

**몬트리올 조약상
국제항공화물배상책임제도에 관한 고찰**
**A Study on the Liability Regime for the International Air
Cargo under the Montreal Convention**

이 강 빈(Lee, Kang Bin)
상지대학교 국제통상학과 교수
Professor, Department of International Trade, Sangji University

- I. 서론
- II. 운송인의 책임원칙
- III. 운송인의 책임제한
- IV. 운송인에 대한 손해배상청구
- V. 연결운송인의 책임
- VI. 계약운송인 및 실제운송인의 책임
- VII. 결론

I. 서론

우리 나라의 국제항공화물 운송실적은 2002년도에 207만7,000톤으로 전년 대비 11.2% 증가하였으며, 지난 10년간 연평균 9.5%의 성장을 보이고 있는 한편, 세계 국제항공화물 운송순위에 있어 우리 나라는 2001년도 기준으로 4위를 기록하고 있다.¹⁾ 또한 우리 나라 국제항공화물의 주요품목은 반도체, 무선통신기기, 컴퓨터, 금 은, 의류 등의 순위이다. 한편 장래에는 산업구조의 변화에 따른 하이테크 제품 생산 등으로 고부가가치 상품의 운송을 위해 항공화물 운송의 역할이 더욱 증대할 것으로 예상되고 있다. 따라서 이미 전세계 항공사는 항공화물운송의 중요성을 인식하고 이 부문에 대한 많은 투자를 해오고 있다.

국제항공운송에 관한 규칙의 통일을 위한 최초의 국제조약으로서 바르샤바 조약(Warsaw Convention)이 1929년 12월 12일에 채택되었으며, 이 조약은 여객, 수하물 및 화물의 손해에 대한 항공운송인의 책임원칙을 정하고 있다. 그동안 바르샤바 조약을 현대화 및 최신화 하기 위한 진척의 부진으로 말미암아 항공운송인들과 정부들에게 커다란 불만을 야기시켜 왔다.

마침내 1999년 5월에 바르샤바 조약을 최신화하기 위한 회의가 캐나다 몬트리올에서 국제민간항공기구(ICAO)에 의해 소집되었으며, 동년 5월 28일에 신바르샤바 조약(New Warsaw Convention)이 52개 국가들에 의해 채택·서명되었다. 이것을 몬트리올 조약(Montreal Convention)²⁾이라고 부르며, 30개 국가들이 이 조약을 비준하면 몬트리올 조약이 발효하게 된다.

새로이 채택된 몬트리올 조약은 본질적으로 1929년 바르샤바 조약, 1955년 헤이그 의정서(Hague Protocol), 1966년 과달라하라 조약(Guadalajara Convention), 1966년 몬트리올 협정(Montreal Agreement), 1971년 과테말라 의정서(Guatemala City Protocol), 1975년 몬트리올 추가의정서 제1-4(Montreal Additional Protocols No.1-4), 및 1996년 국제항공운송협회 항공사간 협정(IATA Intercarrier Agreement) 등을 통합한 것이다. 1929년의 바르샤바 조약을 비롯하여 이를 개정 보

1) 한국항공진흥협회, 항공현황, 2003, p.27, 54.

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

완하고 있는 위와 같은 각종 조약 및 의정서를 총칭하여 바르샤바 체제(Warsaw system) 라고 한다.

한편 몬트리올 조약은 국제항공운송에 있어서 통일된 운송인의 책임제도를 규정하는 단일 조약문서를 새로 만들어내기 위한 시도로서 각 조약문서들의 규정들을 수용하고 있다. 또한 몬트리올 조약은 바르샤바 조약의 기본 구조를 유지하고 있으면서 국제항공사법의 통일을 재정립하는데 성공하였다.

그리고 몬트리올 조약 전문(Preamble)은 3가지 기본원칙, 즉 현대화 및 통합화의 필요, 새로운 여객운송 책임을 위한 기본요소 및 국제항공운송 사업의 질서정연한 발전의 바람직함 등을 구체화 하고 있다. 무엇보다도 몬트리올 조약의 가장 중요한 요소는 운송인들이 무한책임(unlimited liability)의 위험을 부담해야 한다는 원칙이며, 또한 명백하게 운송인들의 보호가 소비자의 보호로 변화되었다는 점이다.³⁾

본고에서는 조약의 관련조항 및 법원판례와 중재판정사례의 고찰을 통하여 신바르샤바 체제인 몬트리올 조약상 국제항공화물의 손해에 대한 운송인의 배상책임제도를 현존하는 바르샤바 체제의 조약들의 그것과 비교 설명하고, 또한 항공화물 운송에 있어서 운송인의 책임과 관련있는 몬트리올 조약의 주요 문제점들을 지적함으로써, 국제항공화물운송업체와 이용자간에 발생하는 항공화물 운송관련 분쟁을 신속 원만하게 해결하는데 그 목적이 있다

II. 운송인의 책임원칙

1. 책임원인

몬트리올 조약 제18조에서, 운송인은 화물의 파괴(destruction), 멸실(loss) 또는 손상(damage)으로 입은 손해에 대하여 그 손해의 원인이 항공운송중에 발생되었다는 것을 유일한 조건으로 하여 책임을 부담하게 됨을 규정하고 있다. 또한 제19조

3) Diederiks-Verschoor, *An introduction to Air Law*, 7th edition, 2001, Hague: Kluwer Law International, p.115.

는 운송인은 화물의 항공운송중 연착(delay)으로 인한 손해에 대하여 책임을 부담하게 됨을 규정하고 있다.

현존하는 바르샤바 조약은 화물의 파괴, 멸실, 손상 및 연착으로 인한 손해에 대하여 운송인의 과실책임(fault liability)제도를 규정하고 있는 반면에, 거증책임을 전환시켜서 운송인이 필요한 조치의 기준을 충족시킬수 없는 경우에 책임이 있는 것으로 추정됨을 규정하고 있다.⁴⁾

한편 몬트리올 조약은 1975년 몬트리올 제4추가개정서에서 찾았던 해결방법을 수용하고 있다. 즉 몬트리올 조약 제18조는 운송의 전기간중의 사고에 대해 운송인의 엄격책임(strict liability)제도를 도입하고 있는 반면에⁵⁾, 운송인은 화물의 파괴, 멸실 또는 손상이 다음과 같은 하나 또는 둘 이상의 사유로 기인되어 발생하였다는 것이 입증되는 때에는 책임을 지지 아니한다. 즉 (a) 화물의 고유한 흠결, 품질 또는 하자, (b) 운송인, 고용인 또는 대리인 이외의 자가 행한 화물의 결함인 있는 포장, (c) 전쟁 또는 무력분쟁, (d) 화물의 입국, 출국 또는 통과에 관련되어 행한 공공기관의 행위 등이다.

