

국제항공화물의 운송 지연에 대한 항공운송인의 책임*

이 강 빈*

〈 목 차 〉

- I. 서 론
- II. 항공화물운송에 있어서 지연의 의미
- III. 항공운송인의 책임조건 및 책임기간
- IV. 항공운송인의 책임제한 및 책임면제
- V. 항공운송인에 대한 손해배상청구 소송 및 중재
- VI. 항공운송인의 지연 책임을 면제하는 운송약관의 효력
- VII. 결 론

* 이 논문은 2003년도 상지대학교 연구비 지원에 의한 것임.

** 상지대학교 국제통상학과 교수

I. 서론

1929년 이후 항공운송인들은 국제항공운송의 경우 와르소 협약(Warsaw Convention)에서 연유되는 항공운송인의 책임제도에 근거하여 여객, 수하물 및 화물을 운송해 왔다. 특히 국제항공화물 운송인의 책임에 관하여는 1929년의 와르소 협약과 이를 개정하기 위한 1955년의 헤이그 의정서(Hague Protocol), 1961년의 과다라하라 협약(Guadalajara Convention), 1975년의 몬트리올 제4추가협정서(Montreal Additional Protocol No.4) 등 이른바 와르소 체제(Warsaw System)가 적용되어 왔다. 그러나 이 제도는 이제 새로운 변화를 가져오게 되었다. 즉 1999년에 국제민간항공기구(ICAO)가 몬트리올에서 외교회의를 조직하여 몬트리올 협약(Montreal Convention)¹⁾이라고 칭하는 새로운 협약을 채택하기로 합의하였다. 이러한 새로운 협약은 통일된 항공운송인의 책임제도를 창설하기 위하여 와르소 협약 및 그의 모든 개정협약들을 대체하는데 그 의도를 두었다. 하지만 몬트리올 협약의 구조 및 조항들은 와르소 협약, 그의 개정협약 그리고 기타 국제협정에 근거를 두고 있다. 1999년의 몬트리올 협약은 미국이 30번째 국가로 비준함으로써 드디어 2003년 11월 4일 발효하게 되었다.²⁾

항공운송인의 고객이 항공운송을 선택하는 이유가 그의 신속성과 시간 절약에 있음을 고려하여, 와르소 협약 및 1999년의 몬트리올 협약 제19조는 운송인이 화물의 항공운송에서 지연(delay)으로 인하여 발생한 손해에 대하여 책임이 있다고 선언하고 있다.

항공화물의 운송지연은 화물이 운송계약에서 정해진 시간에 그들의 목적지에 도착하지 아니하는 때에 발생한다. 화물의 운송지연의 원인은 예를 들면, 예약못함, 공간부족, 화물의 탑재실패, 다른 항공기에 화물 탑재, 정

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

2) 몬트리올 협약 제53조 제6항은 “본 협약은 서명국의 30번째의 비준서, 수락서, 승인서 및 가입서를 제출한 날로부터 60일이 되는 날에 발효한다.”라고 규정하고 있다.

당한 장소에서 화물의 하기실패 또는 정당한 장소에서 첨부 운송서류들의 인도실패 등을 들 수 있다.³⁾

와르소 협약은 항공화물의 운송 지연에 대한 운송인의 특정한 책임한도를 규정하고 있지 않는 반면에, 1999년의 몬트리올 협약 제22조는 운송지연에 대한 특정한 책임한도를 정하고 있는 점이 다르다.

본 논문에서는 종전의 와르소 협약과 1999년의 몬트리올 협약상의 국제항공화물의 운송지연에 대한 항공운송인의 책임제도에 관하여 양 협약의 규정 및 법원의 판례를 중심으로 비교 설명하고자 하며, 또한 운송지연에 대한 항공운송인의 책임에 관한 협약상의 규정 및 항공운송인의 운송지연 책임을 면제하는 운송약관상의 규정의 문제점에 관하여 검토하고자 한다.

II. 항공화물운송에 있어서 지연의 의미

와르소 협약 및 몬트리올 협약 제19조는 항공운송중의 지연으로 인하여 발생한 손해에 대하여 운송인이 책임을 진다고 규정하고 있다. 그러나 이들 협약은 지연의 정의에 관하여 아무런 규정을 하고 있지 않다.

항공운송이외의 다른 운송수단에 있어서 운송지연의 경우 운송인의 책임에 관한 규정을 살펴보면, 해상운송에 있어서 운송지연에 대한 운송인의 책임을 인정하는 규정이 없다. 철도운송에 있어서는 물품의 전부 또는 일부의 멸실 또는 손상 뿐만 아니라 운송지연에 대한 운송인의 책임을 정의하는 규정이 1970년 국제철도물품운송협약(CIM Treaty) 제27조 제1항에 있으며, 이러한 지연책임은 수취인에게 화물을 인도하는 순간부터 또는 철도당국이 국제철도물품협약 제16조 제2항에 의거 인도로서 정의된 행위를

3) I. H. Ph. Diederiks Verschoor, "The liability for Delay in Air Transport", *Air & Space Law*, Volume XXVI, Number 6, November 2001, Kluwer Law International, p.300.

행하는 때에 개시된다. 도로운송에 있어서는 1956년 국제도로물품운송협약 (CMR Treaty) 제19조에 운송지연의 정의가 규정되어 있는바, 이 조항은 수취인에게 물품을 인도하기 위한 특정기간이 규정되어 있는 때뿐만 아니라 그러한 기간이 언급되어 있지 않는 때에도 적용된다. 또한 물품의 손상 또는 멸실에 대한 손해배상과는 달리 지연으로 인한 손해는 물품에 발생한 손해에 한정되지 않는다. 그리고 원칙적으로 모든 부수적 손해는 단지 손해액이 결코 운송비를 초과할 수 없다는 제한조건에 따라서 손해배상을 받을 권리가 주어진다.⁴⁾

신속성은 항공운송에 있어서 핵심적 요소이다. 따라서 운송지연의 경우에 운송인이 협약에 따라 책임을 져야 하지만, 판례법과 법리학에 따라 지연은 '불합리한'(unreasonable)것이어서야 한다. 한편 어떠한 경우에 불합리한 지연으로 간주될 수 있을 것인가의 문제는 모든 종류의 상황에 달려 있을 것이다. 예를 들면, 운송거리, 운송이 수행되는 방식, 기상조건, 계절, 다른 운송수단의 이용 가능성 등이다.⁵⁾

