



법률

# AWB 원본 또는 D/O없이 항공화물 인도시의 책임

대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다67164 판결[손해배상(기)](공2004.9.1.(209),1422]

**【판시사항】**

- [1] 항공화물이 공항을 벗어나 보세장치장에 반입된 상태에서 무단 반출된 경우, 손해배상책임에 관하여 개정된 바르샤바협약이 적용되는지 여부(소극)
- [2] 항공화물운송인 및 그 국내대리점인 운송취급인이 영업용 보세창고업자에 대하여 민법상 사용자의 지위에 있다고 볼 수 있는지 여부(소극)

**【판결요지】**

- [1] 국제항공운송에 관한 법률관계에 대하여는 일반법인 민법이나 상법에 대한 특별법으로서 국제항공운송에 있어서의일부규칙의통일에관한협약(개정된 바르샤바협약)이 우선 적용되는데, 위 협약은 제18조 제1항에 따라 손해의 원인이 된 사고가 항공운송중에 발생한 경우에 적용되고, 제18조 제2항에 따르면 항공운송중이란 수하물 또는 화물이 비행장 또는 항공기 상에서 운송인의 관리하에 있는 기간을 말한다고 규정하고 있는 바, 항공화물이 공항을 벗어나 보세장치장에 반입됨으로써 항공운송은 종료된 것이므로, 보세창고업자들이 화물을 항공화물 운송장 원본이나 운송주선업체가 발행하는 화물인도지시서를 받지 아니하고 인도함으로써 수하인이 입게 된 손해는 항공운송중에 발생한 손해라고 볼 수 없고, 결국 손해배상책임에 관하여는 위 협약이 적용되지 아니한다.
- [2] 영업용 보세창고업자는 공항에 도착한 항공화물이 수하인에게 인도되기 전까지 운송인을 위하여 화물을 보관하는 자로서 운송인 및 그 국내대리점인 운송취급인에 대하여 통관이 끝날때까지 화물을 보관하고, 적법한 화물의 수령인에게 화물을 인도하는 등 운송인의 의무이행을 보조하는 지위에 있으나, 원심이 인정한 바와 같은 우리의 항공화물인도절차에 비추어 보면 통상의 경우 그와 같은 항공화물이 입고될 영업용 보세창고의 지정에 운송인 및 운송취급인은 관여

하지 아니하고, 세관 혹은 실수입업자에 의하여 보세창고가 지정되며 각 영업용 보세창고는 독립적인 사업자로서의 지위에서 자신의 책임과 판단에 따라 화물을 보관하고 인도하는 업무를 수행할 뿐 일반적으로는 운송인 및 운송취급인으로부터 지휘·감독을 받아 그와 같은 화물의 보관 및 인도 업무를 수행하는 것으로 볼 수 없으므로, 특별한 사정이 없는 한우리의 항공화물인도절차상 운송인 및 그 국내대리점인 운송취급인은 영업용 보세창고업자에 대하여 민법상 사용자의 지위에 있다고는 볼 수 없다.

**【참조조문】**

- [1] 국제항공운송에있어서의일부규칙의통일에관한협약(개정된 바르샤바협약) 제18조/ [2]민법 제756조

**【참조판례】**

- [1] 대법원 2003. 1. 10. 선고 2000다31045 판결(공2003상, 565)/[2]대법원 2004. 7. 9. 선고 2002다16729 판결 (공2004하, 1313)

**【전문】**

**【원고,상고인】**

J은행(소송대리인 변호사 R)

**【원고보조참가인】**

한국○○공단(소송대리인 법무법인 D 담당변호사 Y외 2인)

**【피고,피상고인】**

주식회사D 외 1인(소송대리인 법무법인 S 담당변호사 K외 11인)

**【원심판결】**

서울고법 2001. 9. 7. 선고 2001나460 판결



**【주 문】**

상고를 모두 기각한다. 상고비용 중 보조참가로 인한 부분은 원고 보조참가인이, 그 나머지 부분은 원고가 부담한다.

