 경우, 이행을 하게 되어 권리를 침해당할 위험성이 있는 계약불이행의 상대방을 보호하기 위하여 만들어진 것이다.²⁷⁾ 매도인에게 운송중지

24) United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (Vienna, 1980) (CISG)

25) Article 71 (1) A party may suspend the performance of his obligations if, after the conclusion of the contract, it becomes apparent that the other party will not perform a substantial part of his obligations as a result of:

(a) a serious deficiency in his ability to perform or in his creditworthiness; or
(b) his conduct in preparing to perform or in performing the contract.

26) Article 71 (2) If the seller has already dispatched the goods before the grounds described in the preceding paragraph become evident, he may prevent the handing over of the goods to the buyer even though the buyer holds a document which entitles him to obtain them. The present paragraph relates only to the rights in the goods as between the buyer and the seller.

권²⁸⁾을 둔 것은 불이행사유가 명백해지기 전에 매도인이 물품을 이미 발송했다면 이행정지권 만으로는 매도인에게 별다른 도움이 되지 못하기 때문이다.²⁹⁾

매도인의 운송중지권은 CISG 제71조상 나열된 상황에서 목적지에서 운송인이 매매물품을 매수인에게 넘기는 것을 방지할 수 있다는 것으로 운송중지권은 이행정지권의 한 내용으로 볼 수 있다.³⁰⁾ 따라서 CISG의 운송중지권의 해석상으로는 매도인의 운송중지권은 매수인을 상대로만 행사할 수 있고, 운송중지권을 효과적으로 행사하기 위한 수단으로 운송물 처분권을 생각해 볼 수 있다.³¹⁾ 그러나 우리 상법상의 운송물 처분청구권과 관련하여 생각해보면 상법상 운송물 처분청구권은 운송의 중지, 운송물의 반환, 기타의 처분으로 나누어져 있으므로 운송중지권은 운송물처분권의 내용의 일부라고 볼 수 있다.³²⁾ 그러나 CISG 상의 운송중지권은 물품의 처분권을 매도인에게 허용하지 않으며, 매도인이 공급하게 될 물품의 대체구매도 매수인에게 허용하지 않는다. 그리고 만일 이행정지 상대방이 그 이행에 관한 적절한 보장을 제공한 경우 운송을 재개할 수 있다고 한다. 이는 매매계약법상 계약의 존속을 전제로 하여 규정된 것³³⁾으로 국내법상 운송물 처분권이 계약해제를 목적으로 한 것과는 차이가 있다고 할 것이다. 다음에는 우리 상법상 운송물 처분청구권에 대하여 간략히 알아보도록 한다.

2. 상법상 운송물 처분청구권

상법은 2011년에 항공운송편을 제정하면서 제2장의 운송은 ‘국제항공운송에 있어서의 일부규칙의 통일에 관한 협약(이하 몬트리올 협약)’³⁴⁾을 모델로 하여

27) 최준선, 「국제거래법」 제10판, 2015, 199면.

28) CISG 제71조 제2항 상의 매도인의 권리에 대하여 운송정지권, 운송중지권, 운송유지권 등 다양하게 번역되어 사용되고 있다. 용어에 대한 상세한 내용은 이창재, “국제물품매매에서 매도인의 운송중지권”, 「국제거래법연구」 제23집 제2호, 2014, 4면~5면 참조.

29) 이기수 · 신창섭, 「국제거래법」, 2015, 152면.

30) Alexander von Ziegler, “The right of suspension and stoppage in transit (and notification thereof)”, *Journal of law and commerce*, vol. 25. 2005-2006, p. 363

31) 이창재, “국제물품매매에서 매도인의 운송중지권”, 「국제거래법연구」 제23집 제2호, 2014, 17면.

32) 이창재, “국제물품매매에서 매도인의 운송중지권”, 「국제거래법연구」 제23집 제2호, 2014, 19면.

33) 채진익, “국제물품매매계약에서 이행기전 계약위반과 그 구제에 관한 연구” 「무역학회지」 제33권 제5호, 2008, 232면.

34) CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR 1999.

그 내용을 구성하였다.³⁵⁾ 따라서 국제조약과 우리 상법상 항공운송편의 내용에 있어서 큰 차이점은 없다. 항공운송에 있어서는 국내항공운송과 국제항공운송을 달리 취급할 필요가 별로 없고, 국제항공화물운송계약에 있어서 국제항공운송인과 국내운송취급인의 법률관계는 양 당사자가 체결한 계약에 따라 결정하면 되기 때문이다.³⁶⁾

몬트리올 협약 제12조³⁷⁾는 화물의 처분권에 관한 내용을 다루고 있다. 우리 상법 제917조는 이 내용을 반영하여 송하인은 운송인에게 운송의 중지, 운송물의 반환, 그 밖의 처분을 청구할 수 있으며, 이 경우에 운송인은 운송계약에서 정한 바에 따라 운임, 채당금과 처분으로 인한 비용의 지급을 청구할 수 있다고

35) 법무부, 「선진상사법률연구」 통권 제55호 별책부록, 2011, 2면.