보통법상 명백한 계약이 없는 경우에, 운송인은 그 사건의 모든 상황을 고려하여 합리적인 시간내에 반드시 운송을 이행해야만 한다. 따라서 지연은 합리적인 시간내에 운송을 이행하지 못한 것을 의미한다.⁶⁾

이러한 원칙은 육상 및 해상운송에 관한 사건들에서 찾아볼 수 있는데, Panalpina International Transport Ltd. v. Densil Underwear Ltd.⁷⁾ 사건에서 항공운송에 적용되었다. 이 사건에서 법원은 항공운송이 그의 신속성 때문에 이용되고 있음을 강조하면서, 12월 2일부터 12월 21일까지 나이지리아에로의 화물운송의 지연으로 말미암아 크리스마스 거래의 상실을 가져오게 한 것은 그 상황에서 부당하고 불합리한 지연이었다고 판결하였다.⁸⁾

4) I. H. Ph. Diederiks Verschoor, *supra* note 2, pp.302-303.

5) I. H. Ph. Diederiks Verschoor, *supra* note 2, p.301.

6) Shawcross & Beament, *Air Law, Fourth Edition, Volume 1, Butterworth & Co (Publishers) Ltd., 1989, para. 192-193.*

7) [1981]1 Lloyd's Rep(QBD) ; Shawcross & Beament, *supra* note 4, para.192-193.

항공화물운송에 있어서 '지연'의 문구에는 몇가지 해석이 따를 수 있는데, 그것은 첫째 화물이 항공기로 운송도중에 지연이 발생하여야 함을 의미하거나, 둘째 와르소 협약 제19조의 '항공운송'에 있어서의 지연은 화물의 멸실이나 손상에 대한 책임기간을 정의하고 있는 와르소 협약 제18조 제2항과 동일하게 해석되어야 함을 의미하거나, 셋째 화물이 목적지에 정시에 도착하지 아니하는 때마다 지연에 대한 책임이 존재한다는 것을 의미할 수 있다.⁹⁾

위의 첫 번째 및 세 번째 해석은 몇 개의 관할지역내의 법원에 의해 거부된 반면에, 다수의 사건들은 두 번째 해석을 지지하였다.¹⁰⁾ 그리고 법원들은 지연이 항공운송 중에 발생했는가 여부를 확인하기 위하여 와르소 협약 제18조 제2항의 '항공운송'의 정의를 이용하였다. 여기서 와르소 협약 제18조 제2항은 화물의 항공운송의 기간을 '화물이 공항 내에 또는 항공기 내에 있거나, 또는 항공기가 공항밖에 착륙한 경우에 어떠한 장소이든 간에 운송인의 관리 하에 있는 기간'으로서 정의하고 있다. 그러나 그 기간은 공항 밖에서 행해진 육상, 해상 또는 내수로 운송에 까지 확대되지 않는다(와르소 협약 제18조 제3항). 한편 이 기간은 목적지 공항에 물품이 도착한 이후의 시간을 포함한다.

우리 대법원 판례에 의하면, 개정 와르소 협약 제19조에 따라 운송인은 화물의 항공운송에 있어서의 연착으로 인하여 발생하는 손해에 대하여 책임을 지며, 이때 연착으로 인하여 발생하는 손해는 개정 와르소 협약 제18조 제2항의 항공운송중의 손해만을 뜻하는 것이 아니고 화물의 경우 그 탑재가 늦어져 발생하는 손해도 포함한다고 판결하였다.¹¹⁾

따라서 와르소 협약 제19조(몬트리올 협약 제19조)의 '항공운송에 있어

8) Ibid.

9) Georgette Miller, *Liability in International Air Transport*, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1977, p.158.

10) *Bart v. British West Indian Airways, Ltd.*, 23[1967]1 Lloyd's Rep. 293(Guyana Ct. App. 1966); *Brunwasser v. Trans World Airlines, Inc.*, 10a, 541 Supp1388(WD Pa, 1982), 17 Avi 17,723.

11) 대법원 2002.10.22선고 2002다32523등,공2002.12.15.[168],2792;<http://www.scourt.go.kr>

서 지연'은 화물의 경우에는 와르소 협약 제18조 제2항 및 제3항(몬트리올 협약 제18조 제3항 및 제4항)에서 언급된 기간 중의 지연을 의미한다는 견해가 제시되고 있는데,¹²⁾ 이 견해가 타당하다고 생각된다.

Ⅲ. 항공운송인의 책임조건 및 책임기간

1. 책임조건

항공운송의 지연으로 인한 손해에 대한 운송인의 책임요건에 관하여 몬트리올 협약 제19조에 의하면, 운송인은 화물의 항공운송중 지연으로 인한 손해에 대하여 책임을 부담하되, 운송인이 자신 또는 그의 고용인 및 대리인이 손해를 회피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 다하였다는 사실 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다는 사실을 증명한 경우에는 책임을 부담하지 않는다.

몬트리올 협약을 와르소 협약과 마찬가지로 화물의 운송지연으로 인한 손해에 대하여 과실책임(fault liability) 제도를 규정하고 있는 반면에, 거증책임을 전환시켜서 운송인이 손해를 회피하기 위해 필요한 조치의 기준을 충족시킬 수 없는 경우에 책임이 있는 것으로 추정되는 이른바 과실추정책임제도를 도입하고 있다.

과실추정책임주의는 발생한 손해에 대하여 운송인이 스스로 과실이 없다는 것을 증명하지 못하면 운송인의 과실로 추정되어 책임을 지는 제도이다. 따라서 운송지연으로 인한 손해에 대하여 운송인이 면책되기 위해서는 무과실에 대한 입증책임을 운송인이 져야 한다.

이러한 화물운송의 지연손해에 대한 운송인의 책임제도는 몬트리올 협약 제18조에서 화물의 파괴, 멸실 또는 손상으로 인한 손해에 대하여 엄격

12) Shawcross & Beaumont, supra note 4, para.191.

