

국제항공운송화물의 법률분쟁에 관한 실무적 고찰 - 운송업자의 소송대응 방안을 중심으로 -

「
법무법인 정세
대표변호사 류 홍 섭(柳 洪 燮)
전화: 581-4040, 팩스: 581-9494
」

1. 머리말

국가간의 항공운송과정에서 발생하는 화물손상 등에 관한 분쟁이 발생할 경우에 적용되는 법규는 우리 민법의 손해배상법리 및 상법의 해상물건운송에 관한 법리와 다소 차이가 있다. 이러한 결과 항공운송업체와 피해자측은 분쟁이 발생하여도 배상책임의 유무 및 그 범위 등에 대한 법률적 판단을 쉽게 할 수 없어 소송으로 해결하거나 분쟁해결에 과다한 업무력을 낭비하는 결과를 초래해 왔다. 이에 필자는 항공운송인, 항공운송주선인, 항공운송대리점, 항공화물취급인 등이 가지는 항변권을 중심으로 국제항공화물의 분쟁과 관련된 법률적 논점과 해상물건운송에 관련된 법리와 차이점 등을 살펴보고자 한다.

2. 적용법규

국제항공운송에 관한 법률분쟁을 규율하는 법규는 1929년 바르샤바에서 서명된 '바르샤바협약' 및 1955년 헤이그에서 서명된 '개정 바르샤바협약'(일명 헤이그의정서)이다. 우리나라는 국무회의의 의결과 국회의 비준을 거쳐 1967. 10. 11.자로 위 헤이그의정서를 조약 제259호로 공포하였고, 위 헤이그의정서는 1929년에 서명된 바르샤바협약의 일부를 개정한 것이어서 우리나라는 국제항공운송에 관한 법률분쟁을 우리 민법이나 기타 법률규정에 우선하여 특별법인 바르샤바협약 및 헤이그의정서에 의해 규율

되게 되었다. 이 점에 대하여는 대법원 1986. 7. 22. 선고 82다카 1372판결에서도 "대한민국과 같이 바르샤바협약에는 가입하지 않고 있다가 헤이그의정서에 가입함으로써 바르샤바협약에는 가입하지 아니한 국가도 모두 헤이그의정서 제1조 제2항 소정의 '체약국'에 해당된다"고 판시하여 헤이그의정서에만 가입한 우리나라도 국제항공운송에 관한 법률분쟁에 있어서는 특별법으로서 바르샤바협약 및 헤이그의정서가 적용됨을 확인하였다.

한편, 바르샤바 협약에 근거한 IATA(International Air Transport Association)의 항공운송장(AWB) 등 운송장의 이면약관에서는 운송인의 범위를 항공운송장을 발행한 항공운송인은 물론 이러한 운송장에서 화물을 운송하거나 기타 화물의 운송에 관련한 일체의 서비스를 수행하는 자까지 포함시키고 있어 항공운송주선인, 항공운송인의 대리인으로서의 항공운송대리점, 항공화물취급인 등도 이면약관상의 권리를 비롯하여 바르샤바협약상의 운송인의 권리를 누릴 수 있는 것으로 해석되며, 앞서 본 대법원 판결에서 국제항공운송인에 대하여 그 항공운송중에 생긴 화물훼손으로 인한 손해배상을 소구함에 있어서는 그 계약불이행을 청구원인으로 하는 것이든, 불법행위를 청구원인으로 하는 것이든 모두 바르샤바협약에 정하여진 조건 및 제한내에서만 가능하다고 판시한 바 있어 위 협약은 채무불이행 및 불법행위를 원인으로 하는 모든 손해배상 청구에 대하여 적용됨을 확인하였다.

3. 클레임 통지

바르샤바협약에서는 항공운송화물이 훼손된

경우 화물을 수취한 날로부터 늦어도 14일 이내에 서면으로 운송인에게 이의(클레임 통지)를 제기하여야 하며, 위 기간내에 서면으로 이의를 제기하였음을 증명하지 못하면 운송인 상대방으로 손해배상청구 소송을 제기할 수 없게 되어 있다(바르샤바협약 제26조 제1항, 제3항, 제4항 및 헤이그의정서 제15조).

