

# 航空貨物運送클레임의 原因과 解決

李 康 斌\*

## < 目 次 >

- I. 머리말
- II. 航空貨物클레임의 提起事由
  - 1. 貨物의 破壞·損傷
  - 2. 貨物의 滅失
  - 3. 運送의 遲延
- III. 航空貨物클레임의 提起要件
  - 1. 클레임의 提起權者
  - 2. 클레임의 提起期限
  - 3. 클레임의 提起方法
- IV. 航空運送人의 損害賠償責任原則
  - 1. 過失推定責任主義
  - 2. 航空運送人의 責任期間
- V. 航空運送人의 損害賠償責任制限
  - 1. 賠償責任限度額
  - 2. 賠償責任制限의 排除
- VI. 맺음말

---

\* 尙志大學校 貿易學科 教授, 經濟學博士

## I. 머릿말

일반적으로 항공화물이라 함은 항공기에 의하여 운송되는 물품 가운데 여객의 수하물과 우편물을 제외한 航空貨物運送狀(air waybill)이 발행되어 운송되는 화물을 말한다. 현재 항공운송의 이용대상이 되고 있는 화물은 生動物이나 생선식품 같이 항공운송을 이용하지 않을 수 없는 화물, 운임부담력이 있는 商品, 마케팅 전략의 일환으로 항공이용이 필요한 화물, 첨단기술혁신의 영향을 받고 있는 商品, 긴급운송을 필요로 하는 화물이다<sup>1)</sup>.

항공운송의 발달과 국제무역의 확대로 항공화물의 운송량이 해마다 증가하고 있으며, 國際物的 流通面에서 항공운송의 중요성이 인식되어 항공화물을 이용하는 무역업체가 많아지는 한편<sup>2)</sup>, 수출입 항공화물이 운송중에 손상, 멸실 또는 지연됨으로써 클레임이 발생하는 사례도 많아지고 있다.

항공화물 클레임이라 함은 航空運送人이 행한 화물의 운송 또는 기타 이에 부수하는 서어비스로부터 또는 이에 관련하여 발생하는 여하한 성질의 손상, 멸실 또는 지연에 대하여 送荷人 또는 受荷人에 의하여 또는 이들을 대리하여 航空運送人에게 書面으로 금전적 청구를 말한다.

항공화물클레임의 사유가 되는 화물의 손상, 멸실 또는 지연은 항공운송중에 발생한 경우에만 航空運送人이 貨主에 대하여 책임을 지게 되는데, 클레임의 처리에 있어서 가장 중요한 문제는 航空運送人의 손해배상한도에 관한 것이다.

항공화물은 대개 高價商品인데 반하여 國際航空運送協約 및 航空貨物運送約款상의

1) 李泰元, 現代航空運送論, 서울컴퓨터프레스, 1991, p.597

2) 항공화물에도 物的流通(physical distribution)의 개념이 보급되면서 운송원가를 단순히 운임만을 생각하는 것이 아니고 在庫費, 倉庫料, 包裝料, 保險料, 운송중의 金利 등 物的 流通에 소요되는 총비용으로 생각하는 것이 필요하게 되었으며, 사실 운임만의 비교로는 항공운송이 해상운송보다 높지만 총비용면에서 오히려 항공운송을 이용하는 것이 저렴하다는 유리한 점이 점차 인식되면서 항공화물을 이용하는 需要者가 증대하고 있다. (太田正樹, 航空輸送의 經濟學, 早稻田大學 出版部, 1981, p. 51)

손해배상 한도액은 매우 낮기 때문에 클레임이 제기되면 航空運送人과 貨主간의 합의에 의하여 해결되지 못하고 法院에 소송이 제기되는 사례가 늘어나고 있다.

따라서 항공화물클레임 제기시 화물의 손해에 대한 航空運送人의 책임소재를 명확히 하고, 貨主에 대한 손해배상을 신속,적정하게 처리함으로써 피해자인 貨主의 이익을 보호함과 동시에 航空運送業의 발전에 이바지하고자 하는데 本稿의 목적이 있다.

本稿에서는 항공화물클레임의 提起事由, 提起要件, 航空運送人의 損害賠償責任原則 및 損害賠償責任制限에 관하여 국제항공운송계약에 관한 바르샤바協約(Warsaw Convention)<sup>3)</sup>, 國際航空運送協會(IATA)의 標準貨物運送約款 航空運送人의 貨物運送約款 및 法院의 判例와 仲裁判定事例를 중심으로 논급한 후 結論으로 항공화물클레임 처리의 합리화 방안을 제시하고자 한다.

## II. 航空貨物클레임의 提起事由

### 1. 貨物의 破壞·損傷

航空運送人은 손해의 원인된 사고가 항공운송중에 발생한 경우 화물의 파괴또는 손상에 대하여 책임을 진다(바르샤바協約 제18조 제1항). 화물의 파괴(destruction)와 손상(damage)은 그 개념의 차이가 분명하지 아니하며 兩者는 정도의 차이인데 파괴는 물품의 본질이 변경되거나 원형을 잃을 정도의 손해를 말하고, 손상은 그 정도에 이르지 않은 손해를 의미한다고 해석될 수 있다<sup>4)</sup>. 判例에 의하면 부패한 식료품 또는

3) 국제항공운송계약을 국제적으로 통일 규제하는 法規로는 바르샤바協約 (Warsaw Convention)을 母體로 한 바르샤바體制(Warsaw System)가 있다. 바르샤바體制는 1929년의 바르샤바原協約과 그 개정 또는 보충을 위한 일련의 議定書 및 協約들로 구성되어 있는데, 1955년의 헤이그議定書(Hague Protocol), 1971년의 과테말라議定書(Guatemala Protocol), 1975년의 몬트리올追加議定書(Montreal Additional Protocol), 1961년의 과다라하라協約(Guadalajara Convention)등이 그것이다. 다만 이가운데 과테말라議定書와 몬트리올追加議定書는 아직까지 발효되지 않고 있으며, 우리나라가 締約國으로 되어있는 것은 1967년에 가입한 헤이그議定書 뿐이다.

죽은 동물 등은 화물의 파괴에 해당된다<sup>5)</sup>.

실무적으로 화물의 파괴 또는 손상의 발생사유를 보면 항공기에 화물 탑재 또는 양륙시 장비사용의 미숙, 화물보관시설의 부족으로 인한 화물의 浸水, 화물조업회사의 부주의, 특수화물에 대한 사정통보의 태만 등으로 인하여 생기는 경우가 많다. 예를 들면 동남아지역을 출발 또는 도착하는 항공화물의 경우 이 지역의 기후 특성상 비(雨)가 많이 오기 때문에 화물을 창고 또는 기타 장소에 보관중 비에 젖어 손상되는 사례가 자주 발생하고 있다.

## 2. 貨物의 滅失

航空運送人은 화물이 멸실된 경우에 그 손해의 원인된 사고가 항공운송중에 발생한 것인 때에는 책임을 진다(바르샤바協約 제18조 제1항). 여기서 화물의 멸실(loss)이란 도난, 유실, 몰수 또는 무권리자에게引渡 등으로 인하여 회수가 불가능하게된 모든 경우를 포함한다<sup>6)</sup>. 예를들면, 화물이 受荷人이 아닌자에게引渡되어 그 소재를 알 수 없는 경우에 멸실이 된다<sup>7)</sup>. 한편 화물이 航空貨物運送狀(air waybill)상의 受荷人에게引渡되지 않고 通知先(notify party)에게引渡된 경우 航空運送人은 그 잘못引渡(misdelivery)에 대하여 책임을 져야 하는가에 관하여는 우리나라의 判例와 美國의 判例가 서로 다르다.

우리나라 下級法院의 判例를 보면, (株)商業銀行 v. (株)大韓航空 사건<sup>8)</sup>에서 “항공운송의 경우 受荷人用 航空貨物運送狀 제2원본이 화물과 함께 도착되면 제2원본은

4) 小町谷操三, 空中運送法論, 有斐閣, 1954, p.170

5) U.S. Court of Appeals, Fifth Circuit, Dalton v. Delta Airlines, 7 April 1978 : 14 Avi 18, 425.

