

국제항공운송에 있어서 화물운송인의 책임에 관한 연구

(A Study on the Liability of Carrier in Respect of
the International Carriage of Cargo by Air)

이강빈* · 문원석**
(Kang-bin Lee · Won-suk Moon)

목 차

- I. 서론
- II. 국제항공운송에 관한 국제협약의 구성
- III. 화물손해에 대한 항공화물운송인의 책임체제
- IV. 항공화물운송인에 대한 손해배상청구
- V. 결론

I. 서론

우리나라는 지속적인 경제발전과 국민소득의 증가 및 국제교류의 확대 등에 따라 항공운송이 크게 증가하여 왔다. 국제민간항공기구 연례보고서(ICAO Annual Report)에 의하면, 2009년도 우리나라 국제선 항공화물운송실적은 84억 80백만 톤킬로로서 세계 2위를 기록하고 있다.

항공화물의 운송은 항공운송인과 송하인 사이에 화물의 출발지 공항에서 목적지 공항까지의 운송을 목적으로 운송계약을 체결함으로써 이루어지며, 이러한 항공화물운송계약은

* 상지대학교 무역학과 명예교수

** 제주대학교 무역학과 교수

요식계약이 아니지만 실제에 있어서는 일정한 양식의 항공화물운송장(Air Waybill) 이라는 운송 증서가 작성 교부된다.

국제항공운송에 관한 규칙의 통일을 위한 최초의 국제협약으로서 바르샤바 협약(Warsaw Convention)이 1929년에 채택되었고, 그 후 1955년에 헤이그 의정서(Hague Protocol)에 의해 개정되었으며, 또다시 1999년에 바르샤바 협약을 현대화 및 통합화한 몬트리올 협약(Montreal Convention)이 채택되어 2003년 11월 4일 발효되었다. 한편 우리나라는 2007년 9월 20일에 몬트리올 협약에 82번째로 가입하여 2007년 12월 29일자로 발효되었다. 따라서 몬트리올 협약은 우리나라와 다른 몬트리올 협약의 체약국 간의 국제항공운송에 적용되고 있다.

이러한 몬트리올 협약은 여객, 수하물 및 화물의 국제운송에 적용되고 있으며, 특히 몬트리올 협약 제2장에서 여객, 수하물 및 화물의 운송에 관한 증서와 당사자의 의무, 제3장에서 운송인의 책임 및 손해배상의 범위, 제5장에서 계약운송인 이외의 자에 의한 항공운송 등에 관하여 규정하고 있다.

몬트리올 협약에 의하면, 항공운송인은 화물의 파괴, 멸실 또는 손상으로 인하여 입은 손해에 대하여 그 손해의 원인이 되었던 사실이 항공운송 중에 발생되었다는 것을 유일한 조건으로 하여 책임을 부담한다. 또한 화물의 항공운송 중 연착으로 인한 손해에 대하여 책임을 부담하되, 다만 운송인 자신 또는 그 고용인 및 대리인이 손해를 피하기 위해 합리적으로 요구되는 모든 조치를 다했다는 사실 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다는 사실을 증명한 경우에는 책임을 부담하지 않는다.

본 연구의 목적은 몬트리올 협약 상 국제항공운송에 있어서 화물운송인의 책임에 관한 고찰을 통하여 항공화물운송인과 화주 간에 항공화물 운송을 둘러싼 분쟁의 사전 예방과 신속한 해결을 도모하고, 국제항공화물 운송의 발전에 기여하는데 있다.

본 연구의 내용은 몬트리올 협약 상 국제항공화물 운송에 관한 규정 가운데 특히 항공운송인의 책임에 관한 규정 및 바르샤바 협약 상의 관련규정, 국제해상화물운송협약 및 국제도로화물운송협약 상의 관련규정 그리고 국내 및 외국 법원의 판례를 중심으로 화물 손해에 대한 항공화물운송인의 책임체제 및 항공화물운송인에 대한 손해배상청구에 관하여 고찰하고자 한다.

본 연구와 관련된 선행연구는 최종현(2008)의 연구에서 몬트리올 협약 상 항공화물운송인의 책임에 관하여 국제해상화물운송협약 및 국제도로화물운송협약 상의 운송인의 책임과 비교 고찰하고 있으며,¹⁾ 김영기(2009)의 연구에서 항공화물운송인의 책임에 관하여 법

무부가 작성하여 국회에 제출된 상법 일부 개정법률안 제6편 항공운송의 관련규정을 몬트리올 협약 등 국제협약과 비교하여 그의 개선점을 고찰하고 있다.²⁾

II. 국제항공운송에 관한 국제협약의 구성

2.1. 바르샤바 체제의 구성

항공운송에 관한 규칙의 통일을 위한 최초의 국제협약으로서 바르샤바 협약(Warsaw Convention)이 1929년 12월 12일에 채택되었으며,³⁾ 이 협약은 여객, 수하물 및 화물의 손해에 대한 항공운송인의 책임원칙을 정하고 있다. 그 후 바르샤바 협약을 개정하는 헤이그의정서(Hague Protocol)가 1955년 9월 28일 채택되었다.⁴⁾

바르샤바 협약이 채택된 이후 그동안 바르샤바 협약을 현대화하고 최신화하기 위한 진척의 부진으로 항공운송인들과 정부들에게 커다란 불만을 야기시켜 왔으며, 마침내 1999년 5월에 바르샤바 협약을 최신화하기 위한 회의가 캐나다 몬트리올에서 국제민간항공기구(ICAO)에 의해 소집되어 동년 5월 28일 신 바르샤바 협약 즉 몬트리올 협약(Montreal Convention)⁵⁾이 채택 서명되었고, 2003년 11월 4일 발효되었다.⁶⁾

새로이 채택된 몬트리올 협약은 본질적으로 1929년 바르샤바 협약, 1955년 헤이그 의정서(Hague Protocol), 1966년 과달라하라 협약 (Guadalajara Convention), 1966년 몬트리올 협정(Montreal Agreement), 1971년 과테말라 의정서(Guatemala City Protocol), 1975년 몬트리올 추가의정서 제1, 2, 3, 4(Montreal Additional Protocols No. 1, 2, 3, 4) 및 1996년 국제항공운송협회 항공사 간 협정(IATA Inter-carrier Agreement) 등을 통

1) 최종현, “몬트리올 협약상 항공화물운송인의 책임-해상운송 및 도로운송 조약과의 비교법적 고찰”, 「국제거래법연구」 제17권 제2호, 국제거래법학회, 2008. 12.

2) 김영기, “항공물건운송인의 법적 책임에 관한 항공법제 개선방안-국제협약 및 상법 항공운송편과의 비교”, 「항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 워크숍 자료집」, 한국법제연구원, 2009. 7. 3.

3) 2010년 12월말 현재 바르샤바 협약 가입국은 152개국이며, 우리나라는 가입하지 않았다.

4) 2010년 12월말 현재 헤이그 의정서 가입국은 137개국이며, 우리나라는 1967년 10월 11일 가입하였다.

5) Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 28 May 1999, ICAO DCW. No.57.

6) 2010년 12월말 현재 몬트리올 협약 가입국은 100개국이다.

합한 것이다.

국제항공운송에 관한 1929년 바르샤바 협약(1933. 2. 13 발효)을 비롯하여 이를 개정 보완하고 있는 1955년 헤이그 의정서(1963. 8. 1 발효), 1961년 과달라하라 협약(1964. 5. 1 발효), 1966년 몬트리올 협정(1966. 5. 16 발효), 1971년 과테말라 의정서(미발효), 1975년 몬트리올 추가의정서(추가의정서 제1: 1966. 2. 15 발효, 추가의정서 제2: 1996. 2. 15 발효, 추가의정서 제3: 미발효, 추가의정서 제4: 1998. 6. 14 발효), 1996년 국제항공운송협회 항공사 간 협정(1996. 5 발효) 및 1999년 몬트리올 협약(2003. 11. 4 발효)을 총칭하여 바르샤바 체제(Warsaw System)라고 한다.

2.2. 몬트리올 협약의 구성

몬트리올 협약은 국제항공운송에 있어서 통일된 운송인의 책임제도를 규정하는 단일 협약문서를 새로 만들어내기 위한 시도로서 바르샤바 체제의 각 협약문서들의 규정들을 수용하고 있다. 또한 몬트리올 협약은 바르샤바 협약의 기본구조를 유지하고 있으면서 국제항공사법의 통일을 재정립하는데 성공하였다.

