

국제항공화물운송에 있어서 운송인의 화물인도 의무와 책임¹⁾

The Duty and Liability of the Carrier in Relation to
Cargo Delivery in the International Air Transport of Cargo

이 강 빈(Lee, Kang-Bin)
상지대학교 무역학과 교수
(Professor, Sang-gi University)

- I. 서론
- II. 국제항공화물의 운송현황
- III. 국제항공화물운송인의 수하인에 대한 화물인도 의무
- IV. 화물의 불법인도에 대한 국제항공화물운송인의 책임
- V. 결론

1) 이 논문은 2006년 상지대학교 교내연구비 지원에 의한 것임.

I. 서론

지난 수년간 국제항공운송은 항공화물에 있어 매년 경이적인 성장률을 나타내고 있으며, 향후 계속적으로 항공화물 운송량이 증가할 것으로 전망된다. 국제민간항공기구(ICAO)의 발표에 따르면, ICAO 가입 189개 국가의 국제항공화물 운송실적은 2005년에 1,184억8,000만 톤킬로로서 전년대비 2.9%의 증가를 나타냈다. 이 가운데 우리나라의 국제항공화물 운송실적은 2005년에 73억1,100만 톤킬로로서 세계 5위를 차지하고 있다.

한편 국제항공운송에 관한 규칙의 통일을 위한 최초의 국제협약으로서 바르샤바 협약(Warsaw Convention)이 1929년에 채택되었으며, 그 후 1955년에 개정되었고, 또다시 1999년에 바르샤바 협약을 현대화 및 통합화한 몬트리올 협약(Montreal Convention)이 채택되어 2003년 11월 4일 발효되었다. 이러한 몬트리올 협약은 여객, 수하물 및 화물의 국제항공운송에 적용되고 있다.

따라서 국제항공화물운송에 있어서 운송인의 화물의 인도 의무와 이에 대한 책임에 관하여는 몬트리올 협약 및 화물운송약관에서 규정하고 있다. 전자에 관하여 몬트리올 협약 제13조에 의하면, 수하인은 화물이 목적지에 도착하였을 때에 운송인에 대하여 채무액을 지급하고 또한 운송의 조건에 따랐을 경우에 자기에게 화물의 인도를 요구할 수 있는 권리를 가지며, 그리고 운송인은 별도의 약정이 없는 한 화물이 도착하는 즉시 수하인에게 통지를 해줄 의무가 있다. 한편 후자에 관하여 몬트리올 협약 제18조에 의하면, 운송인은 화물의 파괴, 분실 또는 훼손으로 인하여 입은 손해에 대하여 손해의 원인이 되었던 사실이 항공운송 중에 발생하였다는 것을 유일한 조건으로 하여 책임을 부담하게 되며, 항공운송이라 함은 화물이 운송인의 보관 하에 있는 기간을 포함한다고 규정하고 있다.

위와 같은 국제항공화물운송인의 화물인도 의무와 화물의 불법인도로 인한 손해배상책임과 관련하여 최근의 우리 대법원 판례에 의하면, 보세창고업자의 화물의 무단 반출로 인한 손해에 대하여 운송인으로서 운송주선인은 수하인에게 운송계약상 책임을 지지 않는다고 판시하고 있다.

따라서 본 연구에서는 몬트리올 협약 및 IATA 화물운송약관상의 관련규정과 법원판례를 중심으로 국제항공화물운송인의 수하인에 대한 화물의 인도 의무와 화물의 불법인도에 대한 임문제에 관하여 고찰하고자 하며, 실무적으로 이들 문제가 국제항공화물운송에 있어서 운송인과 화주 간에 클레임 발생의 원인이 되는 경우가 있으므로, 이러한 클레임의 사전 예방과 사후 효과적인 해결을 위하여 본 연구의 필요성이 있는 것이다.

II. 국제항공화물의 운송현황

1. 세계 항공화물 운송현황

ICAO에 가입한 189개 국가 전체의 2005년 국내선 및 국제선 항공화물 수송실적은 총 1,425억8,000만 톤킬로로서 전년대비 2.5% 증가하였다. 이 가운데 가장 많은 화물수송실적을 나타낸 국가는 미국으로서 2005년 373억5,800만 톤킬로를 기록하였는데, 이는 ICAO 가입국 전체 화물수송실적의 26.2%를 점유하고 있다. 특히 2005년 두드러진 성장률을 보인 국가는 중국으로서 화물수송실적이 75억7,900만 톤킬로로서 전년대비 7.9%의 증가를 나타냈다. 이는 빠르게 성장하고 있는 중국 항공시장의 특성을 반영한 것으로 보인다.²⁾ ICAO 가입국가 전체의 2005년 국제선 항공화물 수송실적은 1,184억8,000만 톤킬로로서 전년대비 2.9% 증가하였으며, 최근 10년간(1995년-2005년) 연평균 증가율은 5.6%로 나타났다. 이 가운데 가장 많은 국제선 항공화물 수송실적을 나타낸 국가는 미국으로서 2005년 204억8,900만 톤킬로로서 전년대비 0.5%의 증가를 나타냈으며, 우리나라 국제선 항공화물 수송실적은 2005년 73억1,100만 톤킬로로서 전년대비 7.9% 감소하였고 ICAO 가입국 중 5위를 차지하고 있다.³⁾

2. 우리나라 국제항공화물 운송현황

(1) 국제선 화물수송 추이

우리나라는 지속적인 경제발전과 국민소득의 증가 및 국제교류의 확대 등에 따라 항공화물수송이 크게 증가하여 왔다. 1970년에 우리나라의 항공화물 수송실적은 국제선 화물 2만6천톤 수준에 불과하였다. 그러나 그 후 35년이 지난 2005년에는 국제선 화물 261만7천톤 수준에 이르고 있다. 그리하여 2005년 화물수송실적은 1970년을 기준으로 보았을 때 국제선 화물 102배 증가한 수준이다. 한편 1970년부터 2005년 까지 35년간 연평균 화물수송 증가율은 국제선 화물이 14.1%로 나타나 국제선

2) ICAO, Annual Report, 2006; 한국항공진흥협회, 「항공연감」, 2006, pp.321-322.

3) ICAO, Annual Report, 2006; 한국항공진흥협회, 「항공통계(세계편)」, 2006, pp.5, 28, 43.

화물이 가장 빠르게 성장해온 것을 알 수 있다.⁴⁾

(2) 지역별 및 항공사별 국제선 화물수송실적

최근 3년간(2003년-2005년)의 지역별 국제선 화물수송실적을 살펴보면, 중국지역 노선의 화물수송실적은 매년 20% 이상의 높은 성장이 지속되고 있으며, 2005년 중국 노선의 국제선 화물수송실적은 전년보다 26.6% 증가하여 35만4천톤의 화물이 수송되었다. 그러나 유가상승과 대미국 수출부진 등으로 미주지역의 화물수송실적이 전년보다 6.0% 감소하고 대양주지역도 전년대비 20.3% 감소하면서 전체 국제선 화물수송실적은 1.9% 증가하는데 그쳤다. 2005년 지역별 점유율은 미주지역의 화물수송실적이 감소하면서 동남아지역의 점유율이 가장 높은 26.1%를 나타냈고, 미주지역이 25.4%를 나타냈다. 한편 중국의 경우 전년대비 2.6% 포인트 상승한 13.5%를 차지하였다.⁵⁾

2005년 국제선 화물은 전반적으로 1.9% 성장한 가운데 국적항공사의 성장률은 전년대비 1.7% 증가를, 외국항공사의 성장률은 전년대비 2.1% 증가를 각각 기록하였다. 대한항공의 경우 전년보다 2.4% 증가한 124여만톤을 수송하였고, 아시아나항공의 경우 전년보다 0.2% 증가한 52여만톤을 수송하였다.⁶⁾

III. 국제항공화물운송인의 수하인에 대한 화물인도 의무

1. 운송인의 화물도착 통지

몬트리올 협약에 의하면, 운송인은 별도의 약정이 없는 한 화물이 도착하자마자 수하인에게 통지할 의무가 있다.⁷⁾ 여기서 도착통지의 상대방은 항공화물운송장에 통지하기로 합의한 수하인과 기타인이다.⁸⁾ 한편 IATA 화물운송약관에 의하면, 도착의

4) 한국항공진흥협회, 「항공연감」, 2006, pp.301, 305.