6) 孫珠瓚, 航空運送契約法, 博英社, 1989, p.59

7) New York Supreme Court, Appellate Division, International Mining Corporation v. Aerovias Nacionales de Columbia, 14 April 1977 : 14 Avi 17,707; U.S. district Court, Southern District of New York, Swiss bank v. First International Bank et al., 11 May 1977: 15 Avi 17, 631

8) 서울민사지방법원 제7부, 1983.3.4 판결, 82가합 4536 ; 서울고등법원 제3민사부, 1983. 11. 30 판결, 83 나 1489.

航空貨物運送狀上의 通知先(notify party)인 輸入業者에게 직접 교부된다. 通知先인 輸入業者는 이를 受荷人인 信用狀(Letter of credit) 발행은행에 제시하여 背書를 받은 후 이를 航空運送人에게 제시하여 화물을 수령하는 방법이 주로 이용되었다. 이러한 화물수령 방법은 이 사건이 있기 10년전 부터 이용되어 왔고 1981년 9월 한달동안에도 160여건의 화물이 모두 이와같은 방법으로 引渡되었으므로 이러한 貨物引渡방법은 당사자간에 묵시적인 합의에 의한 것이라 하겠다. 이와 같은 합의를 바탕으로 航空運送人이 通知先인 輸入業者에게 화물도착통지를 하고 航空貨物運送狀 제2원본을 교부함으로써 행한 화물의 引渡는 적법하게 이루어진 것"이라고 판시하였다.

한편 美國法院의 判例를 보면, Kologel Co.,Ltd v. Down in the village Inc.,Northwest Airline 사건<sup>9)</sup>에서 일반적으로 인정된 業界의 관행이 航空貨物運送狀上의 通知先에게 화물의 引渡를 인정하고 있을지라고 거래관행과 契約조건이 명백히 상위할 경우에는 契約조건이 거래관행에 우선하며, 따라서 航空運送人의 운송계약상의 受荷人이 아닌 通知先에게 화물을 引渡한 것은 引渡 잘못으로 이에 대하여 책임을 져야 한다고 판시하였다.

화물이 본래의 용도로 사용될 수 없을 정도로 성질이 변경된 경우 화물의 파피인가 멸실인가에 관하여 Dalton v. Delta Airlines 사건<sup>10)</sup>에서 "화물의 파피와 멸실간에는 매우 유사한 점이 있으나 멸실은 화물의 위치 또는 존재까지 알려지지 아니하거나 합리적인 방법으로 확인할 수 없는 경우이다. 그러나 화물의 파피나 멸실의 공통요소는 어느 경우에도 단지 사소한 가치의 소멸이 아니라 送荷人 또는 受荷人에게 경제적 가치 또는 효용이 전부 소멸되는 점"이라고 판시하였다.

원래 화물의 멸실이란 하나의 航空貨物運送狀이 발행되어 운송된 화물의 일부가 멸실된 경우를 말하지만, 만일 1개의 포장화물로 발송한 여러개의 물품 가운데 일부가 멸실된 경우에는 화물의 멸실이 아니라 손상이 된다<sup>11)</sup>. 예를 들면 컨테이너에 적입

9) U.S. District Court, Southern District of New York, 3 June 1982:17Avi 17,104.

10) U.S. Court of Appeals, 5th Circuit, 7 April 1978: 14 Avi 18, 425.

하여 항공운송한 衣類 6,636벌 가운데 187벌이 부족되게 引渡한 경우에는 화물의 멸실이 아니라 손상이 된다<sup>12)</sup>. 일단 멸실되었던 화물을 航空運送人이 추후에 발견해서 送荷人에게 引渡하는 경우 受荷人은 경우에 따라 화물의 멸실 또는 지연으로 인한 클레임을 제기할 수 있다<sup>13)</sup>.

실무적으로 화물의 멸실이 발생하게 되는 사유를 보면 출발지공항 또는 도착지공항의 화물터미널, 세관창고 또는 航空運送人의 창고에서 도난당하거나 항공기에 화물을 탑재 또는 양륙중에 분실되는 경우가 있다.

### 3. 運送의 遲延

航空運送人은 화물의 운송에 있어서의 지연으로 인하여 발생하는 손해에 대하여 책임을 진다(바르샤바協約 제19조). 운송의 지연(delay)은 航空運送人의 운항시간표에 표시한 일자와 시각에 화물이 도착하지 아니한 경우에 발생하는데, 여기서 지연이란 비정상적인 지연 즉 航空運送人이 운항시간표에 명백히 규정 또는 표시한 시간에 항공기의 출발과 도착을 보장하기 위하여 적절한 모든 조치를 취하지 않았으므로써 발생한 지연을 의미하는 것으로 다수의 學說과 判例는 보고있다<sup>14)</sup>.

바르샤바協約 제19조는 제18조의 규정과 달리 지연의 경우 손해의 원인이 된 사고가 항공운송중에 발생할 것을 명시하고 있지 않다. 따라서 지연은 항공기의 출발전, 항공운송중 그리고 항공기의 도착후에도 발생할 수 있는 것이다. 예를 들면 航空運送人이 화물의 도착후 受荷人에게 도착통지를 하지 않으므로써 화물의 引渡가 지연되어 그 기간동안에 발생한 화물보관료와 통관지체 따른 輸入關稅의 가산금은 운송 지

11) Rane H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Carrier*, Kluwer, Deventer/Netherlands, 1921, p.169

12) New York City Civil Court, *Parade Dress Co., Inc. v. Korean Airlines et al.*, 5 July 1984: 18 Avi 18, 561

13) New York City Civil Court, *Parke Davis & Co. v. British Overseas Airways et al.*, 30 January 1958: 5 Avi 17, 838

14) Shawcross & Beaumont, *Air Law Vol.1, 4th ed.*, Butterworths, London, 1977, p.410.

연으로 인한 손해로서 航空運送人이 이를 부담할 책임이 있는 것이다<sup>15)</sup> .

判例에 의하면 운송의 지연이 항공편의 취소, 항공기의 기계적 결함, 운항상의 이유로 인한 항공편의 연기 및 승무원의 파업 등으로 인하여 발생한 경우 航空運送人은 이를 입증할 책임이 있다<sup>16)</sup>. 또한 航空運送人이 아무런 기술적인 이유도 없이 화물을 분할하여 운송한 경우도 지연으로 인한 손해에 대하여 배상책임이 있다<sup>17)</sup>. 그러나 운송의 지연이 航空貨物運送狀의 부정확한 기재로 인하여 발생한 경우에는 航空運送人은 책임이 없다. 판례에 의하면 航空運送人의 過失로 항공운송중에 航空貨物運送狀 原本과 통관비자를 분실한하여 도착된 화물의 통관이 지연되고 화물이 적시에引渡되지 못하여 送荷人의 이익이 상실된 경우 航空運送人은 통관지연의 결과에 대하여 책임이 있다<sup>18)</sup>.

國際航空運送協會(IATA) 標準貨物運送約款 제6조 제3항에 의하면, 航空運送人의 운항시간표 등에 표시된 운항시간은 예정에 불과하고 보증하는 것이 아니며, 불가항력 등의 사유가 있는 경우에는 航空運送人은 예고없이 항공편을 지연시킬수 있도록 규정하고 있는데, 이러한 航空運送人의 운항의무를 제한시키고 있는 運送約款의 규정의 효력이 인정되느냐의 여부가 문제된다. 바르샤바協約 제20조는 계약당사자들이 화물 운송을 위한 특정일자와 시간을 정하는 항공운송계약을 체결할 자유를 인정하고 있으나, 航空運送人의 지연책임의 전부 또는 일부를 면제하는 당사자간의 約定이나 運

15) Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Cauvier*, Kluwer, Deventer/Netherlands, 1981. p.187.

16) Court of Appals, *Iran Air v. Societe Generale de Geophysique*, 14 November 1974:1975 RFDA 60.

17) Tribunal of Rome, *Marconi Italian v. Alitalia*, 4 Novemler 1982:1987 Air L. 154 ; 大韓商事仲裁院의 仲裁判定事例에 의하면 신청인이 운송위탁한 항공화물이 분할운송되어 45상자가운데 16상자는 예정일자대로 목적지공항에 도착하였으나 나머지 79상자는 예정일자보다 38일 늦게 도착한 경우 나머지 79상자가 도착할 때까지 기다려 통관을 할 수 밖에 없었으므로 결국 화물 95상자 전부가 연착된 것으로 보아야 한다는 주장에 대하여 仲裁人은 약간 복잡하더라도 화물의 부분통관제도가 있으므로 먼저 도착한 화물 16상자까지도 연착으로 취급함은 가혹하므로 이를 인정할 수 없다고 판정하였다.