IATA 항공운송장 이면약관 및 대한항공의 화물운송약관에서도 (1)화물손상, 일부멸실의 경우 화물 수취일로부터 14일 이내에, (2)지연의 경우 처분할 수 있는 날로부터 21일 이내에, (3)전부멸실 및 인도불능의 경우 항공화물운송장의 발행일로부터 120일 이내에 손해배상청구를 하여야 하는 것으로 규정하고 있는데, 이 중 바르샤바협약에서는 규정하고 있지 아니한 지연, 멸실, 인도불능의 경우에도 약관에서 정한 기간내에 클레임 통지를 하지 아니하면 피해자가 소송을 제기할 권리를 상실하는지 여부는 논란의 여지가 있어 보이나(필자의 견해로는 지연, 멸실 등에 관한 약관조항은 범규가 아닌 당사자간의 특약이므로 화물이 양호한 상태로 인도된 것으로 추정되는 추정력만 인정되고 소권을 상실하지는 않는 것으로 해석될 여지가 있으며, 이러한 약관 부분은 운송계약상의 채무불이행으로 인한 손해배상청구에만 적용되고 불법행위로 인한 손해배상청구에는 적용되지 않을 것으로 보임), 어쨌든 항공운송인 으로서는 화물훼손의 경우 피해자가 자신에게 화물을 수취한 날로부터 14일 이내에 서면으로 클레임을 제기한 사실을 증명하지 못하면 손해배상에 응하지 않아도 되는 것이다(단, 협약에서는 도달을 요건으로 하는 것이 아니라 발송을 요건으로 하고 있으므로 피해자는 14일 이내에 클레임 통지를 발송한 사실만 증명하면 됨).

위와 같은 소송요건에 관한 바르샤바협약 규정은 해상물건운송에 관한 우리 상법 제800조

의2 제1항, 제2항 규정이 단지 추정력만 부여하고 있는 점과 선하증권 이면약관상 클레임 통지조항 역시 추정력만 있는 것으로 해석되는 점과 큰 차이를 보이는 특징이다. 즉, 해상운송 화물의 멸실, 훼손시에도 수하인은 운송인에게 그 사실을 발견한 즉시 혹은 3일 이내에 그 통지를 하도록 상법은 규정하고 있고 선하증권 이면약관에도 비슷한 조항이 있으나 수하인이 위와 같은 통지를 하지 않더라도 단지 화물이 수하인에게 양호한 상태로 인도된 것으로 추정될 뿐이어서 수하인이 나중에라도 운송인의 책임사유로 손해가 발생하였음을 증명하기만 하면 손해배상청구를 함에 아무런 지장이 없음에 반하여, 항공운송화물의 경우에는 수하인이 14일 이내에 운송인에게 클레임 통지를 발송하였음을 증명하지 못하면 소권을 상실하게 된다.

4. 제소기간

바르샤바협약 및 항공운송 이면약관에서는 항공기가 목적지에 도착한 날, 도착하여야 할 날 또는 운송이 중단된 날로부터 2년내에 소송이 제기되어야 하고 위 기간내에 소송이 제기되지 아니하면 소권이 상실된다고 규정하고 있으며, 위와 같은 규정은 우리법상 제척기간과 유사한 것이다. 그러나 해상운송에 적용되는 상법 제811조는 운송인의 수하인 등에 대한 채무가 화물을 인도한 날 또는 인도할 날로부터 1년내에 재판상 청구가 없으면 소멸되는 것으로 규정하고 있으며, 단서조항으로 당사자간의 합의에 의해 위 기간을 연장할 수 있도록 규정하고 있다.