**【이 유】**

**① 원심은 다음과 같은 사실을 인정하였다.**

- 가. 주식회사K기전(이하 'K기전'이라고 한다)은 일본 회사로부터 방송용 기자재를 수입하기로 하는 계약을 체결하고 그 대금 지급을 위하여 원고에게 신용장의 개설을 의뢰하였고, 원고는 1997. 3. 29. 그 일본 회사를 수익자로 하는 취소불능 화환 신용장을 개설하였다.
- 나. 수출자인 일본 회사는 일본의 운송주선인인 피고 판신전기철도 주식회사(이하 '판신'이라고 한다)와 이 사건 화물을 일본 도쿄에서 한국의 김포공항까지 항공운송하는 내용의 항공화물 운송계약을 체결한 뒤, 1997. 7. 29. 제1차 화물을, 1997. 7. 31. 제2차 화물을 피고 판신에게 인도하였다. 피고 판신은 항공화물운송장(House Air Waybill)을 발행하여 그 중 송하인용은 수출자에게 주고, 수하인 '원고', 통지처 'K기전'으로 된 수하인용은 피고 주식회사 D항공해운(이하 'D항공'이라고 한다)에게 송부하였다. 피고 판신은 항공운송을 위하여 제1차 화물을 노스웨스트 카고(Northwest Cargo)에게, 제2차 화물을 닛폰 카고 에어라인(Nippon Cargo Airline)에게 의뢰하였고, 제1차 화물은 1997. 7. 30., 제2차 화물은 1997. 8. 1. 김포공항에 도착하였다.
- 다. 한편, 피고 판신과 국내운송취급 대리점계약을 체결하고 피고 판신을 대리하여 수하인에게 화물을 인도하는 역할을 담당하고 있던 피고 D항공은 이 사건 화물이 김포공항에 도착하기 전에 김포세관장에게 적하목록을 작성하여 제출하면서 이 사건 화물의 수하인을 실수입자인 K기전으로 기재하였고, 위 항공화물운송장의 통지처인 K기전에게 이 사건 화물의 도착사실을 통지하였다. 이에 K기전은 이 사건 화물을 장치할 보세창고로 제1차 화물에 대하여는 G운영의 김포세관 구내장치장을, 제2차 화물에 대하여는 원고 보조참가인 운영의 B보

- 세장치장을 지정하여 김포세관장에게 신고하였다.
- 라. 이에 따라 김포공항에 도착한 제1차 화물은 도착 당일인 1997. 7. 30. 김포세관 구내장치장에 반입되었고, 제2차 화물은 1997. 8. 2. 육상운송을 거쳐 B보세장치장에 반입되었다. 당시 시행되던 보세화물관리예관고시(1997. 1. 1. 관세청 고시 제96-85호, 아래에서도 같다) 제11조에 따르면 보세창고업자는 화주로부터 통관사실을 증명하는 수입신고필증을 제출 받아 적하목록의 수하인과 반출자의 동일성을 확인한 뒤 화물을 반출하도록 되어 있었으나, 한국복합운송주선업협회와 서울세관 관할 영업용 보세장치장 설영인 협회가 1997. 4. 30. 운송주선업자의 인도 지시에 따라 화물을 반출하기로 하는 약정을 체결함에 따라, 김포세관 관할 보세장치장에서는 1997. 6. 2.부터 수입신고필증과 수하인용 항공화물운송장 원본을 제출받고 화물을 인도하다가, 1997. 7. 1.부터는 수하인용 항공화물운송장 원본 또는 운송주선업체가 발행하는 화물인도지시서를 받고 화물을 인도하여 주었다. 그러나 피고 D항공이 이 사건 화물에 대한 수하인용 항공화물운송장 원본을 소지하고 있고 화물인도지시서를 발행하지 아니하였는데도, D는 1997. 7. 31. 수입신고필증과 항공화물운송장 사본 및 이 사건 화물과는 아무 관련이 없는 H국제운송주식회사의 화물인도지시서만 교부받고 제1차 화물을 K기전에게 인도하였고, 원고 보조참가인은 1997. 8. 8. 수입신고필증만을 교부받고 제2차 화물을 K기전에게 인도하였다.
- 마. 원고는 1997. 9. 1. 신용장 개설은행으로서 그 매입은행에게 신용장대금을 지급하였으나, 신용장 개설의뢰인인 K기전이 사실상 도산하여 그 대금을 상환받지 못하고 있다.