책임(strict liability) 즉 절대책임 제도를 도입하고 있는 것과 달리 운송 지연으로 인한 손해에 대하여는 운송인의 책임요건을 완화하고 있다고 할 수 있다.

운송의 지연과 운송인 자신의 과실 간에는 밀접한 관계가 있기 때문에 지연으로 인한 손해와 실제적 손해 간에는 또한 동시발생이 생겨날 수 있으며, 이러한 두 가지 형태의 손해가 협약 제18와 제19조에 모두 중첩되는 경우에는 제19조가 책임소송의 근거가 될 수 있다.¹³⁾

2. 책임기간

항공운송의 지연으로 인한 손해에 대한 운송인의 책임기간에 관하여 몬트리올 협약 제19조는 운송인은 '항공운송' 중의 지연으로 인한 손해에 대하여 책임을 부담하게 됨을 규정하고 있다. 본조에는 '항공운송'의 의미 및 기간에 관하여는 아무런 규정이 없으나, 화물의 파괴, 멸실 또는 손상으로 인한 손해에 대한 운송인의 책임기간에 적용되는 몬트리올 협약 제18조 제3항 및 제4항의 규정을 인용하여 해석하는 것이 타당할 것이다.

따라서 항공운송이라 함은 화물이 운송인의 관리하에 있는 기간을 포함하되(몬트리올 협약 제18조 제3항), 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 행하여졌을 때는 어떠한 손해도 반증에 따른다는 것을 조건으로 하여 항공운송 중에 발생된 하나의 사건의 결과라고 추정된다. 만약 운송인이 당사자들 간의 약정에 따라 항공운송으로 행할 것이 예정되어 있었던 운송의 전부 또는 일부를 송하인의 동의를 받음이 없이 다른 어떠한 하나의 운송수단에 의한 운송은 항공운송의 기간 내에 있는 것으로 간주된다(몬트리올 협약 제18조 제4항). 한편 운송인의 운송약관에는 무상 또는 유상으로 행하는 항공운송 또는 육상운송 등을 포함하고 있다.¹⁴⁾

13) I. H. Ph. Diederiks Verschoor, supra note 2, p.311.

몬트리올 협약 제18조 제3항에 의하면 항공운송에 포함되는 기간을 화물이 운송인의 관리 하에 있는 기간으로 정의하고 있으므로, 화물이 세관 창고 또는 공항외부에 있을지라도 운송인의 관리 하에 속해 있는 상황에 까지 운송인의 책임이 미치게 된다. 또한 몬트리올 협약 제18조 제4항에 의하면, 운송인이 약정된 항공운송의 전부 또는 일부를 송하인의 동의를 받음이 없이 육상운송 또는 해상운송으로 대체하는 경우에 그와 같은 육상운송 또는 해상운송에도 몬트리올 협약이 적용되므로, 만약 항공운송인이 자기의 책임으로 트럭운송으로 대체하는 경우 항공운송인은 여전히 몬트리올 협약에 의해 책임을 지게 될 것이고, 논리적으로 트럭운송인의 책임도 또한 몬트리올 협약이 적용될 것이다. 그러나 이러한 종류의 운송의 대체는 송하인이 서로 다른 운송수단들에 의해 운송할 물품을 계약하는 복합운송과는 구별된다.¹⁵⁾

항공화물 운송의 실무에서 운송인의 관리 하에 있는 기간은 수하인에게 화물의 도착통지와 더불어 종료한다. 그 순간 이후에 화물을 인수하거나 창고에 보관 또는 이원구간으로의 운송 등에 관하여 지시를 행할 것인가 여부를 결정하는 것은 수하인에게 맡겨져 있다.¹⁶⁾ 운송인의 운송약관에 의하면, 운송인이 수하인이나 도착통지를 받을 자 또는 그들의 대리인에게 운송장을 인도하고 수하인이나 도착통지를 받을 자 또는 그들의 대리인이 지정한 보세창고업자나 보세운송업자에게 화물을 인도한 경우 또는 세관이나 정부기관의 지시 내지 권고에 따라 지정된 보세창고업자나 보세운송업자에게 화물을 인도한 경우에도 적법하게 화물을 수하인에게 인도한 것으로 간주한다.¹⁷⁾

14) 대한항공 국제화물운송약관 제1조 제5항에는 “운송이라함은 수송과 동의어로서 무상 또는 유상으로 행하는 화물의 항공운송 또는 육상운송 등 여타의 수단에 의한 운송을 말한다.”라고 정의하고 있다.

15) Thomas J. Whalen, "The New Warsaw Convention : The Montreal Convention", *Air & Space Law*, Vol.XXV, No.1, 2000, p.18.

16) I.H.Ph. Diederiks-Verschuur, *supra* note 2, p.308.

17) 대한항공 국제화물운송약관 제9조 제2항.

IV. 항공운송인의 책임제한 및 책임면제

1. 책임제한

와르소 협약 제22조 제2항(a)에는 화물의 운송 지연에 대한 운송인의 책임한도를 특별히 규정하고 있지 않다. 따라서 책임이 지연에 기인하는 경우 화물의 멸실 또는 손상의 경우에 적용되는 바와 동일한 책임한도인 1킬로그램당 250프랑(francs)이 적용된다.¹⁸⁾ 그러나 몬트리올 협약은 제22조 제3항에서 명백하게 지연에 대한 운송인의 책임한도를 규정하고 있다. 즉 화물의 운송에 있어서 송하인이 목적지에서 인도시의 이익의 특별한 신고를 하고 추가요금¹⁹⁾을 지급하지 않는 한, 운송인의 책임은 1킬로그램당 17특별인출권(Special Drawing Right:SDR)으로 제한된다. 여기서 특별인출권(SDR)은 국제통화기금(IMF)에서 정의하고 있는 특별인출권을 의미하며, 17SDR은 미화 약 20달러에 해당된다.