36) 이재현, “국제항공화물운송계약 당사자 간의 법률관계에 대한 연구”, 「해운물류연구」 제28권 제4호, 2012, 705면.

37) Article 12 - Right of disposition of cargo

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.; 송하인은 운송계약에 따른 모든 채무를 이행할 책임으로 조건으로, 출발지 또는 도착지 공항에서 화물을 회수하거나, 운송도중 착륙할 때에 화물 유치하거나, 최초 지정한 수하인 이외의 자에 대하여 도착지에서 또는 운송도중에 화물을 인도할 것을 요청하거나 또는 출발공항으로 화물을 반송할 것으로 청구함으로써 화물을 처분할 권리를 보유한다. 송하인은 운송인 또는 다른 송하인을 해하는 방식으로 이러한 처분권을 행사해서는 아니 되며, 이러한 처분권 행사로 인하여 발생한 어떠한 비용이든 변제하여야 한다.
2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.; 송하인의 지시를 이행할 수 없는 경우, 운송인은 즉시 송하인에게 그 사실을 통보하여야 한다.
3. 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 delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.; 운송인은 송하인에게 교부한 항공화물운송장 또는 화물수령증의 제시를 요구하지 아니하고 화물의 처분에 관한 송하인의 지시를 따른 경우, 송하인에 대한 운송인의 구상권이 침해되지 않는 범위에서 항공화물운송장 또는 화물수령증의 정당한 소지인에게 이로 인하여 발생한 어떠한 손해에 대해서도 책임을 지야 한다.
4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.; 송하인에게 부여된 권리는 수하인의 권리가 제13조에 따라 발생할 때 소멸한다. 그럼에도 불구하고 수하인이 화물의 수취를 거절하거나, 수하인에게 연락이 되지 않는 경우에는 송하인은 처분권을 회복한다.

하여 운송물의 처분청구권에 대한 내용을 두고 있다.³⁸⁾ 이를 송하인의 운송물 처분청구권이라고 하며, 운송물처분권이라고 부르기도 한다. 이는 운송 도중에 시장 상황이 변하거나 매수인의 신용상태가 변화하는 경우에 송하인등의 권리자가 이에 적절히 대응할 수 있는 방안으로 마련된 것이다.³⁹⁾ 몬트리올 협약 제12조 제1항 및 제3항에는 송하인이 처분권의 행사와 관련하여 발생한 비용을 모두 변제하도록 하고 있고, 운송인의 송하인에 대한 구상권에 대한 내용도 들어 있다. 상법은 이를 당연한 것으로 판단하여 이에 대한 내용은 넣지 않았으나,⁴⁰⁾ 처분청구권 행사시에 발생할 수 있는 비용의 부담 및 구상권에 관한 근거를 확실히 하는 편이 실무상 발생할 수 있는 분쟁을 방지하는데 효과적이므로 이에 대한 논의가 필요가 있다고 생각된다.⁴¹⁾

상법 제139조 및 제815조의 육상 및 해상운송의 경우 송하인 또는 화물상환증이 발행된 때에는 그 소지인이 운송인에 대하여 운송의 중지, 운송물의 반환 기타의 처분을 청구할 수 있다고 규정한다. 또 제140조에서는 운송물이 도착지에 도착한 때에는 수하인은 송하인과 동일한 권리를 취득하고, 운송물 도착지 도착 후 수하인이 그 인도를 청구한 때에는 수하인의 권리가 송하인의 권리에 우선한다고 규정하고 있다. 따라서 육상 및 해상운송의 경우에는 운송물이 도착지에 도착하더라도 수하인이 운송물의 인도를 청구할 때까지는 송하인이 운송물처분권을 행사할 수 있다고 해석된다. 반면 항공운송의 경우에는 운송물이 도착지에 도착하면 즉시 송하인의 처분권이 소멸한다는 점에서 육상 및 해상운송과는 차별된다.⁴²⁾

3. 운송물 처분청구권의 내용

항공운송에 있어서 상법상 처분권을 행사할 수 있는 자는 송하인으로, 송하인은 운송인에게 운송의 중지, 운송물의 반환, 그 밖의 처분을 청구할 수 있다.

38) 상법 제917조 제1항 참조.

39) 최준선, 「상법총칙·상행위」 제9판, 2015, 369면.

40) 이강빈, “항공화물운송에 관한 상법 항공운송편 제정안의 내용 및 쟁점”, 「무역상무연구」 제43권, 2009, 216면.

41) 한국법제연구원, 「항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구」 워크샵 자료집, 2009, 50-51면.

42) 최준선, 「보험·해상·항공운송법」 제9판, 2015, 598면.

앞에서 언급했듯이 육상 및 해상운송에서는 송하인뿐만 아니라, 화물상환증이 발행된 때에는 그 소지인도 처분청구권을 갖는 것으로 하고 있으나, 항공화물 운송장은 상환증권이 아니기 때문에 처분청구권의 주체를 송하인으로만 규정하고 있다.

