

## 항공화물운송인의 책임에 관한 국제협약과 국내입법의 비교연구\*

이 강 빈\*\*

### 목 차

- I. 서 론
- II. 운송인의 책임원인 및 비계약적 청구에 적용
- III. 운송인의 책임한도 및 책임감면
- IV. 운송인의 책임소멸 및 운송물의 멸실·훼손 등의 통지
- V. 운송인의 사용자·대리인의 책임
- VI. 실제운송인의 책임 및 순차운송인의 책임
- VII. 결 론

\* 이 논문은 2009년 물류법공동학술대회(2009. 10. 16)에서 발표한 논문을 수정 보완한 것임.

\*\* 상지대학교 무역학과 교수

## I. 서 론

우리나라는 지속적인 경제발전과 국민소득의 증가 및 국제교류의 확대 등에 따라 항공운송이 크게 증가하여 왔다. ICAO 자료에 의하면, 2008년도 우리나라 국내선 및 국제선 항공화물운송실적은 87억27백만 톤킬로로서 세계 3위를 기록하고 있으며, 국제선 화물운송실적은 86억58백만 톤킬로로서 세계 2위를 기록하고 있다. 한편 한국항공진흥협회의 자료에 의하면, 2008년도 국내선 및 국제선 항공화물운송실적은 3,251,606톤으로 전년대비 5.9% 감소하였고, 국내선 화물운송실적은 254,239톤으로 전년대비 19.6% 감소하였으며, 국제선 화물운송실적은 2,997,367톤으로 전년대비 4.5% 감소를 나타냈다.

위와 같이 우리나라의 항공화물운송실적이 성장함에 따라 항공화물 운송을 둘러싼 항공운송인과 화주 간에 사법적인 분쟁도 증가하여 왔으며, 앞으로도 증가할 것으로 예상되고 있다. 그러나 우리나라에는 항공운송에 관한 사법적 법률관계를 규율하는 법률이 제정되어 있지 아니하여 실무에서는 항공운송계약 당사자 간의 분쟁을 오로지 항공사가 제공하는 항공운송약관에 의해 해결하고자 시도하여 왔다. 그러나 항공운송약관은 언제든지 그 유효성이 다투어질 수 있기 때문에 법적 안정성이 훼손될 우려가 있으므로 국내항공운송에서 화주의 권익을 보호하고 항공운송계약 당사자의 권리 의무를 명확히 하기 위하여 항공운송에 관한 사법적 법률관계를 규율하는 법률을 제정할 필요가 있는 것이다.

한편 국제항공운송에 있어서는 1929년의 바르샤바 협약(Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929 : Warsaw Convention) 및 일련의 개정협약들로 구성된 바르샤바체제(Warsaw System)<sup>1)</sup>가 적용되어 오다가 1999년에 이를 현대화하고 통일화한

1) 1929년의 바르샤바 협약, 1955년의 헤이그 의정서(Hague Protocol), 1961년의 과달라하라 협약(Guadalajara Convention), 1966년의 몬트리올 협정(Montreal Agreement), 1971년의 과테말라 의정서(Guatemala Protocol), 1975년의 몬트리올 제1, 제2, 제3, 제4 추가의정서(Montreal Additional Protocol) 등을 바르샤바체제라고 총칭한다.

몬트리올 협약(Montreal Convention 1999)이 채택 발효되었다.

우리나라는 1999년에 채택된 “국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 협약” 즉 몬트리올 협약 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999: Montreal Convention)을 2007년 9월 20일에 가입하여 2007년 12월 29일부터 발효되어 있으므로 우리나라와 다른 몬트리올 협약의 체약국간의 국제항공운송에 관련된 분쟁에는 몬트리올 협약이 적용된다.

법무부는 상법 제6편 항공운송편의 제정을 위하여 2008년 1월 28일에 특별분과위원회를 구성하여 수차례 회의를 통해 항공운송편 제정안을 마련하였으며, 2008년 6월 25일에 공청회를 거치고, 그 후 법제처의 심의를 거쳐 2008년 12월 31일에 국회에 제출되어 현재 국회에서 심의 중에 있다. 상법 항공운송편 제정안은 기본적으로 몬트리올 협약을 근간으로 하고 있으나, 상법 안에 편제되는 점을 고려하여 상법의 육상운송 및 해상운송의 원칙과 제 규정에 위배됨이 없도록 제정목표를 두고 있다. 상법 제6편 항공운송편 제정안은 총 3개장과 45개 조문 및 부칙으로 구성되어 있는바, 제1장은 통칙으로 항공기의 정의와 적용범위 그리고 운송인의 책임감면에 관한 규정을 두고 있으며(제896조~제898조), 제2장은 운송으로서 제1절 통칙, 제2절 여객운송, 제3절 물건운송, 제4절 운송증서로 구성되어 있으며(제899조~제929조), 제3장은 항공기 운항자의 지상 제3자의 손해에 대한 책임에 관한 규정을 두고 있다(제930조~제935조).

본고에서는 법무부 상법 제6편 항공운송편 제정안 가운데 특히 항공화물 운송에 있어서 운송인의 책임에 관한 규정의 내용과 쟁점사항에 관하여 고찰 하되, 몬트리올 협약 등 국제협약, 우리상법의 육상운송 및 해상운송편의 규정 그리고 우리나라 및 외국의 법원판례와의 비교 고찰을 병행하고자 한다.

본 연구와 관련된 선행연구로는 김영기(2009)의 연구<sup>2)</sup>에서 항공물건운송인의 법적 책임에 관하여 운송인의 책임원인, 운송인의 면책사유, 운송물

2) 김영기, “항공물건운송인의 법적 책임에 관한 항공법제 개선방안-국제협약 및 상법 항공운송편과의 비교”, 『항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구 워크샵 자료집』, 한국법제연구원, 2009. 7. 3.

의 연착에 대한 책임, 책임제한, 책임제한의 배제, 운송물의 멸실, 훼손 등에 관한 통지, 운송물의 처분청구권, 운송물의 인도, 항공운송증서 등의 기재사항에 관한 책임 등에 관한 상법 항공운송편 법률안의 내용과 바르샤바 협약, 몬트리올 협약 등 국제협약의 내용과 비교 검토하고 있다. 이강빈(2009)의 연구<sup>3)</sup>에서 상법 항공운송편 제정안가운데 항공화물운송에 있어서 운송인의 책임, 송하인 및 수하인의 권리, 운송증서, 기타사항 등의 내용과 쟁점사항에 관하여 몬트리올 협약 등 국제협약 그리고 상법 육상운송 및 해상운송편 규정의 내용과 비교 고찰하고 있다. 본 연구가 상기 선행연구들과 다른 점은 상법 항공운송편 제정안의 규정가운데 오직 항공화물운송인의 책임에 관한 규정들의 내용 및 쟁점사항들을 고찰하고 있는 점이다.