**② 피고 D항공에 대한 청구에 관하여**

- 가. 원심이 위와 같은 사실을 인정하고, 피고 D항공은 피고 판신의 국내대리점인 운송취급인으로서 피고 판신의 이행보조자에 불과할 뿐 원고에 대하여 운송계약상의 채무불이행책임을 부담하지 아니한다고 판단한 것은 옳고, 거기에 상고이유의 주장과 같은 채증법칙 위반나 법리오해 등의 잘못이 없다.



따라서 이 부분 사고이유는 받아들일 수 없다.

나. 한편, 원심이 1955년 헤이그에서 개정된 “국제항공운송에 있어서의 일부규칙의 통일에 관한 협약(이하 ‘개정된 바르샤바협약’이라고 한다)” 제13조 제2항에 따라 운송인은 반대의 특약이 있는 경우를 제외하고 화물이 도착한 때에는 그 뜻을 수하인에게 통지하여야 하는데, 이 사건 항공화물운송장 약관 제28조에 운송인은 화물이 도착한 경우 “수하인 또는 항공화물운송장에 지정된 사람 (addressee who is specified in the Air Waybill)”에게 통지하도록 규정 되어 있으므로, 피고 D항공이 이 약관에 따라 항공화물운송장의 통지처인 K기전에게 화물 도착 사실을 통지한 이상, 개정된 바르샤바협약에 따른 통지의무를 이행한 것으로서 이와는 별도로 수하인인 원고에게도 화물의 도착을 통지하여야 할 의무가 있다고 볼 수 없고, 또 관세행정의 편의와 화물의 신속한 입출고를 위하여 적하목록의 수하인을 항공화물운송장의 수하인이 아닌 실수입자로 기재하는 것이 보편화되어 있고 보세창고업자들도 이러한 사정을 잘 알고 있으므로, 피고 D항공이 이 사건 적하목록의 수하인을 원고로 기재하지 아니하고 K기전으로 기재한 것만으로 운송주선인의 대리인으로서 주의의무를 위배하여 이 사건 화물의 무단 반출을 쉽게 한 잘못이 있다고 볼 수도 없으며, 나아가 아래에서 보는 것처럼 특별한 사정이 없는 한 우리의 항공화물인도절차상 운송인 및 그 국내 대리점인 운송취급인은 영업용 보세창고업자에 대하여 민법상 사용자의 지위에 있다고 볼 수 없는 점 등에 비추어 보면 사용자책임이 인정될 여지도 없으므로, 원고에 대하여 불법행위책임을 부담하지 아니한다고 판단한 것도 옳고, 거기에 사고이유의 주장과 같은 채증법칙 위배나 법리오해 등의 잘못이 없다. 따라서 이 부분 사고이유도 받아들일 수 없다.

**③ 피고 판신에 대한 청구에 관하여**

가. 국제항공운송에 관한 법률관계에 대하여는 일반법인 민법이나 상법에 대한 특별법으로서 개정된 바르샤바협약이 우선 적용되는데(대법원 1986. 7.

22. 선고 82다카1372 판결 참조), 개정된 바르샤바협약은 제18조 제1항에 따라 손해의 원인이 된 사고가 항공운송중에 발생한 경우에 적용되고, 제18조 제2항에 따르면 항공운송중이란 수하물 또는 화물이 비행장 또는 항공기 상에서 운송인의 관리하에 있는 기간을 말한다고 규정하고 있는바, 이 사건 화물이 김포공항을 벗어나 보세창고장에 반입됨으로써 항공운송은 종료된 것이므로, 보세창고업자들이 이 사건 화물을 항공화물운송장 원본이나 운송주선업체가 발행하는 화물인도지시서를 받지 아니하고 인도함으로써 수하인이 입게된 손해는 항공운송중에 발생한 손해라고 볼 수 없고, 결국 이 사건 손해배상책임에 관하여는 개정된 바르샤바협약이 적용되지 아니한다고 할 것이다.