몬트리올 협약 전문(Preamble)은 3가지 기본원칙 즉 현대화 및 통합화의 필요, 새로운 여객운송 책임을 위한 기본요소 및 국제항공운송 사업의 질서 정연한 발전의 바람직함 등을 구체화하고 있다. 무엇보다도 몬트리올 협약의 가장 중요한 요소는 운송인들이 무한책임(Unlimited Liability)의 위험을 부담해야 한다는 원칙이며, 또한 명백하게 운송인들의 보호가 소비자의 보호로 변화되었다는 점이다.⁷⁾

몬트리올 협약은 전문, 7개 장 및 57개 조문으로 구성되어 있으며, 제1장 총칙(제1조~제2조) 제2장 여객, 수하물 및 화물의 운송에 관한 증서와 당사자의 의무(제3조~제16조), 제3장 운송인의 책임 및 손해배상의 범위(제17조~제37조), 제4장 복합운송(제38조), 제5장 계약운송인 이외의 자에 의한 항공운송(제39조~제48조), 제6장 기타규정(제49조~제52조), 제7장 최종조항(제53조~제57조) 등에 관하여 규정하고 있다.

몬트리올 협약은 적용범위를 다음과 같이 규정하고 있다. 즉 몬트리올 협약은 항공기에 의하여 유상으로 운송되는 사람, 수하물 또는 화물의 모든 국제운송에 적용되며 또한 항

7) Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *An Introduction to Air Law*, 7th edition, Kluwer Law International, 2006, p.115.

공운송기업에 의하여 무상으로 행하여지는 운송에도 똑같이 적용된다.⁸⁾ 그러나 우편물의 운송에는 적용되지 않는다.⁹⁾

여기서 국제운송이라 함은 당사자 간의 약정에 의하면, 운송의 중단 또는 환적이 있느냐 없느냐를 불문하고 출발지 및 도착지가 2개의 당사국의 영토 내에 있는 운송 또는 출발지 및 도착지가 단일의 당사국의 영토 내에 있고 더욱이 합의된 예정 기항지가 본 협약의 당사국에 있느냐 없느냐를 묻지 않고 다른 어떤 국가의 영토 내에 있는 운송을 말한다. 단일의 당사국의 영토 내의 두 지점 간의 운송이 다른 어떤 국가의 영토 내에 합의된 예정기항지가 없는 것은 국제운송이 아니다.¹⁰⁾

2인 이상의 순차운송인에 의한 운송은 당사자가 단일운송으로 취급하였을 때 단일의 계약형식에 의하거나 일련의 계약형식에 의하거나를 불문하고 본 협약상의 적용상 불가분의 운송으로 간주되며, 단지 단일의 계약이나 일련의 계약이 동일국의 영토 내에서 전부 이행된다는 이유 때문에 국제적 성질이 상실되지 않는다.¹¹⁾

본 협약은 계약운송인이외의 실제운송인에 의한 운송에도 적용된다.¹²⁾

III. 화물손해에 대한 항공화물운송인의 책임체제

3.1. 책임원인

몬트리올 협약에 의하면, 운송인은 화물의 파괴(destruction), 멸실(loss) 또는 손상(damage)으로 입은 손해에 대하여 그 손해의 원인이 항공운송 중에 발생되었다는 것을 유일한 조건으로 하여 책임을 부담하게 됨을 규정하고 있다.¹³⁾ 또한 운송인은 화물의 항공운송 중 연착(delay)으로 인한 손해에 대하여 책임을 부담하게 됨을 규정하고 있다.¹⁴⁾

8) 몬트리올 협약 제1조 제1항.

9) 몬트리올 협약 제2조 제2항.

10) 몬트리올 협약 제1조 제2항.

11) 몬트리올 협약 제1조 제3항.

12) 몬트리올 협약 제1조 제4항.

13) 몬트리올 협약 제18조.

14) 몬트리올 협약 제19조.

한편 몬트리올 협약은 운송의 전 기간 중의 사고에 대하여 운송인의 엄격책임(무과실책임)제도를 도입하고 있는 반면에 운송인은 화물의 파괴, 멸실 또는 손상이 ① 화물의 고유한 흠결, 품질 또는 하자, ② 운송인, 고용인 또는 대리인 이외의 자가 행한 화물의 결함이 있는 포장, ③ 전쟁 또는 무력분쟁, ④ 화물의 입국, 출국 또는 통과에 관련되어 행한 공공기관의 행위 등의 하나 또는 둘 이상의 사유로 기인되어 발생하였다는 것이 입증되는 때에는 책임을 지지 아니한다.¹⁵⁾

이 규정은 몬트리올 협약 상 화물의 파괴, 멸실 또는 손상에 대한 운송인의 책임원칙이 무과실책임으로 규정됨에 따라 형평성을 유지하기 위한 방편으로 운송인의 면책사유를 별도로 열거한 것이다. 몬트리올 협약은 운송인의 면책사유로서 천재지변(Act of God)을 포함하고 있지 않은데, 이는 항공법을 다른 운송수단에서 운송인의 책임법과 더욱 조화를 이루게 하고 있다. 아마도 대기난류(turbulence) 및 유사한 사고는 천재지변으로 해석되어 그로 인한 대부분의 손해배상청구에 대해 항공운송인의 책임은 면제된다고 생각되었다. 또한 보통법상의 천재지변의 개념은 시민법상의 불가항력(force majeure)과 동등하다는 사실에 특히 주목해야 할 것이다.¹⁶⁾

몬트리올 협약에 의하면, 운송인은 자신, 그 고용인 및 대리인이 손해를 피하기 위해 합리적으로 요구되는 모든 조치들을 취했다는 사실 또는 그러한 조치들을 취할 수 없었다는 사실을 증명하는 경우에는 연착으로 발생한 손해에 대해 책임을 지지 아니한다.¹⁷⁾

이 규정은 화물의 연착으로 인한 손해에 대하여 운송인의 엄격책임을 부과하지 않고 과실추정책임을 부과하고 있다. 몬트리올 협약은 바르샤바 협약 제20조에서 사용된 “필요한 모든 조치” 용어 대신에 “합리적으로 요구되는 모든 조치” 용어를 사용함으로써 운송인이 더욱 용이하게 그의 책임을 배제하도록 하고 있다. 그럼에도 불구하고 본 협약의 이 규정에 의하면 운송인은 비행이 기계적 또는 안전 이유 때문에 지연된 경우 그러한 지연이 방지할 수 있는 것이었다면 지연에 대해 책임을 질 수 있다. 그러나 만약 지연이 오직 기계적 또는 안전 이유 때문이었다면 그러한 지연은 방지할 수 있는 것이 아닐 것이다. 실제로 지연이 방지할 수 있는 것이었다면 그러한 지연에 대해 운송인에게 책임을 지우는 것이 공정할 것으로 보인다.¹⁸⁾

15) 몬트리올 협약 제18조.

16) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *International Air Carrier Liability : The Montreal Convention of 1999*, McGill University Institute of Air & Space Law, 2005, p.168.

17) 몬트리올 협약 제19조.

18) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, pp.214~215.