## II. 운송인의 책임원인 및 비계약적 청구에 적용

### 1. 책임원인

상법 항공운송편 제정안 제913조제1항은 “운송인은 운송물의 멸실 또는 훼손으로 인한 손해에 대하여 그 손해가 항공운송 중(운송인이 운송물을 관리하고 있는 기간을 포함한다)에 발생한 경우에만 책임을 진다. 다만, 운송인이 운송물의 멸실 또는 훼손이 다음 각호의 사유로 인하여 발생하였음을 증명하였을 경우에는 그 책임을 면한다. ① 운송물의 고유한 결함, 특수한 성질 또는 숨은 하자 ② 운송인 또는 그 사용인이나 대리인 외의 자가 수행한 운송물의 부적절한 포장 또는 불완전한 기호 표시 ③ 전쟁, 폭동, 내란 또는 무력충돌 ④ 운송물의 출입국, 검역 또는 통관과 관련된 공공기관의 행위”라고 규정하고 있다.

이러한 규정은 몬트리올 협약 제18조를 수용하고 있으며, 운송의 전 기간

3) 이강빈, “항공화물운송에 관한 상법 항공운송편 제정안의 내용 및 쟁점”, 『무역상무연구』 제43권, 한국무역상무학회, 2009. 8.

중의 운송물의 멸실 또는 훼손에 대하여 운송인의 절대책임 즉 무과실책임 제도를 도입하고 있는 반면에, 운송물의 멸실 또는 훼손이 위에서 열거한 사유로 인하여 발생하였다는 것이 입증되는 경우에는 책임을 지지 아니한다. 한편 몬트리올 협약 제18조제1항에 운송인은 화물의 파괴, 멸실 또는 훼손에 대하여 책임을 진다고 규정하고 있으나, 제정안 제913조제1항은 용어를 상법의 육상운송 및 해상운송의 규정과 일치시키기 위하여 운송물의 파괴는 언급하지 않고 멸실, 훼손으로만 표기하고 있다.

제정안 제913조제1항 단서의 운송인의 면책사유는 몬트리올 협약 제18조제2항과 동일하나, 제3호에 해상법상의 면책사유에 관한 제796조4)를 참조하여 몬트리올 협약에는 규정되어 있지 아니한 “폭동, 내란”이 추가되었으므로 무장하지 아니한 폭동의 경우에 운송인이 면책되는지에 관하여 몬트리올 협약과 상법 항공운송편 제정안의 입장이 다를 수 있다. 또한 제4호에 몬트리올 협약에는 명시적으로 규정되어 있지 아니한 “검역”이 추가되었으나 몬트리올 협약의 해석상 검역이 포함될 수 있으므로 몬트리올 협약과 상법 항공운송편 제정안의 입장이 동일하다고 할 수 있다.<sup>5)</sup>

한편 제정안 제913조제1항 단서의 항공운송인의 면책사유로서 해상법 제796조제2호 및 제7호에 규정된 불가항력 및 동맹파업이나 그밖의 쟁의행위를 추가하여 해상운송인의 면책사유와 동일하게 규정하는 것이 합리적이라는 견해가 있다. 이러한 견해의 이유로서 실무적으로 항공운송의 경우 천재지변이나 기상악화는 불가항력 사유로 인정되고 있으며, 또한 파업 등 쟁

4) 상법 제796조(운송인의 면책사유)는 “운송인은 다음 각호의 사실이 있었다는 것과 운송물에 관한 손해가 그 사실로 인하여 보통 생길 수 있는 것임을 증명한 때에는 이를 배상할 책임을 면한다. 다만, 제794조 및 제795조제1항에 따른 주의를 다하였더라면 그 손해를 피할 수 있었음에도 불구하고 다하지 아니하였음을 증명한 때에는 그러하지 아니하다. 1. 해상이나 그밖에 항행할 수 있는 수면에서의 위험 또는 사고 2. 불가항력 3. 전쟁·폭동 또는 내란 4. 해적행위나 그밖에 이에 준한 행위 5. 재판상의 압류, 검역상의 제한, 그밖에 공권에 의한 제한 6. 송하인 또는 운송물의 소유자나 그 사용인의 행위 7. 동맹파업이나 그밖의 쟁의행위 또는 선박폐쇄 8. 해상에서의 인명이나 재산의 구조행위 또는 이로 인한 항로이탈이나 그밖의 정당한 사유로 인한 항로이탈 9. 운송물의 포장의 불충분 또는 기호의 표시의 불완전 10. 운송물의 특수한 성질 또는 숨은 하자 11. 선박의 숨은 하자”라고 규정하고 있다.

5) 최종현, “상법 항공운송편 제정시안에 관한 해설”, 『상법 항공운송편 제정안 공청회 자료집』, 법무부, 2008. 6. 25, p.109.

의행위는 운송인이 실제적으로 파업을 유도하는 것보다는 운송을 위한 조업에 장애를 야기할 수 있는 다른 운송관계인의 파업가능성이 있다는 점 그리고 소송 등에 있어서 파업이나 그밖의 쟁의행위가 있다는 이유만으로 운송인을 면책시키는 것이 아니라 사실관계를 명확히 확정된 후 항공운송인의 책임 여부를 법리적으로 판단한다는 점 등을 고려할 때 천재지변, 기상악화 등 불가항력 및 파업이나 그밖의 쟁의행위를 운송인의 면책사유로 규정하더라도 특별히 문제될 것이 없으므로 제정안 제913조제1항 단서에 운송인의 면책사유로서 추가하여야 할 것이라고 주장하고 있다.

제정안 제913조제2항은 “제1항에 따른 항공운송 중에는 공항 외부에서 한 육상, 해상운송 또는 내륙수로운송은 포함되지 아니한다. 다만, 그러한 운송이 운송계약을 이행하면서 운송물의 적재, 인도 또는 환적할 목적으로 이루어졌을 경우에는 항공운송 중인 것으로 추정한다”라고 규정하고 있다.

또한 제정안 제913조제3항은 “운송인이 송하인과의 합의에 따라 운송하기로 예정된 운송의 전부 또는 일부를 송하인의 동의없이 다른 운송수단에 의한 운송으로 대체하였을 경우에는 그 다른 운송수단에 의한 운송은 항공운송으로 본다”라고 규정하고 있다.

이러한 규정은 몬트리올 협약 제18조를 수용하고 있으며, 항공운송 중에는 운송물이 운송인의 관리 하에 있는 기간을 포함하므로, 운송물이 비록 세관창고나 공항 외부에 있을지라도 운송인의 관리 하에 속해 있을 경우에는 운송인의 책임이 미치게 된다. 또한 운송인이 약정된 운송의 전부 또는 일부를 육상 또는 해상운송으로 대체하는 경우에 그와 같은 육상 또는 해상운송은 항공운송으로 보게 되므로, 만약 운송인이 자기의 책임으로 트럭운송으로 대체하는 경우에 항공운송인은 여전히 책임을 지게 된다.<sup>6)</sup>

제정안 제913조제3항의 경우에 항공운송에 적용되는 법과 다른 운송수단에 의한 운송에 적용되는 법과의 저촉여부가 문제될 수 있으나, 다른 운송수단에 적용되는 법은 당사자 사이에 그러한 운송수단으로 운송하기로 약정한 경우에 적용할 수 있는 것이므로, 항공운송인이 송하인과 합의된 운

6) Thomas J. Whalen, “The New Warsaw Convention; The Montreal Convention”, *Air & Space Law*, Vol. XXV, No.1, 2000, p.18.

