

# 항공화물운송인의 책임부담위험에 관한 연구

## A Study on the Liability Risk of Air Cargo Carrier

곽봉환(Bong-Hwan Kwak)

인천대학교 동북아경제통상대학 무역학부 교수

강동윤(Dong-Yoon Kang)

인천대학교 무역학과 강사

함영진(Young-Jin Ham)

인천대학교 동북아물류대학원 겸임교수

### 목 차

I. 서론	V. 결론
II. 항공화물운송인의 경영위험과 책임부담위험	참고문헌
III. 항공화물운송의 계약당사자	Abstract
IV. 국제협약상 항공화물운송인의 책임	

## Abstract

The purpose of this study is to investigate liability risk of air cargo carrier and suggests ideas for solving problems which could be happen to air transporters on the future. because of Air transport remains one of the world's fastest growing and most important industries.

And important treaties and contracts specifying transporters' responsibility regarding big scale aircraft accidents are such as Warsaw Convention in 1929, Hague Protocol in 1955, Montreal Convention in 1999.

The Montreal Convention, formally the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage, is a treaty adopted by Diplomatic meeting of ICAO member states in 1999. It amended important provisions of the Warsaw Convention's concerning compensation for the victims of air disasters.

In conclusion, suggests to the method of air cargo security and cargo legal liability insurance which is for air cargo carrier's risk management

Key Words: Air Cargo Carrier, Liability Risks, Warsaw Regime, Montreal Convention

## I. 서론

항공운송시장은 오늘날 가장 각광받는 장거리 교통수단으로 지난 한세기 동안 급격한 발전을 보여 왔다. 또한 향후에도 세계경제의 급격한 변화에 따라 더욱 촉망받는 운송수단으로서의 역할이 기대되어 지고 있다.

특히 타인의 수요에 응하여 항공기를 사용하여 유상으로 화물을 운송하는 항공화물운송 사업은 신경제산업<sup>1)</sup>의 성장으로 국제적 수요가 계속해서 증가할 전망이어서 운송주체로서의 역할이 더욱 커지고 있다.

이러한 항공운송의 발전과 더불어 항공운송에 대한 국제협약도 제정 및 개정을 거듭해 왔다. 우리나라의 경우 기존에는 1955년 「헤이그에서 개정된 바르샤바 조약」(이하 헤이그 의정서)에 가입되어 있었으나 2007년 10월에 1999년 「국제항공운송에 있어서 일부규정 통일에 관한 협약」(이하 몬트리올협약)에 가입하여 현재는 국제항공운송에 있어서 항공운송인의 책임이나 손해배상의 범위에 대하여는 몬트리올협약에 의하는 것을 원칙으로 하고 있다.

몬트리올협약은 국제항공운송에 있어서의 통일된 운송인의 책임제도를 규정하는 단일 협약문서를 새로이 만들어 내기 위한 시도로 바르샤바조약의 기본구조를 유지하고 바르샤바체제하의 각 협약문서들의 규정들을 수용하고 있다.

특히 몬트리올협약의 가장 중요한 점은 기존의 협약들이 운송인의 과실책임 및 책임제한 제도를 규정하고 있었으나 몬트리올협약에서는 운송인에게 엄격책임을 부여하고 승객의 사상 및 휴대수화물 손해에 대하여는 기존의 제도들에 비해 책임한도액을 높였다는 것이다.

이는 명백하게 국제협약의 방향이 운송인에 대한 보호측면에서 소비자의 보호측면으로 변화되었다는 것을 보여준다.

그러나 화물의 손해에 대해서는 바르샤바조약 체결시의 책임한도액을 계속 준용하고 있어 향후 화물 손해에 대한 책임한도액이 증액될 경우 이때 까지 항공화물운송인이 책임제한을 통해 향유하던 이익을 더 이상 향유하지 못할 수도 있다.

이와 같은 변화를 항공화물운송인의 측면에서 보면 기업의 다양한 경영위험 중 대 화주 책임부담위험이 현저히 증가되었다고 볼 수 있으며, 따라서 항공화물운송과 관련된 책임부

1) 신경제란 무중량경제(weightless economy)로 불리기도 하는데 이것은 물리적인 무게가 적은 것을 의미하는 것이 아니라 지식기반 상품 또는 서비스의 즉시적인 이전과 제휴되어 고부가가치를 향유하는 것을 말한다. 신경제에 속하는 상품군들에는 전자상거래, 닷컴, IT이동통신, 하이테크놀로지, 전자부품 및 반도체, 생체공학에 속하는 산업군들이 있다. A&TC and OEF, The Economic Impact of Express Carrier for UK Plc, June 2002, pp.35-36.

담위험의 검토 및 이에 대한 대비가 필수적이라 할 수 있다.

따라서 본 논문에서는 항공화물운송인에게 발생할 수 있는 경영위험 중 책임부담위험과 관련된 국제협약인 바르샤바체제와 몬트리올협약에 대하여 알아봄으로써 향후 항공화물운송인에게 발생할 수 있는 책임부담위험을 대처하기 위한 행동대안을 제시하는데 그 목적이 있다.

## II. 항공화물운송인의 경영위험과 책임부담위험

### 1. 항공화물운송인의 경영위험

항공화물운송인의 경영위험이란 항공기를 소유·운항함으로써 직면할 수 있는 일체의 위험이라 할 수 있다. 이는 다시 일반적 경영위험과 항공운항과 관련된 특유의 위험으로 대별할 수 있는데, 이에 대한 내용을 살펴보면 다음과 같다.

일반적 경영위험이란 기업경영에 대한 의사결정과 관련된 전략위험과 시장환경 변화에 의해 발생할 수 있는 시장위험을 의미한다. 그리고 항공운항과 관련된 특유의 위험이란 항공운항과 관련된 국내·외 규제에 따른 규제위험과 유가변동에 따른 유류비위험, 항공기 구매 및 리스 시에 발생하는 이자율변동과 환율변동에 따른 금융위험, 항공사고와 관련된 안전위험 등을 의미한다.

그리고 <표 1>과 같이 일반적 경영위험을 위험의 성질별·형태별·원인별로 분류해 보면 주로 투기적, 동태적, 인위적 위험형태로 나타난다. 따라서 위험의 처리방식은 주로 Risk Control를 통한 방식에 집중된다.

항공운항과 관련된 특유의 위험을 상기와 같이 분류해 보면 규제위험, 유류비위험, 금융위험 등은 주로 투기적, 동태적, 인위적 위험형태로 나타나고, 위험의 처리방식은 Risk Control 및 Risk Financing을 통한 방식이 병행된다.

그러나 항공사고와 관련된 안전위험의 경우, 위험을 분류해 보면 순수위험·정태적 위험·자연적/인위적 위험의 형태로 나타나기 때문에, 위험의 처리방식은 Risk Control 및 Risk Financing을 통한 방식이 병행된다.

〈표 1〉 항공화물운송인의 경영위험 관리 형태

경영위험의 형태		위험의 분류		위험의 처리방식	
				Risk Control (위험통제)	Risk Financing (위험재무)
일반적 경영위험	전략위험	성질별	투기적위험	리스크 방지 (이사회/위원회)	-
		형태별	동태적위험		
		원인별	인위적위험		
	시장위험	성질별	투기적위험	리스크 결합 (전략적 제휴)	-
		형태별	동태적위험		
		원인별	자연적/인위적위험		
항공운항 과 관련된 특유의 위험	규제위험	성질별	투기적위험	리스크 제한 (책임제한)	리스크 보유 (소음분담금)
		형태별	동태적위험		
		원인별	인위적위험		
	유류비위험	성질별	투기적위험	리스크 방지 (연료관리)	리스크 상쇄 (유가옵션/유가스왓)
		형태별	동태적위험		
		원인별	자연적/인위적위험		
	금융위험	성질별	투기적위험	-	리스크 상쇄 (통화옵션/통화스왑)
		형태별	동태적위험		
		원인별	인위적위험		
	안전위험	성질별	순수위험	리스크 방지 (항공보안)	리스크 전가 (항공보험)
		형태별	정태적위험		
		원인별	자연적/인위적위험		

## 2. 항공화물운송인의 책임부담위험

일반적으로 항공위험(aviation risks)이란 항공기의 비행 중 위험, 즉 이륙에서 착륙까지의 위험을 말하는데, 비행중은 물론이고, 이·착륙에 따른 활주중의 위험도 포함하는 것으로 항공기의 제작·소유·운항·정비 등에 관련한 것과 지상의 항공시설운용에 관련한 것으로 구분 할 수 있다.