이러한 운송인의 책임한도는 1975년 몬트리올 제4추가개정서 제22조에서 채택되었으며, 이 금액은 1929년 와르소 협약 채택 이후 사용된 책임한도인 1킬로그램당 250 프랑(francs)²⁰⁾과 동등한 금액이다. 그리고 몬트리올 협약 제23조는 특별인출권(SDR)의 국내통화로 환산에 관하여 규정하고 있는데, 환산할 때에 소송절차가 진행 중일 경우 판결일에 특별인출권에

18) 와르소 협약 제22조 제2항 (a)에는 “화물의 운송에 있어서는 운송인의 책임은 1킬로그램당 250프랑 액을 한도로 한다.”라고 규정하고 있다.

19) 운송가격에 대하여 증가요금이 적용되는 경우, 킬로그램당 화물의 가격은 운송신고 가격을 운송장에 명시된 화물의 총중량으로 나누어 결정한다. 킬로그램당 화물의 가격이 미화 20불(또는 그 상당액)을 초과하는 경우에는 그 초과분에 대하여 0.5%에 상당하는 금액을 증가요금으로 한다(대한항공 국제화물운송약관 제4조 제9항).

20) 프랑(franc)이라 함은 순분 1,000분의 900의 금의 65.5밀리그램으로 이루어지는 프랑스프랑을 말하며, 그 금액은 각국의 통화의 단수가 없는 금액으로 환산할 수 있다. 금 이외의 각국 통화의 환산은 소송의 경우에는 판결시의 이러한 통화의 금 가치에 따른다(와르소 협약 제2조 제5항).

대한 국내통화의 가치에 따라 행해진다. 또한 몬트리올 협약 제24조는 책임한도가 물가상승율을 따라 가기 위해 만약 인플레이션율이 10%를 초과하는 경우에 책임한도는 5년마다 재검토 되어야 한다고 규정하고 있다.²¹⁾

운송지연에 대한 운송인의 책임제한 규정의 적용문제에 관한 미국 법원의 판례를 보면, 나이지리아로부터 미국까지 운송할 화물의 지연적재로 인한 손해를 청구하기 위해 운송인을 상대로 송하인이 제기한 소송에는 와르소 협약의 책임제한 규정이 적용되지 않았다. 그 이유는 협약의 요건을 위반하여 운송인이 발행한 항공운송장에 화물을 위한 중간기항지 기재를 누락시켰으며, 더욱이 협약이 필요한 경우 운송인에게 화물의 중간기항지를 변경할 권리를 부여하고 있을지라도 운송인은 문제의 화물이 필요로 인해 항로가 변경되었다는 증거를 제시하지 못하였다. 한편 항로 변경이 필요한 것이었다고 추정할 지라도 항로 변경이 운송인에게 책임제한의 권리를 유보하는 협약상의 규정을 찾아 낼 수 없었다고 판결하였다.²²⁾

한편 몬트리올 협약 제25조는 운송인이 이 협약에 정한 책임한도 보다 더 높은 한도를 정하거나 어떠한 경우에도 책임한도를 두지 않는다는 것을 운송계약에 명기할 수 있다고 규정하고 있다. 이 조항은 운송인이 협약에 정한 것보다 높은 책임한도 또는 책임한도를 두지 않는 것을 허용하고 있다.

반면에 몬트리올 협약 제26조는 운송인의 책임을 면제하거나 또는 이 협약에 규정되어 있는 책임한도 보다 더욱 낮은 책임한도를 정하는 계약 조항은 무효가 된다고 규정하고 있다. 이 조항은 운송인이 협약에 정한 것

21) 만약 인플레이션율이 10%를 초과할 때에 기탁처는 책임한도를 재검토할 수 있으며, 당사국들에게 책임한도의 개정을 통고할 수 있다. 이러한 개정 은 당사국들에게 통고된 이후 6개월 뒤에 효력이 발생된다. 만약 당사국들에게 통고된 이후 3개월 이내에 과반수의 당사국들이 자국의 불송인을 등록하는 경우에는 그 개정은 발효되지 않으며 기탁처는 그 문제를 당사국들의 화합에 부칠 수 있다. 기탁처는 모든 당사국들에게 개정의 발효에 관하여 즉각 통고하여야 한다(몬트리올 협약 제24조 제2항).

22) *Ajibola v. Sabena Belgium Airline*, US District Court, Southern District of New York, 21 May 1996; 25 *Avi*, 17412; *Air and Space Law*, Vol. XXII, 1997, p.101.

보다 낮은 책임한도를 정하는 것을 금지하고 있다.

몬트리올 협약 제22조 제4항에 의하면, 화물의 일부 또는 그 안에 포함되어 있는 어떠한 물건의 운송지연의 경우에 운송인의 책임이 제한되는 금액을 결정함에 있어 고려되어야 할 중량은 관련되는 포장화물의 총중량만으로 한다. 그럼에도 불구하고 화물의 일부 또는 그 안에 포함되어 있는 물건의 운송 지연이 동일한 항공운송장 또는 동일한 수령증에 기재하거나 또는 이러한 증권이 발행되지 아니하였을 때에는 다른 수단에 의해 보존되고 있는 기록에 기재되어 있는 다른 포장화물의 가치에 영향을 미칠 때에, 그러한 포장화물의 총중량은 또한 책임한도를 결정함에 있어 고려되어야 한다. 한편 운송인의 운송약관에는 미국을 출발지 또는 목적지로 하는 화물의 경우에 당해 화물의 운임 계산시 사용된 중량으로 책임한도를 산정하고 있다.²³⁾

이에 관한 이태리 법원의 판례를 살펴보면, *Vibra v. Alitalia and Lufthansa* 사건에서 5상자의 적재물품 가운데 1상자가 늦게 인도되었는데, 이것을 적재물품 전부의 인도 지연으로 간주 하였으며, 그 이유는 인도가 지연된 상자에는 장비의 조립 및 작동에 절대적으로 필요한 부품들이 포함되어 있었기 때문이라고 판결하였다.²⁴⁾

또한 미국법원의 판례를 살펴보면, *Oddvin Lokken v. Federal Express Corporation*²⁵⁾ 사건에서 법원은 항공운송인이 국제운송 물품을 적시에 인

23) 대한항공 국제화물운송약관 제14조 제2항 라호 에는 “화물의 손해에 대하여 대한항공의 배상책임한도액을 산정하는데 사용되는 중량은 동일한 운송장에 기재된 전체화물의 가치에 영향을 미치는 경우에는 당해화물의 총중량이 대한항공의 배상책임한도액을 산정함에 있어서 고려한다. 상기 규정에도 불구하고 미국을 출발지로 하거나 목적지로 하는 화물에 대하여 화물의 전부 또는 일부 손해가 발생한 경우 대한항공의 배상책임한도액을 산정하는데 사용되는 중량은 당해화물의 운임을 계산하기 위하여 사용된 중량으로 한다.” 라고 규정하고 있다.