이와같이 몬트리올 조약 제18조에서 운송인은 몬트리올 제4추가개정서⁶⁾에서 처럼 바르샤바 조약에서 명백히 규정하지 않았던 고유한 흠결 또는 결함이 있는 포장과 같은 새로운 방어사유를 가지게 하고 있다. 더욱이 몬트리올 조약의 조문은 비록 결함이 있는 포장이 화물의 멸실 또는 손상에 대해 부분적으로만 책임이 있었음을 운송인이 증명하는 경우에도 운송인의 책임이 감소되기 때문에 명백히 바람직한 것이다. 또한 위에서 특히 열거한 원인들이 운송인의 책임을 감소시키기 위하여 화물의 멸실 또는 손상의 유일한 원인이어야 할 필요는 없는 것이다.⁷⁾

4) Julian Hermida, "The New Montreal Convention : The International Passenger's Perspective" ; *Air & Space Law*, Vol. XXVI, No.3 (2001), p.150.

5) Michael Milde, "New Unification of Private International Air Law—a rebirth of the Warsaw system", *The Korean Journal of Air and Space Law*, Vol. 11 (1999), p.83.

6) Article 4 of the Montreal Additional Protocol No.4 provides that the carrier is not liable if he proves that the destruction, loss of, or damage to, the cargo resulted solely from one or more of the following: a) inherent defect, quality or vice of that cargo; b) defective packing of the cargo performed by a person other than the carrier or his servants or agents; c) an act of war or an armed conflict; d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

7) Thomas J. Whalen, "The New Warsaw Convention : The Montreal Convention",

특히 운송인의 책임원인 가운데 연착은 화물이 운송계약에 명시된 시간에 목적지에 도착하지 아니하는 때에 발생하는데 화물운송에 있어서 연착은 여러 가지 원인들이 있을 수 있다. 즉 예약못함, 공간부족, 화물을 적재못함, 부적당한 항공기에 적재, 정당한 장소에서 화물을 내리지 못함, 또는 정당한 장소에서 관련서류들을 인도하지 못함 등이다.⁸⁾

연착의 의미에 관하여 보통법상 명백한 계약이 없는 경우에 항공운송인은 그 경우의 모든 상황을 고려하면서 합리적인 시간내에 운송을 이행할 의무가 있을 뿐이며, 따라서 연착은 합리적인 시간내에 운송을 완료하지 못하는 것을 의미한다. 이러한 원칙은 육상 및 해상 운송의 경우에 찾아 볼 수 있는데, 특히 영국법원의 판례를 살펴보면, *Panalpina International Transport Ltd. v. Densil Underwear Ltd.* 사건에서 항공운송에 적용되었다. 이 사건에서 법원은 항공운송이 그의 신속성 때문에 이용되고 있음을 강조하면서, 12월 2일부터 12월 21일까지 사이에 나이지리아에서의 화물의 인도가 지연되어 크리스마스 거래의 상실을 가져오게 되었으며 그 상황에서 부당하고 불합리적인 지연이 있었다고 판결하였다.⁹⁾

그리고 우리 대법원 판례에 의하면, 개정 바르샤바 조약 제19조에 따라 운송인은 화물의 항공운송에 있어서의 연착으로 인하여 발생하는 손해에 대하여 책임을 지며, 이때 연착으로 인하여 발생하는 손해는 개정 바르샤바 조약 제18조 제2항의 항공운송중에 발생하는 손해만을 뜻하는 것이 아니고 화물의 경우 그 탑재가 늦어져 발생하는 손해도 포함한다고 판결하였다.¹⁰⁾

한편 몬트리올 조약 제19조에 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.

Air & Space Law, Vol.XXV. No.1 (2000), p.20.

8) Diederikes- Verschoor, "The Liability for Delay in Air Transport", *Air & Space Law*, Vol.XXVI, No.6 (2001), p.300.

9) [1981] 1 Lloyd's Rep(QBD) ; Shawcross & Beaumont, *Air Law*, Fourth Edition, Volume 1, Butterworth & Co (Publishers) Ltd., 1989, para. 192-193.

10) 대법원2002.10.22. 선고2002다32523등,공2002.12.15. [168] ,2792;

<http://www.scourt.go.kr>

2. 책임기간

몬트리올 조약 제18조에 의하면, 운송인은 ‘항공운송’ 중의 화물의 손해에 대하여 책임을 진다. 여기서 항공운송이라 함은 화물이 운송인의 보관하에 있는 기간을 포함하되, 항공운송의 기간에는 공항외부에서 행한 육상운송, 해상운송 또는 내륙수로의 운송에는 미치지 않는다. 그러나 그와 같은 운송이 항공운송계약의 이행을 함에 있어서 화물의 적재, 인도 또는 환적을 위하여 행하여 졌을 때에 어떠한 손해도 반증에 따른다는 것을 조건으로 하여 항공운송중에 발생한 하나의 사건의 결과라고 추정된다.

만약 운송인이 당사자들간의 약정에 따라 항공운송으로 행할 것이 예정되어 있었던 운송의 전부 또는 일부를 송하인의 동의를 받음이 없이 다른 어떠한 하나의 운송수단에 의한 운송은 항공운송의 기간내에 있는 것으로 간주된다.

한편 몬트리올 조약 제18조는 항공운송에 포함되는 기간을 화물이 운송인의 보관하에 있는 기간으로서 정의하고 있다. 이러한 공식은 화물이 세관창고 또는 공항 외부에 있지만 운송인의 관리하에 속해 있는 상황에 까지 운송인의 책임을 미치게 할 것이다.¹¹⁾

또한 몬트리올 조약 제18조는 바르샤바 조약 또는 몬트리올 제4추가개정서에 있지 않는 새로운 규정을 추가하고 있는데, 운송인이 약정된 항공운송의 전부 또는 일부를 육상·해상운송으로 대체하는 경우에 그와 같은 육상·해상운송은 몬트리올 협약이 적용될 것이다. 따라서 만약 운송인이 자기의 책임으로 트럭운송을 대체하는 경우, 항공운송인은 여전히 몬트리올 조약의 규정들에 의해 책임을 지게 될 것이며, 논리적으로 트럭운송인의 책임도 또한 몬트리올 조약이 적용될 것이다. 그러나 이러한 종류의 운송의 대체는 송하인이 다른 운송수단들에 의해 적송품을 계약하는 복합운송¹²⁾과 구별되는 것이다.¹³⁾

11) Thomas J. Whalen, *supra* note 6, p.18.

12) Article 38 of the Montreal Convention provides that in the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, that provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air.

13) Thomas J. Whalen, *supra* note 6, p.18.