한편 항공기는 항상 공중에만 있는 것이 아니라, 오히려 지상에 머무르는 시간이 많으므로 항공기소유자로서는 지상에서의 위험도 비행중의 위험과 동일시하여야 할 것이므로<sup>2)</sup>

이를 구별할 실익은 없다고 할 수 있다.<sup>3)</sup>

이와 같은 항공위험에 있어 항공운송인의 책임을 발생시키는 가장 큰 요인은 항공운항과 관련된 특유의 위험 중 하나인 항공사고와 관련된 안전위험의 경우이다. 항공사고의 개념과 범위는 각 협약에서는 명확하게 명시되어 있지는 않다. 항공운송인의 책임을 규정하고 있는 바르샤바체제나 몬트리올협약에서도 ‘사고가 원인이 되어 발생한 손해에 대하여 항공운송은 책임을 진다.’라고만 규정을 하고 있을 뿐 사고에 대한 개념 정의는 하지 않고 있다.

다만 항공사고 조사관계를 규정하고 있는 국제민간항공조약이나 또는 각 국별로 개별적인 자국의 항공법에 항공사고의 정의를 규정하고 있는데 이는 주로 항공기 자체와 관련이 있는 항공기 사고에 대하여 규정하고 있다.

그리고 항공운송중 발생하는 화물의 사고에 대해서는 바르샤바체제나 몬트리올협약에서 찾아볼 수 있다. 몬트리올협약에서는 화물의 파괴·멸실·훼손·운송지연으로 인한 손해에 대해서는 항공화물운송인이 책임을 지도록 규정하고 있다.

따라서 항공사고 및 항공화물사고로 인한 항공화물운송인의 손해유형은 크게 두 가지 형태로 나타나는데, 첫째는 물적위험의 발생으로 손해를 발생하는 경우이며, 둘째는 화주에 대한 책임부담위험으로 화주에게 운송 계약상의 책임을 이행하지 못함으로써 발생하는 경우이다.

이중 책임부담위험에 있어 항공운송인의 법적 배상책임위험은 계약상의 책임위험과 불법행위로 인한 책임위험으로 나눌 수 있다. 전자인 계약상의 책임위험은 항공운송계약과 관련된 항공운송인이 지게 되는 법적책임의 대부분을 차지하는 위험으로 항공화물운송인과 화주간의 운송계약에 의하여 발생하는 계약책임이다.

이러한 책임에 대하여 일반적인 경우 항공화물운송인은 배상책임위험을 전가하기 위하여 항공배상책임보험에 부보한다. 그러나 최근에는 9.11 사태 이후로 선진국을 중심으로 항공화물에 대한 보안방안이 제도적으로 운영되고 있어, 항공화물운송인 역시 화물의 보안에 적극적이다.

2) 이강빈, “항공배상책임보험의 담보위험에 관한 고찰”, 『보험학회지』, 한국보험학회, 1989.10. p.131.

3) 우홍구, “항공보험론”, 『항공법학회지』, 한국항공법학회, 1994. 4. p.18.

### Ⅲ. 항공화물운송의 계약당사자

#### 1. 항공화물운송인

##### 1) 계약운송인

계약운송인이란 계약을 통하여 항공으로 사람 또는 물건의 운송을 위임받은 자연인 또는 법인을 말한다.<sup>4)</sup> 따라서 사인이 아닌 국가 기타 공법인도 계약운송인이 될 수 있으며, 또한 운송인이 반드시 항공기소유자일 필요도 없다.<sup>5)</sup>

바르샤바조약에서는 계약운송인의 개념에 대하여 아무런 정의를 하지 않고 있으나, 1961년 과다라야라조약(이하 과다라야라조약)<sup>6)</sup>에서는 그 개념을 찾아볼 수 있다. 과다라야라조약 제1조 b항에서는 ‘계약상의 항공운송인이라 함은 원칙적으로 바르샤바조약의 적용을 받는 운송을 여객 또는 화주와 합의하거나 여객 또는 화주를 위하여 행위를 하는 자와 운송을 합의한 자를 의미한다.’라고 규정하고 있다.<sup>7)</sup>

우리나라의 경우 운송주선인<sup>8)</sup>이 운송주선계약을 체결한 후 「상법」 제165조<sup>9)</sup>에서 규정하고 있는 사후의 개입권을 행사하여 항공운송인이 된 경우에 운송인의 자격을 취득한다는 점을 고려하여 볼 때 항공운송주선인도 계약운송인으로서 적용받는다.

##### 2) 실제운송인

항공운송계약을 체결한 항공운송인이 스스로 운송을 이행하지 않고 이를 제3자에게 위임한 경우에 이러한 계약운송인을 위하여 또는 계약운송인을 대신하여 실제로 운송의 전부 또는 일부를 담당하는 운송인을 실제운송인이라 한다.

항공운송중 화물에 손해가 발생하였다면 송화인은 누구에게 배상을 청구해야 하는가 하는 문제가 발생한다. 원칙적으로 손해를 입은 송화인은 단지 계약을 체결한 항공운송인에

4) 전삼현, “항공운송계약 당사자”, 「항공우주법학회지」, 한국항공우주학회, 1999.2. p.284.

5) 최준선, 「국제항공운송법론」, 삼영사, 1987. p.74.

6) 정식명칭은 ‘Convention Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of the Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier’이다.

7) 전삼현, 전제논문, p.284.

8) 여기서 운송주선인이란 「상법」 제114조에서 규정하는 자를 말한다. 상법 제114조(의의) 자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업으로 하는 자를 운송주선인이라 한다.

9) 「상법」 제116조(개입권) ①운송주선인은 다른 약정이 없으면 직접 운송할 수 있다. 이 경우에는 운송주선인은 운송인과 동일한 권리의무가 있다.

②운송주선인이 위탁자의 청구에 의하여 화물상환증을 작성한 때에는 직접 운송하는 것으로 본다.

계만 배상을 청구할 수 있다. 그러나 불법행위로 인하여 손해가 발생한 경우에는 여객이나 송화인은 직접 제3자인 실제운송인에게도 손해배상을 청구할 수 있다.

이 때 제3자가 운송을 동의하거나 계약을 통하여 항공운송인이 대리권을 수여하게 되면 제3자는 실제운송인으로서의 자격을 취득한다. 이러한 동의 및 대리권의 존재를 필요로 하는 경우에도 동일하게 적용된다. 따라서 우선적으로 실제운송을 담당한 제3자는 일단 법률상의 항공운송인으로서 추정된다.

1999년의 몬트리올협약<sup>10)</sup>에서도 과다라야라조약에서 채택한 바 있는 계약운송인과 실제운송인의 쌍방에게 협약상의 책임제한이 적용된다는 내용이 도입되었다.