24) *Vibra v. Alitalia and Lufthansa*, Tribunale de Milano, 1976; 1991 ASL 299, No.84; Diederiks-Verschoor, supra note 2, p.310.

25) U.S. District Court, Southern District of New York, No.99 Civ.0585(THK), 16 February 2000: 27 Avi 17,596.

도하지 않았다 하더라도 그것이 와르소 협약의 조항에 의해 고의의 불법 행위를 구성하는 것은 아니었다. 왜냐하면 송하인은 추측이상의 증거를 제시하지 못했으며, 그리고 배심원으로 하여금 운송인이 포장물을 인도하지 않은 것이 고의의 불법행위로 인해 발생한 것임을 합리적으로 결론 짓도록 허용하는 결정적인 주장을 제시하지 못하였다. 결과적으로 협약이 손해배상청구에 적용되어 운송인의 책임이 제한된다고 판결하였다.

2. 책임면제

몬트리올 협약 제19조에 의하면, 운송인, 그의 고용인 및 대리인이 손해를 회피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치들을 취하거나 또는 그러한 조치를 취할 수 없었다는 것을 입증한 경우에는 지연으로 인해 발생한 손해에 대하여 운송인은 책임을 지지 않는다.

따라서 운송인이 책임을 면제받을 수 있는 유일한 방법은 지연을 회피하기 위하여 필요한 모든 조치들을 취하거나 또는 그러한 조치들을 취할 수 없었다는 것을 입증하는 것이다. 그러나 운송인이 지연의 원인이 발생한 이후에 손해를 최소화하기 위하여 가능한 모든 조치가 행해졌다는 것을 입증하는 것으로는 충분하지 않다. 결국 운송인은 지연 자체의 발생에 과실이 없었다는 것을 입증하여야 한다.

독일 법원의 판례에 의하면, 만약 지연이 항공기의 출발이전 또는 도착 이후에 세관당국의 철저하고 장시간의 검사에 의해 발생하는 경우에 운송인은 책임을 질 수 없는데, 그 이유는 세관당국이 운송인의 고용인이나 대리인이 아니므로 운송인이 지연으로 인한 손해를 회피하기 위한 조치들을 취할 수 없었기 때문이라고 판결하였다.²⁶⁾

또다른 프랑스 법원의 판례에 의하면, 화물의 일부가 17일 늦게 도착하였으며 운송인이 그 물품을 다른 항공기나 다른 항공사로 운송하기 위해

26) Landgericht Frankfurt am Main, 14 November 1990; ZLW, 1991, p.188; Transp R, 1991, p.146; Air Law, Vol. XVI, 1991, p.142; I. H. Ph. Diederiks Verschoor, supra note2, p.306.

부지런하게 노력하였다는 것을 입증하지 못하였을 때에 운송인은 책임을 져야하는데, 그 이유는 파리와 테헤란 간에 직접 및 간접 항공편 연결이 존재함을 고려할 때에, 운송인은 명백히 부주의하게 그리고 운송계약상 그의 의무를 완전히 무시한 채 행동하였기 때문이라고 판결하였다.²⁷⁾

만약 지연으로 인한 손해가 손해배상을 청구하는 자 또는 그로부터 권한을 위임받은 자의 부주의 또는 기타 불법한 작위 또는 부작위로 인하여 발생되었거나 기여되었다는 것을 운송인이 입증하는 경우, 운송인은 몬트리올 협약 제20조에 의거 그러한 과실 또는 불법한 작위 또는 부작위가 손해를 일으켰거나 기여한 정도에 따라 손해배상청구인에 대한 그의 책임을 전부 또는 일부 면제받을 수 있다.

일단 지연으로 인한 손해의 존재가 입증되는 경우, 운송인은 몬트리올 협약 제19조에 근거하여 책임이 있는 것으로 추정된다. 그러나 운송인은 오직 손해를 회피하기 위하여 필요한 조치들을 취하였다는 것을 증명하거나, 또는 그러한 조치들을 취할 수 없었다는 것을 증명하거나, 또는 손해가 피해자의 기여과실에 기인한 것이었다는 것을 증명함으로써 책임을 면할 수 있다.

V. 항공운송인에 대한 손해배상청구 소송 및 중재

1. 손해배상청구의 기초

몬트리올 협약 제29조에 의하면, 화물의 운송에 있어서 손해에 관한 소송은 이 협약, 계약 또는 불법행위에 의하거나 그렇지 않으면 기타 어떠한

27) Court of Appeals, Paris, Iran Air v. Societe Generale de Geophysique, 14 November 1974: 1975 RFDA 60; Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carrier*, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1981, p.193.

사항에 근거할 지라도 이 협약에 규정되어 있는 조건 및 책임한도에 따라서만 제기될 수 있다.

다만 소를 제기할 수 있는 권리를 가지고 있는 자가 누구이며 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 “소송에서 형사적 손해, 징벌적 손해 또는 기타 다른 보상받지 못하는 손해는 청구하지 못한다.” 라고 추가한 것을 제외하고는 와르소 협약 제24조를 본질적인 변경없이 수용하고 있다.

2. 고용인 및 대리인에 대한 손해배상청구의 총액

몬트리올 협약 제30조에 의하면, 이 협약과 관련된 손해로 인하여 운송인의 고용인 또는 대리인을 상대로 소송이 제기되는 경우에 그 고용인 또는 대리인은 그들의 직무 범위 내에서 행동하였음을 증명하는 경우, 이 협약 하에서 운송인 자신이 주장 할 권리가 있는 책임의 조건 및 한도를 원용할 권리를 가진다. 그러한 경우에 운송인, 그의 고용인 및 대리인으로부터 회수 가능한 총금액은 전술한 책임한도를 초과하지 못한다. 한편 운송인의 운송약관에는 사용하는 항공기 또는 여타 운송수단의 소유자, 그의 대리인, 종업원 및 대표자에게도 이 조항을 적용하고 있다.²⁸⁾

이 조항은 운송인의 고용인 및 대리인이 그들의 직무범위 내에서 행동하고 있는 때에는 운송인 자신이 부담하고 있는 바와 동일한 책임조건 및 한도에 따르도록 규정하고 있는 바, 와르소 협약 제25A조를 본질적인 변경없이 수용하고 있다.