화물에 관한 한 항공운송의 성질상 클레임을 유발하는 사고의 대부분이 출발지 및 목적지 공항에서 발생하는데, 그 이유는 이러한 곳들이 화물이 가장 빈번하게 물리적으로 취급되는 장소이기 때문이다. 그리고 사물의 본질상 항공기의 비행중에 화물이 손상되는 것은 드문 일이다. 더욱이 창고와 항공기간에 화물이 운반되는 도중에 화물이 손상되거나 또는 부적절한 수하인에게 함께 잘못 인도되는 것은 흔히 있을 수 있는 일이다.¹⁴⁾

항공운송인의 책임기간에 관한 미국법원의 판례를 살펴보면, *Read-Rite Corp. v. Burlington Air Express, Ltd.* 사건에서 공항구내 밖에서 수행된 육상운송중에 발생한 국제화물 적송품의 손상에 대한 클레임에서 바르샤바 조약이 적용되지 않았다. 이 사건은 적송품이 공항구내 밖에 위치한 항공운송인의 시설에서 취급도중에 손상되었는데, 송하인은 운송인이 적송품의 출발지점에서 추가로 육상운송이 필요하다는 변경의 통보를 하지 않음으로써 바르샤바 조약을 위반했다고 주장했다. 그러나 그 부분 또는 운송인의 시설까지의 적송품의 육상운송은 완전히 예견할 수 있는 것이었고, 출발지점에 상관없이 손상이 발생했을 것이기 때문에 출발지점에 대한 운송인의 잘못 인정은 사기적인 것이 아니었다. 따라서 바르샤바 조약이 적용되지 않았다.¹⁵⁾

한편 *Norton McNaughton v. Polar Air Cargo* 사건에서 운송인의 시설로부터 송하인의 보세창고까지 다른 회사의 트럭으로 운송도중에 발생한 국제 적송품의 일부 도난에 대하여 항공운송인을 상대로 제기한 클레임에 바르샤바 조약이 적용되었다. 이 사건의 개요를 보면, 비록 트럭 운전자가 적송품 전부에 대한 수령증에 서명했을 지라도, 그는 3개의 적송품 팔레트 가운데 오직 2개만을 트럭에 적재하였으며, 그가 세번째 팔레트를 적재하기 위해 곧 되돌아 오겠다고 말하였지만, 그것만으로 항공운송인은 수하인에게로 적송품의 이동이 세번째 팔레트를 적재해갈 때까지는 불완전한 단일 인도를 수반한다고 인식하였다. 따라서 그 적송품은 최초 2개의 팔레트가 도난 당했을 때 항공운송인의 보관하에 남아 있었으므로 바르샤바 조약상의 항공운송인의 책임은 도난 당시에 소멸된 것이 아니었고, 그 결과로서 운송인의 즉결제판 신청은 기각되었다.¹⁶⁾

14) *Diederiks-Verschoor*, supra note 2, p.80.

15) *Read-Rite Corp. v. Burlington Air Express, Ltd.*, U.S. Court of Appeals, Ninth Circuit, 12 August 1999 : 27 Avi 17,172.

16) *Norton McNaughton, Inc. v. Polar Air Cargo*, New York Supreme Court, New York County, 19 November 1999 : 27 Avi 17,493.

III. 운송인의 책임제한

1. 책임한도

몬트리올 조약 제22조 제3항은 화물의 파괴, 멸실, 손상, 연착된 경우에 운송인의 책임은 1킬로그램당 17 특별인출권(SDR)¹⁷⁾으로 제한된다. 다만, 송하인이 포장화물을 운송인에게 인도할 때에 목적지에서 인도시에 이익을 특별히 신고하여 필요에 따라 추가요금을 지급하였을 경우에는 그러하지 아니하다 라고 규정하고 있다.

그 경우에 운송인은 신고금액이 목적지에서 인도시에 송하인의 실제이익보다 크다는 것을 증명하지 못하는 한 신고금액을 초과하지 않는 금액을 지급할 책임을 진다. 이러한 책임한도는 1975년 몬트리올 제4추가개정서 제22조에서 채택되었으며, 그리고 이 금액은 바르샤바 체제에서 1929년 이후 사용된 1 킬로그램당 250 프랑과 동등한 가치이다. 그리고 몬트리올 조약 제23조는 특별인출권의 국내통화로 환산에 관해 언급하고 있다. 즉 그 금액은 국내통화로 환산은 소송절차가 진행중일 경우 판결일에 특별인출권에 대한 국내통화의 가치에 따라 행해진다. 또한 몬트리올 조약 제24조는 물가상승을 따라가기 위해 5년 마다 한도금액을 재검토 할 가능성을 규정하고 있다.¹⁸⁾

한편 몬트리올 조약 제25조는 운송인이 이 조약에 정한 책임한도 보다 더 높은 한도를 정하거나 어떠한 경우에도 책임한도를 두지 않는다는 것을 운송계약에 명기할 수 있다고 규정하고 있다. 이 조항은 운송인이 보다 높은 책임한도, 아마 무제한 보다 더 높은 천체적 한도까지 규정하는 것을 허용하고 있다.

반면에 몬트리올 조약 제26조는 운송인의 책임을 면제하거나 또는 이 조약에 규정되어 있는 한도보다 더욱 낮은 한도를 정하고 있는 조항은 무효가 된다고 규정하고 있다. 이 조항은 운송인이 조약에 정한 것보다 낮은 책임한도를 정하는 것을 금지하

17) 이 조약에서 언급된 특별인출권(Special Drawing Right : SDR) 금액은 국제통화 기금(IMF)에서 정의하고 있는 특별인출권을 의미한다(몬트리올 조약 제23조 제1항).

18) 만약 인플레이션율이 10%를 초과하는 경우에 책임한도의 재검토를 할 수 있고, 기탁자는 책임한도의 개정을 당사국들에게 통고할 수 있다. 이와 같은 통고는 당사국들에게 통고된 후 6개월만에 발효가 된다. 단, 당사국들에게 통고된 후 3개월 내에 등록 당사국들의 과반수가 이 개정을 불승인할 경우에는 이 개정은 발효되지 않는다 (몬트리올 조약 제24조 제2항).

고 있다.

몬트리올 조약 제27조는 당사자들이 항공운송을 위한 특정일자 및 시간을 약정하는 계약을 체결할 자유를 인정하고 있다. 그러나 운송인이 연착에 대한 책임을 전부 또는 일부 면제하는 조건을 명시하는 운송약관의 조항은 몬트리올 조약 제26조에 의해 무효가 된다.

운송인의 면책약관에 관한 프랑스법원의 판례를 살펴보면, *Ets Peronny v. Ste Ethiopian Airlines* 사건에서 파리항소법원은 운송 완료를 위한 시간은 확정되어 있지 않으며, 그리고 운송인은 화물의 운송항로를 선택 또는 이로할 수 있는 권한이 부여되어 있음을 약정하는 항공운송장의 조항은 항공운송의 이행이 정상적 시간보다 매우 오래 걸렸으며, 또한 송하인이 그 운송수단 선택의 근거로서 예상할 수 있었던 것보다 지나치게 차이가 있는 경우에 관련되어 있는 한 무효가 된다고 판결하였다. 그러므로 운송지연을 다루고 있는 운송약관의 규정에 의해 생기는 유일한 효과는 사소한 지연의 경우에 운송인 면책될 수 있다는 것이며, 지연이 사소한 정도 이상인 모든 경우에 운송약관의 면책조항은 운용이 허용되지 않는다. 따라서 운송인이 책임을 면제받을 수 있는 유일한 방법은 운송지연을 피하기 위해 필요한 모든 조치를 다했다는 사실 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다는 사실을 증명하는 것이다.¹⁹⁾

또한 미국법원의 판례를 살펴 보면, *Matrka v. Delta Airlines* 사건에서 송하인이 운송인에게 소화물의 높은 가격을 통보하였으나 운송인은 특별한 사정가액을 요구하지 않았으며, 또한 소화물 서비스는 가격이 750달러 이하의 품목에 대해서만 이용 가능하다는 것을 송하인에게 통보하지 않았을 뿐만 아니라, 항공운송장 또는 운임표 조항에는 송하인에게 이 점에 관한 적당한 정보가 주어지지 않았다. 따라서 법원은 운송인이 바르샤바 조약상 책임제한을 원용할 권리가 없다고 판결하였다.²⁰⁾

몬트리올 조약 제22조 제4항에 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 총 중량만이다. 그럼에도 불구하고, 화물의 일부 또는 그 안에 포함되어 있는 물건의 파괴, 멸실, 손상 또는

19) (1975) 29 RFDA (C.A. Paris, 30 May 1975) ; Georgette Miller, *Liability in International Air Transport*, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1977, p.155.