동 협약은 제5장(계약운송인 이외의 자가 행하는 운송)의 제39조(계약운송인-실제운송인)<sup>11)</sup>로부터 제48조(계약운송인 및 실제운송인의 상호관계)에 이르는 총 10개의 조문에 이와 같은 내용을 명시하고 있다. 따라서 화물운송에 있어서 Forwarder(계약운송인)와 Carrier(실제운송인)간에도 역시 동 협약이 적용되도록 하였다.<sup>12)</sup>

### 3) 순차운송인

항공운송을 실행함에 있어 2인 이상의 운송인이 계속하여 행하는 운송을 순차운송이라 한다.<sup>13)</sup> 이러한 순차운송은 실제운송과 비교하여 볼 때에 실제운송은 계약을 체결한 항공운송인이 제3자(실제운송인)를 통하여 운송을 실행할 것을 약속한다는 점에서 순차운송과 다르다.

그리고 실제운송의 경우에는 실제운송인이 운송을 실행하지만 순차운송의 경우에는 다수의 순차운송인이 각각 단지 일부구간만 운송을 한다는 점에서 차이가 있다. 이처럼 다수의 운송인이 각각 일부구간만 운송하는 항공운송은 국제항공운송에서 매우 빈번히 발생하고 있다.

몬트리올협약 제36조 제1항에 따르면 순차운송에 있어 자기의 운송구간에 관하여는 각

10) 정식명칭은 'Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air'이다.

11) 몬트리올 협약 제39조(계약운송인-실제운송인) : 본 장의 규정은 어떤사람(이하 '계약운송인'이라 한다.)이 승객 또는 송화인·승객 또는 송화인을 대신하여 행동하는 자와 이 협약에 의하여 규율되는 운송계약을 체결하고, 다른사람(이하 '실제운송인'이라 한다.)이 계약운송인으로부터 권한을 받아 운송 전부 또는 일부를 행하지만 이 협약의 의미내에서 그러한 운송의 일부에 관하여 순차운송인에는 해당되지 않는 경우에 적용된다. 이와 같은 권한은 반증이 없는 한 추정된다.

12) 김종복, "항공사고와 항공운송인의 민사책임에 관한 연구", 한국항공대학교 대학원 항공우주법전공 법학박사학위 논문, 2005. 2. pp.126-127.

13) 몬트리올 협약 제36조(순차운송) 제1항 : 2인 이상의 운송인이 순차로 행하는 운송으로 이 협약 제1조 제3항에 규정된 정의에 해당하는 운송의 경우, 승객·수화물 또는 화물을 인수하는 각 운송인은 이 협약에 규정된 규칙에 따라야 하며, 또한 운송계약이 각 운송인의 관리하에 수행된 운송부분을 다루고 있는 한 동 운송계약의 당사자 중 1인으로 간주된다.

운송인도 최초의 운송인(혹은 계약운송인)과 함께 운송계약의 당사자로 간주하고 있다.

동 협약 제36조 제2항 및 제3항에서는 순차운송인의 책임에 대하여 규정하고 있는데 제2항에 따르면 여객의 사망, 부상 또는 지연으로 인한 손해에 대하여는 이러한 여객의 사망 등이 발생한 구간의 운송인에게만 손해배상청구를 할 수 있는 것으로 규정하고 있다.<sup>14)</sup>

그리고 제3항에서는 여객의 수화물의 멸실, 훼손, 지연으로 인한 손해는 여객이 최초의 운송인과 최후의 운송인에게 손해배상을 청구할 수 있고, 만일 어느 운송구간에서 이러한 사고 혹은 지연이 발생했는지가 확인되면 그 구간의 운송인에게도 손해배상을 청구할 수 있다고 규정하고 있다.

또한 화물의 경우 멸실, 훼손 혹은 지연으로 인한 손해에 관하여 송화인이 운송물을 인도할 권리를 가지는 경우 송화인이 최초의 운송인에게 손해배상을 청구할 수 있고 수화인이 운송물의 인도를 청구할 권리를 가지는 때에는 수화인이 최종의 운송인에게 그 배상을 청구할 수 있다.<sup>15)</sup>

## 2. 송화인과 수화인

### 1) 송화인

송화인이라 함은 항공운송인에게 항공으로 화물을 운송하여 줄 것을 자기의 명의로 계약을 통하여 위임한 자연인 또는 법인을 말한다. 이와 관련되어 항공화물운송계약은 송화인을 화물운송계약의 체결시에 계약당사자로서 항공운송장에 자신의 성명을 기재한 자라고 정의하고 있다.

그런데 항공운송장을 발행한 자가 소위 말하는 숨은 대리인인 경우, 즉 자신의 명의로 거래하였음에도 불구하고 상황에 따라 제3자에게 항공운송계약에 의거한 권한과 의무가 주어지는 경우가 있는데 이 때 제3자는 송화인에 해당한다.<sup>16)</sup>

항공화물운송계약은 송화인과 운송인 사이에 체결되는 계약이다. 송화인은 아직 계약의 이행이 완성되지 않은 상태에서 운송인의 지배하에 있는 화물을 운송인을 통하여 처분할

14) 몬트리올 협약 제36조(순차운송) 제2항 : 이러한 성질을 가진 운송의 경우, 승객 또는 승객에 관하여 손해배상을 받을 권한을 가지는 자는, 명시적 합의에 의하여 최초의 운송인이 모든 운송구간에 대한 책임을 지는 경우를 제외하고는, 사고 또는 지연이 발생된 동안에 운송을 수행한 운송인에게 대하여 소송을 제기할 수 있다.

15) 몬트리올 협약 제36조(순차운송) 제3항 : 수화물 또는 화물과 관련하여, 승객 또는 송화인은 최초 운송인에 대하여 소송을 제기할 수 있는 권리를 가지며 인도받을 권리를 가지는 승객 또는 수화인은 최종 운송인에 대하여 소송을 제기할 권리를 가지며, 또한 각자는 파괴·분실·손상 또는 지연이 발생한 기간중에 운송을 수행한 운송인에 대하여 소송을 제기할 수 있다. 이들 운송인은 여객·송화인 또는 수화인에 대하여 연대하거나 책임을 진다.

16) 전삼현, 전계논문, pp.296-297



권한을 갖도록 하는 것이 다양한 거래의 목적에 부합할 수 있다. 몬트리올협약 제12조17)에서는 이와 관련된 화물의 처분권에 대하여 상세히 규정하고 있다.

그리고 동 협약 제12조 제2항에서는 항공운송인이 송화인의 지시를 이행하지 못할 경우, 운송인은 즉시 이를 송화인에게 통보하여야 하며, 제3항에서 운송인은 송화인에게 교부한 항공운송장 또는 화물수령증의 제시를 요구하지 아니하고 화물의 처분에 관한 송화인의 지시에 따른 경우 이로 인하여 항공운송장 또는 화물수령증의 정당한 소지인에게 발행된 어떠한 손해에 대하여도 책임을 지지만, 단 송화인에 대한 운송인의 구상권은 침해받지 아니한다고 규정하고 있다.

또한 송화인에게 부여된 권리는 수화인의 권리가 동 협약 제13조에 따라 발생할 때 소멸한다고 규정하고 있다. 그러나 수화인이 화물의 수취를 거절하거나 또는 수화인을 알 수 없을 때에는 송화인은 처분권을 회복한다.

## 2) 수화인

수화인은 항공운송인이 화물운송계약의 내용에 따라 화물을 인도받는 자연인 또는 법인으로 정의할 수 있다. 그러나 수화인이 송화인과 동일한 경우에는 수화인은 항공운송계약의 당사자에 포함되지 않는다. 몬트리올협약 제13조(화물의 인도)에서는 송화인이 동 협약 제12조(화물의 처분권)에 따른 권리를 행사하는 경우를 제외하고, 수화인은 화물이 도착지에 도착하였을 때 운송인에게 정당한 비용을 지급하고 운송의 조건을 충족하면 화물의 인도를 요구할 권리를 가진다고 규정하고 있다.