송의 전부 또는 일부를 임의로 해상운송을 할 경우에 해상운송법이 적용되지 아니한다.<sup>7)</sup>

미국법원의 판례에 의하면, 운송인의 시설로부터 수하인의 보세창고까지 다른 회사의 트럭으로 운송 도중에 발생한 운송물의 일부 도난에 대하여 잔여 운송물은 도난 당시 항공운송인의 관리 하에 남아 있었으므로 항공운송인의 책임은 소멸된 것이 아니라고 판시하였다.<sup>8)</sup>

제정안 제914조는 “운송인은 운송물의 연착으로 인한 손해에 대하여 책임을 진다. 다만, 운송인이 자신과 그 사용인 및 대리인이 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 다하였다든 것 또는 그 조치를 하는 것이 불가능하였다든 것을 증명한 경우에는 그 책임을 면한다”라고 규정하고 있다.

이러한 규정은 몬트리올 협약 제19조를 수용하고 있으며, 운송물의 연착으로 인한 손해에 대하여 운송인의 과실책임제도를 도입하고 있는 반면에, 거증책임을 전환시켜서 운송인이 필요한 조치의 기준을 충족시킬 수 없는 경우에 책임을 진다.

제정안 제914조의 규정과 관련된 쟁점사항으로 제정안 및 몬트리올 협약에는 연착에 대한 정의를 두고 있지 아니하므로, 그 해석에 대한 문제가 발생할 수 있다. 그러나 운송물의 연착은 운송물이 운송계약에 명시된 시간에 목적지에 도착하지 아니하는 때에 발생하는 데, 연착의 원인으로서는 예약 못함, 공간부족, 운송물의 적재 못함, 부적합한 항공기에 적재, 정당한 장소에서 운송물의 내리지 못함, 정당한 장소에서 관련서류의 인도 못함 등 여러 가지가 있을 수 있다.<sup>9)</sup>

우리 대법원 판례에 의하면, 운송물의 연착으로 인하여 발생하는 손해는 항공운송 중에 발생하는 손해만을 뜻하는 것이 아니고 운송물의 탑재가 늦어져 발생하는 손해도 포함한다고 판시하였다.<sup>10)</sup>

7) 최종현, 전계발표문, p.110.

8) Norton McNaughton, Inc. v. Polar Air Cargo, New York Supreme Court, New York County, 13 November 1999: 27 Avi 17,493.

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

## 2. 비계약적 청구에 대한 적용

항공운송편 제정안 제899조제1항은 “이 장의 운송인의 책임에 관한 규정은 운송인의 불법행위로 인한 책임에도 적용한다”라고 규정하고 있다.

이 규정은 몬트리올 협약 제29조를 수용하고 있으며, 운송인의 계약상의 책임뿐만 아니라 불법행위로 인한 책임의 경우에도 이 장의 운송인의 책임에 관한 규정을 적용시키기 위한 것으로서 우리 해상법 제798조에 동일한 취지의 규정을 두고 있다.

제정안 제899조제1항의 규정과 관련된 쟁점사항으로 항공운송편의 운송인의 책임에 관한 규정은 운송인의 불법행위로 인한 책임에도 적용된다는 규정의 타당성에 관하여 논란이 있을 수 있다. 우리 대법원의 입장은 운송인의 행위가 운송계약의 불이행이 되는 동시에 민법상의 불법행위의 구성요건을 충족하는 경우에 피해자가 가해자인 운송인에 대하여 계약불이행책임뿐만 아니라 민법상의 불법행위책임을 물을 수 있다고 보았다.<sup>11)</sup> 그러나 운송인의 불법행위책임을 인정하게 되면 상법상 운송인의 책임제한규정은 필요없는 규정이 되어버리므로 이와 같은 현상을 입법적으로 해결하기 위하여 몬트리올 협약 제29조, 제30조 및 제43조 그리고 상법 해상편 제798조의 규정<sup>12)</sup>을 수용하여 항공운송편 제정안에 제899조제1항의 규정을 두게 된 것이다.<sup>13)</sup>

10) 대법원 2002. 1. 22. 선고 2002다32523등, 공2002. 12.15.[168], 2792.

11) 대판 1992.2.25. 91다20026.

12) 상법 제798조(비계약적 청구에 대한 적용)제1항은 “이 절의 운송인의 책임에 관한 규정은 운송인의 불법행위로 인한 손해배상의 책임에도 준용한다”라고 규정하고 있다.

13) 최준선, “항공운송편 제정안의 주요쟁점”, 『국제거래법연구』 제17집제2호, 국제거래법학회, 2008. 12, p.238.



### Ⅲ. 운송인의 책임한도 및 책임감면

#### 1. 운송인의 책임한도

항공운송편 제정안 제915조제1항은 “제913조와 제914조에 따른 운송인의 손해배상책임은 손해가 발생한 해당 운송물의 1 킬로그램당 17 계산단위의 금액을 한도로 한다. 다만, 송하인이 운송물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도받을 때의 예정가액을 미리 신고한 경우에는 운송인은 신고가액이 도착지에서 인도할 때의 실제가액을 초과한다는 것을 증명하지 아니하는 한 신고가액을 한도로 책임을 진다”라고 규정하고 있다.

이러한 규정은 몬트리올 협약 제22조제3항을 수용하고 있으며, 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착의 경우에 운송인의 책임은 1 킬로그램당 17 특별인출권(Special Drawing Right: SDR)으로 제한된다. 다만 송하인이 운송물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도 시에 예정가액을 신고한 경우에는 그러하지 아니하다.

몬트리올 협약 제22조제3항에서는 운송인의 책임한도액을 17 SDR로 표기하고 있는 반면에, 항공운송편 제정안 제915조제1항은 17 계산단위로 표기하고 있는 바, 이는 해상운송편 제747조에서 계산단위라는 용어를 사용하고 있는 점을 고려하여 상법의 규정과 일치시키기 위하여 항공운송편에서도 계산단위라는 용어를 사용하고 있다.

제정안 제915조제2항은 “제1항의 항공운송인의 책임을 결정할 때 고려하여야 할 중량은 해당 손해가 발생한 운송물의 중량을 말한다. 다만, 운송물의 일부 또는 운송물에 포함된 물건의 멸실, 훼손 또는 연착이 동일한 항공화물운송장(제924조에 따라 항공화물운송장의 교부에 대체되는 경우를 포함한다) 또는 화물수령증에 적힌 다른 운송물의 가치에 영향을 미칠 때에는 운송인의 책임한도를 결정할 때 그 다른 운송물의 중량도 고려하여야 한다”라고 규정하고 있다.