몬트리올 협약에는 연착에 대한 정의를 두고 있지 아니하므로 그 해석에 대한 문제가 발생할 수 있으나 연착은 운송계약상 정해진 일자와 시간에 목적지에 도착하지 아니한 것이므로, 이는 운송 당시의 항공기 운항 상황 등 사실적 요인을 고려하여 합리적으로 판단해야 할 것이다.¹⁹⁾ 운송인의 책임원인가운데 연착은 화물이 운송계약에 명시된 시간에 목적지에 도착하지 아니하는 때에 발생하는데 화물운송에 있어서 연착은 여러 가지 원인들이 있을 수 있다. 즉 예약 못함, 공간부족, 화물의 적재 못함, 부적당한 항공기에 적재, 정당한 장소에서 화물을 내리지 못함 또는 정당한 장소에 관련서류들을 인도하지 못함 등이다.²⁰⁾

우리 대법원 판례에 의하면, 개정 바르샤바 협약 제19조에 따라 운송인은 화물의 항공운송에 있어서의 연착으로 인하여 발생하는 손해에 대하여 책임을 지며, 이때 연착으로 인하여 발생하는 손해는 개정 바르샤바 협약 제18조 제2항의 항공운송 중에 발생하는 손해만을 뜻하는 것이 아니고 화물의 경우 그 탑재가 늦어져 발생하는 손해도 포함한다고 판시하였다.²¹⁾

항공화물운송인의 책임원인에 관하여 몬트리올 협약의 규정과 다른 국제화물운송협약의 규정을 비교해 보면, 몬트리올 협약은 화물의 파괴, 멸실 또는 손상으로 인한 손해에 대하여 운송인에게 무과실 책임을 지우고, 연착으로 인한 손해에 대하여는 과실 책임을 지우고 있다. 반면에 UNCITRAL 국제해상화물운송협약은 화물의 멸실, 손상 또는 연착으로 인한 손해에 대하여 운송인에게 과실 책임을 지우되 운송인의 과실은 추정되므로 운송인이 면책되기 위해서는 주의의무를 다하였음을 증명하여야 한다.²²⁾ 한편 국제도로화물운송협약(CMR) 상 운송인은 화물의 멸실, 손상 또는 연착이 동 협약에 규정된 일반적 면책사유의 사실로 인하여 발생하였다는 것을 증명하면 책임을 면하는데,²³⁾ 일반적 면책사유 중 네 번째 면책사유 “운송인이 회피할 수 없었던 상황으로서 그 상황으로 인한 결과를 운송인이 방지할 수 없었던 경우”의 해석과 관련하여 운송인이 면책되기 위해서는 최대한의 주의의무가 요구된다고 해석하는 것이 일반적이다. 여기서 최대한의 주의의무란 상당한 주의의무와 적법한 모든 조치를 취할 의무의 중간정도의 주의의무를 말하며, 따라서

19) 김영기, 전제논문, p.45.

20) Diederikes-Verschoor, I.H.Ph., "The Liability for Delay in Air Transport", *Air & Space law*, Vol.XXVI. No.6, Kulwer Law International, 2001, p.300.

21) 대법원 2002. 10. 22. 선고 2002다32523 등, 공 2002. 12. 15. [168], 2792.

22) 국제해상화물운송협약 제18조 제2항.

23) 국제도로화물운송협약 제17조 제2항, 제18조 제1항.

국제도로화물운송협약 상 운송인은 과실 책임과 무과실 책임의 중간 형태의 책임을 진다고 할 수 있다.²⁴⁾

3.2. 책임기간

몬트리올 협약에 의하면, 운송인은 ‘항공운송’ 중의 화물의 손해에 대하여 책임을 진다. 여기서 항공운송이라 함은 화물이 운송인의 관리 하에 있는 기간을 포함하되, 항공운송의 기간에는 공항 외부에서 행한 육상운송, 해상운송 또는 내륙수로의 운송에는 미치지 않는다. 그러나 그와 같은 운송이 항공운송계약의 이행을 함에 있어서 화물의 적재, 인도 또는 환적을 위하여 행하여졌을 때에 어떠한 손해도 반증에 따른다는 것을 조건으로 하여 항공운송 중에 발생한 하나의 사건의 결과라고 추정된다. 만약 운송인이 당사자들 간의 약정에 따라 항공운송으로 행할 것이 예정되어 있었던 운송의 전부 또는 일부를 송하인의 동의를 받음이 없이 다른 어떠한 하나의 운송수단에 의한 운송은 항공운송의 기간 내에 있는 것으로 간주된다.²⁵⁾

이 규정은 운송인이 송하인의 동의없이 임의로 대체운송의 방법을 선택한 경우에도 동 화물은 본 협약의 규율대상이 되도록 한 것이다. 예를 들면, A지역에서 B지역까지의 항공 화물운송에 있어서 항공사가 임의로 A지역에서 C지역까지 항공운송을 한 다음 C지역에서 B지역까지 트럭을 이용한 육상운송을 한 경우에도 본 협약이 적용되는 것이다. 원래 항공운송의 목적으로 계약된 화물이 항공이외의 수단에 의해 운송되었다는 이유만으로 협약의 규율을 배제한다면 부당하다 할 것이며, 특히 육상운송수단에 의한 대체운송의 경우 UN 국제복합운송협약(1980)과 국제도로화물운송협약(CMR)이 적용되어 화물 1킬로그램 당 8.33SDR의 낮은 배상액이 적용될 수 있다는 점에서 본 규정은 선의의 화주를 보호하기 위한 것으로 인식된다.²⁶⁾

한편 몬트리올 협약 제18조는 항공운송에 포함되는 기간을 화물이 운송인의 관리 하에 있는 기간으로 정의하고 있는데, 이러한 공식은 화물이 세관창고 또는 공항 외부에 있지 만 운송인의 관리 하에 속해있는 상황에 까지 운송인의 책임을 미치게 할 것이다.²⁷⁾

24) 최종현, 전개논문, pp.186~187.

25) 몬트리올 협약 제18조.

26) 김종복, 전개 신국제항공법, pp.256~257.

운송 실무상 화물은 비행장이나 항공기 내에 있는 경우에만 운송인의 관리 하에 있는 것이 아니고, 비행장 근처의 창고 등에 있는 경우도 화물이 화주에게 인도되기 전에는 운송인의 관리 하에 있다고 볼 경우가 있다 할 것이다.

이에 관한 외국법원의 판례를 보면, Schenker International(Australia) & Anor v. Siemens Limited 사건에서 Schenker사가 Siemens사의 베르린 공장에서 호주 멜보른으로 통신장비를 운송키로 하고 멜보른의 툴래머린공항에서 4킬로미터 떨어진 Schenker Australia사의 보세창고까지 트럭으로 운송하는 도중 공항 바로 밖에서 팔레트 2개가 트럭에서 떨어져 손상되는 사고가 발생하였는데, Schenker사는 동 운송이 바르샤바 협약 제18조의 범위 내의 운송이며 제22조의 책임제한이 적용된다고 주장하였는 바, 호주 항소법원은 본 사고는 항공운송 중이 아닌 공항 밖에서 발생한 것이 명백하므로 바르샤바 협약 제22조의 책임제한이 적용되지 않는다고 판시하였다. 그러나 비록 동 운송에 바르샤바 협약이 적용되지 않는다고 하더라도 적어도 항공화물운송장 이면에 기재된 책임제한 규정은 적용되어야 한다는 피고의 주장에 대하여 항공화물운송장의 책임제한 조항은 바르샤바 협약 범위 밖의 일부 운송에 대해서도 적용된다고 판시하였다.²⁸⁾

항공화물운송인의 책임기간에 관하여 몬트리올 협약의 규정과 다른 국제화물운송협약의 규정을 비교해 보면, 몬트리올 협약 상 운송인은 항공운송 중의 화물의 손해에 대하여 책임을 진다. 반면에 UNCITRAL 국제해상화물운송협약 상 운송인은 화물을 수령한 때로부터 인도할 때까지의 기간에 발생한 화물의 손해에 관하여 책임을 진다.²⁹⁾ 한편 국제도로 화물운송협약(CMR) 상 운송인은 화물을 수령한 때로부터 인도할 때까지 사이에 발생한 화물의 손해에 대하여 책임을 진다.³⁰⁾

3.3. 책임제한

몬트리올 협약에 의하면, 화물의 파괴, 멸실, 손상 또는 연착된 경우에 운송인의 책임은

27) Thomas J. Whalen, "The New Warsaw Convention : The Montreal Convention", *Air & Space Law*, Vol.XXV. No.1, Kluwer Law International, 2000, p.20.

28) Schenker International(Australia) & Anor v. Siemens Limited, NSWCA 172 (Jun. 11, 2002) : 김종복, 전거 신국제항공법, pp.252~253.

29) 국제해상화물운송협약 제12조.

30) 국제도로화물운송협약 제17조 제1항.