5) 한국항공진흥협회, 상계서, p.315.

6) 한국항공진흥협회, 상계서, p.316.

7) 몬트리올 협약 제13조 제2항.

8) IATA 항공화물운송장에는 통지처(notify party)란이 있으며, 신용장(letter of credit)이

통지는 통상적인 방법으로 발송되며⁹⁾, 이를 수령하지 않거나 수령의 지연에 대하여 운송인은 책임을 지지 않는다.¹⁰⁾

우리 대법원 판례에 의하면, 1955년 헤이그에서 개정된 바르샤바 협약 제13조 제2항에 따라 운송인은 반대의 특약이 있는 경우를 제외하고 화물이 도착한 때에는 그 뜻을 수하인에게 통지하여야 하는데, 항공화물운송장 약관 제28조에 운송인은 화물이 도착한 경우 수하인 또는 항공화물운송장에 지정된 사람에게 통지하도록 규정되어 있으므로 피고 D항공이 이 약관에 따라 항공화물운송장의 통지처인 K기전에게 화물도착 사실을 통지한 이상 개정된 와르소 협약에 따른 통지의무를 이행한 것으로서 이와는 별도로 수하인인 원고에게도 화물의 도착을 통지하여야 할 의무가 있다고 볼 수 없다고 판시하였다.¹¹⁾ 따라서 우리 판례상 운송인은 항공화물운송장상의 통지처에게만 화물의 도착을 통지하고 수하인에게 통지하지 아니한 것이 운송인의 주의 의무 위반이 되지 않는다.

2. 운송인의 수하인에 대한 화물인도

운송인은 항공기로부터 하역한 화물을 정당한 수하인에게 인도하여야 하는데, 이 의무는 수하인의 화물인도청구권에 상응하는 것으로 수하인의 협력이 필요하다. 여기서 화물의 인도는 항공화물운송계약의 최종 목적이며, 이로써 운송인의 운송 이행의 무가 완료되는 최후의 의무가 된다. 한편 화물인도 완료시기에 관하여는 운송인이 그 화물을 자신이 지정한 보세창고에 반입한 후 그 반출에 필요한 서류를 화주에게 교부한 경우, 운송인은 이로써 그 화물에 대한 인도를 완료한 것으로 보아야 한다는 판례가 있다.¹²⁾

화물의 인도는 항공화물운송장에 별도로 규정된 경우를 제외하고, 항공화물운송장에 기재된 수하인 또는 그의 대리인에게만 행하여야 하는데, 적용법률이나 세관규정에 의하여 세관 또는 기타 정부당국에 인도되었을 경우에도, 수하인에 대한 인도는 유효하게 이루어진 것으로 인정한다.¹³⁾ 특히 운송인이 배달서비스를 제공하는 경우

개설된 경우 신용장 발행은행이 수하인으로, 매수인(수입업자)이 통지처로 기재된다.

9) 화물의 도착통지 방법은 일반적으로 전화 또는 팩스로 한다.

10) IATA 화물운송약관 제8조 제1항.

11) 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다 67164 판결.

12) 대법원 1986. 7. 22. 선고 82다카 1372 판결.

를 제외하고, 수하인은 목적지 공항에서 화물의 인도를 받고 이를 수령하여야 하며, 항공화물운송장 또는 화물의 수령과 동시에 운송과 관련된 모든 비용과 요금을 지급할 책임이 있고, 운송인은 그 지급을 조건으로 항공화물운송장 또는 화물을 수하인에게 인도할 수 있다.¹⁴⁾

우리 대법원 판례에 의하면, 항공화물의 운송에 있어서 운송인이 공항에 도착한 수입 항공화물을 통관을 위하여 보세창고업자에게 인도하는 것만으로 항공화물이 운송인이나 운송주선인의 지배를 떠나 수하인에게 인도된 것으로 볼 수 없다 할 것이므로¹⁵⁾ 항공화물이 통관을 위하여 보세창고에 입고된 경우에는 운송인과 보세창고업자 사이에 항공화물에 관하여 묵시적 임치계약이 성립한다고 볼 것이고, 따라서 보세창고업자는 운송인과의 임치계약에 따라 운송인 또는 그가 지정하는 자에게 화물을 인도할 의무가 있고, 한편 운송인은 항공화물운송장상의 수하인이나 그가 지정하는 자에게 화물을 인도할 의무가 있으므로, 보세창고업자로서는 운송인의 이행보조자로서 항공운송의 정당한 수령인인 수하인 또는 수하인이 지정하는 자에게 화물을 인도할 의무를 부담한다고 판시하였다.¹⁶⁾

참고로 목적지 공항에 도착한 화물의 인도절차를 설명하면 <그림 1>에서 보는 바와 같이, ①화물의 통관을 위해 운송대리점이 화주와 협의하여 배정장소의 결정이 완료되면 조업사에서 화물을 배정된 창고에 입고시키고, ②창고배정 작업이 완료되면 출발지 운임지불(PPD) 화물의 경우 운송대리점이 수하인(수입자)에게 화물 도착통지를 한 후, ③수하인에게 항공화물운송장(AWB)을 인도하며, ④화주는 화물의 수입통관절차를 완료한 후, ⑤화물을 인도받는다. 여기서 도착지 운임지불(CCT)화물의 경우 창고배정 작업완료 후 운송대리점이 운임을 계산하여 화물도착통지와 함께 수하인(수입자)에게 통지하고, 화주는 운임의 지불 및 창고보관료의 정산 납부를 한 후, 화물을 인도받는다.¹⁷⁾

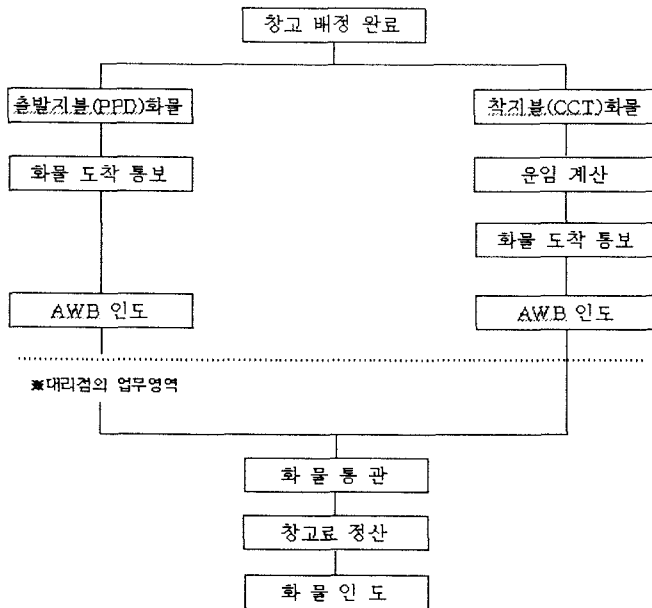
13) IATA 화물운송약관 제8조 제2항.