이 규정은 몬트리올 협약 제22조제4항을 수용하고 있으며, 화주 측의 이

익을 보호하기 위한 규정이다. 이에 관한 이태리법원의 판례에 의하면, 5상자의 운송물 가운데 1상자가 늦게 인도되었으나, 이것은 운송물 전체의 인도 지연이 있는 것으로 간주되었는데, 그 이유는 늦게 인도된 1상자에 장비의 조립과 작동에 절대적으로 필요한 부품들이 포함되어 있었기 때문이었다.<sup>14)</sup>

제정안 제915조의 규정에 의한 운송인의 책임제한은 절대적인 것이므로, 비록 운송인 측의 고의 또는 인식있는 무모한 행위가 있었다고 하더라도 운송인의 책임제한은 배제되지 않는다.<sup>15)</sup> 따라서 운송인은 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해에 대하여 1 킬로그램당 17 계산단위(SDR)의 책임을 지며 그 이상으로 책임을 지지 아니한다.

몬트리올 협약 제22조제5항에서도 화물의 파괴, 멸실, 손상 또는 연착이 운송인측의 고의 또는 인식있는 무모한 행위로 손해가 발생한 경우 운송인의 책임제한의 배제를 인정하지 않고 있다. 이는 몬트리올 협약이 화물의 파괴, 멸실 또는 손상의 경우 운송인의 무과실책임을 규정한 것과 형평을 이루기 위한 것으로서, 화물가액의 사전신고로서 운송인의 책임제한의 적용을 회피할 수 있다는 점, 운송인의 책임제한의 배제를 인정하지 않음으로서 책임제한의 배제여부를 다투기 위한 분쟁을 사전에 차단하여 손해에 대한 배상조치가 신속하게 이루어질 수 있다는 점 등을 감안한 것이라고 볼 수 있다.<sup>16)</sup>

## 2. 운송인의 책임감면

항공운송편 제정안 제898조는 “제905조제1항을 포함하여 이 편에서 정한 운송인의 손해배상책임과 관련하여 운송인이 손해배상청구권자의 과실

14) *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.

15) 최중현, 전계발표문, p.111.

16) 김영기, 전계논문, p.47.

또는 그 밖의 불법한 작위나 부작위가 손해를 발생시켰거나 손해에 기여하였다는 것을 증명한 경우에는, 그 과실 또는 그 밖의 불법한 작위나 부작위가 손해를 발생시켰거나 손해에 기여한 정도에 따라 운송인의 책임을 감경하거나 면제할 수 있다”라고 규정하고 있다.

이 규정은 몬트리올 협약 제20조를 수용하고 있으며, 민법상 과실상계에 관한 제396조의 규정<sup>17)</sup>과 동일 취지로서 손해배상청구권자의 기여과실이 있는 경우에 운송인의 책임을 감면할 수 있다. 이에 관한 미국법원의 판례에 의하면, 비행 이전에 지상의 냉난방시설 기지에 두어야만 했던 돼지가 송하인의 부주의로 죽은 경우에 돼지의 죽음에 대해 송하인의 기여과실이 인정되었다.<sup>18)</sup>

#### IV. 운송인의 책임소멸 및 운송물의 멸실·훼손 등의 통지

##### 1. 운송인의 책임소멸

항공운송편 제정안 제902조는 “운송인의 송하인 또는 수하인에 대한 책임은 그 청구원인에 관계없이 운송물이 도착지에 도착한 날, 항공기가 도착할 날 또는 운송이 중지된 날 가운데 가장 늦게 도래한 날부터 2년 이내에 재판상 청구가 없으면 소멸한다”라고 규정하고 있다.

이 규정은 몬트리올 협약 제29조를 수용하고 있으며, 운송인의 책임은 2년의 제척기간이 지나면 소멸한다. 제정안 제902조의 운송인의 책임에 대한 제척기간은 2년으로서 해상법상 개품운송계약의 경우 운송인의 책임에

17) 민법 제396조(과실상계)는 “채무불이행에 관하여 채권자에게 과실이 있는 때에는 법원은 손해배상의 책임 및 그 금액을 정함에 이를 참작하여야 한다”라고 규정하고 있다.

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

대한 제척기간 1년보다 장기인 점을 고려하여 해상법 제814조제2항 및 제3항의 제척기간의 합의연장 또는 법정연장(실제운송인에 대한 구상청구의 제척기간의 3개월 연장) 규정<sup>19)</sup>은 항공운송인의 책임에 대한 제척기간에 준용하고 있지 않다.<sup>20)</sup>

이에 관한 미국법원의 판례에 의하면, 비록 송하인이 보험업자가 화물이 도착한 날 또는 도착하였어야 할 날로부터 2년 내에 어떠한 피고를 상대로 소송을 제기하였을지라도 그 후 운송인의 이름을 거명하면서 변경한 소송 제기가 화물의 도착이 주장된 날로부터 2년 후에 있었으므로 제소기한의 경과로 운송인의 기각신청이 인정되었다.<sup>21)</sup>

제정안 제902조의 규정과 관련된 쟁점사항으로 상법 제121조<sup>22)</sup> 및 제147조<sup>23)</sup>는 육상운송 및 육상운송주선의 경우 운송인의 책임에 관하여 1년의 단기제척기간을 규정하고, 다만 운송인 등이 악의인 경우에는 1년의 단기제척기간이 적용되지 않도록 규정하고 있는 반면에, 항공운송의 경우에는 운송인의 책임에 관하여 운송인에게 악의가 있든 없든 2년 이내에 재판상 청구가 없으면 소멸한다고 규정한 점이 육상운송의 경우와 다르며, 이에 관한 논란이 있을 수 있다. 그러나 항공운송의 경우 운송인의 책임의 제척기간에 관하여 몬트리올 협약 제29조에 운송인 측의 악의의 경우에 특칙을

19) 상법 제814조(운송인의 채권·채무의 소멸)제2항은 “운송인이 인수한 운송을 다시 제3자에게 위탁한 경우에 송하인 또는 수하인이 제1항의 기간 이내에 운송인과 배상합의를 하거나 운송인에게 재판상 청구를 하였다면, 그 합의 또는 청구가 있는 날로부터 3개월이 경과하기 이전에는 그 제3자에 대한 운송인의 채권채무는 제1항에도 불구하고 소멸하지 아니한다. 운송인과 그 제3자 사이에 제1항의 단서와 동일한 취지의 약정이 있는 경우에도 또한 같다” 제3항은 “제2항의 경우에 있어서 재판상 청구를 받은 운송인이 그로부터 3개월 이내에 그 제3자에 대하여 소송고지를 하면 3개월의 기간은 그 재판이 확정되거나 그밖에 종료된 때부터 기산한다”라고 규정하고 있다.

20) 최중현, 전계발표문, p.103.

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

22) 상법 제121조(운송주선인의 책임의 시효)제1항은 “운송주선인의 책임은 수하인이 운송물을 수령한 날로부터 1년을 경과하면 소멸시효가 완성한다” 제3항은 “전2항의 규정은 운송주선인이나 그 사용인이 악의인 경우에는 적용하지 아니한다”라고 규정하고 있다.

23) 상법 제147조(준용규정)는 “제117조, 제120조 내지 제122조의 규정은 운송인에 준용한다”라고 규정하고 있다.