1킬로그램 당 17 특별인출권(SDR)³¹⁾으로 제한된다. 다만, 송하인이 포장화물을 운송인에게 인도할 때에 목적지에서 인도 시에 이익을 특별히 신고하여 필요에 따라 추가요금을 지급하였을 경우에는 그러하지 아니하다. 그 경우에 운송인은 신고가액이 목적지에서 인도 시에 송하인의 실제이익보다 크다는 것을 증명하지 못하는 한 신고가액을 초과하지 않는 가액을 지급할 책임을 진다.³²⁾

외국법원의 판례에 의하면, 송하인의 운송가격신고는 운송인으로 하여금 고가물에 대한 위험을 알리고 필요한 조치를 취하게 하기 위한 것이므로 신고가격이 화물의 중량 1킬로그램당 17SDR을 상회하는 경우에 필요한 것이며, 그보다 낮은 신고가격은 무의미하므로 운송인의 책임한도액도 신고가액으로 제한되지 않는다.³³⁾

몬트리올 협약 상 화물에 관한 운송인의 책임제한은 운송인의 고의나 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 한 무모한 행위로 인하여 손해가 발생한 경우에도 배제되지 아니한다(몬트리올 협약 제22조 제5항의 반대해석).³⁴⁾ 이와 관련하여 고의 또는 중과실로 인한 화물의 멸실, 손상 또는 연착에 대하여 운송인의 책임제한을 배제하는 것은 운송법의 기본적인 정신이므로 몬트리올 협약의 입장은 이러한 운송법의 기본 정신에 반하는 것으로 볼 수 있다.

그러나 항공화물운송에서는 ① 운송인의 책임을 무과실 책임으로 하여 피해자를 보호한다는 점, ② 송하인이 화물의 가액을 신고함으로써 이러한 책임제한의 적용을 받지 않을 수 있도록 허용한다는 점, ③ 항공화물운송계약의 당사자는 대부분 상인이라는 점, ④ 화주측은 항공화물보험에 가입하여 전부의 손해를 전보받을 수 있다는 점, ⑤ 책임제한을 배제할 수 없도록 함으로써 책임제한의 배제여부를 둘러싼 분쟁을 예방하여 분쟁해결을 위한 비용이 절약되고 배상이 신속하게 될 수 있다는 점 등을 고려한 부득이한 입법이라고 생각된다.³⁵⁾

몬트리올 협약은 운송인이 이 협약에 정한 책임한도보다 더 높은 한도를 정하거나 어떠한

31) 몬트리올 협약에서 언급된 특별인출권(Special Drawing Right : SDR)은 국제통화기금(IMF)에서 정의하고 있는 특별인출권을 의미한다(몬트리올 협약 제23조 제1항).

32) 몬트리올 협약 제22조 제3항.

33) B.R.I. Coverage Corp. v. Air Canada, U.S. District Court, Eastern District of New York, 4 November 1989 : 22 *Avi* 17,576.

34) Bin Cheng, "A New Era in the Law of International Carriage by Air : From Warsaw(1929) to Montreal(1999)", *International and Comparative Law Quarterly*, October 2004, p.848 ; Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, p.197 ; Chips Plus inc. v. Federal Express Corp., 281F.Supp. 2d758, 765n.8(E.D.Pa. 2003).

35) 최중현, 전제논문, pp.188~189.

한 경우에도 책임한도를 두지 않는다는 것을 운송계약에 명기할 수 있다고 규정하고 있다.³⁶⁾ 이 조항은 운송인이 보다 높은 책임한도 더욱이 무한책임으로 규정하는 것을 허용하고 있다.

반면에 몬트리올 협약은 운송인의 책임을 면제하거나 또는 이 협약에 규정되어 있는 한도보다 더욱 낮은 한도를 정하고 있는 조항은 무효가 된다고 규정하고 있다.³⁷⁾ 따라서 운송인이 협약에 정한 것보다 낮은 책임한도를 정하는 것을 금지하고 있다.

몬트리올 협약은 당사자들이 항공운송을 위한 특정일자 및 시간을 약정하는 계약을 체결할 자유를 인정하고 있으나, 운송인이 연착에 대한 책임을 전부 또는 일부 면제하는 조건을 명시하는 운송약관의 조항은 몬트리올 협약 제26조에 의해 무효가 된다.³⁸⁾

몬트리올 협약에 의하면, 화물의 일부 또는 그 안에 포함되어 있는 어떠한 물건의 파괴, 멸실, 손상 또는 연착의 경우에 운송인의 책임이 제한되는 금액을 결정함에 있어 고려되어야 할 중량은 관련되는 포장화물 총중량만이다. 그럼에도 불구하고 화물의 일부 또는 그 안에 포함되어 있는 물건의 파괴, 멸실, 손상 또는 연착이 동일한 항공화물운송장에 기재되어 있는 다른 포장화물의 가치에 영향을 미칠 때에, 그러한 포장화물의 총중량은 또한 책임한도를 결정함에 있어 고려되어야 한다.³⁹⁾

이 규정은 적은 부분의 화물의 멸실, 손상 등으로 인해서 관련 화물 전체의 멸실, 손상 등으로 인정될 경우 큰 피해를 입게 되는 화물의 소유자 또는 권리자를 보호하기 위하여 필요한 규정이다. 이에 관한 외국법원의 판례를 보면, *Deere and Company v. Lufthansa* 사건에서 컴퓨터의 중요부분이 파손되어 대체가 불가능하고 파손된 부품만의 구입 또는 임차가 불가능하며, 파손으로 인하여 컴퓨터 전체의 가치가 크게 영향을 받았으므로, 책임한도액의 계산은 파손된 부분의 중량이 아니라 파손된 부분을 포함하여 영향을 받은 전체의 중량을 기준으로 하여야 한다고 판시하였다.⁴⁰⁾ 또한 *Vibra v. Alitalia and Lufthansa* 사건에서 5상자의 적송품가운데 1상자가 늦게 인도되었는데, 이것은 적송품 전체의 인도 지연이 있는 것으로 간주되었으며, 그 이유는 이 상자에 장비의 조립 및 작동에 절대적으로 필수적인 부품들이 포함되어 있었기 때문이었다.⁴¹⁾

36) 몬트리올 협약 제25조.

37) 몬트리올 협약 제26조.

38) 몬트리올 협약 제27조.

39) 몬트리올 협약 제22조 제4항.

40) *Deere and Company v. Lufthansa*, U.S. Court of Appeal, 7th Circuit, 16 August 1988 : 21 *Avi* 17,513.

항공화물운송인의 책임제한에 관하여 몬트리올 협약의 규정과 다른 국제화물운송협약의 규정을 비교해 보면, 몬트리올 협약은 화물 1킬로그램 당 17SDR로 운송인의 책임을 제한하며 이러한 책임제한은 어떠한 경우에도 배제되지 아니한다. 반면에 UNCITRAL 국제해상화물운송협약은 화물의 멸실 또는 손상으로 인한 손해에 대하여는 매 포장 당 또는 선적단위 당 875SDR과 중량 1킬로그램 당 3SDR 중 큰 금액을 한도로 운송인의 책임을 제한하며,⁴²⁾ 화물의 연착으로 인한 경제적 손해에 대하여는 운임액의 2.5배로 운송인의 책임을 제한한다.⁴³⁾ 위와 같은 운송인의 책임제한은 손해배상청구인이 동 협약의 위반으로 인한 손해가 운송인 자신의 고의 또는 손해 발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 것임을 증명한 때에는 적용되지 아니한다.⁴⁴⁾ 한편 국제도로화물운송협약(CMR)은 화물의 멸실 또는 손상으로 인한 손해에 대하여는 화물의 중량 1킬로그램 당 8.33SDR을 한도로 운송인의 책임을 제한하며,⁴⁵⁾ 화물의 연착으로 인한 경제적 손해에 대하여는 운임액으로 운송인의 책임을 제한한다.⁴⁶⁾ 위와 같은 운송인의 책임제한은 운송인이나 그 사용자 또는 대리인의 고의적 위법행위 또는 법정지법 상 이에 상당하는 귀책사유로 인하여 생긴 것임이 증명된 때에는 적용되지 아니한다(동 협약 제29조).⁴⁷⁾

3.4. 책임면제

몬트리올 협약에 의하면, 손해배상을 청구하는 자 또는 그로부터 권한을 위임받은 자의 부주의 또는 불법한 작위 또는 부작위가 손해를 일으켰거나 또는 기여되었다는 것을 운송인이 증명하는 경우에 운송인은 그러한 부주의 또는 불법한 작위 또는 부작위가 손해를 일으켰거나 기여한 정도에 따라 손해배상청구권자에 대한 그의 책임의 전부 또는 일부가 면제되어야 한다.⁴⁸⁾ 이 규정은 화물클레임의 경우에 운송인의 기여과실 방어를 보호하고

41) *Vibra v. Alitalia and Lufthansa*, Tribunale de Milano, 1976 ; 1991 *ASL* 299, No.84.