14) IATA 화물운송약관 제8조 제6항.

15) 대법원 1996. 9. 6. 선고 94다 46404 판결 참조.

16) 대법원 2004. 1. 27. 선고 2000다 63639 판결.

17) 한국복합운송협회, 「항공운송실무」, 2001, pp.63-65.



<그림 1> 화물인도 절차

3. 수하인의 화물인수 거절시 운송인의 처분권

몬트리올 협약에 의하면, 수하인은 송하인에 대한 계약상의 의무에도 불구하고 화물을 인수하지 않을 권리가 있는데,¹⁸⁾ 수하인이 채무액의 지급을 거절하거나 운송조건의 이행을 거절하는 경우 이러한 권리의 행사에 해당된다. 여기서 수하인에 의한 화물의 인수거절은 송하인 또는 수하인으로부터 그 권리를 취득한 제3자의 상호관계나 송하인에 대한 수하인의 관계에 영향을 미치지 않는다.¹⁹⁾

만약 수하인이 묵시적으로 화물의 인수를 거절하거나 또는 수하인을 찾을 수 없어 송하인이 화물의 반송을 요구하는 경우에, 그 반송은 물론 최초의 운송계약에 의하여 행해진다.²⁰⁾

18) 몬트리올 협약 제12조 제4항.

19) 몬트리올 협약 제15조 제1항.

20) Rene H. Mankiewicz, *The Liability Regime of the International Air Carrier*, Kluwer, 1981, p.90.

IATA 화물운송약관에 의하면, 화물이 목적지 공항에 도착한 후에 수하인이 화물의 수취를 거절하거나 수취하지 않는 경우에, 운송인은 항공화물운송장에 기재된 송하인의 지시를 따르도록 노력하여야 한다. 만약 당해 지시가 기재되어 있지 않거나 합리적으로 준수할 수 없는 경우에는 운송인은 송하인에게 수하인의 수취거절 사실을 통지하고 그의 지시를 요청하여야 하며, 운송인이 당해지시를 30일내에 접수하지 못할 경우에는 당해 화물을 일괄하여 또는 수개로 나누어 경매 또는 임의매각하거나 파기할 수 있다.²¹⁾

송하인은 수하인이 화물을 수취하지 않음으로써, 또는 그와 관련하여 발생하는 모든 요금과 비용에 대하여 책임을 지는데, 여기에는 송하인의 요청에 의한 화물의 반송으로 인하여 발생하는 운송요금을 포함하되, 이에 한정되는 것은 아니다. 한편 화물이 출발지 공항으로 반송되고, 그 후 15일 이내에 송하인이 운송요금의 지급을 거절하거나 태만히 하는 경우, 운송인은 송하인에게 10일전에 통지하고 경매 또는 임의매각으로 화물의 전부 또는 일부를 처분할 수 있다.²²⁾

4. 수하인의 화물인도청구권

몬트리올 협약에 의하면, 별도의 규정이 있는 경우를 제외하고 수하인은 운송계약의 수익자이므로, 화물이 목적지에 도착 시에 운송인에 대한 채무액을 지급하고, 또한 운송조건을 따랐을 때에는 화물의 인도를 받을 권리가 있다.²³⁾ 따라서 운송인은 화물도착 즉시 수하인에게 통지할 의무가 생기게 된다.²⁴⁾ 여기서 수하인이라 함은 항공화물운송장에 수하인으로 지정된 사람을 말하며, 화물의 최종 수취인이 아니다.²⁵⁾

한편 수하인에 의하여 화물의 도착 시에 운임이 지급하고 기타조건이 충족될 때까지 운송인은 화물을 유치할 권리가 생기게 되므로,²⁶⁾ 수하인은 화물인도청구권을 행

21) IATA 화물운송약관 제8조 제4항 제1호.

22) IATA 화물운송약관 제8조 제4항 제2호.

23) 몬트리올 협약 제13조 제1항.

24) 몬트리올 협약 제13조 제2항.

25) U.S. Court, Southern District of New York, *Swiss Bank Corp. v. First National City Bank et. al.*, 11 May 1979: 15 Avi 17,631.

26) *Shawcross & Beaumont, Air Law Vol.1, 4th ed., Butterworths, 1987, p.441.*

사할 수 없으며, 여기서 화물의 도착일자는 도착통지에서 운송인이 표시한 날자로 추정된다.²⁷⁾

수하인의 화물인도청구권의 개시 시점의 결정은 송하인의 화물처분권이 바로 그 시점에서 종료되기 때문에 중요하다.²⁸⁾ 여기서 수하인의 화물인도청구권은 화물 도착과 동시에 발생하고 운송인으로부터의 도착통지는 수하인의 권리의 발생요건이 아니다.²⁹⁾

그러나 이에 대하여 수하인의 화물인도청구권은 운송인이 작성한 도착 통지를 수령한 시점에 개시된다는 판례가 있으나,³⁰⁾ 이러한 판례는 화물의 도착통지의 발송과 수취가 운송인의 과실이나 그가 통제할 수 없는 사정으로 지연될 가능성을 고려하지 않고 있으며, 그 결과 수하인의 권리의 개시시기가 부당하게 지연되게 된다는 비판이 있다.³¹⁾

만약 화물의 전부 또는 일부가 도착하지 않았다면, 수하인의 화물인도청구권은 화물이 도착하였어야 할 날로부터 7일이 경과한 때 또는 운송인이 화물의 멸실을 인정하는 때 가운데 그 어느 하나에 개시한다.³²⁾ 그러나 일부 멸실의 경우 잔존화물에 대한 수하인의 권리는 화물 도착 시에 개시된다.³³⁾

몬트리올 협약에 의하면, 수하인은 운송인에 대하여 채무액을 지급하고 운송조건을 충족하였을 경우에만 화물인도청구권을 행사할 수 있다.³⁴⁾ 이것은 운송인이 송하인의 명시적인 지시에 위반하여 수하인이 매매대금을 지급하지 않았음에도 화물을 인도한 경우에 송하인에 대하여 책임을 진다는 취지이다.³⁵⁾

여기서 수하인의 운송인에 대한 “채무액(charges due)” 이란 규정된 운임뿐만 아

27) Rene H. Mankiewicz, op. cit., p.88.

28) 몬트리올 협약 제12조 제4항.

29) 몬트리올 협약 제13조 제1항; 伊澤孝平, 「航空法」, 有斐閣, 1969, p.122.

30) City Civil Court, New York County, Alltransport v. Seaboard Word Airlines, 1 November 1973: 12 Avi 18,163.

31) Rene H. Mankiewicz, op. cit., p.89.

32) 몬트리올 협약 제13조 제3항.

33) 몬트리올 협약 제13조 제1항; Rene H. Mankiewicz, op. cit., p.89.

34) 몬트리올 협약 제13조 제1항

35) U.S. District court, Southern District of New York, Swiss Bank Corp. v. First National City Bank et. al., 11 May 1979: 15 Avi 17,631.