두고 있지 않을 뿐만 아니라 육상운송의 경우와 비교하여 장기간인 2년의 제척기간이 적용되므로 운송인의 악의의 경우 제척기간의 적용배제 규정을 두고 있지 않을 지라도 화주에 대한 보호에 큰 불이익이 없을 것으로 판단된다.<sup>24)</sup>

## 2. 운송물의 일부 멸실·훼손 등의 통지

항공운송편 제정안 제916조제1항은 “수하인은 운송물의 일부 멸실 또는 훼손을 발견하면 운송물을 수령한 후 지체없이 그 개요에 관하여 운송인에게 서면 또는 전자문서로 통지를 발송하여야 한다. 다만, 그 멸실 또는 훼손이 즉시 발견할 수 없는 것일 경우에는 수령일부터 14일 이내에 그 통지를 발송하여야 한다”라고 규정하고 있으며, 제정안 제916조제2항은 “운송물이 연착된 경우 수하인은 운송물을 처분할 수 있는 날부터 21일 이내에 이를 제기하여야 한다”라고 규정하고 있다. 이러한 규정은 몬트리올 협약 제31조제2항을 수용하고 있다.

몬트리올 협약 제31조제2항 및 제3항에서는 화물의 훼손의 경우에만 서면 이의제기기간을 규정하고 있는 반면에, 항공운송편 제정안 제916조제1항은 운송물의 일부 멸실 또는 훼손의 경우 서면 또는 전자문서 통지기간을 규정하고 있는 바, 이는 일반적으로 운송물의 일부가 멸실되거나 하나의 용기에 내장된 운송물의 일부가 멸실된 경우 운송물의 훼손으로 해석될 수 있으며, 이와 달리 하나의 항공화물운송장에 기재된 여러 개의 운송물중 일부가 멸실된 경우 운송물의 훼손이 아니라 일부 운송물의 전부 멸실에 해당된다는 견해가 있음을 고려해 볼 때, 운송물의 일부 멸실 또는 훼손의 경우 모두 서면 또는 전자문서 통지가 필요한 것으로 규정한 것은 운송인과 수하인의 권리의무 관계를 해하지 않는다는 점에서 타당하다고 판단된다.<sup>25)</sup>

제정안 제916조제1항 및 제2항의 규정과 관련된 쟁점사항으로 제1항은

24) 최준선, 전계논문, p.242.

25) 김영기, 전계논문, p.48.

통지의 발송, 제2항은 이의를 제기하도록 규정되어 있는바, 이는 조문내용의 통일성을 결여한 입법상 불비이므로 제916조제2항을 통지를 발송하여야 한다고 수정하는 것이 타당하다고 판단된다.

제정안 제916조제3항은 “제1항의 통지가 없는 경우에는 운송물이 멸실 또는 훼손없이 수하인에게 인도된 것으로 추정한다”라고 규정하고 있다. 이 규정은 몬트리올 협약 제31조제1항을 수용하고 있다.

제정안 제916조제4항은 “운송물에 멸실 또는 훼손이 발생하였거나 그런 것으로 의심되는 경우에는 운송인과 수하인은 서로 운송물의 검사를 위하여 필요한 편의를 제공하여야 한다” 라고 규정하고 있다.

제정안 제916조제5항은 “제1항과 제2항의 기간 내에 통지나 이의제기가 없을 경우에는 수하인은 운송인에 대하여 제소할 수 없다. 다만, 운송인 또는 그 사용인이나 대리인에게 사기가 있는 경우에는 그러하지 아니하다”라고 규정하고 있다. 이 규정은 몬트리올 협약 제31조제4항을 수용하고 있다.

제정안 제916조제5항의 규정과 관련된 쟁점사항으로 제정안 및 몬트리올 협약에는 사기에 대한 정의를 두고 있지 아니하므로 사기의 의미는 국내법에 따라 정의되어야 할 것이다. 다만 상법의 육상운송 및 해상운송에 규정된 악의는 단순히 알고 있다는 의미이고 사기는 상대방을 기망하여 착오에 빠지게 한 후 처분행위 등을 하게 한다는 의미로서 양자는 서로 구별되는 용어이다. 따라서 제정안이 몬트리올 협약의 규정을 따라 사기로 표기한 것은 타당하다고 판단된다.<sup>26)</sup>

제정안 제916조제6항은 “제1항부터 제6항까지의 규정에 반하여 수하인에게 불리한 당사자사이의 특약은 효력이 없다”라고 규정하고 있다.

이의제기 시한에 관한 우리 대법원 판례에 의하면, 수출화물의 적체로 원고(주식회사 아라항역)와 아시아나항공주식회사 사이의 이 사건 화물에 대한 운송계약 체결이 늦어짐에 따라, 원고가 1차로 발행한 항공화물운송장의 운송일정보다는 5일, 다시 발행한 항공화물운송장의 일정보다는 1일 늦게 이 사건 화물이 수하인에게 인도된 뒤 4개월 정도 지나서야 원고에게

26) 한국법제연구원, 「항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구 워크숍 자료집」, 2009. 7. 3, p.49.

이 사건 화물의 연착으로 인한 손해배상을 청구하는 서면 통지를 하였으므로, 이 사건 화물의 연착으로 인한 원고의 손해배상책임이 소멸하였다고 판시하였다.<sup>27)</sup>

## V. 운송인의 사용자·대리인의 책임

항공운송편 제정안 제899조제2항은 “운송물에 관한 손해배상청구가 운송인의 사용자이나 대리인에 대하여 제기된 경우에 그 손해가 그 사용자이나 대리인의 직무집행에 관하여 생겼을 때에는 그 사용자이나 대리인은 운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 원용할 수 있다”라고 규정하고 있다.

제정안 제899조제3항은 “제2항에도 불구하고 여객 또는 수하물의 손해가 운송인의 사용자이나 대리인의 고의로 인하여 발생하였거나 또는 여객의 사망·상해·연착(수하물의 경우 멸실·훼손·연착)이 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 발생하였을 때에는 그 사용자이나 대리인은 운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 원용할 수 없다. 다만, 물건운송의 운송물인 경우에는 그러하지 아니하다”라고 규정하고 있다.

제정안 제899조제4항은 “제2항의 경우에 운송물에 대한 책임제한금액의 총액은 제915조(운송물에 대한 책임한도액)에 따른 한도를 초과하지 못한다”라고 규정하고 있다.

위와 같은 규정들은 몬트리올 협약 제39조를 수용하고 있으며, 해상법 제798조제2항<sup>28)</sup>의 소위 “히말라야 조항”과 동일한 취지의 규정으로서 운송인

27) 대법원 2002.10.22. 선고 2002다32523등, 공2002.12.15.[168], 2792.

28) 상법 제798조(비계약적 청구에 대한 적용)제2항은 “운송물에 관한 손해배상청구가 운송인의 사용자 또는 대리인에 대하여 제기된 경우에 그 손해가 그 사용자 또는 대리인의 직무집행에 관하여 생긴 것인 때에는 그 사용자 또는 대리인은 운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 원용할 수 있다. 다만, 그 손해가 그 사용자 또는 대리인

의 사용인이나 대리인이 그들의 직무범위 내에서 행동하였을 때에는 운송인 자신이 부담하고 있는 책임제도와 제한에 따른다.