42) 국제해상화물운송협약 제59조 제1항.

43) 국제해상화물운송협약 제60조.

44) 국제해상화물운송협약 제63조.

45) 국제도로화물운송협약 제23조 제3항.

46) 국제도로화물운송협약 제23조 제5항.

47) 국제도로화물운송협약 제29조.

있다.

이에 관한 외국법원의 판례를 보면, A.G. World Experts v. Arrow Air 사건에서 비행 이전에 지상의 냉난방시설 기지에 있었어야 했던 돼지 화물이 페사한테 대해 송하인의 부주의가 있었다고 판결하였는데, 그 원인으로 송하인의 기여과실이 역시 한 가지 역할을 하였기 때문이다.⁴⁹⁾

3.5. 순차운송인의 책임

몬트리올 협약에 의하면, 몇 명의 순차운송인이 행한 운송의 경우에, 화물을 인수하는 각 운송인은 이 협약에 규정된 규칙에 따르게 되며 또한 운송계약이 각 운송인의 감독 하에 행해진 운송의 부분을 취급하고 있는 한 운송계약의 당사자들의 1인으로 간주된다.

또한 순차운송의 경우 화물손해에 관하여는 송하인이 최초의 운송인에 대하여 소송을 제기할 권리를 가지고 있으며, 인도를 받을 권리를 가지고 있는 수하인은 최후의 운송인에 대하여 소송을 제기할 권리를 가지고 있다. 더욱이 각 사람은 화물의 파괴, 멸실, 손상 또는 연착이 발생된 기간 중에 운송을 행한 운송인에 대하여 소송을 제기할 수가 있다. 이러한 운송인들은 송하인 또는 수하인에 대하여 연대적 및 개별적으로 책임을 부담한다.⁵⁰⁾

여기서 보험대위를 제외하고 항공화물운송장에 기재된 송하인이나 수하인 이외의 한 당사자가 화물의 멸실 또는 손상에 대해 소송을 제기할 수 있는 가의 문제에 관하여 관할법원 간에 분쟁이 있는데, 최근 미국법원의 판례를 보면, Commercial Union Insurance Co. v. Alitalia 사건에서 파스타 포장기계의 화주가 항공화물운송장에 송하인 및 수하인으로 기재된 이태리 포워더에게 화물을 넘겨준 경우, 제조자(또는 그의 피대위자)는 만약 제조자를 이해관계 있는 진정한 당사자로 만드는 포워더와 법적 관계를 가지고 있다는 것을 증명할 수 있다면 제조자는 소송을 제기할 수 있다고 판시하였다.⁵¹⁾

48) 몬트리올 협약 제20조.

49) A.G. World Experts v. Arrow Air, D.C. Florida, 1990 : 22 *Avi* 18,221.

50) 몬트리올 협약 제36조.

51) Commercial Union Insurance co. v. Alitalia Airlines, 347F.3d448(2nd Circuit 2003).

3.6. 실제운송인의 책임

몬트리올 협약 제5장 제39조에서 제48조까지 1961년 과달라하라 협약의 규정들의 대부분을 수용하고 있다. 이 조항들은 운송의 일부를 송하인과 계약을 하지 않은 실제운송인이 행한 경우에도 계약운송인이 계약한 운송 전체에 대해 책임을 지는 것임을 인정하고 있다.

실제운송인은 운송계약의 당사자가 아니므로 원칙적으로 송하인 또는 수하인에 대하여 계약상의 책임을 지지 아니하고 각국의 국내법에 따라 불법행위책임만을 부담한다. 그러나 몬트리올 협약은 이러한 실제운송인은 자기가 실행한 운송구간에서 생긴 손해에 관하여 동 협약에 따라 손해를 배상할 책임을 진다고 규정하고 있다. 이는 “계약운송인 이외의 자에 의하여 행하여지는 국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일을 위한 바르샤바 협약을 보완하는 협약” 즉 과달라하라 협약의 내용을 수용한 것이다. 따라서 몬트리올 협약상 실제운송인은 동 협약에 따른 법정책임을 부담한다.⁵²⁾

몬트리올 협약에 의하면, 실제운송인이 이 협약에서 규율되고 있는 운송의 전부 또는 일부를 행하는 경우에, 계약운송인 및 실제운송인 쌍방은 이 협약의 규칙에 적용을 받게 되는데, 계약운송인은 계약에서 정해진 운송의 전부에 관하여, 실제운송인은 자기가 행한 운송에 관하여서만 이 협약의 규칙에 적용을 받게 된다.⁵³⁾

몬트리올 협약에 의하면, 실제운송인 및 그의 고용인 및 대리인이 그들의 직무 범위 내에서 행한 자의 작위 및 부작위는 실제운송인이 행한 운송에 관하여서 역시 계약운송인의 작위 또는 부작위로 간주된다. 계약운송인, 그 고용인 및 대리인이 그들의 직무범위 내에서 행한 자의 작위 및 부작위는 실제운송인의 작위 및 부작위로 간주된다. 그럼에도 불구하고 그러한 작위 및 부작위로 인하여 실제운송인은 협약 제23조, 제24조 및 제25조에 규정된 금액을 초과하는 책임을 부담하지 않는다. 그리고 계약운송인이 이 협약에 의해 부과되지 않는 의무를 부담하는 특약 또는 이 협약에 의해 부여된 권리의 포기 또는 목적지에서 인도 시 이익의 특별 신고도 실제운송인이 합의하지 않는 한 실제운송인에게 영향을 미치지 않는다.⁵⁴⁾

몬트리올 협약은 실제운송인이 행한 운송에 관하여 실제운송인 및 계약운송인과 더불어

52) 최중현, 전제논문, p.175.

53) 몬트리올 협약 제40조.

54) 몬트리올 협약 제41조.

그들의 고용인 및 대리인이 그들의 직무범위 내의 행위를 한 자로부터 취득할 수 있는 배상총액은 이 협약에 근거한 계약운송인 또는 실제운송인의 어느 일방에 대하여 제정할 수 있는 최고액을 초과하지 않는다고 규정하고 있다.⁵⁵⁾

이 규정은 손해배상청구자가 실제운송인, 계약운송인 및 그들의 고용인이나 대리인으로 부터 복수의 회복을 하는 것을 금지하고 있다. 따라서 손해배상청구자는 상환의 달성을 가능하게 하기 위해 보상적 손해액을 받을 수 있으나, 그 이상은 받을 수 없다.⁵⁶⁾

몬트리올 협약에 의하면, 실제운송인이 행한 운송에 관하여 손해에 관한 소송에는 원고의 선택에 따라 실제운송인 또는 계약운송인에 대하여, 또는 쌍방에 대하여 공동 또는 개별적으로 제기할 수 있다. 그리고 소송이 이들 운송인 중 한 사람에게 대해서만 제기되는 경우 그 운송인은 타방 운송인에게 그 소송절차에 참가하도록 요구할 권리를 가지게 된다.⁵⁷⁾

몬트리올 협약은 계약운송인 또는 실제운송인의 책임을 면제해 주거나 또는 낮은 한도를 정하는 것은 무효가 된다고 규정하고 있다.⁵⁸⁾

IV. 항공화물운송인에 대한 손해배상청구

4.1. 손해배상청구의 기초

몬트리올 협약에 의하면, 화물의 운송에 있어서 손해에 관한 소송은 이 협약, 계약, 불법행위 또는 기타 어떠한 사항에 근거하는지 그 명의 여하를 불문하고, 소를 제기할 권리를 가지는 자와 그들 각각의 권리에 관한 문제를 침해함이 없이, 이 협약에 규정되어 있는 조건 및 책임한도에 따라서만 제기될 수 있다. 여하한 소송에 있어서 형사적 손해, 징벌적 손해 또는 기타 다른 보상을 받지 못하는 손해는 회복되지 아니한다.⁵⁹⁾

55) 몬트리올 협약 제44조.

56) Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, p.236.

57) 몬트리올 협약 제45조.

58) 몬트리올 협약 제47조.

59) 몬트리올 협약 제29조.