나라, 운송인이 운송계약 이행에 지출한 일체 비용, 예를 들면 관세, 수취인의 소재지에서 또는 화물의 최종 수취인에게 화물을 인도하는 비용을 말하며, 이것들은 송하인이 이미 지급하지 않았거나 또는 이들 요금을 지급할 것을 항공화물운송장에 약정한 경우에 한한다. 비록 수하인이 항공화물운송장에 운임을 지급하도록 명시되어 있다 하더라도 운송인이 송하인에게 신용을 공여한 경우에는 수하인은 운임지급을 거절할 수 있다.³⁶⁾

5. 송하인의 화물처분 지시에 따른 운송인의 의무

몬트리올 협약에 의하면, 송하인은 운송계약으로부터 발생하는 모든 자기의 채무를 이행할 것을 조건으로 출발공항 또는 도착공항에서 화물을 회수하거나 운송도중 착륙할 때에 화물을 유치하거나 당초에 지정한 수하인이외의 자에 대하여 도착지 또는 운송도중에 화물의 인도를 요구하거나 또는 출발공항에 화물의 반송을 청구하는 것에 의하여 화물을 처분할 수 있는 권리를 가진다. 그러나 송하인은 운송인 또는 다른 송하인들을 해하고자 하는 방법으로 그 처분권을 행사해서는 안되며 처분권의 행사에 의하여 생긴 비용을 부담해야 한다.³⁷⁾

운송인은 송하인의 지시에 따를 수 없을 때에는 즉시 그 뜻을 송하인에게 통지하여야 한다. 또한 운송인은 송하인에게 교부한 항공화물운송장 또는 화물수령증의 제시를 요구하지 아니하고 화물의 처분에 관한 송하인의 지시에 따랐을 때에는 이로 인하여 항공화물운송장 또는 화물수령증의 정당한 소지인에게 입힐 수 있는 손해에 대하여 책임을 진다. 다만 송하인에 대한 운송인의 구상권을 침해하는 것은 아니다.³⁸⁾

위와 같은 송하인에게 부여된 권리는 수하인의 권리가 몬트리올 협약 제13조에 따라 생길 때에 소멸한다. 다만 수하인이 화물의 수취를 거절한 때 또는 수하인을 알 수 없을 때에는 송하인은 자기의 처분의 권리를 회복한다.³⁹⁾

36) New York Supreme Court, Appellate Division, Airborne Freight v. Irving Trust, 19 December 1966: 10 Avi 17,210.

37) 몬트리올 협약 제12조 제1항.

38) 몬트리올 협약 제12조 제2항, 제3항.

39) 몬트리올 협약 제12조 제4항.

IV. 화물의 불법인도에 대한 국제항공화물운송인의 책임

1. 국제항공화물운송인의 책임원칙

(1) 몬트리올 협약상의 운송인의 책임

몬트리올 협약에 의하면, 운송인은 화물의 파괴(destroy), 멸실(loss) 또는 손상(damage)으로 입은 손해에 대하여 그 손해의 원인이 항공운송 중에 발생되었다는 것을 유일한 조건으로 하여 책임을 부담한다.⁴⁰⁾ 또한 운송인은 화물의 항공운송 중 지연(delay)으로 인한 손해에 대하여 책임을 부담한다.⁴¹⁾

한편 몬트리올 협약은 운송의 전기간 중의 사고에 대해 엄격책임(strict liability)제도를 도입하고 있는 반면에, 운송인은 화물의 파괴, 멸실 또는 손상이 다음과 같은 하나 또는 둘 이상의 사유로 기인되어 발생하였다는 것이 입증되는 때에는 책임을 지지 아니한다. 즉 (1) 화물의 고유한 흠결, 품질 또는 하자, (2) 운송인, 고용인 또는 대리인 이외의 자가 행한 화물의 결함이 있는 포장, (3) 전쟁 또는 무력분쟁, (4) 화물의 입국, 출국 또는 통관에 관련되어 행한 공공기관의 행위 등이다.⁴²⁾ 또한 몬트리올 협약에 의하면, 운송인은 자신, 그의 고용인 및 대리인이 손해를 피하기 위해 합리적으로 요구되는 모든 조치들을 취했다는 사실 또는 그러한 조치들을 취할 수 없었다는 사실을 증명하는 경우에는 지연으로 발생한 손해에 대해 책임을 지지 아니한다.⁴³⁾

몬트리올 협약에 의하면, 운송인은 '항공운송' 중의 화물의 손해에 대하여 책임을 진다. 여기서 항공운송이라 함은 화물이 운송인의 보관 하에 있는 기간을 포함하되,⁴⁴⁾ 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 때에 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

40) 몬트리올 협약 제18조 제1항.

41) 몬트리올 협약 제19조.

42) 몬트리올 협약 제18조 제2항.

43) 몬트리올 협약 제19조.

44) 몬트리올 협약 제8조 제3항.

운송의 전부 또는 일부를 송하인의 동의를 받음이 없이 다른 어떠한 하나의 운송수단에 위한 운송은 항공운송의 기간 내에 있는 것으로 간주된다.⁴⁵⁾ 이와 같이 몬트리올 협약은 항공운송에 포함되는 기간을 화물이 운송인의 보관 하에 있는 기간으로 규정하고 있는 데, 이러한 규정은 화물이 세관창고 또는 공항외부에 있지만 운송인의 관리 하에 속해 있는 상황에 까지 운송인의 책임을 미치게 할 것이다.⁴⁶⁾

(2) IATA 화물운송약관상의 운송인의 책임

IATA 화물운송약관에 의하면, 운송인은 화물의 운송 중에 파괴, 멸실, 손상 또는 자연의 경우 입은 손해에 대하여 오직 그렇게 입은 손해의 원인된 사고가 제1조에 정의된 운송(carriage)중에 발생한 경우에만 송하인, 수하인 또는 기타인에게 책임을 진다⁴⁷⁾ 여기서 “운송”이라 함은 무상이든 또는 보수를 위한 것이든 간에 항공 또는 기타 운송수단에 의한 화물의 운송을 의미한다.⁴⁸⁾

한편 운송인은 적용협약에 별도 규정되어 있는 경우를 제외하고, 운송인 또는 그의 대리인들에 의해 행해진 화물의 운송 또는 기타 서비스와 관련하여 발생하는 어떠한 성질의 손상, 자연 또는 멸실이 운송인의 중과실 또는 고의에 의하여 원인된 것으로 증명되지 않는 한, 송하인, 수하인 또는 기타인에 대하여 책임을 지지 않는다.⁴⁹⁾ 또한 운송인은 화물의 파괴, 멸실 또는 손상이 오직 그 화물의 고유한 하자, 품질, 성질 또는 결함으로부터 발생할 것으로 증명되는 경우 책임을 지지 않는다.⁵⁰⁾

운송인은 동물의 자연적 원인에 의한 사망 또는 동물 자신이나 다른 동물들의 물기, 차기, 찌르기 또는 질식시키기와 같은 행동으로 인한 동물의 사망 또는 상해로부터 발생하는 멸실, 손상 또는 비용에 대하여 책임을 지지 아니하며, 또한 동물의 상태, 성질 혹은 버릇, 또는 동물의 하자있는 포장, 또는 동물이 운송에 고유한 물리적 환경에서 회피할 수 없는 변화를 견딜 수 없음이 원인이 되거나 기여된 경우에 책임

45) 몬트리올 협약 제18조 제4항.

46) Thoma J. Whalen, "The New Warsaw Convention : The Montreal Convention", Air & Space Law, Vol. XXV. No. 1, 2000, p. 20.

47) IATA 화물운송약관 제11조 제1항.