(1) 운송의 중지

운송의 중지는 운송물이 현재 운송된 지점에서 더 이상 목적지로 가는 것을 멈추는 것을 말하는데, 항공운송에 있어서는 특히 운송도중 항공기가 착륙 할 때 운송물의 유치, 출발공항 또는 목적 공항에서의 화물의 회수도 포함한다.⁴³⁾ 이는 송하인이 매수인 사이에서 대금 정산이 종료되지 않은 경우에 매수인이 화물을 수령하는 것을 막기 위하여 이용되거나⁴⁴⁾, 운송 중에 운송물을 일시적으로 보관하면서 송하인의 추가적인 지시를 기다려야 할 필요가 있을 때 그 실익이 있다고 할 것이다.⁴⁵⁾

(2) 운송물의 반환

육상 및 해상운송의 경우 운송물의 반환이 현재지에서의 반환인지 발송지로의 반환인지 목적지의 변경도 포함 여부 등에 대하여 견해가 대립하고 있다.⁴⁶⁾ 반면에 항공운송의 경우 몬트리올 협약상 송하인은 출발공항으로의 운송물 반송을 청구함으로써 운송물을 처분할 권리를 가지는 것으로 분명히 규정하고 있어⁴⁷⁾ 육상운송이나 해상운송에서와 같은 다툼은 보이지 아니한다.

(3) 그 밖의 처분

송하인이 취할 수 있는 여러 가지 처분행위 중 앞에서 열거한 운송의 중지 및 반환을 제외하고는 ‘그 밖의 처분’이라고 하여 송하인의 처분청구권의 범위에 넣고 있다. ‘그 밖의 처분’에는 화물이 도착할 목적공항이나 중간 착륙지에

43) 몬트리올 협약 제12조 1항 참조.

44) 양석완, “운송물처분권에 관한 법적쟁점”, 『국제거래법연구』 제18집 제1호, 2009, 188면.

45) 이창재, “상법상 운송물 처분청구권과 수하인의 발전적 지위”, 『성균관법학』 제23권 제3호, 2011, 670면.

46) 양석완, “운송물처분권에 관한 연구” 『한국해법학회지』 제32권 제2호, 2010. 84면.

47) 몬트리올 협약 제12조 1항 참조.

서 애초에 지정한 수하인 이외의 자에 대한 화물의 인도요구도 포함하는 것으로 해석되나,⁴⁸⁾ 이는 원래의 운송계약의 범위 내에서 인정되어야 하는 것으로서 합리적으로 예상 가능한 범위 내에서 인정되는 것이어야 한다.⁴⁹⁾

(4) 처분권의 종료

상법에 따르면 수하인이 운송물의 수령을 거부하거나 수하인을 알 수 없는 경우를 제외하고는 운송물이 도착지에 도착하여 수하인이 운송물의 인도를 청구할 권리를 취득하였을 때 송하인의 처분청구권은 소멸하게 된다.⁵⁰⁾ 이는 수하인의 운송물인도청구권이 개시시점을 결정하게 되므로 중요하다.⁵¹⁾

상법 제917조는 몬트리올 협약 제12조 제4항과 제13조를 반영한 것으로 몬트리올 협약과 동일하게 해석된다고 볼 것이다.⁵²⁾ 몬트리올 협약 제12조 제4항은 송하인에게 부여된 권리는 수하인의 권리가 제13조에 따라 발생할 때 소멸한다고 하고 있고, 제13조 제1항은 수하인은 송하인이 운송물처분권을 행사하는 경우를 제외하고는 화물이 도착지에 도착하면 운송인에게 상당한 비용을 지급하고 운송조건에 따를 것을 조건으로 화물인도를 청구할 수 있다고 하고 있다. 따라서 송하인의 처분청구권은 운송물이 도착지에 도착하게 되면 소멸하고, 설사 운송물이 하역되지 않았더라도 송하인은 운송물처분권을 행사할 수 없게 되고, 운송인은 운송물을 수하인에게 인도해야 할 의무를 지고, 수하인은 운송물 인도청구권을 갖게 된다.⁵³⁾ 그러나 물건이 목적지에 도착한 후에도 수하인이 운송물에 대하여 인도를 청구하기 전에 매매계약의 하자로 인하여 송하인의 요구로 운송인이 운송물을 반송해야 하거나, 새로운 수하인을 지정하는 경우가 발생할 수 있으므로 물품이 목적지에 도착하면 바로 처분청구권이 소멸하도록 하는 것은 지나친 제한이라는 비판이 있다.⁵⁴⁾ 실제 대한항공의 국제항

48) 법무부, 「선진상사법률연구」 통권 제55권, 별책부록, 2011, 56면.

49) 양석완, “운송물처분권에 관한 입법론적 고찰”, 「한국해법학회지」 제35권 제2호, 2013, 298면.

50) 상법 제917조 제4항 및 제918조.

51) 이강빈, “국제항공화물운송에 있어서 운송인의 화물인도 의무와 책임”, 「항공우주법학회지」 제21권 제2호, 2006, 79면.

52) 법무부, 「선진상사법률연구」 통권 제55호 별책부록, 2011, 57면.