여기서 언급하고 있는 ‘명의를 여하를 불문하고(however founded)’란 바로 소송법상의 ‘청구원인의 여하를 불문하고’의 뜻이며, 바르샤바 협약 제24조 제1항에서 “제18조 및 제19조에서 정하여진 경우에는 책임에 관한 소는 명의를 여하를 불문하고 본 협약에 정하여진 조건 및 제한 하에서만 제기할 수 있다”고 규정하고 있는 바, 여기서 ‘명의를 여하를 불문하고’의 해석을 둘러싸고 이를 계약상의 채무불이행에 기한 손해배상청구권 이외에 불법행위법상의 불법행위를 원인으로 한 손해배상청구도 할 수 있는 가에 대하여 종래 학설과 판례상 많은 논란이 있었다.

우리나라의 경우 바르샤바 협약 제24조 제1항의 ‘명의를 여하를 불문하고’의 해석에 있어서 학설은 청구권 경합을 취하는 입장과 부인하는 설로 나뉘고 있으나, 다수설은 국제항공운송에 있어서는 청구권 경합론이 대두될 여지가 없다는 입장이었다.⁶⁰⁾

한편 우리나라의 판례는 종래 청구권 경합을 인정하는 판결과 협약의 배타성을 인정하는 판결로 일치하지 않고 있었으나, 1986년 대법원 판결로 협약의 배타성을 인정하는 방향으로 입장을 변경하였다.⁶¹⁾

몬트리올 협약 제29조는 바르샤바 협약 제24조와는 달리 청구원인 관계를 명문화하고 있는데, 운송인의 책임에 관한 소는 그 기초가 어떠한 것에 근거하든지 간에 즉 계약에 근거하든지, 불법행위에 근거하든지 또는 다른 원인이든지 간에 본 협약이 정하고 있는 조건과 제한을 받는다고 규정하여 협약의 배타적 적용을 명확히 하고 있다.

4.2. 고용인 및 대리인에 대한 손해배상청구

몬트리올 협약에 의하면, 이 협약과 관련된 손해로 인해 운송인의 고용인 또는 대리인을 상대로 소송이 제기되는 경우 그 고용인 또는 대리인은 그들이 그들의 직무 범위 내에서 행동하였음을 증명하는 경우, 이 협약 하에서 운송인 자신이 주장할 권리가 있는 책임의 조건 및 한도를 원용할 권리를 가진다. 그러한 경우, 운송인, 그의 고용인 및 대리인으로부터 회수 가능한 총금액은 전술한 책임한도를 초과하지 못한다.

또한 화물운송의 경우 운송인의 고용인 또는 대리인은 그들의 고의나 무모하게 그리고 손해가 발생할 것을 인식하면서 행한 작위 또는 부작위로 인하여 손해가 발생하였음이 증

60) 최준선, 전계서, p.245.

61) 1986. 7. 22. 대법원 판결, 82 다카 1372 : 김종복, 전계 신국제항공법, p.319.

명된 경우에도 협약 상 운송인의 책임제한을 원용할 수 있다.⁶²⁾

4.3. 이의제기 기한

몬트리올 협약에 의하면, 화물의 인도를 받을 권리가 있는 자가 이의를 제기하지 않고 화물을 수령하는 것은 반증이 없는 한 화물이 양호한 상태로 그리고 운송서류 또는 기타 수단으로 보존하는 기록에 따라 인도되었다는 명백한 증거가 된다. 한편 화물 손상의 경우 인도를 받을 권리를 가지는 자는 손상을 발견한 후 즉시 또한 늦어도 화물을 수령한 날로부터 14일 이내에 운송인에게 이의를 제기하여야 한다, 그리고 연착의 경우에 이의는 인도를 받을 권리를 가지는 자가 화물을 처분할 수 있는 날로부터 21일 이내에 이의를 제기하여야 한다. 이 경우에 개개의 이의는 서면으로 작성되어야 하며, 전술한 기간 내에 주어지거나 발송되어야 한다, 만약 전술한 기한 내에 이의를 제기하지 않을 경우 운송인에 대한 소송은 운송인 측에 사기가 있는 경우를 제외하고 인정되지 않는다.⁶³⁾

여기서 이의제기는 위의 기간 내에 서면에 의하여야 하고 구두에 의한 이의제기는 효력이 없다. 이의를 제기하는 서면에는 손해액을 표시하지 않더라도 유효하고 화물이 손상 또는 도착하지 아니하였다는 사실 및 운송인에게 책임이 있다는 사실을 통지하면 충분하다. 실무에서 사용하고 있는 운송인이 마련한 클레임통지서(Claim Notice Form)에 화주가 기재하는 것도 유효한 이의제기로 보아야 할 것이다.⁶⁴⁾ 일단 이의를 제기한 후 추가로 화물의 손상이 발견되면 위의 기간 내에 다시 추가로 이의를 제기하여야 한다.⁶⁵⁾ 수하인에 의해 화물이 인수되고 명백히 양호한 상태로의 수령통지서가 작성된 경우에도 불구하고 수하인은 화물 수령 후 이의기간 내에 숨은 손상에 대한 손해배상청구를 제기할 권리를 가진다.⁶⁶⁾

몬트리올 협약은 화물의 손상의 경우에만 위와 같은 이의제기 기한을 규정하고 있다. 따라서 화물이 전부 멸실된 경우에는 위와 같은 이의제기 없이 화물에 대하여 손해배상을

62) 몬트리올 협약 제30조.

63) 몬트리올 협약 제31조.

64) 김종복, 「항공판례의 연구」, 한국학술정보(주), 2008, p.110.

65) Stud v. Trane International Airlines, U.S. Court of Appeal, 9th Circuit, 8 March 1984 : 18 Av 17,684.

66) Commercial Union Insurance Co. v. Alitalia Airlines, 347F.3rd448at468(2nd Circuit 2003).

청구할 수 있다.⁶⁷⁾ 이와 관련하여 화물이 일부 멸실된 경우에도 위 이의제기에 관한 규정이 적용되는가 하는 점이 문제가 된다. 이에 관하여는 각국의 입장이 일치하지 아니하나 일반적으로는 하나의 화물의 일부가 멸실되거나 하나의 운송용기에 내장된 화물 중의 일부가 멸실된 경우에는 화물의 손상에 해당된다고 본다. 이에 반해 하나의 항공화물운송장에 기재된 여러 개의 화물 중의 일부가 멸실된 것은 화물의 손상이 아니라 일부 화물의 전부 멸실에 해당되어 위와 같은 이의제기가 불필요하다고 보는 것이 일반적이다.⁶⁸⁾

이에 관한 우리 지방법원의 판례를 보면, 항공기로 운송되어 도착한 사슴 659마리 가운데 38마리가 폐사하였는데, 이중 19마리는 항공운송 중 기내에서 폐사하고 나머지 19마리는 공항 동물검역장에서 검역 중 폐사한 사건에서 법원은 사슴 38마리가 폐사한 것은 1개 포장단위를 기준으로 하거나 항공화물운송장의 화물단위를 기준으로 하거나 어느 경우든지 물건의 일부 파괴로서 개정된 바르샤바 협약 제18조 제1항 소정의 손상에 해당한다고 보아 화물수령일로부터 14일 이내에 이의를 제기하지 않은 원고의 대위청구를 기각하는 판결을 내렸다.⁶⁹⁾

또한 우리 대법원 판례에 의하면, 수출화물의 적체로 원고 주식회사 아라항역과 아시아나항공 주식회사 사이의 이 사건 화물에 대한 운송계약 체결이 늦어짐에 따라, 원고가 1차로 발행한 항공화물운송장의 운송일정보다는 5일, 다시 발행한 항공화물운송장의 운송일정보다는 1일 늦게 이 사건 화물이 수하인에게 인도된 뒤 4개월 정도 지나서야 원고에게 이 사건 화물의 연착으로 인한 손해배상을 청구하는 서면 통지를 하였으므로, 이 사건 화물의 연착으로 인한 원고의 손해배상책임이 소멸하였다고 판시하였다.⁷⁰⁾

화물의 손해에 대한 이의제기 기한에 관하여 몬트리올 협약의 규정과 다른 국제화물운송협약의 규정을 비교해 보면, 몬트리올 협약 상 화물을 수령할 권한이 있는 자가 화물의 손상을 발견한 때에는 수령 후 지체없이 그 손상에 관하여 운송인에게 서면에 의한 이의를 발송하여야 하고, 그 손상이 즉시 발견할 수 없는 것인 때에는 수령일로부터 14일 이내에 그 이의를 발송하여야 한다. 이처럼 몬트리올 협약은 화물의 손상의 경우에만 이의제기 기한을 규정하고 있다. 또한 연착의 경우에는 화물을 수령할 권한이 있는 자가 화물을 처분할 수 있게 된 날로부터 21일 이내에 서면에 의한 이의를 발송하여야 한다. 위

67) 국제항공운송협회(IATA) 통일 국제항공화물운송장에는 항공화물운송장 발행일로부터 120일 이내에 화물 불 인도의 통지를 요구하고 있다 : Paul Stephen Dempsey and Michael Milde, *op. cit.*, p.215.