48) IATA 화물운송약관 제1조 제5항.

49) IATA 화물운송약관 제1조 제3항.

50) IATA 화물운송약관 제11조 제4항.

을 지지 않는다.51)

운송인은 적용법률에 저촉되지 않는 한, 이 약관에 따른 운송으로부터 발생하는 부수적인 멸실이나 손상의 경우에 운송인이 그러한 멸실이나 손상이 발생할 수 있을 것임을 알고 있었던지 어떤지 간에 책임을 지지 않는다.52) 또한 송하인, 수하인 또는 다른 청구인들의 기여과실은 적용협약과 적용법률에 규정된 한도까지 운송인의 책임을 면제한다.53)

(3) 몬트리올 협약상 계약운송인과 실제운송인의 책임

몬트리올 협약에 의하면, 실제운송인이 이 협약에서 규율되고 있는 운송의 전부 또는 일부를 행하는 경우에, 계약운송인 및 실제운송인 쌍방은 이 협약의 규칙에 적용을 받게 되는데, 계약운송인은 계약에서 정해진 운송의 전부에 관하여, 실제운송인은 자기가 행한 운송에 관하여서만 이 협약의 규칙에 적용을 받게 된다.54)

실제운송인이 행한 운송에 관하여 실제운송인 및 실제운송인의 사용인 및 대리인이 자기의 고용업무의 범위내의 행위를 한 자의 작위 또는 부작위는 역시 계약운송인의 작위 및 부작위로 간주된다. 한편 실제운송인에 의해 행하여진 운송에 관하여 계약운송인, 그 고용인 및 직무범위 내에서 행위하는 대리인의 작위 및 부작위는 실제운송인의 작위 또는 부작위로 간주된다. 그러나 계약운송인의 작위 또는 부작위로 인하여 실제운송인은 이 협약 제21조, 제22조, 제23조 및 제24조에 규정된 금액을 초과하는 책임을 부담하지 않는다.

그리고 계약운송인이 이 협약에 의해 부과되지 않은 의무를 부담하는 특약 또는 이 협약에 의해 부여된 권리의 포기 또는 목적지에서 인도시 이익의 특별 신고도 실제운송인이 합의하지 않는 한 실제운송인에게 영향을 미치지 않는다.55)

51) IATA 화물운송약관 제11조 제5항.

52) IATA 화물운송약관 제11조 제6항.

53) IATA 화물운송약관 제11조 제7항.

54) 몬트리올 협약 제40조.

55) 몬트리올 협약 제41조.

2. 화물의 불법인도에 대한 운송인의 책임사례

(1) 문제의 제기

항공화물운송에 있어서 운송주선인은 House Airway Bill상의 수하인 혹은 그 수하인이 지시하는 자에게 화물을 인도할 의무를 지고 실제운송인인 항공운송인은 Master Airway Bill상의 수하인 혹은 그 수하인이 지시하는 자에게 화물을 인도할 의무를 진다. 통상 Master Airway Bill상의 수하인은 운송주선인의 도착지 대리점이나 파트너운송주선인이 되는 바, 이들은 실제운송인으로부터 화물을 인도받아 이를 House Airway Bill상의 수하인에게 인도하는 업무를 담당하게 된다.

그러나 수입화물은 실수입자가 지정한 영업용 보세창고로 입고되기 때문에 House Airway Bill상의 수하인⁵⁶⁾의 지시가 없는 상태에서 실수입자에게 불법 인도되는 경우가 많다. 이와 같이 화물이 불법 인도된 경우에 정당한 권리를 가진 수하인에 대하여 운송주선인의 국내 운송취급대리점 및 운송인으로서 운송주선인이 어떠한 책임을 지는가 하는 점에 관하여 사례를 중심으로 살펴보고자 한다.

(2) 사건의 개요

한국의 주식회사 K기전(이하 'K기전'이라고 한다.)은 일본 회사로부터 방송용 기재를 수입하기로 하는 계약을 체결하고 그 대금 지급을 위하여 J은행에게 신용장 개설을 의뢰하였고, J은행은 1997. 3. 29. 그 일본 회사를 수익자로 하는 취소불능 회환신용장을 개설하였다. 그리고 한국의 수입자 K기전은 수출자인 일본 회사부터 물품을 수입하기로 계약을 체결하고, 일본의 수출자는 일본의 운송주선인인 판신전기 철도주식회사(이하 '판신'이라고 한다.) 화물을 일본 도쿄에서 한국 김포공항까지 항공 운송하는 내용의 항공화물운송계약을 체결한 뒤 제1차 화물은 1997. 7. 31. 운송주선인에게 인도 하였고 일본의 운송주선인인 '판신'은 항공운송을 위하여 제1차 화물은 Northwest Cargo 항공사, 제2차 화물은 Nippon Cargo 항공사에게 의뢰하여 화물이 김포공항에 도착하였다.

일본의 운송주선인과 국내 운송취급 대리점 계약을 체결하고 있는 한국의 주식회사 D항공해운(이하 'D항공'이라고 한다.) 화물이 김포공항에 도착하기 전에 김포세

56) 신용장 방식의 무역거래인 경우에는 신용장 개설은행이 되는 경우가 많다.

관장에게 적하목록을 작성하여 제출하면서 화물의 수하인은 실수입자로 기재하였고, 항공화물운송장의 통지처인 실수입자에게 화물의 도착사실을 통지하였다.

이에 실수입자는 화물을 장치할 보세창고로 B보세장치장을 지정하여 김포세관장에게 신고하였고, 김포공항에 도착한 화물은 B보세장치장에 반입되었다. 당시 시행되던 보세화물관리에 관한 관세청 고시(1997. 1. 1 관세청 고시 제96-85호) 제11조에 따르면 보세창고업자는 화주로부터 통관사실을 증명하는 수입신고필증을 제출받아 적하목록의 수하인과 반출자의 동일성을 확인한 뒤 화물을 반출하도록 되어 있었으나, 한국복합운송주선업협회와 서울세관 관할 영업용 보세장치장 설립인협회가 1997. 4. 30. 운송주선업자의 인도 지시에 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 한국의 운송취급대리점인 D항공이 화물에 대한 수하인용 항공화물운송장 원본을 소지하고 있고 화물인도지시서를 발행하지 아니하였는데도, B보세창고업자는 1997. 7. 31. 수입신고필증과 항공화물운송장 사본 및 이 사건 화물과는 아무 관련이 없는 H국제운송주식회사의 화물인도지시서만 교부 받고 1차 화물을 실수입자인 K기전에게 인도하였다.

신용장 개설은행인 한국의 J은행이 매입은행에게 신용장 대금을 지급하였으나, 신용장 개설의뢰인인 실수입자인 K기전이 사실상 도산하여 그 대금을 상환받지 못하였다. 따라서 신용장 개설은행은 한국의 운송취급대리점인 D항공과 일본의 운송주선인인 판신을 상대로 손해배상청구소송을 제기하였다.⁵⁷⁾

(3) 운송주선인의 국내대리점으로서 운송취급인의 책임

우리 대법원은 위의 사건에 있어서 외국 운송주선인의 국내대리점인 운송취급인의 책임에 대하여 다음과 같이 판시하였다.

1955년 개정된 바르샤바 협약(Warsaw Convention) 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”에게 통지하도록 규정되어 있으며

57) 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다 67164 판결 ; 한국복합운송협회, 「복합운송」, 2005년 신년호, 2005. 1. 10, p. 16.