18) U.S. District Court for Western District of Washington, *Judy Nowell and Philip Nowell, d/b/a Nowell & Associates, and d/b/a/ Champagne Taste v. Qantas Airways Limited*, 14 March 1990: 22 Avi 18, 071

送約款의 규정은 무효로 하고 있다. 따라서 이와같은 運送約款의 규정은 바르샤바協約과의 관계에서 文言 그대로 인정되지 못하는 부분이 있을수 있지만, 항공기의 운항은 신속성 못지않게 안전성이 요구되므로 운항시간에 대한 불확실성을 運送約款에 명시하는 것으로 보아 그 효력을 인정하는 것이 현실적이라 할 것이다<sup>19)</sup>.

실무적으로 운송 지연의 사유를 보면, 화물을 출발공항에서 예약 항공편에 탑재하지 아니하거나 航空運送人의 실수나 탑재제한 등의 이유로 中間寄航地에서 화물이 양륙되거나 화물이 양륙되어야 할 목적지공항을 지나서 운송되거나 또는 항공기의 이륙금지조치가 내려진 경우에 지연이 발생하게 된다.

### III. 航空貨物클레임의 提起要件

#### 1. 클레임의 提起權者

항공운송중 화물의 파괴, 손상, 멸실 또는 지연에 대하여 航空運送人에게 클레임을 제기할 권한이 있는 자는 航空貨物運送狀에 送荷人과 受荷人으로 기재된 자와 이들의 권리를 승계한 제3자들이다. 물론 航空貨物運送周旋人, 通過貨物周旋人 또는 중개인 등이 航空貨物運送狀에 送荷人 또는 受荷人으로 기재되어 있는 경우에는 이들도 클레임을 제기할 수 있다. 그러나 화물의 탑재지연으로 항공운송계약을 취소한 送荷人 또는 화물의 도착지연을 이유로 화물의 인수거절을 送荷人에게 통지한 受荷人은 클레임을 제기할 자격을 상실한다<sup>20)</sup>.

19) 孫珠瓚, 前掲書, p. 71

20) New York Supreme Court, New Yirk County, American Banana Co. v. Venezolana International de Aviacion, 30 June 1978 : 15 Avi 17, 286



## 2. 클레임의 提起期限

受荷人이 이의없이 화물을 수령한 경우에는 反證이 없는 한 양호한 상태로 또한 運送證券에 따라 引渡된 것으로 추정된다(바르샤바協約 제26도 제1항).

따라서 운송된 화물이 파괴, 손상, 멸실 또는 지연된 경우에 受荷人이 소정의 기한 내에 異議(complaint)를 제기하여야 한다.

바르샤바協約에 규정된 異議提起期限을 보면, 화물이 손상 또는 지연된 경우 引渡를 받을 권한이 있는 자 즉, 受荷人이 손상의 경우에는 손상을 발견한 후 늦어도 화물수령일로 부터 14일(바르샤바原協約은 7일)이내, 지연의 경우에는 화물을 처분할 수 있는 날로 부터 21일(바르샤바原協約은 14일)이내에 航空運送人에 대하여 異議를 제기하여야 한다(바르샤바協約 제 26조 제2항). 또한 바르샤바協約에 있어서의 기한일수는 去來日에 의하지 아니하고 歷日에 따르도록 규정하고 있으므로(바르샤바協約 제35조) 일요일이나 공휴일도 이 기한의 계산에 포함된다.

異議提起期限의 계산방법은 法廷地法에 의하는 것으로 해석되고 이 기간은 消滅時效가 아니라 除斥期間이다<sup>21)</sup>. 異議提起期限日數 계산에 관한 美國法院의 판례를 보면 起算日은 화물의 수령일이 아니라 貨物受領日의 翌日부터 이므로 화물을 9월 17일 수령하였고 화물손상으로 인한 클레임을 9월24일에 통지한 경우 바르샤바原協約 제 26조 제2항의 소정기한인 화물수령일로 부터 7일이내에 異議를 제기한 것이라고 판시하였다<sup>22)</sup>.

바르샤바協約 제26조에 규정되어 있지 않은 화물의 일부멸실 및 전부멸실을 포함한 引渡不能의 경우의 異議提起期限에 관하여는 國際航空運送協會(IATA) 標準貨物運送約款 제12조 제2항에서 화물의 일부멸실의 경우에는 손상의 경우와 마찬가지로 수령일로 부터 14일이내, 전부멸실을 포함한 引渡不能의 경우에는 航空貨物運送狀 발생일

21) 小町谷操三, 前掲書, p.120

22) Civil Court of city of New York, Mystique Creations Inc. v. North Star Airlines, 10 September 1990 : 22 Avi 18, 418

로부터 120일 이내에 航空運送人에 대하여 異議를 제기하여야 한다고 규정하고 있다. 한편 航空運送人의 貨物運送約款은 위에서 언급한 경우 이외의 모든 異議提起는 사람의 상해 또는 사망의 경우를 제외하고 航空貨物運送狀 발행일로부터 270일 이내에 航空運送人에게 하여야 한다고 규정하고 있다(大韓航空 國際貨物運送約款 제15조 2항 라호).

위와 같은 運送約款의 조항에 대하여 대부분의 美國法院의 判例는 바르샤바協約 제 23조의 免責特約禁止의 규정에 위반되는 것이 아니므로 무효가 아니라고 보고 있다<sup>23)</sup>. 한편 이러한 運送約款의 규정은 바르샤바協約의 책임체제와 상반되기 때문에 바르샤바協約 제24조 제1항 및 제32조에 의거하여 무효가 된다는 견해가 있다<sup>24)</sup>.

受荷人이 화물의 손해가 있는 때에 소정기한내에 異議를 제기하지 아니한 경우 航空運送人에 대한 訴는 航空運送人에게 詐欺가 있는 경우를 제외하고는 수리되지 않으며(바르샤바協約 제26조 제24항), 화물의 손해에 관한 권리는 도착지에의 도착일, 항공기가 도착하여야 할 날자 또는 운송중지일로 부터 起算하여 2년의 기한내에 訴가 제기되어야 한다(바르샤바協約 제29조). 여기서 除斥期限은 손해가 航空運送人의 계약불이행에 기인하든 불법행위에 기인하든 불문하고 바르샤바協約上의 여하한 손해배상청구소송에도 적용된다(바르샤바協約 제24조 제1항).

### 3. 클레임의 提起方法

바르샤바協約에 의하면 화물이 파괴, 손상, 멸실 또는 지연된 경우에 受荷人의 異議는 運送證券에 留保文言을 달거나 또는 별도로 발송된 書面通知에 의하여 소정기한내에 제기하여야 한다(바르샤바協約 제26조 제3항). 즉 모든 화물 클레임은 航空運送人에게 반드시 書面으로 제기하여야 하는데 우선 사전적 클레임통지 즉 異議通知를

23) U.S. Court of Appeals, Fifth Circuit, Buller's Shoe Corp. v. American Airlines, 20 June 1975: 13Avi 17,833; New York Supreme Court, New York County, Famolare Inc., v. seaboard World airlines, 27 June 1978: 15 Avi 17,287.

24) Mankiewicz, op.cit., p.184

하고 추후에 공식적 클레임을 제기하는 것이 일반관행이다. 여기서 運送證券에의 留保의 기제는 受荷人이 화물 인수시 航空運送人에게 교부하는 航空貨物運送狀에 하거나 또는 航空運送人이 자기를 위하여 보존하고 있는 航空貨物運送狀에 하거나 관계 없으며, 별도 발송된 書面通知에 의하는 경우에는 클레임의 기초가 되는 이유를 상세히 설명하는 陳述書 또는 航空運送人의 소정양식의 화물클레임청구서<sup>25)</sup>를 작성하여 제출하면 된다.