68) Malcolm Clark, *Contracts of Carriage by Air*, LLP, 2002, pp.175~177 : 최중현, 전제논문, p.195.

69) 서울지방법원 판결, 98나7048 : 김종복, 전제 항공판례의 연구, pp.102~104.

70) 대법원 2002. 10. 22. 선고 2002다32523 등, 공 2002. 12. 15. [168] , 2792.

기한 내에 이러한 이의의 통지를 발송하지 않는 경우에는 운송인 측의 사기가 없는 한 운송인에 대하여 제소할 수 없다. 반면에 UNCITRAL 국제해상화물운송협약 상 화물을 수령할 권한이 있는 자는 수령 시에 화물의 멸실 또는 손상의 개요에 관하여 운송인에게 서면에 의한 통지를 발송하여야 하고, 그 멸실 또는 손상이 즉시 발견할 수 없는 것인 때에는 수령한 날로부터 7일(작업가능일) 이내에 그 통지를 발송하여야 한다. 이러한 통지가 없는 경우 화물이 멸실 또는 손상없이 수하인에게 인도된 것으로 추정한다.⁷¹⁾ 그러나 화물의 연착으로 인한 손해에 대하여 화물이 인도된 후 연속된 21일 이내에 손해에 대한 통지를 하지 아니하면 손해배상청구인은 그 손해를 배상받을 수 없다.⁷²⁾ 이와 같이 UNCITRAL 국제해상화물운송협약은 화물의 연착으로 인한 손해에 관하여만 운송인의 책임에 관한 특별소멸사유를 규정하고 있다. 한편 국제도로화물운송협약(CMR) 상 화물을 수령할 권한이 있는 자는 수령 시에 화물의 멸실 또는 손상의 개요에 관하여 운송인에게 서면에 의한 통지를 발송하여야 하고, 그 멸실 또는 손상이 즉시 발견할 수 없는 것인 때에는 수령한 날로부터 7일 이내(일요일과 공휴일 제외)에 그 통지를 발송하여야 한다. 이러한 통지가 없는 경우 화물이 멸실 또는 손상없이 수하인에게 인도된 것으로 추정한다. 그러나 화물의 연착으로 인한 손해에 대하여 화물을 처분할 수 있는 날로부터 21일 이내에 서면으로 이의를 유보하지 아니하면 손해배상청구인은 손해를 배상받을 수 없다.⁷³⁾ 이와 같이 국제도로화물운송협약은 화물의 연착으로 인한 손해에 관하여만 운송인의 책임에 관한 특별소멸사유를 규정하고 있다.⁷⁴⁾

4.4. 재판관할권

몬트리올 협약에 의하면, 손해에 대한 소송은 원고의 선택에 따라 하나의 당사국의 영토 내에서 운송인의 주소지, 운송인의 주된 영업소의 소재지, 운송인이 계약을 체결한 영업소의 소재지를 관할하는 법원 또는 목적지를 관할하는 법원 중에서 어느 하나에 제기되어야 한다.⁷⁵⁾ 또한 소송절차는 소송이 계속된 법원이 속하는 국가의 법률에 의한다.⁷⁶⁾

71) 국제해상화물운송협약 제23조 제1항.

72) 국제해상화물운송협약 제23조 제4항.

73) 국제도로화물운송협약 제30조.

74) 최종현, 전개논문, pp.196~197.

75) 몬트리올 협약 제33조 제1항.

손해배상청구권자는 화물의 멸실 또는 손상에 대해 소송을 제기할 수 있는 법정지 위의 4개로 제한되는데, 법정은 이 협약의 당사국 내 이어야 한다.

몬트리올 협약 제33조 제1항의 재판관할권과 관련된 문제점으로는, 동일 사건에 대하여 원고가 선택할 수 있는 재판관할이 4곳까지 인정되고 있는 바, 협약 체결국 간이라고 하더라도 외국판결에 대한 쌍무적 승인 및 집행에 관한 강제수단이 없기 때문에 동일한 원고가 여러 법원에 제소할 수 있게 되고 이 경우 법원은 다른 법원의 결정에 관여할 수 없기 때문에 피고(운송인)로서는 상당히 불리하게 된다. 아울러 특정국가의 법원을 선호하는 경향마저 생긴다. 따라서 이러한 문제들을 해결하려면 이중제소의 금지, 소의 병합, 외국판결의 집행력 부여 등의 규정이 필요하고 국제적 통일기관의 설치가 요망된다 할 것이다.⁷⁷⁾

4.5. 중재

몬트리올 협약에 의하면, 화물운송계약의 당사자들은 이 협약에 의거 운송인의 책임에 관련된 어떠한 분쟁도 중재에 의하여 해결되어야 한다는 뜻을 규정할 수 있다. 이러한 합의는 서면으로 되어야 한다. 그리고 중재절차는 손해배상청구권자의 선택에 따라 이 협약 제33조에 규정되어 있는 재판관할권 중 하나에서 개최되어야 한다.⁷⁸⁾

중재인 또는 중재법원은 본 협약의 규정을 적용한다. 본 조의 중재관할권 및 중재 준거법에 관한 규정은 각 중재조항 또는 합의의 일부로 간주되므로 이 규정에 위반하는 중재조항 또는 합의의 어떠한 문언도 무효이다.

이와 같이 몬트리올 협약 제34조는 분명하게 항공화물운송장에 중재조항의 삽입을 허용하고 있으며 그리고 이러한 조항의 강제력을 인정하고 있다. 또한 중재에 있어서 동 협약 규정들의 적용을 제한하는 합의조건은 무효인 것이다.

분쟁해결수단으로 중재는 지난 수십년 간 법원에서의 전체 규모의 소송보다 매우 낮은 비용으로 분쟁을 신속히 처리하기 때문에 계속 증가하는 현상을 보여 오고 있다.⁷⁹⁾

76) 몬트리올 협약 제33조 제4항.

77) 김종복, 전제 신국제항공법, p.237.

78) 몬트리올 협약 제34조.

79) Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *An Introduction to Air Law*, 7th edition, Kluwer Law International, 2006, p.120.

4.6. 제소기한

몬트리올 협약에 의하면, 손해에 관한 권리는 소송이 목적지에 도착하는 날, 항공기가 도착하여야만 되었던 날 또는 운송이 중지되었던 날로부터 기산하여 2년의 기간 내에 제기되지 않는 경우에는 소멸된다, 그 기간의 계산방법은 사건이 계류되어 있는 법원이 적용하는 법률에 의해 결정된다.⁸⁰⁾

여기서 2년의 기간은 제척기간이며, 소의 원인이 무엇이든 적용된다. 또한 운송인에게 고의가 있는 경우에도 그리고 사기가 있는 경우에도 적용된다. 운송인의 이해보조자도 본조를 원용할 수 있다고 본다.⁸¹⁾

이에 관한 외국법원의 판결을 보면, *Fireman's Fund Insurance Co. v. Panapina, Inc.* 사건에서 국제항공화물의 일부 멸실에 대해 항공운송인을 상대로 제기한 송하인의 보험업자의 소송제기가 물품의 도착이 주장된 후 2년이 지나 제기되어 제소기한이 경과하였으므로, 운송인의 소송 기각 신청이 인정되었다.⁸²⁾

화물의 손해에 대한 제소기한에 관하여 몬트리올 협약의 규정과 다른 국제화물운송협약의 규정을 비교해 보면, 몬트리올 협약 상 운송인의 책임을 청구하는 소송은 그 청구원인의 여하에 불구하고 화물이 목적지에 도착한 날, 항공기가 도착할 날 또는 운송이 중지된 날로부터 2년 이내에 재판상 청구가 없으면 소멸한다. 반면에 UNCITRAL 국제해상화물운송협약 상 운송인의 책임을 청구하는 소송은 그 청구원인의 여하에 불구하고 운송인이 수하인에게 화물을 인도한 날 또는 인도할 날로부터 2년 이내에 제기되어야 한다.⁸³⁾ 다만, 손해배상청구를 받은 자는 청구자에 대한 의사표시로서 위 기간을 연장할 수 있다.⁸⁴⁾ 한편 국제도로화물운송협약(CMR) 상 운송인의 책임을 청구하는 소송은 그 청구원인의 여하에 불구하고 다음의 날로부터 1년 이내에 제기되어야 한다 : ① 화물의 일부 멸실, 손상 또는 연착으로 인한 손해의 경우에는 수하인에게 화물을 인도한 날 ② 화물이 전부 멸실된 경우에는 합의된 기한으로부터 30일째 되는 날로부터 또는 합의된 기한이 없는 경우에는 운송인이 화물을 수령한 날로부터 60일째 되는 날 ③ 그 밖의 경우에는 운송계약을 채

80) 몬트리올 협약 제35조.