53) 김지훈, “항공물건운송에 관한 상법 항공운송편 규정의 문제점 및 개선방안”, 「상사판례연구」 제26집 제4권, 2013, 189면.

54) 이장재, “개정 상법상 항공화물운송인의 책임”, 「성균관법학」 제24권 제1호, 2012, 327면.

공화물 약관을 보면 송하인의 화물처분권은 화물이 목적지 공항에 도착한 후 수하인이 화물을 인도받거나 화물인도를 청구하거나 또는 화물수취의 의사표시를 한 시기에 소멸한다고 하여 실제로 우리 상법이나 몬트리올 협약상의 처분권 소멸시기보다 늦게 규정되어 있다.⁵⁵⁾ 이는 실무상 운송물이 도착지에 도착해도 송하인의 처분청구권이 행사할 필요가 많은 복잡한 상거래 현실을 반영한 것으로 항공운송인이 약관상 정한 시점까지 정당한 사유가 없는 이상 송하인의 처분청구권에 따라야 하므로, 상법이나 몬트리올 협약의 규정보다 운송인에게 유리한 점도 없으므로 효력상 문제될 것은 없다고 본다.⁵⁶⁾

IV. 항공화물운송장과 결제

1. 위험의 이전과 소유권의 이전

항공운송물의 경우 도착지에 도착한 때 즉시 송하인의 운송물처분권이 종료되고, 운송인이 통지의무를 지게 되며 수하인은 물품의 인도를 청구할 수 있다. 화물이 목적지에 도착하면 항공화물운송장에 수하인으로 지정된 사람은 운송인에게 정당한 비용을 지급하고, 운송의 조건을 충족해야 화물인도를 청구할 수 있다.⁵⁷⁾ 정당한 비용이란 송하인이 지급을 하지 않았거나, 요금 지급을 항공화물운송장에 약정한 경우로서 운임 및 관세, 화물의 최종수취인에게 화물인도 비용 같은 운송에 관한 일체의 비용과 체당금 등을 말한다.⁵⁸⁾ 따라서 특별한 사정이 없는 한 화물이 도착지에 도착함으로써 수하인이 운송인에 대하여 물품의 인도청구권을 취득하면, 수하인에게 소유권은 이전된다.⁵⁹⁾

55) 대한항공 국제화물운송약관 제8조 참조(2009. 12. 30.부 적용).

56) 김지훈, “항공물건운송에 관한 상법 항공운송편 규정의 문제점 및 개선방안”, 『상사판례연구』 제26집 제4권, 2013, 190면~191면.

57) 몬트리올 협약 제13조 제1항 참조.

58) 이강빈, “국제항공화물운송에 있어서 운송인의 화물인도 의무와 책임”, 『항공우주법학회지』 제21권 제2호, 2006, 80면; 상법 제141조.

59) 대법원 1998. 11. 10. 선고 98도2526판결, 대법원은 본선인도조건(FOB) 또는 보험료포함조건(CIF)으로 매수인을 수하인으로 하여 항공화물운송인에게 운송을 위탁하는 방법으로 물품을 인도하기

운송물의 소유권 이전 시기에 대한 문제는 위험과 비용의 부담자의 결정에 중대한 영향을 미친다. 그러나 국제거래에 있어서는 계약형태에 따라 위험과 비용의 이전이 소유권과 분리되므로 소유권과 함께 위험과 비용이 반드시 이전된다고 할 수는 없고,⁶⁰⁾ 소유권 이전도 처분권의 유보로 인하여 복잡한 성격을 띠게 된다.

2. 항공화물운송장과 은행의 담보권 설정

(1) 은행의 담보권의 법적 성질

해상운송에서 선하증권의 경우 송하인은 운송인에게 자신의 지시식 선하증권을 취득하여 환어음과 같이 매수인에게 송부하고 매수인은 환어음의 지급 또는 인수를 하여 선하증권을 입수하고 물건을 인도받는다.⁶¹⁾ 반면 항공운송에 있어서는 해상운송이나 육상운송 보다 신속한 운송방식으로 그 특성상 운송서류의 전달 및 심사에 들이는 시간을 줄이기 위하여 유통성이 없는 항공화물운송장을 기명식증권으로 발행하고 항공운송화물과 동시에 수하인용 항공화물운송장을 목적지에서 수하인에게 전달하는데, 물품에 대한 권리증권 이전을 유보하는 방식으로는 대금회수 문제를 해결하기 어려워 수하인을 개설은행으로 하여 화물자체를 점유하여 담보권을 유보하는 방식을 취하고 있다.⁶²⁾ 왜냐하면 항공화물운송장은 유통성이 없으므로 은행입장에서는 아무런 담보가치가 없기 때문이다. 그리고 이 담보권은 보통 양도담보로 해석된다. 신용장에서 항공화

로 하는 수출입매매계약이 체결된 경우, 특별한 사정이 없는 한 물품이 도착지에 도착함으로써 매수인이 운송인에 대하여 물품의 인도청구권을 취득하였을 때 민법 제190조의 규정에 의하여 매도인으로부터 매수인에게 물품의 인도가 이루어진 것으로 되어 그 소유권은 매수인에게 이전되고 이 경우 매수인이 수입할 물품을 미리 제3자에게 양도함에 따라 매도인에 대하여 위 제3자를 수하인으로 하여 운송을 위탁할 것을 요구하고 매도인이 이에 응하였다면 물품이 국내에 도착하였을 때 당사자들의 의사에 따라 매도인으로부터 매수인, 매수인으로부터 제3자에게 순차로 물품에 대한 소유권 이전이 이루어진다고 판시하였다.