20) *Matraka v. Delta Airlines*, Ohio Court of Appeals, 30 September 1997 : 26 Avi 15,727 ; Diederiks-Verschoor, *supra* note 2, p.77.

연착이 동일한 항공운송장 또는 동일한 수령증에 기재되어 있는 다른 포장화물의 가치에 영향을 미칠 때에, 그러한 포장화물의 총중량은 또한 책임한도를 결정함에 있어 고려되어야 한다.

이에 관한 이태리법원의 판례를 살펴보면, *Vibra v. Alitalia and Lufthansa* 사건에서 5상자의 적송품 가운데 1상자가 늦게 인도되었다. 이것은 적송품 전체의 인도 지연이 있는 것으로 간주되었는데, 그 이유는 이 상자에 장비의 조립 및 작동에 절대적으로 필수적인 부품들이 포함되어 있었기 때문이었다.²¹⁾

2. 책임면제

몬트리올 조약 제20조는 손해배상을 청구하는 자 또는 그로부터 권한을 위임받은 자의 부주의 또는 불법한 작위 또는 부작위가 손해를 일으켰거나 또는 기여하였다는 것을 운송인이 증명하는 경우에 운송인은 그러한 부주의 또는 불법한 작위 또는 부작위가 손해를 일으켰거나 기여한 정도에 따라 손해배상권자에 대한 그의 책임의 전부 또는 일부가 면제되어야 한다 라고 규정하고 있다.

이 조항은 화물 클레임의 경우에 운송인의 기여과실 방어를 보호하고 있다. 그러나 화물의 연착의 경우를 제외하고, 운송인은 그의 책임을 면제받기 위하여 더 이상 바르샤바 조약 제20조의 면책사유인 '필요한 모든 조치를 취하였다는 사실'의 방어를 가지지 아니한다.²²⁾

화물 운송에 있어서 송하인의 기여과실에 관한 법원의 판례를 살펴보면, 비행이전에 지상의 냉난방시설 기지에 있었어야 했던 돼지 화물의 죽음에 대해 송하인의 부주의가 있다고 판결한 사건에서 송하인의 기여과실은 역시 한가지 역할을 했을 것이다.²³⁾

또한 미국법원의 판례를 살펴 보면, *Krystaltech International Inc. v. American*

21) *Vibra v. Alitalia and Lufthansa*, Tribunale de Milano, 1976 ; 1991 ASL 299, No.84 ; Diederiks Verschoor, " The Liability for Delay in Air Transport", *Air & Space Law*, Vol.XXVI, No.6 (2001), p.310.

22) Thomas J. Whalen, supra note 6, p.18.

23) *A.G. World Experts v. Arrow Air*, D.C. Florida, 1990 : 22 Avi 18,221; Diederiks-Verschoor, supra note 2, p.73.

International Freight, Inc. 사건에서 항공화물운송주선인의 하청인이 적송품의 포장을 해제한 후에 발생한 적송품의 일부 멸실은 운송주선인의 항공운송장에 기재된 책임 제한에 배제를 야기시키는 적송품의 조건으로 부터의 실질적인 일탈을 구성하는 것은 아니었다. 그리고 운송주선인은 송하인이 '포장하지 말것' 이라고 표시한 적송품의 수축포장 팔레트를 운송하기로 합의하였을 때에 특별히 위험관련 약속을 하였다는 송하인의 주장에도 불구하고, 송하인은 특별한 적재 지시를 하지 않거나 또는 항공운송장에 적송품의 보다 높은 가액의 신고를 하지 않았다. 따라서 운송주선인의 책임은 그의 항공운송장의 조건에 따라 제한되어야 하며, 책임제한을 초과하는 금액에 대한 운송주선인의 즉결재판 신청은 인정되었다.²⁴⁾

IV. 운송인에 대한 손해배상청구

1. 손해배상청구의 기초

몬트리올 조약 제29조에 의하면, 화물의 운송에 있어서 손해에 관한 소송은 이 조약, 계약 또는 불법행위에 의하거나 그렇지 않으면 기타 어떠한 사항에 근거할 지라도 이 조약에 규정되어 있는 조건 및 책임한도에 따라서만 제기될 수 있다. 다만 소를 제기할 수 있는 권리를 가지고 있는 자가 누구이며 그리고 그들 각자의 권리가 무엇인가에 관한 문제에 영향을 미치지 않는다. 또한 여하한 소송에 있어서 형사적 손해, 징벌적 손해 또는 기타 다른 보상받지 못하는 손해는 청구하지 못한다. 이 조항은 보상받지 못하는 손해는 청구하지 못한다고 추가한 것을 제외하고는 바르샤바 조약 제24조를 본질적인 변경없이 수용하고 있다.

24) *Krystaltech International Inc. v. American International Freight, Inc., U.S. District Court, Southern District of New York, 16 April 2000 : 27 Avi 17,733.*

2. 고용인 및 대리인에 대한 손해배상청구

몬트리올 조약 제30조에 의하면, 이 조약과 관련된 손해로 인해 운송인의 고용인 또는 대리인을 상대로 소송이 제기되는 경우, 그 고용인 또는 대리인은 그들이 그들의 직무 범위내에서 행동하였음을 증명하는 경우, 이 조약하에서 운송인 자신이 주장할 권리가 있는 책임의 조건 및 한도를 원용할 권리를 가진다. 그러한 경우, 운송인, 그의 고용인 및 대리인으로 부터 회수 가능한 총금액은 전술한 책임한도를 초과하지 못한다.

즉, 운송인의 고용인 및 대리인이 그들의 직무 범위내에서 행동하고 있는 때에는 이 조약 제30조에 의해 운송인 자신이 부담하고 있는 바와 동일한 책임제도 및 한도에 따른다. 이 조항은 바르샤바 조약 제25A조를 본질적인 변경없이 수용하고 있다.

3. 이의제기 시한

몬트리올 조약 제31조에 의하면, 화물의 인도를 받을 권리가 있는 자가 이의를 제기하지 않고 화물을 수령하는 것은 반증이 없는 한 화물이 양호한 상태로 그리고 운송서류 또는 기타수단으로 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 제기 하여야 한다.