81) 김종복, 전제 신국제항공법, p.266.

82) *Fireman's Fund Insurance Co. v. Panapina, Inc.* U.S. District Court, Northern District of Illinois, 17 January 2001 : 17 *Av* 18,042.

83) 국제해상화물운송협약 제62조 제1항 및 제2항, 제4조 제1항.

84) 국제해상화물운송협약 제63조.

결한 날로부터 3월이 경과한 날이다.⁸⁵⁾

V. 결 론

우리나라는 국제항공화물 운송실적이 성장함에 따라 항공화물 운송을 둘러싼 항공화물 운송인과 화주 간에 화물의 손해배상책임에 관한 분쟁이 증가하여 왔으며, 앞으로도 증가할 것으로 예상되고 있다. 이러한 국제항공화물운송에 있어서 항공화물운송인의 책임문제에 관하여는 1999년 몬트리올 협약에 의하여 해결되고 있다.

몬트리올 협약은 바르샤바 협약 및 관련 협약문서들을 현대화하고 통합하였으며, 바르샤바 체제를 개혁하는 최신의 협약으로서 국제항공운송인의 책임에 관한 통일된 국제사법이라고 할 수 있지만, 항공화물운송인의 책임제도와 관련하여 다음과 같은 현존하는 문제점들을 지니고 있다.

첫째, 운송인의 책임한도액 문제이다, 몬트리올 협약상 화물의 책임한도는 1929년 바르샤바 협약 수준으로 여전히 1킬로그램 당 17SDR에 머물고 있으며, 한도액은 더 이상 개정되지 않았다. 특히 ICAO 사무국 작업반원들이 표현한 바와 같이 화물의 송하인들은 여객들보다도 항공운송인들과 더욱 동등한 상업적인 관계에 있음에도 불구하고 운송인의 책임은 지극히 낮게 책정되어 있다.

둘째, 운송인의 책임기간 문제이다. 몬트리올 협약 제19조는 화물운송에 대한 책임기간에 관하여 전혀 언급이 없다. 특히 이 조항은 연착의 경우에 고려되어야 할 사항들에 관하여 또는 연착의 기간에 대하여 아무런 언급을 하고 있지 않다. 따라서 여러 차례 '불합리한(unreasonable)'이란 용어를 삽입하자는 제안이 있었으며, 더욱이 몬트리올 협약에 연착의 정의를 추가하는 것이 유용할 것이다.

셋째, 항공보험의 문제이다. 몬트리올 협약은 협약 상 운송인의 책임을 담보하기 위하여 적정한 보험을 운송인이 유지할 의무를 규정하고 있는데, 항공보험의 확대는 궁극적으로 그 부담이 고객에게 떠넘겨질 것이다.

결론적으로 몬트리올 협약은 위와 같은 현존하는 문제점들이 있음에도 불구하고 더 이

85) 국제도로화물운송협약 제32조, 제28조 제1항 ; 최중현, 전계논문, pp.197~198.

상 항공운송인들을 위한 협약이 아니라 고객들을 위한 협약이라는 점은 명백하다고 할 것이다.

현재 우리나라는 세계 8위의 항공수송국이고 국제민간항공기구(ICAO) 이사국으로 선출되어 있으며, 더욱이 항공운송 여객 및 화물의 증대에 따라 항공운송을 둘러싼 사법적 분쟁도 증가하고 있는 바, 앞으로 더욱 증가할 것으로 예상된다. 그동안 우리나라에는 항공운송에 관한 사법적 법률관계를 규율하는 법률이 마련되어 있지 아니하기 때문에 이러한 분쟁을 효율적으로 해결하는데 많은 문제가 있었다.

그리하여 2008년 법무부 특별분과위원회에서 상법 제6편 「항공운송」 제정안이 작성되어 법제처의 심의를 거쳐 상법 일부개정법률안(항공운송편)이 2008년 12월 31일 국회에 제출되었고, 국회 본 회의에서 2011년 4월 29일 통과되어, 2011년 11월 24일 발효될 예정이다. 상법 제6편 항공운송편에는 국내 항공화물운송에 있어서 화물운송인의 책임에 관한 규정(법률안 제913조 내지 제920조)을 두고 있는 바, 이러한 규정은 몬트리올 협약의 관련규정을 수용하고 있다.

본 연구의 한계로는 우리나라가 2007년에 몬트리올 협약에 가입한 이후 본 협약을 적용한 항공운송 관련 법원의 판례가 형성되어 있지 아니하다는 점과 2011년 4월에 새로 제정된 상법 항공운송편이 아직 시행되고 있지 아니하다는 점이다. 따라서 국제 및 국내 항공화물운송에 있어서 항공화물운송인의 책임 관련 분쟁의 원활한 해결을 위하여는 몬트리올 협약 및 상법 항공운송편 상의 항공화물운송 관련규정에 대한 명확한 인식과 더불어 중재제도의 적극적 활용이 필요하다 할 것이다.

참고문헌

- 김두환(2005), 「국제항공법학론」, 한국학술정보(주).
- 김영기(2009), “항공물건운송인의 법적 책임에 관한 항공법제 개선방안-국제협약 및 상법 항공운송편과의 비교”, 「항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구 워크샵 자료집」, 한국법제연구원.
- 김종복(2009), 「신국제항공법」, 한국학술정보(주).
- 이강빈(2008), “국제항공화물운송에 관한 운송증서의 요건 및 효력”, 「항공우주법학회지」 제23권 제2호, 한국항공우주법학회.
- 임태혁(2008), “국제항공운송에서 운송계약의 당사자 및 운송물소유권의 이전”, 「국제거래법연구」 제17집 제1호, 국제거래법학회.
- 최종현(2008), “몬트리얼 협약상 항공화물운송인의 책임-해상운송 및 도로운송 조약과의 비교법적 고찰”, 「국제거래법연구」 제17권 제2호, 국제거래법학회.
- 최준선(1987), 「국제항공운송법론」, 삼영사.
- 한국복합운송협회, 「항공운송실무」, 2001.
- 한국항공진흥협회, 「국제항공운송인의 배상책임제도」, 1999.
- 홍순길, 신흥균, 김종복(2006), 「신국제항공우주법」, 한국항공대학교 출판부.
- 홍순길, 이강석(2010), 「신항공법정해」, 동명사.
- Cheng, Bin, "A New Era in the Law of International Carriage by Air : From Warsaw(1929) to Montreal(1999)", *International and Comparative Law Quarterly*, October 2004.
- Clarke, Malcolm, *Contracts of Carriage by Air*, LLP, 2002.
- 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.
- _____, "The Liability for Delay in Air Transport", *Air & Space Law*, Vol.XXVI, No.6, Kluwer Law International, 2001.
- Whale, Thomas J., "The New Warsaw Convention : the Montreal Convention", *Air & Space Law*, Vol.XXV, No.1, Kluwer Law International, 2000.
- Shawcross and Beaumont, *Air Law*, Fourth Edition, Butterworth & Publishers, 1989.
- 板本昭雄, 三好晉(1999), 「新國際航空法」, 有信堂.
- <http://www.scourt.go.kr>