또한 별도의 합의가 없는 한, 운송인은 화물이 도착한 때 수화인에게 통지할 의무<sup>18)</sup>를 가지며, 운송인이 화물의 분실을 인정하거나 또는 화물이 도착하여야 할 날로부터 7일이 경과하여도 도착하지 아니하였을 때에는 수화인은 운송인에 대하여 계약으로부터 발생된 권리를 행사할 권리를 가진다.<sup>19)</sup>

17) 몬트리올 협약 제12조(화물의 처분권) 제1항 : 송화인은 운송계약에 따른 모든 채무를 이행할 책임을 조건으로, 출발 공항 또는 도착공항에서 화물을 회수하거나, 운송도중 착륙할 때에 화물을 유치하거나, 최초 지정한 수화인 이외의 자에 대하여 도착지에서 또는 운송도중에 화물을 인도할 것을 요청하거나 또는 출발공항으로 화물을 반송할 것을 청구함으로써 화물을 처분할 권리를 보유한다. 송화인은 운송인 또는 다른 송화인을 해하는 방식으로 이러한 처분권을 행사해서는 아니되며, 이러한 처분권의 행사에 의하여 발생한 어떠한 비용도 변제하여야 한다.

18) 몬트리올 협약 제12조 제2항

19) 몬트리올 협약 제12조 제3항

### 3) 송화인·수화인·제3자와의 상호관계

송화인과 수화인의 권리행사와 관련하여 몬트리올협약 제14조에서는 송화인과 수화인은 운송계약에 의하여 부과된 채무를 이행할 것을 조건으로 하여 자신 또는 타인의 이익을 위하여 행사함을 불문하고 각각 자기의 명의로 제12조 및 제13조에 의하여 부여된 모든 권리를 행사할 수 있다고 규정하고 있다.

또한 동 협약 제15조에서는 송화인과 수화인의 관계 또는 제3자와의 상호관계에 대하여 규정하고 있다. 제15조 제1항의 내용은 제12조·제13조 및 제14조는 송화인과 수화인의 상호관계 또는 송화인 및 수화인과 이들 중 어느 한쪽으로부터 권리를 취득한 제3자와의 상호관계에는 영향을 미치지 아니한다는 것이며, 제2항의 내용은 제12조·제13조·제14조의 규정은 항공운송장 또는 화물수령증에 명시적인 규정에 의해서만 변경 될 수 있다는 것이다.

## IV. 국제협약상 항공화물운송인의 책임

### 1. 바르샤바체제상 항공화물운송인의 책임

#### 1) 바르샤바체제의 성립

바르샤바조약<sup>20)</sup>은 1920년대 당시 유치한 항공산업을 육성할 시대적 필요성과 국제항공 운송에 있어서 항공운송인의 책임을 규정할 통일법규의 제정 필요성을 배경으로 프랑스 정부가 1925년 파리에서 개최한 제1회 국제항공법회의에서 제출한 원안을 기초로 하여 1929년 10월 12일 폴란드의 바르샤바에서 열린 제2회 국제항공사법회의에서 서명됨으로서 탄생되었다.

그러나 항공운송의 급속한 발달로 인해 여러 차례에 걸쳐 개정이 되었는데 이에 해당하는 조약이 바르샤바조약, 헤이그 의정서<sup>21)</sup>, 과다라야라조약, 1971년의 과테말라의정서<sup>22)</sup>,

20) 정식명칭은 'Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air'로 1933년 2월 13일부터 발효되었으며 이 조약은 항공운송인의 책임을 규정한 최초의 조약인 동시에 운송인의 책임에 관한 여러가지 원칙을 확립하였다는 점에서 커다란 의의가 있다.

21) 정식명칭은 'Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air'로 1955년 9월 28일 헤이그에서 서명되었고, 우리나라는 1967년에 가입하였다.

22) 정식명칭은 Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at the Hague on 28 September 1955'이다. 선진국과 개발도상국간에 책임한도액을 둘러싼 이해관계가 대립되어 4개국만 기준을 하고 있고 주요 선진국(미국, 영국, 독

1975년의 몬트리올 제 1, 제 2, 제 3, 제 4 추가의정서<sup>23)</sup>와 항공사의 책임원칙을 수정한 1966년의 몬트리올협정, 1996년 IATA의 기업간 협정(MIA & IIA)<sup>24)</sup>등인데 이들 조약을 총칭하여 바르샤바체제(Warsaw Regime)라고 부른다.

바르샤바체제하의 각 협약과 의정서는 상호 독립적인 것이기 때문에 반드시 순서대로 전부 비준, 가입하여야 하는 것이 아니고, 이중 어느 하나라도 비준하면 곧 바르샤바체제를 채택했다고 할 수 있다.

## 2) 바르샤바체제상의 책임원칙

바르샤바조약에서는 항공운송인의 책임에 대해 통일된 규칙을 제정했는데 항공기 사고로 인해 여객과 화물에 미친 손해배상범위와 책임한도를 설정하여 운송인과 여객 또는 화주의 이익을 조정하는 공평의 원칙을 견지하고 있다.

운송인은 여객운송시 항공기내 또는 승강중에 발생한 승객의 사망, 부상 등에 대해 배상할 책임을 지고(제17조), 화물(수화물 포함) 운송시 화물의 파괴(destruction), 멸실(loss), 훼손(damage)에 대해 배상해야 하며(제18조 1항), 여객, 화물 및 수화물의 연착으로 인해 발생할 수 있는 손해에 대해서도 책임을 져야 한다(제19조).

그리고 바르샤바조약에 이어 항공운송의 발달과 수요의 급증으로 시대에 맞는 협약의

일, 일본 등이 비준을 하지 않아 아직까지 발효되지 않고 있다.

- 23) ① 몬트리올 제 1 추가 의정서는 1929년의 바르샤바 조약을 수정하기 위한 것으로, 항공운송인의 배상책임한도액에 대한 화폐단위를 금분위 프랑으로부터 특별인출권의 계산단위인 8,300SDR로 변경한 것이다.  
 ② 몬트리올 제 2 추가 의정서 1955년의 헤이그 의정서의 내용을 일부 수정하기 위한 것으로, 책임한도액에 대한 화폐단위를 헤이그 의정서상에 규정되어 있는 금분위 프랑으로부터 특별인출권의 계산단위인 16,600SDR로 변경한 것이다.  
 ③ 몬트리올 제 3 추가 의정서는 1971년의 과테말라 의정서의 내용을 일부 수정하기 위한 것으로, 항공운송인의 배상책임한도액에 대하여 종래의 화폐단위인 금분위 프랑으로부터 특별인출권의 계산단위인 100,000SDR로 변경한 것이다.  
 ④ 몬트리올 제 4 추가 의정서는 과테말라 의정서 및 몬트리올 제 3 추가 의정서와 마찬가지로 운송인의 무과실책임주의(절대책임주의)를 취하고 있다. 과테말라 의정서는 여객 및 수하물의 운송관계 규정만의 개정에 초점을 두고 있었으므로 화물 및 우편물 운송에 관한 협약의 개정도 이와 보조를 맞출 필요가 있었다. 그리하여 채택된 본 의정서는 항공화물의 물적손해에 대하여 운송인의 무과실책임주의를 규정하고 있으며, 과실에 있어서도 기여과실(Contributory Negligence)제도를 받아들이고 있다. 또한 화물의 항공운송장에 관한 내용을 개정하여 컴퓨터에 사용할 수 있는 서류를 사용할 수 있도록 하였고 기재 사항도 3가지로 줄였으며 운송장을 사용하지 않은 경우 기재사항의 기재가 누락된 경우에도 유한책임을 지도록 하고 있다.
- 24) IATA 기업간 협정의 주요골자는 바르샤바 체제하에서의 책임한도를 철폐한 것이다. 즉 바르샤바조약, 헤이그의정서, 몬트리올 협정(1966) 또는 항공사나 정부의 결정에 따라 설정된 책임한도를 철폐하자는 것이다. 그러므로 바르샤바 체제를 대치하는 것이 아니고 책임한도만 없애는 것이므로 바르샤바 체제에서 가능한 항변은 항공사가 계속 원용할 수 있다.  
 이는 1992년에 미국의 몬트리올 제3추가의정서 비준이 좌절되고, 그 후 일본의 선도적 조치로 불리우는 Japanese Initiative로 일본의 항공사들이 책임한도액을 포기하는 조치를 취함에 따라 IATA는 운송인의 책임제도를 다시 검토해야 할 필요성이 나타났다. Koichi Abe, The so-called "Japanese Initiative" Japanese airlines' abolition of liability limits for personal injury or death in international carriage by air, The Korean Journal of Air & Space Law, 1993. pp.149-150. 참조

필요성이 제기되어 바르샤바조약을 현대의 여러면을 고려하여 현실화하는 것이 헤이그의정서이다.