航空運送人에 대한 受荷人의 異議通知는 航空運送人이 책임져야 할 손해를 애매하지 않은 용어로 표시하면 충분하며 구체적으로 손해를 통지할 필요는 없다<sup>26)</sup>. 예를 들면 클레임 통지서에 손해액을 확정적으로 기재하지 아니하거나 또는 航空貨物運送狀 번호를 잘못 기재하여 航空運送人이 당해 화물을 추적 발견하는데 약간의 불편을 초래하였다더라도 바르샤바協約의 클레임 통지요건을 충족한 것이 된다<sup>27)</sup>.

異議通知의 상대방은 航空運送人이며 도착지에 있어서 航空運送人의 대리인은 통상적으로 異議通知를 수령할 권한이 있으므로 그에 대하여 異議通知를 하여도 무방하다. 契約運送人과 實際運送人이 다른 경우에 있어서 受荷人의 異議는 화물의 손해에 대하여 책임있는 航空運送人에게 통지되어야 하지만, 경우에 따라서는 實際運送人에게 통지를 할 수도 있다(과다라하라協約 제 4조).

異議通知는 반드시 受荷人 자신이 할 필요는 없고 受荷人의 대리인이 형식상의 잘못없이 소정기한내에 航空運送人에 대하여 하면 충분하며, 또한 제3자가 受荷人을 위하여 화물의 손해를 기록하고 그것을 航空運送人에게 발송하는 것도 관계없다<sup>28)</sup>. 한편 航空貨物運送周旋人은 送荷人의 授權없이 航空運送人과 운송계약을 체결할 수 있

25) 航空運送人의 소정양식인 「화물클레임청구서」는 클레임 제기자가 작성 제출한 陳述書에 충분한 정보가 포함되어 있지 않은 경우 記載提出이 권장되며, 여기에는 클레임 제기일자, 航空貨物運送狀의 번호 및 발행일, 클레임 총액, 클레임사유, 품목별 클레임금액, 클레임 제기자의 성명 및 署名, 첨부증빙서류명칭 등이 기재된다.

26) Landgericht, Frankfurt, 27 May 1986 : 1986 Air L. 280

27) Civil Court of City of New York, Mystique Careations Inc. v. North Star Airlines, 10 September 1990 : 22 Avi 18, 418

28) Bundesgerichtshof, 14 March 1985 : 1986 Air L.100.

는 대리인이며, 航空運送人의 의무 불이행으로 인하여 발생한 화물의 손해에 대한 배상청구권은 화물이 受荷人에게 引渡될 때까지 대리인인 航空貨物運送周旋人에게 속하므로 화물의 引渡遲延이 있음에도 불구하고 航空貨物運送周旋人이 소정기한내에 異議提起를 하지 않은 경우에는 航空運送人에 대하여 受荷人이 입은 손해의 배상청구를 할 수 없게 된다<sup>29)</sup>.

화물이 손상된 경우에 航空運送人이 이미 손상사실을 알고 있고 경우에도 소정기한내 受荷人의 異議提起가 필요하다. 이에 관한 判例를 보면, 現代海上火災保險(株)外 3人 v. (株)大韓航空 사건<sup>30)</sup>에서 “화물이 뉴욕에서 大韓航空 KE007편으로 운송되어 1980. 1. 1. 에 金浦空港에 도착한 후 즉시 金浦空港貨物터미널株式會社 창고에 반입될 당시 被告會社인 大韓航空 직원이 화물의 일부에 이상이 있음을 확인하고 그 확인서를 작성하여 창고측에 교부한 것만으로는 受荷人인 訴外 韓國開發리스가 運送證券에 異議留保를 기재하였다거나 별개의 書面에 의하여 적극적인 異議의 의사표시를 한 것으로 볼 수 없으며, 訴外 韓國開發리스가 大韓航空으로 부터 三和保稅倉庫에 보관되어있는 화물의 인수에 필요한 서류를 교부 받은 때 즉 韓國開發리스에게 화물이 引渡된 날(1980. 1. 7)로 부터 24일이나 지난 1980. 1. 31.에 비로서 클레임 청구를 함으로써 書面에 의한 異議를 발송한 것이라면 受荷人인 韓國開發리스는 바르샤바協約 제26조가 규정하고 있는 소송요건을 갖추지 못하여 그 訴權을 상실한 것”이라고 판시하였다. 또한 美國法院의 判例도 화물의 손상이 공식적으로 航空運送人의 사용인의 面前에서 성립되었다는 사실만으로 受荷人이 書面으로 異議를 제기할 의무가 면제되는 것은 아니며, 航空運送人이 이미 함루손상 사실을 알고 화물사고조사보고서를 작성한 경우에도 受荷人의 異議 제기는 필요하다고 판시하였다<sup>31)</sup>.

29) Court of Appeals of Milan, Transim Pianti Kuebne Nagel v. air France, S.E.A., 31 March 1981 : 1987 Air L.160.

30) 大法院 제3부, 1986. 7.22판결, 82다카1372.

31) U.S. District Court, southern District of Florida, Dalton v. Delta airlines, 24 October 1974 : 14 Avi 17, 219; New York Spreme Court, Queen's County, Amazon Coffee Co. v. TWA, 7 October 1983: 18 Avi 17, 264

受荷人이 航空運送人에게 貨物の 滅失통지를 하였다 하더라도 추후 貨물이 발견되어 손상된 상태로 受荷人에게 引渡된 경우에는 소정기한내에 별도로 航空運送人에 대하여 異議를 제기하여야 한다<sup>32)</sup>. 그러나 최근 美國法院의 判例를 보면 B.R.I. Coverage Corp. v. Air Canada사건<sup>33)</sup>에서 受荷人이 航空運送人에게 항공운송중 貨物の 일부가 滅失되었으므로 貨物滅失에 대해 책임질 것을 書信으로 통지한 경우 추후 滅失된 貨물을 발견하여 受荷人에게 引渡時 손상되어 있다 하더라도 별도로 貨物손상에 대한 클레임통지를 할 필요가 없다고 판시하였다.

航空運送人이 貨物の 滅失로 인해 장기간 引渡를 하지 못하다가 추후 滅失貨물을 발견하여 引渡한 경우 비록 送荷人이 航空運送人에게 이미 引渡不能으로 인한 클레임을 통지하였다 하더라도 추후 별도로 소정기한내에 지연으로 인한 클레임 통지를 하지 않는 한 지연소해에 대한 배상을 받을 수 없다<sup>34)</sup>.

실무적으로 航空運送人이 貨물클레임을 접수할 때 클레임제기자에게 여러가지 자료와 정보의 제출을 요구하고 있다. 즉 ① 航空運送人의 소정양식의 貨물클레임청구서 (cargo claim), ② 商業送狀(commercial invoice), ③ 包裝明細書(packing list), ④ 航空貨物運送狀(air waybill), ⑤ 貨物손상의 경우 檢査人報告書(survey report) 또는 修理計算書, ⑥ 代位權者에 의한 클레임의 경우 代位證書(letter of subrogation), ⑦ 혼재貨물의 경우 運送周旋人과 그의 고객간의 클레임 관련서류 등을 航空運送人에게 제출하여야 한다.

#### IV. 航空運送人의 損害賠償責任原則

32) New York City Civil Court, New York County, Brentwood fabrics Corp. v. KLM, 26 June 1970 : 13 Avi 17,426.

33) U.S. district Court, Eastern District of New York, 4 November 1989 : 22 Avi 17, 576

34) U.S. district Court, District of Massachusertts, Arkwright Mutual Insurance Co. v. Pan American World Airway Inc. 3 July 1990 : 22 Avi 19, 198

### 1. 過失推定責任主義

航空運送人은 바르샤바協約 및 航空貨物運送狀 裏面에 기재된 운송계약조건에 따라 클레임 제기자에게 손해배상책임을 진다. 바르샤바協約은 화물이 항공운송중에 손상, 멸실 또는 지연된 경우에 航空運送人은 자기 및 그의 사용인이 손해를 방지하기 위하여 필요한 모든 조치를 취하였다는 사실 또는 그 조치를 취할 수 없었다는 사실을 증명한 때에는 책임을 지지 않는다고 규정하고 있는데(바르샤바協約 제20조 제1항), 이 규정은 航空運送人이 손해를 방지하기 위하여 필요한 모든 조치를 취하지 않은 경우 즉 航空運送人側의 過失이 있는 경우에 손해배상책임을 지게 된다는 것을 의미하며, 航空運送人측이 無過失의 입증을 하지 않는 한 航空運送人측의 過失이 존재하는 것으로 추정되어 손해배상의 책임을 지게 된다<sup>35)</sup>. 즉 바르샤바協約은 航空運送人의 책임원칙으로서 過失推定責任主義를 채택하고 있는 것이다. 한편 미발효중인 몬트리올 제4추가개정서는 航空運送人의 책임에 관하여 운송의 지연의 경우에는 過失責任主義를 채택하고 있으나(몬트리올 개정 바르샤바協約 제20조), 貨物의 파괴, 멸실 또는 손상의 경우에는 無過失責任主義를 채택하고 있다(몬트리올개정 바르샤바協約 제18조 제2항). 다만 貨物의 파괴, 멸실 또는 손상이 ①貨物의 원천적 하자, 성질 또는 결함, ②貨物의 하자있는 포장, ③전쟁 또는 무력충돌, ④貨物의 積入, 積出 또는 換積에 관련하여 수행하는 관계당국의 행위 등으로 발생한 경우에는 航空運送人에게 책임이 없다고 규정하고 있다(몬트리올개정 바르샤바協約 제18조 제3항).