60) 임태혁, “국제항공운송에서 운송계약의 당사자 및 운송물에 대한 소유권 이전”, 『국제거래법연구』 제17집 제1호, 2008, 176면.

61) 한낙현, “국제무역거래에서 수하인의 지위와 운송물처분권에 관한 연구” 『무역학회지』 제33권 제2호, 2008, 130면.

62) 이용근·박병호, “운송인의 화물인도관행의 문제점 및 개선방안에 관한 판례연구”, 『관세학회지』 제16권 제2호, 2015, 206면.

물운송장을 요구하는 경우에 운송서류에 항공화물운송장을 붙여내야 하는데, ① 수출환어음 할인에서 은행입장에서는 항공화물운송장의 담보력보다는 수출업자의 신용도가 가장 중요하고⁶³⁾ ② 매수인 측에서 보면 자기가 원하는 조건으로 신용장을 발행시켜 본인에게 불이익이 없는 한 발행은행에게 유리한 지위를 부여하고자 하는 것으로 볼 수 있으며, ③ 은행 측은 이익을 최우선 보호하기 위하여 유리한 담보권을 상품상 확보하고자 하는 것이 통상적인 해석이므로 양당사자의 이해에 가장 합치하는 양도담보로 해석하는 것이 타당하다.⁶⁴⁾ 그런데 양도담보는 채무자인 매수인으로부터 채권자인 은행으로 양도된 담보권이므로, 그 전에 소유권이 매도인으로부터 매수인으로 이전되어야 한다. 따라서 항공화물운송장의 수하인 란에 은행명을 기재하는 방식으로 담보권을 설정하는 경우에도 소유권은 매도인으로부터 은행으로 직접 이전하는 것은 아니고, 매도인으로부터 매수인, 매수인에서 은행으로 순차적으로 이전된다.⁶⁵⁾ 우리 법원도 이러한 입장에서 판시하였다.⁶⁶⁾

(2) 은행의 양도담보권과 송하인의 운송물처분권

물품이 운송중 이라면 송하인은 운송물처분권을 행사할 수 있고, 송하인이 운송중지권을 행사하여 물품의 인도를 요구했다면, 항공운송인은 운송을 중지하고 물품을 송하인에게 인도해야 한다. 여기서 운송물이 목적지에 도착한 후 항공화물운송장의 수하인으로 지명된 신용장발행은행의 양도담보권과 앞에서 살펴본 송하인의 운송물처분권과의 관계는 어떻게 보아야 하는지에 대한 의문이 생길 수 있다.

63) 오수근, “항공화물운송장의 법률관계”, 『민사판례연구』 제19권, 1997, 419면.

64) 伊澤孝平, 『商業信用狀論』, 1958, 541頁, 橫山研治, “航空運送狀と貿易決濟”, 『政策科學 14-3』, 2007, 143면에서 재인용.

65) 橫山研治, “航空運送狀と貿易決濟”, 『政策科學 14-3』, 2007, 144頁.

66) 수입업자가 물품을 수입하기 위하여 신용장개설은행과 수입거래약정을 체결하면서 장래에 수입하는 물품을 개설은행에 대한 신용장대금 채무이행을 위한 담보로서 양도한다는 약정을 하고, 이에 따라 개설은행을 수하인, 수입업자를 통지처, 가격조건을 본선인도조건 또는 운임·보험료 포함조건으로 한 항공화물운송에 의하여 화물을 운송할 것을 조건으로 한 신용장이 개설되고 위 조건에 맞추어 수출업자가 물품에 대한 항공화물운송을 위탁한 경우, 특별한 사정이 없는 한 물품이 국내 공항에 도착하였을 때 개설은행이 민법 제190조의 규정에 의하여 인도를 받은 것으로 되어 당사자 사이에 그 소유권이전이 순차로 이루어져 위 수입거래약정과 별도로 양도담보계약을 체결하지 않았더라도 개설은행은 물품에 대한 양도담보권을 취득한다. 대법원 1998. 11. 10. 선고 98도2526 판결.