따라서 보세창고업자인 G와 원고 보조참가인이 개정된 바르샤바협약 제20조 제1항의 사용인임을 전제로 그들의 화물 무단 반출로 인하여 수하인인 입은 손해에 대하여 피고 판신이 개정된 바르샤바협약에 따른 손해배상책임을 져야 한다는 사고이유는 더 나아가 살펴볼 필요 없이 받아들일 수 없다. 이와 관련하여 원심이 이 사건에서 피고 판신의 손해배상책임 발생 여부를 결정함에 있어 개정된 바르샤바협약이 적용된다고 판단한 것은 잘못이나, 아래에서 보는 것처럼 피고 판신의 원고에 대한 손해배상책임을 인정하지 아니한 원심의 결론이 옳은 이상, 원심의 이러한 잘못은 판결 결과에 영향이 없다.

나. 원심은, 이 사건 화물이 운송계약상의 수하인인 원고에게 인도되지 아니하고 K기전에게 인도됨으로써 운송주선인인 피고 판신은 원고에 대하여 채무불이행책임을 져야 하지만, 이 사건에서는 당시의 관세법과 보세화물관리에관한고시에 따라 실수입자인 K기전이 보세창고업자들을 선임하였고, 이 사건 화물이 보세창고에 입고된 지 불과 1일 또는 1주일만에 출고되어 피고들로서는 화물의 행방을 파악하기도 어려웠으며, 피고들이 화물인도지시서를 발행한 사실도 없고 수하인용 항공화물운송장도 피고 D항공이 보관하고 있어 피고들로서는 보세창고업자들이 정상적인 절차를 거치지 아니하고 화물을 수하인이 아닌 사람에게 함부로 인



도하리라는 것을 미리 예견할 수 있었다고 보기 어려우므로, 피고 판신이나 그 대리인인 피고 D항공이 보세창고업자들을 선임하고 감독함에 있어 과실이 없고 또 그 선임 및 사무감독에 상당한 주의를 하였다고 인정되며, 한편 위에서 본 것처럼 피고 판신의 대리인인 피고 D항공이 화물 도착의 통지와 적하목록의 작성 등 운송취급인으로서의 의무를 이행함에 있어 주의의무를 다하지 아니한 과실이 있다고 볼 수도 없으므로, 피고 판신도 원고에 대하여 채무 불이행 또는 불법행위책임을 지지 아니한다고 판단하였다.

영업용 보세창고업자는 공항에 도착한 항공화물이 수하인에게 인도되기 전까지 운송인을 위하여 화물을 보관하는 자로서 운송인 및 그 국내대리점인 운송취급인에 대하여 통관이 끝날때까지 화물을 보관하고, 적법한 화물의 수령인에게 화물을 인도하는 등 운송인의 의무이행을 보조하는 지위에 있으나, 원심이 인정한 바와 같은 우리의 항공화물 인도절차에 비추어 보면 통상의 경우 그와 같은 항공화물이 입고될 영업용 보세창고의 지정에 운송인 및 운송 취급인은 관여하지 아니하고, 세관 혹은 실수입업자에 의하여 보세창고가 지정되며 각 영업용 보세창고는 독립적인 사업자로서의 지위에

서 자신의 책임과 판단에 따라 화물을 보관하고 인도하는 업무를 수행할 뿐 일반적으로는 운송인 및 운송취급인으로부터 지휘·감독을 받아 그와 같은 화물의 보관 및 인도 업무를 수행하는 것으로 볼 수 없으므로, 특별한 사정이 없는 한 우리의 항공 화물인도절차상 운송인 및 그 국내대리점인 운송 취급인은 영업용 보세창고업자에 대하여 민법상 사용자의 지위에 있다고는 볼 수 없다고 할 것이다 (상고이유에서 내세우는 대법원판결들은 그 사안을 달리하는 것으로 이 사건에 원용하기에 적절하지 아니하다).

원심의 위와 같은 판단은 그 이유의 설시에 있어서는 다소 미흡한 점이 있으나, 피고 판신도 원고에 대하여 채무불이행 또는 불법행위책임을 부담하지 아니한다고 한 결론에 있어서는 옳고, 거기에 상고이유의 주장과 같은 채증법칙 위배나 법리오해 등의 잘못이 없다. 따라서 이 부분 상고이유도 받아들일 수 없다.

● 그러므로 상고를 모두 기각하고, 상고비용 중 보조참가로 인한 부분은 원고 보조참가인이, 그 나머지는 원고가 부담하기로 하여 관여 대법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다. ○