航空運送人에게 손해배상책임을 발생시키는 過失은 航空運送人 자신의 過失뿐 만 아니라 운송계약의 이행을 위하여 航空運送人이 사용하는 모든 者의 過失이 포함되며, 航空運送人의 사용인은 계속적 사용인이든 일시적인 사용인이든 불문하고 반드시 항공운송인과 고용관계에 있는 자라야 하는 것은 아니다<sup>36)</sup>.

35) 孫珠瓚, 前掲書, p.31; 小町谷操三, 前掲書, p.118; Shawcross & Beaumont, op.cit., p.339; Mankiewicz, op. cit., p.92

36) 孫珠瓚, 前掲書, p.34

航空運送人측이 손해를 방지하기 위하여 필요한 조치를 취하지 아니한 경우 즉 過失이 있음을 인정한 판례를 보면, ① 누구나 쉽게 접근할 수 있는 화물보관실에 보관 중인 화물의 도난을 예방하기 위하여 경비원출 배치 경비케 하는 등의 필요한 조치를 航空運送人이 취하지 않음으로써 화물이 도난당한 경우<sup>37)</sup>, ② 航空運送人이 화물의 목적지까지의 운송구간 가운데 최초의 국내항공운송구간을 항공운송보다 오히려 육상운송이 유리하다고 판단하여 육상화물취급대리인으로 하여금 화물을 트럭운송케 하던중 강도에 의해 탈취당한 경우<sup>38)</sup> 등에 航空運送人의 책임을 인정하였다.

바르샤바協約은 피해자의 過失이 손해의 원인이 되었거나 원인의 일부가 되었다는 사실을 航空運送人의 책임을 면제하거나 경감할 수 있다고 규정하고 있다(바르샤바協約 제21조). 이 규정은 寄與過失(contributory negligence)의 결과가 各國의 국내법마다 다르기 때문에 통일된 원칙의 채택이 불가능하여 법원이 속하는 국가의 군법을 따르도록 한 것이다. 寄與過失에 관한 各國의 立法例를 보면 우리나라에서는 航空運送人과 피해자 쌍방의 過失이 경합하여 손해가 생긴 때에는 過失相計가 되며 法院은 손해배상의 책임 및 그 금액을 정함에 이를 참작하여야 한다(민법 제396조, 제763조). 美國에서도 피해자의 유일한 過失 또는 부수적인 過失은 航空運送人의 책임을 면제시키며, 英國에서는 피해자의 寄與過失이 있을 경우 각 당사자의 過失이 있다 하더라도 航空運送의 완전한 손해배상을 인정함에 장애가 되지 않는다<sup>39)</sup>.

바르샤바協約 제21조는 피해자의 사용자이나 대리인에 의한 過失의 경우에도 적용되므로 그의 過失은 受荷人에게 전가되어 受荷人의 손해배상청구에 영향을 미치게 된다<sup>40)</sup>.

37) U.S. District Court, southern District of New York, Manufactures Hanover Trust Co. v. Alitalia Airlines, 16 april 1972 : Avi 17, 710.

38) U.S. District Court, Southern District of New York, Kinney Shoe Corporation v. Alitalia Airlines, 7 November 1980 : 15 Avi 18, 509

39) Nicolas M. Matte, International Air Transport, Martinus Nijhoff, Hague, 1982, p. 66.

40) New York supreme Court, New York County, General Airline and Film Corp. v. American Express Corp. 24 April 1972 : 12 Avi 17, 393.

피해자의 寄與過失을 인정한 판례를 보면, AG World Exports v. Arrow Air Inc. 사건<sup>41)</sup>에서 항공운송한 돼지 몇마리가 목적지 공항에 도착시 죽어 있는 경우 돼지의 죽은 원인이 항공기에 탑재시 送荷人의 過失로 돼지보관구역내에 냉방을 하지 않아 온도가 너무 높아서 죽은 것으로 판명되었으며, 航空運送人은 이러한 送荷人의 過失의 결과를 예방하기 위한 어떠한 조치도 취할 수 없었으므로 航空運送人은 책임이 없다고 판시하였다.

## 2. 航空運送人의 責任期間

航空運送人은 화물이 파괴·손상 또는 멸실된 경우 그 원인이 된 사고가 항공운송중에 발생한 것인 때에 책임을 지며, 여기서 「航空運送中」이라 함은 비행장내, 항공기내 또는 비행장밖에서 착륙하는 경우에는 장소의 너하를 불문하고 화물이 「運送人의 管理下」에 있는 기간을 말한다(바르샤바協約 제18조 제1항, 제2항). 이와 같이 航空運送人은 클레임을 일으킨 사고가 항공운송중 즉 航空運送人의 관리하에 있는 기간내에 발생한 경우에만 책임을 진다.

航空運送人은 손해사고가 비행장밖에서의 육상운송, 해상운송 또는 하턴운송중에 발생한 경우 책임이 없으나, 이러한 운송이 항공운송계약의 이행에 있어서 화물의 탑재, 引渡 또는 換積을 위하여 행하여진 경우에는 손해는 反證이 없는한 항공운송중에 발생한 사고로 부터 생긴 것으로 추정된다.(바르샤바協約 제18조 제3항). 따라서 화물의 손해사고가 항공기에 탑재하기 전에 航空運送人의 시설구내에 보관중 발생하거나 送荷人의 영업소 또는 주거지에서 航空運送人 또는 그의 사용인이 화물을 集何時 발생한 경우 航空運送人은 바르샤바協約상의 책임을 져야 한다<sup>42)</sup>. 또한 화물이 목적지가 아닌 다른 공항에 양륙되어 그곳에서 목적지공항까지 육상운송중 손해사고가 발

41) U.S. District Court, Southern District of Florida, 10 January 1990 : 22 Avi 18, 221.

42) New York city Civil Court, New York County, Pick v. Lufthansa, 3 December 1965 : 9 Avi 18, 077



생한 경우 航空運送人은 바르샤바協約上의 책임을 져야 하지만, 만일 항공기의 탑재 능력 부족으로 출발지공항에서 목적지공항까지 화물의 전운송구간을 육상운송을 하던중 발생한 화물에 대해 航空運送人은 바르샤바協約上의 책임을 지지 않는다<sup>43)</sup>.

航空運送人의 책임이 종료되는 時點은 受荷人 또는 그의 대리인에게 화물의 引渡가 실제로 행해지는 때이다. 화물의 引渡時期에 관해 우리나라 大法院 判例는 航空運送人이 도착화물을 자신이 지정한 保稅倉庫에 반입한 후 그 반출에 필요한 서류를 貨主에게 교부하였다면 航空運送人은 그 화물에 대한 引渡를 완료한 것으로 보아야 한다고 판시하였다<sup>44)</sup>.

航空運送人이 화물을 수령권한 있는자에게 引渡하기 전에 航空運送人의 창고 또는 세관당국에 보관중인 때에도 여전히 航空運送人의 관리하에 있는 것이다<sup>45)</sup>. 그러나 화물이 목적지공항에 도착한 후 공항밖에 위치한 航空貨物運送周旋人의 창고에 보관중 멸실된 경우 航空運送人은 바르샤바協約上의 책임을 지지 않는다<sup>46)</sup>.