동 의정서의 특징은 운송인의 책임제한을 배제하는 요건으로 ‘고의 또는 고의에 상당하다고 인정되는 과실’의 개념을 폐지하고, ‘손해를 생기게할 의도를 가지고 또는 무모하게 손해가 발생할 수 있다는 것을 인식하면서 행한 운송인 또는 그 사용인의 작위 또는 부작위’라고 규정하고 있다.

헤이그의정서에 대해 미국은 여객에 대한 책임한도액이 낮다는 이유로 이를 비준하지 않고 1965년 11월 폴란드 정부에 바르샤바 조약을 탈퇴하겠다는 통보를 하였다. 이에 IATA가 미국정부와 직접 교섭을 하지 않고 미국을 출발·도착·경유하는 주요 항공사들의 회의를 몬트리올에 소집하여 항공사간 협정을 맺어, 미국정부의 동의를 얻은 것이 몬트리올협정이다.

그 후에는 1971년 과테말라의정서, 1975년의 몬트리올 제1·제2·제3·제4 추가의정서 역시 바르샤바 협약을 수정 보완하였으나 시행되지 않고 있다가, 1998년 제4추가의정서만 시행되었다.

### 3) 과실책임과 책임제한

항공운송인의 손해배상액과 배상책임한도액을 결정하는데는 각국의 법 체제가 다르고 현재 적용되는 조약도 다양하다. 바르샤바조약에서는 운송인의 책임은 과실책임주의로 운송인은 자신 또는 그 사용인이 무과실을 입증한 경우에만 면책되는 과실추정면책원칙이 적용된다.

헤이그의정서에서는 바르샤바조약의 기본원칙인 과실추정책임주의를 그대로 적용하였고 1966년 몬트리올협정에서는 책임원칙으로 절대책임주의를 적용하였다.

한편, 1995년 국제항공운송협회 승객배상책임제도에 대한 항공사간협정에서는 하주나 승객에 대한 손해배상책임이 10만 SDR까지는 항공운송인의 절대책임주의가 적용되며, 10만 SDR 이상일 경우 항공운송인이 무과실을 입증해야만 면책이 되도록 하는 과실추정주의를 적용하도록 규정하고 있다.<표 2> 참조)

<표 2> 바르샤바체제의 책임한도비교

조 약	책임원인	여객의 사상, 연착	휴대수화물의 멸실, 손괴, 연착	화물·위탁수화물의 멸실, 손괴, 연착
① 바르샤바 조약		125,000FGF/1인	5,000FGF/1인	250FGF/kg
② 헤이그 의정서		250,000FGF/1인	5,000FGF/1인	250FGF/kg
③ 몬트리올 협정		US\$75,000/1인	5,000FGF/1인	US\$20/kg
④ 과테말라의정서		1,500,000FGF/1인(사상) 62,500FGF/1인(연착)	15,000FGF/1인	250FGF/kg
⑤ 몬트리올 추가 의정서 No.1		8,300SDR/1인	332SDR/1인	17SDR/kg
⑥ 몬트리올 추가 의정서 No.2		16,600SDR/1인	332SDR/1인	17SDR/kg
⑦ 몬트리올 추가 의정서 No.3		100,000SDR/1인(사상) 4,150SDR/1인(연착)	1,000SDR/1인	수화물: 1,000SDR/1인 화 물: 17SDR/kg
⑧ 몬트리올 추가 의정서 No.4		-	-	17SDR/kg

주: 1. ④, ⑦은 미발효

2. 화물 및 위탁수화물의 책임한도는 “가격신고”가 없을 경우임.
3. ③의 US\$75,000/1인에는 소송비용이 포함된 금액.
4. ⑦에서는 위탁수화물에 대해 증가보상제를 폐지하였다. 따라서 위탁수화물은 가격신고를 하더라도 1인당 최고 1,000SDR 이상은 보상받을 수 없다. 그러나 화물에 대해서는 증가보상제가 적용된다.

## 2. 몬트리올협약상 항공화물운송인의 책임

### 1) 몬트리올협약의 개요

몬트리올협약<sup>25)</sup>은 바르샤바체제의 약점<sup>26)</sup>을 보완하고 이를 종합하기 위하여 탄생한 협

- 25) 몬트리올 협약은 기존의 2개 조약(바르샤바조약, 과다라야라조약)과 4개의 의정서(헤이그의정서, 과테말라의정서, 몬트리올 제1, 제2, 제3 추가의정서)등을 하나로 통합하였고 현대화 시킨 조약이다. 그러나 몬트리올협약은 바르샤바조약 체제의 조약문서와는 별개의 조약으로 제정되었던 것이다. 1999년의 몬트리올협약은 전문, 제 I 장 총칙(제1조 및 제2조), 제 II 장 여객, 수화물 및 화물의 운송에 관한 증권과 당사자의 의무(제3조부터 16조까지), 제 III 장 운송인의 책임 및 손해배상의 범위(제17조부터 37조까지), 제 IV 장 순차운송(제38조), 제 V 장 잡칙(제49조부터 52조까지, 제 VI 장 최종규정(제53조부터 57조까지)으로 구성되어 있다. 김두환, “몬트리올조약에 있어 국제항공여객운송인의 손해배상책임”, 『항공우주법학회지』, 한국항공우주법학회, 2003. 12. pp.17-18.
- 26) 바르샤바체제의 약점은 1929년 바르샤바조약이 마련될 당시와 달리 항공산업의 비약적인 발전으로 유한책임의 한도가 비현실적이 되었다는 점에도 있지만, 보다 중요한 것은 책임제한 제도에 대한 수정이 너무 빈번히 이루어져 각국이 이를 제대로 반영하지 않음으로써 이해관계 당사자들간의 공평한 균형을 피하려는 당초의 기대에 전혀 부응하지 못하였기 때문이다. 양석완, “몬트리올협약상 항공운송인의 유한책임 적용 한계”, 『통상법률』, 법무부, 2009. 6. 통권 제87호, pp.43-44.

약이다. 따라서 동 협약은 협약에 전문을 두어 협약의 기본이념<sup>27)</sup>을 밝히고 있는데 첫째는 동 협약이 바르샤바조약 및 관련 조약을 현대화하고 하나로 통합할 필요성에서 탄생한 것임을 언급하고 있다.

둘째는 소비자 입장에서 두가지 입장을 밝히고 있는데, 하나는 소비자이익의 보호(Protection of interests of consumers)를, 다른 하나는 원상회복원칙에 기초한 형평성 있는 배상(equitable compensation based on the principle of restitution)을 언급하고 있다.

그리고 동 협약을 국제항공운송을 규율하는 일부 규칙의 일치 및 성문화를 위해 각 국가의 공동행동이 적절한 이익균형을 이룩하는데 가장 적합한 방법임을 확신한다고 기술되어 있다.

몬트리올협약 제1조 제1항은 동 협약의 적용범위에 관하여 규정하고 있고 제2항에서는 국가간의 적용에 대하여 규정하고 있다.