제정안 제899조제3항의 규정과 관련된 쟁점사항으로 여객 또는 수하물의 운송의 경우에 사용인이나 대리인에게 고의 또는 인식있는 무모한 작위 또는 부작위가 있는 경우 사용인이나 대리인은 운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 원용할 수 없는 반면에, 화물운송의 경우에는 사용인이나 대리인에게 고의 또는 인식있는 무모한 작위 또는 부작위가 있는 경우에도 사용인이나 대리인은 운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 원용할 수 있다는 것이 부당한 것처럼 보이면서 화물운송인에게 특혜를 주는 것이 아닌가라는 논란이 있을 수 있다. 그러나 이러한 규정은 몬트리올 협약 제30조제3항의 규정과 일치하는 내용으로서 항공업계에 널리 받아들여지고 있는 사실이라는 점, 그리고 항공화물의 경우 고가품에 대한 가격신고제도를 규정하고 있으며, 화주는 운송보험에 의하여 손해의 전보를 기대할 수 있다는 점 등의 이유로, 손해의 완전한 보상보다는 쟁송발생시 비용의 절약과 보상의 신속성 측면을 강조한 규정으로서 타당하다고 판단된다.<sup>29)</sup>

## VI. 실제운송인의 책임 및 순차운송인의 책임

### 1. 실제운송인의 책임

항공운송편 제정안 제900조제1항은 “운송계약을 체결한 운송인(계약운송인)의 위임을 받아 운송의 전부 또는 일부를 수행한 운송인(실제운송인)이 있을 경우 실제운송인이 수행한 운송에 관하여는 실제운송인에 대하여

---

의 고의 또는 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착이 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 것인 때에는 그러하지 아니하다”라고 규정하고 있다.

29) 최준선, 전계논문, pp.239~240.



도 이 장의 운송인의 책임에 관한 규정을 적용한다. 다만, 제901조의 순차 운송에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다”라고 규정하고 있다.

이 규정은 몬트리올 협약 제39조를 수용하고 있으며, 계약운송인 및 실제 운송인 모두 이 장의 운송인의 책임규정의 적용을 받게 되는데, 계약운송인은 계약에 정해진 운송의 전부에 관하여, 실제운송인은 자기가 행한 운송에 관하여만 이 장의 운송인의 책임규정의 적용을 받게 된다.

제정안 제900조제2항은 “운송물에 대한 손해배상책임을 지는 경우 계약 운송인과 실제운송인은 연대하여 그 책임을 진다”라고 규정하고 있다. 이 규정은 몬트리올 협약 제45조를 수용하고 있다.

제정안 제900조제3항은 “제1항의 경우 제899조제2항부터 제4항까지를 준용한다. 이 경우 제899조제2항·제3항 중 ‘운송인’은 ‘실제운송인’으로, 제899조제4항 중 ‘운송인’은 ‘계약운송인과 실제운송인’으로 본다”라고 규정하고 있다.

이러한 제900조제3항의 준용규정에 의하면, 운송물에 관한 손해배상청구가 실제운송인의 사용인이나 대리인에 대하여 제기된 경우에 그 손해가 그 사용인이나 대리인의 직무집행에 관하여 생겼을 때에는 그 사용인이나 대리인은 운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 원용할 수 있으며, 이 경우에 실제운송인과 그 사용인이나 대리인의 운송물에 대한 책임제한금액의 총액은 제915조의 책임한도액을 초과하지 못한다. 또한 사용인이나 대리인에게 고의 또는 인식있는 무모한 작위 또는 부작위가 있는 경우에도 사용인이나 대리인은 실제운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 원용할 수 있다. 이 규정은 몬트리올 협약 제41조제2항 전단을 수용하고 있다.

제정안 제900조제4항은 “이 장에서 정한 운송인의 책임과 의무 외에 운송인이 책임과 의무를 부담하기로 하는 특약 또는 이 장에서 정한 운송인의 권리나 항변의 포기는 실제운송인이 동의하지 아니하는 한 실제운송인에게 영향을 미치지 아니한다”라고 규정하고 있다.

이 규정은 몬트리올 협약 제41조제2항 후단을 수용하고 있다.

제정안 제900조제3항의 준용규정과 관련된 쟁점사항으로 화물운송의 경

우 실제운송인의 사용인이나 대리인에게 고의 또는 인식있는 무모한 작위 또는 부작위가 있는 경우에도 사용인이나 대리인이 실제운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 원용할 수 있다는 규정의 타당성에 관하여 논란이 있을 수 있다. 그러나 이 문제 또한 상술한 제정안 제899조제3항의 경우와 마찬가지로 이유로 타당하다고 판단된다.<sup>30)</sup>

## 2. 순차운송인의 책임

항공운송편 제정안 제901조제1항은 “둘 이상이 순차로 운송할 경우에는 각 운송인의 운송구간에 관하여 그 운송인도 운송계약의 당사자로 본다”라고 규정하고 있다. 이 규정은 몬트리올 협약 제36조를 수용하고 있으며, 여러 명의 순차운송인들이 운송을 행할 경우에 운송물을 인수하는 각 운송인은 그들의 운송구간에 관하여 운송계약의 당사자들의 1인으로 간주된다.

이에 따라 각 운송인은 자기의 운송구간에서 발생한 사고로 인한 손해에 대하여 계약의 당사자로서 손해배상책임을 지게 된다. 한편 다른 순차운송인의 책임에 관하여 상법 제138조제1항은 육상운송에서 다른 순차운송인도 연대책임을 지는 것으로 규정하고 있는 반면에, 항공운송편 제정안 제901조제1항은 몬트리올 협약에 따라 다른 순차운송인의 책임을 개별화하고 있다.<sup>31)</sup>

제정안 제901조제4항은 “순차운송에서 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해배상은 송하인이 최초운송인 또는 그 사실이 발생한 구간의 운송인에게 각각 청구할 수 있다. 다만 제918조제1항에 따라 수하인이 운송물의 인도를 청구할 권리를 가지는 경우에는 수하인이 최종운송인 또는 그 사실이 발생한 구간의 운송인에게 그 손해배상을 각각 청구할 수 있다”라고 규정하고 있으며, 제901조제5항은 “제4항의 경우 각 운송인은 연대하여 그 손해를 배상할 책임이 있다”라고 규정하고 있다. 이러한 규정은 몬트리올

30) 최준선, 전계논문, p.241.

31) 최종현, 전계발표문, p.102.

협약 제36조제3항을 수용하고 있다.

제정안 제901조제6항은 “최초운송인 또는 최종운송인이 제4항 및 제5항의 규정에 따라 손해를 배상한 경우에는 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착이 발생한 구간의 운송인에 대하여 구상권을 가진다”라고 규정하고 있다. 이 규정은 몬트리올 협약 제37조를 수용하고 있다.