航空運送人이 受荷人의 家宅이나 영업소에서 화물을 引渡하기로 약정한 경우 그 장소에서 引渡할 때까지 航空運送人의 관리하에 있게 된다<sup>47)</sup>. 또한 航空運送人이 화물을 受荷人에게 引渡할 수 없기 때문에 送荷人에게 반송하는 경우에도 그 함루이 送荷人에게 引渡될 때까지 航空運送人의 관리하에 있게 된다<sup>48)</sup>.

43) Oberlandergerich, Frankfurt, 11 November 1981 : 1986 Air L. 171.

44) 大法院 第3部, 現代海上火災保險(株)外 3人 訴. (株)大韓航空, 1986.7.22 判決, 82다카 1372.

45) U.S. District Court, Southern District of New York, Manufacturers Hanover Trust v. Alitalia Airlines, 16 April 1977 : 14 Avi 17, 710 ; Court of Appeals of Rome, Alitalia v. Union des Assurance de Paris IARD, 27 October 1982 : 1987 Air L. 154.

46) U.S. Court of Appeals for Second Circiut, Victoria Sales Corporation and Fritz Air Freight Inc. v. Emery Air Freight Inc., 22 October 1990 : 22 Avi 18, 502.

47) New York city Civil Court, New York County, Alltransport v. Seaboard World airlines, 1 November 1973 : 12 Avi 18, 163.

48) mankiewics, op.cit., p.172

## V. 航空運送人の 損害賠償責任制限

### 1. 賠償責任限度額

바르샤바協約은 航空運送人の 책임에 관하여 피해자에게 유리한 航空運送人측의 過失의 추정을 인정하는 한편, 航空運送人側의 이익을 위하여 책임을 제한하고 있다. 즉 화물의 파괴, 멸실, 손상 또는 지연의 경우 航空運送人の 책임한도액은 1킬로그램당 250프랑이다(바르샤바協約 제22조 제2항). 여기서 프랑(franc)은 純分 1000분의 900의 金の 65.5밀리그램으로 이루어지는 불란서 프랑(French franc)을 말하며(바르샤바協約 제22조 제5항), 250프랑은 美貨 약 20\$에 해당된다.

한편 미발효된 몬트리올 第4追加議定書는 航空運送人の 책임한도액에 대한 계산단위를 國際通貨基金(IMF)의 特別引出權(SDR)으로 바꾸어 화물 1킬로그램당 17SDR (약 US\$20)로 규정하고 있는바(몬트리올개정 바르샤바協約 제22조 제3항), 이것은 책임한도액의 계산단위를 변경하였을 뿐 한도액 자체가 인상된 것은 아니다. 바르샤바協約上의 책임한도액에는 法院費用 및 기타 原告에 의하여 지출된 소송비용, 예를 들면 변호사비용은 포함되지 않으며, 책임한도액에 부가하여 法院이 自國의 법률에 따라 이들 비용의 전부 또는 일부를 裁定할 수 있다(바르샤바協約 제22조 제4항).

바르샤바協約은 航空運送人の 책임을 면제하거나 또는 이 協約에 정해진 책임한도액보다 낮은 한도액을 정하는 운송계약의 규정 즉 免責特約의 규정은 無效가 되며 協約의 규정에 따르도록 하고 있다(바르샤바協約 제23조 제1항). 그러나 이 규정은 화물의 원천적 하자, 성질 또는 결함으로 인하여 발생하는 멸실이나 손상에 대한 免責特約의 규정에는 적용되지 않는다(바르샤바協約 제23조 제2항). 예를 들면 가스가 증발하거나 부패성 식료품이 부패하는 경우에 그것은 화물의 성질상 발생하는 멸실이나 손상이며, 병든 동물과 파손되기 쉬운 물품의 불완전한 포장은 화물의 성질 또는 결함에 해당되므로 이들에 대한 航空運送人の 免責約款은 有效한 것이 된다<sup>49)</sup>. 또

한 피해자가 입은 손해 가운데 부수적 손실이나 간접적 손해에 대한 배상은 제외하는 免責約款도 有效하다<sup>50)</sup>.

화물의 일부 또는 당해화물에 포함된 물품이 멸실, 손상 또는 지연된 경우에 航空運送人의 책임한도액은 관련 포장물이나 포장물들의 총중량을 기초로 하여 결정되며, 다만 화물의 일부나 당해화물에 포함된 물품의 멸실, 손상 또는 지연이 동일한 航空貨物運送狀으로 발송된 다른 포장물의 가치에 영향을 미치는 때에는 해당 포장물이나 포장물들의 총중량을 기초로 하여 책임한도액을 결정한다(바르샤바協約 제22조 제2항 b호). 예를 들면 컴퓨터 화물을 항공기에 탑재중 컴퓨터의 부품1개가 손상된 경우 그로 인해서 컴퓨터 전체의 작동이 불가능하고, 그 부품이 쉽게 대체할 수 있는 것도 아니고 손상된 부품을 다른 컴퓨터용으로 판매할 수도 없는 때에는 컴퓨터전체의 총중량을 기준으로 航空運送人의 책임한도액이 산정된다<sup>51)</sup>.

送荷人이 화물을 航空運送人에게 引渡時에 가격을 특별히 신고하고 이를 航空貨物運送狀에 기재한 경우에는 당해 신고가격이 航空運送人의 책임한도액이 되는데, 다만 이것은 航空運送人이 요구하는 割増料金を 送荷人이 지급한 경우에 한한다 (바르샤바協約 제22조 제2항 a호). 화물의 通關을 위한 가격신고는 바르샤바協約 제22조 제2항에 의한 가격신고가 아니다. 送荷人이 신고한 화물가격이 실제가격보다 높거나 낮거나 신고 자체는 有效하지만<sup>52)</sup>, 신고가격이 목적지에서 引渡時에 送荷人의 실제이익을

49 IATA 표준화물운송약관 제11조 제4항은 “運送人은 동물의 자연적 원인에 의한 사망, 동물 자신이나 다른 동물의 물기, 차기, 찢르기 또는 질식시키기와 같은 행위로 인한 사망이나 상해 또는 동물의 상태, 성질이나 습성, 동물의 포장결함 또는 동물이 항공운송중의 불가피한 고유의 물리적 환경변화를 견디지 못함으로 인한 동물의 사망이나 상해로 발생하는 손실, 손해 또는 비용에 대하여 책임을 지지 아니한다”라고 규정하고 있다.

50) New York Supreme Court, New York County, Croby v. Air France, 8 June 1973 : 12 Avi 17,963 : IATA 표준화물운송약관 제11조 제15항은 “運送人은 당해 멸실 또는 손상이 발생하였음을 알고 있었는지의 여부에 관계없이 이 約款에 따른 〇누송으로 부터 발생하는 간접적인 손실 또는 손해에 대하여 여하한 경우에도 책임을 지지 아니한다”라고 규정하고 있다.

51) U.S. District Court, Northern District of Illinois, Deere v. Deutsche Lufthansa, 16 April 1985 : 19 Avi 18, 112.

52) U.S. Court of Appeals, Second Circuit, Orlove v. Philippine Air Lines et al., 25 July 1958 : 5 Avi 18,103.

초과하는 것 임을 航空運送人이 증명하는 때에는 손해배상액은 그 실제이익을 초과하지 않는다(바르샤바協約 제22조 제2항 a호). 한편 送荷人의 신고가격이 바르샤바協約上의 책임한도액보다 낮은 경우에는 航空運送人의 책임은 신고가격으로 제한되는 것이 아니라 協約에 규정된 1킬로그램당 250프랑의 금액으로 제한된다<sup>53)</sup>.

실무적으로 화물의 손상, 멸실 또는 지연의 경우에 航空運送人이 배상하여야 할 실제손해액은 다음과 같이 査定된다. 즉 ① 포장물의 全損 또는 전부멸실의 경우의 실제손해액은 당해물품의 商業送狀에 기재된 당해물품의 CIF가격으로 査定되며, 당해물품의 운송에 관련하여 직접 발생한 것으로 추정되는 관세, 통관중개료, 도심공항터미널 수수료, 공항터미널 서어비스료, 航空貨物運送狀 발행수수료 및 기타 비용 등이 사정될 수 있다. ② 화물의 일부손상의 경우의 실제손해액은 손상물품의 修理를 위한 계산서 또는 견적서상의 修理費로 査定된다. ③ 航空運送人의 過失로 인한 지연의 경우의 실제손해액은 클레임제기자에게 직접발생된 비용의 총액으로 査定되며, 손해배상액은 航空運送人이 영수한 당해화물의 항공운송수입총액을 초과하지 않는다.