송하인의 운송증지권은 물품대급에 대한 신용위험이라는 불안요소에 대하여 매수인의 지급불능이 된 경우의 구제조치이다.⁶⁷⁾ 인정되는 권리로 최종적 권리라고 볼 수 없다. 그러나 은행의 담보권설정은 물품대급 결제를 촉진시키기 위한 것이므로 은행의 담보권을 우선시키는 것이 합리적이라고 하겠다.⁶⁸⁾ 몬트리올 협약 제12조 제3항은 송하인이 화물의 처분권을 행사함에 있어서 항공운송장 또는 화물수령증을 제시하지 않았음에도 별다른 이의를 제기하지 않고 운송인이 이에 따른 경우 이로 인해 정당한 소지인에게 손해가 발생하였다면, 그 손해에 대하여 책임을 져야 한다고 하고 있다. 그리고 이를 반영한 우리 상법 제917조 제3항도 운송인이 송하인에게 교부한 항공화물운송장 또는 화물수령증을 확인하지 아니하고 송하인의 처분청구에 따른 경우, 운송인은 그로 인하여 항공화물운송장 또는 화물수령증의 소지인이 입은 손해를 배상할 책임을 진다고 규정한다. 따라서 항공화물운송장을 매수은행, 지급은행, 인수은행, 발행은행이 소지하고 있는 한 은행은 화물의 담보권을 확보할 수 있고, 송하인의 운송물 처분권은 제한된다고 볼 수 있다.

V. 결 론

항공화물운송이 아무리 단시간 안에 이루어진다고 하여도 송하인이 처분청구권을 행사할 일이 전혀 없는 것은 아니다. 따라서 항공운송에 적용할 수 있는 각종 협약에는 처분권에 대한 규정을 두거나 처분청구권과 유사한 효과를 낼 수 있는 제도를 갖추고 있다. 우리나라도 2011년에 상법 제6편에 항공운송을 제정하면서 몬트리올 협약을 모델로 하여 송하인의 처분청구권에 관한 내용을 둔 바 있다. 이는 물품 발송 후, 시장의 상황이 달라지거나 거래 상대방의 신용악화로 물품 대금을 받기 어렵다고 판단될 경우에 대응하기 위하여 마련된 것이다. 송하인의 처분권 행사와 관련하여 몬트리올 협약은 송하인이 이에 대한

67) 양석완, “운송인에 대한 운송유지권의 실효적 행사를 위한 법적 논점”, 『국제법무』 제2집 제1호, 2010, 123면.

68) 横山研治, “航空運送狀と貿易決済”, 『政策科學 14-3』, 2007, 145頁.

비용을 부담하고 운송인도 송하인에게 구상권을 행사할 수 있는 근거규정을 두었으나, 상법은 이러한 내용을 두고 있지 않다. 이에 대한 개선이 필요할 것으로 생각된다.

처분청구권의 행사와 관련해서도 항공운송의 경우 항공화물운송장 등이 필요하다. 만일 이러한 서류 제시 없이 운송인이 송하인의 지시에 따라 화물을 회수, 유치, 또는 반송하는 등의 조치를 취하게 되면 이에 대하여 손해를 배상할 책임이 뒤따르기 때문이다. 항공화물운송장은 운송인이 화물을 인수한 후에 교부되며, 운송인의 서명은 화물이 항공기에 적재하기 전에 이루어진다. 이 점에서 항공화물운송장은 항상 수취식으로 발행된다. 그리고 항공화물운송장을 소지하지 않았다고 하더라도 권리를 행사할 수 없는 것이 아니며, 제3자에게 권리이전을 할 수 있는 것도 아니다. 화환 거래 등에서 항공화물운송장이 이용되는 경우가 있어서 유통성이 있는 항공화물운송장 발행을 기대하는 목소리도 있다. 그러나 실제 항공운송업계에서는 과도한 서류업무 및 신용장거래 시 서류 불일치 등 오류를 줄이기 위하여 전자화물운송장 이용 비율을 높이기 위하여 노력하고 있으며, 느리지만 서서히 그 비율이 높아지고 있다. 이런 점에 비추어 보면 앞으로도 유통성을 갖춘 항공화물운송장 발행은 앞으로도 힘들 것으로 보인다. 따라서 앞으로는 유통성 있는 항공화물운송장의 출현을 기대하기 보다는 전자항공화물운송장 활용과 관련하여 제기될 수 있는 법률상 문제에 관하여 좀 더 심도 있는 연구와 세밀한 논의를 진행해야 할 것이라고 생각된다.

항공운송물은 도착지에 도착하면 수하인은 물품에 대한 인도청구권을 갖게 되고, 송하인의 운송물처분권은 종료한다. 상법은 운송물 처분청구권이 목적지 도착 즉시 소멸하도록 구성하였으나 운송계약 당사자인 송하인의 권리제한의 문제가 되지 않는지 살펴볼 필요가 있을 것이다. 왜냐하면 오늘날 상거래 현실이 상당히 복잡하게 전개되고 있고, 화물의 소유권 이전도 처분권의 유보로 인하여 거래상 복잡한 양상을 보이므로 위험과 비용 부담자를 결정하는데 있어서 중요한 문제가 될 수 있기 때문이다.