## VII. 결 론

법무부가 마련하여 현재 국회에서 심의 중인 상법 제6편 항공운송편 제정안은 국내항공운송에 관한 사법적 법률관계에 적용할 법규의 부재에 따른 적절한 입법조치로서 세계적으로 입법례가 없는 획기적인 입법형태이다. 이러한 항공운송편 제정안의 내용은 국제항공운송에 관한 몬트리올 협약 등 국제협약과 육상운송 또는 해상운송에 관한 우리 상법의 규정들을 준용하거나 수용하여 규정하고 있다.

법무부의 상법 항공운송편 제정을 위한 특별분과위원회에서 정한 제정의 기본원칙은 첫째, 항공운송편 제정안 중 항공운송인의 책임체계 부분은 국제항공운송과의 일관성을 위하여 조약의 내용을 대부분 그대로 수용하고 있다. 이에 따라 제정안이 수용한 주요 조약은 1999년 몬트리올 협약, 실제 운송인의 책임관계를 규정한 1961년 과달라하라 협약, 항공기에 의한 지상 제3자에 대한 손해에 관한 1952년 로마협약 및 이에 대한 1978년 개정의정서 등이다. 둘째 항공운송편 제정안 중 그 밖의 사항에 관하여는 상법내의 육상운송 및 해상운송과의 일관성을 유지하도록 육상운송 및 해상운송의 조문을 많이 준용하거나 이를 참조하여 조문을 제정하고 있다. 셋째, 항공운송편 제정안은 국내의 다른 관련 법령, 특히 항공법, 항공기 저장법, 항공기 등록령, 항공철도사고조사에 관한 법률 및 항공운송사업진흥법 등과 중복 또는 충돌되지 않도록 하고 있다.<sup>32)</sup>

법무부가 마련한 상법 항공운송편 제정안의 항공화물운송에 관한 규정이

운데 국제항공운송에 관한 몬트리올 협약 또는 육상운송 및 해상운송에 대한 우리 상법의 관련규정과 달리 규정하고 있는 주요규정들의 차이점을 살펴보면 다음과 같다.

항공화물운송에 관한 항공운송편 제정안의 규정 가운데 일부규정은 몬트리올 협약의 관련규정을 수정하여 규정하고 있는 바, 그 수정내용은 다음과 같다. 즉 항공운송편 제정안 제913조제1항은 운송인의 면책사유로 몬트리올 협약 제18조제2항에 규정되어 있지 아니한 폭동, 내란, 검역 등을 추가하여 규정하고 있다.

항공화물운송에 관한 항공운송편 제정안의 규정가운데 일부규정은 육상운송 또는 해상운송에 관한 상법의 관련규정과 달리 규정하고 있는 바, 그 다른 점은 다음과 같다. 즉 항공운송편 제정안 제902조는 운송인의 책임의 소멸에 관하여 상법 제121조 및 제147조와 달리 규정하고 있다. 즉 상법 제121조 및 제147조는 육상운송인 및 육상운송주선인의 책임에 관하여 1년의 제척기간을 그리고 운송인의 악의인 경우 1년의 제척기간이 적용되지 아니하도록 규정하고 있으나, 항공운송편 제정안 제902조는 항공운송인의 책임에 관하여 운송인의 악의를 불문하고 2년의 제척기간을 규정하고 있다.

상법 항공운송편 제정안에는 항공화물운송계약 당사자 간의 분쟁해결 및 운송인의 책임분산에 관한 규정이 포함되어 있지 아니한바, 다음과 같은 이유로 몬트리올 협약 제34조의 중재 및 제50조의 보험에 관한 규정을 항공운송편 제정안에 포함하여 규정하는 것이 바람직 할 것이다.

첫째, 몬트리올 협약 제34조에 의하면, 화물운송계약의 당사자들은 이 협약에 의거 운송인의 책임에 관련된 어떠한 분쟁도 중재에 의하여 해결한다는 것을 규정할 수 있다. 이와 같이 몬트리올 협약은 여객운송의 경우와 달리 화물운송에 관하여서만 사전에 중재합의를 인정하는 규정을 두고 있으며, 국내항공화물운송에 있어서도 분쟁사건의 계속적인 증가가 예상되고 소송보다는 중재에 의하여 사건을 신속하게 해결할 수 있는 법적 근거를 마련하기 위하여 몬트리올 협약 제34조를 수용하여 항공운송편 제정안에 중

32) 최종현, 전계발표문, pp.97-98.

제에 관한 규정을 두는 것이 바람직할 것이다.

둘째, 몬트리올 협약 제50조에 의하면, 체약국은 자국의 운송인으로 하여금 본 협약이 정한 손해배상책임을 담보하는 보험을 유지하도록 하여야 한다. 항공사고는 그 특성이 전손성 및 손해의 거액성이 있기 때문에 사고 후 피해자를 보호하고 항공운송인의 책임을 분산하기 위하여 운송인이 의무적으로 책임보험에 가입하도록 하는 법적 근거를 마련하기 위해 몬트리올 협약 제50조를 수용하여 항공운송편 제정안에 보험에 관한 규정을 두는 것이 바람직 할 것이다.

본 연구의 한계로는 현재까지 국제항공운송에 관하여는 바르샤바 협약, 헤이그의정서, 과달라하라 협약, 몬트리올 협약 등 국제협약을 중심으로 국내외적으로 많은 연구와 법원의 판례가 형성되어 있으나, 국내항공운송에 관하여는 국내입법의 부재로 인하여 이에 관한 연구와 법원판례가 형성되어 있지 못하고 있다는 점을 들 수 있다.

본 연구의 시사점으로는 법무부가 마련한 상법 항공운송편 제정안이 조속히 국회에서 통과되어 시행될 경우 항공화물운송인, 그의 대리인 및 사용자, 실제운송인, 순차운송인 등과 화주 간에 화물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해배상책임에 관한 분쟁을 원활하고 공정하게 해결할 수 있을 것으로 기대된다.

## 참고문헌

- 김두환, 「국제항공법학론」, 한국학술정보(주), 2005.
- 김영기, “항공물건운송인의 법적 책임에 관한 항공법제 개선방안-국제협약 및 상법 항공운송편과의 비교”, 「항공관련 국제협약과 항공법제 개선 방안 연구 워크샵 자료집」, 한국법제연구원, 2009. 7. 3.
- 김중복, 「신국제항공법」, 한국학술정보(주), 2009.
- 법무부, 「상법 상공운송편 제정안 공청회 자료집」, 2008. 6. 25.
- \_\_\_\_\_, 「항공운송 및 우주개발 관련 국제조약 및 외국 입법례 분석과 우리나라 법제의 개선과제」, 한국항공우주법학회, 2007. 10. 30.
- 이강빈, “신와르소(WARSAW)체제하의 국제항공화물운송인의 손해배상책임”, 「무역상무연구」 제20권, 한국무역상무학회, 2003. 8.
- \_\_\_\_\_, “국제항공화물운송에 있어서 운송인의 화물인도 의무와 책임”, 「항공우주법학회지」 제21권 제2호, 2006. 12.
- 임태혁, “국제항공운송에서 운송계약의 당사자 및 운송물에 대한 소유권에 이전”, 「국제거래법연구」 제17집 제1호, 국제거래법학회, 2008. 7.
- 최종현, “상법 항공운송편 제정 시안에 관한 해설”, 「상법 항공운송편 제정안 공청회 자료집」, 법무부, 2008. 6. 25.
- 최준선, 「국제항공운송법론」, 삼영사, 1987.
- \_\_\_\_\_, “항공운송편 제정안의 주요쟁점”, 「국제거래법연구」 제17집 제2호, 국제거래법학회, 2008. 12.
- 한국법제연구원, 「항공관련 국제협약과 항공법제 개선방안 연구 워크샵 자료집」, 2009.7.3.
- 한국항공진흥협회, 「국제항공운송인의 배상책임제도」, 1999.
- 홍순길·신홍균·김중복, 「신국제항공우주법」, 한국항공대학교 출판부, 2006.
- 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.