이상과 같이 항공운송에 관한 제소기간과 해상운송에 관한 제기기간은 서로 다르며, 그 기간을 기산하는 시점도 항공운송의 경우는 항공기의 도착을 중심으로 함에 반하여 해상운송의 경우에는 화물의 인도를 중심으로 하는 점, 합

의에 의한 연장 가능여부 등에 있어서도 차이점을 보이고 있다.

5. 책임제한

헤이그의정서 제11조(바르샤바협약 제22조의 개정 조항)에서는 ---화물의 운송에 있어서는 운송인의 책임은 1 Kg당 250금프랑 액을 한도로 한다. 다만, 송하인이 화물가액을 특히 신고하고 또한 그에 따른 추가요금을 지급한 경우에는 그러하지 아니하다. ---라고 규정하고 있으며, IATA의 이면약관 역시 동일한 조항을 두고 있다. 여기서 250금프랑은 미화로 약 20불 상당이며 실무에서도 편의상 20불을 적용하여 정산하는 경우가 많다(대한항공의 화물 운송약관은 Kg당 20불로 규정하고 있음).

따라서 운송인측은 송하인이 화물의 가액을 신고하고 추가운임(중가운임)을 별도로 지불하지 않은 이상 손해가 발생하여도 그 화물의 중량당 미화 20불 상당액의 책임만 부담하면 된다. 단, 이러한 책임제한은 화물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해에 대하여 적용되는 것이며, 운송인 및 그 대리인, 항공운송대리점, 항공화물취급인 등이 화물의 '인도'를 잘못하여 제3자에게 화물을 잘못 인도한 경우에는 적용되지 아니하며 인도과실에 기인하는 손해는 책임제한을 주장할 수 없다는 점을 유의해야 한다.

최근에는 관세법령의 변화로 항공운송장 원본이 더 이상 통관서류로 취급되지 아니하고 그 사본만 있어도 통관이 가능하게 되었음에 반하여 보세구역 설영인은 여전히 예전의 관행대로 통관서류만 가지고 오면 화물을 반출해 주어 화물이 정당한 권리자인 수하인에게 인도되지 아니하고 통지처나 제3자에게 인도되는 경우가 많은데, 이러한 사례에서 법원은 운송주선업체, 항공대리점, 화물취급인들에게 화물인도에 관한 불법행위 책임을 인정하고 있으

므로(대법원 1999.7.13. 선고 99다8711판결, 1996.9.6. 선고 94다46404 판결 등) 특히 이러한 점에 주의해야 한다.

결국 화물인도 의무를 부담하는 당사자로서는 항공운송장 사본을 통지처 등에 팩스로 보내주는 방법으로 화물의 도착통지를 하여 오던 관행을 바꿔 다른 종류의 서면으로 도착통지를 하고 도착통지를 받은 통지처 혹은 제3자가 수하인(신용장개설은행)에게 화물대금을 지불하고 항공운송장 원본과 함께 화물에 대한 권리를 이전 받기 이전에는 통관을 못하도록 하는 방법으로 화물의 불법 반출을 통제하거나, 보세창고설영인과 명시적 합의를 하여 통관서류가 제시되더라도 운송인측의 화물 인도지시 개별도로 있거나 혹은 화물인도를 요청하는 자가 화물대금을 지불하고 수하인(신용장개설은행)으로부터 항공운송장원본의 수령과 함께 화물에 대한 소유권을 취득하였음을 증명하지 못하면 보세창고설영인이 화물을 인도해 줄 수 없도록 하는 약정을 해 두어야 화물의 불법반출로 인한 피해를 막을 수 있을 것으로 보인다.

6. 결어

이상과 같이 항공운송의 경우에는 일반법인 민법이나 해상물건운송계약에 적용되는 상법규정이 적용되지 아니하고 특별법인 바르샤바협약이 적용되고 그 내용 또한 민법이나 상법규정과 많은 차이를 보이고 있으므로, 운송실무를 하는 회사나 담당자들이 이러한 차이점과 관련 법률관계를 잘 숙지하여 당연히 누려야 할 권리를 상실하거나 피해를 보는 일이 없기를 바란다.