이 경우에 개개의 이의는 서면으로 작성되어야 하며, 전술한 기간내에 주어진거나 급송되어야 한다. 만약 전술한 기한내에 이의를 제기하지 않을 경우 운송인에 대한 소송은 운송인측에 사기가 있는 경우를 제외하고 인정되지 않는다. 이 조항은 이의 제기 시한에 관한 바르샤바 조약 제26조를 수용하고 있으며, 주된 변경은 화물의 경우에 이의제기 시한이 14일에서 21일로 연장되었다는 것이다.

이의제기 시한에 관한 우리 대법원 판례에 의하면, 수출화물의 적체로 원고(주식회사 아라항역)와 아시아나항공 주식회사 사이의 이 사건 화물에 대한 운송계약 체결이 늦어짐에 따라, 원고가 1차로 발행한 항공운송장의 운송일정 보다는 5일, 다시 발

행한 항공운송장의 운송일정 보다는 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 판결하였다.²⁵⁾

또한 미국법원의 판례를 살펴 보면, *Oddvin Lokken v. Federal Express Corporation* 사건에서 송하인이 적하의 연착으로 인하여 발생한 손실에 대한 적시의 서면통지를 항공운송인에게 제출하지 않은 것은 바르샤바 조약의 조항에 의해 그의 손해배상청구의 기각을 정당화 한다. 한편 송하인이 운송인에게 적시에 구두통지를 하였다는 주장은 적하가 행해진후 5개월 뒤에 인도되었다는 서면통지가 뒤따랐으므로 조약의 요건을 충족시키는데 불충분하였다. 따라서 송하인은 지연된 인도로 인하여 발생하는 손해를 회복하는 것이 금지된다고 법원은 판결하였다.²⁶⁾

4. 재판관할권

몬트리올 조약 제 33조 제1항은 손해에 대한 소송은 원고의 선택에 따라 하나의 당사국의 영토내에서 운송인의 주소지, 또는 운송인의 주된 영업소의 소재지, 또는 운송인이 계약을 체결한 영업소의 소재지를 관할하는 법원, 또는 목적지를 관할하는 법원중에서 어느 하나에 제기되어야 한다 라고 규정하고 있다.

이 조항은 재판관할권에 관한 바르샤바 조약 제28조를 수용하고 있는데, 손해배상 청구권자는 화물의 멸실 또는 손상에 대해 클레임을 제기할 수 있는 법정지 4개로 제한된다. 즉 (1) 운송인의 주소지, (2) 운송인의 주된 영업소의 소재지, (3) 운송인이 계약을 체결한 영업소의 소재지, (4) 목적지 등이다. 그러나 법정은 이 조약의 당사국내이어야 한다.

재판관할권에 관한 미국법원의 판례를 살펴보면, 한국과 미국간의 국제운송도중에 적송품의 일부 멸실로 인해 발생한 소송인 *Chubb & Son, Inc. v. Asiana Airlines*

25) 대법원2002.10.22.선고2002다32523등, 공2002.12.15. [168] ,2792;

<http://www.scourt.go.kr>

26) U.S. District Court, Southern District of New York, No.99 Civ. 0585(THK), 16 February 2000 : 17 Avi 17,596.

사건에서 송하인의 대위권자는 운송인이 항공운송장에 약정된 중간기착지의 이름을 기재하지 않은 것은 운송인이 바르샤바 조약상 책임제한을 스스로 원용하지 못하게 하는 결함이 된다고 주장했다. 그런데 화물의 멸실시에 미국은 개정되지 않은 바르샤바 조약에 가입한 반면에 한국은 헤이그 의정서를 비준하였다. 이 사건의 운송인에 대한 판결에서 연방지방법원은 헤이그 의정서에 의해 개정되지 않은 바르샤바 조약이 적용되는 때에 불완전한 바르샤바 조약문을 창조해 냈으며, 한국과 미국 양 국가들은 그들의 행동에 의하여 바르샤바 원조약에 의거하든 또는 불완전한 조약문에 의거하든 간에 조약관계가 없었다. 특히 한국은 헤이그 의정서에 가입함으로써 바르샤바 원조약에 구속되지 않을 의도를 나타냈으며, 그리고 바르샤바 원조약에 가입하기 위한 선택권을 행사하지 않았다. 따라서 분쟁이 미국의 한 조약하에서 발생하지 않았기 때문에 연방지방법원은 소송에 대하여 본안 관할권을 가지고 있지 않았다. 결과적으로 운송인에 대한 판결은 파기되었으며, 그리고 본안 관할권에 대한 어떠한 다른 근거가 존재하는가 여부를 결정하기 위해 환송되었다.²⁷⁾

5. 제소기한

몬트리올 조약 제35조는 손해에 관한 권리는 소송이 목적지에 도착하는 날, 또는 항공기가 도착하여야만 되었던 날, 또는 운송이 중지되었던 날로부터 기산하여 2년의 기간내에 제기되지 않는 경우에는 소멸되며, 그 기간의 계산방법은 사건이 계류되어 있는 법원이 적용하는 법률에 의해 결정된다 라고 규정하고 있다.

이 조항은 제소기한에 관한 바르샤바 조약 제29조를 수용하고 있는데, 클레임에 관한 법적 소송의 제기를 위하여 2년의 기한을 유지하고 있다.

제소기한에 관한 미국법원의 판례를 살펴 보면, *Firemans' Fund Insurance Co. v. Panalpina, Inc* 사건에서 국제항공화물의 일부 멸실에 대해 항공운송인을 상대로 제기한 송하인의 보험업자의 소송이 바르샤바 조약의 제소기한에 의해 금지되었다. 즉 바르샤바 조약에 의하면 소송은 화물이 도착한 날 또는 도착하여야만 되었던 날로부터 2년내에 제기되어야 하는데, 비록 보험업자가 기한내에 어떠한 피고를 상대로 소

27) *Chubb & Son. Inc. v. Asiana*, U.S. Court of Appeals, Second Circuit, 8 June 2000 : 27 Avi 17,877.

송을 제기했는지라도, 운송인의 이름을 호칭하면서 변경한 소송제기가 물품의 도착이 주장된 후 2년이 지나 제기되었다. 따라서 제소기한이 경과하였으므로 운송인의 소송 기각 신청은 인정되었다.²⁸⁾

6. 중재

몬트리올 조약 제34조에 의하면, 화물운송계약의 당사자들은 이 조약에 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 조약 제33조에 규정되어 있는 재판권할권중 하나에서 개최되어야 한다. 분쟁해결수단으로 중재는 지난 수십년간 법원에서의 전체 규모의 소송보다 매우 낮은 비용으로 분쟁을 신속히 처리하기 때문에 계속 증가하는 현상을 보여 왔다.²⁹⁾

이와같이 몬트리올 조약 제 34조는 분명하게 항공운송장에 중재조항의 삽입을 허용하고 있으며, 그리고 이러한 조항의 강제력을 인정하고 있다. 물론 중재장소는 이 조약 제33조에 규정된 4개 법정으로 제한된다.