28) 대한항공 국제화물운송약관 제14조 제2항 타호 에는 “본 약관에 설정된 대한항공의 책임의 면제 또는 제한은 직무를 수행중인 대한항공의 대리인, 종업원, 대표자에게도 적용되며 또한 대한항공이 사용하는 항공기 또는 여타 운송수단의 소유자, 그의 대리인, 종업원 및 대표자에게도 적용된다. 대한항공, 그의 대리인, 임직원 및 대표자로부터 배상받을 수 있는 총액은 대한항공의 배상책임한도액을 초과하여서는 아니 된다.” 라고 규정하고 있다.

3. 손해배상청구소송의 재판관할권

몬트리올 협약 제33조에 의하면, 화물의 손해에 관한 소송은 원고의 선택에 따라 하나의 당사국의 영토 내에서 운송인의 주소지, 또는 운송인의 주된 영업소의 소재지, 또는 운송인이 계약을 체결한 영업소의 소재지를 관할하는 법원, 또는 목적지를 관할하는 법원 중에서 어느 하나에 제기되어야 한다. 또한 소송절차는 소송이 계속된 법원이 속하는 국가의 법률에 의한다.

이 조항은 재판관할권에 관한 와르소 협약 제28조를 그대로 수용하고 있는데, 손해배상청구권자는 화물의 운송지연으로 인한 손해에 대해 소송을 제기할 수 있는 법원이 위의 4개로 한정되고 있다.

4. 화물 운송 지연에 대한 이의제기 시한

몬트리올 협약 제31조에 의하면, 지연의 경우에 인도받을 권리를 가지는 자가 화물을 처분할 수 있는 날로부터 늦어도 21일 이내에 운송인에게 이의를 제기하여야 한다(제31조 제2항). 그리고 개개의 이의는 서면으로 작성되어야 하고 전술한 기간 내에 제출되거나 발송되어야 한다(제31조 제3항). 만약 전술한 기간내에 이의가 제기되지 않는 경우에 운송인에 대한 소송은 운송인 측의 사기가 있는 경우를 제외하고 인정되지 않는다(제31조 제4항).

이 조항은 이의제기시한에 관한 와르소 협약 제26조를 그대로 수용하고 있으며, 다만 이의는 운송증권에 유보를 기재함으로써 또는 전술한 기간 내에 별개의 서면을 발송함으로써 제기할 수 있도록 규정한 와르소 협약 제26조 제3항 규정을 일부 수정하여 이의는 서면으로 작성되어야 한다고 규정하고 있다.

이의제기 시한에 관한 우리 대법원의 판례를 살펴보면, 원고(주식회사 아라항공)와 아시아나항공주식회사 사이의 이 사건 화물에 대한 운송계약 체결이 늦어짐에 따라, 원고가 1차로 발행한 항공화물운송장상의 운송일정

보다는 5일, 다시 발행한 항공화물운송장상의 운송일정 보다는 1일 늦게 이 사건 화물이 수하인에게 인도된 뒤 4개월 정도 지나서야 원고에게 이 사건 화물의 연착으로 인한 손해배상을 청구하는 서면통지를 하였으므로, 이 사건 화물의 연착으로 인한 원고의 손해배상책임이 소멸하였다고 판결하였다.²⁹⁾

전술한 *Oddvin Lokken v. Federal Express Corporation*³⁰⁾ 사건에서 법원은송하인이 물품 탑재의 지연으로 인해 발생한 손실에 대한 서면통지를 적시에 항공운송인에게 제출하지 않았기 때문에 와르소 협약의 규정에 의거 그의 손해배상청구의 기각이 정당화되었다. 한편 송하인이 운송인에게 구두통지를 적시에 하였고 뒤이어서 탑재가 행해진 후 5개월 만에 서면통지를 하였다는 주장은 협약상의 요건을 충족하는데 불충분하였다. 따라서 송하인은 물품의 인도 지연으로 인해 발생한 손해를 회복하는 것이 금지된다고 판결하였다.

5. 손해배상청구소송의 제기기한

몬트리올 협약 제35조에 의하면, 손해에 관한 권리는 소송이 목적지에 도착하는 날 또는 항공기가 도착하여야만 되었던 날, 또는 운송이 중지되었던 날부터 기산하여 2년의 기간 내에 제기 되지 않는 경우에는 소멸된다. 그리고 그 기간의 계산방법은 사건이 계류되어 있는 법원이 적용하는 법률에 의해 결정된다.

이 조항은 제소기한에 관한 와르소 협약 제29조를 그대로 수용하고 있다.

29) 대법원 2002.10.22. 선고 2002 다 32523 등, 공 2002.12.15. [168], 2792; <http://www.scourt.go.kr>

30) U.S. District Court, Southern District of New York, No.99 Civ.0585(THK), 16 February 2000: 27 Avi 17,596.

6. 운송인의 책임관련 분쟁 해결을 위한 중재

몬트리올 협약 제34조에 의하면, 화물운송계약의 당사자들은 이 협약에 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 협약 제33조에 규정되어 있는 재판관할권중 하나에서 개최되어야 한다. 또한 중재인 또는 중재판정부는 이 협약의 규정을 적용하여야 한다. 그리고 이 규정에 위반한 중재조항 또는 합의의 어떠한 문언은 무효가 된다.