International Air Transport Association, *Cargo Services Conference Resolutions Manual*. 1 October 2003.

Shawcross and Beaumont, *Air Law*, Fourth Edition, Butterworth & Publishers, 1989.

板本昭雄・三好晉,「新國際航空法」, 有信堂, 1999.

## 초 록

우리나라는 항공운송에 관한 사법적 법률관계를 규율하는 법률이 제정되어 있지 아니하므로 항공화물운송을 둘러싼 분쟁을 오로지 항공사의 항공운송약관에 의해 해결을 시도하여 왔다. 그러나 국내항공운송에서 화주의 권익을 보호하고 운송계약당사자의 권리의무를 명확히 하기 위해 항공운송에 관한 법률을 제정할 필요가 있는 것이다. 국제항공운송에 있어서는 1999년에 채택된 몬트리올 협약을 우리나라가 가입하여 2007년 12월 29일 발효되어 있으므로 국제항공운송에 관련된 분쟁에는 몬트리올 협약이 적용된다.

법무부는 2008년에 상법 제6편 항공운송편 제정안을 마련하여 공청회를 거쳐 2008년 12월 31일 국회 제출되어 현재 심의 중에 있다. 상법 항공운송편 제정안은 기본적으로 몬트리올 협약을 근간으로 하고 있으며, 상법의 육상운송 및 해상운송의 제 규정과 위배됨이 없도록 제정목표를 두어 총 3개 장 45개 조문 및 부칙으로 구성되어 있다. 상법 항공운송편 제정안가운데 특히 항공화물운송인의 책임에 관한 규정으로 운송인의 책임원인, 비계약적 청구에 적용, 운송인의 책임한도, 운송인의 책임감면, 운송인의 책임소멸, 운송물의 멸실·훼손 등의 통지, 운송인의 사용자·대리인의 책임, 실제 운송인의 책임, 순차운송인의 책임 등에 관한 규정이 있다.

이와 같은 항공화물운송인의 책임에 관한 규정가운데 쟁점사항으로는, 항공운송편 제정안 제913조제1항 단서의 운송인의 면책사유로 몬트리올 협약 제18조제2항에 규정되어 있지 아니한 폭동, 내란, 검역 등이 추가되어 있다는 점, 상법 제121조 및 제147조는 육상운송 및 육상운송주선의 경우 운송인의 책임에 관하여 악의의 경우를 제외하고 1년의 단기 제척기간을 규정하고 있는 반면에 항공운송편 제정안 제902조는 항공운송인의 악의가 있든 없든 2년의 제척기간을 규정하고 있는 점, 항공운송편 제정안 제899조 제3항은 화물운송의 경우 항공운송인의 사용자이나 대리인에게 고의 또는 인식있는 무모한 작위 또는 부작위가 있는 경우에도 사용자이나 대리인인



운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 원용할 수 있다는 점들을 들 수 있다.

결론적으로, 상법 항공운송편 제정안에는 당사자 간의 분쟁해결 및 운송인의 책임분산에 관한 규정이 있지 아니한 바 몬트리올 협약 제34조의 중재 및 제50조의 보험에 관한 규정을 수용하여 포함시키는 것이 바람직할 것이다. 또한 상법 항공운송편 제정안이 조속히 국회에서 통과되어 시행될 경우 운송인 등과 화주 간에 화물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해배상책임에 관한 분쟁을 원활하고 공정하게 해결하는데 기여할 것이다.

**주제어 :** 항공화물운송, 항공운송인, 상법 항공운송편, 몬트리올 협약, 책임원인, 책임한도, 실제운송인, 순차운송인

## Abstract

### A Comparative Study between International Convention and National Legislation in Respect of the Liability of the Carrier in the Carriage of Cargo by Air

Lee, Kang-Bin\*

The purpose of this paper is to research the contents and issues of the draft legislation of Part VI the Carriage by Act of Korean Commercial Code in respect of the liability of the carrier in the carriage of cargo by air, comparing to the related provisions of the Montreal Convention of 1999.

The Montreal Convention in respect of the international carriage by air was adopted in 1999, and Korea has ratified the Montreal Convention in 2007. However, there is now no national legislation in respect of the carriage by air in Korea. Thus, the Ministry of Justice has prepared the draft legislation of Part VI the Carriage by Air of the Korean Commercial Code in July 2008, and the draft legislation is now being reviewed by the National Assembly.

The draft provisions of Part VI the Carriage by Air are basically adopting most of the related provisions of the Montreal Convention in respect of the carriage of cargo by air and some draft provisions are applying the related provisions of the Korean Commercial Code in respect of the carriage of cargo by land and sea.

In respect of the liability of the carrier in the carriage of cargo by air, the contents of the draft legislation of Part VI the Carriage by air are composed of the provisions in respect of the cause of the liability of the and

---

\* Professor, Sangji University

the application for the non-contractual claim, the limit of liability, the exoneration from liability, the extinguishment of liability, the notice of damage to cargo, the liability of the agents and servants of the carrier, and the liability of the actual carrier and successive carrier.

The draft legislation of the Carriage by Air of Korean Commercial Code is different from the provisions of the Montreal Convention in respect of the liability of the carrier in the carriage of cargo by air as follows : the draft Article 913 paragraph 1 provides additionally the riot, civil war and quarantine as the exoneration causes from the liability for damage to the cargo of the carrier in the Article 18 paragraph 2 of the Montreal Convention.

In respect of the liability of the carrier in carriage of cargo by air, the draft legislation of Part VI the Carriage by Air does not provide the settlement by arbitration of dispute relating to the liability of the carrier and the requirement of adequate insurance covering the liability of the carrier which are provided in the Montreal Convention.

In author's opinion, it is desirable that the above mentioned provisions such as the arbitration and the insurance shall be inserted into the draft legislation of the Carriage by Air of Korean Commercial Code.

In conclusion, the legislation of Part VI the Carriage by Air of the Korean Commercial Code shall be made by the National Assembly as soon as possible for the smooth and equitable compensation for damage to cargo arising during the carriage by air.

**Key Words** : Carriage of cargo by air, Air carrier, Korean Commercial Code, Montreal Convention, Cause of liability, Limit of liability, Actual carrier, Successive carrier