물건 운송이 완료된 후, 대금의 결제와 관련해서 살펴보면 2000년 초만에도 신용장거래의 비중이 가장 많았다. 그러나 2015년 9월 현재 신용장 거래방식은 대략 10% 정도로 약 66%는 송금방식으로 결제가 이루어지고 있다.⁶⁹⁾ 리스크

관리에 더 치중하였던 과거와는 달리 최근에는 비용대비 시간 효율성을 더 중요하게 되었고, 해외지사를 통한 기업 내 거래가 증가하는 등 거래 현실이 변화하면서 복잡한 결제단계를 거쳐야 하고 수수료 비용이 많이 소요되는 신용장거래보다는 무신용장 결제방식을 선호하는 경향이 두드러지게 나타나고 있기 때문인 것으로 이해되고 있다.⁷⁰⁾ 따라서 앞으로는 신용장 거래의 한계를 인식하고 송금 거래 시에 문제될 수 있는 미수금 위험에 대한 문제를 법률적으로 어떻게 예방할 수 있을 것인지 그리고 사후에는 어떠한 조치를 효과적으로 취할 수 있을 것인지에 대한 세밀한 연구가 필요할 것이다.

참고문헌

1. 단행본

김두환, 「국제·국내항공법과 개정상법(항공운송편)」, 한국학술정보, 2011

박원화, 「항공사법」, 한국학술정보, 2012.

송옥렬, 「상법강의」 제5판, 홍문사, 2015

이기수·신창섭, 「국제거래법」, 세창출판사, 2015,

최준선, 「국제거래법」 제10판, 삼영사, 2015

_____, 「보험·해상·항공운송법」 제9판, 삼영사, 2015

_____, 「상법총칙·상행위」 제9판, 삼영사, 2015

2. 논문

Alexander von Ziegler, “The right of suspension and stoppage in transit (and notification thereof)”, *Journal of law and commerce*, vol. 25. 2005-2006

69) <http://stat.kita.net/stat/kts/sum/SumImpExpApprList.screen> 참조.

70) 그러나 거래국과 물품의 종류가 무엇인가에 따라 결제방식 비중이 매우 다르게 나타나고 있다. 홍콩, 독일, 일본, 싱가포르 등과 거래를 할 때에는 송금거래 비중이 높다. 반면, 중국, 베트남, 인도 등과 같은 개도국과 거래를 하는 경우에는 L/C거래 비중이 높은 편이다. 반도체, 선박, 석유관련 제품 및 농수산물 등의 거래시는 송금비중이 전체 송금결제 비중보다 높고 자동차의 경우는 L/C 방식이 더 높은 비중을 차지하고 있다. 한국무역협회, 「Trade Focus」 vol. 10 no. 5, 2011, 3면~6면.

- 김지훈, “항공물건운송에 관한 상법 항공운송편 규정의 문제점 및 개선방안”, 「상사판례연구」 제26집 제4권, 2013
- 박세운, “신용장거래에서 항공운송장 서류심사에 관한 연구”, 「국제상학」 제2권 제3호, 2009
- 양석완, “운송물처분권에 관한 연구”, 「한국해법학회지」 제32권 제2호, 2010
- _____, “운송물처분권에 관한 입법론적 고찰”, 「한국해법학회지」 제35권 제2호, 2013
- _____, “운송물처분권에 대한 법적 쟁점”, 「국제거래법연구」 제18집 제1호, 2009
- _____, “운송인에 대한 운송유지권의 실효적 행사를 위한 법적 논점”, 「국제법무」 제2집 제1호, 2010
- 오수근, “항공화물운송장의 법률관계”, 「민사판례연구」 제19권, 1997
- 이강빈, “국제항공화물운송에 관한 운송증서의 요건 및 효력”, 「항공우주법학회지」 제23권 제2호, 2008
- _____, “국제항공화물운송에 있어서 운송인의 화물인도 의무와 책임”, 「항공우주법학회지」 제21권 제2호, 2006
- _____, “항공화물운송에 관한 상법 항공운송편 제정안의 내용 및 쟁점”, 「무역상무연구」 제43권, 2009
- 이용근·박병호, “운송인의 화물인도관행의 문제점 및 개선방안에 관한 판례연구”, 「관세학회지」 제16권 제2호, 2015
- 이제현, “국제항공화물운송계약 당사자 간의 법률관계에 대한 연구”, 「해운물류연구」 제28권 제4호, 2012
- 이창재, “개정 상법상 항공화물운송인의 책임”, 「성균관법학」 제24권 제1호, 2012
- _____, “국제물품매매에서 매도인의 운송중지권”, 「국제거래법연구」 제23집 제2호, 2014
- _____, “상법상 운송물 처분청구권과 수하인의 발전적 지위”, 「성균관법학」 제23권 제3호, 2011

- 임태혁, “국제항공운송에서 운송계약의 당사자 및 운송물에 대한 소유권 이전”, 「국제거래법연구」 제17집 제1호, 2008
- 채진익, “국제물품매매계약에서 이행기전 계약위반과 그 구제에 관한 연구”, 「무역학회지」 제33권 제5호, 2008
- 최준선, “항공운송서류의 전자화”, 「인터넷법률」 통권 제45호, 2009
- _____, “항공운송증권”, 「항공우주법학회지」 제7권, 1995
- 橫山研治, “航空運送狀と貿易決濟”, 「政策科學 14-3」, 2007