로, 국내 운송취급 대리점인 D항공이 이 약관에 따라 항공화물운송장의 통지처인 K기전에게 화물 도착 사실을 통지한 이상 개정 바르샤바 협약에 따른 통지의무를 이행한 것으로서 이와는 별도로 수하인에게 화물의 도착을 통지하여야 할 의무가 있다고 볼 수 없다. 또한 관세 행정의 편의와 화물의 신속한 입출고를 위하여 적하목록의 수하인을 항공화물운송장의 수하인이 아닌 실수입자로 기재하는 것이 보편화되어 있고 창고업자들도 잘 알고 있으므로, 국내 운송취급대리점인 D항공이 적하목록의 수하인을 항공화물운송장의 수하인으로 기재하지 아니하고 실수입자로 기재한 것만으로 운송주선인의 대리인으로서 주의의무를 위배하여 이 사건 화물의 무단 반출을 쉽게 한 잘못이 있다고 볼 수 없다. 나아가 특별한 사정이 없는 한 우리의 항공화물 인도 절차상 운송인 및 그 국내 대리점인 운송취급인은 영업용 보세창고업자에 대하여 민법상 사용자의 지위에 있다고 볼 수 없는 점 등에 비추어 보면 사용자책임이 인정될 여지도 없으므로 불법해위책임을 부담하지 아니한다.

한편 국내 운송취급대리점인 D항공은 외국 운송주선인의 국내대리점인 운송취급인으로서 외국 운송주선인의 이행보자에 불과할 뿐 항공화물운송장의 수하인에 대하여 운송계약상의 채무불이행 책임을 부담하지 아니한다고 판시하였다.⁵⁸⁾

(4) 운송인으로서 운송주선인의 책임

우리 대법원은 위의 사건에 있어서 외국 운송주선인의 책임에 대하여 다음과 같이 판시하였다. 국제 항공운송에 관한 법률관계에 대하여는 일반법인 민법이나 상법에 대한 특별법으로서 개정된 바르샤바협약이 우선 적용되는데⁵⁹⁾, 개정된 바르샤바 협약은 제18조 제1항에 따라 손해의 원인이 된 사고가 항공운송 중에 발생한 경우에 적용되고, 제18조 제2항에 따르면 항공운송중이란 수하물 또는 화물이 비행장 또는 항공기상에서 운송인의 관리 하에 있는 기간을 말한다고 규정하고 있다. 이 사건 화물이 김포공항을 벗어나 보세장치장에 반입됨으로써 항공운송은 종료된 것이므로, 보세창고업자들이 이 사건 화물을 항공화물운송장 원본이나 운송주선인이 발행하는 화물인도지시서를 받지 아니하고 인도함으로써 수하인이 입게 된 손해는 항공운송 중에 발생한 손해라고 볼 수 없고, 결국 이 사건 손해배상책임에 관하여는 개정된 바르샤바 협약이 적용되지 아니한다고 할 것이다. 이 사건 화물이 운송계약상의 수하인인

58) 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다 67164 판결 ; 한국복합운송협회, 「복합운송」 2005년 신년호, 2005. 1. 10, pp 17-18.

59) 대법원 1986. 7. 22. 선고 82 다카 1372 판결 참조.

J은행에게 인도되지 아니하고 실수입자인 K기전에게 인도됨으로써 운송주선인인 판신은 수하인에 대하여 채무불이행책임을 져야 하지만, 이 사건에서는 당시의 관세법과 보세화물관리에 관한 고시에 따라 실수입자인 K기전이 보세창고업자들을 선임하였고, 이 사건 화물이 보세창고에 입고된 지 불과 1일 또는 1주일 만에 출고되어 운송주선인인 판신 및 운송취급대리점인 D항공으로서는 화물의 행방을 파악하기도 어려웠으며, 운송취급대리점인 D항공이 화물인도지시서를 발행한 사실도 없고 수하인용 항공화물운송장도 D항공이 보관하고 있어 운송주선인 및 운송취급대리점으로서 보세창고업자들이 정상적인 절차를 거치지 아니하고 화물을 수하인이 아닌 사람에게 함부로 인도하리라는 것을 미리 예견 할 수 있다고 보기 어렵다. 따라서 운송주선인인 판신이나 그의 운송취급대리점인 D항공이 보세창고업자들을 선임하고 감독함에 있어 과실이 없고 또 그 선임 및 사무 감독에 상당한 주의를 다하였다고 인정되며, 한편 운송주선인인 판신의 대리인인 D항공이 화물 도착의 통지와 적하목록의 작성 등 운송취급인으로서의 의무를 이행함에 있어 주의의무를 다하지 아니한 과실이 있다고 볼 수도 없으므로 운송주선인인 판신도 채무불이행 또는 불법행위 책임을 지지 아니 한다.

한편 영업용 보세창고업자는 공항에 도착한 화물이 수하인에게 인도되기 전까지 운송인을 위하여 화물을 보관하는 자로서 운송인 및 그 국내 대리점인 운송취급인에 대하여 통관이 끝날 때까지 화물을 보관하고, 적법한 화물의 수령인에게 화물을 인도하는 등 운송인의 의무이행을 보조하는 지위에 있으나, 우리의 항공화물 인도절차에 비추어 보면 통상의 경우 그와 같은 항공화물이 입고될 영업용 보세창고의 지정에 운송인 및 운송취급인은 관여하지 아니하고, 세관 혹은 실수입자에 의하여 보세창고가 지정되며 각 영업용 보세창고는 독립적인 사업자로서의 지위에서 자신의 책임과 판단에 따라 화물을 보관하고 인도하는 업무를 수행할 뿐 일반적으로는 운송인 및 운송취급인 으로부터 지휘·감독을 받아 그와 같은 화물의 보관 및 인도 업무를 수행하는 것으로 볼 수 없으므로, 특별한 사정이 없는 한 우리의 항공화물 인도절차상 운송인 및 그 국내대리점인 운송취급인을 영업용 보세창고업자에 대하여 민법상 사용자의 지위에 있다고는 볼 수 없다고 할 것이다 라고 판시하였다.⁶⁰⁾

60) 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다 67164 판결 ; 한국복합운송협회, 「복합운송」 2005년 신년호, 2005. 1. 20, pp. 18-19.

(5) 판례에 대한 검토

위 사건에서 외국운송주선인의 국내대리점으로서 운송취급인인 D항공과 운송인으로서 운송주선인인 판신의 화물의 불법인도에 대한 손해배상책임과 관련하여 문제가 되는 점을 검토해 보면 다음과 같다.⁶¹⁾

(가) 운송인으로서 운송주선인인 판신의 책임에 관하여 개정된 바르샤바 협약이 적용되는 가 하는 점이다. 이에 관하여 대법원은 개정된 바르샤바 협약은 손해가 항공 운송 중에 발생한 경우에 적용되고, 이 사건 화물이 공항을 벗어나 보세창고에 반입됨으로써 항공운송은 종료된 것이므로, 운송주선인은 보세창고업자의 화물의 무단반출로 인한 손해배상책임에 관하여 개정 바르샤바 협약이 적용되지 아니한다고 판시하였다. 이와 같은 법원의 판단은 타당하다고 생각된다.