동 협약 제1조 제1항은 항공기에 의하여 유상으로 수행되는 승객·수화물 또는 화물의 모든 국제운송에 적용되며 또한 항공운송기업<sup>28)</sup>에 의하여 무상으로 행하여지는 운송에도 똑같이 적용된다. 그리고 제2항은 국가간의 적용문제에 있어서는 협약체약 당사자간에는 당연히 적용되며, 합의된 예정 기항지를 다른 국가에 가진(그 다른 국가가 동 조약 체약국 인가는 불문하고) 조약체약국에도 적용된다. 따라서 어떤 국가가 조약 체약국이 아니라 하더라도 그 국가 소속의 항공운송인은 동 협약의 적용을 받을 수 있다.

## 2) 몬트리올협약의 책임원칙

항공사고로 인한 여객 사상의 경우 항공운송인의 책임에 대하여 몬트리올협약의 특징인 2단계의 책임제도를 도입하였는데, 이를 동 협약 제21조에서 규정하고 있다.<sup>29)</sup>

1단계로 동 협약 제21조 제1항에 의하면 항공사고로 인하여 여객이 부상을 입거나 또는 사망하였을 경우 항공운송인의 책임은 100,000SDR까지 책임을 배제하거나 제한할 수 없는 무과실책임주의(strict liability)를 부담하게 된다.

27) 김종복, 전계논문, pp.96-97.

28) 바르샤바 조약에서는 항공운송기업에 해당하는 용어를 enterprise로 사용하였는데 몬트리올 협약에서는 undertaking이라는 용어를 사용함으로써, 항공운송기업에 대한 범위에 차이가 있다. enterprise가 항공사로 대표되는 항공운송기업을 의미한다면, undertaking은 고객을 항공운송수단을 통해서 실어나르는 항공사가 아닌 일반기업까지 포함하는 넓은 의미로 볼 수 있다는 점에서 조약의 적용범위가 확대된 것으로 보는 견해가 있다. Thomas J. Whalen, "The New Warsaw Convention: The Montreal Convention", Air&Space Law, Vol. XXV, 2000. p.15

29) 몬트리올 협약상의 2단계 책임제도(two-tier liability system)는 항공기 사고로 인하여 여객의 사망, 신체 상해의 경우 항공여객운송인의 책임한도액은 100,000계산단위까지는 절대책임(무과실책임)과 유한책임주의를 채택하였고 100,000계산단위를 초과하는 배상액은 피해자보호를 위하여 과실추정책임주의와 무한책임주의를 채택함. 또한 국내항공사들이 운송약관에 이 제도를 도입. 법무부 법무실, 「상법 항공운송편 제정자료집」, 2009. 1. pp.783-784.

2단계로 제2항에 의하면 제1항의 초과부분에 대하여는 첫째, 운송인은 손해가 운송인, 그의 사용자 또는 대리인의 과실 또는 불법한 작위 또는 부작위에 의하여 발생하지 않았을 것과 둘째, 손해가 오로지 제3자의 과실, 불법한 작위 또는 부작위 중 어느 하나에 기인하여 발생되었다는 것을 입증하는 경우에는 책임을 면할 수 있는 과실추정책임주의를 취하고 있다.

### 3) 화물운송사고에 대한 책임

몬트리올협약상 운송인이 항공화물운송과 관련한 책임 조항인 제17조 제2항에서는 위탁 수하물에 대한 내용을 제18조 제1항에서는 화물에 대한 손해에 대하여 규정하고 있고<sup>30)</sup>, 운송지연<sup>31)</sup>의 경우에도 책임을 지도록 하고 있다.

#### (1) 항공화물운송에 있어서 파괴·멸실·훼손·운송지연

파괴란 물건의 물리적 파괴뿐만 아니라 물건의 일부 또는 전부의 성질 변경, 본래의 용도에 사용할 수 없게 된 경우까지 포함한 개념이다. 멸실은 화물, 수화물이 수화인, 여객에게 인도되지 않은 경우를 말한다. 훼손은 물건의 물리적 훼손뿐만 아니라 물건 고유의 성질변경도 포함된다. 운송지연이란 운송인이 선량한 관리자의 주의로서 운송계약을 이행하였더라면 도착하였으리라고 생각되는 때보다 늦게 수화물·화물이 목적지에 도착한 경우를 말한다.

파괴와 멸실의 구별에 있어 파괴는 파괴된 물건의 존재는 확인할 수 있고 현재 점유를 하고 있는 상황인데 비하여 멸실은 물건의 현재위치 및 존재자체를 알 수 없거나 합리적인 방법으로 확인할 수 없는 것 또는 현재 점유를 상실한 상황을 말한다.

멸실에 있어 일부 멸실의 경우 포장단위내의 물건의 경우 손괴로 처리하여야 한다는 것에는 문제가 없으나 포장단위 중 일부의 멸실은 포장단위를 기준으로 하면 멸실이지만 항공운송장을 기준으로 하면 훼손이라고 해야 하는데 이는 양 조건상의 이의기간의 차이 때문에 문제가 될 수 있다.

왜냐하면 멸실의 경우 운송약관상 대부분 운송장 발행일로부터 120일 정도의 진술기간이 허용되나 훼손의 경우는 수화물의 경우 7일, 화물의 경우 14일 이내에 이의를 제기하도

30) 운송인은 위탁수화물 또는 화물의 파괴(destruction), 멸실(loss) 또는 훼손(damage)에 대하여 책임을 진다.

31) 몬트리올 협약 제19조(지연) : 운송인은 승객, 수화물 또는 화물의 항공운송중 연착으로 인한 손해에 대해 책임을 진다. 그럼에도 불구하고, 운송인은 본인, 그의 고용인 또는 대리인이 손해를 피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 다하였거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다는 것을 증명한 경우에는 책임을 지지 아니한다.

록 되어 있기 때문이다.<sup>32)</sup>

그리고 운송지연이 최종적으로는 멸실로 밝혀지는 경우에 있어 어디까지가 운송지연이고, 언제부터 멸실로 인정해야 할지가 문제이다. 운송지연의 경우에는 협약 상 21일 이내에 그리고 멸실의 경우 운송계약 상 120일 이내에 이의를 제기하도록 되어 있기 때문에 이에 대한 구별이 필요하다 할 수 있다.

## (2) 책임기간

몬트리올 협약에 있어 책임기간에 관하여 위탁수하물의 경우 운송인은 위탁수하물의 파괴, 멸실, 훼손의 경우에 있어서의 손해에 관해서는 그 손해의 원인이 된 사실이 항공기상에서 또는 위탁수하물이 운송인의 관리하에 있는 기간중에 발생한 경우에만 책임을 진다.<sup>33)</sup>

화물의 경우는 항공운송중에 발생한 경우에만 책임<sup>34)</sup>을 진다고 하였는데 항공운송중<sup>35)</sup>이란 의미는 화물이 운송인의 관리하에 있는 기간을 포함한다는 것이다.<sup>36)</sup> 여기서 운송인의 관리하에 있는 기간이란 통상 운송인이 수하물, 화물을 인수하면서 그의 관리하에 있게 되어 책임의 개시와 종료로 되는 기간을 의미한다.

즉, 운송인의 시내영업소 또는 시내의 화물취급소와 공항간의 운송기간도 운송인의 관리하에 있는 기간이며, 운송인이 화물, 수화물을 그 수령권한이 있는 자에게 인도한 때 운송인의 책임은 종료한다.

그리고 항공운송의 기간에 대하여 동 협약 제18조 제4항에서는 공항외부에서 행해지는 육상운송, 해상운송 또는 내륙수로 운송은 항공운송의 기간에 포함되지 않는다고 규정하고 있다. 다만 그러한 운송이 항공운송의 계약에 있어서의 적하, 인도 또는 환적을 위하여 행해진 때에는 손해는 반증이 없는 한 모두 항공운송중의 사실로부터 발생한 것으로 추정한다.