이 조항은 와르소 협약에 없던 것을 몬트리올 협약에 새로이 규정한 것이다. 소송외적 분쟁해결수단(Alternative Dispute Resolution:ADR)으로서 중재는 지난 수십년간 법원에서의 소송보다 낮은 비용으로 신속하게 분쟁을 처리할 수 있기 때문에 계속적으로 이용이 증가하는 현상을 보여 오고 있다.³¹⁾ 따라서 국제항공화물 운송에 있어서 지연으로 인한 손해에 대한 운송인의 책임관련 분쟁도 법원에 소송제기보다는 중재기관에 중재신청을 통하여 해결하는 것이 운송인과 화주 모두에게 유익할 것이다. 그러나 우리나라의 경우 대한상사중재원에서 취급한 항공화물 운송관련 분쟁사건의 판정사례는 매우 적은 실정이다.³²⁾

몬트리올 협약 제34조는 명백하게 항공운송장에 중재조항의 삽입을 허용하고 있으며, 이러한 조항의 강제력을 인정하고 있다. 물론 중재장소는 이 협약 제33조에 규정된 재판관할권이 있는 4개의 법원 소재지로 한정된다. 여기서 항공운송장에 삽입할 중재조항으로는 대한상사중재원이 권장하는 표준중재조항인 “이 계약으로부터 또는 이 계약과 관련하여 또는 이 계약의 불이행으로 말미암아 당사자간에 발생하는 모든 분쟁, 논쟁 또는 의견 차이는 대한민국 서울에서 대한상사중재원의 중재규칙 및 대한민국

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

32) 대한상사중재원의 국제항공화물 운송중 멸실로 인한 손해배상청구 중재사건의 판정사례로는 1995. 1. 26판정 제94111-0012호 참조(대한상사중재원, 중재판정사례집(VI), 1993-1994, pp. 258-289).

법에 따라 중재에 의하여 최종적으로 해결한다. 중재인(들)에 의하여 내려지는 판정은 최종적인 것으로 당사자 쌍방에 대하여 구속력을 가진다.” 라는 조항을 이용하는 것이 편리할 것이다.³³⁾

VI. 항공운송인의 지연책임을 면제하는 운송약관의 효력

몬트리올 협약 제26조에 의하면, 운송인의 책임을 면제하거나 또는 본 협약에 규정되어 있는 책임한도 보다 더욱 낮은 금액의 책임한도를 정하는 것은 무효이며, 이와 같은 어떠한 조항의 무효도 계약의 모든 것을 무효로 하는 것은 아니며 계약은 계속하여 본 협약의 적용을 받게 된다. 이 조항은 와르소 협약 제23조 제1항을 그대로 수용하고 있다. 한편 몬트리올 협약 제27조에 의하면, 본 협약의 어떠한 규정도 운송인이 운송계약의 체결을 거절하거나, 본 협약상의 항변권을 포기하거나 또는 본 협약의 규정에 저촉되지 않는 운송조건을 정하는 것을 방해하지 못한다 라고 규정하고 있다. 이 조항은 와르소 협약 제33조를 본질적인 변경없이 수용하고 있다.

이와 같이 몬트리올 협약 제27조에서는 항공운송을 위한 특정일자과 시간을 정할 수 있는 계약을 당사자들이 체결할 자유를 인정하고 있지만, 그러나 운송인의 지연에 대한 책임의 전부 또는 일부를 면제하는 조건을 명시하는 조항이나 운송약관은 몬트리올 협약 제26조에 의해 무효가 되는 것이다.

33) “All disputes, controversies, or differences which may arise between the parties, out of or in relation to or in connection with this contract, or for the breach thereof, shall be finally settled by arbitration in Seoul, Korea in accordance with the Arbitration Rules of the Korean Commercial Arbitration Board and under the Laws of Korea. The award rendered by the arbitrator(s) shall be final and binding upon both parties concerned.”(대한상사중재원, 상사분쟁과 중재절차 해설, 2002, p.11).

운송약관상 운송인의 면책조항에 관한 예를 들어보면, 대한항공의 국제 화물운송약관 제7조 제4항에는 다음과 같이 규정되어 있다. “운항시간표 또는 기타에 표시되어 있는 운항시간 또는 운항노선은 예정에 불과하며 보증하는 것도 아니고 운송계약의 일부도 아니다. 화물의 운송 개시, 완료 또는 인도에 관하여 그 시각이 확정되는 것이 아니며 대한항공은 예고없이 운송인 또는 항공기를 변경할 수 있다. 대한항공은 특정항공기 혹은 특정노선에 따라 화물을 운송하거나 또는 특정운항 예정시간표에 따라 여하한 지점에서의 접속에 관하여 의무를 부담하는 것이 아니며 운송장에 기재된 노선과 상이한 노선을 선정하거나 변경할 수 있다. 대한항공은 운항시간표 또는 기타의 오기 또는 누락에 대하여 책임을 지지 아니한다. 대한항공의 대리인, 종업원 또는 대표자의 항공편 발착일시 또는 여하한 운항시간에 관한 여하한 진술 또는 표현이 대한항공을 구속하는 권리를 갖는 것은 아니다.(제7조 제4항 가호) 대한항공은 통상 기대되는 바에 따라 신속히 운송을 행하여야 한다. 대한항공은 다음과 같은 사유로 인하여 타당하다고 판단될 경우에는 예고없이 항공편 혹은 미이행 항공편을 취소, 우회, 연기 또는 지연시키거나 화물의 전부 또는 일부를 탑재하지 아니하고 항공편을 출발시킬 수 있다. ① 실제 발생하고 있거나 혹은 발생이 보고된 대한항공이 통제할 수 없는 상황(기상조건, 불가항력, 파업, 폭동, 소동, 출입항금지, 전쟁 또는 이에 준하는 행위, 적대행위, 동란 또는 국제관계의 불안정 등을 포함하되 여기에 한하는 것은 아님)이거나 직접 또는 간접으로 그러한 사실에 기인하는 지연, 요구, 조건, 사태 또는 요건, ② 예측, 예기 또는 예보치 못한 사실, ③ 적용법령, 정부규제, 명령 또는 지시, ④ 노동력, 연료 혹은 설비의 부족 또는 대한항공 또는 기타인의 노사분규(제7조 제4항 나호).”

위와 같은 항공운송인의 운송지연에 대한 면책약관의 효력에 관한 프랑스 법원의 판례를 살펴보면, *Ets Peronny v. Ste Ethiopin Airlines*³⁴⁾ 사건에서 파리 항소법원은 운송의 완료를 위한 시간은 확정되어 있는 것이 아

34) (1975) 29 RFDA(C. A. Paris, 30 May 1975); Georgette Miller, *supra* note 7, p.155.