항공화물 운송관련 분쟁당사자들간의 중재합의서에 의해 신청된 중재사건에 관한 대한상사중재원의 중재판정 사례를 보면, 신청인(섬유원단을 제조 수출하는 한국내 법인)은 피신청인(항공화물운송대리점 및 복합운송주선업을 영위하는 법인)의 운송주선으로 본건 관련 화물을 1993. 6. 20 김포국제공항에서 항공기에 기적하여 동일 타이페이(대만)에 도착되었고, 마닐라행 화물도 그 다음날 6. 20 피신청인의 운송주선으로 김포공항에서 항공기에 기적되어 동일 마닐라(필리핀)에 도착한 바 있다. 그런데 피신청인은 항공운송장을 이중으로 발급(송하인을 신청인이 아니라 수입업자인 신청인의 E사로 기재한 항공운송장을 발행하였음)하여 화물이 영뚱하게 제3자에 인도되어 수출대금을 회수하지 못하였다. 따라서 피신청인은 개정된 바르샤바 조약 제 18조에 의거 항공화물운송계약상 손해의 원인인 멸실에 해당되므로 책임을 부담하여

28) Fireman's Fund Insurance Co. v. Panalpina, Inc. U.S. District Court, Northern District of Illinois, 17 January 2001 : 27 Avi 18,402.

29) Diederiks-Verschoor, supra note 2, p.120.

야 한다. 한편 이는 신청인의 물품 수출대금에 대한 담보권을 침해하는 불법행위이므로 신청인은 손해배상가액으로 수출물품대금 상당의 미화 49,469달러 22센트를 피신청인에게 청구하였다.

이와 같은 신청인의 청구에 대하여 중재판정부는 피신청인이 신청인에게 항공운송장을 발급하여 주고 운임청구를 한 점, 본 화물이 한국에서 제조되었다는 점 등을 볼 때 신청인과 피신청인간에 항공화물 운송계약이 체결되었다고 보며, 본건 사건이 발생하게 된 것은 피신청인이 항공운송장을 이중으로 발급하는 등 업무처리 과정에서 과실이 크다고 보나 신청인도 피신청인에게 화물운송 의뢰를 하는 절차에 있어 기적전에 서면 등으로 명확히 하지 못한 점은 주의의무를 다하지 못한 신청인의 과실도 있다고 보며 양당사자의 과실정도는 반반으로 봄이 상당하다고 할 것이다. 따라서 신청인의 손해배상가액중 멸실된 타이페이분 미화 26,176달러 80센트는 신청인의 과실을 인정하여 청구액의 반액을 피신청인은 배상할 책임이 있다 할 것이고, 보관중인 마닐라분은 멸실에 해당되지 아니하므로 신청인의 주장은 이유없다 라고 판정하였다.³⁰⁾

V. 연결운송인의 책임

몬트리올 조약 제36조에 의하면, 몇명의 연결운송인이 행한 운송의 경우에, 화물을 인수하는 각 운송인은 이 조약에 규정된 규칙에 따르게 되며 또한 운송계약이 각 운송인의 감독하에 행해진 운송의 부분을 취급하고 있는 한 운송계약의 당사자들의 1인으로 간주된다. 또한 연결운송의 경우 화물손해에 관하여서는 송하인이 최초의 운송인에 대하여 소송을 제기할 권리를 가지고 있으며, 또한 인도를 받을 권리를 가지고 있는 수하인은 최후의 운송인에 대하여 소송을 제기할 권리를 가지고 있다. 더욱이 각 사람은 화물의 파괴, 멸실, 손상 또는 연착이 발생된 기간중에 운송을 행한 운송인에 대하여 소송을 제기할 수가 있다. 이러한 운송인들은 송하인 또는 수하인에

30) 대한상사중재원 1995. 1. 26. 판정 제94111-0012호 ; 대한상사중재원, 중재판정사례집(VI), 1993-1994, pp.258-269.

대하여 연대적 및 개별적으로 책임을 부담한다. 이 조항은 바르샤바 조약 제30조를 본질적인 변경없이 수용하고 있다.

연결운송인의 책임에 관한 미국법원의 판례를 살펴보면, Nippon Fire & Marine Insurance Co., Ltd. v. Skyway Freight System, Inc. ; U.S. Airways, Inc. ; and United Air lines, Inc. 사건에서 하청계약자들로서 그러나 최초의 주된 일반운송인에게 발행한 유효한 책임제한을 포함하고 있는 그들 자신의 항공운송장에 의하여 화물을 운송한 항공화물운송인은 운송중에 화물이 멸실된 이후에 본래의 송하인에게 계약 또는 불법행위상의 책임을 지지 않았다. 한편 송하인과 최초의 주된 운송인간의 계약에 의거하여 송하인은 최초의 주된 운송인의 항공운송장에 포함된 책임제한을 수락할 것을 선택하였다. 따라서 하청계약운송인으로 부터 책임제한 이상으로 보상을 받도록 송하인에게 허락하는 것은 그에게 예기치 않았던 횡재를 제공하게 될 것이므로, 하청계약운송인들은 오직 최초의 주된 운송인에게 제한된 책임을 부담할 뿐이라고 법원은 판결하였다.³¹⁾

VI. 계약운송인 및 실제운송인의 책임

몬트리올 조약 제39조에서 제48조까지는 과달라하라 조약의 규정들의 대부분을 수용하고 있다. 이 조항들은 대체운송에 있어서 운송인의 책임에 관하여 규정하고 있다. 또한 이 조항들은 운송의 일부를 송하인과 계약을 하지 않은 실제운송인이 행한 경우에도 계약운송인이 계약한 운송 전체에 대해 책임을 지는 것임을 인정하고 있다.³²⁾

몬트리올 조약 제40조에 의하면, 실제운송인이 이 조약에서 규율되고 있는 운송의 전부 또는 일부를 행하는 경우에, 계약운송인 및 실제운송인 쌍방은 이 조약의 규칙에 적용을 받게 되는데, 계약운송인은 계약에서 정해진 운송의 전부에 관하여, 실제

31) U.S. District Court, Southern District of New York, No.98 CIV. 6780(DLC), 22 September 1999 : 27 Avi 17,260.

32) Thomas J. Whalen, *supra* note 6, p.23.

운송인은 자기가 행한 운송에 관하여서만 이 조약의 규칙에 적용을 받게 된다.

또한 몬트리올 조약 제41조에 의하면, 실제운송인 및 그의 고용인 및 대리인이 그들의 직무 범위내에서 행한 자의 작위 및 부작위는 실제운송인이 행한 운송에 관하여서 역시 계약운송인의 작위 또는 부작위로 인하여 실제운송인은 조약 제23조, 제24조 및 제25조에 규정된 금액을 초과하는 책임을 부담하지 않는다. 그리고 계약운송인이 이 조약에 의해 부과되지 않은 의무를 부담하는 특약 또는 이 조약에 의해 부여된 권리의 포기 또는 목적지에서 인도시 이익의 특별신고도 실제운송인이 함의하지 않는 한 실제운송인에게 영향을 미치지 않는다.

그리고 몬트리올 조약 제44조는 실제운송인이 행한 운송에 관하여 실제운송인 및 계약운송인과 더불어 그들의 고용인 및 대리인이 그들의 직무 범위내의 행위를 한 자로부터 취득할 수 있는 배상총액은 이 조약에 근거한 계약운송인 또는 실제운송인의 어느 일방에 대하여 재정할 수 있는 최고액을 초과하지 않는다고 규정하고 있다.