(나) 운송취급인인 D항공이 통지처인 K기전 에게만 화물의 도착을 통지하고 수하인인 J은행에 통지하지 아니한 것이 D항공의 주의의무 위반이 되는가 하는 점이다. 이에 관하여 대법원은 D항공이 이 사건 House Airway Bill 약관에 따라 통지처인 K기전에게 화물도착 통지를 한 이상 개정 바르샤바 협약에 따른 통지의무를 이행한 것으로서 이와는 별도로 수하인에게 화물의 도착을 통지하여야 할 의무가 있다고 볼 수 없다고 판시하였다. 따라서 국내 운송취급인은 항공화물운송장상의 통지처에만 화물도착 통지를 하여도 그 사유만으로 손해배상책임을 부담하지 아니한다.

(다) 운송취급인인 D항공이 세관에 신고하는 적하목록의 수하인란을 항공화물운송장상의 수하인인 J은행이 아니라 실수입자인 K기전으로 기재한 것이 D항공의 주의의무 위반이 되는가 하는 점이다. 이에 관하여 대법원은 적하목록의 수하인을 항공화물운송장상의 수하인이 아닌 실수입자로 기재하는 것이 보편화되어 있고 보세창고업자들도 이러한 사정을 잘 알고 있으므로 D항공이 이 사건 적하목록의 수하인을 J은행으로 기재하지 아니하고 K기전으로 기재한 것만으로 운송대리점으로서의 주의의무를 위배하여 이 사건 물품의 무단반출을 용이하게 한 것이라고 볼 수 없다고 판시하였다. 따라서 국내 운송취급인은 현재의 관행에 따라 적하목록에 항공화물운송장상의 수하인이 아니라 실수입자를 기재하여도 그로 인하여 손해배상책임을 부담하지 아니한다.

(라) 국내 운송취급인인 D항공이 B보세창고의 사용자이므로 B보세창고의 무단반출에 대해 사용자책임을 지는가 하는 점이다. 이에 관하여 운송인이나 운송대리점이 보세창고업자의 사용자가 아니라는 점은 우리 판례가 확립되어 있다. 따라서 국내 운

61) 최종현, “화물의 불법인도에 관한 관계당사자의 법적책임 - 복합운송주선인의 책임을 중심으로”, 한국무역협회 하주협의회·대한상사중재원 2005. 5. 10, pp. 16-18.

송취급인은 보세창고업자의 무단반출에 대해 사용자책임을 부담하지 아니한다. 한편 운송주선인인 판신이 B보세창고업자의 사용자로서 보세창고업자의 화물의 무단반출에 대해 사용자 책임을 지는가 하는 점이다. 이에 관하여 대법원은 항공화물이 입고 될 영업용 보세창고의 지정에 운송인은 관여하지 않고 실수입자에 의하여 지정되며, 일반적으로 보세창고업자는 운송인으로부터 지휘·감독을 받아 화물의 보관 및 인도 업무를 수행하는 것으로 볼 수 없으므로 운송인을 보세창고업자에 대하여 사용자의 지위에 있는 것으로 볼 수 없다고 판시하였다. 따라서 운송인으로서 운송주선인인 판신은 사용자책임을 부담하지 않는다.

(마) 국내 운송취급인인 D항공이 보세창고업자와의 사이에 화물인도지시서와 상환하지 아니하고는 수입자를 포함한 제3자에게 화물을 인도하지 말 것을 내용으로 하는 약정을 체결하거나 그들에게 그와 같은 내용의 지시를 하여 화물이 무단 반출되는 것을 사전에 방지하여야 할 주의의무가 있었음에도 그러한 조치를 취하지 아니한 과실이 있는가 하는 점이다. 이에 관하여 대법원은 D항공으로서는 보세창고업자가 수하인용 항공화물운송장 원본이나 화물인도지시서 없이 화물을 불법 반출해 줄 것을 사전에 예견하여 이를 방지하기 위한 예방조치를 취하여야 할 주의의무까지는 없다고 판시하였다. 따라서 국내 운송취급인은 보세창고업자의 무단반출에 대해 책임을 부담하지 아니한다.

결국 국내 운송취급인인 D항공이 수하인용 항공화물운송장 원본을 소지하고 있고 보세창고업자에 대한 화물인도지시서를 발급하지 않는 한 화물이 불법 인도되더라도 국내 운송취급인은 그로 인한 손해배상책임을 부담하지 아니한다고 볼 수 있다.

V. 결 론

국제항공화물운송에 있어서 운송인의 수하인에 대한 화물인도 의무에 관한 1999년 몬트리올 협약의 규정들은 종전의 개정 바르샤바 협약의 규정들과 그 내용이 거의 동일하며 다만 몬트리올협약 제13조 제1항의 수하인의 화물인도청구권에 관한 규정 가운데 일부가 수정되었을 뿐이다.⁶²⁾ 몬트리올 협약상 운송인의 화물인도 의무 및

62) 개정 바르샤바 협약 제13조 제1항은 “수하인은 화물이 도착지에 도착하였을 때에 운송인에 대하여 채무액을 지급하고 또한 항공운송장에 기재된 운송의 조건에 따랐을 때에는 항공운송장의 교부 및 화물의 인도를 청구할 권리를 가진다.” 라고 규정하고 있으나, 몬트리올 협약 제13조 제1항은 상기 규정내용 가운데 “항공운송장에 기재된 운송의 조건”을 “운송의 조건”으로, “항공운송장의 교부 및 화물의 인도”를 “화물의 인도”

책임과 관련하여 우리법원이 판시한 결론을 정리해 보면 다음과 같다.

첫째, 운송인의 화물 도착통지의 상대방에게 관하여 개정 바르샤바 협약(몬트리올 협약) 제13조 제2항은 수하인에게 화물도착 통지를 하도록 규정하고 있으나, 항공화물운송장 약관에는 통지처에게 통지하도록 규정하고 있는 바, 약관에 따라 수하인에게 통지할 의무가 없는 것이다.

둘째, 운송인이 공항에 도착한 화물을 통관을 위하여 보세창고업자에게 인도하였을 경우 수하인에게 인도된 것으로 볼 수 있는가에 관하여 운송인과 보세창고업자 사이에 화물에 관하여 임치계약이 성립한다고 볼 것이고, 보세창고업자는 운송인의 이행보조자로서 수하인 또는 그가 지정하는 자에게 화물을 인도할 의무가 있는 것이다. 그러나 영업용 보세창고의 지정에 운송인에 관여하지 않고 실수입자에 의하여 지정된 경우 운송인은 보세창고업자에 대하여 사용자책임을 지지 않는다.

셋째, 화물의 손해에 대한 운송인의 책임에 관한 개정 바르샤바 협약(몬트리올 협약)의 규정은 손해가 항공운송 중에 발생한 경우에 적용되고, 화물이 공항을 벗어나 보세창고에 반입되어 보세창고업자의 무단반출로 인한 손해는 항공운송이 종료된 후의 것이므로 개정 바르샤바 협약(몬트리올 협약)이 적용되지 않는다.

넷째, 화물이 불법 인도된 경우 화물에 대하여 House Airway Bill을 발행 혹은 교부한 운송주선인은 House Airway Bill 상의 운송인으로서 화물의 불법 인도에 운송주선인의 국내 운송대리점이나 보세창고업자의 고의나 과실이 관여되지 않은 경우 수하인에게 운송계약상의 손해배상책임을 부담하지 않는다. 한편 화물의 불법 인도에 운송주선인의 고의나 과실이 관여된 경우 운송주선인은 수하인에게 운송계약상의 손해배상책임을 부담하여야 하지만, 보세창고업자의 고의나 과실이 관여된 경우 운송주선인이 보세창고업자의 선임이나 감독에 관한 과실이 없을 경우 운송주선인은 수하인에게 운송계약상의 손해배상책임을 지지 아니한다.