## 2. 賠償責任制限의 排除

1929년의 바르샤바協約에 의하면 航空運送人은 손해가 그의 故意의 불법행위에 의하여 발생한 때 또는 訴가 계속된 法院이 속하는 국가의 법률에 의하면 故意의 不法行爲에 상당한다고 인정되는 과실에 의하여 발생한 때에는 航空運送人의 책임을 배제하거나 제한하는 협약의 규정을 원용하는 권리를 가지지 않는다(바르샤바協約 제25조 제1항). 한편 1955년의 개정바르샤바協約 제25조는 原協約을 개정하여 “航空運送人은 손해가 加害할 의사로써 또는 無謀하게 또는 손해가 아마 발생할 것이라는 것을 인식하면서 행해진 작위나 부작위로 부터 발생한 경우 協約上의 책임제한규정을

53) U.S. District Court, Eastern District of New York, B.R.I. Coverage 제22조의 가격의 특별신고는 航空運送人이 高價品の 운송을 제공함에 있어서 부담할 위험을 경고하고 그 위험을 최소화하기 위해 필요한 조치를 취할 수 있도록 하는데 그 목적이 있으므로 協約에 규정된 1킬로그램당 250프랑의 책임한도액보다 높은 가격의 신고를 하는 것으로 해석된다고 판시하였다.

원용할 수 없으며, 이러한 작위나 부작위가 航空運送人의 사용인이나 대리인에 의하여 그의 직무범위내에서 행해진 경우에도 또한 같다"고 규정하고 있다.

이와같이 바르샤바原協約 제25조를 개정한 것은 原協約上의 文言의 불명확성을 제거하여 해석의 통일성을 기하기 위한 것으로서, 개정된 조항에는 故意와 重過失의 2가지 구성요소를 포함하고 있으므로 그 해석을 法廷地法에 따르는 것을 억제할 수 있게 되었다<sup>54)</sup>. 航空運送人에게 故意 또는 重過失이 있다는 입증책임은 피해자가 부담하며, 이러한 입증이 있는 경우에 航空運送人의 책임은 제한되지 않고 無限責任을 지게된다.

개정 바르샤바協約 제25조의 無謀하게(recklessly) 또는 아마 손해가 발생할 것이라는 것을 인식하면서(with knowledge that damage would probably result) 행해진 作爲 또는 不作爲에 관한 判例를 보면, West Metals Corp. v.Lan-Chile Airlines 사건<sup>55)</sup>에서 航空運送人이 高價品 貨物の 발송사실을 도착지에 있는 그의 지점에 통보하지 않았으며, 특히 그의 사용인이 당해 航空運送人의 貨物취급규정을 위반하여 故意적으로 그 高價品貨物에 특별한 주의를 기울이지 않았고, 더욱이 그 高價品貨物이 취급허가 없는자의 입회하에 항공기에 탑재되어 아무런 보호도 없이 운송된 경우에 그와같은 사실을 航空運送人의 無謀함과 손해발생의 인식을 구성하는 것이라고 판시하였다. 또한 Pan American, Sabena v. Tore사건<sup>56)</sup>에서 順次航空運送에 있어서 航空貨物運送狀에 기재된 順次運送人이 아닌자에게 貨物을 引渡하거나, 貨物일부가 제1운송구간에서 멸실되는 사고가 있었음에도 그 이후의 운송구간에서 貨物취급에 적절한 주의를 하지 아니한 경우 航空運送人의 無謀한 違法행위가 된다고 판시하였다.

바르샤바原協約 제25조의 「故意의 불법행위」(wilful misconduct)란 단지 손해가 발생할 것이라는 것을 인식할 뿐만 아니라 손해를 일으킬 의도로서 행한 加害行爲를

54) Matte, op.cit., p.62.

55) U.S. District Court, Southern District of New York, 23 November 1984 : 18 Aui 18,556.

56) Court of Appeals of Milan, 1 February 1972, 1986 Air L.280.

말하며, 「故意的 不法行爲에 상당하는 過失」(default equivalent to wilful misconduct)은 大陸法界에서 쓰이는 重過失을 말한다<sup>57)</sup>.

航空運送人の 故意 또는 重過失에 관한 判例를 보면, 다음과 같은 사건에서 航空運送人の 故意를 인정하고 있다.

① Merick v. Swiss Air 사건<sup>58)</sup> 에서 航空運送人이 실험용 백신(vaccine)화물을 냉장실에 보관하지 않고 냉동기에 보관함으로써 손상된 경우에 送荷人이 화물 引渡時에 航空運送人에게 화물의 가격을 신고하였고 취급에 주의를 요한다는 告知를 하였음에도 불구하고 航空運送人이 보관을 잘못하여 손상된 것이므로 航空運送人の 故意가 인정되어 協約上의 책임제한 규정을 원용할 수 없다고 판시하였다.

② Rustenberg Platinum Mines Ltd. et alv. South African Airways and Pan American World Airways사건<sup>59)</sup> 에서 항공화물인 白金 2상자가 항공기에 적재된 후 그중 1상자가 항공기 이륙전에 화물탑재담당자와 他人의 共謀에 의하여 도난당한 경우에 화물탑재담당자는 白金상자를 탑재함에 있어 주의를 다할 의무가 있고, 이러한 도난을 그의 직무수행중에 발생한 것이므로 故意를 구성한다고 판시하였다.

한편 航空運送人の 故意를 인정하지 아니한 判例로는 다음과 같은 사건이 있다.

① Wing Hang Bank v. Japan Air Lines사건<sup>60)</sup> 에서 航空運送人이 출입문을 잠그고 경비를 하고있는 高價貨物 보관장소에서 무장강도에 의하여 화폐꾸러미가 탈취당한 경우에 이것은 航空運送人の 不注意나 過失로 인한 것이 아니므로 故意의 책임이 없으며, 화물의 멸실에 대한 손해배상액은 화폐꾸러미의 중량을 기준으로 하여 계산된 책임한도액의 범위로 제한된다고 판시하였다.

② Plaza Recycling v. British Airways사건<sup>61)</sup> 에서 航空運送人이 高價品 화물을

57) 伊澤孝平, 航空法, 有斐閣, 1969, p.97.

58) U.S. District Court, Southern District of New York, 6 December 1985: 19 Avi 18,190.

59) (C.A.)[1979] 1 Lloyd's Rep.9.

60) U.S. District Court, southern District of New York, 20 april 1973: 12 Avi 17,884.

61) New York Supreme Court, N.Y. County, 5February 1986 : 19 Air 18,422.

일반화물로 취급하여 운송하던중에 멸실된 경우 航空運送人이 당해화물을 高價品 화물로 취급하지 않은 것은 送荷人이 航空貨物運送狀에 가격신고와 화물의 성질에 관한 정확한 기재가 없었기 때문이며, 航空運送人의 고용인이 화물의 가격을 알고서도 그 보관의 안전에 無謀하게 관심을 갖지 않은 것이 아니므로, 航空運送人의 故意는 인정되지 않고 過失이 성립될 뿐이며 航空運送人의 책임은 協約에 의하여 제한된다고 판시하였다.

③ B.R.I. Coverage Corp. v. Air Canada사건<sup>62)</sup>에서 航空運送人이 화물을 목적지 공항까지 항공운송을 하지 ○놓고 트럭운송을 하던중 화물의 일부가 손상된 경우 항공운송계약의 근거가 되는 航空運送人의 태리프(tariff)<sup>63)</sup>에 화물을 신속히 인도할 필요가 있다고 판단될 때 航空運送人은 항공기이외의 다른 운송수단으로 화물을 발송할 수 있다고 규정하고 있으므로, 트럭운송을 한 것은 航空運送人의 故意 또는 중대한 계약위반을 구성하지 아니하며 바르샤바協約上의 책임제한규정을 원용할 수 있다고 판시하였다.