32) 몬트리올 협약 제31조 제2항 : 손상의 경우, 인도받을 권리를 가지는 자는 손상을 발견한 즉시 또는 늦어도 위탁수하물의 경우에는 7일 이내에 그리고 화물의 경우에는 수령일로부터 14일 이내에 운송인에게 이의를 제기하여야 한다. 지연의 경우 이의는 인도받을 권리를 가지고 있는 자가 수화물 또는 화물을 처분할 수 있는 날로부터 21일 이내에 제기되어야 한다.

33) 몬트리올 협약 제17조 제2항

34) 몬트리올 협약 제18조 제1항

35) 몬트리올 협약 제18조 제3항

36) 몬트리올 협약 제17조 제2항 및 제18조에서 수하물 및 화물에 대한 사고라는 뜻으로 event라는 표현을 쓰고 있는데 이는 통상 사실로 번역 사용되고 있다. 이는 위탁수하물의 책임발생 원인으로 여객 손해의 경우처럼 사고에 한하지 않는다는 점에서 파테말라의정서에서 사용하던 event를 그대로 사용함에 따라 화물의 경우는 용어의 통일을 기한다는 관점에서 바르샤바 조약 및 몬트리올 제4주가 의정서에서 사용했던 occurrence를 event로 변경한 것이다. 따라서 event는 occurrence와는 표현만 다를 뿐 같은 의미로 보면 되고, 이는 accident보다 넓은 개념으로 이해되고 있다. 김종복, 전개논문, p.114., 최준선, "Montreal convention의 주요 내용", 「국제거래법연구」, 국제거래법학회, 1999. pp.368-370.



또한 상기 규정에는 운송인이 송화인의 동의 없이 당사자간의 합의에 따라 항공운송으로 행할 것이 예정되어 있었던 운송의 전부 또는 일부를 다른 운송수단의 수단의 형태에 의한 운송으로 대체하였을 때에는 다른 운송수단의 형태에 의한 운송은 항공운송의 기간내에 있는 것으로 간주된다고 규정하고 있다. 이는 새로이 신설된 규정으로 현대의 항공운송수단에서 복합운송의 통상화 및 불가피성을 반영한 것이라 할 수 있다.

### (3) 책임의 한도와 면책

몬트리올협약에 있어 운송인의 책임한도에 관하여 동 협약 제22조에 규정하고 있다. 제22조 제2항에 의하면 ‘수화물 운송에 있어서의 수화물의 파괴, 멸실, 훼손 또는 지연이 발생한 경우 운송인의 책임은 승객 1인당 1,000SDR로 제한된다. 단, 승객이 위탁수화물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도시 이익에 관한 특별신고를 하였거나 필요에 따라 추가요금을 지급한 경우에는 그러하지 아니한다’라고 규정하고 있다.

이러한 경우 운송인은 신고가액이 도착지에 있어서 인도시 승객의 실질이익을 초과한다는 것을 증명하지 아니하는 한 신고가액을 한도로 하는 금액을 지급할 책임을 진다.

그리고 몬트리올협약 제17조 제2항에 의하면 수화물에 대한 손해에 있어 운송인의 면책 사유에 대하여 규정하고 있는데, 그 내용은 손해가 수화물 고유의 결함·성질 또는 수하물의 불완전에 기인하는 경우 및 그러한 범위내에서는 책임을 부담하지 않는다고 규정하고 있다.

화물에 있어서의 운송인의 배상책임에 대하여는 제22조 제3항에 규정하고 있는데 화물 운송에 있어서 화물의 파괴, 멸실, 훼손 또는 지연에 대한 운송인의 책임은 1kg당 17SDR로 제한된다.

다만 송화인이 포장화물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도받을 때의 가격을 특별히 신고하고 필요로 하는 추가요금을 지급한 경우에는 그러하지 아니한다. 이 경우에도 수화물에 대한 책임 시와 같이 운송인이 신고된 가격이 도착지에서의 인도할 때의 실체가액을 초과한다는 것을 증명하지 않는 한 신고가액을 한도로 하는 금액을 지급하여야 한다.

그리고 동 협약 제22조 제4항에 의하면 화물의 일부 또는 화물에 포함된 물건의 파괴, 멸실, 훼손, 또는 지연의 경우 운송인이 책임한도를 결정함에 있어서 고려하여야 할 중량은 관련 화물의 총 중량으로 규정하고 있다. 또한 이와 같은 조건에도 불구하고 화물의 일부 또는 그 안에 포함되어 있는 물건의 파괴, 멸실, 훼손, 또는 지연이 동일한 항공운송장 또는 동일한 수령증에 기재되어 있는 다른 포장화물의 가치에 영향을 미칠 때에는 그러한 화

물의 총 중량은 책임한도액을 결정함에 있어 고려되어야 한다고 규정하고 있다.

몬트리올 협약 제18조 제2항에 의하면 화물에 대한 손해에 있어 운송인의 면책사유에 대하여 규정하고 있는데, 그 내용은 다음과 같다.

첫째, 화물의 숨은 하자 또는 특수한 성질, 둘째 운송인 또는 그 사용인이나 대리인 이외의 자에 의하여 행해진 화물의 포장상 결함, 셋째 전쟁행위 또는 무력분쟁, 넷째 화물의 수출입 또는 통과에 관하여 취해진 공공기간의 행위 중 하나 또는 둘 이상으로부터 발생하였음을 증명한 경우에는 그 증명한 정도에 따라 책임의 전부 또는 일부를 지지 않는다고 규정하고 있다.

## V. 결 론

본 논문은 항공화물운송인에게 발생할 수 있는 경영위험 중 항공화물운송인의 책임변화와 관련하여, 특히 바르샤바체제와 몬트리올 협약에 대하여 검토하였다. 항공운송과 관련하여 항공화물운송인에게 발생할 수 있는 책임부담위험의 원인은 항공화물의 사고로 인하여 약정한 조건을 이행하지 못함으로써 발생할 수 있는 경우를 말한다.

바르샤바조약이 체결된 1929년은 아직 상업적 차원에서 항공운송이 큰 의미를 갖지 못하는 시절<sup>37)</sup>이었기 때문에 항공화물운송인의 책임과 관련하여 바르샤바체제의 핵심은 일정한 요건하에서 항공화물운송인의 책임을 제한하는데 있었다.

항공운송분야에서 처음부터 책임제한을 도입한 이유에 대해서 가장 설득력 있는 것은 투자와 관련된 것이며, 1925년의 파리회담과 1929년의 바르샤바 회담은 그 원인이 여객기가 도시에 추락하는 경우 있게 될 대형 사고로부터 야기되는 엄청난 책임을 두려워하기 때문이라는 사실에 있음을 찾아냈다.<sup>38)</sup>

이후 이 조약은 1955년의 헤이그의정서에 의해 개정되었으며, 1961년에는 과다라야라조약이 위 두 조약을 개정, 보충하여 1964년부터 시행되었다. 그 후에도 1971년 과테말라의 정서, 1975년의 몬트리올 제1·제2·제3·제4 추가 의정서 역시 바르샤바조약을 수정 보완하였으나 시행되지 않고 있다가, 제4추가의정서만 시행되고 있다.

이러한 변화에 따라 항공운송인은 항공기 사고와 항공운송중에 발생하는 화물사고에 대

37) 오수근, “운송인의 손해배상책임제한에 관한 역사적 고찰”, 『항공법학회지』, 한국항공법학회, 1993. 11. p.191.

38) 오수근, 상계논문, p.191.