본 연구의 시사점으로 위에서 설명한 화물의 불법인도에 관한 운송인 또는 운송주선인의 책임에 대한 우리 대법원의 판례는 비록 개정 바르샤바 협약의 규정에 의거하여 판시한 것이라 하더라도, 향후 우리나라가 몬트리올 협약에 가입할 경우에도 마찬가지로 동 판례를 그대로 적용할 수 있을 것으로 생각된다. 한편 본 연구의 한계로는 아직 우리나라가 2003년 발효된 몬트리올 협약에 가입하지 않아 이 협약을 적용한 판례가 형성되어 있지 않는 점이다.

결론적으로 국제항공화물 운송에 있어서 운송인 또는 운송주선인이 화물의 불법인도로 인한 손해배상책임을 지지 않기 위하여는 항상 화물의 동향이나 상태에 관하여

로 각각 수정하여 규정하고 있다.

주의를 기울여 화물이 불법 인도되지 아니하도록 선량한 관리자로서의 주의를 다하여야 할 것이다. 한편 우리 정부는 이미 발효된지 3년이 지난 몬트리올 협약에 서명 및 비준을 조속히 추진함으로써 국제항공화물의 운송에 있어서 운송인의 권리, 의무 및 책임에 관하여 몬트리올 협약의규정이 적용될 수 있도록 하여야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 김두환, “국제항공운송인의 책임에 관한 최신 몬트리올 조약의 주요내용과 논점” 「항공진흥」 제1호, 한국항공진흥협회, 2003.
- 대한상사중재원, 「중재판정사례집(VI)」, 1993-1994.
- 이강빈, “신와르소체제하의 국제항공화물운송인의 손해배상책임”, 「무역상무연구」 제20권, 2003. 8.
- 최준선, 「국제항공운송법론」, 삼영사, 1986.
- 한국무역협회하주협의회·대한상사중재원, 「화물의 불법인도에 관한 관계당사자의 법적 책임」, 2005. 5.
- 한국복합운송협회, 「복합운송」 계간호, 2004, 2005.
- _____, 「항공운송실무」, 2001.
- 한국항공진흥협회, 「국제항공운송인의 배상책임제도」, 1999. 9.
- _____, 「항공연감」, 2006.
- _____, 「항공통계(세계편)」, 2006.
- CCH Incorporated, *Aviation Cases*, Vol. 27, 1999-2001.
- International Air Transport Association, *Cargo Services Conference Resolutions Manual*, 24th Edition, 1 October 2003.
- 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. II, The Korean Association of Air and Space Law, 1999.
- 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.
- Verschoor, Diederiks, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law International, 2001.
- Whale, Thomas J. , "The New Warsaw Convention : the Montreal Convention", *Air & Space Law*, Vol. XXV, No. 1, Kluwer Law International, 2000.

Zylicz, Marek, *International Air Transport Law*, Martinus Nijhoff Publishers, 1992.

板本昭雄·三好 晉, 「新國際航空法」, 有信堂, 1999.

伊澤孝平, 「航空法」, 有斐閣, 1967.

<http://www.airtransport.or.kr>(한국항공진흥협회)

<http://www.airport.co.kr>(한국공항공사)

초 록

본고에서는 국제항공화물운송에 있어서 운송인의 화물의 인도 의무와 불법인도에 대한 책임에 관하여 몬트리올 협약, IATA 화물운송약관 및 법원판례를 중심으로 고찰하고자 한다.

몬트리올 협약 제13조에 의하면, 수하인은 화물이 도착지에 도착하였을 때에 운송인에 대하여 채무액을 지급하고 운송의 조건에 따랐을 경우에는 자기에게 화물의 인도를 요구할 수 있는 권리를 가지게 된다. 한편 운송인은 별도의 약정이 없는 한 화물이 도착하자마자 수하인에게 통지를 하여줄 의무가 있다.

몬트리올 협약 제18조에 의하면, 운송인은 화물의 파괴, 분실 또는 훼손으로 인하여 입은 손해에 대하여 그 손해의 원인이 되었던 사실이 항공운송 중에 발생되었다는 것을 유일한 조건으로 하여 책임을 부담하게 된다. 여기서 항공운송이라 함은 그 화물이 운송인의 보관하에 있는 기간을 포함한다.

IATA 화물운송약관 제11조에 의하면, 운송인은 화물의 운송 중에 파괴, 멸실, 손상 또는 지연의 경우 입은 손해에 대하여 오직 그렇게 입은 손해의 원인된 사고가 제1조에 정의된 운송 중에 발생한 경우에만 송하인, 수하인 또는 기타인에게 책임을 진다. 여기서 운송이라 함은 무상이든 또는 보수를 위한 것이든 간에 항공 또는 기타 운송수단에 의한 화물의 운송을 의미한다.

우리 대법원 판례(2004. 7. 22 선고)에 의하면, 운송인으로서 운송주선인은 보세창고에 입고된 화물이 실수입자에게 불법 인도된 경우에 보세창고를 지정한 자는 운송주선인이나 그의 운송대리점이 아니라 실수입자이며, 운송주선인은 보세창고업자에 대하여 사용자로서의 지위에 있다고 볼 수 없으므로 보세창고업자의 화물의 무단반출에 대하여 손해배상책임을 지지 아니한다고 판시하였다.

결론적으로 운송인 또는 운송주선인이 항공화물의 불법인도로 인한 손해배상책임을 부담하지 않기 위하여는 항상 화물의 동향이나 상태에 대하여 주의를 기울여 화물이 불법인도 되지 않도록 선량한 관리자로서의 주의를 다하여야 할 것이다. 한편 우리 정부는 이미 발효된 몬트리올 협약에 가입하여 국제항공화물운송인의 권리, 의무 및 책임에 관하여 몬트리올 협약이 적용되도록 하여야 할 것이다.

주제어 : 국제항공화물운송인, 운송주선인, 몬트리올 협약, IATA 화물운송약관, 대법원 판례, 화물인도의무, 화물불법인도, 손해배상책임

Abstract

This paper intends to describe the carrier's duty for the delivery of international air cargo and the carrier's liability for the illegal delivery of cargo under the Montreal Convention, IATA Conditions of Carriage for Cargo and judicial precedents.

Under the Article 13 of Montreal Convention, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charge due and on complying with the conditions of carriage. And unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

Under the Article 18 of Montreal Convention, the carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or less of or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air. And the carriage by air comprises by the period during which the cargo is in the carriage of the carrier.

Under the Article 11 of IATA Conditions of Carriage for Cargo, carrier is liable to shipper, consignee of any other person for damage sustained in the event of destruction of loss of, or damage to, or delay in the carriage of cargo only if the occurrence which caused to the damage so sustained took place during the carriage as defined under Article 1.

According to the precedent of Korean Supreme Court sentenced on 22 July 2004, the freight forwarder as carrier was not liable for the illegal delivery of cargo to the notify party (actual importer) on the airway bill by the bonded warehouse operator because the freight forwarder did not designate the bonded warehouse and did not hold the position of employer to the bonded warehouse operator.

In conclusion, the carrier or freight forwarder should pay always attention the movement and condition of the cargo not to be liable for the illegal delivery of cargo.

Key Words: International air cargo carrier, Air freighter, Montreal Convention, IATA Conditions of Carriage for Cargo, Supreme Court precedent, Cargo delivery duty, Cargo illegal delivery, Liability for damages