1955년의 개정바르샤바協約에 의하면 航空運送人의 동의를 얻어 航空貨物運送狀을 작성하지 아니하고 화물이 항공기에 적재된 경우 또는 航空運送人이 航空貨物運送狀에 책임제한에 관한 告知가 포함되지 않은채 화물을 인수하는 경우에 航空運送人은 바르샤바協約 제22조 제2항에 규정된 책임제한을 원용할 수 없다(개정바르샤바協約 제9조)<sup>63)</sup>. 한편 미발효중인 몬트리올 제4追加議定書는 航空貨物運送狀의 不存在 또는 책임제한의 不告知의 경우에도 바르샤바協約上의 책임제한규정을 따르도록 개정함으로써(몬트리올개정 바르샤바協約 제9조) 이러한 사항들을 航空運送人의 책임제한 배제사유로 보지 않고 있다.

62) U.S. district Court, Eastern District of New York, 4 November 1989: 22 Avi 17, 576.

63) 1929년 바르샤바原協約 제9조는 “航空貨物運送狀없이 航空運送人이 화물을 인수한 때 또는 航空貨物運送狀에 바르샤바原協約 제8조 a호내지 i호 및 q호에 규정된 모든 명세를 기재하지 아니한 때에는 航空運送人은 그의 책임을 배제하거나 또는 제한하는 本協約의 규정을 원용할 권리를 가지지 아니한다”고 규정하고 있다.

航空運送人の 책임제한 不告知에 관한 判例를 보면, Carriage Bags Ltd. v. Aerolines Argentinas 사건<sup>64)</sup>에서 航空貨物運送狀의 裏面に 航空運送人の 책임제한에 관한 告知가 기재되어 있다 하더라도 航空貨物運送狀上의 送荷人이나 그의 대리인 서명함에 航空貨物運送狀 裏面に 기재된 契約조건에 따를 것을 동의하는 이들의 서명이 없는 경우에는 航空運送人은 바르샤바協約上의 책임제한에 관한 規定을 適用할 수 없다고 판시하였다.

## VI. 맺음말

최근 우리나라 수출입상품의 항공운송 이용이 증대해 감에 따라 항공화물클레임이 제기되는 사례가 늘어나고 있는 바 클레임의 발생을 예방하고 처리의 합리화를 기함으로써 항공운송을 이용하는 우리상품의 국제경쟁력의 향상과 貨主인 輸出入業體의 대외 신용도를 높이는 한편 航空運送業體의 서어비스 향상과 운송원가의 절감에도 이바지 하여야 할 것이다.

항공화물클레임 처리의 합리화는 두가지 측면에서 이루어져야 한다. 우선 피해자인 貨主에 대한 적절한 손해배상이 되어야 하는 것이고, 다음으로 클레임 처리절차를 간소화하는 것이다. 이 두가지 측면을 고려하여 항공화물클레임의 처리를 합리화하기 위한 방안을 구체적으로 제시해 보면 다음과 같다.

첫째, 航空運送人の 배상책임한도액의 현실화이다. 국제 항공화물운송에 있어서 航空運送人の 책임한도액은 1929년에 바르샤바協約이 성립된 이후 현대까지 변경되지 않은채 화물 1킬로그램당 250프랑(美貨 약 20弗)이다. 그러나 이러한 수준은 오늘날

64) U.S. district Court, District of Colorado, 23 September 1981 : 16 Avi 17,997.



항공화물의 高價品化 경향에 비추어 볼 때 피해자인 貨主에 대한 실질적인 손해배상액이 되지 못하고 있다.

한편 航空運送人들은 運送約款에 바르샤바協約上의 책임한도액조차도 輕減 또는 면제하는 규정을 두어 피해자인 貨主의 손해배상청구를 곤란하게 하는 경우가 있으며, 이것은 바르샤바協約의 근본취지를 무색케 하는 것으로 그 有效性이 문제된다.

航空運送人의 책임한도액의 增額은 航空運送人의 부담을 가중시킬 것이나 결국 운임이 그만큼 인상되어 피해자인 貨主의 부담으로 돌아가게 된다. 따라서 그 부담을 줄이는 방법이 필요하게 되며 그것은 航空保險에 의한 책임분산책과 아울러 검토되어야 한다.

둘째, 航空運送人의 無過失責任主義로의 轉換이다. 현재 발효중인 바르샤바協約은 航空運送人이 無過失의 입증책임을 지는 過失責任主義에 입각한 책임원칙을 취하고 있으나, 이러한 책임원칙은 오랫동안 항공화물클레임의 신속한 해결에 도움이 되지 않는 것으로 판명되었고 航空運送人이나 피해자인 貨主에 불이익한 비용이 많이 드는 소송으로 이끌어 왔다.

한편 미발효중인 1975년의 몬트리올 第4追加議定書에 도입된 航空運送人의 無過失責任主義에 입각한 엄격책임 원칙은 비용이 많이 드는 소송없이 항공화물클레임을 용이하게 처리할 것이므로 현재의 많은 문제점들이 해소될 수 있을 것이다. 요컨대 항공화물클레임의 신속한 처리와 피해자인 貨主의 보호를 위하여 航空運送人의 책임원칙으로 無過失責任主義를 채택하는 것이 바람직 할 것이다.

셋째, 仲裁制度 利用의 活性化이다. 오늘날 무역클레임을 해결하는 방법으로서는 仲裁制度가 가장 實利的으로 널리 이용되고 있다. 그러나 항공화물클레임의 경우 仲裁보다는 訴訟에 의하여 해결되는 사례가 대부분인 실정이다.

클레임을 仲裁에 의하여 해결하려면 당사자간의 계약서에 미리 클레임이 발생할 경우 仲裁에 의하여 해결한다는 仲裁條項(arbitration clause)을 두어야 하는데 仲裁條項속에는 仲裁機關, 仲裁規則 및 仲裁地 등이 포함되어야 한다.

英國, 美國 및 유럽諸國 등에서는 商事契約 가운데 仲裁條項을 삽입하는 것이 일반적인 商慣行으로 되어 있으며 仲裁條項을 포함하지 않은 계약은 극히 드문 실정이다. 우리나라에서도 商事仲裁制度가 이미 확립되어 있으므로 運送業者와 貨主들은 商事仲裁에 대한 충분한 인식을 통하여 이 제도를 유효하게 이용할 필요가 있다고 본다.

항공화물클레임의 해결을 신속히 하고 비용을 절감하기 위하여 소송에 비하여 여러 가지 長點을 지니고 있는 仲裁制度를 이용하는 것이 바람직하며, 仲裁制度 이용의 활성화를 위하여 현행 바르샤바協約 제32조의 仲裁에 관한 규정을 개정하여 1978년의 유엔海上物品運送協約 즉 함부르크規則(Hamburg Rules) 제22조<sup>65)</sup>의 같이 별도의 구체적인 仲裁條項을 신설하여야 할 것이다. 또한 航空運送人과 貨主간의 항공화물운송 계약서에 仲裁規定<sup>66)</sup>을 포함시키도록 하거나 그렇지 않으면 클레임이 발생한 이후에 당사자 쌍방간의 합의로 仲裁契約(arbitration agreement)을 체결하여 仲裁에 회부하는 방법을 이용하도록 하여야 할 것이다.

<끝>

- 65) 함부르크規則 제22조 제1항은 "당사자는 이協約에 의한 물품운송에 관하여 생기는 어떠한 분쟁도 仲裁에 부탁하여야 한다는 것을 문서에 의한 합의로 규정할 수 있다." 라고, 동조 제6항은 "이 조문의 어떠한 규정도 해상운송계약에 의한 클레임이 발생한 후에 당사자에 의하여 성립된 仲裁에 관한 합의의 효력에 영향을 미치지 아니한다" 라고 규정하고 있다.
- 66) 大韓商事仲裁院이 권장하는 標準仲裁條項은 다음과 같다: "이 계약으로 부터 또는 이 계약과 관련하여 또는 이 계약의 불이행으로 말미암아 당사자간에 발생하는 모든 분쟁, 논쟁 또는 의견차이는 大韓民國 서울特別市에서 大韓商事仲裁院의 商事仲裁規則 및 大韓民國法에 따라 중재에 의하여 최종적으로 해결한다. 仲裁人(들)에 의하여 내려지는 判定은 최종적인 것으로 당사자 쌍방에 대하여 구속력을 가진다."