하여 책임을 저야 하는데, 문제는 항공기술의 발달로 위험은 현저히 줄어들었고 운송인이 조약 제정 당시보다 훨씬 저렴한 비용으로 책임보험에 부보할 수 있으므로 책임한도액이 인상되어야 한다는 주장이 계속되었고, 나아가 항공운송인의 책임을 제한해야 할 필요가 없어졌으므로 이를 철폐해야 한다는 주장도 제기되었다.<sup>39)</sup>

몬트리올협약이 기존의 바르샤바체제에 비해 크게 달라진 것은 첫째, 바르샤바조약 및 헤이그의정서에서는 운송인이 정의되어 있지 않았으나, 몬트리올협약에서는 과다라야라조약에서와 같이 계약운송인과 실제운송인에 대해 구분함으로써 손해배상의 소가 제기될 시 원고의 선택에 따라 계약운송인이나 실제운송인 어느 일방 또는 그 쌍방에 제기할 수 있고, 소송이 계약운송인과 실제운송인중의 하나에 대하여만 제기되는 경우 그 운송인은 다른 운송인에게 소송절차에 참가할 것을 요구할 수 있다는 것이다.

둘째, 운송인의 책임원칙에 있어 화물의 파괴·멸실·훼손·운송지연에 따른 손해에 대한 운송인의 책임은 바르샤바체제에서는 과실책임이지만 몬트리올협약은 파괴·멸실·훼손에 대해서는 무과실책임을, 운송지연에 대해서만 과실책임을 취하고 있다.

셋째, 적용범위에 있어 바르샤바체제는 항공운송중에 발생한 사고로 인한 손해에 한하여 책임을 지는데, 여기서 항공운송중이라 함은 화물이 비행 시 또는 항공기상에서 또는 비행장외에 착륙한 경우에는 장소의 여하를 불문하고 운송인의 관리 하에 있는 기간을 말한다. 그런데 몬트리올협약에서는 운송인이 송화인의 동의 없이 당사자간 합의에 따라 항공운송으로 행할 것이 예정되어 있었던 운송의 전부 또는 일부를 다른 운송수단의 형태에 의한 운송으로 대체하였을 때에는 다른 운송수단의 형태에 의한 운송은 항공운송의 기간내에 있는 것으로 간주하고 있다.

넷째 책임한도에 있어서 운송지연의 경우 운송인의 책임한도액은 승객당 4,150SDR로 하며, 수화물 파손, 지연시의 운송인의 책임한도액은 승객당 1,000SDR로 하며, 만일 Claimant가 항공사의 Wilful misconduct(중과실)를 증명하는 경우 항공사는 무한책임을 진다. 화물손괴, 분실, 지연시는 증가요금을 신고한 경우를 제외하고 책임한도액은 kg당 17SDR로 하며, 화물손해(손상, 분실, 지연)의 경우 항공사의 손해를 야기할 의도로서 또는 무모하게 그리고 그러한 결과가 발생할 것을 인식하고 행한 작위 또는 부작위로 인한 경우에도 책임제한을 인정하지 아니하고 있다.

1999년의 몬트리올협약이 발효됨에 따라 통일된 하나의 국제항공운송인의 책임제도가 확립되고 항공사고로 인한 소송사건에 있어 책임한계의 명료성, 재판의 간편성 및 신속성

39) 오수근, “항공운송인의 책임제한 철폐”, 『항공우주법학회지』, 한국항공우주법학회, 1997. 11. p.277.

을 도모할 수 있게 되었다.

그러나 바르샤바체제와 몬트리올협약의 책임제한제도에서 나타난바와 같이 화물운송의 경우 책임한도가 지나치게 적다는 문제가 있다. 왜냐하면 몬트리올협약상 화물운송인의 책임한도는 1929년 바르샤바조약에서 규정하고 있는 1kg당 250포앙카레프랑을 그대로 유지하고 있다. 따라서 화물운송인의 책임한도가 조속한 시일내에 적절한 수준으로 조정될 가능성이 있다.

그리고 몬트리올협약에서는 몬트리올협약 당사국들이 바르샤바체제의 당사국들이인 경우에 그 국가들간의 국제항공운송에 적용되는 모든 규칙에 우선하여 몬트리올협약이 적용되는 것으로 규정하고 있으나 몬트리올협약을 비준한 국가와 바르샤바조약만을 비준한 국가들 사이에 국제운송에 있어 어느 협약을 적용해야 하는가에 대한 명확한 규정을 두고 있지 않다.

따라서 이와 같은 문제를 해결하기 위해서는 항공운송계약 당사자 간의 책임관계가 명확히 규정된 법제의 정비 필요성도 나타나게 될 것이다.

즉 향후 항공화물운송인은 더욱 강화된 책임사유 및 입증책임의 전환으로 인하여 화주로부터 손해배상의 소를 제기당하기 쉬우며, 또한 책임제한제도를 통하여 향유할 수 있었던 이익이 만일 책임제한제도의 철폐로 인해 향유되지 못한다면 이에 대한 사전적 대비가 필수적이라 할 것이다.

왜냐하면 지금까지는 항공화물운송인이 배상책임에 대한 위험을 전가하기 위하여 항공화물배상책임보험에 부보하는 것이 일반적이었으나 배상액의 증가는 항공화물운송인의 배상책임보험료의 증가를 발생시킬 것이며 항공화물운송인은 증가분만큼을 화주의 운임을 상승을 통하여 만회하려 할 수도 있다. 이런 경우는 항공화물운송인의 시장경쟁력을 약화시킬 수 있어 항공화물운송인의 경영위험에 직접적인 원인이 될 수 있기 때문이다.

따라서 항공화물운송인의 책임부담위험의 분산책은 Risk financing으로서 항공배상책임보험과 Risk Control로서의 항공화물보안 방안을 동시에 시행하여야 할 것으로 사료된다.

## 참 고 문 헌

- 김두환, “몬트리올조약에 있어 국제항공여객운송인의 손해배상책임”, 「항공우주법학회지」, 한국항공우주법학회, 2003.12.
- 김종복, “항공사고와 항공운송인의 민사책임에 관한 연구”, 한국항공대학교 대학원 항공우주법전공 법학박사학위 논문, 2005. 2.
- 법무부 법무실, 「상법 항공운송편 제정자료집」, 2009. 1.
- 양석완, “몬트리올 협약상 항공운송인의 유한책임 적용 한계”, 「통상법률」, 법무부, 2009. 6.
- 오수근, “운송인의 손해배상책임제한에 관한 역사적 고찰”, 「항공법학회지」, 한국항공법학회, 1993.11.
- \_\_\_\_\_, “항공운송인의 책임제한 철폐”, 「항공우주법학회지」, 한국항공우주법학회, 1997.11
- 이강빈, “항공배상책임보험의 담보위험에 관한 고찰”, 「보험학회지」, 한국보험학회, 1989.10.
- \_\_\_\_\_, “항공화물배상책임보험의 담보위험과 보상한도”, 「보험조사월보」, 보험감독원, 1993. 9.
- 이시환, “몬트리올 협약상의 항공운송인의 책임과 신IATA항공화물운송장”, 「국제상학」, 한국국제상학회 2008.12.
- 우흥구, “항공보험론”, 「항공법학회지」, 한국항공법학회, 1994. 4.
- 전삼현, “항공운송계약 당사자”, 「항공우주법학회지」, 한국항공우주학회, 1999. 2.
- 최준선, 「국제항공운송법론」, 삼영사, 1987.
- \_\_\_\_\_, “Montreal convention의 주요 내용”, 「국제거래법연구」, 국제거래법학회, 1999.
- A&TC and OEF, The Economic Impact of Express Carrier for UK Plc, June 2002.
- IATA, Principal Instruments of The Warsaw System, 1991.
- ICAO, Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air International Conference on Air Law, 1999.
- John S. Mckay, Unlimited Liability, The Korean Journal of Air & Space Law, 1994.
- Koichi Abe, The so-called “Japanese Initiative” Japanese airlines' abolition of liability limits for personal injury or death in international carriage by air, The Korean Journal of Air & Space Law, 1993.
- Thomas J. Whalen, “The New Warsaw Convention: The Montreal Convention”, Air&Space Law, Vol. XXV, 2000.