3. 기타

- <http://www.iata.org/publications/Pages/wats-freight-km.aspx>
- <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/eawb/Documents/e-awb-buzz-october-2015.pdf>
- <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/eawb/Documents/e-awb-monthly-report-r17.pdf>
- 대법원 1998. 11. 10. 선고 98도2526판결
- 법무부, 「선진상사법률연구」 통권 제55호 별책부록, 2011
- 한국무역협회, 「Trade Focus」vol. 10 no. 5, 2011
- 한국법제연구원, 「항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구」 워크샵 자료집, 2009

초 록

국내외 상거래에 있어서 운송이 차지하는 부분은 매우 크다. 특히 항공화물 운송은 보험료, 포장 및 재고관리 등에서 장점을 가지고 있다. 특히 신속성 면에서는 해상운송보다 탁월하므로 국제거래에 있어서 경쟁력 제고를 위하여 운임이 상대적으로 고가임에도 항공운송을 선택하는 예가 점점 더 늘고 있다. 항공화물운송에는 항공화물운송장과 같은 항공서류가 필요한데, 항공화물운송장은 단순히 자격을 증명하는 자격증권일 뿐으로, 권리를 행사할 때 제시하거나, 상환할 필요도 없다. 선하증권과 비교하여 볼 때 항공화물운송장의 가장 큰 특징은 비유통증권이라는 점이다. 따라서 선하증권과 달리 제3자에 권리이전을 할 수 없다. 이와 관련하여 일정한 경우 유통성이 있는 항공화물운송장 출현이 필요한 것은 아닌지 의문이 생기나, 전자화물운송증서의 이용이 증가되고 있어 사실상 유통성을 갖춘 항공화물운송장의 출현을 기대하기는 어려울 것으로 전망된다. 앞으로는 전자화물운송장의 이용 및 확대와 관련하여 일어날 수 있는 법률상 문제점을 발견하고 연구하는 편이 합리적일 것이다. 운송이 시작되고 나서 수하인의 자력에 문제가 생기거나 거래상황 등에 변화가 생긴 경우, 운송을 중지하거나 운송물을 반환하거나 애초에 지정한 수하인 이외의 자에게 화물을 인도하는 등의 처분이 필요한 경우가 있다. 이런 경우에도 송하인은 항공화물운송장을 이용하여 처분청구권을 행사하게 되는데, 처분청구권의 종료시점과 관련하여 육상운송이나 해상운송과는 달리 항공운송물이 목적지에 도착하면 바로 처분청구권이 소멸하도록 한 규정은 지나치게 송하인의 권리를 제한한 것이 아닌가 하는 비판이 있다. 실제 항공화물 약관에 우리상법이나 몬트리올 협약보다 처분권의 소멸시기가 늦게 설정되어 운용되고 있다. 그리고 신용장거래시의 대금결제와 관련하여서는 은행의 화물에 대한 담보권의 성질과 송하인의 처분권과의 관계에 대해서도 살펴보아야 한다. 그리고 최근에는 신용장거래보다는 송금결제가 주를 이루고 있으므로, 앞으로는 무신용장 방식으로 결제하는 경우에 나타날 수 있는 문제와 미수금 위험에 대비하여 법률적으로 어떠한 예방책 및 사후적인 구제책 등을 효과적으로 실행할 수 있는지에 대한 집중적인 연구가 필요할 것으로 생각된다.

주제어 : 항공화물운송장, 처분청구권, 항공운송, 화물운송, 운송중지권

Abstract

Right of disposition of cargo and Air waybill

Nam, Hyun-Sook* · Choi, June-Sun**

Commerce enriches human life enriched and within commerce, transportation of cargo is arguably the most important in business transactions. Traditionally, marine transport has been major commercial transaction, but carriage cargo by air is on the increase. While the fare for freight in comparison with that of ocean is higher, air freight has many benefits that justify the higher shipping fee; lower insurance premium, packing charges, inventory control, cost management and especially speed. Therefore, air freight transport is accumulating gradually.

An air waybill(AWB) is needed in the air transport flow. It is a nonnegotiable security, so the holder cannot transfer of a right to a third party. Some scholars suggest that a negotiable AWB is needed. However, it seems nearly impossible to do so; an e-AWB use shows a gain in numbers, even if it has not met expectations. Going forward, it would appear reasonable to conduct a follow-up study on the utility and legal problem for e-AWB. After sending goods, the consignor has the right of disposition of cargo in some cases, and more research is necessary, because it is related to change of ownership and a trade settlement. According to WATS (World Airlines Transport Statistics), the Korean Air took third place in international freight in 2014, and fifth in total, domestic and international to great acclaim. However, there is a lack of research supporting the business showing. It is hope that more studies on e-AWB, stoppage in transit, and a risk of outstanding amount, etc. connect to develop Korean air freight industry.

Key words : Transportation of cargo, Air freight, Air waybill, stoppage in transit

* Doctoral course in law, Sungkyunkwan University.

** Professor of law, Sungkyunkwan University.