또한 몬트리올 조약 제45조에 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 운송인중 한 사람에게 대해서만 제기되는 경우 그 운송인은 타방 운송인에게 그 소송절차에 참가하도록 요구할 권리를 가지게 된다.

그리고 몬트리올 조약 제47조는 계약운송인 또는 실제운송인의 책임을 면제해 주거나 또는 낮은 한도를 정하는 것은 무효가 된다고 규정하고 있다.

또한 몬트리올 조약 제48조에 의하면, 이 조약의 규정은 여하한 구상청구권을 포함하는 계약운송인 및 실제운송인간의 운송인의 권리 및 의무에 영향을 미치지 않는다.

실제운송인의 책임에 관한 미국법원의 판례를 살펴보면, Nissan Fire & Marine Insurance Co. v. Fritz Cos. 사건에서 항공화물운송주선인은 파괴된 화물에 관하여 송하인을 상대로 바르샤바 조약상 배상을 청구하는 즉결재판 신청에서 최초 제출 책임을 이행하지 못했다. 또한 운송주선인이 그의 신청을 뒷받침하기 위해 제출한 증거는 송하인이 운송주선인에게 기한내에 멸실의 통지를 발송하지 않았음을 입증하지 못했다. 한편 송하인 및 그의 보험업자는 비신청인으로서 답변에서 증거를 제출할 의무를 지지 않았으므로 운송주선인을 위한 즉결재판은 기각되었다. 반면에, 동일한

소송에서 송하인을 상대로 즉결재판을 신청한 항공운송인은 이의제기의 본질적 요소를 부인하는 증거를 제출하였으나, 송하인의 답변에서의 증거가 실질적인 사실의 순수한 논쟁을 일으키지 못했기 때문에 항공운송인을 위한 즉결재판은 인정되었다.³³⁾

또한 *Aerofloral, Inc. v. Rodricargo Express Corp.* 사건에서 바르샤바 조약은 공항 구내 밖에서 간접항공운송인인 화물혼재업자가 운영하는 창고에 보관중 발생한 국제 화물의 멸실에 대해서 운송주선인이 제기한 클레임에 적용되지 않았는데, 멸실이 공항에서 거의 1마일 거리에 위치한 창고에서 발생한 사실에 다툼이 없었으므로, 바르샤바 조약은 자체의 조건에 의해 적용되지 않고 연방 보통법이 그 소송에 적용되었다.³⁴⁾

VII. 결 론

현재 국제항공운송은 1929년의 바르샤바 조약을 비롯하여 이를 개정 보완하는 각종 조약 및 의정서로 구성되는 바르샤바 체제에 의해 규율되고 있으며, 대부분의 국가들이 항공운송을 규율하는 그들의 입법근거로서 이 바르샤바 체제를 채택해 왔다. 한편 1999년 몬트리올 조약은 바르샤바 조약 및 관련 조약문서들을 현대화하고 통합하였으며, 바르샤바 체제를 개혁하는 최선의 조약으로서 국제항공운송인의 책임에 관한 통일된 국제사법의 탄생이란 점에서 의미가 있다. 이 조약이 발효하게 되면 통일된 하나의 국제항공운송인의 책임제도가 확립되어 항공기 사고로 인한 소송사건에 있어 책임한계의 명료성, 재판의 간편성 및 신속성을 도모할 수 있을 것으로 기대된다. 그러나 몬트리올 조약은 국제항공화물운송인의 책임제도와 관련하여 다음과 같은 주요 현존하는 문제점들이 있음을 지적할 수 있다.

첫째, 몬트리올 조약과 바르샤바 조약간의 충돌 가능성의 문제이다. 1999년에 채택

33) *Nissan Fire & Marine Insurance Co. v. Fritz Cos.* U.S. Court of Appeals, Ninth Circuit, 25 April 2000 : 27 Avi 17,715.

34) *Aerofloral, Inc. v. Rodricargo Express Corp.* Florida District Court of Appeal, Third District, 26 April 2000 : 27 Avi 17,724.

된 몬트리올 조약은 30개 국가들이 비준함으로써 발효하게 되는데, 2003년 4월 현재 71개 국가와 유럽통합지역기구가 서명하였으며 29개국이 비준한 상태로 2003년내에 30번째로 한 국가가 비준시에 발효될 것으로 예상된다. 물론 우리 나라도 조속히 이 조약을 비준하여야 할 것이다.³⁵⁾

몬트리올 조약 제56조는 몬트리올 조약 당사국들이 역시 구바르샤바 체제의 당사국들인 경우에 그 국가들간의 국제항공운송에 적용되는 규칙들에 우선하여 적용된다고 선언하고 있다. 그러나 몬트리올 조약은 관계되는 국제운송이 몬트리올 조약을 비준한 국가와 아직까지 바르샤바 조약에 가입하고 있는 국가간에 운송인 경우에 어느 조약이 적용되는가에 대하여 명확하지가 않다. 그 경우에 쌍방 국가들이 바르샤바 조약 및 개정 바르샤바 조약에 가입한 범위내에서 개정 바르샤바 조약이 적용될 것이다.³⁶⁾ 따라서 현재와 같이 몬트리올 조약과 바르샤바 조약의 공존은 국제항공운송을 위한 법의 통일 문제를 야기하게 될 것이다.

둘째, 운송인의 책임한도액 문제이다. 몬트리올 조약은 여전히 중요한 책임한도를 내포하고 있는데, 특히 화물에 대한 책임한도는 1929년 수준으로 1킬로그램당 17 SDR에 머물고 있다. 더욱이 한도액은 더 이상 재조정되지 않았다. 특히 ICAO 사무국 작업반원들이 표현한 바와 같이 화물의 송하인들은 여객들 보다도 항공운송인들과 더욱 동등한 상업적인 관계에 있음에도 불구하고 운송인의 책임은 지극히 낮게 책정되어 있다.³⁷⁾

셋째, 운송인의 책임기간 문제이다. 몬트리올 조약 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

35) 일본은 몬트리올 조약을 비준하였으며, 미국은 이 조약에 서명하였으나 아직까지 비준서를 기탁하지 않고 있다: <http://www.icao.int/icao/en/leb>

36) 우리 대법원 판례에 의하면, 원고(주식회사 아라항역)가 피고(주식회사 마린쥬엘리)와 사이에 이 사건 화물을 김포공항에서 미국 로스앤젤레스까지 운송하는 것을 내용으로 하는 운송계약을 체결하고 항공운송장을 발행하여 준 뒤 아시아나항공 주식회사와 별도로 항공운송계약을 체결하여 이 사건 화물을 운송하도록 한 점 등에 비추어 볼 때, 이 사건 화물의 운송은 개정 바르샤바 조약이 적용되는 국제항공운송이고 원고는 계약 운송인이므로 원고와 피고 사이의 이 사건 화물에 대한 운송계약에 관하여는 개정된 바 바르샤바 조약이 적용된다고 판결하였다: 대법원 2002.10.22. 선고 2002다32523등, 공 2002.12.15. [168], 2792; <http://www.scourt.go.kr>

37) Report of the Secretariat Study Group on Modernization of the Warsaw Convention System, C-wp/10381 Appendix A, Montreal 12-13 Feb. 1996.