니며, 그리고 운송인은 운송물품의 항로를 선택하거나 이로할 수 있는 권한이 부여되어 있다고 규정하고 있는 항공화물운송장의 조항은 항공 운송의 이행이 정상적 시간보다 매우 오래 걸렸으며, 그리고 송하인이 그 운송 방식의 선택의 근거로 예상할 수 있었던 것보다 훨씬 초과한 경우에 관련되어 있는 한 무효가 된다고 판결하였다. 따라서 지연문제를 다루고 있는 운송약관의 조항에 의해 생기는 유일한 효과는 사소한 지연의 경우에 운송인의 책임을 면제하는 것이다. 그러므로 지연이 사소한 정도를 넘는 모든 경우에 운송약관의 면책조항은 그 효력이 인정되지 않는다. 결국 운송인의 책임이 면제될 수 있는 유일한 방법은 와르소 협약 제20조 제1항에 의거 그가 지연을 회피하기 위하여 필요한 모든 조치들을 취하였거나 또는 그러한 조치들을 취할 수 없었다는 것을 입증하는 것이다 라고 판결하였다.³⁵⁾

Ⅶ. 결 론

상술한 바와 같이 본고에서는 국제항공화물 운송에 있어서 지연으로 인한 손해에 대한 항공운송인의 책임제도에 관하여 종전의 와르소 협약과 새로 발효된 1999년의 몬트리올 협약의 각 규정을 중심으로 비교 설명하여 보았다. 그러나 와르소 협약을 전면 개정하고 있는 몬트리올 협약도 운송지연에 대한 항공운송인의 책임규정에 있어서 다음과 같은 결점들이 있음을 지적할 수 있으며, 이러한 사항들은 추후 개정 보완되어야 할 것이다.

첫째, 몬트리올 협약 제19조는 화물의 항공운송중 지연으로 인해 발생하는 손해에 대하여 운송인은 책임을 진다고 규정하고 있다. 그러나 이 조항은 운송에 대한 책임기간에 관하여 언급이 없으며, 더욱이 이 조항은 지연의 경우에 고려되어야 할 상황 및 지연의 길이에 관하여 아무런 표현

35) Georgette Miller, *supra* note 7, p.155.

을 하고 있지 않다. 그러므로 몬트리올 협약 제19조에 명확하게 '항공운송'에 대하여 정의해 두고, 그리고 '불합리한'(unreasonable)이란 용어를 삽입하는 것이 바람직 할 것이다.

비록 지연이 합리적인 시간 내에 운송인이 운송을 이행하지 않은 그러한 것이 아닌 경우 몬트리올 협약 제19조에 의거 운송인의 책임이 없을 지라도, 협약의 다른 조항들에 의거 책임이 있을 수 있다. 그러므로 만약 지연이 불합리한 것이 아닌 경우라 하더라도 지연으로 인하여 화물의 손상 또는 멸실을 발생시키는 경우에, 몬트리올 협약 제18조 제1항에 의거 운송인의 책임이 있다고 추정될 것이다.

둘째, 몬트리올 협약 제22조 제3항은 화물의 파괴, 멸실, 손상 또는 지연에 대한 운송인의 책임한도를 규정하고 있다. 즉 화물운송에 있어서 운송인의 책임은 1킬로그램당 17 특별인출권(SDR)으로 지금까지 깨어지지 않는 한도로 제한되어 있다. 특히 화물의 지연에 대한 책임한도를 와르소 협약상의 책임한도 그대로 유지하고 있는 점은 고객의 보호차원에서 재조정되어야 할 것이다.

셋째, 몬트리올 협약 제26조에 의거 협약상 운송인의 책임을 면제하려는 경향이 있는 항공운송인의 운송약관상 여하한 규정도 무효가 된다고 할 것이다. 그러나 협약의 취지가 불합리한 운송지연의 경우에 운송인에게 책임을 지우기 위한 것이라면, 그러한 경우에 운송인의 책임을 제한 또는 면제하고자 하는 여하한 계약조항도 인정될 수 없다는 것을 협약에 명백하게 규정해 두는 것이 바람직 할 것이다.

ABSTRACT

The Air Carrier's Liability for Damage Caused by Delay in the Transport of International Air Cargo

Kang Bin Lee

Delay in the air transport occurs when passengers, baggage or cargo do not arrive at their destination at the time indicated in the contract of carriage. The causes of delay in the carriage of cargo are no reservation, lack of space, failure to load the cargo on board, loading the cargo on the wrong plane, failure to off-load the cargo at the right place, or to deliver the covering documents at the right place.

The Montreal Convention of 1999 Article 19 provides that "The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures."

The Montreal Convention Article 22 provides liability limits of the carrier in case of delay for cargo. In the carriage of cargo, the liability of the carrier is limited to 17 SDR per kilogram unless a special declaration as to the value of the cargo has been made.

The Montreal Convention Article 19 has shortcomings: it is silent on the duration of the liability for carriage. It does not give any indication concerning the circumstances to be taken into account in cases of delay, and about the length of delay. In conclusion, it is desirable to define the period of carriage with accuracy, and to insert the word

'unreasonable' in Article 19.

Key Words: Air carrier, Air cargo, Definition of delay, Warsaw Convention, Montreal Convention, Cause of liability, Limitation of liability

참 고 문 헌

- 김두환, "국제항공운송인의 책임에 관한 최신 몬트리올 조약의 주요 내용과
 논점", 항공진흥 제1호, 2003, 한국항공진흥협회.
- 대한상사중재원, 상사분쟁과 중재절차 해설, 2002.
- 대한항공, 국제화물운송약관, 2003.
- 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.
- Southern Methodist University School of Law, Journal of Air Law and
 Commerce, 2002.
- Verschoor, 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 晉, 新國際航空法, 有信堂, 1999.

국제민간항공기구(ICAO) 웹 사이트 : www.icao.int

국제항공운송협회(IATA) 웹 사이트 : www.iata.org

대법원 웹사이트 : www.scourt.go.kr

한국항공진흥협회 웹사이트 : www.airtransport.or.kr