여러차례 ‘불합리한(unreasonable)’ 이란 용어를 삽입하자는 제안이 있었으며, 더욱이 몬트리올 조약에 연착의 정의를 추가하는 것이 유용하다고 할 것이다.

넷째, 운송인들과 고객들간의 과도한 소송문제이다. 운송인 및 고객 쌍방의 주요 관심사들중 하나는 바르샤바 체제가 남긴 과도한 소송이었는데, 몬트리올 조약은 그의 주요 목적 가운데 하나인 소송의 감소를 달성하지 못하고 있으며, 오히려 장기적이고 비용이 많이 드는 소송이 계속될 것 같이 보인다. 따라서 소송보다 시간과 비용이 절감되는 소송외적 분쟁해결방법인 중재제도를 적극 활용하여 항공화물 운송관련 분쟁을 해결하는 것이 바람직할 것이다.

다섯째, 항공보험³⁸⁾의 문제이다. 몬트리올 조약은 조약상 운송인의 책임을 담보하기 위하여 적절한 보험을 운송인이 유지할 의무를 규정하고 있는데, 항공보험의 확대는 궁극적으로 그 부담이 고객에게 떠 넘겨질 것이다.

결론적으로, 몬트리올 조약은 위와 같은 현존하는 문제점들이 있음에도 불구하고 더 이상 항공운송인들을 위한 조약이 아니라 고객들을 위한 조약이라는 점은 명백하다고 할 것이다. 따라서 몬트리올 조약은 조속히 발효되어야 할 것이며, 또한 위에서 지적한 문제점들이 보완되어야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 김두환, “국제항공운송인의 책임에 관한 최신 몬트리올 조약의 주요 내용과 논점”,
항공진흥 제1호, 2003, 한국항공진흥협회.
대한상사중재원, 중재관정사례집(VI), 1993-1994.

38) 런던 보험시장에서 이용가능한 항공화물보험에는 2가지 다른 형태가 있다. 첫째 화물법적 책임보험은 운송인의 보호, 보관 또는 관리하에 있는 물품의 멸실 또는 손상에 대한 법적 책임으로부터 운송인을 보호한다. 담보의 둘째 형태는 화물전위험보험으로 알려져 있는데, 보통 물품의 송하인 또는 수하인에 의해 부분되고 있으며, 물품의 항공적하중에 물품의 멸실 또는 손상으로부터 송하인 또는 수하인을 보호한다 : Rod D Margo, *Aviation Insurance*, Third edition, Butterworths, 2000, p.259.

- 한국항공진흥협회, 국제항공운송인의 배상책임제도, 1999. 9.
 _____, 항공현황, 2003.
- CCH Incorporated, *Aviation Cases*, Vol. 27, 1999-2001.
- Hermida, Julian, "The New Montreal Convention : The International Passenger's Perspective", *Air & Space Law*, Vol.XXVI, No.3, 2001, Kluwer Law International.
- Kreinder, Lee S., "the Major Recent Development in International Airline Liability", *The Korean Journal of Air and Space Law*, Vol. 10, 1998, The Korean Association of Air and Space Law.
- Mankiewicz, Rene H, *The Liability Regime of the International Air Carrier*, Kluwer Law and Taxation Publisher, 1981.
- Margo, Rod D., *Aviation Insurance*, Third edition, Butterworths, 2000.
- Milde, Michael, "New Unification of Private International Air Law-a Rebird of the Warsaw system", *The Korean Journal of Air and Space Law*, Vol. 11, 1999, The Korean Association of Air and Space Law.
- Miller, Georgette, *Liability in International Air Transport*, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1977.
- Shawcross & Beament, *Air Law*, Fourth Edition, Volume 1, Butterworth & (Publishers) Ltd., 1989.
- Verschuur, Diederiks, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, 2001.
- _____, " the Liability for Delay in Air Transport", *Air & Space Law*, Vol. XXVI, No.6, 2001, Kluwer Law International.
- Whale, Thomas J., "the New Warsaw Convention : the Montreal Convention", *Air & Space Law*, Vol.XXV, No.1, 2000, Kluwer Law International.
- 板本昭雄・三好 晋, 新國際航空法, 有信堂, 1999.

초 록

이강빈(Lee, Kang Bin)

본고는 새로 발효된 1999년의 몬트리올 조약상 국제항공화물에 관한 항공운송인의 책임제도를 종전의 바르샤바 조약과 비교하여 고찰하고 있으며, 또한 항공화물운송인의 책임에 관련된 몬트리올 조약 규정의 주요 문제점들을 다루고 있다. 바르샤바 조약은 1929년에 채택되어 1955년, 1961년, 1971년, 1975년, 1999년에 계속적으로 개정되어 왔으며, 1999년의 몬트리올 조약은 바르샤바 조약 및 관련조약들을 통합하고 현대화한 것이다. 항공운송인은 몬트리올 조약에 규정된 바와 같이 엄격책임주의에 따라 책임을 지며, 항공운송중의 화물의 파괴, 멸실, 손상 및 지연에 대하여 책임을 지되, 운송인의 책임은 1킬로그램당 17특별인출권(SDR)으로 제한된다. 결론적으로 몬트리올 조약은 화물에 관한 항공운송인의 책임과 관련하여 몇가지 현존하는 문제점들이 있는데, 몬트리올 조약과 바르샤바 조약간의 충돌 가능성, 낮은 운송인의 책임한도액, 운송인의 책임기간의 불명확, 과도한 소송제기, 항공보험의 가입 등의 문제들이 그것이다. 따라서 몬트리올 조약상 운송인의 책임조건 및 한도는 재조정되고 보다 구체적으로 규정되어야 한다.

ABSTRACT

This paper describes the liability regime of the air carrier under the Montreal Convention of 1999 for the international cargo, comparing to those of the existing Warsaw system. Also this paper deals with main issues of the Montreal Convention which are relevant for the carrier's liability in the carriage of the air cargo.

The Warsaw Convention was adopted in 1929 and modified successively in 1955, 1961, 1971, 1975, and 1999. The Montreal Convention of 1999 modernized and consolidated the Warsaw Convention and related instruments.

The air carrier is liable by application of principle of strict liability as stated in the Montreal Convention : The carrier is liable for the destruction or loss of, or damage to cargo and delay during the carriage by air, and the carrier's liability is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme.

However, the Montreal Convention has some outstanding issues with respect to the liability of the air carrier : potential conflicts between the Montreal Convention and the Warsaw Convention, the amounts of limits of the carrier's liability, the duration of the carrier's liability, the excessive litigation, and the aviation insurance. Therefore, the conditions and limits of the carrier's liability under the Montreal Convention should be readjusted and regulated in detail.

주제어: 항공운송인, 항공화물, 바르샤바 조약, 몬트리올 조약, 책임원인, 책임한도, 연결운송인, 계약운송인, 실제운송인